



**PARTISIPASI MASYARAKAT DALAM
PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR JALAN**

(Studi di Kota Malang)

SKRIPSI

**Diajukan Untuk Menempuh Ujian Sarjana
pada Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya**

Junior Fanani

NIM. 0910310245



UNIVERSITAS BRAWIJAYA

FAKULTAS ILMU ADMINISTRASI

JURUSAN ILMU ADMINISTRASI PUBLIK

MALANG

2014

RINGKASAN

Juniar Fanani. 2014. **Partisipasi Masyarakat Dalam Pembangunan Infrastruktur Jalan (Studi di Kota Malang)**. Skripsi. Jurusan Administrasi Publik. Universitas Brawijaya. Dosen Pembimbing: Dr. Suryadi, MS; dan Ainul Hayat, S.Pd, M.Si. (131 Halaman + x).

Partisipasi masyarakat dalam pembangunan infrastruktur jalan merupakan wujud kesadaran masyarakat terhadap kondisi sekitarnya. Infrastruktur jalan merupakan pembangunan yang sangat penting dan dibutuhkan masyarakat, karena kondisi infrastruktur jalan yang bagus dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Partisipasi masyarakat dalam pembangunan infrastruktur diharapkan mampu menciptakan suatu kondisi dimana masyarakat memiliki rasa cinta terhadap daerah yang ditinggali dan menciptakan percepatan pembangunan suatu daerah.

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian deskriptif dengan menggunakan pendekatan kualitatif. Adapun yang menjadi fokus dalam penelitian ini adalah (1) Bentuk partisipasi masyarakat dalam pembangunan infrastruktur jalan, yang meliputi (a) Bentuk partisipasi masyarakat secara aktif. (b) Bentuk partisipasi masyarakat secara pasif. (2) Faktor pendukung dan penghambat partisipasi masyarakat dalam pembangunan infrastruktur jalan, yang meliputi: (a) Faktor pendukung yang terdiri dari: Kualitas jalan yang tidak baik dan ketersediaan stimulan aspal atau paving. (b) Faktor penghambat yang terdiri dari: keterbatasan informasi, keterbatasan anggaran, dan proses pengajuan yang rumit. Berdasarkan hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa masyarakat berpartisipasi dalam pembangunan infrastruktur jalan secara aktif dan pasif. Partisipasi secara aktif antara lain membantu proses perbaikan jalan secara langsung, memberikan bantuan berupa jasa, memberi bantuan materi, mengajukan permohonan bantuan stimulan aspal dan paving, serta penyewaan *stoom walls*. Sedangkan partisipasi masyarakat secara pasif antara lain mengapresiasi proses perbaikan jalan yang sedang berlangsung, memberikan kritik dan saran yang membangun, serta tidak apatis terhadap pembangunan infrastruktur jalan. Partisipasi masyarakat memiliki faktor pendukung dan penghambat. Faktor pendukung antara lain kualitas jalan yang rusak dapat meningkatkan partisipasi masyarakat karena masyarakat mempunyai keinginan untuk memperbaikinya ketika jalannya rusak, serta tersedianya stimulan aspal dan paving dari DPUPPB kota Malang. Faktor penghambat antara lain keterbatasan informasi, keterbatasan anggaran, dan proses pengajuan yang rumit. Dalam menyikapi masalah-masalah yang ada dalam proses pembangunan infrastruktur di kota Malang maka seharusnya proses sosialisasi antara pemerintah dan masyarakat harus lebih terorganisir secara rapi. Hal ini bisa diatasi dengan memaksimalkan sumberdaya yang ada.

Kata kunci: *Partisipasi Masyarakat, Pembangunan, Infrastruktur Jalan*

SUMMARY

Juniar Fanani. 2014. **Public Partisipation in The Road Infrastructure Building. (Study in Malang City)**. Thesis, Public Administration Major. Brawijaya University. Supervisors: Dr. Suryadi, MS; and Ainul Hayat, S.Pd, M.Si. (131 Pages + x).

Public participation in the road infrastructure building is a form of public awareness of the surrounding conditions. Road infrastructure is very important building and common needs, because when the condition of road infrastructure is good it can improve the welfare of society. Public participation in infrastructure building is expect to create a condition where people having passion of the area were occupied and creates accelerated building.

This research used a descriptive research with qualitative approach. As the focusses for this research are (1) The forms of public participation in road infrastructure building, which includes (a) The form of active public participation. (b) The form of passive public participation. (2) Supporting factors and inhibiting factor of public participation in road infrastructure building, which includes: (a) The supporting factors consist of: The quality of the road isn't good and the availability of asphalt or paving stimulants. (b) Inhibiting factors consist of: Limitations of informations, limitations of budgeting, and the applications of process are complicated.

Based on the results of this research concluded that public have been participated in road infrastructure building actively and passively. Active participation are directing to help during repairing road process, providing service grating, providing material grating, apply for asphalt and paving stimulants, and also renting for stoom walls. While passive participation are appreciate for ongoing road repairs, provide constructive criticism and suggestion, and aren't apathetic on road infrastructure building. Public participation have supporting and inhibiting factors. Supporting factors are quality of the road can increase public participation because society wants repair the road when the road was broken, and also availability of asphalt and paving stimulants from DPUPPB Malang city. Inhibitting factors are, limitation of informations, limitation of budgeting, and the applications of process are complicated. In order to maximize the public participation, government's have to fixed or improve all the aspect that them have, begin from good communications, financial management, best facilities, maintenance, personnel with a good integrity, and the aspect of technology and information which should have fixed.

Keywords: *Public Participation, Building, Road Infrastructure*



KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat dan hidayahNya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan judul Partisipasi Masyarakat Dalam Pembangunan Infrastruktur Jalan (Studi di Kota Malang)

Skripsi ini merupakan tugas akhir yang diajukan untuk memenuhi syarat dalam memperoleh gelar Sarjana Administrasi Publik pada Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya. Penulis menyadari bahwa penulisan skripsi ini tidak akan terwujud tanpa adanya bantuan dan dorongan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis menyampaikan terima kasih kepada:

1. Bapak Prof. Dr. Bambang Supriyono, MS selaku Dekan Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya.
2. Bapak Dr. Choirul Saleh, M.Si selaku Ketua Jurusan Ilmu Administrasi Publik Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya.
3. Ibu Dr. Lely Indah Mindarti, M.Si. selaku Ketua Program Studi Ilmu Administrasi Publik Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya.
4. Bapak Dr. Suryadi, MS selaku Dosen Pembimbing I yang telah meluangkan waktu untuk membimbing dan mengarahkan penulis dalam menyusun skripsi hingga selesai.
5. Bapak Ainul Hayat, S.Pd, M.Si selaku Dosen Pembimbing II yang telah berjasa mengarahkan dan membimbing penulis dengan sabar hingga skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik.
6. Seluruh Dosen Pengajar Jurusan Administrasi Publik dan Staf Tata Usaha di Lingkungan Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya.
7. Kepada warga Tunggul Wulung, Sawojajar, Bumiayu, Kedung Kandang, Sukun, dan Kebalen yang berkenan memberikan informasinya terkait keadaan infrastruktur jalan.
8. Bapak Slamet Santosa (Ketua Seksi Jalan DPUPPB kota Malang) yang telah berkenan memberikan informasi dan membimbing selama proses penelitian.
9. Bapak Ir. Arif Abiyama yang telah berkenan mengarahkan penulis selama proses penelitian di DPUPPB.



10. Bambang Purnama A.F (Ayah), Sugiarti (Ibu) serta kakak-kakak saya Robby Ardiansyah dan Anita Mayasari yang tidak henti-hentinya memberi do'a dan motivasi hingga terselesaikannya skripsi ini.

11. Galuh Ajeng Probowati yang selalu mendoakan dan mendukung pengerjaan skripsi saya dengan sepenuh hati. Motivasi dan curahan hatinya sangat spesial dan menciptakan semangat yang dapat meningkatkan gairah pengerjaan skripsi saya.

12. Nanda Yoga Pratama, Apriliandi Yani Bramanto, Mirsha Novian ghozali, Fajar Bayu Satria wicaksana, dan seluruh keluarga besar *Administration Music Club* (AMC) Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya.

13. Rekan-rekan gubbers yang selalu bersama selama kuliah dan tiada henti memberikan dukungan dan bantuannya sehingga pengerjaan skripsi ini lancar.

14. Rekan-rekan mahasiswa Administrasi Publik angkatan 2009 yang telah banyak membantu, memberikan do'a dan motivasi dalam penyusunan skripsi ini.

Demi kesempurnaan skripsi ini, saran dan kritik yang bersifat membangun sangat penulis harapkan. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat dan memberikan sumbangan referensi bagi pihak yang membutuhkan.

Malang, Oktober 2014

Penulis



Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya

DAFTAR ISI

Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya
Repository Universitas Brawijaya

Halaman**COVER****TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI****TANDA PENGESAHAN SKRIPSI****PERNYATAAN ORISINILITAS SKRIPSI****RINGKASAN****SUMMARY****KATA PENGANTAR****DAFTAR ISI****DAFTAR TABEL****DAFTAR GAMBAR****BAB I PENDAHULUAN**

A. Latar Belakang

B. Rumusan Masalah

C. Tujuan Penelitian

D. Kontribusi Penelitian

E. Sistematika Penulisan

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

A. Administrasi

i

ii

iii

vi

ix

x

1

13

13

13

14

17



1. Administrasi Publik.....	17
2. Administrasi Pembangunan.....	18
B. Pembangunan.....	20
1. Pengertian Pembangunan.....	20
2. Konsep Pembangunan.....	22
3. Pembangunan Daerah.....	25
4. Tujuan Pembangunan Daerah.....	28
5. Pembangunan Infrastruktur Jalan.....	29
C. Partisipasi.....	33
1. Pengertian Partisipasi.....	33
2. Prinsip-Prinsip Partisipasi.....	34
3. Partisipasi Masyarakat.....	35
4. Dasar Adanya Partisipasi Masyarakat.....	36
5. Faktor yang Mempengaruhi Partisipasi Masyarakat.....	37
6. Tipe-Tipe Partisipasi Masyarakat.....	37
7. Partisipasi Masyarakat Dalam Pembangunan.....	40

BAB III METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian.....	46
B. Fokus Penelitian.....	47
C. Lokasi dan Situs Penelitian.....	48
D. Jenis dan Sumber Data.....	49
E. Teknik Pengumpulan Data.....	51
1. Wawancara.....	51
2. Observasi.....	51
3. Dokumentasi.....	51
F. Instrumen Penelitian.....	51
G. Analisis Data.....	52
1. Reduksi Data.....	53
2. Penyajian Data.....	53
3. Penarikan Kesimpulan.....	53

**BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN**

A. Lokasi dan Situs Penelitian.....	54
1. Gambaran Umum Kota Malang.....	54
a. Sejarah Kota Malang.....	54
b. Visi dan Misi.....	56
c. Keadaan Geografis.....	57
2. Gambaran Umum Dinas Pekerjaan Umum, Perumahan, dan Pengawasan Bangunan Kota Malang.....	62
a. Visi dan Misi.....	62
b. Struktur Organisasi.....	63
c. Tugas Pokok Dan Fungsi.....	66
1) Kepala Dinas.....	69
2) Sekretariat.....	70
3) Bidang Penataan dan Pengawasan Bangunan.....	71
4) Bidang Bina Marga dan Sumber Daya Air.....	74
5) Bidang Perumahan dan Tata Ruang.....	79
6) Bidang Pemanfaatan Ruang.....	82
7) Tata Kerja.....	84
B. Penyajian Data Fokus Penelitian.....	85
1. Bentuk Partisipasi Masyarakat Dalam Pembangunan Infrastruktur Jalan di Kota Malang.....	85
a. Bentuk Partisipasi Masyarakat Secara Aktif.....	85
b. Bentuk Partisipasi Masyarakat Secara Pasif.....	96
2. Faktor Pendukung dan Penghambat Partisipasi Masyarakat Dalam Pembangunan Infrastruktur Jalan di Kota Malang.....	100
a. Faktor Pendukung.....	100
1) Kualitas Jalan yang Tidak Baik.....	100
2) Ketersediaan Stimulan Aspal dan Paving.....	103
b. Faktor Penghambat.....	104
1) Keterbatasan Informasi.....	104



2) Keterbatasan Anggaran	107
3) Proses Pengajuan yang Rumit	111
C. Pembahasan	112
1. Bentuk Partisipasi Masyarakat Dalam Pembangunan Infrastruktur Jalan di Kota Malang	112
a. Bentuk Partisipasi Masyarakat Secara Aktif	112
b. Bentuk Partisipasi Masyarakat Secara Pasif	117
2. Faktor Pendukung dan Penghambat Partisipasi Masyarakat Dalam Pembangunan Infrastruktur Jalan di Kota Malang	120
a. Faktor Pendukung	120
1) Kualitas Jalan yang Tidak Baik	120
2) Ketersediaan Stimulan Aspal dan Paving	122
b. Faktor Penghambat	125
1) Keterbatasan Informasi	125
2) Keterbatasan Anggaran	127
3) Proses Pengajuan yang Rumit	130

BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan	132
B. Rekomendasi	134

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN-LAMPIRAN



DAFTAR TABEL

Halaman

Tabel 1. Tipe-Tipe Partisipasi.....	38
Tabel 2. Daftar Nama Mantan Walikota Malang.....	56
Tabel 3. Panjang Jalan Berdasarkan Fungsi Jalan.....	60



DAFTAR GAMBAR

Halaman

Gambar 1. Struktur Organisasi DPUPPB Kota Malang.....	65
Gambar 2. Alur Permohonan Bantuan Stimulan Aspal dan Paving.....	90
Gambar 3. Alur Pengajuan Penyewaan <i>Stoom Walls</i>	94



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pada tataran keilmuan, administrasi publik mengalami perubahan dewasa ini terutama sejak tahun 1990an. Administrasi publik yang semula dianggap sebagai konsep eksklusif yang berfokus kepada masalah efisiensi dan efektifitas telah bergeser menjadi konsep yang multidisipliner. Dalam hubungannya dengan perkembangan ilmu administrasi publik, krisis akademis terjadi beberapa kali sebagaimana terlihat dari pergantian paradigma yang lama dengan yang baru. Nicholas Henry melihat perubahan paradigma ditinjau dari pergeseran lokus dan fokus suatu disiplin ilmu. Fokus mempersoalkan “*what of the field*” atau metode dasar yang digunakan atau cara-cara ilmiah apa yang dapat digunakan untuk memecahkan suatu persoalan. Sedang lokus mencakup “*where of the field*” atau medan atau tempat dimana metode tersebut digunakan atau diterapkan. Nicholas Henry juga memaparkan perkembangan paradigma ilmu administrasi berdasarkan lokus dan fokus suatu disiplin ilmu.

Perkembangan paradigma administrasi menurut Nicholas Henry terdiri dari lima perkembangan paradigma administrasi. Kelima paradigma itu adalah dikotomi politik dan administrasi, prinsip-prinsip administrasi, administrasi publik sebagai ilmu politik, administrasi publik sebagai ilmu administrasi, dan paradigma yang terakhir adalah administrasi publik



sebagai administrasi publik. Hubungan yang erat antara administrasi publik dan politik tertuang dalam paradigma pertama dan ketiga. Paradigma pertama, dikotomi politik dan administrasi (1900-1926) memandang bahwa administrasi memiliki orientasi aktivitasnya pada pelaksanaan kekuasaan melalui suatu kebijakan yang dilakukan oleh lembaga eksekutif. Sedangkan politik orientasi aktivitasnya pada merebut atau memperoleh kekuasaan yang dilakukan oleh lembaga legislatif.

Sementara pada paradigma ketiga (1950-1970), administrasi negara sebagai ilmu politik, memandang administrasi publik merupakan satu kesatuan yang saling memperkuat dan melengkapi dalam upaya pencapaian tujuan, baik untuk memperoleh kekuasaan ataupun dalam pelaksanaan kekuasaan. Politik juga memiliki tujuan tertentu misalnya, tujuan dalam upaya meningkatkan pembangunan daerah. Pembangunan sangat erat kaitannya dengan kegiatan politik karena sejatinya politik yang ada adalah untuk membangun suatu tatanan yang lebih baik.

Jika administrasi publik dikaitkan dengan pembangunan maka terdapat disiplin ilmu lain yang mempengaruhi yaitu administrasi pembangunan. Administrasi publik dan administrasi pembangunan memiliki hubungan yang sangat erat. Menurut Syamsiah (2009) hubungan administrasi publik dan pembangunan adalah administrasi pembangunan dapat memainkan peranan penting dalam melangsungkan perubahan yang bersifat membangun. Yang paling memungkinkan untuk pelaksanaan peran ini secara baik ialah bila terdapat sumber-sumber kekuasaan lain



yang mempunyai kekuatan untuk terus meningkatkan administrasi pada tanggungjawabnya. Karena dampak faktor-faktor eksternal dan internal yang dihadapi para administrator diharapkan mampu sepenuhnya menguasai administrasi untuk mendukung pengambilan keputusan dalam organisasi dan proyek pembangunan, sehingga dapat memberikan sumbangan yang berarti dalam kegiatan.

Pembangunan secara sederhana sering diartikan sebagai proses perubahan ke arah keadaan yang lebih baik. Pembangunan adalah perubahan ke arah kondisi yang lebih baik melalui upaya yang dilakukan secara terencana. Adanya upaya yang diselenggarakan secara berencana, merupakan unsur penting dalam pembangunan.

Pengertian pembangunan mungkin menjadi hal yang paling menarik untuk diperdebatkan. Mungkin saja tidak ada satu disiplin ilmu yang paling tepat mengartikan kata pembangunan. Se jauh ini menurut Syamsiah (2009) serangkaian pemikiran tentang pembangunan telah berkembang, mulai dari perspektif sosiologi klasik (Durkheim, Weber, dan Marx), pandangan Marxis, modernisasi oleh Rostow, strukturalisme bersama modernisasi memperkaya ulasan pendahuluan pembangunan sosial, hingga pembangunan berkelanjutan. Namun, ada tema-tema pokok yang menjadi pesan di dalamnya.

Dalam hal ini, pembangunan dapat diartikan sebagai suatu upaya terkoordinasi untuk menciptakan alternatif yang lebih banyak secara sah kepada setiap warga negara untuk memenuhi dan mencapai



aspirasinya yang paling manusiawi (Nugroho dan Dahuri, 2004).

Tema pertama adalah koordinasi, yang berimplikasi pada perlunya suatu kegiatan perencanaan seperti yang telah dibahas sebelumnya.

Tema kedua adalah terciptanya alternatif yang lebih banyak secara sah. Hal ini dapat diartikan bahwa pembangunan hendaknya berorientasi kepada keberagaman dalam seluruh aspek kehidupan. Ada pun mekanismenya menuntut kepada terciptanya kelembagaan dan

hukum yang terpercaya yang mampu berperan secara efisien, transparan, dan adil. Tema ketiga mencapai aspirasi yang paling

manusiawi, yang berarti pembangunan harus berorientasi kepada pemecahan masalah dan pembinaan nilai-nilai moral dan etika umat (Syamsiah (2009)

Pembangunan menurut Syamsiah (2009) adalah proses perubahan yang mencakup seluruh system sosial, seperti politik, ekonomi, infrastruktur, pertahanan, pendidikan dan teknologi, kelembagaan, dan budaya (Alexander (1994), Portes (1976) dalam

Syamsiah (2009) mendefenisikan pembangunan sebagai transformasi ekonomi, sosial dan budaya. Pembangunan adalah proses perubahan

yang direncanakan untuk memperbaiki berbagai aspek kehidupan masyarakat. Dengan demikian, proses pembangunan terjadi di semua

aspek kehidupan masyarakat, ekonomi, sosial, budaya, politik, yang berlangsung pada level makro (nasional) dan mikro



(*commuinity/group*). Makna penting dari pembangunan adalah adanya kemajuan/perbaikan (*progress*), pertumbuhan dan diversifikasi.

Dalam praktik pembangunan di banyak negara, setidaknya pada tahap awal pembangunan umumnya berfokus pada peningkatan produksi. Meskipun banyak varian pemikiran, pada dasarnya kata kunci dalam pembangunan adalah pembentukan modal. Oleh karena itu, strategi pembangunan yang dianggap paling sesuai adalah akselerasi pertumbuhan ekonomi dengan mengundang modal asing dan melakukan industrialisasi. Peranan sumber daya manusia (SDM) dalam strategi semacam ini hanyalah sebagai “instrumen” atau salah satu “faktor produksi” saja. Manusia ditempatkan sebagai posisi instrumen dan bukan merupakan subyek dari pembangunan. Titik berat pada nilai produksi dan produktivitas telah mereduksi manusia sebagai penghambat maksimisasi kepuasan maupun maksimisasi keuntungan.

Konsekuensinya, peningkatan kualitas SDM diarahkan dalam rangka peningkatan produksi. Inilah yang disebut sebagai pengembangan SDM dalam kerangka. Bisa dipahami apabila topik pembicaraan dalam perspektif paradigma pembangunan yang semacam itu terbatas pada masalah pendidikan, peningkatan ketrampilan, kesehatan, *link and match*, dan sebagainya. Kualitas manusia yang meningkat merupakan prasyarat utama dalam proses produksi dan memenuhi tuntutan masyarakat industrial. Alternatif lain dalam strategi pembangunan manusia adalah dalam apa yang disebut sebagai *people-*



centered development atau *panting people first* (Kuncoro, dalam Syamsiah, 2009). Artinya, manusia merupakan tujuan utama dari pembangunan, dan kehendak serta kapasitas manusia merupakan sumber daya yang paling penting. Dimensi pembangunan yang semacam ini jelas lebih luas daripada sekedar membentuk manusia profesional dan trampil sehingga bermanfaat dalam proses produksi. Penekanan pada pentingnya pemberdayaan menempatkan manusia sebagai objek pembangunan.

Pembangunan akan diarahkan untuk mengantarkan masyarakat menuju kesejahteraan yang terdistribusi secara merata. Kondisi ini ditandai dengan semakin meningkatnya pertumbuhan ekonomi, menurunnya angka pengangguran, perbaikan infrastruktur kota, dan berkurangnya masyarakat miskin. Selain itu, misi ini juga akan mengantarkan masyarakat pada kondisi yang semakin berbudaya, dengan nilai-nilai religius-toleran yang ditandai dengan semakin meningkatnya pemahaman akan nilai-nilai tradisi, nilai-nilai agama, saling menghormati perbedaan, dan tidak adanya konflik dan kekerasan atas nama SARA (Syamsiah, 2009).

Dengan demikian, kondisi masyarakat diharapkan akan tertib dan aman, yang ditandai dengan minimnya angka kriminalitas, dan semakin terjaminnya keamanan, kenyamanan, dan keteraturan masyarakat. Sehingga apa yang diinginkan masyarakat pada umumnya bisa terwujud. Namun hal itu bisa terwujud jika pembangunan suatu daerah itu berjalan dengan baik. Pembangunan akan berjalan dengan baik jika ada partisipasi



dari masyarakat sehingga pemerintah mendapatkan *feedback* untuk dijadikan sebagai bahan evaluasi pembangunan daerah.

Pembangunan daerah di kota Malang bisa diwujudkan dengan adanya partisipasi masyarakat. Hal ini dikarenakan dengan masyarakat yang berpartisipasi maka masyarakat mendukung program-program pembangunan daerah, inilah yang diharapkan pemerintah untuk merealisasikan suatu pembangunan. Keikutsertaan warga dalam proses partisipasi tidaklah hanya berarti warga mendukung keputusan atau kebijakan yang telah digariskan oleh para pemimpinnya, karena kalau ini yang terjadi maka istilah yang tepat adalah mobilisasi politik. Partisipasi masyarakat dalam pembangunan daerah adalah keterlibatan warga dalam segala tahapan kebijakan, mulai dari sejak pembuatan keputusan sampai dengan penilaian keputusan, termasuk juga peluang untuk ikut serta dalam pelaksanaan keputusan.

Menurut Wazir (1999:29) partisipasi bisa diartikan sebagai keterlibatan seseorang secara sadar ke dalam interaksi sosial dalam situasi tertentu. Dengan pengertian itu, seseorang bisa berpartisipasi bila ia menemukan dirinya dengan atau dalam kelompok, melalui berbagai proses berbagi dengan orang lain dalam hal nilai, tradisi, perasaan, kesetiaan, kepatuhan dan tanggungjawab bersama.

Partisipasi masyarakat dalam pembangunan daerah merupakan wujud dari demokrasi yang kita anut di negara kita. Dengan berpartisipasi



dalam pembangunan daerah kita telah mendukung program-program pemerintah yang telah dicanangkan. Dalam hal ini yang terbaru di kota Malang sedang hangat-hangatnya perbincangan tentang sejauh mana progress pembangunan daerah karena di kota Malang sedang terjadi transisi kepemimpinan walikota, sehingga masyarakat gencar menyuarakan perubahan dari kepemimpinan sebelumnya. Terutama tentang pembangunan infrastuktur jalan kota, manajemen lalu lintas, dan penataan kota yang menjadi masalah utama di kota Malang. Inilah wujud demokrasi yang terjadi di kota Malang.

Pada tahun 2013 kota Malang menggelar pesta demokrasi yaitu dengan menggelar pemilihan walikota Malang secara langsung. Pemilihan walikota sepenuhnya menjadi domain masyarakat daerah melalui pemilukada yang dipilih langsung oleh rakyat. Pemilukada ini diselenggarakan lima tahun sekali dan pada tahun 2013 itu terpilihlah pasangan Anton-Sutiaji yang keluar sebagai pemenang pemilukada kota Malang.

Dengan demikian, pasangan AJI (HM Anton – Sutiaji) yang mengusung jargon “Peduli Wong Cilik” ini dinyatakan sebagai pasangan Walikota – Wakil Walikota Malang terpilih untuk periode 2013 – 2018 mendatang (KPUD kota Malang). Kemenangan pasangan Anton-Sutiaji tersebut sangat mudah diprediksi karena model kampanye yang dia suguhkan memberikan kesan yang mendalam terhadap masyarakat kota Malang. Cara Anton-Sutiaji merebut hati rakyat adalah dengan cara



langsung turun ke masyarakat dengan segala bantuan dan penanganan yang dia berikan langsung kepada masyarakat dan yang paling diinginkan abah Anton adalah pembenahan infrastruktur jalan di berbagai daerah yang mengalami kerusakan sangat parah.

Semua yang dilakukan Anton-Sutiaji itu secara tidak langsung mengangkat partisipasi masyarakat dalam pembangunan kota Malang.

Dengan kata lain masyarakat berbondong-bondong berpartisipasi aktif dalam pembangunan karena masyarakat merasa mendapatkan sosok pemimpin yang mereka inginkan. Jadi masyarakat berpartisipasi aktif karena Anton-Sutiaji memiliki cara pendekatan yang baik terhadap masyarakat, sehingga masyarakat pun tak segan memilih Anton-Sutiaji sebagai walikota Malang tahun 2013. Tahun pertama H. Moch Anton memimpin Kota Malang banyak melakukan inovasi dan terobosan kreatif untuk mempercepat pembangunan di kota Malang dan juga banyak dihadapkan dengan masalah yang ada di kota Malang terutama masalah infrastruktur jalan kota yang rusak parah dan berlubang.

Masyarakat kota Malang mengeluhkan dengan banyaknya jalan yang rusak di kota Malang. Masyarakat mengeluh bukan tanpa alasan, dengan jalan yang rusak tersebut masyarakat merasakan kerugian yang sangat banyak. Dengan jalan yang rusak parah otomatis kemacetan tidak dapat dihindarkan karena pengendara jalan, berjalan lebih lambat karena menghindari lubang-lubang akibat jalan rusak. Selain itu berbagai macam kerugian dapat ditimbulkan dari jalan rusak misalnya kerusakan kendaraan



bermotor, kecelakaan lalu lintas dan yang paling ekstrim adalah menurunnya produktivitas masyarakat kota Malang di bidang ekonomi. Bagaimana bisa ekonomi masyarakat menjadi lancar jika akses yang dilewati atau disinggahi untuk menjalankan kegiatan ekonomi menjadi rusak parah. Protes keras juga terjadi di daerah Tunggul Wulung kecamatan Lowokwaru kota Malang, masyarakat disana sampai memasang beberapa sindiran dengan membentangkan spanduk yang bertuliskan protes karena jalan yang rusak parah.

Masyarakat mengeluhkan kondisi jalan ini memang bukan tanpa sebab, karena masyarakat telah membayarkan pajak secara teratur namun kondisi jalan tidak juga membaik. Hal itulah yang sebenarnya memunculkan reaksi dari masyarakat tersebut. Masyarakat mengeluhkan jika bayar pajak telat kena denda dan ketika masyarakat tepat waktu membayar tidak diimbangi dengan perbaikan jalan yang rusak parah tersebut.

Seperti yang sudah kita ketahui bersama masih banyaknya jalan rusak mulai dari kawasan pusat kota hingga daerah pinggiran, agaknya menjadi pekerjaan rumah (PR) yang tak boleh disepelekan Pemkot Malang. Sekalipun Dinas Pekerjaan Umum Perumahan dan Pengawasan Bangunan (DPU PPB) langsung bergerak melakukan perbaikan begitu menerima keluhan masyarakat, nyatanya tak sedikit wilayah yang belum tersentuh. Walikota Malang, HM Anton merasakan langsung parahnya



jalan berlubang saat berkunjung ke daerah Baran, Jalan Zaenal Zakse RT 03 RW 07 Buring. (malang-post.com)

Tak hanya berkonsentrasi memperbaiki jalan di Kecamatan Kedungkandang saja, DPU PPB saat ini juga tengah gencar melakukan perbaikan jalan-jalan rusak di seantero wilayah kota Malang. Mulai dari kawasan Soekarno-Hatta, Ijen, Jalan Bandung hingga Jalan Mayjend Panjaitan. Sebelumnya, sejumlah kawasan seperti Kaliurang, Jalan Candi Panggung dan Sawojajar juga sudah tersentuh perbaikan. Untuk pemeliharaan rutin, DPU PPB telah menyiapkan anggaran sebesar Rp 2 miliar. Sedangkan untuk perbaikan insidental, dana yang siap digelontorkan mencapai Rp 1 miliar. Sejak akhir 2013 lalu, Pemkot Malang memang telah menargetkan tak ada lagi jalan rusak dan berlubang di kota Malang. Jika ditemukan kondisi jalan yang rusak dan berlubang, akan segera ditambal dan dibuat mulus seperti sedia kala. Nantinya, warga kota Malang, utamanya seluruh pengguna jalan dijamin nyaman berlalu lintas. Perbaikan jalan rusak sekaligus mengiringi program *face off* kota Malang yang tujuannya menjadikan wajah Kota Malang lebih elok dengan ditunjang infrastruktur penunjang yang representatif. Saat ini, pihak DPU PPB bahkan terus mengebut pengerjaan median jalan di ruas-ruas protokol kota, menyusul pengerjaan jalur pedestrian dan drainase yang lebih dulu dikerjakan. (malang-post.com)

Usaha perbaikan jalan itu sebenarnya sudah tertuang dalam butir Uke-19 misi ke-6 RPJMD kota Malang yang menyebutkan bahwa,



penyediaan sarana dan pasarana kenyamanan lalu lintas dan penumpang (malangkota.go.id). Tinggal bagaimana pemerintah

mengimplementasikannya dan seberapa besar partisipasi masyarakat dalam mewujudkan pembangunan infrastruktur jalan ini karena sudah banyak keluhan yang disuarakan oleh masyarakat terkait permasalahan ini.

Dengan adanya keluhan dari masyarakat kota Malang tentang banyaknya kerusakan jalan tersebut membuktikan bahwa masyarakat kota Malang berpartisipasi langsung dalam pembangunan daerah, karena masyarakat menginginkan perubahan ke arah yang lebih baik dalam suatu pembangunan. Hal ini merupakan kabar baik bagi pemerintah kota Malang karena dengan adanya partisipasi masyarakat ini kebijakan yang akan diimplementasikan mendapat dukungan dan diharapkan kebijakan itu berhasil dan menciptakan kota Malang yang lebih baik.

Sinergisitas antara pemerintah dan masyarakat dalam hal ini sangat dibutuhkan karena program pemerintah bisa dikatakan baik apabila masyarakat bisa menerima dan mengimplementasikannya. Sehingga sedikit bisa didapatkan sebuah gambaran jika program pemerintah mendapatkan partisipasi atau dukungan dari masyarakat maka program-program itu akan berjalan dengan baik. Jadi, dukungan semua elemen sangat dibutuhkan guna melaksanakan pembangunan daerah yang tepat dan mencapai tujuan politik yang berazaskan kepentingan masyarakat.



Berdasarkan apa yang telah diuraikan diatas, maka dalam penulisan skripsi ini penulis berusaha untuk mengulas tentang **“Partisipasi Masyarakat Dalam Pembangunan Infrastruktur Jalan” (Studi di Kota Malang)**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan pada uraian latar belakang diatas, maka permasalahan dalam penelitian ini dapat dirumuskan sebagai berikut:

1. Bagaimanakah bentuk partisipasi masyarakat dalam pembangunan infrastruktur jalan di kota Malang?
2. Apa faktor pendukung dan penghambat partisipasi masyarakat dalam pembangunan infrastruktur jalan di kota Malang?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan-tujuan yang ingin dicapai penulis pada penelitian ini adalah, sebagai berikut:

1. Mendeskripsikan dan menganalisis bentuk partisipasi masyarakat dalam pembangunan infrastruktur jalan.
2. Untuk mendeskripsikan dan menganalisis faktor-faktor pendukung dan penghambat partisipasi masyarakat dalam pembangunan infrastruktur jalan di kota Malang.

D. Kontribusi Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat serta memberikan kontribusi bagi pihak-pihak terkait, yang terdapat pada:



1. Manfaat Akademis

a. Memberikan tambahan wawasan dan pengetahuan bagi pembaca dan bagi penulis.

b. Memberikan sumbangan referensi atau sumber informasi bagi penelitian-penelitian yang akan datang dengan topik yang sama.

2. Manfaat Praktis

a. Memberikan sumber informasi atau referensi pelaksanaan penelitian-penelitian selanjutnya mengenai partisipasi masyarakat dalam pembangunan infrastruktur jalan di kota Malang.

b. Sebagai bahan masukan bagi Pemerintah Kota Malang, dalam upaya meningkatkan partisipasi masyarakat dalam pembangunan infrastruktur jalan.

E. Sistematika Penulisan

Di dalam sub bab ini, akan diuraikan secara garis besar pokok-pokok isi yang terkandung di dalam setiap bab. Adapun sistematika pembahasan dalam penulisan ini antara lain:

BAB I PENDAHULUAN

Membahas latar belakang, perumusan masalah, tujuan penelitian, kontribusi penelitian, serta sistematika penulisan.



BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Mengemukakan teori atau temuan yang berkaitan dengan topik dan pembahasan penelitian. Dalam hal ini, tinjauan pustaka berisi tentang landasan teori yang mendukung masalah yang ada, serta sebagai kerangka pemikiran penulis yang terdiri dari tinjauan tentang partisipasi masyarakat dalam pembangunan terkait dengan infrastruktur jalan di kota Malang.

BAB III METODE PENELITIAN

Membahas tentang metode penelitian yang digunakan, meliputi jenis penelitian, pemilihan lokasi, variabel penelitian, dimensi waktu dan data, metode pengumpulan data, serta teknik pengolahan dan analisis data.

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Mengemukakan mengenai data-data yang berkaitan dengan masalah yang diteliti, berkaitan dengan tujuan penelitian dan sesuai dengan fokus penelitian. Data yang telah terkumpul kemudian dianalisis dan diinterpretasikan.

BAB V PENUTUP

Mengemukakan tentang kesimpulan atas penelitian yang telah dilakukan dan saran yang dapat dijadikan sumbangan



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Administrasi

1. Administrasi Publik

Administrasi publik, menurut Chandler dan plano dalam Yeremias (2008:3), adalah proses dimana sumberdaya dan personel publik diorganisir dan dikoordinasikan untuk memformulasikan, mengimplementasikan dan mengelola (*manage*) keputusan-keputusan dalam kebijakan publik. Pendapat lain dikemukakan oleh Nigro dan Nigro dalam Afiffudin (2010:24) "*Public Administration is cooperative group effort in public setting*". Administrasi publik memiliki cakupan dan ruang lingkup yang sangat kompleks tergantung pada perkembangan kebutuhan dan masalah-masalah yang ada dalam masyarakat. Chandler dan Plano dalam Yeremias, juga menjelaskan apabila kehidupan manusia menjadi semakin kompleks permasalahannya, maka apa yang dikerjakan oleh pemerintah atau administrasi publik juga akan semakin kompleks. Jadi administrasi itu sendiri harus bersifat dinamis dan mengikuti dinamika kebutuhan serta permasalahan yang ada pada masyarakat.

Istilah *Public Administration* di Indonesia sering diterjemahkan sebagai administrasi Negara, perkembangan dan perubahan makna publik sebagai Negara, menjadi publik sebagai masyarakat dikemukakan Warsito dalam Thona (2008:52) pada pidato pengukuhan sebagai guru besar di



Jurusan Ilmu Administrasi Negara UGM. Dalam pidatonya Warsito menjelaskan administrasi publik bukan lagi selalu berorientasi kepada aktivitas oleh Negara saja, tetapi menjadi oleh, untuk dan kepada masyarakat. Dari apa yang dikemukakan oleh Warsito tersebut, administrasi publik tidaklah serta merta meninggalkan atau melepaskan diri dari urusan Negara karena Negara merupakan salah satu unsure yang penting dalam administarsi publik. Hal ini selaras dengan tuntutan perubahan dari *government* yang lebih menekankan kepada otoritas menjadi *governance* yang lebih menekankan kepada kompatibilitas di antara tiga stakeholder, yaitu *state* (pemerintah), *private* (swasta), dan *civil society* (masyarakat madani) Thoha (2008:53). Dari apa yang dikemukakan Warsito diatas bahwa administrasi publik menjadi urusan masyarakat maka administrasi publik seharusnya mendapatkan dukungan atau respons dari masyarakat atau partisipasi masyarakat.

2. Administrasi Pembangunan

Dalam perkembangannya ilmu administrasi banyak mengalami perubahan, penyempurnaan hingga penambahan cakupan dari ilmu administrasi itu sendiri. Salah satu cakupan dari ilmu administrasi adalah administrasi pembangunan.

Seperti yang diungkapkan oleh Siagian (1999:3) mengenai definisi dari administrasi pembangunan, yaitu:

“Administrasi Pembangunan merupakan salah satu disiplin ilmiah dalam rumpun Administrasi Negara. Telah diketahui dan diakui pula bahwa fokus analisis Administrasi Pembangunan adalah proses pembangunan yang diselenggarakan oleh suatu nasion dalam rangka



pencapaian tujuan dan cita-cita negara bangsa tertentu, termasuk cara-cara ilmiah yang dipergunakan dalam pemecahan masalah, menghadapi tantangan, memanfaatkan peluang, dan menyingkirkan ancaman. Administrasi Pembangunan mencakup dua pengertian, yaitu (1) administrasi dan (2) pembangunan. Telah umum diketahui bahwa yang dimaksud dengan administrasi ialah keseluruhan proses pelaksanaan keputusan-keputusan yang telah diambil dan diselenggarakan oleh dua orang atau lebih untuk mencapai tujuan yang telah ditentukan sebelumnya. Pembangunan biasanya didefinisikan sebagai rangkaian usaha mewujudkan pertumbuhan dan perubahan secara terencana dan sadar yang ditempuh oleh suatu negara bangsa menuju modernitas dalam rangka pembinaan bangsa (*nation-building*)”

Apabila batasan pengertian tersebut dikaji, didalamnya terkandung beberapa pokok pikiran yang sangat penting apabila seseorang berbicara mengenai pembangunan. Pokok pikiran yang dimaksud seperti yang dijelaskan oleh Ginanjar (<http://arrosyadi.wordpress.com>):

1. Pembangunan adalah merupakan suatu proses. Pembangunan itu harus dilaksanakan terus menerus, berkesinambungan, pentahapan, jangka waktu, biaya dan hasil tertentu yang diharapkan.
2. Pembangunan merupakan suatu usaha yang dilakukan secara sadar. Sudah merupakan hasil pemikiran sampai pada tingkat rasionalitas tertentu.
3. Pembangunan dilaksanakan secara berencana.
4. Pembangunan mengarah pada modernitas. Untuk menemukan cara hidup yang lebih baik dari sebelumnya, lebih maju dan dapat menguasai imtaq dan iptek.
5. Pembangunan mempunyai tujuan yang bersifat multidimensional. Meliputi berbagai aspek kehidupan bangsa dan negara. Terutama aspek: politik, ekonomi, sosbud, dan pertahanan dan keamanan.
6. Pembangunan ditujukan untuk membina bangsa.

Selanjutnya, Siagian (1999:5) berpendapat mengenai definisi kerja dari administrasi pembangunan, yaitu “Seluruh usaha yang dilakukan oleh suatu negara bangsa untuk bertumbuh, berkembang, dan berubah secara



sadar dan terencana dalam semua segi kehidupan dan penghidupan negara bangsa yang bersangkutan dalam rangka pencapaian tujuan akhirnya”.

Berdasarkan definisi-definisi diatas dapat disimpulkan bahwa Administrasi Pembangunan adalah suatu cara dan upaya untuk memperbaiki sistem atau proses (baik masalah teknis maupun non teknis) yang digunakan oleh negara-negara berkembang untuk mencapai tujuan-tujuan pembangunan yang meliputi aspek budaya, sosial, dan politik secara terencana dan telah disesuaikan dengan keadaan di negara tersebut (arrosyadi)

B. Pembangunan

1. Pengertian Pembangunan

Salah satu tujuan dari setiap negara-negara berkembang mempunyai komitmen terhadap pembangunan nasional. Pembangunan yang ada di negara-negara berkembang secara umum merupakan proses kegiatan yang terencana dalam upaya pertumbuhan ekonomi, perubahan sosial dan modernisasi bangsa untuk peningkatan kualitas hidup manusia dan kesejahteraan masyarakat. Secara etimologi, istilah pembangunan berasal dari kata “bangun” yang dalam kata kerja berarti mempunyai makna membuat, mendirikan dan membina. Sedangkan secara ensiklopedik, kata pembangunan telah menjadi bahasa dan konsep yang dikenal oleh dunia Suryono (2010:26).

Menurut Siagian dalam Suryono (2010:2) “Pembangunan sebagai suatu arah atau rangkaian usaha pertumbuhan dan perubahan yang



berencana dan dilakukan suatu bangsa, negara dan pemerintah secara sadar menuju modernitas dalam rangka pembinaan bangsa (*nation building*)”.

Selanjutnya Irma dan Cynthia dalam Ryadi (1981:13) mendefinisikan pembangunan sebagai berikut:

“Bahwa hakikat pembangunan adalah merupakan perubahan-perubahan sosial yang besar dan oleh karena sebab itu tumbuh dan berkembangnya harus bertahap untuk menghindari ekses-ekses yang dapat merugikan proses pembangunan itu sendiri pada tahap rintisan. Ekses-ekses di dalam pembangunan yang berlangsung terlalu cepat tanpa melewati pentahapan waktu yang cukup dapat menimbulkan frustrasi, aliansi, kegoncangan-kegoncangan identitas dan lain-lain di dalam masyarakat yang pada gilirannya akan menimbulkan sifat tidak mendukung maupun tidak simpatik dari sebagian besar masyarakat yang sesungguhnya justru merupakan kekuatan pembaharuan itu”.

Pengertian pembangunan itu sendiri harus dilihat secara dinamis, bukan hanya dilihat sebagai konsep yang statis. Dengan kata lain pembangunan merupakan suatu proses kearah yang lebih baik dari keadaan yang sebelumnya. Perubahan juga dapat dirumuskan sebagai perubahan yang terencana dari situasi nasional satu ke satu situasi nasional yang lain yang dinilai lebih tinggi (Katz dalam Suryono 2001:90).

Pada dasarnya pembangunan merupakan konsep yang sangat kompleks pengertiannya. Pembangunan mengandung arti tidak terbatas pada masalah pertumbuhan ekonomi saja tetapi juga meliputi keseluruhan aspek kehidupan manusia. Menurut Myrdal dalam Suryono (2001:56) kegiatan pembangunan merupakan suatu proses yang saling terkait, antara proses pertumbuhan ekonomi, perubahan sosial dan demokrasi politik yang terjadi dalam lingkaran sebab akibat kumulatif (*circular cumulative causation*). Pada umumnya pembangunan nasional di negara berkembang



dipusatkan pada pembangunan ekonomi melalui usaha pertumbuhan ekonomi. Hal ini disebabkan karena yang paling dirasakan di negara berkembang adalah keterbelakangan ekonomi terutama masalah kemiskinan. Oleh karena itu pembangunan dibidang ekonomi diharapkan dapat mendukung tercapainya tujuan atau mendorong perubahan dan pembaharuan dalam bidang kehidupan masyarakat.

Dari pendapat-pendapat tersebut diatas dapat disimpulkan bahwa pada dasarnya inti dari pembangunan adalah suatu proses perubahan ke arah yang lebih baik dari keadaan yang sebelumnya dengan mengadakan usaha secara maksimal untuk menuju tatanan kehidupan yang lebih baik.

Pembangunan tidak hanya mengandung arti secara fisik melainkan meliputi keseluruhan aspek kehidupan masyarakatnya.

2. Konsep Pembangunan

Konsep pembangunan bangsa (*nation building*) merupakan salah satu aspek dari konsep pembangunan multidimensional sebagai bentuk perubahan sosial. Pembangunan bangsa lebih ditujukan kepada upaya pemantapan dan peningkatan persatuan dan kesatuan bangsa (integrasi bangsa), wawasan ideologi, dan pencegahan terhadap berbagai bentuk perpecahan (disintegrasi bangsa), konflik antar suku, antar agama, antar daerah dan antar kelompok kepentingan.

Suryono (2010:26) menyebutkan tinjauan terhadap konsep pembangunan dengan mengkaji dari dua aspek penting, yakni secara etimologik dan secara ensiklopedik:



“Secara etimologik, istilah pembangunan berasal dari kata *bangun*.

Kata *bangun* setidaknya mengandung 4 arti: (1) bangun dalam arti sadar atau siuman (aspek fisiologis), (2) bangun dalam arti bangkit atau berdiri (aspek perilaku), (3) bangun dalam arti bentuk (aspek anatomi), (4) bangun dalam arti kata kerja membuat, mendirikan, atau membina (gabungan aspek fisiologi, aspek perilaku, dan aspek bentuk). Sedangkan secara ensiklopedik, kata pembangunan telah menjadi bahasa dan konsep dunia. Konsep itu antara lain dianalogikan dengan konsep: pertumbuhan (*growth*), rekonstruksi (*reconstruction*), modernisasi (*modernization*), westernisasi (*westernization*), perubahan sosial (*social change*), pembebasan (*liberation*), pembaruan (*innovation*), pembangunan bangsa (*nation building*), pembangunan nasional (*national development*), pembangunan (*development*), pengembangan (*progress/developing*), dan pembinaan (*construction*)”.

Jadi, konsep pembangunan menurut Suryono (2010:26) adalah dengan mengklasifikasikan menjadi dua yaitu secara etimologik dan ensiklopedik. Secara etimologik yaitu penafsiran melalui kata-kata yang artinya bermacam-macam yang intinya adalah usaha untuk bangkit. Sedangkan secara ensiklopedik adalah pengamatan yang dilakukan oleh Suryono mengenai konsep pembangunan secara global dan dimaknai secara global pula dan memiliki makna yang lebih luas lagi. Secara ensiklopedik pembangunan adalah suatu proses menuju ke arah yang lebih baik daripada sebelumnya.



Menurut Budiman (1995:1), kata pembangunan sudah menjadi kata kunci bagi segala hal. Secara umum, pembangunan diartikan sebagai usaha untuk memajukan kehidupan masyarakat dan warganya; sering kali, kemajuan yang dimaksudkan terutama adalah kemajuan material. Maka, pembangunan seringkali diartikan sebagai kemajuan yang dicapai oleh satu masyarakat di bidang ekonomi; bahkan dalam beberapa situasi yang sangat umum pembangunan diartikan sebagai suatu bentuk kehidupan yang kurang diharapkan bagi ‘sebagian orang tersingkir’ dan sebagai ideologi politik yang memberikan keabsahan bagi pemerintah yang berkuasa untuk membatasi orang-orang yang mengkritiknya.

Pembangunan sebenarnya meliputi dua unsur pokok; pertama, masalah materi yang mau dihasilkan dan dibagi, dan kedua, masalah manusia yang menjadi pengambil inisiatif, yang menjadi manusia pembangun. Bagaimanapun juga, pembangunan pada akhirnya harus ditujukan pada pembangunan manusia; manusia yang dibangun adalah manusia yang kreatif, dan untuk bisa kreatif ini manusia harus merasa bahagia, aman, dan bebas dari rasa takut. Pembangunan tidak hanya berurusan dengan produksi dan distribusi barang-barang material; pembangunan harus menciptakan kondisi-kondisi manusia bisa mengembangkan kreatifitasnya (Budiman, 1995: 13-14).

Pembangunan pada hakekatnya adalah suatu proses transformasi masyarakat dari suatu keadaan pada keadaan yang lain yang makin mendekati tata masyarakat yang dicita-citakan; dalam proses transformasi



itu ada dua hal yang perlu diperhatikan, yaitu keberlanjutan (continuity) dan perubahan (change), tarikan antara keduanya menimbulkan dinamika dalam perkembangan masyarakat (Djojonegoro, 1996:7).

Dengan melihat analogi konsep-konsep diatas maka dapat disimpulkan bahwa pembangunan yang dimaksudkan adalah pembangunan secara menyeluruh, baik dilihat dari sisi politik, ekonomi, sosial budaya, pertahanan dan keamanan, serta hubungan antar negara. Konsep pembangunan secara menyeluruh yaitu pembangunan diartikan sebagai suatu proses perubahan keadaan dari semula kearah tatanan kehidupan manusia yang lebih baik dimana dilakukan manusia secara sadar, terencana dan melembaga. Sedangkan pembangunan fisik merupakan proses perubahan sarana dan prasarana dan fasilitas-fasilitas umum yang menyangkut kepentingan masyarakat menuju ke arah yang lebih baik, dilakukan secara sadar oleh pemerintah untuk mencapai tujuan yang telah ditentukan. Proses pembangunan disini meliputi aspek perencanaan, pelaksanaan dan pengawasan hasil-hasil dari pembangunan.

3. Pembangunan Daerah

Istilah pembangunan daerah bermakna sangat kompleks Surjono dan Nugroho (2008:61) sehingga terdapat banyak pengertian yang berkaitan dengannya. Pada awalnya, istilah bermakna kegiatan yang ditujukan pada peningkatan produk domestik regional bruto (PDRB) suatu daerah. Namun pengertian ini dianggap memiliki kelemahan karena belum mengaitkan antara pembangunan daerah dengan perkembangan penduduk.



Konsep yang lahir kemudian adalah konsep pembangunan daerah yang lebih menekankan pada aspek peningkatan pendapatan per kapita. Ini berarti bahwa pembangunan daerah harus menekankan pada aspek kemampuan suatu daerah untuk meningkatkan hasil (*output*) yang melebihi tingkat pertumbuhan penduduk.

Konsep ini pun mengalami nasib serupa karena dianggap terlalu *economic centrist*. Menurut Surjono dan Nugroho (2008:61) beberapa kekurangan konsep pembangunan daerah yang *economic centrist* tersebut menghasilkan konsep pembangunan daerah yang multidimensional. Meskipun terdapat beragam corak pemikiran, namun konsep pembangunan daerah yang multidimensional tadi menghendaki adanya cakupan yang lebih luas sebagai berikut :

- a. *Life Sustenance*, kemampuan untuk memenuhi kebutuhan pokok (sandang, pangan, kesehatan) bukan untuk *to be more* tetapi untuk mempertahankan hidup.
- b. *Self esteem*, pembangunan daerah harus dapat meningkatkan harkat dan martabat manusia sebagai manusia.
- c. *Liberation*, kebebasan setiap insan untuk berkembang (jiwa dan raga) dan ikut serta dalam kegiatan pembangunan daerah.

Jika dalam pengertian pertama tentang pembangunan daerah kegiatan tersebut dapat dilakukan oleh siapa pun, tanpa harus ada partisipasi maka pada pengertian yang kedua kegiatan tersebut harus



dilakukan secara kemitraan, harus ada penciptaan lapangan kerja. Di samping itu, juga harus meningkatkan dan menggairahkan ekonomi daerah. Apabila dalam pengertian pertama kurang memperhatikan kekhasan suatu daerah, penggunaan sumberdaya lokal dan inisiatif lokal, pada pengertian yang terakhir justru sebaliknya. Pembentukan dan penguatan institusi lokal, perbaikan kapasitas tenaga kerja, dan lain-lain menjadi perhatian utama dari konsep pembangunan daerah yang lebih belakangan. Dengan kata lain, konsep yang terakhir menekankan pada kualitas sumber daya lokal, peluang kerja untuk masyarakat, serta inisiatif dan partisipasi serta kemitraan antar unsur yang ada Surjono dan Nugroho (2008:62).

Pembangunan daerah adalah suatu proses di mana pemerintah daerah dan masyarakatnya mengelola sumberdaya-sumberdaya yang ada dan membentuk suatu pola kemitraan antara pemerintah daerah dengan sektor swasta untuk menciptakan suatu lapangan kerja baru dan merangsang perkembangan kegiatan ekonomi (pertumbuhan ekonomi) dalam wilayah tersebut (choirunnisa90.blogspot.com). Pembangunan daerah menurut PSKPM (2011) adalah pemanfaatan sumber daya yang dimiliki untuk peningkatan kesejahteraan masyarakat yang nyata, baik dalam aspek pendapatan, kesempatan kerja, lapangan berusaha, akses terhadap pengambilan kebijakan, berdaya saing, maupun peningkatan indeks pembangunan manusia. Sedangkan Perencanaan Pembangunan Daerah adalah suatu proses penyusunan tahapan-tahapan kegiatan yang



melibatkan berbagai unsur pemangku kepentingan didalamnya, guna pemanfaatan dan pengalokasian sumber daya yang ada dalam rangka meningkatkan kesejahteraan sosial dalam suatu lingkungan wilayah/daerah dalam jangka waktu tertentu.

4. Tujuan Pembangunan Daerah

Tujuan pembangunan menurut Kunarjo (2002) dalam Surjono dan Nugroho (2008:64) antara negara-negara di dunia berbeda-beda satu dengan yang lain. Namun secara umum, di negara-negara berkembang mempunyai tujuan, meliputi hal-hal pokok seperti meningkatkan pertumbuhan ekonomi, meningkatkan pendapatan masyarakat, meningkatkan kesempatan kerja, dan meningkatkan pemerataan pembangunan antardaerah.

Tujuan dilakukannya pembangunan daerah (Wiarajp.blogspot.com) diantaranya ialah:

- a. Mengurangi disparsi atau ketimpangan pembangunan antara daerah dan sub daerah serta antara warga masyarakat (pemerataan dan keadilan).
- b. Memberdayakan masyarakat dan mengentaskan kemiskinan
- c. Menciptakan atau menambah lapangan kerja.
- d. Meningkatkan pendapatan dan kesejahteraan masyarakat daerah.
- e. Mempertahankan atau menjaga kelestarian sumber daya alam agar bermanfaat bagi generasi sekarang dan generasi berkelanjutan.



5. Pembangunan Infrastruktur Jalan

Infrastruktur merujuk pada sistem fisik yang menyediakan transportasi, pengairan, drainase, bangunan-bangunan gedung dan fasilitas publik yang lain yang dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia dalam lingkup sosial dan ekonomi (Grigg, 1988). Definisi teknik juga memberikan spesifikasi apa yang dilakukan sistem infrastruktur dan mengatakan bahwa infrastruktur adalah aset fisik yang dirancang dalam sistem sehingga memberikan pelayanan publik yang penting (Kodoatie, 2003).

Menurut (Grigg, 1988) infrastruktur dibagi menjadi enam kategori besar, kategori tersebut yaitu :

- a) Kelompok jalan (jalan, jalan raya, jembatan)
- b) Kelompok pelayanan transportasi (transit, jalan rel, pelabuhan, bandar udara)
- c) Kelompok air (air bersih, air kotor, semua sistem air, termasuk jalan air)
- d) Kelompok manajemen limbah (sistem manajemen limbah padat)
- e) Kelompok bangunan dan fasilitas olahraga luar
- f) Kelompok produksi dan distribusi energi (listrik dan gas)

Infrastruktur memegang peranan penting sebagai salah satu roda penggerak pertumbuhan ekonomi dan pembangunan. Keberadaan infrastruktur yang memadai sangat diperlukan seperti halnya infrastruktur jalan. Keterbatasan pembangunan infrastruktur jalan, menyebabkan



melambatnya laju investasi. Pasal 1 angka 4 UU No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan, memberikan definisi mengenai Jalan yaitu prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel. (www.pu.go.id)

Dalam rangka pembangunan jalan, maka penyelenggara harus memperhatikan UU No. 18 Tahun 1999 tentang Jasa Konstruksi, UU No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan, PP No. 29 Tahun 2000 tentang Penyelenggaraan Jasa Konstruksi, PP No. 34 Tahun 2006 tentang Pedoman Pelaksanaan Pengadaan barang/Jasa Pemerintah, dan peraturan teknis lainnya yang terkait langsung dalam penyelenggaraan pembangunan jalan.

Namun dengan banyaknya kerusakan jalan hampir pada sebagian besar daerah di Indonesia, pemerintah dianggap gagal membangun jalan sesuai standar teknisnya. Untuk itu, perlu segera dilakukan *engineering audit* terhadap penyelenggara jalan. Kerusakan struktural jalan dipengaruhi tiga faktor penting, yaitu: Pertama, kendaraan berat dengan muatan lebih (*overloading*); Kedua, kondisi drainase permukaan jalan; dan Ketiga, mutu pelaksanaan konstruksi jalan. Faktor lain yang tidak kalah penting adalah mutu pelaksanaan konstruksi jalan. Mulyono (2008) menyimpulkan ada lima aspek teknis yang memengaruhi mutu



pelaksanaan, yaitu: Pertama, ketepatan pemilihan material; Kedua, ketepatan kualitas peralatan lapangan; Ketiga, ketepatan pengujian mutu; Keempat, ketepatan disain; Kelima, kompetensi pelaksana di lapangan.

Fakta lapangan menunjukkan ketidaktepatan pelaksanaan yang terjadi karena lemahnya pengendalian aspek mikro oleh kontraktor dan pengawas. (www.pu.go.id)

Salah satu kendala yang sering diungkapkan penyelenggara jalan adalah ketentuan Keppres No. 80 Tahun 2003, yang mensyaratkan tender terbuka sehingga memerlukan jeda waktu dalam tender penanganan jalan. langkah untuk mengantisipasi kendala tersebut dapat dilakukan dengan (www.pu.go.id) :

- a. Melakukan kontrak multi tahun berbasis kinerja (*performance based contract*) kepada kontraktor, sehingga tidak ada alasan untuk tidak segera memperbaiki kerusakan jalan dalam jangka waktu terkontrak.
- b. Melakukan audit mutu konstruksi jalan, audit sistem drainase dan tata air penunjang, serta audit beban muatan lebih angkutan barang.
- c. Kontrak berbasis kinerja dapat juga dilakukan dengan membundel pengelolaan jembatan timbang dengan pemeliharaan jalan⁵.
- d. Melakukan *engineering audit* terhadap jalan dan jembatan yang telah selesai dibangun dan diperbaiki, sehingga apabila ditemukan penyelewengan dapat segera ditindak. *Engineering audit* tersebut meliputi proses konstruksi, perencanaan, pelaksanaan, konsultan,



proses tender, pengawas, hingga proses penyerahan dari kontraktor ke penyelenggara jalan saat perbaikan jalan dinyatakan selesai.

Penguasaan infrastruktur berupa jalan berada pada Pemerintah dan Pemerintah Daerah yang dalam penyelenggaraan dilimpahkan dan/atau diserahkan kepada instansi-instansi di daerah atau diserahkan kepada badan usaha atau perorangan. Pelimpahan dan/atau penyerahan wewenang penyelenggaraan jalan dan jembatan tidak melepas tanggung jawab pemerintah. (www.pu.go.id)

Adanya otonomi daerah, maka penyelenggaraan jalan dipisahkan berdasarkan kewenangannya sebagaimana diatur menurut Pasal 14, Pasal 15 dan Pasal 16 UU No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan, yaitu :

(www.pu.go.id)

1. Wewenang Pemerintah dalam penyelenggaraan jalan meliputi penyelenggaraan jalan secara umum dan penyelenggaraan jalan nasional [Pasal 14 ayat (1)];
2. Wewenang pemerintah provinsi dalam penyelenggaraan jalan meliputi penyelenggaraan jalan provinsi [Pasal 15 ayat (1)];
3. Wewenang pemerintah kabupaten dalam penyelenggaraan jalan meliputi penyelenggaraan jalan kabupaten dan jalan desa [Pasal 16 ayat (1)];
4. Wewenang pemerintah kota dalam penyelenggaraan jalan meliputi penyelenggaraan jalan kota [Pasal 16 ayat (2)].



C. Partisipasi

1. Pengertian Partisipasi

Partisipasi berasal dari bahasa Inggris yaitu "*participation*" adalah pengambilan bagian atau pengikutsertaan. Menurut Keith Davis, partisipasi adalah suatu keterlibatan mental dan emosi seseorang kepada pencapaian tujuan dan ikut bertanggung jawab di dalamnya. Dalam definisi tersebut kunci pemikirannya adalah keterlibatan mental dan emosi. Sebenarnya partisipasi adalah suatu gejala demokrasi dimana orang diikutsertakan dalam suatu perencanaan serta dalam pelaksanaan dan juga ikut memikul tanggung jawab sesuai dengan tingkat kematangan dan tingkat kewajibannya. Partisipasi itu menjadi baik dalam bidang-bidang fisik maupun mental serta penentuan kebijaksanaan (Wikipedia).

Jadi dari beberapa pengertian di atas, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa partisipasi adalah suatu keterlibatan mental dan emosi serta fisik peserta dalam memberikan respon terhadap kegiatan yang melaksanakan dalam proses belajar mengajar serta mendukung pencapaian tujuan dan bertanggung jawab atas keterlibatannya. Maka dari itu partisipasi sangatlah diperlukan di berbagai bidang untuk memudahkan usaha-usaha yang diinginkan agar tujuan tersebut berjalan dengan baik dan sesuai harapan.



2. Prinsip-prinsip Partisipasi

Sebagaimana tertuang dalam Panduan Pelaksanaan Pendekatan Partisipati yang disusun oleh Department for International Development (DFID) menurut Sumampouw (2004: 106-107) adalah:

- a. Cakupan : Semua orang atau wakil-wakil dari semua kelompok yang terkena dampak dari hasil-hasil suatu keputusan atau proses proyek pembangunan.
- b. Kesetaraan dan kemitraan (Equal Partnership) Pada dasarnya setiap orang mempunyai keterampilan, kemampuan dan prakarsa serta mempunyai hak untuk menggunakan prakarsa tersebut terlibat dalam setiap proses guna membangun dialog tanpa memperhitungkan jenjang dan struktur masing-masing pihak.
- c. Transparansi : Semua pihak harus dapat menumbuhkembangkan komunikasi dan iklim berkomunikasi terbuka dan kondusif sehingga menimbulkan dialog.
- d. Kesetaraan kewenangan (Sharing Power/Equal Powership) : Berbagai pihak yang terlibat harus dapat menyeimbangkan distribusi kewenangan dan kekuasaan untuk menghindari terjadinya dominasi.
- e. Kesetaraan Tanggung Jawab (Sharing Responsibility) : Berbagai pihak mempunyai tanggung jawab yang jelas dalam setiap proses



karena adanya kesetaraan kewenangan (sharing power) dan keterlibatannya dalam proses pengambilan keputusan dan langkah-langkah selanjutnya.

f. Pemberdayaan (Empowerment : Keterlibatan berbagai pihak tidak lepas dari segala kekuatan dan kelemahan yang dimiliki setiap pihak, sehingga melalui keterlibatan aktif dalam setiap proses kegiatan, terjadi suatu proses saling belajar dan saling memberdayakan satu sama lain.

g. Kerjasama : Diperlukan adanya kerja sama berbagai pihak yang terlibat untuk saling berbagi kelebihan guna mengurangi berbagai kelemahan yang ada, khususnya yang berkaitan dengan kemampuan sumber daya manusia.

3. Partisipasi Masyarakat

Partisipasi masyarakat sangat diperlukan dalam berbagai hal, dikarenakan dengan adanya partisipasi masyarakat semua akan berjalan dengan mudah untuk memuluskan kegiatan-kegiatan atau program pemerintah. Partisipasi masyarakat juga mencerminkan sistem demokrasi yang kita anut di negara Indonesia ini.

Partisipasi masyarakat menurut Isbandi (2007: 27) adalah keikutsertaan masyarakat dalam proses pengidentifikasian masalah dan potensi yang ada di masyarakat, pemilihan dan pengambilan keputusan tentang alternatif solusi untuk menangani masalah, pelaksanaan upaya



mengatasi masalah, dan keterlibatan masyarakat dalam proses mengevaluasi perubahan yang terjadi.

Menurut Conyers (1991: 154-155) partisipasi masyarakat merupakan suatu alat guna memperoleh informasi mengenai kondisi, kebutuhan, dan sikap masyarakat setempat, yang tanpa kehadirannya program pembangunan serta proyek-proyek akan gagal; *kedua*, bahwa masyarakat akan lebih mempercayai proyek atau program pembangunan jika merasa dilibatkan dalam proses persiapan dan perencanaannya, karena mereka akan lebih mengetahui seluk-beluk proyek tersebut dan akan mempunyai rasa memiliki terhadap proyek tersebut; *ketiga*, bahwa merupakan suatu hak demokrasi bila masyarakat dilibatkan dalam pembangunan masyarakat mereka sendiri.

4. Dasar Adanya Partisipasi Masyarakat

Sebuah kelompok masyarakat pasti mempunyai dasar untuk ikut dalam berpartisipasi. Misalnya keinginan untuk maju dalam sektor pembangunan. Masyarakat menginginkan tindakan lebih yang lebih baik daripada yang dilakukan oleh masyarakat terhadap daerahnya.

Menurut Darjono S.H dalam Sastropoetro (1985:20) ada dasar atau alasan untuk adanya sebuah partisipasi masyarakat. Pemerintah sebagai lembaga yang terbesar dan mempengaruhi kehidupan dan tujuan hidup masyarakat, didirikan untuk melayani kepentingan kesejahteraan umum dari rakyatnya yang merupakan sumber terbesar bagi setiap negara, sehingga karenanya rakyat itu haruslah didorong dan dilibatkan untuk



berpartisipasi dalam proses pembangunan. Untuk mencapai tujuan dasar tersebut, biasanya pemerintah melancarkan rencana-rencana pembangunan yang bertujuan untuk meningkatkan taraf kehidupan masyarakat.

5. Faktor yang Mempengaruhi Partisipasi Masyarakat

Adapun hal-hal yang dapat mempengaruhi adanya atau tidak adanya partisipasi masyarakat menurut Darjono S.H dalam Sastropetro (1986:22) adalah:

- a. Pendidikan, kemampuan membaca dan menulis, kemiskinan, kedudukan sosial, dan percaya terhadap diri sendiri.
- b. Faktor lain adalah pengintepretasian yang dangkal terhadap agama.
- c. Kecenderungan untuk menyalahartikan motivasi, tujuan dan kepentingan organisasi penduduk yang biasanya mengarah kepada timbulnya persepsi yang salah terhadap keinginan dan motivasi serta organisasi penduduk.
- d. Tersedianya kesempatan kerja yang lebih baik di luar pedesaan.
- e. Tidak adanya kesempatan untuk berpartisipasi dalam berbagai program pembangunan.

6. Tipe-tipe Partisipasi Masyarakat

Berdasarkan bentuk-bentuk partisipasi yang telah dianalisis, dapat ditarik sebuah kesimpulan mengenai tipe partisipasi yang diberikan masyarakat. Tipe partisipasi masyarakat pada dasarnya dapat kita sebut



juga sebagai tingkatan partisipasi yang dilakukan oleh masyarakat.

Menurut Sekretariat Bina Desa (1999: 32-33) dalam Junait (2013) mengidentifikasi partisipasi masyarakat menjadi 7 (tujuh) tipe berdasarkan karakteristiknya, yaitu partisipasi pasif/manipulatif, partisipasi dengan cara memberikan informasi, partisipasi melalui konsultasi, partisipasi untuk insentif materil, partisipasi fungsional, partisipasi interaktif, dan *self mobilization*.

Tabel 1. Tipe-Tipe Partisipasi

a.	Partisipasi pasif/ manipulatif	<ol style="list-style-type: none"> 1) Masyarakat berpartisipasi dengan cara diberitahu apa yang sedang atau telah terjadi. 2) Pengumuman sepihak oleh manajemen atau pelaksana proyek tanpa memperhatikan tanggapan masyarakat. 3) Informasi yang dipertukarkan terbatas pada kalangan profesional di luar kelompok sasaran.
b.	Partisipasi dengan cara memberikan informasi	<ol style="list-style-type: none"> 1) Masyarakat berpartisipasi dengan cara menjawab pertanyaan-pertanyaan penelitian seperti dalam kuesioner atau sejenisnya. 2) Masyarakat tidak punya kesempatan untuk terlibat dan mempengaruhi proses penyelesaian. 3) Akurasi hasil penelitian tidak dibahas bersama masyarakat.
c.	Partisipasi melalui konsultasi	<ol style="list-style-type: none"> 1) Masyarakat berpartisipasi dengan cara berkonsultasi. 2) Orang luar mendengarkan dan membangun pandangan-pandangannya sendiri untuk kemudian mendefinisikan permasalahan dan pemecahannya, dengan memodifikasi tanggapan-tanggapan masyarakat. 3) Tidak ada peluang bagi pembuat keputusan bersama.



		4) Para profesional tidak berkewajiban mengajukan pandangan-pandangan masyarakat (sebagai masukan) untuk ditindaklanjuti.
d.	Partisipasi untuk insentif materil	<p>1) Masyarakat berpartisipasi dengan cara menyediakan sumber daya seperti tenaga kerja, demi mendapatkan makanan, upah, ganti rugi, dan sebagainya.</p> <p>2) Masyarakat tidak dilibatkan dalam eksperimen atau proses pembelajarannya.</p> <p>3) Masyarakat tidak mempunyai andil untuk melanjutkan kegiatan-kegiatan yang dilakukan pada saat insentif yang disediakan/diterima habis.</p>
e.	Partisipasi fungsional	<p>1) Masyarakat berpartisipasi dengan membentuk kelompok untuk mencapai tujuan yang berhubungan dengan proyek.</p> <p>2) Pembentukan kelompok (biasanya) setelah ada keputusan-keputusan utama yang disepakati.</p> <p>3) Pada awalnya, kelompok masyarakat ini bergantung pada pihak luar (fasilitator, dll) tetapi pada saatnya mampu mandiri.</p>
f.	Partisipasi interaktif	<p>1) Masyarakat berpartisipasi dalam analisis bersama yang mengarah pada perencanaan kegiatan dan pembentukan lembaga sosial baru atau penguatan kelembagaan yang telah ada.</p> <p>2) Partisipasi ini cenderung melibatkan metode inter-disiplin yang mencari keragaman perspektif dalam proses belajar yang terstruktur dan sistematis.</p> <p>3) Kelompok-kelompok masyarakat mempunyai peran kontrol atas keputusan-keputusan mereka, sehingga mereka mempunyai andil dalam seluruh penyelenggaraan kegiatan.</p>
g.	<i>Self mobilization</i>	1) Masyarakat berpartisipasi dengan mengambil inisiatif secara bebas (tidak dipengaruhi/ditekan pihak luar) untuk



mengubah sistem-sistem atau nilai-nilai yang mereka miliki.

2) Masyarakat mengembangkan kontak dengan lembaga-lembaga lain untuk mendapatkan bantuan-bantuan teknis dan sumberdaya yang dibutuhkan.

3) Masyarakat memegang kendali atas pemanfaatan sumberdaya yang ada.

Sumber : Menurut Sekretariat Bina Desa

Partisipasi masyarakat merupakan modal utama dalam upaya mencapai sasaran program pemerintah diseluruh wilayah Republik Indonesia. Keberhasilan dalam pencapaian sasaran pelaksanaan program pembangunan bukan semata-mata didasarkan pada kemampuan aparatur pemerintah, tetapi juga berkaitan dengan upaya mewujudkan kemampuan dan keamanan masyarakat untuk berpartisipasi dalam pelaksanaan program pembangunan. Adanya partisipasi masyarakat akan mampu membantu target pemerintah dalam mencapai suatu tujuan pembangunan.

7. Partisipasi Masyarakat Dalam Pembangunan

Dalam merealisasikan tujuan pembangunan, maka segenap potensi alam harus digali, dikembangkan, dan dimanfaatkan sebaik-baiknya.

Begitu pula dengan Potensi manusia berupa penduduk yang banyak jumlahnya harus ditingkatkan pengetahuannya dan keterampilannya sehingga, mampu menggali, mengembangkan dan memanfaatkan potensi alam secara maksimal, dan pelaksanaan program pembangunan tercapai.



Dalam hubungan dengan pembangunan, khususnya pembangunan daerah, hal ini berarti keterlibatan mental, emosional, energi seseorang yang mendorong mereka untuk menyumbangkan daya pikir, perasaan dan lain-lainnya bagi tercapainya tujuan secara bersama-sama dengan penuh tanggung jawab terhadap desa di mana mereka tinggal. Oleh karena itu keterlibatan masyarakat dalam pembangunan suatu daerah dapat dilihat dari sejauh mana partisipasi, prakarsa dan swadaya masyarakat yang bersangkutan.

Pada tahap pembangunan peranan pemerintah biasanya sangat besar, kegiatan pembangunan sebagian besar adalah usaha pemerintah. Bahkan di negara yang menganut sosialisme yang murni, seluruh kegiatan pembangunan adalah tanggungjawab Pemerintah. Namun dalam keadaan negara berperan besarpun, partisipasi masyarakat diperlukan untuk menjamin berhasilnya pembangunan (Kartasmita, 1997).

Pada kenyataannya, kontribusi masyarakat disamping swasta, lembaga swadaya masyarakat dan pemerintah sendiri, dipandang sebagai suatu sumbangan pokok dalam pembangunan. Seringkali dalam pelaksanaannya, partisipasi masyarakat tersebut belum sepenuhnya memuaskan, namun hasil suatu proyek yang telah dihasilkan dari partisipasi masyarakat, jelas lebih menguntungkan dan mencerminkan kebutuhan masyarakat dibandingkan dengan proyek tanpa melibatkan masyarakat setempat. Hal ini berarti, bahwa masyarakat tidak hanya di lihat sebagai objek dalam setiap pembangunan, tetapi lebih lebih dari itu,



sasarannya adalah membuat masyarakat sebagai subjek dalam hal ini mitra pembangunan dalam suatu proses yang berawal dari perencanaan atau penyusunan program sampai pada pelaksanaan bahkan operasi pemeliharaan. (Kartasmita, 1997)

Pembangunan daerah disadari merupakan tanggung jawab bersama antara Pemerintah Daerah dengan Masyarakat, sedangkan pemerintah Pusat dan Propinsi berperan sebagai pendukung dan pembina. Sebagai konsekuensinya, partisipasi masyarakat merupakan bagian yang penting dari suatu program pembangunan.

Menurut Korten (1983) dalam Setiawan (2005) menyebutkan terdapat faktor-faktor yang mempengaruhi partisipasi masyarakat dalam pembangunan. Faktor-faktor tersebut dapat dikelompokkan dalam dua kategori yakni faktor internal dan faktor eksternal. Faktor internal merupakan faktor dari dalam komunitas yang berpengaruh dalam program partisipasi masyarakat. Sedangkan faktor eksternal adalah faktor yang berasal dari luar komunitas, dan ini akan meliputi dua aspek. menyangkut *system social* politik makro dimana komunitas tersebut berada.

Menurut Suryono (2004:26) keterlibatan masyarakat dalam pembangunan menjadi penting artinya karena pertama berupaya memadukan atau mengawinkan model top down dengan bottom up agar program pembangunan tersebut dapat diterima oleh masyarakat banyak.

Kedua, memotivasi rakyat untuk menumbuhkan rasa memiliki dan ikut bertanggung jawab terhadap hasil-hasil dan pelaksanaan pembangunan.



Kesadaran berpartisipasi ini sangat penting artinya terutama bila dikaitkan dengan perawatan atau pengelolaan hasil pembangunan.

Partisipasi masyarakat dalam pembangunan menurut Slamet (1980:35) diartikan sebagai ikut sertanya masyarakat dalam pembangunan.

Ada 5 jenis partisipasi masyarakat dalam pembangunan yaitu:

- a. Ikut memberi input proses pembangunan, menerima imbalan atas input tersebut dan ikut menikmati hasilnya.
- b. Ikut memberi input dan menikmati hasilnya.
- c. Ikut memberi input dan menerima imbalan, tanpa ikut menikmati hasil pembangunan secara langsung.
- d. Menikmati atau memanfaatkan hasil pembangunan tanpa ikut memberi input.
- e. Memberi input tanpa menerima imbalan dan tidak menikmati hasilnya.

Partisipasi dalam pelaksanaannya memang tidaklah mudah. Ada hambatan yang senantiasa dirasakan dalam melaksanakan partisipasi tersebut. Menurut Balai Besar PMD Malang (2005:5) terdapat hambatan-hambatan pokok yang seringkali digunakan sebagai alasan adalah :

- a. Hambatan internal berupa hambatan sosio-kultural

Hambatan internal merupakan keengganan sebagian besar masyarakat untuk terlibat ikut serta dalam suatu kegiatan. Keengganan ini disebabkan sosio-kultural mereka belum memungkinkan untuk bisa aktif menyuarakan, menyampaikan, dan mengutarakan keinginan-keinginan



mereka. Sikap seperti ini lebih banyak mendominasi masyarakat pedesaan yang lebih dikenal sebagai budaya diam. Mereka telah puas dengan apa yang ada di sekitar lingkungannya, dan mereka tidak mempunyai keinginan untuk mengubah cara hidupnya.

b. Hambatan eksternal (birokrasi pemerintah)

Hambatan eksternal ini merupakan hambatan yang melekat pada aparat birokrasi. Hampir seluruh badan pengelola pembangunan pemerintah telah ada sebelum partisipasi menjadi bagian dari falsafah pembangunan sekarang. Para birokrat pada umumnya merancang segala aspek pembangunan yang menjadi salah satu tugas utama pemerintah secara terpusat. Partisipasi dan pikiran-pikiran inovatif merupakan slogan nyanyian belaka. Para birokrat percaya bahwa mereka sendiri mempunyai jawaban atas segala persoalan kemiskinan. Oleh karenanya mereka sendiri satu-satunya yang berwenang dan mengetahui seluk beluk kemiskinan.

Dan menurut kerangka pengetahuan mereka hanya orang-orang mampu saja yang seharusnya bisa berpartisipasi, sedangkan sisanya harus mau menerima sistem pelayanan yang diterapkan. Hal ini diakibatkan karena aktor pembiayaan atau pendanaan yang kurang memadai masih menjadi salah satu hambatan juga dalam suatu pelaksanaan partisipasi tersebut.

Dengan adanya partisipasi masyarakat dalam pembangunan maka diharapkan pembangunan yang ditargetkan oleh pemerintah berjalan dengan baik. Pada Hakekatnya tujuan pembangunan suatu negara dilaksanakan adalah untuk mensejahterakan masyarakat dan untuk



BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Penelitian merupakan sarana untuk memahami suatu permasalahan secara ilmiah. Dalam melakukan penelitian harus disesuaikan dengan pokok permasalahan yang diteliti. Hal ini berguna untuk mendapatkan data dan informasi dalam mendukung penulisan. Dari uraian diatas dapat diketahui pentingnya metode penelitian dalam menentukan arah kegiatan sehingga tujuan penelitian dapat tercapai. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian deskriptif dengan menggunakan pendekatan kualitatif.

Menurut Bogdan dan Taylor seperti dikutip oleh Moleong (2000:3) mendefinisikan penelitian kualitatif sebagai prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang diamati. Pendekatan ini diarahkan pada latar belakang dan individu secara holistik (utuh). Penggunaan penelitian ini lebih mendukung dalam memberikan arti dan makna yang berguna dalam memahami permasalahan yang berkaitan dengan fokus penelitian. Sehingga dengan melakukan penelitian secara deskriptif melalui pendekatan kualitatif, diharapkan akan di dapat hasil dari adanya kajian mengenai partisipasi masyarakat dalam pembangunan terkait dengan infrastruktur jalan di kota Malang.



B. Fokus Penelitian

Menurut Moleong (2000:237) tujuan dari adanya fokus penelitian adalah penentuan fokus suatu penelitian memiliki dua tujuan. Pertama, penetapan fokus membatasi studi yang berarti bahwa dengan adanya fokus, penentuan tempat penelitian menjadi lebih layak. Kedua, penentuan fokus secara efektif menetapkan kriteria inklusi-eksklusi untuk menjangkau informasi yang mengalir masuk. Mungkin data cukup menarik, tetapi jika dipandang tidak relevan, data itu tidak akan dihiraukan.

Dari pengertian diatas, maka dapat diambil kesimpulan bahwa fokus penelitian adalah hal-hal yang menjadi pusat penelitian dalam sebuah penelitian dan untuk memudahkan dalam menentukan data yang akan diperlukan untuk melakukan penelitian. Fokus penelitian berfungsi untuk membatasi studi dalam penelitian yang dilakukan khususnya terhadap obyek penelitian agar tidak terlalu luas dan menjadi layak. Sehingga dengan adanya fokus penelitian ini maka akan dapat memberikan informasi yang dibutuhkan sesuai dengan permasalahan yang telah dirumuskan.

Oleh karena itu, untuk menghindari pembiasan dan pelebaran pembahasan maka fokus dalam penelitian ini adalah:

1. Bentuk partisipasi masyarakat dalam pembangunan infrastruktur jalan di kota Malang.
 - a. Bentuk partisipasi masyarakat secara aktif.
 - b. Bentuk partisipasi masyarakat secara pasif.
2. Faktor-faktor pendukung dan penghambat partisipasi masyarakat dalam pembangunan infrastruktur jalan di kota Malang.



a. Faktor Pendukung

1. Kualitas jalan yang tidak baik
2. Ketersediaan stimulan aspal/paving

b. Faktor Penghambat

1. Keterbatasan informasi
2. Keterbatasan anggaran
3. Proses pengajuan yang rumit

C. Lokasi dan Situs Penelitian

Lokasi penelitian berkenaan dengan keseluruhan ruang dimana fenomena ditangkap, sedangkan situs penelitian adalah tempat dimana peneliti dapat menangkap keadaan yang sebenarnya dari objek yang diteliti. Berkaitan dengan hal tersebut maka yang menjadi lokasi penelitian dalam penelitian ini adalah kota Malang. Pemilihan lokasi di kota Malang, dikarenakan kota Malang memiliki karakteristik yang berbeda dengan kota yang lain yang ada di Provinsi Jawa Timur, yaitu dengan banyaknya masyarakat yang memiliki bermacam-macam karakter kepribadian sehingga sangat menarik untuk mencoba menilai kesadaran mereka dalam partisipasi masyarakatnya khususnya dalam pembangunan infrastruktur jalan. Berdasarkan pertimbangan tersebut, maka peneliti merasa sangat tertarik untuk mendeskripsikan dan menganalisis kaitannya dengan partisipasi masyarakat dalam pembangunan terkait dengan infrastruktur jalan.



Sehubungan dengan hal tersebut, maka peneliti mengambil situs penelitian sebagai berikut:

1. Kota Malang.
2. Dinas Pekerjaan umum, Perumahan dan Pengawasan Bangunan kota Malang. (DPUPPB)

Pemilihan terhadap situs ini dikarenakan kota Malang adalah obyek penelitian saya, terutama masyarakat kota Malang yang terlibat dalam partisipasi masyarakat yang ada di kota Malang. Sedangkan Dinas Pekerjaan Umum, Perumahan dan Pengawasan Bangunan kota Malang merupakan dinas yang bertanggung jawab atas pembangunan jalan di kota Malang. Sehingga bisa didapatkan data yang akurat mengenai pembangunan infrastruktur jalan di kota Malang.

D. Jenis dan Sumber Data

Berdasarkan penggolongan sumber data, dalam penelitian ini menggunakan data primer dan sekunder. Mukhtar (2000:206) memberi pengertian data primer dan sekunder sebagai berikut:

- a. Data Primer adalah data yang diambil langsung dari peneliti kepada sumbernya, tanpa ada perantara. Sumber data yang dimaksud dapat berupa benda-benda, situs, atau manusia. Selain itu peneliti dapat memperoleh data ini langsung melalui instrumen lain. Observasi langsung terhadap subjek atau *social setting* yang diteliti. Data primer ini didapatkan dari hasil wawancara langsung terhadap responden. Responden dalam penelitian ini adalah warga Malang yaitu warga sawojajar, kedung kandang, bumiayu, sukun, dan tunggul wulung. Sedangkan data pendukung didapat dari penelitian yang dilakukan di DPUPPB untuk mengetahui program-program yang ada mengenai pembangunan infrastruktur jalan di kota Malang.



b. Data sekunder adalah data yang diambil secara tidak langsung dari sumbernya. Data sekunder biasanya diambil melalui dokumen-dokumen, karya tulis orang lain, surat kabar cetak maupun elektronik, jurnal ilmiah dan lain sebagainya.

Dalam penelitian ini, data primer yang diperoleh secara langsung dari lokasi penelitian yaitu melalui wawancara maupun pernyataan langsung dengan pihak-pihak yang terkait. Data primer yang didapat oleh penulis berasal dari :

1. Kota Malang.

a. Masyarakat daerah Tunggul Wulung

b. Masyarakat daerah Sawojajar

c. Masyarakat daerah Bumiayu

d. Masyarakat daerah Kebalen atau Jodipan

e. Masyarakat daerah Sukun

f. Masyarakat daerah Kedung Kandang

2. Dinas Pekerjaan umum, Perumahan dan Pengawasan Bangunan kota Malang. (DPUPPB)

a. Slamet Santosa, ST, MT (ketua seksi jalan DPUPPB)

b. Ir. Arif Abiyama

Sedangkan data sekunder diperoleh dari buku-buku yang relevan, jurnal ilmiah, internet dan dokumentasi tahun-tahun sebelumnya yang relevan dengan penelitian ini.



E. Teknik Pengumpulan Data

Untuk pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan penelitian lapangan (*field research*), dimana penelitian ini langsung mendatangi lokasi penelitian untuk mengamati kondisi yang sebenarnya.

Berkaitan dengan hal tersebut diatas, maka teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini, yaitu:

1. Wawancara (*Interview*)

Merupakan teknik pengumpulan data dimana peneliti berhadapan langsung dengan narasumber untuk melakukan sesi tanya jawab secara mendalam dan tidak mengabaikan etika dalam wawancara agar mendapatkan informasi yang dibutuhkan dalam penelitian ini.

2. Observasi (pengamatan)

Yaitu suatu pengamatan yang dilakukan oleh peneliti secara langsung terhadap fenomena dan obyek yang diteliti. Pengamatan juga dilakukan terhadap tindakan dari obyek peneliti.

3. Dokumentasi

Teknik ini diperoleh dengan cara mengumpulkan data berupa bahan tertulis yang berkaitan dengan penelitian, seperti arsip, catatan yang relevan. Data ini dapat juga bermanfaat untuk menganalisa dan menguji permasalahan dalam penelitian ini.

F. Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian merupakan alat pendukung yang digunakan untuk menggali dan memperoleh data yang berkaitan dengan tujuan



penelitian tersebut. Dalam penelitian ini, data diperoleh dengan menggunakan instrumen sebagai berikut:

1. Peneliti sendiri, seperti yang diungkapkan Moleong (2000:4) bahwa “Peneliti sendiri atau dengan bantuan orang lain merupakan alat pengumpul data utama”. Jika peneliti tidak dimasukkan sebagai instrumen penelitian maka sangat tidak mungkin untuk mengadakan penyesuaian terhadap kenyataan yang ada di lapangan. Lebih lanjut Moleong (2000:121) menjelaskan bahwa “Kedudukan peneliti dalam penelitian kualitatif cukup rumit. Ia sekaligus merupakan perencana, pelaksana pengumpulan data, analisis, penafsir data dan pada akhirnya ia menjadi pelapor hasil penelitiannya”.
2. Catatan lapangan (*field note*), catatan lapangan merupakan catatan tertulis yang berisi informasi yang diperoleh selama melakukan penelitian di lapangan.
3. Pedoman wawancara (*interview guide*), pedoman wawancara ini sifatnya terbuka sehingga peneliti memungkinkan untuk memperoleh data seakurat mungkin.

G. Analisis Data

Analisis data merupakan fase dimana peneliti mengolah data yang telah diperolehnya saat dilapangan dengan menggunakan teknik yang sesuai untuk dapat memecahkan masalah yang diteliti sehingga tujuan penelitian dapat dicapai. Analisa data dalam penelitian ini menggunakan



analisis model interaktif. Model ini bergerak pada tiga komponen, yaitu reduksi data, penyajian data dan penarikan kesimpulan.

Menurut Miles dan Huberman (1992:15) langkah-langkah yang diambil dalam proses analisa data antara lain:

1. Data Reduksi (*Data Reduction*)

Data yang diperoleh dilokasi penelitian dituangkan dalam uraian atau laporan yang lengkap dan terinci. Laporan lapangan akan direduksi, dirangkum, dipilih hal-hal yang pokok, difokuskan pada hal-hal yang penting, kemudian dicari tema atau polanya. Reduksi data berlangsung secara terus menerus selama proses penelitian berlangsung. Selama pengumpulan data berlangsung diadakan tahap reduksi data, selanjutnya membuat ringkasan, mengkode, menelusuri tema, membuat gagasan dan menulis memo.

2. Penyajian Data (*Data Display*)

Untuk memudahkan bagi peneliti dalam melihat gambaran secara keseluruhan atau bagian tertentu dari penelitian.

3. Penarikan Kesimpulan (*Conclusion Drawing*)

Melakukan verifikasi secara terus menerus sepanjang proses penelitian berlangsung, mulai sejak awal memasuki lokasi penelitian dan selama proses pengumpulan data. Peneliti berusaha untuk menganalisis dan mencari pola, tema, hubungan persamaan, hal-hal yang sering timbul, hipotesis dan sebagainya yang dituangkan dalam kesimpulan yang bersifat tentatif. Akan tetapi dengan bertambahnya data melalui proses verifikasi secara terus menerus maka akan diperoleh kesimpulan yang bersifat "*Grounded*", dengan kata lain setiap kesimpulan senantiasa terus dilakukan verifikasi selama penelitian berlangsung.



BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Lokasi dan Situs Penelitian

1. Gambaran Umum Kota Malang

a. Sejarah Kota Malang

Kota Malang seperti kota-kota lain di Indonesia pada umumnya baru tumbuh dan berkembang setelah hadirnya pemerintah kolonial Belanda. Fasilitas umum di rencanakan sedemikian rupa agar memenuhi kebutuhan keluarga Belanda. Kesan diskriminatif itu masih berbekas hingga sekarang. Misalnya Ijen Boulevard kawasan sekitarnya. hanya dinikmati oleh keluarga- keluarga Belanda dan Bangsa Eropa lainnya, sementara penduduk pribumi harus puas bertempat tinggal di pinggiran kota dengan fasilitas yang kurang memadai. Kawasan perumahan itu sekarang bagai monumen yang menyimpan misteri dan seringkali mengundang keluarga-keluarga Belanda yang pernah bermukim disana untuk bernostalgia.

Pada Tahun 1879, di Kota Malang mulai beroperasi kereta api dan sejak itu Kota Malang berkembang dengan pesatnya. Berbagai kebutuhan masyarakatpun semakin meningkat terutama akan ruang gerak melakukan berbagai kegiatan. Akibatnya terjadilah perubahan tata guna tanah, daerah yang terbangun bermunculan tanpa terkendali. Perubahan fungsi lahan



mengalami perubahan sangat pesat, seperti dari fungsi pertanian menjadi perumahan dan industri.

Sejalan perkembangan tersebut di atas, urbanisasi terus berlangsung dan kebutuhan masyarakat akan perumahan meningkat di luar kemampuan pemerintah, sementara tingkat ekonomi urbanis sangat terbatas, yang selanjutnya akan berakibat timbulnya perumahan-perumahan liar yang pada umumnya berkembang di sekitar daerah perdagangan, di sepanjang jalur hijau, sekitar sungai, rel kereta api dan lahan-lahan yang dianggap tidak bertuan. Selang beberapa lama kemudian daerah itu menjadi perkampungan, dan degradasi kualitas lingkungan hidup mulai terjadi dengan segala dampak bawaannya. Gejala-gejala itu cenderung terus meningkat, dan sulit dibayangkan apa yang terjadi seandainya masalah itu diabaikan. (malang.go.id)

Kota Malang juga sudah dipimpin beberapa Walikota dari awal berdirinya kota Malang. Ini adalah daftar mantan walikota sebelum Abah Anton menjabat sebagai Walikota pada tahun 2014.

Tabel 2. Daftar nama mantan Walikota Malang

No	Tahun Menjabat	Nama Walikota
1	Tahun 1919 – 1929	H I Bussemaker
2	Tahun 1929 – 1933	Ir. Voorneman
3	Tahun 1933 – 1936	Ir. Lakemar
4	Tahun 1936 – 1942	J. H. Boerstra



5	Tahun 1942 – 1945	I. RAA. Sam(caretaker) II Mr. Soewarso Tirtowijogo(caretaker)
6	Tahun 1945 – 1958	M. Sardjono Wiryohardjono
7	Tahun 1958 – 1966	Koesno Soeroatmodjo
8	Tahun 1966 - 1968	Kol. M. Ng Soedarto (caretaker)
9	Tahun 1968 – 1973	Kol. R. Indra Soedarmadji
10	Tahun 1973 – 1983	Kol. Soegiyono
11	Tahun 1983 – 1983	Drs. Soeprapto
12	Tahun 1983 - 1988	dr. H. Tom Uripan N, SH
13	Tahun 1988 - 1998	H. M. Soesamto
14	Tahun 1998 - 2003	Kol. Inf. H Suyitno
15	Tahun 2003 – 2013	Drs. Peni Suparto, M.AP

Sumber : malang.go.id

b. Visi dan Misi

Visi :

MENJADIKAN KOTA MALANG SEBAGAI KOTA BERMARTABAT
BERMARTABAT dapat menjadi akronim dari beberapa prioritas pembangunan yang menunjuk pada kondisi-kondisi yang hendak diwujudkan sepanjang periode 2013-2018, yakni: **BER**sih, **Mak**mur, **Adil**, **Religius** toleran, **Terkemuka**, **Aman**, **Berbudaya**, **Asri**, dan **Terdidik**.



Misi :

1. Menciptakan masyarakat yang makmur, berbudaya dan terdidik berdasarkan nilai-nilai spiritual yang agamis, toleran dan setara.
2. Meningkatkan kualitas pelayanan publik yang adil, terukur dan akuntabel.
3. Mengembangkan potensi daerah yang berwawasan lingkungan yang berkesinambungan, adil dan ekonomis.
4. Meningkatkan kualitas pendidikan masyarakat kota Malang sehingga bisa bersaing di era global.
5. Meningkatkan kualitas kesehatan masyarakat kota Malang baik fisik, maupun mental untuk menjadi masyarakat yang produktif.
6. Membangun kota Malang sebagai kota tujuan wisata yang aman, nyaman, dan berbudaya.
7. Mendorong pelaku ekonomi sektor informal agar lebih produktif dan kompetitif.
8. Mendorong produktifitas industri dan ekonomi skala besar berdaya saing, etis dan berwawasan lingkungan.
9. Mengembangkan sistem transportasi terpadu dan infrastruktur yang nyaman untuk meningkatkan kualitas hidup masyarakat.

c. Keadaan Geografis

Kota Malang yang terletak pada ketinggian antara 440 - 667 meter di atas permukaan air laut, merupakan salah satu kota tujuan wisata di Jawa Timur karena potensi alam dan iklim yang dimiliki. Letaknya yang berada



ditengah-tengah wilayah Kabupaten Malang secara astronomis terletak

$112,06^{\circ}$ - $112,07^{\circ}$ Bujur Timur dan $7,06^{\circ}$ - $8,02^{\circ}$ Lintang Selatan, dengan

batas wilayah sebagai berikut :

1. Sebelah Utara : Kecamatan Singosari dan Kec. Karangploso
Kabupaten Malang

2. Sebelah Timur : Kecamatan Pakis dan Kecamatan Tumpang
Kabupaten Malang

3. Sebelah Selatan : Kecamatan Tajinan dan Kecamatan Pakisaji
Kabupaten Malang

4. Sebelah Barat : Kecamatan Wagir dan Kecamatan Dau Kabupaten
Malang

Serta dikelilingi gunung-gunung :

1. Gunung Arjuno di sebelah Utara

2. Gunung Semeru di sebelah Timur

3. Gunung Kawi dan Panderman di sebelah Barat

4. Gunung Kelud di sebelah Selatan

1. Iklim

Kondisi iklim Kota Malang selama tahun 2008 tercatat rata-rata

suhu udara berkisar antara $22,7^{\circ}\text{C}$ - $25,1^{\circ}\text{C}$. Sedangkan suhu maksimum

mencapai $32,7^{\circ}\text{C}$ dan suhu minimum $18,4^{\circ}\text{C}$. Rata kelembaban udara

berkisar 79% - 86%. Dengan kelembaban maksimum 99% dan minimum

mencapai 40%. Seperti umumnya daerah lain di Indonesia, Kota Malang



mengikuti perubahan putaran 2 iklim, musim hujan, dan musim kemarau.

Dari hasil pengamatan Stasiun Klimatologi Karangploso Curah hujan yang relatif tinggi terjadi pada bulan Pebruari, Nopember, Desember.

Sedangkan pada bulan Juni dan September Curah hujan relatif rendah.

Kecepatan angin maksimum terjadi di bulan Mei, September, dan Juli.

2. Keadaan Geologi

Keadaan tanah di wilayah Kota Malang antara lain :

1. Bagian selatan termasuk dataran tinggi yang cukup luas, cocok untuk industri .
2. Bagian utara termasuk dataran tinggi yang subur, cocok untuk pertanian
3. Bagian timur merupakan dataran tinggi dengan keadaan kurang subur
4. Bagian barat merupakan dataran tinggi yang amat luas menjadi daerah pendidikan

3. Jenis Tanah

Jenis tanah di wilayah Kota Malang ada 4 macam, antara lain :

1. Alluvial kelabu kehitaman dengan luas 6,930,267 Ha.
2. Mediteran coklat dengan luas 1.225.160 Ha.
3. Asosiasi latosol coklat kemerahan grey coklat dengan luas 1.942.160 Ha.



4. Asosiasi andosol coklat dan grey humus dengan luas 1.765,160

Ha

Struktur tanah pada umumnya relatif baik, akan tetapi yang perlu mendapatkan perhatian adalah penggunaan jenis tanah andosol yang memiliki sifat peka erosi. Jenis tanah andosol ini terdapat di Kecamatan lowokwaru dengan relatif kemiringan sekitar 15 %.

4. Gambaran Tentang Jalan di Kota Malang

a. Komponen Jalan

Jaringan jalan merupakan unsur utama dalam pembangunan kota utamanya yang berhubungan dengan strategi pengembangan dan perluasan kota. Selanjutnya klasifikasi sistem jalan utama di kota Malang menurut fungsinya terdiri dari jalan arteri Primer dan sekunder yang merupakan poros Utara—selatan dan sebagian besar untuk rute Timur-Barat merupakan jalan kolektor.

Tabel 3. Panjang Jalan Berdasarkan Fungsi Jalan

No	Fungsi	Panjang (km)
1.	Arteri Primer	30,1
2.	Arteri Sekunder	28,6
3.	Kolektor Primer I	26,2
4.	Kolektor Primer II	23,4
5.	Kolektor Primer III	76,79
6.	Kolektor Primer IV	179,95
7.	Kolektor Sekunder	18,4
8.	Lokal Primer	0,4
9.	Lokal Sekunder	282,5
Total		663,34

Sumber: DPUPPB Kota Malang

Perkerasan jalan di Kota Malang kondisinya relatif baik, namun masih banyak jalanjalan lokal yang kondisinya kurang baik. Permukaan



jalan memburuk akibat kurangnya pemeliharaan dan air yang tergenang

tidak dapat mengalir karena kurangnya sistem drainase yang memadai.

Secara umum kondisi jaringan jalan yang ada di Kota Malang pada tahun

2000 adalah jalan dalam kondisi rusak sepanjang 86,41 Km, jalan dalam

kondisi sedang sepanjang 398,31 Km dan jalan dalam kondisi baik

sepanjang 180,92 Km. Permasalahan sektor jalan kota di Kota Malang

pada umumnya berkisar pada masalah kecelakaan lalu lintas, kurang

lengkap sarana prasarana transportasi, dan penerapan sistem lalu lintas

jalan kota yang kurang sempurna. Secara umum permasalahan sektor jalan

kota di Kota Malang dapat digambarkan sebagai berikut :

b. Permasalahan Keselamatan Jalan Raya

Permasalahan keselamatan jalan raya terjadi pada beberapa lokasi

yang berada di dalam kota, yaitu :

- Pada persimpangan-persimpangan yang tidak dilengkapi tanda pengatur

lalu lintas dimana sering terjadi konflik lalu lintas.

- Pada jalan yang lampu lalu lintasnya tidak berfungsi dengan baik atau

geometriknya tidak baik.

- Akses ke terminal, dimana terdapatnya konflik antar pejalan kaki,

angkutan kota dan lalu lintas lainnya

- Sisi ruas jalan yang digunakan untuk berbagai kegiatan, seperti pedagang

kaki lima, parkir mobil, becak dan lalu lintas pejalan kaki yang tidak

teratur.



c. Kapasitas Persimpangan

1. Permasalahan kapasitas yang dijumpai pada beberapa persimpangan utama yang menjadi lokasi kritis yang telah dilengkapi dengan lampu lalu lintas tetapi masih memerlukan perbaikan serta adanya pelebaran jalan untuk menambah kapasitas.
2. Beberapa perlengkapan lampu lalu lintas memerlukan pergantian karena alat pengontrol lampu sudah tidak berfungsi pada saat penyalaan.

d. Jalan satu arah

1. Sistem satu arah banyak diterapkan pada ruas jalan di Kota Malang terutama pada pusat kota. Pengendara akan menempuh jarak lebih jauh apabila ingin memutar arah dan harus menuju ke putaran-U
 2. Sistem seperti ini terutama berdampak pada trayek angkutan kota yang lintasannya bervariasi.
- ## **2. Gambaran Umum Dinas Pekerjaan Umum, Perumahan dan Pengawasan Bangunan Kota Malang**

a. Visi dan Misi

Visi

Terwujudnya sarana dan prasarana kota dan lingkungan permukiman yang berkualitas untuk pertumbuhan dan perkembangan kota yang berkelanjutan dan berwawasan lingkungan.



Misi

1. Meningkatkan kualitas perencanaan dan pengawasan teknis dalam penyediaan infrastruktur perkotaan, sarana/prasarana permukiman, gedung daerah dan fasilitas umum;
2. Meningkatkan kualitas pelaksanaan pembangunan dan pemeliharaan infrastruktur perkotaan, sarana/prasarana permukiman, gedung daerah dan fasilitas umum;
3. Meningkatkan kualitas pelayanan pencegahan dan penanggulangan bahaya kebakaran;
4. Meningkatkan kualitas pelayanan pengujian mutu bahan bangunan dan perbengkelan;
5. Meningkatkan kualitas penataan tata ruang, optimalisasi pemanfaatan ruang dan pengendalian pemanfaatan ruang yang berkelanjutan dan berwawasan lingkungan;
6. Meningkatkan kualitas pelayanan administrasi umum penunjang peningkatan kinerja aparatur.

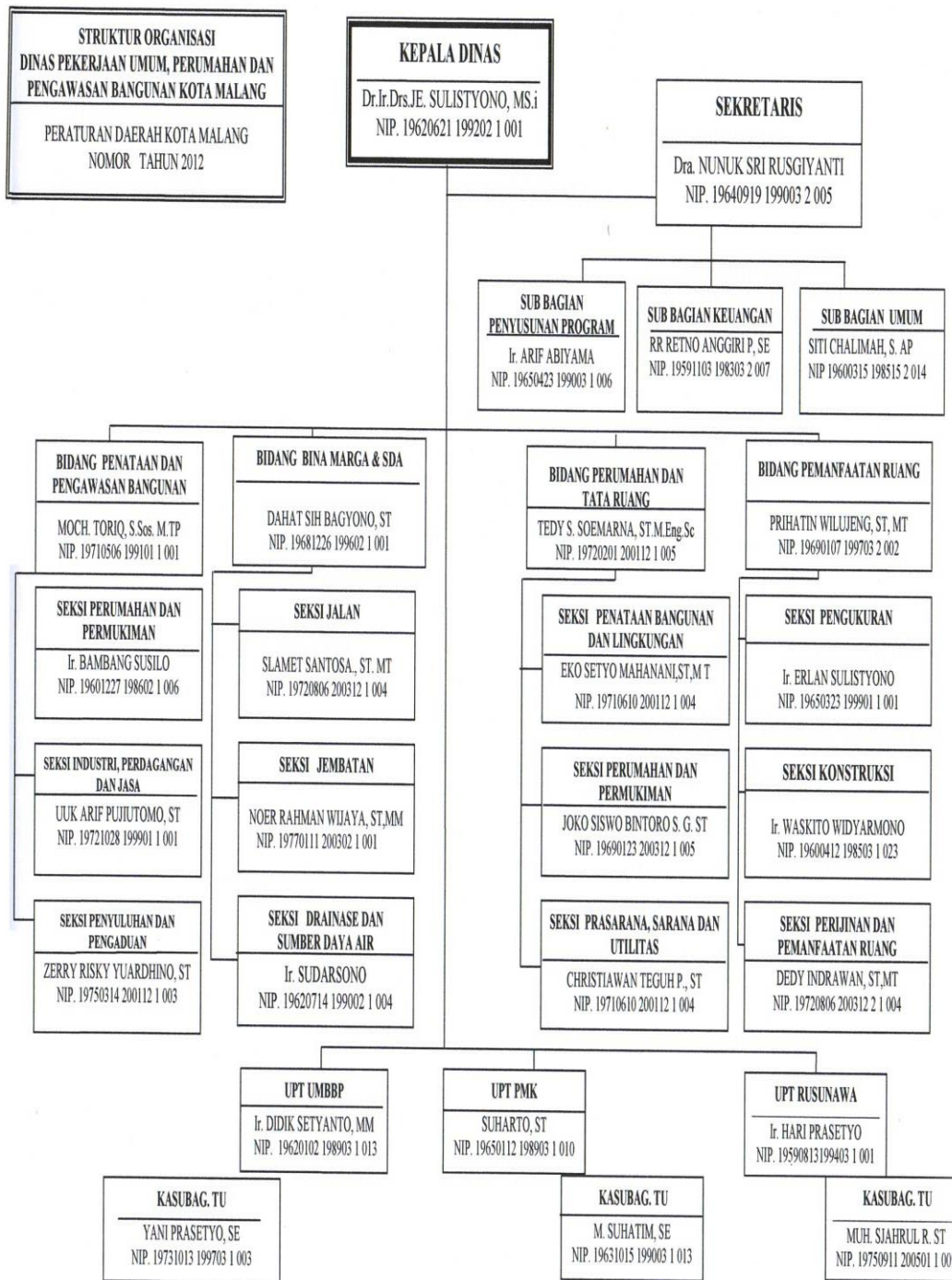
b. Struktur Organisasi

Sebagaimana diatur didalam Peraturan Walikota Malang Nomor 48 Tahun 2012 Tentang Uraian Tugas Pokok, Fungsi dan Tata Kerja Dinas Pekerjaan Umum, Perumahan dan Pengawasan Bangunan bahwa

1. Kepala Dinas;
2. Sekretariat, terdiri dari:



- a. Subbagian Penyusunan Program;
 - b. Subbagian Keuangan;
 - c. Subbagian Umum;
3. Bidang Penataan dan Pengawasan Bangunan, terdiri dari:
 - a. Seksi Perumahan dan Permukiman;
 - b. Seksi Industri, Perdagangan dan Jasa;
 - c. Seksi Penyuluhan dan Pengaduan;
 4. Bidang Bina Marga dan Sumber Daya Air, terdiri dari:
 - a. Seksi Jalan;
 - b. Seksi Jembatan;
 - c. Seksi Drainase dan Sumber Daya Air;
 5. Bidang Perumahan dan Tata Ruang, terdiri dari:
 - a. Seksi Penataan Bangunan dan Lingkungan;
 - b. Seksi Perumahan dan Permukiman;
 - c. Seksi Prasarana, Sarana dan Utilitas (PSU);
 6. Bidang Pemanfaatan Ruang, terdiri dari:
 - a. Seksi Pengukuran;
 - b. Seksi Konstruksi;
 - c. Seksi Perizinan dan Pemanfaatan Ruang;
 7. Kelompok Jabatan Fungsional;
 8. Unit Pelaksana Teknis Dinas.



Gambar 1. Struktur Organisasi Dinas Pekerjaan Umum Dinas Pekerjaan Umum, Perumahan dan Pengawasan Bangunan Kota Malang.

Sumber : DPUPPB kota Malang



c. Tugas Pokok dan Fungsi

Tugas Pokok dan Fungsi Dinas Pekerjaan Umum, Perumahan dan Pengawasan Bangunan sebagaimana diatur didalam Peraturan Walikota Malang Nomor 48 Tahun 2012 Tentang Uraian Tugas Pokok, Fungsi dan Tata Kerja Dinas Pekerjaan Umum, Perumahan dan Pengawasan Bangunan adalah sebagai berikut :

Tugas :

Dinas Pekerjaan Umum, Perumahan dan Pengawasan Bangunan melaksanakan tugas pokok penyusunan dan pelaksanaan kebijakan urusan pemerintahan daerah di bidang pekerjaan umum, perumahan dan pengawasan bangunan.

Fungsi :

Untuk melaksanakan tugas pokok sebagaimana dimaksud diatas, Dinas Pekerjaan Umum, Perumahan dan Pengawasan Bangunan mempunyai fungsi :

1. perumusan dan pelaksanaan kebijakan teknis di bidang pekerjaan umum, perumahan dan pengawasan bangunan;
2. penyusunan perencanaan dan pelaksanaan program di bidang pekerjaan umum, perumahan dan pengawasan bangunan;
3. pelaksanaan pengaturan, pembinaan, pembangunan/pengelolaan, pengawasan dan pengendalian sumber daya air;



4. pelaksanaan pengaturan, pembinaan, perencanaan, pembangunan dan pengusahaan serta pengawasan jalan kota;

5. pelaksanaan pengaturan, pembinaan, perencanaan, pembangunan dan pengawasan drainase;

6. pelaksanaan pengawasan bangunan meliputi perumahan dan permukiman, industri, perdagangan dan jasa;

7. pengendalian dan pengawasan terhadap pemanfaatan tata ruang daerah sesuai dengan RTRW, Rencana Detil Tata Ruang Kota (RDTRK) dan peraturan zonasi lainnya;

8. penyusunan peraturan zonasi;

9. pelaksanaan kegiatan bidang pembangunan kawasan;

10. pemberian pertimbangan teknis pembangunan aset tetap berwujud berupa gedung dan bangunan yang akan digunakan dalam rangka penyelenggaraan tugas pokok dan fungsi Perangkat Daerah;

11. pelaksanaan fasilitasi pembangunan aset tetap berwujud berupa gedung dan bangunan yang akan digunakan dalam rangka penyelenggaraan tugas pokok dan fungsi Perangkat Daerah;

12. pembangunan rumah susun sewa (rusunawa) dan rumah susun milik (rusunami) lengkap dengan penyediaan tanah, prasarana, sarana, utilitas dan melakukan pengelolaan dan pemeliharaan;

13. pembinaan usaha jasa konstruksi di Daerah;

14. pemberian pertimbangan teknis perizinan di bidang pekerjaan umum, perumahan dan pengawasan bangunan;



15. pemberian dan pencabutan perizinan di bidang pekerjaan umum, perumahan dan pengawasan bangunan yang menjadi kewenangannya;

16. pelaksanaan penyidikan tindak pidana pelanggaran di bidang pekerjaan umum, perumahan dan pengawasan bangunan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;

17. pelaksanaan pembelian/pengadaan atau pembangunan aset tetap berwujud yang akan digunakan dalam rangka penyelenggaraan tugas pokok dan fungsi;

18. pelaksanaan pemeliharaan barang milik daerah yang digunakan dalam rangka penyelenggaraan tugas pokok dan fungsi;

19. pelaksanaan kebijakan pengelolaan barang milik daerah yang berada dalam penguasaannya;

20. pelaksanaan pendataan potensi retribusi daerah;

21. pelaksanaan pemungutan penerimaan bukan pajak daerah;

22. pengelolaan administrasi umum meliputi penyusunan program, ketatalaksanaan, ketatausahaan, keuangan, kepegawaian, rumah tangga, perlengkapan, kehumasan, kepustakaan dan kearsipan;

23. pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM);

24. penyusunan dan pelaksanaan Standar Pelayanan Publik (SPP) dan Standar Operasional dan Prosedur (SOP);



25. pelaksanaan pengukuran Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) dan/atau pelaksanaan pengumpulan pendapat pelanggan secara periodik yang bertujuan untuk memperbaiki kualitas layanan;
26. pengelolaan pengaduan masyarakat di bidang pekerjaan umum, perumahan dan pengawasan bangunan;
27. penyampaian data hasil pembangunan dan informasi lainnya terkait layanan publik secara berkala melalui *website* Pemerintah Daerah;
28. pemberdayaan dan pembinaan jabatan fungsional;
29. penyelenggaraan UPT dan jabatan fungsional;
30. pengevaluasian dan pelaporan pelaksanaan tugas pokok dan fungsi; dan
31. pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Walikota sesuai dengan tugas pokoknya.

Untuk kelancaran tugas pokok dan fungsi, Kepala Dinas dan masing-masing Bidang serta Sekretariat mempunyai tugas atau kewajiban sesuai dengan Peraturan Walikota sebagai berikut :

1. Kepala Dinas

Kepala Dinas mempunyai tugas menyelenggarakan tugas pokok dan fungsi untuk mengkoordinasikan dan melakukan pengendalian internal terhadap unit kerja di bawahnya serta melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh Walikota sesuai tugas dan fungsinya.



2. Sekretariat

Sekretariat dipimpin oleh seorang Sekretaris, yang berada dibawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Dinas yang mempunyai tugas sebagai berikut :

a. Sekretariat melaksanakan tugas pokok pengelolaan administrasi umum meliputi penyusunan program, ketatalaksanaan, ketatausahaan, keuangan, kepegawaian, urusan rumah tangga, perlengkapan, kehumasan dan kepustakaan serta kearsipan.

b. Untuk melaksanakan tugas pokok sebagaimana dimaksud diatas Sekretariat mempunyai fungsi :

- 1) penyusunan Rencana Strategis (Renstra) dan Rencana Kerja (Renja);
- 2) penyusunan Rencana Kerja Anggaran (RKA);
- 3) penyusunan dan pelaksanaan Dokumen Pelaksanaan Anggaran (DPA) dan Dokumen Perubahan Pelaksanaan Anggaran (DPPA);
- 4) penyusunan Penetapan Kinerja (PK);
- 5) pelaksanaan dan pembinaan ketatausahaan, ketatalaksanaan dan kearsipan;
- 6) pengelolaan urusan kehumasan, keprotokolan dan kepustakaan;
- 7) pelaksanaan urusan rumah tangga;



Sekretariat, terdiri dari :

- a. Subbagian Penyusunan Program;
- b. Subbagian Keuangan;
- c. Subbagian Umum.

Yang mana masing-masing Subbagian dipimpin oleh Kepala Subbagian yang dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsinya berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Sekretaris.

3. Bidang Penataan dan Pengawasan Bangunan

Bidang Penataan dan Pengawasan Bangunan dipimpin oleh seorang Kepala Bidang, yang berada dibawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Dinas yang mempunyai tugas sebagai berikut :

- a. Bidang Penataan dan Pengawasan Bangunan melaksanakan tugas pokok penataan, pengawasan serta pengendalian pembangunan gedung dan bangunan lain.

- b. Untuk melaksanakan tugas pokok sebagaimana dimaksud diatas

Bidang Penataan dan Pengawasan Bangunan mempunyai fungsi :

1. perumusan dan pelaksanaan kebijakan teknis Bidang Penataan dan Pengawasan Bangunan;
2. pengumpulan dan pengolahan data dalam rangka perencanaan teknis penataan, pengawasan serta pengendalian pembangunan gedung dan bangunan lain;



3. penyusunan perencanaan dan pelaksanaan program di bidang penataan, pengawasan serta pengendalian pembangunan gedung dan bangunan lain;

4. pengawasan dan pengendalian terhadap pendirian dan pemanfaatan bangunan;

5. pengawasan terhadap peruntukan ruang sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang penataan ruang;

6. pelaksanaan identifikasi bangunan yang tidak sesuai dengan Rencana Detail Tata Ruang Kota (RDTRK), Rencana Teknis Ruang Kota (RTRK) dan Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan (RTBL);

7. pelaksanaan penelitian dan analisa terjadinya pelanggaran atau penyimpangan terhadap RTRW, Rencana Detail Tata Ruang Kota (RDTRK), Rencana Teknis Ruang Kota (RTRK) dan Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan (RTBL);

8. penyiapan teguran terhadap pelanggaran pendirian dan pemanfaatan bangunan;

9. pemantauan, pengawasan dan pengendalian pembangunan pada kawasan perumahan dan permukiman;

10. pemantauan, pengawasan dan pengendalian pembangunan pada kawasan industri, perdagangan dan jasa;

11. pelaksanaan penyuluhan dan pengelolaan pengaduan di bidang bangunan dan pemanfaatan ruang;



12. pelaksanaan fasilitasi/mediasi penyelesaian masalah di bidang bangunan dan pemanfaatan ruang antara para pihak yang terkait;

13. pelaksanaan pelaporan di bidang pengawasan bangunan;

14. pelaksanaan Dokumen Pelaksanaan Anggaran (DPA) dan Dokumen Perubahan Pelaksanaan Anggaran (DPPA);

15. penyiapan bahan dalam rangka pemeriksaan dan tindak lanjut Hasil Pemeriksaan;

16. pelaksanaan Standar Pelayanan Publik (SPP) dan Standar Operasional Prosedur (SOP);

17. pelaksanaan Sistem Pengendalian Intern (SPI);

18. pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM);

19. pengevaluasian dan pelaporan pelaksanaan tugas pokok dan fungsi; dan

20. pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Kepala Dinas sesuai dengan tugas pokoknya.

Bidang Penataan dan Pengawasan Bangunan, terdiri dari :

a. Seksi Perumahan dan Permukiman;

b. Seksi Industri, Perdagangan dan Jasa;

c. Seksi Penyuluhan dan Pengaduan.

Yang mana masing-masing Seksi dipimpin oleh Kepala Seksi yang dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsinya berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Bidang.



4. Bidang Bina Marga dan Sumber Daya Air

Bidang Bina Marga dan Sumber Daya Air dipimpin oleh seorang

Kepala Bidang, yang berada dibawah dan bertanggung jawab kepada

Kepala Dinas yang mempunyai tugas sebagai berikut:

a) Bidang Bina Marga dan Sumber Daya Air melaksanakan tugas

pokok pembangunan dan pemeliharaan jalan, jembatan dan

drainase serta sumber daya air;

b) Untuk melaksanakan tugas pokok sebagaimana dimaksud di

atas, Bidang Bina Marga dan Sumber Daya Air mempunyai

fungsi :

1. perumusan dan pelaksanaan kebijakan teknis bidang Bina

Marga dan Sumber Daya Air;

2. pengumpulan dan pengolahan data dalam rangka perencanaan

teknis pembangunan dan pemeliharaan jalan, jembatan dan

drainase serta sumber daya air;

3. penyusunan perencanaan dan pelaksanaan program di bidang

pembangunan dan pemeliharaan jalan, jembatan dan drainase serta

sumber daya air;

4. penyusunan desain awal konstruksi, perhitungan kekuatan

konstruksi, rencana biaya pembangunan dan pemeliharaan jalan,

jembatan dan drainase;

5. pelaksanaan inventarisasi jalan, jembatan dan drainase;



6. pelaksanaan pembangunan dan pemeliharaan jalan, jembatan dan drainase;

7. pelaksanaan pengawasan dan pemberian bimbingan teknik pelaksanaan pembangunan dan pemeliharaan jalan, jembatan dan drainase;

8. penyiapan bahan dalam rangka penyusunan Harga Satuan Pekerjaan Konstruksi (HSPK) di bidang jalan, jembatan dan drainase setiap awal tahun anggaran;

9. pemberian bimbingan teknis pada masyarakat terhadap perbaikan jalan di kawasan perumahan;

10. penyusunan rancangan pembangunan, peningkatan dan pemeliharaan serta perbaikan jalan, jembatan dan drainase;

11. pemrosesan penetapan kelas jalan kota;

12. pemrosesan penetapan pola pengelolaan sumber daya air pada wilayah sungai;

13. pelaksanaan pendayagunaan sumber daya air pada wilayah sungai;

14. pelaksanaan pengelolaan sumber daya air pada wilayah sungai;

15. pembangunan dan peningkatan sistem irigasi primer dan sekunder pada daerah irigasi;

16. pelaksanaan operasi, pemeliharaan dan rehabilitasi sistem irigasi primer dan sekunder pada daerah irigasi yang luasnya kurang dari 1.000 ha.



17. pengawasan pengelolaan sumber daya air pada wilayah sungai;

18. pemrosesan penetapan dan pemberian izin atas penyediaan, peruntukan, penggunaan, dan pengusahaan sumber daya air pada wilayah sungai;

19. pelaksanaan pembinaan, pemeliharaan sarana dan prasarana sumber daya air;

20. pelaksanaan pembangunan sumber air bersih/sumur artesis;

21. pelaksanaan Dokumen Pelaksanaan Anggaran (DPA) dan Dokumen Perubahan Pelaksanaan Anggaran (DPPA);

22. penyiapan bahan dalam rangka pemeriksaan dan tindak lanjut Hasil Pemeriksaan;

23. pelaksanaan Standar Pelayanan Publik (SPP) dan Standar Operasional Prosedur (SOP);

24. pelaksanaan Sistem Pengendalian Intern (SPI);

25. pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM);

26. pengevaluasian dan pelaporan pelaksanaan tugas pokok dan fungsi; dan

aa. pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Kepala Dinas sesuai dengan tugas pokoknya.

Bidang Bina Marga dan Sumber Daya Air, terdiri dari :

a. Seksi Jalan;

1. Stimulan aspal, digunakan untuk pengadaan aspal yang disalurkan kepada masyarakat stimulan dalam perbaikan Jalan yang



dilaksanakan secara swadaya oleh masyarakat. Kegiatan ini ditujukan untuk meningkatkan kualitas Jalan guna kenyamanan Pengguna Jalan;

2. Pemeliharaan Rutin Jalan se Kota Malang, digunakan untuk pemeliharaan Jalan pada 31 lokasi. Kegiatan ini ditujukan untuk mempertahankan kondisi jalan tetap baik sehingga memberi kenyamanan bagi pengguna jalan.

3. Pemeliharaan rutin jembatan Se Kota Malang, digunakan untuk perawatan Jembatan pada 14 Lokasi. Kegiatan ini ditujukan untuk mempertahankan kondisi jembatan tetap baik dan layak digunakan oleh masyarakat.

4. Pemeliharaan Insidentil jalan Se Kota Malang, digunakan untuk perawatan Jalan pada 20 Lokasi. Kegiatan ini ditujukan untuk mempertahankan kondisi jalan tetap baik dan layak digunakan oleh masyarakat.

5. Pemeliharaan Insidentil Jembatan se Kota Malang, digunakan untuk perawatan Jembatan pada 7 Lokasi. Kegiatan ini ditujukan untuk mempertahankan kondisi jembatan tetap baik dan layak digunakan oleh masyarakat.

6. Lanjutan Pembangunan Jembatan Kedung kandang, digunakan untuk pengadaan tanah Tahun 2013 yang dilaksanakan di Kota Malang. Kegiatan ini ditujukan untuk Sarana dan Prasarana jembatan meningkat kualitasnya.



7. Rehabilitasi Jembatan Jl. Candi III, digunakan untuk Pembangunan jembatan 1 Paket selama 150 hari sampai dengan bulan Juli sampai Nopember Tahun 2013. Kegiatan ini ditujukan untuk Sarana dan Prasarana jembatan meningkat kualitasnya.

8. Peningkatan Jembatan Jl. Mahakam digunakan untuk Pembangunan jembatan 1 Paket selama 150 hari mulai bulan juli sampai dengan bulan nopember Tahun 2013. Kegiatan ini ditujukan untuk Sarana dan Prasarana jembatan meningkat kualitasnya.

9. Peningkatan Jembatan LA Sucipto RW II RT 01, digunakan untuk Pembangunan jembatan 1 Paket selama 150 hari mulai juli sampai dengan bulan nopember Tahun 2013. Kegiatan ini ditujukan untuk Sarana dan Prasarana jembatan meningkat kualitasnya.

10. Peningkatan Jl. Temboro digunakan untuk Pembangunan jalan sepanjang selama 90 hari mulai bulan September sampai dengan bulan Desember Tahun 2013. Kegiatan ini ditujukan untuk Sarana dan Prasarana Jalan meningkat kualitasnya.

b. Seksi Jembatan,

c. Seksi Drainase dan Sumber Daya Air.

Masing-masing Seksi dipimpin oleh Kepala Seksi yang dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsinya berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Bidang.



5. Bidang Perumahan dan Tata Ruang

Bidang Perumahan dan Tata Ruang dipimpin oleh seorang Kepala

Bidang, yang berada dibawah dan bertanggung jawab kepada Kepala

Dinas yang mempunyai tugas sebagai berikut:

a. Bidang Perumahan dan Tata Ruang melaksanakan tugas pokok pengaturan, pengendalian dan pembinaan di bidang perumahan dan penataan ruang.

b. Untuk melaksanakan tugas pokok sebagaimana dimaksud diatas,

Bidang Perumahan dan Tata Ruang mempunyai fungsi :

1. perumusan dan pelaksanaan kebijakan teknis Bidang Perumahan dan Penataan Ruang;

2. pengumpulan dan pengolahan data dalam rangka perencanaan teknis pengaturan, pengendalian dan pembinaan di bidang perumahan dan penataan ruang;

3. penyusunan perencanaan dan pelaksanaan program di bidang pengaturan, pengendalian dan pembinaan di bidang perumahan dan penataan ruang;

4. pelaksanaan urusan pemerintahan daerah di bidang perumahan;

5. pembangunan rumah susun sewa (rusunawa) dan rumah susun milik (rusunami) lengkap dengan penyediaan tanah, prasarana, sarana, utilitas dan melakukan pengelolaan dan pemeliharaan;



6. pemberian arahan/konsultasi teknis dalam pelaksanaan pembangunan PSU sesuai ketentuan dalam perizinan yang dimiliki;

7. pengawasan terhadap pelaksanaan pembangunan PSU dalam rangka memastikan antara pelaksanaan pembangunan PSU di lapangan sesuai dengan ketentuan dalam perizinan;

8. penyusunan peraturan zonasi sebagai tindak lanjut dari RTRW dan RDTRK;

9. pemberian arahan/konsultasi teknis bagi masyarakat dan Pemerintah/Pemerintah Provinsi/Perangkat Daerah terkait aplikasi ketentuan-ketentuan yang tercantum dalam perizinan di bidang tata ruang;

10. fasilitasi pembangunan gedung daerah;

11. pemberian pertimbangan teknis terkait pembangunan/konstruksi gedung bagi Pemerintah/Pemerintah Provinsi/Perangkat Daerah yang membutuhkan;

12. pengumpulan data bangunan gedung milik Pemerintah, Pemerintah Provinsi dan Pemerintah Daerah;

13. penyiapan bahan dalam rangka penyusunan Harga Satuan Pekerjaan Konstruksi (HSPK) di bidang bangunan setiap awal tahun anggaran;

14. pelaksanaan pembinaan dan pengendalian kualitas lingkungan kawasan perumahan dan permukiman;



15. pelaksanaan pemantauan dan pengawasan kegiatan pemeliharaan, peremajaan dan pengembangan prasarana lingkungan kawasan perumahan dan permukiman;

16. pelaksanaan pelayanan bidang perumahan rakyat untuk rumah layak huni melalui pelatihan, bimbingan teknis, dan pendampingan;

17. pelaksanaan pemutahiran data rumah secara berkala;

18. pengawasan, pengendalian, evaluasi, koordinasi serta sinkronisasi pelaksanaan kebijakan dan pelaporan penyelenggaraan pelayanan bidang perumahan rakyat untuk ketersediaan rumah layak huni;

19. pelaksanaan penelitian dan analisa sebagai bahan perencanaan dan pengendalian pemanfaatan tata ruang kota dan dokumentasi perkembangan tata ruang kota;

20. pelaksanaan survey dan pemetaan tata ruang kota;

21. pelaksanaan pemantauan dan evaluasi perkembangan tata ruang kota;

22. pemrosesan sertifikasi layak huni dan layak fungsi;

23. pemrosesan pengesahan pertelaan;

24. pelaksanaan pembangunan perumahan Pegawai Negeri Sipil;

25. pelaksanaan Dokumen Pelaksanaan Anggaran (DPA) dan Dokumen Perubahan Pelaksanaan Anggaran (DPPA);



26. penyiapan bahan dalam rangka pemeriksaan dan tindak lanjut

Hasil Pemeriksaan;

27. pelaksanaan Standar Pelayanan Publik (SPP) dan Standar Operasional Prosedur (SOP);

28. pelaksanaan Sistem Pengendalian Intern (SPI);

29. pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM);

30. pengevaluasian dan pelaporan pelaksanaan tugas pokok dan fungsi; dan

31. pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Kepala Dinas sesuai dengan tugas pokoknya.

Bidang Perumahan dan Tata Ruang, terdiri dari :

- a. Seksi Penataan Bangunan dan Lingkungan;
- b. Seksi Perumahan dan Permukiman;
- c. Seksi Prasarana, Sarana dan Utilitas (PSU).

Tiap-tiap Seksi dipimpin oleh Kepala Seksi yang dalam melakukan tugas pokok dan fungsinya berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Bidang.

6. Bidang Pemanfaatan Ruang

Bidang Pemanfaatan Ruang dipimpin oleh seorang Kepala Bidang, yang berada dibawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Dinas yang mempunyai tugas sebagai berikut :



a. Bidang Pemanfaatan Ruang melaksanakan tugas pokok pengendalian pemanfaatan tata ruang kota.

b. Untuk melaksanakan tugas pokok sebagaimana dimaksud diatas,

Bidang Pemanfaatan Ruang mempunyai fungsi :

1. perumusan dan pelaksanaan kebijakan teknis Bidang

Pemanfaatan Ruang;

2. pengumpulan dan pengolahan data dalam rangka perencanaan

teknis pengendalian pemanfaatan tata ruang kota;

3. penyusunan perencanaan dan pelaksanaan program di bidang

pengendalian pemanfaatan tata ruang kota;

4. pemrosesan pertimbangan teknis Izin Mendirikan Bangunan

(IMB);

5. pemrosesan penerbitan Izin Pemanfaatan Ruang;

6. pemrosesan penerbitan Izin Lokasi;

7. pemrosesan penerbitan Keterangan Rencana Kota/*Advice*

Planning (AP);

8. pemrosesan penerbitan Rencana Tapak/*Site Plan*;

9. pelaksanaan penelitian, analisa dan verifikasi perencanaan

kontruksi yang dibuat Pihak Ketiga;

10. pelaksanaan Dokumen Pelaksanaan Anggaran (DPA) dan

Dokumen Perubahan Pelaksanaan Anggaran (DPPA);

11. penyiapan bahan dalam rangka pemeriksaan dan tindak lanjut

Hasil Pemeriksaan;



12. pelaksanaan Standar Pelayanan Publik (SPP) dan Standar Operasional Prosedur (SOP);

13. pelaksanaan Sistem Pengendalian Intern (SPI);

14. pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM);

15. pengevaluasian dan pelaporan pelaksanaan tugas pokok dan fungsi; dan

16. pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Kepala Dinas sesuai dengan tugas pokoknya.

Bidang Pemanfaatan Ruang, terdiri dari :

- a. Seksi Pengukuran;
- b. Seksi Konstruksi;
- c. Seksi Perizinan dan Pemanfaatan Ruang.

Tiap-tiap Seksi dipimpin oleh Kepala Seksi yang dalam melakukan tugas pokok dan fungsinya berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Bidang.

7. Tata Kerja

a. Kepala Dinas, Sekretaris, Kepala Bidang, Kepala Subbagian dan Kepala Seksi dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsinya menjalankan prinsip koordinasi, integrasi, dan sinkronisasi baik secara vertikal maupun horizontal.

b. Kepala Dinas, Sekretaris, Kepala Bidang, Kepala Subbagian dan Kepala Seksi masing-masing bertanggung jawab memimpin,



membimbing, mengawasi, dan memberikan petunjuk bagi pelaksanaan tugas bawahan, dan bila terjadi penyimpangan, mengambil langkah-langkah yang diperlukan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

c. Kepala Dinas, Sekretaris, Kepala Bidang, Kepala Subbagian dan Kepala Seksi wajib mengikuti dan mematuhi petunjuk dan bertanggung jawab kepada atasan masing-masing serta menyampaikan laporan berkala tepat pada waktunya.

B. Penyajian Data Fokus Penelitian

1. Bentuk Partisipasi Masyarakat dalam Pembangunan Infrastruktur Jalan di Kota Malang

a. Partisipasi Masyarakat Secara Aktif

Partisipasi masyarakat dalam pembangunan terkait infrastruktur jalan memiliki keragaman. Bisa berupa bantuan secara nyata maupun bantuan secara moril. Keberagaman ini yang menarik untuk diketahui karena di dalam keberagaman itu terdapat nilai-nilai gotong royong. Masyarakat memiliki kecenderungan yang berbeda-beda dalam menafsirkan bentuk partisipasi, hal ini dipengaruhi oleh seberapa kuat keinginan masyarakat dalam membangun daerahnya. Melalui partisipasi secara aktif, masyarakat beranggapan hal itu akan mempercepat proses pembangunan di daerahnya.



Partisipasi secara aktif masyarakat ditunjukkan dengan berbagai cara. Misalnya, dengan membantu proses perbaikan jalan secara langsung, menyumbangkan jasa, memberi bantuan secara riil, dan mengajukan permohonan bantuan stimulan aspal pada pemerintah. Hal ini bisa ditunjukkan dengan pengakuan beberapa warga yang meluangkan waktunya untuk membantu proses perbaikan jalan secara langsung. Misalnya, mas Bimo berpendapat :

“pas mbenankno dalam iku ndek kene kan lek pas wayahe ngaso iku mboh nyepaki gorengan, mboh nyepaki ngombe” (Waktu memperbaiki jalan itu disini biasanya menyediakan minuman atau makanan). (wawancara pada tanggal 10 Juli 2014)

Menurut mas Bimo warga tunggul wulung, partisipasi masyarakat diwujudkan dengan memberikan bantuan, bantuannya bisa berupa memberikan makanan dan minuman. Pendapat mas Bimo ini diperkuat oleh beberapa responden yang memberikan pendapat yang intinya sama. Menurut Bram yang juga warga Tunggul Wulung mengatakan:

“Warga partisipasine gak secara langsung seh, koyok misale turun mbantu pembenahan, tapi lek sak ngertiku warga iku melok koyok ngatur lalu lintas, misale sing dalan kene ditutup, sing sblah kono mlaku disek.” (warga ikut membantu berpartisipasi dengan cara mengatur lalu lintas, misalnya jika salah satu adan jalan ditutup maka harus menggunakan satu badan jalan lainnya untuk dua arah). (wawancara tanggal 10 Juli 2014)

Didaerah lain pun pendapat mengenai partisipasi aktif ini pun tidak berbeda. Partisipasi aktif menurut ibu Dewi yang merupakan warga Sawojajar berpendapat :



“Mungkin yo lek dibenahi jalane iku loh badan jalane kan satue dihambat, jadine kan warga iku yo mbantu buat ngatur-ngatur jalan gitu ae. Lek masalah logistik sama konsumsi aku gak paham yo mas yaa” (warga membantu mengatur lalu lintas. Kalau masalah logistik saya kurang paham). (wawancara tanggal 10 Juli 2014)

Jadi warga berpartisipasi aktif dengan cara membantu memberikan berupa bantuan minuman atau makan ada pula yang memberikan bantuan berupa jasa dengan cara mengatur lalu lintas jalan, karena sebagian badan jalan ditutup.

Partisipasi warga secara aktif tidak berhenti disitu saja, melalui ketua RT dan RW nya warga mengajukan permintaan bantuan stimulan aspal kepada pemerintah yang berwenang. Seperti gayung bersambut pemerintah yang berwenang dalam hal ini adalah Dinas Pekerjaan Umum Perumahan dan Pengawasan Pembangunan Kota

Malang juga memiliki program yaitu pemeliharaan insidental jalan. Menurut Kepala Seksi Jalan yaitu Slamet Santosa, ST, MT mengatakan :

“pemeliharaan jalan insidental adalah pemeliharaan jalan yang mana sebelumnya ada permohonan warga secara tertulis untuk meminta bantuan stimulan aspal dan laporan kerusakan jalan. Biasanya warga menggelar musrenbangkel sebelum terbitnya surat permohonan tersebut” (wawancara tanggal 5 Agustus 2014)

Jadi dengan program pemeliharaan insidental ini masyarakat terakomodasi dengan keinginannya untuk memperbaiki jalan yang rusak karena pemerintah bersedia memberikan bantuan stimulan aspal dan stimulan paving



Melalui lembar disposisi nomor 01/RT 15/06/2014 tertanggal 3 Juli 2014, warga Pandanwangi RT 15 RW 02 kecamatan Blimbing kota Malang mengajukan bantuan stimulan aspal kepada Dinas Pekerjaan Umum, Perumahan dan Pengawasan Bangunan (DPUPPB).

Warga Pandanwangi yang tepatnya berada di jalan Simpang teluk grajakan blok V RT 15 RW 02 ini meminta bantuan stimulan aspal karena jalan didaerahnya mulai rusak karena musim hujan, banyaknya truck yang mengangkut material bangunan, dan akibat penggalian pemasangan pipa PDAM. Maka masyarakat mengajukan permohonan bantuan stimulan aspal guna pemeliharaan jalan dan untuk menghindari kerusakan jalan yang lebih parah. Adapun tujuan masyarakat mengajukan permohonan bantuan aspal ini adalah sebagai berikut:

1. Memperlancar alur transportasi.
2. Meningkatkan perekonomian warga.
3. Mendukung program pemerintah dalam menuju lingkungan yang indah bersih dan nyaman.

Hal senada juga dilakukan oleh paguyuban warga jl. Danau Towuti raya sawojajar. Melalui surat nomor 001/DW.dtr/VI/2014 tanggal 07 Juli 2014. Warga danau Towuti ini mengajukan permohonan bantuan stimulan aspal kepada DPUPPB dikarenakan kondisi jalan di daerah danau Towuti rusak. Pengajuan permohonan bantuan aspal ini tujuannya untuk kepentingan kelancaran dan

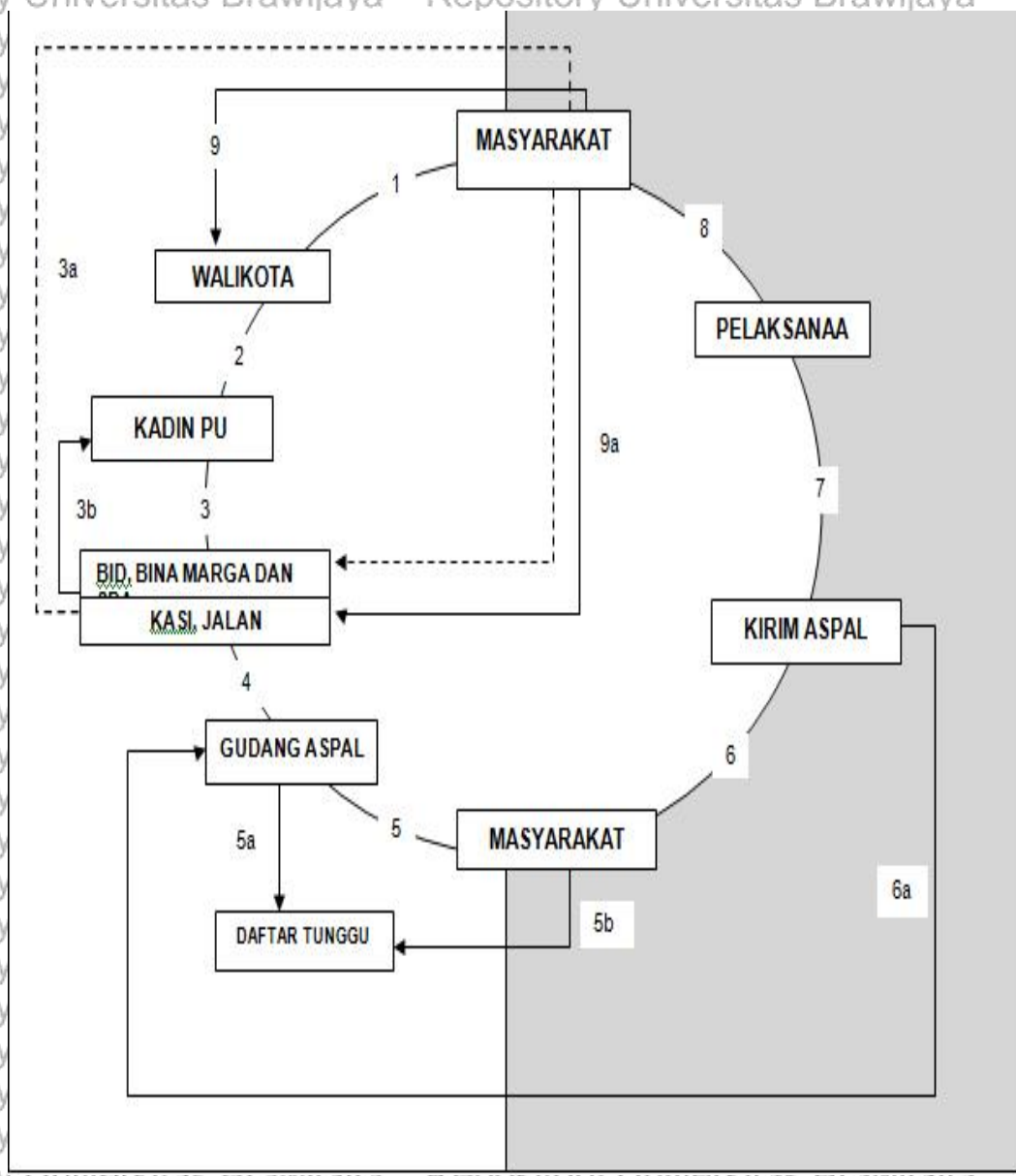


kenyamanan arus lalu lintas di danau Towuti raya. Hal ini dikuatkan dengan pendapat dari saudara Yani yang merupakan warga Sawojajar, saudara Yani mengatakan :

“lek mengeluh yo pasti mas, koyok sing aku ngmng maeng iku mas dadi yo ngerusak sepeda trus konco koncoku yo sampe sumpek ngono mas. Mengeluhe iku pertamae yo mek hgedumel ngedumel ngono mas, tapi suwe suwe arek2 lapor pak RT mas njaluk dibenakno”. (kalau mengeluh itu pasti, jadi jalan rusak itu bisa merusak motor dan teman-teman saya juga banyak yang mengeluh. Namun keluhan itu kita laporkan ke pak RT). (wawancara tanggal 10 Juli 2014)

Jadi warga memang melakukan tindakan berupa protes kepada RT atau RW setempat agar segera mengajukan permohonan bantuan stimulan aspal ke pemerintah dalam hal ini yaitu DPUPPB.

Selain itu ada juga permohonan bantuan stimulan paving, karena menurut Ketua Seksi Jalan Slamet Santosa,ST, MT infrastruktur jalan dibagi dua yaitu jalan aspal dan jalan paving. Di daerah tunggul wulung dan merjosari misalnya, warganya mengajukan permohonan bantuan stimulan paving untuk memperbaiki kondisi infrastruktur jalan di daerahnya yang rusak. Bantuan stimulan paving ini adalah bantuan pemberian paving kepada masyarakat dari DPUPPB, bantuan ini juga merupakan program pemeliharaan insidental dari DPUPPB. Berikut penulis sajikan alur permohonan bantuan stimulan aspal dan paving :



Gambar 2. Alur permohonan bantuan stimulan aspal dan paving

Sumber : SPP DPUPPB tahun 2009

[] : Proses Pemerintah Kota (Dinas PU)

[] : Proses di Masyarakat



1. Usulan dari masyarakat yang ditujukan kepada Walikota Malang

1a. Tembusan Usulan dari masyarakat yang ditujukan kepada Kepala Dinas PU

2. Disposisi Walikota Malang kepada Kepala Dinas PU

3. Disposisi Kepala Dinas PU kepada Kepala Bidang Bina Marga dan Sumber Daya Air

3a. Survey lapangan untuk mengetahui kebutuhan aspal pada lokasi yang diusulkan.

3b. Laporan kebutuhan aspal pada lokasi yang diusulkan

4. Koordinasi dengan Gudang Aspal Dinas PU.

5. Jika aspal tersedia dikordinasikan dengan masyarakat pemohon.

5a. Jika warga tidak siap swadaya aspal masuk daftar tunggu.

Partisipasi secara aktif dari masyarakat juga ditunjukkan dengan kesediannya menyewa peralatan berat (STOOM WALLS). Stoom walls ini adalah alat berat yang digunakan untuk proses pengaspalan.

Jadi setelah stimulan aspal sudah didistribusikan ke masyarakat selanjutnya masyarakat menyewa stoom walls untuk proses perbaikannya. Sesuai dengan Standard Pelayanan Publik DPUPPB tahun 2009 syarat penyewaan stoom walls adalah mengajukan surat permohonan kepada DPUPPB dengan tembusan dari kepala UPT uji



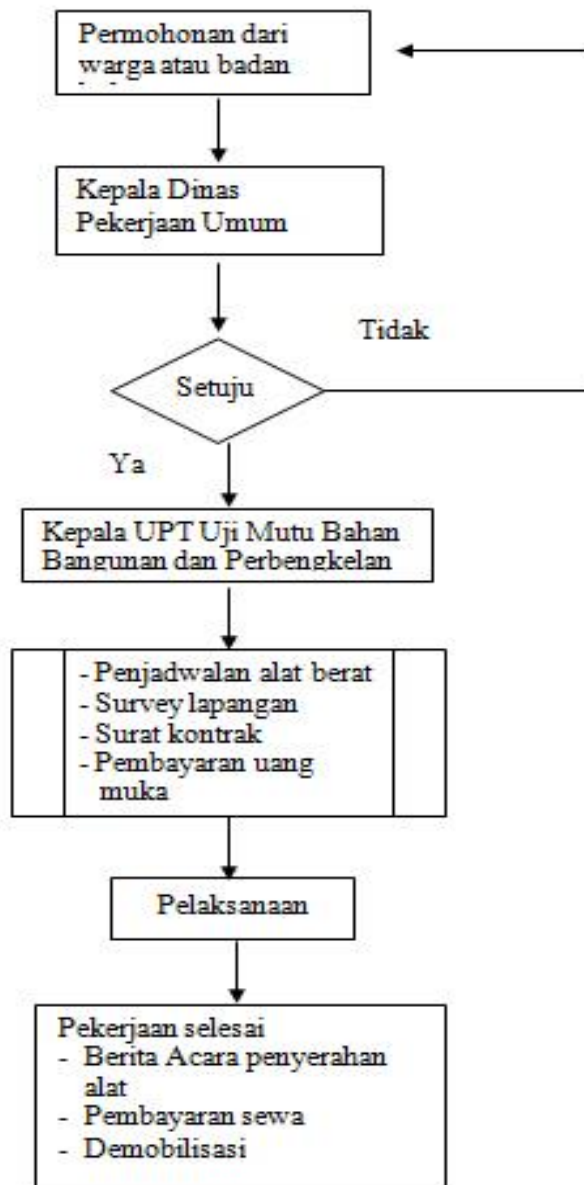
mutu bangunan dan perbengkelan. Biaya yang dikenakan dalam penyewaan stoom walls ini adalah sebagai berikut :

Biaya retribusi persewaan Walles/Mesin Gilas berdasarkan Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 9 Tahun 2007, sebagai berikut:

1. Berat s/d 3 ton pukul 07.00 – 15.00 Rp. 150.000,- per hari
pukul 15.00 ke atas Rp. 15.000,- per jam
2. Berat di atas 3 ton pukul 07.00 – 15.00 Rp. 175.000,- per hari
pukul 15.00 ke atas Rp. 30.000,- per jam

Dalam SPP DPUPPB 2009 juga menyantumkan prosedur pengajuan penyewaan stoom walls, berikut ini adalah prosedur pengajuan penyewaan stoom walls :

1. Usulan dari warga atau badan hukum ditujukan kepada Kepala Dinas Pekerjaan Umum dengan tembusan Kepala UPT Uji Mutu Bahan Bangunan dan Perbengkelan
2. Jika tidak disetujui dikembalikan lagi ke warga
3. Jika disetujui Disposisi Kepala Dinas Pekerjaan Umum ditujukan kepada Kepala UPT Uji Mutu Bahan Bangunan dan Perbengkelan
4. Penjadwalan alat berat
5. Survey lapangan
6. Surat kontrak



Gambar 3. Alur pengajuan penyewaan stoom walls

Sumber : SPP DPUPPB tahun 2009

Kondisi infrastruktur jalan yang baik ternyata berdampak luas terhadap kegiatan pembangunan yang lain. Kenyataannya memang masyarakat lebih antusias berpartisipasi dalam kegiatan pembangunan ketika jalan sudah dalam kondisi bagus. Hal ini bisa diketahui dari banyaknya warga yang ikut kerja bakti setelah jalan diperbaiki dan



sebelum diperbaiki, secara implisit menunjukkan bahwa partisipasi masyarakat dalam kegiatan desa lebih banyak ketika kondisi infrastruktur jalan sudah bagus. Melalui penuturan dari saudara Danu yang merupakan warga Sawojajar mengatakan :

‘yo standard mas, biasane lek pas durung dibenakno ngono yo sepi biasa ngono mas, tapi semenjak dibenakno iku ketok rame mas maleh luwih akeh sing pengen melok kerja bakti mas’ (standard mas, biasanya kalau pas belum diperbaiki ya sepi. Namun ketika sudah diperbaiki lebih banyak warga yg ingin berpartisipasi). (wawancara tanggal 20 Agustus 2014)

Menurut penuturan saudara Danu menunjukkan bahwa secara implisit warga bersemangat dalam mengikuti kegiatan kampung setelah kondisi infrastruktur jalan itu bagus. Pernyataan saudara Danu dikuatkan oleh penuturan dari saudara Hasbi yang merupakan warga

Kebalen, saudara Hasbi mengatakan :

‘yo pas dalane wes apik ngene iku wong-wong luwih ker mas. Wong-wong merasa memiliki mas ambek kondisi dalan sing apik ngene iki’. (kalau jalan sudah bagus seperti ini warga jadi lebih antusias, orang-orang memiliki rasa memiliki yang kuat). (wawancara tanggal 20 Agustus 2014)

Saudara hasbi mengatakan jika jalan sudah bagus rasa memiliki warga sangat kuat sehingga masyarakat sangat antusias dalam mengikuti kegiatan-kegiatan kampung. Hal senada juga disampaikan oleh saudara Yani yang merupakan warga Sawojajar, saudara Yani mengatakan :

‘lek iku biasa biasa ae mas warga kene yo ngono iku. Tapi pas dalane wes apik ngene iki warga koyok tambah antusias mas dalam kegiatan



kampung koyok bersih-bersih kampung dan kerja bakti ngono iku mas'. (wawancara tanggal 20 Agustus 2014)

Saudara Yani mengatakan sebenarnya biasa-biasa saja partisipasi masyarakat dalam kegiatan kampung, namun ketika infrastruktur jalan sudah bagus saudara yani melihat sebuah perbedaan antusiasme warga yang cukup tinggi setelah kondisi jalan menjadi bagus.

b. Bentuk Partisipasi Masyarakat Secara Pasif

Memang benar semboyan bangsa kita yang berbunyi Bhineka Tunggal Ika atau berbeda-beda namun tetap satu jua, semboyan itu tercermin dalam kehidupan bermasyarakat kita. Dalam kaitannya dengan bentuk partisipasi masyarakat terkait infrastruktur jalan ini masyarakat memiliki pandangan yang beragam, ketika ada yang secara langsung berpartisipasi aktif ada pula yang berpartisipasi secara pasif. Bentuk partisipasi secara pasif ini dimungkinkan karena berbagai macam faktor yang mempengaruhinya. Misalnya, kesibukan pekerjaan, kesibukan rumah tangga, kegiatan sekolah dan belajar mengajar.

Partisipasi secara pasif ini pun juga memegang peran vital. Karena dengan adanya partisipasi secara pasif ini setidaknya warga mendukung program yang sedang dijalankan. Semua program pembangunan daerah yang mendapatkan dukungan dari warganya akan berdampak positif.

Bentuk partisipasi masyarakat secara pasif ini misalnya diwujudkan dengan mengapresiasi proses perbaikan jalan yang sedang



berlangsung, memberikan kritik dan saran yang membangun, tidak apatis, dan memberikan doa untuk kelancaran proses perbaikan. Bentuk partisipasi ini tidak bisa dianggap remeh karena bentuk partisipasi secara pasif ini dapat menciptakan suasana pembangunan yang kondusif dan nyaman. Bentuk partisipasi ini juga merupakan feedback masyarakat terhadap program pembangunan pemerintah untuk membangun daerah kearah yang lebih baik dan jika suasana pembangunan nyaman dan kondusif proses pembangunan akan lebih cepat dan berjalan dengan baik, inilah yang diharapkan semua warga dalam proses pembangunan.

Partisipasi secara pasif ini diungkapkan oleh saudari Putri yang merupakan warga Sawojajar. Saudari Putri mengatakan :

'lek aku wingi mas yo, pas lewat iku kan sebagian dalam ditutup, yoiku melok ae aturane dikongkon lewat ndi yo nurut, dadi yo ndang mari pisan lah perbaikane' (kemarin saya pas lewat itu kan sebagian bahu jalan ditutup, nah aku ikuti aturannya saja mas, jadinya proses pengerjaan biar cepat selesai).(wawancara tanggal 10 Juli 2014)

Saudari Putri berpartisipasi dengan cara mengapresiasi proses perbaikan jalan dan taat pada arus lalu lintas di daerahnya yang menggunakan satu bahu jalan sehingga pengendara harus bergantian melewati jalannya. Pendapat saudari Putri dikuatkan dengan pengamatan saya ketika saya mengamati perbaikan jalan di daerah Buring, Kedung Kandang. Warga sangat mentaati arus lalu lintas yang saat itu memang menggunakan satu bahu jalan. Macet yang lumayan panjang pun tidak membuat warga sekitar mengeluh ataupun marah-



marah, warga menyadari proses perbaikan itu juga nantinya kembali untuk kemaslahatan warga sekitar Buring juga. Menurut bapak Bambang ketika saya tanya tentang kemacetan jalan karena perbaikan jalan ini pak Bambang mengatakan :

“yo gpp mas macet paling mek sedino tapi kan ngkoke dalam dadi apik trus yo seneng mas lek dalam e apik warga kene seneng, sabar titik lah”. (ya tidak apa-apa mas, mungkin macetnya juga Cuma sehari. Nanti kalo jalannya bagus kan kita semua juga senang, sabar sedikit mas.(wawancara tanggal 18 Juli 2014)

Pak Bambang menyadari kemacetan dalam proses perbaikan jalan adalah hal yang wajar karena nantinya ada dampak yang lebih baik ketika jalan sudah bagus.

Selain mengapresiasi perbaikan jalan warga juga berpartisipasi pasif dengan cara memberikan kritik dan saran yang membangun bagi pemerintah. Dengan berbagai kesibukannya sebagian menyumbangkan pemikirannya dalam proses perbaikan jalan dan kritik yang membangun. Hal ini sangat penting karena pemerintah membutuhkan saran dan kritik masyarakat sebelum memutuskan sebuah program. Kritikan datang dari warga yang tidak nyaman atas rusaknya jalan diderahnya misalnya mas Bimo yang mengatakan :

‘waduh yoo soro mas, opo maneh lek pas udan, kan yo lek pas wes udan, wong montoran yoo buanter, moncrot nang ngarep omah, sak aken wong sing etan iku loh, sing dodolan krupuk-krupuk iku, lek udan waduh wes sakaken iki mas. Ambek lek aku kadang nang pasar,ngono iku lak maleh gak penak a mas, gak iso banter’ (ya sangat menyusahkan mas, apalagi ketika hujan pengendara motor bisa menyemburkan air kubangan terhadap pejalan kaki disekitarnya). (wawancara tanggal 10 Juli 2014)



Hal senada dipertegas oleh mbak Ajeng yang mengatakan :

‘Yo gak enak mas, gak nyaman, opomaneh pengendara sepeda motor kyok awak-awakan ngene iki kan, terus kan bahaya pisan, yoopo seh kita numpak , kejeplong kan tambah bahaya’. (ya tidak enak mas, tidak nyaman apalagi pengendara motor seperti saya kan bahaya kalau banyak jalan yang rusak). (wawancara tanggal 10 Juli 2014)

Mas Bimo dan mbak Ajeng mengkritik hal yang sama yaitu ketidaknyamanannya terhadap jalan yang rusak dan berlubang karena dapat membahayakan keselamatan jiwa pengendara dan masih banyak lagi kritikan serupa dari warga Malang

Selain itu kondisi infrastruktur jalan yang bagus dapat memperlancar kegiatan masyarakat, misalnya seperti kegiatan perdagangan, bisnis, alur transportasi, kegiatan sekolah, dan berbagai hal yang memudahkan masyarakat ketika kondisi infrastruktur jalan sudah bagus. Menurut bapak Sutopo yang merupakan ketua BKM

Sukun :

‘keluhannya sih banyak mas terutama sukun kan jalan poros mas ya jadi jalan ini itu jalan penting untuk bisnis atau perdagangan. Jadi kalo jalannya rusak otomatis kan selain mengganggu pejalan yang melintas masyarakat juga kesulitan untuk bisa melancarkan usahanya’. (wawancara tanggal 17 Agustus 2014)

Jadi ketika kondisi infrastruktur sudah bagus secara tidak langsung partisipasi masyarakat dalam pembangunan sangat kuat.

Dengan kondisi infrastruktur yang bagus menimbulkan rasa kepemilikan yang kuat pada diri masyarakat sehingga masyarakat dengan mudah memberikan partisipasinya dalam pembangunan.



Ketika kondisi infrastruktur jalan sudah bagus tanpa disuruh pun masyarakat akan aktif dalam partisipasi pembangunan.

2. Faktor Pendukung dan Penghambat Partisipasi Masyarakat dalam Pembangunan Infrastruktur Jalan di Kota Malang

a. Faktor Pendukung

1. Kualitas Jalan yang Tidak Baik

Masyarakat dalam berpartisipasi pada dasarnya memiliki faktor pendukung. Seseorang mau berpartisipasi karena ada faktor pendukung dibelakangnya, sehingga masyarakat bersedia dalam berpartisipasi. Faktor-faktor pendukung itu banyak sekali jenisnya, namun dalam tulisan ini ada beberapa faktor pendukung kenapa masyarakat mau berpartisipasi dalam pembangunan daerah terkait infrastruktur jalan misalnya kondisi jalan yang rusak membuat orang menjadi kesal dan akhirnya mereka menyuarakan untuk adanya perbaikan dan adanya fasilitas dari pihak yang berotoritas dalam hal ini adalah DPUPPB.

Kualitas jalan adalah salah satu faktor pendukung masyarakat dalam berpartisipasi dalam pembangunan. Kualitas jalan yang buruk akan menstimulasi warga untuk melakukan protes, mengkritik, dan turun tangan untuk memperbaiki kondisi jalan yang rusak tersebut. Semua itu adalah wujud partisipasi masyarakat, masyarakat terstimulasi karena ketidak nyamanannya



terhadap kondisi jalan tersebut sehingga mereka tergerak untuk berpartisipasi dalam pembangunan.

Banyak warga yang mengeluhkan betapa terhambatnya kegiatan mereka ketika jalan itu rusak, hal ini bisa diketahui dari pengakuan saudara Bimo. Saudara Bimo yang merupakan warga tunggul wulung mengatakan :

‘waduh yoo soro mas, opo maneh lek pas udan, kan yo lek pas wes udan, wong montoran yoo buanter, moncrot nang ngarep omah, sak aken wong sing etan iku loh, sing dodolan krupuk-krupuk iku, lek udan waduh wes sakaken iki mas. Ambek lek aku kadang nang pasar, ngono iku lak maleh gak penak a mas, gak iso banter’. (ya sangat menyusahkan mas, apalagi ketika hujan pengendara motor bisa menyemburkan air kubangan terhadap pejalan kaki disekitarnya). (wawancara tanggal 10 Juli 2014)

Hal senada juga disampaikan oleh saudari Khoirunissa yang mengatakan :

‘Miris. Apalagi kalau pas lagi hujan, ada genangan air, kita kan gak tau, pasti kejeglong. Hal seperti ini sangat merugikan warga mas, kpengen aku jalan disini menjadi bagus’. (wawancara tanggal 10 Juli 2014)

Saudari Rahma menguatkan pendapat tentang keluhan jalan ini dengan mengatakan:

‘yang jelas mengganggu banget yaa, kayak mau berangkat kerja, mau berangkat kuliah, gimana yaa, klo misalnya kita lagi keburu, tapi jalannya rusak’. (wawancara tanggal 10 Juli 2014)

Ketiga responden diatas menyampaikan keluhannya terhadap kondisi jalan yang rusak itu sangat mengganggu aktivitas mereka dan tak jarang menyebabkan kecelakaan dan juga rusaknya



kendaraan mereka dan sebenarnya masih banyak keluhan warga terhadap kondisi jalan yang buruk tersebut. Ketidaknyamanan mereka akhirnya menimbulkan suatu kritikan atau keluhan yang akhirnya mereka tergerak untuk berpartisipasi untuk memperbaiki kondisi jalan yang rusak tersebut.

Berangkat dari keluhan keluhan tersebut warga mulai tergerak untuk berpartisipasi dalam peningkatan kualitas jalan di daerahnya. Hal ini bisa dibuktikan dari pengakuan yang sama dari ketiga responden diatas, misalnya saudara Bimo setelah saya menanyakan keluhan terhadap jalan rusak saya menanyakan faktor yang mendorong warga dalam berpartisipasi, dan saudara Bimo pun mengatakan :

‘yo selain gotong royong, yo selain saling membantu, yo iku loh mas, pengen jalannya bagus. Kalau Jalannya bagus kan warga ikut senang a’ (wawancara tanggal 10 Juli 2014)

Pendapat yang hampir sama juga dikemukakan oleh saudari Khoirunissa yang mengatakan :

‘jalannya udah gak layak mas buat dilewati, dadi warga pengen dalane cepet apik mas. Warga kene iku pengen dalane apik mas jadi gelem ngewangi iki’ (wawancara tanggal 10 Juli 2014)

Saudari Rahma menguatkannya dengan pendapatnya sebagai berikut :

‘ya karena itu keinginan warga sendiri supaya jalannya bisa baik, jadi biar gak terganggu sama jalanan yang rusak’ (wawancara tanggal 10 Juli 2014)



Ketiga responden diatas menyatakan bahwa faktor pendukung masyarakat dalam berpartisipasi adalah adanya keinginan untuk membuat kondisi jalan lebih baik. Berawal dari keluhan akhirnya mereka tergerak untuk berpartisipasi.

2. Ketersediaan Stimulan Aspal dan Paving

Faktor pendukung lainnya adalah ketersediaan stimulan aspal atau paving yang disediakan oleh DPUPPB. Melalui program insidental dari DPUPPB warga berhak mengajukan permohonan pengajuan bantuan stimulan aspal. Seperti yang tercantum dalam SPP DPUPPB mengenai bantuan stimulan aspal, bantuan ini memiliki syarat yaitu mengajukan surat permohonan yang ditujukan kepada Walikota Malang dengan tembusan Kepala Dinas Pekerjaan Umum. Prosedur yang harus dienuhi sebagai berikut :

- Usulan dari masyarakat ditujukan kepada Walikota Malang dengan tembusan Kepala Dinas Pekerjaan Umum
- Disposisi Walikota Malang ditujukan kepada Kepala Dinas Pekerjaan Umum
- Disposisi dari Kepala Dinas Pekerjaan Umum ditujukan kepada Bidang Jalan, Jembatan dan Drainase
- Survey lapangan untuk mengetahui kebutuhan aspal pada lokasi yang diusulkan
- Koordinasi dengan gudang Dinas
- Jika aspal tersedia di koordinasikan dengan warga
- Jika aspal tersedia usulan dimasukkan pada daftar tunggu



- Jika warga siap dengan dana swadaya aspal dikirim ke lokasi usulan
- Apabila dalam 2 (Dua) minggu tidak ada pelaksanaan maka aspal ditarik kembali ke gudang dinas
- Jika warga siap dengan dana swadaya dan aspal sudah dikirim ke lokasi bias dilanjutkan dengan pelaksanaan
- Pelaksanaan oleh panitia pembangunan di lokasi usulan
- Selesai pelaksanaan warga membuat laporan kemajuan fisik disertai foto 0%, foto 50%, foto 100%.

Bantuan stimulan ini memang sangat dibutuhkan masyarakat karena didapatkan tanpa dipungut biaya. Bantuan stimulan aspal dari pemerintah ini menjadikan faktor pendukung masyarakat untuk berpartisipasi karena dengan ketersediaan stimulan aspal keinginan warga untuk memperbaiki jalan terakomodir dengan baik. Ketersediaan bantuan ini membuat masyarakat lebih antusias dalam proses pembangunan dan lebih terdorong untuk berpartisipasi secara langsung.

b. Faktor Penghambat

1. Keterbatasan Informasi

Keterbatasan informasi menjadi salah satu faktor penghambat masyarakat dalam berpartisipasi dalam pembangunan.

Kurangnya informasi menyebabkan ketidaktahuan warga terhadap kegiatan pembangunan dan ini berdampak pada turunnya tingkat partisipasi masyarakat. Hal ini disebabkan berbagai hal misalnya kurangnya kordinasi antara RT atau RW kepada warganya,



kesibukan warga, atau kurangnya kesadaran warga terhadap nilai-nilai gotong royong.

Banyak warga mengeluhkan kurangnya informasi sebagai hal utama penyebab terhambatnya partisipasi warga. Hal ini diungkapkan sebagian besar responden yang saya teliti. Misalnya saudara Bram mengatakan :

‘mungkin kurang informasi mas yo. Jadi sebagian warga iki kurang ngerti kalau misale onok renovasi’ (wawancara tanggal 10 Juli 2014)

Pendapat saudara bram diperkuat oleh pendapat dari saudara Zulis yang mengatakan :

‘faktor penghambat mas ya, aku sebagai warga sawojajar iku faktor penghambat sing koyok semacam kurang informasi pada masyarakat warga sawojajar kalau ada pembangunan jalan kayak gini. Paling ngertio yo sampek kelurahan paling mas, gak sampek turun ke warga2 informasinya’. (aku sebagai warga sawojajar faktor penghambatnya itu kurang informasi pada masyarakat. Informasi datang mungkin sampe kelurahan saja mas). (wawancara tanggal 10 Juli 2014)

Memang kurangnya informasi menjadi alasan utama masyarakat sebagai faktor terhambatnya partisipasi masyarakat, saudara Dewi menambahkan pendapat sebelumnya dengan mengatakan :

‘Kurang informasi mungkin mas mungkin, jadi warga gak tau kalo ada perbaikan jalan mas. Coba kalo informasi ini merata pasti warga kene yo akeh sing ngewangi mas’ (wawancara tanggal 10 Juli 2014)

Kebanyakan responden berpendapat terhambatnya partisipasi masyarakat karena faktor kurangnya informasi. Seperti yang



diutarakan ketiga responden diatas bahwa memang kebanyakan warga tidak tahu akan adanya proses pembangunan, mereka mengatakan tiba-tiba sudah pelaksanaannya tanpa tahu proses perencanaannya.

Kurangnya informasi memang menjadi faktor yang sangat dominan namun ada beberapa responden yang mengatakan bahwa faktor penghambat partisipasi masyarakat adalah kesibukan masyarakatnya. Jadi masyarakat belum rela untuk melepaskan tanggung jawab pekerjaannya atau sekolahnya untuk berpartisipasi dalam kegiatan pembangunan. Seperti yang disampaikan saudara

Ajeng yang mengatakan :

'kiri-kiri lek tak pikir iku waktu mas lek jareku, soale kan wong wong wes podo nyambut gawe dewe-dewe, bingung golek mangan. Lhasaiki lek seumpomo opo, istilahe opo yoo, ngetokno tenaga sing Cuma Cuma yo yopo mas, soale kan wes duwe anak duwe bojo'. (kalau menurut saya itu waktu mas yang jado kendala. Karena kan banyak warga yang bekerja). (wawancara tanggal 10 Juli 2014)

Hal seperti ini menjadi suatu dilema bagi masyarakat, disamping ingin berpartisipasi dalam pembangunan namun ada beban pekerjaan yang sulit untuk ditinggalkan.

Selain itu ada juga faktor penghambat masyarakat dalam berpartisipasi yaitu kurangnya kesadaran akan nilai-nilai gotong royong warga. Masyarakat terkesan apatis terhadap semua bentuk



kegiatan pembangunan di daerahnya, sehingga tingkat partisipasi masyarakat menjadi rendah. Saudara Rendi mengatakan :

‘yo paling koyok opo yo mas, koyok kurang kompake warga lah, eruh dewe a sampeyan lek perumahan kan jarang kumpul’. (warga kurang kompak mas, memang kebanyakan warga perumahan seperti ini mas). (wawancara tanggal 10 Juli 2014)

Kurangnya kesadaran akan nilai gotong royong ini menghambat tingkat partisipasi masyarakat, sehingga program pembangunan terkait infrastruktur jalan tidak bisa diimplementasikan dengan baik.

2. Keterbatasan Anggaran

Seperti diketahui sebelumnya alat-alat pendukung dalam pembangunan infrastruktur jalan yang disebut *stoom walls* itu disewakan oleh DPUPPB. Penyewaan *stoom walls* ini yang sedikitnya membebani warga, khususnya warga atau daerah yang memiliki pendapatan rendah. Ketika stimulan aspal sudah tersedia namun masalah belum selesai sampai disitu, masyarakat harus menyewa *stoom walls* agar pengaspalan bisa dilakukan.

Penyewaan *stoom walls* ini sendiri tidaklah murah. Sehingga banyak warga yang berpikir ulang untuk berpartisipasi karena minimnya dana yang mereka punya.

Kepala RT 01 RW 03 kelurahan Bumiayu bapak Ayok mengutarakan keluh kesahnya dan mengatakan :

‘ndek kene aslie kate tak ajokno pengaspalan mas ndek jalan kyai parseh iki tapi yo ngono ancen gratis aspale mas, tapi marine iku



awakdewe sek nyewo slender e mas, nah iku sing warga kene rodok keberatan'. (disini sebenarnya akan saya ajukan pengaspalan namun setelah itu biaya sewa stoom walls yang mahal membuat warga sini keberatan mas). (wawancara tanggal 26 Agustus 2014)

Jadi memang sewa stom walls masih menjadi beban bagi sebagian warga. Pak Ayok juga mengatakan hal yang sangat mengejutkan yaitu :

'aslie isok seh mas diakali, dadi sebagian bantuan aspal iku didol terus hasil e ngedol iku maeng digawe nyewo slender, tapi aku gak wani mas' (sebenarnya bisa dibuat curang mas. Jadi sebagian stimulan aspal dijual buat menyewa stoom walls, tapi saya nggak berani mas). (wawancara tanggal 26 Agustus 2014)

Pak ayok bertutur bahwa sebenarnya ada celah untuk menjual sebagian bantuan aspal dan hasil penjualan itu digunakan untuk menyewa stoom walls namun pak Ayok tidak mau melakukan itu.

Hal itu sebenarnya juga tersirat dari penuturan ketua seksi jalan DPUPPB yaitu Slamet Santosa, ST, MT yang mengatakan :

'pengawasan ataupun monev (monitoring dan evaluasi) dari DPUPPB sendiri masih lemah, pengiriman aspal beberapa bulan yang lalu saja sampai sekarang belum ada laporannya mas. Ya kami mengakui masih terdapat celah di sistem monev ini' (wawancara tanggal 5 Agustus 2014)

Mahalnya biaya sewa stoom walls ini juga bisa dilihat dari banyaknya proses pengaspalan yang lama. Karena warga menunggu hasil swadaya untuk menyewa stoom walls tersebut.

Sehingga proses partisipasi tidak berjalan lancar. Hal ini diungkapkan oleh salah satu warga sawojajar yaitu sudara Danu yang mengatakan :



'wingi aku ketemu dulurku wong danau towuti kono mas, jarene iku aspal e iku mangkrak suwe soale dana gawe nyewo slender sik gaonok. Dadi warga sing aslie semangat dadi males-malesan mas saiki. Akhire dalane gak dadi-dadi mas suwe dadine mas tapi saiki wes dadi kok mas'. (kemarin aku bertemu saudara saya warga danu towuti sawojajar, katanya aspalnya mangkrak soalnya dana buat sewa stoom walls tidak ada. Akhirnya jalannya tidak selesai). (wawancara tanggal 7 September 2014)

Menurut saudara Danu dia mendapatkan info dari saudaranya, masalah yang terjadi karena permasalahan mahal nya sewa stoom walls adalah mangkraknya aspal yang sudah diberi DPUPPB dan hal itu menyebabkan warga setempat kehilangan gairah partisipasinya karena pengerjaan yang tertunda-tunda. Proses perbaikan jalan pun memakan waktu yang lama karena masih menunggu hasil patungan dana swadaya dari masyarakat hal inilah yang menyebabkan lesunya gairah partisipasi masyarakat. Selain saudara Danu, saudara Bimo juga menuturkan hal senada yaitu :

'iyo mas biyen pas pengaspalan ndek kene rodok suwe soale pak RT ngenteni duwek urunane warga gawe nyewo slender sak erohku koyok ngono seh mas. Iyo mas larang ancen nyewo slender, jare arek-arek seh mas aku gaeruh pasti'. (iya mas pengaspalan disini memakan waktu yang agak lama, karena Pak RT menunggu dana swadaya masyarakat untuk sewa stoom walls). (wawancara tanggal 10 Juli 2014).

Menurut mas Bimo proses pengaspalan di daerahnya cukup lama karena ketua RT setempat masih menunggu dana swadaya masyarakat untuk menyewa stoom walls. Hal ini jelas sangat mengganggu proses partisipasi masyarakat.



Selain mahalnnya harga sewa stoom walls DPUPPB juga tidak mengimbanginya dengan kualitas stoom walls. Sebagai salah satu alat berat yang disewakan kepada masyarakat seharusnya kualitas atau kelayakan stoom walls harus dijaga karena mempertaruhkan kredibilitas dinas terkait dan keselamatan warga tentunya. Namun kenyataan yang ada di lapangan tidak seperti itu, stoom walls yang dimiliki oleh DPUPPB kondisinya tidak cukup baik. Melalui pengamatan saya ketika penelitian, saya melihat kondisi yang kurang baik pada stoom walls. Bagian body stoom walls berkarat bahkan ada yang keropos dan bagian pengendali gerak atau setir lapisan karetinya sebagian terkelupas. Tentunya kondisi seperti ini bisa menurunkan kredibilitas DPUPPB dan jaminan keselamatan masyarakat ketika menyewa stoom walls tersebut terancam. Kondisi ini telah disadari oleh ketua seksi jalan DPUPPB yaitu Slamet Santosa,ST, MT yang mengatakan :

‘alat-alat berat disini sudah lama mas dan memang sebenarnya harus ada pembaharuan namun kita tetap menjaga kepercayaan masyarakat dengan merawat peralatan yang ada dengan sebaik mungkin mas. Jadi kalo ada yang rusak kita langsung memperbaiki karena kita juga punya teknisi sendiri mas buat merawat itu’. (wawancara tanggal 7 Agustus 2014).

Pihak DPUPPB melalui ketua seksi jalan yaitu bapak Slamet Santosa,ST, MT menyadari memang kualitas stoom walls yang dimiliki kurang memiliki kualitas baik. Namun oleh pihak



DPUPPB tetap diusahakan yang terbaik bagi masyarakat umum yang menyewa.

3. Proses Pengajuan yang Rumit

Program pemeliharaan insidental dari DPUPPB mengharuskan masyarakat mengajukan surat permohonan pengajuan bantuan stimulan aspal, pembuatan surat itu harus melewati proses yang sangat rumit dan panjang. Proses ini yang sedikit banyak menghambat partisipasi masyarakat dalam pembangunan terkait infrastruktur jalan. Masyarakat awam cenderung menghindari proses birokrasi yang berbelit-belit. Sehingga hal ini mengurangi semangat warga dalam berpartisipasi dalam kegiatan pembangunan.

Hal ini tergambar dari pengakuan ketua seksi jalan DPUPPB yaitu Slamet Santosa, ST, MT yang mengatakan bahwa :

proses administrasi pengajuan bantuan ini terbilang tidak mudah mas, dibutuhkan kesabaran dari masyarakat karena prosesnya melalui banyak tahapan. Sepengetahuan saya mas ya banyak warga yang mundur karena proses ini. Namun juga banyak sekali yang mengikuti proses ini dengan baik. Dari data yang saya miliki ada beberapa surat pengajuan masyarakat yang saya tolak mas, karena masih belum memenuhi persyaratan yang ada. Nah disini biasanya warga protes ke saya mas minta cara yang cepat, namun saya juga harus menjalankan tugas sesuai SOP mas'. (wawancara tanggal 5 Agustus 2014)

Jadi proses pengajuan bantuan memang tergolong rumit sehingga tidak jarang masyarakat yang enggan untuk berpartisipasi karena hal ini apalagi masyarakat masih tergolong apatis terhadap



birokrasi pemerintah. Jika hal ini tidak dapat diatasi maka kedepannya partisipasi masyarakat akan menurun.

Pembuatan surat yang melewati beberapa prosedur mengurangi gairah masyarakat karena masyarakat sendiri juga terbagi fokusnya untuk urusan pribadinya. Jika warga tidak benar-benar serius maka terbengkalai lah sudah rencana partisipasi tersebut. Masyarakat dituntut sungguh-sungguh dalam proses ini karena proses ini memakan waktu yang banyak dan juga butuh kesabaran, karena berhadapan dengan birokrasi di Indonesia terbilang tidaklah mudah.

C. Pembahasan

1. Bentuk Partisipasi Masyarakat Dalam Pembangunan Infrastruktur Jalan di Kota Malang

a. Bentuk Partisipasi Masyarakat Secara Aktif

Dalam program pembangunan daerah dibutuhkan partisipasi dari masyarakat untuk memperlancar program pembangunan tersebut dan pada akhirnya tujuan dari pembangunan itu tercapai. Adapun tujuan pembangunan menurut Kunarjo (2002) dalam Surjono dan Nugroho (2008:64) adalah untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi, meningkatkan pendapatan masyarakat, meningkatkan kesempatan kerja, dan meningkatkan pemerataan pembangunan antar daerah.



Pembangunan infrastruktur jalan menjadi sangat penting dikarenakan jalan adalah akses masyarakat yang mana akan mempermudah masyarakat untuk melakukan kegiatannya dan melancarkan segala usaha untuk kesejahteraan masyarakat. Menurut dinas Pekerjaan Umum Indonesia dalam situs resminya menjelaskan Infrastruktur memegang peranan penting sebagai salah satu roda penggerak pertumbuhan ekonomi dan pembangunan. Keberadaan infrastruktur yang memadai sangat diperlukan seperti halnya infrastruktur jalan. Keterbatasan pembangunan infrastruktur jalan, menyebabkan melambatnya laju investasi. Pasal 1 angka 4 UU No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan, memberikan definisi mengenai Jalan yaitu prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel. Sehingga partisipasi masyarakat secara aktif dalam pembangunan infrastruktur jalan dapat membantu peningkatan kualitas hidup masyarakat karena dengan kondisi jalan yang baik akan meningkatkan pertumbuhan ekonomi masyarakat.

Partisipasi masyarakat secara aktif sangat dibutuhkan untuk memperlancar proses pembangunan dalam hal ini adalah pembangunan infrastruktur jalan di kota Malang. Di sebagian daerah



kota Malang yang jalannya sudah diperbaiki misalnya, tuggul wulung, sawojajar, dan kebalen tingkat masyarakat yang berpartisipasi secara aktif sangat banyak. Partisipasi secara aktif yang masyarakat lakukan menurut Sekretariat Bina Desa (1999:32-33) dalam Junait (2013) adalah masuk kedalam tipe partisipasi fungsional, partisipasi interaktif, dan partisipasi *self mobilization*.

Partisipasi fungsional adalah tipe partisipasi dimana masyarakat membentuk suatu kelompok terlebih dahulu untuk melaksanakan kegiatan pembangunan. Masyarakat kota malang secara umum membentuk suatu kelompok terlebih dahulu untuk berpartisipasi secara aktif. Intinya masyarakat menggalang kekuatan kelompoknya untuk berpartisipasi dalam pembangunan infrastruktur jalan tersebut. Hal tersebut bisa diketahui dari partisipasi masyarakat daerah tuggul wulung dan sawojajar, masyarakatnya mengajukan surat permohonan bantuan stimulan aspal dan menyiapkan dana swadaya masyarakat.

Partisipasi interaktif adalah proses dimana masyarakat melakukan koordinasi sebelum kegiatan pembangunan dilaksanakan, koordinasi yang dilakukan adalah merencanakan anggaran, menganalisis baik buruknya kegiatan, dan memutuskan rencana kegiatannya. Masyarakat yang berpartisipasi secara aktif secara otomatis sebelumnya berkoordinasi dengan ketua RT dan RW setempat. Hal ini dilakukan untuk mengurangi terjadinya kesalah



pahaman diantara masyarakat lainnya dan untuk menjaga keterbukaan antar warganya. Koordinasi seperti ini menghasilkan tanggal pelaksanaan, sumber keuangan, teknis pelaksanaan, dan kemanfaatan dari kegiatan tersebut.

Sedangkan partisipasi *self mobilization* adalah partisipasi masyarakat yang diambil dengan inisiatif masyarakatnya sendiri tanpa ada tekanan dari pihak lain, bebas dan tidak mengikat.

Partisipasi seperti ini terjadi disemua kegiatan pembangunan daerah karena masyarakat kita yang beradatkan budaya timur masih menjunjung tinggi rasa simpati, empati, dan toleransi atau dalam bahasa Jawa dikenal dengan istilah tepo sliro. Sehingga masyarakat tanpa disuruh akan berpartisipasi secara aktif misalnya membantu pengaturan jalan, memberikan konsumsi secara sukarela, dll.

Partisipasi *self mobilization* ini mencerminkan bahwa rasa gotong royong masyarakat kita khususnya masyarakat kota Malang masih sangat tinggi.

Kegiatan partisipasi masyarakat terhadap pembangunan infrastruktur jalan di kota Malang mempunyai andil terhadap kegiatan pembangunan yang lain khususnya pembangunan daerah atau desa.

Ketika partisipasi infrastruktur membawa dampak yang positif maka masyarakat akan otomatis tergerak untuk berpartisipasi dalam kegiatan pembangunan yang lain. Ini dikarenakan pentingnya infrastruktur jalan bagi masyarakat kota Malang, masyarakat



beranggapan infrastruktur jalan adalah akses vital untuk memenuhi kesejahteraan mereka. Ketika kondisi infrastruktur jalan sudah baik masyarakat akan mudah digerakkan untuk berpartisipasi dalam kegiatan pembangunan yang lain. Menurut Grigg (1998) infrastruktur jalan dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia dalam lingkup sosial dan ekonomi.

Misalnya program pemerintah mengenai kampung 'BERSINAR' maksudnya bersih indah nyaman dan rapi yang diselenggarakan di kota Malang saat ini. Program ini adalah untuk mengarahkan masyarakat untuk berpartisipasi dalam pembangunan daerah agar kota Malang menjadi BERSINAR. Masyarakat dituntut untuk bergotong-royong memperindah kampungnya dengan berbagai cara misalnya kerja bakti, bersih desa, pembuatan gapura gang, dan penanaman pohon. Program ini membutuhkan partisipasi dari masyarakat yang sangat besar untuk merealisasikan program tersebut. Dengan perbaikan infrastruktur yang sudah dilakukan masyarakat dan pemerintah kota Malang, masyarakat seakan mendapat energi tambahan untuk berpartisipasi dalam program kampung 'BERSINAR'. Melalui penelitian yang saya lakukan masyarakat lebih aktif berpartisipasi dalam pembangunan daerah misalnya kerja bakti, bersih desa, dan kegiatan lainnya. Hal ini dikarenakan kondisi infrastruktur jalan sudah bagus sehingga masyarakat tergerak secara otomatis karena rasa kepemilikan terhadap daerahnya semakin



meningkat. Berbanding terbalik ketika kondisi jalan masih rusak, tingkat partisipasi sangat rendah karena rasa memiliki mereka belum tumbuh. Namun ketika kondisi infrastruktur jalan sudah bagus masyarakat dengan senang hati berbondong-bondong berpartisipasi dalam program pembangunan daerah. Hal ini terungkap secara implisit dari penuturan masyarakat yang menyadari bahwa tingkat partisipasi masyarakat terhadap pembangunan meningkat ketika kondisi infrastruktur jalan sudah bagus.

Jadi, infrastruktur jalan yang memadai menjadi kebutuhan vital bagi masyarakat untuk melancarkan kegiatan masyarakat. Selain itu kondisi infrastruktur jalan yang baik ternyata dapat membangkitkan gairah partisipasi terhadap kegiatan pembangunan daerah yang lain. Hal ini tentu menguntungkan kedua belah pihak yaitu masyarakat dan pemerintah karena program pemerintah berjalan dengan baik dan masyarakat pun menjadi nyaman dan memiliki rasa cinta terhadap daerahnya.

b. Partisipasi Masyarakat Secara Pasif

Partisipasi dalam pembangunan tak semuanya dilakukan secara aktif ada pula partisipasi secara pasif. Menurut Keith Davis partisipasi adalah suatu keterlibatan mental dan emosi seseorang kepada suatu pencapaian tujuan. Jadi Keith Davis mendefinisikan bahwa keterlibatan emosi seseorang merupakan bentuk partisipasi, yang dimaksud adalah bentuk partisipasi secara implisit dari fenomena



yang dirasakan oleh masyarakat. Misalnya masyarakat mengapresiasi segala kegiatan pembangunan, memberikan kritik dan sarannya, dan mendoakan yang terbaik bagi kelancaran pembangunan. Hal ini merupakan feedback dari masyarakat yang tentunya sangat berguna bagi proses evaluasi dari kegiatan pembangunan. Ketika masyarakat mendukung secara pasif secara otomatis tidak ada pertentangan atau gejala di dalam pembangunan itu, sehingga yang terjadi adalah proses pembangunan menjadi nyaman dan kondusif.

Dalam pembangunan infrastruktur jalan di kota Malang partisipasi secara pasif banyak dikarenakan oleh kesibukan dan kepentingan-kepentingan masyarakatnya. Partisipasi masyarakat secara pasif ini memiliki dampak yang sangat besar karena dapat menciptakan suasana pembangunan yang selaras dan seimbang. Menurut Sekretariat Bina Desa (1999:32-33) dalam Junait (2013) partisipasi secara pasif yang dilakukan masyarakat masuk kedalam tipe partisipasi pasif/manipulatif, partisipasi dengan memberikan informasi, dan partisipasi konsultasi.

Partisipasi pasif/manipulatif adalah proses partisipasi dimana masyarakat berpartisipasi dengan cara diberitahu apa yang sedang atau telah terjadi dan masyarakat mengapresiasinya. Di kota Malang misalnya, masyarakatnya yang sibuk diberi tahu akan adanya kegiatan perbaikan jalan namun dia hanya bisa mengapresiasi dengan cara mentaati lalu lintas yang sedikit terganggu karena adanya proses



perbaikan jalan ini termasuk partisipasi pasif/manipulatif. Dengan partisipasi pasif/manipulatif ini menciptakan sebuah toleransi yang pada akhirnya menciptakan suatu harmonisasi yang indah.

Partisipasi dengan cara memberikan informasi adalah proses partisipasi yang dilakukan masyarakat dengan cara menjawab hal-hal yang dibutuhkan dan memberikan kritik dan masukan terhadap program pembangunan namun masyarakat tidak memiliki kesempatan untuk mempengaruhi proses penyelesaiannya. Pembangunan infrastruktur jalan di kota Malang memang muncul dari kritik dan saran dari masyarakat, masyarakat mengeluh akan kondisi jalan dan akhirnya memunculkan aksi dari pemerintah untuk memperbaiki infrastruktur jalan melalui program pemeliharaan insidental. Tipe partisipasi ini dapat membantu pemerintah untuk memonitoring perkembangan suatu daerah karena sangat tidak mungkin pemerintah memonitoring perkembangan daerah sendiri karena wilayah kota Malang sangat luas, jadi peran masyarakat sangat dibutuhkan.

Partisipasi masyarakat merupakan modal utama dalam upaya mencapai sasaran program pemerintah diseluruh wilayah Republik Indonesia. Keberhasilan dalam pencapaian sasaran pelaksanaan program pembangunan bukan semata-mata didasarkan pada kemampuan aparaturnya pemerintah, tetapi juga berkaitan dengan upaya mewujudkan kemampuan dan keamanan masyarakat untuk berpartisipasi dalam pelaksanaan program pembangunan. Adanya



partisipasi masyarakat akan mampu membantu target pemerintah dalam mencapai suatu tujuan pembangunan.

2. Faktor Pendukung dan Penghambat Partisipasi Masyarakat dalam Pembangunan Infrastruktur Jalan di Kota Malang

a. Faktor Pendukung

1. Kualitas Jalan yang Tidak Baik

Dalam sebuah partisipasi pastinya ada faktor pendorong masyarakat untuk melakukan partisipasi tersebut. Faktor tersebut bisa berupa fenomena sekitar, keterbatasan keadaan, materi, dan kemudahan dari pemerintah. Faktor pendukung masyarakat kota Malang mengenai perbaikan infrastruktur jalan salah satunya adalah karena keadaan atau kondisi infrastruktur jalan yang memang kurang memadai. Masyarakat pada akhirnya aktif berpartisipasi karena masyarakat sekitar ingin segera mendapatkan jalan yang layak. Masyarakat mau tidak mau akan berpartisipasi aktif karena kondisi jalan yang rusak sangat menyulitkan aktifitas masyarakat, hal inilah yang mendorong partisipasi masyarakat. Masyarakat berpartisipasi untuk mendapatkan sesuatu yang layak bagi kehidupan mereka.

Ketidaknyamanan masyarakat terhadap sesuatu yang mereka hadapi akan menimbulkan keinginan untuk berpartisipasi karena sebenarnya masyarakat memiliki rasa memiliki yang



sangat kuat terhadap daerahnya tinggal faktor apa yang bisa memunculkan rasa itu. Partisipasi masyarakat menurut Isbandi (2007: 27) adalah keikutsertaan masyarakat dalam proses pengidentifikasian masalah dan potensi yang ada di masyarakat, pemilihan dan pengambilan keputusan tentang alternatif solusi untuk menangani masalah, pelaksanaan upaya mengatasi masalah, dan keterlibatan masyarakat dalam proses mengevaluasi perubahan yang terjadi. Masyarakat turut mengidentifikasi masalah yang ada dan dari pengidentifikasian itu timbullah keinginan partisipasi masyarakat. Dari penelitian yang saya lakukan hampir semua responden mengatakan bahwa faktor utama dalam kegiatan partisipasi pembangunan infrastruktur jalan adalah keinginan masyarakat untuk mendapatkan kenyamanan dan keinginan untuk mendapatkan kondisi yang layak pada infrastruktur jalan. Masyarakat menyadari jika kegiatan pembangunan tanpa adanya partisipasi masyarakat maka pembangunan itu bisa dipastikan akan gagal. Hal itu senada dengan pendapat Conyers (1991:154-155) bahwa partisipasi masyarakat merupakan suatu alat guna memperoleh informasi mengenai kondisi, kebutuhan, dan sikap masyarakat setempat, yang tanpa kehadirannya program pembangunan serta proyek-proyek akan gagal, *kedua*, bahwa masyarakat akan lebih mempercayai proyek atau program pembangunan jika merasa



dilibatkan dalam proses persiapan dan perencanaannya, karena mereka akan lebih mengetahui seluk-beluk proyek tersebut dan akan mempunyai rasa memiliki terhadap proyek tersebut; *ketiga*, bahwa merupakan suatu hak demokrasi bila masyarakat dilibatkan dalam pembangunan masyarakat mereka sendiri.

Jadi, masyarakat berpartisipasi dalam pembangunan infrastruktur jalan dikarenakan ketidaknyaman mereka dengan kondisi jalan yang rusak sehingga masyarakat tergerak untuk berpartisipasi agar kondisi jalan menjadi lebih baik. Karena ketika kondisi infrastruktur yang buruk masyarakat menjadi terbengkalai, semua aktifitasnya menjadi terhambat dan juga mengancam jiwa dan keselamatan masyarakat. Masyarakat Indonesia masih memiliki rasa memiliki terhadap daerahnya yang sangat kuat sehingga hal ini memudahkan proses pembangunan pemerintah karena feedback dari masyarakat sangat kuat dan nantinya diharapkan terciptanya keselarasan dan keharmonisan antara pemerintah dan masyarakat

2. Ketersediaan Stimulan Aspal dan Paving

Partisipasi masyarakat dalam pembangunan dibutuhkan juga peran dari pemerintah untuk mendukung partisipasi tersebut. Peran pemerintah sangat vital karena berurusan dengan finansial, legalitas, dan sarana. Menurut Darjono S.H dalam Sastropetro (1985:20) menjelaskan bahwa ada dasar atau alasan untuk adanya



sebuah partisipasi masyarakat. Pemerintah sebagai lembaga yang terbesar dan mempengaruhi kehidupan dan tujuan hidup masyarakat, didirikan untuk melayani kepentingan kesejahteraan umum dari rakyatnya yang merupakan sumber terbesar bagi setiap negara, sehingga karenanya rakyat itu haruslah didorong dan dilibatkan untuk berpartisipasi dalam proses pembangunan. Untuk mencapai tujuan dasar tersebut, biasanya pemerintah melancarkan rencana-rencana pembangunan yang bertujuan untuk meningkatkan taraf kehidupan masyarakat. Pemerintah memiliki andil yang besar sebagai penyelenggara program pembangunan.

Dalam pembangunan infrastruktur jalan di kota Malang pemerintah dalam hal ini adalah Dinas Pekerjaan Umum dan pembangunan, Pengawasan Bangunan (DPUPPB) sebagai penyelenggaranya. DPUPPB melalui program pemeliharaan jalan insidental meringankan beban masyarakat dalam upaya perbaikan infrastruktur jalan dan mendukung proses partisipasi masyarakat.

DPUPPB menyediakan bantuan stimulan aspal dan paving kepada masyarakat yang sebelumnya harus melewati proses permohonan bantuan terlebih dahulu. Bantuan ini sebagai bagian dari program pemerintah untuk meningkatkan kesadaran masyarakat dalam berpartisipasi dalam pembangunan. Pada tahap pembangunan peranan pemerintah biasanya sangat besar, kegiatan pembangunan sebagian besar adalah usaha pemerintah. Bahkan di



negara yang menganut sosialisme yang murni, seluruh kegiatan pembangunan adalah tanggungjawab Pemerintah. Namun dalam keadaan negara berperan besarpun, partisipasi masyarakat diperlukan untuk menjamin berhasilnya pembangunan (Kartasasmita, 1997). Kekuatan dua unsur antara pemerintah dan masyarakat sangat diperlukan sebagai usaha menciptakan suatu pembangunan yang mencapai tujuan. Bantaun stimulan aspal dan paving merupakan wujud tanggung jawab pemerintah terhadap pembangunan.

Namun tetap partisipasi masyarakat masih menjadi hal yang sangat penting seperti yang diungkapkan Kartasasmita (1997) Pada kenyataannya, kontribusi masyarakat disamping swasta, lembaga swadaya masyarakat dan pemerintah sendiri, dipandang sebagai suatu sumbangan pokok dalam pembangunan.

Seringkali dalam pelaksanaannya, partisipasi masyarakat tersebut belum sepenuhnya memuaskan, namun hasil suatu proyek yang telah dihasilkan dari partisipasi masyarakat, jelas lebih menguntungkan dan mencerminkan kebutuhan masyarakat dibandingkan dengan proyek tanpa melibatkan masyarakat setempat. Hal ini berarti, bahwa masyarakat tidak hanya di lihat sebagai objek dalam setiap pembangunan, tetapi lebih lebih dari itu, sasarannya adalah membuat masyarakat sebagai subjek dalam hal ini mitra pembangunan dalam suatu proses yang berawal dari



perencanaan atau penyusunan program sampai pada pelaksanaan bahkan operasi pemeliharaan.

Bantuan stimulan aspal dan paving dari pemerintah menjadi wujud tanggung jawab pemerintah secara nyata yang harus dimanfaatkan dengan baik oleh masyarakat. Bantuan stimulan aspal dan paving ini meningkatkan keinginan partisipasi masyarakat. Karena masyarakat merasa diperhatikan oleh pemerintah setempat dan mendapatkan apresiasi dari pemerintah. Hal ini merupakan alat yang tepat untuk mengugah partisipasi masyarakat. Pemberian bantuan secara nyata dari pemerintah meningkatkan partisipasi masyarakat dalam pembangunan.

Jadi, masyarakat akan berpartisipasi dalam pembangunan jika pemerintah sebagai penyelenggara pembangunan memperhatikan kebutuhan dan keinginan masyarakat. Pemberian bantuan aspal dan paving secara jelas meningkatkan partisipasi masyarakat dalam pembangunan hal ini bisa dilihat dari bagian penyajian data, bisa diketahui masyarakat kota Malang dari berbagai daerah mengajukan bantuan aspal dan paving itu kepada DPUPPB. Hal ini menunjukkan tingkat partisipasi masyarakat yang sangat besar jika ada perhatian lebih dari pemerintah.

b. Faktor Penghambat

1. Keterbatasan Informasi



Dalam kegiatan partisipasi terdapat berbagai kendala yang mana kendala tersebut dapat menghambat proses partisipasi masyarakat. Menurut Balai Besar PMD Malang (2005:5) terdapat hambatan-hambatan pokok yang berupa hambatan internal atau hambatan sosio kultural. Hambatan internal merupakan keenganan sebagian besar masyarakat untuk terlibat ikut serta dalam suatu kegiatan. Keenganan ini disebabkan sosio-kultural mereka belum memungkinkan untuk bisa aktif menyuarakan, menyampaikan, dan mengutarakan keinginan-keinginan mereka. Sikap seperti ini lebih banyak mendominasi masyarakat pedesaan yang lebih dikenal sebagai budaya diam. Mereka telah puas dengan apa yang ada di sekitar lingkungannya, dan mereka tidak mempunyai keinginan untuk mengubah cara hidupnya.

Jika merujuk pernyataan dari Balai Besar PMD Malang, di kota Malang faktor penghambat internal dalam pembangunan infrastruktur jalan adalah kurangnya informasi mengenai pembangunan secara menyeluruh. Hal ini dikarenakan keenganan masyarakat untuk menyampaikan suatu informasi atau kurangnya koordinasi antar masyarakat. Dari sebagian responden yang saya teliti mengatakan kurangnya koordinasi antar kepala desa dengan masyarakatnya menjadi masalah utama dalam kegiatan partisipasi tersebut. Informasi itu seringkali didapat oleh orang-orang yang memang sudah aktif di kampung dan bagi mereka yang kurang



aktif informasi itu sulit didapatkan. Hal itu bukan karena sesuatu yang mendiskriminasi namun merupakan proses seleksi alam yang terjadi secara alami, masyarakat tanpa sadar membentuk kelompok yang aktif dan hanya kelompok itu yang mendapatkan semua informasi mengenai pembangunan infrastruktur jalan dan yang pasif tidak mendapatkan informasi. Namun hal ini tidak membuat gejolak karena masyarakatnya sudah terbentuk alami seperti itu.

Kurangnya informasi sebagai penghambat pembangunan infrastruktur jalan sebenarnya bisa diatasi dengan ketegasan seorang kepala desa yaitu kepala RT atau RW. Kepala RT atau RW diharuskan tegas mengadakan koordinasi dan koordinasi tidak selalu dengan hal yang formal namun bisa dilakukan dengan cara yang lebih santai dan menyenangkan. Koordinasi ini juga tidak harus langsung dari kepala desa namun harus ada pembagian wewenang sehingga informasi yang disalurkan bisa merata dan menjangkau semua masyarakatnya.

2. Keterbatasan Anggaran

Proses partisipasi masyarakat dalam pembangunan lazimnya harus didukung oleh sarana dan prasarana yang memadai. Sarana prasarana atau alat pendukung sangat dibutuhkan masyarakat untuk memudahkan proses pembangunan tersebut. Namun pemerintah masih mempunyai



celah dan belum sepenuhnya bisa menyediakan semua alat pendukung yang dibutuhkan masyarakat. Hal ini dikarenakan keterbatasan finansial atau manajemen yang belum tertata rapi di dalam pemerintahan tersebut.

Menurut Balai Besar PMD Malang (2005:5) terdapat hambatan-hambatan pokok yang berupa hambatan eksternal yang datang dari pemerintah. Hambatan eksternal adalah hambatan yang melekat pada aparat birokrasi. Hampir seluruh badan pengelola pembangunan pemerintah telah ada sebelum partisipasi menjadi bagian dari falsafah pembangunan sekarang. Para birokrat pada umumnya merancang segala aspek pembangunan yang menjadi salah satu tugas utama pemerintah secara terpusat. Partisipasi dan pikiran-pikiran inovatif merupakan slogan nyanyian belaka. Para birokrat percaya bahwa mereka sendiri mempunyai jawaban atas segala persoalan kemiskinan. Oleh karenanya mereka sendiri satu-satunya yang berwenang dan mengetahui seluk beluk kemiskinan. Dan menurut kerangka pengetahuan mereka hanya orang-orang mampu saja yang seharusnya bisa berpartisipasi, sedangkan sisanya harus mau menerima sistem pelayanan yang diterapkan. Hal ini diakibatkan karena aktor pembiayaan atau pendanaan yang kurang memadai masih menjadi salah satu hambatan juga dalam suatu pelaksanaan partisipasi tersebut.



Fenomena yang terjadi di kota Malang dalam pembangunan infrastruktur jalan adalah adanya keterbatasan alat pendukung yaitu berupa stoom walls. Stoom walls adalah perangkat berat yang digunakan untuk menggilas aspal. Pemerintah memang menyediakan alat ini namun pemerintah menyewakannya. Dengan disewakannya stoom walls tersebut memberatkan masyarakat karena harga sewa yang tergolong mahal. Sehingga ini menjadi faktor penghambat partisipasi masyarakat karena masyarakat masih harus mengeluarkan biaya untuk menyewa stoom walls ini. Pemerintah belum bisa menyediakan alat stoom walls secara gratis dikarenakan biaya pengadaan dan perawatannya sangat mahal. Seperti yang dikatakan ketua seksi jalan DPUPPB, memang biaya perawatan dan pengadaan stoom walls sangat mahal. Melalui pengamatan yang saya lakukan selama penelitian kondisi stoom walls juga jauh dari kata layak, karena keadaannya sudah berkarat dan sebagian bodynya ada yang rusak.

Namun keterbatasan pemerintah ini bisa diatasi dengan adanya koordinasi yang kuat dari setiap elemen masyarakat yang berusaha mengumpulkan dana swadaya untuk menyewa stoom walls tersebut. Koordinasi yang rapi dan solid akan menciptakan suasana masyarakat yang harmonis sehingga masyarakat pun tidak enggan untuk menyumbangkan materi



untuk penyewaan stoom walls tersebut. Jadi, kuncinya kesolidan masyarakat akan menerjang segala hambatan yang ada dan kegiatan pembangunan daerah akan lancar. Dengan adanya partisipasi masyarakat dalam pembangunan maka diharapkan pembangunan yang ditargetkan oleh pemerintah berjalan dengan baik. Pada Hakekatnya tujuan pembangunan suatu negara dilaksanakan adalah untuk mensejahterakan masyarakat dan untuk kepentingan masyarakat. Maka dari itu dukungan atau partisipasi masyarakat sangat dibutuhkan dalam suatu pembangunan.

3. Proses Pengajuan Yang Rumit

Dalam partisipasi masyarakat dalam pembangunan infrastruktur jalan di kota Malang ini masyarakat mengajukan berbagai macam permohonan kepada pemerintah atau ke DPUPPB. Pengajuan itu berupa pengajuan permohonan bantuan aspal, permohonan penyewaan stoom walls, dan ijin-ijin yang lainnya. Dalam proses pengajuan itu masyarakat masih menganggap pemerintah berbelit-belit dan sangat rumit. Hal ini yang menjadi salah satu faktor penghambat partisipasi masyarakat.

Pemerintah memang membuat proses yang sangat kompleks dan rumit dikarenakan untuk membuat database yang baik dan rapi namun masyarakat kurang menyadari hal itu



sehingga yang terjadi seakan-akan pemerintah mempersulit proses mereka. Masyarakat banyak yang mundur untuk berpartisipasi karena proses yang rumit ini dan tak jarang faktor ini membuat masyarakat berpandangan negatif terhadap pemerintah. Hal ini bisa terjadi karena pemerintah kurang mensosialisasikan proses pengajuannya secara rinci dan mendetail kepada masyarakat, sehingga terjadi banyak kesalahan pemahaman dalam menafsirkan pedoman pengajuan bantuan antara pemerintah dan masyarakat.

Jadi, pemerintah harus mensosialisasikan programnya secara menyeluruh, detail, dan rinci terhadap masyarakat. Masyarakat mempunyai keinginan yang kuat dalam partisipasi dalam pembangunan jika kurang koordinasi antara pemerintah dan masyarakat ini masih terus menjadi penghambat ini akan menjadi sesuatu yang merugikan. Sinergisitas antara pemerintah dan masyarakat sangat dibutuhkan untuk mencapai tujuan pembangunan daerah.



BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan analisis yang telah dilakukan pada masyarakat kota Malang dan DPUPPB tentang Partisipasi masyarakat dalam pembangunan terkait infrastruktur jalan, maka dapat dikemukakan kesimpulan dan rekomendasi sebagai berikut:

1. Pelaksanaan partisipasi yang terjadi di masyarakat terbagi menjadi dua. Yaitu, partisipasi masyarakat secara aktif dan partisipasi secara pasif. Kedua bentuk partisipasi tersebut saling mendukung, sama-sama saling menguntungkan proses pembangunan daerah.
2. Partisipasi secara aktif masyarakat ditunjukkan dengan berbagai cara, antara lain dengan membantu proses perbaikan jalan secara langsung, menyumbangkan jasa, memberi bantuan materi, mengajukan permohonan bantuan stimulan aspal dan paving, serta penyewaan *stoom walls* pada DPUPPB.
3. Partisipasi secara pasif ini pun juga memegang peran vital. Karena dengan adanya partisipasi secara pasif ini setidaknya warga mendukung program yang sedang dijalankan. Bentuk partisipasi masyarakat secara pasif ini antara lain diwujudkan dengan mengapresiasi proses perbaikan jalan yang sedang berlangsung,



memberikan kritik dan saran yang membangun, tidak apatis, dan memberikan doa untuk kelancaran proses perbaikan.

4. Partisipasi masyarakat dalam pembangunan infrastruktur jalan memiliki dua faktor, yaitu faktor pendukung dan penghambat.

Faktor pendukung yang pertama adalah kualitas jalan. Kualitas adalah salah satu faktor pendukung masyarakat dalam berpartisipasi dalam pembangunan. Kualitas jalan yang buruk akan menstimulasi warga untuk melakukan protes, mengkritik, dan turutan tangan untuk memperbaiki kondisi jalan yang rusak tersebut.

Semua itu adalah wujud partisipasi masyarakat, masyarakat terstimulasi karena ketidaknyamanannya terhadap kondisi jalan tersebut sehingga mereka tergerak untuk berpartisipasi dalam pembangunan.

5. Faktor pendukung kedua adalah tersediannya stimulan aspal dan paving yang disediakan oleh pemerintah. Melalui program pemeliharaan jalan insidental DPUPPB menyediakan bantuan aspal dan paving dan masyarakat bisa mendapatkannya dengan mengajukan permohonan bantuan stimulan aspal kepada DPUPPB.

6. Keterbatasan informasi menjadi salah satu faktor penghambat masyarakat dalam berpartisipasi dalam pembangunan. Kurangnya informasi menyebabkan ketidaktahuan warga terhadap kegiatan pembangunan dan ini berdampak pada turunnya tingkat partisipasi masyarakat.



7. Keterbatasan anggaran menjadi salah satu faktor penghambat partisipasi masyarakat. Karena masyarakat diharuskan menyewa stoom walls kepada DPUPPB dan penyewaan stoom walls sangat mahal. Sehingga banyak warga yang berpikir ulang untuk berpartisipasi karena minimnya dana yang mereka punya.

8. Program pemeliharaan insidental dari DPUPPB mengharuskan masyarakat mengajukan surat permohonan pengajuan bantuan stimulan aspal, pembuatan surat itu harus melewati proses yang sangat rumit dan panjang. Proses ini yang sedikit banyak menghambat partisipasi masyarakat dalam pembangunan terkait infrastruktur jalan. Masyarakat awam cenderung menghindari proses birokrasi yang berbelit-belit. Sehingga hal ini mengurangi semangat warga dalam berpartisipasi dalam kegiatan pembangunan.

9. Ketika kondisi infrastruktur jalan di kota Malang sudah baik maka kegiatan masyarakat akan berjalan dengan lancar. Sehingga kesejahteraan masyarakat akan terpenuhi dengan baik. Karena pada hakikatnya program pembangunan daerah adalah suatu usaha untuk mensejahterakan kehidupan masyarakat umum.

B. Rekomendasi

1. Dalam menyikapi masalah-masalah yang ada dalam proses pembangunan infrastruktur di kota Malang maka seharusnya proses



sosialisasi antara pemerintah dan masyarakat harus lebih terorganisir secara rapi. Hal ini bisa disiasati dengan memaksimalkan sumberdaya yang ada. Misalnya mensosialisasikan program melalui event yang diselenggarakan di daerah-daerah yang menjadi objek pembangunan. Event itu bisa berupa pesta rakyat, pagelaran wayang, pagelaran seni musik, dan pegelaran lainnya yang didalamnya juga dimuat tentang sosialisasi program pembangunan yang akan dijalankan.

2. Koordinasi ketua RT/RW dan masyarakatnya juga harus terorganisir dengan baik pula. Karena masih banyak terdapat ketidak menyeluruhan informasi yang diterima warga-warganya.

Dengan permasalahan ini kepala desa atau ketua RT/RW harus memiliki cara yang tepat untuk menyampaikan informasi secara menyeluruh. Cara yang bisa digunakan adalah membentuk tim yang solid yang mana tiap tim memiliki anggota jaeingan komunikasi. Misalnya tim A yang diketuai saudara K memiliki 5 anggota kepala keluarga, jadi tim A hanya menyalurkan informasi kepada anggotanya saja.

3. Agar partisipasi masyarakat bisa lebih maksimal seyogyanya pemerintah memperbaiki semua aspek yang dimiliki. Mulai dari aspek manajemen financial, sarana dan prasarana yang memadai, sumber daya aparatur yang berkomitmen, dan aspek informasi dan teknologi yang harus diperbaiki. Misalnya, DPUPPB harus sering



memperbaharui informasi yang ada di web resminya. Karena di web resmi DPUPPB informasi yang disajikan tidak lengkap dan berita yang disajikan bukan berita-berita baru.

4. Pengawasan dan evaluasi pembangunan infrastruktur jalan di kota Malang harus lebih ditingkatkan. Jadi, setelah pengiriman bantuan aspal diterima DPUPPB harus memantau secara berkala agar tidak terjadi penyalahgunaan bahan dan setelah itu mengevaluasi sebagai bahan penilaian atas program yang sudah dijalankan.

5. Pengawasan dan evaluasi pada pembangunan infrastruktur jalan di kota Malang masih terdapat banyak celah. Kurangnya pengawasan dari pemerintah dapat menimbulkan kerugian bagi negara.

BAB V

PENUTUP

C. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan analisis yang telah dilakukan pada masyarakat kota Malang dan DPUPPB tentang Partisipasi masyarakat dalam pembangunan terkait infrastruktur jalan, maka dapat dikemukakan kesimpulan dan rekomendasi sebagai berikut:

10. Pelaksanaan partisipasi yang terjadi di masyarakat terbagi menjadi dua. Yaitu, partisipasi masyarakat secara aktif dan partisipasi



secara pasif. Kedua bentuk partisipasi tersebut saling mendukung, sama-sama saling menguntungkan proses pembangunan daerah.

11. Partisipasi secara aktif masyarakat ditunjukkan dengan berbagai cara, antara lain dengan membantu proses perbaikan jalan secara langsung, menyumbangkan jasa, memberi bantuan materi, mengajukan permohonan bantuan stimulan aspal dan paving, serta penyewaan *stoom walls* pada DPUPPB.

12. Partisipasi secara pasif ini pun juga memegang peran vital. Karena dengan adanya partisipasi secara pasif ini setidaknya warga mendukung program yang sedang dijalankan. Bentuk partisipasi masyarakat secara pasif ini antara lain diwujudkan dengan mengapresiasi proses perbaikan jalan yang sedang berlangsung, memberikan kritik dan saran yang membangun, tidak apatis, dan memberikan doa untuk kelancaran proses perbaikan.

13. Partisipasi masyarakat dalam pembangunan infrastruktur jalan memiliki dua faktor, yaitu faktor pendukung dan penghambat. Faktor pendukung yang pertama adalah kualitas jalan. Kualitas adalah salah satu faktor pendukung masyarakat dalam berpartisipasi dalam pembangunan. Kualitas jalan yang buruk akan menstimulasi warga untuk melakukan protes, mengkritik, dan turunan tangan untuk memperbaiki kondisi jalan yang rusak tersebut.

Semua itu adalah wujud partisipasi masyarakat, masyarakat terstimulasi karena ketidaknyamanannya terhadap kondisi jalan



tersebut sehingga mereka tergerak untuk berpartisipasi dalam pembangunan.

14. Faktor pendukung kedua adalah tersedianya stimulan aspal dan paving yang disediakan oleh pemerintah. Melalui program pemeliharaan jalan insidental DPUPPB menyediakan bantuan aspal dan paving dan masyarakat bisa mendapatkannya dengan mengajukan permohonan bantuan stimulan aspal kepada DPUPPB.

15. Keterbatasan informasi menjadi salah satu faktor penghambat masyarakat dalam berpartisipasi dalam pembangunan. Kurangnya informasi menyebabkan ketidaktahuan warga terhadap kegiatan pembangunan dan ini berdampak pada turunnya tingkat partisipasi masyarakat.

16. Keterbatasan anggaran menjadi salah satu faktor penghambat partisipasi masyarakat. Karena masyarakat diharuskan menyewa stoom walls kepada DPUPPB dan penyewaan stoom walls sangat mahal. Sehingga banyak warga yang berpikir ulang untuk berpartisipasi karena minimnya dana yang mereka punya.

17. Program pemeliharaan insidental dari DPUPPB mengharuskan masyarakat mengajukan surat permohonan pengajuan bantuan stimulan aspal, pembuatan surat itu harus melewati proses yang sangat rumit dan panjang. Proses ini yang sedikit banyak menghambat partisipasi masyarakat dalam pembangunan terkait infrastruktur jalan. Masyarakat awam cenderung menghindari



proses birokrasi yang berbelit-belit. Sehingga hal ini mengurangi semangat warga dalam berpartisipasi dalam kegiatan pembangunan.

18. Ketika kondisi infrastruktur jalan di kota Malang sudah baik maka kegiatan masyarakat akan berjalan dengan lancar. Sehingga kesejahteraan masyarakat akan terpenuhi dengan baik. Karena pada hakikatnya program pembangunan daerah adalah suatu usaha untuk mensejahterakan kehidupan masyarakat umum.

D. Rekomendasi

6. Dalam menyikapi masalah-masalah yang ada dalam proses pembangunan infrastruktur di kota Malang maka seharusnya proses sosialisasi antara pemerintah dan masyarakat harus lebih terorganisir secara rapi. Hal ini bisa disiasati dengan memaksimalkan sumberdaya yang ada. Misalnya mensosialisasikan program melalui event yang diselenggarakan di daerah-daerah yang menjadi objek pembangunan. Event itu bisa berupa pesta rakyat, pagelaran wayang, pagelaran seni musik, dan pagelaran lainnya yang didalamnya juga dimuat tentang sosialisasi program pembangunan yang akan dijalankan.

7. Koordinasi ketua RT/RW dan masyarakatnya juga harus terorganisir dengan baik pula. Karena masih banyak terdapat ketidakmenyeluruhan informasi yang diterima warga-warganya.



Dengan permasalahan ini kepala desa atau ketua RT/RW harus memiliki cara yang tepat untuk menyampaikan informasi secara menyeluruh. Cara yang bisa digunakan adalah membentuk tim yang solid yang mana tiap tim memiliki anggota jaeingan komunikasi. Misalnya tim A yang diketuai saudara K memiliki 5 anggota kepala keluarga, jadi tim A hanya menyalurkan informasi kepada anggotanya saja.

8. Agar partisipasi masyarakat bisa lebih maksimal seyogyanya pemerintah memperbaiki semua aspek yang dimiliki. Mulai dari aspek manajemen financial, sarana dan prasarana yang memadai, sumber daya aparatur yang berkomitmen, dan aspek informasi dan teknologi yang harus diperbaiki. Misalnya, DPUPPB harus sering memperbaharui informasi yang ada di web resminya. Karena di web resmi DPUPPB informasi yang disajikan tidak lengkap dan berita yang disajikan bukan berita-berita baru.

9. Pengawasan dan evaluasi pembangunan infrastruktur jalan di kota Malang harus lebih ditingkatkan. Jadi, setelah pengiriman bantuan aspal diterima DPUPPB harus memantau secara berkala agar tidak terjadi penyalahgunaan bahan dan setelah itu mengevaluasi sebagai bahan penilaian atas program yang sudah dijalankan.

10. Pengawasan dan evaluasi pada pembangunan infrastruktur jalan di kota Malang masih terdapat banyak celah. Kurangnya pengawasan dari pemerintah dapat menimbulkan kerugian bagi negara.



DAFTAR PUSTAKA

Buku

Ach. Wazir Ws., et al., ed. (1999). *Panduan Penguatan Menejemen Lembaga Swadaya Masyarakat*. Jakarta: Sekretariat Bina Desa dengan dukungan AusAID melalui Indonesia HIV/AIDS and STD Prevention and Care Project.

Budiman, Arif (terj.) Frank, Andre Gunder. (1984). *Sosiologi Pembangunan Dan Keterbelakangan Sosiologi*, Jakarta: Pustaka Pulsar.

Budiman, Arif. (1995) *Teori Pembangunan Dunia Ketiga*. Jakarta: PT Gramedia

Pustaka Utama.

Conyers, Diana. (1991). *Perencanaan Sosial di Dunia ketiga*. Yogyakarta: UGM Press

Direktorat Jenderal Departemen Dalam Negeri, BBPMD. 2005. *Pedoman Umum Pengelolaan Pembangunan Partisipatif*. Balai Besar Pemberdayaan Masyarakat dan Desa (BBPMD), Malang.

Djojonegoro, W. (1996). *Lima Puluh Tahun Perkembangan Pendidikan Indonesia*, Depdikbud.

Grigg, Neil, 1988. *Infrastructure Engineering and Management*. John Wiley and Sons.

Grigg, Neil, & Fontane G. Darrel, 2000. *Infrastructure System Management & Optimization: Internasional Seminar "Paradigm & Strategy of Infrastructure Management"* Civil Engeneering Departement Diponegoro University.

Holil Soelaiman. (1980). *Partisipasi Sosial dalam Usaha Kesejahteraan Sosial*. Bandung.

Isbandi Rukminto Adi. (2007). *Perencanaan Partisipatoris Berbasis Aset Komunitas: dari Pemikiran Menuju Penerapan*. Depok: FISIP UI Press.

Kartasasmita, Ginanjar. 1997. *Administrasi Pembangunan*, LP3ES: Jakarta

Keban, Yeremias. T. 2004. *Enam Dimensi Strategis Administrasi Publik, Konsep, Teori, dan Isu*. Yogyakarta. Gava Media.

Miles, Matthew B. dan A. Michael Huberman. 1992. *Analisis Data Kualitatif*. Jakarta: UI Press.



Moleong, Lexy J. 2000. *Metode Penelitian Kualitatif*. Jakarta: Remaja Rosda Karya.

Mukhtar, Erna Widodo. 2000. *Konstruksi Ke arah Penelitian Deskriptif*. Yogyakarta:

Avyrouz.

Robert J. Kodoatie, 2003. *Pengantar Manajemen Infrastruktur*.

Rukminto, Isbandi Adi. (2007). *Perencanaan Partisipatoris Berbasis Aset Komunitas: dari Pemikiran Menuju Penerapan*. Depok: FISIP UI Press.

Ryadi, A.L. Slamet. 1981. *Pembangunan Dasar-Dasar dan Pengertiannya*. Surabaya:

Usaha Nasional.

Sastropoetro, Santoso. 1986. *Partisipasi, komunikasi, Persuasi, dan Disiplin dalam pembangunan nasional*. Bandung: Alumi.

Siagian, Sondang P., 2003. *Administrasi Pembangunan: Konsep, Dimensi dan Strateginya*. Jakarta: Bumi Aksara.

Slamet, M. 1980. *Meningkatkan Partisipasi Masyarakat Dalam Pembangunan Desa*. Universitas Brawijaya, Malang.

Sumampouw, Monique. (2004). "Perencanaan Darat-Laut yang Terintegrasi dengan Menggunakan Informasi Spasial yang Partisipatif." Jacub Rais, et al. *Menata*

Surjono, Agus dan Nugroho, Trilaksono. 2008. *Paradigma, Model, Pendekatan Pembangunan dan Pemberdayaan Masyarakat di Era Otonomi Daerah*. Malang. Bayumedia Publishing.



Suryono, Agus. 2001. *Teori dan Isu Pembangunan*. Malang: UM Press.

Suryono, Agus. 2004. *Pengantar Teori Pembangunan*. Universitas Negeri Malang.
Malang.

Thoha, Miftah. 2008. *Ilmu Administrasi Publik Kontemporer*. Jakarta: Kencana.

Internet

Arrosyadi. "Pengertian Administrasi Pembangunan", diakses tanggal 16 April 2013 dari (<http://arrosyadi.wordpress.com>)

<http://junait.blogspot.com/2013/03/konsep-dan-pengertian-partisipasi.html>

Kerusakan Jalan di Kota Malang <http://www.malang-post.com/kota-malang/83997-pemkot-seriusi-perbaiki-jalan-rusak-di-kota-malang>

Pengertian Pembangunan pada latar belakang www.profsyamsiah.wordpress.com

Pembangunan daerah (<http://choirunnisa90.blogspot.com/2011/05/pembangunan-daerah.html>)

Pembangunan Infrastruktur Jalan (www.pu.go.id)

PSKPM. 2011. *Pembangunan Daerah dan Perencanaan Pembangunan Daerah*. Diakses dari <http://pskpm.blogspot.com/2011/04/apa-itu-pembangunan-daerah-dan.html>. Tanggal 13 Mei 2014

