

**IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PEMBANGUNAN  
INFRASTRUKTUR JALAN LINGKAR BARAT  
DALAM RANGKA PERCEPATAN PEMBANGUNAN  
WILAYAH KEPANJEN**

(Studi di Kabupaten Malang)

**SKRIPSI**

**Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menempuh Gelar Sarjana  
Pada Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya**

**Disusun oleh:**

**Moch Fitra Repas Alamindah**

**NIM. 115030100111077**



**UNIVERSITAS BRAWIJAYA  
FAKULTAS ILMU ADMINISTRASI  
JURUSAN ADMINISTRASI PUBLIK  
PROGRAM STUDI ADMINISTRASI PUBLIK  
MALANG  
2018**

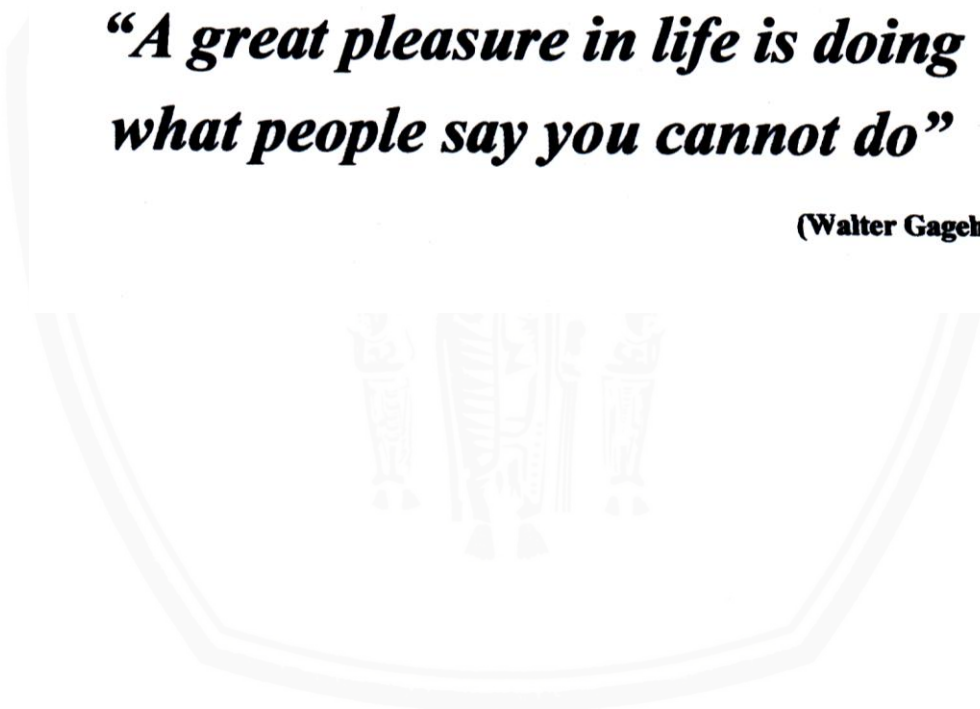
**MOTTO**

***“Usaha dan kemauan membuat kita  
untuk menjadi lebih baik”***

**(Moch Fitra Repas)**

***“A great pleasure in life is doing  
what people say you cannot do”***

**(Walter Gagehot)**



iii  
**TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI**

**Judul** : Implementasi Kebijakan Pembangunan Infrastruktur Jalan  
lingkar Barat Dalam Rangka Percepatan Pembangunan  
Daerah Kepanjen (Studi di Kabupaten Malang)

**Disusun oleh** : Moch Fitra Repas Alamindah

**NIM** : 115030100111077

**Fakultas** : Ilmu Administrasi

**Program Studi** : Ilmu Administrasi Publik

**Konsentrasi/Minat** : -

Malang, 5 April 2016

**Komisi Pembimbing  
Ketua**

**Heru Ribawanto, Drs., MS**  
**NIP. 19520911 197903 1 002**

**Anggota**

**Wima Yudo Prasetyo, S.Sos. M.AP**  
**NIP. 19790523 200604 1 002**

**TANDA PENGESAHAN**

Telah dipertahankan di depan Majelis Penguji Skripsi Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya, pada:

Hari : Selasa  
 Tanggal : 07 Juli 2015  
 Jam : 11.00 WIB  
 Skripsi Atas Nama : Moch Fitra Repas Alamindah  
 Judul : Implementasi Kebijakan Pembangunan Infrastruktur Jalan Lingkar Barat Dalam Rangka Percepatan Pembangunan Kawasan Kepanjen (Studi di Kabupaten Malang)

**Dan dinyatakan LULUS**

**MAJELIS PENGUJI**

Ketua



**Heru Ribawanto, Drs., MS**  
NIP. 19520911 197903 1 002

Anggota



**Wima Yudo Prasetyo, S.Sos, M.AP**  
NIP. 19790523 200604 1 002

Penguji I



**Riyanto, Drs., M.Hum**  
NIP. 19611024 198601 1 001

Penguji II



**Nurjati Widodo, S.AP, M.AP**  
NIP. 830129 031 1 0275



**KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI**  
**UNIVERSITAS BRAWIJAYA**  
**FAKULTAS ILMU ADMINISTRASI**  
 Jl. MT. Haryono 163, Malang 65145, Indonesia  
 Telp. : +62-341-553737, 568914, 558226 Fax : +62-341-558227  
 http://fia.ub.ac.id E-mail: fia@ub.ac.id

**PERNYATAAN ORIGINALITAS SKRIPSI**

Saya menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa sepanjang pengetahuan saya di dalam naskah skripsi ini tidak terdapat karya ilmiah yang diajukan oleh pihak lain untuk mendapatkan suatu gelar atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, melainkan kecuali secara tertulis dikutip dalam naskah ini dan disebut dalam sumber kutipan dan daftar pustaka.

Apabila saya didalam naskah skripsi ini dapat dibuktikan terdapat unsur-unsur yang jiplakan atau mengcopy, saya bersedia skripsi ini digugurkan dangelar akademik yang telah saya peroleh (S-1) dibatalkan serta diproses sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku (UU No.23 Tahun 2003, Pasal 25 ayat 2 dan Pasal 70).

Malang, 5 April 2016



**Moch Fitra Repas A**  
**115030100111077**

## RINGKASAN

Moch Fitra Repas Alamindah, 2015. **Implementasi Kebijakan Pembangunan Jalan Lingkar Barat Dalam Rangka Percepatan Pembangunan Kawasan Kepanjen (Studi di Kabupaten Malang)**, Heru Ribawanto, Drs., MS, Wima Yudo Prasetyo, S.Sos, M.AP.

---

Berdasarkan PP no.18 Tahun 2008 Dengan di tunjuknya Kepanjen sebagai pusat Pemerintahan Kabupaten Malang maka di butuhkan kebijakan yang mampu menopang Kepanjen untuk siap menjadi Pusat Pemerintahan Kabupaten Malang. Kebijakan yang Di buat adalah Pembangunan jalan lingkar barat Kepanjen yang dibuat oleh Badan Perencana Daerah Kabupaten Malang.

Berkenaan dengan hal di atas, Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui, Implementasi Kebijakan pembangunan infrastruktur jalan lingkar barat Kepanjen, dampak terhadap percepatan pembangunan daerah Kepanjen, serta factor-faktor yang menjadi pendukung dan penghambat implementasi kebijakan tersebut. Peneliti ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan jenis penelitian deskriptif. Adapun analisisnya menggunakan Miles dan Huberman.

Hasil penelitian menunjukkan, implementasi kebijakan pembangunan jalan lingkar barat dalam rangka percepatan pembangunan daerah Kepanjen dapat dikatakan berhasil karena memenuhi beberapa aspek yang harus dipenuhi di dalam implementasi kebijakan. Dampak yang dirasakan adalah berkurangnya volume kendaraan di pusat kota yang berarti sasaran pertama dari implementasi kebijakan pembangunan infrastruktur jalibar berhasil, terdapat faktor pendukung, yaitu adanya komitmen tim pelaksana didalam implementasi kebijakan pembangunan jalibar. Adapun salah satu faktor yang menghambat program, yaitu kesadaran masyarakat untuk tidak mempersulit realisasi dari program jalibar. Peneliti ini menyarankan perlunya partisipasi masyarakat dalam sebuah implementasi sebuah kebijakan agar tujuan yang direncanakan pemerintah cepat tercapai.

## SUMMARY

Moch Fitra Repas Alamindah, 2015. **Implementation of the West Ring Road Development Policy in the Context of Regional Development Acceleration Kepanjen ( Studies in Malang )**, Heru Ribawanto, Drs., MS, Wima Yudo Prasetyo, S.Sos, M.AP.

---

Based on Government Regulation No.18 of 2008 with the appointment of a central Government Kepanjen Kabupaten Malang is needed policies that can sustain Kepanjen ready to be a Country Government Center Malang. Policies made is a Jalibar Kepanjen made by Agency for Regional Development Malang.

With regard to the above, this study aims to determine, Implementation Kebijakan pembangunan Kepanjen west ring road infrastructure, the impact on the acceleration of regional development Kepanjen, as well as the factors supporting and inhibiting the implementation of the policy. The researchers used a qualitative approach with descriptive research. The analysis used Miles and Huberman.

Results showed that the implementation of development policies of western ring road in the acceleration of regional development Kepanjen was successful because it meets several aspects that must be met in the implementation of the policy. The perceived impact is the reduced volume kendaranan in the city center, which means the first goal of the implementation of the infrastructure development policy jalibar succeed, there is a supporting factor, namely their commitment to the implementation team in the implementation of development policies jalibar. As one of the factors that hinder the program, namely public awareness to not complicate the realization of the program jalibar. The researchers suggest the need for community participation in an implementation of a policy that the government's planned destination quickly achieved.

## KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Puja dan Puji Syukur penulis panjatkan atas kehadiran Allah SWT, yang senantiasa melimpahkan rahmat, hidayah, dan berkah yang tak pernah berhenti, serta kekuatan fisik maupun pikir sehingga skripsi yang berjudul **“Implementasi Kebijakan Pembangunan Jalan Lingkar Barat Dalam Rangka Percepatan Pembangunan Wilayah Kepanjen (Studi di Kabupaten Malang)”** dapat terselesaikan. Skripsi ini merupakan syarat kelulusan untuk memperoleh gelas sarjana Ilmu Administrasi Publik pada Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya Malang.

Penulis menyadari bahwa dari awal penyusunan sampai penyelesaian skripsi ini tidak akan terwujud tanpa adanya bantuan dan dorongan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada yang terhormat :

1. Bapak Prof. Dr.Bambang Supriyono, MS selaku Dekan Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya Malang.
2. Bapak Dr. Choirul Saleh, M.Si selaku Ketua Jurusan Administrasi Publik Fakultas Ilmu Administrasi Publik Universitas Brawijaya Malang.
3. Ibu Dr. Lely Indah Mindarti, M.Si selaku Ketua Program Studi Ilmu Administrasi Publik Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya Malang.



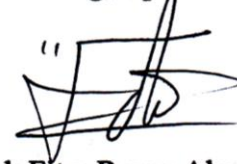
4. Bapak Heru Ribawanto, Drs., MS selaku ketua komisi pembimbing yang tiada hentinya memberikan masukan, ilmu pengetahuan, arahan, bimbingan serta nasihat kepada penulis selama penyusunan hingga tahap akhir penyelesaian skripsi.
5. Bapak Wima Yudo Prasetyo, S.Sos, M.AP selaku anggota komisi pembimbing yang tiada hentinya memberikan masukan, ilmu pengetahuan, arahan, bimbingan serta nasihat kepada penulis selama penyusunan hingga tahap akhir penyelesaian skripsi.
6. Seluruh dosen, penguji dan karyawan Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya Malang yang telah memberikan bimbingan dan membantu kelancaran kegiatan akademik kepada penulis selama masa perkuliahan.
7. Bapak dan Ibu Badan Perencanaan Daerah Kabupaten Malang, Dinas Bina Marga Kabupaten Malang, dan Dinas cipta Karya dan Tata Ruang Kabupaten Malang yang telah memberikan izin penulis melakukan penelitian.
8. Kedua orang tua penulis Ayahanda Dahrul Qotni dan Ibu Nurwilis Erva tercinta dan tersayang atas segala kasih sayang, doa, semangat, dorongan, bimbingan, dan nasihat yang luar biasa dan memberikan penulis dukungan baik secara moril maupun materil.
9. Mbak Ika dan Mas Panca, serta seluruh keluarga besar penulis yang selalu senantiasa memberikan doa, dukungan dan inspirasi sehingga skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik.

10. Teman-teman tersayang Catrine , Bayu, Atina, Bimo, Testy, Mas Vian, Mbak Mery, Naomi, Habibi, terima kasih atas bantuan, dukungan, motivasi dan semangatnya dalam penyelesaian karya tulis skripsi ini.

11. Serta seluruh pihak-pihak dan teman-teman yang tidak bisa penulis sebutkan satu per satu yang selalu ada setiap kali penulis membutuhkan dukungan.

Penulis menyadari begitu banyak kekurangan pada skripsi ini. Demi kesempurnaan skripsi ini, saran dan kritik yang sifatnya membangun sangat penulis harapkan. Akhir kata penulis mengharapkan banyak manfaat dari skripsi ini baik untuk sekarang maupun pada masa yang akan datang.

Malang, April 2016



Moch Fitra Repas Alamindah

DAFTAR ISI

<b>MOTTO.....</b>	<b>i</b>
<b>TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI.....</b>	<b>ii</b>
<b>TANDA PENGESAHAN.....</b>	<b>iii</b>
<b>PERNATAAN ORIGINALITAS SKRIPSI.....</b>	<b>iv</b>
<b>RINGKASAN.....</b>	<b>v</b>
<b>SUMMARY.....</b>	<b>vi</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>vii</b>
<b>BAB I.....</b>	<b>1</b>
<b>PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah.....	8
C. Tujuan Penelitian.....	9
D. Kontribusi Penelitian.....	9
E. Sistematika Penulisan.....	10
<b>BAB II.....</b>	<b>12</b>
<b>KAJIAN PUSTAKA.....</b>	<b>12</b>
A. Kebijakan Publik.....	12
1. Konsep dan Pengertian Kebijakan Publik.....	12
2. Prinsip Kebijakan Publik.....	13
3. Tahap-Tahap Kebijakan Publik.....	15
B. Implementasi Kebijakan Publik.....	18
1. Pengertian Implementasi Kebijakan Publik.....	18
2. Model-Model Implementasi Kebijakan Publik.....	19
C. Pembangunan.....	23
1. Definisi Pembangunan.....	23
2. Tujuan Pembangunan.....	24

3. Unsur-unsur Pembangunan.....	25
4. Ciri-ciri Pembangunan .....	27
D. Pembangunan Daerah .....	27
E. Teori Pembangunan Infrastruktur JJalan.....	29
1. Infrastruktur .....	29
2. Infrastruktur Fisik .....	30
3. Definisi Jalan .....	32
4. Peran Jalan .....	32
5. Pengelompokan Jalan .....	33
6. Kewenangan Atas Penyelenggaraan Jalan.....	39
F. Implementasi Jalan Lingkar Barat Kabupaten Malang .....	41
BAB III.....	42
METODE PENELITIAN .....	42
A. Jenis Penelitian.....	42
B. Fokus Penelitian .....	43
C. Lokasi dan Situs Penelitian .....	45
D. Jenis Data dan Sumber Data .....	45
E. Teknik Pengumpulan data .....	47
F. Instrumen Penelitian .....	48
G. Metode Analisis Data.....	49
BAB IV	
HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	53
A. Gambaran Umum Lokasi dan Situs Penelitian .....	53
1. Gambaran Umum Kabupaten Malang.....	53
a. Kondisi Geografis Kabupaten Malang .....	53
b. Keadaan Penduduk .....	55
d. Visi dan Misi Kabupaten Malang .....	57
2. Gambaran Umum Dinas Binamarga.....	61
a. Visi dan Misi.....	62

b. Struktur Organisasi .....	63
c. Tugas Pokok dan Fungsi .....	65
d. Struktur Pelaksanaan Anggaran Dina Bina marga .....	91
B. Penyajian Data .....	92
1. Implementasi Kebijakan Pembangunan Infrastruktur Jalan Lingkar Barat Kabupaten Malang .....	92
a. Ukuran dan Tujuan Kebijakan .....	92
b. Sumber-Sumber Kebijakan .....	93
c. Ciri-Ciri Karakteristik Badan/Instansi Pelaksan .....	97
d. Komunikasi Antar Organisasi Terkait dengan Kegiatan-Kegiatan Pelaksanaan .....	102
e. Sikap Para Pelaksana .....	105
f. Kondisi Ekonomi, Sosial, dan Politik .....	106
2. Dampak Implementasi kebijakan pembangunan infrastruktur jalan lingkar barat Kabupaten Malang terhadap percepatan pembangunan daerah Kepanjen.....	108
3. Faktor Pendukung dan Penghambat Implementasi Pembangunan Jalibar dalam Rangka Percepatan Pembangunan Daerah Kepanjen .....	110
a. Faktor Pendukung .....	110
b. Faktor Penghambat .....	113
BAB V .....	118
PENUTUP .....	118
A. Kesimpulan .....	118
B. Saran .....	123

## DAFTAR GAMBAR

No	Judul Gambar	Hal
1.	Model Van Metter dan Van Horn.....	21
2.	Model Mazmanian dan Sebatier.....	22
3.	Model Analisis Data Interaktif.....	60
4.	Peta Kabupaten Malang.....	63
5.	Struktur Organisasi BAPPEDA Kabupaten Malang.....	71
6.	Kantor Dinas Bina Marga Kabupaten Malang.....	74
7.	Bagan Susun Organisasi Dinas Bina Marga.....	75
8.	Srtuktur Pelaksanaan Anggaran Dinas Bina Marga.....	80
9.	Struktur Organisasi DCKTR Pemerintah Kabupaten malang.....	83
10.	Bagan Realisasi Program.....	92
11.	Desain Pembangunan Jalibar (Lebar Jalan, Drainase, Batas Jalan)..	98
12.	Desain Kaki-kaki Jembatan Ngadilangkung dan Overpass (Jalibar)	99
13.	Desain Dinding Penahan Jembatan Ngadilangkung dan Overpass...	100
14.	Denah Pembangunan Jalibar Kabupaten Malang.....	101
15.	Gambar Proses Pengerjaan Jalibar Tahap 1.....	102
16.	Gambar Proses Pengerjaan Jalibar Tahap 2.....	103
17.	Gambar Proses Pengerjaan Jalibar Tahap 2.....	103
18.	Gambar Jalibar Tampak ke arah Malang.....	104
19.	Gambar Jalibar Tampak ke arah Talangagung.....	104
20.	Pengukuran Panjang Jalibar Menggunakan Kilometer Mobil.....	106
21.	Peneliti Mengukur Lebar jalan.....	107
22.	Taman Puspa yang Ada Pada Kawasan Jalibar.....	114
23.	Taman Jalan Pada Kawasan Jalibar.....	114
24.	Kemacetan Pada Daerah Kepanjen Yang Mulai Terpecahkan.....	129
25.	Salah Satu Usaha Mini Market yang Ada di Jalibar.....	130
26.	Salah Satu usaha Rumah Makan yang Ada di Jalibar.....	130
27.	Perumahan PNS Bumi Kanjuruhan.....	135
28.	Bangunan yang Melanggar Batas Jalan.....	141

**DAFTAR TABEL**

<b>No</b>	<b>Judul Tabel</b>	<b>Hal</b>
1.	Definisi dan Pengelompokan Jalan Umum.....	38
2.	Ciri-Ciri Jalan Lingkungan.....	41
3.	Kelas Jalan dan Spesifikasi Prasarana Jalan.....	42
4.	Dana Perencanaan Pembangunan Jalibar Kabupaten Malang	96
5.	Dana Perencanaan Pembangunan Jembatan dan Overpass Ngadilangkung Jalibar.....	97
6.	Matrik Ruang jalan dan Garis Sempadan.....	140

**DAFTAR LAMPIRAN**

<b>No</b>	<b>Judul Lampiran</b>	<b>Hal</b>
1	Surat Izin Penelitian Fakultas Ilmu Administrasi.....	166
2	Surat Pemberian Izin Penelitian di BAPPEDA, Dinas Bina Marga, dan Dinas cipta Karya dan Tata Ruang.....	167
3	Arahan Rumaja, Rumija, dan Ruwasja di Kabupaten Malang.....	168
4	Peta Rencana Struktur Ruang Wilayah Kabupaten Malang.....	169
5	Tahap Pelaksanaan Pembangunan (Indikasi Program).....	170
6	Foto Jalibar Pada Tahun 2016.....	171
7	Daftar Riwayat Hidup.....	172



## BAB I

### PENDAHULUAN

#### A. Latar Belakang

Indonesia merupakan sebuah negara kepulauan yang terbagi berdasarkan kondisi geografis wilayah. Pada dasarnya setiap wilayah kepulauan membutuhkan akses sebagai ruang gerak untuk melakukan mobilitas guna mendukung tercapainya keberhasilan dalam lingkup pembangunan dan pengembangan wilayah. Setiap wilayah memiliki berbagai hal-hal yang diperlukan untuk menunjukkan kuantitas atau kualitas keberhasilan pembangunan yang dilaksanakan oleh Pemerintah yang tidak terlepas dari aspek pemahaman para aparatur selaku aparatur pembuat dan lahirnya sebuah kebijakan juga sekaligus pelaksana utama kebijakan tersebut serta potensi yang ada pada tiap wilayah yang mengarah pada pembangunan sebuah daerah. Pemahaman yang dimiliki oleh pemerintah terkait pembangunan daerah ini memiliki pengaruh yang semakin baik terhadap pengetahuan masyarakat untuk merespon dan turut serta dalam mencapai sasaran yang telah ditargetkan oleh Pemerintah Daerahnya sendiri. Hal ini dianggap perlu guna meningkatkan kualitas terhadap aspek pembangunan dan juga pengembangan masing-masing daerah.

Kabupaten Malang terletak pada 112035`10090`` sampai 122``57`00`` Bujur Timur 7044`55011`` sampai 8026`35045`` Lintang Selatan, dan berbatasan disebelah utara dengan Kabupaten Pasuruan dan Kabupaten Mojokerto, disebelah timur

berbatasan dengan Kabupaten Probolinggo dan Kabupaten Lumajang, disebelah barat berbatasan dengan Kabupaten Blitar dan Kabupaten Kediri, dan disebelah selatan berbatasan dengan Samudra Indonesia. Kabupaten Malang merupakan Daerah Dataran Tinggi, dan wilayahnya dipagari oleh beberapa Gunung, yaitu Gunung Anjasmoro (2.277m) dan Gunung Arjuno (3.399 m) di sebelah utara, Gunung Bromo (2.392m) dan Gunung Semeru (3.676m) di sebelah timur, Gunung Kelud (1.731m) di sebelah barat, dan Pegunungan Kapur (650m) dan Gunung Kawi (2.625m) di sebelah selatan.

Secara umum kondisi infrastruktur jalan dan jembatan yang ada di wilayah Kabupaten Malang saat ini meliputi :

- Jalan Nasional 115,63 km
- Jalan Propinsi 149 km
- Jalan Kabupaten/Kota : 1.667,31 km b
- Jalan Desa ± 6.907,90 km
- Jembatan Kabupaten 3.315,75 M;(395 Buah)

Berdasarkan PP no.18 Tahun 2008 tentang keberadaan ibu kota Kabupaten Malang yang berada di wilayah Kota Malang dianggap sudah tidak sesuai dan perlu di pindahkan ke kecamatan Kepanjen yang berada di Wilayah Kabupaten Malang, Dipilihnya Kecamatan Kepanjen menjadi pusat pemerintahan Kabupaten Malang

dikarenakan Kepanjen selama ini merupakan salah satu wilayah administratif yang terletak di Kabupaten Malang yang paling berkembang dibanding wilayah lain di Kabupaten Malang. Wilayah Kepanjen sangat membutuhkan akses dalam percepatan pembangunan daerah dalam menuju kualitas kehidupan yang lebih baik. Salah satu yang dapat mendukung kemajuan sebuah aktivitas pemerintahan dalam aspek percepatan pembangunan wilayah adalah dengan adanya pembangunan secara fisik ataupun upaya rehabilitasi terhadap perbaikan kualitas infrastruktur, yaitu jalan raya. Kepanjen yang secara administratif dan geografis terletak di Kabupaten Malang merupakan salah satu wilayah yang termasuk didalam cakupan wilayah Kabupaten Malang. Berdasarkan pada Peraturan Daerah Kabupaten Malang Nomor 2 tahun 2011, tentang RPJDM (Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah), *KEBIJAKAN UMUM DAN PROGRAM PEMBANGUNAN DAERAH*. Suatu program pembangunan daerah merupakan sekumpulan program prioritas yang secara khusus berhubungan dengan capaian sasaran pembangunan daerah. Suatu program pembangunan daerah dapat berupa pernyataan yang disamakan atau sekurang-kurangnya mengandung program Kepala Daerah terpilih yang didalamnya berisi program prioritas yang bersifat strategis yang telah dirumuskan berdasarkan kebijakan umum pada masing-masing perspektif dan indikator kinerja yang dipersyaratkan.

Jika dilihat dari prioritas pembangunan infrastruktur selama ini dinilai cukup timpang atau tidak terdistribusi secara merata antar wilayah di Kabupaten, hal itu terjadi karena luasnya daerah yang menjadi wilayah Kabupaten Malang. Sementara

dalam ranah sebuah kebijakan yang dilahirkan bahwa sebuah kebijakan sebaiknya mampu menjawab seluruh kendala yang dialami publik atau seluruh lapisan masyarakat. Seperti halnya dalam pembangunan dan pemenuhan dalam bidang infrastruktur yaitu jalan yang sudah seharusnya menjadi pendukung utama dalam memenuhi kebutuhan.

Jalan raya merupakan sebagai sarana serta prasarana yang digunakan sebagai penghubung antar wilayah. Jalan raya dapat memberikan kemudahan bagi masyarakat sebagai jalur dalam mengakses segala bentuk kebutuhannya. Misalnya, memberikan dukungan dalam pembangunan serta peningkatan dalam bidang ekonomi, pariwisata, pendidikan bahkan kehidupan sosial masyarakat. Dilihat dari segi waktu yang digunakan bahwa dengan terpenuhinya kebutuhan dalam bidang infrastruktur dapat lebih menjadi lebih efektif dan efisien. Jalan merupakan salah satu sarana yang wajib disediakan oleh pemerintah untuk melayani masyarakatnya seperti yang dijelaskan oleh Oglesby dalam Widjonarko (2007) bahwa :

“Jalan merupakan salah satu elemen transportasi yang ditujukan untuk memudahkan orang atau barang dalam melakukan pergerakan dari tempat asal menuju tempat tujuan yang penyediaan dalam pengelolaannya sepenuhnya dilakukan oleh pemerinta, sebagai salah satu kewajiban dalam penyediaan pelayanan publik”.

Adanya sebuah jalan yang direkomendasikan dan saat ini sedang dibangun (implementasi dari sebuah kebijakan) merupakan harapan atas sebuah jawaban atas masalah atau kendala bahkan kesulitan yang diemban oleh masyarakat, khususnya

masyarakat lokal dan non lokal yang menggunakan jalur tersebut sebagai jalur lintas. Kepanjen sebagai pusat wilayah administratif Kabupaten Malang juga sangat memerlukan dukungan infrastruktur yang memadai. Salah satu infrastruktur yang sangat dibutuhkan untuk saat ini adalah sarana atau prasarana penghubung yaitu jalan. Seiring dengan ditetapkannya Kepanjen sebagai pusat wilayah administratif Kabupaten Malang sejak bulan Januari tahun 2010 yang lalu kemacetan lalu lintas semakin terlihat pada alokasi waktu waktu hari-hari besar bahkan hari-hari biasa (hari aktif bekerja). Kemacetan terjadi karena Kepanjen adalah Kawasan yang dilalui oleh para pengendara dari Malang menuju arah Blitar, Tulungagung dan ke arah Sebaliknya ditambah lalu lintas penduduk di kawasan Kepanjen, sehingga kendaraan sepeda motor, mobil pribadi, hingga truk pengangkut barang akan melalui Kepanjen bila ingin menuju kota-kota tersebut sehingga menimbulkan kemacetan. Titik kemacetan di Kepanjen terjadi di dua tempat, yaitu wilayah sekitar pasar Kepanjen Pertigaan Sukun Kepanjen hingga kali Metro. Sama halnya dengan hari besar seperti Lebaran Idul Fitri dan hari besar lainnya kemacetan bisa dipastikan terjadi ± sepanjang 4 Km.

Dengan fenomena atau kondisi yang demikian bentuk kebijakan sangat dibutuhkan guna meminimalisir serta mengatasi kemacetan yang terjadi. Bukan hanya hal tersebut yang menjadi sorotan. Kepadatan jumlah lalu lintas tidak berbanding lurus dengan kemajuan pada sektor ekonomi masyarakat lokal Kepanjen. Pada umumnya, sebuah bentuk kemacetan pada jalur-jalur tertentu cukup menggambarkan aktivitas perekonomian yang juga berkembang. Namun, dalam hal

ini tampak kondisi dan fenomena yang berbanding terbalik, bahwa kondisi sebelumnya memperlihatkan kondisi dan aktivitas perekonomian yang sangat minim dan tidak berkembang dan tidak mengalami kemajuan. Artinya, bahwa jalan yang telah ada di gunakan hanya sebatas media atau jalur lintas yang dilalui oleh pengguna kendaraan tanpa mengundang keinginan masyarakat lokal untuk mengembangkan potensi yang ada dan bisa untuk di kembangkan. Berdasarkan kondisi dan fenomena yang demikian, membutuhkan sebuah kebijakan yang mampu meminimalisir bahkan mengatasi persoalan klasik yaitu kemacetan, serta mampu berdampak secara positif terhadap percepatan pembangunan sebuah wilayah yaitu Kepanjen.

Kebijakan merupakan istilah yang di gunakan untuk menunjuk suatu perilaku aktor (misalnya seorang pejabat, suatu kelompok, maupun suatu lembaga pemerintah) atau sejumlah aktor dalam suatu bidang kegiatan tertentu. Pemahaman seperti ini dapat kita gunakan namun tidak memadai untuk yang bersifat ilmiah dan sistematis menyangkut analisis kebijakan publik. Oleh karena itu, kita memerlukan batasan-batasan konsep kebijakan publik yang lebih tepat. Artinya, bahwa dalam sebuah ranah kebijakan diantara aktor pembuat kebijakan, kebijakan yang perlu dilakukan dengan desain yang matang mengenai pembangunan jalan lingkar barat sebagai penghubung dan mempermudah memperoleh keinginan.

Pembangunan jalan lingkar barat (Jalibar) berdasarkan Perda Kabupaten Malang no.3 Tahun 2010 tentang rencana tata ruang wilayah Kabupaten Malang Pasal 11 huruf A, merupakan sebuah kebijakan publik yang berorientasi terhadap terciptanya multi dampak serta pengaruh yang positif bagi lingkungan Kabupaten

Malang, khususnya Kepanjen. Kebijakan publik oleh Robert Eyestone mengatakan bahwa “secara luas” kebijakan publik dapat didefinisikan sebagai “hubungan suatu unit pemerintah dengan lingkungannya”. Namun konsep ini mengandung pengertian yang sangat luas dan kurang pasti karena apa yang dimaksud dengan kebijakan publik dapat mencakup banyak hal. Berkaitan dengan defenisi tersebut melihat bahwa jalan lingkaran barat (Jalibar) merupakan sebuah kebijakan yang ditetapkan dan dilaksanakan oleh pemerintah sebagai bentuk dan wujud dalam ruang lingkup partisipatif percepatan pembangunan Kabupaten Malang, khususnya Kepanjen. Sebuah hal yang menjadi sorotan penting dalam sebuah ranah kebijakan, bahwa sebuah kebijakan publik yang telah dirancang atau pun di desain bukan hanya sebatas formalitas untuk menggantungkan harapan-harapan masyarakat terhadap pemerintah daerahnya masing-masing. Sebuah konsep kebijakan yang telah diformulasikan memandang sebuah sudut pandang yang penting untuk diimplementasikan. Sebagaimana yang telah menjadi bagian dalam sebuah ranah kebijakan bahwa implementasi kebijakan merupakan bagian yang terkandung di dalamnya dan terpenting untuk dilaksanakan.

Implementasi kebijakan dipandang dalam pengertian yang luas, merupakan tahap dari proses kebijakan segera setelah penetapan undang-undang atau pun regulasi atau pun kebijakan pada awalnya. Implementasi dipandang secara luas mempunyai makna pelaksanaan undang-undang dimana berbagai aktor, organisasi, prosedur, dan teknik bekerja bersama-sama untuk menjalankan kebijakan dalam upaya untuk meraih tujuan kebijakan-kebijakan atau program-program. Implementasi pada sisi yang lain merupakan fenomena yang kompleks yang mungkin dapat

dipahami sebagai suatu proses, suatu keluaran (*output*) maupun sebagai suatu dampak (*outcome*). Misalnya, implementasi dikonseptualisasikan sebagai suatu proses, atau serangkaian tindakan atau keputusan yang ditujukan agar keputusan-keputusan yang diterima oleh lembaga legislatif bisa dijalankan. Implementasi juga bisa diartikan dalam konteks keluaran, atau sejauh mana tujuan-tujuan yang telah direncanakan mendapatkan dukungan, seperti tingkat pengeluaran belanja bagi suatu program.

Berkaitan dengan ranah implementasi kebijakan publik jalan lingkar barat (Jalibar) diharapkan mampu diimplementasikan dengan ekspektasi bahwa masalah kemacetan di kota Kepanjen dapat teratasi serta berdampak secara obyektif terhadap percepatan pembangunan daerah. Akan tetapi, pembangunan infrastruktur yang digunakan sebagai percepatan pembangunan memiliki beberapa hal yang sangat penting untuk dianalisa kembali, apakah dengan mengkaji ulang sebuah kebijakan atau seperti apa hasilnya terhadap percepatan pembangunan daerah. Namun dari dampak dari implementasi terhadap percepatan pembangunan daerah telah dirasakan oleh masyarakat kawasan Kepanjen, berbagai perubahan yang lebih positif telah dirasakan oleh masyarakat umum yang menggunakan Jalibar maupun masyarakat yang tinggal di Kawasan Jalibar sendiri. Berdasarkan uraian hal tersebut, peneliti tertarik untuk melakukan penelitian mengenai sejauh mana implementasi pembangunan jalan lingkar barat Kabupaten Malang dalam rangka percepatan pembangunan Wilayah Kepanjen, sehingga peneliti mengambil judul “  
IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR JALAN



LINGKAR BARAT DALAM RANGKA PERCEPATAN PEMBANGUNAN  
WILAYAH KEPANJEN (Studi di Kabupaten Malang)”.

## **B. RUMUSAN MASALAH**

1. Bagaimana implementasi kebijakan pembangunan jalan lingkaran barat Kabupaten Malang?
2. Dampak terhadap percepatan pembangunan Kawasan Kepanjen?
3. Apa saja faktor pendukung dan penghambat dalam implementasi kebijakan pembangunan jalan lingkaran barat dalam rangka percepatan pembangunan Wilayah Kepanjen ?

## **C. TUJUAN PENELITIAN**

1. Untuk mengetahui dan menganalisis implementasi kebijakan pembangunan jalan lingkaran barat Kabupaten Malang
2. Dampak terhadap percepatan pembangunan Kawasan Kepanjen.
3. Untuk mengetahui dan menganalisis faktor pendukung dan penghambat dalam implementasi kebijakan pembangunan jalan lingkaran barat Kabupaten Malang dalam rangka percepatan pembangunan daerah Kepanjen.

## **D. KONTRIBUSI PENELITIAN**

1. Kontribusi Akademis

- a. Sebagai salah satu kajian dalam studi administrasi publik terutama tentang Implementasi pembangunan jalan lingkar barat Kabupaten Malang dalam rangka percepatan pembangunan Kawasan Kepanjen..
- b. Sebagai referensi yang relevan serta sebagai pembanding bagi peneliti selanjutnya.

## 2. Kontribusi Praktis

- a. Bagi pemerintah, penelitian ini dapat dijadikan bahan masukan untuk melakukan pertimbangan dalam implementasi pembangunan infrastruktur jalan.
- b. Bagi peneliti, dapat meningkatkan kemampuan mendeskripsikan serta menganalisis implementasi pembangunan infrastruktur jalan.
- c. Bagi Masyarakat, sebagai salah satu media untuk mengetahui bagaimana implementasi pembangunan infrastruktur jalan dalam rangka percepatan pembangunan daerah.

## **D. SISTEMATIKA PENULISAN**

Adapun uraian secara keseluruhan terhadap pembahasan skripsi ini agar mudah diketahui dan dipahami oleh pembaca, maka penulis membagi menjadi lima bab dan setiap bab terdiri dari beberapa sub bab, sehingga dengan demikian sistematika penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut :

### **BAB I : PENDAHULUAN**

Dalam bab ini akan menguraikan tentang latar belakang pemilihan judul, perumusan masalah yang diambil, tujuan penelitian, kontribusi penelitian serta sistematika pembahasan.

## **BAB II : TINJAUAN PUSTAKA**

Dalam bab ini diuraikan tentang teori – teori yang digunakan dan berkaitan dengan permasalahan yang akan dibahas dan digunakan sebagai dasar melakukan identifikasi masalah.

## **BAB III : METODE PENELITIAN**

Dalam bab ini menguraikan metode yang akan dipakai dalam penelitian, diantaranya jenis penelitian, fokus penelitian, lokasi dan situs penelitian, sumber data, teknik pengumpulan data, instrument penelitian dan analisis data.

## **BAB IV : HASIL PEMBAHASAN**

Dalam bab ini menyajikan data – data dari hasil penelitian, kemudian dianalisis dan diinterpretasikan dengan menggunakan teori yang telah disampaikan pada bab sebelumnya.

## **BAB V : KESIMPULAN DAN SARAN**

Dalam bab ini menyajikan kesimpulan dan saran. Kesimpulan disini adalah garis besar dari hasil pembahasan, sedangkan saran

merupakan sumbangan pemikiran penulis yang dapat diberikan sebagai masukan bagi pihak – pihak yang membutuhkan.



## BAB II

### KAJIAN PUSTAKA

#### A. Kebijakan Publik

##### 1. Konsep dan Pengertian Kebijakan Publik

Kebijakan atau yang biasa disebut dengan *policy* memiliki bermacam definisi yang diberikan oleh pakar-pakar kebijakan. Sebagaimana definisi dari Harold D.Lasswell dan Abraham Kaplan didalam Islamy (2009) memberi arti kebijakan sebagai “*a projected program of goals, values and practices*” (“Suatu program pencapaian tujuan, nilai-nilai dan praktek-praktek yang terarah”). Definisi kebijakan menurut Thomas R.Dye didalam Islamy (2009) yang mendefinisikan kebijaksanaan atau kebijakan sebagai “*is whatever governments choose to do or not to do*” bahwa apapun yang dipilih pemerintah untuk dilakukan ataupun tidak dilakukan”.

kebijakan publik adalah segala sesuatu yang dikerjakan atau tidak dikerjakan oleh pemerintah, mengapa suatu kebijakan harus dilakukan dan apakah manfaat bagi kehidupan bersama harus menjadi pertimbangan yang holistik agar kebijakan tersebut mengandung manfaat yang besar bagi warganya dan berdampak kecil dan sebaiknya tidak menimbulkan persoalan yang merugikan, walaupun demikian pasti ada yang diuntungkan dan ada pula yang dirugikan, disinilah letaknya pemerintah harus bijaksana dalam menetapkan suatu kebijakan (Thomas Dye, 1992).

Agak berbeda dengan pengertian-pengertian yang diungkap diatas, dimock dalam bukunya *Public Administration* lebih mengarahkan perhatiannya pada pendapat dan keinginan rakyat. Menurut dimock dalam soenarko (2000) Kebijakan publik adalah perpaduan dan kristalisasi dari pendapat-pendapat dan keinginan-keinginan banyak orang dan golongan-golongan dalam masyarakat. Sedangkan menurut Kartasamita (1997) dalam Yuwono, dkk (2008) kebijakan merupakan upaya untuk memahami dan mengartikan apa yang dilakukan dan apa yang tidak dilakukan oleh pemerintah mengenai suatu masalah, apa yang menyebabkan atau apa yang mempengaruhinya, serta pengaruh dan dampak dari kebijakan tersebut.

Dari definisi-definisi di atas dapat disimpulkan bahwa kebijakan publik merupakan kebijakn yang dibuat oleh pemerintah yang dilaksanakan oleh pejabat pemerintah yang yang berwenang untuk kepentingan mayarakat atau rakyat melalui berbagai strategi dan program. Kepentingan-kepentingan rakyat tersebut merupakan keseluruhan utuh dari perpaduan dan kristalisasi pendapat-pendapat, keinginan-keinginan, dan tuntutan-tuntutan dari rakyat. Dengan demikian, suatu kebijakan publik erat kaitanya dengan berbagai produk kebijakan yang dikeluarkan oleh lembaga pemerintah (organisasi sektor publik). Oleh karena tujuan utama keberadaan suatu lembaga pemerintah berhubungan erat dengan aktivitas dalam memenuhi tujuan-tujuan berbangsa dan bernegara, maka disamping untuk menjawab barbagai permasalahan dan tantangan negara kebijakan publik juga dimaksudkan untuk mengejar cita-cita dan visi bangsa dalam kerangka dan strategi pembangunan nasional.

## 2. Prinsip Kebijakan Publik

Berbicara mengenai kebijakan (policy) harusnya dibedakan dengan kebijaksanaan (wisdom), meskipun di dalam penerapan dan penggunaan keduanya sering dianggap sama. Kebijakan merupakan kesepakatan bersama dari berbagai persoalan yang timbul dalam masyarakat dan sudah disahkan oleh masyarakat sendiri melalui lembaga yang berwenang untuk dilaksanakan. Sedangkan kebijaksanaan merupakan suatu rangkaian tindakan dari aturan yang sudah ditetapkan sesuai dengan situasi dan kondisi setempat oleh personal atau individu pejabat yang berwenang.

Dengan demikian, yang pertama adalah kebijakan, sedangkan kebijaksanaan ada setelah suatu kebijakan tersebut disepakati. Jadi tidak mungkin suatu kebijaksanaan ada sebelum adanya kebijakan. Untuk mempertajam pengertian tentang kebijakan, berikut ini dikemukakan pendapat dari beberapa ilmuwan yang dikutip. Salah satu diantaranya adalah menurut Lasswell dan Kaplan yang menyatakan bahwa kebijakan merupakan suatu program yang diproyeksikan dari tujuan-tujuan, nilai-nilai, dan pratika-pratika. Selanjutnya, Eulau dan Prewitt merumuskan kebijakan sebagai suatu keputusan yang teguh dan disifati oleh adanya perilaku yang konsisten, serta pengulangan pada bagian keduanya, yakni bagi orang-orang yang membuatnya dan bagi orang-orang yang melaksanakannya. Dalam hal ini, kebijakan dilakukan baik

oleh pemerintah maupun oleh pihak-pihak lain yang melaksanakannya dengan menekankan perilaku yang konsisten dan berulang.

Dengan mengacu pada pendapat para ilmuwan di atas, Thoha (2002) merumuskan bahwa dalam arti yang luas, kebijakan mempunyai 2 (dua) aspek pokok, yaitu:

- Kebijakan merupakan pratika sosial, bukan event yang tunggal atau terisolir. Dengan demikian suatu yang dihasilkan pemerintah berasal dari segala kejadian dalam masyarakat dan dipergunakan pula untuk kepentingan masyarakat.
- Kebijakan adalah suatu peristiwa yang ditimbulkan, baik untuk mendamaikan claim dari pihak-pihak yang konflik atau untuk menciptakan insentif terhadap tindakan bersama bagi pihak-pihak yang ikut menciptakan tujuan, akan tetapi mendapatkan perlakuan yang tidak rasional dalam usaha bersama tersebut.

Berdasarkan kedua aspek pokok tersebut di atas dapat disimpulkan bahwa pada satu pihak, kebijakan dapat berbentuk suatu usaha yang kompleks dari masyarakat untuk kepentingan masyarakat, di lain pihak kebijakan merupakan suatu teknik atau cara untuk mengatasi konflik yang menimbulkan insentif. Adapun kata “publik (*public*)” menurut Echols dan Sandly (1987) adalah (1) masyarakat umum, rakyat umum, atau orang banyak dan (2) rakyat. Adapun kebijakan publik sebagaimana yang dirumuskan oleh Easton (Thoha 2002) merupakan alokasi nilai yang otoritatif oleh seluruh masyarakat. Akan tetapi, hanya pemerintah sajalah yang berbuat secara otoritatif untuk seluruh



masyarakat, dan semuanya yang dipilih oleh pemerintah untuk dikerjakan atau untuk tidak dikerjakan adalah hasil-hasil dari nilai-nilai tersebut.

### 3. Tahap-Tahap Kebijakan Publik

#### a. Penyusunan Agenda

Penyusunan agenda (*Agenda Setting*) adalah sebuah fase dan proses yang sangat strategis dalam realitas kebijakan publik. Sebelum kebijakan ditetapkan dan dilaksanakan, pembuat kebijakan perlu menyusun agenda dengan memasukkan dan memilih masalah-masalah mana saja yang akan dijadikan prioritas untuk dibahas. Masalah-masalah yang terkait dengan kebijakan akan dikumpulkan sebanyak mungkin untuk diseleksi. Dalam proses inilah memiliki ruang untuk memaknai apa yang disebut sebagai masalah publik dan prioritas dalam agenda publik dipertarungkan.

#### b. Formulasi Kebijakan

Masalah yang sudah masuk dalam agenda kebijakan kemudian dibahas oleh para pembuat kebijakan. Masalah-masalah tadi didefinisikan untuk kemudian dicari pemecahan masalah yang terbaik. Pemecahan masalah tersebut berasal dari berbagai alternatif atau pilihan kebijakan yang ada. Sama halnya dengan perjuangan suatu masalah untuk masuk dalam agenda kebijakan, dalam tahap perumusan kebijakan masing-masing alternatif bersaing untuk dapat dipilih sebagai kebijakan yang diambil untuk memecahkan masalah.

c. Adopsi/Legitimasi Kebijakan

Tujuan legitimasi adalah untuk memberikan otorisasi pada proses dasar pemerintahan. Jika tindakan legitimasi dalam suatu masyarakat diatur oleh kedaulatan rakyat, warga negara akan mengikuti arahan pemerintah. Namun warga negara harus percaya bahwa tindakan pemerintah yang sah. Dukungan untuk rezim cenderung berdifusi - cadangan dari sikap baik dan niat baik terhadap tindakan pemerintah yang membantu anggota mentolerir pemerintahan disonansi. Legitimasi dapat dikelola melalui manipulasi simbol-simbol tertentu. Di mana melalui proses ini orang belajar untuk mendukung pemerintah.

d. Implementasi Kebijakan

Pada tahap inilah alternatif pemecahan yang telah disepakati tersebut kemudian dilaksanakan. Pada tahap ini, suatu kebijakan seringkali menemukan berbagai kendala. Rumusan-rumusan yang telah ditetapkan secara terencana dapat saja berbeda di lapangan. Hal ini disebabkan berbagai faktor yang sering mempengaruhi pelaksanaan kebijakan. Kebijakan yang telah melewati tahap-tahap pemilihan masalah tidak serta merta berhasil dalam implementasi. Dalam rangka mengupayakan keberhasilan dalam implementasi kebijakan, maka kendala-kendala yang dapat menjadi penghambat harus dapat diatasi sedini mungkin.

e. Penilaian/ Evaluasi Kebijakan

Secara umum evaluasi kebijakan dapat dikatakan sebagai kegiatan yang menyangkut estimasi atau penilaian kebijakan yang mencakup substansi, implementasi dan dampak. Dalam hal ini, evaluasi dipandang sebagai suatu kegiatan fungsional. Artinya, evaluasi kebijakan tidak hanya dilakukan pada tahap akhir saja, melainkan dilakukan dalam seluruh proses kebijakan. Dengan demikian, evaluasi kebijakan bisa meliputi tahap perumusan masalah-masalah kebijakan, program-program yang diusulkan untuk menyelesaikan masalah kebijakan, implementasi, maupun tahap dampak kebijakan.

## **B. Implementasi Kebijakan Publik**

### **1. Pengertian Implementasi Kebijakan Publik**

Menurut kamus Webster, kata implementasi dirumuskan secara singkat bahwa *to implement* (mengimplementasikan) berarti *to provide the means for carrying out* (menyediakan sarana untuk melaksanakan sesuatu); *to give practical effect to* (menimbulkan dampak atau akibat terhadap sesuatu). Definisi Ripley dan Franklin didalam tulisan Winarno (2007) berpendapat bahwa implementasi adalah apa yang terjadi setelah undang-undang ditetapkan yang memberikan otoritas program, kebijakan, keuntungan (*benefit*), atau suatu jenis keluaran yang nyata (*tangible output*). Implementasi mencakup tindakan-tindakan (tanpa tindakan) oleh berbagai aktor, khususnya para birokrat, yang dimaksudkan untuk membuat program berjalan. Van Meter dan Van Horn dalam Budi Winarno (2005) mendefinisikan implementasi

kebijakan publik sebagai Tindakan-tindakan yang dilakukan oleh organisasi publik yang diarahkan untuk mencapai tujuan-tujuan yang telah ditetapkan dalam keputusan-keputusan sebelumnya. Tindakan-tindakan ini mencakup usaha-usaha untuk mengubah keputusan-keputusan menjadi tindakan-tindakan operasional dalam kurun waktu tertentu maupun dalam rangka melanjutkan usah-usaha untuk mencapai perubahan-perubahan besar dan kecil yang ditetapkan oleh keputusan-keputusan kebijakan

Dari rumusan-rumusan tersebut dapat disimpulkan pengertian implementasi kebijakan publik adalah tindakan-tindakan yang dilakukan oleh individu, pejabat, maupun kelompok-kelompok pemerintah atau swasta yang diarahkan pada tercapainya tujuan-tujuan yang telah digariskan dalam keputusan kebijakan.

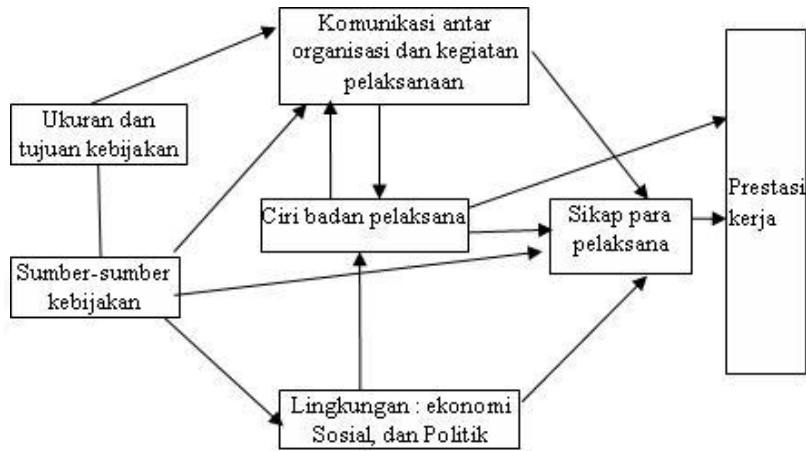
## **2. Model-Model Implementasi Kebijakan Publik**

Dalam studi implementasi kebijakan, ada sembilan model implementasi kebijakan (Nugroho, 2014) :

### **1. Van Meter dan Van Horn**

Donald Van Metter dan Carl Van Horn (1975) mengembangkan model implementasi kebijakan klasik. Model ini mengasumsikan bahwa implementasi kebijakan bekerja sejalan dengan proses kebijakan. Beberapa variabel kritis implementasi kebijakan adalah sumber daya dan tujuan standar, yang mendorong ke komunikasi antar organisai dan penegakan aktivitas, karakteristik badan-badan

yang mengimplementasikan, yang dipengaruhi oleh kondisi ekonomi, sosial, dan kondisi politik, yang pada gilirannya membangkitkan watak pengimplementasian agar dapat mencapai kinerja kebijakan.



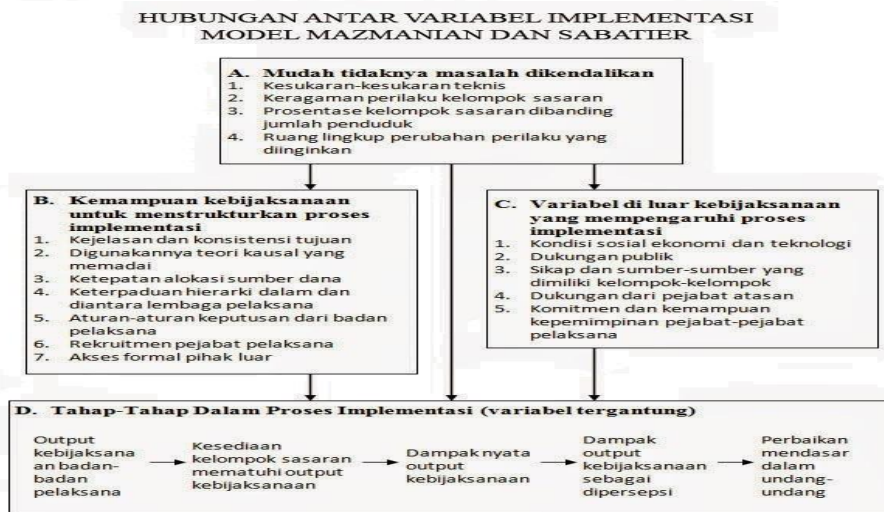
Gambar 1. Model van Meter dan van Horn (1975)

Sumber : Nugroho (2014)

Variabel-variabel kebijakan bersangkut paut dengan tujuan-tujuan yang telah digariskan dan sumber-sumber yang tersedia. Pusat perhatian pada badan-badan pelaksana meliputi organisasi terkait beserta kegiatan-kegiatan pelaksanaanya, mencakup antar hubungan di dalam lingkungan system politik dengan kelompok-kelompok sasaran. Akhirnya, pusat perhatian pada sikap para pelaksana mengantarkan kita pada telaah mengenai orientasi dari mereka yang mengoprasikan program di lapangan.

## 2. Mazmanian dan Sabatier

Daniel Mazmanian dan Paul A.Sabatier (1983) menyatakan bahwa implementasi melakukan keputusan kebijakan dasar, biasanya digabungkan dalam anggaran dasar tetapi dapat juga mengambil bentuk perintah eksekutif atau keputusan pengadilan yang penting. Idealnya, keputusan mengidentifikasi masalah untuk menghadapi, menetapkan tujuan untuk dikejar, dan dalam berbagai cara, “menstrukturasasi” proses implementasi.



Gambar 2. Model Mazmanian dan Sabatier (1975)

Sumber : Nugroho (2014)

### 3. Hogwood dan Gunn

Brian W.Hogwood dan Lewis A.Gunn (1978) mencatat bahwa keberhasilan implementasi kebijakan paling tidak memerlukan *sepuluh persyaratan*. *Pertama*, adalah adanya jaminan bahwa kondisi implementasi eksternal tidak akan memberikan dampak kepada badan tersebut. *Pertanyaan kedua*, adalah bahwa ada cukup sumberdaya untuk implementasi. *Ketiga*, sumberdaya yang berintegrasi benar-benar ada. *Keempat*, adalah menyangkut pertanyaan apakah kebijakan-kebijakan yang diimplementasikan didasarkan pada alasan kasualitas yang kuat, seperti jika “X” diimplementasikan, kemudian “Y” akan menjadi hasil. *Kelima*, seberapa banyak alasan terjadinya kausalitas. *Keenam*, adalah seberapa lemah antar hubungan di antar variabel. *Ketujuh*, adalah tentang kedalaman pemahaman terhadap tujuan-tujuan kebijakan. *Kedelapan*, adalah mempertanyakan apakah pekjaan telah diperinci dan ditempatkan dalam susunan yang benar. *Kesembilan*, diperlukan komunikasi dan koordinasi yang sempurna. Dan yang *kesepluluh*, badan pengimplementasian dapat meminta kepatuhan total.

### 4. Model Nakamura & Smallwood

Robert T.Nakamura dan Frank Smallwood (1980) mencatat bahwa proses dan implementasi yang rumit. Untuk berhadapan dengan kompleksitas, Nakamura dan smallwood mengembangkan model implementasi kebijakan yang mereka sebut

sebagai “lingkungan yang memengaruhi implementasi”, yang terdiri dari tiga elemen dengan aktor-aktor dan arena pada masing-masing lingkungan.

### **3. Pemilihan Model Implementasi**

Disini peneliti mencoba mencermati dan melihat sejauh mana implementasi kebijakan pembangunan jalanlingkar barat Kabupaten Malang dalam rangka percepatan pembangunan daerah Kepanjen. Maka dari berbagai macam model-model implementasi kebijakan dari berbagai pakar tersebut dipilihlah model yang sekiranya cocok dengan penelitian implementasi kebijakan pembangunan jalan lingkar barat Kabupaten Malang dalam rangka percepatan pembangunan daerah Kepanjen. Kita tahu bahwa dibutuhkan kerjasama yang rapi dalam mengimplementasikan kebijakan implementasi pembangunan jalan lingkar barat Kabupaten malang dari tahap proses pembangunan, pelaporan dan pertanggungjawaban. Jadi peneliti mencoba untuk mengambil salahsatu model implementasi tersebut yaitu milik Van Meter dan Van Horn dengan menguji proses implementasi kebijakan jalibar menggunakan dasar beberapa poin berikut :

#### **a. Ukuran-ukuran dan tujuan kebijakan.**

Dalam implementasi, tujuan-tujuan dan sasaran-sasaran suatu program yang akan dilaksanakan harus diidentifikasi dan diukur karena implementasi tidak dapat berhasil atau mengalami kegagalan bila tujuan-tujuan itu tidak dipertimbangkan.

#### **b. Sumber-sumber kebijakan.**



Sumber-sumber yang dimaksud mencakup dana atau perangsang (incentive) yang mendorong dan memperlancar implementasi yang efektif.

**c. ciri-ciri karakteristik badan/instansi pelaksana.**

Karakteristik badan-badan pelaksana erat kaitannya dengan struktur birokrasi. Struktur birokrasi yang baik akan mempengaruhi keberhasilan suatu implementasi kebijakan.

**d. Komunikasi antar organisasi terkait dengan kegiatan-kegiatan pelaksanaan.**

Implementasi dapat berjalan efektif bila disertai dengan ketetapan komunikasi antar para pelaksana.

**e. Sikap para pelaksana.**

Intensitas kecenderungan-kecenderungan dari para pelaksana akan mempengaruhi keberhasilan pencapaian kebijakan.

**f. Lingkungan ekonomi, sosial, dan politik.**

Kondisi ekonomi, social, dan politik dapat mempengaruhi badan-badan pelaksana dalam pencapaian implementasi kebijakan.

### **C. Pembangunan**

#### **1. Definisi Pembangunan**

Secara etimologik, istilah pembangunan berasal dari kata bangun, diberi awalan pem- dan akhiran -an guna menunjukkan perihal pembangunan. Kata bangun setidaknya mengandung arti :

- a. Bangun dalam arti sadar/siuan (aspek fisiologi)
- b. Bangun dalam arti bangkit/berdiri sendiri (aspek prilaku)
- c. Bangun dalam arti bentuk (aspek anatomi)
- d. Bangun dalam arti kata kerja membuat, mendirikan atau membina (gabungan dari aspek fisiologi, aspek prilaku dan aspek bentuk). Sedangkan secara ensiklopedik dianalogikan dengan konsep pertumbuhan, rekontruksi, modernisasi, westernisasi, perubahan sosial, pembebasan, pembauran, pembangunan, pengembangan dan pembinaan. (Suryono, 2001)

Hakekat dari pembangunan adalah pemberdayaan potensi masyarakat semaksimal mungkin dengan jalan partisipasi aktif menurut tingkat kemampuan dan ketrampilan yang dimiliki. Selain itu pembangunan merupakan suatu upaya masyarakat bangsa yang merupakan suatu perubahan sosial yang besar dalam berbagai bidang kehidupan ke arah masyarakat yang lebih maju dan baik sesuai pandangan masyarakat bangsa itu.

Dengan demikian maka dapat disimpulkan bahwa pengertian pembangunan adalah suatu proses perubahan terencana yang dilakukan secara terus menerus di berbagai aspek untuk memperbaiki kehidupan masyarakat kearah yang lebih baik.

## 2. Tujuan Pembangunan

Tujuan pembangunan ada 3 yaitu (Djamin, 1984):

- a) Meningkatkan ketersediaan serta memperluas distribusi kebutuhan dasar rakyat banyak.
- b) Meningkatkan taraf hidup, antara lain pendapatan yang meningkat, kesempatan kerja yang cukup, pendidikan yang lebih baik, perhatian yang lebih besar kepada nilai-nilai kebudayaan dan kemanusiaan (dalam arti kesejahteraan sosial, jasmani dan rohani)
- c) Memperluas pilihan-pilihan sosial ekonomi dari perseorangan dan bangsa dengan memberikan kebebasan dari ketergantungan

Kesimpulan dari tiga hal diatas yaitu pada dasarnya pembangunan dilakukan oleh suatu negara dengan tujuan untuk meningkatkan kemakmuran dan kesejahteraan masyarakat secara adil sehingga masyarakat bisa terbebas dari belenggu kemiskinan dan keadaan serba kekurangan.

### 3. Unsur-unsur Pembangunan

Didalam pelaksanaan pembangunan terdapat unsur-unsur pembangunan yang saling berkaitan. Unsur-unsur tersebut diantaranya adalah (Siagian, 1990):

- a) Proses, bahwa pembangunan merupakan suatu proses. Proses berarti suatu kegiatan yang terus menerus.

- b) Sadar, bahwa pembangunan merupakan usaha yang secara sadar dilakukan.
- c) Berencana, bahwa pembangunan dilakukan secara berencana dan perencanaan itu berorientasi kepada pertumbuhan dan perubahan.
- d) Modernitas, bahwa pembanguna mengarah pada modernitas. Sebagai cara hidup yang baru dan lebih baik daripada sebelumnya serta kemampuan swasembada dan mengurangi ketergantungan kepada pihak lain.
- e) Multi-dimensional bahwa modernitas yang dicapai melalui pembangunan itu bersifat multi-dimensional, artinya bahwa modernitas mencakup seluruh aspek kehidupan bangsa dan negara terutama aspek politik, ekonomi, sosial budaya, pertahanan dan keamanan nasional dan administrasi.
- f) *National building*, bahwa kesemua hal tersebut diatas ditujukan kepada usaha membina bangsa yang terus menerus harus dilaksanakan dalam rangka pencapaian tujuan bangsa dan negara yang telah ditentukan sebelumnya.

Berdasarkan uraian diatas dapat disimpulkan bahwa unsur-unsur pembangunan merupakan suatu proses yang dilakukan secara sadar dan berencana yang mengarah

pada modernitas dan bersifat multi-dimensional yang bertujuan untuk membina bangsa sesuai dengan tujuan yang telah ditentukan sebelumnya.

#### 4. Ciri-ciri Pembangunan

Beberapa makna pembanguna sebagai citra pembanguna dalam perspektif diakronis (pembanguna menurut tahap pertumbuhan dan periode waktu) yang dasarnya tidak jelas, dengan ciri-ciri pembangunan sebagai berikut (Tjokrowinoto, 1990).

- a) Pembanguna sebagai suatu proses perubahan sosial menuju ke tatanan kehidupan yang lebih baik.
- b) Pembangunan sebagai upaya manusia yang sadar dan terencana.
- c) Pembanguna sebagai proses perubahan sosial yang bebas nilai.
- d) Pembangunan sebagai konsep yang dianut suatu bangsa secara meningkat.

Berdasarkan uraian diatas dapat disimpulkan bahwa ciri-ciri pembangunan menyangkut suatu proses perubahan dilakukan secara sadar dan terencana untuk menuju ke arah masa depan yang lebih baik.

## 5. Pembangunan Daerah

Pembangunan Daerah merupakan suatu usaha yang sistematis dari berbagai pelaku, baik umum, pemerintah, swasta, maupun kelompok masyarakat lainnya pada tingkatan yang berbeda untuk menghadapi saling ketergantungan dan keterkaitan aspek fisik, sosial ekonomi dan aspek lingkungan lainnya sehingga peluang baru untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat daerah dapat ditangkap secara berkelanjutan. Hal ini dapat ditempuh dengan cara:

- a) Secara terus menerus menganalisis kondisi dan pelaksanaan pembangunan daerah.
- b) Merumuskan tujuan dan kebijakan pembangunan daerah.
- c) Menyusun konsep strategi bagi pemecahan masalah (solusi).
- d) Melaksanakannya dengan menggunakan sumber daya yang tersedia (Syafudin, 1993)

Adapun tujuan pembangunan daerah diantaranya :

1. Mengurangi disparitas atau ketimpangan pembangunan antara daerah dan sub daerah serta antara warga masyarakat (pemerataan dan keadilan).
2. Memberdayakan masyarakat dan mengentaskan kemiskinan.
3. Menciptakan atau menambah lapangan kerja.
4. Meningkatkan pendapatan dan kesejahteraan masyarakat daerah.
5. Mempertahankan atau menjaga kelestarian sumber daya alam agar bermanfaat bagi generasi sekarang dan generasi berkelanjutan.

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa pembangunan daerah adalah suatu usaha yang sistematis dari berbagai pelaku untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat daerah dan dapat ditangkep secara berkelanjutan.

## 6. Percepatan Pembangunan Daerah

Percepatan pembangunan adalah pengembangan kegiatan-kegiatan sektor riil dan sektor ekonomi unggulan dengan mengacu pada satuan wilayah pengembangan. Percepatan pembangunan menciptakan lapangan pekerjaan baru yang pada gilirannya dapat mengurangi jumlah pengangguran. Adapun sektor-sektor seperti perikanan dan kelautan, pariwisata dan pertanian menjadi sektorsektor unggulan. Pada tahap ini, fokus utama implementasi kebijakan daerah diarahkan pada pengembangan program kegiatan di sektor riil dan sektor ekonomi unggulan. Program-program kegiatan ditujukan untuk menciptakan kondisi ekonomi yang kondusif dan kompetitif dan mampu menari investasi baru dari sektor swasta dalam rangka menciptakan lapangan kerja baru dan mengurangi penduduk miskin serta jumlah pengangguran. Percepatan pembangunan takkan tercapai tanpa dukungan infrastruktur yang memadai. Dengan pengembangan berbagai sarana dan prasarana merupakan salah satu kebutuhan mendesak termasuk dalam pembangunan jangka menengah. (Samugyo, 2011)

- a. Berorientasi pada masyarakat. Masyarakat di daerah adalah pelaku sekaligus pihak yang mendapatkan manfaat dari program dan kegiatan

yang akan dilaksanakan. Sehingga program pembangunan diarahkan untuk kegiatan yang bertujuan untuk memenuhi kebutuhan praktis dan strategis masyarakat yang hasil dan dampaknya dapat dirasakan langsung oleh masyarakat

- b. Sesuai dengan kebutuhan masyarakat. Proses perencanaan pembangunan, pelaksanaan sampai kepada pengawasan melibatkan masyarakat. Sehingga aspirasi, kebutuhan daerah dan masyarakat terakomodir dan hasil-hasil pembangunan dapat dinikmati secara langsung serta dapat memberdayakan masyarakat
- c. Sesuai dengan Adat dan Budaya masyarakat. Pengembangan kegiatan dilaksanakan dengan memperhatikan adat, budaya dan norma-norma yang terpelihara dan berkembang dalam masyarakat sebagai sebuah kerifan lokal yang memperkaya kasanah budaya bangsa dalam kerangka orientasi lokal, nasional, regional, dan global
- d. Berwawasan Lingkungan. Pengelolaan dan pemanfaatan sumberdaya daerah harus berwawasan lingkungan dan berkelanjutan. Prinsip ini mempertimbangkan dampak kegiatan terhadap kondisi lingkungan, ekonomi, sosial dan budaya masyarakat di daerah dalam jangka pendek, menengah dan panjang
- e. Kemitraan. Pelaksanaan pembangunan berdasarkan prinsip kemitraan antara masyarakat, swasta dan pemerintah.



- f. Berbasis Pemerintahan yang bersih. Penyelenggaraan pemerintahan berbasis pada clean governments dan good governance
- g. Anggaran berbasis kinerja. Pengelolaan anggaran dilaksanakan berdasarkan sistem anggaran berbasis kinerja.

## 7. Indikator Pengukuran Keberhasilan Pembangunan

Penggunaan indikator dan variable pembangunan bisa berbeda di setiap Negara. Di Negara-negara yang masih miskin, ukuran kemajuan dan pembangunan mungkin masih sekitar kebutuhan-kebutuhan dasar seperti listrik masuk desa, layanan kesehatan pedesaan, dan harga makanan pokok yang rendah. Sebaliknya, di negara-negara yang telah dapat memenuhi kebutuhan tersebut, indicator pembangunan akan bergeser kepada faktor-faktor sekunder dan tersier (Tickson, 2005).

Sejumlah indikator ekonomi yang dapat digunakan oleh lembaga-lembaga internasional antara lain pendapatan per kapita (GNP dan PDB), struktur perekonomian, urbanisasi, dan jumlah tabungan. Di samping itu terdapat pula indikator lainnya yang menunjukkan kemajuan pembangunan sosial ekonomi suatu bangsa atau daerah yaitu Indeks Kualitas Hidup (IKH atau PQLI) dan Indeks Pembangunan Manusia (HDI).

Pendapatan per kapita, baik dalam ukuran GNP maupun PDB, merupakan salah satu indikator makro-ekonomi yang telah lama digunakan untuk mengukur pertumbuhan ekonomi. Pertumbuhan ekonomi dianggap sebagai faktor penting

dalam kehidupan manusia, namun tidak secara otomatis memengaruhi peningkatan harkat dan martabat manusia. Ada tiga komponen yang dianggap paling menentukan dalam pembangunan, yaitu umur panjang dan sehat, perolehan dan pengembangan pengetahuan, dan peningkatan terhadap akses untuk kehidupan yang lebih baik.

#### **D. Teori Pembangunan Infrastruktur Jalan**

##### **1. Infrastruktur**

Infrastruktur bukan merupakan hal yang asing di telinga masyarakat. "Infrastruktur" mengacu pada sistem fisik yang menyediakan transportasi, air, bangunan, dan fasilitas publik lain yang diperlukan untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia secara ekonomi dan sosial. Infrastruktur: "elemen dasar dari suatu kota; bangunan utama dari suatu kegiatan; bangunan penunjang kegiatan". Keputusan Menteri Pekerjaan Umum No.378/1987 tentang Standar Konstruksi Bangunan Indonesia, "Prasarana Lingkungan adalah jalan, saluran air minum, saluran air limbah, saluran air hujan, pembuangan sampah, jaringan listrik".

Enam kategori besar infrastruktur (Grigg, 1988):

- 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);

Pada dasarnya pembangunan jalan raya adalah proses pembukaan ruangan lalu lintas yang mengatasi pelbagai rintangan geografi. Proses ini melibatkan pengalihan muka bumi, pembangunan jembatan dan terowong, bahkan juga pengalihan tumbuh-tumbuhan. (Ini mungkin melibatkan penebasan hutan). Berbagai jenis mesin pembangun jalan akan digunakan untuk proses ini. Muka bumi harus diuji untuk melihat kemampuannya untuk menampung beban kendaraan. Berikutnya, jika perlu, tanah yang lembut akan diganti dengan tanah yang lebih keras. Lapisan tanah ini akan menjadi lapisan dasar. Seterusnya di atas lapisan dasar ini akan dilapisi dengan satu lapisan lagi yang disebut lapisan permukaan. Biasanya lapisan permukaan dibuat dengan aspal ataupun semen.

Pengaliran air merupakan salah satu faktor yang harus diperhitungkan dalam pembangunan jalan raya. Air yang berkumpul di permukaan jalan raya setelah hujan tidak hanya membahayakan pengguna jalan raya, malahan akan mengikis dan merusakkan struktur jalan raya. Karena itu permukaan jalan raya sebenarnya tidak betul-betul rata, sebaliknya mempunyai landaian yang berarah ke selokan di pinggir jalan. Dengan demikian, air hujan akan mengalir kembali ke selokan. Setelah itu *retroflektor* dipasang di tempat-tempat yang berbahaya seperti belokan yang tajam. Di permukaan jalan mungkin juga akan diletakkan "mata kucing", yakni

sejenis benda bersinar seperti batu yang "ditanamkan" di permukaan jalan raya. Fungsinya adalah untuk menandakan batas lintasan.

## **2. Definisi Jalan**

Merujuk pada Undang-Undang Republik Indonesia, nomor 38 tahun 2004, pasal 1 ayat 4. Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap yang diperuntukan bagi lalu lintas yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, dibawah permukaan tanah dan/atau air, serta diatas permukaan air, kecuali jalanan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel.

## **3. Peran Jalan**

Pada Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004, pasal 5 juga menjelaskan peran dari jalan, yaitu sebagai berikut:

- b) Jalan sebagai bagian prasarana transportasi mempunyai peran penting dalam bidang ekonomi, social budaya, lingkungan hidup, politik, pertahanan dan keamanan, serta dipergunakan untuk sebesar-besar kemakmuran rakyat.
- c) Jalan sebagai prasarana distribusi barang dan jasa merupakan urat nadi kehidupan masyarakat, bangsa, dan negara.
- d) Jalan yang merupakan satu kesatuan sistem jaringan jalan menghubungkan dan mengikat seluruh wilayah Republik Indonesia.

#### 4. Pengelompokan Jalan

Merujuk pada Undang-Undang Republik Indonesia, Nomor 38 Tahun 2004, Pasal 6,7,8,9 dan Pasal 10 Ayat 3, pengelompokan jalan terbagi sebagai berikut: Jalan sesuai dengan peruntukannya terdiri atas jalan umum dan jalan khusus. **(a) Jalan umum** dikelompokan menurut sistem, fungsi, status, dan kelas. **(b) jalan khusus** bukan diperuntukan bagi lalu lintas umum dalam rangka distribusi barang dan jasa yang dibutuhkan.

no	Pembagian	Klasifikasi	Definisi
1	Menurut Sistem	Sistem jaringan jalan premier	Sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk membangun semua wilayah di tingkat nasional, dengan menghubungkan semua simpul jasa distribusi yang berwujud pusat kegiatan
		Sistem jaringan jalan sekunder	Sistem jaringan jalan dengan perana pelayanan distribusi barang dan jasa untuk masyarakat di dalam kawasan perkotaan.
2	Menurut fungsi	Jalan arteri	Jalanan umum yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara berdaya guna
		Jalan kolektor	Jalan umum yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi

		Jalan lokal	Jalan umum yang berfungsi melayani angkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah, dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi
		Jalan lingkungan	Jalan umum yang berfungsi melayani angkutan lingkungan dengan ciri perjalanan jarak dekat, dan kecepatan rata-rata rendah

**Tabel 1.** Definisi dan pengelompokan jalan umum

*Sumber : disbinmar.jabarprov.go.id*

**a.** Jalan Arteri Primer adalah ruas jalan yang menghubungkan antar kota jenjang kesatu yang berdampingan atau menghubungkan kota jenjang kesatu dengan kota jenjang kedua. (R. Desutama. 2007)

Jika ditinjau dari peranan jalan maka persyaratan yang harus dipenuhi oleh Jalan Arteri Primer adalah :

- 1) Kecepatan rencana > 60 km/jam.
- 2) Lebar badan jalan > 8,0 m.
- 3) Kapasitas jalan lebih besar dari volume lalu lintas rata-rata.
- 4) Jalan masuk dibatasi secara efisien sehingga kecepatan rencana dan kapasitas jalan dapat tercapai.
- 5) Tidak boleh terganggu oleh kegiatan lokal, lalu lintas lokal.
- 6) Jalan primer tidak terputus walaupun memasuki kota.

*Jalan Arteri Sekunder* adalah ruas jalan yang menghubungkan kawasan primer dengan kawasan sekunder kesatu atau menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder lainnya atau kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kedua. Jika ditinjau dari peranan jalan maka persyaratan yang harus dipenuhi oleh Jalan Arteri Sekunder adalah :

- 1) Kecepatan rencana  $> 30$  km/jam.
- 2) Lebar jalan  $> 8,0$  m.
- 3) Kapasitas jalan lebih besar atau sama dari volume lalu lintas rata-rata.
- 4) Tidak boleh diganggu oleh lalu lintas lambat.

**b.** Jalan Kolektor Primer adalah ruas jalan yang menghubungkan antar kota kedua dengan kota jenjang kedua, atau kota jenjang kesatu dengan kota jenjang ketiga. (R. Desutama. 2007) Jika ditinjau dari peranan jalan maka persyaratan yang harus dipenuhi oleh Jalan Kolektor Primer adalah :

- 1) Kecepatan rencana  $> 40$  km/jam
- 2) Lebar badan jalan  $> 7,0$  m.
- 3) Kapasitas jalan lebih besar atau sama dengan volume lalu lintas rata-rata.
- 4) Jalan masuk dibatasi secara efisien sehingga kecepatan rencana dan kapasitas jalan tidak terganggu.
- 5) Tidak boleh terganggu oleh kegiatan lokal, lalu lintas lokal.
- 6) Jalan kolektor primer tidak terputus walaupun memasuki daerah kota.

*Jalan Kolektor Sekunder* adalah ruas jalan yang menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder lainnya atau menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder ketiga. Jika ditinjau dari peranan jalan maka persyaratan yang harus dipenuhi oleh *Jalan Kolektor Sekunder* adalah :

- 1) Kecepatan rencana  $> 20$  km/jam.
- 2) Lebar jalan  $> 7,0$  m.

c. *Jalan Lokal Primer* adalah ruas jalan yang menghubungkan kota jenjang kesatu dengan persil, kota jenjang kedua dengan persil, kota jenjang ketiga dengan kota jenjang ketiga lainnya, kota jenjang ketiga dengan kota jenjang di bawahnya. (R. Desutama, 2007), Jika ditinjau dari peranan jalan maka persyaratan yang harus dipenuhi oleh *Jalan Lokal Primer* adalah :

- 1) Kecepatan rencana  $> 20$  km/jam.
- 2) Lebar badan jalan  $> 6,0$  m.
- 3) Jalan lokal primer tidak terputus walaupun memasuki desa.

*Jalan Lokal Sekunder* adalah ruas jalan yang menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan perumahan, atau kawasan sekunder kedua dengan perumahan, atau kawasan sekunder ketiga dan seterusnya dengan perumahan. ditinjau dari peranan jalan maka persyaratan yang harus dipenuhi oleh *Jalan Lokal Sekunder* adalah :

- 1) Kecepatan rencana  $> 10$  km/jam.



2) Lebar jalan > 5,0 m.

**d.** Jalan Lingkungan adalah merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan lingkungan dengan ciri-ciri seperti pada Tabel 2.1 sebagai berikut.

<b>Jalan</b>	<b>Ciri-ciri</b>
Lingkungan	1. Perjalanan jarak dekat 2. Kecepatan rata-rata rendah

**Tabel 2.** Ciri-ciri Jalan Lingkungan

**e.** Jalan umum menurut statusnya dikelompokkan ke dalam jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan kota, dan jalan desa.

- 1) Jalan nasional, merupakan jalan arteri dan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan antaribukota provinsi, dan jalan strategis nasional, serta jalan tol.
- 2) Jalan provinsi, merupakan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota provinsi dengan ibukota kabupaten/kota, atau antaribukota kabupaten/kota, dan jalan strategis provinsi.
- 3) Jalan kabupaten, merupakan jalan lokal dalam sistem jaringan jalan primer yang tidak termasuk jalan yang menghubungkan ibukota kabupaten

dengan ibukota kecamatan, antaribukota kecamatan, ibukota kabupaten dengan pusat kegiatan lokal, antarpusat kegiatan lokal, serta jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder dalam wilayah kabupaten, dan jalan strategis kabupaten.

- 4) Jalan kota, adalah jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder yang menghubungkan antarpusat pelayanan dalam kota, menghubungkan pusat pelayanan dengan persil, menghubungkan antarpersil, serta menghubungkan antarpusat permukiman yang berada di dalam kota.
- 5) Jalan desa, merupakan jalan umum yang menghubungkan kawasan dan/atau antarpermukiman di dalam desa, serta jalan lingkungan.

	KELAS I	KELAS II	KELAS IIIA	KELAS IIIB	KELAS IIIC
<b>FUNGSI JALAN</b>	ARTERI	ARTERI	ARTERI / KOLEKTOR	KOLEKTOR	KOLEKTOR
<b>DIMENSI / LBR.KEND</b>	MAKS. 2,50 M	MAKS. 2,50 M	MAKS. 2,50 M	MAKS. 2,50 M	MAKS. 2,10 M
<b>DIMENSI / PJJ.KEND</b>	MAKS. 18,0 M	MAKS. 18,0 M	MAKS. 18,0 M	MAKS. 12,0 M	MAKS. 9,0 M
<b>MST</b>	> 10 TON	10 TON	8 TON	8 TON	8 TON

**Tabel 3.** . Kelas jalan dan spesifikasi prasarana jalan

Sumber : *disbinmar.jabarprov.go.id*

f. Pengaturan kelas jalan berdasarkan spesifikasi penyediaan prasarana jalan dikelompokkan atas jalan bebas hambatan, jalan raya, jalan sedang, dan jalan kecil.

(a) **Jalan bebas hambatan (*freeway*)** adalah jalan umum untuk lalu lintas menerus yang memberikan pelayanan menerus/ tidak terputus dengan pengendalian jalan masuk secara penuh, dan tanpa adanya persimpangan sebidan, serta dilengkapi

dengan pagar ruang milik jalan, paling sedikit dua lajur setiap arah dan dilengkapi dengan median. **(b) Jalan raya (*highway*)** adalah jalan umum untuk lalu lintas menerus dengan pengendalian jalan masuk secara terbatas dan dilengkapi dengan median, paling sedikit dua lajur setiap arah. **(c) Jalan sedang (*road*)** adalah jalan umum dengan lalu lintas jarak sedang dengan pengendalian jalan masuk tidak dibatasi., paling sedikit adalah dua lajur untuk dua arah dengan lebar paling sedikit 7 meter. **(d) Jalan kecil (*street*)** adalah jalan umum untuk melayani lalu lintas setempat, paling sedikit dua lajur untuk dua arah dengan lebar paling sedikit 5,5 meter.

## 5. Kewenangan Atas Penyelenggaraan Jalan

Penguasaan atas jalan ada pada negara. Yang dimaksud dengan penguasaan atas negara yaitu, negara memberi wewenang kepada pemerintah dan pemerintah daerah untuk melaksanakan penyelenggaraan jalan. Merujuk kepada Undang-Undang Republik Indonesia, Nomor 38 Tahun 2004, Pasal 13,14,15, dan 16 tentang kewenangan atas penyelenggaraan jalan yaitu dikelompokan sebagai berikut:

- 1) Penguasaan atas jalan ada pada negara. Penguasa oleh negara memberi wewenang kepada pemerintah dan pemerintah daerah untuk melaksanakan penyelenggaraan jalan.
- 2) Wewenang Pemerintah. Wewenang pemerintah dalam penyelenggaraan jalan secara umum dan penyelenggaraan jalan nasional. Wewenang penyelenggaraan jalan secara umum dan

- penyelenggaraan jalan nasional meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan.
- 3) Wewenang Pemerintah Provinsi. Wewenang Pemerintah Provinsi dalam penyelenggaraan jalan meliputi penyelenggaraan jalan provinsi,. Wewenang penyelenggaraan provinsi meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan provinsi. Apabila pemerintah provinsi belum dapat menyerahkan wewenang tersebut kepada pemerintah.
  - 4) Wewenang Pemerintah Kabupaten/Kota. Wewenang Pemerintah Kabupaten dalam penyelenggaraan jalan meliputi penyelenggaraan jalan kabupaten dan jalan desa. Wewenang Pemerintah Kota dalam penyelenggaraan jalan meliputi penyelenggaraan jalan kota. Wewenang penyelenggaraan jalan Kabupaten, jalan Kota, dan jalan Desa meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan. Apabila Pemerintah Kabupaten/Kota belum dapat melaksanakan sebagai wewenangnya, pemerintah Kabupaten/Kota dapat menyerahkan
  - 5) wewenang tersebut kepada Pemerintah Provinsi.

### **E. Implementasi Jalan Lingkar Barat Kabupaten Malang**

Pembangunan Jalan Lingkar Barat Kepanjen ini telah dilaksanakan sejak tahun 2009 dan telah selesai pembangunannya secara keseluruhan pada akhir tahun 2011,

dan saat ini telah dibuka atau dilewati arus lalu lintas. Jalan ini menghubungkan wilayah Kecamatan Ngajum langsung ke jalan propinsi di perbatasan Kepanjen. Dengan adanya pembangunan ruas jalan ini maka diharapkan akses distribusi barang dan jasa yang mengarah dari Kecamatan Ngajum dan Wonosari ke Kota Malang dan seterusnya bisa ditekan waktu tempuhnya karena selama ini akses ke arah Kota Malang harus memutar melalui Kota Kepanjen. Demikian pula dari arah Blitar ke Kota Malang dan seterusnya bisa melalui jalan lingkar ini tanpa harus masuk ke Kota Kepanjen. Walaupun ditinjau dari perhitungan beban lalu lintas harian jalan propinsi yang selama ini menjadi ruas jalan utama belum melebihi kapasitasnya, tetapi diharapkan dengan dibukanya jalan lingkar barat ini akan memberikan dampak positif bagi pengembangan wilayah barat Kepanjen.



## BAB III

### METODE PENELITIAN

#### A. Jenis Penelitian

Metode penelitian merupakan bagian yang sangat penting dalam penelitian dan merupakan unsur yang sangat vital yang sangat menunjang tercapainya hasil dari suatu penelitian. Memperhatikan judul penelitian yang terkait dengan topik yang sedang diteliti adalah jenis penelitian deskriptif dengan menggunakan pendekatan kualitatif. Di dalam penelitian ini menggunakan pendekatan penelitian kualitatif (*qualitative approach*). Dimana penelitian kualitatif menghasilkan data deskriptif. Menurut Bogdan dan Taylor dalam (Moleong, 2000:4) mendefinisikan Metode Kualitatif adalah sebagai prosedur yang menghasilkan data kualitatif berupa kata-kata tulis maupun lisan dan orang-orang atau perilaku yang diamati yang diarahkan pada latar dan individu secara holistik (utuh).

Penelitian yang dilakukan oleh peneliti ini menggunakan metode penelitian deskriptif dengan menggunakan pendekatan kualitatif. Pemilihan metode ini didasari anggapan bahwasanya metode inilah yang dianggap paling tepat untuk menjangkau, menjelaskan dan menggambarkan segala permasalahan dan data yang ada dengan lebih mendalam yang sesuai dengan masalah dan tujuan penelitian. Sedangkan penelitian deskriptif didefinisikan sebagai “suatu penelitian yang bertujuan untuk mendeskripsikan apa – apa yang saat ini berlaku,

di dalamnya terdapat upaya – upaya mendeskripsikan, mencatat, analisis dan menginterpretasikan kondisi – kondisi yang sekarang ini terjadi atau ada”

## **B. Fokus Penelitian**

Dalam menetapkan fokus penelitian menurut Moleong (2005) memiliki 2 (dua) maksud atau tujuan, yaitu:

- 1) Penetapan fokus dan membatasi studi dalam hal ini fokus akan membatasi bidang itu sendiri. Artinya dengan fokus, maka penentuan tempat penelitian menjadi layak.
- 2) Penetapan fokus berfungsi untuk memenuhi kriteria inklusi – inklusi atau masukan pengeluaran untuk menyaring suatu informasi yang baru diperoleh di lapangan. Artinya, peneliti melakukan pemilihan data yang relevan dengan penelitian ini ketika peneliti mengalami kebanjiran data.

Dengan demikian berdasarkan penjelasan diatas, maka fokus merupakan permasalahan yang dipilih untuk diteliti dengan penetapan fokus penelitian yang berisi data yang dikumpulkan dan dikembangkan sesuai dengan keadaan di lokasi penelitian. Adapun yang menjadi fokus dengan rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Implementasi kebijakan pembangunan infrastruktur jalan lingkar barat Kabupaten Malang..
  - a. **Ukuran-ukuran dan tujuan kebijakan.** Dalam implementasi, tujuan-tujuan dan sasaran-sasaran suatu program yang akan dilaksanakan

harus diidentifikasi dan diukur karena implementasi tidak dapat berhasil atau mengalami kegagalan bila tujuan-tujuan itu tidak dipertimbangkan.

- b. **Sumber-sumber kebijakan.** Sumber-sumber yang dimaksud mencakup dana atau perangsang (incentive) yang mendorong dan memperlancar implementasi yang efektif.
  - c. **ciri-ciri karakteristik badan/instansi pelaksana.** Karakteristik badan-badan pelaksana erat kaitannya dengan struktur birokrasi. Struktur birokrasi yang baik akan mempengaruhi keberhasilan suatu implementasi kebijakan.
  - d. **Komunikasi antar organisasi terkait dengan kegiatan-kegiatan pelaksanaan.** Implementasi dapat berjalan efektif bila disertai dengan ketetapan komunikasi antar para pelaksana.
  - e. **Sikap para pelaksana.** Intensitas kecenderungan-kecenderungan dari para pelaksana akan mempengaruhi keberhasilan pencapaian kebijakan.
  - f. **Lingkungan ekonomi, sosial, dan politik.** Kondisi ekonomi, sosial, dan politik dapat mempengaruhi badan-badan pelaksana dalam pencapaian implementasi kebijakan.
2. Dampak dari Implementasi kebijakan pembangunan infrastruktur jalan lingkar barat kabupaten malang terhadap percepatan pembangunan Daerah Kepanjen.



- a. Mengurangi kemacetan di kawasan Kepanjen
  - b. Meningkatnya harga tanah
  - c. Membuka peluang usaha
  - d. Menambah lowongan pekerjaan,
  - e. Kawasan siap bangun,
3. Faktor pendukung dan penghambat implementasi pembangunan jalan lintas barat dalam rangka percepatan pembangunan daerah

### **C. Lokasi dan Situs Penelitian**

Lokasi penelitian disini yang dimaksud adalah merupakan tempat dimana peneliti akan melakukan penelitian. Berdasarkan lokasi penelitian ini peneliti nantinya akan memperoleh data dan informasi yang berkaitan dengan tema, masalah serta fokus penelitan yang telah ditetapkan. Lokasi penelitian dalam penelitian ini adalah di Kabupaten Malang.

Sedangkan situs penelitian adalah tempat dimana penulis menangkap keadaan sebenarnya obyek yang diteliti. Dengan demikian situs dalam penelitian ini adalah dengan pengambilan data pada Kantor Dinas Bina Marga Kabupaten Malang.

Alasan peneliti memilih lokasi dan situs pada Kabupaten Malang dikarenakan Jalan lintas barat Kabupaten Malang memiliki dampak perubahan yang sangat terlihat terhadap Daerah Kepanjen yang mencakup ekonomi, lingkungan, dan sosial terhadap percepatan pembangunan daerah.

#### D. Jenis dan Sumber Data

Dalam penelitian kualitatif, data yang didapatkan dapat dibagi menjadi 2 macam berdasarkan jenis datanya, yaitu :

1. Data Primer, yaitu data yang diperoleh langsung, diamati, dan dicatat untuk pertama kalinya dan diperoleh dengan wawancara yang digunakan untuk menambah dan menjelaskan permasalahan. Data primer juga diperoleh dari hasil observasi terhadap proses yang menjadi kajian dalam penelitian ini. Data primer tersebut didapatkan dari :

- a. Ibu Dra. Wisnu Mustiawati selaku Kasubag Perencanaan BAPPEDA Kabupaten Malang. Peneliti menggunakan informan dikarenakan Ibu Dra. Wisnu Mustiawati memahami apa yang menjadi dasar pembuatan kebijakan pembangunan infrastruktur Jalibar yang berhubungan dengan fokus penelitian, maka peneliti melakukan wawancara dengan informan pada tanggal 12 Januari 2016, di kantor BAPPEDA Kabupaten Malang.
- b. Bapak M. Yekti Pracoyo, ST selaku Kepala Bidang Sarana Prasarana dan Pengembangan Wilayah BAPPEDA Kabupaten Malang. Peneliti menggunakan informan Bapak M. Yekti Pracoyo, ST dikarenakan memahami apa yang menjadi dasar pembuatan kebijakan pembangunan infrastruktur Jalibar yang berhubungan dengan fokus penelitian, maka peneliti melakukan wawancara

dengan informan pada tanggal 12 Januari 2016, di kantor BAPPEDA Kabupaten Malang.

c. Bapak Ir. Moch Anwar selaku Kepala Dinas Bina Marga Kabupaten Malang. Peneliti Menggunakan informan Bapak Ir. Moch Anwar dikarenakan selaku Kepala Dinas Bina Marga beliau memahami perencanaan pembangunan infrastruktur jalibar yang berhubungan dengan fokus penelitian, maka peneliti melakukan wawancara dengan informan pada tanggal 9 Desember 2015, di kantor Dinas Bina Marga Kabupaten Malang.

d. Bapak Ir. Avicena. MS, MT selaku Kepala bidang Dinas Bina Marga Kabupaten Malang. Peneliti menggunakan informan dikarenakan Bapak Ir. Avicena. MS, MT memahami perencanaan dan pelaksanaan pembangunan infrastruktur jalibar yang berhubungan dengan fokus penelitian, maka peneliti melakukan wawancara dengan informan pada tanggal 9 Desember 2015, di kantor Dinas Bina Marga Kabupaten Malang.

e. Bapak Ir. Miftoni Effendi, MT selaku Kabid Bintek Kabupaten Malang. Peneliti menggunakan informan dikarenakan Bapak Ir. Miftoni Effendi, MT memahami tentang pembangunan infrastruktur Jalibar yang sesuai dengan fokus penelitian, maka peneliti melakukan wawancara pada tanggal 9 Desember 2015, Di kantor Dinas Bina Marga Kabupaten Malang.

- f. Ibu Farid Habibah, ST selaku kepala seksi perencanaan Dinas Bina Marga Kabupaten Malang. Peneliti menggunakan informan Ibu Farid Habibah, ST karena memahami perencanaan pembangunan infrastruktur jalibar yang sesuai dengan fokus penelitian, maka peneliti melakukan wawancara pada tanggal 9 Desember 2015, di Kantor Dinas Bina Marga Kabupaten Malang.
- g. Bapak Ir. Romdhoni selaku Kepala Dinas Cipta Karya dan Tata Ruang Kabupaten Malang. Peneliti menggunakan informan dikarenakan Bapak Ir. Romdhoni memahami perencanaan tata ruang wilayah kabupaten malang yang berhubungan dengan fokus penelitian, maka peneliti melakukan wawancara dengan informan pada tanggal 12 Januari 2016, di kantor Dinas Cipta Karya dan Tata Ruang Kabupaten malang.
- h. Bapak Ir. Gunawan Purwadi. M.Si selaku bidang kebersihan dan pertamanan DCKTR Kabupaten Malang. Peneliti menggunakan informan dikarenakan Bapak Ir. Gunawan Purwadi. M.Si memahami tentang pertamanan di kawasan Jalibar yang informasi tersebut dapat digunakan untuk melengkapi fokus penelitian, maka peneliti melakukan wawancara pada tanggal 12 Januari 2016, di kantor DCKTR Kabupaten Malang.
- i. Bapak Imam Ba'dil, Ibu siti inayah, Ibu Saroh, ibu Dina selaku masyarakat yang tinggal di sekitar Jalibar, Peneliti menggunakan

informan dikarenakan dianggap yang merasakan dari dampak kebijakan pembangunan infrastruktur Jalibar. Maka peneliti melakukan wawancara pada tanggal 7 Januari 2016, di Kawasan Jalibar Kepanjen.

2. Data Sekunder, yaitu data yang merupakan data yang diperoleh tidak langsung dari sumbernya, Data sekunder dalam penelitian ini dapat berupa dokumen-dokumen, laporan, peraturan, literatur, koran, internet dan referensi apa saja yang relevan dengan topik penelitian yang mendukung serta melengkapi data primer. Adapun data sekunder yang digunakan:

- 1) Dokumen-dokumen
- 2) Laporan-laporan
- 3) Informasi lain

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini dibedakan atas data kualitatif yaitu data yang berupa kata-kata yang relevan dengan topik penelitian ini. Menurut pendapat *lofland dalam (Moleong, 2006)* mengemukakan bahwa sumber data dalam penelitian kualitatif ialah kata-kata dan tindakan, selebihnya adalah data tambahan seperti dokumen dan lain-lain. Keberadaan data dapat dijadikan sebagai sumber informasi bahan kajian untuk mengetahui apa yang kita teliti.

Dalam penelitian ini, peneliti akan menggunakan dua sumber yaitu:

### 1) Informan

Dalam hal ini peneliti memperoleh secara langsung dari sumber asli sehubungan dengan obyek yang akan di teliti. Data ini di dapat dari hasil wawancara peneliti dengan pihak-pihak di dalam lingkungan pemerintahan Daerah Kabupaten Malang dan pihak lain yang dapat memberi informasi terkait dengan Implementasi Pembangunan Jalan Lintas Barat Dalam Rangka Percepatan Pembangunan Daerah.

### 2) Dokumen

Data yang dahulu dikumpulkan dan dilaporkan oleh orang luar peneliti sendiri, walaupun yang dikumpulkan itu sepenuhnya data asli. Data ini merupakan informasi dalam bentuk catatan-catatan resmi semisal skema dan bagan-bagan yang bersangkutan yang relevan dengan penelitian ini.

## **E. Teknik Pengumpulan Data**

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah melalui:

### a. Observasi

Observasi adalah suatu teknik pengumpulan data yang dilakukan melalui pengamatan secara langsung dari dekat fenomena obyek yang terjadi yang diteliti, sehingga metode observasi sumber informasinya berupa penampakan suasana atau perilaku yang diamati oleh petugas serta direkam dalam bentuk-bentuk lembaran-lembaran isian yang didalamnya terdapat penampakan

keadaan suasana atau problem, observasi yang dilakukan peneliti adalah melihat dampak dari implementasi kebijakan pembangunan Jalibar

b. Wawancara

Wawancara yaitu pengumpulan data dengan melakukan Tanya – jawab secara langsung dengan pihak – pihak yang terkait dengan obyek yang diteliti, baik dengan wawancara secara pribadi. Sehingga dalam penelitian ini wawancara dilakukan dengan pihak-pihak yang terkait mengenai obyek yang diteliti pada BAPPEDA Kabupaten Malang, Dinas Cipta Karya dan Tata Ruang Kabupaten Malang, dan Dinas Bina Marga Kabupaten Malang.

c. Dokumentasi

Dokumentasi merupakan teknik dalam mengumpulkan data dengan mempelajari dokumen-dokumen, buku-buku panduan, arsip-arsip serta data lain yang berhubungan dengan Implementasi Kebijakan Pembangunan Jalibar.

**F. Instrumen Penelitian**

Instrument penelitian merupakan alat yang digunakan untuk memperoleh atau mengumpulkan data dalam rangka memecahkan masalah dan mencapai tujuan penelitian. Dalam penelitian kualitatif, yang terjadi instrumen atau alat

penelitian adalah peneliti itu sendiri (Sugiyono, 2011). Selanjutnya ( Nasution, 1988) dalam (Sugiyono, 2011) menyatakan:

Dalam penelitian kualitatif, tidak ada pilihan lain dari pada menjadikan manusia sebagai instrumen penelitian utama. Alasannya ialah bahwa, segala sesuatunya belum mempunyai bentuk yang pasti. Masalah, fokus penelitian, prosedur penelitian, bahkan hasil yang diharapkan, itu semuanya tidak dapat ditentukan secara pasti dan jelas sebelumnya. Segala sesuatu masih perlu dikembangkan sepanjang penelitian itu. Dalam keadaan yang serba tidak paasti dan tidak jelas itu, tidak ada pilihan lain dan hanya peneliti itu sendiri sebagai alat satu-satunya yang dapat mencapainya.

Dalam penelitian ini instrumen atau alat yang digunakan adalah:

1. Peneliti, yaitu dengan menggunakan panca indera untuk melihat, mengamati, dan merasakan kejadian-kejadian yang ada di lapangan terutama yang berhubungan dengan fokus penelitian.
2. Pedoman wawancara, yaitu pedoman dalam melakukan wawancara,. Tujuannya agar peneliti memperoleh data atau informasi yang valid dan lengkap namun tidak menyebar kemana-mana.
3. Alat Dokumentasi lain, Perangkat penunjang, meliputi buku catatan, alat tulis menulis, dan alat bantu lain untuk merekam serta mencatat data-data yang diperlukan dalam penelitian.



## G. Metode Analisis Data

Menurut M. Nazir (2005) analisis adalah mengelompokkan, membuat suatu urutan, memanipulasi serta menyingkat data sehingga mudah dibaca. Tujuan dari analisa adalah untuk mereduksi data agar data dapat dikerjakan, dimanfaatkan dan dipahami sedemikian rupa sehingga berhasil menyimpulkan suatu fenomena yang dapat dipakai untuk menjawab persoalan-persoalan yang diajukan dalam penelitian. Pada penelitian ini analisis data yang digunakan adalah analisa secara kualitatif, yaitu dengan cara menggambarkan atau mendeskripsikan data yang diperoleh sesuai dengan latar ilmiah yang disampaikan dalam bentuk apa adanya.

Sebagaimana yang diungkapkan oleh Bogdan dan Biklen dalam Moleong (2007), analisa data adalah upaya yang dilakukan dengan jalan bekerja dengan data, mengorganisasikan data, memilah-milahnya menjadi satuan yang dapat dikelola, mensintesiskannya, mencari dan menemukan pola, menemukan apa yang penting dan apa yang dipelajari, dan memutuskan apa yang dapat diceritakan kepada orang lain. Penelitian ini menggunakan analisis data model interaktif yang di kembangkan oleh Miles, Huberman and Saldana (2014).

Miles Huberman and Saldana (2014) mengungkapkan bahwa “*We see analysis as three concurrent flows of activity : (1) data condensation, (2) data display, and (3) conclusion drawing/verification*”, maksudnya adalah analisis data terdiri dari 3 alur kegiatan, yaitu kondensasi data, penyajian data dan penarikan kesimpulan. Berikut penjelasan tiga alur kegiatan tersebut menurut Miles Huberman and Saldana (2014) :

a. Kondensasi Data (*Data Condensation*)

Dari lokasi penelitian, data lapangan dituangkan dalam uraian laporan yang lengkap dan terinci yang meliputi proses penyeleksian, pemfokusan, penyederhanaan, peringkasan, dan pengubahan data yang bersumber dari kumpulan catatan, interview, dokumen, dan sumber data empiris lainnya. Dengan cara penyederhanaan, kita membuat data yang kita peroleh lebih kuat dan akurat. Data dan laporan lapangan kemudian disederhanakan, dirangkum, dan kemudian dipilah-pilah hal yang pokok, difokuskan untuk dipilih yang terpenting kemudian dicari tema atau polanya (melalui proses penyuntingan, pemberian kode dan pentabelan). Pada tahap ini setelah data dipilah kemudian disederhanakan, data yang tidak diperlukan disortir agar memberi kemudahan dalam penampilan, penyajian, serta untuk menarik kesimpulan sementara.

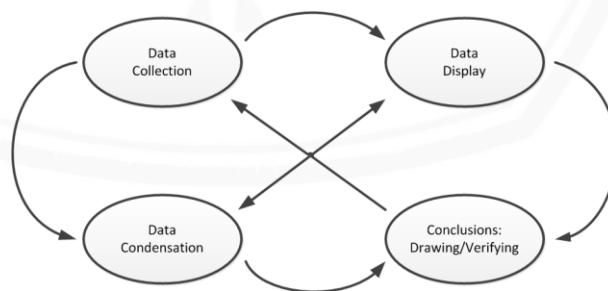
b. Penyajian data (*Data Display*)

Penyajian data dimaksudkan agar lebih mempermudah bagi peneliti untuk dapat melihat gambaran secara keseluruhan atau bagian-bagian tertentu dari data penelitian. Hal ini merupakan pengorganisasian data kedalam suatu bentuk tertentu sehingga kelihatan jelas sosoknya lebih utuh. Data-data tersebut kemudian dipilah-pilah dan disisikan untuk disortir menurut kelompoknya dan disusun sesuai kategori yang sejenis untuk

ditampilkan agar selaras dengan permasalahan yang dihadapi, termasuk kesimpulan-kesimpulan sementara diperoleh pada waktu data kondensasi.

c. Penarikan kesimpulan/ verifikasi (*Conclusion Drawing/ verification*)

Pada penelitian kualitatif, verifikasi data dilakukan secara terus menerus sepanjang proses penelitian dilakukan. Sejak pertama memasuki lapangan dan selama proses pengumpulan data peneliti berusaha untuk menganalisis dan mencari makna dari data yang dikumpulkan, yaitu mencari pola tema, hubungan persamaan, penjelasan-penjelasan serta alur sebab-akibat dan kemudian dituangkan dalam bentuk kesimpulan. Kesimpulan juga merupakan pembuktian sebagai proses analitis. Pembuktian tersebut bisa saja sesingkat ide yang lewat hanya beberapa detik saja dalam pikiran saat sedang menulis, bisa juga datang dari ingatan tentang catatan lapangan, bisa sepenuhnya dan terperinci, dengan argumen yang panjang dan beberapa tinjauan dikembangkan kembali atau dengan usaha yang lebih luas mencari berbagai macam informasi kemudian menyalin penemuan tersebut kedalam kumpulan data yang lain.



**Gambar 3.** Model Analisis Data Interaktif

*Sumber: Miles, Huberman and Saldana 2014*

## BAB IV

### HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

#### A. Gambaran umum lokasi dan situs penelitian

##### 1. Gambaran Umum Kabupaten Malang

Pemerintah Kabupaten Malang. Kabupaten Malang adalah salah satu Kabupaten di Indonesia yang terletak di Propinsi Jawa Timur dan merupakan Kabupaten yang terluas kedua wilayahnya setelah Kabupaten Banyuwangi dari 38 Kabupaten/ Kota yang ada di Jawa Timur. Hal ini didukung dengan luas wilayahnya 3.534,86 km<sup>2</sup> atau sama dengan 353.486 ha dan jumlah penduduknya 2.446.218 jiwa (tahun 2010). Kabupaten Malang juga dikenal sebagai daerah yang kaya akan potensi diantaranya dari pertanian, perkebunan, tanaman obat keluarga dan lain sebagainya. Disamping itu juga dikenal dengan obyek-obyek wisatanya.

##### a. Kondisi Geografis Kabupaten Malang

Kabupaten Malang terletak di Propinsi Jawa Timur dan merupakan Kabupaten terluas ke-2 dari 37 Kabupaten/ Kota yang ada di Jawa Timur. Luas wilayahnya 3.348 km<sup>2</sup> atau sama dengan 334.800 ha dengan jumlah penduduk 2.419.822 Jiwa (terbesar kedua di Jawa Timur setelah Kota Surabaya) dengan Pendapatan Perkapita Pada Tahun 2006 mencapai Rp. 7.005,381,65. Potensi Kabupaten Malang meliputi pertanian, perkebunan, perikanan dan pariwisata.

Kabupaten Malang terletak pada 112°35'10"90" sampai 122°57'00" Bujur Timur 7°04'45"50"11" sampai 8°26'35"04"5" Lintang Selatan, dan berbatasan di sebelah utara dengan Kabupaten Pasuruan dan Kabupaten Mojokerto, di

sebelah timur berbatasan dengan Kabupaten Probolinggo dan Kabupaten Lumajang, di sebelah barat berbatasan dengan Kabupaten Blitar dan Kabupaten Kediri, dan di sebelah selatan berbatasan dengan Samudra Indonesia. Kabupaten Malang merupakan Daerah Dataran Tinggi, dan wilayahnya dipagari oleh beberapa Gunung, yaitu Gunung Anjasmoro (2.277m) dan Gunung Arjuno (3.399 m) di sebelah utara, Gunung Bromo (2.392m) dan Gunung Semeru (3.676m) di sebelah timur, Gunung Kelud (1.731m) di sebelah barat, dan Pegunungan Kapur (650m) dan Gunung Kawi (2.625m) di sebelah selatan.

Secara umum kondisi infrastruktur jalan dan jembatan yang ada di wilayah Kabupaten Malang saat ini meliputi :

- a. Jalan Nasional 115,63 km
- b. Jalan Propinsi 149 km
- c. Jalan Kabupaten/Kota : 1.667,31 km
- d. Jalan Desa ± 6.907,90 km
- e. Jembatan Kabupaten 3.315,75 M;(395 Buah)



Menurut hasil Susenas penduduk Kabupaten Malang tahun 2010 berjumlah 2.447.051 jiwa. Jumlah tersebut terdiri dari laki-laki 1.232.841 (50,38 persen) jiwa dan perempuan 1.214.210 (49,62 persen) jiwa. Berdasarkan komposisi umurnya maka penduduk Kabupaten Malang termasuk Penduduk Intermediate. Komposisi umur anak (0-14 tahun) sekitar 24,95 persen (dibawah 40 persen) dan umur tua (65+ tahun) sekitar 7,36 persen (dibawah 10 persen). Sedangkan jika dilihat menurut umur median (umur yang membagi penduduk menjadi dua bagian dengan jumlah yang sama) maka penduduk Kabupaten Malang tergolong tua dengan umur median pada kelompok 30-34 tahun. Sementara umur median intermediate berada pada kisaran 20-30 tahun dan umur median muda adalah 20 tahun kebawah. Dengan komposisi umur produktif (15-64 tahun) sekitar 67,70 persen, maka sumber daya manusia Kabupaten Malang cukup potensial dalam mendukung pembangunan daerah.

Dalam publikasi kali ini BPS Kab Malang kembali bias menampilkan data penduduk yang diambil dari registrasi. Perlu kami informasikan bahwa ada perbedaan jumlah penduduk hasil Susenas 2011 dengan data registrasi penduduk karena memang berbeda cara mendapatkannya. Menurut registrasi diantara 33 kecamatan di Kabupaten Malang, Kecamatan Singosari memiliki jumlah penduduk terbesar, yaitu sebesar 156.338 jiwa dengan komposisi laki-laki 77.833 jiwa dan perempuan 78.505 jiwa. Kecamatan yang memiliki penduduk terkecil adalah Kecamatan Kasembon dengan jumlah penduduk 31.539 jiwa dengan komposisi laki-laki 15.834 jiwa dan perempuan 15.705 jiwa. Sex ratio Kabupaten Malang pada tahun 2011 sekitar 98,78 persen yang berarti penduduk perempuan

lebih banyak di banding penduduk laki-laki. Diketahui bahwa sebagian besar kecamatan memiliki sex ratio kurang dari 100,00 persen, kecuali Kecamatan Gedangan, Poncokusumo, Wagir, Pakisaji, Pakis, Jabung, Dau, Pujon, Ngantang dan Kasembon. Kepadatan penduduk Kabupaten Malang pada tahun 2011 mencapai 819 jiwa/km<sup>2</sup>. Beberapa kecamatan yang memiliki kepadatan tinggi diatas 2000 jiwa/km<sup>2</sup> adalah Kecamatan Kepanjen dan Pakis. Sedangkan kecamatan dengan tingkat kepadatan 1500-1999 jiwa/km<sup>2</sup> adalah Kecamatan Turen, Sumberpucung dan Pakisaji. Selebihnya memiliki kepadatan dibawah 1500 jiwa/km<sup>2</sup>.

### c. Visi dan Misi Kabupaten Malang

#### 1. Visi

Visi dari Kabupaten Malang adalah “MADEP MANTEB”, Pada visi tersebut terdapat 8 kata kunci yaitu : mandiri, agamis, demokratis, produktif, maju, aman, tertib, dan berdaya asing, artinya dalam rangka mencapai tujuan umum pembangunan Kabupaten Malang yaitu Masyarakat sejahtera maka dalam 5 tahun yang akan datang ini di perlukan upaya memujudkan :

- a. **Mandiri** : yang di maknai dengan pertama : kemandirian pengelolaan daerah berupa kebijakan Pemerintah Daerah yang mengutamakan kemampuan daerah dalam rangka mengelola potensi SDA dan buatan yang di dukung oleh kemampuan SDM, energi, infrastruktur, dan pelayanan publik. Kedua : kemandirian masyarakat berupa sikap dan kondisi masyarakat yang memiliki semangat entrepreneurship untuk semakin mampu memenuhi kebutuhan



dengan mengandalkan kemampuan dan kekuatan sendiri. Inti dari pengertian kemandirian adalah semakin berkembangnya jiwa leadership di kalangan pemerintah dan semangat entrepreneurship di kalangan masyarakat luas.

b. **Agamis** : yang dimaknai dengan kondisi masyarakat yang senantiasa menerapkan nilai-nilai agama dalam kehidupan sehari-hari dan senantiasa meningkatkan kualitas keamanan dan ketakwaannya terhadap Tuhan Yang Maha Esa serta berakhlak mulia yang diharapkan berdampak terhadap keamanan, ketertiban, dan produktivitas tinggi.

c. **Demokratis** : yang dimaknai dengan penyelenggaraan pemerintahan yang melibatkan partisipasi masyarakat, dengan sikap saling menghargai perbedaan dalam berfikir, bertindak, maupun pengambilan keputusan bersama yang berlandaskan hukum dan keadilan.

d. **Produktif** : yang dimaknai dengan semakin meningkatnya kualitas kinerja masyarakat sebagai pilar utama peningkatan perekonomian daerah.

e. **Maju** : yang dimaknai dengan semakin meningkatnya kualitas SDM dan hasil-hasil pembangunan yang ditandai dengan semakin meningkatnya indeks pembangunan manusia.

f. **Aman** : yang dimaknai dengan semakin meningkatnya keamanan masyarakat dan terlaksananya penegakan hukum yang berkeadilan tanpa memandang kedudukan, pangkat, jabatan seseorang serta terciptanya penghormatan pada hak-hak asasi manusia.

g. **Tertib** : yang dimaknai dengan semakin meningkatnya kepatuhan masyarakat terhadap berbagai peraturan hukum yang berlaku. Berdaya Saing :

yang dimaknai dengan semakin meningkatnya kualitas produk usaha mikro, kecil, menengah dan koperasi untuk bersaing di pasar lokal maupun nasional serta semakin meningkatnya daya asing daerah dalam rangka menarik minat investor.

Hal ini sejalan dengan pesan filosofis pembangunan dalam sesanti lambang Kabupaten Malang yaitu : Satata Gama Karta Raharja atau terwujudnya Kabupaten Malang yang adil dan makmur materiil dan spirituil disertai kerukunan beragama atas dasar kesucian yang langgeng (abadi). Dengan kata lain kemakmuran atau kesejahteraan yang ingin diwujudkan bukan hanya kesejahteraan materiil atau lahiriyah namun juga kesejahteraan secara spiritual dan batiniyah. Kesejahteraan yang utuh itu diyakini dapat dicapai dengan mewujudkan kemajuan secara komprehensif dari 8 kunci tersebut di atas.

## **2. Misi**

Misi adalah implementasi dari keinginan menyatukan langkah dari gerak dalam melaksanakan visi yang telah ditetapkan adalah sebagai berikut :

- a.** Meningkatkan Kemandirian melalui pemberdayaan masyarakat kalangan wong cilik di Kabupaten Malang untuk keperluan pemanfaatan potensi sosial dan ekonomi serta untuk mengoptimalkan prakarsa-prakarsa cerdas dalam kehidupan masyarakat.
- b.** Meningkatkan pembinaan mental spiritual masyarakat di Kabupaten Malang, sehingga kualitas kehidupan beragama tidak hanya ditumpukan pada kesalahan pribadi, tetapi juga tercermin pada menguatkan kesalehan

ritual sesuai dengan agama dan kepercayaan masing-masing yang kemudian diterjemahkan dalam kesalehan sosial.

- c. Meningkatkan pendidikan politik dan hukum kepada masyarakat Kabupaten Malang demi terwujudnya tatanan masyarakat madani yang berkeadaan dengan berlandaskan keadilan dan kebenaran.
- d. Meningkatkan pelayanan kesehatan bagi masyarakat kurang mampu di Kabupaten Malang melalui reformasi sistem pelayanan kesehatan berdasarkan semangat populisme dan negara kesejahteraan.
- e. Meningkatkan pendidikan dasar bagi masyarakat Kabupaten Malang untuk keperluan menyongsong era globalisasi yang mem-prasyaratkan adanya kemampuan berpikir secara sistematis dan logis.
- f. Meningkatkan peran serta perempuan dalam pembangunan di Kabupaten Malang melalui peningkatan kesadaran dan pemahaman akan pentingnya kesetaraan gender.
- g. Mewujudkan revitalisasi pertanian dan ekonomi kerakyatan di Kabupaten Malang sebagai bagian penting dari upaya peletakan dasar industrialisasi di pedesaan.
- h. Mempercepat Pembangunan Ekonomi dan Infrastruktur Membangun sumberdaya manusia yang "Berdaya Saing" tinggi yang dilandasi oleh nilai-nilai keagamaan, hukum dan sosial budaya.

## **2. Gambaran Umum BAPEDDA Kabupaten Malang**

BAPPEDA Kabupaten Malang berdasarkan pada Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2008 tentang Organisasi Perangkat Daerah dan Peraturan Bupati Malang Nomor 25 Tahun 2008 memiliki tugas pokok menyusun dokumen perencanaan daerah, baik jangka panjang, jangka menengah dan tahunan. Sedangkan untuk menjaga konsistensi pelaksanaan program/kegiatan terhadap rencana yang telah ditentukan maka BAPPEDA Kabupaten Malang melaksanakan tugas pokok dan fungsinya melalui :

- Monitoring dan evaluasi
- Melaksanakan forum perencanaan bidang pembangunan
- Mengadakan koordinasi dan kerjasama pembangunan antar daerah dan antar wilayah pebatasan
- Menyusun dokumen studi perencanaan
- Menyusun data statistik daerah sebagai penyedia informasi perencanaan pembangunan
- Melaksanakan musyawarah perencanaan pembangunan (MUSRENBANG) tingkat desa/ kelurahan, kecamatan dan kabupaten
- Menyusun dokumen perencanaan
- Mengadakan sosialisasi dan diseminasi produk perencanaan (jangka panjang, menengah, tahunan, penataan ruang dan teknis) serta
- Menyusun dan menyediakan laporan hasil-hasil pembangunan

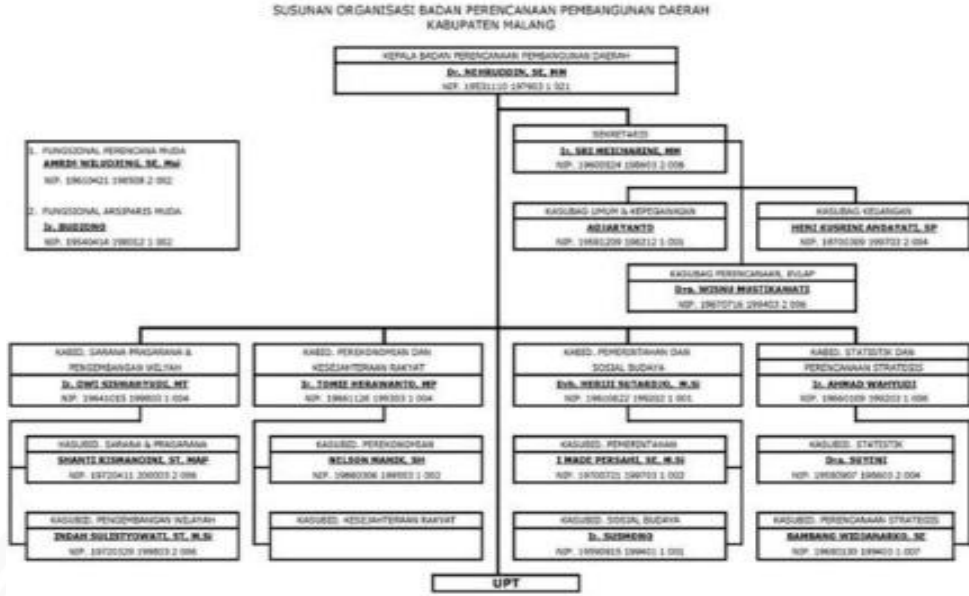
**a. Struktur Organisasi BAPPEDA**

repository.ub.ac.id

Berbagai tugas Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kabupaten Malang dilaksanakan oleh Sekretariat dan Sub Bagian, Bidang dan Sub Bidang yang terdiri dari:

- a. Sekretariat
  1. Sub Bagian Umum dan Kepegawaian.
  2. Sub Bagian Keuangan
  3. Sub Bagian Perencanaan, Evaluasi dan Pelaporan
- b. Bidang Perencanaan Sarana Prasarana dan Pengembangan Wilayah
- c. Bidang Perencanaan Ekonomi
  1. Sub Bidang Perekonomian Primer
  2. Sub Bidang Perekonomian Tersier
- d. Bidang Perencanaan Pemerintahan dan Sosial Budaya
  1. Sub Bidang Pemerintahan dan Aparatur
  2. Sub Bidang Sosial Budaya
- e. Bidang Statistik dan Perencanaan Strategis
  1. Sub Bidang Statistik
  2. Sub Bidang Perencanaan Strategis
- f. UPT

g. Kelompok jabatan Fungsional



Gambar 5. Struktur organisasi BAPPEDA Kab.Malang

Sumber: Dokumentasi BAPPEDA Kab. Malang

b. Visi dan Misi BAPPEDA Kabupaten Malang

1. Visi :

”Menjadi Lembaga Perencanaan yang Kapabel dan Profesional Dalam Mempersiapkan Perencanaan Pembangunan Daerah”

2. Misi :

Menyusun dokumen perencanaan pembangunan yang berkualitas, sinergis, partisipatif dan akuntanbel

c. Tugas Pokok dan Fungsi

Dalam perencanaan pembangunan, Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kabupaten Malang mengutamakan partisipasi masyarakat yang



diwujudkan dengan masyarakat ikut serta dalam penyusunan program melalui Musrenbang, mulai dari tingkat desa, kecamatan dan kabupaten; meningkatkan koordinasi, integrasi, sinkronisasi, monitoring dan evaluasi; meningkatkan sistem pendataan/informasi/statistik; membangun sumber daya manusia yang profesional serta meningkatkan kerjasama dengan pihak lain Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kabupaten Malang mempunyai tugas pokok, yaitu :

- a. Melaksanakan urusan Pemerintah Daerah dalam penyusunan dan pelaksanaan kebijakan daerah bidang perencanaan pembangunan daerah;
- b. Melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Bupati sesuai dengan bidang tugasnya .

Dalam melaksanakan tugas Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kabupaten Malang mempunyai fungsi :

- a. Pengumpulan, pengelolaan dan pengendalian data berbentuk data base serta analisa data untuk menyusun program kegiatan;
- b. Perencanaan strategis pada Badan Perencanaan Pembangunan Daerah;
- c. Perumusan kebijakan teknis perencanaan pembangunan daerah;
- d. Penyelenggaraan urusan pemerintah dan pelayanan umum bidang perencanaan pembangunan daerah;
- e. Pelaksanaan, pengawasan, pengendalian serta evaluasi, monitoring dan pelaporan penyelenggaraan bidang perencanaan pembangunan daerah;
- f. Pelaksanaan standar pelayanan minimal yang wajib dilaksanakan dalam bidang perencanaan pembangunan daerah;
- g. Pembinaan UPT;

- h. Pengkoordinasian, pengintegrasian, sinkronisasi pelaksanaan kegiatan perencanaan pembangunan di lingkungan pemerintah daerah;
- i. Pengelolaan dan pembinaan perencanaan pembangunan daerah;
- j. Penggunaan dan pelaksanaan kerjasama dengan masyarakat, Lembaga Pemerintah dan Lembaga lainnya.

### 3. Gambaran Umum Dinas Binamarga

Dinas Bina Marga Kabupaten Malang adalah Dinas pelaksana bidang Pekerjaan Umum khususnya Kebinamargaan.

Dinas Bina Marga mempunyai tugas :

- Melaksanakan kewenangan desentralisasi dibidang Bina Marga (Tupoksi sesuai Peraturan Bupati Malang Nomor 12 Tahun 2008 tentang Organisasi Perangkat Daerah Dinas Bina Marga)

Kabupaten Malang memiliki program prioritas dalam melaksanakan tugasnya, program prioritas tersebut antara lain :

- Program berkelanjutan pada jalan kabupaten strategis akses menuju jalan nasional dan provinsi
- Program pembangunan jalan dan jembatan penunjang sektor pariwisata
- Program penanganan akses jalan perbatasan dengan wilayah Kabupaten/ Kota lain



- Program **Pembangunan Sinergi Berbasis Masyarakat (Bangsimas)** untuk mendorong pemberdayaan masyarakat



**Gambar 6.** Kantor Dinas Bina Marga Kab.Malang  
*Sumber: Dokumentasi Dinas Bina Marga Kab. Malang*

**a. Visi dan Misi**

**1. Visi**

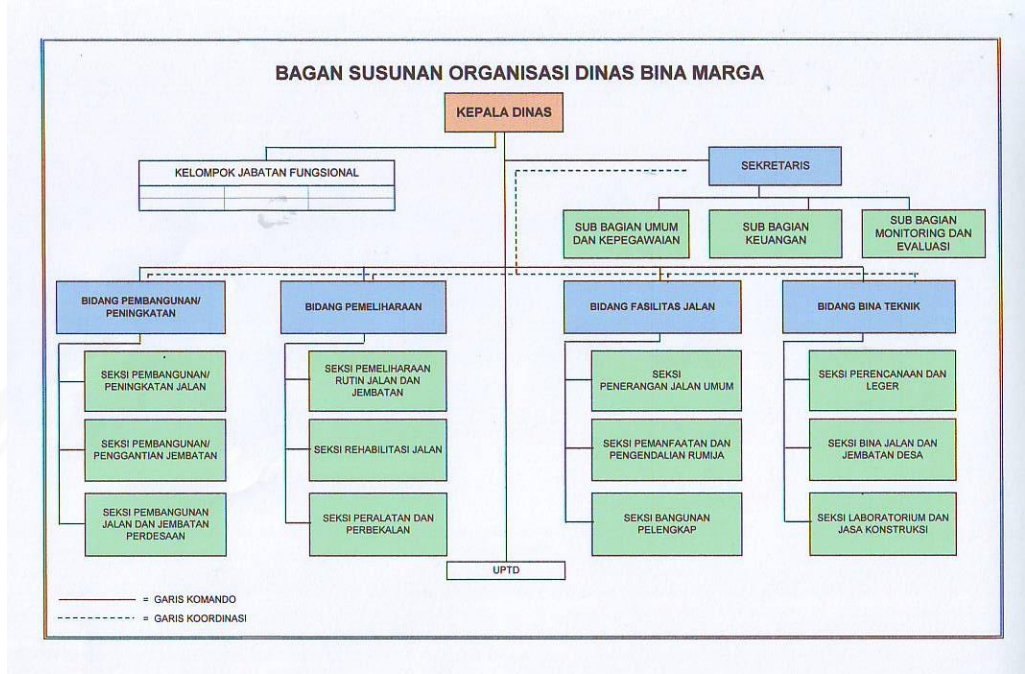
- Tersedianya infrastruktur jalan yang mantap untuk mendukung pembangunan masyarakat Kabupaten Malang.

**2. Misi**

- Meningkatkan pengelolaan jalan yang efektif, efisien dan berkelanjutan
- Meningkatkan kapasitas dan kualitas jalan dan jembatan

**b. Struktur Organisasi**

Struktur Organisasi Dinas Bina Marga Kabupaten Malang sesuai Peraturan Bupati Malang No 12 Tahun 2008 tentang Organisasi Perangkat Daerah Dinas Bina Marga



**Gambar 7.** Bagan susun organisasi Dinas Bina Marga  
*Sumber: Dokumentasi Dinas Bina Marga Kab. Malang*

Dalam melaksanakan Tugas Pokok dan Fungsi Dinas Bina Marga sesuai struktur Organisasi yang telah ditetapkan, didukung ketersediaan sarana dan prasarana kelembagaan serta sistem prosedur yang baku, Maka Struktur Bina Marga adalah sebagai berikut :

1. **Kepala Dinas**
2. **Sekretaris**
  - Sub Bagian Umum dan Kepegawaian
  - Sub Bagian Keuangan

- Sub Bagian Monitoring dan Evaluasi
- 3. **Bidang Pembangunan/Peningkatan**
  - Seksi Pembangunan/Peningkatan Jalan
  - Seksi Pembangunan/Peningkatan Jembatan
  - Seksi Pembangunan Jalan dan Jembatan Perdesaan
- 4. **Bidang Pemeliharaan**
  - Seksi Pemeliharaan Rutin Jalan dan Jembatan
  - Seksi Rehabilitasi Jalan
  - Seksi Peralatan dan Perbekalan
- 5. **Bidang Fasilitas Jalan**
  - Seksi Penerangan Jalan Umum
  - Seksi Pemanfaatan dan Pengendalian Rumija
  - Bangunan Pelengkap
- 6. **Bidang Bina Teknik**
  - Seksi Perencanaan dan Jasa Konstruksi
  - Seksi Jalan dan Jembatan Desa
  - Seksi Leger dan Laboratorium
- 7. **Unit Pelaksana Teknis Dinas**

Unit Pelaksana Teknis Dinas terdapat di 7 (tujuh) wilayah kerja:

- a) UPTD Pemeliharaan Jalan, Jembatan dan Pelengkap Jalan Pujon  
(Pujon, Ngantang, Kasembon)
- b) UPTD Pemeliharaan Jalan, Jembatan dan Pelengkap Jalan  
Singosari (Singosari, Lawang, Karangploso, Dau)

- c) UPTD Pemeliharaan Jalan, Jembatan dan Pelengkap Jalan uTumpang (Tumpang, Pakis, Jabung, Poncokusumo)
- d) UPTD Pemeliharaan Jalan, Jembatan dan Pelengkap Jalan Bululawang (Bululawang, Gondanglegi, Wajak, Tajinan, Pagelaran)
- e) UPTD Pemeliharaan Jalan, Jembatan dan Pelengkap Jalan Turen (Turen, Dampit, Tirtoyudo, Ampelgading, Sumbermanjingwetan)
- f) UPTD Pemeliharaan Jalan, Jembatan dan Pelengkap Jalan Kepanjen (Kepanjen, Pakisaji, Sumberpucung, Wagir, Kromengan, Ngajum, Wonosari)
- g) UPTD Pemeliharaan Jalan, Jembatan dan Pelengkap Jalan Pagak (Pagak, Kalipare, Bantur, Gedangan, Donomulyo)

### **c. Tugas Pokok dan Fungsi Dinas Bina Marga**

Berdasarkan Peraturan Bupati Malang Nomor 42 Tahun 2012 tentang organisasi dan Perangkat Daerah

#### **Pasal 4**

- 1) Bina Marga merupakan unsur pelaksana Otonomi Daerah bidang pekerjaan umum khususnya urusan kebinamargaan.
- 2) Dinas Bina Marga dipimpin oleh Kepala Dinas yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Bupati melalui Sekretaris Daerah.

#### **Pasal 5**

Dinas Bina Marga mempunyai tugas:

- 1) melaksanakan urusan Pemerintahan Daerah di bidang pekerjaan umum khususnya urusan kebinamargaan berdasarkan asas otonomi dan tugas pembantuan;
- 2) melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Bupati sesuai dengan bidang tugasnya.

#### Pasal 6

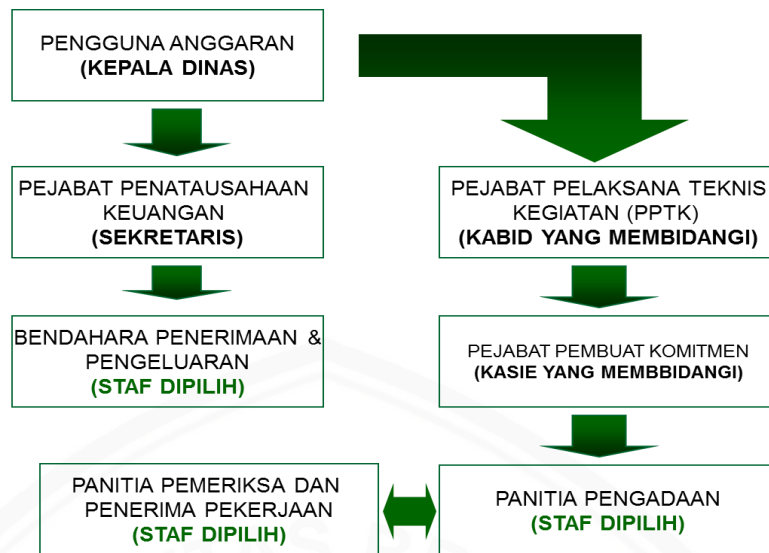
Untuk menyelenggarakan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5, Dinas Bina Marga mempunyai fungsi:

- 1) pengumpulan, pengelolaan dan pengendalian data yang berbentuk data base serta analisis data untuk penyusunan program kegiatan;
- 2) perencanaan strategis pada Dinas Bina Marga;
- 3) perumusan kebijakan teknis bidang kebinamargaan;
- 4) penyelenggaraan urusan pemerintahan dan pelayanan umum bidang kebinamargaan;
- 5) pembinaan dan pelaksanaan tugas bidang kebinamargaan;
- 6) pelaksanaan, pengawasan, pengendalian serta evaluasi dan pelaporan penyelenggaraan bidang kebinamargaan;
- 7) pelaksanaan standar pelayanan minimal yang wajib dilaksanakan bidang kebinamargaan;
- 8) penyelenggara kesekretariatan Dinas Bina Marga;
- 9) pembinaan UPTD;
- 10) pengkoordinasian bidang jasa konstruksi serta integrasi dan sinkronisasi kegiatan di lingkungan Dinas Bina Marga;

- 11) pemberian perizinan dan pelaksanaan pelayanan bidang kebinamargaan.
- 12) pembinaan kepada masyarakat tentang kebinamargaan;
- 13) pelaksanaan kerja sama dengan lembaga pemerintah dan lembaga lainnya.

#### **d. Struktur Pelaksanaan Anggaran Dina Bina marga**

Dalam pengerjaan sebuah program yang telah direncanakan maka perlu adanya pengadaan barang dan jasa/pelelangan, hal tersebut didasari oleh Perpres 54 Tahun 2010 tentang Pengadaan Barang dan Jasa Pemerintah beserta lampiran dan penjelasannya dan Inpres RI Nomor 17 Tahun 2011 tentang Aksi Pencegahan dan pemberantasan Korupsi Tahun 2012. Di dalam pengadaan barang dan jasa/pelelangan tersebut dibutuhkan anggaran dalam pelaksanaannya maka perlu ada struktur dalam pelaksanaa anggaran, berikut adalah gambar struktur pelaksanaan anggaran Dinas Bina Marga Kabupaten Malang



**Gambar 8.** Struktur Pelaksanaan Anggaran Dina Bina marga  
*Sumber: Dokumentasi Dinas Bina Marga Kab. Malang*

Pengguna Anggaran (Kepala Dinas) mengeluarkan rincian anggaran yang diberikan kepada pejabat penatausahaan keuangan yang lalu dilanjutkan kepada bendahara, setelah proses tersebut selesai kembali kepada pengguna anggaran (Kepala Dinas) yang dilanjutkan kepada pejabat pelaksana teknis kegiatan (PPTK) yang berikutnya diserahkan kepada Kepala seksi yang membidangi program pembangunan tersebut maka pengadaan tersebut bias di realisasikan.

#### 4. Gambaran Umum Dinas Cipta Karya dan Tata Ruang (DCKTR)

Tujuan dari Dinas Cipta Karya dan Tata Ruang Kabupaten Malang dapat dijabarkan sebagai berikut :

1. Terciptanya tata ruang yang berkualitas.

2. Menciptakan tata bangunan yang berkualitas.
3. Terciptanya lingkungan permukiman yang sehat.
4. Terciptanya sinergisitas pengelolaan lingkungan.
5. Mencukupi kebutuhan bangunan pemerintah.
6. Terselenggaranya target dengan baik.

Sasaran merupakan penjabaran dari tujuan, yaitu sesuatu yang akan dicapai atau dihasilkan oleh Instansi Pemerintah dalam jangka waktu tahunan, semesteran, triwulanan atau bulanan. Berdasarkan tujuan yang telah ditetapkan, maka sasaran yang akan dicapai atau dihasilkan oleh Dinas Cipta Karya dan Tata Ruang Kabupaten Malang adalah sebagai berikut :

1. Perencanaan, Pemanfaatan dan Pengendalian Penggunaan Seluruh Ruang yang Berada dalam Lingkup Wilayah Kabupaten Malang;
2. Penataan Bangunan Yang Efektif dan Mencukupi Kebutuhan Prasarana / Gedung Pemerintah;
3. Mencukupi Kebutuhan Sarana Dan Prasaran Dasar Permukiman;
4. Mewujudkan Kemandirian Masyarakat Dalam Pengelolaan Lingkungan.

**a. Visi Misi**

**VISI**

- Terciptanya tata kelola ruang, bangunan, dan lingkungan permukiman yang berkualitas

**MISI**



1. Menciptakan keserasian tata ruang wilayah melalui perencanaan, Pengendalian dan Pemanfaatan ruang
2. Menyediakan dan mengembangkan gedung pemerintah serta prasarana pendukungnya;
3. Menyediakan dan mengembangkan Sarana dan Prasarana Dasar Permukiman (Air Bersih, Air Limbah Domestik, Drainase, Jalan Lingkungan, Persampahan, RTH, Pemakaman) di Perdesaan dan Perkotaan.
4. Meningkatkan kinerja dan profesionalisme pelaksanaan tugas

#### **b. Struktur Organisasi**

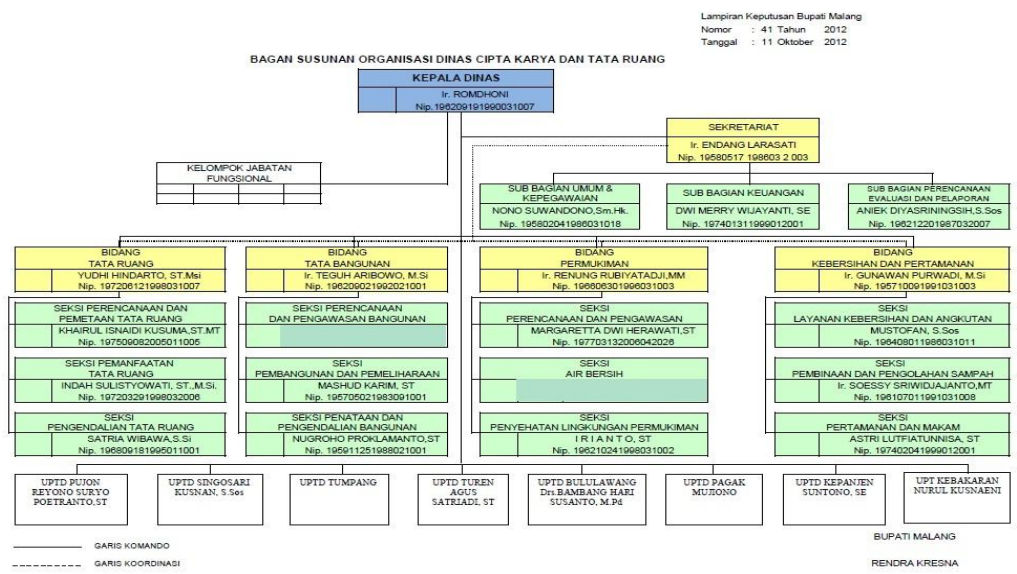
Berdasarkan Peraturan Bupati Malang nomor 41 Tahun 2012, Dinas Cipta Karya dan Tata Ruang (DCKTR) terdiri dari sekretariat dan 4 bidang yaitu:

- Bidang Tata Ruang
- Bidang Tata Bangunan
- Bidang Permukiman
- Bidang Kebersihan, Pertamanan dan Makam

Dalam melaksanakan tugas-tugasnya, DCKTR memiliki:

- 1 unit pencegah dan penanggulangan bahaya kebakaran (PPBK)

- 7 Unit Pelaksana Teknis Daerah (UPTD) Pelayanan Kebersihan, Pertamanan, Pengawasan, Pengendalian Ruang dan Bangunan yang berada di Singosari, Tumpang, Bululawang, Turen, Pagak, Kepanjen, dan Pujon



**Gambar 9.** Struktur Organisasi DCKTR Pemkab Malang

*Sumber : Dokumentasi DCKTR Pemkab Malang*

**a. Tugas Pokok dan Fungsi**

**Dinas Cipta Karya dan Tata Ruang mempunyai tugas :**

1. Melaksanakan urusan pemerintahan daerah bidang Cipta karya dan tata ruang berdasarkan asas otonomi dan tugas pembantuan;
2. Melaksanakan tugas – tugas lain yang diberikan oleh Bupati sesuai bidang tugasnya.

**Untuk menyelenggarakan tugas tersebut Dinas Cipta Karya dan Tata Ruang mempunyai fungsi :**

1. Pengumpulan, pengelolaan dan pengendalian data yang berbentuk data base serta analisis data untuk penyusunan program kegiatan;
2. Perencanaan strategis pada Dinas Cipta Karya dan Tata Ruang;
3. Perumusan kebijakan teknis bidang pekerjaan umum khususnya urusan Cipta karya dan tata ruang;
4. Penyelenggaraan urusan pemerintahan dan pelayanan umum bidang pekerjaan umum khususnya urusan Cipta Karya dan Tata Ruang;
5. Pembinaan dan pelaksanaan tugas bidang pekerjaan umum khususnya urusan Cipta Karya dan Tata Ruang;
6. Pelaksanaan, pengawasan, pengendalian serta evaluasi dan pelaporan penyelenggaraan bidang pekerjaan umum khususnya urusan Cipta Karya dan Tata Ruang;
7. Pelaksanaan standar pelayanan minimal yang wajib dilaksanakan bidang pekerjaan umum khususnya urusan Cipta Karya dan Tata Ruang;
8. Penyelenggaraan kesekretariatan Dinas Cipta Karya dan Tata Ruang;\
9. Pembinaan UPTD;
10. Pelaksanaan fasilitas pembangunan dan pengelolaan infrastruktur keciptakarya di perkotaan dan perdesaan;
11. Penyusunan RUTRK/RDTRK Perkotaan dan Perdesaan, RDTRK Strategis RTBL berdasarkan skala prioritas;
12. Pengembangan system informasi penataan ruang daerah;
13. Pemberian izin dalam rangka pemanfaatan ruang yang sesuai dengan RUTRK/RDTRK perkotaan dan perdesaan;



14. Penyusunan kebijakan dan standarisasi teknis bangunan gedung termasuk pengelolaan gedung dan rumah asset daerah;
15. Pembangunan dan pemeliharaan gedung – gedung asset daerah, pembinaan teknis dan pengawasan pembangunan dan pengelolaan bangunan gedung dan rumah asset Pemerintah Daerah;
16. Pemberian IJin Mendirikan Bangunan sesuai dengan peruntukannya;
17. Penyusunan kebijakan dan strategi pengembangan air bersih/air minum, air limbah domestik (sanitasi), drainase, jalan lingkungan;
18. Pengembangan system pembiayaan dan pola investasi air minum dan sanitasi melalui kerjasama pemerintah, dunia usaha dan masyarakat;
19. Penyediaan air minum dan sanitasi bagi masyarakat miskin dan rawan air;
20. Penyelenggaraapembangunan prasarana dan sarana air minum sanitasi, drainase lingkungan, jalan lingkungan;
21. Pembinaan teknis dan manajemen pengelolaan air bersih perdesaan;
22. Penanggulangan darurat dan perbaikan kerusakan infrastruktur permukiman akibat bencana alam dan kerusuhan sosial;
23. Penetapan kebijakan pengembangan prasarana dan sarana persampahan serta pengelolaan kebersihan;
24. Penyusunan rencana induk teknis dan manajemen pengelolaan sampah;
25. Penyelenggara pengelolaan persampahan/kebersihan mulai dari tahap penampungan, pemindahan, pengolahan, pengangkutan, pembuangan akhir sampah;



26. Penyelenggaraan dan pembiayaan pembangunan prasarana dan sarana persampahan

## **B. Penyajian Data**

### **1. Implementasi Kebijakan Pembangunan Infrastruktur Jalan Lingkar Barat Kabupaten Malang**

#### **a. Ukuran dan Tujuan Kebijakan**

Kabupaten Malang dibentuk berdasarkan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 1950 tentang Pemerintah Daerah Kabupaten Jawa Timur, dengan pusat pemerintahan Kabupaten Malang berkedudukan di Kota Malang. Dalam perkembangannya keberadaan ibu kota Kabupaten Malang yang selama ini berada di wilayah Kota Malang dianggap kurang selaras dengan kebijakan Kabupaten Malang yang sedang giat melakukan pembangunan di berbagai bidang. Oleh karena itu, berdasarkan PP no.18 Tahun 2008 keberadaan ibu kota Kabupaten Malang yang berada di wilayah kota Malang dianggap sudah tidak sesuai dan perlu dipindahkan ke Kecamatan Kepanjen yang berada di wilayah Kabupaten Malang agar dapat sejalan dan mengikuti pertumbuhan pembangunan yang sedang giat dilakukan.

Saat ini, Kabupaten Malang tumbuh dan berkembang cepat, baik fisik maupun nonfisik, termasuk aktivitas perekonomian, sosial, budaya maupun perkembangan jumlah penduduk. Pembangunan di Kabupaten Malang terus dipacu dengan menumbuhkembangkan pusat pelayanan jasa, perdagangan, sosial budaya, pendidikan maupun kegiatan lainnya di seluruh wilayah maka

secara otomatis tingkat kepadatan volume kendaraan di daerah Kepanjen akan meningkat pesat. Pesatnya pertumbuhan jumlah kendaraan tidak disertai berkembangnya jaringan jalan menyebabkan munculnya masalah, yaitu:

1. Derajat Kejenuhan arus lalu-lintas di jalur utama Malang – Kepanjen - Blitar relatif tinggi.
2. Belum adanya jalur alternatif yang memadahi.
3. Terganggunya fungsi jalan sebagai arteri primer dikarenakan bercampurnya dengan kegiatan lokal.

Diperlukan adanya kajian sekaligus solusi pemecahan masalah yang akan terjadi pada jaringan jalan akibat pengaruh pergerakan tersebut. BAPPEDA selaku badan perencana telah membuat kebijakan mengenai pengembangan jalan di Kabupaten Malang antara lain pembangunan jalan tol, jalan arteri primer, jalan kolektor primer serta untuk mengatasi kepadatan volume kendaraan maupun membuka kawasan baru untuk mempersiapkan perkembangan pesat dari masyarakat daerah Kepanjen BAPPEDA telah menyiapkan rencana pembangunan jalan lokal primer atau yang diberi nama jalan lingkaran barat.

Kebijakan tersebut dibuat agar Kepanjen mampu dan siap menjadi pusat pemerintahan Kabupaten Malang. Kepanjen yang lokasinya berada pada jalan perlintasan antar Provinsi secara tidak langsung membuat Kepanjen padat dilalui kendaraan-kendaraan baik kendaraan pribadi maupun kendaraan umum, ini membuat pembangunan pada Kepanjen untuk mampu mempercepat pembangunan daerah terhambat karena padatnya volume

kendaraan pada daerah Kepanjen. Hal ini yang mendasari munculnya kebijakan pembangunan jalibar agar mampu mengurai kemacetan pada daerah Kepanjen dan membuat pembangunan daerah Kepanjen cepat terealisasi, sumber-sumber kebijakan yang dimaksud mencakup anggaran dana yang mendorong dan memperlancar implementasi agar berjalan dengan efektif. Berdasarkan hasil wawancara kepada Ibu Dra. Wisnu Mustikawari selaku Kasubag Perencanaan BAPPEDA memaparkan sebagai berikut :

“ Ditunjuknya kepanjen sebagai pusat pemerintahan Kabupaten Malang, dengan sendirinya tingkat kepadatan volume kendaraan pada Daerah Kepanjen akan meningkat. Kebijakan pembangunan jalan lingkar barat adalah salah satu kebijakan yang dibuat untuk memecah kepadatan volume kendaraan di Daerah Kepanjen, serta sebagai kawasan yang dipersiapkan untuk perkembangan Kepanjen.” (Wawancara pada tanggal 9 Desember 2015)

Sedangkan berdasarkan wawancara kepada bapak Ir. Aviecena MS,MT selaku Kabid Dinas Bina Marga Pemkab malang memaparkan sebagai berikut:

“Pembuatan kebijakan baru sangat diperlukan pada saat ditunjuknya Daerah Kepanjen sebagai pusat pemerintahan Kabupaten Malang, adanya kebijakan pembangunan jalibar dirasa sangat tepat karena masalah yang dihadapi setelah pindahnya pusat pemerintahan Kabupaten Malang ke Daerah Kepanjen adalah masalah volume kendaraan yang akan semakin memadati Daerah Kepanjen serta bekembangnya penduduk di Daerah Kepanjen pada masa yang akan datang. Oleh karena itu pembangunan jalibar adalah kebijakan yang

memang diperlukan sebagai penunjang Kepanjen sebagai pusat pemerintahan Kabupaten Malang.” (Wawancara pada tanggal 9 Desember 2015)

#### **b. Sumber-Sumber Kebijakan**

Berdasarkan PP no.18 Tahun 2008 keberadaan ibu kota Kabupaten Malang yang berada di wilayah kota Malang dianggap sudah tidak sesuai dan perlu dipindahkan ke Kecamatan Kepanjen yang berada di wilayah Kabupaten Malang agar dapat sejalan dan mengikuti pertumbuhan pembangunan yang sedang giat dilakukan. Dengan dipindahkannya pusat pemerintahan ke Daerah Kepanjen Maka secara otomatis keramaian di daerah kepanjen akan meningkat pesat, mulai dari volume kendaraan hingga kedepannya kepadatan penduduk akan berkembang pesat. Sehingga dibutuhkan sebuah kebijakan yang dapat menjadikan Kepanjen mampu menjadi pusat pemerintahan Kabupaten Malang.

Maka dari itu kebijakan-kebijakan dibuat agar Kepanjen mampu dan siap menjadi pusat pemerintahan Kabupaten Malang. Kepanjen yang lokasinya berada pada jalan perlintasan antar Provinsi secara tidak langsung membuat Kepanjen padat dilalui kendaraan-kendaraan baik kendaraan pribadi maupun kendaraan umum, ini membuat pembangunan pada Kepanjen untuk mampu mempercepat pembangunan daerah terhambat karena padatnya volume kendaraan pada daerah Kepanjen. Hal ini yang mendasari munculnya kebijakan pembangunan jalibar agar mampu mengurai kemacetan pada daerah Kepanjen dan membuat pembangunan daerah Kepanjen cepat terealisasi, sumber-sumber kebijakan



yang dimaksud mencakup anggaran dana yang mendorong dan memperlancar implementasi agar berjalan dengan efektif.

Berdasarkan Peraturan Daerah Kabupaten Malang no.5 tahun 2014 Pasal 5

(1) Tujuan penataan ruang BWP (Bagian Wilayah Perencanaan) Kapanjen sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (4) huruf a adalah mewujudkan BWP Kapanjen sebagai pusat pemerintahan yang hijau, nyaman dan maju berbasis perkantoran, perdagangan dan jasa, serta pendidikan secara berkelanjutan.

(2) Prinsip penataan ruang BWP Kapanjen meliputi:

- a. Tersedianya aksesibilitas antar wilayah dan dalam kawasan perkotaan;
- b. Tersedianya sarana dan prasarana pendukung fungsi perdagangan, jasa, perkantoran dan pendidikan;
- c. Tersedianya sarana dan prasarana pengembangan fungsi utama perkotaan sebagai ibukota daerah;
- d. Tersedianya RTH yang memadai sesuai dengan acuan peraturan perundang-undangan yang berlaku; 18
- e. Perwujudan program-program yang mendukung pengembangan Kota Hijau BWP Kapanjen; dan
- f. Tersedianya peraturan zonasi yang mengatur lebih detail terkait operasional perkotaan

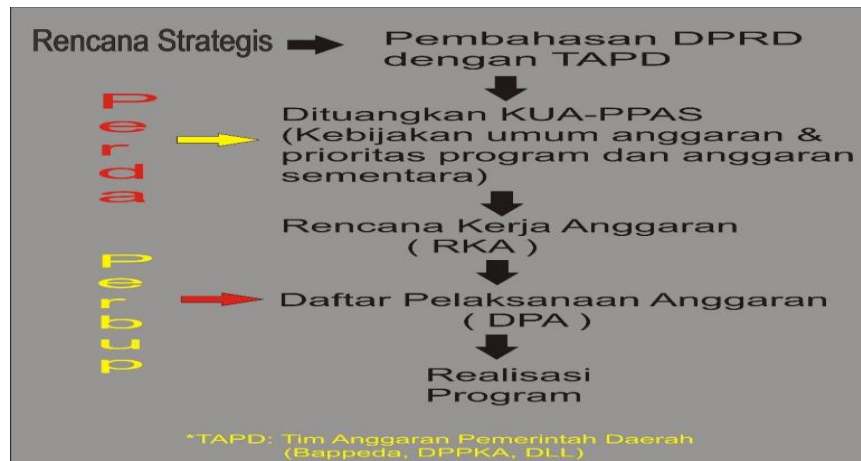
Strategi RDTR (Rencana Detail Tata Ruang) untuk menunjang kebijakan RDTR tentang pengembangan interaksi BWP Kapanjen sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (2) huruf b meliputi: a. Meningkatkan interaksi BWP Kapanjen dengan wilayah eksternal dengan pembangunan jaringan jalan dan

peningkatan fungsi jaringan jalan; dan b. Meningkatkan interaksi antar Sub BWP dan pusatpusat kegiatan di BWP Kepanjen dengan pembangunan dan perbaikan kondisi jaringan jalan.

Berdasarkan Perda diatas BAPPEDA sebagai badan perencana membuat kebijakan pembangunan yang menyangkut segala aspek yang disebutkan didalam Perda Kabupaten Malang no.5 tahun 2014 tersebut. Perencanaan tersebut dibantu dengan Dinas Cipta Karya dan Tata Ruang Pemkab malang sebagai pembuat rencana detail tata ruang, Maka dibuatlah kebijakan pembangunan jalan lingkar barat yang ditujukan untuk menjawab semua yang telah disebutkan pada Perda no.5 tahun 2014 tersebut. Pembangunan jalibar tersebut memiliki ketentuan awal yang ditetapkan BAPPEDA sebagai berikut :

Ketentuan teknis tentang jalan lokal sistem primer dijelaskan dalam Pasal 15 Peraturan Pemerintah No. 34 Tahun 2006 tentang Jalan, yang memaparkan bahwa :

- a. Jalan lokal primer di desain berdasarkan kecepatan rencana minimal 20 km / jam dengan lebar badan jalan minimal 7,5 meter; dan
- b. Jalan lokal primer yang memasuki kawasan perdesaan tidak boleh terputus.



**Gambar 10.** Bagan realisasi program

*Sumber: Dokumentasi Dinas Bina Marga Kab. Malang*

Di dalam pengimplementasi program pembangunan infrastruktur jalan lingkaran barat (jalibar) yang direncanakan oleh pemerintah untuk mengatasi permasalahan di atas dan juga untuk mengurangi kemacetan lalu lintas di pusat kota Kepanjen pada saat ini dan masa mendatang. Berdasarkan hasil wawancara kepada Ir. Avicena MS, MT selaku Kepala Bidang Dinas Bina Marga Kabupaten Malang memaparkan sebagai berikut :

“ Dengan ditunjuknya Kepanjen sebagai pusat pemerintahan Kabupaten Malang, secara otomatis tingkat kepadatan volume kendaraan pada Daerah Kepanjen akan meningkat. Kebijakan pembangunan jalibar adalah salah satu usaha yang dilakukan oleh Pemkab Malang untuk memecahkan masalah volume kendaraan pada Daerah Kepanjen.” (Wawancara pada tanggal 9 Desember 2015)

Implementasi kebijakan menegaskan standar sasaran tertentu yang harus dicapai oleh para pelaksana kebijakan. Dalam hal ini terkait dengan implementasi kebijakan pembangunan infrastruktur jalan lingkaran barat (jalibar) Kabupaten

Malang yang juga memiliki standar sasaran dalam pelaksanaannya. Standar yang ditetapkan berhubungan dengan pencapaian tujuan program pembangunan infrastruktur jalibar. Upaya pencapaian tujuan yang dilakukan oleh instansi terkait yaitu BAPPEDA dan Dinas Bina Marga yaitu dengan merencanakan dan melaksanakan pembangunan infrastruktur jalibar sebagai program alternatif untuk mengurangi kemacetan di Kepanjen untuk saat ini dan masa mendatang. Dengan adanya program pembangunan tersebut juga bertujuan untuk meningkatkan perekonomian masyarakat Kepanjen.

Dinas Bina Marga selaku Dinas yang ditunjuk oleh BAPPEDA sebagai pelaksana dari perealisasi Jalibar menggunakan jasa Konsultan perencanaan untuk membuat desain dari Jalibar, ditunjuknya konsultan perencanaan sebagai perencana bangunan jalibar dikarenakan adanya peraturan dari Pemkab Malang yang harus membagi pekerjaan terhadap pihak swasta agar mendapatkan proyek kerja, cara mendapatkan proyek kerja tersebut dilakukan secara lelang. Setelah konsultan perencana ditunjuk maka pekerjaan bisa dimulai dengan ketentuan yang telah disepakati di awal. Desain yang dibuat oleh Konsultan Perencanaan dibuat berdasarkan dana yang disiapkan oleh pemerintah Kabupaten Malang agar desain yang direncanakan dengan dana yang ada bisa dibuat dengan maksimal. Berdasarkan wawancara yang saya lakukan kepada bapak Ir. Slamet Hariyano, MT selaku Konsultan Perencanaan memaparkan sebagai berikut:

“ pada tahun 2007 saya mengerjakan desain perencanaan pembangunan Jalibar, perencanaan yang dibuat berdasarkan anggaran dana yang diberikan Pemkab Malang dan saya selesaikan dengan jangka waktu beberapa bulan dan setelah perencanaan

tersebut di acc, pada tahun 2008 Dinas Bina Marga memulai pembangunan tersebut.” (Wawancara pada tanggal 21 Desember 2015)

Serta wawancara saya kepada Bapak Ir. Mochamad Anwar selaku Kepala Dinas Bina Marga Kabupaten Malang membenarkan sebagai berikut:

“ Memang benar pada tahun 2007 Dinas Bina Marga menggunakan jasa konsultan perencanaan untuk merencanakan desain pembangunan jalibar, hal tersebut selalu dilakukan terhadap pembangunan-pembanguna daerah yang baru agar dana dari Pemkab dengan rencana yang akan di realisasikan bisa menghasilkan hasil yang semaksimal mungkin. Sedangkan masalah mengapa pengerjaan dimulai pada tahun 2008 dikarenakan perencanaan pembangunan tersebut dibagi menjadi 3 tahap, dan di dalam perencanaannya memang pembangunan tersebut dimulai pada tahun 2008, tahap kedua 2009 serta tahap ketiga pada tahun 2011.” (Wawancara pada tanggal 9 Desember 2015)

Hasil dari desain perencanaan pembangunan jalibar oleh konsultan perencanaan tersebut sudah mendapat persetujuan dari BAPPEDA dan juga Dinas Bina Marga Kabupaten Malang. Berdasarkan hasil wawancara kepada Ibu Farid Habibah. ST selaku Kepala Seksi Perencanaan Dinas Bina Marga Kabupaten Malang memaparkan sebagai berikut:

“ Perencanaan jalibar yang mendapat persetujuan pada saat itu sudah diperiksa ulang keseluruhannya baik dari dana maupun suvey lapangan dan sesuai dengan yang diminta kepada Konsultan

perencanaan, maka pembangunan awal segera dilaksanakan pada 2007 ” (Wawancara pada tanggal 9 Desember 2015)

Perencanaan, perincian dana pembangunan serta realisasi dari Rencana pembangunan Jalan Lingkar Barat (Jalibar) dari uraian pembangunan, biaya pembangunan, item pengerjaan, pelaksana dari awal pembangunan 2007 hingga tahun 2012 dapat dilihat pada tabel dan gambar berikut:



TAHUN	URAIAN	VOLUME	ITEM PEK.	BIAYA (Rp.)	PELAKSANA	KETERANGAN
	Total Panjang Jalan	4560 m x 26 m = 118,560 m <sup>2</sup> (11,856 Ha)	Hotmix	6.000.000.000,-		Dibangun secara bertahap
2007	Pembukaan Badan Jalan	Total 1900 m x 26 m	Galian, Timbunan	1.000.000.000,- (Dana APBN)		
2008	Pembangunan Jembatan - Ngadilangkung Tahap 1 dan - Overpass	95 m x 9 m (2 Buah) 12 m x 9 m (2 Buah)	Bangunan Bawah Overpass selesai	13.787.000.000,-	PT. ANUGERAH CIPTA ABADI	
2009	Jembatan Ngadilangkung Th 2 (Bangunan Atas) Pembangunan Jalan	- 95 m x 9 m (2 Buah) - 3430 m x 13 m (1 sisi)	Bangunan Atas (Prestress) Agregat s/d Hotmix (ATB) 1 lapis	9.330.000.000,- 7.150.000.000,-	- PT. MODERN MAKMUR MANDIRI - PT. LANDES PUTRA PERDANA	
2010	Pembangunan Jalan	2095 m x 13m (1 sisi) Dan Jl. Ds. Mojosari pjg = 600 m x 5,5 m	Agregat s/d Hotmix (ATB) 1 lapis dan bangunan pelengkap (Dinding Penahan Tanah 25 m x 14 m)	9.463.000.000,-	PT. MODERN MAKMUR MANDIRI	
2011	Pembangunan Jalan	3595 m x 13m (1 sisi)	Agregat s/d Hotmix (ATB) 1 lapis dan bangunan pelengkap	11.862.500.000,-	PT. ANUGERAH CIPTA ABADI	
2012	Median jalan dan Trotoar PJU	4560 x 26 m = 118,560 M <sup>2</sup> 90 titik	Pemasangan PJU baru dan Trotoar	2.000.000.000,- 2.000.000.000,-	CV. TEGAR ABADI	Dalam proses pengadaan barang dan jasa
	JUMLAH	Pjg = 4560m x 26m (AC)		62.592.500.000,-		

**Tabel 4.** Dana perencanaan pembangunan jalibar Kabupaten Malang

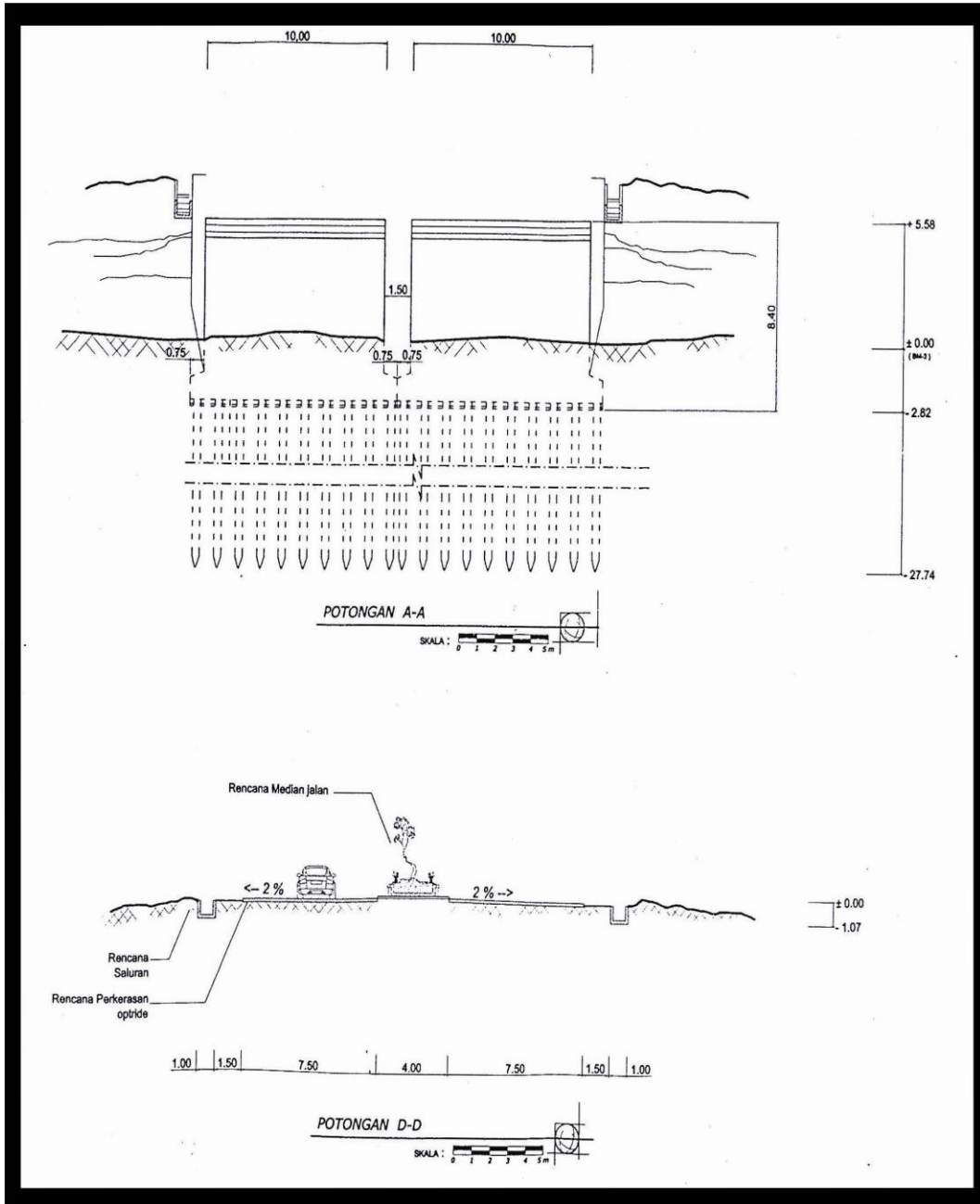
*Sumber: Data Dinas Bina Marga Kabupaten Malang*

THN	URAIAN	VOLUME	ITEM PEKERJAAN	BIAYA	PROGRES FISIK
2008	Jembatan Utama (bang. Bawah) dan Jembatan Overpass (bang. Atas dan Bawah)	95 m x 9 m 12 m x 9 m	4 buah Pilar 4 buah Abutment Bangunan atas dan bawah	Rp. 13.787.000.000,-	Realisasi : 100 %
2009	Bangunan Atas Jembatan Utama	95 m x 9 m	Balok Beton Pre-stress dan Plat lantai	Rp. 9.330.000.000,-	Realisasi : 100 %
			<b>JUMLAH</b>	Rp. 23.117.000.000,- (selesai)	

**Tabel 5.** Dana Perencanaan Pembangunan Jembatan dan overpass Ngadilangkung Jalibar

*Sumber : Dokumentasi Konsultan Perencanaan*

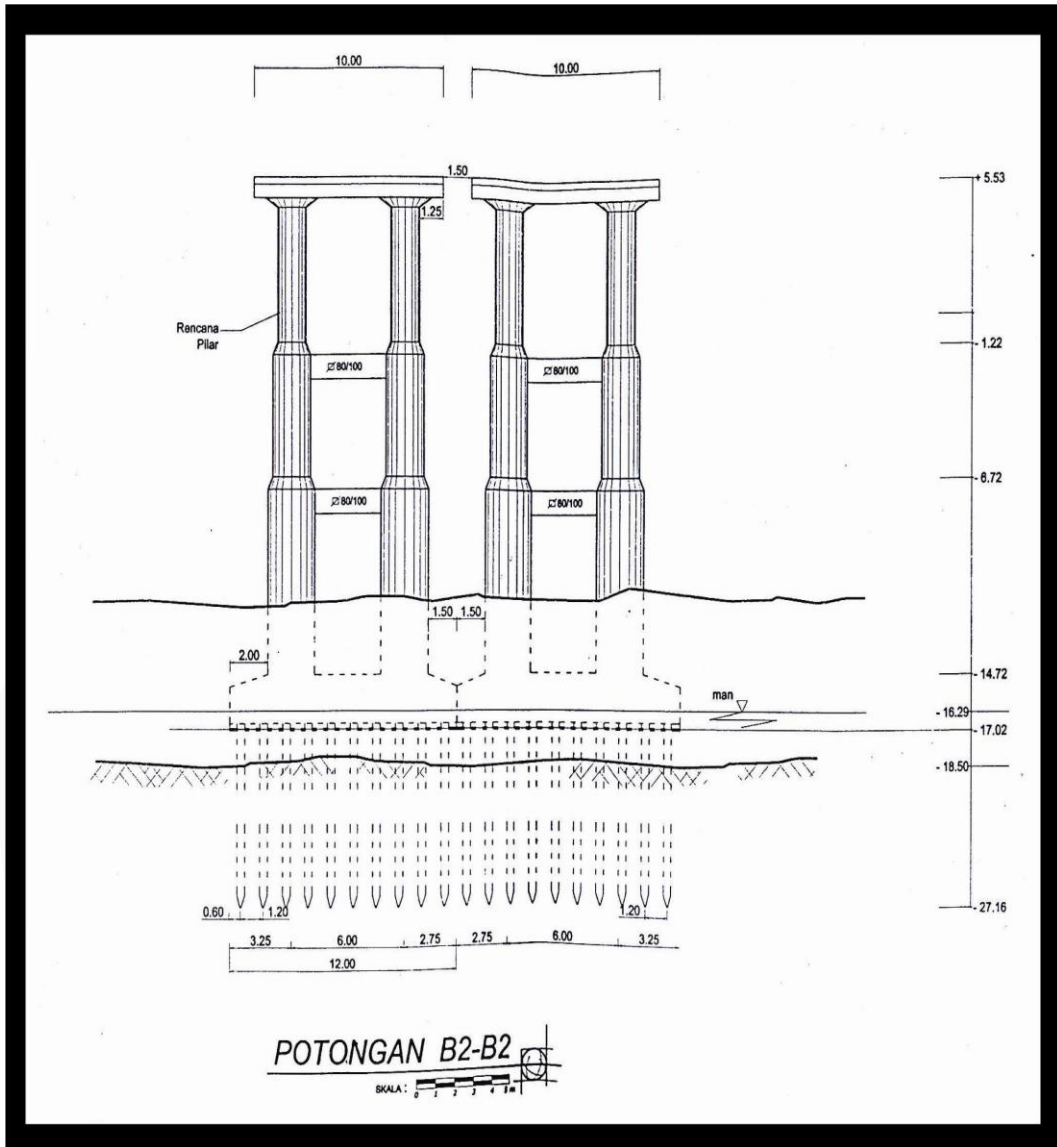




Gambar 11. Desain pembangunan Jalibar (lebar jalan, drainase, dan batas jalan

Sumber : Dokumentasi Konsultan Perencanaan

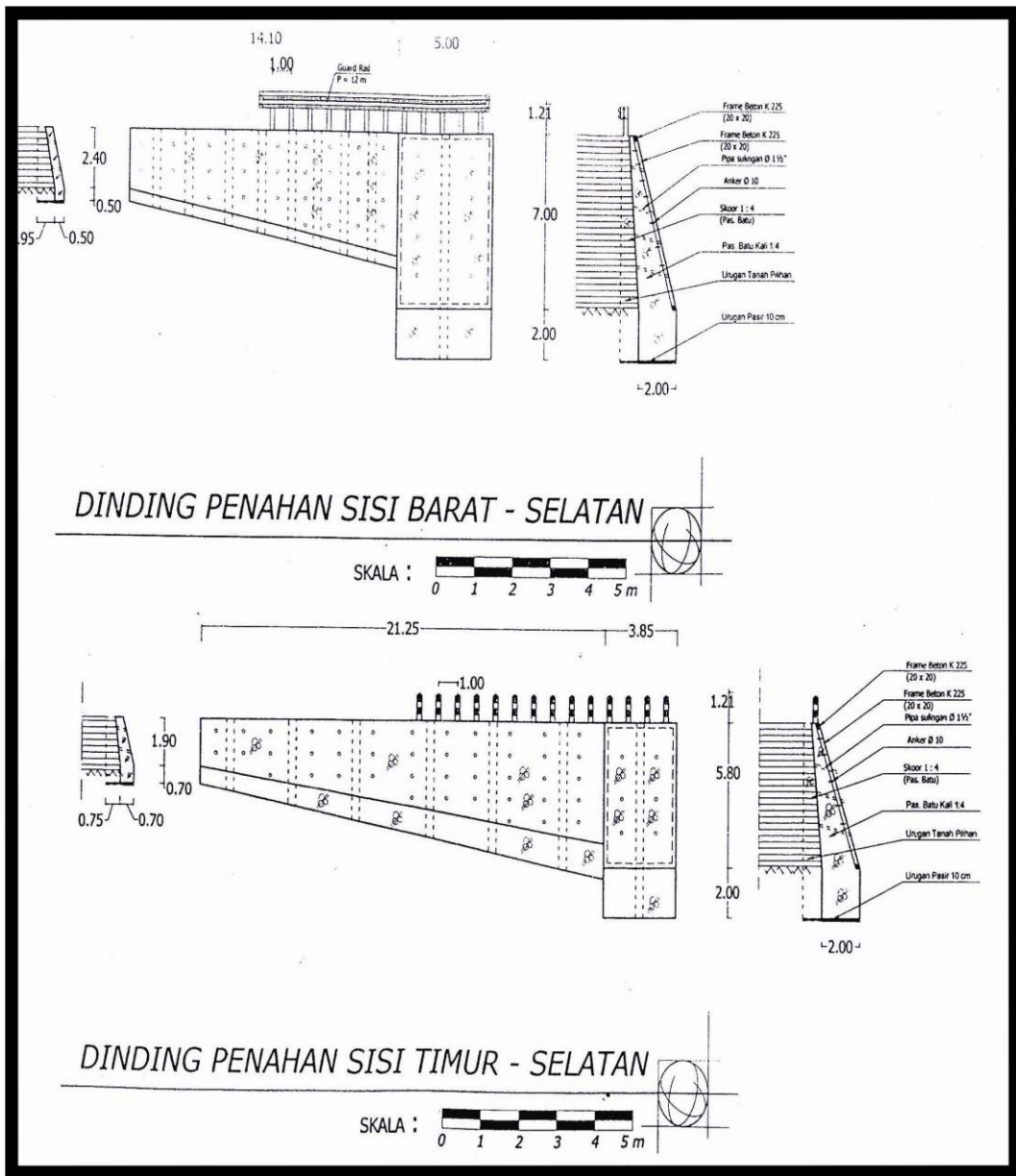




**Gambar 12.** Desain kaki-kaki jembatan ngadilangkung dan overpass (Jalibar)

*Sumber : Dokumentasi Konsultan Perencanaan*

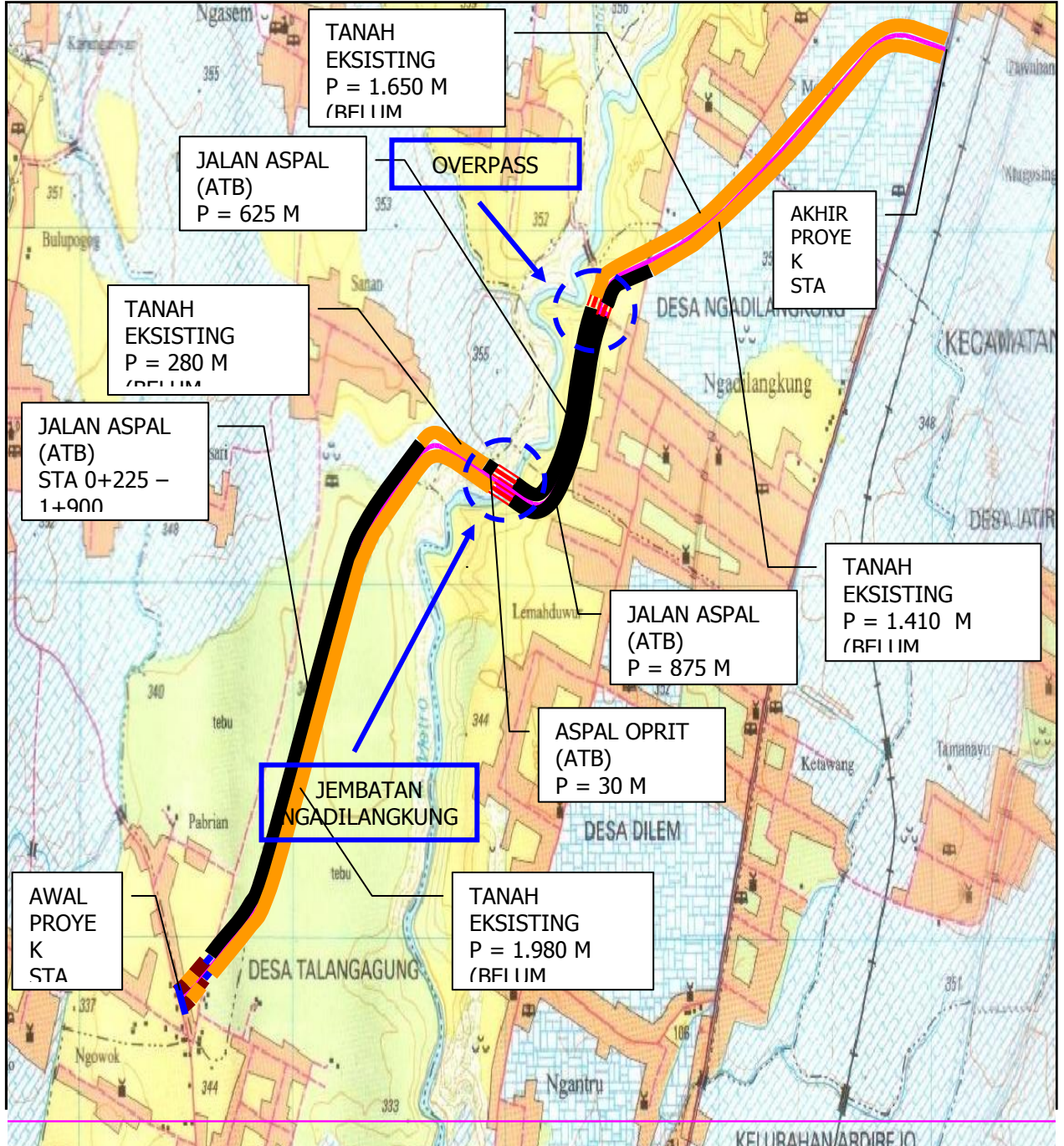




**Gambar 13.** Desain dinding penahan jembatan ngadilangkung dan overpass

*Sumber : Dokumentasi Konsultan Perencanaan*





Gambar 14. Denah Pembangunan Jalibab Kabupaten Malang

Sumber : Dokumentasi Konsultan Perencanaan

Pada pengimplementasian perencanaan pembangunan tersebut dilakukan sesuai dengan apa yang telah direncanakan tanpa adanya pengurangan dari segi apapun karena perencanaan diatas telah disesuaikan dengan keinginan dan penyesuaian dana yang diminta oleh Pemkab Malang. Hasil dari pengimplementasian tersebut dapat dilihat dari foto pelaksanaan pembangunan Jalibar sebagai berikut:



**Gambar 15.** Gambar proses pengerjaan jalibar tahap 1  
*Sumber: Dokumentasi Dinas Bina Marga Kab. Malang*



**Gambar 16.** Gambar proses pengerjaan jalibar tahap 2

*Sumber: Dokumentasi Dinas Bina Marga Kab. Malang*



**Gambar 17.** Gambar proses pengerjaan jalibar tahap 2

*Sumber : Dokumentasi Dinas Bina Marga Kab. Malang*



**Gambar 18 .** Gambar jalan lingkar barat tampak kearah Malang

*Sumber: Dokumentasi Dinas Bina Marga Kab.Malang*



**Gambar 19.** Gambar jalan lingkar barat tampak kearah Talangagung

*Sumber : Dokumentasi Dinas Bina Marga Kab. Malang*

Untuk memastikan bahwa implementasi dari kebijakan pembangunan jalibar ini sesuai dengan apa yang telah direncanakan sebelum pembangunan atau

sesuai dengan data yang ditunjukkan diatas., tidak hanya dari data maupun hasil wawancara terhadap para pelaksana. Maka peneliti memutuskan untuk terjun langsung ke lokasi penelitian dan mengukur lebar jalan serta panjang jalan dari jalang lingkaran tersebut. Dan hasil yang didapat oleh peneliti sesuai dengan data yang diterima dari para pelaksana yaitu sebagai berikut :

- Lebar satu sisi jalan 7 Meter
- Lebar pembatas jalan 4 Meter
- Bahu jalan 1 Meter
- Panjang jalan 4,5 Kilometer
- Drainase 1 Meter (hanya pada beberapa bagian jalan)
- Panjang jembatan 95 Meter
- Overpass 12 Meter

Hasil dari implementasi kebijakan pembangunan jalibara Kabupaten Malang tersebut hanya pembangunan drainase yang belum terselesaikan, dari perencanaan yang awalnya drainase ada pada sepanjang jalan, namun yang sudah dibangun hanya pada titik-titik tertentu saja. Berdasarkan hasil wawancara kepada bapak Ir. Miftoni Effendi, MT selaku Kabid Bintel Dinas Bina Marga Kabupaten Malang memaparkan sebagai berikut :

“ Masalah drainase yang belum diselesaikan tersebut dikarenakan untuk saat ini pada jalibara hanya titik-titik tertentu yang memerlukan drainase, selebihnya masih belum membutuhkan karena pada jalan yang belum ada drainase tersebut pada kanan maupun kiri jalan masih lahan kosong atau tanah kosong, jadi penyerapan air pada daerah tersebut masih baik. Seiring dengan semakin padatnya bangunan pada



daerah tersebut nantinya, saluran drainase tersebut pasti akan diselesaikan.” (Wawancara pada tanggal 9 Desember 2015)



**Gambar 20.** Pengukuran panjang jalibar menggunakan kilometer mobil

*Sumber : Dokumentasi Peneliti*



**Gambar 21.** Peneliti mengukur lebar jalan

*Sumber : Dokumentasi peneliti*

### **c. Ciri-Ciri Karakteristik Badan/Instansi Pelaksana**

#### **1. Badan Perencanaan Daerah Kabupaten Malang**

BAPPEDA Kabupaten Malang memiliki tugas pokok menyusun dokumen perencanaan daerah, baik jangka panjang, jangka menengah dan tahunan. Rencana pembangunan jangka panjang daerah (RPJPD) Kabupaten Malang tahun 2005-2025 menjadi bagian yang tidak terpisahkan dalam penyusunan rencana pembangunan jangka menengah daerah (RPJMD) karena RPJMD ini merupakan bagian tahapan pembangunan kedua. Tahapan dan skala prioritas yang ditetapkan ini mencerminkan urgensi permasalahan yang hendak diselesaikan tanpa mengabaikan permasalahan lainnya. Oleh karena itu tekanan skala prioritas dalam setiap tahapan berbeda-beda, tetapi semua harus berkesinambungan dari

periode ke periode berikutnya dalam rangka mewujudkan sasaran pokok pembangunan jangka panjang.

Prioritas utama menggambarkan makna strategis dan urgensi permasalahan, atas dasar pemikiran tersebut tahapan skala prioritas utama dalam tahapan pembangunan kedua RPJPD (2010-2015) yaitu : 1) Meningkatkan kesadaran dan ketaatan hukum masyarakat dengan dengan mengembangkan sistem informasi hukum, 2) meningkatkan profesionalisme aparatur pemerintahan untuk meningkatkan kualitas pelayanan publik, 3) mengembangkan perekonomian berbasis pertanian, pertambangan, kelautan, industri, perdagangan dan pariwisata yang didukung infrastruktur yang memadai, 4) mengembangkan sistem pengamanan, perbaikan dan pelestarian lingkungan hidup, 5) mengurangi kemiskinan, pengangguran, dan perbaikan iklim ketenagakerjaan, 6) Meningkatkan kualitas pendidikan dan kesehatan, 7) mengendalikan laju pertumbuhan penduduk, meningkatkan kualitas keluarga dan pengarusutamaan gender, serta diarahkan pula pada sasaran untuk melanjutkan program-program RPJMD tahap 1 yang belum terselesaikan. Sedangkan perencanaan pembangunan tahunan merupakan perencanaan untuk periode satu tahun dan merupakan penjabaran dari RPJMD yang memuat 1) rencana kerangka ekonomi daerah, 2) program prioritas pembangunan daerah dan 3) rencana kerja pendanaan dan prakiraan maju.

Jalibar yang merupakan program prioritas yang dibuat untuk mengurangi kemacetan di daerah Kepanjen termasuk perencanaan dari bappeda yang masuk dalam perencanaan daerah jangka Menengah, dan penyelenggaraan

pembangunan program jalan tersebut dikerjakan oleh Dinas Bina Marga Kabupaten Malang serta dibantu oleh Dinas Cipta Karya dan Tata Ruang sebagai perencana tata ruang dan pembangun kawasan terbuka hijau serta taman pada kawasan jalibar. Berdasarkan hasil Wawancara kepada Ibu Dra. Wisnu Mustikawati selaku Kasubag Perencanaan BAPPEDA memaparkan sebagai berikut :

“ Kebijakan pembangunan jalibar adalah perencanaan yang sudah disiapkan untuk persiapan Kapanjen sebagai pusat pemerintahan kabupaten Malang, Jalibar tidak hanya difungsikan sebagai pemecah volume kendaraan yang melintasi Daerah Kapanjen namun juga kedepannya sebagai pusat perputaran ekonomi dan Kawasan siap bangun untuk menampung perkembangan penduduk yang ada di Kapanjen.” (Wawancara pada 12 Januari 2016)

Serta hasil wawancara kepada Bapak M. Yekti Pracoyo, ST selaku kepala bidang sarana prasarana dan pengembangan wilayah BAPPEDA Kabupaten Malang memaparkan sebagai berikut :

“ Perencanaan pembangunan jalibar sebelumnya sudah dirapatkan dengan dinas-dinas terkait antara lain Dinas Bina Marga dan Dinas Cipta Karya dan tata Ruang, dimana rapat tersebut membahas mengenai pembangunan jalibar yang sebenarnya adalah jalan lokal primer namun memiliki fungsi yang sangat membantu Kapanjen untuk persiapan sebagai pusat Pemerintahan, dimana nantinya kawasan jalibar akan menjadi pusat ekonomi dari Kapanjen.” (Wawancara pada 12 Januari 2016)

## 2. Dinas Bina Marga Kabupaten Malang

Dinas Bina Marga adalah dinas yang ditunjuk dalam pelaksanaan pembangunan program jalibar, pembangunan jalibar adalah pembangunan jangka menengah yang menjadi program prioritas dari Dinas Bina Marga, Program pembangunan jalibar dibuat untuk mengatur lalu lintas dan mengendalikan volume kendaraan di daerah Kepanjen dan sebagai penyangga jalan lingkar selatan (JLS) yang merupakan pembangunan jangka panjang dan merupakan jalan Provinsi. Pembangunan yang bertujuan mengurai kemacetan daerah Kepanjen tersebut dimulai perencanaan pembangunannya pada tahun 2008 dengan rancangan pembangunan sebagai berikut :

### a. Jembatan Ngadilangkung

Panjang bentang jembatan utama 95 M x 9 M x 2 sisi dan overpass 12 M x 9 M x 2 sisi dengan total biaya sebesar Rp. 23.117.000.000,- dimulai tahun 2008, selesai pada tahun anggaran 2009 dan sudah dimanfaatkan.

### b. Jalan Lingkar Barat Kepanjen (Realisasi fisik : ± 62%)

Panjang total penanganan 4.560 M x 13 M x 2 jalur dimulai pengerjaannya pada tahun 2009 sampai dengan tahun 2010 menelan biaya sebesar Rp. 16.613.000.000,- (selesai fungsional 1 jalur), estimasi kekurangan biaya sebesar 19 Milyar untuk fungsional 2 jalur dan bangunan pelengkap direncanakan :

### c. Tahun 2011 : 12,5 Milyar

volume : 800 M x 2 jalur + 1.900 M x 1 jalur (fungsional 2 jalur)

d. Tahun 2012 : 6,5 Milyar (Bangunan pelengkap dan PJU)

Terkait dengan kegiatan pembangunan jalibar di atas Bapak Ir. Moch Anwar selaku Kepala Dinas Bina Marga Kabupaten Malang menambahkan sebagai berikut:

“ Pembangunan jalibar ini memang menjadi prioritas Dinas Bina Marga karena pembangunan ini adalah pembangunan jangka menengah yang dikerjakan sebagai penopang jalan lingkar selatan (JLS) yang menjadi pembangunan jangka panjang Kab. Malang dan upaya mengurangi volume kendaraan saat ini dan kedepannya agar tidak terjadi kemacetan pada daerah kepanjen sebagai pusat pemerintahan Kabupaten Malang.” (Wawancara pada tanggal 9 Desember 2015)

Berdasarkan hasil wawancara kepada Bapak Ir. Avicena MS, MT selaku Kepala Bidang Dinas Bina Marga memaparkan sebagai berikut :

“Untuk pembangunan jalibar Dinas Bina Marga menjadikan prioritas dengan pembangunan tiga tahap yang diusahakan semaksimal mungkin untuk cepat selesai, karena Daerah kepanjen sebagai pusat pemerintahan membutuhkan akses jalan untuk memudahkan semua pekerjaan pada Pemkab Malang, jika volume kendaraan pada Daerah kepanjen sangat padat jelas itu akan menghambat pembangunan daerah. Oleh karena itu diperlukan kebijakan untuk memecah volume kendaraan pada Daerah kepanjen yaitu kebijakan pembangunan jalibar. (Wawancara pada tanggal 9 Desember 2015)

### **3. Dinas Cipta Karya dan Tata Ruang (DCKTR)**

DCKTR merupakan dinas yang bekerja pada bidang tata ruang, pembangunan jalibab pada awal proses perencanaannya tidak luput dari peran DCKTR, perencanaan pengembangan kawasan kepanjen hamper keseluruhan sudah direncanakan oleh DCKTR. Dalam proses pengerjaan pembangunan jalibab DCKTR tidak ikut dalam pelaksanaan awal namun membantu pembangunan pada jalan sudah selesai seperti memulai pembangunan taman serta ruang terbuka hijau pada kawasan jalibab yang sudah direncanakan di awal.

Fungsi Jalibab tersebut sebagai rencana pengembangan pusat ibu kota Kabupaten Malang, dengan pembangunan jalan ini akan mengurangi kemacetan yang terjadi di kota kepanjen, yang dampaknya mulai dirasakan. Selain fungsi jalan alternatif pengembangan ikon kota Kepanjen Malang, akan dibuat taman-taman yang berorientasi Back to Nature. pada awal tahun 2013 jalan ini mempunyai Taman yang bernama “Taman Puspa dan Taman Hati” yang letaknya di desa Nagadilangkung. Juga sudah dibangun Perumahan PNS kabupaten Malang, yang rencananya akan dibangun lebih dari 300 rumah, yang dijual dengan harga murah Kepala Bagian Humas Pemkab Malang, mengatakan pemanfaatan Jalibab tersebut menyusul minimnya ruang terbuka hijau (RTH) di wilayah Kecamatan Kepanjen yang ditetapkan menjadi Ibu Kota Kabupaten Malang. Berdasarkan wawancara yang saya lakukan kepada Bapak Ir. Romdhoni selaku Kepala Dinas Cipta Karya dan Tata Ruang memaparkan sebagai berikut

*“Perencanaan jalibab tidak hanya ditujukan memecah kemacetan pada daerah kepanjen, namun juga pada masa mendatang sebagai pusat perekonomian Kepanjen serta didalam jalibab juga akan banyak ruang terbuka hijau sebagai paru-paru kota. Selain taman*

*pada trotoar yang berada di sepanjang Jalibar akan dimanfaatkan sebagai kawasan hutan kota,” (Wawancara pada 12 Januari 2016).*

sebagai ibu kota kabupaten, Kepanjen saat ini hanya memiliki 2,5 hektare RTH yang dijadikan hutan kota dan tidak lagi bisa dikembangkan menyusul keterbatasan lahan yang ada. Karena itu, untuk menambah kawasan hutan kota di Kepanjen, pemkab akhirnya memanfaatkan lahan sisa di trotoar dan sepadan jalan Jalibar dengan menanami pohon. Sejak Desember 2011 di samping kanan dan kiri bahu jalan Jalibar mulai ditanamai pohon oleh Dinas Cipta Karya dan Tata Ruang (DCKTR) Kabupaten Malang. Hutan kota di kawasan Jalibar nantinya bisa menjadi ikon Kepanjen. Lokasi hutan kota tersebut berada di Desa Ngadilangkung dan Desa Talangagung. Dari hasil Wawancara kepada Bapak Ir. Gunawan Purwadi M.Si selaku bidang kebersihan dan pertamanan DCKTR Kabupaten Malang memaparkan sebagai berikut:

“ Kawasan pusat Daerah kepanjen untuk masalh ruang terbuka hijau sudah tidak bisa kita tambahkan lagi, sehingga jalibar adalah lahan terbesar untuk membuat ruang terbuka hijau yang cukup luas, dan DCKTR membuat perncanaan Ruang terbuka hijau pada kawasan jalibar semaksimal mungkin.” (Wawancara pada tanggal 12 januari 2016)





**Gambar 22.** Taman puspa yang ada pada kawasan jalibar

*Sumber : Dokumentasi Penulis*



**Gambar 23.** Taman jalan pada kawasan jalibar

*Sumber : Dokumentasi Penulis*

**d. Kominikasi Antar Organisasi Terkait dengan Kegiatan-Kegiatan Pelaksanaan**

Di dalam kelompok/organisasi selalu terdapat bentuk komunikasi yang merupakan masalah penting untuk kelangsungan hidup kelompok, untuk itu diperlukan adanya kerja sama yang diharapkan untuk mencapai suatu tujuan

kelompok, untuk mencapai tujuan suatu organisasi. Kerja sama tersebut terdiri dari berbagai maksud yang meliputi hubungan sosial/kebudayaan. Hubungan yang terjadi merupakan suatu proses adanya suatu keinginan masing-masing individu, untuk memperoleh suatu hasil yang nyata dan dapat memberikan manfaat. Hubungan yang dilakukan untuk mencapai perkembangan ke arah yang lebih baik dengan menciptakan hubungan kerja sama. Bila sasaran komunikasi dapat diterapkan dalam suatu organisasi baik organisasi pemerintah, organisasi kemasyarakatan, maupun organisasi perusahaan, maka sasaran yang dituju pun akan beraneka ragam, tapi tujuan utamanya tentulah untuk mempersatukan kelompok-kelompok yang tergabung dalam satu-kesatuan.

Di dalam pembangunan jalibar juga melibatkan berbagai dinas dalam merealisasikan jalibar tersebut. BAPPEDA sebagai pembuat program tidak dapat menjalankan programnya tanpa adanya dinas yang bersangkutan dengan program jalibar tersebut, program jalibar yang merupakan program pembangunan infrastruktur jalan adalah tugas Dinas Bina Marga. Fungsi dari Dinas Bina Marga adalah penanganan dan pembangunan jalan beserta infrastrukturnya. Dinas Bina Marga melakukan komunikasi dalam perealisasi jalibar, komunikasi tersebut bertujuan agar dapat semaksimal mungkin dan mengurangi hambatan dalam pembangunan. Namun saat pengerjaan jalan dilapangan sepenuhnya ditangani Dinas Bina Marga dan dibantu komunikasi dengan konsultan perencana karena dalam pembangunannya dilapangan BAPPEDA hanya sebagai pihak yang membuat

program jalibar tersebut. Setelah dilapangan Dinas Bina Marga akan melakukan kerjasama dengan pihak lain yaitu pihak luar yang sudah mendapat kesepakatan dengan Dinas Bina Marga Kabupaten Malang, Pembangunan Jalibar yang merupakan pembangunan jangka panjang dilengkapi dengan berbagai infrastruktur penunjang jalan dan pembangunan taman ditengah jalibar tersebut, pembangunan taman juga dibuat karena jalibar adalah daerah yang nantinya menjadi daerah kawasan siap bangun untuk menunjang semakin berkembangnya daerah Kepanjen. Berdasarkan wawancara kepada ibu Farid Habibah, ST selaku Kepala seksi perencanaan Dinas Bina Marga kabupaten malang memaparkan sebagai berikut:

“ Komunikasi selalu dilakukan oleh setiap dinas yang di beri tugas oleh BAPPEDA untuk menangani suatu kebijakan, karena kebijakan jalibar bersangkutan dengan pengerjaan jalan dan jembatan maka Dinas Bina Marga yang melaksanakan pengerjaan kebijakan tersebut. Dalam pembangunan jalibar Dinas Bina Marga juga menjalin komunikasi dengan konsultan perencanaan dan Dinas Cipta Karya dan Tata Ruang.” (Wawancara pada tanggal 9 Desember 2015)

Dalam hal pembangunan taman ini Dinas Bina Marga bekerja sama dengan Dinas Cipta Karya dan Tata Ruang, kerjasama tersebut sudah diatur oleh BAPPEDA sebagai dinas yang ditunjuk juga sebagai pengembang jalibar. Dinas Cipta Karya dan Tata Ruang melakukan pembangunan bertahap agar bisa selaras pencapaiannya dengan pembangunan jalibar. Berdasarkan

wawancara yang saya lakukan dengan Bapak Ir. Romdhoni selaku kepala Dinas Cipta Karya dan Tata Ruang Kabupaten Malang memaparkan bahwa:

“Pembangunan taman ditengah kawasan jalibar adalah pembangunan yang ditujukan untuk memperindah penampilan dari jalibar pada saat ini, namun bukan itu tujuan utama dibangunnya taman ditengah kawasan jalibar. Pembangunan tersebut adalah pembangunan ruang terbuka hijau (RTH) karena kedepannya kawasan jalibar adalah kawasan siap bangun dan pembangunan RTH tersebut akan terus ditambah, oleh karena itu pembangunan taman ini diselaraskan pembangunannya dengan jalinbar.” (Wawancara pada tanggal 14 Desember 2015)

Kerjasama tersebut dikordinir oleh BAPPEDA dengan cara mengadakan rapat bersama dengan dinas-dinas terkait untuk membahas pembangunan jalibar tersebut. Kordinasi dilakukan pertama kali pada tahun 2007 pada awal perencanaan kebijakan pembangunan jalibar, berdasarkan wawancara kepada bapak Ir. Moch Anwar selaku kepala Dinas Bina Marga Memaparkan sebagai berikut :

“ Komunikasi antar dinas yang bersangkutan dalam pembangunan jalibar sebagai persiapan daerah kepanjen sebagai Pusat Pemerintahan Pemkab malang sudah dilakukan pada pertengahan tahun 2007 yang dikordinasi langsung oleh BAPPEDA dan dilaksanakan di ruang rapat BAPPEDA di Kantor Bupati lantai 6.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 12 Januari 2016).

repository.ub.ac.id

Berdasarkan wawancara kepada Bapak M. Yekti Pracoyo, ST selaku kepala bidang sarana prasarana dan pengembangan wilayah memaparkan sebagai berikut:

“ Komunikasi yang dilakukan antar dinas yang berperan didalam pembangunan jalibar langsung dikordinir oleh BAPPEDA selaku badan perencana dan komunikasi dilakukan dengan cara rapat bersama untuk membahas pembangunan jalibar tersebut, selain dinas juga ada camat yang kami undang di beberapa rapat yang kami lakukan yaitu camat Kepanjen dan camat Ngajum yang daerahnya adalah daerah yang digunakan untuk pembangunan jalibar. Awal komunikasi untuk pembangunan jalibar sendiri dimulai pada tahun 2007.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 12 Januari 2016).

Dari komunikasi yang dilakukan tersebut obyek yang dibahas antara lain Dari hasil wawancara kepada Bapak Ir. Romdhoni selaku Kepala Dinas Cipta Karya mengenai teknis pembangunan yaitu tugas dari masing-masing dinas, masalah penurunan anggaran yang dilakukan hingga beberapa tahap, serta pembahasan dari hasil kebijakan pembangunan jalibar mengenai kekurangan serta apa yang perlu dipertahankan, berdasarkan Wawancara kepada Bapak Ir. Romdhoni selaku kepala Dinas Cipta Karya dan Tata Ruang memaparkan sebagai berikut :

“ Komunikasi yang dilakukan oleh setiap dinas yang bersangkutan antara lain laporan hasil kerja setiap tahap, lalu konsultasi mengenai pembangunan saat ada kendala di dalam pembangunan sehingga dengan komunikasi yang lancar kecil kemungkinan untuk terjadi salah paham antar Dinas.” (Wawancara dilakuka pada tanggal 12 Januari 2016)

#### e. Sikap Para Pelaksana

Intensitas kecenderungan-kecenderungan sikap dari para pelaksana akan mempengaruhi keberhasilan pencapaian kebijakan. Sikap pelaksana ini diartikan sebagai dukungan anggota tim koordinasi dan tim kelompok kerja terhadap program atau keinginan untuk melaksanakan kebijakan yang ditunjukkan dengan komitmen terhadap terlaksananya program. Sikap yang baik dalam menjalin kerjasama antar kelompok memang sangat penting untuk mendapatkan hasil yang maksimal didalam perealisasi program yang dikerjakan, Dalam perealisasi jalibar sikap para pelaksana dapat dinilai dari kinerja dalam pengerjaan program jalibar ini.

Kebijakan pembangunan jalibar adalah strategi dari BAPPEDA yang bertujuan menjadikan kepanjen siap untuk mengatasi permasalahan yang akan dihadapi setelah ditunjuk menjadi pusat pemerintahan Kabupaten Malang, permasalahan itu antara lain kepadatan volume kendaraan yang akan semakin padat dan akan menghambat pembangunan daerah. Maka dari itu sikap para pelaksana dalam pembangunan jalibar dituntut tidak lamban dalam penanganan dilapangan agar jalibar segera terealisasi.

BAPPEDA selaku perencana juga bertanggung jawab dalam pengawasan pembangunan, Namun didalam pembangunan jalibar di lapangan dinas Dinas Bina Marga adalah Dinas yang bertugas dalam pembangunanya karena Dinas Bina Marga adalah dinas yang bertugas mengenai pembangunan jalan, jembatan beserta infrastrukturnya. Dinas Bina Marga selaku pihak yang diberikan tugas dalam pembanguna jalibar menurut bapak Ir. Moch Anwar membenarkan bahwa

sikap para pelaksana yang focus terhadap program-program akan berdampak pada hasil yang maksimal dalam pembangunan tersebut, Namun pembangunan jalibar dirasa lamban karena seharusnya bias lebih cepat dari yang ada saat ini, berdasarkan Wawancara terhadap Bapak Imam Ba'dil selaku masyarakat di sekitar Jalibar memaparkan sebagai berikut:

“ Jalan lingkaran barat atau jalibar ini saya rasa seharusnya bisa dibangun lebih cepat karena saya lihat ada hari-hari yang kosong dimana tidak dilakukan pembangunan, mungkin kalau saya kira-kira satu sampai dua minggu saya lihat beberapa kali tidak ada pembangunan, mungkin hanya ada beberapa orang kantor yang melintasi melakukan pengawasan.”(Wawancara dilakukan pada tanggal 9 Desember 2015)

Menanggapi dari pernyataan tokoh masyarakat yang menganggap pembangunan jalibar sedikit lamban, hasil wawancara kepada Bapak Ir. Moch Anwar selaku Kepala Dinas Bina Marga Kabupaten Malang memaparkan sebagai berikut :

“ Bila menilai pembangunan jalibar membutuhkan waktu yang cukup lama karena sikap para pelaksana yang kurang baik. Hal tersebut bukan karena sikap para pelaksana yang kurang baik atau tidak fokus terhadap pembangunan jalibar, namun jangka waktu tersebut disesuaikan dengan penurunan dana APBD yang secara bertahap.” (Wawancara pada tanggal 9 Desember 2015)

Serta hasil wawancara kepada bapak Ir. Romdhoni selaku Kepala Dinas Cipta Karya dan Tata ruang Kabupaten Malang memaparkan sebagai berikut:

“ Memang benar bila bapak Anwar mengatakan bahwa penurunan dana yang bertahap adalah hal yang membuat pembangunan jalibar terkesan sedikit lamban, itu bukan berarti para pelaksana yang melakukan tugas tidak bekerja melainkan masih banyak tugas lain yang juga harus dikerjakan secara bergantian, maka dari itu dana yang diturunkan secara bertahap karena ada proyek lain yang dikerjakan juga.” (Wawancara pada tanggal 9 Desember 2015)

Dalam perealisasi jalibar sikap para pelaksana sudah baik karena dilihat dari hasil pembangunan jalibar semua sudah dibangun sesuai standar yang sudah ditetapkan sejak awal, pelaksanaan hanya terhambat masalah waktu yang lama dari pembangunan tersebut, hal tersebut bukan karena sikap para pelaksana yang kurang baik terhadap pembangunan namun dikarenakan masalah penurunan dana APBD yang dicairkan secara bertahap sehingga untuk pembangunan jalibar dibutuhkan waktu yang terkesan lama. Menurut bapak Ir. Avicena MS, MT selaku Kepala Bidang Dinas Bina Marga memaparkan sebagai berikut:

“ Kalau masalah sikap para pelaksana dalam pembangunan jalibar menurut penilaian saya sudah dapat dikatakan baik karena kita bekerja tepat waktu dengan apa yang sudah direncanakan diawal yaitu dengan tiga tahap pembangunan, dan selesai pada tahun 2011 dan masih akan terus di kembangan kedepannya.” (Wawancara pada tanggal 9 Desember 2015)

#### **f. Kondisi Ekonomi, Sosial, dan Politik**

Implementasi juga harus melihat dari faktor pendukung eksternal, faktor tersebut yaitu faktor ekonomi, sosial, dan politik. Program pembangunan jalibar



ini dibangun dibangun untuk persiapan daerah Kepanjen sebagai pusat pemerintahan Kabupaten Malang. Dilihat dari kondisi ekonomi pembangunan jalibar terkendala dengan masalah dana APBD yang menjadi sumber utama pendanaan, penurunan dana yang secara bertahap membuat waktu dari pembangunan jalibar menjadi cukup lama, bertahap disini bukan dalam arti karena tidak adanya dana namun karena banyaknya pembangunan lain di kabupaten malang sehingga penurunan pada jalibar dilakukan secara bertahap. Dari hasil wawancara kepada bapak M. Yekti Pracoyo, ST selaku kepala bidang sarana prasarana dan pengembangan wilayah BAPPEDA Kabupaten Malang memaparkan sebagai berikut :

“ Karena Daerah kabupaten malang yang luas sehingga banyak dilakukan pembangunan-pembangunan diseluruh Daerah di Kabupaten Malang, untuk mengatasi masalah dana APBD, maka penurunan dana kepada setiap proyek dilakukan secara bertahap agar penurunan dana APBD merata di seluruh daerah kabupaten malang yang sedang dilakukan pembangunan-pembangunan.”  
(Wawancara pada tanggal 9 Desember 2015)

Dari hasil wawancara kepada Ibu Dra. Wisnu Mustikawati selaku Kasubag Perencanaan BAPPEDA Kabupaten Malang memaparkan sebagai berikut

“ Seluruh pembangunan dalam masalah penurunan dana dilakukan secara bertahap, karena pembangunan dikabupaten malang sangat banyak karena daerahnya yang luas, agar adanya pemerataan dalam pembangunan, maka penurunan dana dilakukan secara bertahap.” (Wawancara pada tanggal 9 Desember 2015)

Sedangkan dari kondisi sosial pembangunan tersebut pada awalnya mendapat tentangan dari warga yang memiliki lahan di kawasan yang akan dibangun jalibar, dengan begitu membutuhkan waktu untuk pembebasan lahan dari warga yang bersikeras tidak mau melepaskan lahannya untuk pembangunan jalibar. Setelah dengan sosialisasi yang dilakukan secara lebih kepada beberapa warga yang bersikeras tersebut pada akhirnya seluruh pembebasan lahan terselesaikan dan pada akhirnya banyak warga yang mendukung pembangunan jalibar tersebut setelah sosialisasi yang baik dan jelas. Berdasarkan wawancara kepada Ibu Farid Habibah, ST selaku Kepala Seksi Perencanaan Dinas Bina Marga Kabupaten Malang memaparkan sebagai berikut :

“ Ada kendala saat pembebasan lahan untuk pembangunan jalibar, yaitu beberapa warga yang menolak lahannya untuk dibangun jalibar namun setelah pendekatan yang baik serta penjelasan hasil dari pembangunan tersebut akhirnya pembebasan lahan pun bisa dilakukan untuk pembangunan jalibar.” (Wawancara pada tanggal 9 Desember 2015)

Dari hasil wawancara kepada bapak bapak Ir. Miftoni effendi, MT selaku Kabid Bintek Dinas Bina Marga Kabupaten Malang memaparkan sebagai berikut:

“ Dari kondisi sosial masalah yang ada yaitu masalah pembebasan lahan, ada beberapa warga yang enggan melepas tanahnya untuk pembangunan dengan alasan tanah warisan maupun memang tidak mau tanahnya dipakai untuk pembangunan, namun setelah sosialisasi yang baik akhirnya pembebasan lahan bias dilakukan.” (Wawancara pada tanggal 9 Desember 2015)

Pembuatan program jalibar pada awalnya memang murni karena kebutuhan yang diperlukan oleh daerah Kepanjen untuk persiapan menjadi pusat pemerintahan Kabupaten Malang, sehingga jika melihat dari sisi politik program pembangunan jalibar ini tidak ada unsur politik. Ibu Farid Habibah, ST selaku Kepala seksi Perencanaan Dinas Bina Marga memaparkan sebagai berikut:

“ Program pembangunan jalibar sejak awal tidak didasari oleh unsur politik, karena pembuatan program tersebut terjadi pada pertengahan masa jabatan Mantan Bupati Bapak Sujud Pribadi dan menyelesaikan tahap pertama pembangunan pada masa jabatan Bapak Bupati Rendra Kresna. Sehingga tidak ada unsur politik yang dilakukan atau bahkan bukan merupakan janji-janji dari kampanye pada saat Pemilihan Bupati.” (Wawancara pada tanggal 9 Desember 2015)

Dari hasil wawancara kepada bapak Ir. Miftoni effendi, MT selaku Kabid Bintek Dinas Bina Marga Kabupaten Malang memaparkan sebagai berikut:

“ Kebijakan pembangunan jalibar tidak ada unsur politik didalamnya, murni kebijakan yang dikeluarkan untuk mempersiapkan kepanjen sebagai pusat pemerintahan Kabupaten Malang.” (Wawancara pada tanggal 9 Desember 2015)

## **2. Dampak Implementasi kebijakan pembangunan infrastruktur jalan lingkar barat Kabupaten Malang terhadap percepatan pembangunan daerah Kepanjen**

Pembangunan jalibar pada awalnya tidak hanya fokus kepada pemecah kemacetan daerah Kepanjen yang di tunjuk sebagai pusat pemerintahan Kabupaten Malang pada saat ini dan masa mendatang, pada kedepannya nanti

Jalibar akan dijadikan sebagai pusat perekonomian daerah Kepanjen yang dimana hal tersebut ditujukan untuk percepatan pembangunan daerah Kepanjen.

Percepatan pembangunan daerah tersebut antara lain:

- **Mengurangi Kemacetan di Kawasan Kepanjen**, volume kendaraan pada pusat kawasan Kepanjen sudah mulai berkurang dengan adanya Jalibar, dikarenakan kendaraan yang hanya melintasi kawasan Kepanjen untuk menuju kota lain akan memilih melewati jalibar karena dinilai mempersingkat waktu perjalanan. Berdasarkan wawancara saya kepada Bapak Dahrul Qotni. BE selaku kepala seksi peralatan berat Kabupaten Malang memaparkan sebagai berikut

“ Pada pusat kota sudah tidak terlihat kemacetan yang parah sejak difungsikannya Jalibar, serta kendaraan-kendaraan besar pengangkut barang yang melalui pusat kota sudah berkurang.”

- **Meningkatnya harga tanah**, meningkatnya harga tanah pada kawasan jalibar yang sebelumnya memiliki harga jual rendah karena belum ada akses jalan yang melintasi kawasan tersebut. Berdasarkan wawancara saya kepada Bapak Dahrul Qotni. BE selaku kepala seksi peralatan berat Kabupaten Malang memaparkan sebagai berikut :

“ harga tanah dikawasan jalibar ini terbilang murah pada saat belum dibangunnya jalibar dikarenakan tidak ada akses jalan yang menuju ke daerah ini, namun dengan adanya jalibar yang merupakan jalan yang mempercepat perjalanan dari malang ke arah blitar atau sebaliknya maka secara otomatis harga tanah dikawasan ini meningkat pesat.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 7 Januari 2016)

ibu Siti Inayah selaku pemilik toko di kawasan Jalibar sebagai berikut :

“ Kenaikan harga di daerah jalibar ini sangat terasa kenaikannya, dahulu sebelum adanya jalibar harga tanah di kawasan ini hanya kisaran 150-250 ribu rupiah per meter persegi, pada saat selesai dibangunnya jalibar kisaran tanah di daerah ini sekarang berkisar pada harga 900-1,2 juta rupiah per meter persegi.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 7 Januari 2016)

- **Membuka peluang usaha**, dengan adanya jalibar maka dapat memberikan peluang usaha karena di sepanjang kawasan jalan jalibar tersebut dapat dibangun sebuah tempat usaha. Berdasarkan wawancara saya kepada ibu Siti Inayah selaku pemilik toko Kahuripan di kawasan Jalibar sebagai berikut :

“ Dengan adanya jalibar ini banyak membuka peluang usaha karena merupakan jalan yang ramai digunakan oleh orang yang akan berpergian dari arah Malang ke blitar dan seterusnya maupun sebaliknya sehingga kawasan ini juga dijadikan tempat singgah untuk para pengendara, oleh karena itu banyak usaha yang bisa dibuka, salah satunya seperti saya membuka toko dan warung makan dan sampai saat ini sudah lumayan ramai, mungkin setaun kedepan akan lebih ramai lagi.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 7 Januari 2016)

Ibu Dina selaku pemilik warung makan di dekat taman puspa kawasan jalibar memaparkan sebagai berikut:

“ Peluang usaha disini memang besar, karena sebagai perlintasan antar kota pengguna jalan akan sering berhenti jika ada keperluan yang dibutuhkan saat perjalanan sehingga menyediakan hal-hal tersebut bisa menjadi peluang usaha untuk pemilik lahan di daerah jalibar ini.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 7 Januari 2016)

- **Menambah lowongan pekerjaan**, dengan adanya tempat-tempat usaha baru di sepanjang kawasan jalibar tersebut maka akan ada banyak lowongan pekerjaan untuk para warga daerah kepanjen. Berdasarkan wawancara saya kepada ibu Siti Inayah selaku pemilik toko kahuripan di kawasan Jalibar sebagai berikut :

“ Kalau ditanya lowongan pekerjaan sudah pasti menambah lowongan pekerjaan, sekarang di kawasan ini sudah banyak rumah makan dan itu membutuhkan karyawan, di toko dan warung saya ini saya sudah memperkerjakan 6 orang dan lowongan kerja seperti ini dan mungkin lebih banyak lagi karena kedepannya pada kawasan ini akan banyak tempat-tempat usaha lagi.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 7 Januari 2016)

Ibu saroh selaku karyawan toko kahuripan di kawasan jalibar memaparkan sebagai berikut:

“ Lowongan pekerjaan disini mulai banyak, tapi ya kebanyakan jadi karyawan toko seperti saya, adik sepupu saya juga bekerja sebagai karyawan di toko bangunan kira-kira 100 meter dari sini.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 7 Januari 2016)

- **Kawasan siap bangun**, untuk masa mendatang dipastikan jumlah penduduk pada daerah kepanjen akan semakin banyak. Untuk mengantisipasi hal tersebut maka jalibar dijadikan kawasan siap bangun. Berdasarkan wawancara kepada ibu Farid Habibah, ST selaku Kepala Seksi Perencanaan Dinas Bina Marga Kabupaten Malang memaparkan sebagai berikut :

“ Jalibar memang disiapkan juga sebagai kawasan siap bangun, jalibar dimasa yang akan datang sudah dipersiapkan untuk mengantisipasi jumlah penduduk Daerah Kepanjen yang semakin bertambah.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 9 Desember 2015)

Percepatan pembangunan tersebut dianggap sudah mencapai setengah dari sasaran dan untuk masa mendatang pencapaian tersebut akan terus tercapai, Menurut Bapak Ir. Moch anwar selaku Kepala Dinas Bina Marga Kabupaten Malang memaparkan:

“ Untuk masalah percepatan daerah dengan adanya jalibar memang sangat memberi perubahan kepada daerah Kepanjen, dengan berkurangnya kemacetan pada Daerah kepanjen maka fokus pembangunan pada daerah kepanjen bisa dijalankan dengan lancar. Selain itu jalibar juga akan dijadikan pusat perekonomian Kepanjen pada masa mendatang.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 9 Desember 2015)



**Gambar 24.** Kemacetan pada daerah kepanjen yang mulai terpecahkan

*Sumber: Dokumentasi penulis*



**Gambar 25.** Salah satu usaha mini market yang ada di jalibar

*Sumber: Dokumentasi Penulis*





**Gambar 26.** Salah satu usaha rumah makan yang ada di jalibar

*Sumber: Dokumentasi Penulis*

### **3. Faktor Pendukung dan Penghambat Implementasi Pembangunan Jalibar dalam Rangka Percepatan Pembangunan Daerah Kepanjen**

#### **a. Faktor Pendukung**

Faktor yang mendukung program pembangunan infrastruktur jalibar adalah sebagai berikut:

##### **1) Komitmen tim pelaksana program**

Komitmen yang ditunjukkan oleh para pelaksana program pembangunan jalibar untuk menjadikan daerah Kepanjen kawasan yang mumpuni sebagai pusat pemerintahan Kabupaten Malang yaitu para pelaksana program pembangunan jalibar sadar akan tugas dan tanggung jawab yang dipercayakan kepada mereka, sehingga program ini terus berlangsung dari tahun 2008-2015 ini. Komitmen yang mereka tunjukkan, dibuktikan dengan

keberlangsungan program untuk mengembangkan jalan lingkar barat Kabupaten Malang. Dari hasil wawancara kepada bapak Dahrul Qotni, BE selaku Kepala seksi Peralatan berat Kabupaten Malang memaparkan sebagai berikut :

“ Komitmen dari para pelaksana sangat dibutuhkan untuk hasil yang baik dari suatu kebijakan, saya adalah pelaksana yang terjun dan mengawasi pembangunan langsung ke lapangan, dari sini juga terlihat komitmen yang baik untuk pembangunan jalibar dan hasilnya dapat dilihat dari ketepatan penyelesaian pembangunan Jalibar.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 7 Januari 2016)

Sedangkan hasil wawancara kepada bapak ibu Farid Habibah, ST selaku kepala seksi perencanaan Dinas Bina Marga Kabupaten Malang menambahkan sebagai berikut :

“ Setiap adanya pembangunan untuk daerah yang paling penting adalah komitmen dalam pelaksanaannya, itu yang sudah dipahami oleh setiap pegawai disini, sehingga dalam pembangunan jalibar komitmen dalam pembangunan sudah ada dalam kesadaran dari para pelaksana.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 7 Januari 2016)

## 2) Adanya Kerjasama

### a. Kerjasama Lintas Sektor

Adanya kerjasama lintas sektor dengan Satuan Kerja Perangkat Daerah (SKPD) lain. Dengan adanya kerjasama dari SKPD lain tentu dapat memperlancar kegiatan pelaksanaan program pembangunan jalibar. Selain itu

juga dapat saling berbagi informasi sesuai dengan bidang kerjanya untuk membantu mensukseskan pelaksanaan program. Contoh dengan adanya kerjasama pihak Dinas Bina Marga dengan Dinas Cipta Karya dan Tata Lingkungan untuk membantu sosialisasi kepada masyarakat bahwa di dalam jalibar terdapat taman terbuka hijau yang dapat digunakan sebagai tempat wisata. Sosialisasi tersebut memberikan pengertian kepada masyarakat bahwa jalibar tidak hanya sebagai jalan yang digunakan untuk memecah kemacetan di daerah kepanjen, namun juga sebagai pengembangan kawasan jalibar sebagai kawasan siap bangun dan wisata. Ir. Moch Anwar selaku Kepala Dinas Bina Marga Kabupaten Malang memaparkan sebagai berikut:

“ Kerjasama lintas sektor sebenarnya sudah ditentukan dari awal setelah pembuatan suatu program oleh TAPD sudah disetujui, namun komunikasi antar pelaksana yang baik sangat dibutuhkan agar tidak ada kesenggangan didalam perealisasiian suatu program tersebut, dari komunikasi yang dijalin baik tersebut 90% pelaksanaan program tersebut berjalan dengan lancar”  
(Wawancara dilakukan pada tanggal 9 Desember 2015)

Dari hasil wawancara kepada bapak Ir. avicena MS, MT selaku Kepala Bidang Dinas Kabupaten Malang menambahkan sebagai berikut :

“ Kerjasama lintas sektor untuk proyek pembukaan jalan besar seperti jalibar pasti akan terjadi, karena pembangunan yang dilakukan Dinas Bina Marga mencakup jalan, jembatan, drainase. Dan penerangan jalan umum. Sehingga untuk pelengkap jalan lainnya maka dibutuhkan kerjasama lintas sektor.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 9 Desember 2015)

b. Kerjasama Lintas Program

Selain kerjasama lintas sektor, kerjasama lintas program juga menjadi faktor pendorong keberhasilan program. Berdasarkan hasil wawancara dengan Ibu Farid Habibah, ST selaku kepala Seksi Perencanaan Dinas Bina Marga dipaparkan sebagai berikut:

“ Pembangunan jalibar sebenarnya adalah pembangunan jangka menengah yang jangka waktu pengerjaannya dibagi dalam 3 tahap, namun pembangunan jalibar tersebut akan terus berjalan kedepannya karena ada program-program lainnya yang muncul dari pembangunan jalibar tersebut. Untuk saat ini sudah ada taman terbuka hijau yang diberi nama taman puspa serta perumahan PNS Bumi Kanjuruhan dan kedepannya rencana yang sudah dirundingkan oleh TAPD, Bina marga, dan cipta karya adalah pembangunan wisata air di dekat perumahan PNS Bumi Kanjuruhan jalibar.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 9 Desember 2015)

Dari hasil wawancara kepada bapak Ir. Romdhoni selaku Kepala Dinas Cipta Karya dan Tata Ruang Kabupaten Malang menambahkan sebagai berikut :

“ Pada jalibar untuk saat ini sudah ada taman puspa serta perumahan PNS Bumi Kanjuruhan dan masih akan di kembangkan, jalibar juga akan menjadi pusat perkantoran yang akan menjadi pusat perputaran ekonomi di Kepanjen.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 7 Januari 2016)



**Gambar 27.** Perumahan PNS Bumi Kanjuruhan

*Sumber: Dokumentasi Penulis*

### 3) Sosialisasi yang Berkelanjutan

Dibutuhkan kemauan para pelaksana untuk lebih gencar menjelaskan tentang program pembangunan jalibar kepada masyarakat luas. Sosialisasi yang dilakukan berupa penyampaian informasi secara intensif, Kegiatan sosialisasi yang dilakukan selain memberikan informasi terkait kegunaan dan pentingnya program juga memberikan penjelasan yang lebih baik lagi terhadap warga atau masyarakat pemilik lahan di daerah pembangunan jalibar yang sangat sulit untuk melepaskan lahannya agar pembebasan lahan tersebut bisa didapatkan, dengan begitu masyarakat dianggap telah membantu program pembangunan infrastruktur jalan lingkar barat Kabupaten Malang. Dari

hasil wawancaa kepada Ibu Farid Habibah, ST selaku Kepala Seksi Perencanaan Dinas Bina Marga Kabupaten Malang dipaparkan sebagai berikut:

“ Sosialisasi selalu dilakukan untuk menjelaskan maksud dari pembangunan jalibar, didalam melakukan sosialisasi kita juga dibantu oleh Bapak Camat Kepanjen dan dan Bapak Camat Ngajum untuk ikut mensosialisasikan jalibar kepada warganya.” (Wawancara dilakukan pada 9 Desember 2015)

Dari hasil wawancara kepada bapak Ir. avicena MS, MT selaku Kepala Bidang Dinas Bina Marga Kabupaten Malang menambahkan sebagai berikut :

“ Para petugas yang melakukan sosialisasi pembangunan jalibar memang dibantu oleh Bapak Camat Kepanjen dan Bapak Camat Ngajum karena jalibar melintasi dua kecamatan tersebut, sehingga sosialisasi yang dibantu oleh Bapak Camat sekitar sangat membantu.” (Wawancara dilakukan pada 9 Desember 2015)

## **b. Faktor Penghambat**

### **1. Dana APBD**

Pembangunan jalibar membutuhkan waktu 3 tahun untuk pembangunan jalan dan membutuhkan waktu sampai saat ini untuk memenuhi segala infrastruktur jalannya, hal tersebut membutuhkan waktu yang lumayan lama dikarenakan dari awal pembangunan jalibar adalah pembangunan bertahap, pembangunan tersebut bertahap Karena dana yang diturunkan dari APBD juga

turun secara bertahap, hingga saat ini infrastruktur jalibar yang belum terealisasi adalah pembuatan drainase/ gorong-gorong air namun hal tersebut belum menjadi masalah dikarenakan di sekitar jalibar masih banyak daerah hijau yang menjadi daerah resapan air. Jangka waktu pembangunan tersebut akan bisa diselesaikan lebih cepat bila APBD turun lebih cepat. Menurut ibu Farid Habibah, ST selaku kasie perencanaan Dinas Bina Marga Kabupaten Malang dipaparkan sebagai berikut:

“ Bisa saja perealisasi jalibar diselesaikan lebih cepat dari waktu yang direncanakan bila pembangunan di Kabupaten Malang ini hanya jalibar, tetapi pembangunan di Kabupaten ini sangat banyak sehingga pembagian dana harus dilakukan secara merata sehingga dana APBD diturunkan secara bertahap. Oleh karena itu pembangunan jalibar tersebut penyelesaiannya di selaraskan dengan turunnya dana APBD yang turun secara bertahap.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 9 Desember 2015)

Dari hasil wawancara kepada Asri Tri Rahayu selaku staf Perencanaan Dinas Bina Marga Kabupaten Malang memaparkan sebagai berikut :

“ Dana APBD memang diturunkan secara bertahap terhadap proyek-proyek pembangunan dikarenakan banyak pembangunan yang dilakukan di Kabupaten Malang, hal tersebut bertujuan agar pembangunan dilakukan secara merata ke seluruh daerah Kabupaten Malang.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 9 Desember 2015)

## 2. Kesadaran Masyarakat

Peran masyarakat dalam program pembangunan tersebut yaitu tersebut dengan tidak mempersulit pembebasan lahan yang digunakan untuk pembangunan jalibar, kesadaran warga dianggap sebagai penghambat karena bersikeras tidak mau memberikan lahan tersebut untuk pembangunan karena berbagai alasan, dengan begitu hal tersebut menghambat pelaksanaan program pembangunan jalibar. Diperlukan sosialisasi yang lama untuk akhirnya mendapatkan pembebasan lahan tersebut dan kesadaran warga pun baru muncul setelah jalan selesai dan merasakan dampak dari hasil pembangunan tersebut. Namun setelah pembangunan jalan sudah dapat digunakan, pelanggaran yang dilakukan oleh warga masih saja terjadi, dari hasil wawancara kepada ibu Farid Habibah. ST selaku Kepala seksi perencanaan Dinas Bina Marga Kabupaten Malang memaparkan sebagai berikut :

“ Hal seperti ini sudah lumrah terjadi karena banyak masyarakat yang tidak terlalu menghiraukan pemberitahuan dari kami tentang aturan-aturan yang diberikan, hal seperti ini akan diperingatkan oleh pihak kami dan kami memberi waktu untuk membenahi aturan-aturan yang sudah dilanggar, namun untuk menindak lebih keras lagi kita akan menunggu dulu ada atau tidaknya perubahan yang dilakukan dalam waktu yang kami tentukan.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 9 Desember 2015)



berdasarkan wawancara kepada ibu Asri selaku Seksi Perencanaan Dinas Bina Marga Kabupaten Malang menambahkan sebagai berikut:

“ Kesadaran masyarakat dalam memahami aturan yang sudah diberikan masih saja ada yang melanggar, padahal sosialisasi sudah dilakukan serta papan besar pemberitahuan juga sudah di pasang di jalibab, salah satu pelanggaran yang dilakukan adalah seperti bangunan di dekat jalan masuk jalibab dari arah Talangagung.” (Wawancara dilakukan pada tanggal 9 Desember 2015)

Pelanggaran yang paling sering dijumpai yaitu jarak pembuatan bangunan dengan batas jalan yang melanggar, batas bangunan dengan jalan yang benar adalah 5,5m dari bahu jalan, Dalam Pasal 44 Peraturan Pemerintah No. 34/2006 tentang Jalan, dijelaskan :

- a. Ruang pengawasan jalan merupakan ruang tertentu di luar ruang milik jalan yang penggunaannya ada di bawah pengawasan penyelenggara jalan;
- b. Ruang pengawasan jalan diperuntukkan bagi pandangan bebas pengemudi dan pengamanan konstruksi jalan serta pengamanan fungsi jalan;
- c. Ruang pengawasan jalan merupakan ruang sepanjang jalan di luar ruang milik jalan yang dibatasi oleh lebar dan tinggi tertentu; serta
- d. Dalam hal ruang milik jalan tidak cukup luas, lebar ruang pengawasan jalan ditentukan dari tepi badan jalan.

Berdasarkan ketentuan di atas, maka bagian-bagian jalan dapat

**MATRIK RUANG JALAN DAN GARIS SEMPADAN**  
(Sesuai dengan Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 dan PP Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan)

FUNGSI JALAN	RUANG JALAN MINIMAL			GARIS SEMPADAN	
	DIUKUR DARI AS JALAN (M)		DIUKUR DARI TEPI BADAN JALAN (M)	PAGAR (dari as jalan) (M)	Bangunan (Dari pagar-teritis) (M)
	RUMAJA	RUMIJA	RUWASJA		
<b>A ARTERI PRIMER DAN SEKUNDER</b>					
1 Perumahan (Rumah tinggal)	5,5	12,5	15	12,5	8
2 Pemanfaatan lalu lintas diluar pusat kegiatan	5,5	12,5	15	12,5	8
<b>B KOLEKTOR PRIMER DAN SEKUNDER</b>					
1 Perumahan (Rumah tinggal)	4,5	12,5	10 (P); 5 (S)	12,5	7
2 Kegiatan usaha	4,5	12,5	10 (P); 5 (S)	12,5	7
3 Pendidikan	4,5	12,5	10 (P); 5 (S)	12,5	7
<b>C LOKAL PRIMER DAN SEKUNDER</b>					
1 Perumahan (Rumah tinggal)	3,75	7,5	7 (P); 3 (S)	7,5	3,25
2 Kegiatan usaha	3,75	7,5	7 (P); 3 (S)	7,5	3,25
3 Pendidikan	3,75	7,5	7 (P); 3 (S)	7,5	3,25
<b>D LINGKUNGAN</b>					
1 Perumahan (Rumah tinggal)	2,75	5,5	5 (P); 2 (S)	5,5	2,25
2 Kegiatan usaha	2,75	5,5	5 (P); 2 (S)	5,5	2,25
3 Pendidikan	2,75	5,5	5 (P); 2 (S)	5,5	2,25

**KETERANGAN :**

- P : Primer, S : Sekunder
- **Jalan kabupaten terdiri atas:**
  - a Jalan kolektor primer yang tidak termasuk jalan nasional dan jalan propinsi;
  - b Jalan lokal primer yang menghubungkan ibukota kabupaten dengan ibukota kecamatan, ibukota kabupaten dengan pusat desa, antaribukota kecamatan, ibukota kecamatan dengan desa, dan antardesa;
  - c Jalan sekunder yang tidak termasuk jalan propinsi dan jalan sekunder dalam kota; dan
  - d Jalan strategis kabupaten.

Bagian-bagian jalan dapat digambarkan sebagai berikut:

= Ruang manfaat jalan (RumaJa)      = Ruang penanaman jalan (RuwasJa)  
 = Ruang milik jalan (RumiJa)      = Bangunan  
 a = jalur lalu lintas     d = ambang bangunan  
 b = badan jalan     x = b+a+b = lebar jalan

Dinas Bina Marga/Bidang Bina Teknik

**Tabel 6.** Matrik ruang jalan dan garis sempadan

Sumber: Arsip Dinas Bina Marga

Namun ternyata masih banyak bangunan yang melanggar dari batas yang sudah ditentukan tersebut, dan bahkan bangunan tersebut bukan bangunan semi permanen saja melainkan ada bangunan permanen juga. Sehingga dibutuhkan sosialisasi lagi mengenai batas bangunan dengan bahu jalan.



**Gambar 28.** Bangunan yang melanggar batas jalan

*Sumber: Dokumentasi Penulis*

## **2. Pembahasan Data Fokus Penelitian**

### **1. Implementasi Kebijakan Pembangunan Infrastruktur Jalan Lingkar Barat Kabupaten Malang Dalam Rangka Percepatan Pembangunan Daerah Kapanjen**

Berdasarkan hasil penelitian yang sudah penulis lakukan yaitu di kantor BAPPEDA Kabupaten Malang, Kantor Dinas Bina Marga Kabupaten Malang, Dinas Cipta Karya dan Tata Ruang, dan Masyarakat dapat disimpulkan bahwa pelaksanaan pembangunan Infrastruktur Jalan Lingkar Barat Kabupaten Malang telah berhasil karena telah tercapai tujuan yang telah ditargetkan sebelumnya.

Disini akan dianalisis setiap poin yang berhubungan dengan Implementasi Kebijakan Pembangunan Infrastruktur Jalan Lingkar Barat Kabupaten Malang Dalam Rangka Percepatan Pembangunan Daerah Kepanjen.

#### **a. Ukuran-ukuran dan Tujuan Kebijakan**

Berdasarkan model implementasi kebijakan poin pertama menurut Donald Van Metter dan Carl Van Horn yang dikutip oleh Solichin (2015) yaitu ukuran-ukuran dan tujuan kebijakan. Dijelaskan bahwa mengukur kinerja implementasi kebijakan tentunya menegaskan standard dan sasaran tertentu yang harus dicapai oleh para pelaksana kebijakan, kinerja kebijakan pada dasarnya merupakan penilaian atau tingkat ketercapaian standard dan sasaran tersebut. Pemahaman tentang maksud umum dari suatu standard dan tujuan kebijakan adalah penting. Implementasi kebijakan yang berhasil, bisa jadi gagal ketika para pelaksana tidak sepenuhnya menyadari terhadap standard an tujuan kebijakan. Standard dan tujuan kebijakan memiliki erat dengan disposisi para pelaksana. Arah disposisi para pelaksana terhadap standar dan tujuan kebijakan juga merupakan hal yang krusial.. Implementasi mungkin bisa jadi gagal dalam melaksanakan kebijakan, dikarenakan mereka menolak atau tidak mengerti apa yang menjadi tujuan suatu kebijaka.

Regulasi dan sasaran telah ditetapkan sejak awal, namun dalam pelaksanaanya ada yang tidak tercapai dan ada juga yang tercapai. Karena berdasarkan teori Van Meter dan Van horn diatas mengatakan bahwa Implementasi kebijakan yang berhasil, bisa jadi gagal ketika para pelaksana tidak sepenuhnya menyadari

terhadap standard dan tujuan kebijakan. Seperti program yang di tetapkan sejak awal yaitu mempersiapkan kepanjen sebagai pusat pemeritahan Kabupaten Malang, disini pemerintah berusaha mewujudkan solusi untuk memecah kemacetan kendaraan di Daerah Kepanjen yaitu dengan membangun Jalan Lingkar Barat Kabupaten Malang. Di dalam pengimplementasiannya pembangunan Jalibar dianggap berhasil karena tujuan utama dari pembangunan Jalibar yaitu mengurai kemacetan di pusat Daerah Kepanjen. Dari hasil penelitian yang penulis lakukan terbukti bahwa kawasan kepanjen sebelum dibangunnya jalibar vlume kendaraan sangat padat dan sesudah dibangunnya Jalibar volume kendaran di Daerah Kepanjen berkurang terutama kendaraan besar yang mengangkut barang yang hanya melintasi Daerah Kepanjen lebih memilih untuk melewati Jalibar karena disamping menghindari macet juga mempersingkat waktu perjalanan.

Selain sebagai pemecah kemacetan di Daerah kepanjen, Jalibar juga dirancang untuk kawasan siap bangun, untuk penerapannya sudah dinilai berhasil karena pada saat ini sudah mulai bermunculan bangunan serta perumahan PNS Bumi Kanjuruhan, dan kedepannya untuk mengantisipasi meningkatnya jumlah penduduk di Daerah Kepanjen Serta dibangunnya taman terbuka hijau yang ditujukan untuk pilihan masyarakat sebagai pilihan wisata di Daerah Kepanjen.

#### **b. Sumber-Sumber Kebijakan**

Berdasarkan model implementasi kebijakan poin kedua menurut Donald Van Metter dan Carl Van Horn yang dikutip oleh Solichin (2015) yaitu Sumber-

sumber kebijakan yang mencangkup dana atau rangsangan yang mendorong dan memperlancar Implementasi yang efektif termasuk penilaian apakah implementasi kebijakan dinilai baik atau tidaknya. Penurunan dana dalam jangka waktu yang tepat, tidak adanya hambatan atau keterlambatan di dalam penurunan dana juga harus dilihat dalam sebuah implementasi kebijakan.

Anggaran dana yang dialokasikan untuk pembangunan jalibar sebelumnya sudah ditetapkan dari awal, perancangan pembangunan infrastruktur jalibar di rencanakan berdasarkan anggaran dana yang di sediakan sehingga rancangan yang ada di dalam pembangunan infrastruktur jalibar merupakan rancangan yang disesuaikan dengan dana yang diberikan oleh Pemkab Malang. Pembangunan Infrastruktur Jalibar dilakukan melalui tiga tahap yang dimana dalam setiap tahap pembangunan dibagi berdasarkan penurunan dana yang diturunkan pada setiap tahap-tahap pembangunan sehingga di dalam Implementasi Kebijakan pembangunan Jalibar tidak terjadi hambatan di dalam masalah dana, hanya saja jarak waktu yang ditetapkan dari tahap ke tahap memiliki jarak yang agak lama karena sebenarnya bisa lebih cepat lagi dari waktu yang di tentukan. Jika dilihat dari sumber-sumber kebijakan pembangunan Jalibar tidak terdapat masalah di dalam implementasi kebijakannya.

Dari Pemerintah Kabupaten malang juga ada ketentuan yang harus melibatkan pihak ke tiga dalam setiap pembangunan di Kabupaten malang dengan alasan memberikan peluangpekerjaan terhadap pihak umum untuk ikut serta di dalam setiap pembanguna di Kabupaten Malang, hal tersebut juga sudah dilakukan dengan menggunakan jasa konsultan perencanaan sebagai pihak yang mendesain

jalan lingkar barat serta mempertimbangkan aturan-aturan pembangunan yang sudah ada dengan kondisi yang ada di lapangan, sehingga penyesuaian aturan dengan kondisi dilapangan bias diatasi dengan baik. Penyesuaian yang dilakukan terhadap pembangunan jalibar antara lain aturan dimana lebar jalan lokal primer harus memiliki lebar jalan minimal 7,5 meter namun yang ada di lapangan adalah 7 meter dengan alasan menggunakan lebar 7 meter namun menggunakan dua lajur yang terpisah sehingga bila ditotal lebar jalan tersebut sudah melebihi 7,5 meter yaitu 14 meter, serta drainase yang belum seluruh jalibar dibangun dengan alasan bahwa disekitar jalibar masih area hijau sehingga penyerapan air masih baik, maka pembangunan drainase dibangun di titik-titik yang tingkat resapan airnya rendah.

### **c. Ciri-Ciri Karakteristik Badan/Instansi Pelaksana**

Berdasarkan model implementasi kebijakan poin ketiga menurut Donald Van Metter dan Carl Van Horn yang dikutip oleh Solichin (2015) yaitu ciri-ciri karakteristik badan/ instansi pelaksana. Karakteristik badan-badan atau instansi-instansi pelaksana erat kaitannya dengan struktur birokrasi. Struktur birokrasi yang baik akan mempengaruhi keberhasilan suatu implementasi kebijakan.

Berdasarkan hasil penelitian penulis dilihat dari penyajian data dapat disimpulkan bahwa karakteristik setiap instansi yang sudah diberi tugas didalam implementasi kebijakan pembangunan infrastruktur Jalibar melaksanakan semua tugasnya berdasarkan aturan-aturan yang sudah ditetapkan, mulai dari BAPPEDA selaku perencana atau pembuat kebijakan membicarakan tentang kebijakan

tersebut kepada dinas-dinas yang nantinya akan berperan dalam pengimplementasiannya sehingga kebijakan yang dibuat adalah kebijakan yang benar-benar akan menghasilkan dampak yang diharapkan dari perencanaan awal.

Dinas Bina Marga selaku pihak yang membangun jalibar melaksanakan tugas dengan baik dan sesuai dengan aturan yang ada, seperti harus menggunakan pihak ketiga untuk membuka peluang kerja untuk pihak umum hingga sosialisasi yang dilakukan kepada masyarakat tentang jalibar dengan dibantu oleh Bapak camat yang daerahnya dilalui pembangunan jalibar. Dari Dinas Cipta Karya dan Tata Ruang melakukan pembanguna taman serta perumahan PNS yang dampaknya untuk mengatasi perkembangan Kepanjen kedepannya. Birokrasi setiap instansi atau Dinas terkait juga melaksanakan tugas berdasarkan aturan sehingga implementasi kebijakan pembangunan infrastruktur jalibar terlaksana sesuai dengan perencanaan yang ada.

#### **d. Komunikasi Antar Organisasi Terkait Dengan Kegiatan-Kegiatan Pelaksanaan**

Berdasarkan model implementasi kebijakan poin keempat menurut Donald Van Metter dan Carl Van Horn yang dikutip oleh Solichin (2015) yaitu apa yang menjadi standar tujuan harus dipahami oleh para individu. Yang bertanggung jawab atas pencapaian standar dan tujuan kebijakan, karena itu standar dan tujuan harus dikomunikasikan kepada para pelaksana. Komunikasi dalam kerangka penyampaian informasi kepada para pelaksana kebijakan tentang apa menjadi standar dan tujuan harus konsisten dan seragam dari berbagai sumber informasi. Jika tidak ada kejelasan dan konsistensi serta keseragaman terhadap suatu standar



dan tujuan kebijakan, maka yang menjadi standar dan tujuan kebijakan sulit untuk bisa dicapai. Dengan kejelasan itu, para pelaksana kebijakan dapat mengetahui apa yang diharapkan darinya dan tahu apa yang harus dilakukan. Dalam suatu organisasi publik, pemerintah daerah misalnya, komunikasi sering merupakan proses yang sulit dan kompleks. Proses pentransferan berita kebawah di dalam organisasi atau dari suatu organisasi ke organisasi lain, dan ke komunikator lain, sering mengalami gangguan baik yang disengaja maupun tidak. Jika sumber komunikasi berbeda memberikan interpretasi yang tidak sama terhadap suatu standar dan tujuan, atau sumber informasi sama memberikan interpretasi yang penuh dengan pertentangan, maka pada suatu saat pelaksana kebijakan akan menemukan suatu kejadian yang lebih sulit untuk melaksanakan suatu kebijakan secara intensif.

komunikasi antar organisasi terkait dengan kegiatan-kegiatan pelaksanaan. Implementasi dapat berjalan efektif bila disertai dengan ketetapan komunikasi antar para pelaksana yang baik. Didalam kelompok/organisasi selalu terdapat bentuk komunikasi yang merupakan masalah penting untuk kelangsungan sebuah organisasi, untuk itu diperlukan adanya kerjasama yang diharapkan untuk mencapai suatu tujuan organisasi. Di dalam pembangunan Jalibar juga melibatkan komunikasi dari berbagai instansi yaitu BAPPEDA, Dinas Bina Marga, serta Dinas Cipta Karya dan Tata Ruang. Didalam setiap komunikasi yang menyangkut beberapa dinas akan ada pihak sebagai kordinator dan BAPPEDA selaku pihak perencanaan menjadi kordinator dalam komunikasi tersebut. Didalam pembangunan Infrastruktur Jalibar komunikasi dari berbagai instansi dan dinas

tersebut terjalin dengan baik karena pemberitahuan setiap tugas-tugas yang diberikan disampaikan dengan baik dan berdampak terhadap hasil implementasi yang sesuai dengan perencanaan tanpa adanya kesalah pahaman yang terjadi dalam implementasi kebijakan pembangunan infrastruktur jalibar. Dari hasil penelitian tersebut dapat disimpulkan bahwa dari sisi komunikasi antar organisasi di Pemkab Malang dapat dijalin dengan baik.

#### **e. Sikap Para Pelaksana**

Berdasarkan model implementasi kebijakan poin kelima menurut Donald Van Metter dan Carl Van Horn yang dikutip oleh Solichin (2015) yaitu sikap para pelaksana. sikap penerimaan atau penolakan dari agen pelaksana kebijakan sangat mempengaruhi keberhasilan atau kegagalan implementasi kebijakan publik. Hal ini sangat mungkin terjadi karena kebijakan yang dilaksanakan bukanlah hasil formulasi warga setempat yang mengenal betul permasalahan dan persoalan yang mereka rasakan. Tetapi kebijakan publik biasanya bersifat top down yang sangat mungkin para pengambil keputusan tidak mengetahui bahkan tak mampu menyentuh kebutuhan, keinginan atau permasalahan yang harus diselesaikan. Pemahaman tentang maksud umum dari suatu standar dan tujuan kebijakan adalah penting. Karena, bagaimanapun juga implementasi kebijakan yang berhasil, bisa jadi gagal ketika para pelaksana, tidak sepenuhnya menyadari terhadap standar dan tujuan kebijakan. Arah disposisi para pelaksan terhadap standar dan tujuan kebijakan. Arah disposisi para pelaksana terhadap standar dan tujuan kebijakan juga merupakan hal yang krusial. Implementors mungkin bisa jadi gagal dalam

melaksanakan kebijakan, dikarenakan mereka menolak apa yang menjadi tujuan suatu kebijakan. Sebaliknya, penerimaan yang menyebar dan mendalam terhadap standar dan tujuan kebijakan diantara mereka yang bertanggung jawab untuk melaksanakan kebijakan tersebut, adalah merupakan suatu potensi yang besar terhadap keberhasilan implementasi kebijakan. Kegagalan implementasi kebijakan.

Dari data hasil penelitian, Dalam implementasi Jalibar sikap para pelaksana dikatakan baik karena pemahaman setiap dinas akan tujuan serta tugasnya di dalam pembangunan jalibar sudah dipahami dengan baik, dilihat dari hasil pembangunan jalibar semua dibangun sesuai standar yang ditetapkan sejak awal, pelaksanaan hanya terhambat masalah dana yang diturunkan namun bukan karena sikap para pelaksana yang tidak mengikuti aturan namun karena penurunan dana yang disesuaikan penurunannya pada tahap-tahap pembangunan jalibar. Para pelaksana memiliki sikap yang sama di dalam implementasi kebijakan Jalibar karena para pelaksana sepaham bahwa pentingnya jalibar untuk Daerah kepanjen.

#### **f. Lingkungan Ekonomi, Sosial, dan Politik**

Berdasarkan model implementasi kebijakan poin keenam menurut Donald Van Metter dan Carl Van Horn yang dikutip oleh Solichin (2015) yaitu lingkungan ekonomi, sosial, dan politik. Hal terakhir yang perlu diperhatikan guna menilai kinerja implementasi kebijakan adalah sejauh mana lingkungan eksternal turut mendorong keberhasilan kebijakan publik. Lingkungan sosial, ekonomi dan politik yang tidak kondusif dapat menjadi sumber masalah dari

kegagalan kinerja implementasi kebijakan. Karena itu, upaya implementasi kebijakan mensyaratkan kondisi lingkungan eksternal yang kondusif.

Program pembangunan jalibar ini dibangun dibangun untuk persiapan daerah Kepanjen sebagai pusat pemerintahan Kabupaten Malang. Dilihat dari kondisi ekonomi pembangunan jalibar terkendala dengan masalah dana APBD yang menjadi sumber utama pendanaan, penurunan dana yang secara bertahap membuat waktu dari pembangunan jalibar menjadi cukup lama, bertahap karena banyaknya pembangunan lain di kabupaten malang sehingga penurunan pada jalibar dilakukan secara bertahap agar pembangunan di seluruh Kabupaten Malang merata. Sedangkan dari kondisi sosial pembangunan tersebut pada awalnya mendapat tentangan dari warga yang memiliki lahan di kawasan yang akan dibangun jalibar, dengan begitu membutuhkan waktu untuk pembebasan lahan dari warga yang bersikeras tidak mau melepaskan lahannya untuk pembangunan jalibar. Setelah dengan sosialisasi yang dilakukan secara lebih kepada beberapa warga yang besikeras tersebut pada akhirnya seluruh pembebasan lahan terselesaikan. Dari segi politik implementasi kebijakan Jalibar tidar terdapat unsur politik dikarenakan terdapat pergantian Bupati nemun pembangunan tersebut tetap dikembangan hingga saat ini. Kebijakan jalibar murni dibuat karena kebutuhan Pemkab Malang untuk mengatasi masalah kemacetan di Daerah Kepanjen.

## 2. Dampak Implementasi Kebijakan Pembangunan Infrastruktur Jalan Lingkar Barat Kabupaten Malang Terhadap Percepatan Pembangunan Daerah Kepanjen.

Menurut Siagian (1994) memberikan pengertian tentang pembangunan sebagai Suatu usaha atau rangkaian usaha pertumbuhan dan perubahan yang berencana dan dilakukan secara sadar oleh suatu bangsa, negara dan pemerintah, menuju modernitas dalam rangka pembinaan bangsa

Dalam pelaksanaan pembangunan infrastruktur jalan lingkar barat Kabupaten Malang, dampak yang dihasilkan antara lain yaitu:

- a. **Berkurangnya volume kendaraan**, tujuan awal dari pembangunan jalibar adalah mengatasi masalah volume kendaraan yang meningkat di pusat kepanjen, setelah adanya jalibar volume kendaraan pada pusat daerah kepanjen sudah berkurang sehingga tidak ada volume kendaraan yang menyebabkan kemacetan.
- b. **Meningkatnya harga tanah**, meningkatnya harga tanah terjadi karena dibukanya akses jalan jalibar yang secara otomatis meningkatkan harga tanah yang sebelumnya tidak memiliki akses jalan sama sekali. Dari meningkatnya harga tanah, sasaran dari pemerintah untuk meningkatkan kualitas ekonomi masyarakat di kawasan jalibar sudah tercapai.
- c. **Membuka peluang usaha**, dengan ramainya pengguna jalan jalibar menjadikan banyak usaha yang bisa dibuka dikawasan jalibar karena akan menjadi tempat singgah bagi pengguna jalan. sasaran dari pemerintah untuk meningkatkan kualitas ekonomi masyarakat di kawasan jalibar sudah tercapai.

- d. **Menambah lowongan pekerjaan**, dengan dibukanya usaha-usaha baru yang ada kawasan jalibar membua lowongan pekerjaan bertambah karena dibutuhkannya karyawan atau yang lainnya. sasaran dari pemerintah untuk meningkatkan kualitas ekonomi masyarakat di kawasan jalibar sudah tercapai.
- e. **Kawasan siap bangun**, akses jalan jalibar membuat lahan kosong di kawasan jalibar menjadi kawasan siap bangun karena sudah tersedianya akses jalan yang membuka lahan-lahan kosong yang dulunya tidak mempunyai akses jalan. Hal ini disiapkan sebagai antisipasi meningkatnya kepadatan penduduk di daerah Kepanjen pada masa sekarang hingga masa mendatang.

Dari seluruh sasaran perencanaan jalibar, keseluruhan dampak yang diharapkan dapat dipenuhi, hanya tinggal melihatpada masa mendatang perkembangan jalibar seperti apa. sehingga dapat disimpulkan bahwa implementasi kebijakan pembangunan jalibar di daerah kepanjen berhasil.

### **3. Faktor Pendukung dan Penghambat Implementasi Pembangunan Jalan Lingkar Barat Kabupaten Malang Dalam Rangka Percepatan Pembangunan Daerah Kepanjen**

#### **a. Faktor pendukung**

Faktoryang mendukung program pembangunan infrastruktur jalibar adalah sebagai berikut :

##### **1. Komitmen tim pelaksana program**

Menurut Tendler yang dikutip oleh Sumarto (2003:12) menyatakan bahwa, "para pegawai pemerintah dalam program-program yang sukses

memperlihatkan dedikasi yang tinggi terhadap pekerjaannya. Pada teori tersebut dijelaskan bahwa dengan adanya dedikasi yang tinggi dari pegawai dalam hal ini yaitu tim pelaksana program akan mewujudkan keberhasilan program. Dengan adanya komitmen dari tim pelaksana program maka masing-masing jabatan akan sadar diri dan lebih bertanggung jawab dalam pelaksanaan tugasnya.

Komitmen yang ditunjukkan oleh para pelaksana program pembangunan jalibar untuk menjadikan daerah Kepanjen kawasan yang mumpuni sebagai pusat pemerintahan Kabupaten Malang yaitu para pelaksana program pembangunan jalibar sadar akan tugas dan tanggung jawab yang dipercayakan kepada mereka, sehingga program ini terus berlangsung dari tahun 2008-2015 ini. Komitmen yang mereka tunjukkan, dibuktikan dengan keberlangsungan program untuk mengembangkan jalan lingkaran barat Kabupaten Malang.

## **2. Adanya kerjasama**

Menurut Pamudji (2011) kerja sama adalah pekerjaan yang dilakukan oleh dua orang atau lebih dengan melakukan interaksi antar individu yang melakukan kerjasama sehingga tercapai tujuan yang dinamis, ada tiga unsur yang terkandung dalam kerjasama yaitu orang yang melakukan kerjasama, adanya interaksi, serta adanya tujuan yang sama. Kerjasama yang dilakukan dalam pembangunan jalibar :

- **Kerjasama lintas sektor**, kerjasama lintas sektor dalam implementasi kebijakan pembangunan jalibar sudah ditentukan dari awal setelah pembuatan program oleh TAPD.
- **Kerjasama lintas program**, pembangunan jalibar akan terus berjalan kedepannya karna ada program-program lain yang muncul setelah adanya jalibar.

### 3. Sosialisasi yang berkelanjutan

Menurut Soerjono (2012) Sosialisasi adalah proses sosial tempat seorang individu mendapatkan pembentukan sikap untuk berperilaku. Sosialisasi yang terus menerus dilakukan pada pembangunan jalibar berdampak pada dukungan masyarakat terhadap pembangunan jalibar karena setelah sosialisasi dilakukan, masyarakat paham akan fungsi dari dibangunnya jalibar.

#### b. Faktor Penghambat

##### 1. Dana APBD

Menurut Indriyo (1997) mengatakan bahwa dana adalah merupakan kekayaan atau aktiva yang diperlukan untuk melakukan kegiatan dan selalu berputar. Pembangunan jalibar membutuhkan waktu 3 tahun untuk pembangunan jalan dan membutuhkan waktu sampai saat ini untuk memenuhi segala infrastruktur jalannya, hal tersebut membutuhkan waktu yang lumayan lama dikarenakan dari awal pembangunan jalibar adalah pembangunan bertahap, pembangunan tersebut bertahap Karena dana yang diturunkan dari



APBD juga turun secara bertahap, hingga saat ini infrastruktur jalibar yang belum terealisasi adalah pembuatan drainase/ gorong-gorong air namun hal tersebut belum menjadi masalah dikarenakan di sekitar jalibar masih banyak daerah hijau yang menjadi daerah resapan air.

## **2. Kesadaran Masyarakat**

Menurut Sumarto (2004:17) menyatakan bahwa, "partisipasi warga yaitu dimana proses ketika warga, sebagai individu maupun kelompok sosial dan organisasi mengambil peran serta ikut mempengaruhi proses perencanaan, pelaksanaan dan pemantauan kebijakan-kebijakan yang langsung mempengaruhi kehidupan mereka".

Peran masyarakat dalam program pembangunan tersebut yaitu kesadaran masyarakat untuk tidak mempersulit realisasi dari program jalibar tersebut dengan tidak mempersulit pembebasan lahan yang digunakan untuk pembangunan jalibar, kesadaran warga dianggap sebagai penghambat karena bersikeras tidak mau memberikan lahan tersebut untuk pembangunan karena berbagai alasan, dengan begitu hal tersebut menghambat pelaksanaan program pembangunan jalibar. Diperlukan sosialisasi yang lama untuk akhirnya mendapatkan pembebasan lahan tersebut dan kesadaran warga pun baru muncul setelah jalan selesai dan merasakan dampak dari hasil pembangunan tersebut. Namun setelah pembangunan jalan sudah dapat digunakan, pelanggaran yang dilakukan oleh warga masih saja terjadi, contoh yang paling sering dijumpai yaitu jarak pembuatan bangunan dengan batas

jalan yang melanggar, batas bangunan dengan jalan yang benar adalah 5,5m  
dari bahu jalan



## BAB V

### PENUTUP

#### A. Kesimpulan

Berdasarkan uraian dan deskripsi dari dari hasil pembahasan pada bab sebelumnya mengenai implementasi kebijakan pembangunan infrastruktur jalan lingkar barat kabupaten malang dalam rangka percepatan pembangunan daerah Kepanjen. Disimpulkan bahwa Pemerintah Kabupaten Malang berupaya membuat suatu program pembangunan infrastruktur jalan dalam upaya mempersiapkan Daerah Kepanjen sebagai pusat Pmerintahan dari Kabupaten Malang, dan hasil dari implementasi kebijakan tersebut adalah sebagai berikut:

1. Implementasi kebijakan pembangunan infrastruktur jalan lingkar barat Kabupaten Malang termasuk implementasi kebijakan yang baik karena implementasi kebijakan tersebut di lihat dari beberapa variable yang berkaitan, variable-variabel tersebut yaitu:

##### a. Ukuran dan Tujuan Kebijakan

Kebijakan-kebijakan dibuat agar Kepanjen mampu dan siap menjadi pusat pemerintahan Kabupaten Malang. Kepanjen yang lokasinya berada pada jalan perlintasan antar Provinsi secara tidak langsung membuat Kepanjen padat dilalui kendaraan-kendaraan baik kendaraan pribadi maupun kendaraan umum, ini membuat pembangunan pada Kepanjen untuk mampu mempercepat pembangunan daerah terhambat karena padatnya volume kendaraan pada daerah Kepanjen. Hal ini yang mendasari munculnya kebijakan pembangunan jalibar agar mampu

mengurai kemacetan pada daerah Kepanjen dan membuat pembangunan daerah Kepanjen cepat terealisasi, sumber-sumber kebijakan yang dimaksud mencakup anggaran dana yang mendorong dan memperlancar implementasi agar berjalan dengan efektif.

#### **b. Sumber-Sumber Kebijakan**

Implementasi kebijakan menegaskan standar sasaran tertentu yang harus dicapai oleh para pelaksana kebijakan. Dalam hal ini terkait dengan implementasi kebijakan pembangunan infrastruktur jalan lingkar barat (jalibar) Kabupaten Malang yang juga memiliki standar sasaran dalam pelaksanaannya. Standar yang ditetapkan berhubungan dengan pencapaian tujuan program pembangunan infrastruktur jalibar. Upaya pencapaian tujuan yang dilakukan oleh instansi terkait yaitu BAPPEDA, Dinas Bina Marga, dan Dinas Cipta karya dan Tata Ruang yaitu dengan merencanakan dan melaksanakan pembangunan infrastruktur jalibar sebagai program alternatif untuk mengurangi kemacetan di Kepanjen untuk saat ini dan masa mendatang. Dengan adanya program pembangunan tersebut juga bertujuan untuk meningkatkan perekonomian masyarakat Kepanjen.

#### **c. Ciri-Ciri Karakteristik Badan/Instansi Pelaksana**

Jalibar yang merupakan program prioritas yang dibuat untuk mengurai kemacetan di daerah Kepanjen termasuk perencanaan dari bappeda yang

masuk dalam perencanaan daerah jangka Menengah, dan penyelenggaraan pembangunan program jalan tersebut dikerjakan oleh Dinas Bina Marga Kabupaten Malang serta dibantu oleh Dinas Cipta Karya dan Tata Ruang sebagai penata daerah siap bangun jalibar seta pembangun kawasan terbuka hijau dan taman pada kawasan jalibar.

**d. Komunikasi Antar Organisasi Terkait dengan Kegiatan-Kegiatan Pelaksanaan**

Dinas Bina Marga bekerja sama dengan Dinas Cipta Karya dan Tata Ruang Dalam hal pembangunan taman, kerjasama tersebut sudah diatur oleh BAPPEDA selaku kordinator. Dinas Bina Marga bertanggung jawab atas infrastruktur jalan lingkar barat serta dinas yang ditunjuk juga sebagai pengembang jalibar. Dinas Cipta Karya dan Tata Ruang melakukan pembangunan bertahap agar bisa selaras pencapaiannya dengan pembangunan jalan lingkar barat. Dengan adanya komunikasi antar Organisasi yang baik dan pembangunan yang memprioritaskan jalibar beserta infrastrukturnya serta kordinasi yang baik antar setiap Organisasi maka perealisasiian dari jalibar tersebut dapat dilaksanakan dengan baik dan bertahap dengan hasil yang dinilai sudah mencukupi kriteria yang sudah ditetapkan.

**e. Sikap Para Pelaksana**

Sikap para pelaksana yang fokus terhadap program-program dan paham akan tujuan sebuah kebijakan pembangunan tersebut akan berdampak pada hasil yang maksimal dalam pembangunan tersebut. Dalam perealisasiannya sikap para pelaksana sudah baik karena dilihat dari hasil pembangunan jalibar semua sudah dibangun sesuai standar yang sudah ditetapkan sejak awal, pelaksanaan hanya terhambat masalah waktu yang lumayan lama dari pembangunan tersebut, hal tersebut bukan karena sikap para pelaksana yang kurang baik terhadap pembangunan namun dikarenakan masalah penurunan dana APBD yang dicairkan secara bertahap sehingga untuk pembangunan jalibar dibutuhkan waktu yang cukup lama.

**f. Kondisi Ekonomi, Sosial, dan Politik**

Kondisi ekonomi pembangunan jalibar terkendala dengan masalah dana APBD yang menjadi sumber utama pendanaan, penurunan dana yang secara bertahap membuat waktu dari pembangunan jalibar menjadi cukup lama, dan dari kondisi sosial pembangunan tersebut pada awalnya mendapat tentangan dari warga yang memiliki lahan di kawasan yang akan dibangun jalibar, dengan begitu membutuhkan waktu untuk pembebasan lahan dari warga yang bersikeras tidak mau melepaskan lahannya untuk pembangunan jalibar. Setelah dengan sosialisasi yang dilakukan secara lebih kepada beberapa warga yang bersikeras tersebut

pada akhirnya seluruh pembebasan lahan terselesaikan. Sedangkan pembuatan program jalibar pada awalnya memang murni karena kebutuhan yang diperlukan oleh daerah Kepanjen untuk persiapan menjadi pusat pemerintahan Kabupaten Malang, sehingga jika melihat dari sisi politik program pembangunan jalibar ini tidak ada unsur politik.

2. Dampak implementasi kebijakan pembangunan infrastuktur jalan lingkar barat Kabupaten Malang terhadap percepatan pembangunan daerah Kepanjen yaitu:

- a. **Berkurangnya volume kendaraan**, dengan adanya jalibar maka masalah kepadatan volume kendaraan pada pusat daerah Kepanjen bisa terpecahkan
- b. **Meningkatnya harga tanah**, meningkatnya harga tanah pada kawasan jalibar yang sebelumnya memiliki harga jual rendah karena belum ada akses jalan yang melintasi kawasan tersebut.
- c. **Membuka peluang usaha**, dengan adanya jalibar maka dapat memberikan peluang usaha karena di sepanjang kawasan jalan jalibar tersebut dapat dibangun sebuah tempat usaha
- d. **Menambah lowongan pekerjaan**, dengan adanya tempat-tempat usaha baru di sepanjang kawasan jalibar tersebut maka akan ada banyak lowongan pekerjaan untuk para warga daerah kepanjen.
- e. **Kawasan siap bangun**, untuk masa mendatang dipastikan jumlah penduduk pada daerah kepanjen akan semakin banyak. Untuk

mengantisipasi hal tersebut maka jalibar dijadikan kawasan siap bangun.

3. Faktor yang mendukung implementasi kebijakan pembangunan infrastruktur jalan lingkar barat Kabupaten Malang, yaitu:
  - a. Komitmen tim pelaksana program,
  - b. Adanya kerjasama terkait kerjasama lintas sektor dan lintas program dan
  - c. Sosialisasi yang berkelanjutan.

Faktor yang penghambat implementasi kebijakan pembangunan infrastruktur jalan lingkar barat Kabupaten Malang, yaitu:

- a. Penurunan Dana APBD, dan
- b. Kesadaran masyarakat

## **B. Saran**

Berdasarkan penjelasan dari hasil penelitian dilapangan dan pembahasan yang disesuaikan dengan teori serta hasil kesimpulan, maka dapat direkomendasikan saran-saran sebagai berikut :

1. Pencairan dana APBD yang seharusnya bisa lebih cepat lagi karena hingga saat ini masih ada infrastruktur jalan yang belum dibangun yang sebenarnya sudah melewati jangka waktu yang ditetapkan. Dari hal ini kerjasama dengan pihak swasta bias dilakukan dengan kesepakatan tertentu sehingga waktu dari sebuah pembangunan tidak terhambat masalah pencairan dana APBD.



2. Meningkatkan kesadaran masyarakat atas kegunaan jalan serta menaati peraturan yang telah ditetapkan terhadap pendirian bangunan di pinggir jalan lingkaran barat Kabupaten Malang, dengan cara sosialisasi yang lebih baik dan dilaksanakan jauh-jauh hari secara bertahap sehingga saat pelaksanaan tidak ada lagi kendala dengan masyarakat.
3. Perlunya partisipasi masyarakat selaku penerima manfaat dari adanya jalan lingkaran barat, mereka berhak untuk ikut serta memelihara dan menjaga keutuhan jalan lingkaran barat Kabupaten Malang tersebut dengan cara aktif melakukan pengecekan pada infrastruktur jalan serta segera melaporkan jika ada kerusakan sehingga akan segera diperbaiki oleh pemerintah
4. Kerjasama yang dijalin dengan pihak luar untuk semakin memaksimalkan fungsi dari jalibara kedepannya. Dari hal ini akan membuat pekerjaan pemerintah lebih ringan dan dapat semakin cepat dalam melaksanakan pembangunan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Atik A Rofi'atul Qudsy. 2011. *Analisis, Prinsip, Agenda dan Penilaian Kebijakan Publik*. Gadjra Mada University : Yogyakarta.
- Dunn, William. 2003. *Pengantar Analisis Kebijakan Publik ( Edisi Kedua, Cetakan Kelima)*.
- Ekowati, Lilik Roro Mas. 2009. *Perencanaan, Implementasi dan Evaluasi Kebijakan atau Program ( Suatu Kajian Teoritis dan Praktis )*. Pustaka Cakra : Surakarta.
- Irwan, Irmawati. 2009. *Implementasi Kebijakan Sisduk Dalam Pemberdayaan Masyarakat di Kabupaten Takalar*. Tesis. Program Pascasarjana – Unhas. Makassar.
- Nugroho, Riant. 2003. *Kebijakan Publik Formulasi, Implementasi, Evaluasi*. PT. Elex Media Komputindo : Jakarta.
- \_\_\_\_\_ 2006. *Kebijakan Publik Untuk Negara-Negara Berkembang*. PT. Elex Media Komputindo : Jakarta.
- Peters, B. Guy and Jon Pierre. 2003. *Handbook of Public Administration*. SAGE Publications. London.
- Rakhmat. 2009. *Teori Administrasi dan Manajemen Publik*. Penerbit Pustaka Arief. Jakarta.
- Spencer, Lyle M. & Spencer Signe M., 1993, *Competence at Work*, Jhon Wiley & Sons Inc, New York.
- Subarsono, AG. 2008. *Analisis Kebijakan Publik (Konsep, Teori dan Aplikasi)*. Cetakan Ketiga. Pustaka Pelajar : Yogyakarta.
- Widodo. Joko. 2008. *Analisis Kebijakan Publik (Konsep dan Aplikasi Proses Kebijakan Publik) Cetakan Kedua*. Bayumedia Publishing : Malang.
- Winarno, Budi. 2007. *Kebijakan Publlik Teori dan Proses, Edisi Revisi*. Media Pressindo : Yogyakarta.
- Peraturan Daerah Kabupaten Malang no.3 tahun 2010 Pasal 11 tentang Pengembangan jalan pendukung Jalan Lintas Selatan, Jalan Lingkar Timur dan Jalan Lingkar Barat dengan pengembangan jalan sirip dan

jalan tembus internal (jalan lingkar dalam kota, jalan tembus), serta jalan tembus eksternal.

Peraturan Daerah Kabupaten Malang no.5 tahun 2014 Pasal 5 tentang penataan ruang BWP

Peraturan Pemerintah No. 18 Tahun 2008 tentang keberadaan ibu kota Kabupaten Malang yang berada di wilayah kota Malang

Peraturan Pemerintah No. 34 Pasal 15 Tahun 2006 tentang ketentuan teknik jalan lokal sistem primer

Peraturan Pemerintah No. 34 Pasal 44 Tahun 2006 tentang jalan

Undang-Undang Dasar 1945

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 tentang kewenangan atas penyelenggaraan jalan.

Media Internet:

<http://perpus-sospol.blogspot.com/2011/04/analisis-prinsip-agenda-dan-penilaian.html>

<http://eprints.uny.ac.id/8530/3/BAB%202%20-%2007401241045.pdf>

[http://perpustakaan.bappenas.go.id/lontar/file?file=digital/126847-\[\\_Konten\\_\]-Konten%20C8705.pdf](http://perpustakaan.bappenas.go.id/lontar/file?file=digital/126847-[_Konten_]-Konten%20C8705.pdf)

<http://bappeda.malangkab.go.id/konten-56.html>

### LAMPIRAN

Surat Izin Penelitian Fakultas Ilmu Administrasi.



**KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI**  
**UNIVERSITAS BRAWIJAYA**  
**FAKULTAS ILMU ADMINISTRASI**  
 Jl. MT. Haryono 163, Malang 65145, Indonesia  
 Telp. : +62-341-553737, 568914, 558226 Fax : +62-341-558227  
 http://fia.ub.ac.id E-mail: fia@ub.ac.id

Nomor : 3805/UN.10.3/PG/2016  
 Lampiran : -  
 Perihal : Riset

Kepada : Yth. Badan Kesatuan Bangsa dan Politik Kabupaten Malang

Dekan Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya Malang mohon dengan hormat bantuan Bapak/Ibu/Saudara untuk memberikan kesempatan melakukan riset bagi mahasiswa :

- Nama : Moch Fitra Repas Alamindah
- Alamat Asal : Jl. I.R Rais 14 no.451 RT.11, RW.04 Kecamatan Sukun, Kota Malang, Jawa Timur
- NIM : 115030100111077
- Konsentrasi : -
- Jurusan : Administrasi Publik
- Lokasi Penelitian : 1. BAPPEDA Kabupaten Malang  
2. Dinas Bina Marga Kabupaten Malang
- Judul Skripsi : Implementasi Kebijakan Pembangunan Infrastruktur Jalan Lingkar Barat Dalam Rangka Percepatan Pembangunan Daerah Kapanjen (Studi Pada Kabupaten Malang)
- Lamanya : 2 bulan ( 1 maret - 1 Mei 2016)
- Peserta : 1 (satu) Orang

Demikian atas perhatian dan kerjasama Bapak/Ibu/saudara kami sampaikan terima kasih.

Malang, 1 maret 2016

Mengetahui:  
 a.n. Dekan  
 Ketua Prodi Adm. Publik  
  
**Dr. Lely Indah Mindarti, M.Si.**  
 NIP. 19690524 200212 2 002

Surat Pemberian Izin Penelitian di BAPPEDA, Dinas Bina Marga, dan Dinas Cipta Karya dan Tata Ruang.



PEMERINTAH KABUPATEN MALANG  
**BADAN KESATUAN BANGSA DAN POLITIK**  
Jl. KH. Agus Salim No. 7 Telp. (0341) 366260 Fax. (0341) 366260  
M A L A N G - 6 5 1 1 9

**SURAT KETERANGAN**

NOMOR : 072/261 /35.07.205/2016

Untuk melakukan Survey/Research/Penelitian/KKN/PKL/Magang

Menunjuk : Surat Dari Dekan Fak. Ilmu Administrasi UB Malang Nomor : 3805/UN.10.3/PG/2016  
Tanggal 1 Maret 2016 Perihal : Ijin Penelitian

Dengan ini Kami **TIDAK KEBERATAN** dilaksanakan kegiatan **Ijin Penelitian** oleh :

Nama / Instansi : Moch Fitra Repas Alamindah/ Mhs. FIA UB Malang  
Alamat : Jl. MT. Haryono 163 Malang  
Thema/Judul/Survey/Research : Implementasi Kebijakan Pembangunan Infrastruktur  
Jalan Lingkar Barat Dalam Rangka Pembangunan Daerah  
Kepanjen Kab. Malang  
Daerah/tempat kegiatan : BAPPEDA , Dinas Bina Marga, DCKTR Kab. Malang  
Lamanya : 2 Bulan  
Pengikut : -

Dengan Ketentuan :

1. Mentaati Ketentuan - Ketentuan / Peraturan yang berlaku
2. Sesampainya ditempat supaya melapor kepada Pejabat Setempat
3. Setelah selesai mengadakan kegiatan harap segera melapor kembali ke Bupati Malang Cq. Kepala Badan Kesatuan Bangsa dan Politik Kabupaten Malang
4. Surat Keterangan ini tidak berlaku apabila tidak memenuhi ketentuan tersebut diatas

Malang, 14 Maret 2016  
An. KEPALA BADAN KESBANG DAN POLITIK  
Kepala Bidang Ideologi, HAM dan Wasbang  
BADAN KESATUAN BANGSA DAN POLITIK  
KUSWANTORO  
Penata

Tembusan :  
Yth.

NIP. 19680125 199203 1 004

1. Sdr. Dekan Fak. Ilmu Administrasi UB Malang
2. Sdr. Kepala BAPPEDA Kab. Malang
3. Sdr. Kepala Dinas Bina Marga Kab. Malang
4. Sdr. Kepala Dinas Cipta Karya dan Tata Ruang Kab. Malang
5. Sdr. Mhs/Ybs
6. Arsip



### Arahan Rumaja, Rumija dan Ruwasja di Kabupaten Malang

No	Fungsi Jalan	Badan Jalan Minimal (M)	Rumaja	Rumija	Ruwasja
A	ARTERI PRIMER DAN SEKUNDER	11			
1	Perumahan (Rumah Tinggal)		11	25	15
2	Pemanfaatan Lalu Lintas di Luar Pusat Kegiatan		11	25	15
B	KOLEKTOR PRIMER DAN SEKUNDER	9			
1	Perumahan (Rumah Tinggal)		9	25	10 (P); 5 (S)
2	Kegiatan Usaha		9	25	10 (P); 5 (S)
3	Pendidikan		9	25	10 (P); 5 (S)
C	LOKAL PRIMER DAN SEKUNDER	7,5			
1	Perumahan (Rumah Tinggal)		7,5	15	7 (P); 3 (S)
2	Kegiatan Usaha		7,5	15	7 (P); 3 (S)
3	Pendidikan		7,5	15	7 (P); 3 (S)
D	LINGKUNGAN	6,5			
1	Perumahan (Rumah Tinggal)		6,5	11	5 (P); 2 (S)
2	Kegiatan Usaha		6,5	11	5 (P); 2 (S)
3	Pendidikan		6,5	11	5 (P); 2 (S)

Sumber : Sesuai Undang-Undang No.38 Tahun 2004 dan PP No.34 Tahun 2006

#### KETERANGAN :

P = Primer, S = Sekunder

Jalan Kabupaten Terdiri atas :

- Jalan kolektor primer yang tidak termasuk jalan nasional dan jalan provinsi;
- Jalan lokal primer yang menghubungkan ibukota kabupaten dengan ibukota kecamatan, ibukota kabupaten dengan pusat desa, antar ibukota kecamatan, ibukota kecamatan dengan desa, dan antar desa;
- Jalan sekunder yang tidak termasuk jalan provinsi dan jalan sekunder dalam kota;
- Jalan strategis kabupaten.

# Peta Rencana Struktu Ruang Wilayah Kabupaten Malang

LAMPIRAN III PERATURAN DAERAH KABUPATEN MALANG  
NOMOR : 2010  
TANGGAL : 2010

## A. PETA RENCANA STRUKTUR RUANG WILAYAH KABUPATEN MALANG

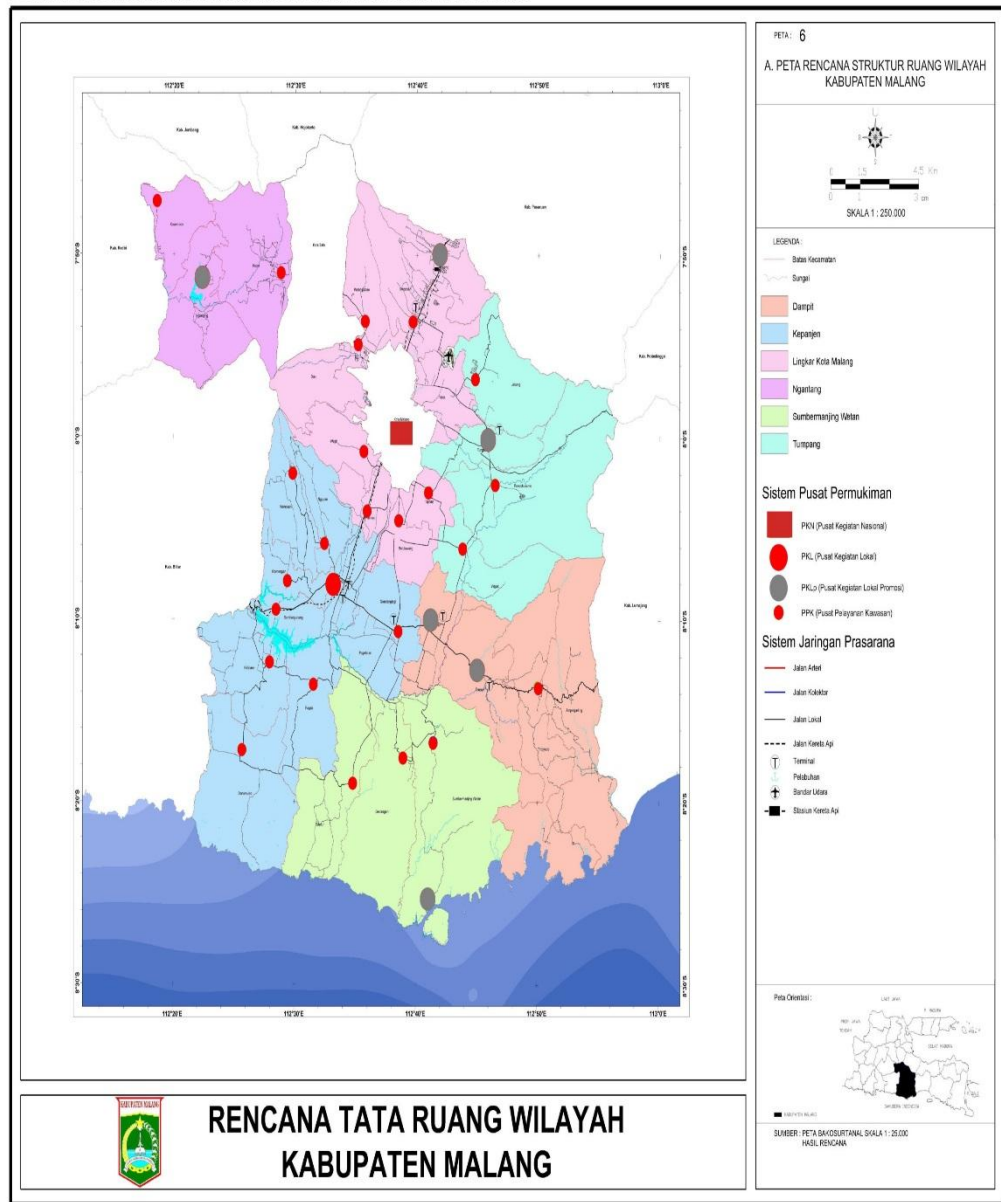






Foto Jalibar Pada Tahun 2016



**DAFTAR RIWAYAT HIDUP**

Nama Lengkap : Moch Fitra Repas Alamindah

Alamat : Jl. I.R Rais 14 No.451 Kota Malang

Tempat, tanggal lahir : Malang, 24 Maret 1993

Jenis Kelamin : Laki-Laki

Agama : Islam

Riwayat Pendidikan :

- 1999-2005 SDN Tanjung Rejo III Kota Malang
- 2005-2008 SMPN 9 Kota Malang
- 2008-2011 SMAN 2 Kota Malang
- 2011-2016 Mahasiswa Fakultas Ilmu Administrasi, Universitas Brawijaya

