

# IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PENYELENGGARAAN JALAN BERKESELAMATAN DI DINAS PEKERJAAN UMUM BINA MARGA PROVINSI JAWA TIMUR

Bethari Ulfa Suryani  
bethari\_ulta@gmail.com

## Abstract

The high number of traffic accidents on the road caused by the low quality of the roads we need regulations governing road safety, in particular the rules to minimize accidents caused by the quality of roads that do not fit the standard. importance of road safety regulation jatim due according to the data, the number of accidents in java is very high, even increasing. with the passing of The East Java provincial regulation no. 1 year 2014 on the implementation of road safety, with the purpose of (1) the establishment of roads that meet the standards roadworthy in accordance with the legislation in force; and (2) the realization of the road safety services that are safe, comfortable, orderly and smooth to drive the regional economy of East Java.

This study aims to determine how the implementation of the policy of east java provincial regulation no. 1 of 2014 on the implementation of road safety and how obstacles in the implementation of these policies.

The research used descriptive qualitative methods with observations, deep interview and documentation in collecting datas. results of research on implementation of east java provincial regulation no. 1 year 2014 on the implementation of road safety is DPU Bina Marga East Java Province, has implemented a policy of East Java Provincial Regulation 1 of 2014 on the implementation of road safety, it is reflected through a reduction in the number of accidents along jl. mastrip surabaya. obstacles that must be faced by the dpu bina marga in realizing the implementation of the road safety is in terms of finance, infrastructure, and the attitude of people who are less active in terms of complaints to the dpu bina marga east java province.

**Keywords :** *Policy Implementation, Road Safety, Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 1 Tahun 2014, Highway Mastrip Surabaya*

## I. Pendahuluan

Keselamatan lalu lintas di jalan raya merupakan tuntutan mendesak yang perlu diwujudkan oleh pihak perencana dan pengelola infrastruktur transportasi darat, khususnya oleh pengelola jalan bebas hambatan, yaitu untuk menjamin rasa aman dan keselamatan bagi setiap pengguna jalan. Keselamatan lalu lintas merupakan aspek penting untuk meningkatkan sistem angkutan jalan selain kelancaran, keamanan, keandalan, efisiensi dan keselarasnanya dengan lingkungan. Indikator utama keselamatan lalu lintas adalah tinggi-rendahnya tingkat kecelakaan yang terjadi, baik yang disebabkan oleh faktor utama dalam sistem lalulintas jalan, yaitu

manusia, kendaraan dan jalan/lingkungan, maupun oleh faktor-faktor lain yang dominan berpengaruh dalam implementasi lalu lintas angkutan jalan, seperti jumlah penduduk, faktor pengemudi, faktor kendaraan, panjang jalan, dan jumlah kendaraan.

Data yang dikeluarkan world health organization (who) menunjukkan, india menempati urutan pertama negara dengan jumlah kematian terbanyak akibat kecelakaan lalu lintas. sementara, Indonesia menempati urutan kelima. namun yang mencengangkan, indonesia justru menempati urutan pertama peningkatan kecelakaan menurut data global status report on road safety yang dikeluarkan who. indonesia dilaporkan mengalami kenaikan jumlah kecelakaan lalu lintas hingga lebih dari 80 persen. di indonesia, jumlah korban tewas akibat kecelakaan lalu lintas mencapai 120 jiwa per harinya. Tak berbeda jauh dengan di nigeria, yang mengklaim 140 jiwa warganya tewas akibat kecelakaan setiap hari. sementara, angka kematian global saat ini tercatat mencapai angka 1,24 juta per tahun. diperkirakan, angka tersebut akan meningkat hingga tiga kali lipat menjadi 3,6 juta per tahun pada 2030 ([www.republika.co.id](http://www.republika.co.id), diakses 16 november 2016 ).

Studi kasus angka kecelakaan lalu lintas (laka lantas) di ruas jalan seluruh jatim pun hingga kini masih tergolong tinggi, sepanjang tahun 2015 sebanyak 192 pengendara motor di surabaya meninggal dunia akibat kecelakaan di jalan. Hal ini meningkat dibanding tahun sebelumnya yang hanya 186 korban. sedangkan angka kecelakaan juga meningkat di tahun 2015 sebanyak 866 kasus dibanding tahun 2014 sebanyak 716 kasus kecelakaan. rata-rata kendaraan 1.187 roda dua yang terlibat kecelakaan. kejadian kecelakaan rata-rata terjadi pada pukul 06.00 wib sampai 12.00 wib. untuk pelanggaran lalu lintas, andre mengatakan tahun 2015 juga mengalami peningkatan. menurut data analisis dan evaluasi ( anev) Polrestabes Surabaya, tahun 2014 jumlah pelanggaran lalu lintas sebanyak 199.128 dan meningkat di tahun 2015 menjadi 227.445.

Sebanyak 120 orang meninggal dalam kecelakaan lalu lintas di Surabaya enam bulan terakhir di tahun 2016. Satlantas Polrestabes Surabaya mencatat, kendaraan terlibat kecelakaan tertinggi didominasi kendaraan roda dua (motor). profesi korban kecelakaan lalu lintas didominasi oleh pegawai swasta dengan jumlah 585 orang, mahasiswa 80 orang, dan pelajar 99 orang ([www.surabayaonline.com](http://www.surabayaonline.com), diakses 22 September 2016).

Tabel 1. Data Kecelakaan Lalu Lintas Di Jalan Provinsi Daerah Kota Surabaya Tahun 2013 – 2016.

Jumlah Kejadian	Jl. Mastrip				Jl. Gunung Sari				Jl. Joyoboyo			
	2013	2014	2015	2016	2013	2014	2015	2016	2013	2014	2015	2016
Jumlah Kecelakaan	39	28	19	10	6	5	2	1	3	2	1	0
Meninggal Dunia	18	11	5	2	2	1	0	0	0	1	0	0
Luka Berat	14	2	6	2	1	0	1	1	1	3	0	0
Luka Ringan	28	27	20	7	4	4	3	1	4	0	3	0

sumber : diolah peneliti berdasarkan data dari polsek dukuh pakis kota surabaya 2016.

Berdasarkan data tabel kecelakaan di atas, polsek dukuh pakis kota surabaya mencatat bahwa angka kecelakaan di jalan Mastrip kota Surabaya tertinggi dibandingkan dua jalan provinsi yaitu jalan Gunungsari dan jalan Joyoboyo. walaupun per tahun mengalami penurunan jumlah angka kecelakaan, jalan mastrip sebagai salah satu jalan provinsi di kota Surabaya selalu menjadi urutan pertama jumlah kecelakaan tertinggi. meski dalam paparan akhir tahun 2015 menyebutkan total jumlah kejadian masih tinggi yaitu 19 kejadian, namun jika dibandingkan 2 tahun sebelumnya terjadi penurunan.

Tingginya angka kecelakaan lalu lintas di jalan raya yang diakibatkan oleh rendahnya kualitas jalan maka dibutuhkan suatu peraturan yang mengatur tentang keselamatan di jalan raya, khususnya peraturan yang dapat meminimalisir kecelakaan yang diakibatkan oleh kualitas jalan yang tidak sesuai oleh standart. akhirnya pimpinan DPRD Jawa Timur mengesahkan Raperda tentang penyelenggaraan jalan berkeselamatan, menjadi Perda (peraturan daerah). Perda ini diperlukan untuk membenahi kinerja penyelenggaraan jalan serta menekan angka kecelakaan.

Anggota Komisi D Jatim, Irwan Setiawan menyatakan bahwa tujuan dari peraturan daerah ini berlaku untuk mengatur dan menyelenggarakan sarana dan prasarana jalan berkeselamatan yang aman, selamat, tertib, dan lancar. yakni, melalui peningkatan perbaikan badan jalan seperti bergelombang, berlubang dan retak-retak, peningkatan perbaikan bangunan pelengkap jalan seperti gorong-gorong, drainase, jembatan beserta pelengkapnya, dan lain-lain. lingkup kewenangan peraturan daerah ini, berlaku pada seluruh jalan yang berada di wilayah provinsi jatim yang pengelolaannya di bawah kewenangan provinsi jatim sesuai dengan aturan yang berlaku dan di tetapkan dengan surat keputusan gubernur ([www.kominfo.jatimprov.go.id](http://www.kominfo.jatimprov.go.id), diakses 27 april 2015).

Dengan disahkannya Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur no. 1 tahun 2014 tentang Penyelenggaraan Jalan Berkeselamatan, dengan tujuan untuk (1) terwujudnya jalan yang memenuhi standar laik jalan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku; dan (2) terwujudnya pelayanan jalan berkeselamatan yang aman, nyaman, tertib dan lancar untuk mendorong perekonomian regional jawa timur.

## II. Landasan Teori

Pengertian kebijakan publik menurut Thomas R. Dye (2000:110) adalah "*whatever governments choose to do or not to do*". Kebijakan publik adalah segala sesuatu yang dikerjakan dan yang tidak dikerjakan oleh pemerintah. dalam konteks pelayanan publik dikemukakan bahwa pelayanan umum adalah mendahulukan kepentingan umum, mempermudah urusan publik, mempersingkat waktu pelaksanaan urusan publik dan memberikan kepuasan kepada publik. Pelayanan publik adalah kegiatan yang dilakukan oleh seseorang atau sekelompok orang dengan landasan faktor material melalui sistem, prosedur dan metode tertentu dalam usaha memenuhi kepentingan orang lain sesuai dengan haknya.

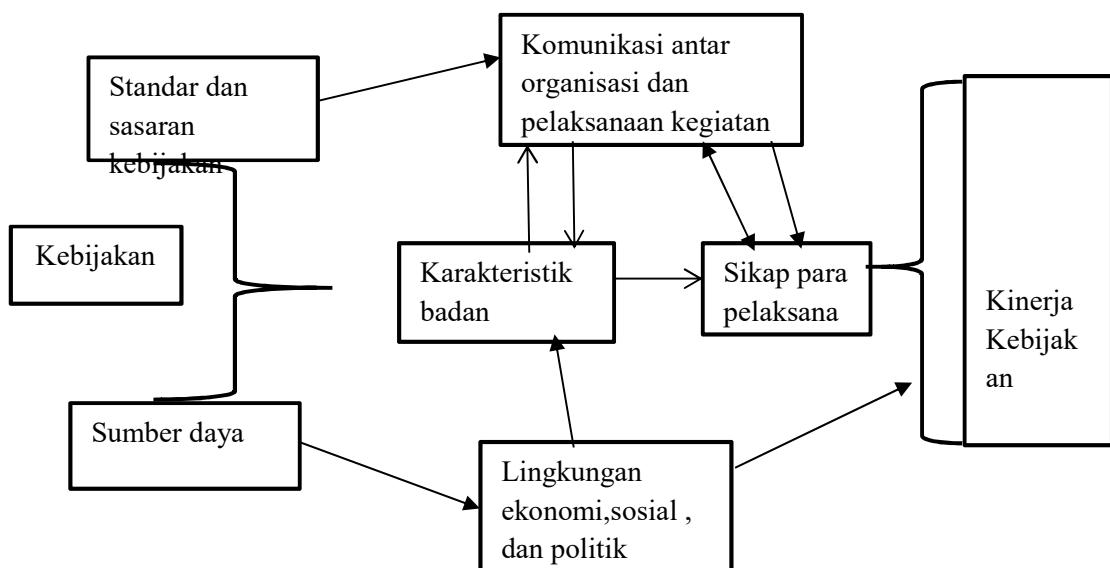
Implementasi sering dianggap hanya merupakan pelaksanaan dari apa yang telah diputuskan oleh legislatif atau para pengambil keputusan, seolah-olah tahapan ini kurang berpengaruh. akan tetapi dalam kenyataannya, tahapan implementasi menjadi begitu penting karena suatu kebijakan tidak akan berarti apa-apa jika tidak dapat dilaksanakan dengan baik dan benar. dengan kata lain implementasi

merupakan tahap dimana suatu kebijakan dilaksanakan secara maksimal dan dapat mencapai tujuan kebijakan itu sendiri.

Model implementasi kebijakan (van meter dan van horn) pengertian implementasi kebijakan dan faktor-faktor yang mempengaruhi keberhasilan suatu implmentasi Van Meter dan Van Horn juga mengemukakan beberapa hal yang dapat mempengaruhi keberhasilan suatu implementasi, yaitu:

1. standar dan sasaran kebijakan
2. sumber daya
3. karakteristik badan pelaksana
4. komunikasi antar organisasi dan pelaksanaan kegiatan
5. sikap pelaksana
6. lingkungan ekonomi, sosial dan politik.

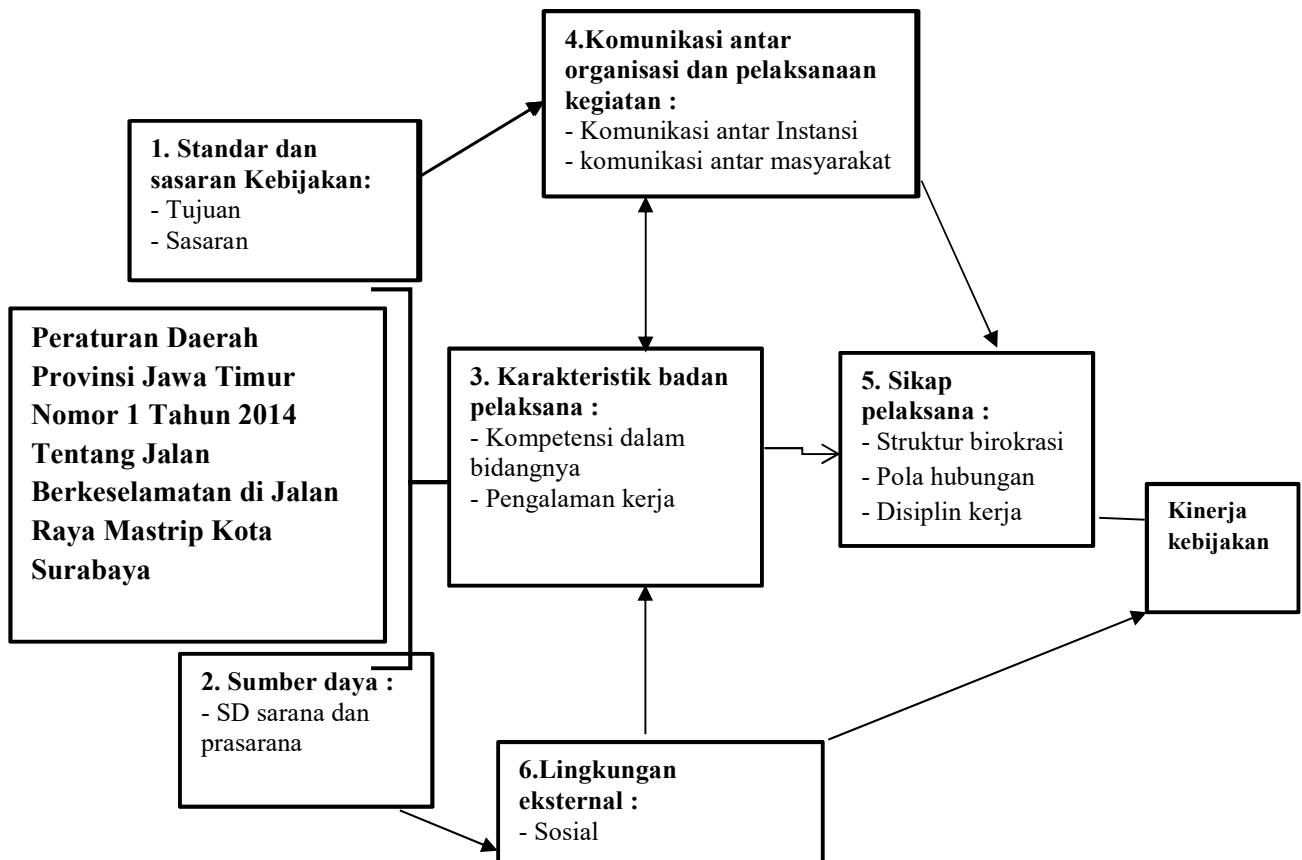
berdasarkan pengertian model implementasi van meter dan van horn diatas, dapat disimpulkan dalam bagan berikut :



Gambar 1 Kerangka Model Implementasi Van Meter Dan Van Horn

Sumber: *Mas Roro Lilik Ekowati,2004*

Berikut adalah kerangka konsep yang digunakan dalam penelitian ini. kerangka konsep merupakan penggambaran dari alur pemecahan masalah yang didasarkan kepada kerangka teori yang digunakan. Paparan diatas untuk melihat sejauh mana implementasi kebijakan peraturan daerah provinsi Jawa Timur no.1 tahun 2014 tentang penyelenggaraan jalan berkeselamatan di jalan Mastrip kota Surabaya.



Gambar 2 Kerangka Konsep  
Sumber : Diolah Peneliti ( 2015 )

### III. Metode Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif dengan menggunakan metode kualitatif, dan menggunakan observasi, wawancara mendalam dan dokumentasi dalam mengumpulkan data-data. Fokus penelitian pada implementasi kebijakan peraturan daerah provinsi jawa timur no.1 tahun 2014 tentang penyelenggaraan jalan berkeselamatan di Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga Provinsi Jawa Timur. Lokus penelitian di jalan Mastip kota Surabaya termasuk salah satu jalan provinsi yang terpanjang dan angka kecelakaan tertinggi.

### IV. Hasil Dan Pembahasan

Bab ini akan menyajikan dan menganalisa temuan lapangan berhubungan dengan implementasi kebijakan peraturan daerah provinsi jawa timur no.1 tahun 2014 tentang penyelenggaraan jalan berkeselamatan di Dinas PU Bina Marga provinsi jawa timur. penjelasan pada masing-masing sub bab diantaranya membahas tentang ruang lingkup dalam penyelenggaraan jalan berkeselamatan, proses implementasi penyelenggaraan jalan berkeselamatan oleh Dinas PU Bina

Marga Provinsi Jawa Timur, dan faktor yang mempengaruhi implementasi kebijakan alam berkeselamatan di Dinas PU Bina Marga Provinsi Jawa Timur.

**1. standar dan sasaran kebijakan ukuran kebijakan**

Tabel 1. Ukuran Kebijakan Pelayanan Publik

No.	Jenis Ukuran	Ukuran	Keterangan
1.	visi	tersedianya sistem jaringan jalan yang andal dan terpadu guna meningkatkan kemakmuran masyarakat.	ada
2.	misi	<p>1. mewujudkan sistem jaringan jalan yang andal dan berwawasan lingkungan sebagai unsur pendukung dalam mencapai efisiensi dan efektifitas transportasi jalan.</p> <p>2. menyediakan dan mengembangkan sistem jaringan jalan yang terpadu sebagai pendukung pertumbuhan ekonomi</p> <p>3. menyelenggarakan tertib pemanfaatan jalan</p> <p>4. melaksanakan pembinaan teknis penyelenggaraan jalan kabupaten/kota</p> <p>5. menyelenggarakan pembinaan sumber daya manusia</p>	ada
3.	sasaran :		
	• penyedia jalan	membuat jalan berkeselamatan sesuai kebijakan yang sudah ditetapkan oleh pemerintah.	ada
	• masyarakat	menikmati pelayanan jalan berkeselamatan yang aman, nyaman, tertib dan lancar untuk mendorong perekonomian	ada

Sumber : Diolah Oleh Penulis, (2016)

Bawa ukuran sebuah kebijakan penyelenggaraan jalan berkeselamatan sudah jelas, proses pelaksanaan dari ukuran kebijakan penyelenggaraan jalan berkeselamatan oleh Dinas PU Bina Marga Provinsi Jawa Timur sudah berjalan sesuai dengan visi, misi, dan sasaran DPU Bina Marga. peningkatan kapasitas kinerja jalan berkeselamatan dapat dilihat berdasarkan jumlah angka kecelakaan yang terjadi disetiap tahunnya.

Tujuan adalah sasaran yang ingin dicapai di masa yang akan datang dengan arah pimpinan agar tujuan tersebut dapat tercapai. jika tujuan yang telah ditetapkan dapat tercapai sesuai rencana dan masyarakat mampu menerima dan menjalankan kebijakan itu disebut implementasi.

Tabel 2. Rekapitulasi Jumlah Kejadian Kecelakaan Di Jalan Mastrip				
Tahun	Jumlah Kejadian	Jumlah Korban		
		Meninggal Dunia	Luka Berat	Luka Ringan
2013	39	18	14	28
2014	28	11	2	27
2015	19	5	6	20
mei	10	2	2	7
2016				
rata-2	24	9	6	21

Sumber : Diolah Oleh Penulis, (2016)

Dinas PU Bina Marga Provinsi Jawa Timur sudah melakukan upaya keras untuk menyediakan jalan berkeselamatan selama periode 2013-2016 sesuai Perda Provinsi Jawa Timur no.1 tahun 2014 tentang Penyelenggaraan Jalan Berkeselamatan. Dengan adanya, jalan berkeselamatan ini jumlah kejadian kecelakaan yang terjadi periode 2013-2016 telah mengalami penurunan sebanyak 74,4% dari tahun 2013 sebanyak 39 kejadian hingga pertengahan 2016 sebanyak 10 kejadian.

Menurut dari teori Van Meter dan Van Horn tujuan adalah sasaran yang ditetapkan dan dapat tercapai sesuai rencana dan masyarakat menerima dan menjalankan kebijakan dengan baik. tetapi, menurut pengamatan langsung di lapangan dapat dijelaskan mengenai tujuan dari implementasi kebijakan penyelenggaraan jalan berkeselamatan dengan jelas yang tertuang dalam petunjuk operasional kebijakan itu sendiri. dari hasil tabel diatas dapat dijelaskan bahwa tujuan dan sasaran dari DPU Bina Marga sudah jelas, angka dan prosentase kejadian kecelakaan yang terjadi mengalami penurunan cukup signifikan, dari banyaknya jumlah kejadian sebelum perda tersebut terbit menunjukan bahwa dpu bina marga berusaha mewujudkan jalan berkeselamatan tersebut secara efektif walaupun masih ada beberapa kejadian kecelakaan yang masih diperlukan uji khusus salah satunya *human error*.

## 2. Sumber Daya

Tabel 3. Jumlah Pegawai Berdasarkan Tingkat Pendidikan

No	Tingkat Pendidikan			Jumlah
	Jenjang	Teknik	Non Teknik	
1.	S2	79	29	108
2.	S1	145	125	270
3.	D3	16	19	35
4.	SLTA	255	541	796
5.	SLTP	28	176	204
6.	SD	-	174	174
Jumlah				1.593

Sumber: Data Pegawai Dinas Pu Bina Marga Provinsi Jawa Timur -2016.  
(Diolah Oleh Penulis)

Menurut teori Van Meter dan Van Horn didukung oleh tabel diatas, bahwa setiap pegawai mampu memahami sebuah kebijakan dan peraturan daerah di sebuah instansi pemerintahan tersebut, menurut tabel diatas Dinas PU Bina Marga Provinsi Jawa Timur mempunyai riwayat pendidikan yang berbeda-beda. dalam sebuah intansi pekerjaan lapangan sangat dibutuhkan pegawai atau komisioner yang memiliki fisik yang kuat sehingga tidak perlu untuk pendidikan tinggi dalam pembuatan jalan, namun tetap juga dibutuhkan karyawan yang memiliki pendidikan tinggi untuk memanajemen pekerja yang ada dibawahnya.

#### **Sumber Daya Sarana Dan Prasarana**

Menurut teori Van Meter dan Van Horn ketersediaan sumber daya sarana dan prasarana ini memegang peranan penting. dalam hal ini, pembuatan jalan berkeselamatan membutuhkan peralatan-peralatan pembangunan yang cukup banyak dan canggih sehingga dapat membuat jalan yang sesuai dengan Perda Provinsi Jawa Timur no.1 tahun 2014 tentang Jalan Berkeselamatan.

Tabel 4. Sarana Dan Prasarana Dinas PU Bina Marga Provinsi Jawa Timur

no	daftar sarana dan prasarana	jumlah sarana dan prasarana dalam kondisi			
		baik	sedang	rusak ringan	rusak berat
1.	kantor dinas pu bina marga provinsi jawa timur	-	-	-	-
2.	kantor upt	-	-	-	-
3.	kantor pembantu upt	-	-	-	-
4.	sarana transportasi		-	-	-
	a. kendaraan roda dua (r2)	-	-	-	-
	b. kendaraan roda empat (r4)	-	-	-	-
5.	rumah dinas	-	-	-	-
6.	peralatan unit pemeliharaan rutin				
	a. buldozer	2	-	-	-
	b. motor grader .	3	-	1	-
	c. wheel loader	6	-	2	-
	d. mobil crane	2	-	-	-
	e. excavator	1	-	-	-
	f. breaker	1	-	-	-
	g. cold milling	2	-	-	-
	h. soil compactor	1	-	-	-
	i. forklif	1	-	-	-
	j. self loader	1	-	-	-
	k. fb.truck crane	22	-	8	-
	l. dump truck	26	-	25	-
	m. pick up	28	-	2	-
	o. tandem roller 1.5t	2	-	-	-
	p. tandem roller 2.5t	12	-	-	-

q. tire roller	2	-	1	-
r. three wheel roller	1	-	45	-
s. vib.roller hand guid	17	-	1-	-
t. plate compactor	16	-	-	-
u. compressor	17	-	1	-
v. asphal sprayer	14	-	-	-
w. concret cutter	16	-	-	-
x. gensed type silent	3	-	-	-
y. chain saw	34	-	-	-
z. grass cutter	4	-	-	-
aa. water pump	2	-	-	-
bb. plate stamper	6	-	-	-
cc. burner	6	-	-	-
dd. concret mixser	2	-	-	-
ee. jack hammer	14	-	-	-

Sumber: Diolah Dari Bina Marga Provinsi Jawa Timur

### 3. Karakteristik Badan Perlaksana

Menurut teori Van Meter dan Van Horn adalah tingkat pendidikan,pendidikan sangat diperlukan karena dapat membantu pada hasil kinerja yang akan diciptakan, pendidikan juga sangat berpengaruh dalam proses pemahaman materi dan cara berkomunikasi terhadap masyarakat, namun DPU Bina Marga juga membutuhkan tenaga kasar yang bersumber dari karyawan dengan pendidikan rendah. hal tersebut mampu menunjukkan bahwa efisiensi dan efektifitas DPU Bina Marga dalam hal pendidikan sudah dapat memenuhi seperti apa yang disampaikan dalam teori van meter dan van horn.

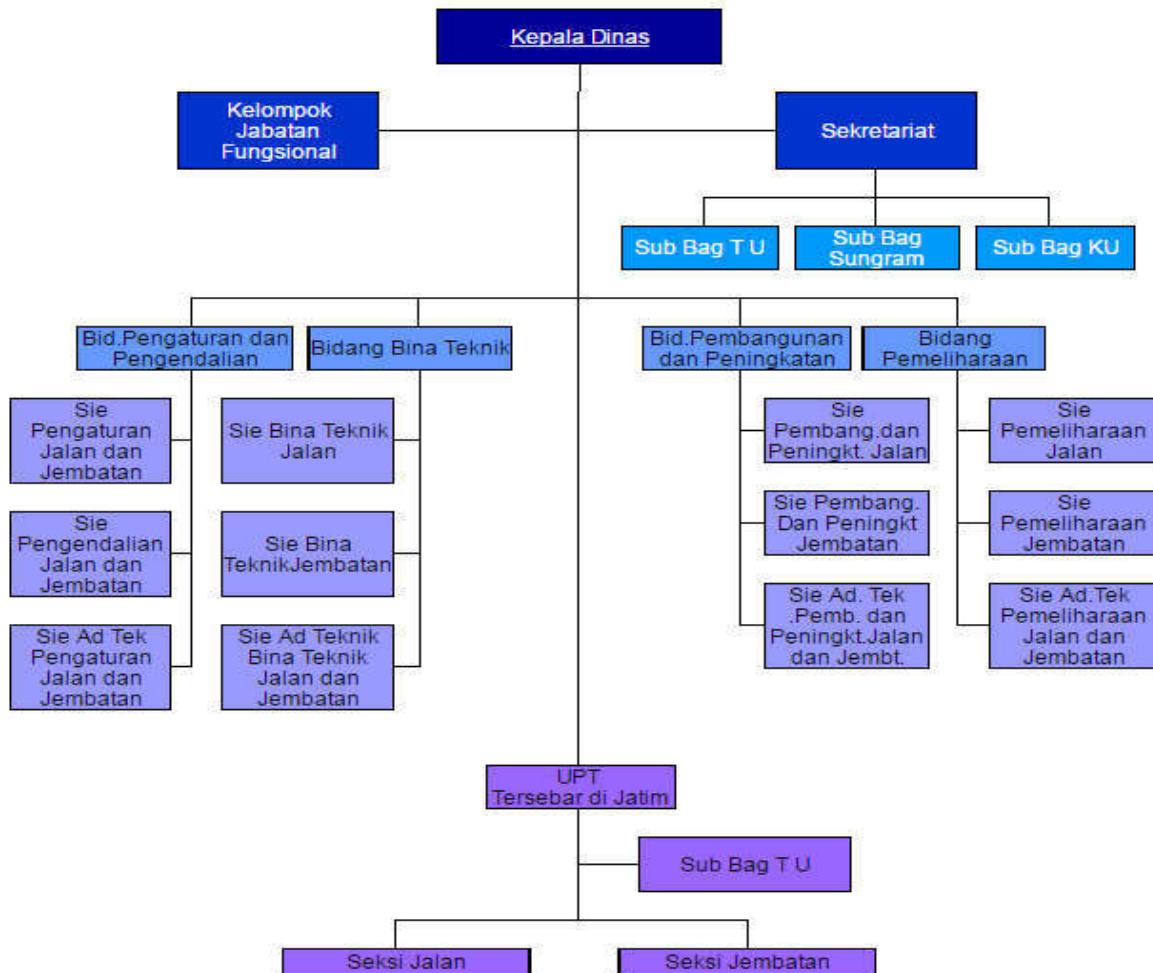
### 4. Komunikasi Antar Organisasi Dan Pelaksanaan Kegiatan Komunikasi Antar Instansi

Dalam teori Van Meter dan Van Horn, komunikasi antar badan pelaksana, menunjuk kepada mekanisme prosedur yang dicanangkan untuk mencapai sasaran dan tujuan program. Komunikasi ini harus ditetapkan sebagai acuan, misalnya: seberapa sering rapat rutin akan diadakan, tempat dan waktu. DPU Bina Marga sudah melakukan koordinasi terhadap instansi pemerintahan untuk melaksanakan kebijakan pemerintah, dalam wawancara tersebut menyatakan bahwa setiap bulannya DPU Bina Marga selalu mengadakan sosialisasi terhadap instansi yang berbeda sesuai dengan tema dan keperluan sosialisasi. Tidak hanya rutin, namun ada saat dimana kondisi yang mendesak untuk melakukan komunikasi dan koordinasi antara DPU Bina Marga bersama instansi terkait dalam penyelenggaraan jalan berkeselamatan.

Menurut teori komunikasi Van Meter dan Van Horn terhadap masyarakat sangat diperlukan untuk mengetahui informasi dan adanya sebuah kebijakan dari pemerintah disamping itu masyarakat juga orang yang menerima layanan jasa. namun, yang dilakukan oleh Dinas Bina Marga ini merupakan tindakan represif dengan melakukan penggusuran paksa, seharusnya dinas tersebut harus melakukan koordinasi dengan dinas lain yang terkait dengan gangguan ini sehingga dapat dicari solusi terbaik.

## 5. Sikap Pelaksana Struktur Organisasi

Gambar 5. Struktur Organisasi Dinas PU Bina Marga Prov. Jatim



Sumber : Diolah Dari Dinas PU Bina Marga Prov. Jatim

Pola hubungan adalah antara dua orang atau lebih dalam proses pengiriman dan penerimaan pesan yang dikaitkan dua komponen, yaitu gambaran atau rencana yang meliputi langkah-langkah pada suatu aktifitas dengan komponen-komponen yang merupakan bagian penting atas terjadinya hubungan komunikasi antar manusia atau kelompok dan organisasi.

Sesuai dengan struktur organisasi komisi pelayanan publik antara kepala dinas dan sekretariat dengan semua divisi terdapat garis lurus kebawah menunjukkan bahwa bentuk organisasi pelimpahan wewenang langsung terhadap bawahan, kemudian garis antara sekretariat dan kelompok jabatan fungsional terdapat garis, selanjutnya ketika ada sebuah permasalahan yang menyangkut keuangan, administrasi umum, dan masalah pengaduan adalah salah satu tugas sekertaris yang mengkoordinasi secara langsung. organisasi seperti ini termasuk organisasi lini yaitu hubungan antara pimpinan & bawahan masih bersifat langsung melalui satu garis wewenang selain kepala dinas ,divisi dibawahnya hanya sebagai

pelaksana, jumlah karyawan banyak, sarana dan alatnya banyak, organisasi bercabang banyak.

Karakteristik pegawai di Dinas PU Bina Marga Provinsi Jawa Timur sudah melakukan kedisiplinan kerja yang cukup tinggi, hal ini membuat pekerjaan yang dilakukan oleh Dinas PU Bina Marga dalam melaksanakan Perda Provinsi Jawa Timur no.1 tahun 2014 tentang Jalan Berkeselamatan ini, dapat dijalankan dengan baik, sehingga pembangunan dan pemeliharaan jalan pun juga tidak akan mengalami efek negatif yang signifikan.

Tabel 5. Daftar Sanksi Dinas PU Bina Marga Prov. Jatim Tahun 2015

Kelompok	Jumlah Hari Tidak Masuk Kerja (Hari)	Sanksi	Jumlah Pegawai
I (Disiplin Ringan)	5	teguran lisan	34
	6-10	teguran tertulis	11
	11-15	pernyataan tidak puas secara tertulis	2
Ii (Disiplin Sedang)	16-20	penundaan kenaikan gaji berkala	3
	21-25	penundaan kenaikan pangkat	-
	16-30	penurunan pangkat selama 1 tahun	-
Iii (Disiplin Berat)	31-35	penurunan pangkat selama 3 tahun	-
	36-40	penurunan jabatan	1
	41-45	pembebasan jabatan	-
	≥ 46	pemberhentian dengan atau tidak hormat	3
total			54

Sumber : Dinas PU Bina Marga Provinsi Jawa Timur.2016

## 6. Lingkungan Eksternal

Setiap keberhasilan suatu kebijakan tidak lepas dari lingkungan eksternal untuk membantu implementasinya pelayanan publik yang prima.lingkungan eksternal membutuhkan bantuan eksternal seperti instansi-instansi dan masyarakat.

Sosial dapat didefinisikan sebagai hubungan kerjasama antar instansi, LSM, badan hukum, maupun masyarakat yang mengalami masalah pada pelayanan publik. dinas pu bina marga provinsi jawa timur mempunyai pos pengaduan diberbagai daerah supaya mempermudah masyarakat melakukan pengaduan didaerah masing-masing, pos pengaduan Dinas PU Bina Marga Provinsi Jawa Timur bekerjasama media.

Faktor pendukung implementasi kebijakan jalan berkeselamatan:

- Ukuran dan tujuan kebijakan dalam pelaksanaan implementasi jalan berkeselamatan

Faktor pendukung yang paling utama adalah adanya kejelasan dari visi, misi dan sasaran sebuah kebijakan.itu yang membuat pelaksanaan perda berjalan dengan baik.

## 2. Tingkat Pendidikan Dalam Pendukung Implementasi Jalan Berkeselamatan

Faktor pendukung dalam implementasi jalan berkeselamatan di Jawa Timur adalah tingkat pendidikan para pemegang jabatan strategis. yakni ada 1-8 pegawai ini memiliki tingkat pendidikan strata-2 ini cukup memadai dalam pelaksanaan implementasi kebijakan jalan berkeselamatan secara administratif persoalan-persoalan jalan berkeselamatan dapat teratasi, tetapi tetap saja masih ada masyarakat yang melapor tentang jalan berkeselamatan yang kurang baik.

Kualitas para pegawai di Dinas PU Bina Marga Provinsi Jawa Timur ini juga tergolong tinggi dengan para komisioner yang mempunyai pendidikan minimal SD, SLTP, SLTA, D3, S-1 pendidikan tertinggi yaitu pendidikan S2 dan mempunyai staff yang rata-rata pendidikan terakhir s1, dan pendidikan paling rendah adalah sd.dengan tingkat pendidikan yang relatif tinggi tersebut mampu menghasilkan produktifitas kerja yang baik.

## 3. Kompetensi Dalam Bidang Untuk Pelaksanaan Implementasi Jalan Berkeselamatan

Pendukung implementasi jalan berkeselamatan adalah kompetensi yang dipunyai para komisioner dalam menjalankan tanggungjawabnya dibidang masing-masing. para komisioner diwajibkan mampu menguasai semua divisi, karena setiap pergantian kepala dinas per divisi juga melakukan pergantian. dengan latar belakang pendidikan yang tinggi dan dukungan kemampuan komisioner dalam semua bidang, akan menambah tingkat kualitas para komisioner

## 4. Struktur Organisasi Pendukung Proses Kerja Anggota KPP

organisasi dinas pu bina marga provinsi jawa timur dapat mendukung ketepatan para karyawan, rasa solidaritas dan spontanitas seluruh anggota organisasi besar, proses *decision making* berjalan dengan cepat, rasa saling pengertian antar anggota komisi jalan berkeselamatan juga tinggi, loyalitas dan disiplin kerja tinggi karena struktur yang tidak terlalu panjang membuat keputusan yang dibuat dapat segera di disposisi.

### Faktor Penghambat Implementasi Kebijakan Jalan Berkeselamatan:

#### 1. Sumber Daya Finansial Dalam Pelaksanaan Implementasi Kebijakan Jalan Berkeselamatan

Faktor penghambat pertama adalah sumber daya finansial di dinas pu bina marga provinsi jawa timur belum optimal. hal tersebut menyebabkan Dinas PU Bina Marga Provinsi Jawa Timur tidak dapat memaksimalkan perbaikan jalan maupun jembatan, karena kaitannya dengan anggaran terbatas yang diberikan pemerintah dalam apbd, sehingga untuk dapat menyelesaikan penyelenggaraan jalan berkeselamatan menjadi terkendala, sehingga Dinas PU Bina Marga Provinsi Jawa Timur harus memprioritaskan jalan mana yang harus terlebih dahulu akan dikerjakan.

## 2. Kuantitas Pekerjaan Dalam Kinerja Implementasi Kebijakan Jalan Berkeselamatan

Karena kurangnya sumber daya finansial yang dimiliki oleh dinas pu bina marga provinsi jawa timur, menyebabkan dinas pu bina marga provinsi jawa timur tidak dapat membuat jalan berkeselamatan lebih banyak lagi.

## 3. Sumber Daya Sarana Dan Prasarana Mendukung Kinerja Implementasi Kebijakan Jalan Berkeselamatan

Dinas PU Bina Marga Provinsi Jawa Timur mempunyai banyak alat-alat berat sendiri, namun alat tersebut dirasa masih kurang karena banyak juga alat berat yang mengalami kerusakan, sehingga membuat pengrajan jalan berkeselamatan menjadi terlambat dan memakan biaya tambahan, yakni dinas pu harus sewa alat kerja kepada pihak swasta sehingga menimbulkan pembengkakan anggaran.

## V. Kesimpulan Dan Saran

### A. Kesimpulan

Hasil analisa dari bab sebelumnya, maka peneliti menarik kesimpulan sebagai berikut :

- a) Dpu Bina Marga Provinsi Jawa Timur, telah mengimplementasikan kebijakan peraturan daerah provinsi jawa timur no.1 tahun 2014 tentang penyelenggaraan jalan berkeselamatan, hal tersebut tercermin melalui observasi dan wawancara yang telah dilakukan oleh penulis dengan mengambil studi kasus jalan provinsi jawa timur yang berada di kota surabaya, yakni salah satunya adalah jalan mastrip surabaya, terbukti bahwa dengan sudah diterapkannya jalan berkeselamatan, angka kecelakaan di jalan mastrip mengalami penurunan yang cukup signifikan, dimulai dari tahun 2013 dengan angka kecelakaan 39 kejadian sebelum adanya perda tersebut, lalu tahun 2014 setelah perda tentang jalan berkeselamatan diterbitkan, dpu bina marga langsung melakukan pembenahan jalan guna mematuhi perda tersebut di tahun 2014, sehingga tahun 2014 mengalami penurunan angka kecelakaan sebanyak (28,2%) dan sebanyak (32,1%) pada tahun 2015, selanjutnya sampai dengan bulan mei 2016 angka kecelakaan di jalan mastrip tersebut juga mengalami penurunan sebanyak (47,4%) dibanding tahun sebelumnya.

artinya dengan munculnya perda no.1 tahun 2014 ini dapat mengurangi angka kecelakaan di jalan provinsi, dan dinas bina marga melakukan respon cepat terhadap perda tersebut.

- b) Faktor-faktor pendukung dalam implementasi kebijakan jalan berkeselamatan ini adalah adanya kejelasan dari visi, misi dan sasaran sebuah kebijakan itu yang membuat pelaksanaan perda berjalan dengan baik. kualitas para pegawai di dinas pu bina marga provinsi jawa timur ini juga tergolong tinggi dengan para komisioner yang mempunyai pendidikan minimal SD, SLTP, SLTA, D3, S-1 pendidikan tertinggi yaitu pendidikan S2 dan mempunyai staff yang rata-rata pendidikan terakhir S1, dan pendidikan paling rendah adalah sd.dengan tingkat pendidikan yang relatif tinggi tersebut mampu menghasilkan produktifitas kerja yang baik. kompetensi yang dipunyai para komisioner dalam menjalankan

tanggungjawabnya dibidang masing-masing, rasa solidaritas dan spontanitas seluruh anggota organisasi besar, proses *decision making* berjalan dengan cepat, rasa saling pengertian antar anggota komisi jalan berkeselamatan juga tinggi, loyalitas dan disiplin kerja tinggi

Sedangkan yang jadi faktor penghambat oleh Dinas PU Bina Marga dalam mewujudkan terselenggaranya jalan berkeselamatan adalah dari segi finansial, segi kuantitas pembangunan jalan berkeselamatan menjadi permasalahan yang harus dihadapi, karena masih banyak jalan provinsi yang masih belum memenuhi standar. sarana dan prasarana, memang sarana dan prasarana dinas pu bina marga jatim termasuk banyak, namun masih kurang untuk dapat memperbaiki jalan provinsi di seluruh wilayah. dan sikap dari masyarakat yang kurang aktif dalam hal pengaduan kepada pihak dinas pu bina marga, karena masyarakat menunggu jalan tersebut rusak parah dan menimbulkan korban jiwa terlebih dahulu baru melapor.

## B. Saran

- a. Dalam pembuatan jalan berkeselamatan, baiknya pihak dinas pu bina marga dapat menentukan prioritas yang harus dikerjakan sehingga tidak timbul keirian di masyarakat.
- b. Dinas PU Bina Marga harus lebih aktif turun ke masyarakat sehingga permasalahan mengenai jalan dapat dikoordinasikan dengan dinas terkait. yaitu dengan cara membuat layanan pengaduan online khusus mengenai jalan bekerja sama dengan dinas LLAJR dan sosialisasi kepada masyarakat mengenai kriteria jalan yang masuk dalam kategori berbahaya bagi pengguna jalan. sehingga dapat ditindak lanjuti dengan segera, apabila pengaduan tersebut belum dapat ditindak lanjuti, alangkah baiknya dinas pu bina marga bersama dinas LLAJ melakukan koordinasi dengan kepolisian untuk membantu mengamankan jalan yang sedang dalam kondisi rusak yang menimbulkan kecelakaan.

## Daftar Referensi

- Agatha, Ayu Adelia. 2015. Implementasi Kebijakan Pelayanan Publik Di Komisi Pelayanan Publik. Skripsi. Universitas Hang Tuah. Surabaya.
- Anggara, Sahya. 2014. Kebijakan Publik. Bandung: Pustaka Setia
- Arikunto, Suharsimi. 1998. Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek.. Jakarta: Pt Rineka Cipta.
- Arusmeswari, Rindang ; Bhinnety, Magda. 2009. Hubungan Antara Persepsi Iklim Kesehatan Dengan Kepatuhan Peraturan Keselamatan Lalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Motor Di Wilayah Kampus Ugm. Jurnal. Universitas Gajah Mada. Yogyakarta
- Dpu Binamarga. 2015. Visi Dan Misi. (Online). [Http://Binamarga.Jatimprov.Go.Id/Portal/Index.Php?Option=Com\\_Content&View=Article&Id=1143&Itemid=335](http://Binamarga.Jatimprov.Go.Id/Portal/Index.Php?Option=Com_Content&View=Article&Id=1143&Itemid=335) Diakses Pada Tanggal 21 Nopember 2015
- Dpu Binamarga. 2015. Tugas Pokok Dan Fungsi. (Online). [Http://Binamarga.Jatimprov.Go.Id/Portal/Index.Php?Option=Com\\_Content&View=Article&Id=145&Itemid=281](http://Binamarga.Jatimprov.Go.Id/Portal/Index.Php?Option=Com_Content&View=Article&Id=145&Itemid=281). Diakses Pada Tanggal 21 Nopember 2015
- Dpu Binamarga. 2015. Susunan Kelembagaan. (Online) [Http://Binamarga.Jatimprov.Go.Id/Portal/Index.Php?Option=Com\\_Content&View=Article&Id=1488](http://Binamarga.Jatimprov.Go.Id/Portal/Index.Php?Option=Com_Content&View=Article&Id=1488). Diakses Pada Tanggal 21 Nopember 2015

- Indiahono, Dwiyanto. 2009. Kebijakan Publik Berbasis Dynamic Policy Analysis. Yogyakarta: Gava Media.
- Irawan Dan Suparmoko. 1992. Ekonomi Pembangunan. Yogyakarta: Bpfe
- Jatimprov. 2014. Penyelenggaraan Jalan Berkeselamatan. (Online). <Http://Dprd.Jatimprov.Go.Id/Berita/Id/3255/Harapan-Pimpinan-Dprd-Jatim-Terkait-Perda-Penyelenggaraan-Jalan-Berkeselamatan>. Diakses Pada Tanggal 27 April 2014.
- Kepolisian Republik Indonesia. 2014. Kecelakaan Lalu Lintas. (Online). <Http://Www.Gatra.Com/Hukum-1/44540-Pada-2013,-23-385-Tewas-Kecelakaan-Lalu-Lintas.Html>, Diakses Pada Tanggal 27 April 2014
- Khusaini, Muhammad. 2006. Ekonomi Publik: *Desentralisasi Fiskal Dan Pembangunan Daerah*. Malang : Bpfe Unibraw.
- Lilik Ekowati, Mas Roro. 2004. Perencanaan, Implementasi Dan Evaluasi Kebijakan Atau Program. Surakarta: Pustaka Cakra.
- Mangkusubroto, Guritno. 1993. Ekonomi Publik. Yogyakarta: Bpfe
- Sugiyono. 2011. Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif Dan R & D. Bandung: Alfabeta.
- Sujanto, Supradian, Mulyono, Dan Agus Taufik. 2010. Inspeksi Keselamatan Jalan Di Jalan Lingkar Selatan Yogyakarta. Universitas Gajah Mada. Vol.10 No.1
- Suparmoko. 2011. Ekonomi Publik Untuk Keuangan Dan Pembangunan Daerah. Yogyakarta: Andi
- Suryana. 2000. Ekonomi Pembangunan Problematika Dan Pendekatan. Jakarta: Salemba Empat
- Wijaya, Haw. 2002. *Otonomi Daerah Dan Daerah Otonom*.2002. Jakarta: Pt.Rajagrafindo Persada.