KINERJA DINAS PEKERJAAN UMUM DAN PENATAAN RUANG (DPUPR) DALAM PEMELIHARAAN JALAN KABUPATEN PEMALANG TAHUN 2025

(Studi Kasus pada Bidang Bina Marga)

Fatya Naffies Yunalia, Bangkit Aditya Wiryawan

Email: fatyanaffiesyunalia@gmail.com

Departemen Politik dan Pemerintahan

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik – Universitas Diponegoro

Jl. Prof Soedarto, SH. Tembalang, Semarang Kode Pos 1269

Telepon (024) 7465407 Email: fisip@undip.ac.id

ABSTRAK

Pembangunan infrastruktur memiliki peranan yang penting dalam mendukung pelaksanaan kegiatan masyarakat sehari-hari. Pembangunan infrastruktur jalan, jembatan, pelabuhan, bandara, dan fasilitas energi maupun air bersih dapat memudahkan masyarakat dalam melaksanakan mobilitas, melaksanakan kegiatan ekonomi, menghubungkan antar wilayah, serta memudahkan masyarakat dalam mendapatkan pelayanan publik. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui Kinerja Bidang Bina Marga DPUPR Kabupaten Pemalang dan faktor-faktor yang mempengaruhinya dalam melaksanakan pemeliharaan jalan di tahun 2025. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah kualitatif deskriptif yang ingin mencari tahu secara mendalam pelaksanaan pemeliharaan jalan di Bidang Bina Marga di tahun 2025. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kinerja Bidang Bina Marga masih belum cukup baik yang ditunjukkan dari produktivitasnya yang masih rendah, kualitas layanannya yang masih belum cukup baik, responsivitasnya yang masih rendah, dan akuntabilitasnya yang masih belum cukup baik. Namun, aspek lainnya yaitu aspek responsibilitas sudah berjalan dengan baik. Sementara itu, faktor-faktor pendukung dan penghambat kinerjanya terdiri dari faktor pribadi, tim, kepemimpinan, sistem, dan kontekstual. Yang mana faktor-faktor ini mempengaruhi berjalannya pemeliharaan jalan baik secara internal maupun eksternal.

Kata Kunci: kinerja, pemeliharaan jalan, penanganan jalan, faktor kinerja, Bidang Bina Marga Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang.

ABSTRACT

Infrastructure development plays a crucial role in supporting daily community activities. The construction of roads, bridges, ports, airports, and facilities for energy and clean water facilitates mobility, economic activities, connects regions, and improves access to public services. This study aims to assess the performance of the Highways Division of the Pemalang Regency Public Works and Spatial Planning Agency and the factors influencing it regarding road maintenance in 2025. A descriptive qualitative method was used to gain an in-depth understanding of road maintenance operations within the Highways Division during that year. The findings indicate that the division's performance still tends to be poor, characterized by low productivity, poor service quality, low responsiveness, and insufficient accountability. However, the aspect of responsibility was effectively implemented. Meanwhile, the factors supporting or inhibiting performance included individual, team, leadership, systemic, and contextual factors. These factors influenced road maintenance operations through both internal and external dynamics.

Keywords: performance, road maintenance, road works, performance factors, Highways Division of Public Works and Spatial Planning.

PENDAHULUAN

Pembangunan infrastruktur memiliki peranan yang penting dalam mendukung pelaksanaan kegiatan masyarakat sehari-hari. Pembangunan infrastruktur jalan, jembatan, pelabuhan, bandara, dan fasilitas energi maupun air bersih dapat memudahkan masyarakat dalam melaksanakan mobilitas, melaksanakan kegiatan ekonomi, menghubungkan antar wilayah, serta memudahkan masyarakat dalam mendapatkan pelayanan publik (Sadikin et al., 2024). Melihat perannya yang penting dalam mendukung aktivitas sosial-ekonomi masyarakat, kondisi jalan yang baik dan berfungsi secara optimal perlu menjadi perhatian khusus pemerintah, khususnya pemerintah daerah. SK Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) No. 1688/KPTS/M/2022 menunjukkan bahwa total panjang infrastruktur jalan di Indonesia mencapai 529.132,19 km, dengan 441.250,19 km di antaranya berstatus jalan daerah kabupaten/kota. Artinya, jalan di Indonesia didominasi oleh jalan daerah atau jalan berstatus kabupaten/kota yang memerlukan perhatian khusus dari pemerintah daerah yang memiliki kewenangan dalam mengelola jalan kabupaten/kota. Berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 13/PRT/M/2011 Tentang Tata Cara Pemeliharaan dan Penilikan Jalan, kegiatan yang perlu dilaksanakan guna mempertahankan kondisi jalan agar tetap berada dalam kondisi baik dan berfungsi secara optimal adalah kegiatan pemeliharaan jalan.

Kegiatan pemeliharaan jalan adalah kegiatan penanganan jalan yang terdiri dari pencegahan, perawatan, dan perbaikan jalan melalui pemeliharaan rutin, pemeliharaan berkala, rehabilitasi, dan rekonstruksi untuk mempertahankan kondisi jalan agar tetap berada dalam kondisi baik dan berfungsi secara optimal dalam melayani lalu lintas. Namun pada kenyataannya, masih banyak jalan di Indonesia yang mengalami kerusakan, khususnya jalan berstatus kabupaten/kota yang mencangkup lebih dari setengah dari

total panjang infrastruktur jalan yang ada di Indonesia, yang tidak berada dalam kondisi baik dan berfungsi secara optimal dalam melayani lalu lintas. Fenomena banyaknya jalan kabupaten/kota yang rusak ini tentunya tidak mencerminkan terjadinya pelaksanaan kegiatan pemeliharaan jalan yang baik dan benar pada ruas-ruas jalan kabupaten/kota tersebut. Hal tersebut dapat dilihat dari data Kementerian PUPR tahun 2024 yang menunjukkan bahwa ada 180.716 km jalan daerah berstatus kabupaten/kota yang mengalami kerusakan dari total 441.250,19 km jalan daerah kabupaten/kota di seluruh Indonesia (Direktorat Jenderal Bina Marga, 2022).

Kabupaten Pemalang merupakan salah satu daerah yang tidak luput dari permasalahan kerusakan jalan berstatus kabupaten/kota tersebut. Lebih tepatnya adalah jalan berstatus kabupaten, yang berdasarkan pengamatan langsung di lapangan, kerusakan jalannya ditandai dengan jalan yang berlubang, bergelombang, dan jalan dengan permukaan tidak rata. Permasalahan kerusakan jalan tersebut dapat ditemui hampir di setiap ruas-ruas jalan kabupaten yang berada di masing-masing kecamatan di Kabupaten Pemalang dengan total kerusakan sepanjang 195,21 km. Permasalahan lain yang ditemui adalah jalan yang mudah rusak sebelum genap satu tahun diperbaiki, jalan rusak bertahun-tahun yang tidak kunjung diperbaiki, dan jalan rusak di wilayah-wilayah penghasil produk pertanian yang menjadi penopang ekonomi Kabupaten Pemalang.

Sementara itu, Data dari Laporan Infrastruktur Jalan Kabupaten Pemalang Tahun 2024 dan 2025 oleh Bidang Bina Marga menunjukkan bahwa pemeliharaan jalan di Kabupaten Pemalang pada tahun 2025 menghasilkan panjang pemeliharaan jalan yang lebih pendek dibandingkan dengan pemeliharaan jalan di tahun 2024 yang menghasilkan pemeliharaan jalan yang lebih panjang meskipun menggunakan ketersediaan anggaran yang lebih sedikit.

Mempertimbangkan jalan rusak yang jumlahnya cukup banyak di tahun 2025, serta fenomena-fenomena lain seperti jalan rusak yang tidak kunjung diperbaiki, munculnya fenomena jalan yang mudah rusak, serta mempertimbangkan adanya hasil pemeliharaan jalan oleh Bidang Bina Marga yang tidak cukup signifikan meskipun menggunakan anggaran pemeliharaan jalan yang lebih banyak di tahun 2025, menyebabkan peneliti tertarik untuk meneliti kinerja Bidang Bina Marga DPUPR Kabupaten Pemalang dalam melaksanakan tugas-tugas pemeliharaan jalan di tahun 2025.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan jenis penelitian deskriptif. Penelitian kualitatif deskriptif digunakan untuk memotret situasi sosial yang akan diteliti secara luas dan bersifat eksploratif. Data dalam penelitian ini terdiri dari data primer yang didapatkan melalui observasi lapangan dan wawancara dengan informan, dan data sekunder yang didapatkan melalui dokumen laporan, buku, jurnal, artikel, dan foto. Infroman yang digunakan di dalam penelitian ini dipilih menggunakan teknik *purposive sampling* dengan mempertimbangkan kriteria tertentu dalam pemilihan informan, seperti kedudukan, pekerjaan, pengalaman, dan pengetahuan yang dimiliki oleh informan sebagai sumber data.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kinerja Bidang Bina Marga dalam Pemeliharaan Jalan Kabupaten Pemalang Tahun 2025

A. Produktivitas

Pelaksanaan program pemeliharaan jalan pada tahun 2025 oleh Bidang Bina Marga melalui pekerjaan-pekerjaan konstruksi dalam rangka pemeliharaan rutin pada jalan dengan kondisi baik, pemeliharaan berkala pada jalan dengan kondisi rusak ringan, dan pemeliharaan rekonstruksi pada jalan dengan kondisi rusak berat selesai pada bulan Desember tahun 2025 dengan hasil pemeliharaan jalan mencapai 42,96 km yang terdiri dari total 71 pekerjaan konstruksi non-paket dan 6 pekerjaan konstruksi paket.

Pemeliharaan jalan di Kabupaten Pemalang tahun 2025, yang hanya berhasil meningkatkan kemantapan jalan sepanjang 42,96 km merupakan hasil pemeliharaan jalan yang tergolong rendah efisiensinya karena Bidang Bina Marga belum mampu untuk memanfaatkan ketersediaan sumber daya anggaran sebanyak Rp 127.418.163.300, sumber daya waktu pelaksanaan selama kurang lebih satu tahun yang dimulai dari tanggal 1 Januari hingga pertengahan Desember 2025, dan sumber daya manusia yaitu para birokrat yang berjumlah 16 orang. Dengan berbagai sumber daya tersebut, khususnya sumber daya anggaran, Bidang Bina Marga hanya mampu menghasilkan 42,96 km pemeliharaan jalan dengan total realisasi sebanyak Rp 69.502.666.664. Akibatnya, penyerapan anggaran pemeliharaan jalan masih rendah, yaitu hanya sebanyak 54% dan menyisakan anggaran sebanyak Rp 57.915.496.636. Penyerapan anggaran yang masih cukup rendah tersebut menurut Staf Bidang Bina Marga (wawancara, 2026) menunjukkan bahwa pelaksanaan pemeliharaan jalan belum berjalan dengan efisien. Staf Bidang Bina Marga menyampaikan bahwa kegiatan pemeliharaan jalan yang baik dan efisien adalah kegiatan pemeliharaan jalan yang sudah menerap anggaran sebesar 80-85%.

Selain memiliki tingkat efisiensi yang rendah, pemeliharaan jalan oleh Bidang Bina Marga di tahun 2025 juga memiliki tingkat efektivitas yang masih rendah. Efektivitas kegiatan pemeliharaan jalan berkaitan dengan capaian tujuan pemeliharaan jalan, yaitu menghasilkan jalan dengan kondisi baik dan berfungsi secara optimal dalam melayani lalu lintas. Sementara hasil pemeliharaan jalan oleh Bidang Bina Marga yang hanya mampu merealisasikan anggaran pemeliharaan jalan sebesar Rp 69.502.666.664, yang kemudian hanya mampu mengembalikan 42,96 km jalan ke kondisi baik yang dapat kembali berfungsi secara optimal dalam melayani lalu lintas, masih menyisakan 722,76 km jalan yang belum ditangani, khususnya 222,1 km jalan rusak pada jalan dengan kondisi sedang, rusak ringan, dan rusak berat yang memiliki skala kerusakannya masing-masing. Jalan

rusak yang belum ditangani berarti jalan-jalan tersebut masih memiliki kondisi kerusakan yang sama atau bahkan meningkat, yang belum dikembalikan ke kondisi baik dan kurang berfungsi secara optimal dalam melayani lalu lintas. Masih banyaknya jalan rusak tersisa ini menunjukkan bahwa Bidang Bina Marga belum mampu mencapai tujuan pemeliharaan jalan di tahun 2025 yang menyebabkan efektivitas pemeliharaannya masih rendah. Tingkat efisiensi dan efektivitas pemeliharaan jalan yang masih rendah menunjukkan bahwa produktivitas pemeliharaan jalan kabupaten oleh Bidang Bina Marga masih rendah, yang ditunjukkan dari penyerapan anggarannya yang kurang dari 80%, yang kemudian menghasilkan pemeliharaan jalan yang masih pendek dan belum merata, sehingga belum tercapai tujuan pemeliharaan jalan yang baik dan maksimal.

B. Kualitas Layanan

Kualitas layanan berkaitan dengan hasil dari pelayanan publik yang diberikan oleh organisasi. Dalam kegiatan pemeliharaan jalan, kualitas pelayanan dapat dilihat dari kualitas dari hasil pemeliharaan jalan yang dapat dirasakan oleh Masyarakat Kabupaten Pemalang.

Dengan demikian, berdasarkan observasi di lapangan, banyak Masyarakat Kabupaten Pemalang yang masih mengeluhkan kualitas infrastruktur jalan di Kabupaten Pemalang, baik dalam kehidupan nayata atau *real life* sehari-hari maupun melalui komentar-komentar di media sosial. Kualitas infrastruktur jalan yang dikeluhkan adalah jalan rusak dan jalan yang mudah rusak sebelum genap datu tahun diperbaiki. Jalan rusak yang dikeluhkan memiliki ciri jalan berlubang, bergelombang, retak, dan jalan dengan permukaan tidak rata.

Masih banyaknya keluhan-keluhan masyarakat di atas sejatinya menunjukkan bahwa secara umum, kepuasan Masyarakat Kabupaten Pemalang terhadap hasil infrastruktur jalan yang diberikan oleh Bidang Bina Marga masih rendah. Kepuasan yang rendah inilah yang kemudian ditunjukkan melalui keluhan di kehidupan sehari-hari dan berbagai komentar di media sosial dengan inti komentar yang sama, bahwa masih ada permasalahan-permasalahan terkait infrastruktur jalan yang kemudian menyebabkan rasa tidak puas pada masyarakat sebagai pengguna jasanya.

C. Responsivitas

Responsivitas birokrasi dapat dilihat dari segi ketersediaan media penyampaian aspirasi dan aduan, dan segi daya tanggap birokrasi dalam menanggapi segala aspirasi dan aduan tersebut (Rosa et al., 2022). Responsivitas birokrasi menunjukkan keselarasan antara pelayanan dengan aspirasi dan kebutuhan masyarakat. Semakin selaras pelayanan birokrasi dengan aspirasi dan kebutuhan masyarakat, semakin tinggi responsivitas birokrasinya.

Dari segi ketersediaan media penyampaian aspirasi dan aduan, Bidang Bina Marga sudah

menyediakan media pengaduan terkait kondisi jalan yang dapat diakses oleh masyarakat Kabupaten Pemalang melalui akun resmi milik DPUPR Kabupaten Pemalang via *platform* Instagram (@dpuprkabpml), baik melalui fitur kirim pesan secara langsung atau *Direct Message* maupun melalui fitur komentar pada setiap unggahan di akun tersebut.

Sementara itu, dari segi daya tanggap terhadap aspirasi dan aduan yang masuk, Bidang Bina Marga memiliki daya tanggap yang rendah terhadap aspirasi dan aduan yang diberikan oleh masyarakat. Rendahnya daya tanggap ini dapat dilihat dengan mudah melalui tidak adanya respons atas komentar-komentar Masyarakat Kabupaten Pemalang terkait kondisi jalan pada kolom komentar unggahannya. Selain daya tanggapnya yang rendah dalam merespons aspirasi dan aduan yang masuk, daya tanggap dalam menindaklanjuti aspirasi dan aduan tersebut juga masih rendah. Kecuali jika jalan yang diadukan menjadi viral di media sosial, maka akan ditindaklanjuti secara langsung dengan pemeliharaan jalan tingkat kesegeraan. Hal ini menunjukkan bahwa Bidang Bina Marga belum mampu mewujudkan pelayanan yang selaras dengan kebutuhan masyarakat.

D. Responsibilitas

Bidang Bina Marga dalam melakukan pemeliharaan jalan pada ruas-ruas jalan berstatus kabupaten sudah menggunakan prinsip-prinsip administrasi dan kebijakan organisasi yang berlaku, yaitu Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 13/PRT/M/2011 Tentang Tata Cara Pemeliharaan dan Penilikan Jalan, Peraturan Bupati Pemalang Nomor 32 Tahun 2025 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Dinas Daerah, dan SK Tim Teknis Pengadaan Barang dan Jasa.

Maka, pemeliharaan jalan oleh Bidang Bina Marga sudah memiliki responsibilitas yang baik karena sudah melaksanakan pemeliharaan jalan yang berdasarkan prinsip-prinsip administrasi dan kebijakan organisasi yang berlaku. Penggunaan prinsip administrasi dan kebijakan organisasi memberikan panduan kerja yang jelas dan teratur karena peraturan-peraturan tersebut digunakan sebagai SOP atau Standar Operasional Prosedur dalam melakukan segala kegiatan terkait pemeliharaan jalan.

E. Akuntabilitas

Pertanggungjawaban Bidang Bina Marga dalam melaksanakan pemeliharaan jalan di Kabupaten Pemalang di tahun 2025 kepada masyarakat tergolong belum cukup baik, karena informasi terkait pelaksanaan pemeliharaan jalan pada ruas-ruas jalan berstatus kabupaten diberikan secara tidak lengkap, yaitu hanya melalui unggahan Instagram pada akun @dpuprkabpml, tidak ada *website* resmi, papan proyek, LKJIP, atau laporan infrastruktur jalan tahunan yang dapat diakses secara bebas oleh masyarakat. Sementara itu, pertanggungjawaban kepada

pemangku kepentingan, yaitu pemerintah daerah sudah dilakukan dengan baik dengan adanya pemberian LKJIP.

Maka, secara keseluruhan, akuntabilitas Bidang Bina Marga belum berjalan dengan cukup baik, yang dapat dilihat dari minimnya pemberian akses informasi terhadap kegiatan pemeliharaan jalan yang diberikan oleh Bidang Bina Marga. Minimnya informasi ini membuat masyarakat tidak dapat ikut serta dalam mengawasi kegiatan pemeliharaan jalan secara maksimal.

Dengan demikian dapat diketahui bahwa kinerja pemeliharaan jalan oleh Bidang Bina Marga di Kabupaten Pemalang pada tahun 2025 masih belum cukup baik, ditandai dengan produktivitasnya yang masih yang rendah, kualitas layanan yang masih belum cukup baik, responsivitas yang rendah, dan akuntabilitas yang juga masih belum cukup baik. Hanya aspek responsibilitas yang sudah berjalan dengan baik yang dapat dilihat dari kepatuhan Bidang Bina Marga terhadap prinsip administrasi. Oleh karena itu, perlu dicari tahu berbagai faktor yang mempengaruhi rendahnya kinerja tersebut mengingat pemeliharaan jalan kabupaten/kota memiliki peranan yang penting bagi kelancaran mobilitas sosial-ekonomi masyarakat setempat.

Faktor Pendukung Kinerja

Ada beberapa faktor yang mendukung proses pemeliharaan jalan meskipun pemeliharaan jalan tersebut belum berjalan dengan cukup maksimal.

A. Faktor Pribadi

Faktor Pribadi ditunjukkan oleh tingkat keterampilan, kompetensi, motivasi, dan komitmen organisasi. Menurut penuturan Kepala Bidang Bina Marga, sumber daya manusia di Bidang Bina Marga keseluruhannya merupakan tenaga kerja terampil yang tentunya kompeten dalam menjalankan tugasnya masing-masing. Selain terampil, mereka juga berpengalaman di bidangnya, seperti ada banyak pegawai dengan lulusan teknik sipil, arsitektur, dan perencanaan wilayah dan kota, sehingga penyelesaian tugas sudah dilaksanakan dengan baik karena seluruh pegawai memiliki keterampilan dan kompetensi kerja yang baik. Motivasi kerja di lingkungan Bidang Bina Marga juga cukup baik yang kemudian mendukung kinerja pegawai-pegawainya, yang ditunjukkan dari pelaksanaan diskusi untuk mencari solusi jika ada tugas-tugas terkait pemeliharaan jalan yang cukup sulit dijalani oleh beberapa anggota. Selain itu, komitmen setiap anggota terhadap organisasi sudah berjalan dengan cukup baik, yang dapat dinilai dari daya kerja mereka yang baik dalam menjalankan tugas-tugas pemeliharaan jalan, meskipun masih terdapat kekurangan dalam pelaksanaan tugas-tugas tersebut.

B. Faktor Kepemimpinan

Faktor Kepemimpinan ditunjukkan oleh kualitas dorongan, bimbingan, dan dukungan yang

dilaksanakan oleh pemimpin tim. Sebagai seorang pemimpin tim, Ketua Bidang Bina Marga, menyampaikan bahwa ia selalu berusaha untuk memberikan dorongan, bimbingan, dan dukungan, serta solusi-solusi yang dibutuhkan oleh anggota-anggotanya melalui percakapan singkat di tengah-tengah pelaksanaan pekerjaan sehari-hari maupun melalui rapat untuk mendiskusikan sesuatu yang lebih penting, atau sesuatu yang membutuhkan pendapat banyak orang (anggota). Ia menyampaikan bahwa Bidang Bina Marga terkadang melaksanakan rapat untuk saling mendiskusikan pelaksanaan pekerjaan tertentu yang cukup sulit atau membutuhkan koordinasi ekstra antar anggota Bidang Bina Marga. Di dalam rapat tersebut, semua anggota Bidang Bina Marga memiliki kesempatan untuk berbicara dan menyatakan pendapat, yang kemudian juga diikuti oleh pemberian dorongan, bimbingan, dan dukungan dari Ketua Bidang Bina marga tersebut. Faktor kepemimpinan seperti inilah yang dapat mempererat kerjasama antara anggota untuk lebih harmonis dan padu dalam lingkup profesional kerja, yang kemudian dapat membantu dalam mempermudah urusan pekerjaan-pekerjaan yang harus mereka lakukan.

C. Faktor Tim

Faktor tim ditunjukkan oleh kualitas dukungan yang diberikan oleh rekan sekerja. Kepala Bidang Bina Marga dan Staf Bidang Marga menyebutkan bahwa tim mereka memiliki kerja sama yang baik yang ditunjukkan melalui dukungan untuk saling menolong dan meng-*back up* satu sama lain dalam urusan pekerjaan. Faktor tim di Bidang Bina Marga berperan dengan baik dalam mendukung kekompakkan tim yang kemudian dapat mendukung pelaksanaan pekerjaan-pekerjaan mereka sebagai sebuah tim. Memiliki rekan satu tim yang bersedia untuk saling membantu dalam urusan pekerjaan tanpa meninggalkan pekerjaan mereka masing-masing menunjukkan bahwa lingkungan kerja Bidang Bina Marga cukup kondusif, stabil, dan suportif untuk menjalankan tugas-tugas terkait pemeliharaan jalan.

D. Faktor Kontekstual

Faktor kontekstual yang dimaksud merupakan adanya perubahan lingkungan eksternal berupa pujian dari masyarakat yang diberikan kepada anggota Bidang Bina Marga atas pekerjaan mereka dalam menangani jalan. Hal inilah yang kemudian menyebabkan mereka lebih bersemangat dalam bekerja untuk mewujudkan jalan dengan kondisi baik dan berfungsi secara optimal dalam melayani lalu lintas meskipun dengan berbagai tantangan dan hambatan yang ada baik dalam organisasi maupun luar organisasi.

Keempat faktor inilah yang kemudian mendukung pelaksanaan pemeliharaan jalan untuk tetap berjalan dengan baik, meskipun kegiatan pemeliharaannya masih memiliki kekurangan yang akan

dijelaskan pada faktor-faktor penghambat. Faktor pribadi, kepemimpinan, tim, dan faktor eksternal berupa pujian masih menyokong pemeliharaan jalan oleh Bidang Bina Marga untuk tetap berjalan di tengah-tengah kondisi yang penuh tantangan dan serba terbatas. Sementara itu, di sisi lain, faktor pribadi, kepemimpinan, dan tim juga merupakan faktor-faktor yang mendukung aspek responsibilitas yang sudah dilakukan dengan baik.

Faktor Penghambat Kinerja

Adapun faktor-faktor yang menghambat kinerja pemeliharaan jalan oleh Bidang Bina Marga sehingga kinerjanya masih belum cukup baik.

A. Produktivitas

Ada beberapa faktor yang menghambat produktivitas Bidang Bina Marga yaitu sebagai berikut. Pertama, mekanisme lelang kontraktor sebagai faktor sistem, yang termasuk ke dalam desain kerja dan prosedur administratif yang dapat menghambat produktivitas, dilihat dari durasi dan potensi berupa kerawanan untuk terjadi kegagalan lelang. Berdasarkan durasi, lelang kontraktor membutuhkan waktu yang cukup lama yaitu selama sebulan, yang dilakukan selama periode bulan Mei di tahun anggaran tersebut. Berdasarkan kerawanan, mekanisme lelang memiliki potensi gagal lelang yang cukup sering terjadi. Kegagalan ini disebabkan oleh tidak adanya peserta yang mendaftar, peserta yang mendaftar tidak ada yang lolos penilaian (evaluasi), tidak tercapainya kesepakatan atau *deal*, dan adanya kesalahan pada dokumen pengadaan barang dan jasanya. Jika lelang gagal dan lelangnya harus dimulai ulang, kegiatan pengulangan lelang ini membutuhkan waktu yang tidak kalah lamanya. Selain karena faktor tersebut, kegagalan lelang juga dapat disebabkan karena pemerintah daerah atau Bupati yang memiliki prioritas penanganan lain yang cukup mendadak, yang kemudian menyebabkan lelang harus digagalkan. Penggagalan lelang tersebut memang dapat dilakukan oleh pemerintah daerah atau Bupati sebagai pengguna anggaran. Oleh karena itu, terkadang, karena keterbatasan waktu pelaksanaan lelang yang hanya satu bulan, program-program pemeliharaan jalan yang seharusnya dikerjakan di tahun asli masa pemeliharaan jalannya, justru ditunda dan akan dilakukan pengadaan barang dan jasanya lagi di tahun berikutnya.

Faktor kedua adalah penganggaran (pembiayaan) sebagai faktor sistem yang sangat dipengaruhi oleh faktor kontekstual berupa kondisi *cash flow* atau kas daerah dan keputusan BPKAD. Ketua Bidang Bina Marga menyampaikan bahwa mereka dalam melakukan pemeliharaan jalan hanya dapat “meminta” kepada BPKAD selaku Bendahara Umum Daerah (BUD) untuk melakukan pengadaan barang dan

jasa. Sistem pembiayaan tersebut adalah Bidang Bina Marga, setelah selesai melakukan pemeliharaan jalan, akan mengirim surat pencairan dana serta dokumen hasil pengadaan barang dan jasa kepada BPKAD. BPKAD kemudian akan melakukan penilaian terhadap apakah pekerjaan-pekerjaan konstruksi tersebut pantas untuk dicairkan sekarang ataukah justru dapat ditunda untuk beberapa saat. Keputusan tersebut tergantung pada penilaian terhadap skala prioritas penanganan jalan dan ketersediaan *cash flow* atau kas daerah, jika *cash flow*-nya tinggi, maka kesempatan bagi proyek-proyek konstruksi untuk dicairkan menjadi lebih besar, dan sebaliknya. jika pencairannya ditunda, maka kegiatan pemeliharaan jalannya akan dianggap belum selesai dan tidak dimasukkan ke dalam hasil program pemeliharaan jalan.

Faktor ketiga adalah adalah verifikasi dokumen pengadaan barang dan jasa yang rumit sebagai faktor sistem berupa prosedur administratif. Verifikasi dokumen yang dimaksud adalah pengecekan dokumen barang dan jasa saat Bidang Bina marga mengajukan pencairan dana kepada BPKAD. Pengecekan yang dilakukan adalah pengecekan berdasarkan syarat administratif pada dokumen-dokumen tersebut. Jika dokumennya belum memenuhi syarat, maka program pemeliharaan jalan belum dapat dicairkan dananya bahkan terancam gagal untuk dicairkan, atau akan dicairkan di tahun pemeliharaan berikutnya ketika persyaratan dokumennya sudah dilengkapi.

Terakhir adalah faktor sistem berupa kurangnya tenaga kerja Tim Lapangan UPJI yang berada di bawah naungan UPTD DPUPR Kabupaten Pemalang yang menyebabkan pemeliharaan rutin tidak dapat dilakukan. Hal ini dikarenakan Tim Lapangan merupakan sekelompok petugas lapangan yang memiliki tugas untuk melakukan pemeliharaan rutin, maupun pemeliharaan sementara waktu/darurat skala kecil di lapangan.

B. Kualitas Layanan

Kualitas layanan infrastruktur jalan yang masih menghadapi beberapa permasalahan yang dikeluhkan oleh masyarakat, berupa jalan rusak dan jalan yang mudah rusak disebabkan oleh beberapa faktor, yaitu sebagai berikut. Pertama, masih dijumpainya banyak jalan rusak disebabkan oleh produktivitas yang rendah, disebabkan oleh banyak faktor seperti sistem lelang yang lama, sistem penganggaran, sistem verifikasi administrasi, dan sistem kurangnya tenaga kerja UPJI, seperti yang sudah disebutkan. Produktivitas yang rendah inilah yang kemudian menghasilkan panjang pemeliharaan jalan yang masih pendek dan menyisakan banyak ruas-ruas jalan yang belum ditangani, khususnya ruas-ruas jalan rusak yang belum ditangani sepanjang 222,1 km (gabungan jalan rusak pada jalan dengan kondisi sedang, rusak ringan, dan rusak berat).

Kedua, jalan yang mudah rusak disebabkan oleh sistem drainase yang buruk sebagai faktor sistem berupa sarana prasarana yang tersedia, berperan penting dalam pengendalian kerusakan jalan. Sistem drainase berguna sebagai tempat air mengalir agar aspal tidak tergenang oleh air hujan. Aspal sebagai perkerasan jalan, tidak boleh tergenang oleh air hujan karena sifat alami aspal yang memang tidak tahan air. Sementara itu, sistem drainase yang buruk yang ditemui berdasarkan observasi lapangan adalah jalan tanpa drainase, jalan dengan drainase yang rusak dan dimensi drainase yang terlalu kecil, dan jalan dengan drainase yang drainasenya rawan tersumbat sampah.

Ketiga, faktor cuaca berupa curah hujan yang tinggi sebagai faktor kontekstual yang tidak dapat dikendalikan oleh organisasi dapat menjadi salah satu faktor yang mempercepat kerusakan aspal jalan. Seperti yang sudah disebutkan bahwa air merupakan musuh aspal, cuaca dengan curah hujan yang tinggi yang tidak diikuti dengan sistem drainase yang baik akan menyebabkan air hujan untuk menggenangi aspal akibat tidak adanya tempat bagi air hujan untuk mengalir dari permukaan aspal, akibatnya, aspal berpotensi untuk menjadi rusak dengan lebih cepat. Sementara itu, pada tahun 2025, Kabupaten Pemalang memang memiliki curah hujan yang cukup tinggi di sepanjang tahun, mulai dari bulan Januari, Maret, Mei, Juni, November, dan Desember 2025 yang diberitakan oleh media lokal, nasional, dan pemerintah daerahnya. Berikut merupakan berita-berita terkait kondisi curah hujan yang tinggi, yang terjadi di Kabupaten Pemalang selama tahun 2025.

Keempat, faktor tanah labil di Kabupaten Pemalang sebagai faktor kontekstual yang menyebabkan jalan mudah rusak. Tanah labil yang dimaksud adalah jenis tanah gerak atau tanah geser yang seringkali membuat lapisan pondasi aspal-aspal di wilayah dengan karakteristik tanah ini menjadi tidak stabil sehingga kondisi perkerasan permukaan atasnya menjadi lebih mudah retak, aus, dan bergelombang, bahkan longsor. Tanah labil ini seringkali dijumpai di daerah-daerah yang rawan bencana khususnya bencana longsor karena daya dukung tanahnya yang tidak stabil.

Kelima, faktor lalu lintas dengan kendaraan bermuatan berat sebagai faktor kontekstual juga mempengaruhi mudahnya kerusakan jalan. Menurut Ketua Bidang Bina Marga dan Staf Bidang Bina Marga, kendaraan bermuatan berat khususnya truk pengangkut bahan tambang yang akan melakukan bongkar muatan di desa-desa/kelurahan/pemukiman tertentu (komplek perumahan), maupun truk-truk *overload* di atas 8-10 ton yang melintasi jalanan di Kabupaten Pemlaang menjadi salah satu faktor penyebab jalan yang mudah rusak di Kabupaten Pemalang.

Keenam, faktor kontekstual berupa keputusan penanganan jalan yang kurang tepat sebagai hasil dari tekanan eksternal (anggaran), seringkali membuat infrastruktur jalan mudah mengalami kerusakan. Staf Bidang Bina Marga menyampaikan bahwa akibat keterbatasan anggaran, keputusan pemeliharaan rekonstruksi banyak dilakukan dengan sistem tambal-tambal saja.

C. Responsivitas

Responsivitas Bidang Bina Marga dalam pemeliharaan jalan Kabupaten Pemalang di tahun 2025 masih rendah yang disebabkan oleh faktor kepemimpinan, faktor tim, dan dan faktor sistem berupa kurangnya Tim Lapangan UPJI. Faktor kepemimpinan dan faktor tim mempengaruhi rendahnya respons organisasi dalam menanggapi aspirasi dan aduan yang masuk. Sementara faktor sistem berupa kurangnya Tim Lapangan UPJI menyebabkan rendahnya tindak lanjut organisasi dalam menangani aspirasi dan aduan yang masuk.

D. Akuntabilitas

Akuntabilitas Bidang Bina Marga dalam pemeliharaan jalan Kabupaten Pemalang di tahun 2025 masih belum cukup baik, yang disebabkan oleh faktor tim dan faktor kepemimpinan. Faktor tim yang dimaksud adalah tim publikasi yang dimiliki oleh Bidang Bina Marga untuk melakukan publikasi kepada masyarakat atas pekerjaan-pekerjaan yang mereka lakukan, yang justru sangat sedikit melakukan publikasi atas kegiatan pemeliharaan jalan yang mereka lakukan. Ketua Bidang Bina Marga menyebutkan bahwa untuk memberikan informasi pemeliharaan jalan, mereka memiliki kanal media sosial seperti Instagram, Facebook, dan juga *website* resmi. Selain itu, Ketua Bidang Bina Marga juga menyampaikan bahwa Bidang Bina Marga juga sudah membagikan laporan pekerjaan yang akan dikerjakan dan yang sudah dikerjakan yang dapat dicari dalam mesin pencari *online* atau Google.

Sementara itu, pada kenyataannya, tidak ada laporan perencanaan kegiatan maupun laporan setelah kegiatan pemeliharaan jalan yang diunggah secara lengkap di mesin pencari *online*. Bahkan informasi pemeliharaan jalan di tahun 2025 pun sangat minim informasi yang dapat didapatkan melalui akun Instagram. Akun Facebook dan *website* resmi juga tidak dapat ditemukan. Hal ini menunjukkan bahwa faktor tim internal Bidang Bina Marga, tidak hanya tim publikasi, tidak memiliki kerjasama yang baik dalam saling mengingatkan untuk melakukan publikasi material pemeliharaan jalan. Padahal, ketua bidang mereka sendiri sudah memberikan tugas publikasi tersebut kepada mereka. Hal ini mengakibatkan banyak masyarakat Kabupaten Pemalang, termasuk pelajar/mahasiswa yang ingin mencari informasi lebih jauh soal pemeliharaan jalan akan kesulitan dalam mencari tahu informasi soal pemeliharaan jalan

karena akses terhadap informasi terkait pemeliharaan yang masih minim.

Kesimpulan

Dapat disimpulkan bahwa kinerja Bidang Bina Marga dalam melaksanakan pemeliharaan jalan di Kabupaten Pemalang masih belum cukup baik, karena masih menghadapi berbagai kendala dari segi internal maupun eksternal organisasi yang menjadi faktor penghambat dalam pemeliharaan jalan. Pertama, Bidang Bina Marga dalam melaksanakan pemeliharaan jalan belum dilaksanakan dengan produktif karena belum mampu menyerap anggaran sebesar 80% yang disebabkan oleh faktor sistem berupa lelang yang lama, mekanisme penganggaran yang dipengaruhi oleh faktor eksternal berupa ketersediaan *cash flow* daerah, verifikasi berkas yang rumit, dan faktor eksternal berupa kurangnya tenaga Tim Lapangan UPJI di bawah naungan UPTD DPUPR Kabupaten Pemalang yang seharusnya bekerja sama dalam melakukan pemeliharaan rutin untuk menangani ruas-ruas jalan dengan kondisi baik dan sedang. Kedua, Bidang Bina Marga dalam memberikan kualitas layanan pemeliharaan jalan memang masih belum mampu dilakukan secara optimal karena pemeliharaan jalannya yang belum produktif dan terkendala faktor sistem berupa drainase yang masih buruk. Namun, kualitas layanannya yang berupa infrastruktur jalan yang sudah diberikan oleh Bidang Bina Marga juga masih menghadapi banyak tantangan dan hambatan dari faktor eksternal yang sulit dikendalikan oleh Bidang Bina Marga, berupa faktor curah hujan yang tinggi, tanah yang labil, lalu lintas kendaraan bermuatan berat, dan *cash flow* daerah yang berperan besar dalam penentuan jenis pemeliharaan jalan. Ketiga, Bidang Bina Marga untuk mengetahui kebutuhan masyarakat terhadap pemeliharaan jalan sudah dilakukan dengan menyediakan akun media sosial Instagram yang dapat digunakan sebagai media pemberian aspirasi dan aduan. Sayangnya, respons Bidang Bina Marga terhadap aspirasi dan aduan yang diberikan oleh Masyarakat Kabupaten Pemalang masih belum cukup baik akibat dari faktor kepemimpinan dan faktor tim yang masih kurang berkomitmen dalam merespons aspirasi dan aduan masyarakat. Selain respons yang belum cukup baik, tindak lanjut terhadap aspirasi dan aduan yang diberikan oleh masyarakat juga belum mampu ditindak lanjuti dengan cepat dan tepat karena terhambat oleh faktor sistem berupa kurangnya tenaga kerja Tim Lapangan UPJI di bawah naungan UPTD DPUPR Kabupaten Pemalang yang seharusnya bekerja sama dalam menindaklanjuti pemeliharaan jalan sementara atau darurat. Keempat, Bidang Bina Marga dalam memberikan pertanggungjawaban berupa transparansi terkait informasi pemeliharaan jalan belum dilakukan dengan cukup baik, karena pemberian informasi pemeliharaan jalan yan transparan hanya diberikan dengan maksimal kepada pemerintah daerah dan bukannya kepada masyarakat. Akuntabilitas yang masih belum cukup baik disebabkan karena faktor tim dan kepemimpinan yang masih belum terlalu mempertimbangkan aspek partisipasi masyarakat dalam pengawasan pemeliharaan jalan.

Saran

1. Bagi siapapun yang menjadi Bupati di Kabupaten Pemalang sebagai Pejabat Pengguna Anggaran

(APBD), hendaknya memiliki komitmen yang tinggi terhadap pemeliharaan jalan agar ketersediaan *cash flow* yang dikelola oleh bendahara daerah dapat digunakan secara lebih banyak untuk kebutuhan pemeliharaan jalan yang maksimal.

2. Untuk meminimalisir faktor curah hujan yang tinggi, Bidang Bina Marga Kabupaten Pemalang hendaknya mengajukan pembangunan atau perbaikan sistem drainase kepada Bupati Pemalang, agar dapat tercipta infrastruktur jalan yang kondisinya bagus dan tidak mudah rusak jika terkena hujan. Untuk siapapun yang menjadi Bupati di Kabupaten Pemalang juga hendaknya mempertimbangkan dengan sebaik-baiknya pembangunan dan perbaikan drainase yang ada di Kabupaten Pemalang.
3. Untuk meminimalisir curah hujan yang tinggi, kendaraan bermuatan berat, dan tanah yang labil, Bidang Bina Marga hendaknya berkoordinasi dan mengajukan penyediaan dana kepada Bupati Pemalang untuk melaksanakan pemeliharaan rutin guna merawat sistem drainase dan melakukan penambalan lubang sementara/darurat agar kerusakan jalannya tidak meluas dan lebih parah.
4. Bidang Bina Marga hendaknya membentuk tim pengelola aspirasi dan aduan masyarakat dengan sungguh-sungguh untuk merespons segala aspirasi dan aduan yang diberikan oleh masyarakat.
5. Bidang Bina Marga dapat membuat *Hotline* aduan kondisi jalan agar Masyarakat Kabupaten Pemalang dapat melaporkan kondisi jalan terkini secara langsung kepada pihak-pihak tim internal Bidang Bina Marga.
6. Bidang Bina Marga dapat mendiskusikan perekrutan pekerja harian lepas sebagai Tim Lapangan dengan Ketua DPUPR Kabupaten Pemalang maupun dengan Bupati Kabupaten Pemalang.
7. Ketua Bidang Bina Marga hendaknya secara berkala memantau publikasi-publikasi pemeliharaan jalan oleh Bidang Bina Marga di media sosial, agar segala materi publikasi yang seharusnya dipublikasikan tidak justru disimpan dan tidak pernah dipublikasikan kepada masyarakat.

DAFTAR PUSTAKA

ACHADYANI, F. K. (2018). *Ora Papa Dalane Rusak Sing Penting Isih Urip Tidak Apa-apa Jalannya Rusak Yang Penting Masih Hidup Kelalaian Negara Dalam Pemenuhan Hak Jalan Raya Bagi Warga di Kabupaten Banjarnegara* (Doctoral dissertation, Universitas Gadjah Mada).

Afrizal, D. (2018). Analisis Kinerja Birokrasi Publik pada Dinas Sosial Kota Dumai. *SOROT*, *13*(1), 53-62.

Ainy, N. Z., & Nugroho, R. A. (2021). Responsivitas Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kota Surakarta dalam Menangani Keluhan Masyarakat Mengenai Pelayanan Penerangan Jalan Umum. *Jurnal Administrasi Publik*, *12*(2).

Alex, M., & Maulidah, S. (2024). *Peran Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Dalam Pemeliharaan Jalan Di*

Kecamatan Enok Kabupaten Indragiri Hilir. 390–399.

Anhar, D., Wahyudi, L. S., & Anhar, A. I. (2025). Strategi Peningkatan Kinerja Pegawai Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kota Banjarbaru. *JIMU: Jurnal Ilmiah Multidisipliner*, *3*(04), 1151-1163.

Direktorat Jenderal Bina Marga, K. P. U. dan P. R. (2022). Keputusan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor: 1688/KPTS/M/2022 tentang Penetapan Ruas Jalan menurut Statusnya sebagai Jalan Nasional. *Direktorat Jenderal Bina Marga*.

Dwiyanto, A. (2018). *Reformasi Birokrasi Publik di Indonesia* (T. U. Press (ed.)).

Juli, N., Rahmawati, F., Jl, A., Hilir, G., Parongpong, K., Barat, K. B., & Barat, J. (2024). Pentingnya Standar Operasional Prosedur (SOP) Dalam Meningkatkan Efisiensi Dan Konsistensi Operasional Pada Perusahaan Manufaktur The Importance of Standard Operating Procedure (SOP) in Improving Operational Efficiency and Consistency in the Company Manufacture. *Administrasi Bisnis / Administrasi Niaga mengimplementasikannya secara efektif* . *1*(3), 2–15.

Lestari, R. I., Wardono, B., Handajani, M., Supari, S., Juniati, H., Sunarno, M. T. D., & Prayogi, E. (2025). The interplay of road infrastructure and regional finance in driving economic growth: Insights from East Kalimantan. *Journal of Open Innovation: Technology, Market, and Complexity*, *11*(1), 100444. https://doi.org/10.1016/j.joitmc.2024.100444

Pemalang, B. P. S. K. (2025). Kabupaten Pemalang dalam angka.

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

Peraturan Bupati Pemalang Nomor 32 Tahun 2025 Tentang Organisasi Dan Tata Kerja Dinas Daerah

Rahmat, F. A. (2025). *KINERJA DINAS PEKERJAAN UMUM DAN PENATAAN RUANG DALAM MENGOPTIMALKAN PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR JALAN KABUPATEN PANDEGLANG PROVINSI BANTEN*. *3*(1), 69–85.

Rosa, R. A., Winarti, & Suratno, J. (2022). Kinerja Dinas Pekerjaan Umum Dan Penataan Ruang Dalam Pemeliharaan Jalan Dan Jembatan Di Kota Surakarta (Studi Kasus Pemeliharaan Jalan dan Jembatan Pada Bidang Bina Marga). *Jurnal Solidaritas*, *6*(1).

Sadikin, G. N., Syahrani, R. A., Johari, G. S., Azizah, S. A., Dewi, A. M., Salsabila, N. N., Vadhilah, V., Iryanudin, & Herdiana, D. (2024). *Dampak Pembangunan Infrakstuktur terhadap Lingkungan dan Kehidupan Masyarakat*. *6*, 33–40.

Silfiah, R. I. (2023). Analisis Kinerja Birokrasi Pemerintahan Desa Pada Perangkat Desa Parerejo Kecamatan Purwodadi Kabupaten Pasuruan Jawa Timur. *Journal Publicuho*, *6*(3), 831-838.

SK Tim Teknis Pengadaan Barang dan Jasa 2025 Bidang Bina Marga DPUPR Kabupaten Pemalang

Sugiyono. (2015). *Cara Mudah Menyusun : Skripsi, Tesis, dan Disertasi*.

Wibowo. (2012). *Manajemen Kinerja.* Raja Grafindo Persada.