

MODEL IMPLEMENTASI KEBIJAKAN VAN METER DAN VAN HORNDALAM TINJAUAN PEMBANGUNAN JALAN LINGKAR SELATAN (RING ROAD) DI KABUPATEN TUBAN

by Lukman Arif

Submission date: 17-Mar-2023 09:28AM (UTC+0700)

Submission ID: 2039016808

File name: 15.MODEL_IMPLEMENTASI_KEBIJAKAN_VAN_METER_DAN_VAN_HOR.pdf (3.4M)

Word count: 7754

Character count: 47040

1
**MODEL IMPLEMENTASI KEBIJAKAN VAN METER DAN VAN HORN
DALAM TINJAUAN PEMBANGUNAN JALAN LINGKAR SELATAN
(RING ROAD) DI KABUPATEN TUBAN**

¹Wennyta Eka Fauziyah, ² Lukman Arif

^{1,2,3}Program Studi Administrasi Publik Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
wennytaeka@gmail.com, Lukman_arif.adneg@upnjatim.ac.id
Universitas Pembangunan Nasional "Veteran" Jawa Timur

Abstract

This study aims to determine how the policy implementation of South Ring Road development in Tuban District that analyzed using the policy implementation model from Van Meter and Van Horn (1975). The type of research used is the type of qualitative research with data collection techniques in the form of observation, interviews, and documentation. The results of the study indicate that all indicators of the policy implementation model from Van Meter and Van Horn (1975) as a measure of the success of the policy implementation of South Ring Road development in Tuban District are due to minimal financial resources, causing poor road construction, failure to achieve standards, inaccuracies and inconsistencies in communication during the policy implementation process which caused problems, and the presence of people who did not support the development policy of the Ring Road. So it can be concluded that the policy implementation of South Ring Road development in Tuban District has not run optimally

Keywords: Development of the South Ring Road; Policy Implementation

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana implementasi kebijakan pembangunan Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*) di Kabupaten Tuban yang dianalisis dengan menggunakan indikator model implementasi kebijakan dari Van Meter dan Van Horn (1975). Jenis penelitian yang digunakan yaitu jenis penelitian kualitatif dengan teknik pengumpulan data berupa observasi, wawancara, dan dokumentasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa belum tercapainya seluruh indikator model implementasi kebijakan dari Van Meter dan Van Horn (1975) sebagai pengukur keberhasilan dari implementasi kebijakan pembangunan Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*) di Kabupaten Tuban yang disebabkan karena sumber daya finansial yang minim sehingga menyebabkan pembangunan jalan yang tidak memenuhi standar, ketidaktepatan dan ketidakkonsistenan komunikasi saat proses pelaksanaan kebijakan yang menimbulkan masalah, serta adanya masyarakat yang tidak mendukung kebijakan pembangunan Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*) ini. Sehingga dapat ditarik kesimpulan bahwa implementasi kebijakan pembangunan Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*) di Kabupaten Tuban belum berjalan secara optimal.

Kata Kunci: Development of the South Ring Road; Policy Implementation

PENDAHULUAN

Kebutuhan Negara Indonesia akan percepatan pembangunan yang terpadu, terarah, dan berkelanjutan menjadi fokus pemerintah saat ini. Pembangunan dipahami sebagai rangkaian usaha mewujudkan pertumbuhan dan perubahan ke arah yang lebih baik melalui upaya yang dilakukan secara terencana dengan menggunakan sumber daya untuk mencapai tujuan mewujudkan kesejahteraan rakyat yang berkeadilan (Muhammad, 2017). Mandat pembangunan ini harus segera direalisasikan, sehingga diperlukan strategi kebijakan yang tepat dalam menyokong seluruh kegiatan pembangunan baik dari pembangunan fisik maupun dengan meningkatkan sumber daya manusianya. Seperti halnya penyediaan pelayanan kesehatan yang memadai, pendidikan yang mumpuni, redistribusi pendapatan yang merata, keadilan sesuai hukum, serta pembangunan infrastruktur di berbagai kota dan daerah sebagai lokomotif pembangunan yang progresif dan berkelanjutan.

Seperti yang diketahui, jika letak geografis Indonesia terdiri dari wilayah - wilayah kepulauan, lebih dari 17.500 pulau yang dipisahkan oleh perairan. Hal ini mengharuskan pembangunan infrastruktur adalah prioritas utama untuk menjaga persatuan dan kesatuan serta mengurangi disparitas dan kesenjangan sosial. Pentingnya pembangunan infrastruktur tidak hanya untuk membuka keterisolasian wilayah, meningkatkan aksesibilitas bidang ekonomi, sosial budaya tetapi juga dapat menunjang kelancaran aktivitas warga dan juga dapat mempermudah penyelenggaraan tugas-tugas pemerintahan dan pelayanan umum (Yonatan et al., 2014). Pembangunan - pembangunan tersebut sedikit diantaranya seperti pembangunan bandara, bendungan, jembatan, pelabuhan kecil maupun besar, pembangkit listrik, saluran komunikasi, serta yang saat ini tengah gencar - gencarnya dilakukan oleh pemerintah yaitu pembangunan jalan sebagai sarana penghubung antar wilayah.

Pembangunan Jalan memang tengah disebut oleh pemerintah saat ini, pasalnya jalan merupakan urat nadi kelancaran konektivitas antar wilayah. Jalan dipahami sebagai bentuk infrastruktur utama yang memiliki peran vital dalam kehidupan karena aspek distribusi adalah satu dari tiga aspek pembentuk ekonomi selain produksi dan konsumsi (Aisyah et al., 2012). Secara strategis, keberadaan jalan dapat meningkatkan akses - akses kedaerah potensial, mendukung pengembangan kawasan perbatasan, serta membuka daerah terisolasi dan terpencil dengan cara mengurangi risiko biaya tinggi akibat sulitnya akses dan mahal biaya transportasi. Selain itu, keberadaan jalan akan memudahkan mobilitas masyarakat dalam menjangkau fasilitas seperti kesehatan, pendidikan, dan fasilitas umum lainnya. Sehingga, jalan menjadi aset yang harus dikelola dan difungsikan secara optimal untuk mendukung arah pembangunan yang akan mengikis ketimpangan dan menciptakan pemerataan.

Mengingat pentingnya jalan menjadi tuntutan bagi pemerintah untuk terus merealisasikannya. Tidak terkecuali dengan Kabupaten Tuban. kabupaten dengan letak yang berhadapan langsung dengan laut utara Jawa Timur, serta berada di wilayah persimpangan antara Provinsi Jawa Timur dan Jawa Tengah, sehingga secara langsung dilintasi oleh Jalan Nasional Daendels atau Jalan Pantura. Sayangnya, keberadaan jalan nasional ini tidak hanya berada di garis pantai utara jawa saja, namun juga membelah tengah kota yang berakibat pada percampuran antara arus lalu lintas lokal dengan regional dalam menggunakan jalan utama kota, sehingga tidak jarang dapat menimbulkan kemacetan. Selain itu, Kabupaten Tuban juga akan menjadi kota industri dengan investasi kilang minyak terbesar se-Indonesia dengan nilai investasi sebesar Rp. 199,3 Triliun dan kapasitas produksi mencapai 300.000 Barel perhari.

Dinamika dan aktivitas wilayah Kabupaten Tuban yang sangat tinggi akan memicu terjadinya perkembangan Kabupaten Tuban yang sangat cepat, dan sudah barang tentu geliat ekonomi di Bumi Wali akan tumbuh dengan cepat pula. Sehingga pondasi infrastruktur utamanya jalan yang memadai perlu disiapkan dari sekarang untuk menyambut gempita industrialisasi Tuban mendatang, dengan memastikan mobilitas kendaraan tetap berjalan lancar seiring dengan meningkatnya jumlah kendaraan.

Untuk itu, melalui Peraturan Daerah Kabupaten Tuban Nomor 09 Tahun 2012 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Tuban Tahun 2012 - 2032, yang didalamnya termaktub mengenai agenda perencanaan strategis Kabupaten Tuban, salah satunya yaitu pengembangan jaringan jalan yang terdapat pada pasal 17 ayat 2 huruf D yaitu dengan membuka eksisting ruas jalan baru melalui pembangunan Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*). Sebagaimana yang dikutip dari Hasanah & Sari (2020) Penggunaan jalan lingkar merupakan solusi yang dapat diterapkan untuk meningkatkan efektifitas dan efisiensi perencanaan sistem transportasi yang ada dikarenakan pada dasarnya arus kendaraan yang ada di dalam kota tidak sepenuhnya melakukan destinasi ke kota tersebut (arus menerus).

Gambar 1. Layout Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*) Kabupaten Tuban



3
Sumber : Seksi Pembangunan Jalan Dan Jembatan Bidang Bina Marga Dinas Pekerjaan Umum Dan Penataan Ruang (PUPR) Kabupaten Tuban

Jalan yang melingkar di sisi selatan Kota Tuban tersebut sebenarnya sudah lama diwacanakan oleh Pemerintah Kabupaten Tuban tepatnya di tahun 2002, namun baru terealisasi di tahun 2012. Dengan adanya Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*) ini, pemerintah berharap jalan ini mampu menjadi pengurai kepadatan lalu lintas yang ada di dalam kota serta sebagai investasi jangka panjang, yakni sebagai peningkatan perekonomian di sisi selatan kota. Sayangnya, hingga kini proses pembangunan Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*) belum seratus persen Rampung. Proses pembangunan Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*) yang cukup panjang ditengarai adanya beberapa permasalahan dan kendala yang mengiringi proses pembangunannya.

Satu di antaranya yaitu kurangnya dukungan dari warga sekitar terhadap pembangunan Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*). Berdasarkan pemberitaan media online seperti pada *bangsaonline.com* yang dapat dimaknai bahwa adanya perilaku masyarakat yang cenderung kontradiktif terhadap program pembangunan yang berimbas pada alatnya proses komunikasi atau konsultasi publik dari Pemerintah Daerah Kabupaten Tuban melalui Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang (PUPR) serta Kantor Pertanahan Kabupaten Tuban. Masyarakat menilai jika lahan yang digunakan untuk pembangunan Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*) ini semula merupakan lahan pertanian, perladangan, gunung kapur dan hutan rakyat biasanya dimanfaatkan oleh masyarakat sekitar sebagai lahan produktif. Selain itu, tidak diperolehnya dukungan ini juga karena pembangunan Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*) ini tidak hanya memanfaatkan lahan kosong saja, namun juga ada bagian dari bangunan rumah warga yang harus dihancurkan untuk pembangunan ini.

Dukungan dari masyarakat juga sulit didapatkan karena warga menilai jika pemerintah Kabupaten Tuban tidak memberikan harga ganti rugi tanah yang sesuai dengan yang diharapkan. Berdasarkan pemberitaan dari media online seperti *suarabanyuurip.com* menjelaskan bahwa pembebasan lahan ini menuai protes dari para pemilik lahan karena menilai pemerintah tidak transparan dan dirasa merugikan para pemilik lahan. Permasalahan ini berujung pada gugatan yang dilayangkan para pemilik lahan kepada pemerintah Kabupaten Tuban. Hal ini tentu membuat waktu pembangunan yang semakin panjang dan wujud fisik Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*) yang tidak dapat segera direalisasikan.

Pemmasalahan lain yang cukup krusial yaitu terkait dengan kurangnya sumber daya finansial untuk pembangunan Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*). Berdasarkan pemberitaan dari media online seperti pada *kumparan.com* yang menjelaskan jika adanya kegagalan dalam proses lobi eksekutif maupun legislatif pemerintah Kabupaten Tuban terhadap Pemerintah pusat. gagalnya proses lobi ini mengharuskan pembangunan Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*) secara keseluruhan harus bertumpu pada Anggaran Pendapatan dan

Belanja Daerah (APBD) Kabupaten Tuban baik untuk pembebasan lahan maupun sekaligus dengan pembangunan fisik jalan.

Saat pelaksanaan pembangunan konstruksi Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*) ini juga muncul masalah. Berdasarkan pemberitaan media online seperti pada *bangsaonline.com* yang dapat dimaknai bahwa adanya ketidaktepatan komunikasi antara Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang (PUPR) dan pelaksana proyek atau kontraktor. Pasalnya, para pelaksana proyek atau kontraktor tersebut menguruk sungai yang menjadi akses irigasi utama bagi para petani, sehingga sungai tidak dapat berfungsi sebagaimana mestinya karena tertutup dengan material pembangunan Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*), sehingga menyulut emosi para petani.

Dengan adanya berbagai permasalahan dan kendala yang terdapat dalam proses pembangunan Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*) di Kabupaten Tuban, perlu dilakukannya analisis yang mendalam terkait dengan implementasi kebijakan pembangunan Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*) di Kabupaten Tuban dengan menggunakan beberapa indikator **1** implementasi kebijakan dari Van Meter Dan Van Horn (1975) yang dirasa paling relevan dengan pelaksanaan pembangunan Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*) di Kabupaten Tuban.

5 Menurut Thomas R Dye (dalam Wayne Parsons, 2005: xi) yang dikutip dari (Elwan, L.O.M, 2011:15). "public policy is whatever governments choose to do or not to do" **6** kebijakan publik sebagai "apapun pilihan pemerintah untuk melakukan atau tidak melakukan. Dalam upaya mencapai tujuan negara, pemerintah perlu mengambil pilihan tindakan yang dapat berupa melakukan sesuatu atau tidak melakukan sesuatu. Keduanya, menurut definisi Dye, merupakan kebijakan publik karena merupakan upaya mencapai tujuan tertentu dan keduanya memiliki **5** dampak terhadap masyarakat (Supriadin, Alam, & Elwan, 2020)

Demikian halnya menurut Jones (1991) dalam La Ode Muhammad Ewan, (2011: 18) menjelaskan bahwa Implementasi kebijakan mudah dimengerti secara teoritik dan konseptual, namun tidak senantiasa demikian dalam bentuknya yang kongkrit, karena pelaksanaannya secara nyata bukanlah sesuatu yang mudah (Supriadin et al., 2020)

METODOLOGI

Dalam Artikel ini, penulis menggunakan jenis penelitian kualitatif di mana dalam penelitian yang dilakukan bersifat deskriptif yaitu untuk mengetahui atau menggambarkan kenyataan dari kejadian yang diteliti sehingga memudahkan penulis untuk mendapatkan data yang objektif dalam rangka untuk mengetahui Implementasi kebijakan pembangunan Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*) di Kabupaten Tuban. Sumber data dari artikel ini yaitu data primer dan data sekunder. Teknik pengumpulan data melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi (Sugiyono, 2019). Adapun teknik analisis data yang digunakan dalam artikel ini adalah dengan model interaktif yang dikembangkan oleh Miles dan Huberman

sebagaimana yang dikutip dalam buku Sugiyono (2019) yaitu meliputi pengumpulan data (*Data Collection*), Kondensasi data (*Data Condensation*), Penyajian Data (*Data Display*), Penarikan Kesimpulan Dan Verifikasi (*Conclusions Drawing and Verifying*). Dalam artikel ini, untuk teknik keabsahan data Sugiyono (2019) ada empat meliputi Uji Kredibilitas (*Credibility*), keteralihan (*Transferability*), Rehabilitasi (*Dependability*), dan Objektivitas (*Confirmability*).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*) merupakan salah satu dari mega proyek Kabupaten Tuban dengan panjang 12,45 km dan lebar 32 km sebagai jalan strategis yang melingkar di wilayah selatan Kota Tuban, serta menghubungkan antara tiga kecamatan dan sembilan desa, diantaranya Kecamatan Semanding tepatnya di Desa Tunah, Desa Kowang, Desa Nambangan, Desa Prunggahan, Desa Tegalagung, lalu di Kecamatan Tuban tepatnya di Kelurahan Sugiharjo, Kelurahan Kembangbilo, Kelurahan Mondokan, dan terakhir di Kecamatan Merakurak tepatnya di Desa Bogorejo.

Dalam implementasi kebijakan pembangunan Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*) di Kabupaten Tuban tidak lepas dari hambatan dan kendala yang terjadi dilapangan, yang dihadapi oleh pelaksana kebijakan dalam mengimplementasikan program pembangunan tersebut. Untuk itu, untuk mengukur keberhasilan implementasi kebijakan pembangunan Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*) dapat diukur melalui model implementasi kebijakan dari Van Meter Dan Van Horn (1975) yang memiliki enam indikator yaitu 1) standar dan sasaran kebijakan, 2) sumber daya 3) karakteristik organisasi pelaksana 4) komunikasi antar organisasi terkait dan kegiatan-kegiatan pelaksana 5) sikap para pelaksana 6) lingkungan Sosial, ekonomi, dan politik. Oleh karena itu, peneliti menjadikan enam indikator tersebut sebagai dimensi dalam penelitian implementasi kebijakan pembangunan Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*) di Kabupaten Tuban yang akan diuraikan secara rinci sebagai berikut :

1. Standar Dan Sasaran Kebijakan Dalam Implementasi Kebijakan Pembangunan Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*) Di Kabupaten Tuban

Indikator yang pertama yaitu Standar Dan Sasaran Kebijakan Dalam Implementasi Kebijakan Pembangunan Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*) Di Kabupaten Tuban. Sesuai dengan pendapat Van Meter Dan Van Horn (1975) sebagaimana yang dikutip dari Kurniawan & Maani (2019) menjelaskan jika untuk mengukur kinerja implementasi kebijakan harus menegaskan pada standar dan sasaran tertentu yang harus dicapai oleh para pelaksana kebijakan, karena kinerja kebijakan pada dasarnya merupakan penilaian atas tingkat ketercapaian standar dan sasaran tersebut.

1. Kejelasan Standar Dan Sasaran Implementasi Kebijakan Pembangunan Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*)

Dari hasil penelitian menjelaskan jika kebijakan pembangunan Jalan Lingkar Selatan

(*Ring Road*) di Kabupaten Tuban secara jelas menyesuaikan dengan regulasi yang ada, diantaranya peraturan Daerah Kabupaten Tuban nomor 09 tahun 2012 yang didalamnya termaktub mengenai kebijakan pembangunan Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*) di Kabupaten Tuban. selain itu juga, melihat pada Undang-Undang Nomor 38 tahun 2004, dan Peraturan Pemerintah nomor 34 tahun 2006 tentang jalan, serta Undang-Undang nomor 2 tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum yang digunakan sebagai acuan dalam pembebasan lahan. Dapat dipahami bahwa keseluruhan aturan tersebut dijadikan pijakan untuk melaksanakan kebijakan terkait dengan pembangunan jalan lingkar selatan, sehingga dalam pelaksanaannya memiliki kekuatan hukum yang jelas, karena standar dan sasaran yang jelas akan mempermudah pelaksanaan kebijakan tersebut, sebab kegalalan juga sering terjadi apabila standar dan sarannya tidak jelas (Winarno, 2007:197-198). Namun, hasil dari penelitian menjelaskan bahwa implemnetasi kebijakan pembangunan Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*) belum sepenuhnya sesuai dengan yang tertuang dalam kebijakan, karena pembangunan fisik Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*) yang akan menjadi jalan arteri belum bisa memenuhi standar yang telah ditetapkan dengan regulasi yang ada. sebagaimana yang dijelaskan dalam Peraturan Pemerintah nomor 34 tahun 2006 yang didalamnya termuat mengenai kelas jalan berdasarkan fungsi dan spesifikasinya menjelaskan jika jalan arteri harus memiliki lebar badan jalan minimal 11 meter namun Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*) di Kabupaten Tuban hanya memiliki lebar badan jalan 7.5 meter saja karena belum terbangunnya satu badan jalan yang lain. Sehingga dapat dikatakan jika pembangunan Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*) ini belum memenuhi standar regulasi yang ada.

2. Ketercapaian standar dan sasaran implementasi kebijakan pembangunan Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*)

Meskipun pembangunan fisik jalan yang belum mampu memenuhi standar yang telah ditetapkan regulasi, namun disini lain sasaran kebijakan pembangunan Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*) ini sudah bisa dirasakan. Berdasarkan dari hasil penelitian menjelaskan bahwa kebijakan pembangunan Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*) di Kabupaten Tuban ini pada dasarnya diperuntukan untuk meningkatkan aksesibilitas baik untuk mengurangi beban lalu lintas di dalam kota Tuban yang setiap hari semakin padat serta memudahkan mobilitas masyarakat dalam menjangkau pusat kota maupun fasilitas umum lainnya seperti pendidikan dan kesehatan. Selain itu kebijakan ini juga diperuntukan sebagai penggerak dan pemerataan ekonomi disini selatan kota dengan adanya Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*) ini tentunya harga jual tanah disekitarnya juga ikut melambung serta banyaknya peluang usaha baru yang bisa meningkatkan taraf ekonomi masyarakat sekitar seperti pembukaan kios - kios dan pertokoan yang dapat

dilihat dari gambar 2 sebagai berikut :

Gambar 2. Kios – kios dan lalu lintas kendaraan di sepanjang jalan lingkar selatan (Ring Road) Kabupaten Tuban



Sumber : dokumentasi penulis, 2021

Dari gambar diatas dapat dijelaskan bahwa, meski pembangunan Jalan Lingkar Selatan (Ring Road) ini belum memenuhi standar yang telah ada, namun sasaran kebijakan dari pembangunan ini perlahan tapi pasti sudah dapat terlihat dan dapat dirasakan baik pemerintah maupun masyarakat sekitar. Tercapainya sasaran kebijakan pembangunan Jalan Lingkar Selatan (Ring Road) ini tentunya sesuai dengan manfaat pembangunan Jalan Lingkar Selatan (Ring Road) yang dikemukakan oleh Suparmoko (2002:154) sebagaimana yang dikutip dari Gayatri (2012) bahwa pembangunan Jalan Lingkar Selatan (Ring Road) akan memberikan manfaat diantaranya sebagai pengurai kepadatan lalu lintas di dalam kota, menghemat waktu perjalanan, harga tanah menjadi naik dan terdapatnya

2. Sumber Daya Dalam Implementasi Kebijakan Pembangunan Jalan Lingkar Selatan (Ring Road) Di Kabupaten Tuban

Sebagaimana yang di kutip dari Kurniawan & Maani (2019) keberhasilan implementasi kebijakan bergantung pada kemampuan untuk memanfaatkan sumber daya yang tersedia. Van Meter dan Van Horn (1975) sebagaimana yang dikutip dari Subarsono (2011:100) menyatakan bahwa implementasi kebijakan perlu dukungan sumber daya manusia (*human resources*) maupun dukungan sumber daya non-manusia (*non-human resources*).

a. Sumber Daya Manusia

Dalam hal sumber daya manusia untuk pembangunan Jalan Lingkar Selatan (Ring Road), tentunya diperlukannya dukungan dari sumber daya manusia yang baik dari segi kualitas maupun dengan kuantitasnya. Kualitas sumber daya manusia berkaitan dengan keterampilan, dedikasi, profesionalitas, dan kompetensi dibidangnya, sedangkan kualitas berkaitan dengan jumlah sumber daya manusia yang cukup. Jika di tinjau dari sumber daya manusia baik dari Dinas Pekerjaan Umum Dan Penataan Ruang (PUPR) Kabupaten Tuban, Kantor Pertanahan Kabupaten Tuban dan para kontraktor pembangunan, kemampuan para pegawai dalam

menyelesaikan tugas dapat dikatakan sudah baik, karena merupakan orang – orang yang ahli dibidangnya sehingga para staf dan pegawai yang menjalankan program ini telah memiliki kualitas yang cukup. Namun dari segi kuantitas, kedua instansi yaitu Dinas Pekerjaan Umum Dan Penataan Ruang (PUPR) Kabupaten Tuban dan Kantor Pertanahan Kabupaten Tuban merasa kekurangan tenaga atau kuantitas dari kedua instansi tersebut belum terpenuhi. Di perlukannya penambahan sumber daya manusia karena menurut Hasibuan et al., (2016) ketersediaan jumlah staf yang cukup menjadi faktor penentu suatu kebijakan, dan kegagalan sering terjadi dalam implementasi kebijakan salah satunya disebabkan oleh staf yang tidak mencukupi atau memadai. Oleh karena itu, sumber daya manusia harus ada ketepatan dan kelayakan antara jumlah staf yang dibutuhkan dan keahlian yang dimiliki sesuai dengan tugas yang ditanganinya.

b. Sumber Daya Finansial

Diluar sumber daya manusia, sumber daya – sumber daya lain yang perlu diperhitungkan ialah sumber daya finansial. Dikutip dari Putra (2014) menjelaskan jika sumber daya finansial menjadi penting dalam menentukan berhasil atau tidaknya sebuah program. didapati tidak adanya kendala finansial saat proses pembebasan lahan. Pembiayaan pembebasan lahan ini telah didanai oleh Anggaran Pendapatan dan belanja daerah (APBD) Kabupaten Tuban dan telah dianggarkan tiap tahunnya dari tahun 2014-2018. Seperti yang diuraikan dalam tabel 1 sebagai berikut :

Tabel 1. Dana Pembebasan Lahan Proyek Pembangunan Jalan Ligkar Selatan (Ring Road) Kabupaten Tuban

No.	Tahun Anggaran APBD	Jumlah Anggaran
1.	Tahun Anggaran APBD 2014	Rp. 34.980.603.520
2.	Tahun Anggaran APBD 2015	Rp. 43.444.021.240
3.	Tahun Anggaran APBD 2016	Rp. 63.586.113.830
4.	Tahun Anggaran APBD 2017	Rp. 4.390.608.700
5.	Tahun Anggaran APBD 2018	Rp. 5.837.830.400
3	Total	Rp. 152.239.177.690

Sumber : Bidang Bina Marga, Dinas Pekerjaan Umum Dan Penataan Ruang (PUPR) Kabupaten Tuban, Tahun 2021

Namun hal tersebut berbanding terbalik saat proses pembangunan kontruksi jalan atau pembangunan fisik Jalan Lingkar Selatan (Ring Road). Seperti yang diuraikan dalam tabel 2 sebagai berikut :

Tabel 2. Dana Pembangunan Kontruksi Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*) Kabupaten Tuban

No	Paket Pembangunan	Nilai Pagu	
		Tahun Anggaran APBD 2019	Tahun Anggaran APBD 2020
1.	Pembangunan JLS Tuban Paket I (Tunah-Kowang)	Rp. 24.486.540.000	-
2.	Pembangunan JLS Tuban Paket II (Kowang-Semanding)	Rp. 22.286.514.000	-
3.	Pembangunan JLS Tuban Paket III (Semanding-Prunggahan)	Rp. 22.318.696.000	-
4.	Pembangunan JLS Tuban Paket I (Prunggahan-Tegalagung)	-	Rp. 25.406.593.000
5.	Pembangunan JLS Tuban Paket II (Tegalagung-Kembangbilo)	-	Rp. 20.451.204.000
6.	Pembangunan JLS Tuban Paket III (Kembangbilo-Bogorejo)	-	Rp. 25.478.228.000
Total		Rp. 69.091.750.000	Rp. 71.336.025.000

Sumber : *Bidang Bina Marga, Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang (PUPR) kabupaten Tuban, tahun 2021*

Dari tabel diatas, dapat dijelaskan jika dana pembangunan fisik atau pembangunan konstruksi jalan dirasa masih kurang. Terbatasnya anggaran disebabkan oleh Anggaran Pendapatan Dan Belanja Daerah (APBD) Kabupaten Tuban harus dibagi untuk pembebasan lahan sekaligus dengan pembangunan konstruksi jalan. Sementara suntikan dana yang dijanjikan oleh kementerian PUPR untuk pembangunan konstruksi jalan tidak kunjung turun. Sehingga seluruh pembangunan harus bertumpu pada Anggaran Pendapatan Dan Belanja Daerah (APBD) Kabupaten Tuban. keterbatasan dana untuk pembangunan fisik Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*) berakibat pada ketidaksesuaian konstruksi jalan dengan rencana awal pemerintah Kabupaten Tuban. seperti pada gambar 3 sebagai berikut:

Gambar 3. Salah Satu Badan Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*) Yang Belum Terbangun



Sumber : Dokumentasi Penulis

Dari gambar diatas dapat dijelaskan bahwa keterbatasan Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) Kabupaten Tuban hanya mampu membangun satu badan jalan

saja yang menyebabkan Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*) belum mampu memenuhi standar regulasi yang ada. Permasalahn terkait dana merupakan prioritas yang harus diperhatikan oleh pemerintah Kabupaten Tuban karena sesuai dengan penjelasan yang disampaikan oleh Zaenal (2017) bahwa ketika sumber daya manusia yang kompeten dan kapabel telah tersedia sedangkan kucuran dana melalui anggaran tidak tersedia, maka memang menjadi persoalan pelik untuk merealisasikan apa yang hendak dituju oleh tujuan kebijakan publik.

3. Karakteristik Organisasi Pelaksana Dalam Implementasi Kebijakan Pembangunan Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*) Di Kabupaten Tuban

10
Seperti yang dikemukakan oleh Van Meter dan Van Horn (1975) sebagaimana yang dikutip dari Purnamasari & Pradana (2017) menjelaskan bahwa dalam suatu implemnetasi kebijakan, agar dapat mencapai keberhasilan yang maksimal, maka harus diidentifikasi dan di ketahui karakteristik agen pelaksana yang mencakup skrukter birokrasi, norma – norma dan aturan, serta pola – pola hubungan yang terjadi dalam birokrasi. Semua itu akan mempengaruhi implementasi suatu kebijakan yang telah di tentukan karena organisasi perlu adanya peta untuk menggambarkan kegiatan-kegiatan secara umum dan status dari berbagai bagian agar mengetahui tugas dan kewenangannya. Garis-garis dari berbagai bingkai untuk menunjukkan interaksi yang dilakukan dalam melaksanakan tugasnya.

a. Struktur Birokrasi Dalam Pelaksanaan Kebijakan

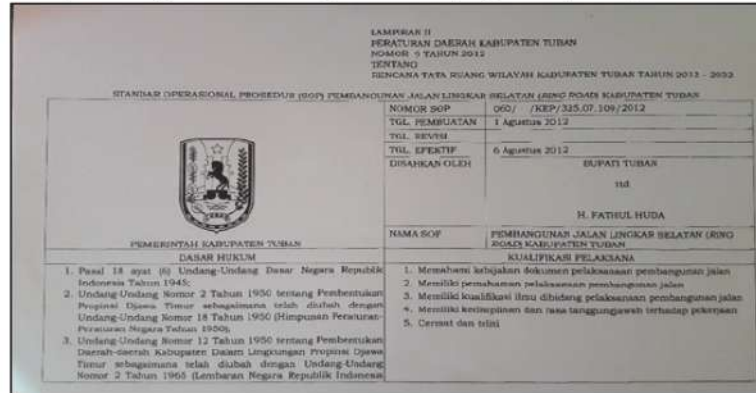
Dalam pelaksanaan kebijakan pembangunan Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*), tidak didapati adanya struktur birokrasi sebagai acuan tugas fungsi serta wewenang dari tiap tiap instansi pelaksana, namun meski tidak ada strkter birokrasi yang tertulis secara jelas, para pelaksana kebijakan telah mengetahui tugas dan fungsinya masing-masing.

b. Norma-Norma Atau Aturan Pelaksanaan Kebijakan

Dalam melaksanakan program pembangunan Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*) ini, tentunya ada norma-norma yang harus diperhatikan dan dijalankan oleh seluruh pelaksana kebijakan, norma-norma atau aturan tersebut telah ditentukan melalui standar dan mekanisme atau SOP (Standar Operasional Prosedur) yang berlaku, sehingga para pelaksana kebijakan baik dari Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang (PUPR) Kabupaten Tuban, kantor pertanahan kabupaten tuban, serta para kontraktor pembangunan dapat memahami dan mengerti terhadap tugas pokok, fungsi dan tanggung jawab masing-masing baik secara individu maupun secara kelembagaan. Sebagaimana yang diungkapkan oleh Taufiq (2019) tujuan utama dari penyusunan SOP pada dasarnya untuk memberikan pedoman kerja agar aktivitas dapat terkontrol secara sistematis. Dengan terkontrolnya aktivitas,

tentunya target yang ingin dicapai dapat terwujud secara maksimal. Seperti pada gambar 4 sebagai berikut :

Gambar 4. SOP pembangunan Jalan Lingkar Selata (Ring Road) Kabupaten Tuban



Sumber : dokumentasi penulis, 2021

c. Pola-Pola Hubungan Yang Terjalin

Para pelaksana kebijakan diantaranya dari pegawai Dinas Pekerjaan Umum Dan Penataan Ruang (PUPR) Kabupaten Tuban bertugas untuk mengelola pelaksanaan proyek pembangunan jalan lingkar selatan. Selain itu, Kantor Pertanahan Kabupaten Tuban yang bertugas sebagai fasilitator untuk melaksanakan pembebasan atau pengadaan tanah baik tanah hak milik, tanah kas desa, tanah negara, maupun tanah milik PT.KAI yang akan digunakan untuk proses pembangunan, adapun dengan para kontraktor yang terdiri dari PT. Telaga Pasir Kuta, PT. Tectonia Grandis, dan PT. Sugih Waras Jaya bertugas sebagai pelaksana pembangunan konstruksi Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*). Ketiga pelaksana kebijakan memiliki kedudukan sama karena merupakan mitra kerja. Sebagaimana yang dikutip dari Khamdan (2016) organisasi atau institusi yang telah bersedia menjalin kemitraan harus sama atau sejajar kedudukannya dengan yang lain dalam mencapai tujuan yang disepakati, setiap instansi memiliki tugas dan fungsinya masing-masing, selalu bekerjasama, berinteraksi, dan berkoordinasi serta selalu menjalin hubungan baik yang baik, karena ketiganya menyadari bahwa sebagai mitra kerja tentu memiliki peran yang sangat penting serta tugas dan fungsi yang saling berhubungan satu sama lain.

4. Komunikasi Antar Organisasi Terkait Dan Kegiatan-Kegiatan Pelaksana Dalam Implementasi Kebijakan Pembangunan Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*) Di Kabupaten Tuban

Dikutip dari Purnamasari & Pradana (2017) Koordinasi merupakan mekanisme yang ampuh

dalam implementasi kebijakan publik. Semakin baik koordinasi komunikasi antara pihak-pihak yang terlibat dalam suatu proses implementasi, maka asumsinya kesalahan-kesalahan akan sangat kecil terjadi, dan begitu pula sebaliknya. Namun tidak dapat dipungkiri bahwa komunikasi merupakan proses yang sulit dan kompleks. Proses pentransferan informasi ke bawah di dalam organisasi atau dari suatu organisasi ke organisasi lain, dan ke komunikator lain, sering mengalami gangguan (*distortion*) baik yang disengaja maupun tidak (Zulfian, 2014). Sesuai dengan hasil penelitian yang dapat dijelaskan bahwa komunikasi yang dilakukan antara badan pelaksana yang setingkat dapat dikatakan belum sepenuhnya efektif karena adanya ketidak konsistenan dan ketidak tepatan dalam pelaksanaan komunikasi, padahal prospek implemnetasi kebijakan yang efektif sangat ditentukan oleh komunikasi para pelaksana kebijakan secara akurat dan konsisten.

a. Konsistensi Atau Keseragaman Informasi Yang Diberikan

Dari hasil penelitian dapat dijelaskan jika terjadi masalah komunikasi ditengarai karena adanya informasi yang menjelaskan jika semula pembangunan Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*) ini hanya memanfaatkan lahan kosong saja, namun pada kenyataannya juga harus menggusur bagian dari bangunan rumah warga. Banyak warga masyarakat yang menilai jika pemerintah tidak konsisten dalam memberikan informasi. Seperti halnya gambar 5 dibawah yang merupakan rumah salah satu warga yang harus merelakan jika bagian dari bangunan rumahnya untuk dialihfungsikan menjadi jalan.

Gambar 5. Bagian rumah yang tergusur untuk pembangunan Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*)



Sumber : dokumentasi penulis, 2021

b. Ketepatan Komunikasi Dengan Para Pelaksana

Disamping itu, permasalahan lain yang terkait dengan komunikasi juga terjadi saat proses pengerjaan konstruksi Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*) yang dilakukan Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang (PUPR) Kabupaten Tuban dengan PT. Sugih waras jaya yang ditengarai dengan adanya pengurukan saluran sungai yang merupakan akses irigasi satu-satunya dari puluhan hektar sawah di Kelurahan

Sugiharjo, sehingga memantik amarah dari para petani karena sawah miliknya tidak bisa teraliri dengan baik. Hal ini dibuktikan dengan gambar 6 sebagai berikut :

Gambar 6. Sungai Yang Diuruk Material Pembangunan Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*) Kabupaten Tuban



Sumber : dokumentasi Seksi Pembangunan Jalan Dan Jembatan Bidang Bina Marga Dinas Pekerjaan Umum Dan Penataan Ruang (PUPR) Kabupaten Tuban

Dari gambar diatas dapat dijelaskan bahwa pengurukan sungai yang menjadi satu-satunya akses irigasi puluhan hektar sawah di Kelurahan Sugiharjo menimbulkan masalah dengan para petani disana, Kurangnya koordinas antara kedua pelaksana kebijakan tersebut menjadi kendala dalam proses pembangunan. Padahal dapat dipahami jika koordinasi merupakan mekanisme yang mempunyai posisi penting dalam menentukan implemnetasi kebijakan. Semakin baik koordinasi dan komunikasi diantara pihak-pihak terlibat, maka kesalahan akan semakin kecil, demikian juga sebaliknya (Zulfian, 2014).

5. Sikap Para Pelaksana Dalam Implemntasi Kebijakan Pembangunan Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*) Di Kabupaten Tuban

Perlu diketahui jika salah satu faktor yang mempengaruhi efektivitas implemntasi kebijakan adalah sikap implemntatonya. Jika para pelaksana kebijakan setuju dengan bagian – bagian isi dari kebijakan maka implementator akan melaksanakan dengan senang hati, tetapi jika ada beda pandangan maka proses implementasi akan mengalami banyak masalah. Sebagaimana yang diungkapkan oleh Van meter dan van hom yang dikutip dari Widodo, (2010:104) menyatakan bahwa disposisi yang tinggi berpengaruh pada tingkat keberhasilan pelaksana kebijakan, dalam hal ini disposisi dipahami sebagai kecenderungan, keinginan, dan kesepakatan para pelaksana untuk melaksanakan kebijakan. Oleh karena itu, jika implemntasi kebijakan pembangunan Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*) ingin berhasil, Kadji (2015:55) mengungkapkan bahwa harus memperhatikan sikap para pelaksana yang dipengaruhi oleh bagaimana pandangan dan cara melihat mereka terhadap kebijakan dengan melihat elemen

respon yang dapat mempengaruhi kemampuan dan kemauan dari para pelaksana untuk melaksanakan suatu kebijakan, diantaranya :

a. Kognisi Atau Pemahaman Tentang Kebijakan

Para pelaksana kebijakan memahami kebijakan yang sedang dilaksanakan. Baik dalam segi tugas dan fungsinya maupun juga tujuan dari pelaksanaan pembangunan jalan lingkar selatan (*Ring Road*) dan menjalankan tugas dan fungsinya masing - masing dengan baik..

b. Tanggapan Kebijakan

Adanya kebijakan pembangunan Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*) ini tidak mendapatkan penolakan dari pihak pelaksana kebijakan. Para pelaksana kebijakan pembangunan Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*) secara gamblang menjelaskan bahwa menerima dan mendukung penuh kebijakan pembangunan Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*) ini karena para pelaksana menyadari betul manfaat yang akan diterima baik untuk pemerintah maupun untuk masyarakatnya dan berada dalam satu kesepahaman yakni menyukseskan implementasi kebijakan pembangunan jalan lingkar selatan.

c. Intensitas Tanggapan

Perlu diketahui pula intensitas tanggapan dari para pelaksana kebijakan terhadap program pembangunan Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*) dengan adanya tindakan dari tanggapan yang telah diberikan yang dibuktikan dengan para pegawai baik dari Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang (PUPR), Kantor Pertanahan, dan para kontraktor yang sering lembur untuk segera menyelesaikan program pembangunan dan manfaatnya segera dirasakan.

6. Lingkungan Sosial, Ekonomi Dan Politik Dalam Implementasi Kebijakan Pembangunan Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*) Di Kabupaten Tuban

Hal terakhir yang perlu diperhatikan guna menilai kinerja implementasi publik dalam persepektif yang ditawarkan Van Meter dan Van Horn (1975) adalah sejauh mana lingkungan eksternal turut mendorong keberhasilan kebijakan publik yang telah ditetapkan. Perlu dipahami bahwa lingkungan eksternal mempunyai pengaruh yang penting pada pelaksanaan kebijakan. Van Meter Dan Van Horn sebagaimana yang dikutip dari Agustino (2012:144) mengatakan bahwa sukses tidaknya implementasi kebijakan dipengaruhi oleh dukungan dan penolakan dari lembaga eksternal, jika lembaga eksternal mendukung, maka pelaksanaan kebijakan akan berhasil. Sebaliknya, jika menolak maka kebijakan akan gagal. Lingkungan eksternal tersebut diantaranya :

a. Lingkungan Sosial

Salah satu instrumen lingkungan sosial adalah masyarakat, terkhusus dalam penelitian ini adalah masyarakat sekitar pembangunan Jalan Lingkar Selatan (*Ring*

Road). Banyak masyarakat banyak yang mendukung dengan adanya pembangunan jalan lingkar selatan, karena masyarakat merasa jika daerah sekitar Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*) juga akan ikut berkembang. Namun, tidak sepenuhnya masyarakat mendukung dengan adanya pembangunan jalan ligkar selatan (*Ring Road*). Banyak yang merasa jika dengan dibangunnya Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*) ini sama saja memutus mata pencaharian masyarakat sekitar, utamanya bagi warga yang tidak memiliki lahan untuk bercocok tanam, lalu pembangunan Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*) ini juga menggusur bangunan warga sekitar, dan dukungan dari masyarakat sulit didapatkan karena harga ganti lahan yang tidak sesuai harapan masyarakat.

b. Lingkungan Ekonomi

Dalam penelitian ini, instrumen lingkungan ekonomi adalah taraf ekonomi masyarakat sekitar Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*), dari hasil penelitian menjelaskan jika taraf ekonomi Masyarakat sekitar kurang mendukung kebijakan pebangunan Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*), karena pembangunan ini memakan lahan produktif serta bangunnan milik warga. Mayoritas mata pencaharian masyarakat sekitar Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*) merupakan petani dan buruh tani yang mengadakan hasil dari lahan produktif untuk mencukupi kebutuhan sehari – hari. Jika lahan produktif baik itu sawah ladang maupun hutan rakyat dialihfungsikan menjadi lahan, maka masyarakat utamanya yang tidak memiliki lahan untuk bercocok tanah dapat mengurangi penghasilan dan bahkan bisa menghilangkan mata pencaharian warga sekitar.

c. Lingkungan Politik

Salah satu yang menjadi unsur lingkungan politik dalam penelitian ini adalah instansi pemerintah. pemerintah kabupaten tuban baik Bupati dan jajarannya maupun DPRD Kabupaten Tuban mendukung penuh dengan dibangunnya Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*) ini. karena Pemerintah Kabupaten Tuban menaruh harapan besar dengan adanya Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*) ini. bentuk dukungan tersebut dibuktikan dengan seringnya Bupati maupun Wakil Bupati beserta jajarannya turun langsung kelapangan untuk melihat dan mengawasi secara langsung proses pembangunan, selain itu, ditugaskannya staf khusus bupati tuban untuk selalu mengontrol terkait progres pelaksanaan pembangunan Jalan Lingkar Selatan (*Ring Road*). Seperti halnya pada gambar 7 sebagai berikut :

Gambar 7. *Controlling* Bupati Dan Wakil Bupati Tuban Dalam Pelaksanaan Pembangunan Jalan Lingkar Selatan (Ring Road) Di Kabupaten Tuban



Sumber : Seksi Pembangunan Jalan Dan Jembatan Bidang Bina Marga Dinas Pekerjaan Umum Dan Penataan Ruang (PUPR) Kabupaten Tuban

KESIMPULAN

Berdasarkan kajian teori dan analisis data lapangan, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa implementasi kebijakan pembangunan Jalan Lingkar Selatan (Ring Road) di Kabupaten Tuban belum berjalan secara optimal, dikarenakan :

1. Standar dan sasaran implementasi kebijakan pembangunan Jalan Lingkar Selatan (Ring Road) termuat dalam landasan hukum serta undang - undang yang dijadikan acuan dalam pengimplementasian kebijakan, dilihat dari indikator standar sudah jelas dan ada dalam perda Kabupaten Tuban serta undang-undang dan peraturan pemerintah yang ada. Namun, implementasi kebijakan pembangunan Jalan Lingkar Selatan (Ring Road) belum sepenuhnya sesuai dengan yang tertuang dalam kebijakan, karena pembangunan fisik Jalan Lingkar Selatan (Ring Road) belum bisa memenuhi standar yang telah ditetapkan dengan regulasi. Meskipun begitu, jika dilihat dari indikator sasaran kebijakan pembangunan Jalan Lingkar Selatan (Ring Road) ini dapat dikatakan tercapai, mulai dari mudahnya aksesibilitas baik lalu lintas maupun mobilitas masyarakat, selain itu juga sebagai pemertaan dan pergerakan ekonomi yang dapat dibuktikan dengan meningkatnya harga jual tanah serta banyaknya peluang usaha baru yang bisa menjadi penghasilan bagi masyarakat sekitar.
2. Dua sumber daya yang menjadi tolak ukur dalam pembangunan Jalan Lingkar Selatan (Ring Road) yaitu sumber daya manusia dan sumber daya finansial sudah terlaksana namun tidak semua indikator dari sumber daya tersebut yang dapat berjalan dengan baik. Terkait dengan sumber daya manusia yang memiliki kualitas yang cukup namun kuantitasnya masih terbilang kurang. Adapun dengan sumber daya finansial yang dirasa kurang mendukung, karena dana Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) dari pemerintah Kabupaten Tuban harus dibagi untuk pembebasan lahan sekaligus dengan pembangunan konstruksi jalan yang mengakibatkan pembangunan fisik jalan

yang tidak bisa memenuhi standar regulasi yang ada.

3. Karakteristik organisasi pelaksana pembangunan Jalan Lingkar Selatan (Ring Road) ini tidak lepas dari struktur birokrasi, norma atau aturan, serta pola-pola hubungan yang terjalin. Meski tidak terdapat struktur birokrasi sebagai acuan tugas dan fungsi tiap organisasi, tapi para pelaksana kebijakan pembangunan Jalan Lingkar Selatan (Ring Road) melihat pada kesesuaian dengan mekanisme dan standar (SOP) yang berlaku, sehingga organisasi atau agen pelaksana dapat memahami dan mengerti terhadap tugas pokok, fungsi dan tanggung jawabnya masing – masing baik secara individu maupun kelembangaan dengan saling berkoodinasi dan berinteraksi agar kebijakan dapat berjalan sesuai dengan yang ditentukan.
4. Komunikasi antar organisasi dapat diukur keberhasilannya melalui konsistensi atau keseragaman informasi yang diberikan serta ketepatan informasi dari para pelaksana. Namun dalam pengimplemntasian kebijakan pembangunan jalan lingkar selatan, keduanya tidak dapat berjalan dengan baik. Adanya ketidakkonsistenan atau keseragaman informasi yang diberikan pemerintah kepada warga terkait dengan penggunaan lahan untuk Jalan Lingkar Selatan (Ring Road). Selain itu, terdapat pula ketidaktepatan informasi yang terjadi antar Dinas Pekerjaan umum dan Penataan Ruang Kabupaten Tuban dan kontraktor pembangunan, sehingga menimbulkan masalah dengan para petani yang akses irigasinya teruruk material pembangunan.
5. Sikap pelaksana dalam implemnetasi kebijakan pembangunan Jalan Lingkar Selatan (Ring Road) dapat dilihat dari indikator respon implementator terhadap kebijakan, yaitu pemahaman dari para pelaksana kebijakan yang dirasa sudah paham terkait kebijakan yang sedang dilaksanakan. Lalu tanggapan atau respon para pelaksana kebijakan yang menunjukkan bahwa tidak adanya penolakan dari para pelaksana kebijakan. dan terkait dengan intensitas tanggapan dapat diukur dengan banyaknya pegawai yang rela lembur agar proyek pembangunan segera terselesaikan karena seluruh pelaksana kebijakan mendukung program pembangunan ini dan berada dalam satu kesepahaman yakni menyukseskan implementasi kebijakan pembangunan Jalan Lingkar Selatan (Ring Road).
6. Tidak seluruhnya lingkungan eksternal yang terdiri dari sosial, ekonomi, dan politik mendukung adanya pembangunan Jalan Lingkar Selatan (Ring Road). Lingkungan sosial yang salah satu instrumennya adalah masyarakat serta lingkungan ekonomi yang intrumennya dari taraf ekonomi masyarakat. tidak memberikan respon positif terhadap kebijakan ini, banyak pro dan kontra yang terjadi di masyarakat. Sedangkan lingkungan politik yaitu berasal dari instansi pemerintah baik dari bupati dan jajarannya serta DPRD mendukung penuh pembangunan Jalan Lingkar Selatan (Ring Road).

REFERENSI

- Agustino, L. (2012). *Dasar-Dasar Kebijakan Publik*. Alfabeta.
- Aisyah, S., Gani, A. J. A., & Muluk, M. R. K. (2012). Perencanaan Pembangunan Jalan Lingkar Luar Barat di Kota Surabaya. *Wacana*, 15(3), 42-50.
- bangsaonline.com. (2016). "Makan" Lahan Produktif, Pembangunan Ring Road Tuban Ditolak Petani. <https://bangsaonline.com/berita/23262/makan-lahan-produktif-pembangunan-ring-road-tuban-ditolak-petani>
- bangsaonline.com. (2020). Saluran Irigasi Diuruk Material, Kepala PUPR Sebut Ada Miskomunikasi. <https://bangsaonline.com/berita/79818/saluran-irigasi-diuruk-material-kepala-pupr-tuban-sebut-karena-miskomunikasi>
- Gayatri, D. D. (2012). *Pemanfaatan Pembangunan Jalan Lingkar Selatan Dalam Meningkatkan Kehidupan Sosial Ekonomi Di Kota Cilegon*. Universitas Sultan Ageng Tirtayasa.
- Hasanah, U., & Sari, W. I. (2020). Studi Kelayakan Pembangunan Jalan Lingkar Kecamatan Siborongborong. *JURNAL SAMUDRA EKONOMIKA*, 4(1), 71-80.
- Hasibuan, H., Yusnadi, & Purba, S. (2016). Implementasi Kebijakan Standar Kualifikasi Dan Kompetensi Kepala SMK Negeri di Kabupaten Aceh Selatan. *Pendidikan Dan Kepengawasan*, 3(2), 33-49. <https://jurnal.unitri.ac.id/index.php/reformasi/article/download/689/673>
- Kadji, Y. (2015). *Formulasi Dan Implementasi Kebijakan Publik* (1st ed., Vol. 4, Issue 1). UNG Press Gorontalo.
- Khamdan, A. (2016). Sistem Kemitraan Program Si Bule Albino melalui Kelembagaan Bisnis oleh Perusahaan Tambang di Kec. Binuang Kab. Tapin. *Jurnal AdBispreneur*, 1(1), 73-84.
- kumparan.com. (2018). Lobi Gagal, Ring Road Bertumpu APBD. <https://m.kumparan.com/amp/suarabanyuurip/lobi-gagal-ring-road-bertumpu-apbd>
- Kurniawan, W., & Maani, K. D. (2019). IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR JALAN DI KECAMATAN TABIR SELATAN KABUPATEN MERANGIN DENGAN MENGGUNAKAN MODEL DONALD VAN METER DAN CARL VAN HORN. *Jurnal Mahasiwa Ilmu Administrasi Publik (JMIAP)*, 1(4), 67-78.
- Muhammad, M. (2017). Perencanaan Pembangunan. In Nurmayah (Ed.), *Cv. DUA BERSAUDARA*. CV.Dua Bersaudara.
- PERATURAN DAERAH KABUPATEN TUBAN NOMOR 09 TAHUN 2012 TENTANG RENCANA TATA RUANG WILAYAH KABUPATEN TUBAN TAHUN 2012 - 2032. Pub. L. No. 09, 7 Pemerintah Daerah Kabupaten Tuban 1 (2012).
- Purnamasari, H., & Pradana, B. A. (2017). Implementasi Kebijakan Pelayanan Administrasi Terpadu Kecamatan (Paten) Di Kecamatan Mustikajaya Kota Bekasi. *Jurnal Politikom Indonesiana*, 2(1), 62-78.
- Putra, W. M. (2014). Analisis Implementasi Kebijakan Jaminan Kesehatan Nasional Di Rumah rakit Umum Kota Tangteng Selatan Tahun 2014. In *Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah. Jakarta*. Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah. Jakarta.
- Undang-Undang Nomor 38 tahun 2004, Pub. L. No. 38 (2004).
- Peraturan Pemerintah nomor 34 tahun 2006, Pub. L. No. 38 (2006).
- Undang-Undang nomor 2 tahun2012, (2012).
- suarabanyuurip.com. (2016). *Pembebasan Lahan JLS Tuban Digugat Warga*. <https://suarabanyuurip.com/kabar/baca/pembebasan-lahan-jls-tuban-digugat-warga>

- Subarsono, A. (2011). *Analisis Kebijakan Publik (Konse, Teori, dan Aplikasi)*. Pustaka Belajar.
- Sugiyono. (2019). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D* (Sutopo (ed.); II). CV. ALFABETA.
- Supriadin, R., Alam, S., & Elwan, L. O. M. (2020). IMPLEMENTASI PERATURAN WALIKOTA KENDARI NOMOR 13 TAHUN 2008 TENTANG PENATAAN PEDAGANG KAKI LIMA DI KOTA KENDARI. *Journal Publicuho*. <https://doi.org/10.35817/jpu.v3i1.11506>
- Taufiq, A. R. (2019). Penerapan Standar Operasional Prosedur (Sop) Dan Akuntabilitas Kinerja Rumah Sakit. *Jurnal Profita*, 12(1), 56. <https://doi.org/10.22441/profita.2019.v12.01.005>
- Widodo, J. (2010). *Analisis Kebijakan Publik*. Banyumedia.
- Winarno, B. (2007). *Kebijakan Publik: Teori dan Proses*. Presindo.
- Yonatan, Fitriyah, N., & Margono, A. (2014). Implementasi Pembangunan Infrastruktur Dalam Menunjang Kelancaran Pelayanan Pada Masyarakat Di Kecamatan Mentarang Kabupaten Malinau. *E-Journal Administrative Reform*, 2(4), 2620–2632.
- Zaenal. (2017). *Implementasi Program Bantuan Sumbangan Penyelenggaraan (SPP) Gratis Bagi Mahasiswa di Kabupaten Pangkep*. Universitas Hasanuddin.
- Zulfian. (2014). Implementasi Kebijakan Program Pendataan Keluarga Sejahtera Dalam Pendistribusian Alat Kontrasepsi Di Kabupaten Sintang. *Jurnal Administrasi Publik Dan Birokrasi*, 1(2).

MODEL IMPLEMENTASI KEBIJAKAN VAN METER DAN VAN HORNDALAM TINJAUAN PEMBANGUNAN JALAN LINGKAR SELATAN (RING ROAD) DI KABUPATEN TUBAN

ORIGINALITY REPORT

8%

SIMILARITY INDEX

10%

INTERNET SOURCES

9%

PUBLICATIONS

1%

STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1	ejournal.uncen.ac.id Internet Source	1%
2	ojs.umrah.ac.id Internet Source	1%
3	dpupr.klatenkab.go.id Internet Source	1%
4	doku.pub Internet Source	1%
5	etd.umy.ac.id Internet Source	1%
6	education2351.files.wordpress.com Internet Source	1%
7	radarbojonegoro.jawapos.com Internet Source	1%
8	jmiap.ppj.unp.ac.id Internet Source	1%

repositori.usu.ac.id

9

Internet Source

1 %

10

ejournal.unsrat.ac.id

Internet Source

1 %

11

repository.its.ac.id

Internet Source

1 %

Exclude quotes On

Exclude matches < 1%

Exclude bibliography On