

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan mengenai implementasi program penanganan pemeliharaan berkala jalan poros desa oleh Dinas PUPR-PRKP Bidang Bina Marga Kabupaten Tuban yang dianalisis menggunakan model implementasi kebijakan Van Meter dan Van Horn (1975), dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut.

- 1. Standar dan Tujuan Kebijakan:** Secara internal, Dinas PUPR-PRKP telah memiliki kejelasan tujuan dan standar teknis operasional yang tegas berlandaskan regulasi. Program ini juga dinilai sangat relevan dengan kebutuhan dasar masyarakat. Namun pada pelaksanaannya, keterlibatan perangkat desa cenderung terbatas pada tahapan administratif, yakni sebatas pemenuhan undangan Musrenbang dan pengajuan usulan ruas jalan melalui aplikasi SIPD. Pihak dinas tidak pernah memberikan penjelasan rinci mengenai standar teknis pelaksanaan kepada pihak desa, sehingga informasi teknis tersebut terputus dan tidak dapat disosialisasikan kepada masyarakat. Akibatnya, muncul bias pemahaman di kalangan warga yang menganggap perbaikan jalan kurang komprehensif karena terkesan mengabaikan masalah drainase.
- 2. Sumber Daya Kebijakan:** Implementasi program sangat terhambat oleh keterbatasan dan fluktuasi anggaran, yang memicu penanganan secara parsial dan menyisakan antrean. Dari segi sumber daya manusia, struktur

personel dinas secara formal sudah lengkap, namun efektivitas kehadiran pengawas di lapangan sangat minim karena tingginya ketergantungan pada pihak ketiga (kontraktor). Selain itu, kelengkapan sarana alat berat tidak diimbangi dengan sarana keterbukaan informasi, seperti ketiadaan papan proyek dan nihilnya saluran pengaduan resmi

3. **Komunikasi Antarorganisasi:** Transmisi informasi berjalan lancar dan elitis hanya di lingkungan dinas dan kontraktor melalui forum *Pre Construction Meeting* (PCM). Sebaliknya, komunikasi dengan pemerintah desa sangat terbatas dan hanya bergantung pada forum umum seperti Musrenbang. Tidak adanya mekanisme pelaporan formal membuat koordinasi bersifat reaktif, di mana evaluasi lapangan (*Show Cause Meeting*) baru dilakukan jika terjadi indikasi keterlambatan.
4. **Karakteristik Organisasi Pelaksana:** Dinas PUPR-PRKP memiliki struktur birokrasi dan pembagian tugas yang rapi serta kapasitas teknis yang mumpuni dalam mengendalikan mutu kontrak. Akan tetapi, kewenangan organisasi yang terlalu sentralistis di tingkat kabupaten ini menciptakan jarak birokratis. Pemerintah desa tidak diberikan wewenang teknis apa pun, sehingga fungsi pengawasan dan pelayanan publik belum berjalan secara inklusif.
5. **Kondisi Lingkungan Sosial, Ekonomi, dan Politik:** Program ini memiliki dukungan lingkungan sosial dan ekonomi yang sangat masif. Perbaikan jalan terbukti secara nyata memangkas biaya logistik pertanian. Dukungan politik dari elite daerah juga sangat kuat melalui alokasi anggaran dan program sambang desa. Namun, sinergi ini berbenturan keras dengan

tantangan lingkungan fisik; tingginya curah hujan, ketiadaan drainase, dan beban kendaraan berat membuat aspal cepat rusak kembali, sehingga manfaat ekonomi tidak dapat dinikmati secara persisten.

6. **Disposisi (Sikap Pelaksana):** Terdapat penerimaan yang sangat positif dan komitmen administratif yang kuat dari internal aparatur dinas untuk menjaga spesifikasi kontrak. Masyarakat juga mendukung penuh berjalannya program ini. Meski demikian, komitmen birokrasi saat ini masih bersifat reaktif (menunggu jalan rusak parah baru diperbaiki), padahal masyarakat menuntut adanya komitmen pemeliharaan preventif yang berkelanjutan dan transparan dengan melibatkan warga lokal.

Secara keseluruhan, program ini dapat dikatakan berhasil secara administratif, tetapi belum optimal secara partisipatif dan kontekstual. Permasalahan utama terletak pada kurangnya indikator sosialisasi standar teknis, terbatasnya alokasi anggaran, minimnya kehadiran SDM pengawas, ketiadaan sarana pengaduan, rentang organisasi yang terlalu sentralistis, serta lemahnya adaptasi terhadap lingkungan fisik (ketiadaan drainase). Oleh karena itu, diperlukan perbaikan yang lebih menekankan pada peningkatan komunikasi, transparansi, serta pelibatan masyarakat agar implementasi kebijakan dapat berjalan lebih efektif dan berkelanjutan.

5.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan di atas, peneliti menyampaikan beberapa saran yang diharapkan dapat menjadi masukan bagi pihak-pihak terkait dalam meningkatkan efektivitas implementasi program penanganan pemeliharaan berkala jalan poros desa di Kabupaten Tuban.

5.2.1 Saran untuk Dinas PUPR-PRKP Bidang Bina Marga Kabupaten Tuban

- 1. Integrasi Perbaikan Jalan dengan Pembangunan Drainase (Menjawab Kekurangan Aspek Standar Kebijakan & Lingkungan Fisik)** Dinas PUPR-PRKP disarankan mengintegrasikan pengaspalan dengan pembangunan atau normalisasi drainase. Langkah ini mutlak diperlukan agar jalan tidak cepat hancur akibat genangan air hujan, sehingga usia teknis aspal lebih panjang dan anggaran daerah tidak terbuang sia-sia.
- 2. Desentralisasi Pengawasan dan Pemberdayaan Aktor Lokal (Menjawab Kekurangan Aspek SDM & Karakteristik Organisasi)** Mengatasi minimnya pengawas teknis dinas, fungsi pemantauan harian perlu didesentralisasikan. Dinas disarankan memberikan wewenang pengawasan partisipatif kepada aparatur desa dan kelompok pemuda (seperti Karang Taruna) melalui wadah koordinasi teknis, bukan sekadar pelibatan administratif di Musrenbang.
- 3. Penyediaan Kanal Pengaduan Formal dan Transparansi Informasi (Menjawab Kekurangan Aspek Komunikasi & Sarana)** Merespons terputusnya komunikasi yang hanya sebatas administratif usulan, dinas perlu menyediakan kanal pengaduan publik yang mudah diakses warga

secara langsung. Selain itu, pemasangan papan informasi proyek dan tanda peringatan wajib dilakukan jauh hari sebelum eksekusi fisik dimulai.

4. **Transformasi Menuju Pemeliharaan Preventif (Menjawab Kekurangan Aspek Anggaran & Disposisi Pelaksana)** Menyelesaikan penanganan yang reaktif dan menumpuknya tunggakan kerusakan jalan (*backlog*), pemerintah daerah harus bergeser ke pemeliharaan preventif. Dinas disarankan menjadwalkan inspeksi rutin untuk menambal retakan kecil sejak dini sebelum menjadi kerusakan berat, yang mana jauh lebih efisien bagi ruang fiskal daerah.

5.2.2 Saran untuk Penelitian Selanjutnya

Berdasarkan keterbatasan dan temuan dalam penelitian ini, terdapat beberapa rekomendasi untuk penelitian selanjutnya:

1. **Menggunakan Pendekatan *Bottom-Up* atau *Collaborative Governance*:** Mengingat penelitian ini menemukan minimnya partisipasi aktor lokal, penelitian selanjutnya disarankan menggunakan pendekatan *bottom-up* atau tata kelola kolaboratif untuk mengkaji bagaimana desa dan masyarakat dapat dioptimalkan sebagai mitra aktif dalam pembangunan infrastruktur.
2. **Evaluasi Dampak Kebijakan secara Kuantitatif:** Menindaklanjuti temuan adanya efisiensi biaya logistik (penurunan ongkos angkut dari Rp500/kg ke Rp300/kg), penelitian selanjutnya dapat mengukur seberapa signifikan korelasi kemantapan jalan terhadap Pendapatan Asli Desa (PADes) dan kesejahteraan petani secara statistik.
3. **Kajian Sinergitas Anggaran APBD dan Dana Desa:** Untuk mengatasi kendala keterbatasan anggaran kabupaten yang menyebabkan

penumpukkan perbaikan jalan, diperlukan riset mengenai model sinergitas pembiayaan infrastruktur antara APBD tingkat kabupaten dengan APBDes (Dana Desa).

- 4. Analisis Kebijakan Infrastruktur Berkelanjutan (*Sustainable Infrastructure*):** Mengingat aspal cepat rusak akibat curah hujan dan ketiadaan drainase, penelitian selanjutnya perlu mengkaji formulasi kebijakan infrastruktur pedesaan yang berwawasan lingkungan dan adaptif terhadap iklim.