

EVALUASI KEBIJAKAN PENGENDALIAN FUNGSI GARIS SEMPADAN JALAN PADA RUAS JALAN PROVINSI DI KOTA BANDUNG (Studi Kasus Di Jalan Sukajadi)

Sandhy Chandrawiguna
PNS Dinas Pekerjaan Umum
e-mail: schandrawiguna@yahoo.com

Abstrak

Penelitian ini dititikberatkan pada Evaluasi Kebijakan Pengendalian Fungsi Garis Sempadan Jalan. Bertujuan untuk mengetahui hasil dari pelaksanaan kebijakan pengendalian fungsi garis sempadan jalan dalam menertibkan bangunan-bangunan semi permanen di atas trotoar jalan Sukajadi kota Bandung, faktor penghambat dan pendukungnya, serta langkah dan strategi pelaksanaannya. Penelitian yang dilakukan menggunakan metode kualitatif. Data dihimpun dengan menggunakan teknik *non-participant observation*, wawancara, dan studi dokumen sedangkan informan ditentukan dengan teknik *purposive sampling*. Data yang diperoleh kemudian dianalisis dengan menggunakan teori William N. Dunn dengan variabel-variabel efektivitas, efisiensi, kecukupan, pemerataan, responsivitas, dan ketepatan.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa hasil pelaksanaan Kebijakan Pengendalian Fungsi Garis Sempadan Jalan belum berfungsi dengan optimal dalam mencapai tujuan dan manfaat yang diharapkan dalam Kebijakan Garis Sempadan Jalan. Faktor penghambatnya terdiri dari faktor eksternal yaitu politik, administrasi, ekonomi, dan sosial. Sedangkan hambatan dari faktor internal adalah teknologi, kompetensi, budaya, dan pertahanan keamanan. Adapun faktor pendukungnya adalah berlakunya beberapa peraturan perundang-undangan yang dapat menjembatani tujuan Kebijakan Garis Sempadan Jalan, serta dapat digunakan menjadi dasar penetapan kebijakan dan pelaksanaan program di masa mendatang.

Kata Kunci: Evaluasi Kebijakan, Pengendalian, Fungsi Garis Sempadan Jalan.

Function Control Policy Evaluation On Line Border Roads Provincial Roads In Bandung (Case Study On the Road Sukajadi)

Abstract

This study focused on Control Policy Evaluation Function Line Border Road. Aims to determine the outcome of the implementation of policy control functions in the border road curb semi-permanent building on the sidewalk, street Sukajadi Bandung, inhibiting factors and their supporters, as well as measures and implementation strategies. Research conducted using qualitative methods for the results of the implementation of the policy of control functions the way demarcation line can be collected. Data collected by using the techniques of non-participant observation, interviews, and study the document, while the informant is determined by purposive sampling technique. The data obtained and analyzed by using the theory of William N. Dunn with variable effectiveness, efficiency, adequacy, grading, responsiveness, and accuracy.

The result showed that the Policy Control Function Line Border Roads yet functioning optimally in achieving the expected results and benefits of the Policy Line Border Road. Inhibiting factor consists of external factors, namely political, administrative, economic, and social. While the resistance of the internal factors are technology, competence, culture, and defense and security. The supporting factor is the enactment of several laws and regulations that could bridge the policy objectives of the border road, and can be used as the basis for determining the policies and the implementation of the program in the future.

Key Words: Policy Evaluation, Control, Line Border Roads.

A. LATAR BELAKANG

Berlandaskan kepentingan untuk meningkatkan kapasitas dan fungsi jalan, mengembangkan sistem jaringan jalan, dan mengawasi penggunaan/pemanfaatan lahan dalam ruang pengawasan jalan yang

pengajuannya diprakarsai oleh Penyelenggara Jalan Provinsi yaitu Dinas Bina Marga Provinsi Jawa Barat, Pemerintah Provinsi Jawa Barat pada tanggal 6 Maret 2009 menetapkan sebuah kebijakan daerah yang diformalkan dalam bentuk Peraturan Daerah Provinsi

Jawa Barat Nomor 3 Tahun 2009 tentang Garis Sempadan Jalan. Diperhatikan dari segi yuridis formal, kebijakan daerah tersebut merupakan pengganti Kebijakan Garis Sempadan Jalan sebelumnya yaitu Peraturan Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Barat Nomor 13 Tahun 1997 yang dipandang sudah tidak sesuai dengan perkembangan zaman dalam mengatur penertiban bangunan-bangunan di atas lahan hasil pembebasan tanah untuk pekerjaan fisik jalan yang lazim disebut ruang milik jalan dan ruang pengawasan jalan.

Untuk menjalankan wewenang pembinaan dan pengawasan ketentuan Garis Sempadan Jalan, serta menyelenggarakan upaya penertiban pemanfaatan lahan sebagaimana tercantum dalam kebijakan tersebut, Satuan Kerja Perangkat Daerah (SKPD) Dinas Bina Marga Provinsi Jawa Barat mengimplementasikannya melalui Program Inspeksi Kondisi Jalan Dan Jembatan. Program Inspeksi Kondisi Jalan Dan Jembatan terdiri dari pelaksanaan tugas operasional dan tugas administratif yang mulai dilaksanakan tahun 2010. Tugas operasional yang dilaksanakan adalah pengerahan sumber daya dalam bentuk survei lapangan (operasi sisir), dan pembinaan penggunaan lahan berupa sosialisasi. Sedangkan tugas administratif yang dilaksanakan dalam kegiatan ini adalah pengolahan data dan penyusunan laporan. Dari ulasan di atas dapat dikatakan bahwa dalam Program Inspeksi Kondisi Jalan Dan Jembatan terdapat proses Pengendalian Fungsi Garis Sempadan Jalan yang mempunyai tujuan untuk mengamankan atau melindungi ruang pengawasan jalan dan ruang di dalam jarak garis sempadan jalan dari pendirian bangunan-bangunan yang dapat mengganggu fungsi jalan agar lahan ini sesuai peruntukannya.

Dewasa ini di kota Bandung telah berdiri pusat-pusat perbelanjaan berwujud super market, mall, mini market, dan pasar tradisional yang terletak pada kawasan-kawasan strategis. Beberapa pusat perbelanjaan yang paling sering dikunjungi antara lain Bandung Trade Centre di kawasan Cicadas, Pasar Kosambi di kawasan Simpang Lima, Parijs van Java di kawasan Sukajadi, Plaza Bandung Indah di kawasan Merdeka, Festival City Link di kawasan Tegallega, dan Bandung Trade Centre di kawasan Pasupati. Segala kegiatan yang berlangsung pada pusat-pusat perbelanjaan di atas menunjukkan adanya simpul-simpul perekonomian yang bisa menunjang aspek-aspek sosial masyarakat, sebab membuka

peluang seperti Penyerapan tenaga kerja, Kemudahan penyediaan dan distribusi barang dan jasa, Peningkatan daya tarik kawasan, dan Pertumbuhan ekonomi regional. Di luar lokasi pusat-pusat perbelanjaan yang disebutkan, tepatnya di pinggir ruas-ruas jalan umum kota Bandung dengan status jalan Kota terdapat pula pendirian bangunan-bangunan semi permanen sebagai tempat perdagangan atau usaha yang telah terjadi sejak awal tahun 1990-an dan jumlahnya kini makin bertambah, seperti jalan Terusan Antapani, jalan Achmad Yani, jalan Jakarta, dan jalan Buah Batu. Kondisi yang terjadi pada ruas-ruas jalan Kota terlihat pula di beberapa ruas jalan Provinsi yang berlokasi di dalam kota Bandung.

Pengamatan awal menunjukkan bahwa, pada ruas-ruas jalan umum di kota Bandung yang berstatus sebagai jalan Provinsi sebagaimana tercantum dalam Surat Keputusan Gubernur Jawa Barat Nomor 620/Kep.1532-Admrek/2011 tanggal 14 November 2011 tentang Penetapan Status Ruas-Ruas Jalan Sebagai Jalan Provinsi seperti jalan Kopo, jalan Terusan Buah Batu (sekitar Pasar Kordon), jalan Sukajadi, jalan Supratman (sekitar PUSDAI), sebagian jalan Laswi s.d. simpang Pasirkoja (sekitar Pasar Burung), sebagian jalan Pajajaran, dan sebagian jalan Cicendo terdapat aktivitas pendirian bangunan-bangunan semi permanen bersifat rutin untuk tempat berjualan di atas trotoar yang berada di dalam ruang milik jalan. Sementara di jalan Diponegoro dan sekitarnya terdapat pendirian bangunan-bangunan semi permanen di atas trotoar bersifat insidentil khususnya pada hari Minggu pagi. Pada ruas-ruas jalan Provinsi lainnya relatif belum terjadi peningkatan pendirian bangunan-bangunan semi permanen dalam jumlah yang besar atau tidak ditemukan adanya pendirian bangunan-bangunan semi permanen di atas trotoar, tetapi tetap perlu diamati perubahannya di lapangan.

Dalam Kebijakan Penyelenggaraan Jalan terdapat pengaturan bahwa trotoar merupakan fasilitas umum yang berada di dalam ruang milik jalan dan hanya diperuntukkan bagi lalu lintas pejalan kaki. Kebijakan Garis Sempadan Jalan pun mengikuti ketentuan dalam Kebijakan Penyelenggaraan Jalan bahwa bangunan semi permanen bukan termasuk kelompok bangunan yang diperbolehkan berada pada ruang di dalam jarak garis sempadan jalan, sebab apabila pendirian bangunan semi permanen di pinggir jalan terjadi akan menimbulkan gangguan pada ruang pengawasan jalan. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa pendirian bangunan-

bangunan semi permanen tersebut adalah pelanggaran sebagaimana ditetapkan dalam Bab IX Pasal 12 Kebijakan Garis Sempadan Jalan.

Fenomena di atas merupakan cerminan sikap pemilik bangunan-bangunan semi permanen yang menganggap trotoar adalah fasilitas umum yang bisa dipakai untuk keperluan usaha. Sikap ini dipicu oleh ketersediaan lahan untuk mendirikan bangunan semi permanen sebagai sarana (media) jual beli barang dagangan sangat terbatas, dan pemilik bangunan tidak mengetahui atau tidak peduli terhadap penggunaan/pemanfaatan bagian-bagian jalan yang diperkenankan. Di pihak lain, pemerintah tidak bersikap tegas dalam menangani bangunan-bangunan semi permanen di pinggir jalan, dan tumbuhnya sikap apatis penduduk setempat maupun pengguna jalan terhadap lingkungan sekitar.

Untuk keperluan penelitian lebih mendalam mengenai Pengendalian Fungsi Garis Sempadan Jalan pada ruas jalan Provinsi di kota Bandung, objek penelitian diarahkan ke jalan Sukajadi. Pemilihan jalan Sukajadi sebagai contoh objek penelitian disebabkan adanya aktivitas pendirian bangunan-bangunan semi permanen yang ekstrem untuk sebuah ruas jalan Provinsi. Dikatakan ekstrem karena secara teknis, jalan Provinsi mempunyai fungsi melayani angkutan pengumpul atau pembagi dengan ciri perjalanan jarak sedang, desain kecepatan rencana rata-rata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi, serta tidak boleh terganggu oleh keberadaan bangunan-bangunan liar. Tetapi dalam kenyataannya sepanjang kurang lebih satu kilometer di kiri-kanan jalan Sukajadi terdapat bangunan semi permanen dalam bentuk kios-kios yang didirikan oleh sekelompok pedagang untuk digunakan sebagai sarana (media) menjajakan barang dagangan, dan usaha-usaha kecil. Akibat khusus yang ditimbulkan kondisi ini adalah terhalangnya pandangan bebas pengemudi kendaraan, terganggunya konstruksi jalan, ketidaksesuaian peruntukkan trotoar, dan kemacetan lalu lintas.

Rincian fakta-fakta pendirian bangunan-bangunan semi permanen di ruas jalan Sukajadi sebagai berikut:

1. Di atas trotoar ditemukan puluhan kios yang didirikan oleh sekelompok pedagang. Bahan bangunan terbuat dari kayu, besi, dan bahan lain yang mudah dialihkan, serta ada pula yang menggunakan kendaraan roda empat dengan memarkirkannya pada perkerasan jalan;

2. Titik lokasi penempatan kios-kios sangat tidak beraturan, sebab posisinya menghadap ke jalan, membelakangi jalan, dan ada pula kios-kios yang saling berhadapan, sehingga membuat trotoar penuh sesak dengan pedagang berikut barang dagangan yang diperjualbelikan;
3. Barang-barang dagangan yang dipajang dan diperjualbelikan oleh para pedagang antara lain pakaian, makanan, tambal ban, *compact disc*, mainan anak, alat-alat pertukangan, aksesoris, usaha bengkel, pulsa elektrik, dan lain-lain; dan,
4. Ruang gerak bagi pejalan kaki di atas trotoar menjadi sangat terbatas, karena sering berhimpitan dengan pejalan kaki lain atau terhalang oleh pedagang berikut barang dagangannya maupun para konsumen yang sedang melakukan tawar menawar dan jual beli barang dengan para pedagang.

Akibat umum yang ditimbulkan dari keberadaan bangunan-bangunan semi permanen yang didirikan di atas trotoar atau pinggir jalan adalah munculnya kesan kumuh, ketidakteraturan, ketidaknyamanan pengguna jalan, serta ketidakamanan lingkungan di kawasan Sukajadi. Fakta-fakta pendirian bangunan-bangunan semi permanen di atas trotoar jalan Sukajadi menunjukkan gejala-gejala sebagai berikut:

1. Adanya sikap dari pendiri atau pemilik bangunan semi permanen untuk bersikeras memakai trotoar yang disediakan oleh pemerintah dalam melakukan kegiatan perekonomian seperti berdagang dan menjalankan usaha kecil yang ditawarkan kepada konsumen;
2. Adanya pandangan dari pendiri atau pemilik bangunan semi permanen bahwa trotoar merupakan tempat strategis yang menunjang mata pencaharian karena berada di tengah keramaian dan memudahkan konsumen untuk sekadar melihat atau membeli barang atau menggunakan jasa yang ditawarkan;
3. Adanya sikap dari penduduk setempat di kawasan Sukajadi yang tidak berpartisipasi dalam menjaga keteraturan lingkungan, dan menjamin kenyamanan pengguna jalan;
4. Adanya gangguan lingkungan di sekitar kawasan Sukajadi, serta menurunnya

kelayakan fisik jalan, dan terganggunya fungsi jalan; dan,

5. Adanya penyalahgunaan peruntukkan trotoar, karena lintasan bagi pejalan kaki terpakai oleh bangunan semi permanen yang jumlahnya melebihi kapasitas ruang.

Berdasarkan fakta lapangan dan gejala-gejala di atas terdapat anggapan bahwa permasalahan yang terjadi pada ruas jalan Sukajadi tidak lepas hubungannya dengan pelaksanaan dan hasil kerja Pengendalian Fungsi Garis Sempadan Jalan yang dilakukan oleh jajaran Dinas Bina Marga Provinsi Jawa Barat. Pengendalian Fungsi Garis Sempadan Jalan tidak mampu dalam menertibkan pendirian bangunan-bangunan semi permanen yang berada di atas trotoar ruas jalan Sukajadi kota Bandung Mengacu pada permasalahan di atas, dapat dikemukakan pandangan-pandangan sebagai berikut:

1. Pendirian bangunan-bangunan semi permanen illegal pada ruang pengawasan jalan dan ruang di dalam jarak garis sempadan jalan seperti trotoar merupakan masalah sosial yang penting untuk dibahas dalam sebuah penelitian. Sendi sosial dalam masalah ini berhubungan dengan adanya upaya penertiban dalam menciptakan keteraturan lingkungan atau sebuah kawasan di daerah perkotaan sebagaimana tercantum dalam Kebijakan Garis Sempadan Jalan, tapi di lain pihak terdapat pula kepentingan ekonomis sekelompok orang untuk memenuhi penghidupannya melalui pendirian bangunan semi permanen sebagai sarana berdagang atau menjalankan usaha kecil.
2. Pada pelaksanaan Pengendalian Fungsi Garis Sempadan Jalan yang terfasilitasi dalam Program Inspeksi Kondisi Jalan Dan Jembatan terlihat adanya rangkaian pekerjaan atau tindakan yang mempunyai tujuan untuk mengamankan ruang pengawasan jalan dan ruang di dalam jarak garis sempadan jalan dari pendirian bangunan-bangunan semi permanen supaya pandangan bebas pengemudi kendaraan yang melintasi jalan umum tidak terganggu, dan menjaga fungsi kelayakan jalan. Sehingga secara konseptual, program ini dapat disebut sebagai Kebijakan Pengendalian Fungsi Garis Sempadan Jalan yang diselenggarakan oleh Pemerintah Provinsi Jawa Barat cq. Dinas Bina Marga

Provinsi Jawa Barat dalam mencapai atau mendukung tujuan yang diharapkan oleh Kebijakan Garis Sempadan Jalan yaitu terciptanya keteraturan lingkungan;

3. Sepanjang penyelenggaraan Kebijakan Pengendalian Fungsi Garis Sempadan Jalan, data atau informasi mengenai aktualitas pelaksanaan kegiatan dalam bentuk tertulis hingga kini tidak tersedia atau belum pernah didistribusikan oleh Dinas Bina Marga Jawa Barat. Sehingga diperlukan pengumpulan dan pengolahan informasi yang valid dan reliabel guna mengetahui realitas pelaksanaan dan kinerja Kebijakan Pengendalian Fungsi Garis Sempadan Jalan.

1. Fokus Penelitian

Berdasarkan latar belakang masalah sebagaimana dikemukakan sebelumnya, fokus penelitian ini adalah mengapa Kebijakan Pengendalian Fungsi Garis Sempadan Jalan tidak mampu dalam menertibkan pendirian bangunan-bangunan semi permanen yang berada di atas trotoar ruas jalan kota Bandung?

2. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk:

- a. Mengetahui hasil pelaksanaan Kebijakan Pengendalian Fungsi Garis Sempadan Jalan dalam menertibkan pendirian bangunan semi permanen yang berada di atas trotoar ruas jalan Sukajadi kota Bandung;
- b. Mengetahui hambatan pelaksanaan Kebijakan Pengendalian Fungsi Garis Sempadan Jalan dalam menertibkan pendirian bangunan semi permanen yang berada di atas trotoar ruas jalan Sukajadi kota Bandung;
- c. Mengetahui strategi dan langkah pelaksanaan Kebijakan Pengendalian Fungsi Garis Sempadan Jalan dalam menertibkan pendirian bangunan semi permanen yang berada di atas trotoar ruas jalan Sukajadi kota Bandung.

3. Manfaat Penelitian

- a. Secara akademis, dapat menjadi referensi tambahan bagi khasanah ilmu kebijakan publik dan menjadi bahan pustaka bagi penelitian selanjutnya.

- b. Kegunaan praktis, menjadi bahan pembahasan penertiban pendirian bangunan-bangunan semi permanen yang berada di atas trotoar ruas jalan Sukajadi kota Bandung yang sebaiknya diselenggarakan di masa mendatang Dinas Bina Marga Provinsi Jawa Barat.

B. LANDASAN TEORITIS

1. Evaluasi Kebijakan

Dalam memahami hakikat evaluasi kebijakan, terdapat beberapa pandangan tentang arti penting evaluasi yang dikemukakan oleh tokoh-tokoh administrasi dan kebijakan. Dunn (2003:608) mengemukakan bahwa secara umum istilah evaluasi mengarah pada rangkaian kegiatan meliputi penaksiran (*appraisal*), pemberian angka (*rating*), dan penilaian (*assessment*). Kegiatan-kegiatan tersebut merupakan suatu usaha untuk menganalisis hasil kebijakan dalam arti satuan nilainya. Makna evaluasi dikemukakan juga oleh Subarsono (2008: 318) yang berpendapat bahwa evaluasi merupakan kegiatan untuk menilai tingkat kinerja suatu kebijakan agar dapat diketahui *outcome* dan dampak pengeluaran kebijakan dalam jangka waktu tertentu semenjak kebijakan tersebut diimplementasikan. Nugroho (2011: 665) menyatakan bahwa evaluasi merupakan penilaian pencapaian kinerja dari implementasi yang dilaksanakan setelah kegiatan selesai dilaksanakan. Kata “selesai” menunjukkan waktu pelaksanaan sebuah kebijakan (mencapai/melewati tenggat waktu) dan capaian kerja (pekerjaan tuntas). Abidin (2012: 566) berpendapat bahwa evaluasi kebijakan merupakan langkah terakhir dalam proses suatu kebijakan yang secara lengkapnya meliputi tiga tahapan sebagai berikut:

- a. Evaluasi awal, yang dimulai dari proses perumusan kebijakan sampai saat sebelum diimplementasikan (*ex-ante evaluation*);
- b. Evaluasi dalam proses implementasi yang dapat disebut dengan istilah monitoring; dan,
- c. Evaluasi akhir, yang dilakukan setelah selesai proses implementasi (*ex-post evaluation*).

Berdasarkan pandangan-pandangan tentang hakikat evaluasi yang dikemukakan oleh tokoh-tokoh di atas diperoleh pengertian mendasar bahwa evaluasi kebijakan adalah

tahap akhir dari proses kebijakan yang berusaha menilai secara kritis sebuah kebijakan agar diketahui tingkat kepatuhan dan kinerjanya dengan menggunakan penaksiran, pemberian angka, dan penilaian. Dalam pendapat yang dikemukakan para tokoh tadi terdapat tiga tahapan evaluasi yang dapat dilakukan sesuai kebutuhan seorang evaluator atau organisasi. Dengan demikian, kegiatan evaluasi bukan hanya dilaksanakan diakhir berlakunya kebijakan, akan tetapi bisa dilakukan sebelum kebijakan dikeluarkan (tahap perumusan), dan pada saat kebijakan sedang berlangsung (tahap implementasi).

Sebagai rangkaian kegiatan, evaluasi kebijakan memiliki tujuan yang hendak dicapai. Nugroho (2011: 670) mengemukakan tujuan pokok evaluasi adalah untuk melihat seberapa besar kesenjangan antara pencapaian dan harapan suatu kebijakan publik. Sementara Dunn (2003: 612) berpendapat evaluasi kebijakan mempunyai tujuan-tujuan yang disesuaikan dengan pendekatan evaluasi yang digunakan oleh evaluator. Tujuan-tujuan evaluasi menurut Dunn antara lain:

- a. Menghasilkan informasi yang valid tentang hasil kebijakan;
- b. Menghasilkan informasi yang terpercaya dan valid mengenai hasil kebijakan secara formal diumumkan sebagai tujuan program kebijakan; dan,
- c. Menghasilkan informasi yang terpercaya dan valid mengenai hasil kebijakan yang secara eksplisit diinginkan oleh berbagai pelaku kebijakan.

Samodra Wibawa (Nugroho, 2011: 676) berpendapat bahwa evaluasi kebijakan publik memiliki empat fungsi antara lain:

- a. Eksplanasi, yang dilakukan dengan cara pemotretan realitas pelaksanaan program dan dapat dibuat suatu generalisasi tentang pola-pola hubungan antarberbagai dimensi realita yang diamati, sehingga dapat teridentifikasi masalah, kondisi, dan aktor yang mendukung keberhasilan atau kegagalan kebijakan;
- b. Kepatuhan, yang dilakukan dengan cara mengamati sikap dan tindakan pelaku terhadap sebuah kebijakan, sehingga dapat diketahui apakah tindakan yang dilakukan oleh para pelaku baik birokrasi maupun pelaku lainnya sesuai dengan standar dan prosedur yang ditetapkan dalam kebijakan;

- c. Audit, yang dilakukan dengan cara pemeriksaan penyampaian output kepada kelompok sasaran, sehingga dapat diketahui apakah output benar-benar sampai ke tangan kelompok sasaran kebijakan, atau justru terjadi kebocoran atau penyimpangan; dan,
- d. Akunting, yang dilakukan dengan cara mengkaji kondisi sosial ekonomi di lapangan, sehingga dapat diketahui akibat

sosial ekonomi apa yang terjadi atas berlakunya sebuah kebijakan.

Terkait teknis pelaksanaan kegiatan evaluasi kebijakan, maka dalam menghasilkan informasi mengenai kinerja kebijakan, Dunn menegaskan beberapa kriteria yang harus digunakan atau diterapkan untuk menguji seberapa jauh nilai-nilai dasar pemilihan tujuan dan target sebuah kebijakan/program tercapai sebagaimana terpapar pada tabel di halaman berikut:

Tabel 1. Kriteria Evaluasi Kebijakan/Program

No.	Tipe Kriteria	Pertanyaan	Ilustrasi
1.	Efektivitas	Apakah hasil yang diinginkan telah dicapai?	Unit Pelayanan
2.	Efisiensi	Seberapa banyak usaha yang diperlukan untuk mencapai hasil yang diinginkan?	Unit biaya
3.	Kecukupan	Seberapa jauh pencapaian hasil yang diinginkan memecahkan masalah?	Manfaat bersih Rasio biaya manfaat Biaya tetap
4.	Perataan	Apakah biaya dan manfaat didistribusikan dengan merata kepada kelompok-kelompok yang berbeda?	Efektivitas tetap Kriteria Pareto Kriteria kaldor-Hicks
5.	Responsivitas	Apakah hasil kebijakan memuaskan kebutuhan, preferensi atau nilai kelompok-kelompok tertentu?	Kriteria Rawls Konsistensi dengan survei warga negara
6	Ketepatan	Apakah hasil (tujuan) yang diinginkan benar-benar berguna atau bernilai?	Program publik harus merata dan efisien

Sumber: William Dunn. *Pengantar Analisis Kebijakan Publik: Gajah Mada, Yogyakarta (2003:610)*.

Korelasi antara teori evaluasi dan kriteria evaluasi kebijakan publik dengan penelitian adalah teori dan kriteria evaluasi kebijakan digunakan untuk melakukan Evaluasi Kinerja (*ex-post evaluation*) terhadap Kebijakan Pengendalian Fungsi Garis Sempadan Jalan yang diselenggarakan oleh Dinas Bina Marga Provinsi Jawa Barat guna menganalisis lebih mendalam mengenai efektivitas, efisiensi, kecukupan, perataan, responsivitas, dan ketepatan kebijakan/program tersebut.

2. Pengendalian

Dalam memahami hakikat fungsi pengendalian di bidang manajemen, terdapat beberapa pandangan tentang arti penting pengendalian yang dikemukakan oleh tokoh-tokoh seperti Gareth R. Jones, Jennifer M. George, Robert Kreitner, Chuck Williams, Stephen P Robbins, Mary Coulter, Robert Bittel, dan Muriel Albers Bittel. Secara garis besar, fungsi pengendalian dalam manajemen merupakan keharusan untuk mengetahui efektivitas pelaksanaan tugas-tugas dan

efisiensi penggunaan sumber daya, serta memperoleh jawaban atas efektivitas dan efisiensi pencapaian tujuan organisasional.

Dari beberapa pendapat tentang pengertian pengendalian yang dikemukakan tokoh-tokoh di atas, terdapat definisi pengendalian sebagaimana dikemukakan oleh Rue dan Byars (2007: 397):

“Control is process of ensuring that organizational activities are going according to plan, accomplished by comparing actual performance to predetermined standards or objectives, then taking action to correcting any deviation”

Inti dari teori pengendalian Leslie W. Rue dan Lloyd L. Byars adalah kegiatan pengendalian menitikberatkan pada proses perbandingan antara kinerja aktual dengan standar atau tujuan sebuah program guna memastikan misi dan tujuan organisasi tercapai, serta apabila terjadi penyimpangan dalam pelaksanaannya akan diambil tindakan untuk memperbaiki kegiatan yang dilakukan.

Teori pengendalian lain juga dikemukakan oleh Williams (2000:232):

“Control is a regulatory process of establishing standards to achieve organizational goals, comparing actual performance against the standards, and taking corrective action when necessary”

Inti dari teori pengendalian Chuck Williams adalah kegiatan pengendalian menitikberatkan pada proses perencanaan dalam rangka mencapai tujuan, dilanjutkan dengan melakukan perbandingan antara kinerja aktual terhadap standar, dan melaksanakan perbaikan ketika dibutuhkan.

Kedua teori pengendalian yang dikemukakan oleh Leslie W. Rue dan Lloyd L. Byars, dan Chuck Williams merupakan arti penting kegiatan pengendalian baik dari segi organisasional maupun segi operasional supaya tujuan yang diharapkan menjadi kenyataan. Secara singkat terdapat empat proses pengendalian untuk mencapai tujuan organisasi sebagaimana dikemukakan oleh Schermerhorn (2011: 447), antara lain:

- a. *Establish performance objectives and standards;*
- b. *Measure actual performance;*
- c. *Compare actual performance with objectives and standards;*
- d. *Take corrective action as needed.*

Teori-teori tentang pengendalian di atas senada dengan pendapat Silalahi (2011:380) yang menjabarkan bahwa proses pengendalian terdiri dari kegiatan penetapan standar kinerja, monitoring dan pengukuran kinerja, membandingkan kinerja aktual hasil pengukuran dengan standar yang telah dibuat, serta mengambil tindakan korektif dan penyesuaian atau pengembangan bilamana dibutuhkan. Berarti sebelum pengendalian dilakukan terhadap objek tertentu berjalan, terlebih dahulu harus ditetapkan standar kinerja.

Standar menurut Williams (2000:233) menjadi dasar perbandingan ketika mengukur sejauhmana berbagai macam kinerja organisasi yang memuaskan atau tidak memuaskan. Lebih jelas lagi, Prihartono A.H. (2012:45) menyebutkan bahwa standar pada prinsipnya adalah kriteria hasil kerja yang dapat diukur (*verifiable objectives*). Jenis-jenis standar tersebut adalah:

- a. Standar fisik (*physical standard*);
- b. Standar biaya (*cost standard*);
- c. Standar modal (*capital standard*);
- d. Standar pendapatan (*revenue standard*);
- e. Standar program (*program standard*); dan,
- f. Tujuan sebagai standar (*goals as standard*).

Tahap pengendalian berikutnya adalah monitoring. Monitoring adalah pekerjaan yang dilakukan guna mengetahui apakah kinerja aktual sudah sesuai dengan tujuan organisasional yang diharapkan atau sebaliknya, melalui peninjauan fakta di lapangan dan pengumpulan/pengolahan data. Sementara itu, pengukuran kinerja menunjuk pada usaha-usaha optimasi pemanfaatan sumber-sumber dan pelaksanaan tugas-tugas guna mengetahui kinerja aktual. Sedangkan perbandingan antara kinerja aktual dengan standar yang telah dibuat dilakukan untuk mengetahui kesesuaian antara kinerja aktual dengan tujuan yang diharapkan, seperti apakah masukan lebih besar, sama dengan atau lebih kecil dari keluaran. Guna menjalankan tahap-tahap pengendalian Anthony dan Govindarajan (2005: 3) mengatakan bahwa dalam pengendalian terdapat sistem yang merupakan elemen-elemen proses kendali antara lain *Sensor, Assesor, Effector*, dan Jaringan Komunikasi.

Masih menurut Anthony dan Govindarajan (2005: 5) keempat perangkat atau elemen proses kendali tadi mempunyai tugas atau peran yang berbeda satu sama lain. *Sensor (Detector)* bertugas untuk melaporkan apa yang sedang terjadi atas organisasi, *Assessor* bertugas untuk membandingkan informasi peristiwa yang terjadi di organisasi dengan keadaan yang diinginkan, *Effector* bertugas mengambil tindakan koreksi terhadap perbedaan signifikan antara keadaan aktual dengan keadaan yang diinginkan, dan Sistem Komunikasi yang memberitahukan kepada para manajer atas apa yang sedang terjadi dan bagaimana kejadian tersebut berlangsung dibandingkan dengan keadaan yang diinginkan.

Prihartono A.H. (2012:46) memberi penjelasan bahwa untuk menjalankan program pengendalian terdapat empat jenis pengendalian yang dapat diaplikasikan antara lain:

- a. *Feedforward Control (preliminary control, precontrol, steering control)*, yaitu pengendalian yang dilakukan terhadap beberapa input untuk memastikan bahwa input memenuhi standar yang dibutuhkan dalam proses transformasi;
- b. *Concurrent Control (screening control)*, yaitu pengendalian yang dilakukan terhadap proses transformasi *input* menjadi *output* guna memastikan bahwa proses transformasi memenuhi standar organisasi;

- c. *Feedback Control (post action control/output control)*, yaitu pengendalian yang dilakukan setelah barang atau jasa organisasi telah selesai diproses; dan,
- d. *Multiple Control*, yaitu sistem pengendalian dengan menggunakan dua atau lebih metode pengendalian.

Secara teoritis penggunaan keempat jenis-jenis pengendalian sejalan dengan tujuan-tujuan pengendalian sebagaimana diuraikan oleh Silalahi (2011: 391):

- a. Mencegah terjadinya penyimpangan pemanfaatan sumber-sumber dan pelaksanaan tugas sehingga tujuan yang direncanakan tidak tercapai;
- b. Mencegah agar pelaksanaan kerja tidak menyimpang dari prosedur yang telah ditetapkan;
- c. Mencegah dan menghilangkan hambatan dan kesulitan yang akan, sedang dan mungkin terjadi dalam pelaksanaan kegiatan;
- d. Mencegah penyimpangan penggunaan sumber daya; dan,
- e. Mencegah penyalahgunaan otoritas dan kedudukan.

Masih menurut Silalahi, dalam melaksanakan fungsi pengendalian, seorang manajer atau pemimpin kegiatan dapat memilih untuk menggunakan berbagai teknik pengendalian seperti pengendalian internal dan eksternal, pengendalian perilaku dan keluaran, pengendalian preventif dan represif, birokratik dan organik, masukan, transformasi dan keluaran. Disamping teknik pengendalian, diperlukan pula metode pengendalian atau cara pengendalian yang dapat dilakukan sebagaimana dikemukakan oleh Prihartono A.H. (2012:45), yaitu:

- a. Pengamatan/analisis terhadap dokumen-dokumen perencanaan maupun dokumen-dokumen pelaporan kegiatan yang menyangkut waktu pelaksanaan, kualitas hasil, pemakaian sumber daya, dan lain-lain;
- b. Pengamatan/peninjauan langsung ke lapangan secara periodik; dan,
- c. Rapat koordinasi dan konsultasi.

Dengan demikian definisi, tujuan, proses berikut elemen-elemennya, jenis-jenis, teknik-teknik, dan metode pengendalian sangat menentukan efektivitas sebuah program atau

kegiatan yang bersifat hendak mengendalikan objek tertentu, sebab keseluruhannya merupakan fase dalam menjalankan fungsi pengendalian. Sehingga pedoman-pedoman tersebut harus dipahami oleh setiap organisasi yang mempunyai tujuan untuk menyelamatkan atau mengamankan aset-aset yang dimiliki atau yang berada di bawah penguasaannya berdasarkan ketentuan perundang-undangan.

Korelasi antara teori-teori pengendalian yang dikemukakan dengan penelitian adalah teori-teori, proses pengendalian, dan tujuan pengendalian berguna untuk mendapatkan pengertian mendasar tentang pengendalian dan mengetahui tahap-tahap pelaksanaan Kebijakan Pengendalian Fungsi Garis Sempadan Jalan yang terfasilitasi dalam Program Inspeksi Kondisi Jalan Dan Jembatan. Sementara elemen-elemen proses, jenis-jenis pengendalian, teknik-teknik pengendalian, dan metode pengendalian berfungsi untuk mengetahui fakta-fakta pelaksanaan Kebijakan Pengendalian Fungsi Garis Sempadan Jalan pada ruas-ruas jalan Provinsi di Kota Bandung dalam konteks manajemen.

C. METODE

Dalam penulisan tesis ini, penulis memilih menggunakan penelitian kualitatif dengan pendekatan studi kasus. Guna memperoleh data primer dan data sekunder mengenai penetapan dan pelaksanaan Kebijakan Pengendalian Fungsi Garis Sempadan Jalan untuk keperluan penelitian dilaksanakan dengan memilih Kepala Bidang Pengawasan Pemanfaatan, Kepala Seksi Pengawasan pada unit kerja Bidang Pengawasan Pemanfaatan, Kepala Subbagian Perencanaan Dan Program pada unit kerja Sekretariat Dinas, dan Surveyor selaku informan kunci yang mempunyai kompetensi untuk memberikan keterangan, dan mengetahui atau memahami secara lengkap mengenai pelaksanaan Kebijakan Pengendalian Fungsi Garis Sempadan Jalan terhadap ruas jalan Sukajadi kota Bandung serta orang-orang yang dinilai dapat mewakili pendapat, keterangan, pikiran, dan persepsi kelompok sasaran maupun kelompok lain yang mempunyai kepentingan terhadap berlakunya kebijakan.

Teknik pengumpulan data yang akan dilakukan peneliti adalah pengamatan (*observation*), wawancara mendalam (*In-depht interview*), studi dokumen (*Documentary research*).

Teknik verifikasi data yang dilakukan adalah memeriksa kelengkapan maupun kebenaran informasi yang telah terkumpul sepanjang pelaksanaan pengamatan lapangan, wawancara mendalam, dan studi dokumen. Dalam melaksanakan prosedur pengolahan dan analisis data digunakan pendekatan linear dan hierarkis.

D. HASIL PENELITIAN DAN ANALISIS

Dalam hal penetapan status jalan, menurut Keputusan Gubernur Jawa Barat tentang Penetapan Status Ruas-Ruas Jalan sebagai Jalan Provinsi terkonfirmasi bahwa jalan Sukajadi merupakan ruas jalan dengan status jalan Provinsi yang memiliki panjang 2,530 km. Terkait pengelolaan jalan atas jalan Sukajadi, menurut Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, dan Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan, wewenang pengelolaan ruas jalan Sukajadi berada di bawah penanganan Pemerintah Provinsi Jawa Barat melalui instansi yang ditunjuk selaku Penyelenggara Jalan Provinsi. Sehingga secara yuridis formal, Kebijakan Garis Sempadan Jalan sudah tepat dalam menetapkan wewenang untuk menyelenggarakan pembinaan dan pengawasan terhadap ketentuan Kebijakan Garis Sempadan Jalan, serta melaksanakan usaha-usaha dalam menertibkan penggunaan dan pemanfaatan lahan hasil pembebasan tanah untuk kepentingan pembangunan jaringan jalan kepada Dinas Bina Marga Provinsi Jawa Barat selaku Penyelenggara Jalan Provinsi.

Mengenai lokasi keberadaan, ruas jalan Sukajadi terletak di Kelurahan Pasteur, Kecamatan Sukajadi Kota Bandung. Jalan Sukajadi kota Bandung mempunyai panjang keseluruhan 5,920 kilometer yang diawali dari pertigaan jalan Eyckman (jalan cagak ke lokasi Rumah Sakit Hasan Sadikin) sampai persimpangan jalan Sukarasa menuju jalan Setiabudhi. Dari segi fisik, jalan Sukajadi mempunyai badan jalan selebar lima meter yang dapat dimasukkan ke dalam kondisi sedang karena terlihat gelombang aspal dan sedikit terkikis, serta sebagian saluran pembuangan (selokan) yang membutuhkan perbaikan, juga belum tersedia jembatan penyeberangan yang berfungsi sebagai tempat menyeberang bagi pejalan kaki. Didapati pula satu belokan menuju wilayah perkotaan terkecil yaitu jalan Sukagalih yang menjadi salah satu sumber kepadatan lalu lintas selain jalan keluar/masuk pusat perbelanjaan.

Fasilitas-fasilitas umum yang tersedia di jalan Sukajadi antara lain trotoar bagi para pejalan kaki, taman hijau yang berfungsi sebagai tempat beristirahat sementara orang-orang yang melintasi jalan Sukajadi atau hanya untuk bercengkrama satu sama lain dan membicarakan hal-hal bersifat pribadi, pertokoan maupun pusat perbelanjaan yang melayani kebutuhan pribadi dan rumah tangga, kantor layanan masyarakat berupa kantor pos, bank dan lain-lain, kantor kepolisian, dan bangunan-bangunan permanen milik pribadi dalam bentuk rumah-rumah tempat tinggal penduduk setempat.

Jenis transportasi darat yang melintasi jalan Sukajadi diantaranya sepeda motor, mobil pribadi, angkutan kota, bus kota, bus luar kota atau bus pariwisata, dan kendaraan berat seperti truk yang berasal dari arah jalan Pasirkaliki atau jalan Eyckman menuju ke jalan Setiabudhi dan jalan Pasirkaliki atau memasuki pelataran parkir pusat perbelanjaan Parijs van Java maupun sebaliknya, sepeda yang dikemudikan oleh penduduk setempat untuk menuju pertokoan atau perjalanan pulang ke rumah atau sekadar melintas, serta sebagian kecil becak yang menaikkan dan menurunkan penumpang di sekitar jalan ini.

Pengamatan di lapangan menunjukkan bahwa dalamsendi-sendi pelayanan, konstruksi fisik, dan penggunaan ruas jalan Sukajadi terkonfirmasi hal-hal sebagai berikut:

1. Dalam fungsinya, jalan Sukajadi digunakan untuk melayani distribusi barang dan jasa, serta pergerakan orang dari satu tempat ke tempat lain dalam wilayah perkotaan, juga menghubungkan wilayah perkotaan ke jalur utama (jalan Setiabudhi) menuju perbatasan kabupaten (Lembang). Jalan ini dibangun atau disediakan pemerintah dengan tujuan untuk meningkatkan perekonomian Kota Bandung dan Provinsi Jawa Barat, dan memperlancar jalur transportasi darat dari wilayah kota Bandung ke wilayah perbatasan kabupaten. Sehingga ruas jalan Sukajadi patut diperhitungkan dalam perekonomian daerah dan nasional;
2. Dalam kondisi fisik, ruas jalan Sukajadi membutuhkan penanganan lebih lanjut. Di lapangan ditemukan beberapa kendala yang dapat menjadi penyebab terjadinya gangguan sosial dan teknis, seperti ketidaknyamanan pengguna jalan,

ketidaktertiban penggunaan ruang di atas jalan, kecelakaan dan kemacetan lalu lintas, serta kerusakan jalan. Sehingga ruas jalan ini harus mendapat perhatian Pemerintah Provinsi Jawa Barat dalam pembinaan, pengawasan, dan penertiban lingkungan agar kawasan Sukajadi menjadi nyaman, tertib, dan bersih;

3. Dalam segi status sosial, ruas jalan Sukajadi didominasi oleh pelanggan atau orang-orang yang berasal dari wilayah setempat maupun kawasan terdekat lainnya dan sebagian besar merupakan kalangan menengah ke bawah. Hal ini terlihat dari gaya berpakaian, cara berbicara, dan daya

beli konsumen yang menyesuaikan dengan harga barang atau tarif jasa. Sehingga ruas jalan Sukajadi bisa dikatakan sebagai kawasan berkerumunnya kaum menengah ke bawah. Namun dijumpai pula golongan ekonomi setingkat di atas mereka yang sesekali mampir di jalan Sukajadi untuk membandingkan jenis barang dan harga jual yang tersedia di pusat perbelanjaan modern.

Jenis pemakaian, jumlah, dan posisi bangunan-bangunan semi permanen yang didirikan di atas trotoar ruas jalan Sukajadi sebagaimana terpapar dalam tabel di halaman berikut:

Tabel 2. Pemakaian, Jumlah, dan Posisi Bangunan

No.	Jenis Pemakaian	Jumlah	Posisi
1.	Service Jok Sepeda Motor	8	Kanan Jalan, dari arah Pasirkaliki ke Taman Kota Sukajadi
2.	Penambalan Ban	2	Kanan Jalan, dari arah Pasirkaliki ke Taman Kota Sukajadi
		1	Kiri Jalan, dari arah Taman Kota Sukajadi ke Pasirkaliki
3.	Reparasi Arloji	5	Kiri Jalan, dari arah Taman Kota Sukajadi ke Pasirkaliki
4.	Penyepuhan Emas dan Perhiasan	4	Kiri Jalan, dari arah Taman Kota Sukajadi ke Pasirkaliki
		3	Kanan Jalan, dari arah Pasirkaliki ke Taman Kota Sukajadi
5.	Penjualan Batu Akik	2	Kiri Jalan, dari arah Taman Kota Sukajadi ke Pasirkaliki
6.	Sol Sepatu	3	Kanan Jalan, dari arah Pasirkaliki ke Taman Kota Sukajadi
7.	Pengisian Pulsa Elektrik	3	Kiri Jalan, dari arah Taman Kota ke Pasirkaliki
		3	Kanan Jalan, dari arah Pasirkaliki ke Taman Kota Sukajadi
8.	Pedagang Buah-Buahan	3	Kiri Jalan, dari arah Taman Kota Sukajadi ke Pasirkaliki
9.	Perkakas Rumah Tangga	6	Kanan Jalan, dari arah Pasirkaliki ke Taman Kota Sukajadi
		6	Kiri Jalan, dari arah Taman Kota Sukajadi ke Pasirkaliki
10.	Pakaian	12	Kiri Jalan, dari arah Taman Kota Sukajadi ke Pasirkaliki
		7	Kanan Jalan, dari arah Pasirkaliki ke Taman Kota Sukajadi
11.	Pedagang Daging Ayam	2	Kanan Jalan, dari arah Pasirkaliki ke Taman Kota Sukajadi
12.	Aksesoris	4	Kiri Jalan, dari arah Taman Kota Sukajadi ke Pasirkaliki
13.	Penjualan Compact Disc	15	Kiri Jalan, dari arah Taman Kota Sukajadi ke Pasirkaliki
		9	Kanan Jalan, dari arah Pasirkaliki ke Taman Kota Sukajadi
14.	Mainan Anak	2	Kiri Jalan, dari arah Taman Kota Sukajadi ke Pasirkaliki
15.	Makanan dan Minuman	3	Kanan Jalan, dari arah Pasirkaliki ke Taman Kota Sukajadi
		2	Kiri Jalan, dari arah Taman Kota Sukajadi ke Pasirkaliki
16.	Bangunan kosong tak terpakai	4	Kiri Jalan, dari arah Taman Kota Sukajadi ke Pasirkaliki
		3	Kanan Jalan, dari arah Pasirkaliki ke Taman Kota Sukajadi

Sumber: Observasi Ruas Jalan Sukajadi 2014.

Tabel 2. menunjukkan bahwa di atas trotoar di kiri dan kanan jalan Sukajadi sepanjang 800 meter dengan titik awal pertigaan jalan cagak menuju Rumah Sakit Hasan Sadikin sampai dengan Taman Kota jalan Sukajadi terjadi pendirian bangunan-bangunan semi permanen sebanyak 105 buah yang terpakai aktif untuk melakukan aktivitas perdagangan maupun usaha kecil. Aktivitas-aktivitas tersebut dilakukan untuk memenuhi

kehidupan sehari-hari para pemilik bangunan dan berfungsi pula untuk melakukan interaksi sosial antarsesama kelompok atau transaksi ekonomis antara kelompok dengan konsumen yang berkunjung di kawasan Sukajadi, sebab kelompok ini tampaknya hanya memiliki pekerjaan sebagai pedagang atau pengusaha kecil yang bermaksud untuk menawarkan barang dagangan, dan mengerjakan jasa yang diminta konsumen di kawasan Sukajadi.

Dalam hal kebersihan lingkungan, didapati tujuh unit bangunan semi permanen yang ditinggalkan dalam keadaan kosong dan ada sisa-sisa bangunan semi permanen yang dibongkar tapi tidak pernah dilakukan pembersihan oleh petugas maupun dirapikan oleh pemiliknya. Keberadaan bangunan kosong dan sisa-sisa bangunan yang dibongkar memberi kesan bahwa dari segi estetika lingkungan, bangunan-bangunan tersebut sangat mengganggu pemandangan, membuat trotoar tidak bersih, dan partisipasi penduduk di kawasan Sukajadi sangat rendah dalam memelihara kebersihan lingkungan.

Dalam hal penempatan bangunan-bangunan semi permanen tersebut, didapati ketidakaturan posisi karena pada umumnya kios-kios yang didirikan menghadap ke jalan, membelakangi jalan, dan ada pula kios-kios yang saling berhadapan. Ketidakaturan penempatan posisi bangunan semi permanen mengakibatkan trotoar penuh sesak dengan pedagang berikut barang dagangan yang diperjualbelikan, kumuhnya kawasan, memicu kekurangnyamanan bagi para pejalan kaki, adanya potensi dilakukannya perbuatan melawan hukum oleh orang-orang tak bertanggungjawab, dan memberi kesan penduduk setempat kurang memiliki kesadaran untuk menjaga kelestarian lingkungan di kawasannya sendiri. Kedua hal di atas menimbulkan anggapan bahwa Pemerintah Provinsi Jawa Barat dan Pemerintah Kota Bandung baik secara bersama maupun sendiri-sendiri tidak mengoptimalkan peranan petugas-petugas lapangan dalam melaksanakan pembersihan dan penertiban bangunan-bangunan tersebut.

1. Efektivitas

Dalam menilai kriteria efektivitas Kebijakan Pengendalian Fungsi Garis Sempadan Jalan, digunakan tiga indikator sebagai tolok ukur yaitu tujuan Kebijakan Pengendalian Fungsi Garis Sempadan Jalan, ketersediaan unit layanan dan sumber-sumber daya dalam melaksanakan kebijakan, dan *eksisting* penggunaan dan pemanfaatan ruang pengawasan jalan atau ruang di dalam jarak garis sempadan jalan di jalan Sukajadi kota Bandung.

Dalam Dokumen Pelaksanaan Anggaran (DPA) Dinas Bina Marga Provinsi Jawa Barat yang berlaku pada tahun 2008 sampai dengan 2013 ditetapkan sebuah program bernama Program Inspeksi Kondisi Jalan Dan Jembatan yang mengakomodir beberapa kegiatan terkait

dengan penyelenggaraan wewenang atau tugas-tugas pembinaan dan pengawasan terhadap bagian-bagian jalan meliputi ruang milik jalan, ruang manfaat jalan, dan ruang pengawasan jalan pada ruas-ruas jalan Provinsi di Jawa Barat. Program ini mengarah pada tugas-tugas pelayanan kepada pengguna jalan, serta memiliki visi mewujudkan tertib pembinaan, dan pembangunan jalan sebagaimana tercantum dalam Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, sebab penetapan kegiatan-kegiatan tersebut dilaksanakan kedalam jenis-jenis tugas atau tindakan-tindakan dengan daerah kerja, target kinerja, dan besaran biaya tertentu. Namun dari data yang diperoleh menunjukkan bahwa kegiatan-kegiatan lapangan menitikberatkan pada pendataan dan pemberian rekomendasi teknis izin serah pakai tanah, dan kegiatan sosialisasi hanya diterapkan dengan penyampaian informasi program bina marga atau progres kegiatan melalui website dinas, pembuatan film dokumenter tentang pemakaian dan penggunaan bagian-bagian jalan lewat tayangan stasiun televisi swasta, dan pemancangan papan pemberitahuan ruas-ruas jalan Provinsi yang berada di dalam kota Bandung. Disamping itu tampak antara satu kegiatan dengan kegiatan lain dalam pelaksanaan kebijakan yang dikerjakan setiap tahun dalam program tidak langsung saling berhubungan, karena setiap kegiatan mempunyai capaian yang berbeda, dan tidak menampakkan sebagai satu kesatuan rangkaian kegiatan yang mengarah pada tujuan kedua dari kebijakan/program yaitu menjamin penggunaan dan pemanfaatan ruang pengawasan jalan dan ruang di dalam jarak garis sempadan jalan.

Sumber-sumber daya yang tersedia dalam pelaksanaan kegiatan-kegiatan untuk mendukung capaian program meliputi pelaksana program, sumber biaya dari APBD Jawa Barat yang besarnya disesuaikan dengan jenis tugas dan tindakan dalam kegiatan program, alat-alat, dan perlengkapan standar yang biasa digunakan dalam kegiatan lapangan atau kegiatan di dalam ruangan, berikut kendaraan untuk mobilisasi program. Unit layanan yang menyelenggarakan program atau kebijakan adalah Bidang Pengawasan Pemanfaatan dan Balai Pengelolaan Jalan wilayah setempat yang berada di lingkungan Dinas Bina Marga Provinsi Jawa Barat, dan tidak ada satu atau beberapa instansi yang turut serta atau berpartisipasi dalam penyelenggaraan program. Sehingga dalam penyediaan unit

layanan, Dinas Bina Marga Provinsi Jawa Barat melalui Bidang Pengawasan Pemanfaatan dan Balai Pengelolaan Jalan Wilayah I sampai dengan VI merupakan satu kesatuan unit layanan tunggal yang menyelenggarakan Kebijakan Pengendalian Fungsi Garis Sempadan Jalan.

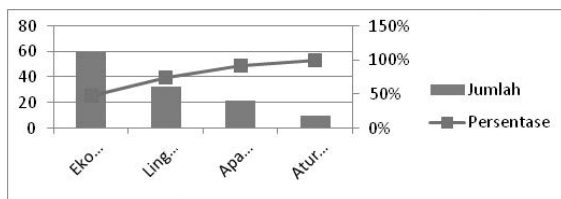
Mengkaji faktor-faktor penyebab terjadinya aktivitas perdagangan dan usaha kecil

di atas trotoar pada ruas jalan Sukajadi Kota Bandung yang melemahkan efektivitas pelaksanaan Kebijakan Pengendalian Fungsi Garis Sempadan Jalan, terdapat empat persoalan yang diinventarisir dari pendapat stakeholders seperti dikemukakan di bawah ini:

Tabel 3. Efektivitas Kebijakan Program

No.	Stakeholders	Jumlah	Pertanyaan : Menurut Bapak/Ibu/Saudara, Faktor apakah yang memicu terjadinya penggunaan trotoar untuk melakukan aktivitas perdagangan/usaha kecil?			
			Lingkungan	Aparatur	Ekonomis	Aturan Teknis
1.	Pedagang	25	-	-	25	-
2.	Pejalan Kaki	25	5	5	15	-
3.	Pengemudi	25	10	10	5	-
4.	Pegawai Swasta	25	8	7	5	5
5.	Disabilitas	25	10	-	10	5
Jumlah Total			33	22	60	10

Sumber: Data Penelitian (2015)



Sumber: Data Penelitian (2015)

Gambar 1. Faktor Pelemah Efektivitas Kebijakan/Program

Berdasarkan diagram di atas, menunjukkan keadaan bahwa 20% persoalan aturan teknis yang memfokuskan penggunaan trotoar sebagai bagian dari ruang di dalam jarak Garis Sempadan Jalan hanya diperuntukkan bagi pejalan kaki dan ruang bebas pandang pengemudi kendaraan merupakan penyebab utama munculnya 80% persoalan ekonomi dalam bentuk pendirian bangunan-bangunan semi permanen di atas trotoar untuk aktivitas berdagang dan melakukan usaha kecil yang mengakibatkan lemahnya efektivitas sebuah kebijakan/program. Dampak dari faktor pemicu ini adalah meluasnya pergerakan pedagang dan pengusaha kecil untuk memenuhi kebutuhan ekonomi dengan mendirikan bangunan-bangunan semi permanen di atas trotoar pada ruas-ruas Jalan Provinsi yang berada di dalam Kota Bandung tanpa mengindahkan aturan teknis. Dampak tersebut dipengaruhi juga oleh kondisi lingkungan yang bersifat permisif

sebesar 60%, dan 40% sikap aparaturnya yang tidak tegas, dan kurang optimal dalam menerapkan kebijakan.

Memperhatikan ranking frekuensi kejadian dan persentase akumulatif pada empat persoalan sebagaimana dikemukakan dalam diagram pareto, maka penilaian terhadap efektivitas Kebijakan Pengendalian Fungsi Garis Sempadan Jalan dalam mengimplementasikan Kebijakan Garis Sempadan Jalan dikatakan tidak optimal. Sehingga dalam penilaian kriteria efektivitas, Kebijakan Pengendalian Fungsi Garis Sempadan Jalan tidak efektif dalam menertibkan bangunan-bangunan semi permanen yang berada di atas trotoar pada ruas jalan Sukajadi kota Bandung, walaupun tujuan kebijakan yang kedua mendukung tujuan Kebijakan Garis Sempadan Jalan. Untuk mengatasi persoalan ekonomi yang merupakan masalah terpenting untuk segera diselesaikan karena paling sering terjadi di lapangan, maka Kebijakan/Program Pengendalian Fungsi Garis Sempadan Jalan di masa mendatang harus dimodifikasi sedemikian rupa agar mampu memfasilitasi kepentingan ekonomi kelompok sasaran.

2. Efisiensi

Dalam menilai kriteria efisiensi Kebijakan Pengendalian Fungsi Garis Sempadan Jalan,

digunakan tiga indikator sebagai tolok ukur yaitu realisasi waktu pelaksanaan, realisasi optimasi sumber-sumber daya, dan realisasi penggunaan dana program untuk membiayai setiap kegiatan.

Terdapat asumsi bahwa setelah kegiatan dalam program berakhir dalam waktu satu tahun anggaran, maka dapat dilaksanakan kembali selama satu tahun berikutnya dan bisa berlanjut ke tahun-tahun berikutnya sepanjang masih dibutuhkan dan memadainya dana yang tersedia, serta sangat bergantung pada perkembangan kondisi ruas-ruas jalan Provinsi, laporan pengamatan atas penggunaan maupun pemakaian bagian-bagian jalan secara berjenjang atau berturut-turut dari Pengamat Jalan, Pengawas Lapangan, Koordinator Sub Unit Pelayanan, sampai ke Kepala Balai Pengelolaan Jalan Wilayah setempat, kebijakan/instruksi/perintah atasan, dan laporan-laporan yang disampaikan oleh pengguna jalan kepada Penyelenggara Jalan Provinsi. Dalam hal ini diasumsikan bahwa optimasi atau pemanfaatan sumber daya manusia dalam pelaksanaan program sangat memperhatikan kemampuan dan keahlian yang melekat pada masing-masing pelaksana. Kendati begitu, terdapat adanya kekurangan jumlah antara surveyor, PPNS, dan pengolah data, sebab jumlah surveyor ternyata lebih besar daripada jumlah PPNS, dan pengolah data.

Dalam penggunaan anggaran, terdapat asumsi bahwa besaran dana yang tersedia dalam program digunakan secara optimal untuk keperluan pelaksanaan setiap kegiatan yang telah ditetapkan dalam Dokumen Pelaksanaan Anggaran. Namun besaran dana yang tersedia hanya memadai untuk melaksanakan kegiatan-kegiatan bersifat pembinaan dan pengawasan. Sementara untuk kegiatan pengendalian, dan penertiban sama sekali belum dilakukan perhitungan yang matang dan terarah, tampaknya hal ini membuat dua kegiatan terakhir tidak dapat dijalankan.

Mengkaji pada kebijakan induk dalam hal rasionalitas ekonomi, ternyata Kebijakan Garis Sempadan Jalan tidak menetapkan tenggat waktu tercapainya tujuan kebijakan yang menjadi target penyelesaian program dan kegiatan, yang mempunyai keterkaitan dengan percepatan proses penertiban terhadap bangunan-bangunan yang mengganggu fungsi jalan. Kebijakan Garis Sempadan Jalan pun

tidak mencantumkan petunjuk mengenai pengelolaan sumber-sumber yang berhubungan dengan prosedur penggerakkan, penyaluran, dan penggunaan tenaga pelaksana, peralatan, perlengkapan, dan anggaran untuk melakukan usaha pembinaan dan pengawasan terhadap ketentuan Kebijakan Garis Sempadan Jalan dalam mengupayakan tertib pemanfaatan lahan di dalam ruang pengawasan jalan demi mewujudkan tujuan kebijakan.

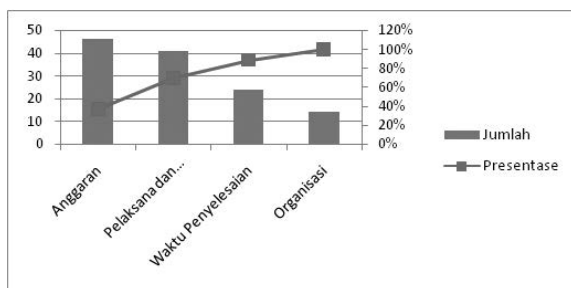
Hal di atas membuat pelaksana program kurang memperhatikan optimasi kegiatan-kegiatan lapangan dan sosialisasi yang dilaksanakan dalam program, tidak memiliki kreativitas untuk memanfaatkan pelaksanaan program dalam jangka waktu empat tahun berturut-turut dengan melakukan tugas atau tindakan yang berhasil guna, dan kurang memberdayakan tenaga pelaksana yang dianggap terampil atau mempunyai kemampuan dalam melaksanakan kegiatan-kegiatan program untuk mengupayakan adanya tindakan penertiban terhadap pelanggaran-pelanggaran yang terjadi di dalam ruang pengawasan jalan atau ruang garis sempadan jalan pada ruas-ruas jalan Provinsi di kota Bandung termasuk ruas jalan Sukajadi. Kelemahan Kebijakan Garis Sempadan Jalan dalam mengatur pengelolaan sumber-sumber berimbang pada munculnya sikap para pelaksana program untuk menutupi realisasi penggunaan anggaran yang dialokasikan untuk membiayai Kebijakan Pengendalian Fungsi Garis Sempadan Jalan. Gejala ini terlihat di dalam laporan keuangan penggunaan anggaran, dimana nilai nominal yang dikeluarkan atau digunakan dalam pelaksanaan program adalah sama besar dengan besaran dana yang disediakan sebagaimana tercantum dalam Dokumen Pelaksanaan Anggaran tanpa adanya uraian tentang jumlah riil penggunaan untuk setiap item kegiatan dalam program.

Mengkaji faktor optimasi yang menjadi penyebab pelaksanaan Kebijakan Pengendalian Fungsi Garis Sempadan Jalan kurang atau tidak melindungi pemanfaatan/penggunaan trotoar pada ruas jalan Sukajadi Kota Bandung sesuai kepentingan kelompok-kelompok hingga melemahkan efisiensi pelaksanaan Kebijakan Pengendalian Fungsi Garis Sempadan Jalan, terdapat empat persoalan yang diinventarisir dari pendapat stakeholders seperti dikemukakan di bawah ini:

Tabel 4. Efisiensi Kebijakan Program

No.	Stakeholders	Jumlah	Pertanyaan : Menurut Bapak/Ibu/Saudara, optimasi manakah yang membuat pelaksanaan kebijakan kurang atau tidak melindungi kepentingan kelompok-kelompok?			
			Organisasi	Waktu	Anggaran	Pelaksana & Peralatan
1.	Pedagang	25	-	-	-	25
2.	Pejalan Kaki	25	5	10	10	-
3.	Pengemudi	25	5	9	7	4
4.	Pegawai Swasta	25	4	4	12	5
5.	Disabilitas	25	-	1	17	7
Jumlah Total			14	24	46	41

Sumber: Data Penelitian (2015)



Sumber: Data Penelitian (2015)

Gambar 2. Faktor Pelemah Efisiensi Kebijakan/Program

Berdasarkan diagram di atas, menunjukkan keadaan bahwa lebih dari 20% persoalan optimasi organisasi yang memfokuskan penyiapan dan penggerakkan pelaksana-pelaksana pada Bidang Pengawasan Pemanfaatan Dinas Bina Marga Provinsi Jawa Barat untuk melaksanakan Kebijakan Pengendalian Fungsi Garis Sempadan Jalan tanpa adanya partisipasi instansi terkait merupakan penyebab utama munculnya lebih dari 80% persoalan dibatasinya penggunaan anggaran untuk menjalankan program hanya dalam bentuk pendataan yang mengakibatkan lemahnya efisiensi sebuah kebijakan dalam memfasilitasi kepentingan-kepentingan kelompok yang hendak memanfaatkan atau menggunakan trotoar. Dampak dari faktor penyebab ini adalah Dinas Bina Marga Provinsi Jawa Barat tidak mampu untuk mengaplikasikan dan mengembangkan pelaksanaan kebijakan/program di lapangan, walaupun di dalam Kebijakan Garis Sempadan Jalan disebutkan Dinas Bina Marga Provinsi Jawa Barat diberi wewenang untuk melakukan pembinaan dan pengawasan terhadap ketentuan Garis Sempadan Jalan. Dampak tersebut dipengaruhi juga oleh kurangnya kompetensi pelaksana dan penyiapan peralatan sebesar 95%, dan 59%

ketidakjelasan penetapan waktu pelaksanaan dan penyelesaian kebijakan/program.

Memperhatikan dari segi finansial dan persentase akumulatif pada empat persoalan sebagaimana dikemukakan dalam diagram pareto, maka penilaian terhadap efisiensi Kebijakan Pengendalian Fungsi Garis Sempadan Jalan dalam mengimplementasikan Kebijakan Garis Sempadan Jalan dikatakan tidak optimal. Sehingga dalam penilaian kriteria efisiensi, Kebijakan Pengendalian Fungsi Garis Sempadan Jalan tidak efisien dalam waktu pelaksanaan, pemanfaatan sumber daya tenaga pelaksana dalam setiap kegiatan, serta realisasi penggunaan anggaran program. Untuk mengatasi persoalan anggaran yang merupakan masalah terpenting untuk segera diselesaikan karena adanya keterbatasan anggaran, maka Dinas Bina Marga Provinsi Jawa Barat harus mengusulkan alokasi dana yang cukup memadai dalam melaksanakan Pengendalian Fungsi Garis Sempadan Jalan, terutama terhadap trotoar yang terletak pada ruas-ruas Jalan Provinsi di dalam Kota Bandung agar mampu membiayai operasionalisasi kebijakan/program, dan optimal dalam melindungi kepentingan-kepentingan dari *stakeholders*.

3. Kecukupan

Dalam menilai kriteria kecukupan Kebijakan Pengendalian Fungsi Garis Sempadan Jalan, digunakan tiga indikator sebagai tolok ukur yaitu perhatian instansi yang menjalankan kebijakan terhadap tugas program, hubungan kerja antarinstansi yang mempunyai kepentingan atas Kebijakan Pengendalian Fungsi Garis Sempadan Jalan, dan penyelesaian atau penemuan solusi.

Secara formal dalam Penetapan Kinerja Dinas Bina Marga Provinsi Jawa Barat tidak ditemukan kegiatan-kegiatan bersifat lapangan (di luar ruangan) dalam program yang mengakomodir tugas-tugas penertiban terhadap bangunan-bangunan yang mengganggu fungsi jalan pada ruas-ruas jalan Provinsi di kota Bandung sebagaimana yang dikemukakan oleh informan kunci. Penetapan tugas-tugas di setiap kegiatan dalam program membuat pelaksanaan kegiatan-kegiatan bersifat lapangan atau di luar ruangan berupa pengamatan dan penyuluhan di tempat yang berlangsung sejak tahun 2009 sampai dengan tahun 2012 tidak mengarah pada upaya penertiban dalam bentuk tindak pembongkaran atau pemindahan atas bangunan-bangunan yang mengganggu fungsi jalan. Sehingga terdapat asumsi bahwa tingkat perhatian Dinas Bina Marga Provinsi Jawa Barat dalam mengatasi pendirian bangunan-bangunan semi permanen di atas trotoar pada ruas jalan Sukajadi kota Bandung yang termasuk kategori bangunan-bangunan yang dapat mengganggu fungsi jalan adalah sangat rendah.

Tentang hubungan kerja penanganan penggunaan ruang garis sempadan jalan yang dilaksanakan oleh Bidang Pengawasan Pemanfaatan Dinas Bina Marga Provinsi Jawa Barat, diperoleh informasi dari beberapa informan bahwa komunikasi dan kerjasama antarinstansi dalam upaya penertiban bangunan-bangunan di atas jalan Provinsi terhalang oleh adanya sikap tidak mau berbagi masalah, dan menginginkan supaya pelaksanaan tugas disesuaikan dengan tugas pokok dan fungsi masing-masing Satuan Kerja Perangkat Daerah di lingkungan Pemerintah Provinsi Jawa Barat maupun Pemerintah Kota Bandung. Hal ini menunjukkan bahwa komunikasi dan kerjasama antara Dinas Bina Marga Provinsi Jawa Barat dengan instansi-instansi terkait baik di lingkungan Pemerintah Provinsi Jawa Barat maupun Pemerintah Kota Bandung dalam pelaksanaan Kebijakan Pengendalian Fungsi Garis Sempadan Jalan guna menertibkan bangunan-bangunan yang dapat mengganggu fungsi jalan pada ruas-ruas jalan Provinsi di kota Bandung termasuk jalan Sukajadi mengalami kesulitan yang cukup tinggi.

Penyelesaian atau penemuan solusi terhadap keberadaan bangunan-bangunan semi permanen pada ruas-ruas jalan Provinsi di kota Bandung termasuk jalan Sukajadi yang dilakukan melalui pelaksanaan Kebijakan Pengendalian Fungsi Garis Sempadan Jalan,

pejabat-pejabat di lingkungan Dinas Bina Marga Provinsi Jawa Barat sangat bergantung pada arahan atau instruksi dari kepala dinas. Sikap tersebut disinyalir dari adanya "kekuasaan" yang dimiliki oleh seorang kepala dinas tanpa perkecualian. Akibat adanya "kekuasaan" adalah pejabat-pejabat struktural bawahan yang menerima arahan atau petunjuk harus menjalankan instruksi sepenuhnya. Hal ini tampak dalam penetapan dan pelaksanaan kegiatan-kegiatan teknis operasional di lapangan yang terlalu kaku, serta menutup peluang bagi pelaksana program untuk merefleksikan terobosan tugas-tugas maupun tindakan-tindakan guna mengubah situasi di dalam ruang pengawasan jalan menjadi lebih baik. Dengan demikian diasumsikan bahwa dalam penyelesaian atau penemuan solusi mengatasi pendirian bangunan-bangunan yang mengganggu fungsi jalan pada ruang pengawasan jalan atau ruang di dalam jarak garis sempadan jalan pada ruas-ruas jalan Provinsi di kota Bandung oleh Dinas Bina Marga Provinsi Jawa Barat adalah sangat rendah.

Mengkaji pada kebijakan induk dalam hal kecukupan, secara normatif Kebijakan Garis Sempadan Jalan belum mengatur pokok-pokok atau pondasi tentang pengendalian dan penertiban terhadap gangguan-gangguan yang terjadi pada ruang pengawasan jalan dan ruang di dalam jarak garis sempadan jalan. Dinas Bina Marga Provinsi Jawa Barat masih mencari pola atau bentuk program dan jenis kegiatan yang sesuai untuk diusulkan kepada Gubernur Jawa Barat. Namun akibat adanya keterlambatan atau keterbatasan dari perencana dan pelaksana program dalam menentukan pola atau bentuk program dan jenis kegiatan, pada akhirnya menimbulkan sikap kebergantungan pelaksana program/kebijakan kepada arahan, putusan, dan perintah atasan dalam melaksanakan kegiatan yang akan dilakukan. Dampak sikap kebergantungan adalah penetapan dan pelaksanaan Kebijakan Pengendalian Fungsi Garis Sempadan Jalan tidak langsung mengarah pada tugas-tugas pengendalian dan tindakan penertiban terhadap gangguan-gangguan yang terjadi di dalam ruang pengawasan jalan atau ruang garis sempadan jalan. Hal inilah yang menjadikan peluang atau kesempatan untuk menemukan solusi dalam mengatasi bangunan-bangunan yang mengganggu fungsi jalan menjadi tipis.

Kebijakan Garis Sempadan Jalan pun belum mengatur hubungan kerja antara Dinas

Bina Marga Provinsi Jawa Barat dengan instansi-instansi terkait di luar Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) dalam menjalankan tugas-tugas pembinaan dan pengawasan terhadap ketentuan Kebijakan Garis Sempadan Jalan. Hal inilah yang menjadi pemicu timbulnya sikap ego sektoral berlandas pada wewenang, tugas pokok, dan fungsi masing-masing, serta parsial dalam melaksanakan program, dan kegiatan dalam sebuah wilayah kerja yang menjadi tanggungjawabnya, karena instansi-instansi terkait merasa Kebijakan Garis Sempadan Jalan merupakan kebijakan yang seharusnya dilaksanakan sendiri oleh pemrakarsa, dan tidak memiliki hubungan atau keterikatan dengan tugas pokok instansi lain dalam mengatasi segala macam gangguan pada ruang pengawasan jalan dan ruang di dalam jarak garis sempadan jalan seperti pendirian bangunan-bangunan semi permanen di atas trotoar jalan Sukajadi kota Bandung. Sehingga dalam penilaian kriteria kecukupan, Kebijakan Pengendalian Fungsi Garis Sempadan Jalan tidak cukup dalam menertibkan pendirian bangunan-bangunan semi permanen di atas trotoar ruas jalan Sukajadi di kota Bandung.

4. Perataan

Dalam menilai kriteria perataan Kebijakan Pengendalian Fungsi Garis Sempadan Jalan, digunakan dua indikator sebagai tolok ukur yaitu manfaat kebijakan bagi kelompok sasaran dan kelompok lain sebagai stakeholders, dan manfaat kebijakan bagi pemerintah.

Mengkaji pada kebijakan induk dalam hal rasionalitas legal dan sosial, ternyata Kebijakan Garis Sempadan Jalan hanya bermaksud untuk memfasilitasi manfaat teknis yang dirancang

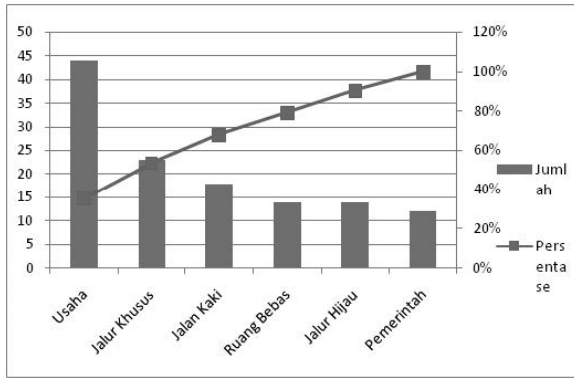
oleh Penyelenggara Jalan Provinsi. Manfaat teknis tersebut antara lain menjamin fungsi ruang pengawasan jalan dari gangguan keberadaan bangunan-bangunan yang dapat menghalangi pandangan bebas pengguna jalan, menciptakan bangunan-bangunan yang teratur, dan mengamankan konstruksi jalan. Dalam pasal-pasal berikutnya tercantum peranan garis sempadan jalan yaitu garis sempadan jalan mempunyai peranan untuk menentukan batas bagi pemilik tanah atau persil di pinggir jalan agar dapat menggunakan haknya untuk mendirikan bangunan. Ketentuan peranan garis sempadan jalan ini lebih ditujukan kepada pemilik tanah atau pendiri bangunan yang diperbolehkan berada di dalam ruang pengawasan jalan atau ruang garis sempadan jalan. Sedangkan pengaturan mengenai manfaat bagi kelompok-kelompok sasaran yang mempunyai keterkaitan atas berlakunya kebijakan sama sekali tidak tercantum.

Secara prinsip Kebijakan Pengendalian Fungsi Garis Sempadan Jalan harus mempunyai manfaat atau menjamin rasa keadilan atau kesamaan sekurang-kurangnya kepada dua kelompok yang berbeda. Kedua kelompok tersebut adalah pemerintah yang diwakili oleh Dinas Bina Marga Provinsi Jawa Barat dan kelompok sasaran yang memiliki kepentingan atas berlakunya kebijakan yaitu para pendiri bangunan semi permanen. Namun demikian patut diperhatikan pula kepentingan dari kelompok-kelompok lain yang mempunyai keterkaitan mengenai pemanfaatan dan penggunaan trotoar. Dalam hal jenis pemanfaatan trotoar di ruas jalan Sukajadi kota Bandung yang diinginkan oleh stakeholders yang mempunyai kepentingan dapat dipaparkan tabel di bawah ini:

Tabel 5. Kepentingan Stakeholders Dalam Pemanfaatan/Penggunaan Trotoar

No.	Stakeholders	Jumlah	Pertanyaan : Menurut Bapak/Ibu/Saudara, Kepentingan-kepentingan apakah yang seharusnya difasilitasi pemerintah terkait pemanfaatan/penggunaan trotoar?					
			Usaha	Jalan Kaki	Ruang Bebas	Jalur Hijau	Jalur Khusus	Pemerintah
1.	Pedagang	25	25	-	-	-	-	-
2.	Pejalan Kaki	25	2	8	1	3	5	6
3.	Pengemudi	25	4	3	9	5	4	-
4.	Pegawai Swasta	25	13	2	1	1	2	6
5.	Disabilitas	25	-	5	3	5	12	-
Jumlah Total			44	18	14	14	23	12

Sumber: Data Penelitian (2015)



Sumber: Data Penelitian (2015)

Gambar 3. Pemanfaatan/Penggunaan Trotoar Stakeholders

Berdasarkan diagram di atas, menunjukkan keadaan bahwa lebih dari 20% persoalan kepentingan pemerintah dalam pemanfaatan dan penggunaan trotoar sebagai ruang di dalam jarak garis sempadan jalan yang menitikberatkan pada keperluan-keperluan teknis seperti ruang pelebaran jalan ketika dibutuhkan, ruang bagi pejalan kaki, dan ruang bebas pandang bagi pengemudi kendaraan merupakan penyebab utama munculnya lebih dari 80% persoalan peningkatan aktivitas usaha kecil dan perdagangan di atas trotoar yang mengakibatkan tidak terakomodirnya aktivitas usaha yang dilakukan oleh pendiri bangunan-bangunan semi permanen, serta kepentingan-kepentingan dari kelompok lain di luar kelompok sasaran. Dampak dari faktor penyebab ini adalah terjadinya kesenjangan kepentingan antara kepentingan pemerintah dengan kepentingan *stakeholders*. Dampak ini dipengaruhi pula dengan adanya kenaikan kepentingan kelompok-kelompok lainnya yang dikesampingkan oleh pemerintah seperti pembuatan jalur khusus penyandang cacat sebesar 55%, kebutuhan pejalan kaki sebesar 41%, kebutuhan adanya ruang bebas pandang bagi pengemudi, dan pengadaan jalur hijau sebesar 37%.

Memperhatikan dari segi energi yang terbuang dan persentase akumulatif pada enam persoalan sebagaimana dikemukakan dalam diagram pareto, maka penilaian terhadap perataan Kebijakan Pengendalian Fungsi Garis Sempadan Jalan dalam mengimplementasikan Kebijakan Garis Sempadan Jalan dikatakan tidak optimal. Sehingga dalam penilaian kriteria perataan, Kebijakan Pengendalian Fungsi Garis Sempadan Jalan tidak dapat mendistribusikan nilai atau manfaat kebijakan kepada kelompok sasaran dan kelompok-kelompok lainnya. Untuk

mengatasi persoalan maraknya usaha di atas trotoar yang merupakan masalah terpenting untuk segera diselesaikan karena persoalan aktivitas usaha paling menonjol diantara persoalan lain, maka kebijakan/program di masa mendatang harus meliputi upaya sosialisasi dan penyediaan ruang tertentu kepada kelompok sasaran, dan penyusunan rencana pengadaan fasilitas bagi kelompok-kelompok lainnya dengan menyiapkan kawasan percontohan agar mampu mendistribusi nilai atau manfaat pemanfaatan/penggunaan trotoar sesuai kepentingan-kepentingan dari *stakeholders*.

5. Responsivitas

Dalam menilai kriteria responsivitas Kebijakan Pengendalian Fungsi Garis Sempadan Jalan, digunakan dua indikator sebagai tolok ukur yaitu tingkat kepatuhan kelompok sasaran terhadap kebijakan dan tingkat kepuasan *stakeholders* terhadap kebijakan.

Reaksi pendiri bangunan-bangunan semi permanen pada ruas-ruas jalan Provinsi yang terwakili oleh kelompok pedagang atau pengusaha kecil di atas trotoar jalan Sukajadi kota Bandung atas kedatangan petugas-petugas Dinas Bina Marga Provinsi Jawa Barat yang bermaksud untuk melaksanakan pendataan dan penyuluhan adalah negatif, sebab secara terang-terangan menolak dengan berbagai macam cara supaya para petugas segera meninggalkan kawasan dan tidak kembali lagi. Terdapat asumsi bahwa sikap penolakan yang ditunjukkan merupakan bentuk ketidakpatuhan pemilik atau pendiri bangunan semi permanen terhadap berlakunya kebijakan maupun aturan-aturan lain yang sejenis seperti Kebijakan Kebersihan K3 yang dikeluarkan oleh Pemerintah Kota Bandung.

Mengkaji kebijakan induk dalam hal rasionalitas sosial, ternyata Kebijakan Garis Sempadan Jalan lebih mementingkan aspek teknik yang tidak diimbangi aspek sosial pada diri kelompok sasaran yaitu pendiri bangunan semi permanen. Hal ini dapat terlihat dari kepentingan Kebijakan Garis Sempadan Jalan yang menonjolkan peningkatan kapasitas dan fungsi jalan, pengembangan sistem jaringan jalan. Dengan adanya dua kepentingan teknis ini, berarti Kebijakan Garis Sempadan Jalan bermaksud untuk memfasilitasi dan menunjang kegiatan-kegiatan fisik atau konstruksi yang diselenggarakan oleh Pemerintah Provinsi Jawa Barat melalui Penyelenggara Jalan Provinsi yaitu Dinas Bina Marga Provinsi Jawa Barat.

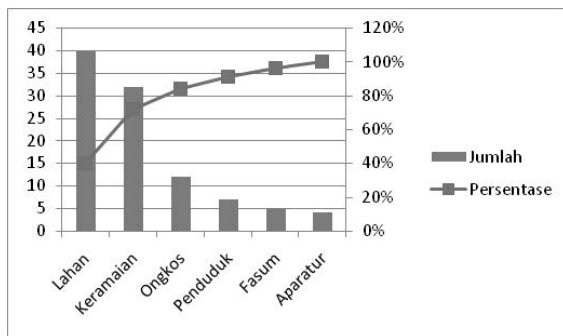
Tujuan kepentingan teknis tersebut adalah menyiapkan ruang milik jalan sebagai lahan pebebaran jalan di masa mendatang, dan menjaga ruang pengawasan jalan agar pandangan bebas pengemudi kendaraan tidak terhalang. Sehingga aspek-aspek sosial dan aspek-aspek lain yang dialami atau dirasakan oleh *stakeholders* tidak diperhatikan secara saksama. Kendati begitu,

ketidakpatuhan kelompok sasaran terhadap kebijakan-kebijakan di atas membutuhkan keterangan-keterangan yang lebih mendetail dari pendiri atau pemilik bangunan semi permanen. Selanjutnya disajikan hasil jajak pendapat kelompok sasaran yang berhubungan dengan tingkat kepatuhan terhadap kebijakan di bawah ini:

Tabel 6. Kepatuhan Kelompok Sasaran

No.	Stakeholders	Jumlah	Pertanyaan: Kondisi apakah yang membuat Bapak/Ibu/Saudara tetap bertahan untuk melakukan aktivitas perdagangan dan usaha kecil di atas trotoar?					
			Lahan	Ramai	Ongkos	Penduduk	Fasum	Aparatur
1.	15 tahun keatas	25	25	-	-	-	-	-
2.	10-15 tahun	25	10	5	10	-	-	-
3.	5-10 tahun	25	-	22	1	2	-	-
4.	5 tahun kebawah	25	5	5	1	5	5	4
Jumlah Total		25	40	32	12	7	5	4

Sumber: Data Penelitian (2015)



Sumber: Data Penelitian (2015)

Gambar 4. Latar Belakang Mempertahankan Aktivitas

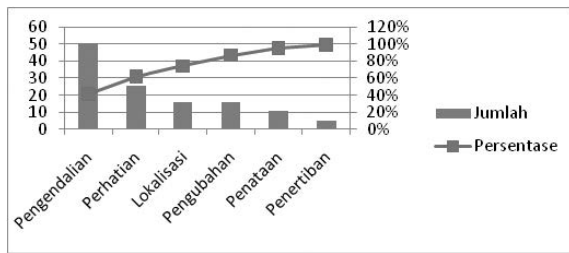
Berdasarkan diagram tersebut, menunjukkan keadaan bahwa 20% persoalan sikap penduduk setempat yang sangat permisif merupakan penyebab utama munculnya lebih dari 80% persoalan keinginan kelompok

sasaran untuk mempertahankan lahan sebagai tempat melakukan perdagangan dan usaha kecil yang mengakibatkan terjadinya penolakan untuk berpindah ke tempat lain. Dampak dari faktor penyebab ini adalah bertambahnya jumlah pendiri bangunan semi permanen di sebuah kawasan tertentu dan tingginya keinginan pedagang serta pengusaha kecil untuk terus mempertahankan bangunan yang telah didirikan di atas trotoar. Dampak tersebut dipengaruhi juga oleh keramaian kawasan sebesar 82%, ongkos yang harus dikeluarkan oleh pedagang dan pengusaha kecil sebesar 28%, letak fasilitas umum yang strategis sebesar 14%, dan 10% ketidaktegasan aparaturnya dalam melakukan tindakan. Mengenai kepuasan *stakeholders* terhadap kebijakan atau program, ditampilkan paparan di bawah ini:

Tabel 7. Tuntutan Kepuasan Stakeholders

No.	Stakeholders	Jumlah	Pertanyaan: Menurut Bapak/Ibu/Saudara Bagaimanakah sebuah kebijakan seharusnya dilaksanakan oleh pemerintah dalam menjamin kepuasan kelompok-kelompok yang mempunyai kepentingan?					
			Penataan	Penertiban	Lokalisasi	Pengendalian	Pengubahan	Perhatian
1.	Pedagang	25	-	-	3	-	-	22
2.	Pejalan Kaki	25	5	1	7	8	2	2
3.	Pengemudi	25	2	1	1	16	3	2
4.	Pegawai Swasta	25	1	2	5	17	-	-
5.	Disabilitas	25	3	1	-	10	11	-
Jumlah Total			11	5	16	51	16	26

Sumber: Data Penelitian (2015)



Sumber: Data Penelitian (2015)

Gambar 5. Tuntutan Kepuasan Stakeholders

Berdasarkan diagram tersebut, menunjukkan keadaan bahwa 20% persoalan belum terealisasinya penataan trotoar berikut benda-benda yang berada atau yang didirikan di atas trotoar merupakan penyebab utama munculnya lebih dari 80% persoalan pengendalian terhadap pemanfaatan dan penggunaan trotoar yang mengakibatkan kepentingan kelompok-kelompok di luar kelompok sasaran tidak terpenuhi. Dampak dari faktor penyebab ini adalah timbulnya desakan kelompok-kelompok lain kepada pemerintah agar segera memfasilitasi kepentingannya. Dampak tersebut dipengaruhi juga oleh rendahnya perhatian dari pemerintah dan kelompok sasaran sebesar 45%, lokalisasi aktivitas yang belum terealisasi dan pengubahan fungsi trotoar sebesar 30%, dan tindakan penertiban dari pemerintah sebesar 5%.

Memperhatikan dari sudut pandang frekuensi kejadian dan persentase akumulatif pada enam persoalan sebagaimana dikemukakan dalam diagram pareto, maka penilaian terhadap responsivitas Kebijakan Pengendalian Fungsi Garis Sempadan Jalan dalam mengimplementasikan Kebijakan Garis Sempadan Jalan dikatakan kurang optimal. Sehingga dalam penilaian kriteria responsivitas, Kebijakan Pengendalian Fungsi Garis Sempadan Jalan sangat lemah dalam membangun

kepatuhan kelompok sasaran, dan kurang memuaskan tuntutan yang dikehendaki oleh stakeholders. Untuk mengatasi persoalan lahan dan pengendalian yang merupakan masalah terpenting untuk segera diselesaikan karena kedua persoalan ini paling sering terjadi di lapangan, maka Dinas Bina Marga Provinsi Jawa Barat dan instansi terkait harus mempunyai komitmen untuk menyiapkan lahan baru secara bersama, sekaligus menetapkan metode, teknik, jenis pengendalian, dan menugaskan pelaksana-pelaksana yang handal dalam membangun kepatuhan kelompok sasaran dan menjamin kepuasan stakeholders.

6. Ketepatan Program

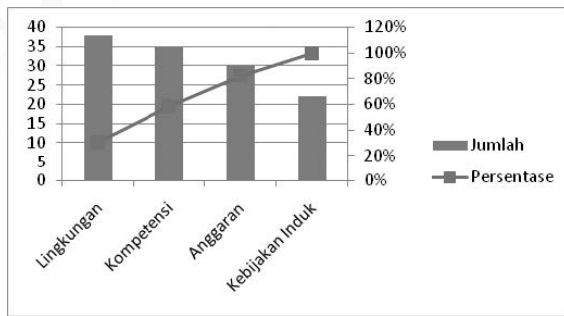
Dalam menilai kriteria ketepatan program atau Kebijakan Pengendalian Fungsi Garis Sempadan Jalan, digunakan dua indikator sebagai tolok ukur yaitu perbandingan antara manfaat dengan maksud dan tujuan kebijakan, dan faktor pendukung kebijakan.

Mengkaji kebijakan induk dalam hal rasionalitas substansi, ternyata Kebijakan Garis Sempadan Jalan mengatur bahwa tindakan penertiban terhadap pendirian bangunan-bangunan semi permanen di atas trotoar hanya dapat dilakukan oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil atau Satuan Kerja Perangkat Daerah yang mempunyai wewenang atas laporan dari instansi teknis. Sehingga dalam masalah tindakan penertiban tidak diperlukan adanya partisipasi dari Dinas Bina Marga Provinsi Jawa Barat untuk melaksanakan penertiban, sebab wewenang dinas terakhir sebatas pembinaan dan pengawasan terhadap ketentuan Garis Sempadan Jalan. Dalam jajak pendapat yang bersumber dari pernyataan stakeholders mengenai ketepatan program diperoleh data di halaman berikut:

Tabel 8. Kelemahan Kebijakan/Program Pengendalian

No.	Stakeholders	Jumlah	Pertanyaan : Menurut Bapak/Ibu/Saudara Faktor apakah yang menyebabkan sebuah kebijakan pengendalian tidak berhasil memfasilitasi kepentingan kelompok-kelompok?			
			Kebijakan Induk	Lingkungan	Anggaran	Kompetensi
1.	Pedagang	25	-	-	-	25
2.	Pejalan Kaki	25	5	8	5	7
3.	Pengemudi	25	5	10	7	3
4.	Pegawai Swasta	25	5	10	10	-
5.	Disabilitas	25	7	10	8	-
Jumlah Total			22	38	30	35

Sumber: Data Penelitian (2015)



Sumber: Data Penelitian (2015)

Gambar 6. Kelemahan Kebijakan/Program Pengendalian

Berdasarkan diagram tersebut, menunjukkan keadaan bahwa lebih dari 20% persoalan kebijakan induk yang minim memuat tindakan pengendalian merupakan penyebab munculnya lebih dari 80% penerimaan lingkungan atas pelaksanaan kebijakan/program yang mengakibatkan lemahnya pelaksanaan kebijakan/program Pengendalian Fungsi Garis Sempadan Jalan yang dilaksanakan oleh Dinas Bina Marga Provinsi Jawa Barat. Dampak dari faktor penyebab ini adalah kebijakan/program pengendalian yang dilaksanakan kurang sesuai dengan maksud dan tujuan yang telah ditetapkan. Dampak tersebut dipengaruhi juga oleh rendahnya kompetensi pelaksana program sebesar 105%, keterbatasan anggaran sebesar 90%.

Memperhatikan dari sudut pandang finansial dan persentase akumulatif pada empat persoalan sebagaimana dikemukakan dalam diagram pareto, maka penilaian terhadap ketepatan Kebijakan Pengendalian Fungsi Garis Sempadan Jalan dalam mengimplementasikan Kebijakan Garis Sempadan Jalan dikatakan kurang optimal. Sehingga dalam penilaian kriteria ketepatan program, Kebijakan Pengendalian Fungsi Garis Sempadan Jalan kurang tepat diterapkan untuk mengendalikan dan menertibkan pendirian bangunan-bangunan semi permanen di atas trotoar pada ruas-ruas jalan Provinsi di dalam Kota Bandung. Untuk mengatasi persoalan lingkungan yang tidak dapat menerima pelaksanaan program yang merupakan masalah terpenting untuk segera diselesaikan karena persoalan ini paling merugikan bagi pemerintah dan *stakeholders*, maka perlu dilakukan langkah persuasif yang efektif, dan dapat diterima dengan baik oleh *stakeholders* tanpa mengesampingkan pengendalian atas pemanfaatan dan penggunaan trotoar.

E. KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

1. Hasil pelaksanaan Kebijakan Pengendalian Fungsi Garis Sempadan Jalan dalam menertibkan bangunan-bangunan semi permanen yang berada di atas trotoar pada ruas jalan Sukajadi kota Bandung terungkap bahwa kebijakan belum berfungsi dengan optimal untuk menciptakan keteraturan lingkungan. Belum optimalnya pelaksanaan Kebijakan Pengendalian Fungsi Garis Sempadan Jalan disebabkan adanya kelemahan-kelemahan muatan Kebijakan Garis Sempadan Jalan. Dalam kriteria-kriteria evaluasi kebijakan ditemukan hal-hal sebagai berikut:
 - a. Pada kriteria efektivitas kebijakan, capaian riil dari pelaksanaan Kebijakan Pengendalian Fungsi Garis Sempadan Jalan adalah pemberian rekomendasi teknis izin serah pakai tanah. Sehingga hasil pelaksanaan kebijakan belum menunjukkan upaya penertiban bangunan-bangunan semi permanen yang berdiri di atas trotoar pada ruas-ruas jalan Provinsi di kota Bandung;
 - b. Pada kriteria efisiensi kebijakan, usaha-usaha atau optimasi sumber-sumber yang digunakan dalam pelaksanaan Kebijakan Pengendalian Fungsi Garis Sempadan Jalan untuk mencapai tujuan yang diharapkan dalam Kebijakan Garis Sempadan Jalan terjadi ketidakefisienan dalam hal waktu pelaksanaan, pemanfaatan tenaga, dan penggunaan anggaran;
 - c. Pada kriteria kecukupan kebijakan, dalam penanganan bangunan semi permanen di atas trotoar ruas-ruas jalan Provinsi di kota Bandung perhatian Dinas Bina Marga Provinsi Jawa Barat sangat rendah, hubungan kerja antar instansi yang mempunyai kepentingan sangat lemah, dan penyelesaian atau penemuan solusi untuk mengatasi masalah sangat rendah;
 - d. Pada kriteria perataan kebijakan, dapat dikatakan Kebijakan Pengendalian Fungsi Garis Sempadan Jalan sangat lemah dalam mendistribusikan nilai manfaat atau rasa keadilan terhadap kelompok-kelompok yang berbeda;
 - e. Pada kriteria responsivitas kebijakan, Kebijakan Pengendalian Fungsi Garis Sempadan Jalan kurang dapat meningkatkan kepatuhan kelompok sasaran, dan kurang memfasilitasi tingkat kepuasan bagi *stakeholders* atas berlakunya kebijakan; dan,

- f. Pada kriteria ketepatan program atau kebijakan, dapat dikatakan bahwa dalam segi kualitas Kebijakan Pengendalian Fungsi Garis Sempadan Jalan sangat mendukung Kebijakan Garis Sempadan Jalan. Namun dalam pelaksanaannya kurang tepat untuk menertibkan bangunan-bangunan semi permanen yang berdiri di atas trotoar.
2. Faktor-faktor penghambat pelaksanaan Kebijakan Pengendalian Fungsi Garis Sempadan Jalan dalam menertibkan bangunan-bangunan semi permanen yang berada di atas trotoar pada ruas jalan Sukajadi kota Bandung antara lain Faktor eksternal yaitu politik, administrasi, ekonomi, dan sosial. Faktor internal yaitu teknologi, kompetensi, budaya, dan pertahanan keamanan. Faktor pendukung pelaksanaan Kebijakan Pengendalian Fungsi Garis Sempadan Jalan dalam menertibkan bangunan-bangunan semi permanen yang berada di atas trotoar pada ruas jalan Sukajadi kota Bandung adalah berlakunya beberapa peraturan perundang-undangan yang dapat menjembatani tujuan Kebijakan Garis Sempadan Jalan, serta dapat digunakan menjadi dasar penetapan kebijakan dan pelaksanaan program di masa mendatang.
3. Strategi dan langkah pelaksanaan Kebijakan Pengendalian Fungsi Garis Sempadan Jalan untuk mengatasi hambatan internal dan eksternal dalam menertibkan bangunan-bangunan semi permanen yang berada di atas trotoar pada ruas jalan Sukajadi kota Bandung adalah Dinas Bina Marga Provinsi Jawa Barat melakukan perbaikan pelaksanaan Kebijakan Pengendalian Fungsi Garis Sempadan Jalan. Strategi yang dijalankan berupa pertemuan formal dan pertemuan informal. Langkah-langkah yang ditempuh antara lain rapat kerja, rapat teknis, dan rapat koordinasi, serta pertemuan non formal dan penyampaian surat-surat kedinasan mengenai pembinaan jalan. Capaian riil strategi dan langkah ini adalah komitmen diantara SKPD di lingkungan Pemerintah Provinsi Jawa Barat untuk melaksanakan pembinaan dan penertiban pendirian bangunan semi permanen di atas trotoar ruas-ruas jalan Provinsi di kota Bandung secara bertahap.

Berdasarkan kesimpulan yang dikemukakan, penulis coba untuk memberikan rekomendasi sebagai berikut:

1. Perlunya kebijakan baru yang melandasi pelaksanaan kebijakan turunan atau program di masa mendatang untuk menggantikan Kebijakan Garis Sempadan Jalan, dengan memperhatikan antara lain:
 - a. Dalam efektivitas, kebijakan pengganti menetapkan tujuan yang terukur dan berpihak kepada stakeholders, unit-unit layanan yang berkompeten, sumber-sumber daya yang disediakan, dan capaian riil tujuan kebijakan;
 - b. Dalam efisiensi, kebijakan pengganti menetapkan jangka waktu hasil pelaksanaan, ketentuan pemanfaatan sumber-sumber, dan mekanisme atau prosedur penggunaan anggaran;
 - c. Dalam kecukupan, kebijakan pengganti menetapkan fokus perhatian unit-unit layanan, mendeskripsikan hubungan atau pola kerja unit layanan, dan memberi alternatif penyelesaian masalah;
 - d. Dalam pemerataan, kebijakan pengganti memfasilitasi dan melindungi nilai manfaat atau distribusi rasa keadilan kepada kelompok sasaran dan kelompok-kelompok lain;
 - e. Dalam responsivitas, kebijakan pengganti bersifat edukatif yaitu meningkatkan kepatuhan kelompok sasaran, dan menjamin kepuasan stakeholders yang terkena kebijakan;
 - f. Dalam ketepatan program, kebijakan pengganti memberi rambu-rambu bentuk dan jenis program atau kegiatan yang dapat dijalankan agar ketepatan program terpenuhi, dan unit-unit layanan mampu melaksanakan program.
2. Penanganan faktor-faktor penghambat eksternal:
 - a. Hambatan faktor politik, diatasi dengan penyusunan Rencana Kerja yang berkualitas, berorientasi pada pelayanan publik, dan mendukung kebijakan-kebijakan atau peraturan perundang-undangan;
 - b. Hambatan faktor administrasi, diperjelas dengan penetapan dan perluasan peran atau partisipasi unit-unit layanan yang melaksanakan pembinaan, pengawasan, pengendalian, dan penertiban dengan tetap memperhatikan tugas pokok;
 - c. Hambatan faktor ekonomi, disiasati dengan pemberian modal berupa kredit lunak untuk melakukan perdagangan

dan usaha kecil sesuai kebutuhan atau kepentingan kelompok sasaran;

- d. Hambatan faktor sosial, diatasi dengan percepatan penyiapan dan penyediaan lahan untuk memenuhi kebutuhan atau kepentingan kelompok sasaran dan kelompok-kelompok lain.

Penanganan faktor-faktor penghambat internal:

- a. Hambatan faktor teknologi, disiasati dengan mengoptimalkan fasilitas website lokal yang tersedia untuk mempublikasikan kondisi dan kinerja unit layanan berdasarkan contain yang telah menempuh proses audit;
 - b. Hambatan faktor kompetensi, ditingkatkan dengan penugasan aparatur dalam pendidikan dan pelatihan, serta program-program pelatihan internal yang diselenggarakan instansi terkait;
 - c. Hambatan faktor budaya, disosialisasikan melalui penanaman sikap kritis dan tanggap dalam menghadapi permasalahan agar tercapai solusi yang tepat dan berdampak positif bagi organisasi dan publik;
 - d. Hambatan faktor pertahanan keamanan, disikapi dengan perubahan mindset aparatur yang semula adalah penguasa Negara menjadi pelayan publik, dan bersikap terbuka terhadap perubahan sosial.
3. Dalam strategi dan langkah Pengendalian Fungsi Garis Sempadan di masa mendatang, penetapan program atau kebijakan turunan menggunakan standar-standar yang terukur, menyediakan dan memanfaatkan pelaksana-pelaksana yang mempunyai kapasitas dalam usaha penertiban, merencanakan dan merealisasikan penggunaan anggaran dengan prinsip keterbukaan, serta menggunakan teknik, metode, dan jenis pengendalian yang dapat diterapkan dalam penertiban bangunan semi permanen di atas trotoar pada ruas-ruas jalan Provinsi di kota Bandung sebagaimana yang ditawarkan dalam bab hasil penelitian.

REFERENSI

- Dunn, William. 2003. *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Gajah Mada.
- Nugroho, Ryant. 2011. *Public Policy*. Jakarta: P.T. Elex Media Komputindo.
- Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan.
- Peraturan Daerah Provinsi Jawa Barat Nomor 3 Tahun 2009 Tentang Garis Sempadan Jalan.
- Prihartono, AH. 2012. *Manajemen Pelayanan Prima*. Yogyakarta: C.V. Andi Offset.
- Schermerhorn, John R. 2011. *Introduction to Management*. Asia: John Wiley&Sons Pte Ltd.
- Silalahi, Ulber. 2013. *Asas-Asas Manajemen*. Bandung: P.T. Refika Aditama.
- Surat Keputusan Gubernur Jawa Barat 620/Kep. 1532-Admrek/2011 Tentang Penetapan Status Ruas-Ruas Jalan Sebagai Jalan Provinsi.
- Tjakrawala, FX Kurniawan. 2005. *Sistem Pengendalian Manajemen (terjemahan dari Management Control System by Anthony, Robert. And Govindarajan, Vijay.)*. Jakarta: Salemba Empat.
- Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan.
- W. Rue, Leslie. and L. Byars, Lloyd. 2007. *Management Skills and Application: McGraw-Hill Companies*.
- Wibawa, Samodra. et al. 2003. *Pengantar Analisis Kebijakan Publik (terjemahan dari Public Policy Analysis: An Introduction by Dunn, William.)*. Yogyakarta: Gajah Mada University Press.
- Williams, Chuck. 2000. *Management. Texas Christian University: South Western College Publishing*.