

## IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR JALAN KOTA BENGKULU : Studi Tentang Slogan Seribu Jalan Mulus

Is Susanti <sup>1</sup>, Achmad Aminudin <sup>2</sup>, Sugeng Suharto<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Universitas Bengkulu, Bengkulu, Indonesia

<sup>2</sup> Universitas Bengkulu, Bengkulu, Indonesia

<sup>3</sup> Universitas Bengkulu, Bengkulu, Indonesia

<sup>1</sup> E-mail: [issusanti95@gmail.com](mailto:issusanti95@gmail.com)

<sup>2</sup> E-mail: [achmad.aminudin.unib@gmail.com](mailto:achmad.aminudin.unib@gmail.com)

<sup>3</sup> E-mail: [sugengsuharto@unib.ac.id](mailto:sugengsuharto@unib.ac.id)

### ARTICLE HISTORY

Received: February 03,21

Revised: March 08, 21

Accepted: March 08, 21

Available online: April 17, 21

### KEYWORDS

*Thousand Great Roads, Road Construction, Bengkulu Infrastructure*

### ABSTRAK

Penelitian ini dilakukan untuk mengkaji implementasi kebijakan pembangunan infrastruktur jalan Kota Bengkulu. Metode penelitian yang digunakan adalah kualitatif dan lokus penelitiannya di Kota Bengkulu. Aspek yang digunakan mengadopsi Teori Van Mater dan Van Horn yakni penetapan tujuan atau sasaran kebijakan, kegiatan pencapaian tujuan, dan hasil kegiatan. Penelitian ini menyimpulkan bahwa masyarakat masih mengeluhkan implementasi kebijakan pembangunan infrastruktur jalan. Terkait penetapan tujuan atau sasaran kebijakan masih dinilai belum objektif karena lebih mendahulukan jalan yang berada di dekat pusat kota dibandingkan jalan di pinggiran kota yang membahayakan ketika tidak dibangun, kemudian ada pula fenomena jalan tak bertuan (jalan yang tidak jelas statusnya menjadi tanggungjawab provinsi atau Kota Bengkulu). Untuk kegiatan pencapaian tujuan masyarakat berharap dilibatkan pada proses pembangunan infrastruktur jalan, tidak ada musyawarah antara pemerintah dan warga sekitar lokasi pembangunan yang dilakukan sebelum melakukan pembangunan jalan, masyarakat hanya menjadi penonton yang bahkan tidak bisa menjalankan perannya sebagai warga negara untuk turut mengawasi jalannya kebijakan. Hasil kegiatan dinilai masih kurang karena beberapa titik jalan masih belum dibangun dengan sistem ruas tuntas sehingga menimbulkan pemikiran masyarakat bahwa pemerintah hanya melakukan "pencitraan". Rekomendasi untuk membuat kebijakan pembangunan infrastruktur jalan lebih efektif adalah dibuatkan aturan yang jelas beserta petunjuk pelaksanaan dan petunjuk teknis agar dapat diimplementasikan dengan baik dan terukur, masyarakat seharusnya tidak hanya mengharapkan uluran tangan pemerintah namun berupaya memperbaiki jalan di wilayahnya terutama jalan yang terjal dan membahayakan.

This is an open access article under the  
CC-BY-SA license



**ABSTRACT**

The construction policy of road infrastructure in Bengkulu city have been realized, but there is no clear rules in the form of legislation and its derivatives including implementation guidelines and technical instructions. The general objective of this policy was to create better access for people in Bengkulu in the form of a decent road to be passed by vehicles including neighborhood road. This research was conducted to review the implementation of construction policy of road infrastructure in Bengkulu. The method used was qualitative and locus research was conducted in Bengkulu. The aspects used were adopted from the theory of Van Mater and Van Horn which is the determination of goals or objectives policy, activity to achieve the goals and results of operations. From the results of the study, authors concluded that the implementation of road infrastructure development policy still got some critiques from the community. That was related to the setting goals or targets which still considered not as an objective policy because it has prioritized the road near the central city than in suburban road that was very steep and harmful when it is not built. Moreover, there was a development of the phenomenon of no-man's way in society (the road which is still remain unclear in term of the maintenance responsibility, whether it supposed to be the local government or provincial government responsibility). To achieve the goals local people expect to be involved in the process of constructing the road infrastructure, but there is no deliberation done between the local people and government prior to the construction of road, the local people cannot do anything and play their roles as the citizen to oversee the implementation of policy. The results of the implementation was still improper because several road points are still not built entirely, so they triggered people to think that the government was only doing "Imaging". The recommendations to make the construction policy of road infrastructure be more effective are made of clear rules and instructions for implementation and technical guidelines that could be implemented properly and scalable, the public should not only expect a helping hand of government but involve building the roads in their region, especially for the steep and endangering roads.

## PENDAHULUAN

Pembangunan infrastruktur jalan merupakan salah satu bagian dari Program Nawacita (sembilan agenda prioritas Presiden Joko Widodo) yang juga menjadi visi Indonesia pada tahun 2014-2019. Program ini digagas untuk menunjukkan prioritas perubahan menuju Indonesia yang berdaulat secara politik, serta mandiri dalam bidang ekonomi dan berkepribadian dalam kebudayaan. Termasuk dalam hal ini pembangunan infrastruktur jalan di Kota Bengkulu yang dapat memperlancar jalur transportasi masyarakat, memperindah lingkungan perkotaan dan secara tidak langsung dapat meningkatkan laju perekonomian masyarakat.

Untuk Kota Bengkulu, Slogan seribu jalan mulus saat ini menjadi perhatian. Seribu Jalan Mulus ini disuarakan pada masa pemerintahan Walikota dan Wakil Walikota periode 2013 - 2018 yaitu Helmi Hasan dan Patriana Sosialinda. Slogan seribu jalan mulus tidak akan dijadikan sebagai bahan kampanye ketika keadaan jalan di Kota Bengkulu sudah baik. Jika muncul slogan seribu jalan mulus untuk Kota Bengkulu maka mengisyaratkan bahwa mereka akan membuat jalan-jalan di Kota Bengkulu mengalami perbaikan/pembangunan secara drastis dan secara tidak langsung memberikan poin penting bahwa jalan di Kota Bengkulu masih bermasalah.

Dengan melakukan kajian terhadap implementasi pembangunan infrastruktur jalan maka dapat diketahui bagaimana pelaksanaan program ini di lapangan. Ketika hasilnya didapatkan, maka kebaikannya diharapkan menjadi contoh untuk pemerataan pembangunan di kabupaten lain dan hasil negatif dapat

masuk kedalam rangkaian evaluasi kebijakan sehingga dilakukan perbaikan untuk pelaksanaan ke depannya.

Selanjutnya dilakukan penelitian untuk memahami kebijakan dari sudut pandang masyarakat umum, tujuannya agar suara masyarakat terkait akses yang disediakan pemerintah terhadapnya dapat terungkap lebih mendalam. Selain itu dapat diketahui pula apakah sudah tepat ungkapan terimakasih masyarakat terhadap program seribu jalan mulus yang selalu dijadikan slogan tersebut.

## METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan pada penelitian ini adalah kualitatif deskriptif. Fokus Penelitian adalah implementasi kebijakan pembangunan infrastruktur jalan Kota Bengkulu. Aspek Penelitian adalah penetapan tujuan atau sasaran kebijakan, kegiatan pencapaian tujuan, dan hasil kegiatan. Tempat Penelitian yaitu Kota Bengkulu. Teknik Pengumpulan Data dengan cara wawancara, observasi, dan dokumentasi. Informan Penelitian adalah Pemerintah Kota Bengkulu yaitu 1 orang Kepala Dinas PUPR Kota Bengkulu. Untuk mewakili setiap kecamatan di Kota Bengkulu dipilih 18 orang masyarakat pengguna jalan, yaitu 9 orang laki-laki dan 9 orang perempuan. Kemudian penulis juga mewawancari 1 orang tokoh masyarakat yakni Walikota Bengkulu periode 2013-2018. Pada penelitian ini penulis menggali informasi sedalam-dalamnya kepada 20 orang informan tersebut. sehingga data yang didapatkan merupakan data dan fakta yang terbukti kuat.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil penelitian yang diperoleh merupakan temuan data dan fakta yang dijumpai ketika melakukan penelitian dilapangan serta dari referensi yang peneliti gunakan untuk mendukung data dan fakta. Selanjutnya data dan fakta dideskripsikan untuk kemudian dianalisis, sehingga peneliti mendapat kesimpulan yang diharapkan bisa menjadi solusi terkait permasalahan pada judul penelitian.

### Karakteristik Informan

Dalam pelaksanaan penelitian untuk mendapatkan data primer terkait implementasi kebijakan pembangunan infrastruktur jalan peneliti melakukan wawancara dari informan penelitian yang berjumlah dua puluh orang. Informan tersebut berasal dari beberapa golongan, yakni :

1. Pemerintah Kota Bengkulu 1 orang yaitu seorang kepala Dinas PUPR Kota Bengkulu
2. Masyarakat pengguna jalan yang berjumlah 18 orang dengan rincian 9 orang laki-laki dan 9 orang perempuan yang mewakili setiap kecamatan.
3. Seorang tokoh masyarakat yakni Walikota Bengkulu periode 2013-2018.

Pemilihan informan dilakukan berdasarkan *purposive sampling* dimana mereka yang terpilih adalah orang yang benar-benar memahami dan ikut terlibat secara langsung dalam pelaksanaan kebijakan pembangunan infrastruktur jalan, sehingga data yang didapatkan merupakan data dan fakta yang terbukti kuat.

### Pencapaian Tujuan atau Sasaran Kebijakan

Sasaran kebijakan yang menjadi alasan mengapa slogan seribu jalan mulus diangkat oleh Helmi Hasan adalah seluruh masyarakat yang mengeluh jalan di depan rumahnya licin, fenomena ini didapati beliau ketika melakukan *door to door* pada masa kampanye 2013. Tidak banyak calon pemimpin yang benar-benar turun ke masyarakat menanyakan langsung dan mengamati langsung apa yang menjadi kebutuhan dari masyarakatnya.

Pihak Dinas PUPR Kota Bengkulu menyatakan target pembangunan lebih difokuskan kepada jalan lingkungan untuk bisa mewujudkan misi walikota periode 2013-2018 yang ingin membangun seribu jalan mulus.

Pembangunan jalan sebenarnya merupakan suatu keharusan untuk memudahkan akses masyarakat. Namun yang paling diutamakan adalah prioritas pembangunan bukan cuma melakukan perbaikan jalan untuk memenuhi target kerja saja. Karena dari hasil penelitian penulis masih banyak menemukan jalan yang perlu di dahulukan pembangunannya karena berada di lokasi yang kurang aman seperti halnya tanjakan atau jalan di dekat lokasi pariwisata.

Ada pembangunan yang dilakukan dengan dana yang berasal dari donatur seperti calon anggota dewan atau bahan bangunan diberikan oleh warga yang baru saja mengalami kecelakaan di jalan yang membahayakan seperti jalan terjal Kelurahan Kandang Limun.

Sebagai pihak yang mendengar langsung keluhan masyarakat penulis

merasa iba dengan kecelakaan yang disebabkan oleh jalan rusak di daerah yang cukup terjal. Namun disisi lain penulis juga berharap bahwa ada inisiatif dari warga untuk bisa membangun jalan lingkungan mereka dengan sukarela atau melaporkan jalan tersebut ke Dinas PUPR Kota Bengkulu karena menunggu sampai belasan tahun adalah hal yang salah sementara peluang kecelakaan terus menghantui. Karena pembangunan sebenarnya bukan hanya kewajiban dari pemerintah namun swasta dan masyarakat juga harus turut serta.

Ada fenomena jalan tak bertuan (jalan yang tidak jelas status kepemilikannya) yang ada di Kota Bengkulu yang disebabkan oleh menunggu SK pelimpahan jalan yang dilakukan oleh Dinas PUPR Provinsi Bengkulu.

### Kegiatan Pencapaian Tujuan

Seorang warga di Jalan Kapuas Raya mengalami kerugian pasca dilakukan penggusuran terhadap warung manisan miliknya yang dinilai tidak sepadan dengan ganti rugi yang diberikan oleh pemerintah kepadanya. Bahkan beliau pernah menjadi satu-satunya pemilik bangunan yang masih berkeras mempertahankan diri di sepanjang Jalan Kapuas Raya.

Mendapati fenomena seperti ini penulis seakan menemukan hal baru. Ditengah rasa terimakasih setiap orang yang melintasi Jalan Kapuas Raya, ada fenomena yang mengejutkan dimana warung milik ASP mengalami kerugian karena posisinya sudah mundur dan dia menilai orang-orang enggan menghampiri warung manisan miliknya karena harus

menaikkan kendaraan keatas badan jalan yang cukup tinggi. Selain itu penulis juga kurang sependapat dengan ASP karena sebagian besar masyarakat mengharapkan pembangunan, mempertahankan diri hingga membuat pembangunan sempat terganggu juga bukan merupakan cerminan warga negara yang baik. Namun dari sisi pemerintah seharusnya memberikan ganti rugi yang sepadan dan melakukan analisis resiko dengan lebih matang.

Dari pihak Dinas PUPR Kota Bengkulu menyatakan bahwa pembebasan lahan tidak banyak dianggarkan pada proses pembangunan/ perbaikan infrastruktur jalan Kota Bengkulu karena rata-rata jalan yang dibangun/ diperbaiki adalah jalan lingkungan yang fisiknya sudah ada.

Penulis tidak berhasil mengetahui jumlah ganti rugi yang diberikan kepada masyarakat yang rumah atau tempat usahanya tergusur pada proses pembangunan jalan karena pihak dinas lebih memfokuskan jawaban pada pembangunan/ perbaikan jalan lingkungan yang biasanya memang tidak memerlukan pembebasan lahan.

Tidak ada musyawarah sama sekali yang dilakukan antara pemerintah dan masyarakat yang jalannya dibangun. Padahal ini bisa menjadi peluang kerja bagi orang yang berkompeten. Bukan hanya pelaksanaan hasil kesepakatan Dinas dan pemenang tender tetapi bisa 50 persen dari karyawan pemenang lelang dan 50 persen lagi dari masyarakat sekitar lokasi pembangunan. Dilakukan pula sosialisasi yang isinya siapa pemenang lelang, berapa lama waktu pengerjaannya, istilahnya berpamitan kepada masyarakat sekitar

sehingga masyarakat juga dapat mengawasi pembangunan tersebut.

Pernyataan ini membuat penulis mengetahui lagi satu harapan yang dipendam oleh masyarakat terkait lapangan kerja. Meski sulit terealisasi dengan keadaan sumber daya yang ada sekarang namun ini bisa menjadi rekomendasi kedepan. Tentu diiringi dengan pelatihan pada masyarakat kemudian meningkatkan peran masyarakat untuk turut mengawasi kinerja pemerintah yang dalam konteks ini dilakukan oleh pemenang tender. Sehingga peran masyarakat memang difungsikan dengan baik sebagai pengawas implementasi kebijakan.

### Hasil Kegiatan

Pihak Dinas PUPR Kota Bengkulu menyatakan bahwa misi walikota periode 2013-2018 telah over target bahkan mencapai 1800 jalan mulus namun 1000 jalan mulus bukanlah merupakan program tetapi slogan yang di sampaikan ke masyarakat agar lebih familiar saja.

Hal ini menjawab pertanyaan pada proposal penelitian. Artinya tidak penting jumlahnya lebih dari 1000 seperti pengakuan dari Kepala Dinas PUPR Kota Bengkulu namun lebih kepada temuan-temuan di lapangan yang masih memerlukan perhatian pemerintah terkait harapan masyarakat dan beberapa titik jalan yang tidak tersentuh padahal lebih krusial daripada jalan lain.

Ditemukan beberapa lokasi yang terkesan hanya pencitraan dari pemerintah. Fenomena mengejutkan lainnya adalah beberapa titik jalan yang penulis temukan dimana pembangunan

hanya dilakukan pada bagian pangkal yang berdekatan dengan jalan raya. Ini dilakukan untuk menutupi jalan rusak yang berada di dalam. Jalan seperti ini sangat sulit untuk ditemukan kecuali ketika penulis mendapatkan informasi terlebih dahulu dari orang yang pernah melintasi jalan tersebut atau tinggal di sekitar jalan tersebut.

Didapati jalan yang berada tepat disamping Kediaman Bung Karno justru dalam keadaan rusak. Padahal daerah wisata adalah tempat yang seharusnya di prioritaskan juga oleh pemerintah karena akan menjadi wajah Kota Bengkulu dimata turis lokal maupun internasional. Terlebih Kediaman Bung Karno adalah situs sejarah yang menjadi tujuan inti dari para turis selain Benteng Marlborough. Sedangkan, Kenyamanan berkendara adalah pertimbangan para turis ketika memilih lokasi wisata. Jangan sampai karena titik jalan rusak yang berada di dekat lokasi wisata membuat cap buruk bagi para pendatang.

Jalan tak bertuan (jalan yang tidak jelas status kepemilikannya) selanjutnya ada di daerah Air Sebakul dimana penyebabnya bukan karena SK namun adanya dua fasilitas umum yakni Terminal Regional Air Sebakul dan TPA Air Sebakul dimana Terminal yang sudah lama tidak difungsikan ini dikelola provinsi sedangkan TPA Air Sebakul adalah kelolaan Pemda Kota Bengkulu.

Fenomena jalan tak bertuan hanya memberi dampak negatif kepada keselamatan berkendara bagi masyarakat. Terlebih ketika ada fasilitas umum yang digunakan untuk menunjang kehidupan masyarakat Kota Bengkulu didalamnya.

Seharusnya pemerintah lebih bijak dalam memilih prioritas pembangunan jalan.

### Pelajaran yang dapat dipetik

Terlepas dari ketiga aspek yang sudah penulis jabarkan hasil penelitiannya, penulis juga menemukan hal diluar aspek yg dapat menunjang kedalaman penelitian. Karena lokasi implementasi yang penulis pilih mempunyai cakupan yang cukup luas yakni Kota Bengkulu. Sangat banyak hal yang luput dari pengamatan penulis.

Selanjutnya yang dapat dijadikan pelajaran adalah alasan pembuat kebijakan yakni tokoh masyarakat yang penulis wawancarai. Penulis memang tidak bisa berbicara banyak dengan beliau membahas tentang seribu jalan mulus yang selalu dijadikannya slogan untuk menggeliatkan pembangunan infrastruktur jalan.

Namun penulis menangkap bahwa masih ada sosok pemimpin yang benar-benar turun ke rumah satu per satu, mensosialisasikan diri dengan masyarakat dan menanyakan langsung keluhan yang ada di masyarakat hingga akhirnya dapat mencetuskan proram-program termasuk seribu jalan mulus.

Namun akan lebih baik jika ada peraturan hitam di atas putih yang bisa dijadikan acuan dalam melaksanakan kebijakan. Sehingga para peneliti dapat turut serta melakukan riset terhadap pelaksanaan kebijakan. Ukuran keberhasilan program juga lebih jelas dan terukur ketika aturan serta juklak juknis dibuat. Penulis berharap kedepannya dibuat aturan khusus untuk mengatur pembangunan infrastruktur jalan sehingga semua pihak dapat berperan serta dalam proses pembangunan.

Selain aturan yang paling penting adalah menumbuhkan kecintaan masyarakat dan kesadaran akan pentingnya fasilitas umum bagi mereka. Berpartisipasi dalam preses pembangunan merupakan suatu sikap yang bijak terutama bagi daerah yang memiliki kerusakan yang berakibat pada kecelakaan. Karena meskipun masyarakat telah memberi kontribusinya lewat pajak dan lain sebagainya namun mekanisme pendanaan yang berbelit dan melihat prioritas pembangunan terkadang membuat perbaikan jalan menjadi tertunda.

### PENUTUP

Berdasarkan tujuan penelitian yakni mengetahui bagaimana pelaksanaan program ini di lapangan. Ketika hasilnya didapatkan, maka kebaikannya diharapkan menjadi contoh untuk pemerataan pembangunan di kabupaten lain dan hasil negatif dapat masuk kedalam rangkaian evaluasi kebijakan sehingga dilakukan perbaikan untuk pelaksanaan ke depannya. Selanjutnya dilakukan penelitian untuk memahami kebijakan dari sudut pandang masyarakat umum, tujuannya agar suara masyarakat terkait akses yang disediakan pemerintah terhadapnya dapat terungkap lebih mendalam. Berkaca dari hasil penelitian dan pembahasan yang sudah dibahas pada bab V, maka penulis menyimpulkan bahwa:

1. Dalam hal pencapaian tujuan atau sasaran kebijakan maka penulis menemukan hasil di lapangan bahwa sasaran kebijakan yang menjadi alasan mengapa slogan seribu jalan mulus diangkat oleh Helmi Hasan selaku tokoh masyarakat yang penulis jadikan informan adalah seluruh masyarakat yang mengeluh jalan di depan rumahnya licin, fenomena ini didapati beliau ketika melakukan *door to door* pada masa kampanye 2013. Kemudian dari pihak

Dinas PUPR Kota Bengkulu menyatakan bahwa target pembangunan lebih difokuskan kepada jalan lingkungan untuk bisa mewujudkan misi walikota periode 2013-2018 yang ingin membangun seribu jalan mulus. Selain itu ada fenomena jalan tak bertuan (jalan yang tidak jelas status kepemilikannya) yang berada di Kota Bengkulu disebabkan menunggu SK pelimpahan jalan yang dilakukan oleh Dinas PUPR Provinsi Bengkulu. Jadi untuk proses pencapaian tujuan atau sasaran kebijakan masih terjadi banyak ketidaksesuaian antara harapan pembuat kebijakan dengan implementasinya di lapangan. Hal tersebut dibuktikan dengan adanya fenomena jalan tak bertuan dan juga masih kurangnya prioritas pembangunan jalan terjal yang membahayakan seperti yang ada di Kelurahan Kandang Limun serta jalan yang berada di sekitar lokasi wisata sejarah Kediaman Bung Karno

2. Dalam hal kegiatan pencapaian tujuan maka penulis melakukan wawancara dengan seorang pedagang di ruas Jalan Kapuas Raya. Beliau mengalami kerugian pasca dilakukan penggusuran terhadap warung manisan miliknya yang dinilai tidak sepadan dengan ganti rugi yang diberikan oleh pemerintah kepadanya. Bahkan beliau pernah menjadi satu-satunya pemilik bangunan yang masih berkeras mempertahankan diri di sepanjang Jalan Kapuas Raya. Dari pihak Dinas PUPR Kota Bengkulu menyatakan bahwa pembebasan lahan tidak banyak dianggarkan pada proses pembangunan/ perbaikan infrastruktur jalan Kota Bengkulu karena rata-rata jalan yang dibangun/ diperbaiki adalah jalan lingkungan yang fisiknya sudah ada. Lalu

sebagian besar warga yang penulis wawancarai merasa tidak pernah dilibatkan dalam proses pembangunan infrastruktur jalan. Ada pula seorang warga yang beranggapan bahwa pembangunan jalan bisa menjadi peluang kerja bagi orang yang berkompeten. Bukan hanya pelaksanaan hasil kesepakatan Dinas dan pemenang tender tetapi bisa 50 persen dari karyawan pemenang lelang dan 50 persen lagi dari masyarakat sekitar lokasi pembangunan. Dilakukan pula sosialisasi yang isinya siapa pemenang lelang, berapa lama waktu pengerjaannya, istilahnya berpamitan kepada masyarakat sekitar sehingga masyarakat juga dapat mengawasi pembangunan tersebut

3. Dalam hal hasil kegiatan pihak Dinas PUPR Kota Bengkulu menyatakan bahwa misi walikota periode 2013-2018 telah *over* target bahkan mencapai 1800 jalan mulus namun 1000 jalan mulus bukanlah merupakan program tetapi slogan yang di sampaikan ke masyarakat agar lebih familier saja. Namun, untuk mencari tahu secara langsung maka penulis melakukan observasi dan ternyata ditemukan beberapa lokasi yang terkesan pencitraan. Kemudian di dapati pula jalan yang bersebelahan dengan situs sejarah justru tidak diprioritaskan. Padahal daerah wisata adalah tempat yang seharusnya di prioritaskan juga oleh pemerintah karena akan menjadi wajah Kota Bengkulu dimata turis lokal maupun internasional. Kemudian ditemukan pula lokasi jalan tak bertuan (jalan yang tidak jelas status kepemilikannya) di daerah Air Sebakul bukan karena SK namun

disebabkan adanya dua fasilitas umum yakni Terminal Regional Air Sebakul dan TPA Air Sebakul dimana Terminal yang sudah lama tidak difungsikan ini dikelola provinsi sedangkan TPA Air Sebakul adalah kelolaan Pemda Kota Bengkulu dan menyebabkan jalan yang rusak parah ini tidak mendapatkan penanganan sama sekali.

## REFERENSI

- Agustino, Leo, 2012, *Dasar-Dasar Kebijakan Publik*, Alfabeta, Bandung.
- Akib, Haedar dan Antonius Tarigan, 2008, *Artikulasi Konsep Implementasi Kebijakan: Perspektif, Model dan Kriteria Pengukurannya*, Jurnal Program Pascasarjana, Universitas Negeri Makassar, Makassar.
- Asariansyah, Muhammad Faisal, dkk, 2013, *Partisipasi Masyarakat Dalam Pemerataan Pembangunan Infrastruktur Jalan (Studi Kasus di Kecamatan Lawang Kabupaten Malang)*, Jurnal Jurusan Administrasi Publik, Fakultas Ilmu Administrasi, Universitas Brawijaya, Malang.
- Astiti, Ni Putu Mega, 2014, *Analisis Risiko Pelaksanaan Pembangunan Jalan Tol Benoa-Bandara-Nusa Dua*, Tesis Program Magister Teknik Sipil, Universitas Udayana, Denpasar, Bali.
- Dunn, William N, 1998, *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*, Gadjahmada University Pers, Yogyakarta.
- Emzir, 2014, *Metodologi Penelitian Kualitatif Analisis Data*, RajaGrafindo Persada, Jakarta.
- Grigg, Neil, 1998, *Infrastructure Engineering And Management*, Jhon Wiley and Sons.
- Kodoatie, Robert J., dan Roestam Sjarief, 2005, *Pengelolaan Sumber Daya Air Terpadu*, Yogyakarta: Andi.
- Kurniawan, Dwi Ardianta dan Arif Wismadi, 2015, *Analisis Intervensi Infrastruktur Jalan untuk Mendukung Pemerataan Hasil Pembangunan*, Peneliti pada Pusat Studi Transportasi dan Logistik, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta.
- Lahmuddin, 2004, *Analisis Permasalahan Pengembangan Jalan Lingkar Luar Kota Medan*, Tesis Program Pasca Sarjana, Universitas Sumatera Utara, Medan.
- Nugroho, Riant, 2011, *Public Policy: Dinamika Kebijakan - Analisis Kebijakan - Manajemen Kebijakan*, Elex Media Komputindo, Jakarta.
- Sahudege, Christin Dessy, dkk, 2015, *Implementasi Kebijakan Pembangunan Infrastruktur Jalan Dalam Mendukung Pengembangan Ekonomi Masyarakat di Kabupaten Sorong Provinsi Papua Barat*, Papua.
- Susanti, Is, 2016, *Deskripsi Implementasi Kebijakan Pelarangan Penggunaan Trawl (Studi Kasus di Kelurahan Sumber Jaya Kecamatan Kampung Melayu Kota Bengkulu)*, Skripsi Jurusan Ilmu Administrasi Negara, Fakultas Ilmu

Sosial dan Ilmu Politik, Universitas  
Bengkulu, Bengkulu.

Winarno, Budi, 2014, *Apakah Kebijakan  
Publik? Dalam Teori dan Proses Kebijakan  
Publik*, Media Presindo, Yogyakarta.

**Dokumen :**

Data BPS Indonesia 2018

Data dan Laporan Dinas PUPR Provinsi  
Bengkulu

Data dan Laporan Dinas PUPR Kota  
Bengkulu

Ditjen Bina Marga Kementerian PU Buku  
Pembangunan Daerah dalam Angka  
Tahun 2013