

PERAN PEMERINTAH DAERAH DALAM PERENCANAAN PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR JALAN DI KABUPATEN KARAWANG

Rama Agusti¹⁾, Yamardi²⁾, Waluyo Zulfikar³⁾

1,2,3) Program Studi Ilmu Pemerintahan, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu
Politik, Universitas Jenderal Achmad Yani, Indonesia

Abstrak

Penelitian ini bertujuan menganalisis peran Pemerintah Daerah melalui Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang dalam perencanaan pembangunan infrastruktur jalan di Kabupaten Karawang. Penelitian menggunakan desain deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Data dikumpulkan melalui observasi, wawancara tidak terstruktur berfokus, dan dokumentasi terhadap enam informan yang dipilih secara purposif, terdiri atas pejabat pemerintah daerah, unsur teknis Dinas PUPR, tim pengawas, dan tokoh masyarakat. Data dianalisis melalui pengorganisasian, pembacaan menyeluruh, pengodean, kategorisasi, penyajian naratif, dan interpretasi; keabsahan data diuji dengan triangulasi sumber dan teknik. Analisis menggunakan teori peran pemerintah sebagai regulator, dinamisator, dan fasilitator. Hasil penelitian menunjukkan bahwa peran regulator belum optimal karena kebijakan masih bertumpu pada regulasi tingkat pusat, keterbatasan anggaran, dan belum meratanya prioritas penanganan jalan. Peran dinamisator telah dijalankan melalui Musrenbang, forum desa dan kecamatan, serta kanal pengaduan, tetapi partisipasi masyarakat cenderung reaktif dan pelaksanaan program sering tidak tepat waktu. Peran fasilitator terlihat pada penyediaan data teknis, material pemeliharaan, wadah aspirasi, dan dukungan pendanaan APBD serta DAK, meskipun jangkauan pelayanan belum merata.

Kata Kunci: pemerintah daerah, perencanaan pembangunan, infrastruktur jalan, Dinas PUPR

Abstract

This study analyzes the role of the local government, represented by the Public Works and Spatial Planning Agency, in planning road infrastructure development in Karawang Regency. A descriptive qualitative design was employed. Data were collected through observation, focused unstructured interviews, and document review involving six purposively selected informants from the local government, the technical road unit, the supervision team, and community representatives. Data analysis included organizing the material, comprehensive reading, coding, categorization, narrative presentation, and interpretation, while validity was examined through source and technique triangulation. The analysis applied the government-role framework of regulator, dynamizer, and facilitator. The findings indicate that the regulatory role remains suboptimal because planning relies mainly on higher-level regulations, available budgets are limited, and road improvement priorities are not evenly

distributed. The dynamizing role is implemented through development planning forums, village and subdistrict meetings, and complaint channels, yet public participation is largely reactive and program implementation is often delayed. The facilitating role is reflected in the provision of technical data, maintenance materials, public aspiration channels, and funding support from regional budgets and special allocation funds. Nevertheless, limited fiscal capacity and the wide service area continue to constrain equitable road development.

Keywords: Local government, development planning, road infrastructure, Public Works Agency

PENDAHULUAN

Infrastruktur jalan merupakan prasarana dasar yang menentukan kelancaran mobilitas penduduk, distribusi barang dan jasa, keterhubungan antarkawasan, serta akses masyarakat terhadap pelayanan publik. Jalan yang memadai tidak hanya berfungsi sebagai sarana transportasi, tetapi juga menjadi bagian dari sistem pembangunan wilayah karena kualitas konektivitas berpengaruh terhadap aktivitas ekonomi dan pemerataan pelayanan. Dalam konteks daerah, tanggung jawab tersebut menempatkan pemerintah kabupaten sebagai aktor penting dalam merencanakan, membangun, meningkatkan, memelihara, dan mengawasi jaringan jalan sesuai dengan kewenangannya (Susantono, 2012).

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah menegaskan bahwa pekerjaan umum dan penataan ruang merupakan urusan pemerintahan wajib yang berkaitan dengan pelayanan dasar. Kewenangan tersebut dilaksanakan melalui perangkat daerah teknis, termasuk Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang (Dinas PUPR). Di Kabupaten Karawang, kedudukan perangkat daerah diperkuat melalui Peraturan Daerah Kabupaten Karawang Nomor 11 Tahun 2021 sebagai perubahan atas Peraturan Daerah Nomor 14 Tahun 2016 tentang pembentukan dan susunan perangkat daerah. Dengan dasar tersebut, Dinas PUPR memegang peran strategis dalam menerjemahkan arah pembangunan daerah ke dalam program penanganan jalan yang terukur dan sesuai kebutuhan masyarakat.

Kabupaten Karawang memiliki posisi strategis sebagai kawasan industri dan jalur perlintasan antara Jakarta dan Bandung. Aktivitas industri, pertumbuhan kawasan permukiman, dan tingginya mobilitas

kendaraan meningkatkan kebutuhan terhadap jaringan jalan yang andal. Namun, hasil observasi dalam penelitian menunjukkan bahwa masih terdapat jalan berlubang, kerusakan pada sejumlah ruas, keterlambatan penanganan, dan keluhan masyarakat mengenai pemerataan pembangunan. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa persoalan jalan tidak hanya berkaitan dengan tahap konstruksi, tetapi juga berkaitan dengan kualitas perencanaan, penetapan prioritas, pengalokasian anggaran, koordinasi kewenangan, dan partisipasi masyarakat.

Data kondisi infrastruktur jalan yang digunakan dalam skripsi menunjukkan bahwa jalan kabupaten memiliki panjang 1.798.066 meter. Dari jumlah tersebut, 1.300.197 meter berada dalam kondisi baik, 176.915 meter dalam kondisi sedang, dan 320.954 meter dalam kondisi buruk. Data tersebut memperlihatkan bahwa sebagian besar jaringan jalan kabupaten telah berada dalam kondisi baik, tetapi panjang jalan yang rusak tetap cukup besar dan membutuhkan prioritas penanganan. Keterbatasan anggaran membuat pemerintah daerah perlu menentukan keseimbangan antara penanganan ruas dengan tingkat kerusakan tinggi dan pemerataan pelayanan pada wilayah lain.

Tabel 1. Kondisi Jalan Kabupaten Karawang

Kondisi	Panjang (meter)	Keterangan
Baik	1.300.197	Dapat melayani fungsi jalan
Sedang	176.915	Memerlukan pemeliharaan/peningkatan
Buruk	320.954	Memerlukan penanganan prioritas
Total	1.798.066	Jalan kewenangan kabupaten

Sumber: Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kabupaten Karawang, diolah peneliti (2025).

Perencanaan pembangunan jalan perlu mengintegrasikan dokumen pembangunan jangka menengah, hasil Musyawarah Perencanaan Pembangunan (Musrenbang), data teknis kondisi jalan, kemampuan fiskal, dan kebutuhan strategis wilayah. Perencanaan yang baik memungkinkan pemerintah menyusun skala prioritas, memperkirakan sumber daya, mengendalikan pelaksanaan, serta melakukan evaluasi secara berkelanjutan. Kajian pustaka tentang pembangunan infrastruktur perdesaan juga menegaskan pentingnya keterpaduan antara identifikasi

kebutuhan, prioritas program, pendanaan, pelaksanaan, dan pengawasan agar pembangunan lebih tepat sasaran (Fitrianti, 2022).

Penelitian terdahulu telah membahas peran pemerintah daerah dalam pembangunan infrastruktur jalan. Wahyuningsih et al. (2024) menunjukkan pentingnya koordinasi pemerintah daerah dalam mendorong pembangunan jalan di Kota Batam. Munigar dan Sutedja (2023) menemukan bahwa penanganan kerusakan jalan di Kabupaten Karawang menghadapi hambatan anggaran dan kondisi lokasi. Sriwati (2023) menyoroti pelaksanaan pembangunan jalan sesuai dokumen perencanaan, tetapi masih menghadapi keterbatasan sumber daya manusia. Berbeda dari penelitian tersebut, penelitian ini menempatkan proses perencanaan sebagai fokus utama dan mengkaji secara khusus peran Dinas PUPR Kabupaten Karawang melalui tiga dimensi peran pemerintah.

Kerangka analisis menggunakan konsep Rasyid (2000), yang membagi peran pemerintah menjadi regulator, dinamisator, dan fasilitator. Sebagai regulator, pemerintah menyiapkan aturan dan arah kebijakan pembangunan. Sebagai dinamisator, pemerintah mendorong partisipasi dan membangun gerak bersama antarpemangku kepentingan. Sebagai fasilitator, pemerintah menyediakan kondisi, sumber daya, sarana, dan dukungan yang memungkinkan pembangunan berlangsung. Ketiga dimensi tersebut digunakan untuk membaca kesesuaian antara fungsi normatif Dinas PUPR dan praktik perencanaan pembangunan jalan di lapangan.

Berdasarkan permasalahan tersebut, penelitian ini bertujuan menganalisis peran pemerintah daerah dalam perencanaan pembangunan infrastruktur jalan di Kabupaten Karawang, mengidentifikasi hambatan pada setiap dimensi peran, dan menjelaskan hasil pelaksanaan perencanaan dari perspektif pemerintah serta masyarakat. Analisis diharapkan memberikan gambaran mengenai aspek yang telah berjalan dan bagian yang masih perlu diperkuat agar penanganan jalan lebih merata, responsif, dan sesuai kebutuhan wilayah.

METODE PENELITIAN

Penelitian menggunakan metode deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Pendekatan ini dipilih untuk menggambarkan secara mendalam proses perencanaan pembangunan infrastruktur jalan, pola hubungan antarpelaksana, serta pengalaman masyarakat terhadap pelayanan jalan. Penelitian kualitatif memungkinkan peneliti mengeksplorasi makna yang diberikan oleh informan terhadap masalah sosial dan pemerintahan serta memahami konteks yang melatarbelakangi tindakan organisasi (Creswell, 2016). Lokasi penelitian adalah Kabupaten Karawang dengan fokus pada Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang dan lingkungan masyarakat yang berkaitan dengan ruas jalan kabupaten.

Peneliti berperan sebagai instrumen utama, sedangkan instrumen pendukung meliputi pedoman wawancara, catatan lapangan, alat perekam, foto, dan dokumen. Informan dipilih menggunakan teknik nonprobability sampling dengan penentuan purposif. Pemilihan didasarkan pada pengetahuan, keterlibatan, dan kemampuan informan memberikan data mengenai perencanaan, pengawasan, pelaksanaan, serta pengalaman masyarakat. Enam informan terdiri atas unsur pemerintah daerah yang membawahi Dinas PUPR, pejabat bidang jalan, tim pengawas, dan tiga tokoh masyarakat.

Data dikumpulkan melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi. Observasi dilakukan untuk melihat kondisi jalan, lingkungan pelayanan, dan hubungan antara rencana dengan keadaan lapangan. Wawancara menggunakan bentuk tidak terstruktur yang berfokus: pertanyaan dapat berkembang selama proses wawancara, tetapi tetap terarah pada pokok permasalahan regulator, dinamisator, dan fasilitator. Dokumentasi digunakan untuk menelaah data kondisi jalan, dokumen perencanaan, peraturan, program, dan bahan pendukung lain yang tersedia.

Analisis data dilakukan secara bertahap dengan mengadaptasi langkah analisis kualitatif Creswell (2016): mempersiapkan dan mengorganisasi data, membaca keseluruhan data, melakukan pengodean, mengelompokkan kode menjadi kategori, menyusun deskripsi dan tema, menyajikan temuan dalam narasi, serta menginterpretasikan makna data. Kategori utama ditetapkan

berdasarkan kerangka peran pemerintah, sedangkan kategori turunan dibangun dari temuan lapangan, seperti dasar kebijakan, mekanisme Musrenbang, partisipasi masyarakat, saluran pengaduan, sumber pendanaan, dan ketepatan waktu pelaksanaan.

Keabsahan data diuji melalui triangulasi sumber dan teknik. Keterangan pejabat, pelaksana teknis, tim pengawas, dan tokoh masyarakat dibandingkan dengan hasil observasi serta dokumen. Peneliti juga membandingkan keterangan antarjabatan dan antarkelompok informan untuk melihat konsistensi informasi. Proses ini digunakan untuk mengurangi ketergantungan pada satu sumber dan memastikan bahwa simpulan dibangun dari pola informasi yang berulang.

PEMBAHASAN

Kondisi Perencanaan Pembangunan Jalan

Perencanaan pembangunan jalan di Kabupaten Karawang berlangsung melalui kombinasi dokumen formal, usulan masyarakat, data teknis, dan program perangkat daerah. Informan pemerintah menjelaskan bahwa penentuan lokasi penanganan mengacu pada RPJMD, target dinas, serta usulan Musrenbang yang bergerak dari tingkat desa, kecamatan, Bappeda, hingga Dinas PUPR. Mekanisme tersebut menunjukkan adanya pendekatan top-down dan bottom-up secara bersamaan. Dokumen pembangunan memberikan arah umum, sedangkan Musrenbang menjadi kanal untuk menyampaikan kebutuhan lokal.

Meskipun mekanisme telah tersedia, penetapan prioritas menghadapi persoalan besarnya jumlah ruas jalan dan keterbatasan anggaran. Dinas PUPR tidak dapat hanya memusatkan anggaran pada satu atau dua ruas yang paling rusak karena terdapat tuntutan pemerataan dari wilayah lain. Akibatnya, keputusan perencanaan selalu berhadapan dengan dilema antara tingkat kerusakan, fungsi strategis ruas, konektivitas antardesa atau antarkecamatan, dan pemerataan geografis. Kondisi ini menjelaskan mengapa masih terdapat jalan buruk meskipun program pembangunan dan pemeliharaan terus dilakukan.

Temuan tersebut memperlihatkan bahwa kualitas perencanaan tidak cukup dinilai dari tersedianya forum dan dokumen, tetapi juga dari kemampuan pemerintah mengubah data dan aspirasi menjadi prioritas yang transparan. Perencanaan harus dapat menjelaskan alasan suatu ruas dipilih, waktu penanganan, sumber anggaran, serta pembagian kewenangan. Hal ini sejalan dengan pandangan Fitrianti (2022) bahwa pembangunan infrastruktur membutuhkan tahapan kebutuhan, prioritas, pembiayaan, pelaksanaan, dan pengawasan yang saling terhubung.

Peran Pemerintah sebagai Regulator

Peran regulator terlihat dari penggunaan peraturan dan dokumen pembangunan sebagai acuan perencanaan. Dinas PUPR menjalankan fungsi penyusunan kebijakan teknis, pelaksanaan urusan pekerjaan umum, pemantauan, evaluasi, dan pelaporan. Dalam penanganan jalan, perangkat daerah mengacu pada Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan serta Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 01/PRT/M/2014 tentang Standar Pelayanan Minimal Bidang Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang. Pada tingkat daerah, RPJMD, rencana tata ruang, dan dokumen program dinas digunakan untuk menentukan arah serta sasaran pembangunan.

Penyelenggaraan perencanaan dimulai dari identifikasi kebutuhan dan usulan lokasi. Musrenbang desa menampung aspirasi warga, kemudian usulan dibawa ke kecamatan dan dibahas bersama Bappeda serta perangkat daerah. Dinas PUPR menggabungkan usulan tersebut dengan program teknis, kondisi kerusakan, fungsi jaringan, dan target yang telah ditetapkan. Proses ini menunjukkan bahwa pemerintah telah menyediakan prosedur formal untuk menyusun prioritas dan menghubungkan aspirasi masyarakat dengan perencanaan daerah.

Namun, temuan menunjukkan bahwa dasar regulasi masih bersifat umum dan didominasi aturan tingkat pusat. Informan teknis menyatakan belum terdapat regulasi daerah yang secara khusus mengatur kriteria prioritas, tahapan penanganan, pembagian tanggung jawab, atau standar respons terhadap kerusakan jalan kabupaten. Ketiadaan pedoman yang lebih

operasional dapat menimbulkan ruang interpretasi yang besar dan menyulitkan masyarakat memahami mengapa suatu usulan diterima, ditunda, atau dialihkan ke program lain.

Keterbatasan regulasi operasional juga berkaitan dengan pengawasan penggunaan jalan. Karawang merupakan kawasan industri dengan arus kendaraan berat yang tinggi. Apabila spesifikasi konstruksi, kelas jalan, pengawasan muatan, dan tanggung jawab pemeliharaan tidak diatur dan dikoordinasikan secara tegas, kerusakan dapat berulang lebih cepat daripada kemampuan fiskal pemerintah untuk memperbaikinya. Karena itu, peran regulator tidak berhenti pada penerbitan aturan pembangunan, tetapi mencakup penegakan standar, koordinasi dengan dinas perhubungan dan kepolisian, serta evaluasi berkala terhadap daya tahan ruas.

Dari sisi program, Dinas PUPR menjalankan pembangunan jalan baru, peningkatan kelas atau kualitas jalan, pemeliharaan rutin, rehabilitasi, dan pemeliharaan periodik. Program dibiayai melalui APBD kabupaten, bantuan keuangan provinsi, dan Dana Alokasi Khusus. Ketersediaan beberapa sumber pendanaan menunjukkan upaya memperluas kapasitas program, tetapi besarnya kebutuhan membuat pendanaan belum mampu menutup seluruh ruas yang memerlukan penanganan. Perencanaan kemudian cenderung bersifat kompromi antara prioritas teknis dan distribusi anggaran antarlokasi.

Peran regulator dapat dinilai telah berjalan pada aspek tersedianya acuan, dokumen, dan prosedur perencanaan, tetapi belum optimal pada aspek kekhususan kebijakan, transparansi kriteria, pemerataan hasil, dan pengendalian faktor penyebab kerusakan. Temuan ini sejalan dengan Munigar dan Sutedja (2023), yang mengidentifikasi keterbatasan anggaran sebagai hambatan penanganan kerusakan jalan di Karawang. Penelitian ini memperluas temuan tersebut dengan menunjukkan bahwa keterbatasan anggaran perlu dijawab melalui regulasi prioritas dan mekanisme evaluasi yang lebih jelas, bukan hanya melalui penambahan anggaran.

Dalam kerangka Rasyid (2000), pemerintah sebagai regulator seharusnya menyediakan arah yang menyeimbangkan kepentingan pembangunan. Keseimbangan itu belum sepenuhnya tercapai karena masyarakat masih

melihat ketimpangan antarwilayah, sementara dinas menghadapi keterbatasan fiskal dan banyaknya ruas. Penguatan peran regulator memerlukan pedoman daerah yang mengintegrasikan tingkat kerusakan, volume lalu lintas, fungsi ekonomi, konektivitas pelayanan dasar, risiko keselamatan, kesiapan lahan, dan kemampuan pendanaan sebagai kriteria prioritas yang dapat dipublikasikan.

Peran Pemerintah sebagai Dinamisator

Peran dinamisator berkaitan dengan kemampuan pemerintah menggerakkan partisipasi masyarakat dan menyinergikan pemangku kepentingan. Di Kabupaten Karawang, saluran utama partisipasi adalah Musrenbang, forum minggon desa dan kecamatan, koordinasi dengan pemerintah desa, serta penyampaian keluhan melalui media sosial atau kanal pengaduan. Dinas PUPR dan unit pelaksana teknis juga menyampaikan informasi mengenai program tahunan, lokasi penanganan, tahapan pembangunan, dan pengalihan lalu lintas ketika pekerjaan berlangsung.

Mekanisme tersebut menunjukkan bahwa pemerintah telah membuka ruang komunikasi. Masyarakat dapat mengajukan ruas yang dianggap prioritas, memberikan informasi kerusakan, dan mengetahui rencana pelaksanaan. Sosialisasi melalui forum lokal menjadi penting karena pemerintah desa dan kecamatan lebih dekat dengan warga serta memahami kondisi akses lingkungan. Pelibatan tokoh masyarakat dan karang taruna juga membantu pengaturan lalu lintas dan komunikasi selama pembangunan.

Walaupun demikian, tingkat partisipasi belum kuat. Informan pemerintah menilai kehadiran masyarakat dalam Musrenbang masih terbatas, antara lain karena kesibukan pekerjaan. Temuan lapangan juga menunjukkan bahwa partisipasi sering bersifat reaktif: warga atau karang taruna terlebih dahulu mengoordinasikan keluhan ke desa dan kecamatan, kemudian usulan diteruskan ke Dinas PUPR. Pola ini menunjukkan bahwa pemerintah belum selalu hadir secara proaktif untuk memetakan aspirasi kelompok yang jarang hadir dalam forum formal.

Keterbatasan lain adalah kesenjangan antara sosialisasi dan realisasi. Masyarakat dapat menerima informasi bahwa suatu ruas atau jembatan akan ditangani, tetapi pelaksanaan tidak selalu sesuai waktu yang disampaikan. Keterlambatan tersebut berpotensi mengurangi kepercayaan dan membuat masyarakat menilai partisipasi tidak menghasilkan perubahan. Karena itu, peran dinamisator tidak cukup dengan mengundang masyarakat, tetapi memerlukan umpan balik mengenai status usulan, penyebab penundaan, perubahan jadwal, dan keputusan akhir.

Partisipasi yang bermakna juga memerlukan keterlibatan pemangku kepentingan di luar masyarakat. Sebagai kawasan industri, Karawang memiliki perusahaan dan pengelola kawasan yang aktivitasnya bergantung pada jalan dan dapat berkontribusi terhadap beban jaringan. Pemerintah daerah perlu membangun forum berkala dengan Dinas PUPR, Bappeda, dinas perhubungan, pemerintah desa, pengelola kawasan industri, dan perwakilan masyarakat. Forum tersebut dapat menyelaraskan data kebutuhan, rencana logistik, prioritas ruas, dan peluang dukungan tanggung jawab sosial perusahaan tanpa menggantikan tanggung jawab pemerintah.

Hasil ini sejalan dengan Saputri dan Sujianto (2025), yang menempatkan keterlibatan pemangku kepentingan sebagai unsur penting pembangunan jalan dan jembatan. Temuan juga melengkapi Wahyuningsih et al. (2024) tentang pentingnya koordinasi lintas instansi dalam pembangunan jalan. Pada kasus Karawang, koordinasi harus diperluas dari koordinasi administratif menjadi proses deliberatif yang memberikan informasi terbuka dan ruang bagi masyarakat untuk memantau tindak lanjut usulan.

Dengan demikian, peran dinamisator telah berjalan melalui forum dan sosialisasi, tetapi belum optimal dalam proaktivitas, representasi partisipasi, kepastian tindak lanjut, dan konsistensi waktu. Penguatan peran ini dapat dilakukan melalui basis data usulan publik yang dapat dilacak, jadwal komunikasi berkala, notifikasi perubahan rencana, serta mekanisme konsultasi yang menjangkau kelompok masyarakat di luar peserta Musrenbang.

Peran Pemerintah sebagai Fasilitator

Peran fasilitator ditunjukkan melalui penyediaan sarana, data, bahan pemeliharaan, saluran aspirasi, dan dukungan pendanaan. Dinas PUPR memiliki data teknis kondisi jalan dan program pemeliharaan yang dapat digunakan untuk merespons kerusakan. Pada kerusakan tertentu yang membutuhkan penanganan segera, dinas dapat menggunakan material pemeliharaan yang tersedia sebelum ruas masuk ke paket pembangunan yang lebih besar. Pemerintah juga menyediakan forum Musrenbang dan kanal pengaduan sebagai fasilitas masyarakat untuk menyampaikan kebutuhan.

Dalam pembangunan yang masuk program, pelaksanaan menggunakan mekanisme penganggaran dan kontrak dengan pihak ketiga. Sumber pendanaan berasal dari APBD kabupaten, bantuan provinsi, dan Dana Alokasi Khusus. Keberadaan beberapa sumber menunjukkan bahwa pemerintah berupaya menjembatani kesenjangan antara kebutuhan dan kapasitas fiskal daerah. Namun, informan menegaskan bahwa Dinas PUPR tidak memberikan modal langsung kepada masyarakat; dukungan diwujudkan dalam bentuk program, paket pekerjaan, material, dan pembiayaan yang dikelola melalui anggaran pemerintah.

Fasilitasi dinilai cukup baik pada penyediaan sarana dasar dan respons terhadap keluhan, tetapi belum memadai pada jangkauan dan ketepatan waktu. Luas wilayah, banyaknya ruas, proses pengadaan, dan keterbatasan anggaran membuat sebagian rencana mengalami penundaan. Akibatnya, fasilitas yang tersedia belum selalu menghasilkan penanganan merata. Temuan ini menunjukkan bahwa indikator fasilitator harus dinilai berdasarkan akses masyarakat terhadap layanan dan hasil akhir, bukan hanya berdasarkan tersedianya program atau anggaran.

Keterlambatan pelaksanaan juga memperlihatkan perlunya penguatan manajemen program. Pemerintah perlu memastikan kesiapan desain teknis, dokumen pengadaan, koordinasi utilitas, kondisi cuaca, dan pengaturan lalu lintas sebelum jadwal diumumkan. Perencanaan yang lebih matang dapat mengurangi perubahan waktu dan meningkatkan kepastian bagi masyarakat. Selain itu, dashboard pelaksanaan yang memuat lokasi, sumber

dana, nilai paket, pelaksana, progres, dan perkiraan selesai dapat memperkuat transparansi fasilitas pembangunan.

Peran fasilitator juga berkaitan dengan kualitas teknis. Karakter Karawang sebagai wilayah industri membutuhkan spesifikasi jalan yang sesuai dengan volume dan tonase kendaraan. Penentuan jenis perkerasan, kekuatan lapisan, sistem drainase, dan strategi pemeliharaan perlu disesuaikan dengan karakter ruas. Fasilitas yang hanya berorientasi pada jumlah ruas yang ditangani tanpa memperhatikan ketahanan konstruksi berisiko menimbulkan siklus kerusakan dan perbaikan berulang.

Hasil penelitian memiliki kesamaan dengan Sriwati (2023), yang menunjukkan bahwa keberadaan pedoman pembangunan belum otomatis menghilangkan hambatan pelaksanaan. Di Karawang, hambatan utama bukan hanya sumber daya manusia, tetapi juga kapasitas fiskal, ketepatan waktu, koordinasi kewenangan, dan skala jaringan. Dengan demikian, fasilitas perlu dikembangkan melalui sinergi pendanaan, peningkatan kualitas persiapan teknis, dan koordinasi dengan pemerintah provinsi serta pemerintah pusat untuk ruas yang saling terhubung.

Secara keseluruhan, pemerintah telah menjalankan peran fasilitator dengan menyediakan data, material, wadah aspirasi, dan sumber pembiayaan. Namun, peran tersebut belum sepenuhnya menghasilkan pemerataan karena kapasitas sumber daya lebih kecil daripada kebutuhan. Penguatan fasilitas dapat dilakukan dengan memperluas kolaborasi pendanaan yang akuntabel, menetapkan prioritas berbasis risiko dan manfaat, meningkatkan pemeliharaan preventif, serta memberikan dukungan kepada pemerintah desa dan masyarakat untuk menjaga fungsi jalan sesuai pembagian kewenangan.

Sintesis Temuan

Ketiga dimensi peran saling berkaitan. Regulasi yang tidak cukup operasional menyebabkan kriteria prioritas kurang mudah dipahami; partisipasi yang belum proaktif membuat sebagian kebutuhan tidak terpetakan secara setara; dan keterbatasan fasilitas serta anggaran menunda realisasi. Sebaliknya, penguatan satu dimensi dapat mendukung dimensi

lain. Pedoman prioritas yang transparan dapat memperbaiki kualitas Musrenbang, sementara saluran partisipasi yang dapat dilacak dapat membantu dinas menyusun data kebutuhan dan memperkuat argumentasi anggaran.

Temuan penelitian memperlihatkan bahwa Dinas PUPR telah menjalankan fungsi teknis dan administratif, tetapi efektivitasnya masih dibatasi oleh faktor struktural. Faktor tersebut meliputi luasnya jaringan, beban kendaraan industri, keterbatasan fiskal, pembagian kewenangan jalan kabupaten-provinsi-nasional, proses pengadaan, dan koordinasi lintas instansi. Karena itu, peningkatan peran pemerintah daerah memerlukan pendekatan sistem, bukan hanya perbaikan pada satu program.

Model perencanaan yang lebih responsif perlu menghubungkan inventarisasi kondisi jalan, kriteria prioritas, aspirasi masyarakat, sumber pendanaan, jadwal pelaksanaan, dan evaluasi hasil dalam satu siklus. Setiap usulan sebaiknya memiliki status yang jelas dan dapat ditelusuri. Evaluasi tahunan perlu membandingkan rencana dengan realisasi, perubahan kondisi ruas, pemerataan wilayah, ketepatan waktu, dan kepuasan masyarakat. Dengan mekanisme tersebut, peran regulator, dinamisator, dan fasilitator dapat diukur melalui hasil yang lebih konkret.

KESIMPULAN

Peran Pemerintah Daerah melalui Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang dalam perencanaan pembangunan infrastruktur jalan di Kabupaten Karawang telah dilaksanakan melalui fungsi regulator, dinamisator, dan fasilitator, tetapi belum sepenuhnya optimal. Pada dimensi regulator, pemerintah telah menggunakan RPJMD, Musrenbang, peraturan jalan, dan standar pelayanan sebagai acuan, namun belum memiliki pedoman daerah yang cukup operasional untuk menjelaskan kriteria prioritas, pembagian tanggung jawab, pengendalian penyebab kerusakan, dan pemerataan penanganan. Pada dimensi dinamisator, ruang partisipasi tersedia melalui Musrenbang, forum desa dan kecamatan, sosialisasi, serta kanal pengaduan, tetapi partisipasi masyarakat masih cenderung reaktif, representasi warga belum merata, dan tindak lanjut program belum selalu

disampaikan secara konsisten. Pada dimensi fasilitator, Dinas PUPR telah menyediakan data teknis, material pemeliharaan, wadah aspirasi, paket pembangunan, serta dukungan APBD, bantuan provinsi, dan DAK; meskipun demikian, luasnya jaringan, keterbatasan fiskal, proses pengadaan, dan koordinasi lintas kewenangan menyebabkan pelaksanaan tertunda dan hasil pembangunan belum merata. Perencanaan perlu diperkuat melalui pedoman prioritas yang transparan dan berbasis kondisi jalan, fungsi konektivitas, keselamatan, beban lalu lintas, serta manfaat pelayanan; sistem pelacakan usulan dan progres; evaluasi tahunan antara rencana dan realisasi; koordinasi intensif dengan pemerintah desa, provinsi, pusat, kepolisian, dinas perhubungan, dan sektor industri; peningkatan pemeliharaan preventif; serta sinergi pendanaan yang akuntabel. Penguatan tersebut diperlukan agar keputusan perencanaan lebih dapat dipertanggungjawabkan dan pembangunan jalan lebih tepat waktu, tahan terhadap karakter lalu lintas industri, merata, dan sesuai kebutuhan masyarakat.

DAFTAR PUSTAKA

- Aisyah, N. (2025). Pengaruh pembangunan infrastruktur terhadap konektivitas ekonomi daerah di Nusa Tenggara Barat. *Economics Note*, 1(2), 53–59.
- Creswell, J. W. (2016). *Research design: Pendekatan metode kualitatif, kuantitatif, dan campuran* (Edisi ke-4). Pustaka Pelajar.
- Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kabupaten Karawang. (2024). Data kondisi infrastruktur jalan Kabupaten Karawang [Data internal].
- Fitrianti, A. A. (2022). Perencanaan pembangunan infrastruktur perdesaan: Kajian pustaka terstruktur. *Journal of Regional and Rural Development Planning*, 6(1), 47–64.
- Kementerian Pekerjaan Umum Republik Indonesia. (2014). Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Republik Indonesia Nomor 01/PRT/M/2014 tentang Standar Pelayanan Minimal Bidang Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang.
- Lantaeda, S. B., Lengkong, F. D. J., & Ruru, J. M. (2017). Peran Badan Perencanaan Pembangunan Daerah dalam penyusunan RPJMD Kota Tomohon. *Jurnal Administrasi Publik*, 4(48), 1–9.

- Munigar, A. N., & Sutedja, B. (2023). Peranan pemerintah daerah dalam menanggulangi kerusakan infrastruktur jalan di Kabupaten Karawang. *Journal of Social Science Research*, 3(6), 3090–3098.
- Pemerintah Kabupaten Karawang. (2021). Peraturan Daerah Kabupaten Karawang Nomor 11 Tahun 2021 tentang Perubahan atas Peraturan Daerah Kabupaten Karawang Nomor 14 Tahun 2016 tentang Pembentukan dan Susunan Perangkat Daerah Kabupaten Karawang.
- Pemerintah Republik Indonesia. (2006). Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan.
- Rasyid, M. R. (2000). Makna pemerintahan: Tinjauan dari segi etika dan kepemimpinan. Mutiara Sumber Widya.
- Saputri, T., & Sujianto, S. (2025). Peran stakeholder dalam pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan di Desa Sanglar Kecamatan Reteh Kabupaten Indragiri Hilir. *Parlementer: Jurnal Studi Hukum dan Administrasi Publik*, 2(2), 2–12.
- Sriwati, E. (2023). Peran pemerintah daerah dalam pembangunan infrastruktur jalan di Kelurahan Tonrorita Kecamatan Biringbulu Kabupaten Gowa [Skripsi, Universitas Muhammadiyah Makassar].
- Susantono, B. (2012). Manajemen infrastruktur dan pengembangan wilayah. UI Press.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah. (2014).
- Wahyuningsih, N., Lodan, K. T., Dompak, T., & Salsabila, L. (2024). Peran pemerintah daerah dalam pembangunan infrastruktur jalan di Kota Batam. *Jurnal Progress Administrasi Publik*, 4(1), 17–22. <https://doi.org/10.37090/jpap.v4i1.1489>.