



Analisis Kebijakan Pembangunan Infrastruktur Jalan di Kabupaten Mamberamo Tengah

Nur Aedah

Program Magister Kebijakan Publik, Program Pascasarjana, Universitas Cenderawasih, Indonesia

* E-mail Korespondensi Penulis: aedahnur89@gmail.com

ARTICLE INFO

Keywords:

policy analysis; road infrastructure; policy implementation; regional connectivity; Mamberamo Tengah

How to Cite:

Aedah, N. (2026). Analisis Kebijakan Pembangunan Infrastruktur Jalan di Kabupaten Mamberamo Tengah. *Jurnal Ekologi Birokrasi*, 14(1): 50-58.

DOI:

10.31957/jeb.v14i1.5967

ABSTRACT

This study analyzes the road infrastructure development policy for the Kobakma–Ilugwa route in Mamberamo Tengah Regency, Highland Papua. The route supports access to markets, schools, and health services, yet remains partly inadequate. The research employed a qualitative case study design. Data were collected through interviews with local government policy officials, field supervisors, contractors, and community leaders, together with direct observation and document review. The analysis applied Van Meter and Van Horn's six implementation variables and compared sources. The findings indicate that implementing actors understand the development goals and that local communities support the project, while construction has proceeded in stages. Limited funding, heavy equipment, technical personnel, and capacity to transport materials have slowed progress. Mountainous terrain, muddy sections, heavy rainfall, and landslide risks have further disrupted fieldwork. Communication among implementing actors and the provision of information to residents have remained inconsistent, while customary land issues require consultation with relevant rights holders. The local government has sought to adjust schedules, strengthen coordination and supervision, and manage available resources more carefully. The study concludes that administrative commitment and community support must be accompanied by planning that reflects actual costs, logistics, environmental conditions, and social agreements. Future policy implementation should prioritize the sections that most severely restrict travel, establish realistic phased financing, and involve communities in monitoring progress. Policy success should be assessed through reliable access along the route rather than the length of road completed alone. These findings inform improvements to road

development policy in mountainous regions with limited access and resources.

Copyright © 2026 JEB. All rights reserved.

INFO ARTIKEL

Kata Kunci:

*analisis kebijakan;
infrastruktur jalan;
implementasi kebijakan;
konektivitas wilayah;
Mamberamo Tengah.*

Cara Mengutip:

Aedah, N. (2026).
Analisis Kebijakan
Pembangunan
Infrastruktur Jalan di
Kabupaten Mamberamo
Tengah. *Jurnal Ekologi
Birokrasi*, 14(1): 50-58.

DOI:

10.31957/jeb.v14i1.5967

ABSTRAK

Penelitian ini menganalisis kebijakan pembangunan infrastruktur jalan pada ruas Kobakma–Ilugwa di Kabupaten Mamberamo Tengah, Papua Pegunungan. Ruas ini penting bagi mobilitas masyarakat dan akses menuju pasar, sekolah, serta layanan kesehatan, tetapi pembangunannya belum menghasilkan kondisi jalan yang memadai di seluruh bagian. Penelitian menggunakan pendekatan kualitatif dengan rancangan studi kasus. Data diperoleh melalui wawancara dengan unsur pemerintah daerah, pengawas lapangan, kontraktor, dan tokoh masyarakat, serta melalui observasi dan telaah dokumen. Data dianalisis menurut enam unsur implementasi kebijakan Van Meter dan Van Horn, kemudian dibandingkan antar sumber. Hasil penelitian menunjukkan bahwa tujuan pembangunan dipahami pelaksana dan didukung masyarakat, sedangkan pekerjaan berlangsung bertahap. Keterbatasan anggaran, alat berat, tenaga teknis, dan kemampuan mobilisasi material memperlambat penyelesaian ruas. Medan berbukit, permukaan jalan berlumpur, curah hujan tinggi, serta risiko longsor turut mengganggu pelaksanaan pekerjaan. Komunikasi antar pelaksana dan penyampaian informasi kepada masyarakat belum konsisten; persoalan hak ulayat juga memerlukan konsultasi dengan pihak terkait. Pemerintah daerah telah berupaya menyesuaikan jadwal, memperkuat koordinasi dan pengawasan, serta mengelola sumber daya yang tersedia. Penelitian menyimpulkan bahwa komitmen pelaksana dan dukungan masyarakat perlu disertai perencanaan yang sesuai dengan kebutuhan biaya, logistik, kondisi alam, dan kesepakatan sosial. Pelaksanaan berikutnya disarankan memprioritaskan titik yang paling menghambat perjalanan, menyusun pendanaan bertahap yang realistis, dan melibatkan masyarakat dalam pemantauan pekerjaan. Keberhasilan kebijakan perlu dinilai dari kemudahan perjalanan yang tersedia sepanjang ruas, bukan hanya panjang jalan yang dikerjakan. Dengan demikian, manfaat jalan bagi pengguna menjadi ukuran utama evaluasi. Temuan ini memberikan dasar bagi perbaikan kebijakan pembangunan jalan di wilayah pegunungan dengan keterbatasan akses dan sumber daya.

Hak Cipta© 2026 JEB. Seluruh Hak Cipta.

1. Pendahuluan

Perkembangan Infrastruktur jalan menentukan seberapa mudah masyarakat menjangkau pasar, sekolah, fasilitas kesehatan, dan pusat pemerintahan. Bagi wilayah pegunungan, kondisi jalan juga memengaruhi biaya serta waktu yang diperlukan untuk memindahkan barang dan melakukan perjalanan antarkampung. Penelitian Asher dan Novosad (2020) menunjukkan bahwa pembangunan jalan perdesaan dapat mengubah pola kegiatan ekonomi, meskipun manfaatnya bergantung pada keadaan setempat. Karena itu, keberhasilan kebijakan jalan perlu dinilai melalui proses pelaksanaannya dan kondisi akses yang dihasilkan. Pertanyaan tersebut relevan bagi Kabupaten Mamberamo Tengah, yang memiliki medan pegunungan dan permukiman yang tersebar.

Ruas Kobakma–Ilugwa merupakan jalur penghubung yang penting bagi mobilitas masyarakat di Kabupaten Mamberamo Tengah. Menurut data dalam tesis Pither Pasila, panjang ruas ini sekitar 45 kilometer, tetapi pembangunannya berlangsung secara bertahap. Dokumen tersebut mencatat pembukaan badan jalan dan pengaspalan awal, diikuti jeda pengaspalan lanjutan hingga kegiatan kembali dilaksanakan pada 2023–2024. Sebagian ruas masih berupa jalan tanah dan kerikil yang rentan sulit dilalui ketika hujan. Keadaan ini menimbulkan kebutuhan untuk menelaah hubungan antara sasaran pembangunan yang ditetapkan dan hasil yang dapat digunakan masyarakat.

Pelaksanaan kebijakan jalan melibatkan keputusan tentang anggaran, pekerjaan teknis, pengawasan, dan koordinasi antarinstansi. Pada ruas Kobakma–Ilugwa, medan berbatu dan berlumpur, curah hujan, serta mobilisasi alat dan material menambah kesulitan pekerjaan sebagaimana diuraikan dalam tesis. Kendala tersebut dapat memengaruhi jadwal, biaya, dan mutu pembangunan, terutama ketika sumber daya pelaksana terbatas. Van Meter dan Van Horn (1975) menjelaskan bahwa capaian implementasi berkaitan dengan sasaran kebijakan, sumber daya, komunikasi, karakteristik organisasi, sikap pelaksana, serta lingkungan kebijakan. Kerangka ini membantu menelusuri bagaimana keputusan pemerintah daerah diterjemahkan menjadi pekerjaan jalan di lapangan.

Analisis kebijakan pada ruas Kobakma–Ilugwa perlu memperhatikan pula pengalaman masyarakat yang menggunakan jalan tersebut. Penilaian dari dokumen perencanaan dan laporan pekerjaan perlu dibaca bersama keterangan pelaksana, pengamatan kondisi jalan, serta pandangan warga. Dengan cara itu, penelitian dapat menjelaskan bagian kebijakan yang telah berjalan, hambatan yang muncul, dan langkah perbaikan yang telah ditempuh. Pendekatan studi kasus memungkinkan satu proses kebijakan diperiksa secara mendalam dalam konteks nyata tempat proses itu berlangsung (Yin, 2018). Berdasarkan pertimbangan tersebut, penelitian ini menganalisis kebijakan pembangunan infrastruktur jalan pada ruas Kobakma–Ilugwa di Kabupaten Mamberamo Tengah.

2. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan rancangan studi kasus pada pembangunan ruas jalan Kobakma–Ilugwa. Rancangan tersebut dipilih untuk memahami pelaksanaan kebijakan dalam kaitannya dengan kondisi wilayah, organisasi pelaksana, dan masyarakat setempat. Yin (2018) menjelaskan bahwa studi kasus sesuai digunakan ketika peneliti ingin memahami suatu proses dalam konteks kehidupan nyata. Fokus analisis mengikuti enam unsur implementasi kebijakan Van

Meter dan Van Horn (1975), yaitu standar dan sasaran, sumber daya, komunikasi antarorganisasi, karakteristik badan pelaksana, sikap pelaksana, serta kondisi lingkungan. Selain menelaah keenam unsur tersebut, penelitian mengidentifikasi faktor pendukung, hambatan, dan upaya perbaikan dalam pelaksanaan pembangunan.

Lokasi penelitian berada di Kabupaten Mamberamo Tengah, Provinsi Papua Pegunungan, dengan perhatian khusus pada ruas Kobakma–Ilugwa. Informan dipilih secara purposif berdasarkan pengetahuan atau keterlibatan langsung mereka dalam perencanaan, pelaksanaan, pengawasan, maupun pemanfaatan jalan. Kelompok informan mencakup unsur Dinas Pekerjaan Umum, bidang Bina Marga, pejabat pembuat komitmen, pengawas lapangan, dan kontraktor pelaksana. Tokoh masyarakat, aparat kampung, atau tokoh adat dari wilayah Kobakma dan Ilugwa dilibatkan untuk memperoleh pandangan pengguna jalan dan masyarakat setempat. Pemilihan informan dapat dilanjutkan melalui rujukan dari informan awal apabila diperlukan untuk menjelaskan proses atau persoalan yang belum terungkap.

Data primer dikumpulkan melalui wawancara mendalam dan observasi langsung di sepanjang ruas penelitian. Wawancara menggali tujuan pembangunan, pembagian tugas, ketersediaan anggaran dan peralatan, koordinasi, kendala pekerjaan, serta tanggapan masyarakat. Observasi diarahkan pada kondisi fisik jalan, bagian yang telah ditangani, medan yang sulit, dan keadaan sekitar yang berkaitan dengan pelaksanaan pekerjaan. Data sekunder diperoleh dari dokumen perencanaan, dokumen anggaran dan kontrak yang tersedia, laporan kemajuan, arsip, serta foto kegiatan pembangunan. Penggunaan beberapa sumber bukti ini membantu peneliti memeriksa kesesuaian antara keterangan informan, catatan administratif, dan kondisi yang diamati (Yin, 2018).

Data dianalisis secara bertahap sejak pengumpulan berlangsung hingga penyusunan hasil penelitian. Catatan wawancara, observasi, dan dokumen terlebih dahulu dipilah menurut fokus penelitian, lalu disajikan dalam uraian atau matriks agar hubungan antarperistiwa terlihat. Pola yang muncul ditafsirkan dengan mengacu pada enam unsur implementasi kebijakan tanpa mengabaikan persoalan lapangan yang tidak sepenuhnya tercakup dalam kerangka tersebut. Kesimpulan diperiksa kembali dengan membandingkan keterangan antar-informan dan mencocokkannya dengan hasil observasi serta dokumen, sejalan dengan proses kondensasi data, penyajian data, dan verifikasi yang diuraikan Miles, Huberman, dan Saldaña (2014). Hasil analisis digunakan untuk menjelaskan pelaksanaan kebijakan, faktor yang memengaruhinya, serta upaya perbaikan pada pembangunan ruas Kobakma–Ilugwa.

3. Hasil

Pembangunan ruas Kobakma–Ilugwa ditempatkan sebagai prioritas oleh Pemerintah Kabupaten Mamberamo Tengah karena jalan tersebut diperlukan untuk menghubungkan wilayah dan memperlancar perjalanan masyarakat. Dalam tesis Pither Pasila, ruas ini disebut memiliki panjang sekitar 45 kilometer dan telah melalui pembukaan badan jalan serta pengaspalan awal, tetapi pekerjaan lanjutannya berlangsung secara bertahap. Dokumen penelitian mencatat bahwa kegiatan peningkatan dan pengaspalan kembali dilakukan pada 2023–2024 setelah beberapa tahun tanpa pengaspalan lanjutan. Wawancara dengan unsur pemerintah daerah menunjukkan bahwa sasaran kebijakan mencakup kemudahan menuju pasar, sekolah, dan layanan kesehatan. Sementara itu, pengamatan lapangan dan keterangan informan memperlihatkan bahwa sebagian ruas masih berupa jalan tanah atau kerikil yang sulit

dilalui ketika hujan. Temuan ini menunjukkan adanya jarak antara tujuan konektivitas yang telah ditetapkan dan kondisi akses yang tersedia bagi masyarakat.

Keterbatasan sumber daya muncul sebagai persoalan yang berulang dalam keterangan pemerintah daerah, pengawas lapangan, dan kontraktor pelaksana. Anggaran yang tersedia belum memungkinkan seluruh kebutuhan pembangunan ruas yang panjang dan berat medannya dipenuhi dalam satu tahap. Pengawas lapangan juga menyoroti terbatasnya alat berat dan tenaga teknis berpengalaman, sedangkan kontraktor menjelaskan bahwa pengangkutan material membutuhkan waktu serta biaya tambahan. Hambatan tersebut saling berkaitan: keterlambatan material dapat menunda pekerjaan, sementara keterbatasan alat mengurangi kemampuan pelaksana memanfaatkan waktu kerja ketika cuaca mendukung. Dokumen tesis juga mencatat penggunaan tenaga kerja lokal, meskipun kebutuhan akan pendampingan teknis tetap menjadi perhatian. Dengan demikian, persoalan sumber daya mencakup kecukupan anggaran sekaligus kesiapan peralatan, keterampilan, dan logistik di lokasi pekerjaan.

Komunikasi antara pemerintah daerah, pengawas, kontraktor, dan masyarakat belum selalu berjalan lancar selama pembangunan. Informan menyampaikan bahwa perubahan rencana dan informasi mengenai kemajuan pekerjaan kadang tidak diteruskan secara cepat kepada seluruh pihak yang berkepentingan. Di tingkat masyarakat, kurangnya penjelasan mengenai tahapan pembangunan menimbulkan pertanyaan tentang kapan bagian jalan yang masih sulit dilalui akan ditangani. Perbedaan kebutuhan informasi ini penting diperhatikan karena pelaksana membutuhkan keputusan teknis yang segera, sedangkan warga memerlukan kepastian mengenai akses yang mereka gunakan sehari-hari. Tesis mencatat adanya upaya mempertemukan pihak pemerintah, kontraktor, dan masyarakat untuk membahas perkembangan pekerjaan serta menampung masukan. Namun, temuan tentang keterlambatan penyampaian informasi menunjukkan bahwa koordinasi masih memerlukan alur dan tanggung jawab yang lebih jelas.

Kondisi geografis dan cuaca memberi tekanan langsung pada pelaksanaan pembangunan ruas Kobakma–Ilugwa. Pengawas dan kontraktor menggambarkan medan berbukit, berbatu, serta berlumpur sebagai kendala dalam mengoperasikan alat dan memobilisasi bahan bangunan. Hujan berintensitas tinggi dapat menghentikan pekerjaan sementara, memperburuk kondisi permukaan jalan, dan meningkatkan risiko longsor atau genangan pada titik tertentu. Persoalan lapangan juga memiliki dimensi sosial karena pembangunan perlu memperhatikan kepentingan masyarakat dan pembicaraan mengenai hak ulayat pada lahan yang dilalui. Dalam tesis, isu hak ulayat dipaparkan sebagai persoalan yang berpotensi menghambat pekerjaan apabila konsultasi dan kesepakatan dengan pihak terkait belum tuntas. Oleh sebab itu, pelaksanaan kebijakan bergantung pada kemampuan menyesuaikan pekerjaan teknis dengan keadaan alam serta menyelesaikan persoalan sosial melalui komunikasi setempat.

Di tengah hambatan tersebut, penelitian menemukan dukungan pemerintah daerah dan penerimaan masyarakat terhadap tujuan pembangunan jalan. Pemerintah daerah tetap menempatkan ruas Kobakma–Ilugwa sebagai kebutuhan strategis, sementara tokoh masyarakat menekankan manfaat akses yang lebih baik bagi perjalanan dan kegiatan ekonomi. Tesis mencatat sejumlah upaya perbaikan, antara lain penyesuaian jadwal kerja terhadap cuaca, perencanaan mobilisasi material, peningkatan kapasitas tenaga kerja, dan penguatan pengawasan. Pemerintah daerah juga berupaya memperbaiki koordinasi serta mengoptimalkan penggunaan anggaran

agar pekerjaan dapat dilanjutkan secara bertahap. Langkah tersebut menunjukkan adanya tanggapan terhadap kendala yang dijumpai selama pelaksanaan. Meski demikian, dukungan dan upaya perbaikan itu belum dapat disamakan dengan tercapainya seluruh sasaran kebijakan selama kondisi jalan pada sebagian ruas masih membatasi mobilitas.

Pembahasan

Temuan pada ruas Kobakma–Ilugwa memperlihatkan bahwa kejelasan tujuan kebijakan belum dengan sendirinya menghasilkan jalan yang dapat dilalui dengan baik di seluruh bagian. Pemerintah daerah dan pelaksana memahami bahwa pembangunan ditujukan untuk memperkuat hubungan antarwilayah serta memudahkan akses masyarakat menuju pasar dan layanan dasar, tetapi pengamatan dalam tesis menunjukkan bahwa pekerjaan masih berlangsung bertahap. Van Meter dan Van Horn (1975) menjelaskan bahwa pencapaian tujuan kebijakan dipengaruhi secara bersamaan oleh sumber daya, komunikasi, organisasi pelaksana, sikap pelaksana, dan lingkungan kebijakan. Sabatier dan Mazmanian (1980) juga menekankan pentingnya memperhatikan hubungan antara rancangan kebijakan, kemampuan pelaksana, dan keadaan di luar kendali langsung pelaksana. Kedua kerangka tersebut membantu menjelaskan mengapa penetapan jalan sebagai prioritas daerah belum cukup ketika kebutuhan pekerjaan tidak sepenuhnya didukung anggaran, peralatan, dan waktu kerja yang tersedia. Pada ruas ini, capaian kebijakan perlu dibaca dari kondisi akses yang dihasilkan pada setiap tahap, termasuk bagian jalan yang masih menyulitkan perjalanan, agar penilaian tidak berhenti pada ada atau tidaknya kegiatan pembangunan.

Keterbatasan anggaran, alat berat, tenaga teknis, dan pengangkutan material merupakan hambatan yang saling memperkuat. Medan yang sulit meningkatkan kebutuhan alat dan biaya mobilisasi, sementara hujan membatasi waktu ketika alat dan pekerja dapat digunakan secara efektif. Dalam kajiannya tentang proyek infrastruktur, Flyvbjerg (2009) menunjukkan perlunya memperhitungkan risiko sejak perencanaan karena perkiraan biaya dan manfaat di awal proyek dapat berbeda dari hasil yang terjadi kemudian; kajian tersebut menjadi pembanding analitis, bukan bukti bahwa ruas Kobakma–Ilugwa mengalami pembengkakan biaya. Keterangan pengawas dan kontraktor dalam tesis justru menunjukkan persoalan yang lebih khusus: bahan bangunan membutuhkan waktu lama untuk tiba, sedangkan pekerjaan pada medan berbatu atau berlumpur tidak selalu dapat mengikuti jadwal semula. Pada tingkat pelaksana, Lipsky (1980) membantu menjelaskan bahwa petugas yang menjalankan kebijakan sering harus mengambil keputusan praktis di bawah keterbatasan sumber daya. Karena itu, penyesuaian jadwal dan pilihan penanganan titik jalan perlu disertai pencatatan alasan teknis serta pengawasan, sehingga keputusan lapangan tetap dapat diperiksa kesesuaiannya dengan tujuan pembangunan.

Koordinasi merupakan persoalan tersendiri karena pembangunan melibatkan dinas terkait, pejabat teknis, pengawas, kontraktor, dan masyarakat dengan kebutuhan informasi yang berbeda. Tesis mencatat bahwa perubahan rencana atau perkembangan pekerjaan tidak selalu disampaikan secara cepat dan merata, sehingga penyelesaian kendala di lapangan dapat tertunda dan masyarakat kurang mengetahui tahapan pembangunan. Provan dan Kenis (2008) menunjukkan bahwa efektivitas kerja antarorganisasi berkaitan dengan cara hubungan serta tanggung jawab dalam jaringan tersebut dikelola. Ansell dan Gash (2008) menambahkan bahwa dialog langsung dan pemahaman bersama merupakan unsur penting ketika pihak pemerintah dan pihak di

luar pemerintah perlu mengambil keputusan secara kolaboratif. Dalam konteks Kobakma–Ilugwa, pertemuan berkala akan lebih berguna apabila menghasilkan keputusan yang jelas mengenai siapa menangani kendala tertentu, kapan tindak lanjut dilakukan, dan informasi apa yang perlu disampaikan kepada warga. Dengan demikian, perbaikan komunikasi perlu terlihat dalam kecepatan menangani masalah pekerjaan dan dalam kepastian informasi yang diterima masyarakat, bukan hanya dalam jumlah pertemuan yang diadakan.

Dukungan masyarakat terhadap pembangunan jalan perlu dibaca bersama kebutuhan untuk membicarakan hak ulayat dan dampak pekerjaan pada wilayah yang dilalui. Dalam tesis, persoalan lahan disebut dapat menghambat pelaksanaan apabila konsultasi dengan pihak yang memiliki kepentingan belum selesai; karena itu, penerimaan terhadap tujuan pembangunan tidak boleh dianggap sebagai persetujuan otomatis atas setiap keputusan mengenai lokasi pekerjaan. Ostrom (1990) menunjukkan bahwa aturan dan hubungan kelembagaan setempat penting dalam pengelolaan kepentingan bersama, sedangkan Mansuri dan Rao (2013) mengingatkan bahwa partisipasi yang dibentuk melalui proyek harus memperhatikan konteks sosial serta siapa yang sungguh-sungguh dapat menyuarakan kepentingannya. Kedua rujukan tersebut membantu menempatkan konsultasi masyarakat sebagai bagian dari pelaksanaan kebijakan, bukan kegiatan pelengkap setelah keputusan teknis dibuat. Bagi ruas Kobakma–Ilugwa, langkah yang relevan ialah menjelaskan rencana pekerjaan pada lokasi terkait, mendengar keterangan pihak yang memiliki hak dan pengguna jalan, serta mencatat kesepakatan sebelum pekerjaan dilanjutkan. Cara ini juga memberi ruang untuk membahas keluhan mengenai akses dan dampak lingkungan ketika masalah masih dapat ditangani.

Manfaat jalan bagi kegiatan ekonomi dan layanan dasar merupakan alasan kuat untuk melanjutkan pembangunan, tetapi manfaat itu perlu diuji melalui kondisi yang benar-benar dialami masyarakat Kobakma dan Ilugwa. Penelitian Asher dan Novosad (2020) di India menunjukkan bahwa jalan perdesaan dapat mengubah pilihan kegiatan ekonomi, namun hubungan jalan baru dengan peningkatan kesempatan ekonomi bergantung pada keadaan wilayah yang dihubungkan. Adukia, Asher, dan Novosad (2020) menemukan hubungan pembangunan jalan dengan perubahan capaian pendidikan dalam konteks yang mereka teliti, sekaligus memperlihatkan bahwa pengaruhnya berbeda menurut peluang ekonomi setempat. Hasil dari India tersebut tidak dapat langsung diperlakukan sebagai dampak pembangunan Kobakma–Ilugwa; pada tesis ini, manfaat menuju pasar, sekolah, dan layanan kesehatan terutama muncul sebagai tujuan kebijakan serta pandangan informan, sementara pengukuran perubahan waktu tempuh atau hasil ekonomi belum ditampilkan secara memadai. Karena itu, evaluasi tahap berikutnya perlu mencatat bagian jalan yang dapat dilalui, perubahan waktu dan biaya perjalanan, serta pengalaman pengguna pada musim hujan. Ukuran tersebut akan membantu pemerintah menentukan apakah pengaspalan dan peningkatan jalan benar-benar memperbaiki keterhubungan wilayah sesuai sasaran kebijakan.

4. Kesimpulan

Penelitian Analisis kebijakan pembangunan jalan Kobakma–Ilugwa menunjukkan bahwa tujuan meningkatkan konektivitas telah dipahami oleh pelaksana dan mendapat dukungan masyarakat, tetapi belum tercapai secara merata di sepanjang ruas. Pekerjaan yang berlangsung bertahap menghadapi keterbatasan anggaran, alat berat, tenaga teknis, dan mobilisasi material, sementara medan pegunungan serta curah

hujan memperberat pelaksanaannya. Koordinasi antar pelaksana, penyampaian informasi kepada masyarakat, dan penyelesaian persoalan hak ulayat juga memengaruhi kelancaran pekerjaan. Dengan demikian, keberhasilan kebijakan perlu dinilai dari akses jalan yang benar-benar dapat digunakan masyarakat, bukan hanya dari terlaksananya kegiatan pembangunan.

Pemerintah daerah perlu menyusun tahapan pembangunan berdasarkan titik jalan yang paling menghambat perjalanan masyarakat, disertai perhitungan biaya, kebutuhan alat, pengangkutan material, dan waktu kerja yang sesuai dengan kondisi lapangan. Koordinasi antara dinas terkait, pengawas, dan kontraktor perlu diperkuat agar kendala teknis dapat segera ditangani dan perkembangan pekerjaan tersampaikan secara jelas. Konsultasi dengan masyarakat, termasuk pihak yang memiliki hak ulayat, perlu dilakukan sebelum dan selama pekerjaan pada lokasi terkait. Evaluasi tiap tahap sebaiknya mencatat kondisi jalan, kemudahan perjalanan, mutu pekerjaan, serta kebutuhan pemeliharaan sebagai dasar untuk menentukan tahap berikutnya.

Daftar Pustaka

- Adukia, A., Asher, S., & Novosad, P. (2020). Educational investment responses to economic opportunity: Evidence from Indian road construction. *American Economic Journal: Applied Economics*, 12(1), 348–376. <https://doi.org/10.1257/app.20180036>
- Ansell, C., & Gash, A. (2008). Collaborative governance in theory and practice. *Journal of Public Administration Research and Theory*, 18(4), 543–571. <https://doi.org/10.1093/jopart/mum032>
- Asher, S., & Novosad, P. (2020). Rural roads and local economic development. *American Economic Review*, 110(3), 797–823. <https://doi.org/10.1257/aer.20180268>
- Flyvbjerg, B. (2009). Survival of the unfittest: Why the worst infrastructure gets built—and what we can do about it. *Oxford Review of Economic Policy*, 25(3), 344–367. <https://doi.org/10.1093/oxrep/grp024>
- Lipsky, M. (1980). *Street-level bureaucracy: Dilemmas of the individual in public services*. Russell Sage Foundation.
- Mansuri, G., & Rao, V. (2013). *Localizing development: Does participation work?* World Bank. <https://doi.org/10.1596/978-0-8213-8256-1>
- Miles, M. B., Huberman, A. M., & Saldaña, J. (2014). *Qualitative data analysis: A methods sourcebook* (3rd ed.). SAGE Publications.
- Ostrom, E. (1990). *Governing the commons: The evolution of institutions for collective action*. Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/CBO9780511807763>
- Provan, K. G., & Kenis, P. (2008). Modes of network governance: Structure, management, and effectiveness. *Journal of Public Administration Research and Theory*, 18(2), 229–252. <https://doi.org/10.1093/jopart/mum015>
- Sabatier, P. A., & Mazmanian, D. A. (1980). The implementation of public policy: A framework of analysis. *Policy Studies Journal*, 8(4), 538–560. <https://doi.org/10.1111/j.1541-0072.1980.tb01266.x>

- Van Meter, D. S., & Van Horn, C. E. (1975). The policy implementation process: A conceptual framework. *Administration & Society*, 6(4), 445–488.
<https://doi.org/10.1177/009539977500600404>
- Yin, R. K. (2018). *Case study research and applications: Design and methods* (6th ed.). SAGE Publications.