Jejakdigital
JURNAL ILMIAH MULTIDISIPLIN
Available online at https://indojurnal.com/index.php/jejakdigital

eISSN 3089-7734; pISSN 3089-7742
Vol. 2, No.6, Tahun 2026
doi.org/10.63822/6m15f682
Hal. 11557-11567

Implementasi Kebijakan Pemerintah Kota Medan dalam Tata Kelola Infrastruktur Jalan di Kecamatan Medan Marelan

Nur Aisyah[1], Zulfadli[2], Zulhilmi[3], Mulyadi[4], Zulham[5]
[1-5]Program Studi Ilmu Politik, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik,
Universitas Malikussaleh, Lhokseumawe, Indonesia

Email Korespodensi: nuraisyah18934@gmail.com

Sejarah Artikel:

Diterima 11-11-2026
Disetujui 16-11-2026
Diterbitkan 18-11-2026

ABSTRACT

Road infrastructure is a strategic public service that supports regional connectivity, community mobility, and local economic activity, yet road conditions in Medan Marelan District, a fast-growing area in the northern part of Medan City, are still marked by damaged and narrow roads as well as delayed handling. This study aims to analyze the implementation of the Medan City Government's policy on road infrastructure governance in Medan Marelan District and to identify the factors that hinder it. The study employed a descriptive qualitative approach. Data were collected through observation, in-depth semi-structured interviews with ten purposively selected informants, and documentation, and were analyzed using the interactive model of data condensation, data display, and conclusion drawing, with Edwards III's policy implementation framework as the analytical lens. The results show that the policy has generally been implemented reasonably well: communication runs through policy dissemination and layered inter-agency coordination, resources are allocated through Musrenbang, DPRD aspirations, technical design, and electronic procurement, and implementers show commitment to procedures and integrity. However, implementation is not yet optimal because of three inhibiting factors, namely limited regional budget allocation compounded by overlapping road authority with the provincial government, low public participation in reporting damage and in using roads in an orderly manner, including overloaded vehicles, and monitoring and evaluation that have not been consistently followed up. Strengthening cross-government coordination, simplifying complaint mechanisms, enforcing road-use rules, and ensuring follow-up of oversight recommendations are needed for more effective and sustainable road governance.

Keywords: *policy implementation; road infrastructure governance; public participation; regional budget; Medan Marelan*

ABSTRAK

Infrastruktur jalan merupakan pelayanan publik strategis yang menopang konektivitas wilayah, mobilitas masyarakat, dan aktivitas ekonomi lokal, namun kondisi jalan di Kecamatan Medan Marelan sebagai kawasan berkembang di wilayah utara Kota Medan masih diwarnai kerusakan, ruas yang sempit, dan keterlambatan penanganan. Penelitian ini bertujuan menganalisis implementasi kebijakan Pemerintah Kota Medan dalam tata kelola infrastruktur jalan di Kecamatan Medan Marelan serta mengidentifikasi faktor-faktor penghambatnya. Penelitian menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif. Data dikumpulkan melalui observasi, wawancara mendalam semi-terstruktur dengan sepuluh informan yang dipilih secara purposif, serta dokumentasi, kemudian dianalisis menggunakan model interaktif berupa kondensasi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan dengan kerangka implementasi kebijakan Edwards

III sebagai pisau analisis. Hasil penelitian menunjukkan bahwa implementasi kebijakan secara umum telah berjalan cukup baik: komunikasi berlangsung melalui sosialisasi dan koordinasi antarlembaga yang berjenjang, sumber daya dialokasikan melalui Musrenbang, pokok-pokok pikiran DPRD, perencanaan teknis, dan pengadaan elektronik, serta pelaksana menunjukkan komitmen terhadap prosedur dan integritas. Namun, implementasi belum optimal karena tiga faktor penghambat, yaitu keterbatasan alokasi anggaran daerah yang diperumit oleh pembagian kewenangan jalan dengan pemerintah provinsi, rendahnya partisipasi masyarakat dalam pelaporan kerusakan dan pemanfaatan jalan secara tertib termasuk kendaraan bermuatan berlebih, serta pengawasan dan evaluasi yang belum konsisten ditindaklanjuti. Penguatan koordinasi lintas pemerintahan, penyederhanaan kanal pengaduan, penegakan aturan pemanfaatan jalan, dan kepastian tindak lanjut rekomendasi pengawasan diperlukan agar tata kelola infrastruktur jalan lebih efektif dan berkelanjutan.

Kata kunci: implementasi kebijakan; tata kelola infrastruktur jalan; partisipasi masyarakat; anggaran daerah; Medan Marelan

Bagaimana Cara Sitasi Artikel ini:

Aisyah, N., Zulfadli, Z., Zulhilmi, . Z., Mulyadi, M., & Zulham, Z. (2026). Implementasi Kebijakan Pemerintah Kota Medan dalam Tata Kelola Infrastruktur Jalan di Kecamatan Medan Marelan. Jejak Digital: Jurnal Ilmiah Multidisiplin, 2(6), 11557-11567. https://doi.org/10.63822/6m15f682

PENDAHULUAN

Pembangunan infrastruktur merupakan salah satu faktor penting dalam mendukung pertumbuhan ekonomi, peningkatan mobilitas masyarakat, serta pemerataan pembangunan antarwilayah. Di antara berbagai jenis infrastruktur, jalan memiliki peran paling strategis karena menghubungkan pusat-pusat kegiatan, memperlancar distribusi barang dan jasa, serta membuka akses masyarakat terhadap layanan publik (Siregar et al., 2024). Melalui kebijakan desentralisasi dan otonomi daerah, pemerintah daerah memperoleh kewenangan yang luas untuk merencanakan, mengelola, dan melaksanakan pembangunan infrastruktur di wilayahnya, dengan harapan kebijakan yang dihasilkan lebih responsif terhadap kebutuhan lokal serta dikelola secara lebih efektif dan efisien (Rondinelli, 1981; Hasanah & Syah, 2024).

Dalam praktiknya, implementasi kebijakan pembangunan jalan di tingkat daerah tidak selalu berjalan sesuai rencana. Keterbatasan anggaran, lemahnya koordinasi antarlembaga, keterbatasan sumber daya manusia, dan pengawasan yang kurang optimal kerap menyebabkan hasil pembangunan tidak sejalan dengan tujuan kebijakan (Edwards III, 1980). Edwards III menegaskan bahwa keberhasilan implementasi ditentukan oleh empat variabel yang saling berinteraksi, yaitu komunikasi, sumber daya, disposisi atau sikap pelaksana, dan struktur birokrasi. Sementara itu, Van Meter dan Van Horn (1975) memandang implementasi sebagai rangkaian tindakan aktor publik maupun privat untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan, sehingga kinerjanya sangat bergantung pada kapasitas pelaksana dan lingkungan tempat kebijakan dijalankan.

Kota Medan sebagai kota metropolitan terbesar di luar Pulau Jawa menghadapi tekanan yang tinggi terhadap infrastruktur perkotaan. Dengan jumlah penduduk sekitar 2,49 juta jiwa pada wilayah seluas 265,10 km² (Badan Pusat Statistik Kota Medan, 2025), kebutuhan akan jaringan jalan yang layak terus meningkat. Salah satu wilayah yang berkembang pesat adalah Kecamatan Medan Marelan, yang berada di bagian utara kota dan berfungsi sebagai kawasan permukiman sekaligus jalur penghubung menuju Kawasan Industri Medan (KIM) dan Pelabuhan Belawan. Kecamatan seluas 29,94 km² dengan sekitar 182.515 penduduk ini dilalui arus kendaraan pribadi, angkutan umum, dan angkutan barang yang padat, namun sejumlah ruasnya masih mengalami kerusakan, penyempitan, genangan saat musim hujan, serta keterlambatan perbaikan yang memicu keluhan masyarakat.

Kajian terdahulu menunjukkan bahwa persoalan implementasi kebijakan infrastruktur jalan bersifat multidimensi. Saputra et al. (2024) menemukan ketimpangan pembangunan jalan antardusun di Desa Kemiri, Jember, akibat keterbatasan sumber daya dan koordinasi pelaksana. Cahyani et al. (2023) mengungkap bahwa kurangnya sosialisasi, keterbatasan sumber daya, dan koordinasi yang belum optimal menghambat pembangunan jalan di Kelurahan Langenharjo, Kendal. Baihaqi (2025) dan Imansari et al. (2025) sama-sama menemukan kendala komunikasi, kapasitas teknis sumber daya manusia, dan sistem pemantauan yang lemah pada pembangunan infrastruktur desa, sedangkan Wika (2025) menekankan pentingnya sinergi pusat-daerah dan pengawasan lapangan di wilayah perbatasan. Dari sisi masyarakat, Ismatullah (2019) menunjukkan bahwa penggunaan bahu jalan untuk kepentingan pribadi menjadi salah satu penghambat partisipasi dalam pembangunan jalan desa.

Sebagian besar penelitian tersebut berfokus pada pembangunan jalan di wilayah perdesaan atau pada skala desa, dan cenderung menitikberatkan pada aspek pembangunan fisik. Kajian yang menelaah implementasi kebijakan tata kelola infrastruktur jalan di wilayah perkotaan pada tingkat kecamatan, termasuk keterkaitan antara perencanaan anggaran, pembagian kewenangan jalan antartingkat pemerintahan, perilaku pengguna jalan, dan fungsi pengawasan legislatif, masih terbatas. Kebaruan penelitian ini terletak pada analisis implementasi kebijakan pemerintah kota dalam konteks kawasan

perkotaan-industri, dengan menempatkan tata kelola, bukan sekadar pembangunan fisik, sebagai fokus kajian, serta melibatkan perspektif pemerintah, legislatif, masyarakat sipil, dan pengguna jalan secara bersamaan.

Berdasarkan uraian tersebut, penelitian ini bertujuan untuk: (1) menganalisis implementasi kebijakan Pemerintah Kota Medan dalam tata kelola infrastruktur jalan di Kecamatan Medan Marelan; dan (2) mengidentifikasi faktor-faktor yang menghambat implementasi kebijakan tersebut. Secara teoretis, penelitian ini diharapkan memperkaya kajian implementasi kebijakan publik dan tata kelola pemerintahan daerah, sedangkan secara praktis hasilnya dapat menjadi bahan pertimbangan bagi Pemerintah Kota Medan dalam meningkatkan efektivitas pembangunan dan pemeliharaan jalan.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan jenis penelitian deskriptif. Pendekatan ini dipilih karena penelitian bertujuan memperoleh gambaran yang sistematis, faktual, dan mendalam mengenai proses implementasi kebijakan serta hubungan antarfenomena di lapangan tanpa melakukan pengujian hipotesis (Moleong, 2017). Penelitian dilaksanakan di Kecamatan Medan Marelan, Kota Medan, Provinsi Sumatera Utara, dengan fokus pada ruas-ruas jalan di Kelurahan Terjun dan kelurahan sekitarnya. Lokasi ini dipilih karena merupakan kawasan dengan intensitas mobilitas dan aktivitas ekonomi yang tinggi serta masih menghadapi berbagai persoalan infrastruktur jalan.

Informan ditentukan secara purposif, yaitu individu yang dinilai memahami dan terlibat langsung dalam persoalan penelitian (Sugiyono, 2018). Sebanyak sepuluh informan dilibatkan, mewakili unsur pemerintah kota, pemerintah wilayah, legislatif, masyarakat sipil, dan masyarakat pengguna jalan sebagaimana disajikan pada Tabel 1. Untuk keperluan analisis, setiap informan diberi kode (I1–I10).

Tabel 1. Informan Penelitian

Kode	Jabatan/Unsur	Kategori
I1	Kepala Dinas SDABMBK (Pekerjaan Umum) Kota Medan	Pemerintah kota
I2	Kepala Bidang Bina Marga Dinas Pekerjaan Umum Kota Medan	Pemerintah kota
I3	Camat Medan Marelan	Pemerintah wilayah
I4	Lurah Kelurahan Terjun	Pemerintah wilayah
I5	Anggota DPRD Kota Medan Komisi IV	Legislatif
I6	Kepala Lingkungan	Pemerintah wilayah
I7	Tokoh Masyarakat	Masyarakat
I8	LSM Pemerhati Infrastruktur Kota Medan	Masyarakat sipil
I9	Pelaku usaha di sekitar Jalan Marelan	Masyarakat
I10	Warga pengguna jalan	Masyarakat

(Sumber: Data penelitian, 2026)

Data primer dikumpulkan melalui wawancara mendalam semi-terstruktur dan observasi langsung terhadap kondisi jalan serta aktivitas pemerintah di lapangan. Wawancara dilakukan pada 22–28 Juni 2026 dengan pedoman yang disusun berdasarkan dimensi implementasi kebijakan, namun tetap fleksibel untuk menggali isu baru yang muncul selama dialog. Data sekunder diperoleh melalui dokumentasi, meliputi publikasi Kecamatan Medan Marelan dan Kota Medan dalam angka, dokumen perencanaan pembangunan

daerah, regulasi terkait, serta data anggaran dan paket pekerjaan Dinas Sumber Daya Air, Bina Marga, dan Bina Konstruksi (SDABMBK) Kota Medan (Badan Pusat Statistik Kota Medan, 2025; Pemerintah Kota Medan, 2025).

Data dianalisis menggunakan model interaktif Miles et al. (2014) yang terdiri atas tiga alur kegiatan, yaitu kondensasi data (memilih, memfokuskan, menyederhanakan, dan mengabstraksi data dari transkrip wawancara, catatan lapangan, dan dokumen), penyajian data dalam bentuk narasi dan matriks, serta penarikan dan verifikasi kesimpulan. Kerangka implementasi kebijakan Edwards III (1980) digunakan sebagai pisau analisis, dengan dimensi komunikasi, sumber daya, dan disposisi pelaksana sebagai fokus utama. Keabsahan data dijaga melalui triangulasi sumber dengan membandingkan keterangan informan dari unsur pemerintah, legislatif, masyarakat sipil, dan pengguna jalan, serta triangulasi teknik dengan memadukan hasil wawancara, observasi, dan dokumentasi.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pemerintah Kota Medan melaksanakan kebijakan tata kelola infrastruktur jalan melalui Dinas SDABMBK, khususnya Bidang Bina Marga, yang bertanggung jawab atas pembangunan, peningkatan, rehabilitasi, pemeliharaan, dan pengawasan jalan serta jembatan. Di tingkat wilayah, pemerintah kecamatan, kelurahan, dan kepala lingkungan berperan sebagai penghubung antara dinas teknis dan masyarakat, sedangkan DPRD Kota Medan melalui Komisi IV menjalankan fungsi penganggaran dan pengawasan. Hasil penelitian disajikan dalam dua bagian sesuai tujuan penelitian, yaitu implementasi kebijakan dan faktor-faktor penghambatnya. Ringkasan temuan disajikan pada Tabel 2.

Tabel 2. Ringkasan Temuan Penelitian

Aspek	Temuan Utama	Catatan Kritis
Komunikasi: sosialisasi	Informasi lokasi, jenis, jadwal, dan dampak pekerjaan disampaikan sebelum pembangunan melalui kecamatan, kelurahan, dan kepala lingkungan	Berjalan baik dan direspons positif oleh warga serta pelaku usaha
Komunikasi: koordinasi	Koordinasi berjenjang Dinas PU–kecamatan–kelurahan–masyarakat sejak perencanaan hingga evaluasi	Pola kolaboratif dan dua arah
Sumber daya: anggaran	Alokasi melalui Musrenbang, pokok-pokok pikiran DPRD, DED dan RAB, serta tender melalui LPSE	Mekanisme terstruktur, tetapi kapasitas fiskal terbatas
Disposisi: integritas pelaksana	Kepatuhan pada prosedur, penunjukan PPK, konsultan pengawas, dan tim teknis	Didukung kontrol sosial oleh LSM
Hambatan 1: anggaran dan kewenangan	APBD terbatas dan terbagi ke sektor lain; ruas strategis berstatus jalan provinsi; kendaraan ODOL	Penanganan bertahap dan lambat
Hambatan 2: partisipasi masyarakat	Pelaporan kerusakan rendah; pemanfaatan badan jalan tidak tertib	Warga beralih ke media sosial
Hambatan 3: pengawasan dan evaluasi	Pengawasan internal dan DPRD sudah berjalan	Konsistensi dan tindak lanjut temuan belum optimal

(Sumber: Data primer diolah, 2026)

Implementasi Kebijakan Tata Kelola Infrastruktur Jalan

Komunikasi: Perancangan, Sosialisasi, dan Koordinasi

Tahap perancangan diawali dengan identifikasi kebutuhan melalui survei lapangan oleh Dinas Pekerjaan Umum bersama pemerintah kecamatan dan kelurahan untuk mengetahui kondisi eksisting jalan, tingkat kerusakan, volume lalu lintas, dan kondisi drainase. Aspirasi masyarakat dihimpun melalui Musyawarah Perencanaan Pembangunan (Musrenbang), usulan kelurahan dan kecamatan, serta pokok-pokok pikiran DPRD, kemudian diterjemahkan ke dalam dokumen teknis berupa *Detail Engineering Design* (DED) dan Rencana Anggaran Biaya (RAB). Hasil penelitian menunjukkan bahwa sebelum pekerjaan dimulai, pemerintah kecamatan berkoordinasi dengan dinas teknis dan kelurahan untuk menyosialisasikan rencana pekerjaan kepada warga. I3 menjelaskan:

> *"Sebelum pekerjaan dimulai, kami dari pihak kecamatan selalu berkoordinasi dengan Dinas Pekerjaan Umum dan pemerintah kelurahan untuk menyampaikan informasi kepada masyarakat mengenai lokasi pekerjaan, jenis kegiatan yang akan dilaksanakan, perkiraan waktu pelaksanaan, serta dampak sementara yang mungkin timbul."* (I3, 23 Juni 2026)

Keterangan tersebut dikonfirmasi oleh masyarakat. I7 menyatakan bahwa sosialisasi memberi kepastian mengenai program yang akan dilaksanakan, sementara I9 sebagai pedagang di tepi jalan mengaku selalu diberi tahu oleh kepala lingkungan atau lurah, baik secara lisan maupun melalui surat edaran, sekitar satu minggu sebelum pekerjaan pelebaran jalan atau pembersihan saluran dimulai, sehingga dapat memindahkan barang dagangannya lebih awal. Temuan ini menunjukkan bahwa dimensi komunikasi dalam kerangka Edwards III (1980), yang menuntut kejelasan, konsistensi, dan ketepatan transmisi informasi, telah terpenuhi pada tahap pra-pelaksanaan.

Koordinasi antarinstansi juga berlangsung secara berjenjang dan berkelanjutan. Menurut I2, setelah lokasi prioritas ditetapkan, dinas mengadakan rapat koordinasi dengan kecamatan dan kelurahan untuk menyampaikan ruang lingkup kegiatan, jadwal, kebutuhan dukungan lapangan, dan potensi kendala. Selama pekerjaan berlangsung, pengawas lapangan dinas memantau kemajuan pekerjaan, sementara kecamatan dan kelurahan melaporkan hambatan seperti gangguan lalu lintas, genangan akibat drainase yang belum berfungsi, keberadaan utilitas bawah tanah, atau keluhan warga. I4 menegaskan peran kelurahan sebagai penghubung dua arah:

> *"Pemerintah kelurahan tidak hanya menyampaikan informasi mengenai rencana pembangunan kepada masyarakat, tetapi juga menghimpun aspirasi, mengidentifikasi permasalahan yang muncul selama pelaksanaan pekerjaan, serta menyampaikan berbagai masukan kepada pemerintah kecamatan maupun dinas teknis."* (I4, 22 Juni 2026)

Pola tersebut mencerminkan komunikasi kolaboratif yang tidak sekadar bersifat instruktif dari atas ke bawah, tetapi juga membuka ruang umpan balik dari tingkat terbawah. Temuan ini berbeda dengan Cahyani et al. (2023) dan Baihaqi (2025) yang menemukan sosialisasi dan koordinasi sebagai titik lemah implementasi pada skala kelurahan dan desa. Perbedaan ini dapat dijelaskan oleh struktur pemerintahan perkotaan yang lebih berjenjang, sehingga tersedia saluran formal dari kota hingga lingkungan untuk menyalurkan informasi.

Sumber Daya: Mekanisme Alokasi Anggaran dan Pelaksanaan Pekerjaan

Ketersediaan sumber daya, terutama anggaran, menjadi penentu terlaksananya setiap program pembangunan jalan (Edwards III, 1980). Hasil penelitian menunjukkan bahwa alokasi anggaran ditetapkan melalui alur perencanaan yang terstruktur. I1 menjelaskan bahwa usulan pembangunan jalan berasal dari

Musrenbang tingkat kelurahan hingga kota serta pokok-pokok pikiran hasil reses DPRD. Setelah prioritas ditetapkan, dinas melakukan survei, menyusun DED dan RAB, lalu Bidang Bina Marga menyusun dokumen tender yang didaftarkan melalui Layanan Pengadaan Secara Elektronik (LPSE) agar penyedia jasa yang memenuhi syarat dapat mengajukan penawaran secara terbuka. Dari sisi legislatif, I5 menerangkan bahwa reses dilakukan tiga kali setahun di daerah pemilihan yang mencakup Medan Marelan untuk menjaring usulan seperti perbaikan dan pelebaran jalan maupun pembangunan drainase. Usulan tersebut diselaraskan dengan Rencana Kerja Pemerintah Daerah (RKPD) dan Renja perangkat daerah sebelum dibahas dalam penyusunan APBD.

> *"Pada tahap ini dilakukan penyesuaian dengan kemampuan keuangan daerah sehingga tidak semua usulan dapat langsung direalisasikan pada tahun anggaran yang sama."* (I5, 26 Juni 2026)

Pada tahap pelaksanaan, pekerjaan fisik diserahkan kepada penyedia jasa konstruksi pemenang tender, sedangkan pengendalian mutu, volume, dan waktu dilakukan oleh Pejabat Pembuat Komitmen (PPK), konsultan pengawas, dan tim teknis Bidang Bina Marga. Jenis pekerjaan yang dilaksanakan di Medan Marelan meliputi peningkatan struktur jalan, rekonstruksi ruas rusak berat, pengaspalan ulang (*overlay*), rehabilitasi drainase, dan perbaikan bahu jalan. Menurut I2, kontraktor yang hasil pekerjaannya tidak sesuai spesifikasi, mutu material, volume, atau jadwal kontrak diwajibkan melakukan perbaikan sebelum pekerjaan dilanjutkan atau diserahterimakan. Temuan ini menunjukkan bahwa sumber daya kewenangan, prosedur, dan perangkat teknis telah tersedia, sehingga persoalan sumber daya lebih terletak pada besaran kapasitas fiskal dibandingkan pada ketiadaan mekanisme.

Disposisi: Integritas dan Komitmen Pelaksana

Disposisi pelaksana tercermin dari kepatuhan terhadap prosedur, tanggung jawab dalam penggunaan anggaran, dan keterbukaan proses pengadaan. I2 menguraikan bahwa integritas diterapkan sejak penetapan kebutuhan berdasarkan survei, penunjukan PPK, penyusunan dokumen pengadaan, hingga penetapan pemenang tender berdasarkan evaluasi administrasi, teknis, dan harga. Di tingkat wilayah, I3 menyatakan komitmen kecamatan bersama para lurah untuk memonitor kelancaran dan ketertiban pelaksanaan di lapangan. Integritas pelaksana tersebut diperkuat oleh kontrol sosial dari masyarakat sipil:

> *"Kami berhak memantau transparansi dan akuntabilitas penggunaan dana publik pada proyek jalan berdasarkan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 2008 tentang Keterbukaan Informasi Publik, serta mengawasi kualitas fisik pengerjaan jalan agar sesuai spesifikasi, ketebalan, dan material dengan dokumen kontrak."* (I8)

Temuan ini menunjukkan bahwa integritas dalam implementasi kebijakan tidak hanya bergantung pada sikap individu aparatur, tetapi dibangun melalui sinergi antara kepatuhan prosedural, pengawasan oleh pemerintah wilayah, dan kontrol eksternal oleh masyarakat sipil. Hal ini sejalan dengan prinsip *good governance* yang menekankan transparansi, akuntabilitas, dan partisipasi (Amyulianthy et al., 2023; Sagala et al., 2025), serta pandangan OECD (2021) bahwa integritas sektor publik merupakan prasyarat bagi kepercayaan masyarakat terhadap penyelenggaraan pembangunan.

Faktor Penghambat Implementasi Kebijakan

Keterbatasan Anggaran dan Kompleksitas Kewenangan Jalan

Keterbatasan anggaran menjadi hambatan utama. Pada tahun anggaran 2025, Dinas SDABMBK Kota Medan memperoleh alokasi sekitar Rp720,23 miliar, namun dana tersebut membiayai seluruh program dinas di 21 kecamatan, sehingga penanganan di Medan Marelan dilakukan melalui paket-paket

pekerjaan berskala kecil. Beberapa paket rehabilitasi jalan lingkungan di kecamatan ini, misalnya, memiliki pagu antara sekitar Rp139 juta hingga Rp200 juta, antara lain di Jalan Marelan V Gang Selawaseh, Jalan M. Basir Gang Mesjid, Jalan M. Basir Gang Perhatian, dan Jalan Marelan V Gang Salut. Pihak dinas mengakui bahwa kondisi ini memperlambat perbaikan:

> *"Keterbatasan anggaran ini menyebabkan melambatnya perbaikan dan pembangunan ruas jalan ataupun drainase di Marelan dan beberapa kecamatan di Medan, karena APBD tahun ini cukup terbatas serta harus dibagi untuk program prioritas lainnya seperti pendidikan, kesehatan, dan terutama pemulihan banjir."* (I1)

Persoalan anggaran diperumit oleh pembagian kewenangan jalan. Menurut I3, sejumlah ruas strategis seperti Jalan Veteran dan Jalan Marelan Raya berstatus jalan provinsi, sehingga penanganannya memerlukan koordinasi antara Pemerintah Kota Medan dan Pemerintah Provinsi Sumatera Utara terkait DED dan jadwal lelang, yang memakan waktu. Akibatnya, ruas yang paling sering dikeluhkan warga justru berada di luar kewenangan langsung pemerintah kota. Dampaknya dirasakan pengguna jalan; I10 mengeluhkan ruas jalan yang sempit, berlubang, dan bergelombang yang tidak sebanding dengan volume kendaraan sehingga kerap macet pada jam berangkat dan pulang kerja. I8 menambahkan bahwa lemahnya pengawasan terhadap kendaraan *over dimension and over loading* (ODOL) yang leluasa melintasi Jalan Veteran dan Jalan Marelan Raya mempercepat kerusakan konstruksi, sehingga beban pemeliharaan semakin besar di tengah anggaran yang terbatas.

Temuan ini memperlihatkan bahwa hambatan anggaran bukan berarti pemerintah tidak mengalokasikan dana, melainkan adanya kesenjangan antara kapasitas fiskal dan luasnya kebutuhan penanganan, yang kemudian diperbesar oleh fragmentasi kewenangan dan beban lalu lintas berat. Hasil ini sejalan dengan Imansari et al. (2025) dan Wika (2025) yang menempatkan keterbatasan anggaran sebagai kendala dominan, namun menambahkan dimensi baru berupa koordinasi vertikal kota-provinsi yang khas pada kawasan perkotaan dengan jaringan jalan berstatus campuran. Dalam perspektif desentralisasi, kondisi ini menunjukkan bahwa pelimpahan kewenangan belum sepenuhnya diikuti oleh kejelasan dan sinkronisasi pengelolaan antartingkat pemerintahan (Rondinelli, 1981; Suatrat et al., 2023).

Rendahnya Partisipasi dan Kesadaran Masyarakat

Hambatan kedua berkaitan dengan partisipasi masyarakat, yang tampak dalam dua bentuk. Pertama, pelaporan kerusakan jalan belum optimal. I3 menjelaskan bahwa pemerintah telah menyediakan berbagai saluran pelaporan, baik melalui kelurahan, kecamatan, dan perangkat daerah terkait maupun kanal digital Lapor Pak Wali, namun sebagian warga menganggap perbaikan jalan sepenuhnya tanggung jawab pemerintah, sementara sebagian lainnya belum mengetahui prosedur pelaporan. Di sisi lain, tokoh masyarakat memberikan perspektif yang berbeda:

> *"Sebenarnya masyarakat sudah berulang kali mengikuti prosedur pelaporan terkait jalan rusak ini, namun lambannya tindak lanjut dari pihak yang berwenang, apalagi mekanisme pelaporan yang masih berbelit-belit, sehingga warga masyarakat kini beralih ke media sosial atau memviralkan, karena melalui medsos ini lebih efektif."* (I7)

Dua keterangan yang berbeda tersebut menunjukkan bahwa rendahnya pelaporan formal tidak semata-mata disebabkan oleh kurangnya kesadaran warga, tetapi juga oleh menurunnya kepercayaan terhadap respons pemerintah. Peralihan ke media sosial menandakan pergeseran pola partisipasi dari jalur administratif ke ruang digital yang dianggap lebih cepat memperoleh respons. Temuan ini menegaskan

pandangan Irfan et al. (2022) dan Sofianto (2020) bahwa partisipasi masyarakat hanya akan efektif apabila disertai daya tanggap pemerintah dan mekanisme yang mudah diakses.

Kedua, pemanfaatan jalan masih kurang tertib. I8 dan I10 menyebutkan parkir di badan jalan, truk yang berhenti untuk bongkar muat, serta pedagang yang menggunakan sebagian badan jalan sebagai penyebab penyempitan ruang lalu lintas dan kemacetan. I6 menambahkan bahwa wilayahnya merupakan kawasan sibuk dekat KIM dan Pelabuhan Belawan sehingga aktivitas truk angkutan barang di tepi jalan sulit dihindari. Pemerintah kelurahan menangani persoalan ini secara persuasif melalui imbauan, pembinaan, dan teguran bersama kepala lingkungan, dan berkoordinasi dengan kecamatan, Dinas Perhubungan, atau Satuan Polisi Pamong Praja apabila pelanggaran berada di luar kewenangan kelurahan (I4). Temuan ini sejalan dengan Ismatullah (2019) mengenai penggunaan bahu jalan untuk kepentingan pribadi, tetapi pada konteks perkotaan-industri skalanya lebih besar karena berkaitan dengan aktivitas logistik, sehingga penanganannya menuntut penegakan aturan lintas instansi dan tidak cukup dengan pendekatan persuasif.

Pengawasan dan Evaluasi yang Belum Konsisten Ditindaklanjuti

Hambatan ketiga terletak pada efektivitas pengawasan dan evaluasi. Secara kelembagaan, pengawasan internal telah berjalan berjenjang. I1 menjelaskan bahwa PPK, konsultan pengawas, dan tim teknis Bidang Bina Marga rutin memeriksa kesesuaian pekerjaan dengan gambar kerja, spesifikasi, mutu material, volume, dan jadwal kontrak, sementara I3 menyebutkan bahwa kecamatan bersama lurah dan kepala lingkungan secara berkala memantau lokasi pekerjaan dan meneruskan keluhan warga kepada dinas. Pengawasan eksternal dijalankan oleh Komisi IV DPRD melalui rapat kerja dengan Dinas Pekerjaan Umum, pembahasan laporan realisasi program dan anggaran, kunjungan lapangan, serta penyerapan aspirasi saat reses (I5). Dinas Pekerjaan Umum memandang pengawasan DPRD sebagai bagian dari mekanisme *checks and balances* yang hasilnya menjadi bahan evaluasi prioritas pembangunan berikutnya (I1).

Namun, masyarakat sipil menilai efektivitas pengawasan belum sepenuhnya terwujud. Menurut I8, persoalan utamanya bukan pada ketiadaan sistem, melainkan pada konsistensi pelaksanaannya:

> *"Yang menjadi perhatian kami adalah bagaimana pengawasan itu benar-benar dijalankan secara konsisten, bukan hanya sebatas memenuhi administrasi. Pengawasan tidak boleh berhenti hanya pada kunjungan atau peninjauan lokasi proyek, tetapi harus menghasilkan rekomendasi yang jelas dan memastikan setiap temuan di lapangan diselesaikan sampai tuntas."* (I8)

Temuan ini menunjukkan adanya jarak antara keberadaan mekanisme pengawasan dan kualitas tindak lanjutnya. Pengawasan yang berhenti pada aspek administratif berisiko membiarkan persoalan mutu pekerjaan berulang pada proyek berikutnya. Hasil ini memperkuat temuan Wika (2025) mengenai pentingnya penguatan pengawasan lapangan, sekaligus menunjukkan bahwa dalam konteks perkotaan, sinergi antara pengawasan internal, pengawasan legislatif, dan kontrol sosial masyarakat sipil menjadi kunci agar rekomendasi pengawasan benar-benar diterjemahkan ke dalam perbaikan kebijakan dan kualitas pembangunan.

Secara keseluruhan, temuan penelitian memperlihatkan bahwa dimensi komunikasi, sumber daya kelembagaan, dan disposisi pelaksana dalam kerangka Edwards III (1980) relatif telah terpenuhi, sedangkan hambatan justru muncul pada titik temu antara kebijakan dan lingkungannya, yaitu kapasitas fiskal, pembagian kewenangan antartingkat pemerintahan, perilaku pengguna jalan, dan tindak lanjut pengawasan.

Hal ini sejalan dengan Van Meter dan Van Horn (1975) yang menekankan bahwa kinerja implementasi turut dipengaruhi oleh kondisi ekonomi, sosial, dan politik di luar organisasi pelaksana.

KESIMPULAN

Implementasi kebijakan Pemerintah Kota Medan dalam tata kelola infrastruktur jalan di Kecamatan Medan Marelan secara umum telah berjalan cukup baik sesuai mekanisme pemerintahan daerah. Pada dimensi komunikasi, sosialisasi dilakukan sebelum pekerjaan dimulai dan koordinasi berlangsung berjenjang antara Dinas Pekerjaan Umum, kecamatan, kelurahan, dan masyarakat sejak perencanaan hingga evaluasi. Pada dimensi sumber daya, alokasi anggaran ditetapkan melalui alur yang terstruktur, mulai dari Musrenbang dan pokok-pokok pikiran DPRD, penyusunan DED dan RAB, hingga pengadaan melalui LPSE. Pada dimensi disposisi, pelaksana menunjukkan komitmen terhadap prosedur dan integritas yang diperkuat oleh kontrol sosial dari masyarakat sipil. Namun, implementasi belum optimal karena tiga faktor penghambat, yaitu keterbatasan alokasi APBD yang diperumit oleh status sejumlah ruas strategis sebagai jalan provinsi dan beban kendaraan ODOL, rendahnya partisipasi masyarakat dalam pelaporan kerusakan dan pemanfaatan jalan secara tertib, serta pengawasan dan evaluasi yang belum konsisten ditindaklanjuti hingga tuntas.

Pemerintah Kota Medan disarankan memperkuat sinkronisasi perencanaan dan penganggaran dengan Pemerintah Provinsi Sumatera Utara untuk ruas jalan provinsi yang berdampak besar terhadap mobilitas warga, menetapkan prioritas penanganan berbasis kondisi riil lapangan, menyederhanakan prosedur pelaporan serta menjamin kecepatan tindak lanjut laporan masyarakat, dan bersama Dinas Perhubungan serta Satuan Polisi Pamong Praja menegakkan aturan terhadap kendaraan ODOL, parkir di badan jalan, dan penggunaan badan jalan untuk kepentingan usaha. DPRD Kota Medan perlu memastikan setiap rekomendasi pengawasan dipantau hingga terlaksana. Penelitian ini memiliki keterbatasan pada cakupan lokasi yang hanya satu kecamatan dan jumlah informan yang terbatas, sehingga penelitian selanjutnya disarankan memperluas lokasi, menggunakan pendekatan komparatif antarwilayah, atau memadukan metode kualitatif dan kuantitatif guna memperoleh gambaran yang lebih komprehensif mengenai efektivitas tata kelola infrastruktur jalan di daerah.

DAFTAR PUSTAKA

Amyulianthy, R., Muda, R., Said, J., Setyaningrum, D., & Harnovinsah, H. (2023). Can good governance enhance local government performance? *Ekuitas: Jurnal Ekonomi dan Keuangan, 7*(1), 42–61. https://doi.org/10.24034/j25485024.y2023.v7.i1.5231

Badan Pusat Statistik Kota Medan. (2025). *Kota Medan dalam angka 2025*. BPS Kota Medan. https://medankota.bps.go.id

Baihaqi, A. N. L. (2025). Implementation of village infrastructure development policy in Surawangi Village, Jatiwangi District, Majalengka Regency. *Journal of Public Policy Studies*.

Cahyani, L. E., Fatchuriza, M., & Rahmawati, M. P. (2023). Implementasi kebijakan pembangunan infrastruktur di Kelurahan Langenharjo Kabupaten Kendal. *Jurnal Ilmu Pemerintahan*.

Edwards III, G. C. (1980). *Implementing public policy*. Congressional Quarterly Press.

Hasanah, N., & Syah, E. (2024). Desentralisasi dan tantangan otonomi daerah: Analisis kebijakan dengan pendekatan mixed method. *Perkara: Jurnal Ilmu Hukum dan Politik*.

Imansari, M., et al. (2025). Analisis implementasi kebijakan pembangunan infrastruktur Desa Dewasari Kecamatan Cijeungjing Kabupaten Ciamis. *Journal of Social Science Research*.

Irfan, M., Nurmandi, A., & Salahudin. (2022). Partisipasi masyarakat dalam implementasi kebijakan publik di era pemerintahan kolaboratif. *Jurnal Borneo Administrator, 18*(2), 197–214.

Ismatullah. (2019). Partisipasi masyarakat dalam pembangunan infrastruktur jalan di Desa Kaligintung Kecamatan Temon Kabupaten Kulon Progo. *Jurnal Pembangunan Wilayah*.

Miles, M. B., Huberman, A. M., & Saldaña, J. (2014). *Qualitative data analysis: A methods sourcebook* (3rd ed.). SAGE Publications.

Moleong, L. J. (2017). *Metodologi penelitian kualitatif* (Edisi revisi). Remaja Rosdakarya.

Organisation for Economic Co-operation and Development. (2021). *Government at a glance 2021*. OECD Publishing. https://doi.org/10.1787/1c258f55-en

Pemerintah Kota Medan. (2025). *Peraturan Daerah Kota Medan Nomor 1 Tahun 2025 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kota Medan Tahun 2025–2029*. Pemerintah Kota Medan.

Rondinelli, D. A. (1981). Government decentralization in comparative perspective: Theory and practice in developing countries. *International Review of Administrative Sciences, 47*(2), 133–145.

Sagala, N. F., Tumija, T., & Azhari, L. (2025). Desentralisasi administratif untuk mewujudkan pelayanan publik dan tata kelola pemerintahan yang baik. *Triwikrama: Jurnal Ilmu Sosial, 9*(6), 101–110.

Saputra, D., Sunarto, I., & Asmuni. (2024). Implementasi kebijakan pembangunan infrastruktur jalan dalam upaya pemerataan pembangunan di Desa Kemiri Kecamatan Panti Kabupaten Jember. *Jurnal Administrasi Publik*.

Siregar, H., et al. (2024). Pembangunan infrastruktur jalan dalam mendukung konektivitas wilayah dan pertumbuhan ekonomi daerah. *Jurnal Pembangunan Daerah*.

Sofianto, A. (2020). Partisipasi masyarakat dalam pembangunan daerah sebagai upaya mewujudkan tata kelola pemerintahan yang baik. *Jurnal Litbang Sukowati, 4*(1), 1–15.

Suatrat, F., Mahulauw, S., & Tehuayo, J. (2023). Analisis kebijakan desentralisasi politik dalam mewujudkan daerah otonomi baru. *Jurnal Ilmiah Global Education*.

Sugiyono. (2018). *Metode penelitian kuantitatif, kualitatif, dan R&D*. Alfabeta.

Van Meter, D. S., & Van Horn, C. E. (1975). The policy implementation process: A conceptual framework. *Administration & Society, 6*(4), 445–488.

Wika, M. (2025). Efektivitas implementasi kebijakan publik dalam pembangunan infrastruktur di daerah perbatasan. *Jurnal Kebijakan Publik*.