

Upaya Peningkatan Kinerja Infrastruktur Jalan di Kota Tegal: Evaluasi dan Sasaran Capaian Target Indikator Kemantapan Jalan Kota

Moh. Lutfi Ariwibowo^{1*}

¹Bapperida Kota Tegal, Indonesia

Korespondensi: * mohlutfiariwibowo@gmail.com

 <https://doi.org/10.47266/bwp.v8i3.450> | halaman: 499 – 520

Dikirim: 27-08-2025 | Diterima: 03-11-2025 | Dipublikasikan: 30-11-2025

Abstrak

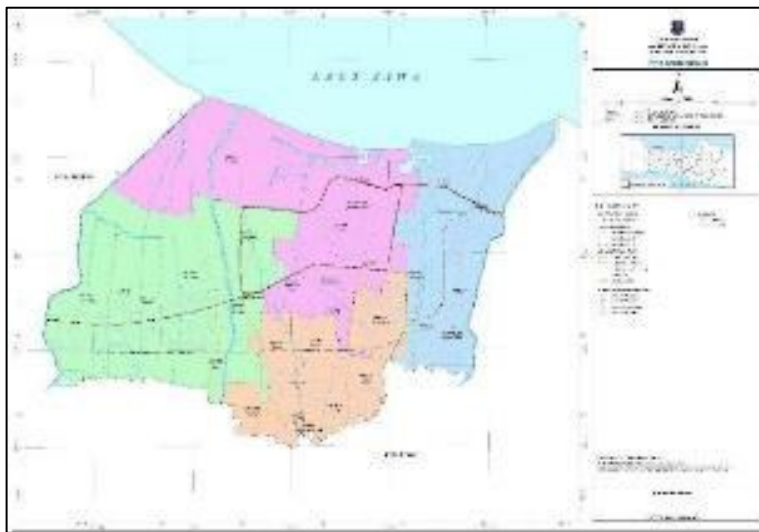
Kinerja tingkat kemantapan jalan di Kota Tegal menunjukkan tren penurunan, sementara anggaran penyelenggaraan jalan dalam lima tahun terakhir juga mengalami pengurangan. Kondisi ini diperburuk oleh bertambahnya jumlah ruas jalan kota berdasarkan SK Wali Kota Nomor 600/055/2023. Penelitian ini bertujuan mengidentifikasi permasalahan utama serta merumuskan rekomendasi kebijakan untuk meningkatkan indikator tingkat kemantapan jalan. Metode yang digunakan meliputi analisis Urgency, Seriousness, Growth (USG) untuk menentukan prioritas isu berdasarkan tingkat risiko dan dampaknya, serta analisis SWOT untuk mengidentifikasi kekuatan, kelemahan, peluang, dan ancaman. Alternatif kebijakan kemudian dianalisis menggunakan *Bardach's Eightfold Path* untuk menilai kelayakan teknis, ekonomi, politik, dan administratif. Hasil analisis menunjukkan bahwa beberapa alternatif memenuhi kriteria kelayakan tersebut. Rekomendasi utama penelitian ini adalah pembentukan Tim Teknis Pemerintah Kota Tegal untuk mengkaji pemanfaatan dana *Corporate Social Responsibility* (CSR) dalam peningkatan dan pemeliharaan infrastruktur jalan sebagai bentuk sinergi dan tanggung jawab sosial lingkungan. Kebijakan ini diharapkan menjadi solusi jangka menengah dan panjang untuk memperbaiki kinerja infrastruktur jalan di Kota Tegal.

Kata kunci: Infrastruktur Jalan; USG; *Bardach's Eightfold Path*.

I. Pendahuluan

1.1. Latar Belakang

Kepadatan penduduk Kota Tegal tahun 2024 sebesar 7.523,68 jiwa/km², mengalami peningkatan sebanyak 1.699 jiwa dari tahun 2023¹. Topografi Kota Tegal termasuk rendah dan landai, dimana ketinggian antara 0-3 meter diatas permukaan air laut (dpl), membentang dari wilayah timur hingga ke barat dan wilayah selatan hingga ke utara². Hulu dari keempat sungai tersebut berada di wilayah Kabupaten Tegal dan Kabupaten Brebes³. Kelembaban udara di Kota Tegal pada tahun 2024 berkisar antara 49 % hingga 91 %, serta curah hujan yang tidak merata sepanjang tahun⁴.



Gambar 1. Peta Administrasi Kota Tegal

Pemerintah Daerah Kota Tegal dalam rangka memberikan pelayanan, meningkatkan peran serta, prakarsa, dan memberdayakan masyarakat secara eksplisit terlihat pada kinerja pelaksanaan pembangunan pada masing-masing urusan dan kewenangannya. Salah satu yang menjadi fokus dan menjadi isu adalah pemerataan pembangunan wilayah adalah Pembangunan infrastruktur dasar perkotaan. Di sisi lain dalam 5 tahun terakhir anggaran program penyelenggaraan jalan kota semakin kecil.

Pelayanan dasar bidang urusan Pekerjaan Umum Dan Penataan Ruang tercermin dari terealisasinya indikator kinerja berupa *outcome* yang menunjukkan keberhasilan pembangunan melalui pelaksanaan program-program, kegiatan dan sub kegiatan yang mendukung dalam Tahun 2024. Pada tahun 2023 dan 2024 telah terjadi kesenjangan antara target kinerja, capaian kinerja dan anggaran program penyelenggaraan jalan. Penurunan tingkat kemandirian jalan, dimana 2 tahun terakhir realisasinya mengalami penurunan bahkan tidak mencapai target akibat berlakunya kebijakan melalui Surat Keputusan Walikota Tegal Nomor 600/055/2023 tentang

¹ Rancangan Akhir Rencana Kerja Pemerintah Daerah (RKPD) Kota Tegal Tahun 2026.

² Kementerian PUPR RI, "Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia Nomor 04/PRT/M/2015 tentang Kriteria dan Penetapan Wilayah Sungai," Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, no. 1 (2015), hal. 1-8.

³ BPS Kota Tegal, Kota Tegal Dalam Angka Tahun 2025.

⁴ LKPD Wali Kota Tegal 2024

Penetapan Ruas Jalan Menurut Statusnya sebagai Jalan Kota Di Kota Tegal. Realisasi tingkat kemantapan jalan pada tahun 2023 sebesar 82,23% dari target 89,75 % dengan tingkat capaian 91.63 %, sedangkan realisasi tingkat kemantapan jalan pada tahun 2024 sebesar 82.382 % dari target 89.95 % dengan tingkat capaian 91.586 %. dimana ada penambahan jumlah ruas dari 533 buah menjadi 848 buah ruas jalan tahun 2024, dengan sebelum perubahan SK Jalan sepanjang 231.435 km, setelah ada perubahan SK Jalan menjadi 257,571 km⁵.

Ada beberapa hal yang menjadi masalah mengapa **capaian kinerja tingkat kemantapan jalan Kota Tegal semakin menurun dalam kurun waktu tiga tahun dan tidak sesuai yang ditargetkan. Masalah utamanya adalah adanya penambahan jumlah ruas jalan dan panjang ruas jalan kota.**

1.2. Permasalahan

Policy Paper ini mengkaji pembangunan infrastruktur perkotaan untuk urusan pekerjaan umum dan tata ruang yakni indikator tingkat kemantapan jalan, dimana saat ini ada kesenjangan capaian indikator tingkat kemantapan jalan akibat adanya kebijakan penambahan jumlah dan panjang ruas jalan kota. Disisi lain menurunnya anggaran untuk program penyelenggaraan jalan, hal ini menjadi bagian isu strategis RPJMD 2025-2029 “Belum meratanya pembangunan wilayah dan pembangunan di segala bidang termasuk pembangunan infrastruktur”⁶. Beberapa permasalahan utama yang dihadapi dalam upaya pemerataan pembangunan wilayah khususnya infrastruktur adalah:

1. Kondisi daya dukung dan daya tampung lahan Kota Tegal saat ini berada pada kondisi dengan status defisit atau terlampaui (RPJMD 2025-2026)
2. Kemampuan lahan untuk Pembangunan yang ada di Kota Tegal 33,69 % atau 1.325,12 ha merupakan daerah dengan kelas kemampuan lahan II, atau lahan yang memiliki beberapa hambatan atau ancaman kerusakan yang mengurangi pilihan penggunaannya atau mengakibatkan perlunya tindakan konservasi (RPD 2025-2026).
3. Capaian kinerja infrastruktur perkotaan tidak semua mencapai target (RKPD 2026)

Untuk menemukan urutan prioritas isu yang harus diselesaikan dari 3 pokok permasalahan di atas, menggunakan analisis *Urgency, Seriousness, Growth (USG)*. *USG* ini dapat menilai tingkat risiko dan dampaknya. Analisis *USG* adalah metode skoring untuk menyusun urutan prioritas masalah yang harus diselesaikan. Pada tahap ini masing-masing masalah dinilai tingkat risiko dan dampaknya. Bila telah didapatkan jumlah skor maka dapat menentukan prioritas masalah. langkah skoring dengan menggunakan metode *USG* adalah membuat daftar akar masalah, membuat tabel matriks prioritas masalah dengan bobot skoring 1-5 dan nilai tertinggi sebagai prioritas masalah⁷. Untuk lebih jelasnya, pengertian *urgency, seriousness, dan growth* dapat diuraikan sebagai berikut:

1. *Urgency* atau urgensi, yaitu dilihat dari tersedianya waktu, mendesak atau tidak masalah tersebut diselesaikan
2. *Seriousness* atau tingkat keseriusan dari masalah, yakni dengan melihat dampak masalah tersebut terhadap produktifitas kerja, pengaruh terhadap keberhasilan, membahayakan system atau tidak
3. *Growth* atau tingkat perkembangan masalah yakni apakah masalah tersebut berkembang sedemikian rupa sehingga sulit untuk dicegah.

⁵ Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kota Tegal Tahun 2025 – 2029.

⁶ Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kota Tegal Tahun 2025 – 2029.

⁷ Karyoto dan Laode Yudha Adi Pratama, *Langkah-Langkah Strategi Dalam Penanganan Ketertiban Umum Pada Kota Depok*, Bappenas Working Papers, 7.2 (2024), pp. 141–51, doi:10.47266/bwp.v7i2.330.

Penggunaan metode *USG* dalam penentuan prioritas didasarkan hasil skoring komulatif 3 kriteria, adapun hasil dari pemberian skor pada ketiga masalah diatas dapat dilihat pada Tabel 2.

Tabel 1. Hasil Analisa Skoring dengan Metode *USG*

No.	Masalah	<i>Urgency</i>	<i>Seriousness</i>	<i>Growth</i>	Skor Total
1	Kondisi daya dukung dan daya tampung lahan Kota Tegal saat ini berada pada kondisi dengan status defisit atau terlampaui	3	3	3	9
2	Kemampuan lahan untuk Pembangunan yang ada di Kota Tegal 33,69 % atau 1.325,12 ha merupakan daerah dengan kelas kemampuan lahan II, atau lahan yang memiliki beberapa hambatan atau ancaman kerusakan yang mengurangi pilihan penggunaannya atau mengakibatkan perlunya tindakan konservasi	3	3	4	10
3	Capaian kinerja infrastruktur perkotaan tidak semua mencapai target	4	4	3	11

Sumber: Hasil Analisa metode *USG*, 2025

Keterangan: 1. Sangat Tidak Penting; 2. Tidak Penting; 3. Netral; 4. Penting; 5. Sangat Penting

Hasil skoring *USG* maka dihasilkan masalah yang menjadi prioritas yaitu masalah nomer 3, kemudian dibuat pohon masalah yaitu mencari penyebab level 1 hingga level dimana ketemu akar masalah dan dibuatkan *problem statement* sebagai akar masalah untuk dicarikan rekomendasi penyelesaiannya. Adapun penyebab masalah level 1 adalah sebagai berikut:

1. Capaian kinerja infrastruktur perkotaan tidak semua mencapai target. (Masalah)

- a. **Target Tingkat Kemantapan Jalan Kota tidak tercapai (LKPJ Walikota Tahun 2024) (penyebab masalah level 1).**
- b. Target cakupan Layanan sanitasi tidak tercapai (LKPJ Walikota Tahun 2024) (penyebab masalah level 1).
- c. Potensi bencana banjir, genangan, rob dan Abrasi yang tinggi dikota tegal, sepanjang 2024 sudah ada 351 Kejadian banjir, 2 kejadian bencana abrasi. (RPJMD 2025-2029) (penyebab masalah level 1).
- d. **Meningkatnya kondisi jalan yang rusak berat dan sedang, akibat penambahan ruas baru yang semula 533 ruas jalan menjadi 848 ruas jalan Tahun 2024 (Renstra Dinas PUPR 2024). (penyebab masalah level 2).**
- e. Kondisi tidak mantap sebesar 17,618 % dengan panjang 45.379 km (17,618 %). (BPS, Kota Tegal dalam Angka Tahun 2025) (penyebab masalah level 2).
- f. Jalan kota yang tidak beraspal 6,332 Km. (BPS, Kota Tegal Dalam Angka Tahun 2025) (penyebab masalah level 2).

Dari hasil pencarian pohon masalah maka didapatkan hasil yang merupakan akar masalah sebagai berikut:

1. **Capaian kinerja infrastruktur perkotaan tidak semua mencapai target.**
2. **Target tingkat kemantapan jalan kota tidak tercapai.**

3. **Meningkatnya kondisi jalan yang rusak berat dan sedang, akibat penambahan ruas baru yang semula 533 ruas jalan menjadi 848 ruas jalan tahun 2024.**

Menurut Lisa Melvi Ginting, dkk (2024) dalam penelitiannya Metode *Urgency, Seriousness, Growth (USG)* digunakan untuk menentukan skala prioritas, dimana metode *USG* menghasilkan skala prioritas agar sistim informasi tepat sasaran untuk digunakan dan merupakan hal yang prioritas⁸.

Maka diperoleh *problem statement* yang di-*highlight* yakni **"Tidak tercapainya sebagian target kinerja infrastruktur perkotaan karena tingkat kemantapan jalan yang turun sebagai akibat penambahan ruas jalan kota"**

1.3. Maksud dan Tujuan

Maksud penyusunan *policy paper* ini yaitu mengumpulkan data dan informasi tentang infrastruktur jalan, dimana penelitian ini dibatasi dari hasil penelaahan akar masalah infrastruktur jalan, kondisi jalan kewenangan kota. Informasi tersebut dianalisa guna merumuskan rekomendasi kebijakan infrastruktur jalan perkotaan dan indikator tingkat kemantapan jalan.

Tujuan penulisan *policy paper* ini adalah mengetahui permasalahan serta menyusun rekomendasi kebijakan kinerja indikator tingkat kemantapan jalan.

1.4. Ruang Linkup

Policy paper ini mengkaji bidang urusan pekerjaan umum dan penataan ruang untuk indikator infrastruktur jalan yang menjadi Indikator Kinerja Daerah (IKD) berupa tingkat kemantapan jalan, terkait permasalahan dan rekomendasi kebijakan untuk mengatasi permasalahan infrastruktur jalan perkotaan.

1.5. Manfaat

Policy paper ini akan sangat berguna bagi Pemerintah Kota Tegal khususnya Badan Perencanaan Pembangunan, Riset dan Inovasi Daerah (BAPPERIDA) Kota Tegal serta *stakeholder* dalam pengambilan kebijakan berkaitan dengan Pembangunan infrastruktur jalan perkotaan di Wilayah Kota Tegal.

1.6. Dampak

Rekomendasi kebijakan berdampak bagi masyarakat dan pemerintah, dimana pembangunan infrastruktur jalan perkotaan wilayah Kota Tegal lebih merata, tepat sasaran dan tepat anggaran dan terpenuhinya indikator tingkat kemantapan jalan kota, sebagai indikator kinerja daerah dalam menopang peningkatan perekonomian dan pertumbuhan ekonomi wilayah.

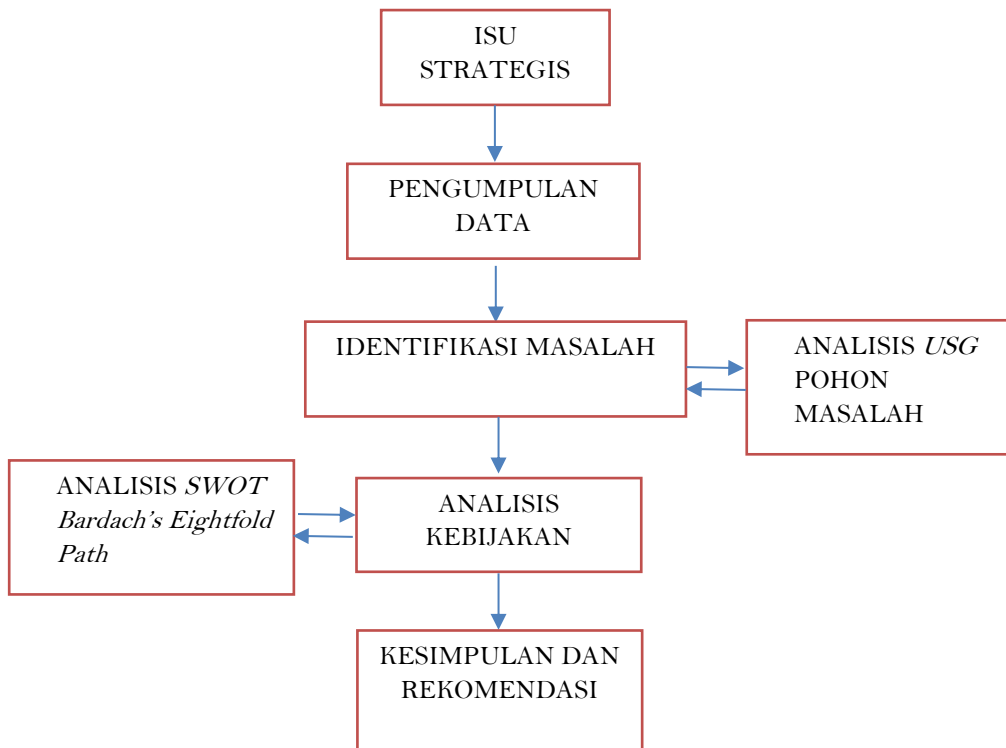
1.7. Kerangka Pikir

Policy paper ini dilatar belakangi isu strategis pada RPJMD 2025-2029, dimana pembangunan wilayah khususnya infrastruktur perkotaan belum merata dan tingkat kemantapan jalan yang cenderung akibat penambahan ruas jalan kota. Kondisi ini berdampak belum meratanya pembangunan wilayah termasuk pembangunan infrastruktur.

Dalam menyelesaikan *policy paper* ini digunakan metode 3 tahapan analisa. Yaitu menggunakan metode *USG* untuk menentukan prioritas masalah, kemudian di jabarkan penyebab masalah setiap level dengan analisa pohon masalah. Pencermatan kondisi lingkungan strategis baik faktor internal maupun eksternal dilakukan analisis *SWOT* untuk menentukan

⁸ Lisa Melvi Ginting et al., "Metode USG dan Waterfall pada Perancangan Sistem Informasi Berbasis Website," *Jurnal Teknik Informatika Unika ST. Thomas (JTIUST)*, 09 (2024), hal. 2657–1501.

strategi kebijakan yang tepat dalam upaya pemerataan pembangunan infrastruktur perkotaan. Dari hasil *SWOT* di analisis dengan *Bardach's Eightfold Path* untuk menghasilkan prioritas rekomendasi kebijakan. Secara alur kerangka pikir penelitian ini dijelaskan dalam gambar 2.



Gambar 2. Kerangka Pikir Penelitian

II. Metode

2.1. Pengumpulan Data

Data yang dikumpulkan dalam penulisan *policy paper* ini meliputi data primer dan data sekunder yang berkaitan dengan infrastruktur jalan perkotaan. Data primer adalah jenis data yang dikumpulkan langsung oleh peneliti dari sumbernya, tanpa perantara, melalui berbagai metode seperti wawancara, observasi, atau diskusi kelompok terfokus (*FGD*). **Dalam penulisan *policy paper* ini data primer berupa hasil wawancara dan Forum Group diskusi dengan bidang pengampu dan stakeholder teknis lainnya.**

Data sekunder adalah data yang didapatkan peneliti secara tidak langsung dari objek penelitian, Sumber data sekunder bisa berasal dari instansi resmi seperti Badan Pusat Statistik (BPS), serta dari buku, laporan, jurnal, atau sumber informasi lainnya.

2.2. Analisis

Analisis yang digunakan dalam penelitian ini meliputi Analisis *USG*. Untuk menemukan urutan prioritas isu yang harus diselesaikan dan digunakan alat analisis *USG*. Alat *USG* ini dapat

menilai tingkat risiko dan dampaknya⁹. Menurut Ismowaty (2014) dalam (Yurianto, 2020)¹⁰ USG (*Urgency, Seriousness, and Growth*) merupakan salah satu metode yang digunakan untuk menetapkan prioritas masalah yang akan dibahas secara mendalam dan memerlukan penyelesaian dengan baik, merupakan *tool* yang digunakan untuk menentukan urutan prioritas isu dengan menentukan tingkat urgensi, keseriusan, dan perkembangan isu dengan memberikan nilai skor pada masing masing isu tersebut. Metode USG merupakan salah satu cara menetapkan urutan prioritas masalah dengan metode teknik scoring. Proses untuk metode USG dilaksanakan dengan memperhatikan urgensi dari masalah, keseriusan masalah yang dihadapi, serta kemungkinan berkembangnya masalah tersebut semakin besar¹¹

Analisa untuk menghasilkan kebijakan dalam penelitian infrastruktur jalan ini menggunakan *SWOT*. Teknik analisis data dengan menggunakan *SWOT* Analisis yaitu mengetahui kekuatan, kelemahan, kesempatan dan ancaman dari berbagai informasi untuk menemukan tujuan penelitian ini. Analisis *SWOT* merupakan instrumen yang bermanfaat dalam melakukan analisis strategi, dalam konteks artikel ini ditujukan untuk menilai kualitas layanan pemerintah daerah, sehingga diharapkan mampu meminimalisasi kelemahan yang terdapat dalam suatu pemerintah daerah serta menekan dampak ancaman yang timbul dan harus dihadapi¹².

Sedangkan kebijakan yang paling potensial dalam Pembangunan infrastruktur jalan perkotaan dengan metoda *Bardach's Eightfold Path*, dimana kerangka kerja yang dirancang untuk membantu para pembuat kebijakan melakukan analisis kebijakan secara sistematis dan komprehensif¹³.

Tahap I

Tahap ini menganalisis lingkungan eksternal maupun lingkungan internal. Analisis lingkungan internal untuk merumuskan faktor-faktor strategis internal tersebut dalam kerangka kekuatan dan kelemahan (*Internal Factors Analysis Summary (IFAS)*), sedangkan Analisis lingkungan eksternal untuk merumuskan *critical success factors* yang mencakup peluang dan ancaman (*Eksternal Factors Analysis Summary EFAS*)), dimana bobot dan rating yang dihasilkan merupakan nilai bagi organisasi tersebut.

Tahap II

Bagian ini menentukan alternatif strategi analisis berupa diagram kartesius dalam kerangka analisis *SWOT* (*Strengths, Weakness, Opportunity, Threats*), dengan cara menyelisihkan antar faktor-faktor kekuatan dan kelemahan serta faktor peluang dan ancaman. Strategi didasarkan pada logika kekuatan (*Strengths*) dan peluang (*Opportunity*), namun secara bersamaan dapat meminimalkan kelemahan (*Weakness*) dan Ancaman (*Threats*). Selanjutnya dibuat diagram kartesius yang digunakan untuk menentukan kebijakan Pembangunan infrastruktur perkotaan yang lebih merata, sesuai gambar 3.

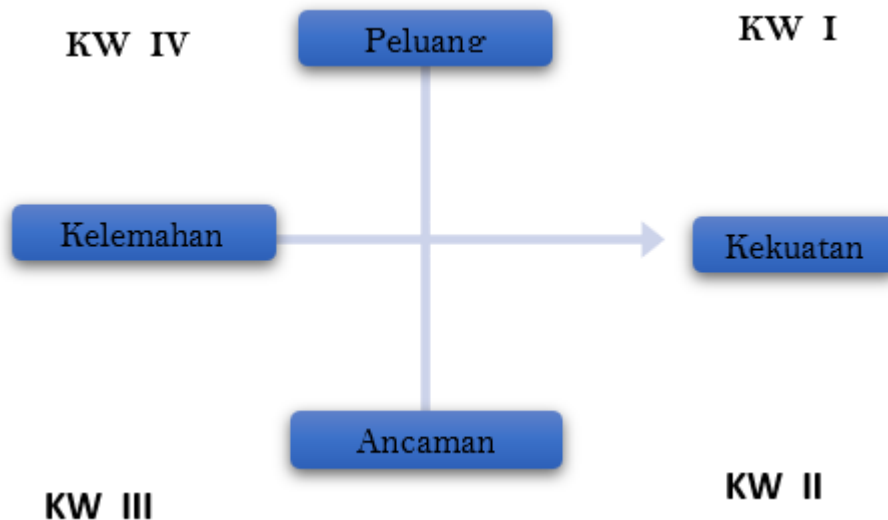
^{9,12} Karyoto dan Laode Yudha Adi Pratama, 'Langkah-Langkah Strategi Dalam Penanganan Ketertiban Umum Pada Kota Depok', *Bappenas Working Papers*, 7.2 (2024), pp. 141–51, doi:10.47266/bwp.v7i2.330.

¹⁰ Yurianto, "Analisis Penyusunan Strategi Dan Program Pembinaan Usaha Mikro Kecil Dki Jakarta Pada Masa Pandemic Covid 19 Dengan Pendekatan Usg Dan Swot Analysis of Strategy and Program for Developing Small Micro Business Development in Dki Jakarta During Covid 19 Pan," *Jurnal Riset Jakarta*, 13.2 (2020), hal. 65–80.

¹¹ Karyoto dan Pratama, "Langkah-Langkah Strategi dalam Penanganan Ketertiban Umum pada Kota Depok."

¹² Agus Widodo, "Optimalisasi Peran Tim Koordinasi Penanggulangan Kemiskinan dalam Penanganan Kemiskinan di Kabupaten Banjarnegara," *Bappenas Working Papers*, 7.3 (2024), hal. 268–92, doi:10.47266/bwp.v7i3.355.

¹³ Muhammad Aswal, "Kebijakan Pengembangan Infrastruktur dan Manajemen Umum Untuk Mengatasi Kemacetan di Kota Bandung," *Jurnal Rekayasa Hijau*, 8.2 (2024), hal. 200–16, doi:10.26760/jrh.v8i2.200-216.



Gambar 1. Diagram Kartesius Analisa SWOT

Keterangan:

Kuadran I: Merupakan situasi yang sangat menguntungkan. Strategi yang harus diterapkan dalam kondisi ini adalah mendukung kebijaksanaan pertumbuhan yang agresif (*Growth Oriented Strategy*).

Kuadran II: Meskipun menghadapi berbagai ancaman, Strategi yang harus diterapkan adalah menggunakan kekuatan untuk memanfaatkan peluang.

Kuadran III: Lembaga menghadapi peluang yang sangat besar, Fokus strategi perusahaan ini adalah meminimalkan masalah-masalah internal lembaga sehingga dapat merebut peluang yang lebih baik.

Kuadran IV: Situasi yang sangat tidak menguntungkan, lembaga tersebut menghadapi berbagai ancaman eksternal dan kelemahan internal.

Tahap III

Tahap ini menggunakan metode *Bardach's Eightfold Path* dengan input dari informasi tahap II untuk mengevaluasi secara obyektif strategi-strategi alternatif dari hasil tahap II, sehingga memberikan basis obyektif bagi pemilihan strategi-strategi yang paling spesifik. untuk menghasilkan rekomendasi kebijakan yang paling efektif.

III. Analisis dan Pembahasan

3.1. Infrastruktur Dasar Perkotaan

Pembangunan wilayah, adalah salah satu dimensi dari pembangunan nasional yang bertujuan agar seluruh daerah dapat melaksanakan pembangunan secara proporsional dan merata, sesuai dengan potensi yang ada di daerah tersebut (Soekartawi,1990).¹⁴ Ilham Mirzaya (2021) mengartikan pembangunan wilayah sebagai suatu upaya merumuskan dan mengaplikasikan kerangka teori kedalam kebijakan ekonomi dan program pembangunan yang didalamnya mempertimbangkan aspek wilayah dengan mengintegrasikan aspek sosial dan

¹⁴ *Manajemen Pembangunan Wilayah*, Dr. Budiman, SE,MSi,MM, Penerbit: FISIP UIN SGD PRESS, Jalan A.H. Nasution No. 105 Bandung Kode Pos 40614, ISBN 978-623-93765-8-1

lingkungan menuju tercapainya kesejahteraan yang optimal dan berkelanjutan¹⁵. Pembangunan berkelanjutan adalah upaya sadar dan terencana yang memadukan aspek lingkungan hidup, sosial, dan ekonomi kedalam strategi pembangunan untuk menjamin keutuhan lingkungan hidup serta keselamatan, kemampuan, kesejahteraan, dan mutu hidup generasi¹⁶.

Masalah Pembangunan Wilayah di Kota Tegal menjadi isu strategis pembangunan daerah Kota Tegal untuk RPJMD tahun 2025 – 2029 yakni, **“PEMBANGUNAN WILAYAH DAN INFRASTRUKTUR: *Belum meratanya pembangunan wilayah dan pembangunan di segala bidang termasuk pembangunan infrastruktur*”**¹⁷.

Keberadaan infrastruktur sangat penting dalam mendukung pembangunan ekonomi dan sosial karena infrastruktur yang baik dapat meningkatkan efektivitas dan efisiensi baik bagi dunia usaha maupun bagi sosial kemasyarakatan. Dengan infrastruktur yang memadai, biaya produksi, transportasi, komunikasi dan logistik semakin murah, jumlah produksi meningkat, laba usaha meningkat, sehingga dapat meningkatkan pendapatan masyarakat. Ketersediaan infrastruktur juga mempercepat pemerataan pembangunan melalui Pembangunan infrastruktur yang disesuaikan dengan kebutuhan masing-masing dan antar wilayah sehingga mendorong investasi baru, lapangan kerja baru dan meningkatnya pendapatan dan kesejahteraan masyarakat. Konektivitas antar penduduk juga semakin lebih mudah dan terjangkau.

Permasalahan Pembangunan adalah kesenjangan antara kinerja pembangunan yang dicapai saat ini dengan yang direncanakan dan kesenjangan antara apa yang ingin dicapai di masa datang dengan kondisi riil saat perencanaan dibuat. Pembangunan Daerah adalah usaha yang sistematis untuk pemanfaatan sumber daya yang dimiliki daerah untuk peningkatan dan pemerataan pendapatan masyarakat, kesempatan kerja, lapangan berusaha, meningkatkan akses dan kualitas pelayanan publik dan daya saing daerah sesuai dengan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangannya¹⁸.

Kecepatan pertumbuhan ekonomi dan investasi di suatu negara atau wilayah tidak terlepas dari ketersediaan infrastruktur seperti transportasi, telekomunikasi, sanitasi dan energi. Oleh karena itu, perluasan infrastruktur merupakan dasar dari Pembangunan ekonomi yang berkelanjutan. Perluasan infrastruktur dan perbaikan pemerintahannya harus mendorong pertumbuhan Ekonomi (suratno, 2010) dalam (Syamsubaird Syarifuddin, et. al:4).¹⁹ Infrastruktur dasar, sebagaimana dijelaskan oleh Ian Jacobs (1999), mencakup fasilitas publik yang esensial untuk sektor perekonomian. Infrastruktur ini bersifat nontradable dan tidak dapat dipisahkan secara teknis maupun spasial, termasuk jalan raya, kanal, dan pelabuhan laut²⁰.

Pencapaian kinerja infrastruktur dasar perkotaan dapat tercapai karena infrastruktur yang dibangun, yaitu ditujukan untuk memenuhi kebutuhan dasar masyarakat, seperti infrastruktur jalan, infrastruktur saluran, infrastruktur sanitasi dan air bersih/minum dengan memperhatikan prinsip-prinsip berkelanjutan. Dengan konsep pembangunan berkelanjutan, tidak ada lagi infrastruktur yang terbangun dengan mengabaikan aspek ekonomi, sosial, budaya, maupun lingkungan²¹.

¹⁵ Ilham Mirzaya Putra, “Buku Ajar Pengembangan Wilayah,” 1 (2021), hal. 1–138.

¹⁶ Kemendagri, ‘Permendagri No. 86 Tahun 2017’.

¹⁷ ‘Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kota Tegal Tahun 2025 – 2029.

¹⁸ Kemendagri, ‘Permendagri No. 86 Tahun 2017.’

¹⁹ Syamsubaird Syarifuddin, et al, 2022 *Pembangunan Infrastruktur Perkotaan*, ISBN: 978-623-09-1372-3, Makasar.

²⁰ Jurnal Wilayah et al., “Analisis dampak Pembangunan Infrastruktur Dasar terhadap Kehidupan Sosial Masyarakat Perabaga Distrik Piramid Kabupaten

Jayawijaya pengembangan kawasan pedesaan dengan mengedepankan kearifan lokal . Hal ini mencakup,” no. 2 (2024).

²¹ LKPI, ‘Wali Kota Tegal’, Tahun 2024.

A Adib Abadi, “Dampak Kebijakan Penyediaan Infrastruktur Dasar Terhadap Tingkat Hunian Perumahan Menengah

Tabel 2. Realisasi IKD Terhadap Capaian Kinerja Urusan Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang

No	Indikator Kinerja Pembangunan Daerah	Target			Realisasi			Capaian		
		2022	2023	2024	2022	2023	2024	2022	2023	2024
11	Kinerja Infrastruktur Dasar Perkotaan	85,0	85,67	86,27	86,88	87,58	89,36	102,14	102,23	103,58
22	Persentase Luas Wilayah Bebas Dari Genangan/Banjir	89,46	90,07	90,68	90,39	90,62	90,94	101,04	100,61	100,31
33	Tingkat Kemantapan Jalan Kota	89,45	89,75	89,95	89,90	82,23	82,38	100,5	91,63	91,586
44	Cakupan Layanan Sanitasi	89,45	89,85	90,25	86,23	86,63	87,83	96,40	96,42	97,31
55	Cakupan Layanan Air Minum	76,89	77,69	78,49	84,02	85,50	89,32	109,27	110,05	113,79

Sumber: LKPJ Walikota Tegal, Tahun 2024

Urusan Wajib Pelayanan Dasar Bidang Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang dilaksanakan oleh Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang. Tahun 2024 mendapat alokasi anggaran sebesar Rp. 68.098.792.397.00 dengan realisasi 80,56% atau sebesar Rp. 54.863.598.538.00. Capaian target indikator ini tercermin dari terealisasinya indikator kinerja berupa *outcome* melalui pelaksanaan program-program, kegiatan dan sub kegiatan yang mendukung dari tahun 2022 sampai 2024²² sebagaimana tabel 2.

Dari 5 indikator kinerja daerah (IKD) diatas menunjukkan tingkat kemantapan jalan mulai tahun 2022 sampai 2024 dibawah taerget dan cenderung mengalami penurunan capaian selama 3 tahun. Dari capaian 100,5 % menjadi 91,586 %.

3.2 Tingkat Kemantapan Jalan

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 mengamanatkan bahwa kepada penyelenggara jalan wajib memprioritaskan pemeliharaan, perawatan dan pemeriksaan jalan secara berkala untuk mempertahankan tingkat pelayanan jalan²³. Pelayanan yang diberikan oleh suatu ruas jalan dikategorikan mantap atau tidak mantap sesuai dengan suatu kondisi perkerasan jalan yang ditunjukkan oleh suatu standar kekasaran permukaan jalan. Panjang jalan di Kota Tegal selama kurun tahun 2019 - 2022 relatif tetap yaitu 12.905 meter untuk jalan

Ke Bawah," Jurnal Sosioteknologi, 11.25 (2012), hal. 1-11.

²²

²³ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.

nasional dan 231.435 meter untuk jalan kota sedangkan pada tahun 2023 ada perubahan sesuai SK Walikota Tegal Nomor 600/055/2023 tentang Penetapan Ruas Jalan Menurut Statusnya sebagai Jalan Kota Di Kota Tegal²⁴. Perkembangan panjang jalan berdasarkan status jalan dan kemandapan jalan di Kota Tegal dapat dilihat pada tabel 3 dan 4.

Tabel 3. Panjang Jalan Berdasarkan Status Jalan di Kota Tegal

No.	Tahun	Status Jalan (m)	
		Nasional	Kota
1	2019	12.905	231.435
2	2020	12.905	231.435
3	2021	12.905	231.435
4	2022	16.590	231.435
5	2023	12.905	257.571

Sumber: Dinas PUPR Kota Tegal

Tabel 4. Kondisi Jalan Kota Tahun 2019 – 2023

Tahun	Panjang Jalan (m)	Kondisi Jalan (m)			
		Mantap	%	Tidak Mantap	%
2019	231.435	204.704	88,45	26.731	11,55
2020	231.435	206.377	89,17	25.058	10,82
2021	231.435	207.193	89,53	24.242	10,47
2022	231.435	208.060	89,97	23.375	10,03
2023	257.571	211.810	82,23	45.761	17,77

Sumber: Dinas PUPR Kota Tegal

Kondisi jalan kota di Kota Tegal seperti dalam tabel 4 lebih didominasi oleh jalan kota dalam kondisi mantap (kondisi baik dan sedang). Pada tahun 2019 dari panjang jalan 231.435 m, jalan sepanjang 204.704 m atau 88,45% merupakan jalan kota dalam kondisi mantap dan 26.731 m atau 11,55% kondisi jalan dalam kondisi tidak mantap. Begitu juga pada tahun 2022, kondisi jalan mantap adalah sebesar 89,97% dan kondisi tidak mantap sebesar 10,03%, sedangkan pada tahun 2023 kondisi jalan mantap adalah sebesar 82,23% dan kondisi tidak mantap sebesar 17,77. Penurunan persentase jalan kondisi mantap disebabkan adanya penambahan ruas dan panjang jalan kota²⁵.

Berdasarkan Surat Keputusan Walikota Tegal Nomor 600/055/2023 tentang Penetapan Ruas Jalan Menurut Statusnya sebagai Jalan Kota Di Kota Tegal adalah 257,571 KM dan terdiri dari 848 ruas jalan. Hasil survey tahun 2023 kondisi jalan dalam kondisi mantap di Kota Tegal adalah 82,234% sehingga masih ada 17,766% atau 45,761 KM masih dalam kondisi tidak mantap. Ruas jalan yang sudah dilengkapi trotoar sejumlah 22 ruas dengan panjang 38.811,30 meter, sebagaimana dalam gambar 4.

²⁴ SK Walikota Tegal Nomor 600/055/2023 tentang Penetapan Ruas Jalan Menurut Statusnya sebagai Jalan Kota Di Kota Tegal.

²⁵ Rencana Strategis Dinas PUPR Kota Tegal, Tahun 2025-2026



Gambar 4. Jaringan Jalan di Kota Tegal

Berdasarkan jenis konstruksi jalan yang ada di Kota Tegal sebagaimana pada tabel 5 terdiri dari jalan aspal/penetrasi/makadam, perkerasan beton, kerikil dan tanah. Pada tahun 2022 dari total panjang jalan 231.453 m, jalan yang sudah beraspal sepanjang 215.425 m atau 93,08% dari total panjang jalan, panjang jalan beton 13.612 m atau 5,88% sedangkan jalan kerikil sepanjang 2.398 m atau 1,04% dari total panjang jalan di Kota Tegal.

Tabel 5. Kondisi Konstruksi Permukaan Jalan Kota Tegal

Tahun	Panjang Jalan (m)	Konstruksi Permukaan Jalan (m)							
		Aspal/ Penetrasi/ Makadam		Perkerasan Beton		Kerikil		Tanah	
		Panjang	%	Panjang	%	Panjang	%	Panjang	%
2019	231.435	221.755	95,82	8.310	3,59	605	0,26	765	0,33
2020	231.435	217.827	94,12	11.223	4,85	2.385	1,03	-	0,00
2021	231.435	215.425	93,08	13.612	5,88	2.398	1,04	-	0,00
2022	231.435	210.396	90,91	13.865	5,99	7.174	3,10	-	0,00
2023	257.571	219.265	85,13	21.747	8,44	9.934	3,86	6.625	2,57

Sumber: Dinas PUPR Kota Tegal

Kota Tegal sendiri sepanjang 16,59 km adalah jalan yang menjadi wewenang pemerintah provinsi dan 257,571 km jalan menjadi wewenang pemerintah Kota Tegal. Jika dirinci menurut kondisinya, terdapat jalan kota dalam kondisi baik sepanjang 119,459 km; dalam kondisi rusak sepanjang 25,253 km; dalam kondisi rusak berat sepanjang 20,126 km; dan dalam kondisi sedang sepanjang 92,733 km. Adapun jika dilihat menurut jenis permukaannya, 221,869 km berupa jalan aspal; 22,927 km berupa jalan beton; jalan yang tidak diaspal sepanjang 6,332 km; dan jalan dengan permukaan lainnya sepanjang 6,443 km seperti pada tabel 5.

Tabel 6. Panjang Jalan (Km) Menurut Kecamatan dan Pemerintahan yang Berwenang Mengelolanya di Kota Tegal Tahun 2024

Kecamatan	Jenis Permukaan Jalan				Jumlah
	Aspal	Beton	Tidak Diaspal	Lainnya	
Tegal Selatan	60,141	4,893	0,551	-	65,585
Tegal Timur	66,259	3,545	0,589	0,027	70,42
Tegal Barat	47,131	7,258	1,938	1,615	57,942
Margadana	48,338	7,231	3,254	4,801	63,624
Kota Tegal	221,869	22,927	6,332	6,443	257,571

Sumber: BPS, Kota Tegal Dalam Angka Tahun 2025

Dari tabel 6 dapat dijelaskan bahwa konstruksi jalan yang belum beraspal dan beton sepanjang 12,775 km dengan sebaran pada kecamatan Margadana paling Panjang yakni 8,055 Km dan Kecamatan Tegal Barat sepanjang 3,553 Km masih belum beraspal maupun beton. Bila dikaitkan dengan tabel 5 maka konstruksi yang belum beraspal dan beton berupa tanah dan kerikil, dimana konstksi kerikil sepanjang 9.934 Km dan konstruksi tanah sepanjang 6.625 Km.

Sedangkan dari kecenderungan anggaran penyelenggaraan jalan adalah dinamis dan menurun, begitu pula dengan capaian kinerja program penyelenggaraan jalan semakin menurun, dari 5 tahun terakhir tidak pernah mencapai target realisasi anggaran untuk program penyelenggaraan jalan, seperti tertuang dalam tabel 8.

Tabel 8. Anggaran pada Program Penyelenggaran Jalan 5 tahun terakhir

No	Tahun	Anggaran	Realisasi	Capaian (%)
1	2020	39.675.768.000	30.461.093.870	76,78
2	2021	27.077.791.330	24.092.625.360	88,98
3	2022	43.901.193.881	36.005.385.791	82,01
4	2023	9.205.912.300	7.239.889.489	78,64
5	2024	5.372.338.586	5.102.756.143	95,11

Sumber: Dinas PUPR Kota Tegal, Tahun 2025-2026

3.3 Analisa Potensi

Penentuan pilihan analisa kebijakan kinerja jalan menggunakan analisa *SWOT*. Analisa *SWOT* diawali pembobotan faktor internal dan eksternal dengan cara memberi nilai pada kekuatan, peluang, kelemahan dan ancaman yaitu analisis dengan matrik *IFAS* dan *EFAS*. Matrik *IFAS* diperlihatkan pada tabel 9, sedangkan Matrik *EFAS* diperlihatkan pada tabel 10. Analisis Faktor ini sebagai alat analisis untuk menentukan posisi kuadran.

Tabel 9. Matrik *IFAS*

No.	Variabel	Rating	Bobot	Skor
Kekuatan (<i>Strengths</i>)				
1	Fokus pada infrastruktur dasar (jalan), yang langsung dirasakan manfaatnya oleh masyarakat.	4	0,2	0,8
2	Kesesuaian visi dan misi dengan kondisi wilayah, program prioritas pemerintah daerah.	3	0,15	0,3
3	Tingkat pelayanan lalu lintas (<i>Level of Service</i>) (V/C semakin Kecil).	3	0,15	0,3
4	Kuantitas SDM cukup memadai	3	0,15	0,3
Sub Total			0,65	2,15
Kelemahan (<i>Weaknesses</i>)				
1	Keterbatasan anggaran untuk pemeliharaan dan perbaikan jalan	3	0,15	0,45
2	Keterbatasan sarana prasarana	2	0,025	0,05
3	Kondisi topografi yang datar karena berada pada dataran aluvial/rendah.	3	0,15	0,45
4	Mutu pembangunan jalan tidak seragam dan berpotensi cepat rusak.	2	0,025	0,05
Sub Total			0,35	1,00
Total			1,00	3,2

Tabel 10. Matrik *EFAS*

No.	Variabel	Rating	Bobot	Skor
Peluang (<i>opportunities</i>)				
1	Bertambahnya jumlah ruas jalan.	3	0,15	0,45
2	Adanya kerjasama dengan pihak swasta.	4	0,2	0,8
3	Potensi peningkatan ekonomi lokal melalui konektivitas wilayah.	3	0,15	0,45
4	Dukungan kebijakan dan regulasi.	2	0,025	0,05
Sub Total			0,525	1,75
Ancaman (<i>threats</i>)				
1	Ketergantungan terhadap perubahan kebijakan pemerintah daerah berikutnya.	2	0,25	0,05
2	Intervensi Politik terhadap program pembangunan.	3	0,15	0,45
3	Potensi bencana banjir/Genangan/Rob.	3	0,15	0,45
4	Kondisi daya dukung/tampung lahan deficit/terlampau.	3	0,15	0,45
Sub Total			0,475	1,4
Total			1	3,15

Sumber: Hasil wawancara dan diskusi serta analisa 2025

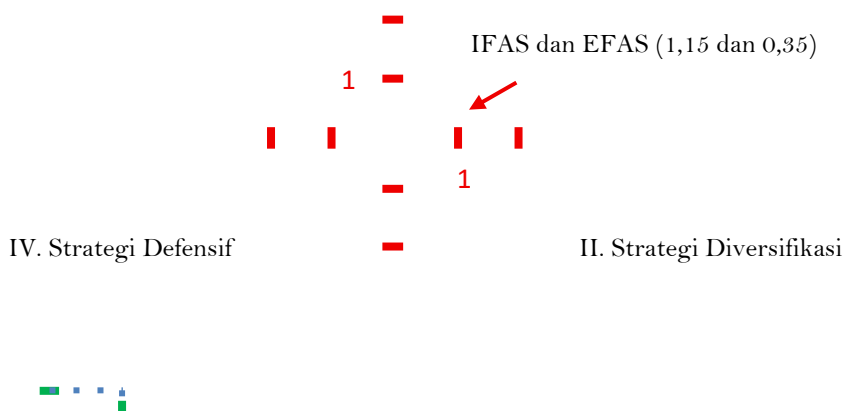
Hasil analisa faktor-faktor yang berhubungan dengan kinerja infrastruktur jalan, baik dari dalam maupun faktor-faktor dari luar, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa faktor kekuatan berada pada posisi nilai sebesar 2,15 dan untuk faktor kelemahan nilainya adalah 1,15. Sedangkan faktor peluang dengan nilai sebesar 1,75 dan faktor ancaman yang dihadapi dengan nilai 1,4. Total nilai skor untuk faktor-faktor kekuatan, kelemahan, peluang, dan ancaman menjadi masukan untuk kuadran strategi dan matrik *SWOT* (Sundah et al., 2014)²⁶. Kuadran strategi menjelaskan jenis strategi manajemen kinerja infrastruktur jalan berkelanjutan yang paling cocok untuk Kota Tegal. Kuadran strategi untuk mengidentifikasi strategi yang sesuai ditunjukkan pada Gambar 5. Perpotongan nilai *IFAS* dan *EFAS* untuk menentukan posisi di kuadran strategi adalah sebagai berikut:

$$\begin{aligned}\text{Nilai matrik IFAS} &= \text{Total Kekuatan} - \text{Total Kelemahan} \\ &= 2,15 - 1,00 = 1,15\end{aligned}\quad (1)$$

$$\begin{aligned}\text{Nilai matrik EFAS} &= \text{Total Peluang} - \text{Total Ancaman} \\ &= 1,75 - 1,4 \\ &= 0,35\end{aligned}\quad (2)$$

III. Strategi Review

I. Strategi Agresif



Gambar 5. Kuadran strategi peningkatan kinerja infrastruktur jalan

Berdasarkan Gambar 5, strategi peningkatan kinerja infrastruktur jalan Kota Tegal berkelanjutan berada pada Kuadran I yang artinya memiliki keuntungan dengan kekuatan untuk memanfaatkan peluang pengembangan. Strategi yang diterapkan adalah strategi pertumbuhan agresif (*growth oriented strategy*)²⁷. Strategi ini untuk memanfaatkan dan mendapatkan semua kekuatan dan peluang sebesar-besarnya, maka di rumuskan strategi peningkatan kinerja infrastruktur jalan dalam matriks *SWOT* dengan mengkombinasikan faktor-faktor internal dan eksternal sebagaimana diperlihatkan dalam tabel 11.

²⁶ (Sundah et al., 2014) dalam Insannul Kamil et al., "Pendekatan baru strategi pemeliharaan aset infrastruktur jalan raya berkelanjutan di Indonesia," *Prosiding Simposium II – UNIID 2017*, no. September (2017), hal. 53–61.

²⁷ Feisel Kristopel Rompas, Xaverius Erick Lobja, dan Irfan Rifani, "Analisis SWOT dan Strategi Agresif Pengembangan Wisata Pemandian Alam Uluna Kabupaten Minahasa," *GEOGRAPHIA : Jurnal Pendidikan dan Penelitian Geografi*, 4.2 (2023), hal. 112–23, doi:10.53682/gjppg.v4i2.5409.

Tabel 11. Matrik EFAS

Faktor Internal	Strength (S)	Weakness (W)
Faktor Eksternal	1. Fokus pada infrastruktur dasar (jalan), yang langsung dirasakan manfaatnya oleh masyarakat.	1. Keterbatasan anggaran untuk pemeliharaan dan perbaikan jalan.
	2. Kesesuaian visi dan misi dengan kondisi wilayah, program prioritas pemerintah daerah	2. Keterbatasan sarana prasarana.
	3. Tingkat pelayanan lalu lintas (Level of Service) (V/C semakin Kecil).	3. Kondisi topografi yang datar karena berada pada dataran aluvial/rendah.
	4. Kuantitas SDM cukup memadai	4. Mutu pembangunan jalan tidak seragam dan berpotensi cepet rusak.
Opportunities (O)	Strategi SO	Strategi WO
1. Bertambahnya jumlah ruas jalan.	1. Peningkatan infrastruktur jalan pada ruas-ruas SK jalan baru dengan melibatkan swasta/BUMD/pengusaha	4. Membuat kebijakan dan regulasi terkait penambahan alokasi peningkatan dan pemeliharaan jalan kota.
2. Adanya kerjasama dengan pihak swasta.	2. Melaksanakan program prioritas pemerintah daerah dengan dukungan kebijakan dan regulasi dan didukung oleh kuantitas SDM yang memadai.	
3. Potensi peningkatan ekonomi lokal melalui konektivitas wilayah.	3. Peningkatan infrastruktur jalan untuk pertumbuhan ekonomi local melalui konektivitas wilayah yang sesuai dengan Visi misi walikota.	
4. Dukungan kebijakan dan regulasi.		
Threats (T)	Strategi ST	Strategi WT
1. Ketergantungan terhadap perubahan kebijakan pemerintah daerah berikutnya.	1. Peningkatan kinerja jalan dengan melaksanakan Pembangunan jalan yang tahan terhadap potensi bencana/banjir/rob dengan pemilihan jenis konstruksi dan bahan melalui perencanaan SDM yang mencukupi dan handal	1. Intervensi politik terhadap Pembangunan jalan Kota
2. Intervensi politik terhadap program Pembangunan.		
3. Potensi bencana banjir/Genangan/Rob.		
4. Kondisi daya dukung/tampung lahan defisit/terlampau.		

Sumber: Hasil Analisa Matrik *EFAS* 2025.

3.4 Perumusan Alternatif Kebijakan

Dari analisis yang dilakukan, maka disusun kebijakan untuk peningkatan kinerja infrastruktur jalan yang akan dilakukan untuk mengatasi masalah pada kinerja jalan dalam menopang pemerataan pembangunan wilayah. sebagai berikut:

1. Pemerintah Kota Tegal membentuk Tim Teknis pemanfaatan dana *Corporate Social Responsibility* (CSR) untuk peningkatan dan pemeliharaan infrastruktur jalan sebagai bentuk sinergisitas dan tanggung jawab sosial lingkungan, dengan CSR ini diharapkan adanya peningkatan anggaran pemeliharaan jalan, sehingga sasaran capaian tingkat kemandirian jalan tercapai. Kebijakan ini menciptakan rencana pembiayaan inovatif dan berkelanjutan untuk menopang pembangunan dan pemeliharaan infrastruktur jalan yang efisien. Strategi yang dilakukan adalah Mendorong pihak swasta berkontribusi melalui program *Corporate Social Responsibility*, mengembangkan kemitraan dengan swasta untuk mendukung peningkatan jalan yang efektif dan efisien.

2. Memprioritaskan peningkatan jalan program prioritas pemerintah daerah dengan dukungan kebijakan dan regulasi dan didukung oleh kuantitas SDM yang memadai. Kebijakan ini memberikan kepastian atas prioritas penyelenggaraan jalan. Strategi yang dilakukan adalah memasukan program penyelenggaraan jalan pada RPJMD, RENSTRA, RKPD dan Dokumen perencanaan lain dengan memposisikan peningkatan pada program strategis daerah.
3. Peningkatan infrastruktur jalan untuk pertumbuhan ekonomi lokal melalui konektifitas wilayah yang sesuai dengan Visi misi Walikota. Kebijakan ini sebagai menciptakan infrastruktur jalan sebagai penopang koneksi antar wilayah untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi. Strategi yang dilaksanakan adalah membangun atau meningkatkan ruas jalan dengan kondisi rusak sedang hingga rusak berat.
2. Membuat kebijakan dan regulasi terkait penambahan alokasi peningkatan dan pemeliharaan jalan kota. Kebijakan ini untuk menciptakan jaminan konsistensi anggaran untuk peningkatan jalan. Strategi yang digunakan adalah menyusun perencanaan dan penganggaran peningkatan jalan baik di perangkat daerah maupun di tingkat kota.
3. Peningkatan kinerja jalan dengan melaksanakan Pembangunan jalan yang tahan terhadap potensi bencana/banjir/rob dengan pemilihan jenis konstruksi dan bahan melalui perencanaan Sumber Daya Manusia yang mencukupi dan handal. Kebijakan ini untuk menciptakan konstruksi yang bisa meminimalisir bencana sehingga anggaran lebih efisien dan efektif. Strategi yang digunakan adalah peningkatan kapasitas SDM baik teknologi tepat dan sistim informasi maupun dukungan sarana dan prasarana dalam perencanaan, pembangunan atau pemeliharaan jalan yang tepat untuk mencegah atau mengurangi potensi bencana. Mendukung pengembangan karier dengan akses ke pengetahuan terbaru dan teknologi terkini.
4. Intervensi politik terhadap pembangunan infrastruktur jalan kota. Kebijakan ini untuk memastikan jaminan bahwa Pembangunan infrastruktur jalan akan menjadi prioritas kegiatan melalui jalur politis. Strategi yang digunakan adalah membangun komunikasi dan forum kerjasama rutin antara pemerintah, legislatif, masyarakat dan *stakeholder*.

Varah Iftitah Aulia, dkk (2023) dalam penelitiannya menghasilkan Strategi keberlanjutan dengan menggunakan analisis SWOT berada pada kuadran I yang merupakan strategi yang mendukung strategi agresif. Pada posisi dimana kekuatan yang memanfaatkan peluang. Dengan demikian, strategi yang harus diterapkan dalam kondisi ini adalah mendukung kebijakan pertumbuhan yang agresif (Growth Oriented Strategy). Strategi agresif merupakan strategi pilihan utama yang didapatkan dari hasil *IFAS* dan *EFAS*. Matriks *SWOT* digunakan untuk menentukan dan menyusun langkah implementasi strategi yang terkait dengan pilihan strategi tersebut. Strategi agresif dilakukan hingga ancaman yang dimiliki toreko lebih kecil daripada peluang yang ada²⁸.

Strategi pengembangan objek wisata pemandian alam Uluna adalah strategi pertumbuhan agresif (*growth oriented strategy*). Adapun strategi yang disarankan adalah *Strength-Opportunities* (S-O). Strategi yang perlu dilakukan adalah kolaborasi antara *Strength-Opportunities* (S-O), yaitu memiliki keuntungan dengan kekuatan untuk memanfaatkan peluang pengembangan²⁹.

²⁸ Varah Iftitah Aulia et al., "Analisis SWOT Dalam Menentukan Strategi Keberlanjutan Usaha Toreko," 1.2 (2023).

²⁹ Rompas, Lobja, dan Rifani, "Analisis SWOT dan Strategi Agresif Pengembangan Wisata Pemandian Alam Uluna Kabupaten Minahasa."

3.5 Kebijakan Utama Terpilih

Kebijakan yang memiliki peluang dalam peningkatan kinerja infrastruktur jalan Kota Tegal menggunakan metoda yang dikembangkan oleh Eugene Bardach. *Bardach's Eightfold Path* adalah kerangka kerja yang dirancang untuk membantu para pembuat kebijakan melakukan analisis kebijakan secara sistematis dan komprehensif³⁰, adapun kriteria *Bardach's Eightfold Path*³¹ memiliki dalam menilai alternatif kebijakan adalah:

1. Kelayakan Teknis (*Technical Feasibility*): menilai kebijakan diterapkan dari sudut pandang teknis, teknologi, infrastruktur, serta kemampuan menerapkan solusi yang diusulkan.
2. Kelayakan Ekonomi dan Keuangan (*Economic and Financial Possibility*): Menilai sejauh mana kebijakan dapat dibiayai dan berkelanjutan secara ekonomi, baik dari sisi sumber pendanaan maupun dampak ekonomi jangka panjang dari kebijakan.
3. Kelayakan Politik (*Political Viability*): Mengukur kebijakan dapat diterima dan didukung oleh pemangku kepentingan politik, baik pemerintah, legislatif, dan masyarakat.
4. Operasional Administratif (*Administrative Operability*): Mengukur secara kemampuan manajerial administratif dalam mengimplementasikan kebijakan.

Kebijakan yang dipilih melalui urutas prioritas dengan skor tertinggi dari *Bardach's Eightfold Path* sebagaimana dalam tabel 12.

Tabel 12. Hasil Penilaian Kriteria Setiap Kebijakan

Kebijakan	<i>Technical Feasibility</i>	<i>Economic and Financial Possibility</i>	<i>Political Viability</i>	<i>Administrative Operability</i>	<i>Total Skor</i>
1. Pemerintah Kota Tegal mengeluarkan Tim Teknis dalam pemanfaatan dana <i>Corporate Social Responsibility</i> (CSR) untuk peningkatan dan pemeliharaan infrastruktur jalan sebagai bentuk sinergisitas dan tanggung jawab sosial lingkungan.	5-Mudah karena teknologi dan metode peningkatan jalan yang sudah ada.	4-Memerlukan investasi agak besar, tetapi memiliki potensi keuntungan dari penghematan BOK dan time value.	4-Tinggi karena sudah ada dukungan dari Legislatif dan dukungan pusat berupa DAK.	4-Mudah karena sudah ada sistim yang mengaturnya dan dukungan SK jalan.	17
2. Memprioritaskan peningkatan jalan program prioritas pemerintah daerah dengan dukungan kebijakan dan regulasi dan didukung oleh	3-cukup mudah karena teknologi dan metode peningkatan jalan yang sudah ada, perlu dukungan	5-Memerlukan investasi agak besar, tetapi memiliki potensi keuntungan dari penghematan	4-Tinggi karena sudah ada dukungan dari Legislatif dan dukungan pusat berupa	3-Cukup mudah karena sudah ada sistim yang mengaturnya.	15

³⁰ Muhammad Aswal, "Kebijakan Pengembangan Infrastruktur dan Manajemen Umum Untuk Mengatasi Kemacetan di Kota Bandung."

³¹ Eugene Bardach, 2012, "Bardach's eight fold path for Policy analysis."

Kebijakan	<i>Technical Feasibility</i>	<i>Economic and Financial Possibility</i>	<i>Political Viability</i>	<i>Administrative Operability</i>	<i>Total Skor</i>
kuantitas SDM yang memadai.	untuk regulasinya dan penambahan SDM.	n BOK dan time value.	DAK.		
3. Peningkatan infrastruktur jalan untuk pertumbuhan ekonomi local melalui konektivitas wilayah yang sesuai dengan Visi misi Walikota.	3-Cukup mudah karena teknologi dan metode peningkatan jalan yang sudah ada, tapi belum ada skala prioritas.	3-Memerlukan investasi agak besar dan konsistensi anggaran, tapi tetapi memiliki potensi keuntungan dari penghematan BOK dan time value dan dukungan regulasi.	4-Tinggi karena sudah ada dukungan dari Legislatif dan dukungan pusat berupa DAK.	3-Cukup mudah karena sudah ada sistim yang mengaturnya.	13
4. Membuat kebijakan dan regulasi terkait penambahan alokasi peningkatan dan pemeliharaan jalan kota.	4-Mudah karena teknologi dan metode peningkatan jalan yang sudah ada.	3-Memerlukan investasi agak besar dan konsistensi anggaran, tapi tetapi memiliki potensi keuntungan dari penghematan BOK dan time value	4-Tinggi karena sudah ada dukungan dari Legislatif dan dukungan pusat berupa DAK.	3-Cukup mudah karena sudah ada sistim yang mengaturnya.	14
5. Peningkatan kinerja jalan dengan melaksanakan Pembangunan jalan yang tahan terhadap potensi bencana/banjir/rob dengan pemilihan jenis konstruksi da bahan melalui perencanaan Sumber Daya Manusia yang mencukupi dan handal.	3-Agak mudah walaupun teknologi dan metode lebih komplek.	3-Memerlukan investasi agak besar dan SDM yang cukup memadai.	3-Cukup tinggi karena sudah ada dukungan dari Legislatif.	2-Agak Sulit karena secara administrasi teknis lebih sulit.	11

Kebijakan	<i>Technical Feasibility</i>	<i>Economic and Financial Possibility</i>	<i>Political Viability</i>	<i>Administrative Operability</i>	<i>Total Skor</i>
6. Intervensi politik terhadap pembangunan infrastruktur jalan kota.	5-Mudah, karena ada dukungan legislatif dan kebutuhan masyarakat	4-cukup mudah memerlukan investasi agak besar dan konsistensi anggaran, tapi tetapi memiliki potensi keuntungan dari penghematan BOK dan time value.	4-Tinggi karena dukungan yang cukup, legislatif dan stakeholder	3-Cukup mudah karena sudah ada sistim yang mengaturnya.	16

Sumber: Hasil Analisa *Bardach's Eightfold Path* 2025.

Hasil pemilihan kebijakan utama dengan menggunakan metode *Bardach's Eightfold Path*, didapatkan urutan skor yang menunjukkan urutan prioritas kebijakan utama yang terpilih yaitu:

1. Pemerintah Kota Tegal membuat Tim Teknis Terkait pemanfaatan dana *Corporate Social Responsibility* (CSR) untuk peningkatan dan pemeliharaan infrastruktur jalan sebagai bentuk sinergisitas dan tanggung jawab sosial lingkungan. Dengan CSR ini diharapkan adanya peningkatan anggaran pemeliharaan jalan, sehingga sasaran capaian tingkat kemandirian jalan tercapai.
2. Intervensi politik terhadap pembangunan infrastruktur jalan kota.
3. Memprioritaskan peningkatan jalan program prioritas pemerintah daerah dengan dukungan kebijakan dan regulasi dan didukung oleh kuantitas SDM yang memadai.
4. Membuat kebijakan dan regulasi terkait penambahan alokasi peningkatan dan pemeliharaan jalan kota.
5. Peningkatan infrastruktur jalan untuk pertumbuhan ekonomi lokal melalui konektivitas wilayah yang sesuai dengan visi misi Walikota.
6. Peningkatan kinerja jalan dengan melaksanakan Pembangunan jalan yang tahan terhadap potensi bencana/banjir/rob dengan pemilihan jenis konstruksi dan bahan melalui perencanaan SDM yang mencukupi dan handal.

Nanang Ismail (2024) dalam penelitiannya menghasilkan rekomendasi kebijakan, dimana agar rekomendasi kebijakan dapat diimplementasikan dengan baik, diperlukan strategi bertahap dalam 3 fase waktu yaitu : Jangka Pendek (0-1 tahun), jangka menengah (1-3 tahun) dan jangka panjang (3-5 tahun) dan mempunyai implikasi ekonomi, teknis, sosial dan politik³². Hasil rekomendasi kebijakan pada *policy paper* ini menghasilkan kebijakan yang layak teknis, politik, sosial dan ekonomi dan dilaksanakan untuk solusi jangka pendek dan menengah.

³² Nanang Ismail (2024), *Dharma Perguruan dan Tinggi Di*, "POLICY PAPER OPTIMALISASI PELAKSANAAN PENGAJARAN, PELATIHAN, DAN PENGASUHAN DALAM PENYELENGGARAAN TRI," 11.2 (2025), hal. 602–17.

IV. Kesimpulan dan Rekomendasi

4.1. Kesimpulan

Dari hasil Analisis dalam perumusana kebijakan di atas dihasilkan beberapa kesimpulan antara lain:

1. Hasil analisa SWOT Strategi peningkatan kinerja berada pada Kuadran I yang artinya memiliki keuntungan dengan mengoptimalkan kekuatan yang di miliki oleh Kota Tegal untuk memanfaatkan peluang pengembangan, dimana strategi yang diterapkan adalah strategi pertumbuhan agresif (*growth oriented strategy*).
2. Dari analisis *Bardach's Eightfold Path* dengan kriteria 4 kelayakan, menunjukan faktor kelayakan teknis (***Technical Feasibility***) adalah faktor yang dapat dipenuhi oleh semua alternatif kebijakan, hal ini menunjukan kebijakan diterapkan dari sudut pandang teknis, teknologi, infrastruktur, serta kemampuan menerapkan solusi yang diusulkan wilayah dan pemerataan Pembangunan wilayah.

4.2. Rekomendasi

Rekomendasi kebijakan yang diusulkan kepada pemerintah Kota Tegal untuk optimalisasi kinerja infrastruktur jalan adalah Pemerintah Kota Tegal membentuk Tim Teknis Terkait penggunaan dana CSR untuk peningkatan dan pemeliharaan infrastruktur jalan sebagai bentuk sinergisitas dan tanggung jawab sosial lingkungan. Kebijakan ini diharapkan dapat memberikan Solusi jangka pendek dan menengah. CSR ini diharapkan adanya peningkatan anggaran pemeliharaan jalan, sehingga sasaran capaian tingkat kemandirian jalan tercapai..

Ucapan Terima Kasih

Penulis menyampaikan terima kasih kepada Kepala Bapperida, Pejabat Struktural, Sudara-saudaraku temen seperjuangan di Badan Perencanaan Pembangunan, Riset dan Inovasi Daerah (BAPPERIDA) Kota Tegal, yang telah memberikan motivasi dan dukungan dalam menyelesaikan *Policy Paper* ini. Tak kami lupakan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada Bapak Dr. Guspika, M.B.A., Kementerian PPN/Bappenas, yang telah memberikan bimbingan selama penyusunan *Policy Paper* ini.

Daftar Pustaka

- Abadi, A Adib, "Dampak Kebijakan Penyediaan Infrastruktur Dasar Terhadap Tingkat Hunian Perumahan Menengah Ke Bawah," *Jurnal Sosioteknologi*, 11.25 (2012), hal. 1–11
- Aswal, Muhammad, "Kebijakan Pengembangan Infrastruktur dan Manajemen Umum Untuk Mengatasi Kemacetan di Kota Bandung," *Jurnal Rekayasa Hijau*, 8.2 (2024), hal. 200–16, doi:10.26760/jrh.v8i2.200-216
- Aulia, Varah Iftitah, et al., "Analisis SWOT Dalam Menentukan Strategi Keberlanjutan Usaha Toreko," 1.2 (2023)
- Bardach, Eugene, "Bardach's eight fold path for Policy analysis"
- Kamil, Insannul, et al., "Pendekatan baru strategi pemeliharaan aset infrastruktur jalan raya berkelanjutan di indonesia," *Prosiding Simposium II – UNIID 2017*, no. September (2017), hal. 53–61

- Karyoto, Karyoto, dan Laode Yudha Adi Pratama, "Langkah-Langkah Strategi dalam Penanganan Ketertiban Umum pada Kota Depok," *Bappenas Working Papers*, 7.2 (2024), hal. 141–51, doi:10.47266/bwp.v7i2.330
- Kemendagri, "Permendagri No. 86 Tahun 2017," *Menteri Kesehatan Republik Indonesia Peraturan Menteri Kesehatan Republik Indonesia*, Nomor 65.879 (2017), hal. 2004–06 <www.peraturan.go.id>
- Kementerian PUPR RI, "Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia Nomor 04/PRT/M/2015 tentang Kriteria dan Penetapan Wilayah Sungai," *Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat*, no. 1 (2015), hal. 1–8 <<https://peraturan.bpk.go.id/Details/159834/permen-pupr-no-04prtm2015-tahun-2015>>
- Melvi Ginting, Lisa, et al., "Metode USG dan Waterfall pada Perancangan Sistem Informasi Berbasis Website," *Jurnal Teknik Informatika Unika ST. Thomas (JTIUST)*, 09 (2024), hal. 2657–1501
- Nanang Ismail (2024), Perguruan, Dharma, dan Tinggi Di, "POLICY PAPER OPTIMALISASI PELAKSANAAN PENGAJARAN , PELATIHAN , DAN PENGASUHAN DALAM PENYELENGGARAAN TRI DARMA," 11.2 (2025), hal. 602–17
- Pertanggungjawaban, Laporan Keterangan, "KOTA TEGAL," no. 12 (2024)
- Putra, Ilham Mirzaya, "Buku Ajar Pengembangan Wilayah," 1 (2021), hal. 1–138
- "RENCANA PEMBANGUNAN JANGKA MENENGAH DAERAH (RPJMD) KOTA TEGAL TAHUN 2025 – 2029 i," 2025
- Rompas, Feisel Kristopel, Xaverius Erick Lobja, dan Irfan Rifani, "Analisis SWOT dan Strategi Agresif Pengembangan Wisata Pemandian Alam Uluna Kabupaten Minahasa," *GEOGRAPHIA: Jurnal Pendidikan dan Penelitian Geografi*, 4.2 (2023), hal. 112–23, doi:10.53682/gjppg.v4i2.5409
- SaThierbach, Karsten, et al., "No 主観的健康感を中心とした在宅高齢者における 健康関連指標に関する共分散構造分析Title," *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 3.1 (2015), hal. 1–15 <<http://dx.doi.org/10.1016/j.bpj.2015.06.056>><https://academic.oup.com/bioinformatics/article-abstract/34/13/2201/4852827>[Ainternal-pdf://semisupervised-3254828305/semisupervised.ppt](https://academic.oup.com/bioinformatics/article-abstract/34/13/2201/4852827)[Ahttp://dx.doi.org/10.1016/j.str.2013.02.005](https://academic.oup.com/bioinformatics/article-abstract/34/13/2201/4852827)[Ahttp://dx.doi.org/10.1016/j.str.2013.02.005](https://academic.oup.com/bioinformatics/article-abstract/34/13/2201/4852827)[Ahttp://dx.doi.org/10.1016/j.str.2013.02.005](https://academic.oup.com/bioinformatics/article-abstract/34/13/2201/4852827)
- Widodo, Agus, "Optimalisasi Peran Tim Koordinasi Penanggulangan Kemiskinan dalam Penanganan Kemiskinan di Kabupaten Banjarnegara," *Bappenas Working Papers*, 7.3 (2024), hal. 268–92, doi:10.47266/bwp.v7i3.355
- Wilayah, Jurnal, et al., "Analisis dampak Pembangunan Infrastruktur Dasar terhadap Kehidupan Sosial Masyarakat Perabaga Distrik Piramid Kabupaten Jayawijaya pengembangan kawasan pedesaan dengan mengedepankan kearifan lokal . Hal ini mencakup," no. 2 (2024)
- Yurianto, "Analisis Penyusunan Strategi Dan Program Pembinaan Usaha Mikro Kecil Dki Jakarta Pada Masa Pandemic Covid 19 Dengan Pendekatan Usg Dan Swot Analysis of Strategy and Program for Developing Small Micro Business Development in Dki Jakarta During Covid 19 Pan," *Jurnal Riset Jakarta*, 13.2 (2020), hal. 65–80