BAB III

OBJEK DAN METODE PENELITIAN

3.1 Objek Penelitian

3.1.1 Gambaran Umum Kota Bandung

3.1.1.2 Sejarah Kota Bandung

Kota Bandung merupakan sebuah kota dan sekaligus menjadi ibu kota dari Provinsi Jawa Barat. Kota Bandung merupakan kota terbesar ketiga di Indonesia setelah Jakarta dan Surabaya. Kota Bandung yang bersejarah ini berdiri sebuah perguruan tinggi teknik pertama di Indonesia (Technische Hoogeschool). Kota Bandung pernah menjadi tempat berlangsungnya Konferensi Asia-Afrika pada tahun 1955. Konferensi yang yang menyuarakan semangat anti kolonialisme. Kata Bandung berasal dari kata bendung atau bendungan, karena terbendungnya sungai Citarum oleh lava Gunung Tangkuban Perahu yang kemudian membentuk telaga. Legenda yang diceritakan oleh orang-orang tua di Kota Bandung mengatakan bahwa nama "Bandung" diambil dari sebuah kendaraan air yang terdiri dari dua perahu yang diikat berdampingan. Kendaraan air yang disebut perahu bandung digunakan oleh Bupati Bandung yaitu R.A. Wiranatakusumah II. R.A. Wiranatakusumah II berlayar dengan perahu bandung di sungai Citarum dalam mencari tempat kedudukan kabupaten yang baru untuk menggantikan ibukota yang lama di Dayeuhkolot. Kota Bandung tidak berdiri bersamaan dengan

pembentukan Kabupaten Bandung. Kota Bandung dibangun dengan tenggang waktu cukup jauh setelah Kabupaten Bandung berdiri. Kabupaten Bandung dibentuk sekitar pertengahan abad ke-17 masehi, secara pasti tidak diketahui berapa lama Kota Bandung dibangun. Kota Bandung dibangun bukan atas prakarsa Daendles, melainkan atas Pembangunan Kota Bandung langsung dipimpin oleh Bupati. Bupati R. A Wiranatakusuma II adalah pendiri (the founding father) Kota Bandung.

Daendels membangun Jalan Raya Pos (Groote Postweg) dari Anyer di ujung Jawa Barat ke Panarukan di ujung timur Jawa Timur kira-kira 1000 km) untuk kelancaran tugasnya di Pulau Jawa. Jalan Raya Pos mulai dibangun pertengahan tahun 1808, dengan memperbaiki dan memperlebar jalan yang telah ada. Jalan raya pos itu adalah Jalan Raya Sudirman, Jalan Raya Asia Afrika, Jalan Raya Ahmad Yani, berlanjut ke Sumedang dan seterusnya. Bupati Bandung sudah merencanakan untuk memindahlan ibukota Kabupaten Bandung, bahkan telah menemukan tempat yang strategis bagi pusat pemerintahan. Tempat yang dipilih adalah lahan kosong berupa hutan. Tempat yang terletak di tepi barat sungai Cikapundung, tepi selatan jalan raya pos yang sedang dibangun (pusat Kota Bandung sekarang). Alasan pemindahan ibukota karena Krapyak tidak strategis sebagai pusat ibukota pemerintahan. Krapyak terletak di sisi selatan daerah Bandung dan sering dilanda banjir.

Tahun 1808 atau awal 1809, bupati beserta sejumlah rakyatnya pindah dari Krapyak mendekati lahan yang akan dijadikan ibukota baru. Bupati bermula tinggal di Cikalintu (daerah Cipaganti), kemudian pindah ke Balubur Hilir, selanjutnya ke Kampur Bogor (Kebon Kawung, pada lahan Gedung Pakuan Sekarang). Tanggal 21 Februari 1906, pada masa pemerintahan R.A.A Martanegara (1893-1918). Kota Bandung sebagai ibukota Kabupaten Bandung, statusnya berubah menjadi Gemente (Kota Pradja), dengan pejabat Walikota pertama adalah tuan B. Coops. Sejak saat itulah Kota Bandung resmi terlepas dari pemerintahan Kabupaten Bandung sampai sekarang.

Kota Bandung mulai dijadikan sebagai kawasan pemukiman sejak pemerintahan kolonial Hindia-Belanda. Gubernur Jenderal pada saat itu Herman Willem Daendels, mengeluarkan surat keputusan tanggal 25 September 1810 tentang pembangunan sarana dan prasarana untuk kawasan ini. Kota Bandung dengan luas wilayah saat itu sekitar 900 ha bertambah menjadi 8.000 ha di tahun 1949. Pada masa perang kemerdekaan tanggal 24 Maret 1946, sebagian kota Bandung di bakar oleh para pejuang kemerdekaan sebagai bagian dalam strategi perang saat itu. Peristiwa ini dikenal dengan sebutan Bandung Lautan Api dan diabadikan dalam lagu Halo-Halo Bandung. Kota Bandung kemudian ditinggalkan oleh sebagian penduduknya yang mengungsi ke daerah lain. Pada tanggal 18 April 1955 di Gedung Merdeka yang dahulu bernama "Concordia" (Jl. Asia Afrika, sekarang) berseberangan dengan Hotel Savoy Homann,

diadakan untuk pertama kalinya Konferensi Asia-Afrika. Konferensi Tingkat Tinggi Asia-Afrika 2005 kemudian diadakan di kota Bandung pada 19 April-24 April 2005.

3.1.1.3 Letak Geografis Kota Bandung

Secara geografis Kota Bandung terletak di wilayah Jawa Barat dan merupakan Ibu kota Provinsi Jawa Barat. Kota Bandung terletak di antara 107°–43° Lintang Timur dan 600°–602° Lintang Selatan. Kota Bandung terletak pada ketinggian 768 Meter di atas permukaan laut, titik tertinggi di daerah Utara dengan ketinggian 1.050 Meter dan terendah di sebelah Selatan adalah 675 Meter di atas permukaan laut. Kota Bandung di bagian Selatan permukaan tanah relative datar, sedangkan di wilayah Kota Bandung bagian Utara berbukit-bukit, sehingga merupakan panorama yang indah. Adapun batas-batas administratif Kota Bandung, sebagai berikut :

1) Sebelah Utara berbatasan dengan Kecamatan Lembang Kabupaten Bandung Barat.
2) Sebelah Timur berbatasan dengan Kecamatan Cileunyi Kabupaten Bandung.
3) Sebelah Barat berbatasan dengan Jalan Terusan Pasteur, Cimahi Utara, Cimahi Selatan dan Kota Cimahi.
4) Sebelah Selatan berbatasan dengan Kecamatan Dayeuh Kolot, Bojongsoang, Kabupaten Bandung.

Kota Bandung sebagai bagian dari Metropolitan Bandung harus mewujudkan masyarakat yang damai, demokratis, berkeadilan, berdaya saing, maju dan sejahtera dalam wadah Negara Kesatuan Republik Indonesia yang didukung oleh masyarakat kota yang sehat, mandiri, beriman, bertaqwa, berakhlak mulia, cinta tanah air, berkesadaran hukum dan lingkungan, menguasai ilmu pengetahuan dan teknologi, memiliki etos kerja yang tinggi, dan berdisiplin.

Lokasi Kota Bandung cukup strategis baik dilihat dari segi komunikasi, perekonomian maupun keamanan, hal ini disebabkan:

1) Kota Bandung terletak pada poros pertemuan poros jalan raya :
    a. Barat Timur yang memudahkan hubungan dengan Ibukota Negara.
    b. Utara Selatan yang memudahkan lalu lintas ke daerah perkebunan (Subang dan Pangalengan).
2) Letak yang tidak terisolasi serta dengan komunikasi yang baik akan memudahkan aparat keamanan untuk bergerak ke setiap penjuru. Kota Bandung juga mempunyai Kecamatan. Kecamatan merupakan unsur pelaksana dan penunjang Pemerintah Daerah yang masing-masing dipimpin oleh seorang Camat dan berada di bawah serta bertanggung jawab kepada Walikota sesuai dengan spesifikasi tugas pokok dan fungsinya. Tugas pokok Kecamatan yaitu melaksanakan sebagian kewenangan yang dilimpahkan oleh Walikota dibidang pemerintahan, pembangunan, perekonomian, kemasyarakatan,

ketentraman dan ketertiban serta koordinasi dengan instansi otonom dan UPTD di wilayah kerjanya.

Kota Bandung terdiri dari 27 Kecamatan, diantaranya Kecamatan Sukasari, Kecamatan Sukajadi, Kecamatan Cicendo, Kecamatan Andir, Kecamatan Cidadap, Kecamatan Coblong, Kecamatan Bandung Wetan, Kecamatan Cibeunying Kidul, Kecamatan Cibeunying Kaler, Kecamatan Sumur Bandung, Kecarnatan Bojongloa Kaler, Kecamatan Astana anyar, Kecamatan Babakan Ciparay, Kecamatan Bojongloa Kidul, Kecamatan Bandung Kulon, Kecamatan Regol, Kecamatan Lengkong, Kecamatan Batununggal, Kecamatan Kiaracondong, Kecamatan Arcamanik, Kecamatan Bandung Kidul, Kecamatan Cicadas, Kecamatan Ujungberung, Kecamatan Rancasari, Kecarnatan Margacinta, Kecamatan Cibiru, dan Kecamatan Antapani.

3.1.2 Dinas Bina Marga dan Pengairan Kota Bandung

3.1.2.1 Visi Dinas Bina Marga dan Pengairan Kota Bandung:

Visi Daerah Kota Bandung pada tahun 2025 adalah Bandung Kota Jasa yang Bermartabat, secara normatif visi bermartabat ini dideskripsikan dalam indikator yaitu Kota Terbersih, Kota Percontohan Ketertiban, Kota Teraman, Kota Termakmur, Kota Percontohan Ketaatan, Kota yang paling meenonjol disisi Keadilan, dan Kota yang Masyarakatnya Bertakwa. Indikator tersebut pada bidang kebinamargaan dan pengairan bisa

digambarkan dengan indikator kinerja jaringan jalan dan jaringan prnngairan.

Kinerja sistem jaringan jalan yang ekonomis dan efisien merupakan prasyarat pokok untuk sebuah kota yang berorientasi kepada sector jasa. Aksesibilitas yang baik dimata investor dan pendatang khususnya wisatawan merupakan modal pemerintah kota yang harus dimanfaatkan secara optimum. Namun disisi lain, banyaknya minat kunjungan ke Kkota Bandung, bila tidak ditunjang dengan kinerja jalan-jalan utama yang ekonomis dan efisien malah bisa menurunkan daya tarik kota baik sebagai tujuan wisata maupun tujuan investasi. Kinerja jaringan jalan juga merupakan indikator utama dari Ketertiban dan Ketaatan pada pencapaian visi tahun 2025. Dalam upaya membangun sinergisitas, maka Dinas Bina Marga dan Pengairan menetapkan visi yaitu: "Terwujudnya Pemenuhan Infrastruktur Jalan Guna Dan Sumber Daya Air Guna Mendukung Terciptanya Kesejahteraan Masyarakat".

3.1.2.2 Misi Dinas Bina Marga dan Pengairan Kota Bandung:

Untuk mencapai visi tersebut, maka misi Dinas Bina Marga dan Pengairan Kota Bandung yaitu:

a. Menciptaka aparatur dan pelayanan prima.
b. Meningkatkan aksesibilitas dan mobilitas wilayah dalam mendukung pertumbuhan ekonomi dan meningkatkan

kesejahteraan masyarakat dengan penyediaan jaringan jalan secara terpadu dan berkelanjutan.

c. Meningkatkan sarana dan prasarana kebinamargaan dalam rangka mendukung terselenggaranya infrastruktur jalan dan jembatan.
d. Meningkatkan kondisi infrastruktur sumber daya air untuk mendukung konservasi, pendayagunaan sumber daya air, serta mengendalikan daya rusak air.

3.1.2.3 Fungsi dan Tujuan Dinas Bina Marga dan Pengairan Kota Bandung

Adapun fungsi dari Dinas Bina Marga dan Pengairan Kota Bandung adalah:

a. Merumuskan kebijakan teknis Kebinamargaan dan pengairan.
b. Melaksanakan tugas teknik operasional kebinamargaan dan pengairan yang meliputiperencanaan, pengendalian operasional, Pembangunan dan pemeliharaan pengairan serta pengeloaan bahan dan penerangan jalan umum.
c. Pembinaan dan pelaksanaan tugas operasionalkebinamargaan dan pengairan.
d. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh walikota sesuai bidang tugasnya.

Tujuan dari Dinas Bina Marga dan Pengairan Kota Bandung adalah:

a. Optimalisasi peran (koordinasi, sistem informasi, data, SDM, kelembagaan dan administrasi) dan akuntabilitas kinerja aparatur untuk meningkatkan efektivitas dan efisiensi pelayanan publik infrastruktur kebinamargaan dan SDA.
b. Mewujudkan kualitas dan kuantitas sarana dan prasarana transportasi.
c. Mewujudkan kualitas dan kuantitas infrastruktur sumber daya air.
d. Meningkatkan pelayanan dan fungsi pendukung trasportasi.

3.1.2.4 Sasaran dan Kebijakan Dinas Bina Marga dan Pengairan Kota Bandung

Sasaran dari Dinas Bina Marga dan Pengairan Kota Bandung adalah sebagai berikut:

a. Meningkatnya kualitas dan kuantitas sarana dan prasarana transportasi.
b. Meningkatnya kualitas dan kuantitas infrastruktur untuk mendukung peninngkatan pendapatan masyarakat.
c. Terjaganya kualitas dan kuantitas sumber daya air.

Kebijakan yang direncanakan oleh Dinas Bina Marga dan Pengairan Kota Bandung adalah sebagai berikut:

a. Meningkatkan kapasitas dan daya dukung jalan.
b. Meningkatkan fungsi alat-alat berat dalam mendukung pelaksanaan kegiatan pekerjaan umum.
c. Meningkatkan pembangunan dan pemeliharaan jaringan irigasi guna meningkatkan hasil pertanian.
d. Meningkatkan kualitas dan kuantitas sumber daya air.
e. Meningkatkan pengelolaan penanggulangan sumber daya air .
f. Meningkatkan pembangunan dan pemeliharaan infrastruktur pedesaan guna meningkatkan perekonomian masyarakat.

3.1.2.5 Susunan Organisasi dan Struktur Organisasi Dinas Bina Marga dan Pengairan Kota Bandung

Susunan organisasi dari dinas bina marga dan pengairan kota bandung yaitu:

a. Kepala Dinas;
b. Sekretariat, membawahkan :
    1. Sub Bagian Umum dan Kepegawaian;
    2. Sub Bagian Keuangan.
c. Bidang Perencanaan, membawahkan :
    1. Seksi Program;
    2. Seksi Teknis Kebinamargaan;

3. Seksi Teknis Pengairan.

d. Bidang Pengendalian, membawahkan :

1. Seksi Pengendalian Konstruksi dan Mutu;
2. Seksi Pengendalian Operasional Kebinamargaan;
3. Seksi Pengendalian Operasional Pengairan.

e. Bidang Pembangunan dan Pemeliharaan Kebinamargaan, membawahkan :

1. Seksi Pembangunan Kebinamargaan;
2. Seksi Pemeliharaan Kebinamargaan;
3. Seksi Pemanfaatan Ruang Milik Jalan.

f. Bidang Pembangunan dan Pemeliharaan Pengairan, membawahkan:

1. Seksi Pembangunan Pengairan;
2. Seksi Pemeliharaan Pengairan;
3. Seksi Pemanfaatan Daerah Aliran Sungai.

g. Bidang Pengelolaan Bahan dan Penerangan Jalan Umum, membawahkan :

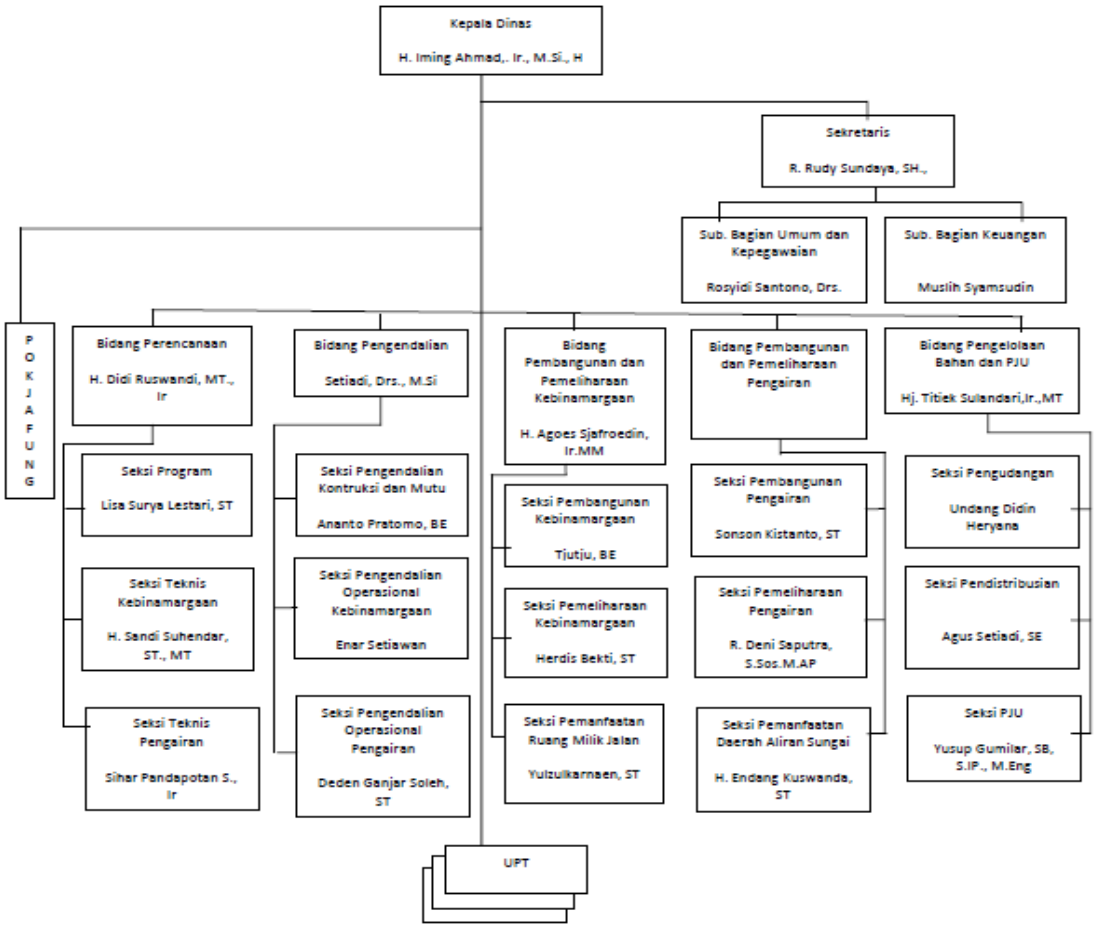
1. Seksi Pergudangan;
2. Seksi Pendistribusian;
3. Seksi Penerangan Jalan Umum.

h. Unit Pelaksana Teknis Dinas;

i. Kelompok Jabatan Fungsional.

Struktur Organisasi pada Dinas Bina Marga dan Pengairan Kota Bandung adalah sebagai berikut:

Bagan 3.1
Struktur Organisasi
Dinas Bina Marga dan Pengairan Kota Bandung
Pada Tahun 2012



Sumber: (Dinas Bina Marga dan Pengairan Kota Bandung, 2012)

3.1.2.6 Jumlah Pegawai Dinas Bina Marga dan Pengairan Kota Bandung

Jumlah Pegawai Dinas Bina Marga dan Pengairan Kota Bandung adalah sebanyak 431 orang yang dirinci berdasarkan tingkat pendidikan pada tabel 3.1 dibawah ini :

Tabel 3.1
Data Jumlah Pegawai Dinas Bina Marga dan Pengairan Kota Bandung
Tahun 2012

Pendidikan	Jumlah	Persentase
SD	68	16 %
SMP	41	10 %
SMA/K	228	53 %
D3	7	1 %
S1	74	17 %
S2	13	3 %
Jumlah	**431**	**100 %**

**) Data Hasil Olahan Peneliti*
Sumber : (Dinas Bina Marga dan Pengairan Kota Bandung, 2012)

Berdasarkan data di atas jumlah pegawai yang berada Dinas Bina Marga dan Pengairan Kota Bandung berdasarkan pendidikannya yaitu dari jenjang pendidikan SD sebanyak 16 %, jenjang pendidikan SMP sebanyak 10 %, jenjang pendidikan SMA/K sebanyak 53 %, jenjang pendidikan D3 sebanyak 1 %, jenjang pendidikan S1 sebanyak 17 %, dan jenjang pendidikan S2 sebanyak 3 %. Dari data diatas jumlah pegawai yang paling banyak adalah dari jenjang pendidikan SMA/K sebanyak 53 % sedangkan yang paling sedikit dari jenjang pendidikan D3 sebanyak 1 %.

3.1.3 Klasifikasi Jalan Menurut Fungsi/Peranan

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 34 tahun 2006 tentang jalan, Pengelompokan jalan umum menurut fungsi dikelompokan menjadi 4 (empat) kelompok yaitu:

1. Jalan arteri merupakan jalan umum yang berfungsi melayaniangkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-ratatinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara berdaya guna.
2. Jalan kolektor merupakan jalan umum yang berfungsi melayaniangkutan pengumpul atau pembagi dengan cirri perjalanan jaraksedang, kecepatan rata-rata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi.
3. Jalan lokal merupakan jalan umum yang berfungsi melayaniangkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatanrata-rata rendah, dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi. Jalan lingkungan merupakan jalan umum yang berfungsi melayaniangkutan lingkungan dengan ciri perjalanan jarak dekat, dan kecepatan rata-rata rendah. Adapun implementasi pengelompokan jalan menurut fungsinya dalam sistem jaringan jalan, dibedakan sebagai berikut: Sistem jaringan jalan primer, meliputi: Jaringan jalan arteri primer, jaringan jalan kolektor primer dan jaringan jalan lokal primer, hirarkie sistem jaringan ini divisualisaikan. Sistem jaringan jalan sekunder, meliputi: jaringan jalan arteri sekunder, jaringan jalan kolektor sekunder dan jaringan jalan lokal sekunder, hirarkie sistem jaringan ini divisualisasikan.

Pengelompokan jalan umum Peraturan Pemerintah RI No. 34 Tahun 2006 Tentang Jalan menurut sistem dikelompokan menjadi 2 yaitu:

1. Sistem jaringan jalan primer merupakan sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk pengembangan

semua wilayah di tingkat nasional, dengan menghubungkan semua simpul jasa distribusi yang berwujud pusat-pusat kegiatan.

2. Sistem jaringan jalan sekunder merupakan sistem jaringan jalandengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untukmasyarakat di dalam kawasan perkotaan.

Menurut Peraturan Pemerintah RI No. 34 Tahun 2006 Tentang Jalan, Pengelompokan jalan umum menurut status dikelompokan menjadi 5 (lima) kelompok yaitu:

1. Jalan nasional merupakan jalan arteri dan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan antar ibukota provinsi, dan jalan strategis nasional, serta jalan tol.
2. Jalan provinsi merupakan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota provinsi dengan ibu kota kabupaten/kota, atau antar ibu kota kabupaten/kota, dan jalan strategis provinsi.
3. Jalan kabupaten merupakan jalan lokal dalam sistem jaringan jalanprimer yang menghubungkan ibukota kabupaten dengan ibukota kecamatan, antar ibukota kecamatan, ibukota kabupaten denganpusat kegiatan lokal, antar pusat kegiatan lokal, serta jalan umumdalam sistem jaringan jalan sekunder dalam wilayah kabupaten, danjalan strategis kabupaten.

4. Jalan kota adalah jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunderyang menghubungkan antar pusat pelayanan dalam kota, penghubungkan pusat pelayanan dengan persil, menghubungkanantar persil, serta menghubungkan antar pusat permukiman yangberada di dalam kota.
5. Jalan desa merupakan jalan umum yang penghubungkan kawasandan/atau antar permukiman di dalam desa, serta jalan lingkungan.

Pengaturan dan pengelompokan jalan umum menurut kelas untuk pengaturan penggunaan jalan dan kelancaran lalu lintas, jalan dibagi dalam beberapa kelas jalan. Pembagian kelas jalan diatur sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan. Pengaturan kelas jalan (menurut UU RI nomor 38 tahun 2004) berdasarkan spesifikasi penyediaan prasarana jalan dikelompokkan atas jalan bebas hambatan, jalan raya, jalan sedang, dan jalan kecil.

Jalan bebas hambatan (*freeway*) adalah jalan umum untuk lalu lintas menerus yang memberikan pelayanan menerus/tidak terputus denganpengendalian jalan masuk secara penuh, dan tanpa adanya persimpangan sebidang, serta dilengkapi dengan pagar ruang milik jalan, paling sedikit 2 (dua) lajur setiap arah dan dilengkapi dengan median.

Jalan raya (*highway*) adalah jalan umum untuk lalu lintas menerusdengan pengendalian jalan masuk secara terbatas dan dilengkapi dengan median, paling sedikit 2 (dua) lajur setiap arah. Jalan sedang (road) adalah jalan umum dengan

lalu lintas jaraksedang dengan pengendalian jalan masuk tidak dibatasi, palingsedikit 2 (dua) lajur untuk 2 (dua) arah dengan lebar paling sedikit 7 (tujuh) meter. Jalan kecil (street) adalah jalan umum untuk melayani lalu lintassetempat, paling sedikit 2 (dua) lajur untuk 2 (dua) arah dengan lebarpaling sedikit 5,5 (lima setengah) meter.

Bagian-bagian jalan menurut Undang-Undang Republik Indonesia No. 34 Tahun 2004, menjelaskan bagian-bagian jalan sebagai berikut:

1. Ruang Manfaat Jalan adalah suatu ruang yang dimanfaatkan untuk konstruksi jalan dan terdiri atas badan jalan, saluran tepi jalan, sertaambang pengamannya. Badan jalan meliputi jalur lalu lintas, denganatau tanpa jalur pemisah dan bahu jalan, termasuk jalur pejalan kaki. Ambang pengaman jalan terletak di bagian paling luar, dari ruangmanfaat jalan, dan dimaksudkan untuk mengamankan bangunan jalan. Kriteria teknis ruang manfaat jalan, diantaranya:
    a. Lebar antara batas ambang pengaman konstruksi jalan di keduasisi jalan.
    b. Tinggi ruang bebas 5 meter di atas permukaan pada sumbu jalan.
    c. Kedalaman ruang bebas 1,5 meter di bawah muka jalan.
2. Ruang Milik Jalan (*right of way*) meliputi ruang manfaat jalan dan sejalur tanah tertentu di luar ruang manfaat jalan yang masih menjadi bagian dari ruang milik jalan yang dibatasi oleh tanda batas ruang milik jalan yang dimaksudkan untuk memenuhi persyaratan keluasan keamanan penggunaan jalan antara lain untuk keperluanpelebaran ruang manfaat

jalan pada masa yang akan datang. Lebar ruang milik jalan adalah sama dengan ruang manfaat jalan, ditambah dengan ambang pengaman konstruksi jalan dengan tinggi 5 meter dan kedalaman 1,5 meter.

3. Ruang Pengawasan Jalan adalah ruang tertentu yang terletak diluar ruang milik jalan yang penggunaannya diawasi oleh penyelenggara jalan agar tidak mengganggu pandangan pengemudi, konstruksi bangunan jalan apabila ruang milik jalan tidak cukup luas, dan tidak mengganggu fungsi jalan. Terganggunya fungsi jalan disebabkan oleh pemanfaatan ruang pengawasan jalan yang tidaksesuai dengan peruntukannya. Lebar ruang pengawasan jalan diukur dari sumbu jalan yaitu jalan arteri: minimum 20 meter, jalan kolektor: minimum 15 meter, jalan local: minimum 10 meter. Ruang pengawasan jalan sebagai fasilitas untuk keselamatan pemakai jalan, maka untuk di daerah tikungan ditentukan oleh jarak pandang bebas.

3.1.3.1 Daftar Jalan Menurut Hirarki Dinas Bina Marga dan Pengairan Kota Bandung

Daftar Jalan Menurut Hirarki Dinas Bina Marga dan Pengairan Kota Bandung diantaranya jalan kolektor skunder, Jalan arteri skunder, Jalan kolektor primer dan Jalan arteri primer dapat dilihat pada table 3.2 dibawah ini:

Tabel 3.2
Daftar Ruas Jalan Arteri Primer
Menurut Hirarki Dinas Bina Marga dan Pengairan Kota Bandung

NAMA RUAS JALAN		PANJANG (Km)	STATUS	KETERANGAN
I. JALAN ARTERI PRIMER				
1.	Jl. Jend. Sudirman	6.79	Nasional	
2.	Jl. Asia Afrika	1.51	Nasional	
3.	Jl. Jend. A. Yani	5.40	Nasional	
4.	Jl. Raya Ujungberung	8.04	Nasional	
5.	Jl. Soekarno Hatta	18.46	Nasional	
6.	Jl. Dr. Junjunan	2.00	Kota Bandung	
7.	Jl. Pasteur	0.21	Kota Bandung	
8.	Jl. Cikapayang	0.37	Kota Bandung	
9.	Jl. Surapati	1.16	Kota Bandung	
10.	Jl. PHH. Mustofa	3.34	Kota Bandung	
JUMLAH		**47.28**		

Sumber : (Dinas Bina Marga dan Pengairan Kota Bandung, 2012)

Berdasarkan tabel 3.2 di atas bahwa jalan arteri primer adalah Jalan yang menghubungkan kota-kota jenjang ke satu yang terletak berdampingan atau menghubungkan kota jenjang ke satu dengan kota jenjang kedua. Panjang jalan arteri primer di Jl. Jend. Sudirman panjangnya 6.79 Km berstatus Nasional, panjang jalan arteri primer di Jl. Asia Afrika 1.51 Km berstatus Nasional, panjang jalan arteri primer di Jl. Jend. A. Yani 5.40 Km berstatus Nasional, panjang jalan arteri primer di Jl. Raya Ujungberung 8.04 Km, panjang jalan arteri primer di Jl. Soekarno Hatta18.46 Km berstatus Nasional, panjang jalan arteri primer di Jl. Dr. Junjunan 2.00 Km bberstatus Kota Bandung, panjang jalan arteri primer di Jl. Pasteur 0.21 Km berstatus Kota Bandung, panjang jalan arteri primer di Jl. Cikapayang 0.37 Km berstatus Kota Bandung, panjang jalan arteri primer di Jl. Surapati 1.16 Km berstatus Kota Bandung, panjang jalan arteri primer di Jl. PHH. Mustofa 3.34 berstatus Kota Bandung.

Tabel 3.3
Daftar Ruas Jalan Kolektor Primer
Menurut Hirarki Dinas Bina Marga dan Pengairan Kota Bandung

NAMA RUAS JALAN		PANJANG (Km)	STATUS	KETERANGAN
II. JALAN KOLEKTOR PRIMER				
1.	Jl. Raya Setiabudhi	6.03	Propinsi	
2.	Jl. Sukajadi	2.57	Propinsi	
3.	Jl. HOS. Cjokroaminoto (Pasirkaliki)	2.18	Propinsi	
4.	Jl. Gardujati	0.41	Propinsi	
5.	Jl. Astana Anyar	0.76	Propinsi	
6.	Jl. Pasir Koja	0.13	Propinsi	
7.	Jl. K.H. Wahid Hasyim (Kopo)	2.96	Propinsi	
8.	Jl. Moch. Toha	3.47	Kota Bandung	
9.	Jl. Ters. Buah Batu	1.06	Propinsi	
10.	Jl. Ters. Kiaracondong	1.16	Propinsi	
11.	Jl. Moch. Ramdan	0.94	Kota Bandung	
12.	Jl. Ters. Pasir Koja	2.72	Kota Bandung	
13.	Jl. Rumah Sakit	2.83	Kota Bandung	
14.	Jl. Gedebage Selatan	3.08	Kota Bandung	
JUMLAH		**32.87**		

Sumber : (Dinas Bina Marga dan Pengairan Kota Bandung, 2012)

Berdasarkan tabel 3.3 di atas Jalan kolektor primer yaitu jalan yang menghubungkan kota jenjang kedua dengan kota jenjang kedua, atau menghubungkan dengan kota jenjang ketiga. Persyaratan yang harus dipenuhi oleh jalan kolektor primer adalah Kecepatan rencana ≥ 40 Km / Jam, Lebar badan jalan ≥ 7.0 M, Kapasitas jalan lebih besar dari atau sama dengan volume lalu-lintas rata-rata Jalan masuk dibatasi sehingga kecepatan rencana dan kapasitas jalan tidak terganggu Jalan kolektor primer tidak terputus walaupun memasuki daerah kota. Panjang jalan kolektor primer di Jl. Raya Setiabudhi panjangnya 6.03 Km berstatus Propinsi, panjang jalan kolektor primer di Jl. Sukajadi 2.57 Km berstatus Proponsi, panjang jalan kolektor primer di Jl. HOS. Cjokroaminoto (Pasirkaliki) 2.18 Km berstatus Propinsi, panjang jalan kolektor primer di Jl.

Gardujati 0.41 Km berstatus Propinsi, panjang jalan kolektor primer di Jl. Astana Anyar 0.76 Km berstatus Propinsi, panjang jalan kolektor primer di Jl. Pasir Koja 0.13 Km berstatus Propinsi, panjang jalan kolektor primer di Jl. K.H. Wahid Hasyim (Kopo) 2.96 Km berstatus Propinsi, panjang jalan kolektor primer di Jl. Moch. Toha 3.47 Km berstatus Kota Bandung, panjang jalan kolektor primer di Jl. Ters. Buah Batu 1.06 Km berstatus Propinsi, panjang jalan kolektor primer di Jl. Ters. Kiaracondong 1.16 Km berstatus Propinsi, panjang jalan kolektor primer di Jl. Moch. Ramdan 0.94 Km berstatus Kota Bandung, panjang jalan kolektor primer di Jl. Ters. Pasir Koja 2.72 Km berstatus Kota Bandung, panjang jalan kolektor primer di Jl. Rumah Sakit 2.83 Km berstatus Kota Bandung, panjang jalan kolektor primer di Jl. Gedebage Selatan 3.08 Km berstatus Kota Bandung.

Tabel 3.4
Daftar Ruas Jalan Arteri Skunder
Menurut Hirarki Dinas Bina Marga dan Pengairan Kota Bandung

NAMA RUAS JALAN		PANJANG (Km)	STATUS	KETERANGAN
III. JALAN ARTERI SKUNDER				
1 .	Jl. Kiaracondong	4.12	Propinsi	
2 .	Jl. Ters. Kiaracondong	0.99	Propinsi	
3.	Jl. Jamika	0.91	Kota Bandung	
4.	Jl. Peta	2.60	Kota Bandung	
5.	Jl. BKR	2.30	Kota Bandung	
6.	Jl. Pelajar Pejuang 45	1.48	Kota Bandung	
7.	Jl. Laswi	1.10	Kota Bandung	
8.	Jl. Sukabumi	0.64	Kota Bandung	
9.	Jl. Sentot Balibasa	0.20	Kota Bandung	
10.	Jl. Dipenogoro	0.66	Kota Bandung	
11.	Jl. W.R. Supratman	1.86	Kota Bandung	
12.	Jl. Jakarta	1.15	Kota Bandung	
13.	Jl. Ters. Jakarta	2.76	Kota Bandung	

14.	Jl. Ters. Pasirkoja	2.68	Kota Bandung	
15.	Jl. Pasirkoja	0.46	Kota Bandung	
16.	Jl. Abdul. Muis	1.68	Kota Bandung	
JUMLAH		**26.69**		

Sumber : (Dinas Bina Marga dan Pengairan Kota Bandung, 2012)

Berdasarkan tabel 3.4 di atas bahwa jalan arteri skunder adalah jalan yang menghubungkan kawasan primer dengan kawasan sekunder ke satu dengan atau menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kesatu atau menghubungkan kawasan kesatu dengan kawasan sekunder kedua. Persyaratan yang harus dipenuhi oleh jalan arteri sekunder adalah kecepatan rencana ≥ 30 Km/Jam, lebar badan jalan ≥ 8.0 M, kapasitas jalan sama atau lebih besar dari volume lalu-lintas rata-rata dan tidak boleh diganggu oleh lalu-lintas lambat. Panjang jalan arteri skunder di Jl. Kiaracondong panjangnya 4.12 Km berstatus Propinsi, panjang jalan arteri skunder di Jl. Ters. Kiaracondong 0.99 Km berstatus Propinsi, panjang jalan arteri skunder di Jl. Jamika 0.91 Km berstatus Kota Bandung, panjang jalan arteri skunder di Jl. Peta 2.60 Km berstatus Kota Bandung, panjang jalan arteri skunder di Jl. BKR 2.30 Km berstatus Kota Bandung, panjang jalan arteri skunder di Jl. Pelajar Pejuang45 1.48 Km berstatus Kota Bandung, panjang jalan arteri skunder di Jl. Laswi 1.10 Km berstatus Kota Bandung, panjang jalan arteri skunder di Jl. Sukabumi 0.64 Km berstatus Kota Bandung, panjang jalan arteri skunder di Jl. Sentot Balibasa 0.20 Km berstatus Kota Bandung, panjang jalan arteri skunder di Jl. Dipenogoro 0.66 Km berstatus Kota Bandung, panjang jalan arteri skunder di Jl. W.R. Supratman 1.86 Km berstatus Kota Bandung, panjang jalan arteri skunder di Jl. Jakarta 1.15 Km berstatus Kota Bandung, panjang jalan arteri skunder di Jl. Ters. Jakarta 2.76 Km

berstatus Kota Bandung, panjang jalan arteri skunder Jl. Ters. Pasirkoja 2.68 Km berstatus Kota Bandung Jl. Pasirkoja 0.46 Km berstatus Kota Bandung, panjang jalan arteri skunder di Jl. Abdul. Muis 1.68 Km berstatus Kota Bandung.

Tabel 3.5
Daftar Ruas Jalan Kolektor Skunder
Menurut Hirarki Dinas Bina Marga dan Pengairan Kota Bandung

NAMA RUAS JALAN		PANJANG (Km)	STATUS	KETERANGAN
IV JALAN KOLEKTOR SKUNDER				
1.	Jl. Ir. H. Juanda	5.64	Kota Bandung	
2.	Jl. Dipatiukur	1.83	Kota Bandung	
3.	Jl. Merdeka	1.04	Kota Bandung	
4.	Jl. Ciumbuleuit	2.44	Kota Bandung	
5.	Jl. Setiabudhi	1.48	Kota Bandung	
6.	Jl. Cihampelas	0.14	Kota Bandung	
7.	Jl. Siliwangi	1.06	Kota Bandung	
8.	Jl. Gegerkalong Hilir	2.10	Kota Bandung	
9.	Jl. Tubagus Ismail	1.27	Kota Bandung	
10.	Jl. Sadang Serang	0.71	Kota Bandung	
11.	Jl. Cikutra Barat	0.88	Kota Bandung	
12.	Jl. Cikutra Timur	2.37	Kota Bandung	
13.	Jl. Antapani Lama	1.26	Kota Bandung	
14.	Jl. Pacuan Kuda	2.44	Kota Bandung	
15.	Jl. Ciwastra	5.80	Kota Bandung	
16.	Jl. Rajawali Barat	1.02	Kota Bandung	
17.	Jl. Rajawali Timur	1.54	Kota Bandung	
18.	Jl. Kebonjati	1.40	Kota Bandung	
19.	Jl. Suniaraja	0.24	Kota Bandung	
20.	Jl. Lembong	0.45	Kota Bandung	
21.	Jl. Veteran	0.83	Kota Bandung	
JUMLAH		**35.94**		

Sumber : (Dinas Bina Marga dan Pengairan Kota Bandung, 2012)

Berdasarkan tabel 3.5 di atas bahwa jalan kolektor sekunder adalah jalan yang menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder kedua atau menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder ketiga. Persyaratan yang dipenuhi oleh jalan kolektor sekunder yaitu Kecepatan Rencana

≥ 20 Km/Jam dan lebar badan jalan ≥ 7.0 M. Panjang jalan kolektor sekunder di Jl. Ir. H. Juanda panjangnya 5.64 Km berstatus Nasional, panjang jalan kolektor sekunder di Jl. Dipatiukur 1.83 Km berstatus Nasional, panjang jalan kolektor sekunder di Jl. Merdeka 1.04 Km berstatus Nasional, panjang jalan kolektor sekunder di Jl. Ciumbuleuit 2.44 Km, panjang jalan kolektor sekunder di Jl. Setiabudhi 1.48 Km berstatus Nasional, panjang jalan kolektor sekunder di Jl. Cihampelas 0.14 Km berstatus Kota Bandung, panjang jalan kolektor sekunder di Jl. Siliwangi 1.06 Km berstatus Kota Bandung, panjang jalan kolektor sekunder di Jl. Gegerkalong Hilir 2.10 Km berstatus Kota Bandung, panjang jalan kolektor sekunder di Jl. Tubagus Ismail 1.27 Km berstatus Kota Bandung, panjang jalan kolektor sekunder di Jl. Sadang Serang 0.71 Km berstatus Kota Bandung, panjang jalan kolektor sekunder di Jl. Cikutra Barat 0.88 Km berstatus Kota Bandung, panjang jalan kolektor sekunder di Jl. Cikutra Timur 2.37 Km berstatus Kota Bandung, panjang jalan kolektor sekunder di Jl. Antapani Lama 1.26 Km berstatus Kota Bandung, panjang jalan kolektor sekunder di Jl. Pacuan Kuda 2.44 Km berstatus Kota Bandung, panjang jalan kolektor sekunder di Jl. Ciwastra 5.80 Km berstatus Kota Bandung, panjang jalan kolektor sekunder di Jl. Rajawali Barat 1.02 Km berstatus Kota Bandung, panjang jalan kolektor sekunder di Jl. Rajawali Timur 1.54 Km berstatus Kota Bandung, panjang jalan kolektor sekunder di Jl. Kebonjati 1.40 Km berstatus Kota Bandung, panjang jalan kolektor sekunder Jl. Suniaraja 0.24 Km berstatus Kota Bandung, panjang jalan kolektor sekunder di Jl. Lembong 0.45 Km berstatus Kota Bandung, panjang jalan kolektor sekunder di Jl. Veteran 0.83 Km berstatus Kota Bandung.

Berdasarkan data di atas panjang ruas jalan arteri primer yaitu 47.28 kilometer, panjang ruas jalanarteri sekunder yaitu 32.87 kilometer, panjang ruas jalan kolektor primer yaitu 26.69 kilometer, panjang ruas jalan kolektor sekunder yaitu 35.94 kilometer. Jumlah total ruas jalan di Kota Bandung menurut hirarki Dinas Bina Marga dan Pengairan adalah 142.78 kilometer.

Tabel 3.6
Panjang Jalan di Kota Bandung

No.	Wilayah	Banyaknya Ruas (Bh)	Panjang (M2)
1.	Bojonagara	659	213.937
2.	Cibeunying	662	232.223
3.	Karees	1024	257.772
4.	Tegallega	469	138.269
5.	Ujungberung	465	182.397
6.	Gedebage	614	154.624
JUMLAH		3.893	1.179.220

(Sumber: Data Dinas Bina Marga dan Pengairan Kota Bandung, 2013)

Berdasarkan tabel 3.6 di atas panjang jalan di Kota Bandung yaitu UPT.OP. Bojonagara banyaknya ruas jalan 659 buah jumlah keseluruhan 213.937 Km, UPT.OP. Cibeunying banyaknya ruas jalan 662 buah jumlah keseluruhan 232.223 Km, UPT.OP. Tegallega banyaknya ruas jalan 1024 buah jumlah keseluruhan 257.772 M2, UPT.OP. Karees banyaknya ruas jalan 469 buah jumlah keseluruhan 138.269 M2, UPT.OP. Ujungberung banyaknya ruas jalan 465 buah jumlah keseluruhan 182.397 M2, dan UPT.OP. Gedebage banyaknya ruas jalan 614 buah jumlah keseluruhan 154.624 M2. Total panjang ruas jalan yang ada di Kota Bandung adalah 3.893 buah dan jumlah keseluruhan 1.179.220 M2.

3.1.4 Program Pemeliharaan Jalan di Kota Bandung

Pemerintah DBMP Kota Bandung berupaya menggunakan strategi pemeliharaan secara nasional untuk jalan kota. Strategi tersebut terdapat di Rencana Strategis (Renstra) SKPD DBMP 2009-2013 secara rinci dimasukan kedalam buku petunjuk terpisah untuk persiapan dari program pemeliharaan jalan-jalan kota.

1. Lingkup pekerjaan pemeliharaan

   Umumnya jalan yang berkondisi baik atau sedang memerlukan pekerjaan pemeliharaan. Perkerasan dengan tipe permukaan dan lebar yang memadai dan berkondisi baik/sedang, hanya memerlukan pemeliharaan rutin secara teratur. Apabila permukaan jalan aspal masih dapat dilewati dengan kecepatan dan kenyamanan yang memadai tetapi terlihat adanya tanda-tanda kerusakan, seperti retak-retak atau tambalan (hasil pemeliharaan rutin), maka mungkin akan tetap untuk melakukan pemeliharaan berkala dalam bentuk pengaspalan ulang, baik pengaspanan tipis untuk pencegahan / overlay aspal untuk perbaikan. Jalan kerikil yang dibangun dan dipelihara dengan baik harus dibentuk ulang secara teratur. Frekuensi pembentukan ini tergantung dari volume lalulintas,secara berkala lapisan penutup ini harus dilengkapi dengan pekerjaan pengkrililan ulang dengan menggunakan agregat.

2. Tujuan Strategi Pemeliharaan Jalan

   a. Menyediakan 100% biaya untuk perbaikan jalan kota yang kondisinya baik atau sedangagar diperoleh standar pelayanan yang dapat diterima.

b. Memberikan batasan-batasan yang jelas dan konsisten mengenai pekerjaan pemeliharaan.
c. Memprioritaskan latihan-latihan pada perencanaan pekerjaan pemeliharaan serta implementasinya.
d. Memberikan tanggung jawab yang jelas untuk pekerja pemeliharaan didalam organisasi kota

3. Definisi pekerja pemeliharaan
   a. Pekerja pemeliharaan dilakukan pada jalan berkondisi baik dan sedang, yang dipisahkan dalam pekerjaan pemeliharaan rutin dan pekerjaan pemeliharaan berkala.
   b. Pekerjaan pemeliharaan rutin termasuk pekerjaan perbaikan kecil dan pekerjaan rutin umum yang dilaksanakan pada jangka waktu yang teratur dalam setahun, seperti penambalan lapis permukaan dan pemotongan rumput.
   c. Pekerjaan pemeliharaan berkala meliputi pekerjaan perbaikan dengan frekuensi yang direncanakan dalam satu tahun atau lebih pada suatu lokasi seperti penngaspalan atau pelapisan ulang permukaan jalan beraspal dan pengkerikilan ulang jalan kerikil, termasuk pekerja persiapan dan pekerja perbaikan lain untuk mempertahankan agar jalan tetap berkondisi baik. Apabila pekerja pengaspalan atau pelapisan ulang dilakukan pada suatu segmen, maka seluruh pekerjaan pemeliharaan termasuk pekerjaan drainase dinyatakan sebagai pekerjaan berkala.

4. Pemeliharaan ruas jalan

Dalam strategi ini, pemilihan jalan untuk pemeliharaan dilakukan dalam beberapa tahap sebagai berikut :

a. Perencanaan pemeliharaan berupa identifikasi penyusunan anggaran
b. Survei penjajangan kondisi jalan/perbaikan jalan
c. Survei terhadap segmen-segmen untuk pemeliharaan periodik dan perhitungan biaya pekerjaan secara rinci
d. Survei terhadap segmen-segmen untuk pemeliharaan rutin dan perhitungan biaya pekerjaan secara rinci
e. Survei untuk pekerjaan penyangga dan perhitungan biaya pekerjaan secara rinci

3.2 Metode Penelitian

3.2.1 Desain Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif, karena penelitian ini dimaksudkan untuk memberi gambaran tentang kinerja aparatur dalam program pemeliharaan jalan di Dinas Bina Marga dan Pengairan Kota Bandung, serta mendeskripsikan sejumlah konsep yang berkenaan dengan masalah program pemeliharaan jalan tersebut. Desain penelitian yang digunakan oleh peneliti adalah desain penelitian kualitatif, karena penelitian inimerupakan pendekatan yang mempelajari dari tingkah laku manusia khususnya aparatur Dinas Bina Marga dan Pengairan dalam program pemeliharaan jalan di Kota Bandung. Pemahaman terhadap aparatur mengenai

tingkah laku, peneliti harus dapat mamahami proses interpretasi dan melihat segala sesuatu dari sudut pandang yang diteliti.

3.2.2 Teknik Pengumpulan Data

3.2.2.1 Studi Pustaka

Teknik pengumpulan data yang digunakan oleh peneliti dalam penelitian ini disesuaikan dengan fokus dan tujuan penelitian yaitu studi pustaka *(Library Research).* Kegiatan yang dilakukan dengan cara menelaah dan membandingkan sumber kepustakaan untuk memperoleh data tentang kinerja aparatur dalam program pemeliharaan jalan di Dinas Bina Marga dan Pengairan Kota Bandung yang bersifat teoritis. Menggunakan studi pustaka ini, peneliti dapat memperoleh informasi tentang teknik-teknik laporan yang diharapkan dari buku-buku, makalah, dan internet sehingga pekerjaan peneliti tidak merupakan duplikasi dengan mencantumkan semua sumber yang digunaka dalam pembuatan penelitian ini.

3.2.2.2 Studi Lapangan

Peninjauan yang dilakukan langsung pada Dinas Bina Marga dan Pengairan Kota Bandung yang menjadi objek penelitian dengan tujuan yakni, mencari bahan-bahan sebenarnya, bahan-bahan yang lebih banyak, lebih tepat, lebih *up to date,* disamping itu peneliti juga melakukan suatu penelitian dengan cara sebagai berikut:

a. Observasi non partisipan

Penelitian tentang kinerja aparatur dalam program pemeliharaan jalan di Dinas Bina Marga dan Pengairan Kota Bandung dalam pengumpulan data dengan peneliti berada di luar subjek yang diteliti dan tidak ikut serta dalam kegiatan-kegiatan yang aparatur lakukan, sehingga peneliti dapat lebih mudah mengamati tentang data dan informasi yang diharapkan.

b. Wawancara *(Interview)*

Suatu teknik pengumpulan data dengan cara berkomunikasi secara langsung dengan pimpinan instansi dan bagian-bagian yang menangani masalah kinerja aparatur dalam program pemeliharaan jalan di Dinas Bina Marga dan Pengairan Kota Bandung yang diteliti. Peneliti melakukan wawancara dengan narasumber dari aparatur Dinas Bina Marga dan Pengairan yaitu pihak-pihak yang terlibat pada program pemeliharaan jalan di Kota Bandung dan masyarakat yang merasakan pelayanan pemeliharaan atau perbaikan jalan.

3.2.3 Teknik Penentuan Informan

Teknik penentuan informasi yang digunakan dalam penelitian ini ada 2 (dua) yaitu Secara *Purposive* dan *Accidental*. Teknik *Purposive* (pengambilan informan berdasarkan tujuan) adalah siapa yang akan diambil sebagai anggota informan diserahkan pada pertimbangan pengumpul data yang sesuai dengan maksud dan tujuan penelitian. Penentuan dan

pengambilan informan mengenai kinerja aparatur Dinas Bina Marga dan Pengairan dalam program pemeliharaan jalan di Kota Bandung, peneliti mengambil beberapa orang aparatur Dinas Bina Marga dan Pengairan Kota Bandung yang dianggap memiliki cukup informasi tentang program pemeliharaan jalan di Kota Bandung. Teknik *Accidental* adalah teknik penentuan sampel berdasarkan kebetulan, yaitu siapa saja yang secara kebetulan bertemu dengan peneliti dan dapat digunakan sebagai sampel, bila dipandang orang yang kebetulan ditemui itu cocok sebagai sumber data mengenai kinerja aparatur Dinas Bina Marga dan Pengairan dalam program pemeliharaan jalan di Kota Bandung.

Adapun yang dijadikan sebagai sumber informan dalam penelitian ini adalah aparatur Dinas Bina Marga dan Pengairan Kota Bandung dan masyarakat yang meliputi:

Informan Aparatur Dinas Bina Marga dan Pengairan Kota Bandung:

1. Kepala Bidang Pembangunan dan Pemeliharaan Kebinamargaan. Alasan peneliti memilih Kepala Bidang Pembangunan dan Pemeliharaan Kebinamargaan, karena beliau mengetahui seluruh kinerja aparatur pemeliharaan kebinamargaan dan dapat memberikan informasi penuh dan detail mengenai program pemeliharaan jalan di Kota Bandung.
2. Kepala Seksi Pemeliharaan Kebinamargaan. Alasan peneliti memilih Kepala Seksi Pemeliharaan Kebinamargaan, karena beliau yang

mengetahui keseluruhan masalah kinerja aparatur dalam program pemeliharaan jalan di Kota Bandung.

3. Staf Petugas Pengolah Data (Pulahta) Program atau Perencanaan Jalan. Alasan peneliti memilih Staf Pulahta Program atau Perencanaan Jalan, karena beliau dapat memberikan informasi penuh dan detail mengenai rencana program pemeliharaan jalan di Kota Bandung.
4. Staf Pelaksana Lapangan Pemeliharaan Kebinamargaan. Alasan peneliti memilih Staf Pelaksana Lapangan Pemeliharaan Kebinamargaan, karena beliau dapat memberikan informasi penuh dan detail khususnya dilapangan mengenai program pemeliharaan jalan di Kota Bandung.

Informan Masyarakat :

Peneliti mengambil masyarakat yang kebetulan ditemui oleh peneliti di sekitar jalan yang rusak, masyarakat yang kebetulan sedang berkendara di sekitar jalan yang rusak, masyarakat yang rumah tinggalnya di ruas jalan rusak dan memiliki kendaraan bermotor yang ditemui di sekitar rusa jalan yang merupakan program pemeliharaan dari 6 (enam) lokasi UPT.OP. yaitu UPT.OP. Bojonagara, UPT.OP. Cibeunying, UPT.OP. Karees, UPT.OP. Tegallega, UPT.OP. Ujungberung dan UPT.OP. Gedebage tiap UPT. tersebut diambil satu masyarakat sebagai informan alasan peneliti memilih masyarakat yang telah dijelaskan di atas karena masyarakat tersebut mengetahui seberapa

lama jalan di sekitar rumah tinggalnya rusak dan dapat merasakan mengenai program pemeliharaan atau perbaikan jalan di Kota Bandung sudah berjalan dengan baik atau belum serta memberikan informasi bagaimana kinerja aparatur dalam program pemeliharaan jalan di Kota Bandung.

3.2.4 Teknik Analisa Data

Teknik analisis data yang sesuai dengan penelitian ini adalah analisis deskriptif kualitatif. Secara operasional teknik analisis data yang dilakukan melalui beberapa tahapan model teknik analisis data yaitu:

Pertama, reduksi data sebagai proses pemilihan, penyederhanaan klasifikasi data kasar tentang kinerja aparatur Dinas Bina Marga dan Pengairan di Kota Bandung dari hasil penggunaan teknik dan alat pengumpulan data di lapangan, reduksi data sesudah dilakukan semenjak pengumpulan data. Reduksi dilaksanakan secara bertahap dengan cara membuat ringkasan data dan menelusuri tema yang tersebar. Setiap data yang dipilih disilang melalui komentar dari informasi yang berbeda untuk menggali informasi dalam wawancara dan observasi.

Kedua, penyajian data merupakan suatu upaya penyusunan sekumpulan informasi mengenai program pemeliharaan jalan di Kota Bandung yang menjadi pernyataan. Data kualitatif disajikan dalam bentuk teks yang pada mulanya terpencar dan terpisah menurut sumber informasi dan pada saat diperolehnya informasi tersebut. Kemudian data diklasifikasikan menurut pokok-pokok permasalahan antara lain, terkait dengan kinerja

aparatur Dinas Bina Marga dan Pengairan di Kota Bandung dalam program pemeliharaan jalan di Kota Bandung.

Ketiga, menarik kesimpulan berdasarkan reduksi, interpelasi dan penyajian data tentang kinerja aparatur Dinas Bina Marga dan Pengaoran dalam program pemeliharaan jalan di Kota Bandung yang telah dilakukan pada setiap tahap sebelumnya selaras dengan mekanisme logika pemikiran induktif, maka penarikan kesimpulan akan bertolak dengan hal-hal yang khusus (*spesifik*) sampai kepada rumusan kesimpulan yang sifatnya umum (*general*).

Peneliti menggunakan analisis ini agar dapat mengklasifikasikan secara efektif dan efisien mengenai data-data kinerja aparatur Dinas Bina Marga dan Pengairan dalam program pemeliharaan jalan di Kota Bandungyang terkumpul, sehingga siap untuk diinterpretasikan. Data yang didapat akan lebih lengkap, lebih mendalam dan kredibel serta bermakna sehingga tujuan penelitian dapat dicapai.

3.2.5 Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian ini adalah di Kota Bandung khususnya di Dinas Bina Marga dan Pengairan Kota Bandung yang beralamat di Jl. Cianjur No. 34 Kota Bandung. Telp: (022) 7278853. Email: dbmp@bandung.go.id

Penelitian dilaksanakan selama 9 bulan mulai dari observasi ke lokasi penelitian sampai sidang ujian skripsi seperti pada tabel berikut :

Tabel 3.7
Jadwal Penelitian

Waktu / Kegiatan	Tahun 2012-2013								
	Des	Jan	Feb	Mart	April	Mei	Juni	Juli	Agt
Penyusunan rancangan Judul	■								
Penyusunan Usulan Penelitian		■	■						
Seminar Usulan Penelitian				■					
Pengumpulan Data		■	■	■	■	■			
Analisis Data				■	■	■			
Pembuatan Skripsi				■	■	■	■	■	
Sidang Skripsi									■