

Analisis Implementasi Kebijakan Pembangunan Infrastruktur Jalan Pamegatan-Banjarwangi terhadap Konektivitas Wilayah di Kabupaten Garut)

Jang Yaris¹, Nanang Suparman²,

¹Administrasi Publik, Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, UIN Sunan Gunung Djati Bandung, Bandung, Indonesia

jangyaris25@gmail.com, n.suparman69@gmail.com

Keywords:

*Policy
Implementation,
Road Infrastructure,
Regional
Connectivity, Public
Policy Analysis*

Abstract: This study aims to analyze the implementation of road infrastructure development policy on the Pamegatan-Banjarwangi route and its impact on regional connectivity in Garut Regency. The study employed a descriptive qualitative approach using in-depth interviews, field observations, and documentation obtained from the Public Works and Spatial Planning Agency (PUPR) and the Regional Development Planning Agency (BAPPEDA) of Garut Regency. The analysis was based on George C. Edwards III's policy implementation theory, which includes communication, resources, disposition, and bureaucratic structure. The findings indicate that the implementation of road development has not yet been optimal due to budget limitations, challenging geographical conditions, and ineffective inter-agency coordination. Nevertheless, the road development has contributed positively to community mobility, logistics distribution, and access to public services in South Garut. This study emphasizes the importance of strengthening coordination, improving resource capacity, and conducting continuous policy evaluation to support equitable regional development. In addition, the local government needs to expand infrastructure financing innovations and strengthen institutional synergy to ensure more effective and sustainable road development for the wider community.

Kata Kunci:

*Implementasi
Kebijakan,
Infrastruktur Jalan,
Konektivitas
Wilayah, Analisis
Kebijakan Publik*

Abstrak: Penelitian ini bertujuan menganalisis implementasi kebijakan pembangunan infrastruktur jalan pada ruas Pamegatan-Banjarwangi serta dampaknya terhadap konektivitas wilayah di Kabupaten Garut. Penelitian menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif dengan teknik pengumpulan data melalui wawancara mendalam, observasi lapangan, dan dokumentasi dari Dinas PUPR serta BAPPEDA Kabupaten Garut. Analisis penelitian mengacu pada teori implementasi kebijakan George C. Edwards III yang meliputi komunikasi, sumber daya, disposisi, dan struktur birokrasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pelaksanaan pembangunan jalan masih belum optimal akibat keterbatasan anggaran, kondisi geografis yang menantang, serta koordinasi antarinstansi yang belum maksimal. Meski demikian, pembangunan jalan memberikan dampak positif terhadap mobilitas masyarakat, distribusi logistik, dan akses pelayanan publik di Garut Selatan. Penelitian ini menegaskan pentingnya penguatan koordinasi, peningkatan kapasitas sumber daya, serta evaluasi kebijakan secara berkelanjutan untuk mendukung pemerataan

pembangunan wilayah. Selain itu, pemerintah daerah perlu memperluas inovasi pembiayaan infrastruktur dan memperkuat sinergi kelembagaan agar pembangunan jalan dapat berjalan lebih efektif dan berkelanjutan bagi masyarakat luas.

Pendahuluan

Pembangunan infrastruktur jalan memegang peranan strategis dalam memperkuat fondasi pembangunan daerah. Lebih dari sekadar konstruksi fisik, jaringan jalan yang memadai merupakan prasyarat utama bagi pergerakan masyarakat, distribusi barang dan jasa, serta keterjangkauan layanan publik seperti pendidikan dan kesehatan. Dalam perspektif administrasi publik, ketersediaan infrastruktur jalan yang merata bukan hanya mencerminkan kapasitas teknis pemerintah, tetapi juga menjadi indikator nyata dari komitmen negara dalam mewujudkan keadilan pembangunan wilayah (Yusuf et al., 2024).

Kabupaten Garut merupakan salah satu wilayah di Provinsi Jawa Barat dengan tingkat kompleksitas pembangunan infrastruktur yang cukup tinggi. Kondisi geografisnya yang beragam, mencakup dataran tinggi vulkanik, kawasan perbukitan yang rentan terhadap gerakan tanah, hingga wilayah pesisir di bagian selatan, menjadi tantangan tersendiri dalam penyelenggaraan pembangunan fisik secara merata. Data Dinas PUPR Kabupaten Garut (2025) menunjukkan bahwa dari total 1.220 km jalan kabupaten, hanya 46% atau 474 km yang berada dalam kondisi baik, sementara 21% atau 219 km berada dalam kondisi rusak berat.

Dampak paling nyata dirasakan masyarakat di Garut bagian selatan, khususnya Kecamatan Banjarwangi, Singajaya, Peundeuy, dan Cibalong. Keterbatasan akses jalan di kawasan ini menciptakan kondisi keterisolasian yang menghambat pergerakan ekonomi dan mempersempit jangkauan distribusi kebutuhan pokok. Sebagaimana dikemukakan Todaro dan Smith (2015), lemahnya keterhubungan antarkawasan secara sistematis memperlebar kesenjangan pembangunan karena faktor-faktor produksi tidak dapat bergerak secara efisien menuju lokasi dengan kebutuhan tertinggi.

Salah satu ruas jalan prioritas di Garut Selatan adalah jalur Pamegatan–Banjarwangi, bagian dari program Infrastruktur Jalan Daerah (IJD). Pemerintah

Kabupaten Garut mengalokasikan Rp59 miliar pada tahun 2026 untuk rehabilitasi dan pemeliharaan jalan, namun alokasi tersebut masih jauh dari cukup untuk menjangkau seluruh kebutuhan penanganan ratusan kilometer jalan yang rusak (SuaraGarut.id, 2026). Kajian-kajian terdahulu (Mulya, 2025; Veliyani, 2021; Sapuan, 2023) belum mengintegrasikan analisis implementasi dengan dampak konektivitas wilayah terpencil secara komprehensif - inilah research gap yang penelitian ini hadir untuk menjawabnya. Penelitian ini dilakukan untuk menganalisis pelaksanaan kebijakan pembangunan jalan pada ruas Pamegatan–Banjarwangi beserta faktor-faktor yang mempengaruhi dan dampaknya terhadap konektivitas wilayah Garut Selatan dengan menggunakan pendekatan teori George C. Edwards III (1980).

Tinjauan Literatur

Administrasi Publik dan Kebijakan Publik

Administrasi publik dalam pengertian modern merupakan sistem yang bersifat adaptif dan responsif terhadap dinamika sosial, politik, dan ekonomi. Pasolong (2019) mendefinisikannya sebagai kerjasama yang dilakukan oleh sekelompok orang atau lembaga dalam melaksanakan tugas pemerintahan untuk memenuhi kebutuhan publik secara efisien dan efektif. Kebijakan publik, sebagaimana dirumuskan Chaizi Nasucha (2004) dalam Pasolong (2019), merupakan kewenangan pemerintah dalam pembuatan keputusan yang bertujuan menyerap dinamika sosial demi terwujudnya kesejahteraan masyarakat. Dye (1972) menyederhanakan konsep ini dengan menyatakan bahwa kebijakan publik adalah segala sesuatu yang dipilih pemerintah untuk dilakukan atau tidak dilakukan.

Implementasi Kebijakan Publik

Van Meter dan Van Horn (1975) mendefinisikan implementasi kebijakan sebagai serangkaian tindakan yang dilaksanakan oleh individu, pejabat pemerintah, maupun pihak swasta yang diarahkan untuk mencapai tujuan yang telah digariskan dalam keputusan kebijakan. Dalam penelitian ini, analisis berpijak pada teori George C. Edwards III (1980) yang mengemukakan empat variabel penentu keberhasilan implementasi: (1) komunikasi, menyangkut ketepatan dan kejelasan penyampaian kebijakan; (2) sumber

daya, mencakup kecukupan anggaran, kompetensi SDM, dan fasilitas teknis; (3) disposisi, merujuk pada sikap dan komitmen para pelaksana; dan (4) struktur birokrasi, berkenaan dengan tata kelola organisasi dan mekanisme koordinasi. Subarsono (2012) menegaskan bahwa keempat elemen ini membentuk sistem yang saling bergantung, di mana kelemahan pada satu elemen akan merambat melemahkan elemen lainnya.

Infrastruktur Jalan dan Konektivitas Wilayah

Nugroho (2017) menegaskan bahwa jalan bukan sekadar konstruksi fisik, melainkan urat nadi yang menghubungkan pusat-pusat pertumbuhan dengan kawasan yang belum terjangkau, sehingga berkontribusi langsung terhadap daya saing dan kesejahteraan masyarakat. Konektivitas wilayah, dalam pengertian akademis, merujuk pada sejauh mana suatu kawasan terhubung dengan kawasan lainnya melalui jaringan infrastruktur yang memadai. Herawan dan Lambelanova (2025) menemukan bahwa peningkatan konektivitas di wilayah terpencil memerlukan tidak hanya investasi fisik, tetapi juga kualitas tata kelola kebijakan yang lebih sistematis dan koordinatif.

Penelitian Terdahulu dan Novelty

Penelitian Mulya (2025) di Kabupaten Subang, Veliyani (2021) di Kabupaten Penajam Paser Utara, Sapuan (2023) di Kabupaten Magelang, Hartono et al. (2025) di Kabupaten Lebak, dan Ana et al. (2026) di Kota Surabaya secara konsisten menemukan bahwa keterbatasan sumber daya dan koordinasi yang lemah merupakan hambatan utama implementasi kebijakan jalan. Namun, kajian-kajian tersebut belum mengintegrasikan dimensi proses implementasi, faktor penghambat, dan dampaknya terhadap konektivitas wilayah terpencil bercirikan geografis kompleks dalam satu kerangka analisis. Novelty penelitian ini terletak pada integrasi tersebut dalam konteks spesifik Garut Selatan, yang belum pernah dikaji secara komprehensif sebelumnya.

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif yang dipandang paling sesuai untuk menggali secara mendalam fenomena implementasi kebijakan yang tidak dapat diukur semata-mata melalui angka, melainkan melalui pemahaman terhadap

proses, konteks, dan makna di balik tindakan pelaksana kebijakan (Creswell & Creswell, 2017). Penelitian dilaksanakan di Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang (PUPR) Kabupaten Garut dengan fokus analisis pada ruas jalan Pamegatan–Banjarwangi.

Pengumpulan data dilakukan melalui tiga teknik yang saling melengkapi. Pertama, wawancara mendalam (in-depth interview) terhadap informan yang dipilih secara purposive sampling, yaitu pejabat dan staf teknis Dinas PUPR Kabupaten Garut, perwakilan BAPPEDA, serta tokoh masyarakat di sekitar ruas jalan tersebut. Kedua, observasi lapangan untuk memperoleh gambaran empiris mengenai kondisi fisik ruas jalan dan praktik koordinasi lapangan. Ketiga, dokumentasi berupa dokumen perencanaan daerah, laporan kinerja Dinas PUPR, dan regulasi terkait. Analisis data menggunakan model interaktif Miles, Huberman, dan Saldaña yang terdiri dari kondensasi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Validitas data dijamin melalui triangulasi sumber.

Hasil Penelitian

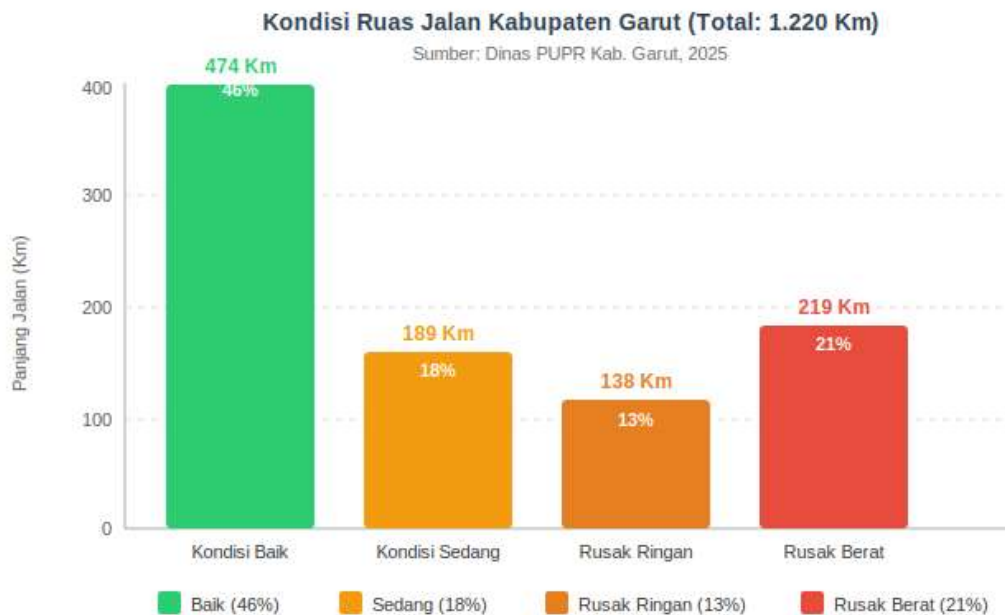
Kondisi Infrastruktur Jalan Kabupaten Garut

Data Dinas PUPR Kabupaten Garut (2025) menggambarkan kondisi infrastruktur jalan kabupaten yang belum merata. Dari total 1.220 km jaringan jalan kabupaten, kurang dari separuhnya berada dalam kondisi yang layak. Tabel 1 dan Gambar 1 berikut menyajikan distribusi kondisi jalan secara rinci.

Tabel 1. Kondisi Ruas Jalan Kabupaten Garut

Kondisi Ruas Jalan	Panjang Jalan (Km)	Persentase (%)
Kondisi Baik	474 Km	46%
Kondisi Sedang	189 Km	18%
Kondisi Rusak Ringan	138 Km	13%
Kondisi Rusak Berat	219 Km	21%
Total Panjang	1.220 Km	100%

Sumber: Dinas PUPR Kab. Garut (2025)



Gambar 1. Distribusi Kondisi Ruas Jalan Kabupaten Garut Tahun 2025

Sumber: Dinas PUPR Kab. Garut (2025), diolah peneliti

Data di atas menunjukkan bahwa hanya 46% dari total jaringan jalan (474 km) berada dalam kondisi baik, sedangkan 21% atau 219 km berada dalam kondisi rusak berat. Kondisi ini semakin diperburuk oleh tingginya curah hujan, belum memadainya sistem drainase yang terstandarisasi, serta keterbatasan lebar jalan yang menyulitkan proses peningkatan kapasitas (Fahrezi, 2022). Wilayah selatan Kabupaten Garut menjadi kawasan yang paling terdampak, terutama Kecamatan Banjarwangi, Singajaya, Peundeuy, dan Cibalong yang secara geografis jauh dari pusat kabupaten dan memiliki kontur berbukit.

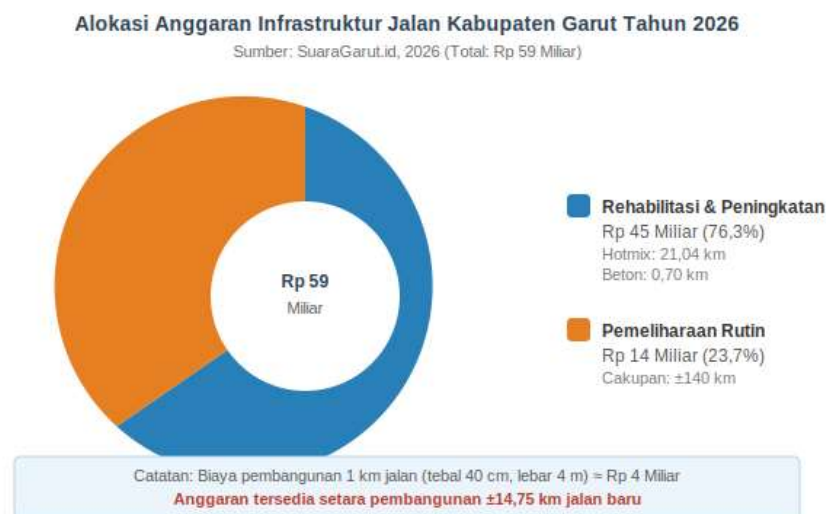
Alokasi Anggaran dan Program Pembangunan Infrastruktur Jalan

Pemerintah Kabupaten Garut pada tahun 2026 mengalokasikan total anggaran sebesar Rp59 miliar untuk kegiatan rehabilitasi, rekonstruksi, dan pemeliharaan jalan. Rincian alokasi tersebut disajikan pada Tabel 2 dan Gambar 2.

Tabel 2. Alokasi Anggaran Infrastruktur Jalan Kabupaten Garut Tahun 2026

Komponen Anggaran	Besaran (Rp)	Keterangan Program
Rehabilitasi & Peningkatan Jalan	± Rp 45 Miliar	Hotmix 21,04 km; Beton 0,70 km
Pemeliharaan Rutin	± Rp 14 Miliar	Pemeliharaan ±140 km jalan
Total Alokasi 2026	Rp 59 Miliar	Seluruh jaringan jalan Kab. Garut

Sumber: SuaraGarut.id (2026), diolah peneliti



Gambar 2. Distribusi Alokasi Anggaran Infrastruktur Jalan Kabupaten Garut Tahun 2026

Sumber: SuaraGarut.id (2026) diolah peneliti

Dari alokasi Rp59 miliar tersebut, sekitar Rp45 miliar (76,3%) diperuntukkan bagi kegiatan rehabilitasi dan peningkatan jalan yang mencakup perkerasan hotmix sepanjang 21,04 km dan perkerasan beton 0,70 km, sedangkan sisanya Rp14 miliar (23,7%) digunakan untuk pemeliharaan rutin sepanjang ±140 km. Dengan biaya

pembangunan standar satu kilometer jalan (tebal 40 cm, lebar 4 meter) mencapai Rp4 miliar, anggaran yang tersedia sesungguhnya hanya setara dengan pembangunan sekitar 14,75 km jalan baru - jauh dari jumlah ruas yang membutuhkan penanganan.

Program Infrastruktur Jalan Daerah (IJD) Garut Selatan

Sebagai respons atas keterisolasian wilayah, Pemerintah Kabupaten Garut menetapkan beberapa ruas jalan strategis di Garut Selatan sebagai prioritas dalam program Infrastruktur Jalan Daerah (IJD). Ruas-ruas tersebut dirancang sebagai koridor penghubung antara kawasan terpencil dengan jaringan jalan provinsi dan arteri nasional. Tabel 3 dan Gambar 3 menyajikan daftar ruas prioritas beserta panjangnya.

Tabel 3. Ruas Jalan Prioritas Program IJD Garut Selatan

No.	Ruas Jalan Strategis	Panjang (Km)	Status
1	Pamegatan – Singajaya	23 Km	Prioritas Utama
2	Singajaya – Toblong	10 Km	Prioritas Utama
3	Toblong – Simpang	13 Km	Prioritas Utama
4	Jalur Alternatif Pamalayan (Kec. Cisewu)	–	Dalam Kajian
Total Ruas IJD		46 Km	–

Sumber: Pemkab. Garut (2026), diolah peneliti

Dari data di atas, total panjang ruas IJD yang diprioritaskan mencapai 46 km, dengan ruas Pamegatan–Singajaya (23 km) sebagai ruas terpanjang dan paling strategis. Selain itu, pemerintah juga tengah mengkaji pembangunan jalur alternatif dari Pamalayan di Kecamatan Cisewu sebagai terobosan untuk menghubungkan wilayah terisolasi dengan jaringan jalan yang lebih luas (Pemkab. Garut, 2026)

Implementasi Kebijakan berdasarkan Variabel Edwards III

Berdasarkan hasil wawancara, observasi lapangan, dan dokumentasi, implementasi kebijakan pembangunan infrastruktur jalan pada ruas Pamegatan-Banjarwangi dapat dianalisis melalui keempat variabel teori Edwards III. Tabel 4 merangkum kondisi temuan lapangan pada masing-masing variabel.

Dari aspek komunikasi, kebijakan IJD telah dikomunikasikan melalui mekanisme formal berupa rapat koordinasi dan sosialisasi. Namun, di lapangan terdapat distorsi informasi antara tingkat kebijakan dan pelaksana teknis, terutama menyangkut prioritas ruas jalan dan penanganan kondisi jalan rusak berat akibat faktor geoteknis. Dari aspek sumber daya, keterbatasan anggaran merupakan hambatan paling mendasar; anggaran Rp59 miliar yang tersedia tidak sebanding dengan kebutuhan ratusan kilometer jalan yang memerlukan penanganan. Dari aspek disposisi, komitmen aparatur Dinas PUPR secara umum baik, namun kerap terkendala keterbatasan kewenangan dalam pengambilan keputusan lintas instansi. Dari aspek struktur birokrasi, koordinasi antara Dinas PUPR, BAPPEDA, pemerintah kecamatan, dan instansi pusat atau provinsi belum sistematis, sehingga menimbulkan potensi tumpang tindih program dan inefisiensi sumber daya.

Dampak Pembangunan Jalan terhadap Konektivitas Wilayah

Terlepas dari berbagai hambatan, pembangunan yang telah dilaksanakan pada ruas-ruas yang ditangani memberikan dampak nyata terhadap mobilitas dan konektivitas wilayah Garut Selatan. Tabel 5 menyajikan perbandingan kondisi konektivitas sebelum dan sesudah dilaksanakannya program pembangunan jalan.

Ruas-ruas yang telah ditingkatkan kualitasnya memungkinkan waktu tempuh yang lebih singkat, distribusi hasil pertanian lokal yang lebih lancar, dan peningkatan frekuensi kendaraan angkutan umum serta logistik. Penurunan biaya transportasi yang dihasilkan secara langsung berkontribusi pada peningkatan daya saing produk lokal Garut Selatan di pasar yang lebih luas. Namun demikian, dampak ini masih bersifat tidak merata, karena beberapa titik ruas yang paling kritis secara geografis belum mendapatkan penanganan yang memadai, sehingga sebagian masyarakat di pelosok Garut Selatan masih menghadapi kondisi keterpencilan yang signifikan.

Diskusi

Temuan penelitian ini secara keseluruhan memperkuat relevansi teori implementasi kebijakan Edwards III dalam menjelaskan dinamika pembangunan infrastruktur jalan di daerah dengan karakteristik geografis kompleks. Keempat variabel teori terbukti beroperasi secara simultan dan saling mempengaruhi dalam konteks pembangunan ruas Pamegatan–Banjarwangi. Ketidakefektifan pada variabel sumber daya dan struktur birokrasi menjadi faktor paling dominan yang menghambat capaian implementasi di lapangan. Agustino (2016) menegaskan bahwa dalam kondisi daerah yang fiskalnya terbatas dan geografisnya menantang, keberhasilan implementasi sangat ditentukan oleh sinergi antara komitmen politik, kelincahan kelembagaan, dan kecukupan dukungan sumber daya.

Jika dibandingkan dengan penelitian terdahulu, temuan penelitian ini konsisten dengan hasil kajian Mulya (2025), Veliyani (2021), Sapuan (2023), dan Hartono et al. (2025) yang masing-masing menemukan keterbatasan sumber daya dan koordinasi yang lemah sebagai hambatan utama. Keunggulan penelitian ini adalah pengintegrasian dimensi dampak konektivitas wilayah terpencil sebagai variabel output kebijakan, yang memberikan gambaran lebih lengkap mengenai konsekuensi nyata dari ketidakefektifan implementasi terhadap kehidupan masyarakat di Garut Selatan.

Implikasi kebijakan dari temuan ini mencakup: (1) reformasi tata kelola koordinasi antara Dinas PUPR dan BAPPEDA agar tidak hanya bersifat formalistik tetapi juga substantif dan berkelanjutan; (2) penguatan kapasitas SDM teknis khusus untuk konstruksi jalan di kawasan berbukit dan rawan bencana; dan (3) penjajakan inovasi pembiayaan infrastruktur, termasuk pemanfaatan DAK fisik, kerjasama dengan swasta, atau obligasi daerah untuk mendukung ruas-ruas strategis yang membutuhkan investasi besar. Kontribusi penelitian ini terhadap bidang administrasi publik terletak pada penembusan batas kajian implementasi yang selama ini berhenti di analisis proses, untuk memperluas lingkup ke dimensi dampak territorial yang menentukan keberhasilan pemerataan pembangunan wilayah.

Kesimpulan

Penelitian ini menunjukkan bahwa implementasi kebijakan pembangunan infrastruktur jalan pada ruas Pamegatan–Banjarwangi di Kabupaten Garut masih belum berjalan optimal. Kendala utama yang dihadapi meliputi keterbatasan anggaran, kondisi geografis yang menantang, serta koordinasi antarinstansi yang belum efektif. Hambatan tersebut berdampak pada belum meratanya peningkatan konektivitas wilayah di Garut Selatan, meskipun sebagian masyarakat telah merasakan manfaat berupa meningkatnya mobilitas, akses pelayanan publik, dan kelancaran distribusi ekonomi. Penelitian ini memberikan kontribusi dalam pengembangan kajian administrasi publik, khususnya terkait implementasi kebijakan infrastruktur di wilayah dengan karakteristik geografis kompleks. Oleh karena itu, pemerintah daerah perlu memperkuat koordinasi kelembagaan, meningkatkan kapasitas teknis aparatur, serta mengembangkan skema pembiayaan yang lebih inovatif guna mendukung pembangunan infrastruktur jalan yang lebih efektif, merata, dan berkelanjutan di Kabupaten Garut.

Daftar Pustaka

- Agustino, L. (2016). *Dasar-dasar kebijakan publik (Edisi Revisi)*. Alfabeta.
- Ana, R. R., Rahaju, T., Prabawati, I., & Al Amin, M. N. F. (2026). Implementasi Program Penanganan Pemeliharaan Jalan (Studi Pada Ruas Jalan Mastrip Kota Surabaya). *Publika*, 14(1), 203–216.
- Creswell, J. W., & Creswell, J. D. (2017). *Research design: Qualitative, quantitative, and mixed methods approaches*. Sage publications.
- Dye, T. R., & Dye, T. R. (1972). *Understanding public policy* (Vol. 1). Prentice-Hall Englewood Cliffs, NJ.
- Edwards, G. C. (1980). *Implementing public policy. (No Title)*.
- Fahrezi, A. A. (2022). *PEMETAAN KONDISI JALAN BERBASIS CROWDSOURCING MELALUI VISUALISASI WEBGIS DI KECAMATAN CISURUPAN KABUPATEN GARUT*. Universitas Pendidikan Indonesia.
- Gerald Henry Mulya. (2025). *Implementasi Kebijakan Pembangunan Infrastruktur Jalan pada Dinas PUPR Kabupaten Subang*. Universitas Pasundan.

- Herawan, R., & Lambelanova, R. (2025). *Evaluasi Pelaksanaan Kebijakan Pembangunan Dan Perbaikan Infrastruktur Jalan Di Kabupaten Garut Provinsi Jawa Barat*. Institut Pemerintahan dalam Negeri.
- Nugroho, R. (2017). Kebijakan publik formulasi, implementasi dan evaluasi. *Jakarta: Elex Media Komputindo*.
- Pasolong, H. (2019). *Teori administrasi publik*. Penerbit Alfabeta.
- Pemkab. Garut. (2026). *Tinjau Jalur Selatan, Bupati Garut Pastikan Kesiapan Infrastruktur Jalan Banjarwangi hingga Cibalong*. Garutkab.Go.Id.
https://www.garutkab.go.id/berita/tinjau-jalur-selatan-bupati-garut-pastikan-kesiapan-infrastruktur-jalan-banjarwangi-hingga-cibalong?utm_source=chatgpt.com
- Pemkab Garut Anggarkan Rp59 Miliar untuk Perbaikan dan Perawatan Jalan di Tahun 2026. (n.d.). SuaraGarut.Id. <https://suaragarut.id/pemkab-garut-anggarkan-rp59-miliar-untuk-perbaikan-dan-perawatan-jalan-di-tahun-2026>
- PUPR Kab. Garut. (2025). *Kondisi Jalan Kewenangan Kabupaten*.
<https://satudata.garutkab.go.id/skpd/dinas-pekerjaan-umum-dan-penataan-ruang-14/2025>
- Sapuan, A. (2023). *SKRIPSI IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR JALAN DI BIDANG BINA MARGA DINAS PEKERJAAN UMUM DAN PENATAAN RUANG KABUPATEN MAGELANG*.
- Subarsono, A. G. (2012). *Analisis kebijakan publik: konsep, teori dan aplikasi*.
- Todaro, M. P., & Smith, S. C. (2015). *Economic development (12th editi)*. *Essex Pearson Education Limited*.
- Van Meter, D. S., & Van Horn, C. E. (1975). The policy implementation process: A conceptual framework. *Administration & Society*, 6(4), 445–488.
- Veliyani, C. B. (2021). *STRATEGI IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR JALAN DI DINAS PEKERJAAN UMUM DANPENATAAN RUANG KABUPATEN PENAJAM PASER UTARA*.
- Yusuf, M., Parung, H., & Ali, M. S. (2024). PENGARUH PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR JALAN TERHADAP KESEJAHTERAAN EKONOMI MASYARAKAT. *Konferensi Nasional*

Teknik Sipil (KoNTekS), 2(6).