

## Analisis Permasalahan Pembangunan Infrastruktur Jalan di Provinsi Papua Barat

Andi Setyo Pambudi<sup>1\*</sup>, Sri Hidayati<sup>2</sup>, Bambang Pramuj<sup>3</sup>

<sup>1,2</sup> Direktorat Pemantauan, Evaluasi, dan Pengendalian Pembangunan Daerah, Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas)

Gedung Bappenas Lantai 9 Jl. H. R. Rasuna Said, Kuningan, Setiabudi, Jakarta Selatan, DKI Jakarta 12920, Indonesia

<sup>3</sup> Balai Wilayah Sungai Kalimantan V Tanjung Selor, Kementrian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.

BWS Kalimantan V Tanjung Selor, Jl. Bhayangkara RT.66, Tarakan, Kalimantan Utara, 77111, Indonesia

\*) Korespondensi: [andi.pambudi@bappenas.go.id](mailto:andi.pambudi@bappenas.go.id)

### Abstract

Roads are the fastest-growing infrastructure compared to other infrastructure in various countries, including Indonesia. The road sector requires high investments to meet national development targets. For both local and central governments, infrastructure development should be a shared concern from planning to implementation. Specific transfer fund policies such as the Physical DAK (Special Allocation Funds) are an opportunity for regions to build road infrastructure better. This study aims to show the RKP and RKPD planning portrait for the Physical DAK Road Sector and analyze field problems that have been strategic issues for regional development in the road infrastructure field. This study also shows the road infrastructure development problem through site visits to the sample locations, which the Papua Barat Province selected as one of the largest recipients of the DAK Physical budget in Indonesia. The research method uses a mixed-method approach through gap analysis based on literature studies of RKP (Government Work Plan) and RKPD (Local Government Work Plan) in 34 provinces in Indonesia, questionnaires, and site visits. Based on the planning gap analysis results (RKP-RKPD in all the provinces throughout Indonesia), only 3 (three) provinces did not include the Road Sector activity menu from the DAK allocation in their RKPD, namely Papua Barat, Sulawesi Tengah, and Sumatera Utara. The analysis results also show that 24 provincial RKPDs are 100 percent following the DAK content in the RKP, 5 (five) provinces only set 66 percent, and 2 (two) of the province set 33 percent. In the case study location in Papua Barat related to Physical DAK for Road Sector Assignments context, the Papua Barat RKPD document in 2019 does not yet fully have a specific plan following the DAK activity menu. In the implementation aspect, there were also many problems related to regulation and governance that required more attention, both top-down and bottom-up.

### Article History:

Received: 4/4/2022

Revised: 14/4/2022

Accepted: 19/10/2022

Published: 24/10/2022

**Keywords:** Road; DAK; Local Government; RKPD.

## Abstrak

Jalan adalah infrastruktur yang perkembangannya paling pesat dibandingkan infrastruktur lain diberbagai negara, termasuk di Indonesia. Sektor jalan membutuhkan investasi yang besar sebagai upaya untuk memenuhi target pembangunan nasional. Bagi pemerintah daerah maupun pemerintah pusat, pembangunan infrastruktur ini seharusnya menjadi perhatian bersama sejak aspek perencanaan sampai pelaksanaan. Kebijakan dana transfer khusus seperti DAK Fisik adalah peluang bagi daerah untuk membangun infrastruktur jalan yang lebih banyak. Penelitian ini bertujuan untuk memotret perencanaan DAK Fisik Bidang Jalan dalam RKP dan RKPD serta menganalisis permasalahan lapangan yang selama ini mewarnai isu-isu strategis pembangunan daerah di bidang infrastruktur jalan. Penelitian ini juga memotret permasalahan pembangunan infrastruktur jalan melalui *site visit* ke lokasi uji petik yang dalam hal ini dipilih Provinsi Papua Barat sebagai salah satu penerima anggaran DAK Fisik terbesar di Indonesia. Metode penelitian menggunakan pendekatan *mixed method* melalui analisis gap berbasis studi literatur RKP dan RKPD pada 34 Provinsi di Indonesia, kuisisioner serta *site visit*. Berdasarkan hasil analisis kesenjangan perencanaan (RKP-RKPD di 34 Provinsi seluruh Indonesia), hanya 3 (tiga) Provinsi yang tidak mencantumkan menu kegiatan Bidang Jalan dari alokasi DAK dalam RKPD-nya yaitu Provinsi Papua Barat, Sulawesi Tengah, dan Sumatera Utara. Hasil analisis juga menunjukkan terdapat 24 RKPD Provinsi telah sesuai 100 persen dengan muatan DAK dalam RKP, 5 Provinsi hanya menetapkan 66 persen dan 2 Provinsi menetapkan 33 persen. Pada lokasi studi kasus di Papua Barat terkait konteks DAK Fisik Penugasan Bidang Jalan, dokumen RKPD Papua Barat Tahun 2019 belum sepenuhnya memiliki rencana spesifik sesuai dengan menu kegiatan DAK. Pada aspek pelaksanaan juga ditemukan banyak permasalahan yang berkaitan dengan regulasi dan tata kelola yang memerlukan perhatian lebih, baik secara *top down* maupun *bottom up*.

**Kata Kunci:** Jalan; DAK; Pemerintah Daerah; RKPD.

### 1. PENDAHULUAN

Infrastruktur jalan adalah salah satu penunjang pertumbuhan dan produktivitas pada suatu negara (Oswald *et al.*, 2011). Negara-negara berkembang menghabiskan banyak anggaran untuk proyek infrastruktur ini yang membentuk kota mereka untuk dekade yang akan datang (Baum-Snow *et al.*, 2017). Pembangunan infrastruktur jalan mempunyai perkembangan yang paling pesat dan mendominasi dibandingkan infrastruktur lain diberbagai negara (Gibbons *et al.*, 2019). Infrastruktur jalan mempengaruhi proses produksi, jasa sampai pengembangan

wilayah menuju keselarasan pertumbuhan wilayah regional, perdesaan dan perkotaan (Hadi *et al.*, 2021). Meskipun demikian, terkadang dampak pembangunan jalan masih belum menjadi hal penting yang diulas dalam berbagai penelitian. Tantangan utama untuk memperkirakan dampak kausal jalan adalah bahwa jalan dapat dibangun untuk memenuhi permintaan di tempat-tempat yang sedang berkembang, atau sebaliknya. Pembangunan dan perbaikan jalan mengurangi biaya transportasi dan meningkatkan akses ke pasar dan tenaga kerja, yang dapat mendorong integrasi ekonomi, merangsang persaingan,

menghasilkan ekonomi aglomerasi dan manfaat ekonomi 'lebih luas' lainnya (Gibbons *et al.*, 2019). Logistik perdagangan melalui infrastruktur jalan dengan kinerja yang sehat membuka akses fisik ke sumber daya dan memungkinkan produsen untuk mengambil keuntungan dan peluang di pasar domestik dan luar negeri (Foo *et al.*, 2019).

Pertumbuhan ekonomi, kesejahteraan sosial, dan infrastruktur adalah tiga hal yang saling terkait erat dan bersama-sama berkontribusi dalam pembangunan nasional. Oleh karena itu, evaluasi dan pemilihan proyek infrastruktur jalan sangat membutuhkan penilaian keberlanjutan yang komprehensif yang mengintegrasikan kriteria keputusan holistik (Arshad *et al.*, 2021). Infrastruktur jalan terkait erat dengan struktur ruang. Struktur ruang membentuk pola pemukiman termasuk sistem infrastruktur atau sarana-prasarana penunjangnya yang mempengaruhi aktivitas manusianya pada tataran hierarki hubungan fungsional (Pambudi & Sitorus, 2021). Pembangunan jalan yang baik adalah mempertimbangkan kriteria keberlanjutan seperti mobilitas, efisiensi, keselamatan dan kenyamanan, partisipasi masyarakat, emisi, habitat, sumberdaya alam, dan ekosistem (Lawalata, 2013). Dalam kebijakan pemerintah Indonesia, pembangunan infrastruktur jalan yang didanai oleh pemerintah pusat maupun pemerintah daerah adalah prioritas (GoI, 2018b). Pada sisi pemerintah daerah, keterbatasan Pendapatan Asli Daerah (PAD)

untuk membangun infrastruktur ini mendorong perlunya dukungan pendanaan dari pemerintah pusat. Salah satu mekanisme yang memungkinkan adalah melalui Dana Alokasi Khusus (Ibrahim & Abdul, 2019, GoI, 2014).

Dalam RKP Tahun 2019, pembangunan jalan ditunjang dari dana transfer DAK Reguler, Afirmasi dan Penugasan dalam rangka mendukung Prioritas Nasional. Pembangunan infrastruktur jalan adalah investasi dalam bentuk *physical capital* yang berdampak pada pertumbuhan ekonomi jangka panjang (Nihayah & Kurniawan, 2021). Kebijakan dana transfer DAK Fisik Penugasan bidang Jalan memiliki sasaran untuk membantu daerah dalam rangka meningkatkan kualitas pelayanan transportasi melalui peningkatan konektivitas, aksesibilitas dan mobilitas masyarakat terhadap Kawasan Prioritas Nasional meliputi Kawasan Industri (KI), Kawasan Ekonomi Khusus (KEK), Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN), wilayah *debtlenecking*, Daerah Tertinggal (DT), dan Daerah Perbatasan Negara (DPN). Konektivitas ini terintegrasi dalam sistem jaringan transportasi nasional (simpul-simpul transportasi dan jalur logistik nasional) serta mendukung percepatan pembangunan kesejahteraan Papua dan Papua Barat. Hal ini juga sinkron ke dalam dua Program Prioritas dalam PN 2 yaitu: 1) Pengurangan Kesenjangan antar Wilayah melalui Penguatan Konektivitas

dan Kemaritiman dan 2) Peningkatan Nilai Tambah Ekonomi dan Penciptaan Lapangan

Kerja melalui Pertanian, Industri, Pariwisata dan Jasa Produktif lainnya.

**Tabel 1. Pembangunan Bidang Jalan berdasarkan Sasaran DAK Fisik Penugasan 2019**

No	Prioritas Nasional	Indikator DAK Fisik Penugasan Bidang Jalan		
		Kegiatan Prioritas	Sasaran	Lokasi
1	Pengurangan kesenjangan antar Wilayah melalui Penguatan Konektivitas dan Kemaritiman	Peningkatan Infrastruktur Dasar, TIK dan Konektivitas Antarprovinsi, Kabupaten/Kota, Distrik dan Kampung di Papua	Terselesaikannya ruas jalan trans papua sepanjang 101,44 km	Papua
2	Peningkatan Nilai Tambah Ekonomi dan Penciptaan Lapangan Kerja melalui Pertanian, Industri, Pariwisata dan Jasa Produktif	Pengembangan 7 Kawasan Industri dan 6 KEK Industri/Logistik	Terbangunnya konektivitas jalan, jembatan	<b><u>Kawasan Industri:</u></b> Kuala Tanjung, Palu, Konawe, Teluk Bintuni, Sei Mangkei, Bantaeng dan Morowali  <b><u>KEK:</u></b> MBTK, Sorong, Bitung, Arun, Galang Batang, Tanjung Api-api
		Percepatan Pengembangan 10 Destinasi Pariwisata Prioritas termasuk 4 KEK Pariwisata	Terbangunnya konektivitas jalan, jembatan	<b><u>Kawasan Pariwisata:</u></b> Danau Toba, Borobudur Dan sekitarnya, Labuan Bajo, Wakatobi, Bromo - Tengger-Semeru, dan Kepulauan Seribu.  <b><u>KEK:</u></b> Tanjung Lesung, Tanjung Kelayang, Morotai, Mandalika  <b><u>Destinasi Unggulan:</u></b>

No	Prioritas Nasional	Indikator DAK Fisik Penugasan Bidang Jalan		
		Kegiatan Prioritas	Sasaran	Lokasi
				Greater Bali, Greater Jakarta, Greater Kepri, Medan, Bandung, Joglosemar, Banyuwangi, Lombok, Makassar,
				<u><i>Coral Wonders:</i></u>
				Bunaken, Wakatobi dan Raja Ampat

Sumber: *GoI, 2018b*

Prioritas Nasional 2 memiliki 5 Program Prioritas yaitu: 1) Peningkatan konektivitas dan Teknologi Informasi Komunikasi (TIK), 2) Percepatan pembangunan Papua dan Papua Barat, 3) Percepatan pembangunan daerah tertinggal dan desa, 4) Penanggulangan bencana, 5) Peningkatan sistem logistik. Sementara itu, PN memiliki 5 Program Prioritas meliputi: 1) Peningkatan ekspor dan nilai tambah produk pertanian, 2) Percepatan peningkatan ekspor dan nilai tambah industri pengolahan, 3) Peningkatan nilai tambah pariwisata dan jasa produktif lainnya, 4) Percepatan peningkatan keahlian tenaga kerja, 5) Pengembangan Iptek dan inovasi untuk meningkatkan produktivitas.

Pada beberapa wilayah, permasalahan dalam perencanaan dan sekaligus implementasi yang jarang diulas, termasuk menilainya dari sisi evaluasi pembangunan yang memotret dari sisi

kerangka logis. Fokus yang sering muncul dalam evaluasi pada umumnya berhubungan dengan fase implementasi

yang seharusnya dapat diantisipasi sejak fase perencanaan. Pada beberapa bidang, hubungan perencanaan yang tertuang dalam dokumen Rencana Kerja Pemerintah (RKP) maupun Rencana Kerja Pemerintah Daerah (RKPD) menunjukkan beberapa hasil yang beragam dalam konteks internalisasi muatan menu-menu DAK Fisik (Pambudi *et al.*, 2021; Pambudi, 2020).

Perencanaan dan implementasi pembangunan infrastruktur jalan dengan anggaran DAK bukan tanpa kendala. Dana Alokasi Khusus dinilai belum efektif dalam implementasi karena sejak perencanaan anggaran hanya berbasis kinerja bukan pada pentingnya pemanfaatan setelah *output* tercapai (Pambudi, 2020; Yaqin & Herwanti, 2019). Evaluasi DAK fisik dan permasalahannya

menjadi penting sebagai masukan untuk meningkatkan kualitas perencanaan pembangunan yang didanai DAK pada tahun-tahun setelahnya (Pambudi *et al.*, 2021c; Sulaeman & Andriyanto, 2021). Evaluasi terkait DAK juga didukung amanah Peraturan Presiden (Perpres) No. 141/2018 tentang Petunjuk DAK Fisik khususnya pada Pasal 13 ayat 2. Mengingat pentingnya infrastruktur jalan dan khususnya yang didanai DAK Fisik bagi pemerintah daerah, maka menganalisis sinkronisasi dan implementasi pembangunan yang didanai mekanisme dana transfer adalah hal yang menarik, khususnya bidang jalan yang menjadi prioritas bersama.

## 2. KAJIAN LITERATUR

*Development* atau pembangunan merupakan proses perubahan yang terkait sistem sosial, termasuk politik, infrastruktur, ekonomi, pendidikan, pertahanan, serta teknologi, budaya, dan kelembagaan (Alexander 1994). Pembangunan juga didefinisikan sebagai transformasi ekonomi, sosial dan budaya dimana ada proses perubahan yang direncanakan untuk memperbaiki berbagai aspek kehidupan masyarakat (Portes, 1976).

Di Indonesia, pembangunan nasional diartikan sebagai upaya meningkatkan segala aspek kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara, untuk mencapai tujuan nasional. Dalam Undang-Undang RI Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional (SPPN), pembangunan nasional adalah

adalah upaya yang dilaksanakan oleh semua komponen bangsa dalam rangka mencapai tujuan bernegara (GoI, 2004). Undang-undang tersebut Bab II pasal 2 menjelaskan mengenai tujuan SPPN adalah untuk menjamin terciptanya integrasi, sinkronisasi, dan sinergi baik antar daerah, antarruang, antarwaktu, antarfungsi pemerintah maupun antara pusat dan daerah. Ditegaskan kemudian pada pasal 5 yang berbunyi bahwa RPJMD harus memperhatikan RPJP Daerah dan RPJMN. Pembangunan daerah merupakan bagian yang tidak dapat dipisahkan dari pelaksanaan pembangunan nasional. Keberhasilan pencapaian pembangunan nasional sangat dipengaruhi oleh keberhasilan daerah dalam melaksanakan pembangunan di daerahnya.

Berkaitan dengan tujuan bersama, Undang-Undang RI Nomor 25 Tahun 2004 dan Undang-Undang RI Nomor 23 Tahun 2014 mendorong upaya integrasi dan keterpaduan dokumen perencanaan pembangunan pusat dengan dokumen perencanaan pembangunan daerah melalui pendekatan kewilayahan (Pambudi & Sitorus, 2021).

Rencana Kerja Pemerintah Daerah (RKPD) sebagai produk dari Undang-Undang RI Nomor 23 Tahun 2014 dalam pelaksanaannya harus disinergikan dengan Rencana Kerja Pemerintah (RKP). Pemerintah Daerah menyusun program pembangunan Daerah sesuai dengan prioritas dan kebutuhan Daerah yang berorientasi pada pemenuhan kebutuhan

Urusan Pemerintahan wajib yang terkait dengan pelayanan dasar publik dan pencapaian sasaran pembangunan (GoI, 2022).

Berdasarkan ketentuan Pasal 10 ayat (2) dan Pasal 12 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 2017 tentang Sinkronisasi Proses Perencanaan dan Penganggaran Pembangunan Nasional, dalam menyusun dokumen Rencana Kerja Pemerintah (RKP), Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional mengintegrasikan dan menyusun rencana pemanfaatan Dana Transfer Khusus yang diarahkan untuk mencapai sasaran pembangunan nasional (GoI, 2017). Pengaturan mengenai Dana Transfer Khusus sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri PPN/Kepala Bappenas Nomor 5 Tahun 2018 tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Kerja Pemerintah terbatas pada penentuan arah kebijakan dan rencana pemanfaatan Dana Transfer Khusus, serta pertemuan para pihak untuk pelaksanaan Dana Transfer Khusus (GoI, 2018d). Untuk mendukung pelaksanaan tugas dan fungsi Kementerian PPN/Bappenas dalam melakukan perencanaan pembangunan nasional yang berkualitas, efektif, efisien, berkeadilan, berkelanjutan, dan terukur, perlu mengatur tata cara perencanaan Dana Transfer Khusus bagi Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah. Siklus pembangunan menempatkan kegiatan evaluasi sebagai bagian tak terpisahkan dari awal sampai

akhir pelaksanaan pembangunan, baik pusat maupun daerah.

### 3. METODE PENELITIAN

Metode penelitian menggunakan pendekatan *mixed method* melalui analisis gap berbasis studi literatur RKP dan RKPD pada 34 Provinsi di Indonesia, kuisisioner serta *site visit*. Penelitian ini bertujuan untuk memotret perencanaan DAK Fisik Bidang Jalan secara *top down* dan *bottom up* serta menganalisis permasalahan lapangan yang selama ini mewarnai isu-isu strategis pembangunan daerah di bidang infrastruktur jalan. Penelitian ini juga memotret permasalahan pembangunan infrastruktur jalan melalui *site visit* ke lokasi uji petik yang dalam hal ini dipilih Provinsi Papua Barat sebagai salah satu penerima anggaran DAK Fisik terbesar di Indonesia. Penelitian dibatasi pada DAK Fisik Penugasan Bidang Jalan tahun 2019. Pertimbangan pemilihan bidang ini karena menjadi atensi publik dan prioritas pembangunan pusat dan daerah. Bidang jalan menjadi prioritas bersama berbagai pihak yang menyebabkan pendanaan, pelaksanaan, serta evaluasinya dilakukan sampai level penerima manfaat. Analisis akan mengelaborasi tentang kondisi kebijakan DAK Fisik Penugasan Bidang Jalan yang ada, melakukan *literature review* pada gap perencanaan dan analisis spesifik pada suatu daerah dengan mengambil uji petik Provinsi Papua Barat.

Kuisisioner sebagai salah satu metode mendapatkan data didistribusikan elektronik melalui *google form* dan secara fisik/manual. Sasaran pengisian kuisisioner adalah para pengelola kegiatan dan penerima manfaat. Pengisian kuisisioner oleh stakeholders pembangunan secara spesifik dilakukan di Papua Barat pada bulan Juli-Agustus 2019. Pemanfaatan aplikasi *platform Google Form* diharapkan dapat mempermudah alur informasi DAK Fisik Penugasan Bidang Jalan khususnya pada aspek ruang lingkup tata kelola.

#### 4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis dilakukan dari aspek makro (sebagai pembanding) sampai aspek mikro dilokasi studi kasus. Pembahasan meliputi: Pembangunan Infrastruktur Jalan secara makro dalam Konteks DAK Fisik Penugasan; Persandingan *Top Down* dan *Bottom Up Planning* terkait DAK Fisik Penugasan Bidang Jalan; Analisis Sinkronisasi Perencanaan DAK Fisik Bidang Jalan di Provinsi Papua Barat; serta Analisis Kuisisioner dan Temuan *Site Visit* di Papua Barat.

##### **Pembangunan Infrastruktur Jalan dalam Konteks DAK Fisik Penugasan**

Kebijakan DAK Fisik Bidang Jalan diarahkan untuk mendukung sasaran prioritas pembangunan nasional yang tertuang dalam dokumen perencanaan nasional jangka menengah dan Nawacita, yang diutamakan untuk mendukung prioritas nasional seperti: Ketahanan Pangan (Lumbung Pangan), Pariwisata

Destinasi Prioritas dan KSPN), Kawasan Industri, Konektivitas, Daerah Afiriasi (daerah tertinggal, perbatasan, pulau kecil terluar dan transmigrasi serta kawasan kumuh perkotaan). Sedangkan tujuan dan sasarannya adalah untuk meningkatkan konektivitas dalam rangka mewujudkan integrasi fungsi jaringan jalan, meningkatkan akses-akses ke daerah potensial (kawasan industri/kawasan ekonomi khusus, pertanian, perkebunan), pelabuhan, bandar udara, membuka daerah terisolasi, terpencil, tertinggal, perbatasan serta kawasan pulau-pulau kecil dan terluar, transmigrasi dan pariwisata (kawasan strategis pariwisata nasional dan daerah).

Menu kegiatan DAK Fisik Bidang Jalan di Kabupaten/ Kota meliputi: 1) kegiatan pembangunan jalan dan jembatan; 2) kegiatan peningkatan jalan dan penggantian jembatan dan 3) kegiatan pemeliharaan berkala/ rehabilitasi jalan dan jembatan. Kegiatan DAK Fisik Bidang Jalan tersebut akan dilaksanakan pada lokasi yang mendukung prioritas nasional yaitu

1. Daerah Tertinggal (122 Kabupaten/ PerPres No 131 tahun 2015)
2. Daerah perbatasan (13 Provinsi, 43 Kabupaten)
3. Daerah Kepulauan (111 daerah kepulauan/ KepPres No 6 tahun 2017)
4. Daerah Lokasi Kedaulatan Pangan (50 kawasan pertanian



- pengembangan komoditas padi, jagung, kedelai dan tebu)
5. Daerah Pariwisata (88 KSPN/ PP No 50 tahun 2011)
  6. Daerah Kawasan Ekonomi Khusus (10 KEK/ PerPres No 45 tahun 2016)
  7. Kawasan Kumuh (263 Kabupaten/ Kota)
  8. Kawasan Transmigrasi (37 Kabupaten Kawasan Mandiri)

**Tabel 2. Kegiatan dan Kriteria Lokasi DAK Fisik Penugasan Bidang Jalan**

No	Kegiatan	Kriteria Lokasi
1	Kegiatan pembangunan jalan dan jembatan, peningkatan jalan dan penggantian jembatan, pemeliharaan berkala/ rehabilitasi jalan dan jembatan	<p>Lahan tanah sudah dibebaskan Pemda</p> <p>Sesuai Rencana Tata Ruang Wilayah</p> <p>Mendukung prioritas nasional</p> <p>Ada kelengkapan <i>Feasibility Study</i> (FS)</p> <p>Ada kelengkapan <i>Detail Engineering Design</i> (DED)</p> <p>Ada kajian lingkungan</p> <p>Ada kajian sistem jaringan jalan</p> <p>Sesuai kebutuhan lalu lintas</p> <p>Sesuai standar teknis yang berlaku</p> <p>Tidak ada permasalahan pembebasan lahan/ perlintasan hutan lindung</p> <p>Ruas jalan sudah ditetapkan atas sedang proses penetapan Gubernur/ Walikota/ Bupati</p> <p>Meningkatkan akses ke daerah pariwisata</p> <p>Meningkatkan akses ke daerah industri</p> <p>Meningkatkan akses ke daerah lumbung pangan</p> <p>Membuka daerah terisolir, terpencil dan tertinggal</p> <p>Mendukung kawasan perbatasan</p>

Sumber: GoI, 2018a

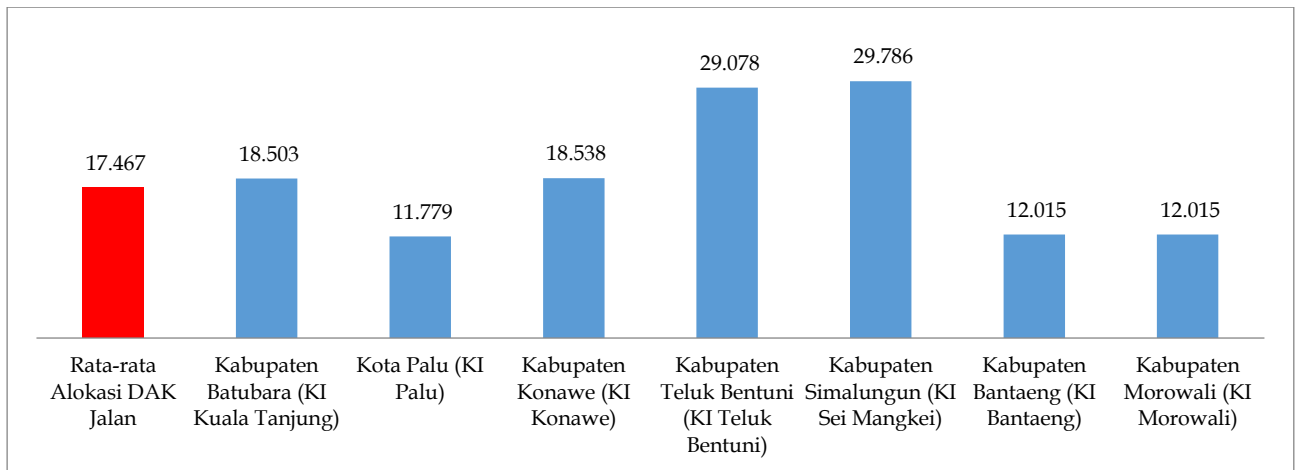
Peraturan Presiden No. 72/2018 menekankan DAK Fisik Penugasan Bidang Jalan untuk mendorong Kawasan Industri, Kawasan Ekonomi Khusus dan kawasan pariwisata meliputi destinasi unggulan dan *coral wonders* dalam kerangka Prioritas

Nasional Peningkatan Nilai Tambah Ekonomi dan Penciptaan Lapangan Kerja melalui Pertanian, Industri, Pariwisata dan Jasa Produktif. Alokasi anggaran DAK Fisik Penugasan Bidang Jalan belum pada tingkat nasional sepenuhnya ideal. Masih



terdapat provinsi/kabupaten/kota yang berada pada kawasan industri yang mendapatkan alokasi DAK Fisik Penugasan Bidang Jalan dibawah rata-rata nasional meliputi Kota Palu (Kawasan Industri Palu),

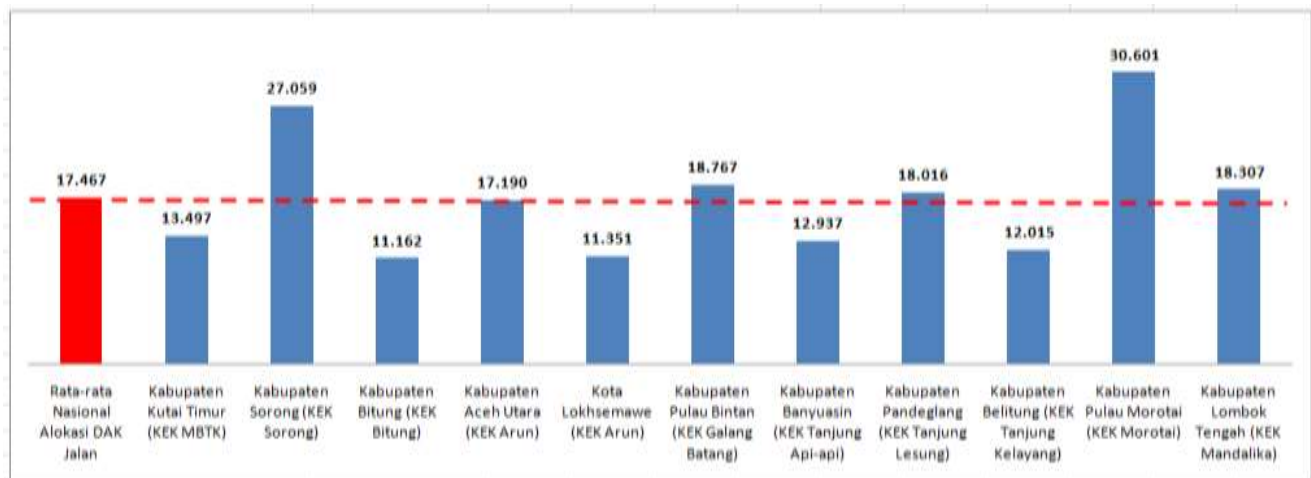
Kabupaten Bantaeng (Kawasan Industri Bantaeng), dan Kabupaten Morowali (Kawasan Industri Morowali).



(dalam juta rupiah)

**Gambar 1. Alokasi DAK Jalan di Wilayah Kawasan Industri**

Sumber: Direktorat Otonomi Daerah, 2019 (diolah)



(dalam juta rupiah)

**Gambar 2. Perbandingan Alokasi Rata-rata DAK Fisik Bidang Jalan dengan Alokasi DAK Fisik Jalan di Wilayah KEK**

Sumber: Direktorat Otonomi Daerah, 2019 (diolah)

Alokasi anggaran DAK Fisik Penugasan Bidang Jalan salah satunya diperuntukkan untuk mendukung Kawasan

Ekonomi Khusus (KEK). Meskipun demikian, masih terdapat provinsi/kabupaten/kota yang berada

pada Kawasan Ekonomi Khusus yang mendapatkan alokasi DAK Fisik Penugasan Bidang Jalan dibawah rata-rata nasional, seperti yang dialami Kabupaten Kutai Timur (KEK MBTK), Kabupaten Bitung (KEK Bitung), Kota Lohsemawe (KEK Arun), Kabupaten Banyuasin (KEK Tanjung Api-api), Kabupaten Belitung (KEK Tanjung Kelayang).

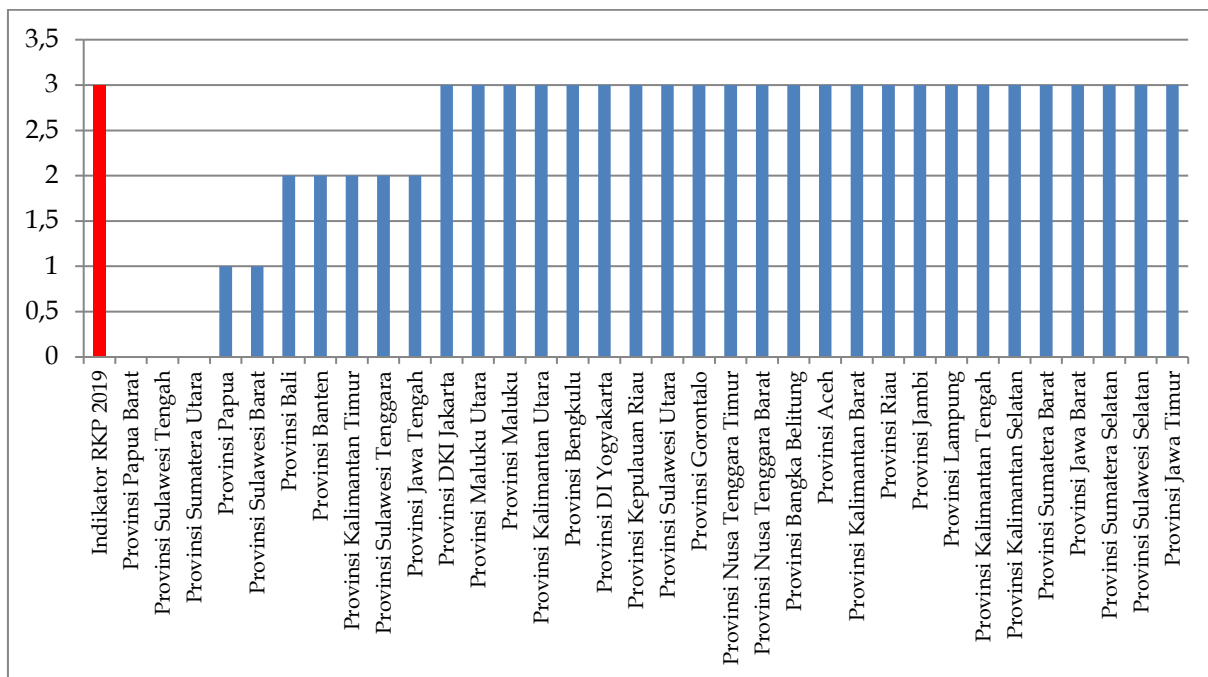
### **Persandingan *Top Down* dan *Bottom Up Planning* terkait DAK Fisik Penugasan Bidang Jalan**

Integrasi program pembangunan menjadi salah satu isu yang terus diperhatikan oleh pemerintah dalam rangka mengoptimalkan capaian hasil dari setiap *input* dan *output* dari berbagai program baik dari dimensi lintas tema urusan maupun lintas kelembagaan. Integrasi program yang dijalankan secara efektif juga dapat meningkatkan dampak sesuai dengan tujuan yang ditetapkan. Integrasi program dapat dilakukan pada dimensi alokasi anggaran maupun dimensi kelembagaan (pemerintah pusat-daerah, pemerintah-swasta, Lintas K/L atau Lintas Organisasi Perangkat Daerah/OPD di daerah). Hal ini berlaku juga untuk isu pembangunan melalui dana Transfer ke Daerah dan Dana Desa (TKDD) baik Dana Transfer Umum (DTU) maupun Dana Transfer Khusus (DTK).

Peraturan Presiden No. 72/2018 tentang RKP 2019 menetapkan tujuan pelaksanaan DAK Fisik Penugasan Bidang Jalan untuk membantu daerah dalam

rangka meningkatkan kualitas pelayanan transportasi melalui peningkatan konektivitas, aksesibilitas dan mobilitas masyarakat terhadap Kawasan Priortas Nasional Kawasan Industri (KI), Kawasan Ekonomi Khusus (KEK), Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN), Wilayah *Debotleneking*, Daerah Tertinggal, Daerah Perbatasan Negara) yang terintegrasi dalam sistem jaringan transportasi nasional (simpul-simpul transportasi dan jalur logistik nasional), serta mendukung percepatan pembangunan kesejahteraan Papua dan Papua Barat. Peraturan Presiden No. 72/2018 menetapkan 3 (tiga) menu kegiatan dalam skema DAK Fisik Penugasan Bidang Jalan yang menunjang Program Prioritas Nasional yaitu : 1) Pemeliharaan berkala/rehabilitasi jalan/jembatan; 2) Peningkatan (struktur/kapasitas) jalan/jembatan; 3) Pembangunan jalan/jembatan baru.

Berdasarkan hasil analisis kesenjangan perencanaan (RKP-RKPD), hanya 3 (tiga) Provinsi yang tidak mencantumkan menu kegiatan Bidang Jalan dari alokasi DAK dalam RKPD-nya yaitu Provinsi Papua Barat, Sulawesi Tengah, dan Sumatera Utara. Hasil analisis juga menunjukkan terdapat 24 RKPD Provinsi telah sesuai 100 persen dengan muatan DAK dalam RKP, 5 Provinsi hanya menetapkan 66 persen dan 2 Provinsi menetapkan 33 persen.



Gambar 3. Kesesuaian RKPDP dengan RKP tahun 2019 terkait DAK Fisik Penugasan Bidang Jalan

	Jumlah Menu Kegiatan dalam RKP (3 kegiatan)	<p>Sumber: Diolah dari RKP 2019 dan RKPDP 34 Provinsi Tahun 2019</p>
	Jumlah Menu Kegiatan dalam RKPDP	

### Analisis Sinkronisasi Perencanaan DAK Fisik Bidang Jalan di Provinsi Papua Barat

Berdasarkan data Direktorat Otonomi Daerah Bappenas, Provinsi Papua Barat memiliki alokasi DAK Fisik Penugasan Bidang Jalan sebesar Rp277.852.748.200,00 yang dialokasikan untuk seluruh kabupaten di Papua Barat yaitu 13 kabupaten serta untuk pemerintahan provinsi. Hingga bulan Juli 2019 atau sampai dengan Triwulan II ketika Tim Bappenas melakukan kunjungan lapangan ke Papua Barat, pagu DAK Fisik Penugasan Bidang Jalan masih belum digunakan (realisasi 0 persen). Belum terlaksananya kegiatan fisik ini disebabkan banyak faktor, salah satunya adalah terjadi

kegagalan lelang dan permasalahan izin usaha pertambangan (IUP).

Berdasarkan Perpres No 141/2018, alokasi DAK Fisik Penugasan Bidang Jalan ditujukan untuk meningkatkan konektivitas, aksesibilitas, dan kemandirian jalan pada 12 Kawasan Industri (KI), 11 Kawasan Ekonomi Khusus (KEK), 6 Wilayah *Debotlenecking*, 122 Daerah Tertinggal (DT), 43 Daerah Perbatasan (DP), dan 42 daerah Papua/Papua Barat.

**Tabel 3. Dasar Hukum Pembangunan Jalan Di Provinsi Papua Barat**

Provinsi/ Kab/ Kota	Kawasan Prioritas Nasional	Dasar Hukum
Provinsi Papua Barat	Percepatan Pembangunan Papua dan Papua Barat	RPJMN 2015-2019
Kabupaten Fak fak	Percepatan Pembangunan Papua dan Papua Barat	RPJMN 2015-2019
Kabupaten Kaimana	Percepatan Pembangunan Papua dan Papua Barat	RPJMN 2015-2019
Kabupaten Teluk Wondama	Daerah Tertinggal	PERPRES 131/2015
Kabupaten Teluk Wondama	Percepatan Pembangunan Papua dan Papua Barat	RPJMN 2015-2019
Kabupaten Teluk Bintuni	Daerah Tertinggal	PERPRES 131/2015
Kabupaten Teluk Bintuni	Kawasan Industri Teluk Bintuni	RENSTRA Kementerian Perindustrian Tahun 2015-2019
Kabupaten Teluk Bintuni	Percepatan Pembangunan Papua dan Papua Barat	RPJMN 2015-2019
Kabupaten Manokwari	Percepatan Pembangunan Papua dan Papua Barat	RPJMN 2015-2019
Kabupaten Sorong Selatan	Daerah Tertinggal	PERPRES 131/2015
Kabupaten Sorong Selatan	Percepatan Pembangunan Papua dan Papua Barat	RPJMN 2015-2019
Kabupaten Sorong	Daerah Tertinggal	PERPRES 131/2015
Kabupaten Sorong	KEK Sorong	PP No.31 Tahun 2016
Kabupaten Sorong	Percepatan Pembangunan Papua dan Papua Barat	RPJMN 2015-2019
Kabupaten Raja Ampat	Daerah Perbatasan	PerBNPP No.1/2015
Kabupaten Raja Ampat	Daerah Tertinggal	PERPRES 131/2015
Kabupaten Raja Ampat	Percepatan Pembangunan Papua dan Papua Barat	RPJMN 2015-2019
Kabupaten Maybrat	Daerah Tertinggal	PERPRES 131/2015
Kabupaten Maybrat	Percepatan Pembangunan Papua dan Papua Barat	RPJMN 2015-2019
Kabupaten Tambrauw	Daerah Tertinggal	PERPRES 131/2015
Kabupaten Tambrauw	Percepatan Pembangunan Papua dan Papua Barat	RPJMN 2015-2019
Kabupaten Manokwari Selatan	Percepatan Pembangunan Papua dan Papua Barat	RPJMN 2015-2019
Kabupaten Pegunungan Arfak	Percepatan Pembangunan Papua dan Papua Barat	RPJMN 2015-2019
Kota Sorong	KEK Sorong	PP No.31 Tahun 2016

Sumber: Direktorat Otonomi Daerah, 2019



Rencana Kerja Pemerintah Daerah (RKPD) Papua Barat tahun 2019 yang dituangkan dalam Peraturan Gubernur No. 55 Tahun 2018 telah menetapkan 3 (tiga) isu strategis yaitu aspek kesejahteraan masyarakat, aspek pelayanan umum, dan aspek daya saing. Pada ketiga isu strategis tersebut, pemerintah daerah Provinsi Papua Barat menetapkan 4 (empat) prioritas pembangunan dalam RKPD tahun 2019 yang meliputi: 1) Peningkatan kualitas pelayanan dasar dan kualitas hidup masyarakat; 2) Peningkatan investasi daerah melalui pemanfaatan Sumber Daya Alam (SDA) yang berkelanjutan dan berkeadilan; 3) Peningkatan infrastruktur wilayah untuk mengurangi kemiskinan dan kesenjangan antar wilayah; dan 4) Pengoptimalan pelaksanaan reformasi birokrasi,

ketentraman dan ketertiban umum serta kinerja otonomi khusus.

Papua Barat memberikan prioritas pada percepatan pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan untuk menghubungkan wilayah-wilayah ekonomi potensial dan membuka inter konektivitas wilayah terisolir. Hal ini dilakukan guna mewujudkan pemerataan pembangunan infrastruktur dasar dan layanan publik di wilayah Provinsi Papua Barat. Rencana Kerja Pemerintah Daerah Pemerintah (RKPD) Provinsi Papua Barat telah mendukung agenda pembangunan nasional yang tertuang dalam RKP 2019. Berdasarkan hasil sinkronisasi, RKPD Provinsi Papua Barat tahun 2019 telah mendukung 4 (empat) dari 5 (lima) Prioritas Nasional (PN).

**Tabel 4. Sinkronisasi Prioritas Nasional dan Provinsi tahun 2019**

RKP tahun 2019 (Prioritas Nasional)	RKPD Papua Barat tahun 2019 (Prioritas Pembangunan Provinsi)
Pembangunan manusia melalui pengurangan kemiskinan dan peningkatan pelayanan dasar	Peningkatan kualitas pelayanan dasar dan kualitas hidup masyarakat
Pengurangan kesenjangan antar wilayah melalui penguatan konektivitas dan kemaritiman	Peningkatan Infrastruktur Wilayah untuk Mengurangi Kemiskinan dan Kesenjangan Wilayah
Peningkatan nilai tambah ekonomi melalui pertanian, industri, dan jasa produktif	Peningkatan Investasi Daerah melalui Pemanfaatan Sumber Daya Alam yang Berkeadilan dan Berkelanjutan
Pemantapan ketahanan energi, pangan dan sumber daya air	-
Stabilitas keamanan Nasional dan kesuksesan pemilihan umum	Pengoptimalan pelaksanaan reformasi birokrasi, ketentraman dan ketertiban umum serta kinerja otonomi khusus

Sumber: *Gol, 2018b; Gol, 2018c*

Dalam konteks DAK Fisik Penugasan Bidang Jalan, dokumen RKPD Papua Barat Tahun 2019 belum sepenuhnya memiliki rencana spesifik sesuai dengan menu kegiatan DAK. Pemerintah Provinsi Papua Barat telah mengalokasikan program kegiatan untuk penguatan konektivitas yaitu percepatan pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan yang

menghubungkan wilayah-wilayah ekonomi potensial dan membuka inter konektivitas wilayah terisolir di Papua Barat. Berdasarkan hasil analisis gap antara RKP dengan RKPD Provinsi Papua Barat dalam konteks DAK Fisik Penugasan Bidang Jalan memiliki kesesuaian 33 persen (memenuhi 1 dari 3 kegiatan dalam RKP tahun 2019).

**Tabel 5. Sinkronisasi Program Pusat-Daerah dalam Konteks DAK Penugasan Bidang Jalan**

DAK Penugasan Bidang Jalan yang tertuang dalam RKP 2019	Program dan Kegiatan dalam Perpres No 141 tahun 2018 tentang Petunjuk Teknis DAK	Program Pembangunan Provinsi dalam RKPD Papua Barat tahun 2019	Program dan Kegiatan dalam Rencana Kerja Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Papua Barat tahun 2019
Pemeliharaan berkala/rehabilitasi jalan/jembatan	Kegiatan pemeliharaan berkala/rehabilitasi jalan dan jembatan	-	(hanya bersumber dari dana tambahan infrastruktur)
Peningkatan (struktur/kapasitas) jalan/jembatan	Kegiatan peningkatan jalan dan penggantian jembatan	-	
Pembangunan jalan/jembatan baru	Kegiatan pembangunan jalan dan jembatan	Percepatan pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan yang menghubungkan wilayah-wilayah ekonomi potensial dan membuka interkonektivitas wilayah terisolir di Papua Barat	

Sumber: RKP 2019, RKPD Papua Barat tahun 2019, Perpres 141/2018

### Analisis Kuisioner dan Temuan Site Visit di Papua Barat

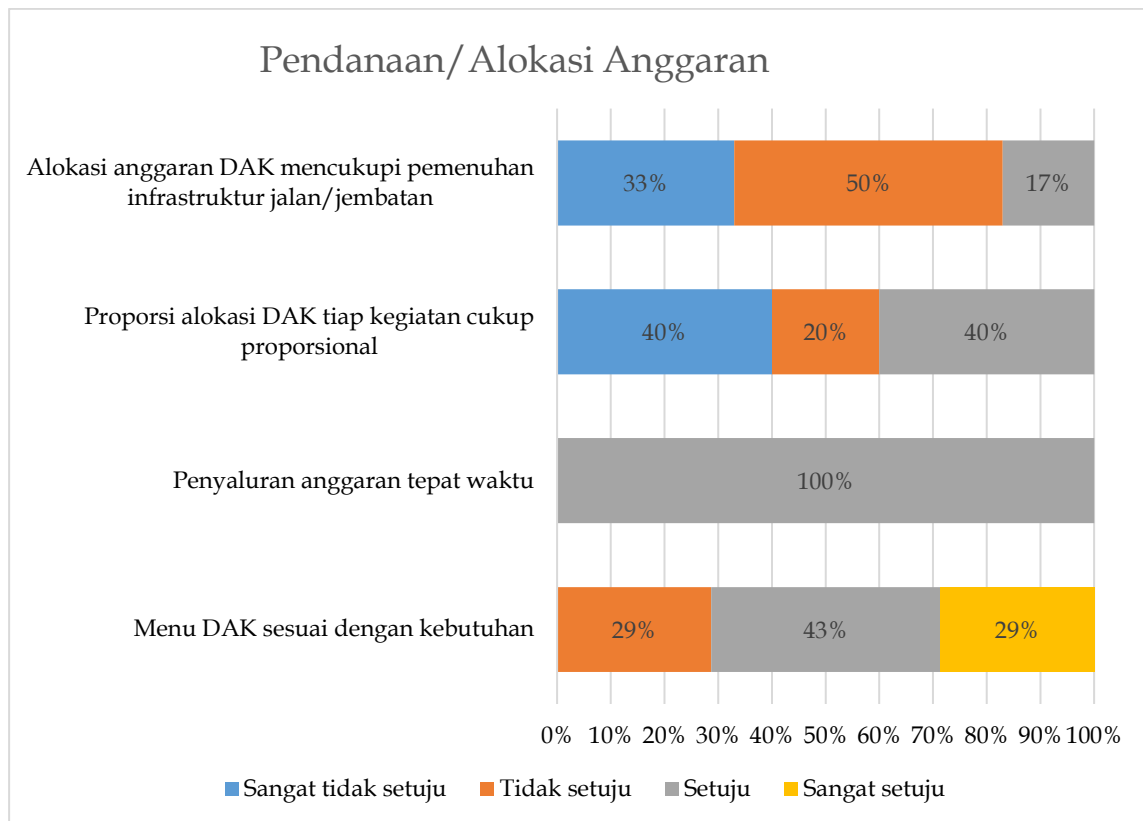
Alokasi dana untuk pembangunan jalan di Papua Barat menggunakan dana dari DAK Fisik Penugasan dan Reguler,

dimana DAK Fisik Penugasan terkonsentrasi pada pembangunan dan kemandapan jalan di kabupaten, sedangkan DAK Fisik Reguler dialokasikan untuk pembangunan dan



kemantapan jalan provinsi. Dalam kegiatan pemantauan pelaksanaan DAK Fisik Penugasan Bidang Jalan di Papua Barat, dilakukan survei kuesioner untuk melihat preferensi sejauhmana pemerintah daerah memandang DAK Fisik Penugasan Bidang Jalan di Papua Barat dijalankan di daerah. Berdasarkan kuesioner yang disebar ke pengelola DAK Fisik Penugasan Bidang Jalan di Papua Barat yaitu Dinas Pekerjaan Umum (PU) provinsi dan 13 (tiga belas) kabupaten di Papua Barat, hanya 6 (enam) kabupaten yang mengumpulkan kuesioner yaitu Kabupaten Manokwari, Kaimana, Fakfak, Raja Ampat, Teluk Bintuni, dan Kabupaten Pegunungan Arfak.

Berdasarkan hasil kuesioner yang terkumpul, 29 persen responden menyatakan sangat setuju dan 43 persen menyatakan setuju bahwa menu DAK Fisik Penugasan Bidang Jalan telah sesuai dengan kebutuhan, sedangkan 29 persen responden menyatakan tidak setuju karena masih terdapat menu DAK yang tidak sesuai dengan kebutuhan daerah atau belum sinkron antara prioritas daerah dengan pusat. Terkait penyaluran anggaran, 100 persen responden menyatakan bahwa penyaluran DAK telah tepat waktu dan sesuai tahapan waktu yang ditentukan dari RKUN ke RKUD.



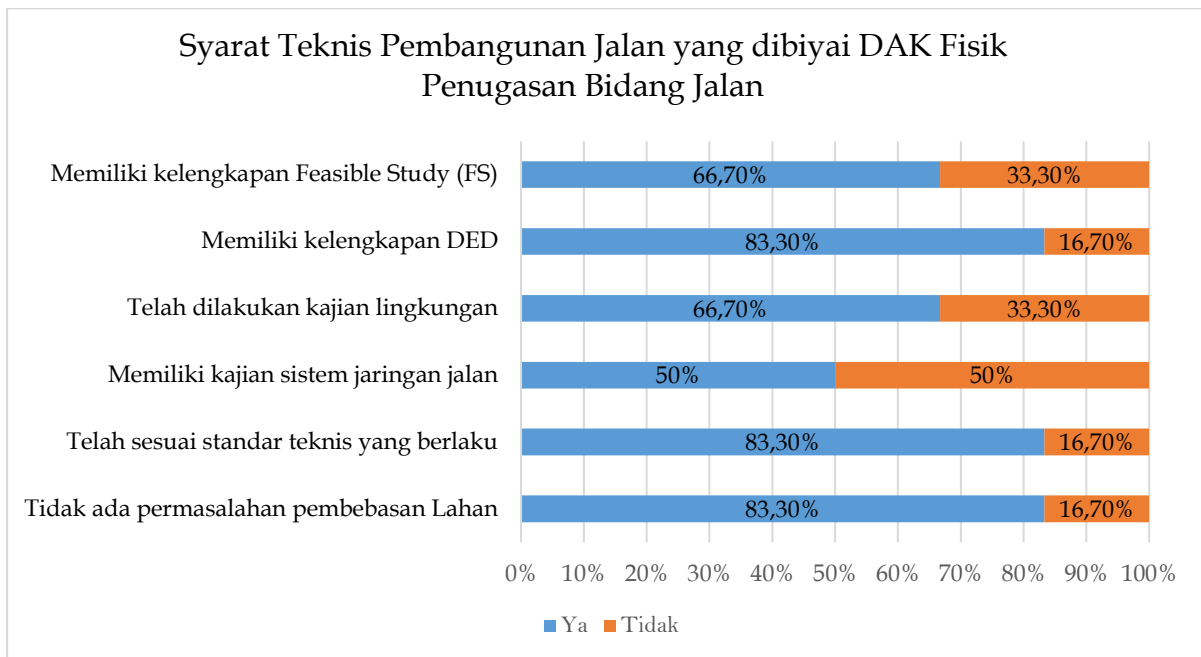
**Gambar 4. Persepsi Pengelola DAK Terkait Pendanaan DAK Fisik Bidang Jalan**

*Sumber: Hasil Analisis, 2019*



Pada aspek proporsionalitas alokasi DAK di tiap kegiatan, lebih dari 60 persen responden menyatakan tidak setuju atau tiap kegiatan tidak cukup proporsional. Sebanyak 83 persen responden menyatakan alokasi anggaran DAK tidak mencukup pemenuhan infrastruktur jalan/jembatan. Pengelola DAK menyatakan bahwa alokasi anggaran DAK tidak mencukupi atau belum mampu mengakomodir kebutuhan akan pembangunan dan peningkatan infrastruktur bidang jalan di Papua Barat. Seperti halnya di Kabupaten Manokwari yang masih terdapat ruas jalan yang belum

tembus untuk dapat mengakses daerah-daerah yang terisolasi dan terpencil sepanjang 300 km. Anggaran yang selama ini dialokasikan masih jauh dari memadai, terlebih untuk dapat mempertahankan atau meningkatkan kemantapan ruas jalan yang ada dalam Surat Keputusan (SK) Jalan yang telah ditetapkan. Sebagian kondisi jenis permukaan jalan kabupaten masih berupa kerikil/urpil dan tanah yang sangat rentan mengalami kerusakan terutama jika tidak dilakukan pemeliharaan berkala.



**Gambar 5. Syarat Teknis Pembangunan Jalan yang Dibiayai DAK Fisik**

*Sumber: Hasil Analisis, 2019*

Berdasarkan hasil survei persepsi yang dilakukan pada Dinas PU setempat, lebih dari 50 persen responden telah memenuhi syarat teknis pembangunan jalan meliputi: tidak adanya permasalahan

pembebasan lahan, kegiatan telah sesuai dengan standar teknis yang berlaku, kegiatan memiliki kajian sistem jaringan jalan, kajian lingkungan, dan kelengkapan *Detail Engineering Design* (DED), dan

memiliki kelengkapan *Feasibility Study* (FS). Berdasarkan hasil kuesioner, tidak ada permasalahan dalam proses penyaluran dana DAK ke daerah.

Dalam *site visit*, dilakukan *Focus Group Discussion* (FGD) berupa pembahasan mengenai realisasi pelaksanaan DAK Fisik Penugasan Bidang Jalan meliputi pembahasan hambatan, tantangan, dan rekomendasi untuk perbaikan perencanaan dan pelaksanaan DAK. Dari hasil diskusi diketahui beberapa

permasalahan dan kendala yang menjadi bahan masukan untuk perbaikan pelaksanaan DAK kedepan. Sementara itu, pelaksanaan kegiatan *site visit* pembangunan jalan DAK Fisik Penugasan Bidang Jalan di Papua Barat dilakukan dengan memeriksa pembangunan ruas jalan No. ruas 1583 jalan Waminda - Ugejek di Kabupaten Manokwari dengan volume 6,4 km yang menggunakan anggaran sebesar 12,6 Milyar Rupiah.

**Tabel 6. Temuan dan Permasalahan Implementasi Lapangan Pembangunan Jalan yang didanai DAK Fisik Penugasan**

No	Temuan	Permasalahan/ Kendala
1	Proses pembangunan jalan sebagian terlambat karena tidak tersuplainya meterial secara optimal	Penyedia jasa/kontraktor melakukan pembelian material jauh dari lokasi pembangunan karena status material disekitar lokasi yang ada umumnya ilegal (penyedia material sekitar lokasi pada umumnya tidak berizin)
2	Lamanya waktu pengerjaan fisik untuk daerah tertentu	Proses pengerjaan/ implementasi pembangunan menghadapi medan sulit seperti menyusuri sungai, membelah gunung, melintasi hutan rimba bahkan masalah keamanan
3	Pelaporan pelaksanaan DAK tidak terkoordinasi dengan baik di tingkat Provinsi	Beberapa Bappeda Provinsi, Dinas PU Provinsi dan Balai Jalan sebagai koordinator DAK di daerah tidak melakukan koordinasi secara reguler bersama Pemerintah Kabupaten/ Kota
4	Output DAK yang tidak selesai dikerjakan di tahun pelaksanaan tidak dilanjutkan pengerjaannya pada tahun berikutnya oleh Pemda dengan anggaran APBD nya	Pemda enggan menganggarkan APBD untuk melanjutkan pekerjaan fisik yang tidak selesai didanai DAK Jalan karena : 1) masih menganggap DAK urusan pemerintah pusat; 2) keterbatasan anggaran APBD
5	Rencana Kegiatan (RK) berlangsung	<i>Timeline</i> yang berbeda antara perencanaan DAK di nasional/ pusat dengan perencanaan Pembangunan

No	Temuan	Permasalahan/ Kendala
	hingga melewati batas penetapan APBD sehingga daerah harus merevisi rencana kerja melalui APBD-P	Daerah, baik RKPD maupun APBD (integrasi pendanaan tidak optimal/sulit dilakukan)

## 5. PENUTUP

### Kesimpulan

Sinergi kebijakan pemerintah pusat dan pemerintah daerah sejak aspek perencanaan sampai pelaksanaan adalah kunci pembangunan dapat dilaksanakan secara berkelanjutan. Anggaran DAK Fisik adalah salah satu sumber anggaran yang penting bagi daerah untuk pemenuhan pembangunan infrastruktur jalan. Kebijakan dana transfer DAK Fisik Penugasan bidang Jalan memiliki sasaran untuk membantu daerah dalam rangka meningkatkan kualitas pelayanan transportasi melalui peningkatan konektivitas, aksesibilitas dan mobilitas masyarakat terhadap Kawasan Prioritas Nasional meliputi Kawasan Industri (KI), Kawasan Ekonomi Khusus (KEK), Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN), wilayah *debotlenecking*, Daerah Tertinggal (DT), dan Daerah Perbatasan Negara (DPN).

Berdasarkan hasil analisis kesenjangan perencanaan (RKP-RKPD di 34 Provinsi seluruh Indonesia), hanya 3 (tiga) Provinsi yang tidak mencantumkan menu kegiatan Bidang Jalan dari alokasi DAK dalam RKPD-nya yaitu Provinsi Papua Barat, Sulawesi Tengah, dan Sumatera Utara. Hasil analisis juga menunjukkan terdapat 24

RKPD Provinsi telah sesuai 100 persen dengan muatan DAK dalam RKP, 5 Provinsi

hanya menetapkan 66 persen dan 2 Provinsi menetapkan 33 persen.

Pada lokasi studi kasus, dalam konteks DAK Fisik Penugasan Bidang Jalan, dokumen RKPD Papua Barat Tahun 2019 belum sepenuhnya memiliki rencana spesifik sesuai dengan menu kegiatan DAK. Berdasarkan hasil analisis gap antara RKP dengan RKPD Provinsi Papua Barat dalam konteks DAK Fisik Penugasan Bidang Jalan memiliki kesesuaian 33 persen (memenuhi 1 dari 3 kegiatan dalam RKP tahun 2019).

Berdasarkan hasil kuesioner yang terkumpul, 29 persen responden menyatakan sangat setuju dan 43 persen menyatakan setuju bahwa menu DAK Fisik Penugasan Bidang Jalan telah sesuai dengan kebutuhan, sedangkan 29 persen responden menyatakan tidak setuju karena masih terdapat menu DAK yang tidak sesuai dengan kebutuhan daerah atau belum sinkron antara prioritas daerah dengan pusat. Terkait penyaluran anggaran, 100 persen responden menyatakan bahwa penyaluran DAK telah tepat waktu dan sesuai tahapan waktu yang ditentukan dari RKUN ke

RKUD. Berdasarkan hasil survei persepsi yang dilakukan pada Dinas PU setempat, lebih dari 50 persen responden telah memenuhi syarat teknis pembangunan jalan. Temuan-temuan diatas menggambarkan kondisi perencanaan dan pelaksanaan DAK Fisik terkait infrastruktur jalan memerlukan pembenahan berbasis kondisi terkini sebagai masukan untuk pembangunan di masa depan.

### **Rekomendasi**

Pembangunan infrastruktur jalan yang menjadi prioritas nasional untuk didanai dengan anggaran DAK ke daerah menunjukkan beberapa permasalahan yang dapat mengganggu pelaksanaan di masa depan. Hasil temuan, permasalahan dan analisis yang ada mendorong perlunya beberapa rekomendasi yang mendesak untuk dilakukan, antara lain: 1) Pemerintah daerah perlu untuk lebih aktif melakukan sinkronisasi perencanaan daerahnya dengan menu-menu DAK yang ditawarkan dalam kebijakan DAK Bidang Jalan; 2) Persoalan teknis seperti saat proses pengusulan, kelengkapan dokumen, data dan lokasi perlu diperhitungkan dengan matang oleh Pemerintah Daerah dalam tujuannya mencapai hasil pembangunan jalan yang baik dengan manfaat yang optimal bagi masyarakat ; 3) Pendampingan, monitoring, evaluasi berkala dan updating informasi secara *real time* terkait pendanaan dana transfer perlu dioptimalkan lagi oleh pemerintah pusat dan daerah 4) Perlunya peningkatan koordinasi serta peran aktif Pemda untuk memenuhi mekanisme dan syarat pencairan

DAK sesuai regulasi yang diatur oleh Pemerintah Pusat (Kementerian Keuangan); 5) Petunjuk Operasional yang dikeluarkan Kementerian PUPR terkait DAK Fisik Bidang Jalan ke depan memudahkan penggunaan bahan material lokal di lokasi dengan daya jangkau sulit (*remote*) melalui persyaratan khusus untuk legalitas penyedia material dalam bentuk Surat Keterangan Usaha dari Pemerintah Desa; 6) Pada beberapa wilayah khusus (missal di Papua Barat sebagai lokasi studi kasus) memerlukan pelibatan peran Pemerintah Desa dan TNI dalam proses pembangunan serta menambah jumlah personil kontraktor/penyedia jasa ; serta 7) Perlunya peningkatan koordinasi serta peran aktif Pemda untuk memenuhi mekanisme dan syarat pencairan DAK sesuai regulasi yang diatur oleh Pemerintah Pusat (Kemenkeu)

Secara khusus, Proses penetapan APBD agar dapat dilakukan sebelum RK selesai, sehingga ketika RK sudah selesai bulan Januari dan alokasi anggaran DAK sudah pasti maka dapat disisati dengan menerbitkan Peraturan Kepala Daerah untuk menampung alokasi DAK tersebut. Pembangunan infrastruktur jalan sejak perencanaan perlu dilakukan holistik, integratif serta spasial dengan sumber pendanaan tidak hanya mengandalkan DAK Fisik saja. Variasi sumber pendanaan selain DAK diperlukan dalam rangka akselerasi yang lebih untuk pembangunan infrastruktur jalan yang lebih merata. Selain itu, menjadi hal

menarik untuk mempertimbangkan penganggaran *multiyears* untuk DAK yang terkait dengan infrastruktur dasar jalan di daerah dan penetapan/kepastian adanya DAK Bidang Jalan tiap tahun.

## 6. DAFTAR PUSTAKA

- Alexander, A. (1994). *Perencanaan Daerah Partisipatif*. Yogyakarta: Pusat Jogja Mandiri.
- Arshad, H., Thaheem, M. J., Bakhtawar, B., & Shrestha, A. (2021). Evaluation of Road Infrastructure Projects: A Life Cycle Sustainability-Based Decision-Making Approach. *Sustainability*, 13(7), 3743. doi:10.3390/su13073743.
- Baum-Snow, N., Brandt, L., Henderson, J. V., Turner, M. A., & Zhang, Q. (2017). Roads, Railroads, and Decentralization of Chinese Cities. *The Review of Economics and Statistics*, 99(3), 435–448. doi:10.1162/rest\_a\_00660.
- Direktorat Otonomi Daerah. (2019). *Paparan Perkembangan Dana Alokasi Khusus Provinsi Papua Barat Tahun 2019*. Jakarta: Direktorat Otonomi Daerah Bappenas.
- Foo, N., Lean, H. H., & Salim, R. (2019). The impact of China's One Belt One Road initiative on international trade in the ASEAN region. *The North American Journal of Economics and Finance*, 101089. doi:10.1016/j.najef.2019.101089.
- Gibbons, S., Lyytikäinen, T., Overman, H., & Sanchis-Guarner, R. (2019). New road infrastructure: the effects on firms. *Journal of Urban Economics*. doi:10.1016/j.jue.2019.01.002.
- GoI. (2022). *Undang-undang Nomor 1 Tahun 2022 tentang Hubungan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah*. Jakarta: Pemerintah Indonesia (Government of Indonesia)
- GoI. (2018a). *Peraturan Presiden (Perpres) No. 141 Tahun 2018 tentang Petunjuk DAK Fisik*. Jakarta: Pemerintah Indonesia (Government of Indonesia).
- GoI. (2018b). *Peraturan Presiden (Perpres) No. 72 Tahun 2018 tentang Rencana Kerja Pemerintah Tahun 2019*. Jakarta: Pemerintah Indonesia (Government of Indonesia).
- GoI. (2018c). *Peraturan Gubernur Papua Barat Nomor 55 Tahun 2018 Tentang Rencana Kerja Pemerintah Daerah (RKPD) Provinsi Papua Barat Tahun 2019*. Jakarta: Pemerintah Indonesia (Government of Indonesia).
- GoI (2018d). *Peraturan Menteri PPN/Kepala Bappenas Nomor 5 Tahun 2018 tentang Tata Cara Penyusunan Rencana Kerja Pemerintah*. Jakarta: Pemerintah Indonesia (Government of Indonesia).



- GoI. (2017). Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 2017 tentang Sinkronisasi Proses Perencanaan dan Penganggaran Pembangunan Nasional. Jakarta: Pemerintah Indonesia (Government of Indonesia).
- GoI. (2014). *Undang-undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah*. Jakarta: Pemerintah Indonesia (Government of Indonesia).
- GoI. (2004). *Undang-undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional*. Jakarta: Pemerintah Indonesia (Government of Indonesia).
- Hadi, P.L., Wasanta, T., & Santosa, W. (2021). Pengaruh Indeks Infrastruktur Jalan Terhadap Indikator Ekonomi di Indonesia. *Jurnal HPJI (Himpunan Pengembangan Jalan Indonesia)*, 7(2), 143-152. DOI: <https://doi.org/10.26593/jhpji.v7i2.5058.143-152>.
- Ibrahim, F.N.A., & Abdul, I. (2019). Effect of Special Allocation Funds (DAK), Capital Expenditures, and Investment on Economic Growth in the Sulawesi Region. *Jambura Equilibrium Journal Vol 1. No 1. January* 2019. DOI: <https://doi.org/10.37479/jej.v1i1.2000>.
- Lawalata, G. M. (2013). Prinsip-Prinsip Pembangunan Jalan Berkelanjutan. *Jurnal Transportasi*, 13(2), 115-124. DOI: <https://doi.org/10.26593/jtrans.v13i2.531.%25p>.
- Nihayah, D., & Kurniawan, G. (2021). Impact of Road Infrastructure and Foreign Direct Investment to Asean Economy. *Economics Development Analysis Journal*, 10(2), 233-242. Retrieved from <https://journal.unnes.ac.id/sju/index.php/edaj/article/view/43193>.
- Oswald, M., Li, Q., McNeil, S., & Trimboth, S. (2011). Measuring Infrastructure Performance. *Public Works Management & Policy*, 16(4), 373-394. doi:10.1177/1087724x11410071.
- Pambudi, A.S., & Sitorus, R.P.S. (2021). Omnibus Law dan Penyusunan Rencana Tata Ruang: Konsepsi, Pelaksanaan dan Permasalahannya di Indonesia. *Jurnal Ilmiah Wahana Bhakti Praja*. 11 (2), 198-217. DOI: <https://doi.org/10.33701/jiwbp.v11i2.2216>.
- Pambudi, A.S. (2021). Evaluasi On Going Dana Alokasi Khusus Fisik Bidang Pendidikan Dalam Masa Pandemi Corona Virus Disease-19 Berbasis Intelligence Media Management (IMM). *Jurnal Kebijakan Pemerintahan*, 4(2), 1-7. <https://doi.org/10.33701/jkp.v4i2.1792>.
- Pambudi, A. S., Deni, Hidayati, S., Putri, D. A. C., & Wibowo, A. D. C. (2021). Special Allocation Fund (DAK) For Education Sector: A Development Evaluation Perspective Of Fiscal Year 2019. *Jurnal Ekonomi dan Pembangunan*, 29(1), 41-58. <https://doi.org/10.14203/JEP.29.1.2021.41-58>.

- Pambudi, A. S. (2020). Evaluasi Kesesuaian RKP dan RKPD 34 Provinsi terkait DAK Fisik Penugasan Bidang Lingkungan Hidup dan Kehutanan 2019. *Bappenas Working Papers*, 3 (1), 88-100.  
<https://doi.org/10.47266/bwp.v3i1.58>.
- Portes, A. (1976). On the Sociology of National Development: Theories and Issues. *American Journal of Sociology* 82: 68-74.
- Sulaeman, A. S., & Andriyanto, N. (2021). Optimalisasi Pengelolaan Dana Alokasi Khusus (DAK) Untuk Mendorong Pertumbuhan Pembangunan Daerah Di Indonesia. *Jurnal Aplikasi Akuntansi*, 5(2), 175-200.  
<https://doi.org/10.29303/jaa.v5i2.99>.
- Yaqin, U.A & Herwanti, T. (2019). Analisis Permasalahan Pengelolaan Dana Alokasi Umum dan Dana Alokasi Khusus Pada Pemerintah Daerah. *Akurasi: Jurnal Studi Akuntansi Dan Keuangan*, 1(2), 123 - 136.  
<https://doi.org/10.29303/akurasi.v1i2.9>.

