

ANALISIS MULTI KRITERIA PENDANAAN JALAN DAERAH DENGAN APBN

Elviany
Program Magister Teknis Sipil
Universitas Tarumanagara
Jl. Letjen S. Parman No.1, Jakarta 11440
Telp: (021) 5655802
elvianyku@yahoo.com

Leksmono Suryo Putranto
Jurusan Teknik Sipil
Universitas Tarumanagara
Jl. Letjen S. Parman No.1. Jakarta 11440
Telp: (021) 5638353
leksmonop@ft.untar.ac.id

Abstract

One source of funding to maintenance the local road is DAK from APBN and determined with particular mechanisms. This paper discusses technical criteria for technical index in DAK determination and priority highway links determination. Criteria selection was done by interviewing highway experts. Data from 50 respondent from PW Ministry, Provincial/ City/ Regency PW Agencies were analyzed using AHP. Technical criteria for technical indexes were combination of 20% of highway length index, 36% of unstable highway index, 25% of infrastructure service index and 19% of local highway management index. Priority links were determined by combining 37% highway technical index, 38% of highway service index and 25% economics index. In technical index calculation for 33 provinces in Indonesia, the highest technical indexes were gained by Riau Archipelago, Aceh and Maluku. An exercise to determine prioritized links was conducted in Tanggamus Regency. Number and length of treated highway links depend on the allocated budget.

Keywords: Special Allocated Budget in highway subsector, technical criteria, determination of prioritized treated links

Abstrak

Salah satu sumber pendanaan penyelenggaraan jalan daerah adalah DAK, dari APBN dan ditetapkan melalui mekanisme tertentu. Makalah ini membahas kriteria teknis untuk indeks teknis penetapannya dan penyusunan ruas prioritas. Seleksi kriteria dilakukan melalui wawancara ahli yang berpengalaman dalam bidang ini. Data dari 50 responden Kementerian PU, Dinas PU Provinsi/ Kabupaten/ Kota dianalisis dengan AHP. Hasilnya kriteria teknis yang dapat digunakan untuk indeks teknis adalah gabungan 20% indeks panjang jalan, 36% indeks kondisi jalan tidak mantap, 25% indeks pelayanan Prasarana dan indeks 19% indeks kinerja penyelenggaraan jalan daerah. Ruas prioritas diperoleh dari gabungan 37% indeks teknis jalan, 38% indeks pelayanan jalan dan 25% indeks ekonomi. Pada uji coba perhitungan indeks teknis 33 provinsi, nilai indeks teknis baku terbesar didapatkan Kepulauan Riau, Aceh, dan Maluku. Uji coba penyusunan ruas jalan prioritas dilakukan terhadap ruas jalan di Kabupaten Tanggamus. Jumlah dan panjang ruas jalan yang ditangani tergantung pada pagu dana yang diterima daerah.

Kata Kunci: Dana Alokasi Khusus subbidang jalan, kriteria teknis, penyusunan ruas prioritas penanganan.

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan urat nadi kehidupan politik, ekonomi, sosial-budaya dan pertahanan keamanan. Pembangunan infrastruktur jalan sebagai bagian dari sistem transportasi bertujuan untuk memperlancar arus distribusi dan jasa, serta berperan dalam peningkatan kualitas hidup dan kesejahteraan manusia. Penanganan jalan dan jembatan merupakan salah satu pelayanan dasar yang menjadi urusan wajib pada bidang Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang. Pada pelaksanaannya, urusan wajib ini sebagian diserahkan kepada daerah yang menjadi pelaksana otonomi daerah. Berdasarkan statusnya, wewenang penyelenggaraan jalan dibagi atas. (UU No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan):

- a. Wewenang Pemerintah meliputi penyelenggaraan jalan secara umum dan penyelenggaraan jalan nasional.
- b. Wewenang pemerintah provinsi meliputi penyelenggaraan jalan provinsi.
- c. Wewenang pemerintah kabupaten meliputi penyelenggaraan jalan kabupaten dan jalan desa
- d. Wewenang pemerintah kota meliputi penyelenggaraan jalan kota.

Permasalahan yang ada pada sektor jalan antara lain sistem jaringan transportasi yang belum terpadu, kondisi jalan daerah yang belum memadai dan keterbatasan pendanaan. Secara ideal penanganan jalan harus dilakukan untuk semua ruas jalan agar kondisi jalan tetap sesuai dengan rencana selama umur pelayanannya. Sugiarto, 2002 dalam penelitiannya menyebutkan Isu utama dalam penanganan jalan daerah adalah keterbatasan dana yang dimiliki daerah untuk menangani semua ruas jalan dalam kewenangannya.

Untuk membantu daerah dalam keterbatasan pendanaan tersebut, pemerintah menganggarkan Dana Alokasi Khusus (DAK), yaitu dana yang bersumber dari APBN dialokasikan pada daerah tertentu untuk mendanai kegiatan khusus Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah, (PP No. 55 Tahun 2005 tentang Dana Perimbangan). Penetapan DAK per daerah, dilakukan dengan mekanisme yang telah ditentukan. Salah satu kriteria dalam penetapan ini adalah kriteria teknis yang ditetapkan oleh kementerian teknis. Tahun Anggaran 2015, DAK diberikan pada 14 bidang, salah satunya adalah bidang Transportasi sub-bidang jalan. Pada DAK sub-bidang Jalan, kriteria teknis ditentukan oleh Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PU PR). (Perpres No. 162 Tahun 2014 tentang Rincian Anggaran Pendapatan dan belanja Negara Tahun Anggaran 2015)

Pada penggunaannya, tidak semua kebutuhan penanganan jalan yang ada di daerah dapat ditangani dengan DAK. Dalam Petunjuk Teknis Penggunaan DAK, pemanfaatan dana ini diatur untuk ruas-ruas jalan yang sesuai dengan prioritas nasional. Keterbatasan pagu dana yang diterima daerah dan banyaknya ruas jalan yang perlu ditangani, membutuhkan penyusunan ruas jalan prioritas kegiatan penanganan yang sesuai dengan prioritas nasional. (Kementerian PU PR, 2015)

Dukungan pendanaan dari pemerintah terhadap pemerintah daerah menjadi salah satu sumber pendanaan yang sangat dibutuhkan guna meningkatkan kondisi jalan mantap di daerah. Penelitian ini bertujuan untuk menentukan kriteria penetapan dan pemanfaatan pendanaan dari pemerintah, khususnya DAK sesuai peraturan yang berlaku. Secara spesifik, tujuan menyajikan hasil penelitian dalam rangka:

1. Mendapatkan Kriteria Teknis yang terukur dalam Indeks teknis penetapan DAK.
2. Mendapatkan Kriteria penyusunan ruas prioritas untuk penanganan dengan DAK

Arahan RPJMN 2015-2019 menekankan pada tersedianya layanan transportasi yang handal dan terbangunnya konektivitas nasional untuk mencapai keseimbangan pembangunan. Layanan transportasi yang handal untuk bidang jalan dapat diterjemahkan dengan keterhubungan wilayah dan kemantapan pelayanan jalan. Sasaran kemantapan

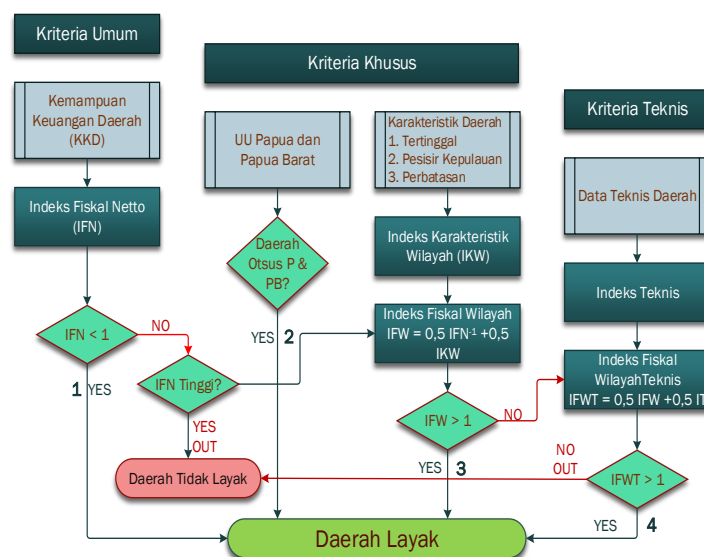
jalan untuk jalan daerah secara khusus disebutkan meningkatnya kemantapan jalan provinsi menjadi 80%, dan jalan kabupaten/kota menjadi 70%. Untuk menjaga pencapaian peningkatan sasaran kemantapan jalan daerah ini, maka secara teknis peningkatan kemantapan jalan ini harus menjadi pertimbangan sebagai reward dalam kriteria teknis pengalokasian DAK. (Badan Perencanaan Pembangunan Nasional, 2014).

DANA ALOKASI KHUSUS

Mekanisme Penetapan DAK

Ditjen Dana Perimbangan (2014) menjelaskan Prosedur penetapan Daerah Penerima DAK seperti diperlihatkan pada gambar 2.1. Penentuan daerah penerima DAK dilakukan berdasarkan Kriteria umum, kriteria khusus dan kriteria teknis. Kriteria umum merupakan kriteria fiskal (keuangan), yaitu kemampuan keuangan daerah (KKD) yang dicerminkan dari penerimaan umum APBD dikurangi belanja Pegawai Negeri Sipil Daerah, data ini disiapkan oleh Kementerian Keuangan. Kriteria khusus merupakan kriteria kewilayahan sebagai berikut :

- Otonomi Khusus Papua dan Papua Barat
- Karakteristik Daerah sebagai daerah tertinggal, perbatasan dan pesisir atau kepulauan yang ditentukan oleh Kementerian atau Lembaga yang berwenang.



Gambar 1 Proses Penetapan Daerah Penerima DAK. (Ditjen Dana Perimbangan, 2014)

Penentuan daerah ini didasarkan pada perhitungan Indeks fiskal Wilayah (IFW) yaitu dengan penggabungan indeks karakteristik daerah dan IFN invers (IFN^{-1}) dengan porsi 50%:50%, kemudian nilai ini distandarisasi sehingga memperoleh nilai IFW standart. Daerah yang dinyatakan layak adalah daerah dengan nilai $IFW > 1$.

Kriteria Teknis ditetapkan oleh kementerian Teknis, untuk Bidang jalan ditentukan oleh Kementerian PU PR. Daerah penerima ditentukan dari nilai Indeks Fiskal Wilayah Teknis yaitu indeks gabungan secara komposit IFW dan Indeks Teknis (IT) dengan porsi 50% : 50%, kemudian distandarisasi. Jika nilai $IFWT > 1$ maka daerah tersebut dinyatakan layak.

Setelah daerah penerima ditentukan, proses selanjutnya adalah penetapan alokasi per bidang untuk daerah penerima. Mekanisme penetapan alokasi diperlihatkan dalam gambar 2.2. Proses penetapan Alokasi DAK untuk semua daerah penerima menggunakan IFWT². Nilai ini diperoleh dari gabungan komposit 20% IFW dan 80% IT. Nilai IFW tetap menggunakan nilai IFW yang hitung pada tahap sebelumnya. Mengingat IFWT² hanya untuk daerah penerima, maka nilai ini distandarisasi sehingga nilai standart IFWT² untuk daerah penerima = 1. (Ditjen Dana Perimbangan, 2014)

Penggunaan DAK

Arahan RPJMN 2015-2019 menekankan pada tersedianya layanan transportasi yang handal dan terbangunnya konektivitas nasional untuk mencapai keseimbangan pembangunan. Layanan transportasi yang handal untuk bidang jalan dapat diterjemahkan dengan keterhubungan wilayah dan kemantapan pelayanan jalan. Sasaran kemantapan jalan untuk jalan daerah secara khusus disebutkan meningkatnya kemantapan jalan provinsi menjadi 80%, dan jalan kabupaten/kota menjadi 70%. Untuk menjaga pencapaian peningkatan sasaran kemantapan jalan daerah ini, maka secara teknis peningkatan kemantapan jalan ini harus menjadi pertimbangan sebagai *reward* dalam kriteria teknis pengalokasian DAK. (Perpres No. 162 Tahun 2014 tentang Rincian Anggaran Pendapatan dan belanja Negara Tahun Anggaran 2015)

Penentuan ruas penanganan dalam penggunaan DAK oleh daerah penerima, diatur sepenuhnya dalam petunjuk teknis (juknis) yang dikeluarkan oleh kementerian teknis. Juknis Penggunaan Dana Alokasi Khusus Bidang Infrastruktur menyebutkan Prioritas nasional yang harus dipertimbangkan dalam melakukan evaluasi dan sinkronisasi usulan Rencana Kegiatan (URK) Sub-bidang Jalan adalah meningkatkan integrasi fungsi jaringan jalan, meningkatkan akses-akses ke daerah potensial, membuka daerah terisolasi, terpencil, dan tertinggal serta mendukung pengembangan kawasan perbatasan, dan pariwisata. Kegiatan penanganan yang diperbolehkan dalam penggunaan DAK adalah kegiatan Pemeliharaan Berkala, rehabilitasi, peningkatan dan penyelesaian pembangunan. (Kementerian PU PR, 2015)

Kriteria prioritas nasional DAK bidang jalan untuk ruas-ruas penanganan dalam Permen PU 15/2010 (kecuali kriteria peningkatan integrasi fungsi jaringan jalan) sifatnya sangat makro di mana kawasan yang ditetapkan dalam dokumen nasional skalanya sangat luas (bahkan melebihi suatu wilayah Kabupaten/Kota). Kriteria prioritas tersebut lebih mudah diaplikasikan untuk memilih daerah yang diprioritaskan untuk mendapatkan DAK dan kurang tepat untuk digunakan memilih ruas jalan yang dapat didanai oleh DAK sub-bidang Jalan. Umumnya dalam penyusunan URK Daerah belum mempertimbangkan secara komprehensif berbagai kriteria prioritas nasional DAK sub-bidang jalan. (Sarana Multi Daya, 2014)

RPJMN 2015-2019 menyebutkan upaya terobosan dalam rangka mengatasi *bottlenecking* pembangunan infrastruktur konektivitas, diantaranya Pelaksanaan DAK Bidang Transportasi yang lebih terintegrasi melalui penyediaan sarana dan prasarana transportasi, seperti pembangunan jalan provinsi, kabupaten/kota dan jalan non status yang menghubungkan kawasan-kawasan strategis dan pusat-pusat pertumbuhan di daerah, berikut fasilitas keselamatan, serta sarana transportasi yang disesuaikan dengan karakteristik daerah. Adanya penyesuaian dengan karakteristik daerah memberikan arahan pada pemilihan ruas yang terhubung dengan pengembangan wilayah yang bersifat lokal dan tidak identik dengan skala dokumen nasional. Arahan ini sejalan dengan pemenuhan SPM konektivitas wilayah. dengan demikian pemanfaatan DAK dapat diarahkan pada konektivitas pusat kegiatan dan pengembangan potensi lokal daerah. (Badan Perencanaan Pembangunan Nasional, 2014)

METODE PENELITIAN

Seleksi kriteria dilakukan melalui wawancara penilaian para ahli yang telah berpengalaman dalam bidang ini. Kriteria-kriteria tersebut disusun berdasarkan kebijakan yang berlaku dan dituangkan dalam formulir kuisisioner untuk mendapatkan penilaian perbandingan antar kriteria dari responden.

Analisis data dilakukan dengan menggunakan modifikasi dari metode Analytical Hierarchy Process (AHP). Metode AHP dikembangkan di Wharton School of Business oleh Thomas Saaty pada tahun 1970-an. AHP kemudian menjadi alat yang sering digunakan dalam pengambilan keputusan karena metode ini berdasarkan pada teori yang merefleksikan cara orang berpikir.

AHP merupakan metode yang digunakan dengan cara menilai tingkat kepentingan masing-masing kriteria dengan cara perbandingan berpasangan setiap kriteria. Penilaian perbandingan yang dilakukan responden dituangkan dalam matriks perbandingan berpasangan antar kriteria dan antar subkriteria. Bobot masing-masing kriteria didapat dari hasil analisis matriks perbandingan berpasangan tersebut. (Saaty, 2008)

Formulir Kuesioner

Kriteria teknis untuk perhitungan indeks teknis penetapan DAK dan Kriteria penyusunan ruas prioritas untuk pemanfaatan DAK, yang dituangkan dalam kuisisioner survey persepsi responden ditunjukkan dalam Tabel 1 dan Tabel 2. Kriteria ini diseleksi dalam wawancara para pakar berdasarkan peraturan yang berlaku saat ini.

HASIL PENELITIAN

Survey dilakukan terhadap 56 responden yang menjadi wakil dari penyelenggara jalan, dan sebanyak 50 responden konsisten dalam menjawab pertanyaan formulir kuisisioner dengan nilai rasio konsistensi lebih kecil dari 10%. Responden tersebut terdiri dari 7 orang wakil dari Kementerian PU PR 2015, 5 orang wakil dari penyelenggara jalan Provinsi, 27 orang wakil dari penyelenggara jalan Kabupaten dan 11 orang wakil dari penyelenggara jalan Kota. Responden tersebar dari pulau Sumatra dan sekitarnya, pulau Jawa dan Nusa

Tenggara. Responden yang dipilih merupakan orang-orang yang telah mengerti mengenai mekanisme DAK, dengan distribusi 9% responden merupakan Kepala Dinas, 23% Kepala Bidang, 30% Kepala Seksi dan 38% merupakan pelaksana paket kegiatan DAK.

Tabel 1 Kriteria Teknis Untuk Kuisisioner Indeks Teknis Penetapan DAK (hasil analisis)

No	Kriteria dan Sub Kriteria	Variabel data	Keterangan
1	Panjang Jalan	Panjang Jalan Prov/Kab/kota yang menjadi kewenangan daerah (Km).	Digunakan sesuai Petunjuk Teknis DAK
2	Kondisi jalan tidak mantap	Kondisi jalan dengan kondisi rusak ringan dan rusak berat (Km)	Digunakan sesuai Petunjuk Teknis DAK
3	Pelayanan Prasarana		
	- Aksesibilitas wilayah	- panjang jalan daerah dengan luas daerah (km/km ²)	Digunakan sebagai gambaran dari tingkat pelayanan dari prasarana di daerah
	- Mobilitas	- panjang jalan daerah per seribu penduduk (km/org)	
4	Kinerja penyelenggaraan Jalan daerah		Digunakan sebagai penilaian dari kinerja daerah tahun sebelumnya dan pendukung program RPJM
	- Progres Pelaksanaan DAK	- penilaian terhadap progres fisik dan keuangan pelaksanaan DAK tahun sebelumnya (%)	
	- Peningkatan kondisi jalan mantap	- Peningkatan jalan dengan kondisi baik dan sedang (%)	

Tabel 2 Kriteria untuk Penyusunan Ruas Prioritas (hasil analisis)

No	Kriteria dan Sub Kriteria	Variabel data	Keterangan
1	Teknis Jalan		Digunakan sebagai penilaian mengenai kondisi teknis jalan yang membutuhkan penanganan
	- Panjang ruas	- Panjang ruas jalan (Km)	
	- Kondisi kerusakan	- persentase kerusakan ruas jalan (%)	
	- Historis penanganan	- tahun terakhir penanganan jalan (Tahun).	
2	Pelayanan Jalan		Digunakan sebagai penilaian terhadap kinerja pelayanan ruas jalan yang akan membutuhkan penanganan dan merupakan pendukung program kebijakan dalam RPJM.
	- Integrasi fungsi jalan	- Hirarki status jalan terhubung	
	- Fungsi akses ruas	- Jumlah fasilitas dan pusat kegiatan yang terhubung, diutamakan pada keterhubungan moda transportasi	
	- Arus Lalu Lintas	- kepadatan arus lalu lintas (kend/hari)	
3	Ekonomi		Digunakan sebagai penilaian terhadap unsur ekonomi dalam penanganan ruas jalan.
	- Biaya penanganan	- Besaran biaya penanganan (Rp)	
	- Manfaat ekonomi	- PDRB wilayah terhubung (Rp/Km).	

Matriks Perbandingan Berpasangan

Tabel 3 berikut ini menyajikan contoh matriks perbandingan berpasangan untuk Kriteria Teknis penetapan DAK yang didapat dari responden wakil dari Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Karo. Level I menunjukkan Matriks perbandingan antar kriteria, sedangkan level II merupakan perbandingan antar sub-kriteria. Hasil yang didapat dari matriks perbandingan berpasangan pada contoh yang disajikan adalah bobot untuk kriteria 1,

kriteria 2, masing-masing sebesar 21,7% dan 64,19%, sedangkan kriteria 3 dan kriteria 4 bobotnya 7,05%. Tingkat konsistensi yang didapat dari hasil survey responden ini adalah 5,2%, masih berada di bawah batas tingkat konsistensi maksimum 10%. Hal ini berarti hasil persepsi responden ini dapat diterima. Demikian seterusnya dilakukan proses analisis untuk keseluruhan responden dengan cara yang sama.

Tabel 3 Contoh Matriks Perbandingan Berpasangan untuk kuisisioner Kriteria Teknis Penetapan DAK (hasil analisis)

Level I:

Kriteria	Krit. 1	Krit. 2	Krit. 3	Krit. 4	Geo mean	normal weight	WSV	eigen (λ)	Rank
Krit. 1 Panjang jalan	1	1/5	4	4	1,3375	21,70%	5,607	4,192	2
Krit. 2 Kondisi jalan tidak mantap	5	1	7	7	3,9563	64,19%	16,730	4,229	1
Krit. 3 Pelayanan Prasarana	1/4	1/7	1	1	0,4347	7,05%	1,769	4,069	3
Krit. 4 Kinerja penyelenggaraan jalan	1/4	1/7	1	1	0,4347	7,05%	1,769	4,069	3
Jumlah:					6,1632	100,00%	25,874	16,559	
λ maks									4,140
CI									0,047
CR									0,052

Level II.a:

Sub-kriteria pelayanan prasarana	Sub-krit. 3.1	Sub-krit. 3.2	Geo mean	normal weight	WSV	eigen (λ)	Rank
Sub-krit. 3.1 Aksesibilitas	1	1	1	50,00%	2,000	2,000	1
Sub-krit. 3.2 Mobilitas	1	1	1	50,00%	2,000	2,000	1
Jumlah:			2	100,00%	4	4	
λ maks							2,000
CI							0,0000
CR							0,0000

Level II.b:

Sub-kriteria Kinerja Penyelenggaraan Jalan	Sub-krit. 4.1	Sub-krit. 4.2	Geo mean	normal weight	WSV	eigen (λ)	Rank
Sub-krit. 4.1 Peningkatan kondisi jalan mantap	1	4	2	80,00%	4,000	2,000	1
Sub-krit. 4.2 Progres pelaksanaan DAK	1/4	1	0,5	20,00%	1,000	2,000	2
Jumlah:			2,5	100,00%	5	4	
λ maks							2,000
CI							0,0000
CR							0,0000

Setelah mendapatkan analisis dari semua responden, perhitungan selanjutnya adalah penentuan bobot masing-masing kriteria dan subkriteria pada tiap kelompok responden dan rata-rata terbobot dari semua kelompok responden. Hasil perhitungan pembobotan kriteria ini ditunjukkan dalam Tabel 4 dan Tabel 5.

Uji Coba Penerapan

Pada uji coba perhitungan indeks teknis untuk 33 provinsi di Indonesia, nilai indek teknis standarisasi terbesar didapatkan oleh Kepulauan Riau, Aceh, Maluku, masing-masing dengan nilai 1,676; 1,358 dan 1,334. Nilai indeks teknis ini akan mempengaruhi kelayakan daerah sebagai penerima dana dan pagu alokasi daerah tersebut.

Tabel 4 Bobot Kriteria Teknis Penetapan DAK (hasil analisis)

Kriteria/Sub kriteria	Kelompok Responden				Rata-rata terbobot	
	Kementerian	Provinsi	Kabupaten	Kota		
Krit. 1	Panjang jalan	17,2%	29,1%	21,6%	14,3%	20%
Krit. 2	Kondisi jalan tidak mantap	37,2%	22,7%	37,5%	35,9%	36%
Krit. 3	Pelayanan Prasarana	27,5%	22,7%	23,5%	29,9%	25%
Sub-krit. 3.1	Aksesibilitas	79,5%	73,7%	61,0%	60,2%	65%
Sub-krit. 3.2	Mobilitas	20,5%	26,3%	39,0%	39,8%	35%
Krit. 4	Kinerja penyelenggaraan jalan	18,1%	25,5%	17,4%	19,9%	19%
Sub-krit. 4.1	Peningkatan Jalan Mantap	85,2%	62,5%	63,7%	56,7%	65%
Sub-krit. 4.2	Progres pelaksanaan DAK	14,8%	37,5%	36,3%	43,3%	35%

Tabel 5 Bobot Kriteria Penentuan Ruas Prioritas (hasil analisis)

Kriteria/Sub kriteria	Kelompok Responden				Rata-rata terbobot	
	Kementerian	Provinsi	Kabupaten	Kota		
Krit. 1	Teknis jalan	26,1%	27,0%	43,1%	32,5%	37%
Sub Krit. 1.1	Panjang Ruas Jalan	21,0%	30,9%	16,8%	21,7%	20%
Sub Krit. 1.2	Kondisi Kerusakan	66,0%	51,7%	61,7%	57,7%	60%
Sub Krit. 1.3	Historis Penanganan	13,0%	17,4%	21,5%	20,5%	20%
Krit. 2	Pelayanan Jalan	41,3%	38,5%	35,1%	41,6%	38%
Sub Krit. 2.1	Integrasi fungsi jalan	30,7%	30,1%	29,2%	25,2%	29%
Sub Krit. 2.2	Fungsi akses ruas	31,4%	27,2%	26,7%	28,5%	28%
Sub Krit. 2.3	Arus lalu lintas	18,4%	11,7%	18,4%	17,2%	17%
Sub Krit. 2.4	Keselamatan jalan	19,4%	30,9%	25,7%	29,0%	26%
Krit. 3	Ekonomi	32,6%	34,6%	21,7%	25,9%	25%
Sub krit. 3.1	Biaya Penanganan	21,6%	51,3%	37,4%	45,2%	38%
Sub krit. 3.2	Manfaat ekonomi	78,4%	48,7%	62,6%	54,8%	62%

Uji coba penyusunan ruas-ruas jalan prioritas dilakukan terhadap ruas-ruas jalan di Kabupaten Tanggamus, Provinsi Lampung. Tabel 6 menunjukkan 10 peringkat prioritas teratas dari hasil perhitungan data ruas jalan kabupaten dalam uji coba ini. Untuk penanganan ruas jalan dalam tiap kelompok penanganan dapat dilakukan tergantung pada alokasi yang diterima oleh Kabupaten Tanggamus. Ruas-ruas yang belum dapat ditangani pada tahun anggaran yang direncanakan dapat menjadi prioritas utama di tahun anggaran berikutnya.

Tabel 6 Penyusunan Prioritas Ruas Jalan Kabupaten Tanggamus (hasil analisis)

Peringkat Prioritas	No. & Nama Ruas Jalan	
	Pemeliharaan	Peningkatan
1	[092-092] Way Gelang - Way Gelang	[094-094] Ajan - Ngarip
2	[010-010] Gi6sting - Tanggamus	[012-012] Gisting - W. Pring
3	[050-050] Tegal Wangi - Kapuran	[165-165] Tanjung Betuah - Kacamaga
4	[001-001] Banjar Manis - Gunung Megang	[093-093] Tampang - Way Nipah
5	[118-118] Pekon Gunung Sari - SMP N 2 Ulu Belu	[071-071] Sp. T. Banten - Sido Rejo
6	[104-104] Kp. Baru - Tanjung Anom I	[096-096] Batu Keramat - Negeri Ratu
7	[020-020] Negara Batin - Khanyangan	[044-044] Kejadian Lom - Merbau
8	[007-007] Gunung Meraksa - Sumber Rejo	[079-079] Banjar Negara - Dadisari
9	[120-120] Pulau Panggung - Sidomulyo	[074-074] Dadirejo II - Dadirejo
10	[008-008] Kebumen - Way Mincang	[027-027] Sedayu - Bangun Rejo

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Analisis Kriteria Teknis Penetapan DAK

Pada analisis kriteria teknis penetapan DAK, dapat ditarik beberapa kesimpulan, yaitu:

1. Rumusan linier yang dapat digunakan dalam perhitungan indeks teknis penetapan DAK dari hasil penelitian ini adalah sebagai berikut :
20% Panjang jalan + 36% Kondisi jalan tidak mantap + 25% Pelayanan Prasarana + 19% Kinerja penyelenggaraan jalan daerah
2. Pelayanan prasarana merupakan kriteria yang gambaran dari tingkat pelayanan dari prasarana jalan di daerah. Kriteria ini di dukung oleh dua sub kriteria, yaitu :
65% indeks Aksesibilitas wilayah + 35% indeks mobilitas
3. Kinerja Penyelenggaraan jalan merupakan kriteria yang memberi penilaian dari kinerja pelaksanaan DAK daerah tahun sebelumnya dan pendukung program RPJM. Kriteria ini di dukung oleh dua sub kriteria, yaitu :
65% indeks progres pelaksanaan DAK + 35% indeks peningkatan kondisi jalan mantap

Analisis Kriteria Penyusunan Ruas Prioritas untuk Kegiatan Penanganan DAK

Pada analisis kriteria teknis penetapan DAK, dapat ditarik beberapa kesimpulan, yaitu:

1. Rumusan Linier yang dihasilkan penelitian ini untuk penyusunan ruas prioritas dengan pembiayaan DAK adalah sebagai berikut :
37% Teknis Jalan + 38% Pelayanan Jalan + 25% Ekonomi
2. Kriteria Teknis jalan dalam penentuan ruas prioritas ditujukan terhadap kondisi fisik jalan yang membutuhkan penanganan. Kriteria ini umumnya selalu diperhitungkan oleh penyelenggara jalan dalam pengambilan keputusan untuk kegiatan penanganan ruas. Kriteria ini didukung oleh sub kriteria sebagai berikut :
20% indeks panjang ruas + 60% indeks kondisi kerusakan + 20% indeks historis penanganan
3. Kriteria Pelayanan Jalan merupakan kriteria yang mempertimbangkan kondisi operasional jalan dan menjadi pendukung kebijakan penggunaan DAK yang tertuang guna mendukung kebijakan pemerintah. Kriteria ini terdiri atas sub kriteria sebagai berikut:
29% Integrasi Fungsi Jalan + 28% indeks fungsi akses ruas + 17% indeks arus lalu lintas + 26% indeks keselamatan jalan
4. Kriteria ekonomi dalam menyusun ruas prioritas merupakan kriteria yang mempertimbangkan unsur ekonomi dari segi biaya dan manfaat penanganan ruas jalan. Kriteria ini terdiri atas dua subkriteria, yaitu:
38% indeks biaya Penanganan + 62% indeks manfaat ekonomi

Rekomendasi

Beberapa rekomendasi yang dapat diberikan dari hasil penelitian ini adalah:

1. Proses penetapan pendanaan untuk penanganan jalan daerah harus dilakukan melalui kriteria-kriteria yang terukur agar dapat mencapai tujuan yang ditetapkan.
2. Untuk pengembangan lebih lanjut, perhitungan indeks teknis maupun penyusunan ruas prioritas ini dapat dikembangkan dalam bentuk aplikasi program yang dapat dimanfaatkan dengan mudah oleh pengguna.

3. Analisis pengembangan untuk indeks teknis DAK subbidang jalan ini dapat juga diterapkan untuk indeks teknis bidang dan subbidang lainnya dengan penyesuaian terhadap peraturan dan kebijakan yang berlaku.
4. Analisis penyusunan prioritas penanganan ruas jalan dapat dilakuakn untuk sumber dana lainnya dengan penyesuaian terhadap dukungan atas program kebijakan pendanaan tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

_____, *Undang-Undang No. 38 tahun 2004 Tentang Jalan*, Kementerian Pekerjaan Umum.

_____, *Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2005 Tentang Dana Perimbangan*, Kementerian Dalam Negeri Republik Indonesia.

_____, *Peraturan Presiden Republik Indonesia No. 162 Tahun 2014 Tentang Rincian Anggaran Pendapatan dan belanja Negara Tahun Anggaran 2015*, Republik Indonesia.

Badan Perencanaan Pembangunan Nasional, 2014, *Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2015-2019*, Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Badan Perencanaan Pembangunan Nasional

Direktorat Jenderal Dana Perimbangan, 2015, *Modul Pengalokasian Dana Alokasi Khusus (DAK) Tahun 2015*, Kementerian Keuangan.

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, 2015, *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 03/PRT/M/2015 tentang Petunjuk Teknis Penggunaan Dana Alokasi Khusus Bidang Infrastruktur*, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.

Saaty, T.L, 2008, *Decision making with the analytic hierarchy process*, Int. J. Services Sciences, Pittsburgh

Daya, Sarana Multi, 2014, *Evaluasi Sistem Jaringan jalan Daerah yang Mendukung Prioritas Nasional dalam Penilaian Program DAK, Laporan Akhir*, Dirjen Bina Marga Kementerian Pekerjaan Umum.

Sugiarto, 2002, *Pengembangan Model Alokasi Pendanaan Jalan Dalam Kerangka Otonomi Daerah*, Program Pasca Sarjana Magister Teknik Sipil Universitas Teknologi Bandung.