

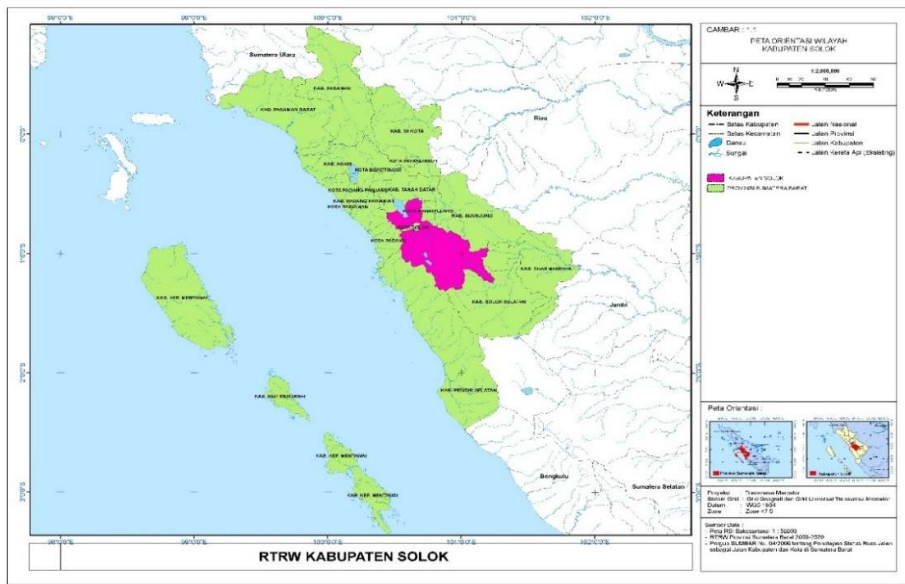
BAB 1. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pemekaran wilayah Kabupaten Solok yang berlangsung pada akhir tahun 2003 menyebabkan terbentuknya Kabupaten Solok Selatan sebagai daerah otonom baru yang berasal dari Kabupaten Solok. Dampak dari pemekaran tersebut adalah terjadinya penurunan jumlah luasan wilayah Kabupaten Solok secara cukup signifikan, yaitu dari sekitar 708.402 hektar (7.084,02 km²) menjadi 373.800 hektar (3.738,00 km²). Hal ini menunjukkan bahwa hampir separuh wilayah Kabupaten Solok telah menjadi bagian dari Kabupaten Solok Selatan. (BPS Provinsi Sumatra Barat, 2019).

Dampak dari pemekaran wilayah tersebut juga berpengaruh terhadap panjang ruas jalan di Kabupaten Solok yang mengalami penurunan, mengingat hampir separuh wilayahnya telah menjadi bagian dari daerah pemekaran. Hingga tahun 2019, tercatat jumlah ruas jalan yang tersisa sebanyak 311 ruas dengan total panjang mencapai 1.152,99 km (Pemerintah Kabupaten Solok, 2023).

Letak geografis Kabupaten Solok berada pada koordinat antara 01°20'27" hingga 01°21'39" Lintang Selatan dan 100°25'00" hingga 100°33'43" Bujur Timur. Kondisi topografi wilayahnya bervariasi, meliputi datarran, perbukitan, serta lambah, dengan ketinggian berkisar antara 329 meter hingga 1.458 meter di atas permukaan laut (RTRW Kabupaten Solok 2012–2031, 2012).

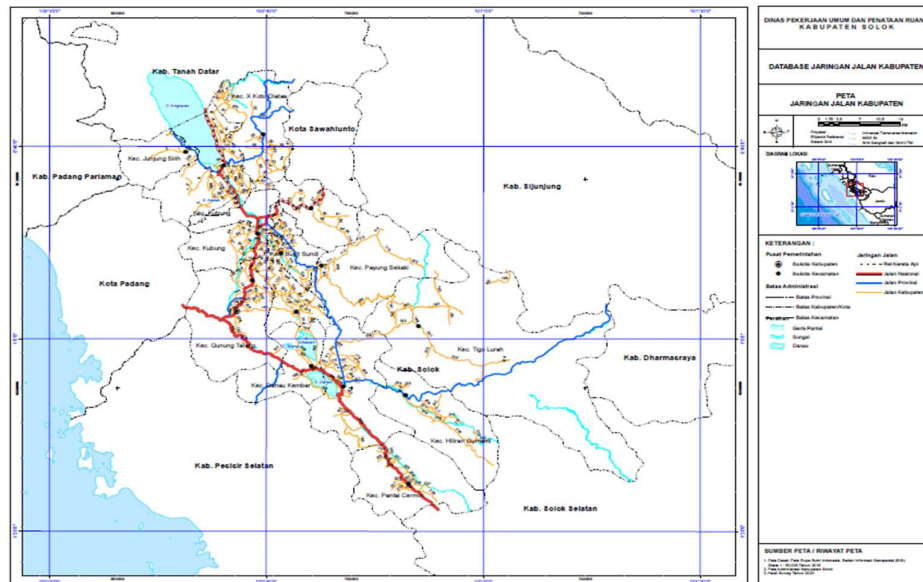


Gambar 1.1 Peta Kabupaten Solok
 Sumber: (RTRW Kab. Solok 2012-2031, 2012)

Penyelenggaraan pemerintahan daerah yang mengarah pada desentralisasi dan penerapan otonomi daerah telah mendorong terjadinya perubahan mendasar dalam paradigma pengelolaan pemerintahan daerah. Perubahan tersebut turut membuka peluang bagi pembentukan daerah otonom baru, dengan syarat didasarkan pada berbagai pertimbangan, seperti kemampuan ekonomi, potensi wilayah, kondisi sosial politik dan sosial budaya, jumlah penduduk, ketersediaan infrastruktur, serta faktor lain yang mendukung pelaksanaan otonom daerah (Undang-Undang No. 23 Tahun 2014).

Perencanaan pengembangan jaringan jalan di Kabupaten Solok perlu mengacu serta mempertimbangkan arah pengembangan yang dituangkan dalam Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kabupaten Solok sebagai pedoman kebijakan makro penataan ruang wilayah. Dalam penyusunan rencana tersebut, aspek regulasi juga menjadi perhatian penting, terutama yang berkaitan dengan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan, serta Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2008 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (RTRWN).

Dengan acuan pada Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022, sistem jaringan jalan di Kabupaten Solok disusun sebagai bagian dari upaya mendukung keterpaduan dan pengembangan wilayah.



Gambar 1.2 Peta Jaringan Jalan Kabupaten Solok
 Sumber: (RTRW Kab. Solok 2012-2031, 2013)

Dari dokumen RTRW Kabupaten Solok Tahun 2012-2031, dapat diketahui rencana pengembangan jaringan jalan lokal primer Kabupaten Solok sampai tahun 2025. Urgensi jaringan jalan lokal primer di Kabupaten Solok karena ada ruas jalan berada dalam kondisi belum mantap, dimana kondisi mantap yang dimaksud kondisi jalan dalam kategori baik dan sedang, dengan ciri-ciri yaitu memiliki fungsi mampu melayani lalu lintas dengan aman, nyaman dan lancar dan secara penganan membutuhkan pemeliharaan rutin atau berkala (Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 13, 2011), berdasarkan data dari *database* jaringan jalan Kabupaten Solok tahun 2023 dan ruas jalan yang belum selesai ditangani sesuai target pembangunannya RTRW Kabupaten Solok tahun 2012-2031 yaitu :

Tabel 1.1 Rencana Pembangunan Jalan Kabupaten Solok Tahun 2012-2031

No	No Ruas	Nama Ruas	Panjang Jalan (km)	Panjang Penanganan (km)	Sisa Panjang Penanganan (km)
1	154	Simp. Kayu Jao – Pabrik The	1,550	1,300	0,250
2	177	Salimpek – Lipek Pageh	4,430	0	4,430
3	197	Sumiso – Garabak Data	22,600	1,765	20,835
4	201	Batu Bajanjang – Muaro	4,110	2,293	1,817
5	202	Muaro – Garabak	14,000	1,099	12,901
6	169	Lekok Batu – Kampung Baru	3,630	2,803	0,827
7	193	Kampung Tengah – Kapujan	4,510	2,820	1,690

Sumber: SK Jalan Kabupaten Solok (Pemerintah Kabupaten Solok, 2023)

Pada prinsipnya, seluruh ruas jalan yang telah direncanakan tersebut akan direalisasikan pembangunannya. Namun, dengan adanya keterbatasan anggaran yang tersedia, diperlukan penentuan skala prioritas dalam pembangunan ruas jalan. Hal ini bertujuan agar pelaksanaan pembangunan dapat memberikan manfaat yang optimal dan menjangkau kepentingan masyarakat secara lebih luas meskipun dengan dana yang terbatas. Informasi mengenai ketersediaan anggaran sektor jalan di Kabupaten Solok dapat dilihat pada Tabel 1.2. Untuk itu perlu adanya analisis untuk mendapatkan urutan prioritas ruas jalan yang akan dibangun.

Tabel 1.2 Rekapitulasi Anggaran Penyelenggaraan Jalan di Kabupaten Solok

No	Tahun	Bidang Bina Marga	Pembangunan Jalan
1	2021	Rp. 34.929.578.920	Rp. 10.803.500.000
2	2022	Rp. 59.966.630.590	Rp. 15.933.359.441
3	2023	Rp. 67.521.514.020	Rp. 30.244.395.000
4	2024	Rp. 54.098.218.983	Rp. 9.377.320.206
5	2025	Rp. 23.162.097.000	Rp. 10.803.500.000

Sumber: Renstra Dinas PUPR Kabupaten Solok (2025)

Penetapan prioritas pembangunan jalan di Kabupaten Solok perlu dilakukan secara lebih terarah, mengingat pelaksanaan pembangunan jalan selama ini di Dinas PUPR Kabupaten Solok masih mengacu pada hasil

musrenbang tingkat nagari dan aspirasi Bupati, serta mempertimbangkan aspek kepentingan dari kebijakan politik tertentu yang menginginkan pembangunan ruas jalan tertentu ini membuat pembangunan jalan menjadi kurang terorganisir dan dampak yang tidak terlalu besar kepada masyarakat Kabupaten Solok, maka dari itu agar terjadinya pembangunan yang lebih terorganisir dengan anggaran dana yang terbatas, perlu dilakukannya analisis untuk mendapatkan urutan prioritas ruas jalan yang akan dibangun.

Saat ini belum ada model prioritas yang secara eksplisit menangkap keterkaitan antar faktor yang berpengaruh untuk penentuan prioritas pembangunan jaringan jalan lokal primer. Maka perlu dilakukan studi penentuan prioritas pembangunan ruas jalan untuk mengetahui tingkat skala prioritas pembangunannya agar menjadi pedoman bahan pertimbangan dalam pengambilan keputusan teknis di Dinas PUPR Kabupaten Solok dengan metode *Analytical Network Process* (ANP) ini membantu pemecahan masalah yang kompleks yang mengatasi keterkaitan (*dependensi*) dan umpan balik (*feedback*) dalam pengambilan keputusan, serta tingkat ketelitian yang lebih tinggi dan membuat keputusan menjadi lebih kuat dan dapat dipertanggungjawabkan (Sudipa. dkk., 2023).

1.2 Rumusan Masalah

Rumusan masalah dari penelitian ini adalah:

1. Kriteria dan subkriteria yang paling relevan dalam menentukan prioritas pembangunan jaringan jalan lokal primer di Kabupaten Solok.
2. Bagaimana hubungan saling mempengaruhi antar kriteria dan sub kriteria tersebut dapat dimodelkan.
3. Bagaimana urutan prioritas ruas jalan yang dihasilkan dari model ANP.
4. Apa implikasi hasil prioritas tersebut bagi pengambilan Keputusan penyelenggaraan jalan di Kabupaten Solok.

1.3 Tujuan dan Manfaat

Tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Menentukan kriteria dan sub kriteria yang digunakan dalam penentuan prioritas pelaksanaan pembangunan jaringan jalan lokal primer di Kabupaten Solok.
2. Menentukan urutan prioritas ruas jalan yang untuk pembangunan jaringan jalan lokal primer di Kabupaten Solok berdasarkan metode *Analytical Network Process* (ANP).

Sedangkan manfaat yang diharapkan dari studi ini ialah agar hasilnya dapat mejadi acuan/ pedoman dan bahan pertimbangan bagi pengambilan kebijakan di Dinas PUPR Kabupaten Solok dalam menentukan kebijakan teknis dan mengefektifkan penggunaan anggaran yang terbatas untuk penanganan ruas jalan di Kabupaten Solok.

1.4 Batasan Masalah

Adapun batasan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Objek pada penelitiaann ini adalah data RTRW Kabupaten Solok 2012-2031 tentang rancangan pembangunan jalan lokal primer Kabupaten Solok, jalan lokal primer yang terdapat yang terdapat dalam SK Bupati tahun 2023 tentang jalan, dimana jalan yang ditinjau hingga tahun 2025 belum selesai ditangani secara keseluruhan pada suatu ruas.
2. Data yang digunakann berasal dari Dinas PUPR Kabupaten Solok yaitu data kondisi fisik jalan, data pemanfaatan lahan, data rute jalan, data kebijakan penanganan jalan, data jumlah penduduk, data anggran jalan, dan data tujuan pembangunan.
3. Responden dalam penelitian dilakukan dengan narasumber yang mengetahui prioritas penaganan jalan yaitu orang-orang yang mempunyai keahlian, pemamahan, dan kepentingan dengan permasalahan yang akan diteliti, pada masalah tersebut seperti dengan pejabat dan staf ahli terkait pembangunan jalan dari Dinas PUPR Kabupaten Solok selaku penyelenggara jalan di Bidang Bina Marga dan Sekretariat