

BAB IV

PEMBAHASAN

4.1 Proses Pelaksanaan Kebijakan Daerah Yang ditetapkan Dalam Mendukung Keberhasilan Program Pembangunan Infrastruktur Jalan

Pelaksanaan kebijakan daerah dalam pembangunan infrastruktur jalan di Kabupaten Tanah Datar merupakan bagian dari sistem perencanaan pembangunan daerah yang terintegrasi. Kebijakan tersebut tertuang dalam dokumen Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) dan dijabarkan secara operasional melalui Rencana Kerja Pemerintah Daerah (RKPD).

Dalam RKPD Tahun 2025 dijelaskan bahwa perencanaan pembangunan daerah merupakan suatu proses untuk menentukan arah kebijakan pembangunan dengan mempertimbangkan sumber daya yang tersedia serta kebutuhan masyarakat. RKPD disusun sebagai dokumen tahunan yang memuat prioritas pembangunan, program, dan kegiatan yang akan dilaksanakan dalam satu tahun anggaran .

Selain itu, RKPD memiliki peran penting dalam menjamin keterkaitan antara perencanaan dan penganggaran, sehingga pelaksanaan pembangunan infrastruktur jalan dapat berjalan secara sistematis dan terarah. Hal ini menunjukkan bahwa keberhasilan pembangunan jalan sangat dipengaruhi oleh konsistensi antara dokumen perencanaan (RKPD) dan pelaksanaan di lapangan.

Jalan merupakan salah satu elemen perhubungan yang dominan digunakan dan dimanfaatkan oleh penduduk. keberadaan jalan memiliki

peranan penting dalam pembangunan suatu daerah dimana fungsinya sebagai penghubung dan memberikan akses dalam rangka percepatan pelaksanaan pembangunan pada sektor-sektor prioritas seperti pertanian, industri, pariwisata, pendidikan dan kesehatan. Fokus pelayanan jalan antara lain sebagai berikut:

1. Aksesibilitas, tersedianya jalan yang menghubungkan pusat-pusat kegiatan dalam wilayah kabupaten.
2. Mobilitas, tersedianya jalan yang memudahkan masyarakat perindividu melakukan perjalanan.
3. Keselamatan, tersedianya jalan yang menjamin pengguna jalan berkendara dengan selamat.

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan dengan Bapak Ari Isnandi ST, MT, selaku salah satu staff bidang infrastruktur dan kewilayahan, beliau menyampaikan bahwa:

"Pembangunan infrastruktur jalan di Kabupaten Tanah Datar dilaksanakan berdasarkan dokumen RPJMD dan RKPD yang telah ditetapkan pemerintah daerah. Setiap program pembangunan jalan direncanakan melalui proses perencanaan pembangunan daerah dan disesuaikan dengan prioritas pembangunan serta kemampuan anggaran daerah. RKPD menjadi pedoman dalam penyusunan program dan kegiatan pembangunan jalan sehingga pelaksanaannya dapat berjalan secara terarah. Selain itu, pembangunan jalan difokuskan untuk meningkatkan aksesibilitas, mobilitas, dan keselamatan masyarakat serta mendukung pengembangan sektor pertanian, pendidikan, kesehatan, dan pariwisata di Kabupaten Tanah Datar."

Berdasarkan pernyataan tersebut, dapat dipahami bahwa pelaksanaan kebijakan daerah dalam pembangunan infrastruktur jalan di Kabupaten Tanah Datar dilaksanakan secara terencana dan terintegrasi melalui dokumen RPJMD dan RKPD sebagai pedoman pembangunan daerah. Pembangunan jalan tidak dilakukan secara langsung, melainkan melalui proses perencanaan yang melibatkan berbagai pihak dan disesuaikan dengan kebutuhan masyarakat, prioritas pembangunan daerah, serta kemampuan anggaran yang tersedia.

4.1.1 Proses Pelaksanaan Kebijakan Infrastruktur Jalan

Pelaksanaan kebijakan pembangunan jalan di Kabupaten Tanah Datar dilakukan melalui beberapa tahapan, yaitu:

1) Perencanaan Pembangunan Daerah

Tahap awal dimulai dengan penyusunan kebijakan pembangunan daerah yang dimuat dalam:

1. RPJMD (Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah)
2. RKPD (Rencana Kerja Pemerintah Daerah)
3. Renstra OPD khususnya Dinas PUPR
4. Musrenbang nagari, kecamatan, dan kabupaten

Proses ini bertujuan untuk menjaring aspirasi masyarakat terkait kebutuhan pembangunan jalan yang mana dalam dokumen tersebut, pembangunan jalan dimasukkan sebagai prioritas pembangunan daerah karena berhubungan langsung dengan akses transportasi masyarakat.

Dalam konteks Kabupaten Tanah Datar, pemerintah daerah mengidentifikasi:

1. kondisi jalan rusak,
2. kebutuhan konektivitas antar nagari,
3. akses ekonomi masyarakat,
4. jalur pertanian dan pariwisata.

2) Penetapan Kebijakan Dan Regulasi

Setelah perencanaan disusun, pemerintahan daerah bersama DPRD menetapkan kebijakan melalui:

1. Peraturan Daerah (perda)
2. Peraturan Bupati

Kebijakan tersebut mengatur prioritas pembangunan jalan, Pembagian anggaran, dan pengawasan proyek.

3) Penganggaran Program Infrastruktur

Program pembangunan jalan kemudian dimasukkan ke dalam APBD Kabupaten. Pendanaan dapat berasal dari:

1. Pendapatan asli daerah (PAD)
2. Dana alokasi khusus (DAK)
3. Dana alokasi khusus (DAU)
4. Bantuan provinsi ataupun bantuan provinsi

Kebijakan penganggaran biasanya mempertimbangkan tingkat kerusakan jalan, kepadatan lalu lintas, potensi ekonomi wilayah dan pemerataan pembangunan antar kecamatan.

4) Pelaksanaan Pembangunan Jalan

Pemerintah daerah melaksanakan pembangunan melalui proses tender proyek, penunjukan kontaktor, pengawasan teknis lapangan dan pelaksanaan pembangunan fisik, yang mana pelaksanaannya meliputi Survey lokasi, desain teknis, pengerasan dan pengaspalan dilanjutkan pembangunan drainase dan terakhir pemeliharaan jalan. Pada tahap ini, kebijakan daerah harus memastikan kualitas pekerjaan sesuai standar, proyek selesai tepat waktu dan penggunaan anggaran transparan.

5) Pengawasan dan Evaluasi Pembangunan

Pengawasan dan evaluasi merupakan proses kebijakan daerah untuk memastikan bahwa pembangunan infrastruktur jalan dilaksanakan sesuai dengan perencanaan, standar teknis, jadwal pelaksanaan, serta anggaran yang telah ditetapkan. Kegiatan ini bertujuan untuk memastikan bahwa pekerjaan konstruksi jalan sesuai dengan spesifikasi teknis, mutu pekerjaan, volume pekerjaan, dan ketentuan kontrak yang berlaku.

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan dengan Bapak Ari Isnandi ST, MT, selaku salah satu staff bidang infrastruktur dan kewilayahan, beliau menyampaikan bahwa:

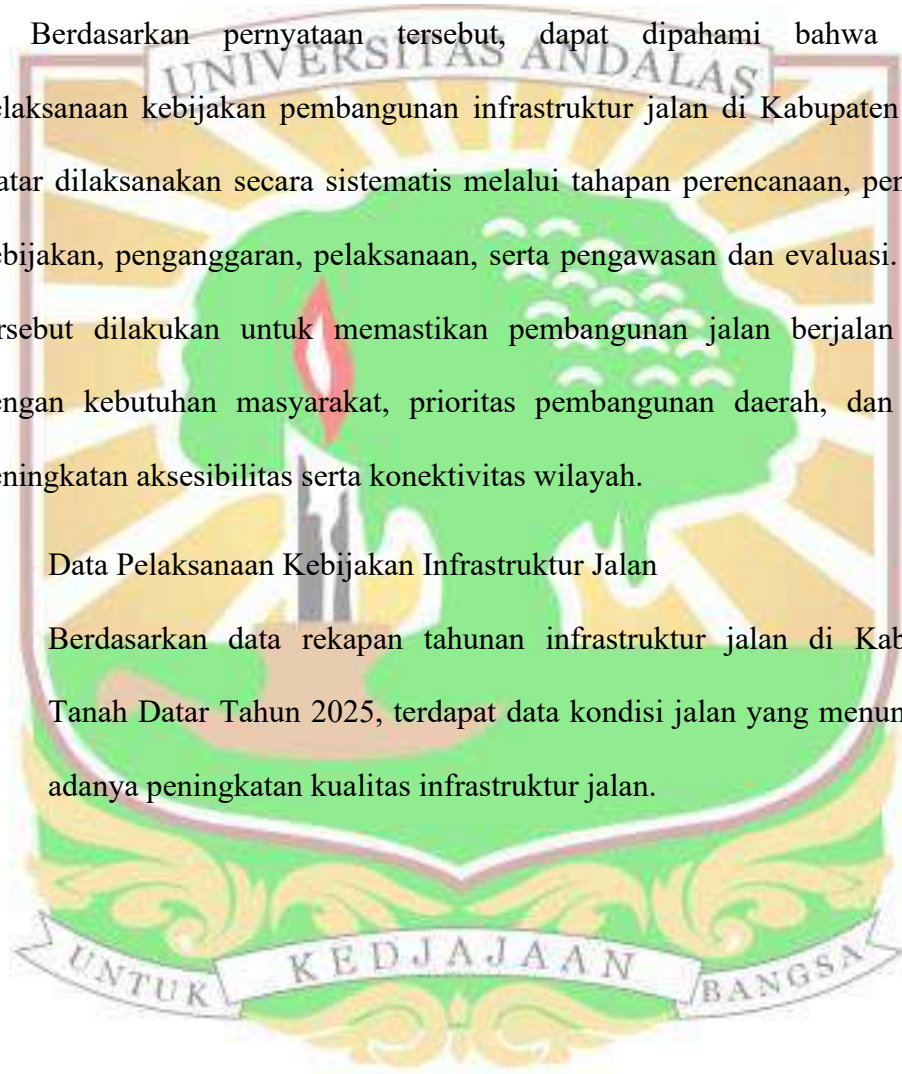
pelaksanaan kebijakan pembangunan infrastruktur jalan di Kabupaten Tanah Datar dilakukan melalui tahapan yang terencana dan terstruktur, mulai dari perencanaan, penetapan kebijakan, penganggaran, pelaksanaan pembangunan, hingga pengawasan dan

evaluasi. Pembangunan jalan tidak hanya bertujuan untuk memperbaiki kondisi infrastruktur, tetapi juga untuk meningkatkan konektivitas antarwilayah, mendukung aktivitas ekonomi masyarakat, serta memperlancar akses ke sektor pertanian, pariwisata, pendidikan, dan kesehatan.

Berdasarkan pernyataan tersebut, dapat dipahami bahwa proses pelaksanaan kebijakan pembangunan infrastruktur jalan di Kabupaten Tanah Datar dilaksanakan secara sistematis melalui tahapan perencanaan, penetapan kebijakan, penganggaran, pelaksanaan, serta pengawasan dan evaluasi. Proses tersebut dilakukan untuk memastikan pembangunan jalan berjalan sesuai dengan kebutuhan masyarakat, prioritas pembangunan daerah, dan tujuan peningkatan aksesibilitas serta konektivitas wilayah.

4.1.2 Data Pelaksanaan Kebijakan Infrastruktur Jalan

Berdasarkan data rekapan tahunan infrastruktur jalan di Kabupaten Tanah Datar Tahun 2025, terdapat data kondisi jalan yang menunjukkan adanya peningkatan kualitas infrastruktur jalan.



**Tabel 4.1 Rekap Tahunan Kondisi Infrastruktur Jalan di Kabupaten
Tanah Datar Tahun 2025**

No	Kondisi Jalan	Panjang (KM)	Persentase (%)
1	Baik	527,75	46,35
2	Sedang	268,05	23,54
3	Rusak Ringan	230,49	20,24
4	Rusak Berat	112,37	9,87
Jumlah		1.138,66	100

Sumber : Data Laporan Tahunan Infrastruktur Jalan di Kabupaten

Tanah Datar Tahun 2025

Rumus Persentase Jalan:

1. Total Panjang Jalan

$$\begin{aligned}
 \text{Total Panjang Jalan} &= \text{Baik} + \text{Sedang} + \text{Rusak Ringan} + \text{Rusak Berat} \\
 &= 527,75 + 268,05 + 230,49 + 112,37 \\
 &= 1.138,66 \text{ KM}
 \end{aligned}$$

2. Persentase Kondisi Jalan

$$\text{Persentase} = \frac{\text{Panjang Kondisi Jalan}}{\text{Total Panjang Jalan}} \times 100\%$$

Kondisi Baik

$$= \frac{527,75}{1.138,66} \times 100\% = 46,35\%$$

Kondisi Sedang

$$= \frac{268,05}{1.138,66} \times 100 = 23,54\%$$

Rusak Ringan

$$= \frac{230,49}{1.138,66} \times 100 = 20,24\%$$

Rusak Berat

$$= \frac{112,37}{1.138,66} \times 100 = 9,87\%$$

Berdasarkan hasil rekapitulasi data kondisi jalan pada data tahunan infrastruktur jalan tahun 2025, diketahui bahwa total panjang jalan yang menjadi objek peninjauan adalah sebesar 1.138,66 km. Kondisi jalan tersebut diklasifikasikan menjadi empat kategori, yaitu kondisi baik, sedang, rusak ringan, dan rusak berat. Pengelompokan kondisi jalan ini bertujuan untuk mengetahui tingkat pelayanan jaringan jalan yang ada serta menjadi dasar dalam menentukan prioritas penanganan dan pemeliharaan jalan pada masa yang akan datang. Kondisi jalan yang baik akan mendukung kelancaran mobilitas masyarakat, distribusi barang dan jasa, serta meningkatkan pertumbuhan ekonomi daerah secara keseluruhan.

Hasil analisis menunjukkan bahwa jalan dengan kondisi baik memiliki panjang sebesar 527,75 km atau sekitar 46,35% dari total panjang jalan yang ada. Persentase ini merupakan yang terbesar dibandingkan dengan kategori kondisi jalan lainnya. Tingginya persentase jalan dalam kondisi baik menunjukkan bahwa sebagian besar ruas jalan masih mampu memberikan tingkat pelayanan yang optimal bagi pengguna jalan. Jalan dengan kondisi baik umumnya memiliki permukaan yang rata, struktur perkerasan yang masih berfungsi dengan baik, serta tidak mengalami kerusakan yang berarti sehingga dapat memberikan kenyamanan dan keamanan bagi pengguna jalan. Kondisi ini

menunjukkan bahwa program pembangunan dan pemeliharaan jalan yang telah dilakukan sebelumnya telah memberikan hasil yang cukup baik dalam menjaga kualitas jaringan jalan.

Selain kondisi baik, terdapat ruas jalan dengan kondisi sedang sepanjang 268,05 km atau sebesar 23,54% dari total panjang jalan. Jalan dengan kondisi sedang masih dapat melayani lalu lintas dengan cukup baik, namun telah menunjukkan adanya penurunan kualitas yang ditandai dengan kerusakan ringan pada permukaan jalan, seperti retak-retak kecil, permukaan yang mulai tidak rata, ataupun adanya penurunan kenyamanan berkendara. Kondisi jalan kategori sedang memerlukan perhatian melalui kegiatan pemeliharaan rutin maupun pemeliharaan berkala agar kerusakan yang terjadi tidak berkembang menjadi kerusakan yang lebih berat. Penanganan secara dini terhadap jalan dengan kondisi sedang sangat penting karena biaya perbaikan yang dibutuhkan relatif lebih kecil dibandingkan apabila kerusakan telah berkembang menjadi rusak ringan atau rusak berat.

Sementara itu, panjang jalan yang berada pada kategori rusak ringan mencapai 230,49 km atau sekitar 20,24% dari total panjang jalan. Persentase ini menunjukkan bahwa masih terdapat sebagian ruas jalan yang mengalami penurunan kondisi yang cukup signifikan. Kerusakan ringan pada jalan biasanya ditandai dengan munculnya retak-retak memanjang, retak kulit buaya, lubang-lubang kecil, serta permukaan jalan yang mulai mengalami deformasi. Apabila tidak segera dilakukan tindakan perbaikan, kerusakan ringan tersebut dapat berkembang menjadi kerusakan yang lebih serius sehingga membutuhkan biaya penanganan yang lebih besar. Selain itu, kondisi jalan yang mengalami

kerusakan ringan juga dapat mengurangi tingkat kenyamanan pengguna jalan dan meningkatkan biaya operasional kendaraan.

Adapun ruas jalan yang berada dalam kategori rusak berat memiliki panjang sebesar 112,37 km atau sekitar 9,87% dari total panjang jalan yang ditinjau. Meskipun persentasenya paling kecil dibandingkan kategori lainnya, kondisi jalan rusak berat memerlukan perhatian khusus karena dapat mengganggu kelancaran lalu lintas dan membahayakan keselamatan pengguna jalan. Kerusakan berat umumnya ditandai dengan banyaknya lubang, retakan yang meluas, deformasi yang cukup besar, serta menurunnya kemampuan struktur perkerasan dalam menahan beban kendaraan. Jalan yang mengalami kerusakan berat biasanya memerlukan tindakan rehabilitasi atau rekonstruksi untuk mengembalikan fungsinya secara optimal. Penanganan terhadap jalan rusak berat menjadi salah satu prioritas utama dalam program peningkatan kualitas infrastruktur jalan.

Apabila kondisi jalan tersebut dikelompokkan berdasarkan tingkat kemantapannya, maka diperoleh bahwa jalan dengan kategori mantap, yaitu gabungan antara kondisi baik dan sedang, memiliki panjang sebesar 795,80 km atau sekitar 69,89% dari total panjang jalan. Persentase tersebut menunjukkan bahwa lebih dari separuh jaringan jalan yang ada masih berada dalam kondisi yang cukup baik dan mampu memberikan pelayanan yang memadai bagi pengguna jalan. Tingginya persentase jalan mantap mencerminkan bahwa secara umum kualitas infrastruktur jalan pada wilayah yang ditinjau masih tergolong baik. Keberadaan jalan mantap sangat penting dalam mendukung konektivitas antarwilayah, memperlancar aktivitas ekonomi, serta

meningkatkan aksesibilitas masyarakat terhadap berbagai fasilitas pelayanan publik.

Sementara itu, jalan dengan kategori tidak mantap, yang merupakan gabungan antara kondisi rusak ringan dan rusak berat, memiliki panjang sebesar 342,86 km atau sekitar 30,11% dari total panjang jalan. Persentase tersebut menunjukkan bahwa hampir sepertiga dari keseluruhan panjang jalan masih memerlukan penanganan lebih lanjut. Jalan yang tidak mantap dapat menghambat kelancaran transportasi, meningkatkan biaya operasional kendaraan, memperpanjang waktu tempuh perjalanan, serta berpotensi meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas. Oleh karena itu, diperlukan upaya penanganan yang tepat sesuai dengan tingkat kerusakan yang terjadi, baik melalui pemeliharaan rutin, pemeliharaan berkala, rehabilitasi, maupun rekonstruksi jalan.

Secara keseluruhan, berdasarkan hasil analisis kondisi jalan pada Form DD1 Tahun 2025 dapat disimpulkan bahwa kondisi jaringan jalan masih didominasi oleh jalan dalam kondisi mantap dengan persentase sebesar 69,89%, sedangkan jalan tidak mantap mencapai 30,11%. Hal ini menunjukkan bahwa kualitas jaringan jalan secara umum masih berada pada kondisi yang cukup baik, namun masih diperlukan perhatian dan penanganan terhadap ruas jalan yang mengalami kerusakan agar tidak semakin menurunkan tingkat pelayanan jalan. Dengan adanya program pemeliharaan dan peningkatan jalan yang berkelanjutan, diharapkan persentase jalan mantap dapat terus meningkat sehingga mampu mendukung pertumbuhan ekonomi daerah, meningkatkan

mobilitas masyarakat, serta mewujudkan sistem transportasi yang aman, nyaman, dan efisien.

Berdasarkan hasil tersebut, pemerintah daerah maupun instansi terkait perlu menetapkan prioritas penanganan terhadap ruas jalan yang berada pada kondisi rusak ringan dan rusak berat. Penanganan yang dilakukan secara tepat waktu dan berkesinambungan akan mampu mengurangi tingkat kerusakan jalan, memperpanjang umur pelayanan perkerasan, serta mengoptimalkan penggunaan anggaran pemeliharaan jalan. Dengan demikian, keberadaan infrastruktur jalan yang berkualitas akan memberikan kontribusi yang besar dalam mendukung pembangunan wilayah dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat secara berkelanjutan.



Pada pusat fasilitas infrastruktur daerah kmetrian PUPR mengeluarkan data teknis Kabupaten Tanah Datar tahun 2025.

Tabel 4.2 Data Teknis Kabupaten Tanah Datar Tahun 2025

No.	Uraian	Volume	Kelengkapan Data	Keterangan
1	Panjang Jalan	1.138,66 Km	Sesuai SK Terakhir Gubernur/Walikota/Bupati Nomor: 100.3.3.2/571/PUPRP-2024 Tanggal 30 Desember 2024	-
2	Kondisi Tidak Mantap	342,86 Km	Panjang jalan Provinsi/Kabupaten/Kota dalam kondisi rusak ringan dan rusak berat DD1 Tahun 2025: • Kondisi Rusak Ringan = 230,49 Km (A) • Kondisi Rusak Berat = 112,37 Km (B)	Kondisi Tidak Mantap $= A + B$
3	Kinerja Jalan	-7,36	A.DD1 Tahun 2024 = 77,25% • Kondisi Baik = 47,26% • Kondisi Sedang = 29,99% B.DD1 Tahun 2025 = 69,89% • Kondisi Baik = 46,35% • Kondisi Sedang = 23,54%	Kinerja Jalan = $B - A$
4	Persentase APBD	0,37288%	A. Total DIPA Dinas = Rp5.398.863.900,00 B. Total DAK = Rp0,00 C. Total APBD Pembangunan = Rp1.447.885.018.926,00	Persentase APBD = $((A-B)/C) \times 100\%$
5	Persentase Alokasi Penanganan Rutin	42,93375%	A. Alokasi Penanganan Rutin Jalan dan Jembatan = Rp2.317.934.500,00 B. Total DIPA Dinas = Rp5.398.863.900,00	Persentase Rutin = $(A/B) \times 100\%$

Sumber : Pusat Fasilitas Infrastruktur Daerah Kementrian Pekerjaan Umum Tanah Datar 2025.

Berdasarkan Data Teknis Kabupaten Tanah Datar Tahun 2025 yang diterbitkan oleh Pusat Fasilitas Infrastruktur Daerah Kementerian Pekerjaan Umum, dapat diketahui kondisi infrastruktur jalan daerah melalui beberapa indikator utama, yaitu panjang jalan, kondisi jalan tidak mantap, kinerja jalan, persentase APBD yang dialokasikan untuk bidang jalan, serta persentase alokasi penanganan rutin jalan dan jembatan. Analisis terhadap data tersebut memberikan gambaran mengenai tingkat keberhasilan pemerintah daerah dalam mengelola dan mempertahankan kualitas jaringan jalan yang ada.

1. Panjang Jalan Kabupaten Tanah Datar

Data teknis menunjukkan bahwa total panjang jalan Kabupaten Tanah Datar pada tahun 2025 mencapai 1.138,66 km. Panjang jalan tersebut merupakan ruas jalan yang telah ditetapkan melalui Surat Keputusan Bupati Nomor 100.3.3.2/571/PUPRP-2024 tanggal 30 Desember 2024. Panjang jalan ini menjadi dasar dalam perencanaan pembangunan, pemeliharaan, dan pengalokasian anggaran infrastruktur jalan di daerah.

Besarnya panjang jalan yang harus dikelola menunjukkan bahwa pemerintah daerah memiliki tanggung jawab yang cukup besar dalam menjaga kualitas dan fungsi jaringan jalan. Semakin panjang jaringan jalan yang dimiliki, maka semakin besar pula kebutuhan anggaran, sumber daya manusia, serta program pemeliharaan yang diperlukan untuk menjaga kondisi jalan agar tetap dapat melayani mobilitas masyarakat secara optimal.

2. Kondisi Jalan Tidak Mantap

Data menunjukkan bahwa panjang jalan dengan kondisi tidak mantap pada tahun 2025 mencapai 342,86 km. Nilai tersebut merupakan akumulasi dari jalan dalam kondisi rusak ringan sepanjang 230,49 km dan rusak berat sepanjang 112,37 km. Besarnya panjang jalan tidak mantap tersebut menunjukkan bahwa masih terdapat sejumlah ruas jalan yang memerlukan penanganan lebih lanjut. Jalan yang berada dalam kondisi rusak ringan umumnya masih dapat dilalui dengan cukup baik, namun telah mengalami penurunan kualitas yang apabila tidak segera ditangani dapat berkembang menjadi kerusakan yang lebih berat. Sementara itu, jalan dengan kondisi rusak berat memerlukan tindakan rehabilitasi atau rekonstruksi karena telah mengalami kerusakan struktural yang cukup signifikan.

Jika dibandingkan dengan total panjang jalan sebesar 1.138,66 km, maka persentase jalan tidak mantap mencapai sekitar 30,11%. Persentase ini menunjukkan bahwa hampir sepertiga jaringan jalan masih membutuhkan perhatian pemerintah daerah melalui program pemeliharaan dan peningkatan jalan secara berkelanjutan.

3. Kinerja Jalan

Salah satu indikator penting dalam menilai kualitas infrastruktur jalan adalah tingkat kemantapan jalan atau kinerja jalan. Berdasarkan data teknis, kinerja jalan Kabupaten Tanah Datar pada tahun 2024 sebesar 77,25%, sedangkan pada tahun 2025 menurun menjadi 69,89%. Dengan demikian terjadi penurunan kinerja jalan sebesar 7,36 poin.

Penurunan tersebut mengindikasikan bahwa terdapat penurunan kualitas kondisi jalan dibandingkan tahun sebelumnya. Pada tahun 2024, kondisi jalan baik mencapai 47,26% dan kondisi sedang 29,99%, sedangkan pada tahun 2025 kondisi jalan baik turun menjadi 46,35% dan kondisi sedang menjadi 23,54%.

Penurunan kinerja jalan dapat dipengaruhi oleh berbagai faktor, seperti bertambahnya usia pelayanan jalan, tingginya volume lalu lintas kendaraan, keterbatasan anggaran pemeliharaan, kondisi geografis daerah, serta faktor cuaca yang dapat mempercepat kerusakan perkerasan jalan. Oleh karena itu, hasil ini menunjukkan perlunya peningkatan efektivitas program pemeliharaan jalan agar tingkat kemandirian jalan dapat kembali meningkat pada tahun-tahun berikutnya.

4. Persentase APBD untuk Infrastruktur Jalan

Berdasarkan data teknis, total anggaran Dinas yang dialokasikan untuk bidang jalan sebesar Rp5.398.863.900,00, sedangkan total APBD pembangunan Kabupaten Tanah Datar mencapai Rp1.447.885.018.926,00. Dari data tersebut diperoleh persentase APBD untuk sektor jalan sebesar 0,37288%.

Persentase tersebut menunjukkan bahwa porsi anggaran yang dialokasikan untuk pembangunan dan pemeliharaan jalan masih relatif kecil dibandingkan total anggaran pembangunan daerah. Kondisi ini dapat menjadi salah satu faktor yang mempengaruhi kemampuan pemerintah daerah dalam menangani kerusakan jalan secara menyeluruh. Dengan panjang jaringan jalan yang mencapai lebih dari seribu kilometer, kebutuhan anggaran infrastruktur jalan sebenarnya cukup besar untuk mempertahankan maupun meningkatkan kualitas jalan yang ada.

Kecilnya persentase anggaran tersebut juga dapat menjelaskan mengapa masih terdapat jalan dengan kondisi rusak ringan dan rusak berat yang cukup tinggi. Oleh karena itu, diperlukan strategi pendanaan yang lebih optimal, baik melalui APBD, bantuan pemerintah pusat, maupun sumber pendanaan lainnya guna mempercepat penanganan ruas jalan yang mengalami kerusakan.

5. Persentase Alokasi Penanganan Rutin

Data teknis menunjukkan bahwa alokasi dana untuk penanganan rutin jalan dan jembatan sebesar Rp2.317.934.500,00 atau sekitar 42,93% dari total DIPA Dinas sebesar Rp5.398.863.900,00. Persentase ini menunjukkan bahwa hampir setengah dari total anggaran bidang jalan digunakan untuk kegiatan pemeliharaan rutin. Hal tersebut mencerminkan komitmen pemerintah daerah dalam menjaga kondisi jalan yang masih baik agar tidak mengalami kerusakan yang lebih berat. Pemeliharaan rutin merupakan salah satu bentuk penanganan yang paling efektif karena dapat mencegah kerusakan berkembang lebih cepat serta memperpanjang umur pelayanan jalan.

Namun demikian, tingginya alokasi untuk pemeliharaan rutin juga perlu diimbangi dengan anggaran rehabilitasi dan peningkatan jalan, terutama untuk ruas jalan yang telah masuk kategori rusak ringan dan rusak berat. Dengan demikian, upaya penanganan jalan tidak hanya berfokus pada pemeliharaan, tetapi juga pada peningkatan kualitas jalan yang telah mengalami kerusakan.

4.2 Faktor Pendukung dan Penghambat dalam Proses Implementasi Kebijakan Daerah

Implementasi kebijakan daerah dalam pembangunan infrastruktur jalan merupakan proses kompleks yang dipengaruhi oleh berbagai faktor internal maupun eksternal. Keberhasilan implementasi kebijakan dipengaruhi oleh isi kebijakan dan konteks implementasinya. Hal ini juga relevan dalam konteks pembangunan infrastruktur jalan di daerah.

Berdasarkan analisis terhadap dokumen perencanaan daerah seperti RKPD Kabupaten Tanah Datar Tahun 2025, faktor-faktor tersebut dijelaskan sebagai berikut:

4.2.1 Faktor Pendukung

1. Perencanaan yang Sistematis dan Terintegrasi

Perencanaan pembangunan dilakukan melalui dokumen RKPD yang mengacu pada RPJMD serta kebijakan nasional. Proses ini melibatkan pendekatan teknokratik, partisipatif, top-down, dan bottom-up, sehingga menghasilkan kebijakan yang lebih tepat sasaran. Melalui mekanisme Musrenbang, aspirasi masyarakat terkait kebutuhan pembangunan jalan dapat diakomodasi secara langsung dalam perencanaan.

2. Dukungan Anggaran yang Memadai

Ketersediaan anggaran merupakan faktor utama dalam implementasi kebijakan. RKPD menjadi dasar dalam penyusunan APBD yang menentukan prioritas pendanaan pembangunan, termasuk infrastruktur jalan. Penganggaran dilakukan dengan prinsip efisiensi dan efektivitas, serta mengacu pada prioritas pembangunan daerah.

3. Penggunaan Sistem Informasi (Digitalisasi)

Penerapan sistem seperti e-planning, e-budgeting, dan e-monev membantu meningkatkan transparansi dan akuntabilitas dalam pelaksanaan kebijakan. Sistem ini memungkinkan pengawasan yang lebih baik terhadap pelaksanaan program pembangunan jalan.

4. Koordinasi Antar Lembaga

Keberhasilan implementasi kebijakan sangat dipengaruhi oleh koordinasi antara:

- a. Pemerintah pusat, provinsi, dan daerah
- b. Perangkat daerah (OPD)
- c. DPRD dan masyarakat

Pendekatan integratif dan holistik memastikan bahwa pembangunan jalan selaras dengan sektor lain seperti ekonomi dan pertanian.

5. Partisipasi Masyarakat

Keterlibatan masyarakat dalam proses perencanaan melalui Musrenbang menjadi faktor penting dalam mendukung keberhasilan kebijakan. Hal ini memastikan bahwa pembangunan jalan sesuai dengan kebutuhan riil di lapangan.

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan dengan Bapak Ari Isnandi ST, MT, selaku salah satu staff bidang infrastruktur dan kewilayahan, beliau menyampaikan bahwa:

perencanaan pembangunan jalan dilakukan melalui RPJMD, RKPD, dan Musrenbang. Informan menjelaskan bahwa proses perencanaan melibatkan masyarakat sehingga program pembangunan jalan dapat disesuaikan dengan kebutuhan daerah. Perencanaan yang terintegrasi menjadi faktor pendukung karena membantu pemerintah menentukan prioritas pembangunan jalan yang tepat sasaran.

Berdasarkan pernyataan tersebut, dapat dipahami bahwa faktor pendukung implementasi kebijakan pembangunan infrastruktur jalan di Kabupaten Tanah Datar meliputi perencanaan yang terintegrasi, dukungan anggaran, pemanfaatan sistem informasi, koordinasi antar lembaga, dan partisipasi masyarakat. Faktor-faktor tersebut membantu pemerintah daerah dalam melaksanakan pembangunan jalan secara lebih efektif dan sesuai dengan kebutuhan masyarakat.

4.2.2 Faktor Penghambat

1. Keterbatasan Anggaran Daerah

Meskipun infrastruktur jalan menjadi prioritas, keterbatasan anggaran sering menjadi kendala dalam pelaksanaan pembangunan, terutama untuk wilayah yang membutuhkan biaya besar.

2. Kondisi Geografis dan Alam

Wilayah dengan kondisi geografis sulit, seperti daerah perbukitan atau rawan bencana, dapat menghambat pelaksanaan pembangunan jalan.

3. Koordinasi yang Belum Optimal

Kurangnya sinkronisasi antar instansi atau antar tingkat pemerintahan dapat menyebabkan:

- a. Tumpang tindih program
- b. Keterlambatan pelaksanaan
- c. Ketidakefisienan anggaran

4. Keterbatasan Sumber Daya Manusia

Kualitas dan kapasitas aparatur pemerintah dalam mengelola proyek pembangunan juga menjadi faktor penentu. SDM yang kurang kompeten dapat menghambat efektivitas implementasi kebijakan.

5. Keterlambatan Pelaksanaan Proyek

Permasalahan teknis di lapangan seperti:

- a. Proses tender yang lambat
- b. Kendala teknis konstruksi
- c. Cuaca buruk dapat menyebabkan keterlambatan pembangunan infrastruktur jalan.

4.2.3 Analisis faktor dan Dampak Pembangunan Infrastruktur Jalan

Faktor pendukung dan penghambat saling berkaitan dalam menentukan keberhasilan implementasi kebijakan. Misalnya, Perencanaan yang baik tidak akan optimal tanpa dukungan anggaran dan anggaran yang besar tidak efektif tanpa pengawasan dan koordinasi yang baik. Dengan demikian, keberhasilan implementasi kebijakan sangat bergantung pada sinergi antar faktor tersebut.

Pembangunan infrastruktur jalan memberikan dampak yang signifikan terhadap masyarakat, khususnya dalam meningkatkan mobilitas dan aktivitas ekonomi, Infrastruktur jalan yang baik dapat memperlancar distribusi hasil pertanian serta meningkatkan akses masyarakat terhadap layanan publik.

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan dengan Bapak Ari Isnandi ST, MT, selaku salah satu staff bidang infrastruktur dan kewilayahan, beliau menyampaikan bahwa:

Keberhasilan pembangunan jalan sangat ditentukan oleh sinergi antara perencanaan, anggaran, pengawasan, dan koordinasi.

Perencanaan yang baik tidak akan berjalan optimal tanpa dukungan anggaran yang memadai, dan anggaran besar juga tidak akan efektif tanpa pengawasan yang kuat. Pembangunan infrastruktur jalan memberikan dampak positif bagi masyarakat, terutama dalam meningkatkan mobilitas, memperlancar distribusi hasil pertanian, serta mempermudah akses terhadap layanan publik seperti pendidikan dan kesehatan.

Berdasarkan pernyataan tersebut, dapat dipahami bahwa keberhasilan implementasi kebijakan pembangunan infrastruktur jalan sangat dipengaruhi oleh sinergi antara perencanaan, ketersediaan anggaran, serta efektivitas pengawasan dan koordinasi. Selain itu, pembangunan jalan memberikan dampak positif yang nyata bagi masyarakat, terutama dalam meningkatkan mobilitas, memperlancar distribusi hasil pertanian, serta memperluas akses terhadap layanan publik.