

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Asset merupakan sumber daya atau kekayaan yang dimiliki oleh suatu intitansi/perusahaan/organisasi, oleh karena itu asset harus dijaga, dilindungi, dikelola secara professional agar memiliki usia lebih panjang dan tidak menyebabkan turunnya nilai jual. Aset/barang milik daerah BMD merupakan faktor terpenting yang dibutuhkan oleh suatu perusahaan maupun pemerintahan untuk kelangsungan operasional perusahaan dan pemerintahan itu sendiri.

menurut *Hidayat* (2011) bahwa definisi aset adalah barang yang dalam pengertian hukum disebut sebagai suatu benda, yang terdiri atas benda abergerak dan juga benda tidak bergerak, baik yang berwujud (*tangible*) maupun yang tidak berwujud (*intangibile*). Keseluruhan dari hal tersebut mencakup dalam aktiva atau aset atau harta aset dari suatu instansi, organisasi, badan usaha ataupun dari individu perorangan.

Fasilitas adalah segala sesuatu yang dapat memudahkan dan melancarkan pelaksanaan suatu usaha dan merupakan sarana dan prasarana yang dibutuhkan dalam melakukan atau memperlancar suatu kegiatan.

Aset dan Fasilitas didalam pemerintahan merupakan sumber daya penting sebagai penopang utama pendapatan. Pentingnya aset dan fasilitas yang didasari prinsip pengelolaan yang efektif dan efisien diharapkan akan memberi nilai tambah untuk peningkatan pendapatan.Oleh karena itu, penting bagi pemerintah

untuk mengoptimasi keberfungsian dan kelangsungan aset kekayaan daerah tersebut, sehingga diperlukan suatu model optimasi aset yang dapat diterapkan oleh pemerintah daerah dalam meningkatkan kinerja pembangunan yang berkelanjutan.

Salah satu asset pemerintah yang sangat perlu mendapat perhatian khusus adalah Jalan, jalan merupakan aset yang harus dikelola dan difungsikan secara optimal. Pada kenyataannya, jaringan jalan mengalami penurunan kondisi yang diindikasikan dengan terjadinya kerusakan pada jalan. Maka untuk memperlambat laju penurunan kondisi dan mempertahankan kondisi jalan pada tingkat yang baik.

Dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Republik Indonesia Nomor : 13/PRT/M/2011 menyatakan bahwa Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, berada pada permukaan tanah, diatas permukaan tanah, dibawah permukaan tanah dan/atau air, serta diatas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel.

Salah satu manifestasi dari pengelolaan jaringan jalan adalah pemeliharaan jalan. Pemeliharaan jalan merupakan prioritas utama sebagaimana telah diatur dalam pasal 30 ayat 1 (b) UU Nomor 38 Tahun 2004 tentang jalan, pasal 97 ayat 2 Peraturan Pemerintah No. 34 Tahun 2006 tentang jalan. Pemeliharaan jalan meliputi pemeliharaan rutin, pemeliharaan berkala, dan rehabilitasi.

Menurut *Ardiansyah* (2011), menyatakan bahwa untuk memperlambat laju penurunan kondisi dan mempertahankan kondisi jalan pada tingkat yang layak,

perlu dilakukan pemeliharaan dengan baik agar jalan tersebut dapat berfungsi sesuai dengan yang direncanakan.

Pembinaan terhadap jaringan jalan sebagaimana dalam Undang-undang no 38 tahun 2004 tentang jalan, merupakan implementasi dari kewenangan pemerintah dalam kaitannya dengan hak penguasaan jalan oleh negara, di kabupaten kerinci provinsi jambi ruas-ruas jalan yg menjadi kewenangan pemerintah kabupaten kerinci di tuangkan dalam SK bupati nomor : 050/Kep.400/2015, sebanyak 223 ruas jalan dengan total panjang jalan 933, 12 Km tersebar di 18 Kecamatan. Dari jumlah tersebut sepanjang 332,27 berada dalam kondisi baik, 89,13 km dalam kondisi sedang, 23,31 km berada dalam kondisi rusak ringan dan 48,41 pada kondisi rusak berat. (Sumber: Dinas PUPR Kab. Kerinci tahun 2020).

Untuk menjaga atau memelihara kondisi jalan agar tetap dapat melayani arus lalu lintas memerlukan biaya yang tidak sedikit, Dalam 5 tahun terakhir pemerintah kabupaten kerinci selalau mengalokasikan anggaran pemeliharaan jalan yang bersumber dari dana APBD kabupaten kerinci, rata-rata Rp. 54.170.000. / tahun. dari jumlah alokasi Dinas Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Kabupaten Kerinci. sementara kebutuhan dana pemeliharaan rata –rata Rp. 164.000.000.000/ tahun. Atau 32, 16% Per tahun (Sumber: Dinas PUPR Kab. Kerinci tahun 2020).

Keterbatasan anggaran yang tersedia dalam Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah menjadi kendala pemerintah dalam melaksanakan penanganan tiap ruas jalan kabupaten yang ada dikerinci. Selain itu, ketersediaan sumber

daya manusia dan peralatan-peralatannya yang terbatas juga mempengaruhi kinerja pemerintah dalam kegiatan pemeliharaan dan peningkatan jalan tersebut.

Permasalahan yang dihadapi dalam pelaksanaan penanganan jalan kabupaten kerinci banyak terjadi ketidak seimbangan pekerjaan penanganan jalan seperti banyaknya jalan yang belum mendapat penanganan yang baik pemeliharaan maupun peningkatan. Sejauh ini yang digunakan dalam penentuan ruas jalan yang akan ditangani berdasarkan hasil Musrenbang, ketersediaan anggaran, pokok pikiran/ Aspirasi anggota DPR, dan kepentingan politik. Akibatnya dari hal tersebut banyak ruas jalan yang tidak dapat terpelihara sesuai dengan kebutuhan, kondisi ini lebih lanjut menimbulkan konflik, keluhan dari masyarakat yang ruas jalannya tidak tertangani.

Permasalahan tersebut bukan hanya terjadi pada kabupaten kerinci melainkan beberapa daerah lain juga terdapat permasalahan yang sama seperti kabupaten Bangka pada jurnal muthe 2015 dengan judul *Menentukan Prioritas Penanganan Ruas Jalan Nasional Di Pulau Bangka*, di Aceh dijelaskan pada jurnal Saleh dkk 2013 dengan judul *Penetapan Metode Analisis Hierarki Proses dalam Penentuan Prioritas Penanganan Pemeliharaan Di Kota Banda Aceh*, di kota Pontianak dijelaskan pada jurnal Kafizan dkk (2010) dengan judul *Urutan prioritas pemeliharaan jalan kota di kota Pontianak dengan menggunakan proses hierarki analitik*, di kabupaten Solok provinsi Sumatera Barat dijelaskan pada tesis Meyadtri Antita (2018) dengan judul *Penentuan Prioritas Penanganan Ruas Jalan Arteri Dan Kolektor Di Kota Solok*.

Hal ini mendasari pemikiran penulis untuk menyusun prioritas usulan penanganan jalan berdasarkan kriteria-kriteria yang mempengaruhi penentuan prioritas jalan di kabupaten kerinci, diharapkan menghasilkan prioritas penanganan jalan sehingga kegiatan penanganan jalan di kabupaten kerinci dapat dilakukan dengan efisien, efektif sesuai kebutuhan kondisi jaringan jalan agar selalu berfungsi dengan baik.

1.1 Pertanyaan Penelitian

Pertanyaan yang akan dijawab dalam penelitian ini adalah:

1. apa saja kriteria yang perlu dipertimbangkan dalam merencanakan penanganan jalan kabupaten kerinci?
2. Kriteria apa saja yang menjadi prioritas penanganan jalan di kabupaten kerinci?
3. Ruas Jalan Mana yang menjadi prioritas penanganan jalan di kabupaten Kerinci?

1.2 Tujuan Penelitian

Dengan memahami pentingnya peranan jalan, maka tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Mengidentifikasi dan menentukan kriteria penanganan jalan di kabupaten kerinci.
2. Menentukan prioritas kriteria dan subkriteria penanganan jalan dengan menggunakan metoda Analisis Hierarki Proses (AHP).
3. Menentukan skala Prioritas penanganan jalan Berdasarkan data Existing jalan kabupaten kerinci

1.3 Manfaat Penelitian

1. Diharapkan bisa menjadi konsep teoritis dan informasi dalam menentukan prioritas penanganan jalan di Kabupaten Kerinci.
2. Diharapkan dapat sebagai referensi atau rujukan untuk pemerintah daerah dalam penganggaran biaya penanganan aset dan fasilitas jalan.

1.4 Batasan Masalah

1. Penentuan prioritas pemeliharaan jalan dalam penelitian difokuskan pada klasifikasi ruas jalan kelas III atau jalan dengan wewenang kabupaten yang tertuang dalam SK Bupati Kerinci Nomor : 050/Kep.400/2015. Jalan yang akan dipertimbangkan meliputi 8 ruas jalan yang dianggap mampu mewakili kebutuhan analisis yaitu :
 - Jl. Kersik Tuo – Danau Tinggi
 - Jl. Siulak Deras – Sungai Betung Mudik
 - Jl. Simpang Goreng- Sungai Galampek
 - Jl. Simpang Belui – Air Terjun
 - Jl. Sungai Tutung – Pungut Mudik
 - Jl. Pungut Mudik – Sungai Kuning
 - Jl. Tanjung Pauh Mudik – Semerap
 - Jl. Salampaung - Masgo
2. Penilaian kriteria penentuan prioritas jalan menggunakan data primer dan data sekunder, data primer akan dilakukan kuisisioner dengan responden dari dinas pekerjaan umum dan perumahan rakyat kabupaten kerinci, yang menguasai dan memahami tentang pemeliharaan jalan dan

data sekunder tahun 2020, diperoleh dari dinas pekerjaan umum dan perumahan rakyat kabupaten kerinci.

3. Untuk Penentuan prioritas pemeliharaan jalan dilakukan dengan menggunakan metode *Analytical Hierarchy Process* (AHP). Dengan menarik kesimpulan tentang pandangan para pakar mengenai prioritas dan kriteria pemeliharaan jalan.

1.5 Sistematika Penulisan

Penulisan penelitian ini disajikan beberapa bagian, dengan intisari masing-masing bab sebagai berikut :

BAB I Pendahuluan

Bab ini berisikan pendahuluan yang akan menjelaskan latar belakang pentingnya penetapan kriteria dan prioritas pemeliharaan jalan, pertanyaan penelitian, tujuan penelitian, manfaat penelitian dan batasan masalah penelitian

BAB II Tinjauan Pustaka

Bab ini membahas berbagai konsep dan teori dasar yang berhubungan dengan penelitian yang dilakukan serta hal-hal lainnya yang berhubungan erat dengan topik penelitian yang berguna sebagai bahan penganalisaan permasalahan

BAB III Metodologi Penelitian

Metode penelitian merupakan bagian yang sangat penting sebagai awal dari suatu penelitian, dan akan menguraikan langkah-langkah pelaksanaan penelitian dan metode yang digunakan dalam menjawab tujuan penelitian.

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Berisikan analisis pembobotan dan dan penentuan prioritas penanganan asset dan fasilitas jalan.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Berisikan kesimpulan dan saran yang diperoleh dari hasil analisis pada bab sebelumnya.