

PEMBIAYAAN INFRASTRUKTUR JALAN DI KOTA AMPEL, KABUPATEN BOYOLALI

Agung Kharisma Putra¹ dan Jawoto Sih Setyono²

¹Mahasiswa Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Diponegoro

²Dosen Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Diponegoro

email : Logicalplanner@gmail.com

Abstrak: Kota kecil memiliki peran sebagai penyaring arus urbanisasi dari perdesaan ke kota-kota besar. Dalam menjalankan perannya sebagai penyaring arus urbanisasi, kota kecil harus mempunyai kapasitas dalam mendorong perkembangan wilayahnya. Salah satu strategi yang dapat dilakukan oleh pemerintah daerah di kota-kota kecil dalam pembangunan fisik adalah mengembangkan sektor infrastruktur perkotaan, seperti jaringan jalan, drainase, air bersih, persampahan, sanitasi, listrik dan telepon. Infrastruktur jalan merupakan infrastruktur yang paling berpengaruh dalam proses urbanisasi. Jalan memiliki fungsi sebagai prasarana untuk perpindahan barang dan manusia sehingga jalan memerlukan pembangunan dan pemeliharaan. Dalam melakukan Pembangunan dan pemeliharaan jalan, suatu wilayah atau kota memerlukan pembiayaan. Pembiayaan infrastruktur jalan diperlukan untuk menjaga kualitas dan kuantitas jalan agar sesuai kebutuhan wilayah tersebut. Dari latar belakang tersebut, muncul pertanyaan bagaimana pembiayaan jalan di suatu kota kecil untuk menghadapi dampak urbanisasi? Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui pola pembiayaan infrastruktur jalan di wilayah studi, yaitu Kota Ampel. Analisis yang digunakan untuk menjawab pertanyaan dan tujuan penelitian adalah analisis deskriptif yang meliputi peran dan fungsi kota kecil, peran pemerintah, swasta dan masyarakat serta analisis pembiayaan jalan. Hasil dari penelitian ini adalah rekomendasi untuk pemerintah daerah dalam memperbaiki pola pembiayaan infrastruktur jalan serta mengoptimalkan peran masing-masing pihak dalam pembangunan dan pemeliharaan jalan.

Kata Kunci: pembiayaan infrastruktur jalan, pembiayaan jalan, kota kecil

Abstract: Small town has a role as a urbanization filter from rural to big cities. As the urbanization filter, small town has to have the capacity to encourage development of its area.. One strategy than can be conducted by local governments of small towns in physical development is developing the urban infrastructure sector, such as roads, drainage, water supply, waste disposal, sanitation, electricity and telephone. The Road infrastructure is the most influencing infrastructure in urbanization process . Roads have a function as infrastructure to move goods and human, so that roads need development and maintenance. Roads infrastructure finance is needed to make the quality and quantity of roads suitable with the needs of certain region. According to this background, there is a question appears how is the finance of road in small town to face effect of urbanization? The purpose of this study is to determine the pattern of road infrastructure financing in the study area, Ampel Town. The Analysis need to answer question and puspose of the research is descriptive analysis that includes the role and function of the small town, the role of government, private and community, and also road finance analysis. The results of this researc is recommendation to the local government in improving road infrastructure financing pattern and optimizing the role of each parties in the development and maintenance of the road.

Keyword: road infrastructure finance, road development, small town

PENDAHULUAN

Jayadinata dalam Susanto (2005) menyatakan bahwa kota kecil di Indonesia adalah kota dengan jumlah penduduk antara 50.000 hingga 100.000 jiwa jika berada di Pulau Jawa, sedangkan jika di luar Pulau Jawa berjumlah 20.000-100.000 jiwa. Kota kecil mempunyai karakteristik antara lain memiliki mata pencaharian penduduk pada sektor pertanian yang tinggi dan sektor lain yang berkaitan dengan sektor pertanian seperti sektor perdagangan dan inudstri skala kecil (Rondinelli, 1983).

Kota Ampel merupakan salah satu kota kecil yang diapit oleh dua kota besar, yaitu Kota Semarang dan Kota Solo. Menurut BPS Boyolali (2014) Kota Ampel memiliki jumlah penduduk kurang dari 100.000 yaitu sebanyak 22.511 jiwa pada tahun 2012 dan sebanyak 26% penduduk Kota Ampel berprofesi di sektor pertanian. Kota Ampel memiliki perkembangan yang cukup signifikan, salah satunya infrastruktur jalan. Pada tahun 2009-2010, Kota Ampel mengalami peningkatan panjang jalan sebesar 8,3%.

Kota Ampel memiliki peran salah satunya sebagai penyaring arus urbanisasi diantara dua kota besar, yaitu Kota Semarang dan Kota Solo. Kota ini juga berfungsi sebagai pusat penyediaan barang-barang konsumsi dari Kota Semarang, Solo, Boyolali dan Salatiga dan juga menjadi pusat penjualan hasil pertanian dari desa-desa sekitarnya. Dalam melaksanakan peran dan fungsinya sebagai kota kecil, Kota Ampel harus mempunyai kapasitas dalam mendorong perkembangan wilayahnya. Salah satu strategi yang dapat dilakukan pemerintah daerah Kota Ampel berupa pembangunan fisik dengan mengembangkan sektor infrastruktur perkotaan, yaitu salah satunya infstruktur jalan. Jalan merupakan infrastruktur yang paling berpengaruh bagi Kota Ampel untuk menjalankan perannya dalam pengembangan daerah perdesaan maupun sebagai penyaring arus urbanisasi. Hal ini dikarenakan jalan

berfungsi sebagai prasarana yang menunjang pergerakan barang dan manusia. Semakin berkembangnya suatu kota maka perlu peningkatan kualitas dan kuantitas jalan baik berupa penambahan, perluasan maupun perawatan jalan. Untuk meningkatkan kualitas dan kuantitas jalan, suatu wilayah memerlukan dana untuk pembangunan dan pemeliharaan jalan.

Sebagian besar daerah di Indonesia masih mengandalkan pemberian dari pemerintah pusat dalam pembiayaan infrastruktur jalan, termasuk kota-kota kecil. Dana yang diperoleh kemudian didistribusikan ke daerah-daerah dengan tingkat yang lebih rendah. Distribusi dana biasanya diberikan berdasarkan tingkat permasalahan disuatu wilayah seperti kerusakan jalan, kemacetan dan sebagainya. Proses distribusi dana pembiayaan jalan tersebut tidak memiliki anggaran rutin dan standar besaran dana yang tetap untuk masing-masing wilayah. Karena itu, maka tidak jarang suatu wilayah terkadang mengalami peningkatan dan penurunan biaya pembangunan jalan yang signifikan. Padahal, suatu kota pada umumnya dan jalan pada khususnya cenderung selalu mengalami perkembangan.

Dalam memenuhi kebutuhan jalan suatu wilayah memerlukan pembiayaan jalan yang sesuai dengan kebutuhan dan tingkat perkembangan wilayah tersebut. Selain itu, peran dari pemerintah, swasta dan masyarakat perlu dioptimalkan. **Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk mengelahui pola pembiayaan infrastruktur jalan di kota kecil serta peran masing-masing pihak terkait.** Hasil dari penelitian ini dapat menjadi masukan bagi pemerintah daerah dalam menetapkan anggaran pembiayaan infrastruktur jalan.

KAJIAN LITERATUR

A. Kota Kecil dan Peranannya

1. Pengertian Kota Kecil

Menurut Supriyanto (2009), kawasan perkotaan kecil merupakan kawasan perkotaan dengan jumlah penduduk yang dilayani paling sedikit 50.000 jiwa dan paling banyak 100.000 jiwa. Sementara menurut Jayadinata dalam susanto (2005), kota kecil di Indonesia merupakan kota dengan jumlah penduduk 50.000 hingga 100.000 jiwa jika berada di Pulau Jawa dan berjumlah penduduk 20.000 hingga 100.000 jiwa jika berada di luar Pulau Jawa.

2. Karakteristik Kota Kecil

Secara umum, kota kecil memiliki karakteristik yaitu tingginya mata pencaharian penduduk pada sektor pertanian dan sektor-sektor yang berkaitan dengan sektor pertanian seperti perdagangan dan industri skala kecil (Rondinelli, 1985).

3. Fungsi dan Peran Kota Kecil

Menurut Rondinelli (1983) kota kecil dalam sistem kekotaan memiliki fungsi sebagai pusat pelayanan publik dan sosial, pusat perdagangan dan jasa, pusat perdagangan dan pasar regional, pusat persediaan dan agroprocessing, pusat industri skala kecil, pusat komunikasi dan transportasi regional, pusat daya tarik penduduk desa dan sumber pendapatan, dan pusat transpormasi sosial.

Sementara, menurut Mathur (1982) dalam Susanto (2005), kota kecil secara umum memiliki peran sebagai berikut:

- a. Mencegah terjadinya *urban primacy*.
- b. Memfasilitasi perkembangan metropolitan melalui proses desentralisasi.
- c. Menjembatani hubungan antara kawasan perdesaan dan perkotaan.
- d. Membentuk integrasi tata ruang nasional melalui terciptanya distribusi penduduk yang lebih proporsional.
- e. Memberi kawasan perdesaan untuk akses yang lebih tinggi terhadap fasilitas-fasilitas kota yang lebih baik.

B. Pembiayaan Infrastruktur Perkotaan

1. Pengertian Infrastruktur Perkotaan

Menurut UU No. 1 tahun 2011 tentang perumahan dan kawasan permukiman infrastruktur/prasarana merupakan kelengkapan dasar fisik yang meliputi: jalan, drainase, air bersih, persampahan, sanitasi, listrik, dan telepon.

2. Peran Pemerintah Dalam Pembiayaan Infrastruktur Perkotaan

Pembangunan prasarana perkotaan serta pengoperasian dan pemeliharaannya secara prinsip menjadi wewenang dan tanggung jawab Pemerintah Daerah Tingkat II dengan bantuan Pemerintah Daerah Tingkat I dan Pemerintah Pusat (Rukmana, 1993). Ada beberapa hal penting dalam pengembangan program pembangunan prasarana kota terpadu (Rukmana, 1993) yaitu:

- a) Manajemen Perkotaan dan Pelatihan
- b) Manajemen Keuangan Pemerintah Daerah Tingkat II
- c) Manajemen Kerjasama Pemerintah-Swasta
- d) Manajemen Peran Serta Masyarakat.

3. Peran Sektor Swasta Dalam Pembiayaan Infrastruktur Perkotaan

Dengan keterbatasan dana yang dimiliki oleh pemerintah dan pentingnya melibatkan sektor swasta dalam pembangunan infrastruktur perkotaan, maka mulai dikembangkan sistem kerjasama yang dilakukan pemerintah dengan pihak swasta. Terdapat beberapa jenis kerjasama antara pemerintah dengan pihak swasta. Terdapat 6 jenis tipe kontrak kerjasama antara pemerintah dengan swasta (Grimsey dan Lewis, 2004), yaitu BOT (*Build Operate Transfer*), BOO (*Build Operate Own*), *Leasing*, *Joint Ventures (JV)*, *Operation or Management Contracts* dan *Cooperative Arrangement*.

4. Peran Masyarakat Dalam Pembiayaan Infrastruktur Perkotaan

Partisipasi masyarakat di Indonesia diartikan sebagai suatu keterlibatan keterlibatan aktif dan langsung dalam pengambilan keputusan mengenai hal-hal yang menyangkut masyarakat dan perorangan ((Fristchi et al., 1993 dalam Rukmana et al., hal. 212). Peran kontribusi masyarakat dalam buku Pedoman Program Pembangunan Perencanaan Kota Terpadu (Rukmana, 1993) adalah

- a. Penyiapan program
- b. Kontribusi keuangan
- c. Pelaksanaan fisik proyek

C. Infrastruktur Jalan

1. Definisi Jalan

Definisi jalan menurut UU No. 38 Tahun 2004 adalah prasarana transportasi darat yang meliputi keseluruhan bagian jalan, meliputi juga bangunan pelengkap dan perlengkapan untuk lalu lintas.

2. Klasifikasi Jalan

Jalan menurut fungsinya di bedakan menjadi jalan arteri, kolektor, lokal dan lingkungan (UU No. 38 Tahun 2004).

1. Jalan arteri merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara berdaya guna.
2. Jalan kolektor merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan pengumpul atau pembagi dengan ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi.
3. Jalan lokal merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah, dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi.

Sementara, jalan menurut statusnya dibedakan atas jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan kota, dan jalan desa (UU No. 38 Tahun 2004).

3. Wewenang Penyelenggaraan Jalan

Wewenang penyelenggaraan jalan terdiri atas wewenang pemerintah, pemerintah provinsi dan pemerintah kabupaten/kota (UU No. 38 Tahun 2004), berikut penjelasannya:

1. Wewenang Pemerintah
 - Wewenang pemerintah meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan nasional.
2. Wewenang Pemerintah Provinsi
 - Wewenang pemerintah provinsi adalah penyelenggaraan jalan provinsi yang meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan provinsi.
 - Bila pemerintah provinsi belum dapat melaksanakan wewenangnya, pemerintah provinsi dapat menyerahkan wewenangnya kepada pemerintah.
3. Wewenang Pemerintah Kabupaten atau Kota
 - Wewenang pemerintah kabupaten atau kota adalah penyelenggaraan jalan kabupaten atau kota dan jalan desa yang meliputi pengaturan, pembinaan,

pembangunan, dan pengawasan jalan Kabupaten dan desa.

- Bila pemerintah kabupaten/kota belum dapat melaksanakan wewenangnya, pemerintah provinsi dapat menyerahkan wewenangnya kepada pemerintah provinsi.

4. Peran Masyarakat Dalam Penyelenggaraan Jalan

Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006, peran masyarakat dalam penyelenggaraan jalan antara lain:

1. Masyarakat dapat ikut berperan dalam pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan.
2. Masyarakat berhak melaporkan penyimpangan pemanfaatan ruang manfaat jalan, ruang milik jalan, dan ruang pengawasan jalan kepada penyelenggara jalan.

METODE PENELITIAN

Pendekatan penelitian yang digunakan dalam menganalisis infrastruktur jalan eksisting dan kebutuhan jalan serta peran pemerintah, swasta dan masyarakat di Kota Ampel menggunakan analisis deskriptif kualitatif. Analisis ini menjelaskan kondisi eksisting dengan membandingkannya terhadap norma-norma yang berlaku dan kajian teori yang terkait. Analisis kebutuhan pembiayaan jalan menggunakan analisis deskriptif kuantitatif dan deskriptif kualitatif. Data-data pembiayaan jalan dianalisis secara deskriptif kualitatif, sementara perhitungan kebutuhan pembiayaan jalan dengan menggunakan perhitungan berdasarkan peraturan-peraturan dan kajian teori yang terkait. Teknik pengumpulan data digunakan adalah teknik pengumpulan data primer dan sekunder. Pengumpulan data primer dengan wawancara kepada pihak pemerintah dan masyarakat. Sementara, pengumpulan data sekunder dengan mengumpul data kabupaten dan kecamatan dalam angka dari BPS Kabupaten Boyolali, data pembiayaan jalan dan RTRW dari Badan Pembangunan Daerah Kabupaten Boyolali serta peraturan-peraturan terkait tentang pembiayaan jalan.

HASIL PEMBAHASAN

Peran dan Fungsi Kota Ampel

1. Kota Ampel Sebagai Kota Kecil

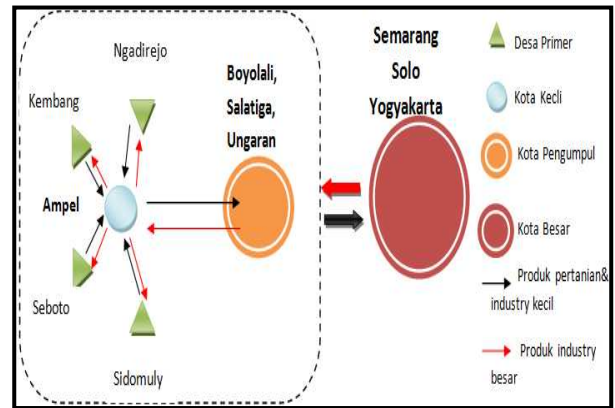
Kota Ampel terdiri dari 5 desa yaitu Kaligentong, Urutsewu, Candi, Gladagsari dan Candi. Berdasarkan data dari BPS Boyolali (2014), Kota Ampel memiliki luas wilayah sebesar 1671,5 Ha dan memiliki jumlah penduduk mencapai 22.235 jiwa pada tahun 2012. Kota Ampel merupakan daerah dengan kepadatan tertinggi di Kecamatan Ampel, yaitu 1310 jiwa/Km² atau 13,1 jiwa/Ha. Namun, secara teroi kepadatan penduduk Kota Ampel tergolong sangat rendah karena kurang dari 150 jiwa/Ha. Rata-rata pertumbuhan penduduk Kota Ampel adalah 0,46% dan tergolong kategori rendah karena kurang dari 1%.

Sebagaimana kota kecil, Kota Ampel memiliki karakteristik didominasi oleh aktivitas pertanian, pelayan dan jasa, komersial serta sebagai pusat sektor industri dalam skala kecil. Kawasan pertanian menyebar merata di desa-desa Kota Ampel. Sementara, kawasan perdagangan dan industri terpusat di sepanjang jalan arteri primer yang melalui kota ini.

Karakteristik lain yang dimiliki Kota Ampel karakteristik lain yang dimiliki Kota Ampel yang mencirikannya sebagai kota kecil adalah sebagian besar penduduk Kota Ampel bekerja di sektor pertanian. Jumlah penduduk Kota Ampel yang bekerja di sektor pertanian pada 2012 adalah 4800 jiwa atau sebesar 26%. Dari data tentang PDRB Kecamatan Ampel juga terlihat bahwa sektor pertanian menjadi sektor dengan kontribusi terbesar.

2. Fungsi dan Peran Kota Ampel Sebagai Kota Kecil

Kota Ampel memiliki fungsi sebagai pusat dari berbagai aktivitas antara lain: pusat pemerintahan, pelayanan publik dan sosial, pusat perdagangan dan jasa, pusat komunikasi dan transportasi serta pusat industri skala kecil di Kecamatan Ampel. Selain itu, Kota Ampel juga berfungsi sebagai pusat distribusi hasil pertanian desa, penyedia lapangan kerja bagi penduduk desa dan penyedia barang-barang konsumsi dari Kota Semarang, Solo, Boyolali dan Salatiga.



Sumber: Hasil Analisis dari Google Earth, 2015

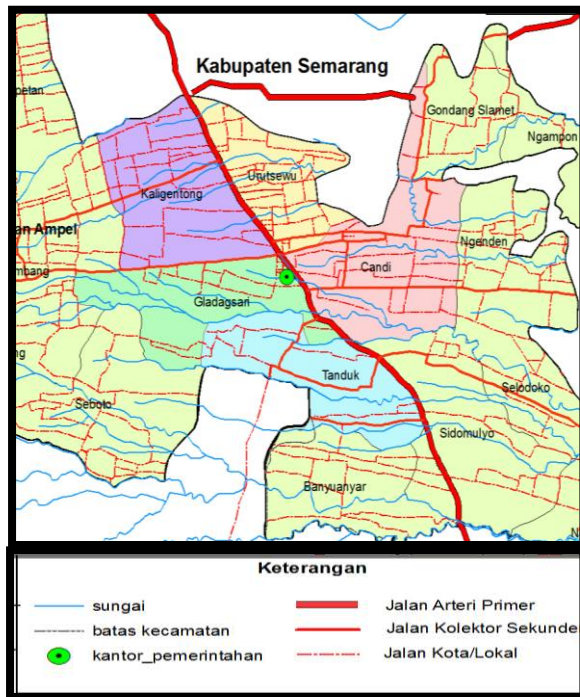
Gambar 1
Keterkaitan Kota Ampel dengan wilayah lainnya

Adapun peran Kota Ampel sebagai kota kecil sebagai berikut:

1. Kota Ampel berperan sebagai penyaring arus urbanisasi dari desa-desa di sekitarnya ke Kota Semarang, Solo, Boyolali dan Salatiga.
2. Kota Ampel berperan sebagai daerah penghubung antara kawasan pedesaan dengan kota-kota yang lebih besar, seperti: Ampel-Boyolali, Ampel-Semarang, Ampel-Solo.
3. Kota Ampel berperan dalam membantu daerah pedesaan untuk memperoleh akses yang lebih tinggi terhadap fasilitas-fasilitas kota yang lebih baik.
4. Kota Ampel berperan membantu perkembangan Kota Solo, Kota Semarang, Kota Salatiga, dan Kota Boyolali melalui proses desentralisasi pembangunan.

Sistem Jaringan Jalan Kota Ampel

Jaringan jalan Kota Ampel menurut fungsinya dibagi menjadi 3, yaitu jaringan jalan arteri primer, jaringan jalan kolektor sekunder dan jaringan jalan lokal/lingkungan. Jaringan jalan utama Kota Ampel merupakan jalan arteri primer yang menghubungkan pergerakan dari Semarang- Boyolali-Solo. Jalan kolektor sekunder menghubungkan antar kecamatan atau antara kecamatan dengan desa. Jalan arteri primer ini sebagian besar terhubung langsung ke jalan Arteri Sekunder. Sementara jalan lokal merupakan jalan yang menghubungkan antar pemukiman di Kota Ampel.



Sumber : Peta Kota dan Kabupaten Seeluruh Jawa Tengah tahun 2005

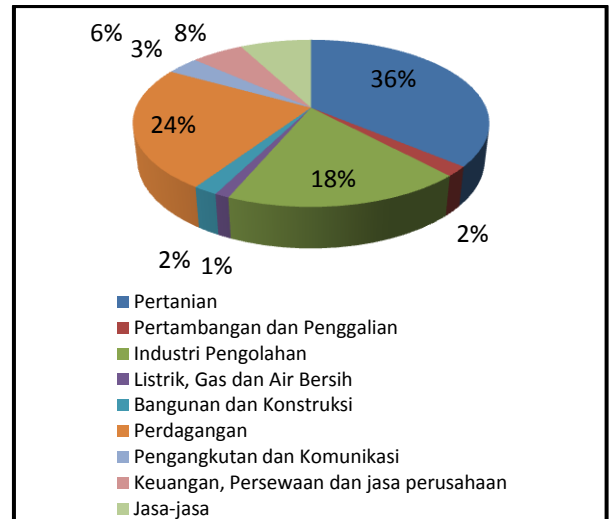
Gambar 2
Peta Klasifikasi Jalan Kota Ampel Menurut Fungsinya

Menurut statusnya, sistem jaringan jalan di bagi menjadi 3 yaitu jalan negara, jalan kabupaten dan jalan kota. Jalan arteri primer merupakan jalan negara yang menjadi tanggungjawab dari Pemerintah Pusat. Jalan kolektor sekunder merupakan jalan kabupaten yang menjadi tanggungjawab Pemerintah Kabupaten Boyolali. Semetara, jalan lokal merupakan jalan kota dan Pemerintah Kecamatan Ampel menjadi pihak yang bertanggung jawab terhadapnya.

Pembiayaan Kota Ampel

1. Potensi Ekonomi Kecamatan Ampel

Kecamatan Ampel merupakan kecamatan dengan sektor ekonomi utama adalah pertanian. Sektor pertanian berhasil menyumbangkan 214 Milyar Rupiah atau 36,1% dari total PDRB Kecamatan Ampel. Sektor perdagangan berada di urutan kedua yang menyumbangkan 140 Milyar Rupiah atau 23,7% dari total PDRB Kecamatan Ampel. Sektor industri pengolahan menempati urutan ketiga yang menghasilkan 109 Milyar Rupiah atau 18,35% dari total PDRB Kecamatan Ampel.



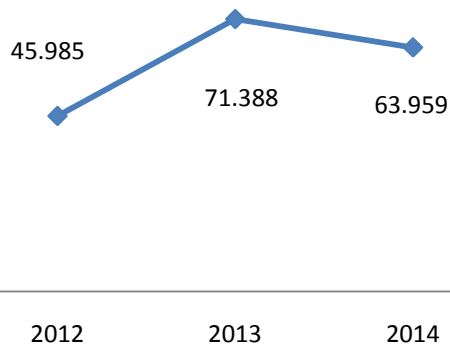
Sumber: BPS Kabupaten Boyolali, 2011

Gambar 3
PDRB Kecamatan Ampel Menurut Lapangan Usaha 2010

Dilihat dari besaran PDRB nya Kecamatan Ampel merupakan salah satu kecamatan dengan potensi yang tinggi di Kabupaten Boyolali. Kecamatan Ampel merupakan 4 besar kecamatan yang memberikan kontribusi PDRB terbesar di Kabupaten Boyolali. Kecamatan Ampel Hanya Kalah dari Kecamatan Banyudono (8,94%), Kecamatan Boyolali (7,99%) dan Kecamatan Teras (7,82%).

2. Pembiayaan Jalan di Kabupaten Boyolali

Pembiayaan jalan di Kabupaten Boyolali diambil dari Anggaran Belanja Kabupaten Boyolali. Pembiayaan Jalan dimasukkan dalam Anggaran Belanja Modal yang kemudian diperinci menjadi Anggaran Belanja Jalan, Irigasi dan Jaringan. Anggaran Belanja Jalan, Irigasi dan Jaringan Kabupaten Boyolali hanya sebesar 7% dari Anggaran Belanjanya pada tahun 2012. Sementara, sebanyak 49% dari Anggaran Belanja Jalan, Irigasi dan Jaringan Kabupaten Boyolali digunakan untuk Pembangunan dan Pemeliharaan jalan. Pembiayaan Jalan Kabupaten Boyolali cenderung mengalami kenaikan 3 tahun terakhir, seperti yang tertera di diagram di bawah ini:



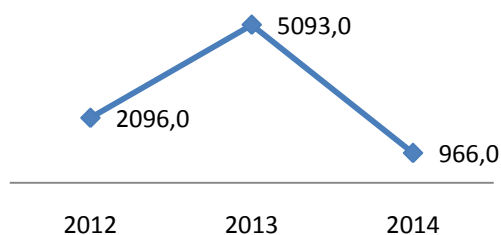
Sumber: Dinas Bina Marga Boyolali 2015

Gambar 4
Pembiayaan Jalan Kabupaten Boyolali 2012-2014 (Juta Rupiah)

3. Pembiayaan Jalan di Kecamatan Ampel

Pada tahun 2012, pembiayaan jalan di Kota Ampel sebagian kecil diperoleh dari Dana Alokasi Khusus. Sementara pada tahun 2013 dan 2014 semuanya berasal dari APBD Kabupaten Boyolali.

Anggaran dana pembiayaan jalan di Kecamatan Ampel bersifat tidak rutin dan tidak memiliki standar jumlah tertentu. Hal ini menyebabkan dapat terjadi perbedaan dana yang signifikan setiap tahunnya, bahkan tidak semua desa di Kecamatan Ampel mendapat dana pembiayaan jalan. Pembangunan dan pemeliharaan jalan dilaksanakan berdasarkan tingkat permasalahan jalan, seperti kerusakan jalan dan kemacetan. Berikut ini diagram yang menggambarkan perbedaan dana pembiayaan jalan Kecamatan Ampel 3 tahun terakhir:



Sumber: Dinas Bina Marga Boyolali, 2012-2014

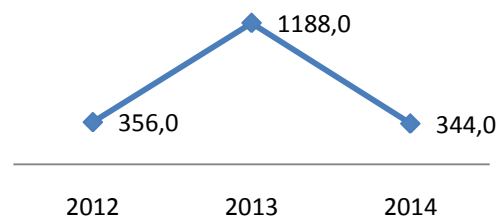
Gambar 5
Grafik Pembiayaan Jalan Di Kecamatan Ampel, 2012-2014 (Juta Rupiah)

Bila dibandingkan dengan pembiayaan jalan di Kabupaten Boyolali, Kecamatan Ampel pada Tahun 2014 memperoleh dana 1,5%, pada Tahun 2013 memperoleh dana 7,1% dan pada Tahun 2012 memperoleh dana 6,3%.

Data diatas menunjukkan anggaran dana pembangunan dan pemeliharaan infrastruktur jalan di Kota Ampel bisa mengalami penurunan pada tahun berikutnya, padahal Kecamatan Ampel selalu mengalami perkembangan setiap tahunnya termasuk jalan. Hal ini menjadi kelemahan Kabupaten Boyolali secara khususnya dan bahkan semua daerah di Indonesia secara umumnya.

4. Pembiayaan Jalan di Kota Ampel

Bila dibandingkan dengan dana pembangunan dan pemeliharaan jalan Kecamatan Ampel, maka diketahui dana pembangunan dan pemeliharaan jalan Kota Ampel pada Tahun 2014 sebesar 35,6%, pada Tahun 2013 sebesar 28,5% dan pada Tahun 2012 sebesar 0%. Gambar di bawah ini menjelaskan dana pembiayaan jalan di Kota Ampe 3 tahun terakhir:



Sumber: Dinas Bina Marga Boyolali, 2012-2014

Gambar 6
Grafik Pembiayaan Jalan Di Kota Ampel 2012-2014 (Juta Rupiah)

Pada Tahun 2012-2013 pembiayaan jalan di Kota Ampel mengalami kenaikan yang signifikan, yaitu mencapai 233%. Pada tahun 2013 ke 2014, dana pembiayaan jalan mengalami penurunan yang signifikan sebesar 71%. Sama halnya dengan pembiayaan jalan di Kecamatan Ampel, pembiayaan jalan di Kota Ampel tidak memiliki anggaran yang bersifat rutin dan tetap.

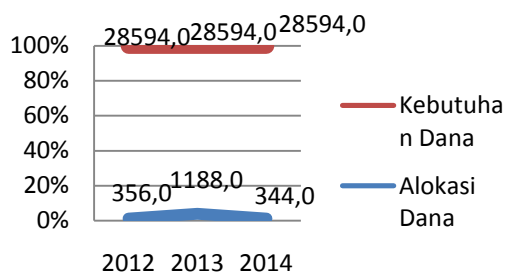
5. Perkiraan Biaya Pemeliharaan Rutin Kota Ampel

Dari data Peta Kota dan Kabupaten Seluruh Jawa Tengah tahun 2005, perkiraan panjang jalan di kolektor sekunder memiliki panjang 14,8 Km dan lebar 7 m, sedangkan jalan lokal memiliki panjang 45,6 Km dan lebar 4 m. Menurut data dari Pemerintah Kecamatan Ampel, kondisi jalan Kota Ampel setiap tahunnya adalah 70% kondisi baik,

10% sedang dan 20% rusak ringan. Dengan menggunakan Standarisasi Biaya Kegiatan dan Honorarium Dalam Peraturan Gubernur Jawa Tengah No. 50 Tahun 2014, dapat diperkirakan biaya pemeliharaan jalan di Kota Ampel. Perkiraan kebutuhan pembiayaan jalan kolektor sekeunder adalah sebesar Rp. 28.593.815.040.

6. Perbandingan Antara Kebutuhan Dana Pemeliharaan dengan Alokasi Dana yang dianggarkan

Dengan membandingkan kebutuhan dana pembiayaan jalan dengan alokasi dana pembiayaan, maka dapat mengetahui gap yang terjadi. Pada tahun 2012, pembiayaan jalan Kota Ampel hanya memenuhi 1,25% dari kebutuhan. Pada tahun 2013, dana pembiayaan jalan Kota Ampel hanya memenuhi 4,2% dari kebutuhan pembiayaan jalan di Kota Ampel. Dan Pada tahun 2014, alokasi dana pembiayaan jalan Kota Ampel mengalami penurunan hanya memenuhi 1,2% dari kebutuhan pembiayaan jalan di Kota Ampel. Berikut gambar yang menjelaskan gap antara alokasi dana pembiayaan dengan kebutuhan dana pembiayaan jalan:



Sumber: Analisis peneliti, 2015

Gambar 7

Gap antara alokasi dana dengan kebutuhan dana, 2012-2014 (Juta Rupiah)

Dari data diatas terlihat gap yang sangat besar antara alokasi dana dan kebutuhan dana pembangunan dan pemeliharaan dengan rata-rata setiap tahunnya sebesar 97,8%. Namun disisi lain, besarnya gap ini dapat dikurangi dengan mengoptimalkan peran pihak swasta dan masyarakat di Kota Ampel. Pemerintah dapat mengadakan kerjasama atau perjanjian dengan pihak swasta terkait pemeliharaan jalan tertentu. Sementara, peran masyarakat

dalam menghemat biaya antara lain dengan menyediakan bantuan tenaga kerja dalam membantu proses pembangunan jalan lokal, menyediakan bahan bangunan berupa pasir, krikil dan batu yang diperoleh dari sungai ataupun pegunungan. Selain itu, masyarakat dapat menjadi sumber informasi mengenai permasalahan jalan yang ada didaerahnya sehingga pembangunan dan pemeliharaan jalan lebih efektif dan efisien.

Peran Pemerintah, Swasta dan Masyarakat Dalam Pembangunan dalam Pembiayaan Jalan

Di Kota Ampel, pihak yang paling berperan dalam pembangunan jalan adalah pemerintah daerah. Jalan kolektor sekunder merupakan tanggung jawab dari Pemerintah Kabupaten Boyolali, semetara jalan lokal menjadi tanggung jawab Pemerintah Kecamatan Ampel. Beberapa peran pemerintah Kabupaten Boyolali dan Pemerintah Kecamatan Ampel antara lain:

1. Pemerintah Kabupaten Boyolali berperan sebagai penyedia dana untuk pembangunan dan pemeliharaan jalan kolektor sekunder
2. Pemerintah Kecamatan Ampel berperan sebagai pihak yang berwenang dalam pembangunan dan pemeliharaan jalan lokal.
3. Pemerintah Kecamatan berperan sebagai pihak penerima pengaduan yang berkaitan dengan gangguan jalan atau usulan pembangunan dan pemeliharaan jalan.
4. Pemerintah berperan sebagai pihak yang menetapkan aturan berkaitan dengan jalan, seperti: proses pembangunan, penetapan lelang, penetapan tarif retribusi dan sebagainya.

Peran pihak swasta di Kota Ampel hampir tidak ada. Hal ini dapat dilihat tidak adanya kerjasama antara pemerintah dan swasta dalam pembangunan maupun pembiayaan jalan. Kurangnya peran swasta disebabkan karena jalan-jalan di Kota Ampel tidak bisa dikomersialkan. Sementara, peran masyarakat Kota Ampel dalam pembangunan dan pemeliharaan jalan antara lain:

1. Masyarakat berperan dalam pengawasan fungsi dan manfaat jalan Kota Ampel.
2. Masyarakat ikut membantu pembangunan jalan kampung dengan gotong royong,

baik dalam membantu membangun jalan atau menyediakan bahan bangunan berupa pasir, krikil dan sebagainya dari gunung atau sungai.

3. Masyarakat berperan sebagai pihak yang melaporkan segala sesuatu mengenai gangguan jalan dan berhak mengusulkan pembangunan dan pemeliharaan jalan di tempat tertentu.

KESIMPULAN

Kota Ampel merupakan kota kecil yang terletak di Kecamatan Ampel, Kabupaten Boyolali. Kota Ampel terdiri dari 5 desa yaitu Desa Candi, Desa Urutsewu, Desa Gladagsari, Desa Kaligentong dan Desa Tanduk. Kota Ampel memiliki luas wilayah seluas 1671,5 Ha dan jumlah penduduk di bawah 50.000 jiwa. Jumlah penduduk Kota Ampel tahun 2012 mencapai 22.235 dan memiliki kepadatan penduduk sebesar 13,1 jiwa/Ha. Kota ini terletak di antara dua kota besar (Semarang-Solo) dan juga terletak di antara 2 kota menengah (Boyolali dan Salatiga).

Kota Ampel mengalami perkebangan setiap tahunnya. Terlihat dari jumlah penduduk Kota Ampel yang terus meningkat setiap tahunnya. Disisi lain, Kota Ampel memiliki potensi ekonomi yang cukup besar di Kabupaten Boyolali. Kecamatan Ampel merupakan kecamatan dengan PDRB terbesar ke 4 di Kabupaten Boyolali pada tahun 2010. Sektor usaha yang berkembang signifikan di Kota Ampel adalah Sektor pertanian, perdagangan dan jasa serta industri.

Ditengah tuntutan kualitas dan kuantitas infrastruktur jalan, justru dana pembangunan dan pemeliharaan jalan di Kota Ampel setiap tahunnya bersifat tidak tetap. Dana pembangunan dan pemeliharaan jalan di Kota Ampel terkadang mengalami kenaikan dan mengalami penurunan yang signifikan. Hal ini disebabkan karena distribusi dana pembangunan dan pemeliharaan jalan berdasarkan kondisi jalan di Kota Ampel, seperti tingkat kerusakan dan padatnnya lalu lintas di suatu jalan. Pemerintah Kabupaten Boyolali dan Kecamatan Ampel belum memiliki dana anggaran rutin untuk pemeliharaan dan pembangunan jalan.

Dari perhitungan kebutuhan pembiayaan infrastruktur jalan yang telah dilakukan, maka terdapat kesenjangan yang sangat besar bila

dibandingkan dengan alokasi biaya pembiayaan jalan yang dianggarkan, yaitu sebesar rata-rata 97,8% setiap tahunnya dari tahun 2012-2014. Setiap tahunnya selama 3 tahun terakhir, Kota Ampel hanya mampu menutupi kebutuhan pembiayaan jalannya sebesar 2,2%. Dari hal tersebut, dapat disimpulkan bahwa Kota Ampel belum mampu memenuhi kebutuhan pembiayaan infrastruktur jalannya.

Disisi lain, Kesenjangan yang terjadi antara kebutuhan dan alokasi dana pembiayaan jalan dapat tertutupi dengan adanya keterlibatan pihak masyarakat dalam pembangunan jalan. Bantuan masyarakat dalam pembiayaan jalan di Kota Ampel berupa bantuan tenaga kerja dan penyediaan bahan bangunan seperti pasir dan kerikil dari sungai. Hanya saja bantuan masyarakat belum cukup optimal karena masih sedikit pembiayaan jalan di Kota Ampel yang belum. Pada tahun 2010, peran masyarakat dalam pembiayaan jalan di Kota Ampel mulai optimal. Hal ini dikarenakan Pemerintah Kecamatan Ampel hanya memberikan bantuan dana berupa bahan bangunan untuk membangun jalan. Sementara, Masyarakat membantu dalam bentuk tenaga ataupun dalam bentuk uang untuk membayar tenaga kerja.

DAFTAR PUSTAKA

- BPS. 2011. *Kecamatan Ampel Dalam Angka*. Boyolali: Badan Pusat Statistik.
- BPS. 2014. *Kecamatan Ampel Dalam Angka*. Boyolali: Badan Pusat Statistik.
- Dinas Pekerjaan Umum. 2014. *Kegiatan Bina Marga DPU dan ESDM Kabupaten Boyolali*. Boyolali: Dinas Pekerjaan Umum.
- Grimsey dan Lewis. 2004. *Bentuk – Bentuk Public Private Partnership*. Available at: <http://www.scribd.com/doc/73909673/9/Bentuk-%E2%80%93-Bentuk-Public-Private-Partnership-PPP?>, diakses tanggal 28 maret 2012.
- Febrianto, Heru. 2012. *Infrastruktur Jakarta Dibenahi*. Available at: http://www.itdp-indonesia/index.php?option=com_content&task=view&id=1547, diakses tanggal 30 Juli 2015.
- Rodinelli , Danis. 1985. *Applied Methods Of Regional Analisis*. Colombo: Wartview Press.

- Rukmana, Nana, dkk. 1993. *Manajemen Pembangunan Prasarana Kota*. Jakarta: PT. Pustaka LP3ES.
- Supriyanto, Budi. 2009. *Manajemen Tata Ruang*. Tangerang: CV. Media Berlian.
- Susanto, Rici. 2005. *Studi Evaluasi Peranan Kota Kecil Pada Sistem Perkotaan Sepanjang Koridor Jalan Regional Kabupaten Semarang*. (Tugas Akhir). Universitas Diponegoro.
- Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006
- UU No. 38 tahun 2004
- UU No. 1 tahun 2011