

**FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI
PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR (JALAN DAN JEMBATAN)
DI KECAMATAN KAMPAR KIRI HULU KABUPATEN KAMPAR TAHUN
2011-2013**

Oleh:

Iles Sinta Lestari

(Iwisinta lestari @ yahoo. co. id)

Pembimbing: Drs. M. Y. Tiyas Tinov, M.Si

Jurusan Ilmu Pemerintahan

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Universitas Riau

***Kampus Bina widya Jln. H.R. Soebrantas Km. 12,5 Simp. Baru Pekanbaru
288293-***

Telp/Fax. 0761-63277

ABSTRACT

Road and bridge construction is a very important development. This is because roads and bridges are the interface between one region and another. Then, with the roads and bridges that deserves to be taken towards a region will also encourage the growth of the regional economy.

However, this is not perceived by Kampar Kiri Hulu. Some areas in the region have not been touched for the construction of roads and bridges to their territory well. The absence of planning or development program created by the district government of Kampar be one of the factors that influence delays in the construction of roads and bridges in Kampar Kiri Hulu.

Then, there is no political will from the government for the construction of roads and bridges.

The intent of this study was to determine what factors influence the development of road infrastructure and bridges in Kampar Kiri Hulu. The method used in this study is a qualitative approach to the informant Head Kampar Kiri Hulu, Public Works Department, Government Administration Building Kampar, Kampar District Assembly Members and some people Kampar Kiri Hulu. With data collection techniques such as interviews and documentation. As well, the data analysis with qualitative assessment.

Results from this study were 1) the factors that affect the process of infrastructure development of roads and bridges is the lack of willingness of local governments to do the construction or commonly called the political will and there is

no planning of infrastructure development of roads and bridges are the focus for Kampar Kiri Hulu. 2) the absence of established communication top down bottom up (two-way communication) between the Government of the District of Kampar Kampar Kiri Hulu society, only from the bottom up. 3) lack of coordination among the implementing agencies goes well.

Keyword: development, infrastructure, political will

PENDAHULUAN

Pembangunan suatu wilayah merupakan suatu hal yang penting terhadap perkembangan suatu wilayah. Seberapapun besar potensi suatu wilayah jika tidak ada pembangunan wilayah tersebut tetap tidak akan tersentuh dengan yang namanya perkembangan dan kemajuan. Hal yang utama dalam pembangunan suatu wilayah adalah berupa akses jalan. Sebab, jalan sangat berpengaruh terhadap kelancaran dan kemajuan perekonomian suatu wilayah.

Anggaran pembangunan jalan dan jembatan bersumber dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN)/Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) sebagaimana diatur dalam UU tentang Anggaran Pendapatan Belanja Negara, UU tentang Perimbangan Keuangan Antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah, serta PP tentang Dana Perimbangan. Dana pembangunan tersebut diperoleh dari penerimaan negara/daerah maupun dari pinjaman atau hibah luar negeri.

Pemerintah Pusat mengalokasikan APBN di bidang infrastruktur khususnya jalan dan jembatan, baik untuk pembangunan, peningkatan maupun pemeliharaan ke

dalam anggaran Departemen Pekerjaan Umum. Untuk Pemerintah Daerah, dana untuk pembangunan jalan dan jembatan dialokasikan dalam APBD masing-masing daerah, hal tersebut sebagaimana diatur dalam Pasal 85 ayat (1) PP No. 34 Tahun 2006 tentang Jalan yaitu bahwa:

“Penganggaran dalam rangka pelaksanaan program penanganan jaringan jalan merupakan kegiatan pengalokasian dana yang diperlukan untuk mewujudkan sasaran program”.

Untuk membantu Pemerintah Daerah dalam rangka pembangunan, peningkatan dan pemeliharaan jalan dan jembatan, maka Pemerintah Pusat memberikan bantuan pembiayaan yang diberikan melalui Dana Alokasi Khusus (DAK) bidang Infrastruktur ataupun Dana Alokasi Khusus Non Dana Reboisasi Bidang Infrastruktur. Dana Alokasi Khusus (DAK) merupakan jenis transfer dana perimbangan dari pemerintah pusat kepada daerah yang bersifat *specific grant* (bantuan spesifik). DAK dialokasikan untuk pemeliharaan berkala jalan sebesar minimal 70% dan peningkatan jalan sebesar maksimal 30%. Kegiatan pemeliharaan rutin jalan dan pembangunan jalan tidak dapat dibiayai dengan DAK. DAK infrastruktur jalan terutama

dialokasikan untuk kegiatan pemeliharaan berkala jalan dan peningkatan prasarana jalan dan jembatan pada ruas-ruas jalan yang secara resmi berstatus jalan kabupaten/kota. Untuk pemanfaatan Dana Alokasi Khusus, Menteri Pekerjaan Umum membentuk Tim Koordinasi dan Tim Teknis tingkat departemen, dan departemen menyediakan biaya khusus untuk kegiatan operasional tim-tim tersebut. Di tingkat provinsi, gubernur juga membentuk tim penyelenggara yang terdiri dari unsur Bappeda, dinas teknis terkait, dan satuan kerja pusat di daerah (Perencanaan dan Pengawasan Jalan dan Jembatan-P2JJ). Untuk melaksanakan kegiatan di tingkat kabupaten/kota yang didanai oleh Dana Alokasi Khusus, bupati/walikota membentuk tim penyelenggara yang terdiri dari unsur Bappeda dan dinas terkait. Kepala Satuan Kerja Perangkat Daerah yang membidangi urusan jalan bertanggung jawab secara fisik dan keuangan atas pelaksanaan kegiatan yang dibiayai dengan Dana Alokasi Khusus.

Dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum di atas, terdapat pasal tentang sanksi bagi penyelenggara Dana Alokasi Khusus yang tidak melaksanakan tugasnya sesuai dengan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum ini dalam bentuk penilaian kinerja yang akan dituangkan dalam laporan menteri kepada Menteri keuangan, Menteri Negara PPN, Menteri Dalam Negeri, dan DPR. Untuk memberikan penilaian yang dimaksud menteri memerlukan laporan pelaksanaan kegiatan Dana Alokasi Khusus setiap daerah penerima. Pelaporan pelaksanaan kegiatan Dana

Alokasi Khusus dilakukan secara berjenjang oleh kepala SKPD, kepala daerah, dan menteri. Dalam Pasal 102 UU No. 33 Tahun 2004, memberi kewenangan kepada Menkeu untuk memberikan sanksi berupa penundaan penyaluran dana perimbangan, termasuk DAK, kepada daerah yang tidak menyampaikan informasi. Hal ini kemungkinan akan berakibat bahwa setiap penundaan penyaluran dana ke daerah berdampak pada terhambatnya perekonomian rakyat di daerah.

Kecamatan Kampar Kiri Hulu merupakan salah satu kecamatan di Kabupaten Kampar yang minim sentuhan pembangunan, terutama infrastruktur jalan, padahal di kecamatan ini banyak tersimpan hasil bumi, seperti seperti karet serta hasil perternakan kerbau dan sapi. Secara umum sumber perekonomian masyarakat adalah berkebun karet dan berladang. Sehingga masyarakat susah untuk memasarkannya. Disamping itu bidang pariwisata pun sangat memungkinkan untuk digarap secara maksimal, terutama wisata alam dan budaya. Sebab, kondisi social masyarakat Kampar Kiri 80% tergantung pada kondisi alam. Sehingga, jika akses jalan terkendala karena disebabkan oleh musim hujan, maka roda perekonomian masyarakat terhambat.

Adanya permasalahan tersebut masyarakat mengeluhkan bertambahnya biaya ongkos dan biaya hidup sehari-hari. Menurut masyarakat desa memang ada pembangunan di beberapa titik, akan tetapi pembangunan tersebut terkesan sangat lamban. Sejauh ini mengenai permasalahan pembangunan infrastruktur di Kecamatan Kampar

Kiri Hulu memang sudah sempat dilihat oleh anggota DPRD Kabupaten Kampar dan Lembaga Survei. Akan tetapi, tampaknya belum ada tindakan konkrit dari pemerintah yang bersangkutan untuk segera membangun jalan. Apa mungkin aspirasi yang disampaikan kepada Anggota DPRD tersebut belum disampaikan atau memang pemerintahnya yang tidak peduli.

Adapun kondisi jalan menuju pemukiman masyarakat di Kecamatan Kampar Kiri Hulu sebagaimana terlihat pada gambar berikut:



Terlihat pada gambar diatas kondisi nyata jalan menuju Kampar Kiri Hulu masih sangat tidak layak untuk di tempuh. Dari data yang didapat disebutkan bahwa jalan rusak itu adalah di Kecamatan Kampar Kiri lintas ke Kecamatan Kampar Kiri Hulu. Jalan rusak terjadi sekitar 52 km. ini terdapat di Desa Pangkalan Kapas.

Dari data tersebut dapat disimpulkan bahwa hampir diseluruh

wilayah desa di Kecamatan Kampar Kiri Hulu membutuhkan pembangunan infrastruktur jalan dengan segera. Untuk permasalahan inipun masyarakat di Kecamatan Kampar Kiri Hulu sudah banyak menyampaikan aspirasi mereka. Baik itu dilakukan melalui media cetak, demonstrasi, lembaga survei hingga reses yang dilakukan oleh anggota DPRD Kabupaten Kampar hingga ke DPRD Provinsi Riau. Akan tetapi, perjuangan mereka hingga saat ini belum membuahkan hasil yang sesuai dengan harapan.

Masyarakat dalam aspirasinya mengharapakan kepada pemerintah baik Kabupaten maupun Provinsi dapat melaksanakan pembangunan jalan dan jembatan di Kecamatan Kampar Kiri Hulu yang merupakan jalan lintas ke Sumatera Barat. Aspirasi ini sudah disampaikan sejak tahun 2011 hingga sekarang. Akan tetapi, hingga saat ini belum ada gerakan pelaksanaan pembangunan jalan dan jembatan di tiga desa Kecamatan Kampar Kiri Hulu ini. Jalan di tiga desa ini merupakan jalan kecamatan, akan tetapi karena dekat dengan Provinsi Sumatera Barat masyarakat menganggap jalan ini merupakan jalan lintas provinsi.

Ketika menyampaikan aspirasinya kepada DPRD Provinsi disambut baik oleh anggota DPRD dan katanya akan segera diatasi. Akan tetapi, kenyataannya hanya dikirim beberapa alat berat dari Dinas PU untuk memperbaiki jalan yang rusak tanpa ada gerakan hendak mengaspal jalan. Jalan yang menjadi permasalahan dalam pembangunan di tiga desa di Kecamatan Kampar Kiri Hulu adalah, merupakan jalan di

Kecamatan Kampar Kiri Hulu yang sekaligus jalan lintas Provinsi, sebab jalur ini bisa tembus menuju ke Provinsi Sumatera Barat.

Dengan adanya permasalahan seperti diatas, maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan fokus masalah pada faktor yang mempengaruhi pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan di Kecamatan Kampar Kiri Hulu.

KERANGKA TEORI

Begitu halnya menurut P. Siagian (1995:34-35), yang mendefenisikan pembangunan sebagai suatu rangkaian usaha pertumbuhan dan perubahan yang berencana dilakukan secara sadar oleh suatu bangsa, negara dan pemerintah menuju modernitas dalam rangka pembinaan bangsa.

Menurut I Widarta (2005:167), Oleh karena memiliki jangka waktu maka perencanaan pembangunan daerah disusun secara berjangka atau memiliki periode waktu yang meliputi :

1. Rencana pembangunan jangka panjang daerah untuk jangka waktu 20 tahun yang memuat visi, misi dan arah pembangunan daerah yang mengacu kepada rencana pembangunan jangka panjang nasional.
2. Rencana pembangunan jangka menengah daerah untuk jangka waktu lima tahun merupakan penjabaran dari visi, misi dan program kepala daerah yang

penyusunannya berpedoman kepada rencana pembangunan jangka panjang daerah dan nasional. Pada rencana pembangunan jangka menengah terdapat strategi pembangunan daerah, arah kebijakan keuangan daerah, program kerja perangkat daerah dan lainnya Rencana kerja pembangunan daerah atau sering dikenal dengan rencana kerja pemerintah daerah merupakan penjabaran dari rencana pembangunana jangka menengah daerah untuk jangka waktu satu tahun yang memuat rancangan prioritas pembangunan daerah, arah kebijakan keuangan daerah, program kerja perangkat daerah dan lainnya.

3. Satuan kerja perangkat daerah menyusun rencana strategis yang berpedoman pada rencana pembangunan jangka menengah daerah yang memuat visi, misi, strategi, kebijakan dan lainnya.
4. Rencana kerja perangkat daerah merupakan program dan kegiatan pembangunan yang dilaksanakan langsung oleh pemerintah daerah maupun yang ditempuh dengan mendorong partisipasi masyarakat.

Menurut Mudrajad (2004: 39), faktor-faktor yang menghambat pelaksanaan pemerataan pembangunan daerah di era otonomi daerah adalah:

1. Bergesernya egoisme sektoral menjadi fanatisme daerah. Dengan banyaknya bermunculan bupati/walikota di daerah seolah-olah menjadi “raja-raja kecil” di daerah yang bebas dari intervensi Pemerintah Pusat. Isu putra daerah dalam setiap pemilihan kepala daerah selalu menjadi alasan dalam pemilihan pimpinan daerah yang gaya politik baru dala memperjuangkan hak-hak masyarakat lokal.
2. Dengan otonomi daerah, ada tendensi masing-masing daerah mementingkan daerahnya sendiri dan bahkan bersaing satu sama lain dalam berbagai hal, terutama mengumpulkan PAD.
3. Terkait dengan masalah *timing* dan *political will*.
4. Masih adanya *grey-area* kewenangan antara pusat, provinsi, kabupaten/kota. Ini terjadi karena belum tuntasnya penyerahan sarana/prasarana maupun pengalihan dari pegawai pusat ke daerah.
5. Tujuan otonomi daerah adalah meningkatkan pelayanan publik.

6. Lemahnya koordinasi antar sektor dan antar daerah. Sistem pembangunan Indonesia yang *top-down* dan *bottom-up* diharapkan menjamin adanya keseimbangan prioritas nasional dengan aspirasi lokal kenyataannya telah gagal dalam mengakomodasi aspirasi lokal.

PEMBAHASAN

3.1 Kondisi Infrastruktur Jalan di Kecamatan Kampar Kiri Hulu

Penguasaan infrastruktur berupa jalan dan jembatan berada pada Pemerintah dan Pemerintah Daerah yang dalam penyelenggaraan dilimpahkan dan/atau diserahkan kepada instansi-instansi di daerah atau diserahkan kepada badan usaha atau perorangan. Pelimpahan dan/atau penyerahan wewenang penyelenggaraan jalan dan jembatan tidak melepas tanggung jawab pemerintah. Adanya otonomi daerah, maka penyelenggaraan jalan dan jembatan dipisahkan berdasarkan kewenangannya sebagaimana diatur menurut Pasal 14, Pasal 15 dan Pasal 16 UU No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan, yaitu :

1. Wewenang Pemerintah dalam penyelenggaraan jalan meliputi penyelenggaraan jalan secara umum dan penyelenggaraan jalan

- nasional [Pasal 14 ayat (1)];
2. Wewenang pemerintah provinsi dalam penyelenggaraan jalan meliputi penyelenggaraan jalan provinsi [Pasal 15 ayat (1)];
 3. Wewenang pemerintah kabupaten dalam penyelenggaraan jalan meliputi penyelenggaraan jalan kabupaten dan jalan desa [Pasal 16 ayat (1)];
 4. Wewenang pemerintah kota dalam penyelenggaraan jalan

meliputi penyelenggaraan jalan kota [Pasal 16 ayat (2)].

Akan tetapi, lain halnya dengan Kecamatan Kampar Kiri Hulu, terutama pada desa-desa yang ada diperbatasan Sumatera Barat. Mereka belum merasakan pembangunan infrastruktur yang baik di daerah mereka, terutama jalan dan jembatan. Hal ini dapat dilihat pada data yang terdapat di tabel dibawah ini.

Adapun desa-desa yang terdapat di Kecamatan Kampar Hulu yang mengalami kerusakan jalan yang parah adalah:

Tabel 3.1 Daftar jalan rusak di beberapa desa

No	Desa	Infrastruktur yang Rusak	Ukuran (m)
1	Desa Kebun Tinggi	<ul style="list-style-type: none"> - Jembatan Sungai Kering - Sungai Lontiak Cubadak Godang - Sungai Lansek - jembatan di Sungai Betung 	<ul style="list-style-type: none"> - 8 m - 20 m - 1 Box Culvert 3x3x7 - Ukuran 12 meter
2	Desa Pangkalan Kapas	<ul style="list-style-type: none"> - Sungai Lubuk Bigau - Jembatan di Sungai Baniong - Jembatan di Sungai Batang Kapas - Pengerasan jalan dari Desa Kebun Tinggi ke Desa Pangkalan Kapas 	<ul style="list-style-type: none"> - I buah box culvert ukuran 1x1x7 - Ukuran 12 meter - Ukuran 40 meter - 12 km
3	Desa Tanjung Permai	<ul style="list-style-type: none"> - Jembatan Sungai Sialang - Jembatan Sungai Siabuik - Dua Jembatan Sungai Lesung - Pelebaran jalan dari Desa Kebun Tinggi ke Desa Tanjung permai - Box culvert 	<ul style="list-style-type: none"> - Ukuran 12 Meter - Ukuran 12 meter - Ukuran 24 dan 14 meter - 6 km - 2 buah

Sumber: Musrenbangcam Kecamatan 2013

Merasa daerah mereka tidak diperhatikan dalam hal pembangunan infrastruktur jalan, maka masyarakat Kamar Kiri Hulu pernah menyampaikan aspirasi mereka kepada anggota DPRD Kabupaten Kamar yang melakukan reses ke daerah mereka untuk memekarkan wilayah mereka menjadi kabupaten sendiri. Hal ini sejalan dengan apa yang disampaikan oleh salah satu tokoh masyarakat Kamar Kiri Hulu.

...Sejak dimekarkan pembangunan di Kamar Kiri Hulu memang seperti anak tiri dibandingkan wilayah lain di Kabupaten Kamar. Padahal, di wilayah kami ini banyak potensi ekonomi dan pariwisata, yang jika dikembangkan tentu akan berdampak banyak baik bagi masyarakat disini maupun Pemerintah Daerah. Akan tetapi, hal tersebut hingga saat ini tidak pernah terwujud, meskipun kami sudah melakukan penyampaian aspirasi ke berbagai pihak hingga demo ke Kantor Pemerintah Provinsi...

Dari uraian wawancara diatas dapat disimpulkan bahwa perhatian pemerintah baik kabupaten maupun provinsi tidak pernah tertuju secara spesifik kepada pembangunan infrastruktur Kecamatan Kamar Kiri Hulu.

Selanjutnya, salah satu anggota DPRD Kabupaten Kamar yang melakukan reses ke wilayah tersebut menyebutkan,

...Saat saya melakukan reses ke Kamar Kiri Hulu memang keluhan masyarakat disana adalah pembangunan infrastruktur terutama jalan. Kondisi jalan di Kecamatan Kamar Kiri Hulu sendiri hingga saat

ini masih jalan tanah kuning. Yang apabila dimusim hujan akan susah dilalui. Saya sudah coba sampaikan hal ini dalam agenda rapat pembahasan aspirasi reses di DPRD, akan tetapi entah kenapa tidak ada tindak lanjut dari Pemerintah Daerah sebagai pelaksana...

3.2 Pembangunan Jalan di Kecamatan Kamar Kiri Hulu

Pemerintah dan Pemerintah Daerah sebagai penyelenggara jalan sebagaimana diamanatkan Pasal 13 UU No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan mempunyai kewajiban wajib memrioritaskan pemeliharaan, perawatan dan pemeriksaan jalan secara berkala untuk mempertahankan tingkat pelayanan jalan sesuai dengan standar pelayanan minimal yang ditetapkan. Pembiayaan pembangunan jalan umum dan jembatan menjadi tanggung jawab Pemerintah dan/atau pemerintah daerah.

setiap daerah sudah pasti memasukkan pembangunan sebagai visi misi yang utama, meskipun secara faktanya kadang tidak berjalan sama sekali saat masa pemerintahannya. Adapun visi misi Kabupaten Kamar yang mencakup pembangunan adalah Pemerintah Kabupaten Kamar dalam menjalankan roda pemerintahannya agar menjadi baik ada 3 pilar yang di buat oleh Pemerintah Kabupaten Kamar yaitu:

1. Peningkatan akhlak dan moral
2. Peningkatan pelayanan kepada masyarakat
3. Peningkatan infrastruktur

Dari tiga pilar program pembangunan yang dilakukan oleh Pemerintah kabupaten Kampar, di dalamnya terdapat peningkatan infrastruktur yang di tujukan juga terhadap Pemerintah Desa.

Pemerintah Kabupaten Kampar selalu mengupayakan pelaksanaan pembangunan terutama di Desa yang tertinggal serta melakukan perbaikan perbaikan disegala bidang terutama dibidang peningkatan infrastruktur, Ekonomi, sosial dan pelayanan publik. Pemerintah Kabupaten Kampar membina kerja sama dengan pihak Desa tentang segala pelaksanaan kewenangan yang diberikan Kepada Desa tentang pengaturan dan pelaksanaan pembangunan serta dengan memperhatikan kewenangan-kewenangan yang dimiliki Desa (Otonomi Desa).

Akan tetapi, faktanya untuk wilayah Kecamatan Kampar Kiri Hulu tidak demikian. Hal ini sejalan dengan apa yang disampaikan oleh masyarakat disana disana dalam wawancara yang dilakukan,

...Memang pemerintah mencanangkan tiga pilar pembangunan, dan salah satunya adalah pembangunan infrastruktur hingga ke desa-desa yang tertinggal. Akan tetapi untuk wilayah Kecamatan Kampar Kiri Hulu itu minim sekali. Bisa dikatakan hamper tidak ada. Padahal, masyarakat sudah menyampaikan permasalahannya keberbagai media...

3.3 Faktor-faktor yang Mempengaruhi Pembangunan Infrastruktur Jalan dan Jembatan di Kecamatan Kampar Kiri Hulu

3.3.1 Perencanaan Pembangunan

Perencanaan merupakan proses awal dari suatu tujuan atau target yang ingin dicapai. Inti dari perencanaan adalah menetapkan tujuan dan merumuskan langkah-langkah untuk mencapai tujuan tersebut.

Perencanaan yang baik belum tentu bisa menciptakan pelaksanaan yang baik jika pelaksana dari perencanaan itu sendiri belum bekerja secara efektif sesuai dengan apa yang telah direncanakan, apalagi tidak ada perencanaan yang dibuat secara rinci. Hal inilah yang mempengaruhi proses pelaksanaan pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan di Kecamatan Kampar Kiri Hulu.

Aspirasi yang disampaikan oleh masyarakat melalui berbagai cara dan media hingga saat ini belum terlaksana. Hal ini sejalan dengan apa yang disampaikan oleh Camat Kampar Kiri Hulu dalam wawancara yang dilakukan,

...Kalau masalah untuk perencanaan sesuai dengan apa yang telah disampaikan oleh masyarakat baik itu melalui demonstrasi, media maupun musrenbang itu memang tidak ada disampaikan dan dijadikan sebuah program oleh Pemerintah Daerah Kabupaten Kampar. Sehingga, permasalahan pembangunan tidak ada pelaksanaannya...

Perencanaan merupakan proses awal yang sangat penting. Sebab, kalau pada tahap ini tidak berjalan

dengan baik, maka pelaksanaannya juga tidak akan berjalan dengan baik. Seharusnya, dengan aspirasi yang sudah disampaikan oleh masyarakat Pemerintah Kabupaten Kampar bisa menyusun tuntutan tersebut menjadi sebuah program yang diprioritaskan. Akan tetapi, ini tidak dilakukan. Hal ini sejalan dengan apa yang dijelaskan oleh Kabid Administrasi Pembangunan Kabupaten Kampar dalam wawancara yang dilakukan,

...Memang secara rinci dan program untuk pembangunan infrastruktur tidak diuraikan secara detail. Akan tetapi, ini sudah kami rangkum dalam pilar pembangunan yang direncanakan oleh Bupati, yakni salah satunya pembangunan infrastruktur...

Tidak ada perencanaan dan program pembangunan dari Pemerintah Kabupaten Kampar untuk Kecamatan Kampar Kiri Hulu merupakan salah satu faktor tidak terlaksananya pembangunan jalan dan jembatan di Kampar Kiri Hulu. Perencanaan memang merupakan bukan hal mudah, kerana perencanaan akan berdampak kepada pelaksanaan jika tidak dilakukan dengan baik dan matang.

3.3.2 Konsep Pembangunan Dari Atas ke Bawah (*Bottom up top down*)

Pada konsep ini pemerintah adalah sebagai wadah penampung aspirasi. Kemudian setelah aspirasi didapat dari masyarakat, maka akan diolah dalam bentuk perencanaan untuk selanjutnya dilaksanakan sesuai dengan aspirasi yang sudah disampaikan oleh masyarakat.

Namun, pada kasus Kecamatan Kampar Kiri Hulu dimana konsep *Bottom Up*-nya sudah berjalan tetapi *top down*-nya tidak. Tentu hal ini sebuah fenomena yang tidak baik. Sementara, masyarakat sudah menyampaikan aspirasinya melalui berbagai macam cara. Pembangunan akan berjalan dengan baik apabila terjadi komunikasi dua arah yang saling memberikan respon dengan baik.

Akan tetapi, dalam kasus pembangunan infrastruktur di Kecamatan Kampar Kiri Hulu komunikasi yang terjadi hanya satu arah. Sementara, tanggapan dari pemerintah tidak ada. Dengan demikian ada penghambat yang terjadi antara *bottom up* dengan *top down*.

faktor-faktor yang menghambat pelaksanaan pemerataan pembangunan daerah di era otonomi daerah adalah:

1. Bergesernya egoisme sektoral menjadi fanatisme daerah. Dengan banyaknya bermunculan bupati/walikota di daerah seolah-olah menjadi “raja-raja kecil” di daerah yang bebas dari intervensi Pemerintah Pusat. Isu putra daerah dalam setiap pemilihan kepala daerah selalu menjadi alasan dalam pemilihan pimpinan daerah yang gaya politik baru dalam memperjuangkan hak-hak masyarakat lokal.

Dengan otonomi daerah, ada tendensi masing-masing daerah mementingkan daerahnya sendiri dan bahkan bersaing satu sama lain dalam

berbagai hal, terutama mengumpulkan PAD.

2. Terkait dengan masalah *timing* dan *political will*.

Masalah yang krusial dalam penelitian ini adalah masalah *political will* dari pemerintah yang berkuasa untuk melakukan pembangunan infrastruktur di Kecamatan Kampar Kiri Hulu. Jika kemauan pemerintah kuat untuk membangun, maka apapun rintangannya akan selalu ada solusi, tanpa pilih-pilih daerah yang akan dibangun. Tidak melihat daerah tersebut berpotensi atau tidak dalam bidang apapun, juga tidak melihat apakah daerah tersebut merupakan daerah kemenangan pada saat pemilihan atau tidak.

Seharusnya, demi kesejahteraan masyarakat pembangunan akan dilakukan sesuai dengan kebutuhan masyarakat demi kesejahteraan mereka. Bukan ketika mereka menghasilkan baru dilakukan pembangunan. Waktu pelaksanaan dan keinginan para pelaksana merupakan hal utama terwujudnya suatu pembangunan. Namun dalam permasalahan pembangunan jalan di Kecamatan Kampar Kiri Hulu *political will* dari pemerintah daerah tidak ada. Hal ini terlihat dari pembangunan yang terdapat di Kecamatan Kampar Kiri Hulu yang terkesan lamban.

Hal ini sejalan dengan hasil wawancara yang dilakukan dengan salah satu masyarakat Kampar Kiri Hulu,

...Bukan tidak ada pembangunan, akan tetapi lambat. Bisa saja untuk satu pembangunan selesainya setahun atau dua tahun.

Misalnya sekolah atau gedung pemerintahan...

Dari penjelasan tersebut terlihat sekali kemauan dari pemerintah untuk pembangunan infrastruktur di Kecamatan Kampar Kiri Hulu sangat minim.

3. Masih adanya *grey-area* kewenangan antara pusat, provinsi, kabupaten/kota. Ini terjadi karena belum tuntasnya penyerahan sarana/prasarana maupun pengalihan dari pegawai pusat ke daerah.
4. Tujuan otonomi daerah adalah meningkatkan pelayanan publik.
5. Lemahnya koordinasi antar sektor dan antar daerah. Sistem pembangunan Indonesia yang *top-down* dan *bottom-up* diharapkan menjamin adanya keseimbangan prioritas nasional dengan aspirasi lokal kenyataannya telah gagal dalam mengakomodasi aspirasi lokal.

Sistem pembangunan yang *bottom up top down* merupakan bentuk koordinasi yang berjalan dengan baik dalam sebuah pelaksanaan pembangunan. Sebab, kalau sistem ini berjalan dengan baik, maka aspirasi dari masyarakat lokal dapat diserap untuk dijadikan sebuah perencanaan yang sejalan dengan program pembangunan nasional. Akan tetapi, jika yang terjadi *bottom up* saja, maka

pelaksanaan pembangunan akan sulit terlaksana dengan baik.

Hasil wawancara dengan Kabid Administrasi Pembangunan Pemerintah Kabupaten Kampar menyebutkan,

...Kalau masalah koordinasi dengan instansi terkait itu sudah dilakukan, baik masalah pelaksanaan maupun masalah anggaran pembangunan. Tinggal bagaimana pelaksanaannya itu tugas mereka, nanti kami hanya menerima laporannya., dan melakukan pengawasan saat pelaksanaan berlangsung...

Dari pemaparan diatas dapat disimpulkan bahwa dalam hal pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan memang yang berperan penting adalah Dinas Pekerjaan Umum. Akan tetapi, jika tidak didorong oleh pemerintah dengan kuat juga tidak akan terlaksana dengan cepat dan baik.

KESIMPULAN

Berdasarkan permasalahan yang sudah dipaparkan diatas, serta dengan analisis dan teori yang telah digunakan, maka kesimpulan yang dapat saya ambil dalam penelitian ini adalah:

1. aktor yang sangat mempengaruhi pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan di Kecamatan Kampar Kiri Hulu adalah *political will* dari

Pemerintah Daerah terhadap pembangunan infrastruktur jalan dan Jembatan

2. tidak ada perencanaan pembangunan yang berupa program pembangunan jalan dan jembatan di Kecamatan Kampar Kiri Hulu oleh Pemerintah Kabupaten Kampar.
3. tidak berjalannya komunikasi dua arah, yaitu dari masyarakat ke pemerintah dan dari pemerintah ke masyarakat. yang berjalan hanya dari masyarakat ke pemerintah saja.
4. pemerintah menilai bahwa wilayah Kecamatan Kampar Kiri Hulu tidak memiliki banyak potensi, sehingga pembangunan dilakukan terkesan lamban.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, Rahardjo. 2006. *Pembangunan Pedesaan dan Perkotaan*. Yogyakarta: GRAHA ILMU.
- Beratha, Nyoman. 1987. *Desa, Masyarakat Desa dan Pembangunan Desa di Beberapa Desa*. Jakarta, IIP.

- Budiman, Arif. 1995. *Teori Pembangunan Dunia Ketiga*, Jakarta, Gramedia Pustaka utama.
- I Widarta.2005. *Cara mudah Memahami Undang-Undang No. 32 Tahun 2004 tentang Pemerintah Daerah*, Bantul: Pondok Edukasi.
- Kuncoro, Mudrajad. 2004. *Otonomi dan Pembangunan Daerah*. Jakarta: Erlangga.
- Moeljarto, 1995. *Politik Pembangunan: Sebuah Analisis Konsep, Arah dan Strategi*. Yogyakarta: PT. Tirta Wacana Yogya.
- Ndraha, Taliziduhu. 2003. *Kybernologi I*. Jakarta, Rineka Cipta.
- Nugroho, Riant .2003. *Manajemen Pembangunan Indonesia: Sebuah Pengantar dan Panduan*. Jakarta, Elex Media Komputindo
- P. Anthonius Sitepu,2012. *Studi Ilmu Politik*, Yogyakarta, Graha Ilmu.
- Sartori, Djam'an dan Aan Komariah. 2009. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung, ALFABETA.
- Sugiyono. 2008. *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif*. Bandung, Alfabeta.
- Tarigan, Robinson. 2005. *Perencanaan Pembangunan Wilayah, Edisi Revisi*, Jakarta: Bumi Aksara.
- Taufiq Ritonga, Irwan. 2009. *Perencanaan dan Penganggaran Keuangan Daerah di Indonesia*, Yogyakarta: Sekolah Pascasarjana UGM.

Jurnal

Bappenas. *Pembangunan Jalan dan Jembatan*. 2010.

Peraturan

Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 Tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional

Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan.

Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan

Internet

www.google.com/bappenas