JURNAL ILMIAH MANAJEMEN BISNIS DAN INOVASI
UNIVERSITAS SAM RATULANGI (JMBI UNSRAT)

DAMPAK ALOKASI DANA ALOKASI KHUSUS (DAK) BIDANG JALAN TERHADAP KONDISI JALAN DAERAH TAHUN 2015-2019

Kumba Digdowiseiso, Lukman
Universitas Nasional

A R T I C L E I N F O

Keywords:
Special Allocation Fund (DAK), Road, Road Condition.

Kata Kunci:
Dana Alokasi Khusus (DAK), Jalan, Kondisi Jalan

Corresponding author:

Kumba Digdowiseiso
Kumba.digdo@civitas.unas.ac.id

Abstract. *This research was conducted to see the impact of road sector DAK allocation on regional road conditions, with DAK allocation, the regions will be able to handle road sections so that there will be additional stability of regional roads in the 2015-2019 period. The methodology used in this study uses analysis. The variables in this study were determined to analyze secondary data, while the variables determined were the DAK Allocation for Roads (X) or the independent variable and the dependent variable (Y), based on the research objective, to determine the impact of DAK allocation for the Road Sector with steady road conditions. Regions from 2015 to 2019. The results of the research are not known that the availability of DAK in the road sector has a positive and significant effect on the Stability of Regional Roads, this can be seen from the significant value (0.000) less than 0.05 and t-count (- 5.707) greater than the t-table - 2,785. While the linear regression results show the constant (α) = -0.058 means that even though the DAK road allocation variable with road conditions is zero, the constant is still -0.058. The coefficient β (X) = -0.120 means that if the DAK Sector allocation is increased, the road conditions will increase by -0.120. This is because the total allocation tends to decrease while the total length does not experience an increase while the number of DAK recipients continues to increase.*

Abstrak. Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui Dampak alokasi DAK Bidang jalan terhadap kondisi jalan daerah, dengan pemanfaatan alokasi DAK maka daerah akan dapat melakukan penanganan ruas jalan sehingga akan terjadi penambahan kemantapan jalan daerah dalam kurun waktu 2015-2019, metodologi yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan analisis korelasi. Variabel pada penelitian ini ditentukan guna menganalisis data sekunder, adapun variabel ditentukan adalah variabel Alokasi DAK Bidang Jalan (X) atau variabel independent dan variabel Kondisi Jalan Mantap variabel dependen (Y) berdasarkan tujuan penelitian yaitu untuk mengetahui dampak alokasi DAK Bidang Jalan dengan kondisi jalan mantap daerah tahun 2015 sampai dengan tahun 2019. Hasil penelitian diketahui terdapat Variabel alokasi DAK Bidang jalan berpengaruh secara Positif dan dan signifikan terhadap Kondisi Kemantapan Jalan Daerah, hal ini terlihat dari nilai signifikan (0,000) lebih kecil dari 0,05 dan t-hitung (-5,707) lebih besar dibandingkan t-tabel -2,785. Sedangkan hasil regresi linier menunjukkan konstanta (α) = -0,058 artinya walaupun variabel Alokasi DAK Jalan dengan Kondisi Mantap jalan sebesar nol maka konstanta tetap sebesar -0,058. Koefisien β (X) = -0,120 artinya jika alokasi DAK Bidang Jalan ditingkatkan maka akan berdampak terhadap kondisi jalan akan meningkat sebesar -0,120. hal ini dikarenakan total alokasi yang cenderung mengalami penurunan sedangkan total Panjang tidak mantap mengalami kenaikan sedangkan jumlah penerima DAK terus mengalami kenaikan.

PENDAHULUAN

Salah satu instrument pembiayaan pemerintah didalam membantu daerah dalam penyediaan infrastruktur jalan melalui Dana Alokasi Khusus (DAK), dengan sifat kekhususannya maka diharapkan dapat memberikan kontribusi untuk daerah didalam meningkatkan pelayanan public khususnya standar pelayanan minimum (SPM), mempermudah masyarakat didalam mengakses menuju pelayanan dasar seperti Pendidikan, Kesehatan dan menuju pusat pemerintahan mengingat kondisi geografis dan tipologi Indonesia yang sangat luas.betapapun kecil porsi yang dialokasikan hal ini tentunya akan memainkan peran penting dalam pembangunan daerah. Sebagai salah satu moda desentralisasi fiskal, DAK dirancang untuk memenuhi kebutuhan khusus di daerah tertentu.Dana Alokasi Khusus (DAK) adalah salah satu instrumen desentralisasi fiskal bersama-sama dengan Dana Alokasi Umum (DAU), Dana Bagi Hasil (DBH) yang tergabung dalam kelompok Dana Perimbangan.

Kendati hanya mengambil porsi kecil, DAK tetap dianggap penting karena sedikitnya dua alasan. Yakni Pertama, di tingkat nasional, undang-undang menetapkan DAK sebagai kanal penghubung bagi pencapaian prioritas-prioritas nasional.Selain itu, dalam persepktif nasional DAK tidak hanya sekedar memperkuat kegiatan sektoral Kementerian-Lembaga (KL) di daerah, tetapi bahkan bisa menjadi kegiatan substitusi karena minimnya kegiatan daerah di sektor itu. Pada saat yang sama, KL sendiri masih terus mengembangkan kegiatan-kegiatan di daerah melalui kanal DAK meskipun kegiatan-kegiatan melalui kanal dana dekonsentrasi dan tugas pembantuan juga tetap berlangsung. Kedua, di tingkat daerah, melihat pola umum belanja yang menempatkan belanja pegawai dalam porsi yang dominan, DAK dapat dijadikan kompensasi atas kekurangan pembiayaan pembangunan fisik dan pelayanan masyarakat di daerah kendatipun dalam jumlah yang terbatas.

Infrastruktur jalan merupakan salah satu penunjang kesejahteraan masyarakat dan investasi pembangunan diperlukan berbagai infrastruktur. Infrastruktur merupakan roda penggerak pertumbuhan ekonomi. Alokasi pembiayaan publik dan swasta, infrastruktur dipandang sebagai lokomotif pembangunan nasional dan daerah. Pentingnya infrasruktur dalam pertumbuhan ekonomi menjadi perdebatan di kalangan ekonom bahkan ketersediaan infrastruktur merupakan salah satu hal yang dibutuhkan untuk mencapai pertumbuhan ekonomi yang diharapkan. Disparitas wilayah menjadi salah satu problematika klasik dalam pengembangan wilayah di Indonesia disparitas tersebut berkaitan dengan ketersediaan infrastruktur yang nyatanya masih belum optimal. Hal ini menunjukkan pertumbuhan ekonomi yang tidak seimbang antar wilayah seperti untuk mendapatkan jalan yang baik dan bagus membutuhkan anggaran dana yang besar, begitu juga bagi pembiyaan infrastruktur jalan butuh modal yang besar pula, karena semakin kurangnya pengeluaran terhadap infrastruktur membuat dengan sendirinya cakupan dan mutu pelayanan infrastruktur menjadi rendah (Eintatarina, 2016). Apabila pengeluaran pemerintah di subsektor ini menurun tidak mustahil kondisi jalan raya yang menjadi buruk atau kurangnya sarana jalan raya bisa menjadi penghambat serius pertumbuhan ekonomi.

Dalam Rencana Kerja Pemerintah terkait Dana alokasi Khusus Bidang Jalan, arah kebijakan diarahkan untuk mempertahankan dan meningkatkan pelayanan prasarana jalan provinsi, Kabupaten, dan kota dalam rangka memperlancar distribusi penumpang, barang dan jasa serta hasil produksi yang diprioritaskan untuk mendukung sektor pertanian, industri dan pariwisata sehingga dapat memperlancar pertumbuhan ekonomi. Kebijakan Alokasi DAK tersebut merupakan salah satu tindakan dari pemerintah untuk mengakomodasikan kebutuhan prioritas nasional, oleh sebab itu Kebijakan DAK mengutamakan

urusan daerah agar pembagian dana dari pemerintah pusat bisa lebih optimal digunakan untuk membangun suatu prasarana seperti infrastruktur jalan pada semua daerah.

Apabila DAK dikelola dengan baik akan dapat memperbaiki kerusakan infrastruktur dan dapat meningkatkan aksesibiltas dan konektivitas daerah dan yang dimaksud dengan kebutuhan khusus disini adalah (i) kebutuhan yang tidak dapat diperkirakan dengan menggunakan rumus alokasi umum, dalam pengertian kebutuhan yang tidak sama dengan kebutuhan daerah lain, misalnya: kebutuhan di kawasan transmigrasi, kebutuhan beberapa jenis investasi/prasarana baru, pembangunan jalan di kawasan terpencil, dan kebutuhan yang merupakan komitmen/prioritas nasional (Sidik, 2002). Pembangunan infrastruktur tidak terlepas dari kebutuhan akah adanya investasi baik dari pemerintah rnaupun swasta. Setiap terbangunnya infrastruktur terutarna pembangunan jalan akan memberikan dampak langsung terhadap output suatu daerah. Pembangunan infrastruktur antar daerah akan menaikkan aksesibilitas bagi daerah dan menjadikan pembangunan perekomian menjadi konvergen (Rosik, 2006)..

Berdasarkan penjelasan diatas peneliti akan melakukan penelitian terhadap pengaruh DAK Bidang jalan terhadap Kondisi jalan daerah tahun 2015-2019 yang mana didalam DAK, Jalan yang ditangani berdasarkan kewenangan daerah yakni kewenangan provinsi, kabupaten dan kota.

TINJAUAN PUSTAKA

a. Infrastrutur Jalan

Secara umum; “Jalan adalah tempat untuk lalu lintas orang (kendaraan dan sebagainya), perlintasan (dari suatu tempat ke tempat lain), dan yang dilalui atau dipakai untuk keluar masuk,” didalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, dan secara spesifik, Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel menurut Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan.

Selain itu juga terdapat status-status jalan yang ada di negara kita. Di negara kita (Indonesia) status dan kewenangan jalan diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan.

Selain itu juga terdapat kondisi kemantapan jalan dengan pengertian Kondisi jalan mantap adalah total jumlah panjang jalan dalam kondisi baik dan sedang, sedangkan kondisi jalan tidak mantap adalah total jumlah panjang jalan dalam kondisi rusak ringan dan rusak berat.

Infrastruktur jalan merupakan lokomotif untuk menggerakkan pembangunan ekonomi bukan hanya di perkotaan tetapi juga di wilayah pedesaan. Dengan adanya kegiatan atau penanganan dalam sektor infrastruktur dapat menciptakan lapangan kerja yang menyerap jutaan tenaga kerja di Indonesia. Selain itu, infrastruktur merupakan pilar penentu dalam kelancaran arus barang, jasa, manusia, uang dan informasi dari satu zona pasar ke zona pasar lainnya. Dengan adanya Kondisi ini akan memungkinkan harga barang dan jasa akan relative lebih murah sehingga dapat dibeli oleh sebagian besar rakyat Indonesia yang penghasilannya masih rendah. Sehingga terjadi perputaran barang, jasa, manusia, uang dan informasi hal ini akan menentukan pergerakan harga di pasar-pasar, dengan kata lain, bahwa infrastruktur jalan menetralisir harga-harga barang dan jasa antar daerah (antar kota dan antar kampung-kampung).

Ada beberapa hal pokok yang dapat dikemukakan tentang pentingnya pembangunan infrastruktur. Pertama, dengan adanya pembangunan infrastruktur secara langsung akan mampu menyerap tenaga

kerja. Hal ini merupakan nilai penting dalam terciptanya keadaaan antara rakyat dan negara secara adil dan Makmur, hal yang kedua adalah dengan pembangunan infrastruktur dasar secara langsung akan memberikan dampak dalam iklim investasi, dengan adanya pertumbuhan dan aliran investasi yang sangat dipengaruhi oleh ketersediaan infrastruktur pendukung dalam mengakses menuju zona Kawasan ekonomi khusus (KEK), Kawasan industry, simpul transportasi, daerah terisolir dan tertinggal serta Kawasan strategis pariwisata nasional. Hal yang ketiga adalah dengan pembangunan infrastruktur akan sangat mempengaruhi dalam pengintegrasioan social-ekonomi antar daerah sedangkan hal yang keempat adalah dengan pembangunan infrastruktur tentunya akan membuka keterisolasian suatu Kawasan yang terjadi disejumah wilayah khususnya di wilayah timur Indonesia maka dibutuhkannya kehadiran pemerintah didalam mendukung pembangunan infrastruktur khususnya jalan.

b. DAK Bidang Jalan

Kebijakan DAK Bidang jalan diarahkan untuk diarahkan untuk Mendukung pemenuhan Standar Pelayanan Minimal (SPM) melalui peningkatan kondisi mantap jalan provinsi dan kab/kota, dan meningkatkan konektivitas pada fasilitas-fasilitas pelayanan dasar publik dan pusat-pusat pertumbuhan/ perekonomian daerah, dengan sasaran Meningkatnya kondisi mantap jalan daerah di 33 provinsi dan 508 kabupaten/kota, sehingga dalam rencana kerja pemerintahan terkait target capaian dengan menjaga Kemantapan Jalan meningkat menjadi 75% untuk jalan provinsi dan 65% untuk jalan Kab/Kota untuk mendukung kelancaran mobilitas, meningkatkan aksesibilitas, serta mengurangi kesenjangan ekonomi antar wilayah.

sedangkan selain itu DAK Bidang jalan juga diarahkan untuk Meningkatkan kualitas pelayanan transportasi melalui penguatan konektivitas, aksesibilitas, dan mobilitas masyarakat pada daerah Prioritas Nasional yang terintegrasi dalam sistem jaringan transportasi nasional untuk mendukung program penanggulangan kemiskinan dan ketahanan pangan, serta penyediaan infrastruktur ekonomi berkelanjutan dengan sasaran Meningkatnya konektivitas dan aksesibilitas pada daerah-daerah yang masuk dalam Prioritas Nasional. Ruang lingkup kegiatan DAK Bidang jalan dibagi dua yakni penanganan jalan dan penanganan jembatan.

METODOLOGI

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian kuantitatif. Dalam penelitian menggunakan dua variable yakni alokasi DAK Jalan dalam rupiah dan Kondisi Kemantapan Jalan Per Daerah (Provinsi/Kab/Kota) dalam persentase secara series dari tahun 2015-2019, penelitian ini akan menggunakan Analisis Deskriptif statitistik adalah statistik yang berfungsi untuk mendeskripsikan atau memberi gambaran terhadap obyek yang diteliti melalui data sampel atau populasi sebagaimana adanya tanpa melakukan analisis dan membuat kesimpulan yang berlaku secara umum.selain itu juga digunakan Analisis Regresi Linier Berganda digunakan untuk mengetahui seberapa besar pengaruh variabel Independet Alokasi DAK Bidang Jalan terhadap variabel Dependent (Kondisi Jalan mantap) akan digunakan metode analisis regresi linier berganda.Adapun model persamaan yang digunakan adalah menurut Sugiyono (2006: 221) Sebagai berikut:

$Y= a+\beta1X1+\beta2X2+e$

dimana

Y = Alokasi DAK Jalan

β = Koefisien Regresi

X = Kondisi Kemantapan Jalan

α = Konstanta
e = Standar Eror

HASIL DAN PEMBAHASAN

Penelitian yang dilakukan yaitu untuk mengetahui Dampak alokasi DAK Bidang jalan terhadap kondisi jalan dearah, jika mendapatkan alokasi DAK maka daerah akan dapat melakukan penanganan ruas jalan dengan kondisi tidak mantap sehingga akan terjadi penambahan kemantapan jalan daerah, data yang diperoleh dari Rincian alokasi per daerah per Bidang (dalam rupiah) yang dikeluarkan oleh Kementerian Keuangan sedangkan Kondisi Jalan (persentase kondisi jalan mantap) didapatkan dari Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat..

selanjutnya dilakukan analisis sesuai dengan tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini. Variabel pada penelitian ini ditentukan guna menganalisis data sekunder, adapun variabel ditentukan adalah variabel

Alokasi DAK Bidang Jalan (X) atau variabel independent dan variabel Kondisi Kemantapan jalan atau variabel dependen (Y). Mengenai variabel lainnya yang kemungkinan Sesuai dengan tujuan penelitian yaitu untuk mengetahui pengaruh alokasi DAK Bidang Jalan dengan kondisi Kemantapan Jalan daerah tahun 2015 sampai dengan tahun 2019.

Tabel 1. Perkembangan Alokasi DAK Bidang Jalan Tahun 2015-2019

Item	Tahun				
	2015	2016	2017	2018	2019
Daerah Penerima					
Kab/Kota	202	323	505	506	502
Provinsi	16	33	33	33	33
Rataan Alokasi (Rp. Milyar)					
Kab/Kota	52,62	56,27	36,11	32,89	28,66
Provinsi	87,19	98,08	44,02	47,33	55,59
Total Alokasi (Rp. Milyar)					
Kab/Kota	10.629	18.175	18.238	16.641	14.387
Provinsi	1.395	3.237	1.453	1.562	1.834
Jumlah	**12.024**	**21.412**	**19.690**	**18.203**	**16.221**

Sumber: Data diolah 2021

Berdasarkan table diatas diketahui total perkembangan alokasi DAK Bidang Jalan 2015-2019 secara relative mengalami penurunan total alokasi dengan rata-rata penurunaan pertahunnya sebesar 1,05 Trilyun, kenaikan tertinggi hanya ditahun 2016 sebesar 44% setelah itu total alokasi mengalami penurunan dari tahun 2017-2019 dengan rataan -9,7%, hal yang sama juga terjadi pada rata-rata alokasi per daerah yang mana kenaikan hanya di tahun 2016, namun untuk daerah penerima alokasi setiap tahunnya mengalami penambahan,

DAK bidang jalan didalam penganggaran memang berdasarkan kondisi kemampuan keuangan negara, kecenderungan penurunan karena total DAK yang turun sehingga berdampak pada total alokasi per bidangnya, DAK merupakan stimulant bagi daerah, namun dalam realitasnya banyak daerah yang memang sangat berketergantungan terhadap dana DAK, khususnya didalam pembiayaan infrastruktur

jalan, sebab utamanya kemandirian daerah didalam pembangunan masih sangat rendah, masih dalam untuk menghidupi rumah tangganya belum dalam tahap membangun.

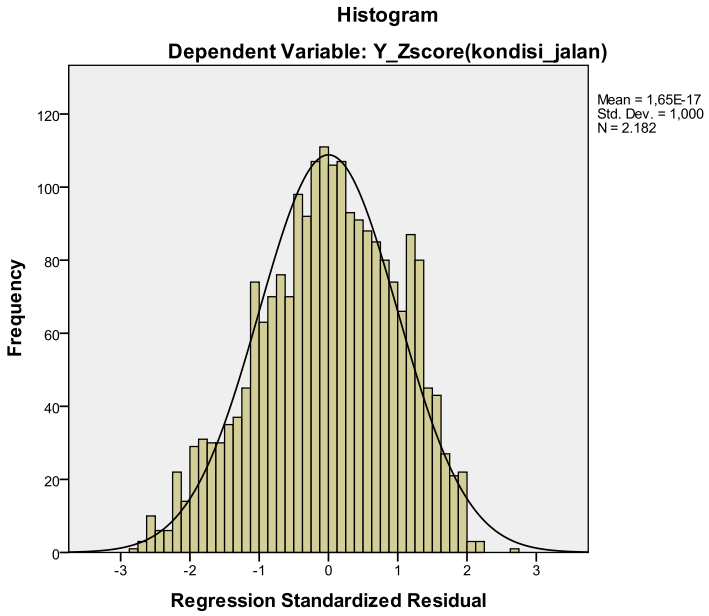
Sedangkan terus bertambahnya jumlah penerima daerah disebabkan dalam penentuan daerah lokasi prioritas lebih difokuskan pada daerah dengan kemantapan jalan dibawah rata-rata nasional sedangkan bagi daerah yang kondisi kemantapan sudah diatas rata-rata nasional sehingga seluruh daerah berhak untuk mengusulkan dan berpeluang untuk mendapatkan alokasi.

Tabel 2. Perkembangan Kondisi Jalan (Provinsi/kab/Kota) Tahun 2015-2019

No	URAIAN	TAHUN 2015		TAHUN 2016		TAHUN 2017		TAHUN 2018		TAHUN 2019	
		KM	%	KM	%	KM	%	KM	%	KM	%
1.	**Panjang Ruas Jalan**										
	Jalan Prov/Kab/Kota	464.288	100,00	464.083	100,00	481.373	100,00	481.185	100,00	481.529	100,00
	Jalan Provinsi	47.554	10,24	48.374	10,42	49.241	10,23	47.874	9,95	47.874	9,94
	Jalan Kab/Kota	416.735	89,76	415.709	89,58	432.131	89,77	433.311	90,05	433.654	90,06
2.	**Kondisi Tidak Mantap**										
	Jalan Prov/Kab/Kota	189.372	40,79	185.665	40,01	201.360	41,83	206.301	42,87	201.833	41,92
	Jalan Provinsi	14.897	31,33	14.602	30,19	15.889	32,27	14.864	31,05	15.084	31,51
	Jalan Kab/Kota	174.475	41,87	171.063	41,15	185.471	42,92	191.437	44,18	186.749	43,06
3.	**Kondisi Mantap**										
	Jalan Prov/Kab/Kota	274.917	59,21	278.418	59,99	280.013	58,17	274.884	57,13	279.696	58,08
	Jalan Provinsi	32.657	68,67	33.772	69,81	33.353	67,73	33.011	68,95	32.790	68,49
	Jalan Kab/Kota	242.259	58,13	244.646	58,85	246.660	57,08	241.873	55,82	246.905	56,94

Sumber: Data diolah 2021

Berdasarkan table diatas diketahui total perkembangan kondisi jalan mengalami kecendrungan kenaikan, hal ini berdampak pada target capaian nasional dalam menuju kemantapan jalan Provinsi sebesar 75 % dan Kab/Kota 65% sehingga proyeksi akan terus mengalami kemunduruan sedangkan total alokasi DAK yang disalurkan Pemerintah cenderung menurun, maka diperlukan ketetapan dari pusat agar mengunci total Panjang jalan daerah sehingga proyeksi yang dilakukan oleh pusat didalam menargetkan kondisi kemantapan jalan nasional dapat tercapai.



Gambar 1. Histogram Normalitas

Untuk menentukan persebaran data menggunakan grafik histogram, Berdasarkan gambar diatas diketahui bahwa tampilan grafik histogram dan kurva normal yang berbentuk lonceng maka dapat disimpulkan bahwa data yang digunakan sudah berdistribusi normal dengan persebaran yang merata.

Setelah diketahui data terdistribusi secara merata dan normal, kemudian penelitia menggunakan metode analisis regresi berganda digunakan untuk mengetahui berapa besar pengaruh variabel bebas (Beban Kerja dan Gaya Kepemimpinan) terhadap variabel terikat (Kinerja). Data diolah secara statistik untuk keperluan analisis dan pengujian hipotesis dengan menggunakan alat bantu program SPSS 20. Adapun bentuk umum persamaan regresi yang digunakan adalah sebagai berikut :

$$\mathbf{Y = \alpha + \beta X + e}$$

Dimana :
Y = Alokasi
X = Kondisi Jalan Mantap
α = Konstanta
β1 = Koefisien regresi
e = Standar eror

Berdasarkan pengujian menggunakan SPSS, maka hasil persamaan regresi linear dapat dilihat pada Tabel berikut ini.

Tabel 3. Regresi liner

Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coeffici		Standardize efficients	T	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	-,058	,021		-2,785	,005
	Zscore(alokasi_dak_ja	-,120	,021	-,121	-5,707	,000

a. Dependent Variable: Zscore(kondisi_jalan)

Pada kolom kedua (unstandardized Coefficients) bagian B diperoleh nilai b variabel Alokasi DAK Jalan sebesar -0,120 dan nilai konstanta (a) adalah 0,058 maka diperoleh persamaan regresi linier berganda sebagai berikut :

$$\mathbf{Y = -0{,}058 - 0{,}120\ X + e}$$

Dari persamaan tersebut dapat digambarkan sebagai berikut:

1. Konstanta (α) = -0,058 artinya walaupun variabel Alokasi DAK Jalan dengan Kondisi Mantap jalan sebesar nol maka konstanta tetap sebesar -0,058
2. Koefisien β (X) = -0,120 artinya jika alokasi DAK Bidang Jalan ditingkatkan maka kondisi jalan akan meningkat sebesar -0,120.

Selanjut untuk menguji hipotesis dilakukan dengan uji signifikasi simultan yang bertujuan untuk melihat pengaruh variable alokasi DAK Jalan dengan Kondisi Jalan mantap

Tabel 4. Uji Signifikansi

ANOVA[a]

Model		Sum of Squ	Df	Mean Squa	F	Sig.
1	Regressio	31,315	1	31,315	32,571	,000[b]
	Residual	2095,957	2180	,961		
	Total	2127,273	2181			

a. Dependent Variable: Zscore(kondisi_jalan)

b. Predictors: (Constant), Zscore(alokasi_dak_jalan)

Tabel mengungkapkan bahwa nilai F-hitung adalah 32,571 dengan tingkat signifikansi 0000. Perhitungan F-hitung adalah >F-tabel dan tingkat signifikansinya (0,000) < 0,05 menunjukan bahwa pengaruh variabel bebas alokasi DAK Bidang jalan secara langsung signifikan terhadap kondisi kemantapan jalan daerah selama kurun waktu 2015-2019. Kemudian peneliti menggunakan Uji-t dilakukan untuk menguji secara parsial apakah alokasi DAK Bidang jalan berdampak terhadap kondisi kemantapan jalan daerah.

Tabel 5. Uji-T

Coefficients[a]

Model		Unstandardized Coeffici		Standardize efficients	T	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	-,058	,021		-2,785	,005
	Zscore(alokasi_dak_ja	-,120	,021	-,121	-5,707	,000

a. Dependent Variable: Zscore(kondisi_jalan)

Berdasarkan Tabel dapat dilihat bahwa : Variabel alokasi DAK Bidang jalan berpengaruh secara Positif dan dan signifikan terhadap Kondisi Kemantapan Jalan Daerah, hal ini terlihat dari nilai signifikan (0,000) lebih kecil dari 0,05 dan t-hitung (-5,707) lebih besar dibandingkan t-tabel -2,785.

Setelah itu peneliti melakukan Pengujian Koefisien determinan yang digunakan untuk mengukur seberapa besar kontribusi variabel bebas alokasi DAK Jalan terhadap variabel terikat kondisi kemantapan jalan. Koefisien determinasi berkisar antara nol sampai satu ($0 \leq R2 \geq 1$).

Tabel 6 Koefisien Determinan

Model Summary[b]

Mod	R	R Squar	Adjusted uare	Std. Error timate	Durbin-Wat
1	,121[a]	,015	,014	,98053469	1,356

a. Predictors: (Constant), Zscore(alokasi_dak_jalan)

b. Dependent Variable: Zscore(kondisi_jalan)

Berdasarkan Tabel dapat diketahui bahwa : Nilai R sebesar 0.121 sama dengan 12,1% berarti hubungan antara variabel Alokasi DAK Bidang Jalan terhadap kondisi kemantapan jalan sebesar 12,1% artinya hubungannya sangat rendah. Sedangkan Nilai *Adjusted R Square* 0,014 berarti 0,14% alokasi DAK Bidang jalan dapat dijelaskan oleh variabel Kondisi Kemantapan jalan Sedangkan sisanya 99,86% dapat dijelaskan oleh faktor-faktor selain yang diteliti dalam penelitian ini.

KESIMPULAN

Dalam alokasi DAK Bidang jalan dan Kondisi Tidak Mantap jalan daerah tahun 2015-2019 diketahui bahwa Variabel alokasi DAK Bidang jalan berpengaruh secara Positif dan dan signifikan terhadap Kondisi Kemantapan Jalan Daerah, hal ini terlihat dari nilai signifikan (0,000) lebih kecil dari 0,05 dan t-hitung (-5,707) lebih besar dibandingkan t-tabel -2,785. Sedangkan hasil regresi linier menunjukkan konstanta (α) = -0,058 artinya walaupun variabel Alokasi DAK Jalan dengan Kondisi Mantap jalan sebesar nol maka konstanta tetap sebesar -0,058. Koefisien β (X) = -0,120 artinya jika alokasi DAK Bidang Jalan ditingkatkan maka kondisi jalan akan meningkat sebesar -0,120. Berdasarkan hal tersebut secara total Alokasi DAK Bidang jalan dari waktu ke waktu mengalami Penurunan secara nyata dari waktu ke waktu, baik berdasarkan nilai total alokasi, sedangkan jumlah daerah penerima mengalami kenaikan dan rata-rata nilainya per daerah penerimanya. Dengan rendahnya dampak alokasi DAK Bidang jalan terhadap Kondisi jalan daerah maka diperlukan kenaikan total alokasi secara konsisten, serta ketepatan didalam penentuan jenis penanganan berdasarkan kebutuhan daerah dan dan sasaran wilayah yang bersinergi kedalam system jaringan jalan didalam mendukung prioritas nasional dan target kemantapan jalan nasional.

Menurut Shah dan Mundial (1994) menjelaskan spesifik transfer. Dia telah menyatakan bahwa jika pelayanan publik dasar dan kesejahteraan masyarakat menjadi prioritas nasional tetapi bukan prioritas utama di tingkat daerah,maka transfer khusus dijadikan sebagai stimulus, berdasarkan hal tersebut realitas di daerah sangat membutuhkan Alokasi DAK, sebagai pembiayaan Infrastruktur jalan dikarenakan daerah masih belum dapat mengoptimalkan struktur belanja yang lebih didominasi untuk belanja pegawai sehingga daerah belum sampai pada level menbangun masih menghidupi untuk penyelenggaraan pemerintahannya.

Selain itu terkait dengan Substansi kebijakan DAK belum sepenuhnya dapat dipahami oleh daerah yang disebabkan oleh intensitas maupun media sosialisasi yang kurang efektif hal ini menyebabkan jenis penanganan yang diusulkan oleh daerah belum sepenuhnya menyesuaikan dengan kebijakan DAK Bidang jalan itu sendiri, sehingga kondisi kemantapan jalan yang seharus meningkat didalam penanganan hal ini tidak terjadi dikarenakan adanya menu pembangunan maka diperlukannya koordinasi antara SKPD teknis dan Bappeda dalam proses pengusulan DAK.

DAFTAR PUSTAKA

Eko Sugiyanto, Suharyono, Kumba Digdowiseiso, Tri Waluyo, Heru Dian Setiawan, 2020, The Effects of Specific Allocation Fund (DAK) on Local Economic Development: A Mixed Method Analysis on Central Java Province, Indonesia

Kumba Digdowiseiso, Eko Sugiyanto, Zainul Djumadin, 2018, Implementation Of Irrigation Policy In The Decentralized Government: A Case Study Of West Java, Indonesia.

Mesaek Iek, 2013, Pengaruh Peningkatan Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Di Kota Sibolga Analisis Dampak Pembangunan Jalan Terhadap Pertumbuhan Usaha Ekonomi Rakyat

Harry Kurniadi Atmaja Kasyful Mahalli, Pengaruh Peningkatan Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Di Kota Sibolga

Analisis Perspektif, Permasalahan Dan Dampak Dana Alokasi Khusus (DAK) White Paper, 2011 Bappenas

Peraturan Pemerintah nomor 34 tahun 2006 Tentang Jalan.

Kementerian Pekerjaan Umum. 2015. Arahan Kebijakan Dana Alokasi Khusus Bidang Infrastruktur Tahun Anggaran. Kementerian Pekerjaan Umum. Jakarta