

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

2.1 Dana Alokasi Umum

2.1.1 Pengertian Dana Alokasi Umum

DAU merupakan penerimaan dari APBN yang telah disalurkan kepada daerah sehingga kemampuan keuangannya kurang lebih sama untuk keperluan pendanaan kebutuhan daerah dalam rangka mewujudkan desentralisasi, sebagaimana diamanatkan oleh UU No. 33 Tahun 2004. Sebagai bagian dari proses desentralisasi, pemerintah pusat mengirimkan pendanaan kepada pemerintah daerah dari APBN untuk memastikan bahwa setiap daerah memiliki akses untuk sumber daya yang dibutuhkan dalam upaya tumbuh dan berkembang, pendanaan ini berasal dari DAU (Pratiwi, 2007).

Untuk membantu keuangan daerah, pemerintah pusat memiliki tujuan sebagai berikut, sebagaimana diklasifikasikan oleh (Pratiwi, 2007):

- a. Memicu terciptanya pemerataan antar wilayah
- b. Meluaskan akuntabilitas
- c. Menaikkan sistem pajak agar lebih progresif.
- d. Menaikkan keberterimaan pajak daerah

DAU merupakan bagian dari anggaran pendapatan serta belanja daerah yang pemerintah pusat kirimkan kepada pemerintah daerah untuk memenuhi kebutuhan daerah. DAU ini merupakan salah satu pos keuangan daerah yang diAlokasikan sebagai dana pembangunan. Pemerintah akan memiliki lebih banyak pilihan untuk menutup kesenjangan dalam kemampuan keuangan daerah dan pelayanan publik jika menerima lebih banyak uang dalam DAU, yang dapat

dikenakan dalam membiayai proyekproyek infrastruktur (Pratiwi, 2007).

2.1.2 Perhitungan Dana Alokasi Umum (DAU)

Proporsi DAU yang diberikan kepada daerah berdasarkan kapasitas fiskal dan kebutuhannya, dan diurutkan dari yang kebutuhan fiskalnya paling besar hingga yang terkecil. Pendanaan DAU dimasukkan dalam bagian transfer pemerintah pusat dalam Laporan Realisasi Anggaran (LRA) (Pratiwi, 2007).

Celah fiscal suatu daerah ditentukan dengan menggunakan selisih anggaran. Hal itu dapat dilakukan dengan membandingkan defisit dengan total sumber daya fiskal daerah. Saat kita berbicara tentang kebutuhan daerah, kita mengacu pada kebutuhan keuangan daerah untuk penyediaan layanan publik yang esensial.

2.1.3 Indikator Dana Alokasi Umum

Dalam penelitian ini DAU dapat dilihat dari laporan realisasi anggaran (LRA) (Ahmad Yani, 2009). Adapun ketentuan dalam menetapkan DAU menurut ketentuan Undang-undang Nomor 33 Tahun 2004 tentang Perimbangan adalah sebagai berikut:

- a. Dana Alokasi Umum (DAU) ditetapkan sekurang-kurangnya 26% dari penerimaan dalam negeri yang ditetapkan dalam APBN.
- b. Dana Alokasi Umum (DAU) untuk daerah propinsi dan untuk Kabupaten/Kota ditetapkan masing-masing 10% dan 90% dari Dana Alokasi Umum sebagaimana ditetapkan diatas.
- c. Dana Alokasi Umum (DAU) untuk suatu Kabupaten/Kota tertentu ditetapkan berdasarkan perkalian jumlah Dana Alokasi Umum untuk Kabupaten/Kota yang ditetapkan APBN dengan porsi Kabupaten/Kota

2.1.4 Fungsi Dana Alokasi Umum

Dana Alokasi Umum (DAU) adalah dana yang dialokasikan dengan tujuan pemerataan keuangan antar daerah untuk membiayai kebutuhan pengeluaran dalam rangka desentralisasi. Undang-Undang Nomor 33 Tahun 2004 tentang perimbangan keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah menjelaskan bahwa Dana Alokasi Umum (DAU) bertujuan untuk pemerataan kemampuan keuangan antar daerah yang dimaksudkan untuk mengurangi ketimpangan kemampuan keuangan antar daerah melalui penerapan formula yang mempertimbangkan kebutuhan dan potensi daerah.

Menurut PP No. 104 Tahun 2000 tentang Dana Perimbangan bahwa tujuan Dana Alokasi Umum (DAU) terutama adalah untuk : (1) *horizontal equity* dan (2) *sufficiency*. Tujuan *horizontal equity* merupakan kepentingan pemerintah pusat dalam rangka melakukan distribusi pendapatan secara adil dan merata agar tidak terjadi kesenjangan yang lebar antar daerah. Sementara itu yang menjadi kepentingan daerah kecukupan (*sufficiency*), terutama adalah untuk menutup *fiscal gap*. *Sufficiency* dipengaruhi oleh beberapa faktor, yaitu kewenangan, beban, dan Standar Pelayanan Minimum (SPM).

2.1.5 Tujuan Pembentukan Dana Alokasi Umum (DAU)

Indraningrum (2011) mengidentifikasi beberapa tujuan pemerintah pusat memberikan dana bantuan dalam bentuk Dana Alokasi Umum (*block grant*) kepada pemerintah daerah, yaitu:

- a. Untuk mendorong terciptanya keadilan antar wilayah (*geographical equity*)
- b. Untuk meningkatkan akuntabilitas (*promote accountability*)

- c. Untuk meningkatkan sistem pajak yang lebih progresif. Pajak daerah cenderung kurang progresif, membebani tarif pajak yang tinggi kepada masyarakat yang berpenghasilan rendah sehingga pemerintah pusat mensubsidi beberapa pengeluaran pemerintah daerah untuk mengurangi jumlah pajak daerah.

2.1.6 Kelompok Dana Alokasi Umum

Dana Alokasi Umum terdiri dari Dana Alokasi Umum untuk Daerah Provinsi dan Dana Alokasi Umum untuk Daerah Kabupaten/Kota”.

1. Dana Alokasi umum untuk daerah provinsi, jumlah dana Alokasi umum bagi semua daerah provinsi dan jumlah dana Alokasi umum bagi semua daerah kabupaten/ kota masing-masing ditetapkan setiap tahun dalam APBN. Dana Alokasi umum untuk suatu daerah provinsi tertentu ditetapkan berdasarkan jumlah dana Alokasi umum untuk suatu daerah provinsi yang ditetapkan dalam APBN dikalikan dengan rasio bobot daerah provinsi yang bersangkutan terhadap jumlah bobot seluruh provinsi. Porsi daerah provinsi ini merupakan persentase bobot daerah provinsi yang bersangkutan terhadap jumlah bobot semua daerah provinsi di seluruh Indonesia.
2. Dana Alokasi umum untuk daerah kabupaten/ kota, jumlah dana Alokasi umum untuk suatu daerah kabupaten/ kota tertentu ditetapkan berdasarkan perkalian jumlah dana Alokasi umum seluruh daerah kabupaten/ kota yang ditetapkan dalam APBN dengan porsi daerah kabupaten/ kota yang bersangkutan.

2.2 Infrastruktur

2.2.1 Pengertian Infrastruktur

Infrastruktur merujuk pada sistem fisik dalam menyediakan transportasi, pengairan, *drainase*, bangunan-bangunan gedung dan fasilitas public lain seperti listrik, telekomunikasi, air bersih dan sebagainya yang dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia dalam lingkup sosial dan ekonomi. Selain akan mendorong peningkatan investasi, infrastruktur berperan dalam memperluas jangkauan partisipasi masyarakat dan pemerataan hasil pembangunan.

Pemabangunan suatu bangsa bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan dan mewujudkan keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia (Susantono, 2012:74). Infastruktur merupakan kebutuhan dasar fisik yang diperlukan seperti jalan, jalur kereta api, jembatan, kelistrikan, telekomunikasi, pengairan/irigasi dan Bandar udara yang bertujuan untuk pengorganisasian sistem struktur yang diperlukan agar ekonomi dapat berjalan. Fungsi dari pembangunan infrastruktur adalah untuk kelancaran arus dan jasa, infrastruktur transportasi akan memberika dampak yang besar untuk biaya pokok produksi. Infrastruktur merupakan peningkatan akseibilitas yang mampu memfasilitasi mobilitas barang dan jasa yang lebih efesien (Susantono, 2012 : 74).

Menurut Setyaningrum (dalam Pane et al., 2021), infrastruktur adalah bagian dari Kapital stock dari suatu negara, yaitu biaya tetap sosial yang langsung mendukung produksi. Infrastruktur sebagai fasilitas-fasilitas fisik yang dikembangkan atau dibutuhkan oleh agen-agen publik untuk fungsi-fungsi pemerintahan dalam penyediaan air, tenaga listrik, pembuangan limbah, transportasi dan pelayanan-pelayanan lainnya untuk memfasilitasi tujuan-tujuan

ekonomi dan sosial. Infrastruktur sendiri dalam sebuah sistem menopang sistem sosial dan sistem ekonomi sekaligus menjadi penghubung dengan sistem lingkungan. Ketersediaan infrastruktur memberikan dampak terhadap sistem sosial dan sistem ekonomi yang ada di masyarakat.

Menurut Mulyo, Sidarto & Santoso (2018: 9) infrastruktur merupakan struktur fisik dan organisasi dasar semisal bangunan, jalan dan menyediakan energi yang dibutuhkan untuk berfungsinya institusi dan masyarakat. Infrastruktur adalah sarana prasarana publik yang paling pokok untuk menunjang kegiatan perekonomian sebuah negara. Keberadaan infrastruktur mengidentifikasi efektivitas dan efisiensi kegiatan perekonomian. Pembangunan infrastruktur menjadi tugas pemerintah. Keberadaan infrastruktur sangatlah penting bagi pembangunan, dengan demikian pada tahapan awal pembangunan sebuah negara akan ditanggung sepenuhnya oleh pemerintah yaitu dari APBN murni.

Menurut Stone dalam (Ritonga, 2017 : 79) mendefinisikan infrastruktur sebagai fasilitas-fasilitas fisik yang dikembangkan atau dibutuhkan oleh agen - agen publik untuk fungsi-fungsi pemerintahan untuk memfasilitasi tujuan-tujuan ekonomi social. Menurut *World Bank Report* (Bank Dunia, 1994) dalam (Kusuma, 2019 : 75) Infrastruktur dibagi ke dalam tiga golongan yaitu:

1. Infrastruktur Ekonomi

Infrastruktur ekonomi merupakan aset fisik yang menyediakan jasa dan digunakan dalam produksi dan konsumsi final meliputi *public utilities* (telekomunikasi, air minum, sanitasi dan gas), *public works* (bendungan,

saluran irigasi dan drainase), serta sektor transportasi (jalan, kereta api, angkutan pelabuhan dan lapangan terbang).

2. Infrastruktur Sosial

Infrastruktur sosial merupakan aset yang mendukung kesehatan dan keahlian masyarakat yang meliputi pendidikan (sekolah dan perpustakaan), kesehatan (rumah sakit, pusat kesehatan), serta untuk rekreasi (taman, museum dan lain- lain).

3. Infrastruktur Administrasi/Institusi

Infrastruktur administrasi/institusi meliputi penegakan hukum, kontrol administrasi dan koordinasi serta kebudayaan.

2.2.2 Jenis-Jenis Infrastruktur

a. Infrastruktur Keras

Infrastruktur keras merupakan infrastruktur yang memiliki bentuk fisik yang nyata dan kegunaannya memang berasal dari bentuk fisik yang dimilikinya tersebut. Infrastruktur keras merupakan infrastruktur yang paling banyak berkaitan dengan kepentingan umum masyarakat. Kebanyakan masyarakat juga mengartikan kata infrastruktur sebagai infrastruktur keras. Beberapa contoh infrastruktur keras yaitu bandara, kereta api, pelabuhan, dermaga, saluran irigasi, got, bendungan, jalan raya, dan lain-lain (Susantono, 2012 : 74).

b. Infrastruktur Keras Non Fisik

Infrastruktur keras non fisik merupakan infrastruktur keras yang tidak memiliki bentuk fisik yang nyata/jelasakan tetapi berguna dan mendukung keberadaan infrastuktur keras lainnya. Infrastruktur keras non fisik sangat

berkaitan erat dengan permasalahan kepuasan publik. Infrastruktur keras non fisik biasanya hanya bisa dirasakan kegunaannya ketika digabungkan ataupun digunakan bersama-sama dengan infrastruktur lainnya seperti infrastruktur keras ataupun infrastruktur lunak. Beberapa contoh infrastruktur keras non fisik yaitu pasokan listrik, ketersediaan air bersih, jaringan pipa penyalur, jaringan komunikasi seperti internet dan telepon, ketersediaan saluran gas, pasokan energi, dan lain-lain (Susantono, 2012 : 74).

c. Infrastruktur Lunak

Infrastruktur lunak adalah infrastruktur yang berbentuk kelembagaan ataupun kerangka institusional. Infrastruktur lunak pada dasarnya harus dibangun dengan memperhatikan berbagai macam nilai dan norma seperti nilai budaya, norma agama, norma asusila, norma hukum dan berbagai nilai dan norma lainnya. Infrastruktur lunak biasanya berkaitan erat dengan aktivitas pelayanan masyarakat yang disediakan oleh pemerintah. Beberapa contoh infrastruktur lunak yaitu pelayanan kantor pos, pelayanan polisi, pelayanan pembuatan surat ijin mengemudi, pelayanan kantor kecamatan/kelurahan, dan berbagai infrastruktur lunak lainnya (Susantono, 2012 : 74).

2.2.3 Sistem infrastruktur

Menurut Grigg (Nurmadimah, 2012), Sistem infrastruktur merupakan merupakan pendukung utama fungsi-fungsi sistem sosial dan sistem ekonomi dalam kehidupan sehari-hari masyarakat. Sistem infrastruktur dapat didefinisikan sebagai fasilitas-fasilitas atau struktur-struktur dasar, peralatan-peralatan, instalasi yang dibangun dan yang dibutuhkan untuk berfungsinya sistem sosial dan sistem

ekonomi masyarakat. Menurut peraturan Presiden Republik Indonesia nomor 67 tahun 2005, jenis Infrastruktur mencakup :

1. Infrastruktur transportasi, meliputi pelabuhan laut, sungai atau danau, bandar udara, jaringan rel dan stasiun kereta api;
2. Infrastruktur jalan, meliputi jalan tol dan jembatan tol;
3. Infrastruktur pengairan, meliputi saluran pembawa air baku;
4. Infrastruktur air minum yang meliputi bangunan pengambilan air baku, jaringan transmisi, jaringan distribusi, instalasi pengolahan air minum;
5. Infrastruktur air limbah yang meliputi instalasi pengolah air limbah, jaringan pengumpul dan jaringan utama, dan sarana persampahan yang meliputi pengangkut dan tempat pembuangan;
6. Infrastruktur telekomunikasi, meliputi jaringan telekomunikasi;
7. Infrastruktur ketenagalistrikan, meliputi pembangkit, transmisi atau distribusi tenaga listrik
8. Infrastruktur minyak dan gas bumi meliputi pengolahan, penyimpanan, pengangkutan, transmisi, atau distribusi minyak dan gas bumi.

2.2.4 Krisis infrastruktur

Krisis adalah suatu proses yang mengubah keadaan menjadi buruk. Adanya krisis infrastruktur menjadikan situasi pada infrastruktur tersebut menjadi lebih buruk. Akibat yang ditimbulkan dari krisis infrastruktur menurut Grigg dalam Kodoatie (2003:39):

1. Kegagalan pembuatan (modal, desain, konstruksi/teknologi)
2. Runtuh (ambruk, teknologi)

3. Rusak/aus (umur, pemakaian, salah pakai)
4. Bencana alam (banjir, gempa, kebakaran)
5. Tidak ada penambahan/penyesuaian (kapasitas kurang)
6. Tidak ada/minim pemeliharaan

Penyebab-penyebab dari kesalahan manajemen yaitu :

1. Pemotongan anggaran/investasi kurang
2. Kesalahan pemilihan infrastruktur
3. Pemakaian melewati umur/*life-cycle* tidak diperhatikan
4. Kecenderungan mengabaikan pemeliharaan
5. Mahalnya teknologi baru.

Berdasarkan uraian tentang penyebab terjadinya krisis dalam kelayakan infrastruktur diatas dalam hal ini sistem manajemen juga berpengaruh besar terhadap perkembangan suatu infrastruktur, maka akan lebih jika suatu infrastruktur selalu diperhatikan kelayakannya. Agar tidak terjadinya krisis dalam bidang infrastruktur.

2.2.5 Sistem manajemen infrastruktur

Cara untuk menggunakan sumber daya yang terbatas untuk mencapai tujuan tertentu adalah manajemen. Sumber daya dapat dikatakan dengan 5M yaitu, menurut (Grigg dalam Kodoatie, 2003:43):

1. *Men* (manusia)
2. *Materials* (bahan)
3. *Machines* (peralatan/mesin)
4. *Methods* (cara kerja/metode)

5. *Money* (modal)

Cara untuk menggunakan sumber daya alam, dapat dilakukan dengan cara :

1. Perencanaan investasi (*investment planning*);
2. Perancangan (*designing*);
3. Pelaksanaan konstruksi (*construction*)
4. Pemakaian/penggunaan (*operation*), pemeliharaan (*muintenance*)
5. Pemantauan (*monitoring*) dan evaluasi (*evaluation*) tingkat pelayanan infrastruktur, meliputi (Grigg dalam Kodoatie, 2003:44).
 - a. Sistem manajemen pemeliharaan
 - b. Sistem manajemen operasi
 - c. Sistem pendukung keputusan
 - d. Sistem manajemen kerja & organisasi
 - e. Rencana dan program kerja
 - f. Kepala Pengoperasian
 - g. Budget
 - h. Sistem manajemen financial
 - i. Sistem manajemen proyek
 - j. Sistem infrastruktur

2.3 Infrastruktur Jalan

2.3.1 Pengertian Infrastruktur Jalan

Menurut UU No.38 Tahun 2004 tentang Jalan, jalan merupakan prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk pembangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu-lintas, yang

berada dipermukaan tanah dan atau air serta diatas permukaan air, kecuali jalan keretaapi, jalan lori, dan jalan kabel (Iriyena et al., 2019). Jalan dalam arti yang luas adalah sepias ruang baik di daratan maupun diatas permukaan air atau di udara yang khusus, patut dan dipergunakan untuk perhubungan lalu lintas antara tempat dipermukaan bumi, Jalan dibedakan atas 3 jenis (Mursidi & Nurdin, 2013) yaitu :

- a. Jalan udara yaitu jalan untuk lalu lintas pesawat terbang.
- b. Jalan air (laut, sungai danau dan saluran) yaitu jalan untuk lalu lintas dengan kapal atau perahu.
- c. Jalan darat yaitu jalan yang dipergunakan untuk orang yang berjalan kaki, hewan dan kendaraan di daratan.

Jalan dapat dibedakan atas jalan umum dan jalan khusus. Jalan umum adalah jalan yang dibuat dan dipelihara oleh pemerintah dan dipakai untuk umum. Jalan khusus adalah jalan yang dibuat dan dipelihara oleh perusahaan-perusahaan swasta atau perorangan dan tidak untuk umum. Jalan raya adalah jalur-jalur tanah diatas permukaan bumi yang dibuat oleh manusia dengan bentuk, ukuran-ukuran dan jenis konstruksinya, sehingga dapat digunakan untuk menyalurkan lalu lintas orang, hewan dan kendaraan yang mengangkut barang dari suatu tempat ketempat lainnya dengan mudah dan cepat (Mursidi & Nurdin, 2013).

2.3.2 Fungsi dan Klasifikasi Infrastruktur Jalan

Klasifikasi jalan atau hirarki jalan adalah pengelompokan jalan berdasarkan administrasi pemerintahan dan berdasarkan muatan sumbu yang menyangkut dimensi dan berat kendaraan (Mursidi & Nurdin, 2013). Penentuan klasifikasi

jalan terkait dengan besarnya volume lalu lintas yang menggunakan jalan tersebut, besarnya kapasitas jalan, keekonomian dari jalan tersebut serta pembiayaan pembangunan dan perawatan jalan. Berikut ini klasifikasi jalan, yaitu:

a. Berdasarkan fungsi Jalan Jalan umum menurut fungsinya di Indonesia dikelompokkan ke dalam jalan arteri, jalan kolektor, jalan lokal, dan jalan lingkungan. (UU RI No.38 tahun 2004 tentang jalan) dan UU.No.22 tahun 2009. Klasifikasi jalan fungsional di Indonesia berdasarkan peraturan perundangan yang berlaku (Mursidi & Nurdin, 2013) adalah:

1. Jalan arteri, merupakan jalan umum yang berfungsi melayani (angkutan) utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk (akses) 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.
4. Jalan lingkungan, merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan lingkungan dengan ciri perjalanan jarak dekat, dan kecepatan rata-rata rendah.

- b. Klasifikasi berdasarkan administrasi pemerintahan Pengelompokan jalan dimaksudkan untuk mewujudkan kepastian hukum penyelenggaraan jalan sesuai dengan kewenangan pemerintah pusat dan pemerintah daerah. Jalan umum menurut statusnya dikelompokkan ke dalam jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan kota, dan jalan desa (Mursidi & Nurdin, 2013).
1. Jalan nasional, merupakan jalan arteri dan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan antar-ibukota provinsi, dan jalan strategis nasional, serta jalan tol.
 2. Jalan provinsi, merupakan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota provinsi dengan ibu kota kabupaten/kota, atau antar-ibukota kabupaten/kota, dan jalan strategis provinsi.
 3. Jalan kabupaten, merupakan jalan lokal dalam sistem jaringan jalan primer yang tidak termasuk jalan yang menghubungkan ibukota kabupaten dengan ibukota kecamatan, antar-ibu kota kecamatan, ibukota kabupaten dengan pusat kegiatan lokal, antar pusat kegiatan lokal, serta jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder dalam wilayah kabupaten, dan jalan strategis Kabupaten.
 4. Jalan kota, adalah jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder yang menghubungkan antarpusat pelayanan dalam kota, menghubungkan pusat pelayanan dengan persil, menghubungkan antar persil, serta menghubungkan antar pusat permukiman.

5. Jalan desa, merupakan jalan umum yang menghubungkan kawasan dan/atau antar permukiman di dalam desa, serta jalan lingkungan (Bina & Perkerasan, 2024)

2.3.3 Jenis Kerusakan Infrastruktur Jalan

Kerusakan pada jalan dapat terjadi karena disebabkan berbagai faktor (Masyarakat, 2021). Hal ini tidak dapat kita remehkan karena kerusakan jalan dapat berdampak dan berpengaruh negatif. Apabila terjadi kerusakan pada jalan-jalan daerah terhambat juga laju kehidupan masyarakat daerah lain. Menurut Sukirman (2014), Perkerasan jalan merupakan suatu komponen yang sangat penting dalam memenuhi kelancaran pergerakan lalu lintas. Beberapa kerusakan pada jalan sebagai berikut :

Retak terjadi apabila tegangan tarik pada aspal tersebut melebihi dari tegangan tarik maksimal. Ada beberapa tipe retak, seperti di bawah ini :

- a. Retak kulit buaya, retak kulit buaya ialah retak kecil-kecil menyerupai kulit buaya yang memiliki lebar lebih besar atau sama dengan 3 mm.
- b. Retak memanjang, retak memanjang ialah retak yang terjadi pada permukaan perkerasan jalan secara memanjang, retak ini biasanya berbentuk tunggal atau berderet yang sejajar.
- c. Retak Melintang, retak melintang ialah retak tunggal yang melintang pada permukaan perkerasan jalan.
- d. Kerusakan tekstur perkerasan, kerusakan tekstur perkerasan adalah kehilangan material pengikat jalan yang terjadi berangsur-angsur dari permukaan kearah bawah lapisan.

Beberapa tipe kerusakan tekstur perkerasan (Iriyena et al., 2019).

- a) Lubang, yaitu Lekukan permukaan perkerasan akibat hilangnya material pada pondasi atau aus pada lapisan.
- b) Pelapukan dan butiran lepas, yaitu disintegrasi permukaan perkerasan aspal dari permukaan menuju ke bawah atau dari pinggir ke dalam.
- c) Kegemukan (*bleeding*), yaitu kegemukan pada jalan adalah penggunaan aspal pengikat yang berlebihan dan campuran tidak merata mengakibatkan kegemukan pada sebagian permukaan.
- d) Tambalan (*patch*), adalah penutupan bagian permukaan jalan yang mengalami kerusakan atau tidak rata. Hal ini juga menjadikan sebuah gangguan terhadap kenyamanan pengguna jalan.

2.3.4 Penyebab Kerusakan Jalan

Menurut (Istri Lestari et al., 2022) menyatakan bahwa penyebab kerusakan pada perkerasan jalan, yaitu :

- a. Lalu lintas, yang dapat berupa peningkatan beban, dan repetisi atau pengulangan beban;
- b. Air, yang dapat berasal dari air hujan, sistem drainase jalan yang tidak baik dan naiknya air akibat kapilaritas;
- c. Material, konstruksi perkerasan, dapat disebabkan oleh sifat material itu sendiri atau dapat pula disebabkan oleh sistem pengolahan bahan yang tidak baik;
- d. Iklim, Indonesia beriklim tropis, dimana suhu udara dan curah hujan umumnya tinggi, yang dapat merupakan salah satu penyebab kerusakan.

- e. Kondisi tanah dasar yang tidak stabil, kemungkinan disebabkan oleh sistem pelaksanaan yang kurang baik, atau dapat juga disebabkan oleh sifat tanah dasarnya yang kurang bagus;
- f. Proses pemadatan lapisan diatas tanah dasar yang kurang baik;
- g. Beban lalu lintas melebihi daya dukung perkerasan

2.3.5. Dampak Kerusakan Infrastruktur Jalan

Kerusakan prasarana jalan sering dijumpai disekitar kita, seperti jalan lingkungan perumahan, dan gang kampung, maupun jalan umum yang dilalui kendaraan dengan beban gardan ringan ataupun berat. Dan biasanya diperparah lagi pada musim penghujan seperti pada saat ini. Pada berbagai tingkat kerusakannya, kerusakan jalan terkadang menyebabkan kubangan-kubangan atau timbunan air, jalan longsor dan sebagainya. Kondisi tersebut tentunya juga akan mengganggu kenyamanan dan membahayakan para pengguna jalan (Agusmaniza & Fadilla, 2019).

Kecelakaan seringkali terjadi karena pengendara tidak mampu mengontrol dan mengantisipasi jalan yang rusak tersebut, bahkan banyak juga yang sampai merenggut nyawa pengendara. Kerusakan jalan juga dapat mempengaruhi laju roda perekonomian. Jalan yang rusak menjadikan arus transportasi barang dan manusia terhambat, juga dapat mengakibatkan biaya operasional kendaraan menjadi bertambah karena kerusakan bagian kendaraan akibat beban dan jalan yang bergelombang dan berlubang. Dengan adanya kerusakan pada jalan tertentu akan menimbulkan pengaruh-pengaruh yang mengganggu aktivitas para pengguna jalan dan masyarakat sekitar ruas jalan tersebut. Oleh karena itu

ketentuan kondisi jalan yang baik atau buruk dapat ditentukan dari beberapa sifat dan keadaan pengguna jalan dan masyarakat (Agusmaniza & Fadilla, 2019).

2.4 Hubungan Antar Variabel

2.4.1 Hubungan antara Infrastruktur Jalan dengan Dana Alokasi Umum

Dana Alokasi Umum adalah transfer dana dari pemerintah pusat ke daerah otonom dan kota dalam bentuk hibah dengan tujuan pemerataan kemampuan keuangan antar daerah untuk mengetahui kebutuhan daerah dalam pelaksanaan desentralisasi. Kaitan antara DAU dengan infrastruktur jalan merupakan sumber pembiayaan untuk infrastruktur jalan guna untuk pengadaan sarana dan prasarana untuk infrastruktur jalan. Menurut Suwandi (2006) Setiap transfer DAU yang diterima daerah akan ditujukan untuk belanja pemerintah daerah, maka tidak jarang apabila pemerintah daerah menetapkan rencana daerah secara pesimis dan rencana belanja cenderung optimis supaya transfer DAU yang diterima daerah lebih besar, berbagai pemaparan ini menunjukkan bahwa besarnya Dana Alokasi Umum (DAU) akan memberikan dampak yang berarti bagi peningkatan Infrastruktur Jalan. Sumber pembiayaan pemerintah daerah untuk perimbangan keuangan pemerintah pusat dan daerah dilaksanakan salah satunya atas dasar adanya desentralisasi. Pelaksanaan desentralisasi dilakukan yaitu dengan cara pemerintah pusat menyerahkan wewenang kepada pemerintah daerah untuk mengatur dan mengurus sendiri daerahnya. Wujud dari desentralisasi yaitu dengan pemberian dana perimbangan kepada pemerintah daerah.

Infrastruktur jalan merupakan prasarana transportasi darat yang meliputi

segala bagian jalan, termasuk pembangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu-lintas, yang berada dipermukaan tanah dan atau air serta diatas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel (Iriyenaet al., 2019).

Penelitian yang dilakukan oleh permatasari dan mildawati dalam (Raini, Suzan & Mahratika, 2017) yang menunjukkan bahwa Dana Alokasi Umum (DAU) berpengaruh positif terhadap infrastruktur jalan yang berarti semakintinggi Dana Alokasi Umum (DAU) yang diterima oleh suatu daerah makasemakin besar pula infrastruktur jalan yang dapat diAlokasikan oleh daerah tersebut.

Dana Alokasi Umum (DAU) berpengaruh positif terhadap pembangunan infrastruktur jalan, yang dapat meningkatkan pendapatan asli daerah (PAD) di Sumatera Selatan. Namun panjang jalan juga menunjukkan pengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap pendapatan asli daerah (PAD) yang mungkin disebabkan oleh faktor lain dalam pengelolaan infrastruktur. Keterbatasan dalam koordinasi dan implementasi proyek dapat menghambat efektifitas Dana Alokasi Umum (DAU), sehingga perlu perhatian lebih untuk mengoptimalkan Alokasi dan penggunaan dana ini.

2.5 Penelitian Terdahulu

Penelitian terkait Pengaruh Dana Alokasi Umum Terhadap Infrastruktur Jalan Di Provinsi Sumatera Selatan Periode 2009-2023. Oleh karena itu untuk mendukung penelitian yang saya lakukan dan menemukan adanya kebaharuan penelitian, berikut merupakan penelitian terdahulu:

1. Penelitian yang diteliti oleh Iseu Anggarni, dkk (2022) yang berjudul “Pengaruh Pendapatan Asli Daerah dan Dana Alokasi Umum Terhadap Belanja Modal, Pada Pemerintah Kabupaten Garut Periode 2010-2019” . Metode kuantitatif melalui analisis regresi berganda. Analisis ini menemukan bahwa antara tahun 2010 hingga 2019, Belanja Modal Pemerintah Daerah Kabupaten Garut dipengaruhi 79 persen oleh PAD dan DAU.
2. Penelitian oleh Akbarurizqillah A.A. dan Suwardi B.H. (2017) berjudul “Pengaruh Pendapatan Asli Daerah, Dana Alokasi Umum, Dan Dana Alokasi Khusus Terhadap Belanja Modal”. Metode regresi data panel yang diterapkan pada penelitian ini. Dapat diketahui bahwa pengaruh pendapatan asli daerah, dana Alokasi umum, dan dana Alokasi khusus terhadap belanja modal.
3. Penelitian yang dilakukan Feb dwi Suryana dan Eka Pariani (2018) berjudul “Pengaruh Pendapatan Asli Daerah dan Dana Alokasi Umum Terhadap Belanja Modal Pada Kabupaten/Kota di Provinsi Riau”. Regresi linier berganda digunakan untuk analisis disini. Studi ini menemukan bahwa PAD dan DAU memiliki dampak gabungan sebesar 52,30 persen terhadap belanja modal di kabupaten dan kota di Provinsi Riau.
4. Penelitian yang dilakukan Silo Sumarsono (2022) dengan judul “Pengaruh Pendapatan Asli Daerah (PAD), Dana Alokasi Umum (DAU) Dana Alokasi Khusus (DAK) Terhadap 13 Belanja Modal di Kabupaten/Kota

Provinsi Kalimantan Barat. Dari penelitian ini ditemukan jika secara simultan Pendapatan Asli Daerah (PAD), Dana Alokasi Umum (DAU), dan Dana Alokasi Khusus (DAK) berpengaruh secara simultan terhadap Belanja Modal.

5. Penelitian yang diteliti oleh Nurhidayanti (2014) yang berjudul “Pengaruh infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi di kota Sukabumi (1990-2012)” . Metode kuantitatif melalui analisis regresi berganda. Analisis ini menemukan bahwa antara tahun 1990 hingga 2012, Bahwa infrastruktur jalan dan infratsruktur air bersih, dan ranjang rumah sakit berpengaruh positif dan signifikan. Sedangkan infrastruktur listrik berpengaruh negatif dan tidak signifikan.
6. Penelitian yang dilakukan oleh Made Ari Juniawan dan Ni Putu Santi Suryantini (2018) Tentang Pengaruh PAD, DAU dan DAK Terhadap Belanja Modal dengan mengamil Sampel di RAPBD TA Provinsi Bali Tahun 2014-2016 pada 1 kota dan 8 kabupaten, terutamnaya yang mencantumkan PAD, DAU, DAK dan Belanja Modal sebagai data kuantitatif, mendapatkan hasil Variabel PAD, DAU dan DAK berpengaruh signifikan terhadap Belanja Modal pada kabupaten/kota di Provinsi Bali.
7. Penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Fendy Parengkuan, Vecky A. J Masinambow, dan Audie O. Niode (2022) berjudul "Pengaruh Dana Alokasi Umum dan Pembangunan Infrastruktur Jalan terhadap Pendapatan Asli Daerah di Provinsi Sulawesi Utara Periode 2005–2019". Penelitian ini

bertujuan untuk menganalisis pengaruh Dana Alokasi Umum (DAU) dan pembangunan infrastruktur jalan terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) di Provinsi Sulawesi Utara selama periode 2005–2019. Hasil analisis menunjukkan bahwa kedua variabel tersebut memberikan pengaruh signifikan terhadap peningkatan PAD, sehingga dapat dijadikan sebagai pertimbangan dalam perencanaan pembangunan daerah. Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan data sekunder dari periode yang diteliti. Kesimpulan pentingnya adalah bahwa optimalisasi penggunaan DAU dan pembangunan infrastruktur jalan dapat mendorong pertumbuhan ekonomi dan meningkatkan kemampuan keuangan daerah dalam membiayai pembangunan secara mandiri.

8. Rachmawati A.Rifai (2017) Melakukan penelitian tentang Pengaruh PAD, DAU, DAK dan DBH Terhadap Belanja Daerah dengan mengambil sampel seluruh daerah kabupaten/kota di wilayah Provinsi Sulawesi Tengah yang terdiri dari 13 (tiga belas) daerah dan dari 13 (tiga belas) daerah yang ada di Sulawesi Tengah mendapatkan hasil variabel DAK Berpengaruh Signifikan pada pada Belanja Modal Kabupaten/Kota di Sulawesi Tengah. Sedangkan variable PAD, DAU, DBH tidak berpengaruh secara signifikan pada Belanja Modal Kabupaten/Kota di Sulawesi Tengah.
9. Susi Susanti dan Heru Fahlevi (2016) Melakukan penelitian tentang Pengaruh PAD, DAU, dan DBH terhadap Belanja Daerah dengan mengambil sampel penelitian ini yaitu seluruh kabupaten/kota di wilayah

Aceh dari 23 kabupaten/kota yang terdiri dari 18 kabupaten dan 5 kota yang akan diamati selama 4 tahun dari tahun 2011-2014. Mendapatkan hasil variabel PAD, DAU, DBH Berpengaruh Signifikan pada Belanja daerah Kabupaten/Kota Aceh.

10. Bunyanun Marsus, Ni Kadek Indriani, Visal Darmawan, Amiruddin Akbar Fisur (2020) Melakukan penelitian tentang Pengaruh Panjang Infrastruktur Jalan Terhadap PDRB Dan Pertumbuhan Ekonomi Kota Palopo dan di Kota Palopo memiliki pengaruh yang signifikan terhadap PDRB Kota Palopo. Sedangkan terhadap pertumbuhan ekonomi memiliki pengaruh yang tidak begitu besar.

2.6 Kerangka Pemikiran

Menurut (Sinaga, 2023) mengemukakan bahwa, kerangka berpikir merupakan model konseptual tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting. Kerangka pemikiran dalam penelitian ini adalah Dana Alokasi Umum (X) sebagai variabel bebas dan Infrastruktur Jalan (Y) sebagai variabel terikat. Berikut ini adalah gambaran kerangka berfikir dalam penelitian ini.



Gambar 2.1

Kerangka Pemikiran

Keterangan :

—————> Secara Parsial

.....> Secara Simultan

2.7 Hipotesis

Hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap rumusan masalah penelitian, oleh karena itu rumusan masalah penelitian biasanya disusun dalam bentuk kalimat pernyataan (Sugiyono, 2020:96). Hipotesis dalam penelitian adalah diduga ada Pengaruh Dana Alokasi Umum (X) Terhadap Infrastruktur Jalan (Y) Di Provinsi Sumatera Selatan Periode 2006-2023.