

Political Will Pemerintah Kabupaten Lampung Tengah dalam Pembangunan Infrastruktur Jalan

Ardi Bayu Wijaya¹, Ria Anisa², Margaretha Herlince Loy³, Maria Monika Ranti⁴, Rudianto loka⁵

^{1,2,3,4,5} Sekolah Tinggi Pembangunan Masyarakat Desa APMD, Indonesia

Jl. Timoho No. 317 Yogyakarta 55225, Indonesia

¹Korespondensi Penulis: riaanisa1990@gmail.com

Informasi:

Article History;

Received:

20/10/2023

Revised:

02/11/2023

Accepted:

23/12/2023

Abstrak: Status infrastruktur jalan terbagi dalam beberapa lapis, ada jalan nasional, provinsi, kabupaten hingga desa. Demikian pula kewenangan pemeliharaan dan perbaikan jalan oleh pemerintah daerah maupun pemerintah pusat. Hal tersebut terwujud bila fungsi otonomi daerah berjalan normal dan tingginya political will pemerintah. Viralnya perbincangan mengenai infrastruktur di daerah memicu proses percepatan perbaikan jalan di provinsi Lampung. Meski demikian, pihak pemerintah menolak anggapan bahwa tidak memiliki keprihatinan dan perencanaan infrastruktur jalan. Pengumpulan data terkait nasib perawatan jalan di Kabupaten Lampung Tengah dilakukan dengan metode kualitatif dengan data pustaka, observasi dan dokumentasi. Analisis data menggunakan metode Miles dan Huberman. Penelusuran data menggambarkan ketidaksesuaian antara rencana dan siklus anggaran pembangunan. Dalam kasus ini, pembangunan bergantung pemviralan dan take over pemerintah pusat. Rendahnya transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan pembangunan di Lampung Tengah tercermin dari nihilnya informasi transparan di laman web pemerintah daerah. Kemauan pemerintah daerah melibatkan publik dalam proses pembangunan sangat minimum. Penelusuran jejak akuntabilitas dari pertanggungjawaban anggaran infrastruktur juga menyulitkan proses pengukuran political will pemerintah daerah dalam bidang infrastruktur jalan. Hasil penelitian ini ingin memulihkan kembali pentingnya pelibatan public dalam proses pembangunan dan peningkatan political will dalam perbaikan dan pemeliharaan infrastruktur jalan di Lampung Tengah.

Keyword: *political will, komitmen pembangunan, kemauan pembangunan, patologi pembangunan*

PENDAHULUAN

Provinsi Lampung beribukota di Bandar Lampung, provinsi penghasil kopi itu memiliki luas wilayah sekitar 33.575,41 km². Provinsi ini mempunyai predikat sebagai provinsi terbesar kedua di Pulau Sumatra. Provinsi Lampung memiliki populasi yang cukup besar, dengan jumlah penduduk sekitar 9,2 juta jiwa pada tahun 2022 (BPS, 2023). Artikel ini akan khusus membahas mengenai salah satu dari 13 kabupaten, yakni Lampung Tengah. Kabupaten ini beribukota di Gunung Sugih. Usia kabupaten ini berusia cukup tua, didirikan melalui UU No.28 tahun 1959. Selama kabupaten ini terbentuk, proses pembangunan juga telah dimulai. Membahas persoalan pembangunan, tidak mungkin lepas dari persoalan infrastruktur karena merupakan hal penting dan esensial menunjang upaya pembangunan negara.

Seyogyanya, pembangunan infrastruktur bukan sekadar modal dalam kampanye pemilihan

pemerintah daerah, tetapi tugas pokok dan komitmen pembangunan oleh pemerintah daerah sebagai wujud dari public services. Sesuai dengan UU No.23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah dan Peraturan Kemendagri No. 86 Tahun 2017 tentang Tata Cara Perencanaan hingga Rencana Kerja Pemerintah Daerah, bahwa pembangunan daerah bertujuan agar pembangunan daerah semakin meningkat, sehingga pendapatan masyarakat seimbang. Lampung Tengah memiliki permasalahan krusial di bidang fasilitas umum, khususnya permasalahan infrastruktur jalan.

Kondisi jalan ruas Way Abung, kecamatan Terusan Nunyai mengalami kerusakan berupa pengelupasan, lubang cukup besar, dan bergelombang hampir di sepanjang jalan. Ruas jalan tersebut membutuhkan perkerasann kaku (rigid pavement) dan perkerasan lentur (Sriharyan, Leni & Vetiana, Via, n.d.). Arus pemberitaan serta keluhan masyarakat mengenai sarana infrastruktur jalan raya di Provinsi Lampung semakin ramai diperbincangkan di jagad maya di awal tahun 2023. Mulai dari banyaknya jalan yang berlubang, rusak, tergenang bahkan dijumpai di beberapa titik jalan yang tidak “layak” dan mengancam keamanan pengendara jalan (Mesuji, Rawajitu dan Area Kota Baru). Maret 2023, Mira Desiana beserta sekelompok warga Lampung Tengah melancarkan aksi protes atas rusaknya infrastruktur jalan dengan cara mandi lumpur di jalanan yang berlubang lalu mengunggah video pendek tersebut di media sosial. Tidak hanya mandi lumpur, warga juga melakukan sindiran dengan cara memancing di kubangan jalan dan mengupload video tersebut di Kanal youtube. Video-video pendek tersebut sukses viral dan menyita perhatian publik hingga mendatangkan reaksi Presiden Joko Widodo.

Pembangunan insfrastruktur jalan tentu sangat penting untuk menunjang pembangunan ekonomi, pertanian, kegiatan pemerintahan, serta penghubung antar wilayah perkotaan hingga pelosok pedesaan. Pada pemerintahan rezim Presiden Ir. Joko Widodo, percepatan ekonomi disiasati dengan memilih percepatan pembangunan infrastruktur jalan raya, itu merupakan agenda utama. Harapannya, roda perekonomian suatu wilayah akan melesat seiring dengan perbaikan kondisi kualitas infrastruktur jalan. Bila dikaitkan antara kondisi jalan dan usia Kabupaten Lampung Tengah yang tidak lagi muda, cukup miris bila ruas jalan kurang diperhatikan oleh pemerintah daerah setempat. Ditambah lagi, pemerintah pusat, provinsi dan kabupaten memiliki anggaran infrastruktur jalan, mengapa persoalan ini terkesan berlarut? setelah video protes oleh warga menuai viral, proses perbaikan dan penanganan jalan ditangani secara serius. Sesungguhnya, bagaimana *political will* Pemerintah Daerah Lampung Tengah dalam pembangunan infrastruktur jalan?

Derick (1999) mengemukakan beberapa indikator untuk mengukur sejauh mana tingkat *political will* pemerintah daerah, diantaranya (1) Inisiatif. (2) Prioritas (3) Mobilisasi dukungan politik (4) penegakan hukum (5) keberlanjutan usaha. Dari kedua indikator dan definisi, dapat disimpulkan dalam *political will* setidaknya terdapat unsur “willingness” dan “commitment” dari pembuat keputusan, pemerintah untuk merealisasikan sebuah solusi dari sebuah masalah. Tidak berlebihan bila *political will* diartikan kemauan dari pemimpin untuk mengambil aksi nyata dalam mencapai tujuan tertentu. *Political will* bisa menjadi faktor kunci keterlibatan public dalam sebuah pembangunan di daerahnya, sekaligus menjadi komponen yang mewakili kemauan dan komitmen pemimpin pemerintah daerah. Sehingga *political will* sebagai cerminan keberhasilan proses pemerintahan tertentu. Selain kelebihanannya, *political will* juga menjadi celah kritik atas kinerja pemerintah daerah.

METODE PENELITIAN

Artikel ini ditulis dengan menggunakan deskriptif-kualitatif, dengan obyek penelitian mengenai *political will* Pemerintah Daerah Lampung Tengah dalam pembangunan infrastruktur jalan. Teknik pengumpulan data melalui proses observasi dan dokumentasi. Data kualitatif akan dianalisis menggunakan pendekatan tematik untuk mengidentifikasi pola, tema, dan hubungan dalam data. Teknik analisis data menggunakan model Miles dan Huberman dengan menggunakan cara menginteraktifkan empat komponen yaitu (1) pengumpulan data, (2) reduksi data, (3) penyajian data, dan (4) penarikan kesimpulan. Dengan menggunakan metode penelitian ini, diharapkan studi ini dapat memberikan pemahaman yang mendalam tentang *political will* pemerintah Kabupaten Lampung Tengah dalam pembangunan infrastruktur jalan serta faktor-faktor yang mempengaruhinya.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Praktik dan Patologi Program Pembangunan Insfrastruktur Jalan

Moteff (2003) mendefinisikan infrastruktur tidak terbatas pada segi ekonomi saja, namun juga berkaitan dengan pertahanan dan keberlanjutan pemerintahan. Lebih lanjut Vaugehn dan Polar (2003) mengungkapkan bahwa infrastruktur secara umum mencakup pembangunan jalan, jembatan, sistem pengairan, dan sistem pembangunan umum. Pengertian infrastruktur di atas secara umum mencakup fasilitas umum yang didirikan oleh pemerintah pusat dan daerah sebagai bentuk pelayanan kepada masyarakat, untuk menunjang dan memajukan kegiatan perekonomian dan sosial masyarakat. Infrastruktur yang disiapkan juga harus disesuaikan dengan kebutuhan masing-masing daerah untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Setidaknya, ada tiga alasan utama mengapa pembangunan infastruktur itu sangat penting; (1) Pembangunan infrastruktur membuka lapangan kerja bagi para pekerja. Hal ini merupakan nilai yang sangat diperlukan untuk awalan menuju pembangunan sosial serta mewujudkan bangsa yang adil berkeadilan. (2) Pembangunan infrastruktur secara signifikan dapat berpengaruh bahkan menentukan integrasi sosial ekonomi masyarakat di suatu wilayah dan wilayah lainnya. (3) Pembangunan infrastruktur sebagai bagian dari integrasi politik negara dalam bidang sosial ekonomi akan menimbulkan isolasi fisik dan non fisik di banyak daerah. Tantangan pemerintah adalah membangun infrastruktur yang mampu mengatasi keterisolasian fisik Indonesia, yang akan berdampak pada pembangunan sosial ekonomi masing-masing daerah.

Berdasarkan Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (LAKIP) Kabupaten Lampung Tengah menyatakan bahwa kelayakan jalan di kecamatan sampai dengan tahun 2022, kabupaten Lampung Tengah mempunyai jalan sepanjang 1.343,33 km. Jalan dalam kondisi yang baik sebanyak 62,55% atau sepanjang 840 km dan jalan rusak yang ditemukan sebanyak 37,45% atau sepanjang 503 km. dibandingkan dengan target yang ditetapkan, tingkat realisasi pada tahun 2022 mencapai 58,86 dengan ruas jalan sepanjang 1.343,326 km sesuai data kinerja didasarkan pada tahun terakhir rencana jika dibandingkan dengan target akhir tahun yang sebesar 65,50% maka sangat diperlukan upaya untuk menjaga kondisi jalan agar mencapai indikator tersebut. Hasil aktual pada tahun 2022 (58,86%) kasus turun sebanyak -2,24% dibandingkan tahun 2021 (61,50%). Berdasarkan capaian angka tahun 2022 dalam rencana dinas bina marga dan konstruksi terlihat bahwa angka pencapaian pada tahun 2022 belum mencapai target yang diharapkan, namun mengingat panjangnya jalan yang dikelola oleh bina marga dan layanan jalan raya, konstruksi memerlukan upaya untuk mencapai kondisi jalan yang jauh lebih baik supaya mendukung perekonomian yang lebih baik. Tingkat aksesibilitas jalan pada tahun 2022 sebesar

89,36 indikator tersebut berbanding lurus dengan tingkat indeks stabilitas jalan, semakin tinggi realisasi stabilitas jalan maka aksesibilitas jalan kabupaten juga semakin tinggi. Pada tahun 2022 otoritas pembangunan jalan raya melaksanakan pekerjaan pembangunan jalan sepanjang 67,58 km dan renovasi jalan sepanjang 3,200 km. pembangunan jalan 11.206 km dan pembangunan jembatan sepanjang 8 m yang terdapat di dua kecamatan. Pembangunan jembatan sepanjang 46 km di enam kecamatan dan pemeliharaan jembatan sepanjang 96 m yang tersebar di beberapa wilayah kabupaten Lampung Tengah. Dua program, dengan rincian ketercapaian pelaksanaan kegiatan dapat diketahui melalui indikator capaian kinerja berikut ini:

1. Tingkat kelayakan jalan di kabupaten lampung tengah pada tahun 2022 diperkirakan sebesar 65,5% dengan tingkat realisasi sebesar 58,86% atau realisasi yang sudah dicapai sebesar 89.86 %
2. Tingkat aksesibilitas jalan kabupaten lampung tengah pada tahun 2022 ditargetkan sebesar 89,36% pada tingkat implementasi sebesar 89,36% atau tingkat capaian kinerja sebesar 100%.

Mayoritas, setiap pemerintah daerah telah mengalokasikan sejumlah dana untuk pemeliharaan jalan di daerahnya, termasuk Kabupaten Lampung Tengah. Demografi setiap wilayah yang tidak sama menjadi penentu utama suksesi program tersebut. Daerah yang memiliki kepadatan penduduk dan wilayah yang relatif sempit kecenderungan akan memiliki efektifitas pembangunan. Secara teori pengaturan anggaran pembangunan jalan akan lebih mudah terealisasi dibandingkan daerah yang sebaliknya, memiliki wilayah yang lebih luas. Kota Magelang adalah wilayah tersempit, hanya seluas 18,12 m2. Meski bukan kabupaten terluas di Indonesia, namun wilayah Lampung Tengah luasnya 4.559,57 km2, selisihnya berkali-kali lipat dari luas Kota Magelang. Jalan yang dibangun dan diperbaiki serta seringnya terjadi kerusakan pada beberapa jalan, hal ini menyebabkan terjadinya ketidakseimbangan antara alokasi dana dengan jumlah jalan yang diperbaiki. Hal ini akan menyebabkan lambatnya pelaksanaan pembangunan jalan daerah. Anggaran perbaikan jalan di Kabupaten lampung Tengah pada tahun 2023 menelan anggaran 102,1 M (Kompas,2023)

Berdasarkan catatan Indonesian Corruption Watch (ICW), sejak 2010 hingga Juni 2018, sebanyak 503 anggota dewan dan 253 kepala daerah atau penegak hukum daerah ditetapkan sebagai tersangka kasus korupsi (Ghaliya & Sjafrina, 2019). Dalam laporan KPK Lampung merupakan 10 provinsi terkorup di Indonesia. Bupati Lampung Timur, Satono sebagai tersangka korupsi APBD tahun 2008. Bupati Lampung Timur saat ini, Dawam Raharjo terseret pada kasus suap UNILA senilai seratus juta rupiah dalam kasus “penitipan mahasiswa baru”. Bupati Tagamus periode 2016, Bambang Kurniawan ditetapkan sebagai tersangka kasus suap pengesahan APBD kepada beberapa anggota dewan daerah. Bupati Mesuji, Hamami tersangkut kasus korupsi proyek infrastruktur PUPR di Wilayah Mesuji. Pada tahun 2020, Mantan Bupati Lampung Tengah, Mustofa ditetapkan terbukti menerima suap sebanyak lima puluh satu milyar rupiah (Rp.51 M). Meskipun terlambat dalam pengungkapan kasus, kasus korupsi dapat terungkap. Terbukti sang mantan bupati menyalahgunakan kewenangannya sewaktu menjabat bupati pada kurun tahun 2017 hingga 2018. Dana korupsi bersumber dari pengurusan izin 179 calon rekanan proyek infrastruktur. Tak berlebihan bila dalam pusran pembangunan proyek infrastruktur melahirkan dugaan oligarki.

Oligarki secara sederhana dapat digambarkan sebagai hubungan kekuasaan antara kelompok masyarakat yang menguasai sumber daya ekonomi dan politik demi keuntungan mereka sendiri (Robison dan Hadiz 2014, 37). Mereka menggambarkan oligarki sebagai sistem hubungan kekuasaan yang memungkinkan terjadinya konsentrasi kekayaan dan otoritas serta pertahanan kolektif terhadap konsentrasi kekayaan. Hal yang penting dalam pemahaman adalah bahwa oligarki dipahami sebagai relasi kekuasaan koalisi politik dan ekonomi yang cair di Indonesia yang memperoleh kekayaan

melalui eksploitasi sumber daya publik. Oligarki ini merupakan hasil proses sejarah sejak rezim Orde Baru. Menurut Hadiz, orde baru mempunyai ciri-ciri oligarki kapitalis dan dicirikan oleh tiga ciri; (1) Oligarki kapitalis menguasai kekuasaan negara dan mengendalikan lembaga-lembaganya, dapat digunakan “secara instrumental” (tidak hanya secara struktural) dan paksaan demi kepentingan pribadi. (2) Hubungan negara dan masyarakat diwarnai dengan kerancuan sistem matematika kelompok masyarakat sipil. Dan (3) Sistem patronase yang luas dan kompleks yang dibangun oleh Soeharto sendiri. Poros sentralnya menyebar ke seluruh lapisan masyarakat di Jakarta, baik di provinsi, kabupaten, hingga desa. (Hadiz 2005,259-260)

Konteks praktik korupsi dan oligarki yang menghiasi linimasa pembangunan infrastruktur, setidaknya ada tiga hal yang menjadi ancaman. *Pertama*, Korupsi Merajalela. KPK memproses 79 tersangka korupsi atau 32% di antaranya adalah politisi. Aktor politik yang diusung Komisi Pemberantasan Korupsi. Angka tersebut hanya mencakup jabatan anggota DPR dan DPRD (144 orang) serta kepala daerah (89 orang). Angka tersebut belum memperhitungkan aktor politik lain, seperti presiden atau pengurus partai, yang tidak menjabat. *Kedua*, Pembangunan tidak maksimal. Pembangunan di Provinsi Lampung tidak dilakukan dengan maksimal banyak jalan jalan kabupaten maupun provinsi yang rusak parah karena minimnya perhatian dari pemerintah daerah. Pada tahun 2023 ini presiden Joko Widodo sampai mengecek kondisi jalan di provinsi ini yang kondisinya begitu memprihatinkan, sehingga negara dengan turun tangan untuk meringankan persoalan yang ada dengan mengucurkan anggaran 800 M yang bersumber dari APBN untuk memperbaiki jalan-jalan yang rusak di daerah lampung. *Ketiga*, lambannya capaian kinerja. Kinerja merupakan gambaran pencapaian tujuan atau sasaran suatu lembaga sebagai interpretasi terhadap Visi, misi, dan strategi organisasi, yang menunjukkan tingkat keberhasilan atau kegagalan dalam mencapai tujuan tersebut melalui pelaksanaan program sesuai dengan rencana politik yang telah disepakati.

Adapun cara untuk mengukur pencapaian kinerja dilihat dari beberapa segi diantaranya; (1) Kualitas hasil, hasil dari program harus sesuai dengan SOP yang ditetapkan. (2) Waktu penyelesaian, hasil dari program yang ditetapkan harus sesuai dengan waktu yang sudah ditargetkan. (3) Modal atau biaya. Modal yang digunakan harus efisien terhadap hasil dari program. Tujuan dari pencapaian kinerja adalah untuk mencapai penyelenggaraan pemerintahan yang baik, maka pemerintah harus mampu menata kembali pola kerja yang telah dijalankan selama ini, yaitu perlu adanya pencapaian good governance. Pemerintah perlu mampu menjaga koordinasi dengan konstituennya, khususnya masyarakat dan dunia usaha. Selalu transparan dan bertanggung jawab. Kinerja diberikan sebagai kompensasi atas penggunaan anggaran dan umpan balik terhadap hambatan kinerja untuk memperbaiki strategi masa depan.

“Kemauan” Pembangunan Pemerintah Daerah Lampung Tengah

Pembangunan seluruh pemerintah daerah di Indonesia dapat dilihat dari jabaran Indeks Daya Saing Daerah (IDSD). IDSD berperan penting dalam mengukur dan menganalisis daya saing daerah. Memahami standar daya saing regional memungkinkan pemerintah untuk mengidentifikasi permasalahan yang berkaitan dengan sumber daya manusia, mendukung standar lingkungan hidup, dan merencanakan strategi untuk meningkatkan daya saing regional (Sukanto, 2009). IDSD menggunakan berbagai indikator seperti struktur, akses pasar, iklim investasi, kualitas sumber daya manusia dan inovasi untuk membantu menentukan tingkat persaingan sehari-hari di suatu wilayah dibandingkan wilayah lain. IDSD juga membantu pemerintah daerah memahami situasi lokal dan unik serta memahami tren global (BRIN, 2023). Terdapat empat elemen utama: dukungan lingkungan, sumber daya manusia (SDM), dan inovasi pasar dan ekosistem. Komponen lingkungan pendukung juga terdiri dari empat pilar. Pilar pertama, lembaga yang mengukur seberapa mendukung lingkungan sosial, politik, hukum dan keamanan. Pilar kedua adalah infrastruktur yang

mendukung kegiatan perekonomian. Pilar ketiga Penerapan TIK sebagai elemen kunci kemajuan Industri 4.0. Pilar keempat adalah stabilitas makroekonomi yang meliputi tingkat penciptaan nilai, akumulasi modal, tingkat konsumsi, kinerja industri, perekonomian, dan biaya hidup.

Secara global, IDSD berfungsi sebagai tolok ukur bagi investor dan komunitas internasional untuk menilai potensi pertumbuhan investasi dan bisnis suatu negara. Hal ini memberikan kawasan ini peluang untuk memperkuat kohesi masyarakat dan pertumbuhan ekonomi. IDSD memungkinkan untuk mengetahui daya saing sehari-hari Perbandingan dengan daerah lain berdasarkan berbagai indikator seperti infrastruktur, akses pasar, iklim investasi, kualitas talenta, inovasi, dll. IDSD juga membantu pemerintah daerah untuk mengidentifikasi karakteristik dan keunikan daerah serta memahami tren global (BRIN, 2023). IDSD juga berfungsi untuk meningkatkan Citra daerah dari sudut pandang investor dan masyarakat umum, sehingga IDSD berperan penting dalam memberikan informasi yang akurat kepada pemerintah daerah melalui kebijakan dan program yang bertujuan untuk meningkatkan daya saing daerah meningkatkan citra daerah di mata investor dan masyarakat, serta mengarahkan perusahaan internasional. peluang bagi investor dan masyarakat umum untuk menilai potensi negara (Muhammad. dkk, 2023). Berikut ini adalah tabel skor IDSD perbandingan antar kabupaten di Lampung dan rata-rata nasional.

Tabel 1. Tabel Skor IDSD Perbandingan antar Kabupaten di Lampung dan Rata-Rata Nasional.

KABUPATEN KOTA	LINGKUNGAN PENDUKUNG				SDM			PASAR		EKOSISTEM INOVASI			SKOR IDSD
	Pilar 1	Pilar 2	Pilar 3	Pilar 4	Pilar 5	Pilar 6	Pilar 7	Pilar 8	Pilar 9	Pilar 10	Pilar 11	Pilar 12	
NASIONAL	4,14	2,91	3,57	3,05	3,36	3,73	2,68	3,73	2,66	1,31	5,00	2,62	3,26
PROVINSI LAMPUNG	4,09	2,34	3,33	3,00	3,83	3,50	2,04	3,08	2,13	1,45	5,00	2,21	3,02
LAMPUNG BARAT	4,18	1,67	3,04	2,30	3,69	2,79	2,65	2,17	2,61	0,33	5,00	0,33	2,56
TANGGAMUS	4,01	1,83	2,93	2,74	3,77	2,71	2,55	1,51	2,56	0,72	5,00	0,07	2,53
LAMPUNG SELATAN	3,79	3,27	3,42	3,08	3,77	2,73	2,19	2,24	2,54	2,00	5,00	1,44	2,96
LAMPUNG TIMUR	3,69	1,48	3,11	2,78	3,92	2,96	1,80	1,82	2,39	1,90	5,00	0,63	2,62
LAMPUNG TENGAH	4,00	1,94	3,24	3,42	3,85	2,82	1,78	2,34	2,96	3,20	5,00	0,62	2,93
LAMPUNG UTARA	-	-	3,02	2,57	3,77	3,06	2,55	2,15	2,43	1,10	5,00	0,84	-
WAY KANAN	4,20	2,39	3,20	2,52	3,77	2,65	2,01	2,45	3,02	0,64	5,00	0,24	2,67
TULANGBAWANG	-	1,60	3,22	2,85	3,85	2,60	1,85	1,93	2,16	1,05	5,00	0,38	-
PESAWARAN	4,02	1,83	3,09	2,40	3,77	3,00	2,16	2,21	1,22	0,75	5,00	0,77	2,52
PRINGSEWU	-	1,59	3,25	2,44	3,85	3,19	3,19	2,81	1,38	0,52	5,00	1,39	-
MESUJI	-	1,63	3,38	2,61	3,69	2,31	1,67	1,67	3,38	0,47	5,00	0,04	-
TULANG BAWANG BARAT	4,05	1,98	3,23	2,60	3,85	2,58	1,83	1,87	1,22	0,52	5,00	0,36	2,42
PESISIR BARAT	-	2,59	2,43	2,21	3,38	2,72	2,27	-	0,87	0,21	5,00	0,52	-
BANDAR LAMPUNG	3,56	2,30	4,64	3,51	3,92	3,85	3,99	3,62	1,69	2,61	5,00	3,75	3,54
METRO	4,53	1,45	3,61	2,22	4,00	4,01	4,66	3,10	2,26	0,29	5,00	2,10	3,19

KETERANGAN :

Pilar 1: Institusi	Pilar 5: Kesehatan	Pilar 9: Sistem keuangan
Pilar 2: Infrastruktur	Pilar 6: Ketrampilan	Pilar 10: Ukuran pasar
Pilar 3: Adopsi TIK	Pilar 7: Pasar produk	Pilar 11: Dinamisme bisnis
Pilar 4: Stabilitas ekonomi makro	Pilar 8: Pasar tenaga kerja	Pilar 12: Kapabilitas

Pada pilar dua, infrastruktur Lampung Tengah memiliki nilai terendah dalam pilar ini (1,94), sedangkan Lampung Selatan memiliki nilai tertinggi (3,27). Ini menunjukkan perbedaan dalam tingkat pengembangan infrastruktur di berbagai daerah. Skor IDSD pada pilar dua, Infrastruktur di Provinsi Lampung terdapat tiga kabupaten/kota yang sudah melebihi standar skor atau setara dengan 20% dari 15 kabupaten/kota di Provinsi Lampung. Terdapat dua belas kabupaten/kota yang masih berada dibawah rata-rata Skor IDSD Provinsi Lampung atau Nasional. Tabel infrastruktur di Kabupaten Lampung Tengah memperoleh skor 1,94 dibawah skor rata rata nasional, artinya kualitas infrastruktur di wilayah ini dipersepsikan kurang baik. Infrastruktur di Kabupaten Lampung Tengah, Pesisir Barat dan Way Kanan memperoleh skor diatas rata-rata skor Provinsi Lampung, menunjukkan bahwa kualitas infrastruktur di wilayah ini masih perlu peningkatan. Infrastruktur di Kabupaten lainnya memperoleh skor dibawah rata-rata skor Provinsi Lampung, menunjukkan bahwa kualitas infrastruktur di wilayah ini masih rendah perlu peningkatan. Adanya data yang tidak tersedia terhadap infrastruktur di Lampung Utara maka tidak dapat memberikan penilaian. Sebagian besar wilayah Provinsi Lampung memiliki tingkat kualitas infrastruktur yang rendah, dengan beberapa wilayah yang memerlukan perhatian serius untuk meningkatkan kondisi infrastruktur mereka, *political will*.

Political will Pemda Lampung Tengah tentang fasilitas infrastruktur jalan tidak mencolok terlihat, cenderung terdeteksi rendah. Keadaan berubah hingga viralnya kasus Bima, seorang mahasiswa yang mengkritik kinerja Pemda Lampung. Melalui media sosial, pemuda asal Lampung yang pada saat itu sedang menempuh studi di Australia mengkritik kinerja Pemda dan fasilitas di Lampung Tengah terutama infrastruktur jalan raya. Gelombang kedua kritik warga viral dari Mirna Desiana yang memprotes kondisi jalan dengan cara berkubang di tengah jalan Rumbia, Lampung Tengah. Akibatnya, kondisi jalan rusak di Lampung menjadi sorotan public hingga level nasional. Media televisi kerap kali meliput kondisi jalanan rusak di sepanjang provinsi Lampung, masyarakat juga makin banyak yang menyuarakan keluhan mengenai kondisi jalan rusak. Isu tersebut sukses mencuri perhatian banyak pihak, dari masyarakat Provinsi Lampung, tokoh-tokoh penting di Indonesia, Pengacara, artis dan lainnya. Viralnya kasus tersebut, mendorong pemerintah untuk segera pusat turun tangan dalam penyelesaian kasus tersebut. Menyadari menjadi pusat perhatian nasional, Pemerintah Provinsi Lampung langsung sigap menyiapkan beberapa agenda dalam rangka perawatan dan perbaikan kondisi jalan raya di beberapa wilayah seperti Lampung Utara, Lampung Tengah, Kota Metro, Mesuji, Rawajitu dan sepanjang Area Kota Baru sampai kampus ITERA. Tidak sedikit, pemerintah pusat menggelontorkan dana Rp. 814,7 miliar untuk 15 segmen program perbaikan jalan seantero Lampung. Kendati demikian, Gubernur Lampung, Arinal Djunaidi membantah bahwa perbaikan jalan tersebut bukanlah buntut dari viralnya pemberitaan melainkan sudah direncanakan sebelum viral di social media (Damarjati, 2023).

Political will adalah istilah yang sering digunakan untuk menggambarkan keseriusan dan kemauan suatu pemerintahan atau badan politik untuk mencapai sebuah tujuan tertentu bahkan dalam menghadapi rintangan atau oposisi. Hal ini sering disebut sebagai sumber kekuatan dan strategi yang diperlukan untuk mengatasi berbagai masalah kompleks yang dihadapi oleh sebuah pemerintahan daerah. Halangan dan rintangan dapat berupa bencana alam seperti contohnya

perubahan iklim, kemiskinan, atau bahkan situasi perang atau adanya pihak oposisi. Craig Charney (2009) menyatakan bahwa *political will* terdiri dari tiga komponen; cara mengadvokasi, aksi seorang politikus dan organisasi kampanye politik. “*political will is the ghost in the machine of politics, the motive force that generates political action*”. Dari Charney menggambarkan bagaimana peran seorang politikus dalam hal ini pemerintah daerah memiliki ketiga unsur *political will* dalam melakukan perbaikan infrastruktur di wilayah Lampung Tengah. Menjadi pilihan, apakah pemerintah daerah setempat hendak melakukan tindakan advokasi untuk memaksa pengambilan langkah politik dalam hal perbaikan infrastruktur di Lampung Tengah atau tidak. Kita dapat melihat *political will* Pemda Provinsi Lampung dan kabupaten Lampung Tengah khususnya masih kurang hal ini terlihat dari kasus Bima yang mengkritik kondisi jalan di Lampung kemudian pemda baru bergerak untuk membenahi jalan-jalan daerah.” inilah yang dinamakan kritik yang membangun, bukan *political will* Pemda Lampung yang membangun”

Dalam pencermatan *political will*, sangat diperlukan pemahaman yang sama antara para pihak yang terlibat tentang masalah yang dihadapi. Pemahaman yang sama akan memunculkan komitmen kolektif dan persetujuan pengambilan keputusan masalah. Keyakinan bahwa masalah tersebut dapat diselesaikan. Optimis dan kemauan untuk berkomitmen pada upaya jangka panjang sangat diperlukan untuk mencapai perubahan di daerah Lampung Tengah. Pentingnya penguatan tata kelola pemerintahan daerah yang mengedepankan supremasi hukum. Modus-modus bagi tindak pidana korupsi juga semakin menjalar di daerah, jika kita melihat laporan KPK, tren korupsi menjadi semakin beragam. Sehingga kemauan politik harus benar-benar konsisten dengan aksi politik untuk pembangunan maupun pencegahan korupsi di level daerah. (Fahrizal & Bintoro, 2022).

Selain itu, sangat diperlukan juga Visi yang jelas tentang hasil yang diinginkan mengenai infrastruktur di Lampung Tengah. Setiap aktor yang ikut serta wajib memiliki kesamaan pemikiran mengenai apa itu visi pembangunan daerah tentang infrastruktur. Keberanian politik dalam membuat keputusan dalam kondisi sulit menjadi cerminan kesungguhan *political will*. bersungguh-sungguh dalam pengambilan keputusan tidak mudah, karena hal tersebut memiliki konsekuensi yang tidak populer. Kemampuan untuk membangun konsensus *political will* bukan hanya tentang tekad seorang pemimpin tunggal, namun membutuhkan dukungan dari aliansi pemangku kepentingan yang luas baik itu pihak instansi pemerintah yang dinaungi, pihak swasta dan juga seluruh masyarakat Lampung Tengah.

Komitmen dan Konektivitas Perencanaan Pembangunan Lampung Tengah

Tercatat ada 248 proyek infrastruktur yang telah ditetapkan pemerintah pusat sebagai proyek strategi nasional. Hal tersebut diatur dalam Perpres No.58 Tahun 2017 mengenai percepatan pelaksanaan proyek nasional. Pada tahun 2023, proses realisasi dari amanah Perpres tersebut dimulai. Kucuran dana desa bersumber dari Rancangan Anggaran Pendapatan Belanja Negara (RAPBN) ditingkatkan lebih dari tiga persen menjadi tujuh puluh triliun rupiah. Secara serentak, dana tersebut ditransfer kepada 33 provinsi, 434 pemda kabupaten dan kota dan 74.000 desa. Angka yang cukup fantastis sebagai bentuk nyata komitmen rezim Jokowi terhadap pembangunan infrastruktur hingga ke pelosok desa. Beberapa jalan rusak di Lampung Tengah telah mendapat bantuan dari pemerintah pusat. Ruas jalan raya nasional yang rusak telah mendapat pendanaan berupa bantuan dari pemerintah pusat. Paket pembangunan pertama, pembangunan ruas jalan Kota Gajah hingga Simpang Randu sepanjang 30 km. sepanjang 12 km jalan dibangun menggunakan APBD Lampung Tengah, dan APBN membiayai pembangunan jalan 18km sisanya. Paket pembangunan kedua, jalan Simpang Randu hingga Seputih Surabaya yang akan menerima suntikan dana pembangunan 18,75 km dari pusat, sedangkan dana APBD

untuk pembangunan 7,25 km saja. (Damarjati, n.d.)

Sekilas pandang penggelontoran dana fantastis, Rp. 814,7 miliar ini bentuk kebaikan, namun jika dilihat dalam konteks berbeda, kebijakan pemerintah pusat dalam mengambil alih perbaikan infrastruktur jalan tersebut merupakan indikasi rendahnya komitmen perencanaan pembangunan di Lampung Tengah. Seharusnya, ini menjadi peringatan bagi pemerintah daerah Provinsi Lampung sebagai bentuk ketidakmampuan kemandirian daerah. Otonomi daerah yang diterapkan di Indonesia merupakan bentuk kewenangan yang diberikan kepada daerah untuk mengelolanya secara bertanggung jawab. Faktanya, Pemda Lampung Tengah sendiri belum maksimal menggunakan APBD untuk menjalankan kewajiban otonomi yang dimiliki untuk penyediaan fasilitas jalan raya. Maka, analisis terhadap penyusunan APBD merupakan langkah awal dalam keseluruhan siklus pengelolaan APBD yang bertujuan untuk mewujudkan APBD yang siap pakai atau dilaksanakan secara fisik dan formal sebagai salah satu komponen utama pengelolaan keuangan daerah. Untuk memenuhi kriteria yang diinginkan, perlu dipenuhi berbagai persyaratan dan proses persiapan, terutama perumusan kebijakan anggaran dan perencanaan operasional anggaran yang berkaitan dengan perumusan kebijakan. Perpaduan antara proses perumusan kebijakan, perencanaan, dan perancangan perkotaan memperlihatkan korelasi positif, yang berarti agar menghasilkan perubahan yang lebih baik dalam pembangunan kota dan kawasan (Matdoan, 2016).

Formulasi kebijakan merupakan tahap yang kritis dimana APBD akan diposisikan secara “*in-line*” dengan output dari tahap perencanaan strategis, dalam hal ini dokumen rencana kegiatan pemerintah daerah (RKPD). Seluruh proses penyusunan melibatkan partisipasi masyarakat, APBD dapat memberikan konteks sebanyak mungkin untuk pengambilan keputusan dalam kebijakan umum, prioritas, keputusan alokasi sumber daya, dan pengaturan alokasi awal. Untuk itu perlu diperjelas letak tanggung jawab dan dasar akuntabilitas di kalangan eksekutif, DPRD maupun internal badan eksekutif itu sendiri. DPRD kabupaten lampung tengah tidak melaksanakan fungsinya dikarenakan mereka hanya menerima laporan hasil kerja pemda setempat tanpa berkontribusi pelaksanaan program yang bersumber dari APBD. Sesuai dengan pedoman yang sudah disusun perkiraan pendapatan dan belanja daerah dengan tahun anggaran berdasarkan Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 30 Tahun 2007. prinsip-prinsip berikut harus diperhatikan dalam penyusunan APBD; komitmen (Transparansi dan Akuntabilitas Anggaran) dan konektivitas (partisipasi masyarakat).

Pertama, Anggaran pendapatan dan alokasi daerah harus memuat informasi yang tersedia untuk umum sehingga masyarakat dapat dengan mudah mengakses. Transparansi dan Akuntabilitas Anggaran sebagai bentuk komitmen. Komitmen merupakan korelasi antara tujuan, usulan, sumber pendanaan dan jumlah anggaran untuk setiap kategori pengeluaran serta fungsi dan hasil yang ingin diperoleh dari kegiatan yang dianggarkan. Oleh karena itu, setiap penggunaan anggaran harus mempertanggungjawabkan penggunaan sumber daya yang dikelola untuk mencapai hasil yang ditentukan. Pemanfaatan modal yang tersedia secara maksimal bertujuan untuk meningkatkan pelayanan dan mensejahterakan masyarakat melalui pemanfaatan sumber daya yang tersedia secara optimal. Untuk menambah efektivitas dan efisiensi anggaran, perencanaan anggaran mengidentifikasi tujuan, hasil, manfaat dan indikator kinerja yang ingin dicapai dengan mengidentifikasi prioritas operasional, menghitung jumlah pekerjaan dan menentukan biaya satuan yang wajar. Ini yang selanjutnya akan dipahami sebagai disiplin anggaran. Disiplin anggaran keuangan daerah adalah prinsip yang penting dalam pengelolaan keuangan daerah, terutama dalam era otonomi daerah. Disiplin anggaran keuangan daerah berarti mengatur penggunaan anggaran dengan cara yang rasional, transparan, dan akuntabel. Dalam konteks ini, disiplin anggaran keuangan daerah berarti memastikan bahwa pendapatan yang

direncanakan dapat dicapai dan pengeluaran tidak melebihi batas yang telah ditentukan. Disiplin anggaran keuangan daerah juga melibatkan pengendalian penggunaan anggaran yang efektif, efisien, dan transparan, serta memastikan bahwa pemerintah daerah dapat menjamin kelancaran pelaksanaan tugas pemerintahan daerah sebagai administrator pemerintahan, pembangunan, dan administrator sosial kemasyarakatan. Dalam proses disiplin anggaran, setidaknya memperhatikan beberapa Prinsip-prinsip anggaran yang perlu dipertimbangkan, diantaranya (1) Pendapatan yang diproyeksikan adalah perkiraan yang dapat diukur dan dicapai secara wajar dari sumber pendapatan mana pun, dan biaya yang diharapkan merupakan batas atas pengeluaran. (2) Penganggaran belanja harus didukung oleh kepastian akan dihasilkannya pendapatan yang cukup dan sesuai dengan perubahan APBD/APBD, memungkinkan dilakukannya kegiatan yang belum atau mempunyai sumber anggaran yang tidak mencukupi. Dan (3) Seluruh pendapatan dan pengeluaran yang sudah di tetapkan pada setiap tahun anggaran harus disetorkan ke APBD selanjutnya diproses dengan rekening bersama daerah di Perbendaharaan Negara.

Kedua, Partisipasi masyarakat yang dimaksud adalah peran serta masyarakat sedapat mungkin diikutsertakan dalam pengambilan keputusan pada saat proses penyusunan dan identifikasi APBD agar masyarakat dapat lebih memahami hak serta tanggung jawabnya mengenai pelaksanaan APBD. Perencanaan dan pembangunan jalan lapisan penetrasi dan jalan onderlagh di Desa Ngesti Rahayu Kecamatan Punggur Kabupaten Lampung Tengah memerlukan komitmen aktif dari masyarakat dan pemerintah setempat. Masyarakat harus berpartisipasi aktif dalam kegiatan perencanaan dan pembangunan untuk memastikan hasil yang sesuai dengan standar teknis.(Karami & Iswan, 2023) realitasnya, Partisipasi Masyarakat Kurang. Partisipasi masyarakat merupakan elemen kunci keberhasilan implementasi program-program pekerjaan umum dan penataan ruang. Tetapi dalam hal ini partisipasi masyarakat masih belum maksimal yang disebabkan oleh kurangnya sosialisasi dan pemahaman agar masyarakat mengetahui manfaat program-program tersebut. Masyarakat bisa Bertindak sebagai monitor. Dikutip dalam makalah *A Ladder of Citizen Participation* ada kalimat menarik, “*The idea of citizen participation is a little like eating spinach: no one is against it in principle because it is good for you.*” (Arnstein 1969). Kalimat tersebut menyatakan bahwa, partisipasi dari masyarakat adalah ide yang sangat bagus, dan tidak seorang pun boleh menolak ide bagus, atau ide yang dianggap bagus, seperti "makan bayam". Arnstein menegaskan bahwa partisipasi yang sejati adalah ketika warga memiliki kontrol penuh atas proses pengambilan keputusan, yang ia sebut sebagai "partisipasi yang berempat-empat" atau "empowerment". Artikel ini menjadi landasan penting dalam studi tentang partisipasi masyarakat dalam perencanaan dan pengembangan komunitas, serta menginspirasi diskusi tentang bagaimana mencapai partisipasi yang lebih inklusif dan bermakna bagi warga.

Wawasan berbangsa dan bernegara partisipasi masyarakat telah tercantum secara implisit dalam UUD 1945 pada pasal 28 dan 28 E ayat 3 dan Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik.Asal usul peraturan ini dirinci dalam Pasal 42 Peraturan Pemerintah Nomor 96 Tahun 2012 yang menyatakan bahwa partisipasi masyarakat dalam pelayanan publik berupa sumbangan, tanggapan, dan laporan kepada panitia penyelenggara. Melalui panitia penyelenggara, atasan langsung yang terlibat, atau media. Pengelolaan pelayanan publik, dalam hal ini pemerintah daerah, juga terikat pada ketentuan Peraturan Presiden Nomor 76 Tahun 2013 tentang pengelolaan Pengaduan Terkait Pelayanan Publik.Dalam perintah eksekutif ini, pemerintah sebagai otoritas pengatur dapat menentukan hak-hak jurnalis, kewajiban penyelenggara dan pengelola, mekanisme penyelesaian pengaduan, mekanisme penyelesaian pengaduan, kewajiban dan larangan peraturan, perlindungan klaim, dan lain-lain. Pemberi Pernyataan dapat meminta perlindungan kepada penyelenggara berupa jaminan untuk menjaga

kerahasiaan identitas Donatur.

Hambatan yang dihadapi dalam realisasi pembangunan jalan layak di Lampung Tengah, diantaranya; *pertama*, SDM birokrasi yang masih rendah. Kemampuan birokrasi yang masih rendah merupakan salah satu faktor penghambat dalam keberhasilan pelaksanaan program pekerjaan umum dan penataan ruang. Namun ketersediaan yang ada di kabupaten lampung tengah masih terbatas hal ini disebabkan oleh kurangnya pelatihan dan pengembangan SDM. Birokrasi di Lampung Tengah terkesan masih menerapkan praktik birokrasi order baru, asal bapak senang tanpa adanya inovasi yang berdampak untuk kemajuan daerah. *Kedua*, Anggaran tidak memadai. Dalam hal ini pemerintah kabupaten lampung tengah perlu meningkatkan anggaran untuk pembangunan infrastruktur dan penataan ruang. Hala ini dilakukan agar dapat mengoptimalkan sumber-sumber pendapatan daerah dan mencari sumber-sumber pendanaan lain yang dapat digunakan untuk pembangunan infrastruktur dalam menyikapi anggaran yang kurang. Pemda seharusnya bisa menyiasati dengan mencari berbagai sumber pendanaan baik itu dari pemerintah pusat melalui APBN, maupun dengan CSR dari perusahaan-perusahaan di kawasan lampung tengah untuk ikut andil dalam pembangunan insfrastruktur daerah setempat. *Ketiga*, selain memikirkan besarnya dana perbaikan jalan, pemeliharaan jalan juga merupakan kesulitan yang dihadapi oleh Pemda Lampung Tengah. Menjadi provinsi terdekat dari Pulau Jawa, menempatkan Lampung sebagai poros transportasi. Jutaan kendaraan dengan muatan tonase barang melintas disepanjang jalanan lampung. Namun, itu bukanlah hal baru, hal tersebut menjadi semakin buruk karena kurangnya konektivitas perencanaan. Faktanya wakil rakyat DPRD lampung tengah tidak memiliki banyak andil dalam menjalankan fungsinya. Disini DPRD hanya menerima hasil pelaksanaan program yang dilakukan oleh pemda tanpa adanya keterlibatan dalam proses perencanaan. *Keempat*, Tantangan yang timbul akibat “ketidakadilan” penganggaran berakibat pada ketidakmerataan pertumbuhan ekonomi di provinsi Lampung. Hal tersebut tercermin dari hasil IDSD antar kabupaten di Lampung Tengah. Beberapa kabupaten hanya memiliki indeks sekitar 2,5 seperti Tulang Bawang Barat, Tulang Bawang Peswaran. Sedangkan beberapa wilayah memiliki indeks cukup tinggi sekitar 3,5 seperti Bandar Lampung dan Metro. Kesenjangan tersebut tidak baik bagi konteks pembangunan di level provinsi, dimana hal tersebut sebagai gambaran rendahnya konektivitas program pembangunan Lampung. Tidak dapat dipungkiri, bahwa konektivitas merupakan hal yang sangat penting dengan melibatkan seluruh kabupaten dengan mempertimbangkan kebutuhan masyarakat dan kepentingan seluruh daerah kabupaten di Lampung.

KESIMPULAN

Pembagian status infrastruktur jalan terbagi dalam kategori jalan nasional, provinsi, kabupaten hingga desa tidak menjadi jaminan pembagian kewenangan perbaikan dan perawatan infrastruktur. Idealnya, kewenangan pemeliharaan dan perbaikan jalan sudah terpisah antara wewenang pemerintah daerah maupun pemerintah pusat. Kenyataannya dalam kasus infrastruktur jalan di Kabupaten Lampung Tengah, pemerintah pusat menjadi penyelenggara dominan perbaikan dan perawatan jalan di lampung. Seharusnya, pasca otonomi daerah menempatkan masing-masing daerah memiliki kepekaan yang tinggi dalam perumusan dan perencanaan pembangunan daerahnya. Namun hal tersebut belum sukses terealisasi. Otonomi daerah seharusnya diimbangi dengan tingginya *political will* pemerintah daerah. Berdasarkan hasil dari data yang diolah oleh penulis menunjukkan bahwa *political will* Pemerintah Daerah Lampung Tengah dalam pembangunan jalan lintas kabupaten masih kurang, hal ini terlihat dari dominasi pemerintah pusat dalam proses pembangunan jalan dan tidak terealisasinya janji-janji manis kepala daerah mengenai

pemeliharaan dan perbaikan infrastruktur jalan. Kemauan Pemerintah Daerah Kabupaten Lampung Tengah terdeteksi rendah dalam pembangunan jalan lintas dalam kabupaten. Komitmen itu tidak tahan uji dengan hambatan diantaranya yaitu kebutuhan anggaran yang cukup besar, keterbatasan pendapatan daerah, dan kendali laju kendaraan bertonase tinggi yang melintasi sepanjang jalan Lampung Tengah. Nihilnya pelibatan publik dalam siklus pembangunan menyebabkan perbincangan mengenai infrastruktur Lampung Tengah ramai di media sosial. Keluhan demi keluhan dan *framing* media mengenai kondisi jalan rusak menyita perhatian public dan sukses viral. Viralitas infrastruktur jalan memicu proses percepatan perbaikan jalanan di provinsi Lampung. Setelah viral, kementerian PUPR atas instruksi presiden bergegas memperbaiki jalanan Lampung. Meski demikian, pihak pemerintah menolak anggapan bahwa tidak memiliki keprihatinan dan perencanaan infrastruktur jalan yang baik. Namun satu sisi, tidak terelakan bahwa pembangunan bergantung pemviralan dan *take over* pemerintah pusat. Cukup sulit mendeteksi transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan pembangunan di Lampung Tengah karena minimnya ketersediaan informasi pembangunan di laman web pemerintah daerah. Pelibatan publik dalam proses pembangunan masih minim akses. Pemerintah daerah merasa telah berupaya, namun satu sisi masyarakat menilai *political will* pemerintah terhadap pembangunan jalan lintas kabupaten rendah hingga berdampak sulitnya perkembangan ekonomi hingga peningkatan taraf hidup masyarakat. Jejak rekam akuntabilitas sulit diakses publik, pertanggungjawaban anggaran infrastruktur juga menyulitkan proses pengukuran *political will* pemerintah daerah dalam bidang infrastruktur jalan. Optimisme dan transparansi maupun akuntabilitas menempatkan status quo sentralisasi pembangunan dan mengaburkan esensi otonomi.

REFERENSI

- Damarjati, D. (2023, November 21). *Progres Pembangunan Jalan Lampung Tengah yang Dibiayai APBN Sudah 85%*. <https://news.detik.com/berita/d-7048582/progres-pembangunan-jalan-lampung-tengah-yang-dibiayai-apbn-sudah-85>
- Fahrizal, M. F., & Bintoro, Y. J. (2022). DESENTRALISASI FISKAL DALAM PENGELOLAAN KEUANGAN DAERAH. *Jurnal Manajemen Kewirausahaan*, 19(1), 73. <https://doi.org/10.33370/jmk.v19i1.734>
- Karami, M., & Iswan, I. (2023). Bantuan Teknis Perencanaan dan Pembangunan Jalan di Desa Ngesti Rahayu Kecamatan Punggur Kabupaten Lampung Tengah. *Nemui Nyimah*, 3(2). <https://doi.org/10.23960/nm.v3i1.51>
- Matdoan, U. A. (2016). PROSES PERUMUSAN KEBIJAKAN, PERENCANAAN DAN PERANCANGAN KAWASAN PERKOTAAN (STUDI DI KOTA TUAL). *Jurnal Darman*, 01. <https://doi.org/10.31219/osf.io/2n93h>
- Sriharyan, Leni, & Vetiana, Via. (n.d.). PERENCANAAN STRUKTUR PERKERASAN RUAS JALAN WAY ABUNG KABUPATEN LAMPUNG TENGAH. *TAPAK*, 13, 18–30.

- Derick W. 1999. Brinkerhoff, State-Civil Society Network For Policy Implementation In Developing Countries.
- Vaugehn, M., & Polar, J. (2003). *Infrastruktur dan Pengembangan: Panduan Praktis*. Jakarta: Penerbit Maju.
- Ghaliya, A., & Sjafrina, P. (2019). Dampak Politik Uang Terhadap Mahalnya Biaya Pemenangan Pemilu dan Korupsi Politik. **Integritas: Jurnal Antikorupsi**, 5(1), 43-53. Komisi Pemberantasan Korupsi.
- Moteff, J. (2003). *Critical Infrastructures: What Makes an Infrastructure Critical?* Washington, DC: Congressional Research Service.
- Charney, C. (2009). *Political will: What is it? How is it measured?* New York: Charney Research.
- Hadiz, V. R. (2005). **Dinasti Politik: Oligarki Baru Indonesia Pasca-Soeharto**. LP3ES, 259-260
- Robison, Richard, dan Vedi R. Hadiz. 2014. *Reorganizing Power in Indonesia: The Politics of Oligarchy in an Age of Markets*. London: Routledge.
- Muhammad, O., Subhan, I., Rahayu, A. G., Mulyady, D., Siregar, J. H., & Berliana, N. G. (2023). Vol.5, 34–42.
- Antara sumbar,2022, “Political will” kunci keterbukaan informasi, <https://sumbar.antaranews.com/berita/532957/political-will-kunci-tercapainya-tujuan-keterbukaan-informasi> , (Diakses tanggal 27 Desember 2023)
- Kompas.id, 2023, Presiden tinjau perbaikan jalan di kabupaten lampung tengah, <https://www.kompas.id/baca/nusantara/2023/10/27/presiden-perbaikan-jalan-diharapkan-selesai-desember-2023> , (Diakses tanggal 27 Desember 2023)
- Saibumi.com 2023, menelusuri tender fiktif jalan rusak di lampung, <https://www.saibumi.com/artikel-122351-menelusuri-isu-tender-fiktif-jalan-rusak-di-lampung.html> . (Diakses tanggal 27 Desember 2023)
- Sukanto, S. (2009). Analisis Daya Saing Ekonomi Antar Daerah Di Provinsi Sumatera Selatan. *Jurnal Ekonomi Pembangunan*, 7(2), 86-102.
- BRIN, Indeks Daya Saing Daerah 2022. Jakarta: Penerbit BRIN, 2023. BPS (2023). Provinsi Lampung dalam Angka 2023, Badan Pusat Statistik Provinsi Lampung. lakip, kabupaten lampung tengah 2021