

## Evaluasi Tata Kelola Pembangunan Jembatan Wae Racang Di Kabupaten Manggarai Provinsi NTT

**Kasmir Gon**

*Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Katolik Indonesia Santu Paulus  
Ruteng, Jl. Jend. A. Yani No. 10 Ruteng-NTT  
Email: [kasmirgon22@gmail.com](mailto:kasmirgon22@gmail.com)*

DOI: <http://dx.doi.org/10.29103/tj.v14i1.1002>

(Received: 4 August 2023 / Revised: 11 December 2023 / Accepted: 15 January 2024)

### Abstrak

Jembatan Wae Racang terbangun Tahun 2014 merupakan titik simpul Ruas Jalan: Golowoi-Meda, Beo Kina-Pau-Wae Racang dan Muwur-Bapa-Wae Racang. Jembatan tersebut belum dapat dimanfaatkan. Penelitian ini bertujuan mengevaluasi tata kelola penyelenggaraan pekerjaan infrastruktur Jembatan Wae Racang oleh Pemerintah Kabupaten Manggarai berdasarkan persepsi masyarakat. Tahapan penelitian meliputi kajian artikel terkait, observasi lokasi penelitian, observasi ke Dinas PUPR setempat, survei persepsi masyarakat, pengolahan data secara statistik deskriptif, pembahasan, dan kesimpulan. Dari 43 responden diperoleh *mean* untuk masing-masing dari 7 parameter, yaitu *mean* untuk perencanaan umum (planning) 2,256, studi kelayakan 1,814, dan penentuan lokasi jembatan 1,767 termasuk kualitas penanganan rendah, sedangkan *mean* untuk parameter pemilihan metode perencanaan teknis 1,488, perencanaan teknis 1,419, jenis konstruksi jalan menuju lokasi jembatan 1,349, dan kondisi jalan menuju jembatan 1,186 menunjukkan kualitas penanganan sangat rendah. Hal ini menggambarkan tata kelola penyelenggaraan pekerjaan infrastruktur Jembatan Wae Racang oleh Pemerintah Kabupaten Manggarai berdasarkan persepsi masyarakat adalah berkualitas sangat rendah sampai rendah.

Kata kunci: *jembatan , manfaat , evaluasi , keberlanjutan, persepsi*

### Abstract

The Wae Racang Bridge was built in 2014 and is the node point for the Roads: Golowoi-Meda, Beo Kina-Pau-Wae Racang and Muwur-Bapa-Wae Racang. This research aims to evaluate the local governance of the implementation of the Wae Racang Bridge based on public perceptions. Stages include reviewing articles, research location, observations at the local PUPR, community perception surveys, descriptive statistical data processing, discussion and conclusions. From 43 respondents, the mean for general planning 2.256, feasibility study 1.814, and determining the location of the bridge 1.767 including low handling quality, the mean for selecting technical planning methods was 1.488, technical planning 1.419, the type of road construction 1,349, and the condition of the road is 1,186 indicating the quality of handling is very low. This illustrates the local governance of the implementation of the Wae Racang Bridge infrastructure based on the public's perception that it is of very low to low quality.

Keywords: *bridge, benefits, evaluation, sustainability, perception*

## 1. Latar Belakang

Pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan di kabupaten/kota di Indonesia merupakan urusan wajib yang berkaitan dengan pelayanan dasar bagi masyarakat yang harus dijalankan penyelenggara pemerintahan daerah baik Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD) maupun pemerintah daerah (BPK, 2014) demi terwujudnya kesejahteraan masyarakat. Pemerintah daerah diharapkan mampu menggali potensi dan mengelola sumber daya daerah sebagai sumber pembiayaan pembangunan sekaligus meningkatkan kemandirian daerah untuk membiayai pembangunan.

Berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku, penyelenggara pemerintahan daerah wajib merumuskan kebijakan daerah secara terukur, implementatif, kolektif, dan berkelanjutan dalam Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah (RPJPD) setiap 20 tahun, diturunkan dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) lima tahunan dan Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) setiap tahun anggaran, dengan tujuan agar mudah dievaluasi untuk ditingkatkan baik manfaat, dampak, maupun pemerataan pembangunan. Jika hal ini dilaksanakan secara konsisten maka tata kelola pemerintahan yang baik (*good governance*) dan tata kelola masyarakat dunia usaha jasa konstruksi yang baik (*good corporate governance*) akan terwujud berdasarkan ukuran baku yang dapat dipertanggungjawabkan. Hal ini sesuai dengan hasil penelitian Ahmadi & Ahmadi, (2022), Masdar et al., (2022), Hairunnisa & Pungkasane, (2021), Mardawani & Relita, (2021), dan Permatasari (2020).

Sesuai moto pembangunan dari rakyat, oleh rakyat, dan untuk rakyat, maka masyarakat selaku subyek pembangunan khususnya infrastruktur jalan dan jembatan di tingkat kabupaten sudah seharusnya ikut mengambil bagian secara aktif dalam setiap proses perumusan atau penyusunan, pelaksanaan, dan evaluasi kebijakan dengan mempertimbangkan secara matang kondisi aktual sosial ekonomi masyarakat, Hal tersebut sejalan dengan hasil penelitian Muhammad et al., (2015), Lindawati et al., (2022), Panjaitan et al., (2019), dan Amar et al., (2018), menentukan skala prioritas penanganan infrastruktur, sebagaimana hasil penelitian Sudradjat et al., (2015), Saefudin et al., (2021), dan As'ari et al., (2017), sekaligus keberlanjutan baik proses pembangunan maupun manfaat ekonomi bagi masyarakat, sesuai hasil penelitian Amrullah, (2019), Abdurahman, (2018), dan Hastuti et al., (2016) berdasarkan indikator NPV, B-C Ratio, dan EIRR (Khairinisa et al., 2020 dan Isya et al., 2021) yang difasilitasi oleh Badan Perencanaan Pembangunan Daerah (Iqbal & Utomo, (2020); Mulyana & Arfayan, (2021); dan Yudhistira et al., (2019).

Ketidakjelasan arah, sasaran, dan tujuan pembangunan infrastruktur transportasi jalan dan jembatan daerah dijumpai pada Pembangunan Jembatan Wae Racang di Kecamatan Cibal Barat Kabupaten Manggarai. Jembatan Wae Racang dimaksud merupakan bangunan pelengkap dari Ruas Jalan Golowoi-Meda dengan Nomor Ruas 01171 dan panjang ruas 7 km berdasarkan Keputusan Bupati Manggara Nomor HK/287/2017. Ruas jalan tersebut melintasi Wilayah Dusun Golowoi dan Dusun Meda yang berujung pada Kali Wae Racang menuju Wilayah Kecamatan Rahong Utara Kabupaten Manggarai dan Kabupaten Manggarai Barat.

Jembatan Wae Racang dengan panjang 44 m selesai dibangun Tahun 2014 dengan total biaya Rp. 4.800.000.000. Jenis konstruksi meliputi bangunan bawah konstruksi beton bertulang dan bangunan atas komposit baja dengan beton

bertulang. Sejak selesai dibangun Tahun 2014 sampai dengan saat pengukuran dan pengambilan data lapangan untuk penelitian ini yang dilaksanakan pada Bulan Desember 2023 dilanjutkan Bulan Januari dan April 2023 tak pernah ada tanda-tanda fisik pemanfaatan baik oleh pengguna jalan yang bersepeda motor maupun kendaraan roda 4 atau lebih. Jalan menuju lokasi jembatan yang hanya berupa jalan setapak sepanjang 1,90 km dan sudah ditumbuhi pohon-pohon hutan berdiameter 8 sampai dengan 22 cm dan semak belukar, sehingga perjalanan menuju lokasi jembatan harus melintasi kebun milik masyarakat Dusun Meda.

Biaya pembangunan Jembatan Wae Racang dimaksud tidak direncanakan secara sistematis dalam RPJMD dan APBD, tetapi bersumber dari biaya sisa tender paket pekerjaan infrastruktur jalan dan jembatan tahun anggaran berjalan, sehingga proses perencanaan umum (planning), studi kelayakan, penentuan lokasi jembatan, pemilihan metode perencanaan teknis, perencanaan teknis, jenis konstruksi jalan menuju lokasi jembatan dan kondisi jalan menuju jembatan tidak dilakukan sebagaimana mestinya sehingga jembatan terbangun belum dapat dimanfaatkan sampai sekarang. Rencana keberlanjutan pembangunan jalan baik menuju jembatan terbangun maupun dari jembatan terbangun ke ruas jalan lanjutannya bukan merupakan prioritas bagi bupati periode setelah jembatan dibangun termasuk bupati periode saat ini.

Untuk mengetahui manfaat Jembatan Wae Racang, peneliti mengikutsertakan masyarakat Desa Golowoi untuk memberikan pandangan sebagai bentuk partisipasi masyarakat dalam pembangunan (Kusumastuti et al., 2013) khususnya infrastruktur transportasi berdasarkan persepsi masyarakat. Peneliti memberikan ruang bagi suara-suara yang tak mampu disuarakan (*voices of the voiceless*) untuk berpendapat sepanjang hal tersebut tidak melanggar norma yang berlaku, tidak bermaksud mengganggu kenyamanan siapapun dan bersifat obyektif.

Penelitian ini dilaksanakan dengan tujuan mengevaluasi tata kelola penyelenggaraan pekerjaan infrastruktur Jembatan Wae Racang oleh Pemerintah Kabupaten Manggarai berdasarkan persepsi masyarakat

## **2. Metode Penelitian**

### **2.1 Tahapan Penelitian**

Penelitian ini dilaksanakan dalam tiga tahap, meliputi tahap 1 dengan kegiatan studi literatur, observasi langsung ke lokasi penelitian, dan observasi langsung ke Dinas PUPR Kabupaten Manggarai di Ruteng selaku pemilik pekerjaan jembatan. Pada bagian studi literatur dilaksanakan aktivitas menemukan artikel terkait penelitian ini. Hal ini dipandang penting agar tidak terjadi duplikasi atau plagiasi karya tulis ilmiah dan menerapkan serta menjunjung tinggi kejujuran ilmiah, etika profesi, dan taat azas. Artikel terkait kemudian dikaji seluruhnya sampai tuntas sehingga substansi kajian ditemukan lalu dibuat perbandingan.

Pada bagian observasi langsung ke lokasi Jembatan Wae Racang dan jalan masuk dan keluar jembatan terbangun dilaksanakan kegiatan mengidentifikasi dan mengukur bagian jembatan terbangun, mengidentifikasi konstruksi, mengukur dan mengidentifikasi geometrik dan konstruksi jalan masuk keluar jembatan serta mengambil dokumentasinya, sedangkan pada bagian observasi langsung ke Dinas PUPR Kabupaten Manggarai di Ruteng untuk melakukan wawancara dan mendapatkan dokumen kebijakan dan teknis tentang proses administrasi pembangunan jembatan dimaksud.

Berdasarkan data dan informasi aktivitas tahap 1 selanjutnya dilakukan pengumpulan pendapat masyarakat di Desa Golowoi Kecamatan Cibal Barat Kabupaten Manggarai melalui kuesioner yang telah dipersiapkan. Seluruh data dan informasi tahap 1 dan 2 dikumpulkan kemudian mulai dengan rangkaian kegiatan pada tahap 3 yang diawali dengan pengolahan data secara statistik deskriptif, dilanjutkan dengan analisis dan pembahasan yang diakhiri dengan kesimpulan dan saran.

## 2.2 Analisis Persepsi Masyarakat

Metode analisis persepsi masyarakat dalam penelitian ini menggunakan alat bantu statistik deskriptif, dimana statistika deskriptif yang digunakan yaitu nilai rata-rata (*mean*), dengan rumus:

$$\bar{X} = \frac{\text{Jumlah Data}}{\text{Banyak Data}} \quad (1)$$

Keterangan:

$\bar{x}$  : Nilai rata-rata (*mean*)

Penggunaan statistik deskriptif ini dimaksudkan agar diperoleh gambaran data apa adanya yang ditemukan dari hasil angket. Nilai rata-rata yang dihitung adalah nilai rata-rata dari setiap parameter. Sebelum angket digunakan, peneliti melakukan uji validitas dan reliabilitas dari angket tersebut dengan cara melakukan konsultasi dengan 4 orang pakar/ahli di bidang infrastruktur jalan dan jembatan, dengan kualifikasi keahlian yakni 3 orang Ahli Madya (Level 8 KKNI), dan 1 orang Ahli Utama (Level 9 KKNI). Hasil penilaian parameter tersebut diketahui melalui tanggapan ataupun respon masyarakat terhadap pembangunan Jembatan Wae Racang yang dituangkan dalam formulasi isi kuesioner sebagai alat bantu guna mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi tata kelola penyelenggaraan infrastruktur jalan dan jembatan. Adapun faktor dimaksud di atas dapat dilihat dalam Tabel 1.

Tabel 1 Parameter survei

No	Parameter Penilaian	No.	Faktor Pengaruh Parameter
I	Perencanaan umum (planning)	1	Identifikasi jenis pembangunan infrastruktur
		2	Ketersediaan anggaran
		3	Ketersediaan material local
		4	Ketersediaan tenaga kerja local
		5	Ketersediaan peralatan konstruksi
II	Studi Kelayakan	1	Sesuai kebutuhan masyarakat setempat
		2	Tak bermanfaat bagi pertumbuhan ekonomi masyarakat setempat
		3	Rencana jaringan jalan menuju ke dan dari jembatan
III	Pemilihan metode perencanaan teknis	1	Perencanaan sederhana
		2	Perencanaan detail
IV	Perencanaan teknis	1	Metode survei;
		2	Metode investigasi tanah di lokasi rencana jembatan
		3	Mengikuti ketentuan SNI tentang mutu material konstruksi

V	Penentuan lokasi jembatan	1	Memperhatikan tipe aliran sungai
		2	Tegak lurus terhadap alur sungai
		3	Sedimentasi pada lokasi jembatan
		4	Gerusan pada lokasi rencana jembatan
		5	Banjir
VI	Jenis konstruksi jalan menuju lokasi jembatan	1	Jalan tanah
		2	Jalan batu
		3	Jalan agregat
		4	Jalan beton
		5	Jalan aspal
VII	Kondisi fisik jalan menuju jembatan:	1	Rusak berat
		2	Rusak ringan
		3	Baik

Kategori penanganan jembatan yang digunakan pada penelitian ini mengikuti standar kualitas yang dijelaskan oleh Sanaky et al., (2021) sebagaimana terbaca pada Tabel 2.

Tabel 2 Kategori kualitas penanganan jembatan

Interval	Kategori Kualitas Penanganan Jembatan
1 – 1,49	Sangat Rendah
1,5 – 2,49	Rendah
2,5 – 3,49	Sedang
3,5 – 4,49	Tinggi
4,5 – 5	Sangat Tinggi

Masyarakat selaku responden secara ikhlas dan bebas disertai tanggung jawab memberikan jawaban pada lembar kuesioner yang diterimanya untuk setiap parameter dan faktor yang berpengaruh terhadap kinerja jembatan terbangun yang diakhiri dengan tanda tangan. Kesimpulan diambil berdasarkan nilai faktor tertinggi pada parameter tertentu.

### 3. Hasil dan Pembahasan

#### 3.1 Tahap 1

##### 3.1.1 Observasi langsung ke lokasi penelitian

Dari hasil identifikasi prasarana jalan pada Ruas Jalan Golowoi-Wae Racang segmen Dusun Meda ke Wae Racang sepanjang 4,60 km diperoleh data dengan rincian yaitu jalan beraspal kondisi rusak berat sepanjang 2,40 km dengan lebar 3 meter, jalan batu (Telford) rusak berat sepanjang 300 meter, selanjutnya 1,90 km jalan menuju lokasi jembatan berupa jalan setapak. Kondisi jalan menuju Jembatan Wae Racang terbaca pada Gambar 1.

Jalan menuju lokasi jembatan merupakan jalan berbukit dan ditumbuhi pohon liar yang tidak dapat dilalui pejalan kaki karena pada tempat tertentu tidak berbekas lagi. Kondisi jalan seperti ini berlangsung sampai ujung jembatan yang merupakan akhir Ruas Jalan Golowoi-Wae Racang sebagaimana terbaca pada Gambar 2.

Jembatan Wae Racang dengan panjang 44 meter, lebar 4,80 m tanpa trotoar, tinggi tiang sandaran sisi kiri kanan jembatan 40 centimeter. Lantai jembatan beton bertulang mengalami rusak ringan, dimana permukaan perkerasan beton bertulang

terkelupas hampir merata pada seluruh permukaan. Di beberapa titik pada permukaan jembatan terdapat retak-retak tidak beraturan. Hal ini terjadi karena sejak selesai dibangun Tahun 2014 jembatan tersebut sama sekali tidak pernah dimanfaatkan dan dipelihara, termasuk jalan yang pernah dipakai oleh pekerja konstruksi saat pelaksanaan pembangunan hanya berupa jalan tanah pada lahan milik masyarakat Dusun Meda yang diserahkan secara ikhlas yang merupakan wujud rasa terima kasih kepada pemerintah.



Gambar 1 Kondisi jalan menuju jembatan

Ketika serah terima pekerjaan Jembatan Wae Racang dilaksanakan dari kontraktor kepada Dinas PUPR Kabupaten Manggarai Tahun 2014, tidak ada lagi kendaraan bermotor yang melintasi jalan tersebut termasuk jembatan yang merupakan bangunan pelengkap jalan. Gambaran kondisi fisik bangunan atas jembatan terbaca pada Gambar 3.



Gambar 2. Kondisi jalan sebelum jembatan

Pejalan kaki sekalipun jarang melintasi jembatan terbangun karena takut ketinggian, dimana jarak dari permukaan lantai jembatan ke permukaan air 8,70 m sementara tinggi tiang sandaran hanya 40 cm tanpa trotoar.



Gambar 3 Kondisi lantai kendaraan dan tiang sandaran

Jembatan Wae Racang merupakan akhir dari Ruas Jalan Golowoi-Wae Racang dan merupakan akhir dari Ruas Jalan Beo Kina-Pau-Wae Racang dengan Nomor Ruas 0045 sepanjang 8,60 km dan akhir juga dari Ruas Jalan Muwur-Bapa-Wae Racang dengan Nomor Ruas 0097 sepanjang 3,80 km berdasarkan Keputusan Bupati Manggarai Nomor HK/287/2017. Dengan demikian Jembatan Wae Racang merupakan titik simpul ketiga ruas jalan tersebut. Namun kondisi jalan untuk ketiga ruas jalan tersebut masih berupa jalan setapak, sebagaimana pada Gambar 4.



Gambar 4 Kondisi jalan setelah jembatan

Bangunan atas jembatan merupakan konstruksi komposit, dimana kuat tekan beton plat lantai K250 dan gelagar baja *Wide Flange* (WF). Konstruksi bangunan bawah adalah beton bertulang K250. Jembatan tersebut melintasi sungai dengan lebar 38 meter, tinggi tebing sungai di lokasi jembatan 5,60 meter. Air pada sungai Wae Racang mengalir sepanjang tahun dan sering terjadi banjir besar setiap musim hujan. Kondisi bangunan bawah jembatan terbaca pada Gambar 5.



Gambar 5 Kondisi bangunan bawah jembatan

### 3.1.2 Data administrasi pembangunan jembatan

Dari hasil observasi ke Dinas PUPR Kabupaten Manggarai diperoleh data seperti dokumen perencanaan pembangunan infrastruktur, Kerangka Acuan Kerja (KAK) perencanaan teknis, dokumen pengadaan penyedia konstruksi/kontraktor dan konsultan pengawas, serta dokumen pelaksanaan pekerjaan konstruksi fisik.

## 3.2 Tahap 2 Hasil survei persepsi masyarakat

### 3.2.1 Parameter survei

Untuk mempermudah pengukuran terhadap jawaban responden, peneliti menyiapkan parameter dan uraian setiap parameter, dimana terdapat 7 parameter. Survei dilaksanakan di Dusun Golowoi dan Dusun Meda Desa Golowoi Kecamatan Cibal Barat Kabupaten Manggarai Provinsi NTT. Parameter survei selengkapnya terbaca pada Tabel 1.

### 3.2.2 Karakteristik responden

Responden dalam penelitian ini meliputi orang dewasa minimal berumur 20 tahun berpendidikan minimal SD dan bermatapencaharian sebagai petani, pedagang, dan PNS, sebagaimana terbaca pada Tabel 2.

Tabel 2. Karakteristik responden

No.	Uraian	Jumlah (orang)
Umur (tahun)	20-30	9
	30-40	11
	40-50	11
	> 50	12
Jumlah		43
Pendidikan	SD	11
	SMP	13
	SMA	11
	Sarjana	8
Jumlah		43
Pekerjaan	Petani	24
	Pedagang	13
	PNS	6
Jumlah		43

Dari 8 orang sarjana sebagaimana tercantum pada Tabel 2 di atas, 6 orang berpendidikan Sarjana Teknik (Teknik Sipil) dimana 4 orang diantaranya bekerja di Bidang Bina Marga Dinas PUPR Kabupaten Manggarai, 1 orang bekerja di Bidang Cipta Karya Dinas PUPR Kabupaten Manggarai, dan 1 orang lagi guru SMK jurusan bangunan, sedangkan 2 orang sarjana lainnya berpendidikan Sarjana Ekonomi masing-masing bekerja sebagai pedagang/supplier bahan bangunan dan rental alat berat seperti excavator, road roller, dump truck, dan lain-lain. Responden berpendidikan SD, SMP, dan SMA, 29 orang diantaranya bekerja sebagai petani dan bekerja sebagai pekerja konstruksi dengan status tidak tetap baik laki-laki maupun perempuan.

### 3.3 Tahap 3. Gambaran persepsi masyarakat

Dari 50 eksemplar formulir survei yang diserahkan kepada responden, sebanyak 43 responden mengembalikan formulir yang telah diisi dan ditandatangani atau setara dengan 86%. Responden dipandang cukup memahami siklus penyelenggaraan infrastruktur yang meliputi perencanaan anggaran, studi kelayakan, pemilihan metode perencanaan teknis, perencanaan teknis, pemilihan lokasi jembatan, jenis konstruksi jalan, dan kondisi jalan.

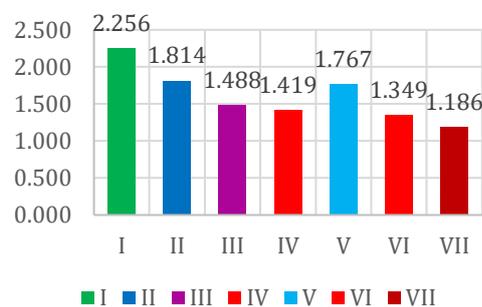
Secara rata-rata ke 43 responden mengetahui bahwa langkah awal yang dilakukan pemerintah dalam pembangunan infrastruktur meliputi parameter perencanaan umum (planning) dengan faktor: 1. identifikasi jenis pembangunan infrastruktur; 2. ketersediaan anggaran; 3. ketersediaan material lokal; 4. ketersediaan tenaga kerja lokal; dan 5. ketersediaan peralatan konstruksi, diikuti parameter lainnya sebagaimana terbaca pada Tabel 1.

Dengan merujuk pada penelitian Sanaky et al., (2021), sebagaimana tercantum pada Tabel 2 di atas menunjukkan bahwa persepsi masyarakat tentang pembangunan Jembatan Wae Racang untuk parameter perencanaan umum (planning) dengan *mean* 2,256 termasuk kategori kualitas rendah, karena perencanaan pembangunan jembatan tersebut tidak berdasarkan identifikasi jenis infrastruktur yang dibangun pada ruas jalan sesuai kondisi lapangan, dimana seharusnya pembangunan jalan sudah selesai terlebih dahulu kemudian diikuti pembangunan jembatan jika jalan terbangun melintasi sungai, ngarai, terowongan dan lain-lain, atau sekurang-kurangnya jembatan dan jalan dalam satu segmen ruas jalan dibangun bersamaan sehingga baik jalan maupun jembatan terbangun langsung dimanfaatkan masyarakat dan berdampak positif bagi masyarakat sekitar. Parameter studi kelayakan dengan *mean* 1,814 termasuk dalam kategori kualitas rendah karena pembangunan Jembatan Wae Racang tidak diawali dengan kajian tentang kondisi jaringan jalan menuju dan dari Jembatan Wae Racang. *Mean* untuk parameter pemilihan metode perencanaan teknis sebesar 1,488 termasuk kategori sangat rendah karena perencanaan teknis yang diterapkan pada pekerjaan Pembangunan Jembatan Wae Racang adalah perencanaan sederhana (*simplified design*) yang tidak memperhitungkan semua aspek teknis di lapangan sehingga hasil perencanaan teknisnya tidak menggambarkan kebutuhan pekerjaan di lokasi. *Mean* untuk parameter perencanaan teknis sebesar 1,419 termasuk kategori sangat rendah karena metode survei yang diterapkan tidak menggunakan alat ukur baku, seperti pengukuran dan pemetaan lokasi jalan dan jembatan menggunakan teodolit, atau total station, tetapi hanya menggunakan meter rol untuk mengukur panjang pekerjaan.

*Mean* untuk parameter penentuan lokasi jembatan sebesar 1,767 menunjukkan kualitas rendah karena pembangunan Jembatan Wae Racang tidak mempertimbangkan tipe aliran sungai yang berkelok-kelok sehingga posisi jembatan terbangun tidak tegak lurus arah aliran sungai. *Mean* untuk parameter jenis konstruksi jalan menuju lokasi jembatan sebesar 1,349 menunjukkan kualitas sangat rendah karena pada saat pembangunan Jembatan Wae Racang tidak didahului dengan pembangunan jalan. Jalan tanah yang ada merupakan jalur yang dibangun bersifat sementara untuk memenuhi kebutuhan mobilisasi sumber daya untuk pembangunan jembatan, dan *mean* untuk parameter kondisi fisik jalan menuju jembatan sebesar 1,186 termasuk kualitas sangat rendah karena realita

menunjukkan bahwa kondisi jalan menuju Jembatan Wae Racang terbangun rusak berat karena belum dibangun jalan permanen.

Kualitas penanganan Jembatan Wae Racang berdasarkan persepsi masyarakat sebagaimana diuraikan di atas sejalan dengan keterangan lisan dari pejabat struktural Dinas PUPR Kabupaten Manggarai, yaitu Sekretaris, Kepala Bidang Bina Marga, dan Kepala Bidang Jasa Konstruksi yang menyatakan bahwa sesungguhnya pembangunan Jembatan Wae Racang dilaksanakan bukan berdasarkan RPJMD dimana seluruh biaya perencanaan teknis, konstruksi, dan pengawasannya bersumber dari biaya sisa tender, bukan APBD induk. Keberlanjutan pembangunan jalan menuju dan dari Jembatan Wae Racang telah diusahakan namun bukan merupakan prioritas bagi kepala daerah sekarang. Jawaban responden sebagaimana diuraikan di atas terbaca pada Gambar 6.



Gambar 6 Persepsi masyarakat terhadap dampak pembangunan jembatan

Berhubung penanganan Ruas Jalan Golowoi-Jembatan Wae Racang belum tuntas dilaksanakan, maka hal tersebut sangat berpengaruh terhadap kinerja ruas jalan tersebut. Demikian juga kinerja kedua ruas jalan lain yang akhir ruasnya pada Jembatan Wae Racang, yaitu Ruas Jalan Beo Kina-Pau-Wae Racang dan Ruas Jalan Muwur-Bapa-Wae Racang.

Dari dokumen RPJMD Kabupaten Manggarai 2011-2016 yang diperoleh menunjukkan bahwa Pembangunan Jembatan Wae Racang tidak tercantum di dalamnya sehingga biaya pembangunannya tidak tersedia dalam APBD induk tetapi bersumber dari sisa tender paket pekerjaan lain di mana perencanaan teknisnya dilaksanakan Tahun 2013 berdasarkan KAK, dilanjutkan dengan proses lelang pada awal Tahun 2014. Pelaksanaan dan penyelesaian fisik pekerjaan pada Tahun 2014 dengan total biaya Rp. 4.800.000.000, sedangkan pengawasannya dilaksanakan secara swakelola oleh Dinas PUPR setempat. Dokumen Manual Operasi dan Pemeliharaan Jembatan tidak tersedia, demikian juga rencana pemanfaatan dan tindak lanjut pembangunannya.

#### 4. Kesimpulan dan Saran

##### 4.1 Kesimpulan

Hasil penelitian evaluasi tata kelola penyelenggaraan pekerjaan infrastruktur Jembatan Wae Racang oleh Pemerintah Kabupaten Manggarai berdasarkan persepsi masyarakat dapat disimpulkan bahwa: kualitas penanganan Jembatan Wae Racang untuk parameter perencanaan umum (planning) dengan *mean* 2,256, studi kelayakan dengan *mean* 1,814, dan penentuan lokasi jembatan dengan *mean*

sebesar 1,767 termasuk kualitas penanganan rendah, sedangkan parameter pemilihan metode perencanaan teknis dengan *mean* 1,488, perencanaan teknis dengan *mean* 1,419, jenis konstruksi jalan menuju lokasi jembatan dengan *mean* 1,349, dan kondisi jalan menuju jembatan dengan *mean* sebesar 1,186 menunjukkan kualitas penanganan sangat rendah. Hal ini menggambarkan tata kelola penyelenggaraan pekerjaan infrastruktur Jembatan Wae Racang oleh Pemerintah Kabupaten Manggarai berdasarkan persepsi masyarakat adalah berkualitas sangat rendah sampai rendah.

#### 4.2 Saran

Diharapkan kepada penyelenggara pemerintahan Daerah Kabupaten Manggarai baik DPRD maupun pemerintah daerah memperbaiki tata kelola penyelenggaraan infrastruktur jalan dan jembatan, salah satunya melanjutkan pembangunan Ruas Jalan Golowoi-Meda termasuk pemeliharaan Jembatan Wae Racang sehingga berdampak positif bagi pertumbuhan dan peningkatan ekonomi masyarakat. Kepada peneliti lain kiranya berkenan melakukan penelitian tentang evaluasi kelayakan teknis Jembatan Wae Racang sebelum dimanfaatkan.

#### Daftar Kepustakaan

- Abdurahman, A. (2018). Dampak Pembangunan Jembatan Rumpiang Terhadap Perekonomian Masyarakat Di Kecamatan Cerbon Kabupaten Barito Kuala. *ADMINISTRASI - Jurnal Ilmu Administrasi Dan Manajemen*, 2(2), 245–262.
- Ahmadi, & Ahmadi, Z. (2022). Tata Kelola Berkelanjutan: Studi Tentang Idealitas Model Tata Kelola Daerah Sulawesi Selatan, Indonesia. *KYBERNOLOGY : Journal of Government Studies*, 2(1), 44–69.
- Amalia, S. K., Tumingan, & Nugroho, B. (2021). Peningkatan Kapasitas Jembatan Tipe Rangka Baja Berdasarkan Tinjauan Kondisi Eksisting. *SNITT - Politeknik Negeri Balikpapan*, 359–361.
- Amar, K. V, Gosal, R., & Kimbal, A. (2018). Dampak Pembangunan Jembatan Soekarno Dalam Peningkatan Kesejahteraan Masyarakat di Kelurahan Sindulang (Studi Pemberdayaan masyarakat di Kelurahan Sindulang Kota Manado). *Jurnal Jurusan Ilmu Pemerintahan*, 1(1), 1–11.
- Amrullah, R. H. J. (2019). Pengaruh Pembangunan Jembatan Pangean terhadap Perekonomian Masyarakat Kecamatan Pangean di Bagian Selatan. *Jurnal Perencanaan, Sains, Teknologi, Dan Komputer*, 2(1), 256–270.
- As'ari, H., Zulkarnaini, & Nasution, M. S. (2017). Evaluasi Kebijakan Dan Prioritas Pembangunan Dalam Upaya Penguatan Ekonomi Masyarakat. *Jurnal Ilmu Administrasi Negara*, 14(2), 109–123.
- BPK. 2014. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5587. Sekretariat Negara. Jakarta.  
<https://peraturan.bpk.go.id/Details/38685/uu-no-23-tahun-2014>

- Hairunnisa, & Pungkasane, C. (2021). Program Rppjd Dalam Mewujudkan Kota Samarinda Sebagai Kota Metropolitan. *Jurnal An-Nida*, 13(1), 69–75.
- Hastuti, F. D., Sarma, M., & Manuwoto. (2016). Strategies for Increasing Economic Growth through Road and Bridge Infrastructure Investment in Banten Province. *Jurnal Manajemen Pembangunan Daerah*, 8(1), 56–70.
- Iqbal, M. M., & Utomo, A. K. (2020). Peran Badan Perencanaan Pembangunan Daerah (BAPPEDA) Kabupaten Malang dalam Musrenbang Kecamatan di Kecamatan Kepanjen Tahun 2020. *Jurnal Ilmu Politik Dan Pemerintahan*, 06(01), 50–66.
- Isya, M., Sugiarto, & Harja, J. (2021). Sensitivitas Kelayakan Ekonomi Pada Rencana Pembangunan Jembatan Lawe Alas – Pedesi Kabupaten Aceh Tenggara Provinsi Aceh. *Teras Jurnal*, 11(1), 140–148. <https://doi.org/10.29103/tj.v11i1.411>
- Khairinisa, R., Putra, I. N. D. P., & Rumintang, A. (2020). Analisis Pembiayaan Investasi Pada Pembangunan Perumahan Taman Karangbahagia Tahap 1 Kabupaten Bekasi, Jawa Barat. *PADURAKSA*, 9(1), 1–10.
- Kusumastuti, Subekti, S., Sungkono, & Sukaptini, S. E. (2013). Partisipasi Masyarakat dalam Ekologi Pembangunan Permukiman di Kampung Gunung Anyar Surabaya. *Jurnal Aplikasi*, 11(2), 57–64.
- Lindawati, Sari, E. K., & Prayoga, A. (2022). Analisa Pengaruh Pembangunan Jembatan Ogan V Terhadap Kondisi Sosial, Ekonomi, Lingkungan Dan Teknis Di Desa Tanjung Kemala Kabupaten Ogan Komering Ulu. *Jurnal Deformasi*, 7(1), 65–73.
- Maharini, I. T. S., Angga, K., Sumbogo, I. K., Yasinta, N. M. N., Erlin, M. R. M. S., & Pratama, A. S. (2018). Pengalokasian Anggaran Dalam Pembangunan Infrastruktur Di Kabupaten Jembrana. *Jurnal Ilmiah Akuntansi Dan Humanika*, 8(2), 134–145.
- Mardawani, & Relita, D. T. (2021). Pelaksanaan Good Governance Sebagai Perwujudan Visi-Misi Kepala Daerah Terpilih Di Kabupaten Sintang Periode 2016-2021. *SOSIAL HORIZON: Jurnal Pendidikan Sosial*, 8(1), 73–85.
- Masdar, A. M. I. R. M., Santoso, P., & Adriyanto, A. (2022). Kajian Strategi Kebijakan Publik Provinsi Aceh sebagai Upaya untuk Meningkatkan Kesejahteraan Masyarakat dan Merawat Perdamaian Masa Depan. *NUSANTARA: Jurnal Ilmu Pengetahuan Sosial*, 9(10), 2648–3659. <https://doi.org/10.31604/jips.v9i10.2022.3648-3659>
- Muhammad, J., Pambudi, A., & Subarkah, K. (2015). Analisis Dampak Sosial dan Ekonomi dalam Pembangunan Flyover Jombor di Kabupaten Sleman. *PELITA*, 11(1), 11–24.
- Mulyana, & Arfayan, M. P. S. (2021). Efektivitas Peran Bappeda Dalam Perencanaan Pembangunan Infrastruktur Di Pasar Sore Tapioka Kelurahan Siritwini Distrik Nabire Kabupaten Nabire Provinsi Papua. *Jurnal Ilmiah Wahana Bhakti Praja*, 11(1), 129–145. <https://doi.org/10.33701/jiwbp.v11i1.2019>
- Panjaitan, M. A. H., Mulatsih, S., & Rindayati, W. (2019). Analisis Dampak Pembangunan Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Inklusif Provinsi Sumatera Utara. *Jurnal Ekonomi Dan Kebijakan Pembangunan*, 8(1), 43–61. <https://doi.org/10.2944/jekp.8.1.43-61>

- Permatasari, I. A. (2020). Kajian Penerapan Prinsip Good Governance Pemerintah Kabupaten Lebak. *Jurnal Kebijakan Pembangunan Daerah*, 4(1), 33–48.
- Saefudin, R., Mulyadi, L., Iskandar, T., & Wulandari, L. K. (2021). Kerangka Acuan Kerja Merupakan Bagian Penting Yang Mempengaruhi Keterlambatan Kerja Pada Proyek Pembangunan Dom Unisma. *Jurnal Infomanpro*, 10(2), 65–74. <https://ejournal.itn.ac.id/index.php/infomanpro>
- Sanaky, M. M., Saleh L. H., Titaley H. D. (2021). Analisis Faktor-Faktor Keterlambatan Pada Proyek Pembangunan Gedung Asrama Man 1 Tulehu Maluku Tengah. *Jurnal Simetrik*, 11(1), 432-439. <https://doi.org/10.31959/js.v11i1.615>
- Sudradjat, H., Djakfar, L., & Zaika, Y. (2015). Penentuan Prioritas Penanganan Jembatan Pada Jaringan Jalan Provinsi Jawa Timur (Wilayah UPT Surabaya : Kota Surabaya, Kabupaten Sidoarjo dan Kabupaten Gresik). *REKAYASA SIPIL*, 9(3), 219–228.
- Yudhistira R R, Lita, T. A. L. W., & Herawati, R. (2019). Kedudukan dan Fungsi Badan Perencanaan, Penelitian, dan Pengembangan Daerah (BARENLITBANGDA) dalam Perencanaan Kebijakan Pembangunan di Kabupaten Semarang. *Diponegoro Law Jurnal*, 8(1), 688–705.
- Zhafira, R. D., Rohman, M. A., & Buana, C. (2022). Analisis Risiko Sosial dari Perspektif Masyarakat Terdampak Proyek Pelebaran Jalan di Surabaya. *Jurnal Aplikasi Teknik Sipil*, 20(1), 27–34.