

ANALISIS DAMPAK *REFOCUSING* ANGGARAN TERHADAP KONDISI JALAN DENGAN METODE *SURFACE DISTRESS INDEX* (SDI)

Saiful Bahri¹, Lalu Mulyadi², dan Lila Ayu Ratna Winanda³

¹*Program Pascasarjana Teknik Sipil, ITN Malang,*

Email:

² *Program Pascasarjana Teknik Sipil, ITN Malang, Jln. Bendungan Sigura-gura No.2 Malang 65145*

Email: lalumulyadi009@gmail.com

³*Program Pascasarjana Teknik Sipil, ITN Malang, Jln. Bendungan Sigura-gura No.2 Malang 65145*

Email: lilawinanda@lecturer.itn.ac.id

ABSTRAK

Pemerintah Indonesia telah melakukan berbagai upaya untuk menangani penyakit menular yang disebabkan oleh virus *SARS-CoV-2* ini, salah satunya melalui Instruksi Presiden Republik Indonesia No. 4 tahun 2020 tentang *Refocussing* Kegiatan, Realokasi Anggaran, Serta Pengadaan Barang dan Jasa Dalam Rangka Percepatan Penanganan *Corona Virus Disease* 2019 (*Covid-19*). *Refocusing* anggaran yang terjadi di Kabupaten Malang berpengaruh terhadap anggaran Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga Kabupaten Malang dan penanganan jalan pada tahun 2020 dan 2021. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan induktif dan deskriptif. Metode ini bertujuan untuk meneliti kondisi obyek alamiah dengan teknik triangulasi yaitu observasi, wawancara dan dokumentasi yang menekankan pada keseluruhan makna daripada generalisasi. Analisis dampak *refocusing* menggunakan data hasil survey kondisi jalan dengan metode *Surface Distress Index* (SDI) Tahun 2019-2022. Berdasarkan hasil Analisis didapatkan penurunan kondisi kemandapan jalan yang cukup signifikan yakni pada Tahun 2020 sebesar 75,30% turun menjadi 72,62% pada Tahun 2021. Adapun analisis kemandapan jalan pada Tahun 2022 dengan menggunakan metode SDI didapatkan nilai kondisi Baik 57,02%, kondisi Sedang 15,83%, kondisi Rusak Ringan 19,49% dan kondisi Rusak Berat 7,66%. Nilai kemandapan jalan merupakan penjumlahan dari kondisi Baik dan kondisi Sedang, sehingga didapatkan nilai kondisi kemandapan jalan pada Tahun 2022 sebesar 72,85%.

Kata kunci: Analisis Dampak, *Surface Distress Index*, *Refocusing* Anggaran

PENDAHULUAN

Corona Virus Disease 2019 ataupun yang biasa disingkat *COVID-19* awal kali teridentifikasi di Indonesia pada bertepatan pada 2 Maret 2020. Pemerintah Indonesia sudah melaksanakan bermacam upaya untuk menanggulangi dampak yang diakibatkan oleh virus *SARS-CoV-2*, salah satunya melalui Instruksi Presiden Republik Indonesia No. 4 tahun 2020 tentang *Refocussing* Kegiatan, Realokasi Anggaran, Serta Pengadaan Barang dan Jasa Dalam Rangka Percepatan Penanganan *Covid-19*. Pada Kabupaten Malang *Refocusing* anggaran yang terjadi sangat berpengaruh terhadap anggaran Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga Kabupaten Malang dan penanganan infrastruktur jalan pada Tahun 2020 dan Tahun 2021.

Pada penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Dachi (2021) menunjukan untuk kegiatan *refocusing* anggaran Belanja Langsung Satuan Kerja Perangkat Daerah (SKPD) memberikan pengaruh baik secara fisik maupun non fisik dan memiliki dampak terhadap kondisi lingkungan kerja, kinerja pegawai, pagu anggaran serta percepatan pelaksanaan kegiatan SKPD. Pada penelitian lain dilakukan oleh Sutrisno (2022) menunjukan bahwa Pemerintah Kota Bandar Lampung menjalankan kebijakan *Refocusing* anggaran sesuai Intruksi Presiden Nomor 4 tahun 2020. Sejumlah pos pendanaan dialihkan untuk program penanganan Covid-19 dan hasilnya cukup efektif. Berdasarkan beberapa studi penelitian terdahulu, analisis terhadap dampak *refocusing* anggaran pada pekerjaan pemeliharaan jalan sangat perlu dilakukan untuk mengetahui dampak yang ditimbulkan terhadap penurunan kondisi dan kinerja jalan mantap di Kabupaten Malang.

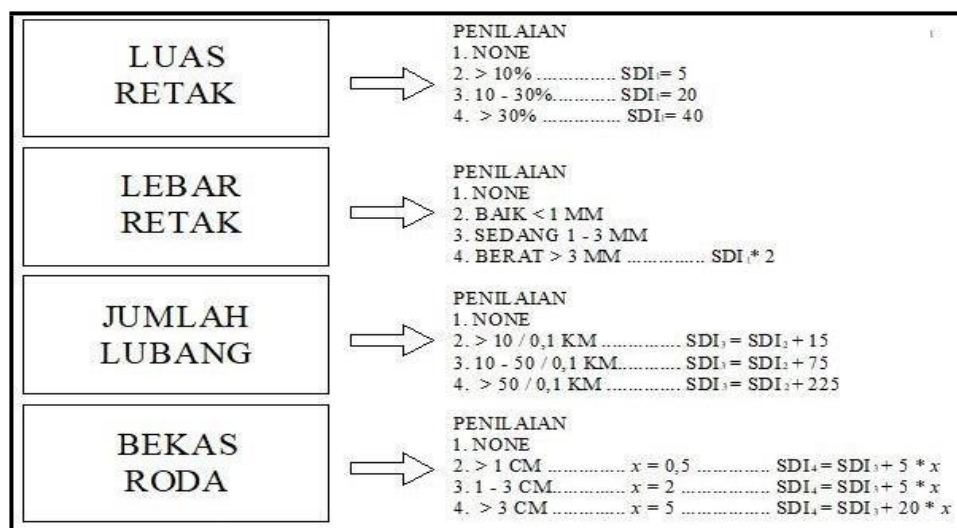
KAJIAN PUSTAKA

Jalan

Berdasarkan Undang-Undang No. 2 tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan disebutkan bahwa jalan merupakan prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan penghubung, bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah, dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel, jalan lori, dan jalan kabel. Sesuai dengan peruntukannya jalan terdiri atas jalan umum dan jalan khusus. Jalan umum dikelompokkan menurut sistem, fungsi, status, dan kelas. Sedangkan jalan khusus tidak diperuntukkan bagi lalu lintas umum, tetapi untuk kepentingan lalu lintas sendiri/tertentu yang diselenggarakan oleh selain penyelenggara jalan.

Metode *Surface Distress Index* (SDI)

Surface Distress Index merupakan suatu sistem evaluasi kondisi perkerasan jalan yang didasarkan pada pengamatan visual dan juga dapat dipergunakan sebagai pedoman dalam pemeliharaan jalan (Bina Marga, 2011). Dalam pelaksanaannya ruas jalan yang akan disurvei dibagi kedalam segment-segment yakni per stasiun (STA). Adapun komponen perhitungan utama pada survey kondisi jalan atau *Road Condition Survey* (RCS) ditunjukkan pada Gambar 1.



Gambar 1. Survey Kondisi Jalan (SKJ) Beraspal

METODE

Metode penelitian dimulai dari studi pendahuluan yakni penentuan lokasi studi dan menentukan ruas-ruas jalan yang akan dilakukan analisis dampak *refocusing* anggaran menggunakan data hasil survey kondisi jalan dengan metode SDI. Pada penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan induktif dan deskriptif. Metode ini merupakan suatu metode yang bertujuan untuk meneliti kondisi obyek alamiah dengan teknik triangulasi yakni observasi, wawancara dan dokumentasi yang secara keseluruhan menekankan makna daripada generalisasinya. Sedangkan untuk analisis data kualitatif dengan cara mempelajari data, meneliti dan menuliskan hasil yang ditemukan. Selain itu, tahap proses analisis data kualitatif terdiri dari reduksi, presentasi dan verifikasi (Dachi, 2021).

Menurut Sugiyono dalam Dachi (2021), variabel penelitian adalah segala sesuatu yang berbentuk apa saja yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari sehingga diperoleh informasi tentang hal tersebut, kemudian ditarik kesimpulannya. Identifikasi variabel penelitian dilakukan untuk mengidentifikasi variabel yang

g digunakan dalam analisis dampak *refocusing* terhadap kinerja kemantapan jalan. Adapun identifikasi variabel penelitian dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1 Identifikasi variabel penelitian

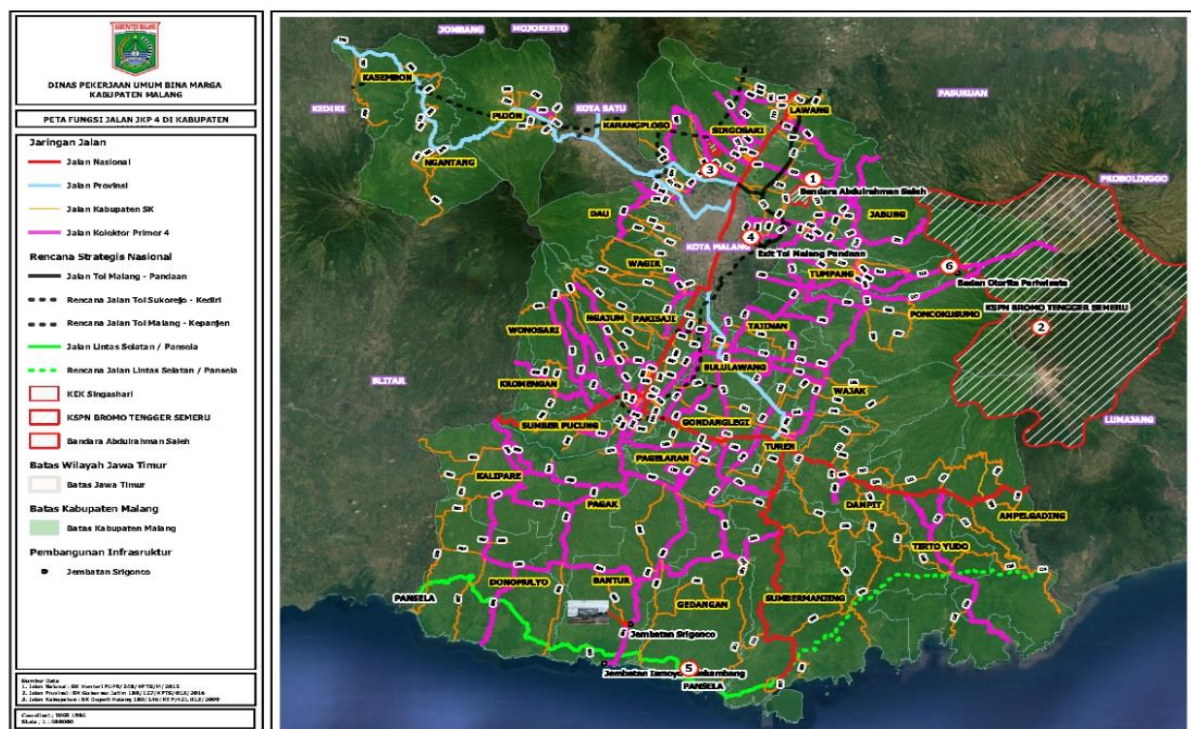
Indikator yang dinilai	Variable	Kriteria Penilaian
Permukaan jalan	Susunan perkerasan	Susuna baik atau rapat = 1
		Susuna kasar = 2
	Kondisi perkerasan	Kondisi baik = 1
		Kondisi aspal berlebihan = 2
		Agredat perkerasan lepas-lepas = 3
		Perkerasan hancur = 4
	Persentase Penurunan perkerasan	Tidak ada penurunan = 1
		Penurunan kurang dari 10% luas = 2
		Berkisar antara 10% hingga 30% luas = 3
		Penuruna lebih dari 30% luas = 4
	Presentase Tambalan perkerasan	Tidak ada tambalan = 1
		Kurang dari 10% luas = 2
		Berkisar antara 10% hingga 30% luas = 3
		Lebih dari 30% luas = 4
Retak-Retak	Jenis keretakan	Tidak ada keretakan = 1
		Jenis retak tidak berhubungan = 2
		Jenis retak tidak berhubungan atau berbidang luas = 3
		Jenis retak tidak berhubungan atau berbidang sempit = 4
	Lebar keretakan	Tidak ada keretakan = 1
		Kurang dari 1 mm = 2
		Berkisar antara 1 mm hingga 3 mm = 3
		Lebih dari 3 mm = 4
	Presentase luas keretakan	Tidak ada keretakan = 1
		Kurang dari 10% luas = 2
		Berkisar antara 10% hingga 30% luas = 3
		Lebih dari 30% luas = 4
Kerusakan Lain	Jumlah lubang pada perkerasan jalan	Tidak ada lubang = 1
		Kurang dari 10 per 200 m = 2
		Berkisar antara 10 hingga 50 per 200 m = 3
		Lebih dari 50 per 200 m = 4
	Ukuran lubang pada perkerasan jalan	Tidak ada lubang = 1
		Ukuran lubang kecil dangkal = 2
		Ukuran lubang kecil dalam = 3
		Ukuran lubang besar dangkal = 4
		Ukuran lubang besar dalam = 5
	Bekas roda kendaraan pada perkerasan jalan	Tidak ada bekas roda = 1
		Kurang dari 1 cm dalam = 2
		Berkisar antara 1 cm - 3 cm dalam = 3
	Kerusakan Tepi Kanan/kiri pada perkerasan jalan	Lebih dari 3 cm dalam = 4
		Tidak ada kerusakan tepi = 1
		Kerusakan tepi ringan = 2
		Kerusakan tepi berat = 3
Kondisi Saluran Samping	Kondisi Bahu Kanan/kiri	Tidak ada bahu = 1
		Kondisi bahu baik = 2
		Bekas roda/erosi ringan = 3
		Bekas roda/erosi berat = 4
	Permukaan Bahu	Tidak ada bahu = 1

	Kanan/kiri	Berada di atas permukaan jalan = 2
		Berada rata dengan permukaan jalan = 3
		Berada di bawah permukaan jalan = 4
		10 cm di bawah permukaan jalan = 5
	Kondisi saluran samping Kanan/kiri	Tidak ada saluran = 1
		Kondisi saluran bersih = 2
		Kondisi saluran tertutup atau tersumbat = 3
		Erosi = 4
	Kerusakan Lereng Kanan/kiri	Tidak ada kerusakan = 1
		Longsor atau runtuh = 2
	Trotoar Kanan/kiri	Tidak ada trotoar = 1
		Kondisi trotoar baik = 2
Kondisi trotoar tidak baik = 3		

Berdasarkan Tabel 1 untuk indikator yang dinilai dalam analisis kondisi jalan dengan Metode SDI diantaranya permukaan perkerasan, retak-retak, kerusakan lain dan kondisi saluran samping masing-masing memiliki variable dan kriteria penilaian. Penilaian kondisi jalan dilakukan tiap segment (per 200 meter) dalam setiap ruas jalan, dimana nantinya data dari formulir survey kondisi jalan akan diinput dan diolah dengan bantuan program *Microsoft Excel*, sehingga dihasilkan nilai kondisi jalan dalam setiap segment.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Penelitian ini dilakukan di wilayah administrasi Kabupaten Malang. Lokasi studi dilakukan pada ruas jalan Kabupaten. Untuk lokasi ruas jalan yang dijadikan penelitian dapat dilihat pada Gambar 2. Adapun data Rekapitulasi seluruh ruas jalan Kabupaten yang diteliti dapat dilihat pada Tabel 2.



Gambar 2. Peta Lokasi Studi

Tabel 2 Rekapitulasi Jalan Kabupaten Malang

No.	Wilayah Kecamatan	Panjang Jalan Kabupten (km)	Jumlah Ruas Jalan Kabupaten
UPT Singosari			
1	Lawang	62.850	39
2	Singosari	102.230	26
3	Karangploso	25.600	8
4	Dau	36.550	10
UPT Tumpang			
5	Pakis	73.310	17
6	Jabung	22.975	8
7	Tumpang	75.570	27
8	Poncokusumo	28.500	4
UPT Bululawang			
9	Wajak	20.250	5
10	Tajinan	36.000	4
11	Bululawang	56.330	22
No.	Wilayah Kecamatan	Panjang Jalan Kabupten (km)	Jumlah Ruas Jalan Kabupaten
12	Gondanglegi	48.970	16
13	Pagelaran	27.410	12
UPT Turen			
14	Turen	72.805	23
15	Dampit	99.590	22
16	Tirtoyudo	76.700	6
17	Ampelgading	45.790	9
18	Sumbermanjing Wetan	76.100	9
UPT Pagak			
19	Gedangan	52.540	6
20	Bantur	72.055	8
21	Pagak	42.900	7
22	Donomulyo	54.400	7
23	Kalipare	60.620	8
UPT Kepanjen			
24	Sumberpucung	25.660	6
25	Kromengan	24.330	4
26	Wonosari	49.070	8
27	Ngajum	30.000	5
28	Kepanjen	73.697	51
29	Pakisaji	48.050	9
30	Wagir	63.350	9
UPT Pujon			
31	Pujon	29.960	11
32	Ngantang	28.870	8
33	Kasembon	25.730	7
Jumlah		1,668.762	421

Refocusing anggaran yang terjadi akibat pandemic *Covid-19* membuat kematapan jalan menurun dari Tahun 2020 ke Tahun 2021. Untuk mengetahui dampak *refocusing* anggaran yang terjadi, perlu dilakukan perhitungan kondisi kematapan jalan pada Tahun 2022. Adapun perhitungan kondisi kematapan jalan menggunakan metode SDI dengan cara melakukan survey kondisi jalan dilapangan dengan menggunakan form berdasarkan standar dari Direktorat Jenderal Bina Marga Kementerian PUPR. Adapun analisis metode SDI menggunakan empat variabel utama yakni persentase dari luas retak (dalam persen), lebar retak (dalam satuan milimeter), Jumlah lubang dalam 200 m dan kedalaman alur (dalam satuan centimeter). Berikut merupakan analisis perhitungan SDI:

1. Menentukan luas retak (SDI_1)

Perhitungan luas retak dilakukan pada jarak interval 200 meter. Presentase luasan retak dilakukan pada permukaan jalan dengan nilai total luasan retak seperti ditunjukkan pada persamaan di bawah ini:

$$\% \text{ Luas retak} = L \times (100/B)$$

Dimana,

L merupakan luas total retak (m^2)

B merupakan lebar jalan (m)

Setelah didapatkan persentase luas retak, selanjutnya penentuan bobot dari luas retak menggunakan Tabel 3.

- Tidak ada keretakan
- Luas retak kurang dari 10%, nilai $SDI_1 = 5$
- Luas retak berkisar antara 10% hingga 30%, nilai $SDI_1 = 20$
- Luas retak lebih dari 30 %, nilai $SDI_1 = 40$

Tabel 3 Luas Retakan Permukaan Perkerasan Jalan

Luas Retak	Bobot
Tidak ada keretakan	1
Kurang dari 10 % luas	2
Berkisar antara 10% hingga 30% luas	3
Lebih dari 30% luas	4

2. Menentukan nilai lebar retak (SDI_2)

Setelah didapat nilai SDI_1 , selanjutnya adalah mencari nilai SDI_2 dengan cara menentukan bobot total lebar retak seperti yang tercantum pada Tabel 4. Kemudian nilai SDI_1 dimasukkan kedalam perhitungan di bawah ini:

- Tidak ada keretakan
- Lebar retak kurang dari 1 mm (halus), maka $SDI_2 = SDI_1$
- Lebar retak antara 1 mm hingga 3 mm (sedang), maka $SDI_2 = SDI_1$
- Lebar retak lebih dari 3 mm (lebar), maka $SDI_2 = SDI_1 \times 2$

Tabel 4 Lebar Retakan Permukaan Perkerasan

Lebar Retakan	Bobot	Kondisi
Tidak ada retakan	1	-
Kurang dari 1 mm	2	Halus
Antara 1 mm - 3 mm	3	Sedang
Lebih dari 3 mm	4	Lebar

3. Menentukan nilai jumlah lubang (SDI_3)

Setelah mendapat nilai SDI_2 , selanjutnya nilai SDI_2 dimasukkan kedalam perhitungan SDI_3 yaitu jumlah lubang. Berikut merupakan analisis perhitungan nilai SDI_3 berdasarkan bobot seperti ditunjukkan pada Tabel 5.

- Tidak ada lubang
- Jumlah lubang kurang dari 10 buah per 200 m, maka $SDI_3 = SDI_2 + 15$
- Jumlah lubang antara 10 hingga 50 buah per 200 m, maka $SDI_3 = SDI_2 + 75$
- Jumlah lubang lebih dari 50 buah per 200 m, maka $SDI_3 = SDI_2 + 225$

Tabel 5 Jumlah Lubang Permukaan Perkerasan

Jumlah lubang	Bobot
Tidak ada lubang	1
Kurang dari 10 buah per 200 m	2
Antara 10 hingga 50 buah per 200 m	3
Lebih dari 50 buah per 200 m	4

4. Menentukan kedalaman bekas roda (SDI_4)

Setelah mendapat bobot nilai SDI_4 seperti pada Tabel 6, maka selanjutnya memasukkan nilai SDI_3 kedalam perhitungan berikut.

- Tidak ada
- Kedalaman bekas roda kurang dari 1 cm ($X=0,5$), maka $SDI_4 = SDI_3 + 5 \times X$
- Kedalaman bekas roda antara 1 cm - 3 cm ($X=2$), maka $SDI_4 = SDI_3 + 5 \times X$
- Kedalaman bekas roda lebih dari 3 cm ($X=5$), maka $SDI_4 = SDI_3 + 20 \times X$

Tabel 6 Bekas Roda Permukaan Perkerasan

Bekas roda	Bobot
Tidak ada bekas roda	1
Kurang dari 1 cm dalam	2
Antara 1 cm - 3 cm dalam	3
Lebih dari 3 cm dalam	4

Setelah dilakukan perhitungan nilai SDI pada setiap segmentasi per 200 m. Langkah selanjutnya didapatkan rekapitulasi Nilai SDI tiap ruas jalan yang dilakukan perhitungan. Berikut merupakan rekapitulasi perhitungan survey kondisi jalan menggunakan metode SDI seperti yang tunukan pada Tabel 7.

Tabel 7 Rekapitulasi Perhitungan SDI di Kecamatan Lawang

No	No. Ruas	Nama Ruas Jalan	Panjang (Km)	Panjang Tiap Kondisi (%)							
				Baik		Sedang		Rusak Ringan		Rusak Berat	
				Km	%	Km	%	Km	%	Km	%
Kec.Lawang											
1	001	Lawang - Sumberporong	3.950	3.95	100.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
2	002	Mulyoarjo - Sumberngepoh	5.180	5.18	100.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
3	003	Lawang - Gunung Jati	12.310	11.01	89.44	0.90	7.31	0.40	3.25	0.00	0.00
4	004	Bedali - Srigading	4.480	3.88	86.61	0.20	4.46	0.40	8.93	0.00	0.00
5	005	Lawang - Wonorejo	6.560	6.00	91.46	0.20	3.05	0.36	5.49	0.00	0.00

6	006	Wonorejo Ketindan -	3.200	3.00	93.75	0.20	6.25	0.00	0.00	0.00	0.00
No	No. Ruas	Nama Ruas Jalan	Panjang (Km)	Panjang Tiap Kondisi (%)							
				Baik		Sedang		Rusak Ringan		Rusak Berat	
				Km	%	Km	%	Km	%	Km	%
7	007	Lawang Wonosari -	6.170	5.57	90.28	0.40	6.48	0.20	3.24	0.00	0.00
8	008	Bedali Sidodadi -	2.000	2.00	100.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Total Kec. Lawang			43.850	40.59	92.57	1.90	4.33	1.36	3.10	0.00	0.00

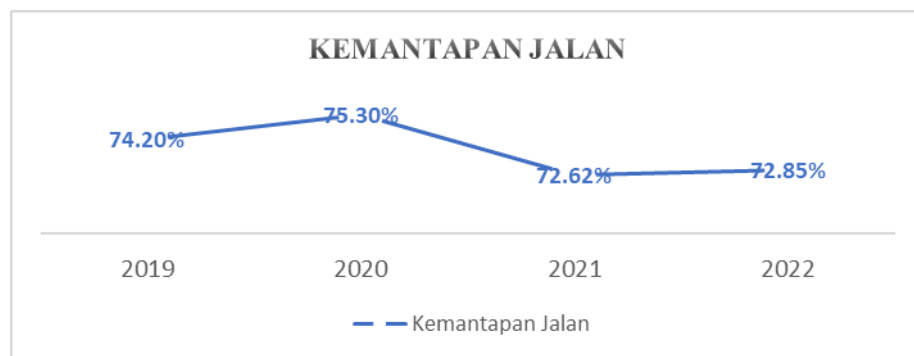
Perhitungan nilai SDI dilakukan terhadap seluruh ruas jalan Kabupaten yang tersebar pada 33 kecamatan di wilayah Kabupaten Malang. Adapun rekapitulasi perhitungan kondisi kemantapan jalan secara keseluruhan dapat dilihat pada Tabel 8.

Tabel 8 Rekapitulasi Perhitungan SDI di Kecamatan Lawang

No	Kecamatan	Panjang Ruas (Km)	Baik (km)	Sedang (km)	Rusak Ringan (km)	Rusak Berat (km)
1	Lawang	62.850	58.690	2.800	1.360	0.000
2	Singosari	102.230	49.430	20.210	19.800	12.790
3	Karang Ploso	25.600	15.200	3.200	7.200	0.000
4	Dau	36.550	30.850	4.100	1.600	0.000
5	Pakis	73.310	60.400	4.160	8.750	0.000
6	Jabung	22.975	15.025	2.800	5.150	0.000
7	Tumpang	75.570	44.850	18.420	9.100	3.200
8	Poncokusumo	28.500	23.500	3.800	1.200	0.000
9	Wajak	20.250	16.000	2.850	1.400	0.000
10	Tajinan	36.000	24.200	6.150	5.250	0.400
11	Bululawang	56.330	40.220	6.020	6.490	3.600
12	Gondanglegi	48.970	35.915	4.750	6.705	1.600
13	Pagelaran	27.410	24.910	1.200	1.300	0.000
14	Turen	72.805	35.365	9.600	26.240	1.600
15	Dampit	99.590	44.230	16.160	25.760	13.440
16	Tirtoyudho	76.700	20.100	26.600	24.900	5.100
17	Ampel Gading	45.790	14.290	10.900	13.800	6.800
18	Sumber Manjingwetan	76.100	30.380	15.700	20.900	9.120
19	Gedangan	52.540	29.280	9.620	6.860	6.780
20	Bantur	72.055	34.160	10.155	16.720	11.020
21	Pagak	42.900	16.500	7.950	12.950	5.500
22	Donomulyo	54.400	14.930	6.890	9.300	23.280
23	Kalipare	60.620	25.410	12.200	16.400	6.610
24	Sumber Pucung	25.660	17.270	3.200	4.790	0.400
25	Kromengan	24.330	19.850	3.380	1.100	0.000
26	Wonosari	49.070	37.260	3.760	8.050	0.000

27	Ngajum	30.000	7.900	7.260	12.700	2.140
No	Kecamatan	Panjang Ruas (Km)	Baik (km)	Sedang (km)	Rusak Ringan (km)	Rusak Berat (km)
28	Kepanjen	73.697	58.677	9.540	4.480	1.000
29	Pakisaji	48.050	27.350	3.800	11.500	5.400
30	Wagir	63.350	31.350	12.950	16.350	2.700
31	Pujon	29.960	26.990	2.370	0.600	0.000
32	Ngantang	28.870	10.240	7.200	7.430	4.000
33	Kasembon	25.730	10.830	4.450	9.050	1.400
	Panjang Total	1,668.762	951.552	264.145	325.185	127.88
	Prosentase	100%	57.02%	15.83%	19.49%	7.66%

Berdasarkan Tabel 8 di dapatkan nilai kondisi Baik 57,02%, kondisi Sedang 15,83%, kondisi Rusak Ringan 19,49% dan kondisi Rusak Berat 7,66%. Nilai kemantapan jalan merupakan penjumlahan dari kondisi Baik dan kondisi Sedang, sehingga didapatkan nilai kondisi kemantapan jalan pada Tahun 2022 sebesar 72,85%. Adapun data kemantapan jalan pada sebelum dan sesudah *refocusing* (2019-2022) disajikan pada Gambar 3.



Gambar 3 Tingkat Kemantapan Jalan

Berdasarkan Gambar 3 menunjukkan bahwa dampak *refocusing* anggaran pada Tahun Anggaran 2020 sangat berdampak terhadap turunnya tingkat kemantapan jalan yang diperoleh berdasarkan data sekunder hasil survey kondisi jalan dengan menggunakan metode SDI yakni semula 75.30% pada tahun 2020 menjadi 72.62% pada tahun 2021. Dengan demikian penurunan kondisi kemantapan jalan menurun sekitar 2.68%.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis dampak *refocusing* anggaran terhadap kinerja kemantapan jalan dengan menggunakan metode SDI didapatkan penurunan nilai kondisi kemantapan jalan yang cukup signifikan yakni pada Tahun 2020 sebesar 75,30% turun menjadi 72,62% pada Tahun 2021. Dengan demikian penurunan kondisi kemantapan jalan menurun sekitar 2.68%. Adapun analisis kemantapan jalan pada Tahun 2022 dengan menggunakan metode SDI didapatkan nilai kondisi Baik 57,02%, kondisi Sedang 15,83%, kondisi Rusak Ringan 19,49% dan kondisi Rusak Berat 7,66%. Nilai kemantapan jalan merupakan penjumlahan dari kondisi Baik dan kondisi Sedang, sehingga didapatkan nilai kondisi kemantapan jalan pada Tahun 2022 sebesar 72,85%.

DAFTAR PUSTAKA

- Anonim, (2022). Undang-Undang Nomor 2 Tahun (2022) tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan. Jakarta. Indonesia
- Dachi, A. P. S. (2021). *Analisis Mengenai Refocusing Anggaran Belanja Langsung Satuan Kerja Perangkat Daerah (Skpd) Pada Badan Pengelolaan Keuangan, Pendapatan dan Aset Daerah (BPKPAD) di Kabupaten Nias Selatan Provinsi Sumatera Utara*.
- Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga, 2011, Survei Kondisi Jalan Untuk Pemeliharaan Rutin, Nomor : 001 – 01/M/BM/1995, Jakarta.
- Edi Sutrisno. (2022). Strategi Refocusing Anggaran Pemerintah Kota Bandar Lampung dalam Penanganan COVID-19. *Jurnal Akuntansi dan Keuangan*, 13(1), 16–24.
- Instruksi Presiden, 2020, Nomor 4 Tahun 2020 tentang Re-focusing Kegiatan, Realokasi Anggaran, serta Pengadaan Barang dan Jasa untuk Percepatan Penanganan Coronavirus, Jakarta.