Jurnal Multidisiplin West Science
Vol. 5, No. 10, Oktober 2026, pp. 2027-2035

Evaluasi Kondisi Infrastruktur Jalan Kabupaten di Musi Rawas Terhadap Aksesibilitas Masyarakat

Yusmala Dewi[1], John Bimasri[2], Merismon[3]
[1] Program Studi Magister Ilmu Lingkungan, Universitas Musi Rawas dan yusmala123@gmail.com
[2] Program Pascasarjana, Universitas Musi Rawas dan jbimasri@yahoo.co.id
[3] Program Pascasarjana, Universitas Musi Rawas dan Merismon135@gmail.com

ABSTRAK

Kabupaten Musi Rawas memiliki jaringan jalan yang berperan penting sebagai penghubung antarwilayah serta mendukung mobilitas masyarakat dan kegiatan ekonomi. Namun, masih terdapat ruas jalan yang mengalami penurunan kondisi akibat beban lalu lintas, faktor lingkungan, dan keterbatasan pemeliharaan sehingga dapat memengaruhi aksesibilitas masyarakat. Penelitian ini bertujuan mengevaluasi kondisi infrastruktur jalan kabupaten di Kabupaten Musi Rawas serta mengetahui perannya dalam mendukung aksesibilitas masyarakat. Penelitian menggunakan metode deskriptif dengan pendekatan kuantitatif dan dilaksanakan di Kabupaten Musi Rawas, Provinsi Sumatera Selatan, pada Mei–Juni 2026. Data diperoleh melalui observasi, wawancara, dan studi pustaka, meliputi gambaran wilayah, klasifikasi jalan, sebaran jaringan jalan, dan jenis perkerasan. Data dianalisis secara kuantitatif dan disajikan secara deskriptif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Kabupaten Musi Rawas memiliki total jaringan jalan sepanjang 1.671,45 km, terdiri atas 137,64 km jalan nasional (8,24%), 127,19 km jalan provinsi (7,61%), dan 1.406,62 km jalan kabupaten (84,15%). Jalan kabupaten didominasi perkerasan hotmix sepanjang 945,21 km (67,20%), beton 201,54 km (14,33%), kerikil 175,35 km (12,47%), dan tanah 84,52 km (6,01%). Secara umum, infrastruktur jalan kabupaten cukup optimal dalam mendukung mobilitas masyarakat, distribusi hasil pertanian, dan aktivitas ekonomi wilayah.

Kata Kunci: *Aksesibilitas, Infrastruktur, Jalan, Transportasi, Musi Rawas, Aksesibilitas Masyarakat.*

ABSTRACT

Generation Z has grown up amid a work culture that normalizes constant busyness as a marker of success, known as hustle culture, giving rise to tension between the demands of productivity and the need for work-life balance. This study aims to analyze how Generation Z interprets the critique of hustle culture in the song based on the three reading positions in Stuart Hall's Reception Theory, and to explain the factors underlying differences in interpretation. A qualitative descriptive approach grounded in the constructivist paradigm was employed. Data were collected through in-depth interviews with ten Generation Z informants selected via purposive sampling, along with non-participant observation of the song's lyrics and public responses on digital platforms. Data were analyzed using Hall's encoding-decoding model combined with the Miles and Huberman qualitative analysis technique. The findings reveal that the ten informants did not interpret the song's message uniformly, but were divided into three reading positions: five informants occupied the dominant-hegemonic position, fully accepting the song's critique and viewing mental health and work-life balance as essential to success; three informants occupied the negotiated position, acknowledging the critique while still valuing hard work and career; and two informants occupied the oppositional position, continuing to regard productivity and career achievement as the primary indicators of success. These differences in reception were shaped by four main factors: personal experience, social media exposure, occupational and economic background, and personal values regarding success. The findings affirm that Generation Z functions as an active audience that constructs diverse meanings from media messages rather than passively receiving them.

Keywords: *Accessibility, Infrastructure, Roads, Transportation, Musi Rawas, Community Accessibility*

PENDAHULUAN

Infrastruktur jalan menentukan tingkat konektivitas wilayah, pertumbuhan ekonomi dan kemudahan mengakses berbagai layanan publik. Jalan yang baik menurunkan biaya transportasi,

mempercepat distribusi barang dan jasa, dan meningkatkan daya saing wilayah. Evaluasi terhadap kondisi infrastruktur jalan sangat penting untuk mendukung pembangunan daerah yang berkelanjutan (Wulandari & Santoso, 2024). Beberapa kabupaten di Indonesia masih terdapat ruas jalan yang belum memenuhi standar karena retak, berlubang, deformasi, serta penurunan badan jalan. Informasi mengenai kondisi jalan dibutuhkan dalam pemeliharaan dan peningkatan kualitas jalan (Pikal *et al.*, 2024). Pembangunan dan pemeliharaan jalan lebih berorientasi pada penanganan kerusakan fisik dibandingkan dengan pengukuran dampaknya terhadap peningkatan aksesibilitas masyarakat. Beberapa ruas jalan yang telah diperbaiki, namun belum mampu meningkatkan kemudahan masyarakat dalam menjangkau pusat pelayanan, pasar, sekolah, maupun fasilitas kesehatan. Hal ini membutuhkan evaluasi secara komprehensif dengan mengintegrasikan aspek kondisi perkerasan dan aksesibilitas wilayah (Kariyana *et al.*, 2024).

Kajian tentang aksesibilitas transportasi menunjukkan bahwa kualitas jaringan jalan memiliki hubungan erat dengan pemerataan pelayanan wilayah dan efisiensi mobilitas masyarakat. Evaluasi kondisi jalan hendaknya dipadukan dengan analisis aksesibilitas, sehingga manfaat pembangunan jalan dapat diukur secara menyeluruh (Verma *et al*., 2024). Hasil penelitian Litman (2023) menunjukkan bawa jalan berperan sebagai sistem transportasi dalam mengurangi waktu tempuh, biaya perjalanan, serta peningkatan keselamatan pengguna jalan. Berbagai penelitian mengenai evaluasi kondisi jalan telah banyak dilakukan, tetapi masih terdapat kesenjangan penelitian. Sebagian besar penelitian mengevaluasi kondisi jalan berdasarkan indikator teknis, sedangkan penelitian mengenai hubungan antara kondisi infrastruktur jalan kabupaten dengan tingkat aksesibilitas masyarakat masih terbatas. Khususnya pada wilayah kabupaten yang memiliki karakteristik dominan sektor pertanian seperti Kabupaten Musi Rawas.

Kabupaten Musi Rawas merupakan salah satu wilayah yang memiliki karakteristik geografis dengan jaringan jalan kabupaten yang cukup panjang sebagai penghubung antar kecamatan. Masih dijumpai ruas jalan yang mengalami penurunan kondisi akibat beban lalu lintas, faktor lingkungan, maupun keterbatasan pemeliharaan sehingga berpotensi menurunkan tingkat aksesibilitas masyarakat. Kondisi jalan di Kabupaten Musi Rawas perlu dilakukan evaluasi secara komprehensif sebagai dasar penyusunan prioritas penanganan infrastruktur jalan daerah (Abdurroqib *et al.*, 2025). Berdasarkan data Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kabupaten Musi Rawas (2026), terdapat beberapa ruas jalan dalam kondisi rusak ringan maupun rusak berat yang menyebabkan akses menuju pusat pelayanan publik menjadi kurang optimal. Saat musim hujan beberapa ruas jalan mengalami penurunan fungsi akibat genangan air dan kerusakan permukaan jalan. Merujuk pada hasil penelitian Nwachi *et al*., (2023), bahwa kualitas infrastruktur jalan menentukan tingkat aksesibilitas masyarakat, karena berkaitan dengan keselamatan, kenyamanan, efisiensi perjalanan, dan kemudahan memperoleh pelayanan publik. Infrastruktur jalan yang baik juga menjadi indikator penting dalam mendukung pembangunan berkelanjutan.

Menurut Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Jalan, dijelaskan bahwa jalan merupakan prasarana transportasi darat meliputi seluruh bagian jalan, bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum. Penyelenggaraan infrastruktur jalan di Indonesia menjadi tanggung jawab pemerintah pusat, pemerintah provinsi, maupun pemerintah kabupaten/kota sesuai dengan kewenangannya yang diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan. Menurut Direktorat Jenderal Bina Marga (2021), bahwa kondisi jalan diklasifikasikan menjadi empat kategori, yaitu baik, sedang, rusak ringan, dan rusak berat. Jalan yang rusak apabila tidak segera ditangani akan menurunkan fungsi jalan sehingga meningkatkan

biaya operasional kendaraan bertambahnya waktu perjalanan, serta meningkatnya risiko kecelakaan lalu lintas **(**Kementerian PUPR, 2022**).** Peningkatan kualitas jalan mampu meningkatkan produktivitas masyarakat karena mempercepat distribusi barang dan memperluas akses menuju pusat ekonomi. Aksesibilitas dipengaruhi oleh empat komponen utama, yaitu sistem transportasi, tata guna lahan, distribusi kegiatan, dan karakteristik individu **(**Geurs & Wee, 2016).

Berdasarkan kondisi yang telah dijelaskan terdahulu, maka diperlukan evaluasi terhadap kondisi infrastruktur jalan kabupaten di Kabupaten Musi Rawas untuk mengetahui sejauh mana kualitas jaringan jalan mampu mendukung aksesibilitas masyarakat.

METODE PENELITIAN

Penelitian dilakukan menggunakan metode Deskriftif dengan pendekatan kuantitatif, yang bertujuan mengevaluasi kondisi infrastruktur jalan di Kabupaten Musi Rawas terhadap tingkat aksesibilitas masyarakat. Penelitian dilaksanakan di Kabupaten Musi Rawas Provinsi Sumatera Selatan dari bulan Mei sampai dengan Juni 2026. Lokasi penelitian ditentukan secara sengaja, dengan pertimbangan bahwa Kabupaten Musi Rawas memiliki jaringan jalan kabupaten yang cukup panjang dengan kondisi jalan yang beragam, mulai dari baik sampai rusak berat. Pengumpulan data dilakukan dengan cara observasi, wawancara, dan studi pustaka. Data yang dikumpulkan berupa kondisi infrastruktur jalan, yaitu: gambaran wilayah Kabupaten Musi Rawas, kualifikasi jalan di Kabupaten Musi Rawas, sebaran jalan di wilayah Kabupaten Musi Rawas, dan jenis perkerasan yang digunakan pada infrastruktur jalan. Data yang diperoleh dianalisis secara kuantitatif, lalu dijelaskan secara deskriftif.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kabupaten Musi Rawas yang merupakan salah satu kabupaten di Propinsi Sumatera Selatan memiliki luas 6.357,17 km^2, dengan jumlah penduduk pada tahun 2025 sebanyak 427.724 jiwa yang tersebar pada 14 kecamatan. Luas wilayah masing-masing kecamatan dan sebaran jumlah penduduk di masing-masing kecamatan disajikan pada Tabel 1.

Tabel 1. Gambaran Wilayah Kabupaten Musi Rawas

No	Kecamatan	Luas (km^2)	Jumlah Penduduk (jiwa)
1	Muara Beliti	175,63	29.133
2	Sumber Harta	103,78	19.766
3	STL Ulu Terawas	596,92	34.589
4	Selangit	717,34	20.457
5	Purwodadi	63,26	16.665
6	Megang Sakti	399,78	59.142
7	Muara Kelingi	645,82	46.603
8	Muara lakitan	1.963,54	44.712
9	BTS Ulu	751,54	32.396
10	Jaya Loka	160,46	16.918
11	Tiang Pumpung Kepungut	326,42	13.108
12	Tuah Negeri	263,45	28.513
13	Suka Karya	212,53	15.968
14	Tugumulyo	67,71	49.766
	Musi Rawas	6.357,17	427.723

Sumber: BPS Musi Rawas, 2026

Berdasarkan pada Tabel 1, diketahui bahwa dari 14 kecamatan yang ada di Kabupaten Musi Rawas, Kecamatan Muara lakitan memiliki wilayah yang terluas yaitu 1.963,54 km^2. Sedangkan kecamatan dengan luas yang paling kecil adalah Kecamatan Purwodadi dengan luas 63,26 km^2. Wilayah kecamatan yang paling banyak penduduknya adalah Kecamatan Megang Sakti, yaitu sebanyak 59.142 jiwa. Kecamatan Tiang Pumpung Kepungut memiliki jumlah penduduk yang paling sedikit, yaitu sebanyak 13.108 jiwa. Kabupaten Musi Rawas memiliki wilayah yang luas dengan jumlah penduduk cukup banyak, harus ditunjang oleh prasarana transportasi berupa jalan yang dibutuhkan sebagai penunjang mobilitas masyarakat. Kualifikasi dan panjang jalan yang ada di Kabupaten Musi Rawas serta distribusinya di kecamatan disajikan pada Tabel 2.

Tabel 2. Kualifikasi dan Panjang Jalan di Kabupaten Musi Rawas

No	Kecamatan	Panjang Jalan (km)		
		Nasional	Provinsi	Kabupaten
1	Muara Beliti	17,70	0,55	90,34
2	Sumber Harta	0,00	5,17	54,55
3	STL Ulu Terawas	13,46	28,56	67,37
4	Selangit	10,22	0,00	44,28
5	Purwodadi	0,00	3,73	65,97
6	Megang Sakti	0,00	0,00	198,21
7	Muara Kelingi	27,99	0,00	240,37
8	Muara lakitan	23,49	37,53	114,59
9	BTS Ulu	0,00	20,54	176,03
10	Jaya Loka	0,00	0,00	72,11
11	Tiang Pumpung Kepungut	23,21	0,00	72,11
12	Tuah Negeri	21,57	7,70	51,39
13	Suka Karya	0,00	10,73	48,91
14	Tugumulyo	0,00	12,68	127,53
	Musi Rawas	137,64	127,19	1.406,62

Sumber: Dinas PU BM Musi Rawas, 2026.

Kualifikasi jalan yang ada di Kabupaten Musi Rawas yang paling panjang adalah Jalan Kabupaten dengan panjang 1.406,62 km. Jalan nasional sepanjang 137,64 km, sedangkan jalan propinsi sepanjang 127,19 km. Jalan nasional yang terpanjang berada di Kecamatan Muara kelingi, yaitu 27,99 km. Jalan Propinsi terpanjang berada di Kecamatan Muara Lakitan dengan panjang 37,53 km, sedangkan jalan kabupaten yang terpanjang berada di kecamatan Muara kelingi dengan panjang 240,37 km. Diantara kualifikasi jalan yang ada, di Kabupaten Musi Rawas terdapat jalan kebupaten sepanjang 1.406,62 km yang tersebar di 14 kecamatan yang ada di Kabupaten Musi Rawas. Komposisi panjang jalan kebupaten yang berada di masing-masing kecamatan dalam Kabupaten Musi Rawas ditampilkan pada Tabel 3.

Tabel 3. Sebaran Jalan Kabupaten di Kabupaten Musi Rawas

No	Kecamatan	Panjang (km)
1	Muara Beliti	90,34
2	Sumber Harta	54,55
3	STL Ulu Terawas	67,37
4	Selangit	44,28
5	Purwodadi	65,97
6	Megang Sakti	198,21
7	Muara Kelingi	240,37

8	Muara lakitan	114,59
9	BTS Ulu	176,03
10	Jaya Loka	72,11
11	Tiang Pumpung Kepungut	54,97
12	Tuah Negeri	51,39
13	Suka Karya	48,91
14	Tugumulyo	127,53
	Musi Rawas	1.406,62

Sumber: Dinas PU-BM Musi Rawas, 2026

Berdasarkan Tabel 3, diketahi bahwa tiga kecamatan yang memiliki jalan kabupaten yang panjangnya di atas 100 km berturut-turut adalah Kecamatan Muara Kelingi, Megang Sakti, dan BTS Ulu dengan panjang masing-masing 240,37 km, 198,21 km, dan 176,03 km. Kecamatan yang memiliki jalan kabupaten yang terpendek adalah Kecamatan Selangit, yaitu hanya 44,28 km. Kualifikasi jalan kabupaten yang ada di Kabupaten Musi Rawas dilakukan perkerasan dengan bahan yang berbeda. Jenis perkerasan untuk jalan kabupaten di Kabupaten Musi Rawas ditampilkan pada Tabel 4.

Tabel 4. Jenis Perkerasan Jalan Kabupaten di Kabupaten Musi Rawas

No	Kecamatan	Jenis Perkerasan				
		Hotmix	Lapen	Beton	Kerikil	Tanah
1	Muara Beliti	59,63	0,00	17,48	13,23	0,00
2	Sumber Harta	42,25	0,00	11,10	0,10	1,10
3	STL Ulu Terawas	47,17	0,00	9,70	9,00	1,50
4	Selangit	40,59	0,00	1,50	1,80	0,39
5	Purwodadi	41,49	0,00	15,40	8,60	0,50
6	Megang Sakti	129,24	0,00	38,00	25,40	5,57
7	Muara Kelingi	125,89	0,00	37,80	43,28	33,40
8	Muara lakitan	35,04	0,00	20,00	25,60	33,95
9	BTS Ulu	113,06	0,00	19,70	38,27	5,00
10	Jaya Loka	62,90	0,00	6,90	1,30	1,01
11	Tiang Pumpung Kepungut	51,42	0,00	3,55	0,00	0,00
12	Tuah Negeri	43,18	0,00	6,71	1,50	0,00
13	Suka Karya	30,34	0,00	9,80	7,27	1,50
14	Tugumulyo	123,03	0,00	3,90	0,00	0,60
	Musi Rawas	945,21	0,00	201,54	175,35	84,52

Sumber: Dinas PU-BM Musi Rawas, 2025

Berdasarkan Data yang disajikan pada Tabel 4, diketahui bahwa jenis perkerasan yang digunakan pada jalan kabupaten terdiri dari lima jenis, yaitu: hotmix, lapen, beton, kerikil, dan tanah. Jalan kabupaten yang pengkerasan menggunakan hotmix sepanjang 945,21 km dan merupakan jenis pengerasan yang paling banyak. Pengkerasan dengan lapen sepanjang 0 km, pengkerasan dengan beton sepanjang 201,54, kerikil 175,35, dan yang kondisinya masih jalan tanah sepanjang 84,52 km.

Kabupaten Musi Rawas memiliki total luas wilayah 6.357,17 km² dengan jumlah penduduk mencapai 427.723 jiwa yang tersebar di 14 kecamatan (Tabel 1), yang pusat pemerintahannya berada di Kecamatan Muara Beliti. Karakteristik wilayah Kabupaten Musi Rawas menunjukkan variasi

yang besar, dan sangat berbeda antar kecamatan. Secara geografis dan demografis, wilayah terluas adalah Kecamatan Muara Lakitan dengan luas 1.963,54 km² (penduduk 44.712 jiwa), sedangkan wilayah terkecil adalah Kecamatan Purwodadi dengan luas 63,26 km² (penduduk 16.665 jiwa). Sebaran penduduk yang tidak merata antar kecamatan dipengaruhi oleh berbagai faktor. Faktor yang mempengaruhi sebaran penduduk antara lain seperti faktor historis, aksesibilitas, serta pusat-pusat pertumbuhan ekonomi lokal di masing-masing kawasan (Prasetyo, 2024).

Kepadatan penduduk tertinggi terdapat pada wilayah dengan aktivitas perkotaan dan pertanian intensif. Kecamatan Megang Sakti memiliki penduduk terbanyak dengan jumlah penduduk sebanyak 59.142 jiwa (luas 399,78 km²) dan Kecamatan Tugumulyo sebanyak 49.766 jiwa (luas 67,71 km²). Kecamatan dengan cakupan wilayah luas seperti Kecamatan Selangit (717,34 km²) dan Muara Kelingi (645,82 km²) memiliki tingkat kepadatan yang relatif lebih renggang (Sari & Lestari, 2025). Dinamika pembangunan wilayah Kabupaten Musi Rawas menuntut penataan ruang yang seimbang antara kawasan perkotaan dan perdesaan guna mendukung pusat agropolitan di Muara Beliti. Analisis sebaran spasial dan demografi ini menjadi acuan penting dalam pemerataan infrastruktur serta pelayanan publik bagi seluruh masyarakat Musi Rawas (Wibowo, 2026).

Berdasarkan data panjang jalan menurut status kewenangan (Tabel 2), Kabupaten Musi Rawas memiliki total jaringan jalan sepanjang 1.671,45 km, yang terdiri atas 137,64 km jalan nasional (8,24%), 127,19 km jalan provinsi (7,61%), dan 1.406,62 km jalan kabupaten (84,15%). Komposisi jenis jalan yang ada menunjukkan bahwa jaringan jalan di Kabupaten Musi Rawas didominasi oleh jalan kabupaten yang berfungsi sebagai penghubung utama antar kecamatan, pusat permukiman, kawasan pertanian, dan sentra ekonomi lokal. Pemerintah Kabupaten Musi Rawas memegang peran yang dominan dalam penyediaan dan pemeliharaan infrastruktur jalan. Jaringan jalan yang memadai menjadi prasyarat utama dalam meningkatkan konektivitas wilayah, memperlancar distribusi barang dan jasa, serta memperkuat aksesibilitas masyarakat terhadap berbagai layanan publik (Kamaludin & Qibthiyyah, 2022; Faldian *et al*., 2025).

Distribusi jalan nasional dan jalan provinsi di Kabupaten Musi Rawas menunjukkan bahwa tidak seluruh kecamatan dilalui oleh ruas jalan dengan status tersebut. Jalan nasional hanya terdapat pada enam kecamatan, yaitu Muara Beliti, STL Ulu Terawas, Selangit, Muara Kelingi, Muara Lakitan, Tiang Pumpung Kepungut, dan Tuah Negeri. Jalan nasional paling panjang berada di Kecamatan Muara Kelingi (27,99 km). Jalan provinsi tersebar pada delapan kecamatan dengan ruas terpanjang berada di Kecamatan Muara Lakitan (37,53 km). Beberapa kecamatan yang tidak memiliki jalan nasional maupun jalan provinsi menunjukkan bahwa mobilitas masyarakat di wilayah tersebut sangat bergantung pada kondisi jalan kabupaten. Peningkatan kualitas jalan kabupaten menjadi strategi penting untuk menjaga keterhubungan antar wilayah dalam mengurangi kesenjangan aksesibilitas. Struktur jaringan jalan yang terintegrasi menjadi faktor penting dalam menciptakan sistem transportasi yang efisien dan mendukung pemerataan pembangunan wilayah (Permata *et al*., 2025).

Karakteristik jaringan jalan di Kabupaten Musi Rawas memperlihatkan bahwa pengembangan infrastruktur tidak hanya difokuskan pada penambahan panjang jalan, tetapi juga pada peningkatan kualitas, kapasitas, dan keterhubungan antar status jalan. Kecamatan dengan jalan kabupaten yang panjang memerlukan alokasi pemeliharaan yang lebih tinggi agar tingkat pelayanan jalan tetap optimal dan mampu mendukung aktivitas ekonomi masyarakat. Kecamatan yang memiliki keterbatasan akses terhadap jalan nasional maupun provinsi perlu memperoleh prioritas peningkatan konektivitas agar tercipta pemerataan akses menuju pusat pelayanan,

kawasan produksi, dan pusat pertumbuhan ekonomi. Pendekatan pembangunan jalan yang berorientasi pada aksesibilitas mampu meningkatkan efisiensi pergerakan masyarakat, memperkuat integrasi wilayah, serta mendorong pembangunan ekonomi pedesaan secara berkelanjutan (Kamaludin & Qibthiyyah, 2022).

Sebaran jalan kabupaten di Kabupaten Musi Rawas menunjukkan adanya variasi yang cukup besar antar kecamatan dengan total panjang mencapai 1.406,62 km. Berdasarkan Tabel 3, diketahui bahwa Kecamatan Muara Kelingi memiliki jaringan jalan kabupaten terpanjang yaitu 240,37 km atau sebesar 17,09% dari total jalan kabupaten. Jalan kabupaten terpendek di Kecamatan Selangit yaitu 44,28 km. Perbedaan panjang jaringan jalan kabupaten mencerminkan variasi luas wilayah, jumlah desa yang dilayani, serta kebutuhan konektivitas antar permukiman dan kawasan produksi di masing-masing kecamatan. Kecamatan yang memiliki wilayah administrasi lebih luas dan aktivitas ekonomi yang tersebar membutuhkan jaringan jalan lebih panjang untuk menjamin kelancaran mobilitas masyarakat maupun distribusi hasil pertanian dan perdagangan. Menurut Permata *et al*., (2025) bahwa pengembangan jaringan jalan harus disesuaikan dengan pola pergerakan wilayah dan kebutuhan pelayanan transportasi agar mampu meningkatkan efektivitas sistem jaringan jalan. Aksesibilitas jalan yang baik merupakan faktor penting dalam mendorong pertumbuhan ekonomi pedesaan dan pemerataan pembangunan wilayah.

Sebaran jalan kabupaten yang didominasi oleh beberapa kecamatan menunjukkan bahwa beban pengelolaan dan pemeliharaan infrastruktur jalan di Kabupaten Musi Rawas relatif besar. Kecamatan Muara Lakitan memiliki panjang jalan kabupaten 114,59 km, sedangkan Tugumulyo mencapai 127,53 km, yang berperan sebagai penghubung antara kawasan permukiman, sentra pertanian, dan jalur transportasi regional. Kecamatan dengan panjang jalan kabupaten yang pendek memerlukan perhatian dalam peningkatan kualitas jalan agar pelayanan transportasi tidak mengalami kesenjangan. Kebijakan pembangunan jalan tidak hanya mempertimbangkan panjang jalan, tetapi juga kondisi fisik jalan, volume lalu lintas, serta tingkat kepentingannya terhadap aktivitas sosial dan ekonomi masyarakat. Prioritas penanganan jalan mampu meningkatkan efisiensi alokasi anggaran dan efektivitas pemeliharaan jaringan jalan (Rombe *et al*., 2025). Evaluasi kondisi jalan secara berkala menjadi langkah penting untuk menjaga tingkat pelayanan jalan dan mempertahankan konektivitas antarwilayah (Abdurroqib *et al*., 2025).

Distribusi jalan kabupaten di Kabupaten Musi Rawas menunjukkan bahwa sebagian besar konektivitas antar wilayah bergantung pada jaringan jalan yang menjadi kewenangan pemerintah kabupaten. Pengembangan jaringan jalan perlu diintegrasikan dengan sistem transportasi regional sehingga mampu meningkatkan efisiensi pergerakan orang dan barang serta memperkuat keterkaitan antara pusat pertumbuhan ekonomi. Peningkatan kualitas jalan kabupaten tidak hanya berkontribusi terhadap kelancaran transportasi, tetapi juga mendukung peningkatan daya saing wilayah, kesejahteraan masyarakat, dan pembangunan daerah yang berkelanjutan (Permata *et al*., 2025; Musiime *et al*., 2025).

Berdasarkan data jenis perkerasan jalan kabupaten di Kabupaten Musi Rawas (Tabel 4), jaringan jalan didominasi oleh perkerasan hotmix dengan total panjang 945,21 km atau sekitar 67,20% dari total jalan kabupaten. Sepanjang 201,54 km (14,33%) jalan berperkerasan beton, 175,35 km (12,47%) jalan kerikil, dan 84,52 km (6,01%) jalan tanah, sedangkan jalan dengan perkerasan lapen tidak ada pada seluruh kecamatan. Dominasi perkerasan hotmix menunjukkan bahwa pemerintah daerah telah mengarahkan pembangunan jalan menuju perkerasan yang lebih permanen dan memiliki tingkat kenyamanan serta kapasitas pelayanan yang lebih baik. Kecamatan

Megang Sakti memiliki panjang jalan hotmix terbesar yaitu 129,24 km. Kondisi ini mencerminkan upaya peningkatan kualitas infrastruktur transportasi untuk mendukung mobilitas masyarakat dan distribusi hasil pertanian maupun kegiatan ekonomi wilayah. Menurut Kamaludin dan Qibthiyyah (2022), bahwa peningkatan kualitas permukaan jalan beraspal maupun beton berpengaruh signifikan terhadap peningkatan aksesibilitas serta transformasi ekonomi kawasan perdesaan.

Sebaran jenis perkerasan memperlihatkan bahwa jalan beton masih dimanfaatkan, terutama di Kecamatan Megang Sakti (38,00 km), Muara Kelingi (37,80 km), dan Muara Lakitan (20,00 km). Perkerasan beton diterapkan pada ruas yang memiliki beban lalu lintas tinggi, kondisi tanah dasar yang relatif lemah, atau sering mengalami genangan. Penggunaan pengkerasan beton dipilih, karena memiliki umur layanan yang lebih panjang dibandingkan perkerasan lentur. Jalan kerikil dan jalan tanah masih ditemukan pada beberapa kecamatan, terutama Muara Kelingi, Muara Lakitan, dan BTS Ulu. Masih adanya jalan dengan kondisi pengkerasan mengguanakn kerikil dan tanah mengindikasikan bahwa masih terdapat ruas jalan dengan tingkat pelayanan yang rendah. Keberadaan jalan tanpa perkerasan permanen menurunkan kenyamanan, meningkatkan biaya operasional kendaraan, serta menghambat akses masyarakat, terutama pada musim hujan akibat penurunan kondisi permukaan jalan. Peningkatan perkerasan jalan secara bertahap menjadi salah satu strategi penting dalam meningkatkan konektivitas wilayah dan kualitas pelayanan transportasi. Sejalan dengan hasil penelitian Rachman *et al.,* (2025) yang menyatakan bahwa kondisi perkerasan jalan merupakan faktor utama dalam menentukan tingkat pelayanan jalan dan prioritas penanganan infrastruktur.

Jenis perkerasan jalan kabupaten di Kabupaten Musi Rawas menunjukkan sebagian besar jaringan jalan telah berkembang menuju perkerasan permanen, tetapi terdapat 18,48% ruas jalan kerikil dan tanah yang butuh peningkatan. Peningkatan difokuskan pada ruas jalan tanah dan kerikil yang berfungsi strategis sebagai penghubung kawasan produksi pertanian, pusat pelayanan, dan permukiman agar tercipta konektivitas yang lebih merata. Kebijakan peningkatan jenis perkerasan jalan perlu diselaraskan dengan fungsi jaringan jalan, volume lalu lintas, kondisi lingkungan, dan prioritas pembangunan daerah sehingga manfaat investasi infrastruktur dapat dirasakan secara optimal oleh masyarakat (Nainggolan *et al*., 2025; Musiime *et al*., 2025).

KESIMPULAN

Kabupaten Musi Rawas memiliki total jaringan jalan sepanjang 1.671,45 km, yang terdiri 137,64 km jalan nasional (8,24%), 127,19 km jalan provinsi (7,61%), dan 1.406,62 km jalan kabupaten (84,15%). Jalan kabupaten didominasi dengan perkerasan hotmix dengan total panjang 945,21 km atau sekitar 67,20% dari total jalan kabupaten. Sepanjang 201,54 km (14,33%) jalan berperkerasan beton. Terdapat 175,35 km (12,47%) jalan kerikil, dan 84,52 km (6,01%) jalan tanah yang butuh perhatian serius untuk ditingkatkan. Infrastruktur jalan kabupaten di Kabupaten Musi Rawas cukup optimal dalam mendukung mobilitas masyarakat dan distribusi hasil pertanian maupun kegiatan ekonomi wilayah.

REFERENSI

Abdurroqib, Saloma, & Usman. (2025). *Analisa Penilaian Kondisi Jalan pada Ruas Jalan di Kecamatan Rawas Ulu Kabupaten Musi Rawas Utara dengan Metode Surface Distress Index (SDI).* Riwayat: Educational Journal of History and Humanities, 8(3):3119-3126 DOI:10.24815/jr.v8i3.47664

Badan Pusat Statistik Kabupaten Musi Rawas. (2025). *Kabupaten Musi Rawas dalam Angka 2025*. Badan Pusat Statistik Kabupaten Musi Rawas. https://musirawaskab.bps.go.id

Badan Pusat Statistik Kabupaten Musi Rawas. (2026). *Kabupaten Musi Rawas dalam Angka 2026*. Badan Pusat Statistik Kabupaten Musi Rawas. https://musirawaskab.bps.go.id

Creswell, J. W., & Creswell, J. D. (2018). *Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches* (5th ed.). Sage Publications. https://www.ucg.ac.me/skladiste/blog_609332/objava_105202/fajlovi/Creswell.pdf

Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Musi Rawas. (2026). Laporan Tahunan Kondisi Infrastruktur Jalan Kabupaten Musi Rawas.

Direktorat Jenderal Bina Marga. (2021). *Pedoman Penilaian Kondisi Jalan*. Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. https://binamarga.pu.go.id

Faldian, E., Saloma, & Usman, A. P. (2025). *Penilaian Kondisi Jalan dengan Metode Surface Distress Indeks (SDI) pada Ruas Jalan di Kecamatan Karang Jaya Kabupaten Musi Rawas Utara*. Reslaj: Religion Education Social Laa Roiba Journal, 7(7): 2200–2208 DOI:10.47467/reslaj.v7i7.9055

Geurs, K. T., & van Wee, B. (2016). *Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: A review and research directions*. *Journal of Transport Geography, 12*(2), 127–140. DOI:10.1016/j.jtrangeo.2003.10.005

Kamaludin, A. S., & Qibthiyyah, R. M. (2022). *Village Road Quality and Accessibility on Transforming Rural Development*. Agraris, 8(2), 160–180. https://doi.org/10.18196/agraris.v8i2.13618

Kariyana, I. M., Antika, N. M. A. J., & Pamungkas, T. H. (2024). *Evaluasi Analisis Kinerja Ruas Jalan (Studi Kasus Jalan Gatot Subroto Timur).* Jurnal Teknik Gradien, 16(1): 56–64. https://doi.org/10.47329/teknik_gradien.v16i01.1177

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. (2022). *Pedoman Penyelenggaraan Jalan*. Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. https://binamarga.pu.go.id

Litman, T. (2023). *Evaluating Accessibility for Transport Planning* (12th ed.). Victoria Transport Policy Institute. https://www.vtpi.org/access.pdf

Musiime, R., Papi, J.A.F, & Ponting, A.M. (2025). *Developing a Pavement Condition Assessment Method for Unpaved Roads Using the Analytic Hierarchy Process (AHP)*. International Journal of Pavement Research and Technology, 19(7):1917–1932. DOI:10.1007/s42947-025-00555-y

Nainggolan, R. V., Anas, M. R., Sulistiyono, N., & Charloq. (2025). *Impact of District Road Rehabilitation on Vehicle Operating Costs and Accessibility in Garoga District, North Tapanuli Regency, Indonesia*. South Asian Journal of Social Studies and Economics, 22(7), 444–450. DOI: 10.9734/sajsse/2025/v22i71093

Nwachi, C. C., Ogbonna, C. G., & Wushishi, M. A. (2023). *Usability of road infrastructure for persons with mobility impairment*. *Transactions on Transport Sciences, 14*(2), 83–95. https://doi.org/10.5507/tots.2023.006

Permata, I., Buchari, E., & Rhaptyalyani. (2025). *Rencana Induk Jaringan Jalan Kabupaten Musi Rawas Utara*. Syntax Literate: Jurnal Ilmiah Indonesia, 10(12):12512-12522. https://doi.org/10.36418/syntax-literate.v10i12.62967

Pikal, E., Kadarsa, E., & Rhaptyalyani. (2024). *Analisis Efektifitas Survei Kondisi Jalan dengan Menggunakan Metode Survei Manual dan Aplikasi Roadbump Pro.* Syntax Literate: Jurnal Ilmiah Indonesia, 9(3):2172-2183. DOI:10.36418/syntax-literate.v9i3.14986

Prasetyo, B. (2024). *Analisis Sebaran Spasial dan Kepadatan Penduduk di Kabupaten Musi Rawas*. Jurnal Geografi dan Pembangunan Wilayah, 12(2), 115–128.

Rachman, M. N. F. A., Rifai, A. I., Rijaluddin, A., & Prasetijo, J. (2025). *The Analysis of Rural Road Distress with Indonesian Standard: A Case of Majalengka, West Java*. Engineering Proceedings, 84(1), 58. DOI:10.3390/engproc2025084058

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2022 tentang Jalan. https://peraturan.bpk.go.id/Details/195878/uu-no-2-tahun-2022

Verma, R., Debnath, M., Mittal, S., & Ukkusuri, S. V. (2024). *Towards a Generalized Accessibility Measure for Transportation Equity and Efficiency*. https://arxiv.org/pdf/2404.04985

Wibowo, A. (2026). *Evaluasi Penataan Ruang dan Pembangunan Agropolitan di Kabupaten Musi Rawas*. Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota, 14(1), 30–42.

Wulandari, P., & Santoso, R. S. (2024). *Evaluasi Musyawarah Perencanaan Pembangunan (Musrenbang) Infrastruktur Jalan di Kota Semarang.* Jurnal Ilmu Administrasi Publik, 1(3):113-133. https://doi.org/10.14710/nova_idea.48844