

ANALISIS DAMPAK PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR JALAN TAENO - WAKAL KABUPATEN MALUKU TENGAH PULAU AMBON

Levina Elvira Tumalang*, Christy Gery Buyang*, Fauzan A. Sangadji*

Fakultas Pendidikan Teknologi dan Kejuruan, Departemen Pendidikan Teknik Sipil, Program
Studi Teknik Sipil

Corresponding author, email: levinatumalang8899@gmail.com

ABSTRAK

Maluku Province, as an archipelago, has unique geographical characteristics. This condition often poses a challenge in equitable development and connectivity between regions. Before the construction of the Taeno-Wakal road, accessibility to Wakal Village in Leihitu District, Central Maluku Regency, was quite limited. Travel could only be done via longer routes, namely via the Alang crossroads for 82.3 km, the Liang crossroads for 62.9 km, and the Hunuth crossroads for 18 km. Recognizing this urgency, the Ambon City government collaborated with related technical agencies, namely the Ambon XVI National Road Implementation Center, to initiate the Taeno-Wakal road construction project. This study aims to comprehensively analyze the dominant impact of the Taeno-Wakal road construction. The construction of this road reduces the total route (Taeno Crossroads) to only 12.9 km. Using a quantitative approach, primary data was obtained through questionnaires, while secondary data was obtained through documentation studies, namely village demographic data. Descriptive statistical analysis was conducted to determine the average value of each variable studied to determine the dominant impact felt by the community. The results of this study indicate that the most significant impact was on the facilities and infrastructure variable, which received the highest average value of 23.16.

Keywords: Descriptive Statistics, Economic Benefits, Facilities and Infrastructure, Social Benefits.

Article History

Received: Juni 2026

Reviewed: Juni 2026

Published: Juni 2026

Plagiarism Checker No 2634

Copyright : Author

Publish by : Sindoro



This work is licensed under
a Creative Commons
Attribution-NonCommercial 4.0
International License

1. PENDAHULUAN

Provinsi Maluku yang memiliki karakteristik geografis kepulauan dengan topografi berbukit menghadirkan tantangan besar dalam aspek pemerataan konektivitas antarwilayah. Infrastruktur jalan dalam konteks ini berperan vital sebagai "urat nadi" yang menghubungkan pusat-pusat aktivitas sosial dan ekonomi dengan daerah penyangga. Sebelum terealisasinya pembangunan jalan Taeno-Wakal, aksesibilitas menuju Desa Wakal di Kecamatan Leihitu sangat terbatas dan tidak efisien. Masyarakat harus menempuh perjalanan melalui rute yang jauh, yakni lintas Alang sepanjang 82,3 km, lintas Liang 62,9 km, atau lintas Hunuth 18 km. Menanggapi kendala mobilitas tersebut, Pemerintah Provinsi Maluku bersama Balai Pelaksanaan Jalan Nasional XVI Ambon menginisiasi pembangunan jalan lintas Taeno yang

secara drastis memangkas jarak tempuh menjadi hanya 12,9 km dari kawasan Universitas Pattimura menuju Desa Wakal.

Sebelum pembangunan jalan Taeno-Wakal, akses menuju Desa Wakal sangat terbatas sehingga masyarakat harus menempuh rute perjalanan yang jauh dan tidak efisien. Dari pusat aktivitas Kota Ambon (Universitas Pattimura), perjalanan harus melalui jalan lintas Alang (82,4 km), Liang (62,9 km), atau Hunuth (18 km). Jarak yang memutar ini menyebabkan tingginya biaya transportasi dan lamanya waktu tempuh, sehingga menjadi hambatan bagi mobilitas, pertumbuhan usaha mikro, dan kesejahteraan sosial-ekonomi masyarakat setempat.

Meskipun pembangunan infrastruktur jalan sering dianggap membawa dampak positif, tingkat manfaat yang dirasakan masyarakat tidak selalu sama karena dipengaruhi oleh kondisi wilayah dan karakteristik sosial ekonomi. Oleh sebab itu, diperlukan kajian empiris untuk mengidentifikasi dampak yang paling dominan dirasakan masyarakat akibat pembangunan Jalan Taeno-Wakal, baik dari aspek sarana dan prasarana, manfaat sosial, maupun manfaat ekonomi.

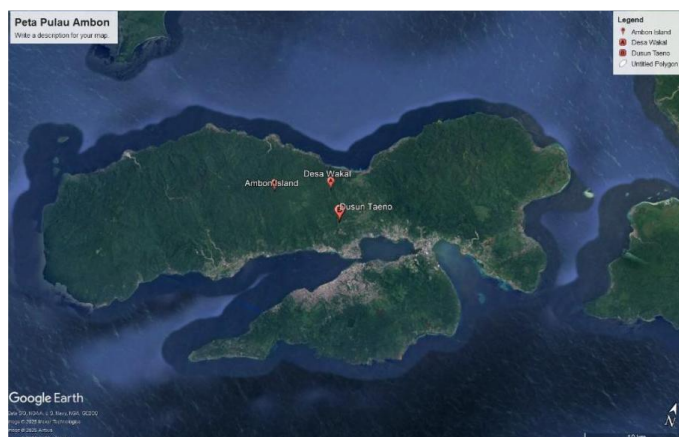
Penelitian terdahulu (Mesak Lek 2023) yang berjudul Analisis Dampak Pembangunan Jalan Terhadap Pertumbuhan Usaha Ekonomi Rakyat di Pedalaman May Brat Provinsi Papua Barat (Studi Kasus di Distrik Ayamaru, Aitinyo dan Aifat) menyatakan bahwa dampak sosial pembangunan jalan bahkan lebih besar dibandingkan dampak ekonomi. Penelitian (Nurhaliysa 2024) yang berjudul Analisis Dampak Pembangunan Infrastruktur jalan Terhadap Kondisi Sosial Dan Ekonomi Masyarakat Di Jalan Irigasi menunjukkan bahwa pembangunan infrastruktur jalan berpengaruh positif terhadap pendapatan, pendidikan, dan kesehatan masyarakat. Namun demikian, kajian khusus mengenai dampak pembangunan jalan di wilayah kepulauan Maluku masih relatif terbatas.

Oleh karena itu, penelitian ini penting dilakukan untuk memberikan gambaran empiris mengenai dampak pembangunan Infrastruktur Jalan Taeno-Wakal. Hasil penelitian diharapkan dapat menjadi bahan evaluasi dan masukan bagi pemerintah daerah dalam perencanaan pembangunan infrastruktur jalan yang lebih efektif, tepat sasaran, dan berkelanjutan, khususnya di wilayah kepulauan dengan karakteristik geografis serupa.

2. METODE

2.1 Lokasi Penelitian

Penelitian ini akan dilaksanakan di Desa sekitar jalan Taeno - Wakal terlebih khusus Dusun Taeno dan Desa Wakal Kecamatan Leihitu Kabupaten Maluku Tengah, Pulau Ambon. Lokasi penelitian ditunjukan pada Gambar 1.



Gambar 1. Lokasi Penelitian

2.2 Variabel Penelitian

Variabel bebas merupakan variabel yang memengaruhi atau menjadi penyebab perubahan variabel lain dan disebut juga variabel prediktor, stimulus, atau eksogen. Sedangkan Variabel terikat merupakan variabel yang dipengaruhi atau menjadi akibat dari variabel independen dan disebut juga variabel respons, output, atau endogen.

Dalam penelitian ini variabel bebas adalah sarana dan prasarana, manfaat sosial dan manfaat ekonomi. Sedangkan variabel terikat dalam penelitian ini adalah dampak dominan Pembangunan infrastruktur jalan Taeno-Wakal.

2.3 Teknik Pengumpulan Data

Data primer mencakup kondisi sosial ekonomi responden, perubahan pendapatan rumah tangga, perkembangan usaha lokal, perubahan aksesibilitas dan mobilitas ekonomi, pemanfaatan peluang ekonomi baru, serta persepsi masyarakat terhadap peningkatan kesejahteraan setelah pembangunan Jalan Taeno-Wakal.

Data sekunder pada penelitian ini menggunakan metode dokumentasi yaitu pengambilan data dari buku, surat kabar, majalah yang relevan dengan penelitian.

2.4 Teknik Analisis Data

1. Pembersihan Data (*Data Cleaning*)

Melakukan pemeriksaan terhadap data yang terkumpul untuk mengidentifikasi dan memperbaiki kesalahan, inkonsistensi, atau data yang hilang (*missing data*) agar data siap untuk dianalisis.

2. Tabulasi Data

Memasukkan seluruh data dari kuesioner ke dalam perangkat lunak statistik (misalnya, SPSS atau *Microsoft Excel*) untuk memudahkan pengolahan.

3. Uji Validitas

Menggunakan korelasi Pearson Product Moment. Item kuesioner dinyatakan valid jika nilai korelasi skor item dengan skor total (r_{Hitung}) memenuhi syarat lebih besar dari nilai kritis (r_{Tabel}) pada taraf signifikansi $\alpha = 0,05$. Berdasarkan nilai derajat bebas $df = N - 2 = 100 - 2 = 98$, diperoleh batas (r_{Tabel}) = 0,195.

4. Uji Reliabilitas

Reliabilitas menunjukan untuk menguji apakah data yang digunakan dalam analisis mengikuti distribusi normal. Kuesioner dinilai handal secara konsisten jika nilai *Cronbach's Alpha* > 0,60.

5. Analisis Deskriptif Karakteristik Responden

Menggunakan teknik distribusi frekuensi dan persentase untuk menyajikan profil sosiodemografis pengguna rure rujukan.

6. Analisis Statistik Deskriptif

Mengkalkulasi nilai agregat skor, frekuensi distribusi, dan pemusatan data (*mean*) dari masing-masing indikator variabel.

7. Penyajian Data

Hasil analisis deskriptif akan disajikan dalam bentuk table distribusi frekuensi, grafik batang (*bar chart*), diagram lingkaran (*pie chart*), atau grafik garis (*line chart*) untuk memvisualisasikan gambaran pertumbuhan ekonomi warga dan perubahan yang terjadi.

8. Interpretasi Deskriptif

Hasil statistik deskriptif diinterpretasikan untuk menggambarkan kondisi saat ini serta membandingkan keadaan sebelum dan sesudah pembangunan jalan, berdasarkan data yang dikumpulkan tanpa menggunakan uji statistik inferensial.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1. Analisis Karakteristik Responden

Berdasarkan tabulasi data mentah kuantitatif dari 100 responden yang aktif memanfaatkan jalan lintas Taeno-Wakal, diperoleh rincian profil demografis sebagai berikut:

a) Berdasarkan Jenis Kelamin Responden

Karakteristik pengguna jalan berdasarkan jenis kelamin disajikan pada Tabel 1.

Tabel 1. Distribusi Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

No	Jenis Kelamin	Frekuensi (Orang)	Persentase (%)
1	Perempuan	56	54%
2	Laki-laki	44	46%
Total		100	100%

Sumber : Hasil Olahan Data SPSS Ver. 26

(Tabel 1) memperlihatkan representasi pengguna jalan yang berimang dengan dominasi tipis. Dari 100 responden pengguna jalan Taeno - Wakal, karakteristik responden dikelompokkan berdasarkan jenis kelamin, yaitu laki-laki dan perempuan. Berdasarkan data yang dikumpulkan, terlihat bahwa responden yang menggunakan jalan Taeno - Wakal yang paling banyak yaitu laki-laki dengan jumlah 56 responden dengan persentase 56% dan perempuan dengan jumlah 44 responden dengan persentase 44%.

b) Berdasarkan Pekerjaan Responden

Guna memahami pola pergerakan harian, dilakukan sinkronisasi data sebaran pekerjaan dan motivasi utama melintasi rute Taeno-Wakal dapat dilihat pada Tabel 2.

Tabel 2. Distribusi Responden Berdasarkan Pekerjaan

No	Pekerjaan	Jumlah	Persentase (%)
1	Mahasiswa	60	60 %
2	PNS	18	18 %
3	Swasta	8	8 %
4	Nelayan	6	6 %
5	Petani	4	4 %
6	Fresh graduate	1	1 %
7	Honorar	1	1 %
8	Belum bekerja	1	1 %
9	Pedagang	1	1 %
Total		100	100 %

Sumber : Hasil Olahan Data SPSS ver.26

Berdasarkan hasil pengolahan data, persentase pekerjaan responden menunjukkan bahwa mayoritas responden adalah mahasiswa dengan persentase 60% atau 60 responden.

3.2. Uji Kualitas Instrumen (Validitas dan Reliabilitas)

a) Uji Validitas

DOI:

Tabel 3. Uji Validitas

No	Variabel	Item	R Hitung	R Tabel	N	Keterangan
1	X ₁	X _{1.1}	0,797	0,195	100	Valid
2		X _{1.2}	0,829	0,195	100	Valid
3		X _{1.3}	0,898	0,195	100	Valid
4		X _{1.4}	0,851	0,195	100	Valid
5		X _{1.5}	0,887	0,195	100	Valid
6		X _{1.6}	0,731	0,195	100	Valid
7	X ₂	X _{2.1}	0,833	0,195	100	Valid
8		X _{2.2}	0,881	0,195	100	Valid
9		X _{2.3}	0,872	0,195	100	Valid
10		X _{2.4}	0,852	0,195	100	Valid
11		X _{2.5}	0,847	0,195	100	Valid
12	X ₃	X _{3.1}	0,776	0,195	100	Valid
13		X _{3.2}	0,789	0,195	100	Valid
14		X _{3.3}	0,864	0,195	100	Valid
15		X _{3.4}	0,848	0,195	100	Valid
16		X _{3.5}	0,803	0,195	100	Valid
17		X _{3.6}	0,846	0,195	100	Valid

Sumber : Hasil Olahan Data SPSS ver.26

Berdasarkan hasil uji validitas dapat diketahui bahwa semua item pernyataan/indikator variabel dinyatakan valid karena dari hasil korelasi antara hasil jawaban responden pada tiap item pernyataan/indikator dengan skor total di dapat hasil yang signifikan, yaitu nilai $r_{hitung} > r_{tabel}$.

b) Uji Reliabilitas

Tabel 4. Uji Reliabilitas

<i>Cronbach's Alpha</i>	<i>N of Items</i>
0,948	17

Sumber : Hasil Olahan Data SPSS ver.26

(Tabel 4) menunjukan nilai Cronbach's Alpha untuk kedua variabel adalah 0,948 yang besar dari 0,6 sehingga dikatakan reliabel (Purbudi Wahyuni 2022).

3.3. Statistik Deskriptif

Statistik deskriptif merupakan metode analisis yang digunakan untuk menggambarkan dan merangkum karakteristik dasar dari suatu dataset.

Tabel 5. Rekap Total Nilai Variabel

	<i>N</i>	<i>Range</i>	<i>Min</i>	<i>Max</i>	<i>SUM</i>	<i>Mean</i>		<i>Std.</i>	<i>Vari</i>
	<i>Stat</i>	<i>Statist</i>	<i>Statist</i>	<i>Statist</i>	<i>Statist</i>	<i>Statist</i>	<i>Std.</i>	<i>Dev</i>	<i>ance</i>
	<i>istic</i>	<i>ic</i>	<i>ic</i>	<i>ic</i>	<i>ic</i>	<i>ic</i>	<i>Error</i>		
X ₁	100	24	6	30	2316	23,16	0,418	4,18	17,4
								2	8
X ₂	100	20	5	25	1973	19,73	0,319	3,19	10,1
									7
X ₃	100	24	6	30	2154	21,54	0,422	4,22	17,8
									2
Valid	100								
N									

Sumber : Hasil Olahan Data SPSS ver.26

(Tabel 5) memberikan hasil total nilai variabel dapat diinterpretasikan bahwa masing-masing variabel menunjukkan tingkat persepsi dan pengalaman masyarakat terhadap dampak pembangunan jalan secara keseluruhan. Variabel terkait dengan aspek sarana dan prasarana, dengan aspek sosial, dan dengan aspek ekonomi. Hasil total nilai yang diperoleh dari penghitungan nilai rata-rata atau penjumlahan masing-masing variabel menunjukkan tingkat dominasi dan intensitas respons masyarakat terhadap aspek tertentu. Jika salah satu variabel memiliki nilai tertinggi, hal ini menandakan bahwa aspek tersebut paling dirasakan atau dianggap paling berpengaruh oleh masyarakat setelah adanya pembangunan jalan. Sebaliknya, nilai yang lebih rendah menunjukkan perhatian atau pengalaman yang lebih minim di bidang terkait. Dengan demikian, rekap total nilai dapat digunakan sebagai indikator utama untuk menggambarkan prioritas dan dampak utama dari pembangunan jalan yang dirasakan oleh masyarakat, sekaligus menjadi dasar dalam merumuskan rekomendasi pengembangan dan perbaikan kebijakan yang lebih tepat sasaran.

Tabel 6. Rekap Total Nilai Pernyataan

Nilai Total Pernyataan dari yang Terbesar - Terkecil			
No	Pernyataan	Variabel	Nilai Total

1	X _{2.2}	Pembangunan jalan ini memudahkan akses masyarakat ke kota	Manfaat Sosial	411
2	X _{1.6}	Dengan adanya jalan ini waktu tempuh yang diperlukan untuk bepergian menjadi berkurang	Sarana dan Prasarana	410
3	X _{2.1}	Pembangunan jalan Lintas Taeno-Wakal memberikan rasa nyaman	Manfaat Sosial	402
4	X _{2.5}	Pembangunan jalan ini memudahkan masyarakat mendapatkan bahan kebutuhan hidup sehari-hari	Manfaat Sosial	401
5	X _{1.5}	Pembangunan jalan ini sesuai dengan kebutuhan masyarakat setempat dalam hal kualitas jalan	Sarana dan Prasarana	396
6	X _{3.2}	Adanya jalan ini membuat biaya transportasi dari kampung ke kota pulang pergi menjadi lebih murah dari sebelum ada jalan ini	Manfaat Ekonomi	396
7	X _{1.1}	Pembangunan jalan Lintas Taeno-Wakal sepanjang ± 3,01 km bermanfaat bagi masyarakat	Sarana dan Prasarana	387
8	X _{3.1}	Pembangunan jalan Lintas Taeno-Wakal membuat biaya transportasi semakin rendah	Manfaat Ekonomi	387
9	X _{1.3}	Keberadaan jalan baru meningkatkan arus kendaraan dan orang yang melewati daerah kami	Sarana dan Prasarana	382
10	X _{2.3}	Pembangunan jalan ini mendorong perluasan usaha pertanian	Manfaat Sosial	381
11	X _{2.4}	Pembangunan jalan ini mendorong usaha lain tumbuh di luar sektor pertanian	Manfaat Sosial	378
12	X _{1.4}	Pembangunan jalan ini meningkatkan keamanan dan kenyamanan dalam bertransportasi	Sarana dan Prasarana	374
13	X _{1.2}	Kondisi jalan Lintas Taeno-Wakal saat ini baik untuk dilewati masyarakat	Sarana dan Prasarana	367
14	X _{3.6}	Pembangunan jalan ini menumbuhkan minat usaha mikro warga dikampung sekitar untuk meningkatkan pendapatan	Manfaat Ekonomi	350
15	X _{3.3}	Pembangunan jalan ini membuat pembeli yang datang ke tempat usaha setempat semakin bertambah	Manfaat Ekonomi	343

16	$X_{3.5}$	Setelah ada pembangunan jalan ini pendapatan setempat terus bertambah	Manfaat Ekonomi	343
17	$X_{3.4}$	Setelah ada pembangunan jalan baru jumlah barang yang dijual dari usaha setempat semakin bertambah setiap bulannya	Manfaat Ekonomi	335

Sumber : Hasil Olahan Data SPSS ver.26

(Tabel 6) menunjukkan bahwa nilai tertinggi berdasarkan pernyataan berada di variabel manfaat sosial dengan nilai 411.

3.4. Pembahasan

Secara keseluruhan, hasil analisis menunjukkan bahwa pembangunan jalan Taeno-Wakal memberikan dampak yang sangat dominan bagi masyarakat sekitar. Temuan ini didukung oleh data rekap total dari ketiga variabel penelitian, yaitu sarana dan prasarana (X_1), manfaat sosial (X_2), dan manfaat ekonomi (X_3). Nilai-nilai ini mencerminkan tingkat perubahan yang dirasakan oleh responden dalam aspek sosial, ekonomi, dan infrastruktur karena keberadaan jalan baru tersebut. Melalui nilai-nilai ini, kita dapat melihat gambaran umum mengenai distribusi dan sebaran respon masyarakat terhadap berbagai aspek manfaat yang dirasakan. Informasi ini menjadi dasar penting untuk memahami dampak yang paling nyata dan signifikan serta mengidentifikasi area mana yang mengalami manfaat terbesar maupun yang masih perlu perhatian lebih.

Nilai terkecil yang diberikan masyarakat terdapat pada variabel manfaat ekonomi, khususnya pernyataan ke-4 yaitu “Setelah ada pembangunan jalan baru jumlah barang yang dijual dari usaha setempat semakin bertambah setiap bulannya” dengan nilai sebesar 335. Nilai ini menunjukkan bahwa meskipun secara umum terdapat peningkatan dalam jumlah barang yang dijual dari usaha setempat setiap bulannya setelah pembangunan jalan baru, persepsi masyarakat terhadap manfaat ini masih bervariasi. Nilai 335 pada pernyataan ke-4 pada variabel manfaat ekonomi ini dapat diartikan sebagai indikator bahwa sebagian masyarakat menyadari adanya peningkatan, tetapi tingkat peningkatan tersebut belum merata atau belum secara penuh dirasakan oleh semua pelaku usaha di wilayah tersebut. Alasan utama di balik nilai ini kemungkinan karena pembangunan jalan memungkinkan usaha lokal mengakses pasar yang lebih luas dan lancar, sehingga volume penjualan meningkat. Selain itu, jalan baru mengurangi hambatan logistik dan waktu tempuh, yang secara langsung mempengaruhi efisiensi distribusi barang. Peningkatan jumlah barang yang dijual setiap bulan menandakan adanya

DOI:

peluang ekonomi yang lebih besar, serta potensi pertumbuhan usaha dan pendapatan warga. Meski demikian, persepsi yang tidak seragam dan nilai terkecil ini menunjukkan bahwa manfaat ekonomi dari pembangunan jalan masih perlu dioptimalkan dan disosialisasikan lebih jauh agar seluruh masyarakat dapat merasakan keuntungan yang maksimal. Tetapi jika dilihat dari nilai total variabel, nilai terendah berada pada variabel Manfaat Sosial,.

Sedangkan untuk nilai terbesar kita ambil lima nilai teratas. Yang pertama yaitu pada pernyataan ke-2 yaitu “Pembangunan jalan ini memudahkan akses masyarakat ke kota” dari variabel manfaat sosial dengan skor 411, hal tersebut menunjukkan bahwa masyarakat sangat merasakan manfaat sosial dari pembangunan jalan dalam hal kemudahan akses mereka menuju kota. yang kedua pada variabel sarana dan prasarana pernyataan ke-6 yaitu “Dengan adanya jalan ini waktu tempuh yang diperlukan untuk bepergian menjadi berkurang”, dengan nilai 410. Dapat disimpulkan bahwa masyarakat setuju bahwa jalan ini efektif dalam mengurangi waktu tempuh untuk bepergian. Ini menunjukkan bahwa jalan ini memiliki dampak positif yang signifikan pada mobilitas dan efisiensi waktu perjalanan. Pernyataan ini menjadi salah satu aspek yang paling penting dalam evaluasi jalan ini, menandakan bahwa waktu tempuh yang lebih singkat merupakan salah satu keuntungan utama dari adanya jalan ini. Nilai tertinggi ketiga terdapat pada pernyataan ke-1 pada variabel manfaat sosial yaitu “Pembangunan jalan Lintas Taeno-Wakal memberikan rasa nyaman” dengan nilai 402. Dapat disimpulkan bahwa masyarakat merasa bahwa jalan ini memberikan kenyamanan yang signifikan bagi pengguna. Meskipun tidak menjadi prioritas utama, rasa nyaman ini tetap menjadi aspek penting dalam evaluasi jalan ini. Berikutnya nilai tertinggi keempat terdapat pada pernyataan ke-5 pada variabel manfaat sosial yaitu “Pembangunan jalan ini memudahkan masyarakat mendapatkan bahan kebutuhan hidup sehari-hari” dengan nilai 401. Dapat disimpulkan bahwa masyarakat setuju bahwa jalan ini memiliki dampak positif pada aksesibilitas kebutuhan hidup sehari-hari. Ini menunjukkan bahwa jalan ini dapat meningkatkan konektivitas antara masyarakat dengan pusat-pusat ekonomi dan distribusi barang, sehingga memudahkan masyarakat untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari. Dengan demikian, pembangunan jalan ini dapat dianggap sebagai salah satu faktor yang mendukung kesejahteraan masyarakat dan meningkatkan kualitas hidup mereka. Nilai tertinggi yang terakhir terdapat pada dua pernyataan dengan variabel yang berbeda dengan nilai 396, yang pertama pada pernyataan ke-5 pada variabel sarana dan prasarana yaitu “Pembangunan jalan ini sesuai dengan kebutuhan masyarakat setempat dalam hal kualitas jalan” dan yang kedua pada pernyataan ke-2 pada variabel manfaat ekonomi yaitu “Adanya jalan ini membuat biaya transportasi dari kampung ke kota pulang pergi menjadi lebih murah dari sebelum ada jalan ini”. Ini berarti pembangunan jalan ini sesuai dengan kebutuhan

masyarakat setempat dan menunjukkan bahwa perencanaan jalan ini telah mempertimbangkan kondisi dan kebutuhan lokal. Sementara itu, pengurangan biaya transportasi dapat meningkatkan mobilitas ekonomi masyarakat dan membuka peluang bagi mereka untuk mengakses pasar yang lebih luas. Dengan demikian, pembangunan jalan ini dapat dianggap sebagai investasi yang bermanfaat bagi masyarakat setempat. Dengan demikian, jalan tidak hanya menjadi prasarana fisik, tetapi juga menjadi penghubung yang esensial dalam meningkatkan kesejahteraan sosial masyarakat melalui akses yang lebih baik ke kota, urutan 5 terbesar bisa dilihat dari Tabel 4.33. Tetapi jika dilihat dari total nilai variabel, nilai tertinggi berada pada variabel sarana dan prasarana dengan nilai 2316.

Berdasarkan hasil nilai-nilai tersebut disarankan agar pemerintah dan pemangku kepentingan meningkatkan koordinasi dan komunikasi secara lebih efektif dengan masyarakat, terutama dalam tahap perencanaan dan pelaksanaan proyek pembangunan infrastruktur jalan. Penguatan partisipasi masyarakat dapat membantu memastikan kebutuhan dan aspirasi mereka terakomodasi sehingga persepsi positif terhadap pembangunan dapat meningkat. Selain itu, perlu dilakukan sosialisasi yang lebih intensif mengenai manfaat dan dampak pembangunan jalan agar masyarakat lebih memahami dan mendukung proyek tersebut. Pemerintah juga disarankan untuk melakukan monitoring dan evaluasi secara berkala untuk mengidentifikasi tantangan dan kendala yang dihadapi masyarakat, serta menyesuaikan strategi agar manfaat pembangunan dapat dirasakan secara merata dan berkelanjutan. Terakhir, peningkatan fasilitas pendukung di wilayah yang menunjukkan nilai terbesar dan paling positif akan memperkuat manfaat ekonomi dan sosial dari pembangunan infrastruktur jalan, sehingga tercipta manfaat yang lebih optimal bagi seluruh lapisan masyarakat.

4. KESIMPULAN

Pembangunan jalan Taeno - Wakal memberikan dampak positif yang signifikan terhadap masyarakat sekitar dari berbagai aspek. Berdasarkan hasil penelitian ini, dapat disimpulkan bahwa variabel sarana dan prasarana menjadi dampak paling dominan yang dirasakan oleh masyarakat di sekitar jalan Taeno-Wakal. Hal ini ditunjukkan oleh nilai rata-rata tertinggi yang diperoleh variabel ini, yaitu sebesar 23,16, dibandingkan dengan variabel lainnya.

REFERENSI

- Bryman, Alan, dan Duncan Cramer. (2011). *Quantitative Data Analysis with IBM SPSS 17, 18 and 19: A Guide for Social Scientists*. Routledge.
- Fathori, F. (2023). Analisis Persepsi Masyarakat Terhadap Dampak Pembangunan Infrastruktur Pada Pertumbuhan Ekonomi Lokal. *Multifinance*, 1 (1), 20-30.
- Field, Andy P. (2018). *Discovering Statistics Using IBM SPSS Statistics*. Edisi ke-5. London: SAGE Publications.
- Halim, S. N., Sonda, M., & Paereng, S. (2024). Analisis Dampak Pembangunan Infrastruktur Jalan Terhadap Kondisi Sosial dan Ekonmi Masyarakat Di Jalan Irigasi. *Jurnal Ekonomi dan Bisnis*, 2(5), 539-550
- Iek, M. (2023). Analisis dampak pembangunan jalan terhadap pertumbuhan usaha ekonomi rakyat di pedalaman May Brat Provinsi Papua Barat (Studi kasus di Distrik Ayamaru, Aitinyo dan Aifat). *Jurnal Ekonomi Kuantitatif Terapan*, 6(1), 44299.
- Mankiw, N. Gregory. (2019). *Principles of Economics*. Cengage Learning.
- Nss, R. L. P., Suryawardana, E., & Triyani, D. (2015). Analisis dampak pembangunan infrastruktur jalan terhadap pertumbuhan usaha ekonomi rakyat di Kota Semarang. *Jurnal Dinamika Sosial Budaya*, 17(1), 82-103.
- Nur, A. A. (2024). Analisis dampak pembangunan infrastruktur terhadap kesejahteraan masyarakat pedesaan di Kabupaten Bulungan. *Jurnal Ekonomi Pembangunan dan Manajemen*, 3(1), 1-12.
- Pallant, Julie. (2020). *SPSS Survival Manual: A Step by Step Guide to Data Analysis Using IBM SPSS*. Edisi ke-7. Routledge.
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Stephen C. Smith. (2015). *Economic Development*. Edisi ke-12. Pearson Education.
- Triola, Mario F. (2018). *Elementary Statistics*. Edisi ke-13. Pearson.
- Wahyuni, Sri. (2021). *Penerapan Metode Penelitian Kuantitatif*. Edisi ke-2. Jakarta: Erlangga.