

# JURNAL PERENCANAAN WILAYAH

e-ISSN: 2502 – 4205

Vol.6., No.1, April 2021

<http://ojs.uho.ac.id/index.php/ppw>

## Analisis Dampak Peningkatan Kualitas Jalan Kabupaten Terhadap Peningkatan Kesejahteraan Masyarakat di Kecamatan Mataoleo

### Analysis of the Impact of Improving the Districts Road Quality on the Improvement of Community Welfare in Mataoleo District

Silfiani<sup>1\*)</sup>, Akhmad firman<sup>2)</sup>, Thahir Azikin<sup>3)</sup>

<sup>1)</sup>Programstudi Perencanaan Pengembangan Wilayah, Universitas Halu Oleo

<sup>2)</sup>Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Halu Oleo

<sup>3)</sup>Fakultas Teknik Jurusan Teknik Sipil, Universitas Halu Oleo

#### ABSTRACT

Road network infrastructure is related to the economic growth of a region. The purpose of this study is to analyze the impact of improving the districts road quality on income changes, to analyze the impact of improving the districts road quality on increasing community accessibility, and to analyze the impact of improving the districts road quality on the increase in the selling value of land in Mataoleo District. The method used is the Wilcoxon test, accessibility index and chi square test. The results of this study are an increase in people's income from 2014 to 2018 towards improving the districts road quality. There was no change in the accessibility index value from 2014 to 2018 but there was an increase in traveling time. This happened because there were no additional road openings. The selling value of land has increased from 2014 to 2018.

Keywords: Welfare, Road Quality, Improvement

#### ABSTRAK

Infrastruktur jaringan jalan, memiliki keterkaitan dengan pertumbuhan ekonomi suatu wilayah. Tujuan penelitian ini yaitu menganalisis dampak peningkatan kualitas jalan kabupaten terhadap perubahan pendapatan, menganalisis dampak peningkatan kualitas jalan kabupaten terhadap peningkatan aksesibilitas masyarakat, dan menganalisis dampak peningkatan kualitas jalan Kabupaten terhadap peningkatan nilai jual lahan di Kecamatan Mataoleo. Metode yang digunakan yaitu uji *wilcoxon*, indeks aksesibilitas dan uji chi square. Hasil dari penelitian ini yaitu adanya peningkatan pendapatan masyarakat dari tahun 2014 hingga tahun 2018 terhadap peningkatan kualitas jalan. Nilai indeks aksesibilitas dari tahun 2014 hingga tahun 2018 tidak terdapat perubahan namun terjadi peningkatan waktu tempuh perjalanan. Ini terjadi karena tidak ada penambahan pembukaan jalan baru. Nilai jual lahan terjadi peningkatan pada tahun 2014 ke tahun 2018.

Kata Kunci : Kesejahteraan, Kualitas jalan, Peningkatan

#### PENDAHULUAN

Kondisi jalan Kabupaten di Kecamatan Mataoleo sebelum dilakukan perkerasan masih berupa jalan tanah, dimana ketika hujan akan menjadi lumpur sehingga sulit untuk dilalui, dan ini menjadi akses utama masyarakat Mataoleo menuju

ke pusat kota Kasipute dan ke kecamatan lain. Kondisi jalan tersebut masyarakat harus mengeluarkan biaya atau ongkos transportasi yang lebih mahal serta waktu tempuh yang lebih lama. Pada musim hujan, para petani dan nelayan akan mengalami kerugian karena hasil produksi perikanan dan perkebunan yang tidak dapat

diangkut. Pembangunan jalan kabupaten yang dilakukan sejak tahun 2010 dan setiap tahun dianggarkan. Proyek tersebut diharapkan dapat meningkatkan aksesibilitas masyarakat, sehingga dapat meningkatkan pendapatan masyarakat dan mendorong peningkatan kesejahteraan masyarakat di Kecamatan Mataleo.

Tamin (2000) menyatakan sistem prasarana dan sarana transportasi sebagai infrastruktur dasar merupakan prasyarat bagi terjadinya pergerakan ekonomi wilayah, dimana sistem pendukung dan pendorong prasarana transportasi sangat berperan terhadap efisiensi dan efektifitas kegiatan ekonomi suatu wilayah, hal ini senada dengan Pandey (2017), Silondae, dkk (2016), Sembanyang (2011) . Menurut Magribi (2004) semakin baik tingkat aksesibilitas dan mobilitas, maka akan semakin baik kualitas hidup masyarakat, khususnya yang bertempat tinggal di daerah pedesaan. Peningkatan kualitas jalan dapat dianggap sebagai strategi untuk mendorong peningkatan kesejahteraan hidup masyarakat.

Berdasarkan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kabupaten Bombana 2013-2033, menyatakan bahwa Kecamatan Mataleo memiliki potensi sumber daya alam yang telah sejak lama menjadi salah satu sumber pendapatan masyarakat setempat. Hampir seluruh daerah di Kecamatan Mataleo memiliki sumber daya alam yang cukup potensial, seperti perikanan, pertanian, perkebunan dan pertambangan. Kecamatan Mataleo memiliki 669 Ha luas tanam padi yang merupakan kawasan peruntukan tanaman pangan lahan basah sesuai dengan rencana tata ruang wilayah Kabupaten Bombana. Letak geografis Kecamatan Mataleo cukup strategis, yakni daratan rendah yang berada pada wilayah pesisir dan memiliki garis pantai yang panjang, merupakan kawasan perikanan tangkap

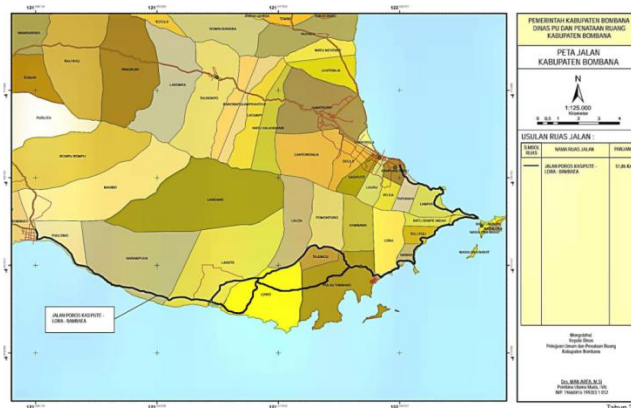
dan wisata alam laut dan menjadi potensi unggulan untuk mengembangkan komoditi perikanan dan pariwisata. Daratan tingginya berupa pegunungan yang kawasan peruntukannya digunakan sebagai wilayah usaha pertambangan emas alluvial (*placer*). Kecamatan Mataleo juga merupakan kawasan yang diperuntukan menjadi industri pertambangan. Maka, perlu diambil langkah strategis untuk meningkatkan akses wilayah yang belum berkembang melalui peningkatan kualitas jalan kabupaten, sehubungan dengan itu, maka dilakukan studi untuk mengetahui dampak peningkatan kualitas jalan Kabupaten terhadap peningkatan kesejahteraan masyarakat di Kecamatan Mataleo.

Penelitian ini berjuan untuk menganalisis dampak peningkatan kualitas jalan Kabupaten terhadap perubahan pendapatan di Kecamatan Mataleo, menganalisis dampak peningkatan kualitas jalan Kabupaten terhadap peningkatan aksesibilitas masyarakat di Kecamatan Mataleo dan menganalisis dampak peningkatan kualitas jalan Kabupaten terhadap peningkatan nilai jual lahan di Kecamatan Mataleo.

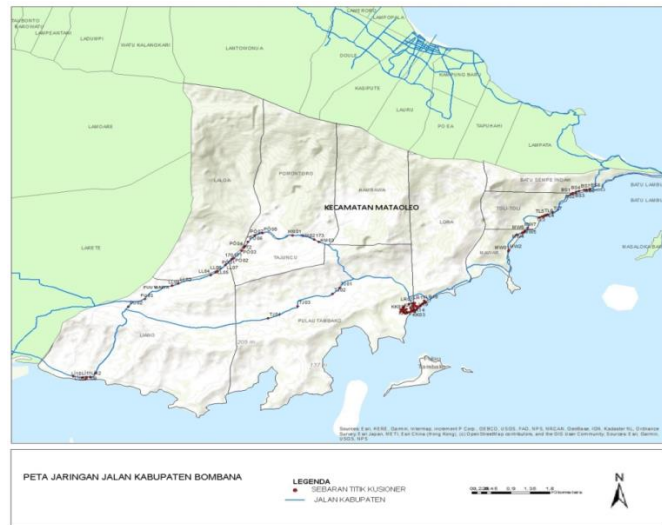
## METODE PENELITIAN

### Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian adalah Kecamatan Mataleo, Kabupaten Bombana Provinsi Sulawesi Tenggara, merupakan wilayah pesisir. Jalan Kabupaten yang dipilih sebagai objek penelitian adalah proyek pembangunan ruas jalan Kasipute-Lora-Bambaea yang dilakukan tiap tahun yang panjangnya 51,86 km (Gambar 1). Fokus objek penelitian adalah jalan kabupaten yang berjarak 29,8 Km dan melintas sepanjang Kecamatan Mataleo yang dimulai dari Desa Batu Sempe Indah sampai ke Desa Liano (Gambar 2).



Gambar 1. Peta Ruas Jalan Kasipute-Lora-Bambaea



Gambar 2. Peta Sebaran Kusioner

**Populasi dan Sampel**

Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh penduduk Kecamatan Mataleo, yaitu sebanyak 7.866 jiwa dalam 1.823 Kepala Keluarga. Sampel dalam penelitian ini berjumlah 98 orang dengan menggunakan rumus slovin (Umar, 2005).

$$n = \frac{N}{1+Ne^2} \dots\dots\dots(1)$$

Dimana :

- n = Jumlah sampel
- N = jumlah populasi
- e = kesalahan yang ditolerir

Kesalahan yang ditolerir dalam pengambilan sampel dalam penelitian ini ditentukan sebesar 10%.

$$n = \frac{1.823}{1+(1.823)(0.1)^2} \dots\dots\dots(2)$$

N = 97,79 (dibulatkan menjadi 98)

Pemilihan sampel dengan menggunakan *Simple Random Sampling*. *Simple Random Sampling* dinyatakan simple (sederhana) karena pengambilan sampel anggota populasi dilakukan secara acak tanpa memperhatikan strata yang ada dalam populasi itu. Jumlah responden ditentukan dari perbandingan jumlah Kepala Keluarga tiap desa terhadap total kepala keluarga dikalikan jumlah responden keseluruhan (Tabel 1).

Tabel 1. Perhitungan Sampel Responden Tiap Desa

No	Desa	Populasi	Sampel Responden	Perhitungan
1.	Liano	232	232/1.823x 98 =12,5	12
	Puu Waeya	44	44/1.823 x 98 = 2,4	2
	Pomontoro	157	157/1.823x 98 = 8,4	7
	Laloa	123	123/1.823x 98 = 6,6	7
	Hambawa	64	64/1.823x 98 = 3,4	3
	Pulau Tambako	374	374/1.823x 98 = 20.2	21
	Tajuncu	66	66/1.823x 98 = 3.5	4
	Lora	362	362/1.823x 98 = 19,5	21
	Toli-toli	134	134/1.823x 98 = 7,2	5
	Mawar	126	126/1.823x 98 = 6,8	6
	Batu Sempe	141	141/1.823x 98 = 7,6	6
	Indah			
	<b>Jumlah Total</b>	<b>1.823</b>	<b>98</b>	<b>98</b>

Sumber: Hasil Pengolahan Data

**Variabel Penelitian**

Variabel adalah sesuatu yang digunakan sebagai ciri, sifat atau ukuran yang dimiliki atau

didapat oleh satuan penelitian tentang suatu konsep pengertian tertentu (Sugiyono, 2014). Variabel dalam penelitian ini yaitu:

1. Variabel Bebas X (*Independent*) yang terdiri dari aksesibilitas masyarakat, dengan indikator : waktu tempuh, biaya transportasi, serta intensitas perjalanan.
2. Variabel terikat Y (*Dependent*) dalam penelitian ini yaitu kesejahteraan masyarakat sesudah pelaksanaan peningkatan kualitas jalan yang indikatornya adalah pendapatan masyarakat, nilai jual lahan dan kepemilikan kendaraan

### Teknik Analisis Data

Analisis data adalah pengolahan data yang diperoleh dengan menggunakan rumus atau dengan aturan yang ada sesuai dengan pendekatan penelitian (Arikunto, 2006).

#### a. Uji Normalitas

Uji normalitas data dilakukan dengan grafik dan melihat besaran angka signifikansi Kolmogorof-Smirnov. Kriteria pengujian yaitu (1) jika angka signifikan (SIG)  $> 0,05$ , maka data berdistribusi normal, dan (b) jika angka signifikansi (SIG)  $< 0,05$ , maka data berdistribusi tidak normal.

#### b. Uji Hipotesis

##### Uji Wilcoxon

*Wilcoxon signed rank test* merupakan uji non parametrik untuk menganalisis data berpasangan karena adanya dua perlakuan yang berbeda (Pramana, 2012). *Wilcoxon signed rank test* digunakan apabila data tidak berdistribusi normal. Dasar pengambilan keputusan untuk menerima atau menolak  $H_0$  pada uji *wilcoxon signed rank test* adalah (1) jika probabilitas (Asymp.Sig)  $< 0,05$  maka  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima., dan (1) jika probabilitas (Asymp.Sig)  $> 0,05$  maka  $H_0$  diterima dan  $H_a$  ditolak. Pada penelitian menggunakan uji Wilcoxon untuk melihat apakah ada perbedaan tingkat kesejahteraan masyarakat Kecamatan Mataole sebelum dan sesudah peningkatan kualitas jalan Kabupaten.

##### Uji Chi Square

Chi Square disebut juga dengan Kai Kuadrat. Chi Square adalah salah satu jenis uji komparatif non parametris yang dilakukan pada dua variabel, untuk mengetahui hubungan antara baris dan kolom, di mana skala data kedua variabel adalah nominal. (Apabila dari 2 variabel, ada 1 variabel dengan skala nominal maka dilakukan uji chi square dengan merujuk bahwa harus digunakan uji pada derajat yang terendah).

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Riwayat Konstruksi Jalan Kawasan

Pembangunan jalan kabupaten sudah dimulai sejak tahun 2010 dengan kondisi permukaan jalan tanah. Karena kondisi topografi yang tidak mendukung mengakibatkan kondisi jalan semakin parah terlebih disaat musim penghujan datang.



Gambar 3. Kondisi Jalan Sebelum Adanya Peningkatan Kualitas Jalan Kabupaten

Pada tahun 2013 dilakukan pengerasan tanah dasar, dilanjutkan tahun 2014 pembangunan jalan beton dan jalan aspal. Tiap tahun Dinas Pekerjaan Umum menganggarkan dana untuk proyek peningkatan kualitas jalan Kasipute-Bambae.



Gambar 4. Kondisi Jalan Setelah Adanya Peningkatan Kualitas Jalan Kabupaten

### Indeks Aksesibilitas dan Indeks Mobilitas

Magribi (2004) secara makro indikator untuk mengukur tingkat pemanfaatan jaringan jalan disebut dengan indeks aksesibilitas dan indeks mobilitas. Indeks aksesibilitas merupakan rasio antara panjang jalan per luas wilayah, sedangkan indeks mobilitas merupakan rasio antara panjang jalan per 1000 jumlah penduduk. Indeks aksesibilitas dan indeks mobilitas jalan kabupaten untuk Kecamatan Mataoleo dapat dilihat pada Tabel 2.

Tabel 2. Indeks Aksesibilitas dan Indeks Mobilitas Kecamatan Mataoleo Tahun 2014 dan tahun 2018

Tahun	Panjang Jalan Kabupaten (km)	Luas Kecamatan Mataoleo (Km <sup>2</sup> )	Jumlah Penduduk (1000 jiwa)	Indeks Aksesibilitas	Indeks Mobilitas
2014	29,8	108,53	6.979	0,274	4,269
2018	29,8	108,53	7,866	0,274	3,788

Sumber: Hasil Pengolahan Data

Pada Tabel 2 di atas terlihat bahwa tidak ada perubahan nilai indeks aksesibilitas dari tahun 2014 hingga tahun 2018. Ini terjadi karena tidak ada penambahan pembukaan jalan baru. Tapi untuk Indeks mobilitas terjadi penurunan. Hal ini disebabkan oleh jumlah penduduk yang relatif harus dilayani oleh jaringan jalan lebih banyak di tahun 2018 jika dibandingkan dengan jumlah penduduk di tahun 2014. Meskipun demikian, nilai indeks mobilitas sebagaimana terdapat pada tabel di atas belumlah menceminkan tingkat mobilitas yang realistis selama keberadaan jaringan jalan pada suatu wilayah tidak didukung oleh keberadaan jaringan jalan dan sarana angkutan.

#### Sebaran Sampel

Total panjang jalan kabupaten yang terhubung langsung dengan daerah penelitian Kecamatan Mataoleo memiliki panjang jalan 16,50 km. 7,1 km adalah jalan yang berkategori baik karena terbuat dari material aspal, 8,5 km berkategori jalan sedang, dan 0,5 km adalah rusak. Data tersebut menunjukkan bahwa jumlah jalan layak masih mendominasi dibanding dengan jalan rusak.

Berdasarkan hasil penelitian dari 11 desa yang ada di kecamatan mataoleo dapat ditentukan jumlah sampel dari setiap Desa/Dusun. Berdasarkan hasil penentuan sampel yaitu: desa liano 12 orang, desa puu waeya 2 orang, desa pomontoro 7 orang, desa lalao 7 orang, desa hambawa 3 orang, desa pulau tambako 21 orang, desa tajuncu 4 orang, desa lora 21 orang, desa toli-toi 5 orang, desa mawar 6 orang, dan desa batu sempe indah 6 orang. Berdasarkan jawaban responden, penulis akan menyampaikan hasil distribusi jawaban responden sebelum dilakukannya pengolahan data.

#### 1. Dampak Peningkatan Kualitas Jalan Kabupaten Terhadap Peningkatan Aksesibilitas Masyarakat di Kecamatan Mataoleo

##### Intensitas Perjalanan

Intensitas perjalanan masyarakat yang menetap di Kecamatan Mataoleo menunjukkan bahwa faktor yang sangat berpengaruh adalah prasarana dan sarana transportasi, sehingga kondisi masyarakat sebelum peningkatan kualitas jalan berada dalam keterisolasian yang cukup panjang (Tabel 3)

Tabel 3. Tabel Intensitas Perjalanan Dalam Sebulan Sebelum Peningkatan Kualitas Jalan

Intensitas melakukan perjalanan dalam sebulan	Bobot	Frekuensi	Persentase frekuensi	Skor (b x d)	Persentase Rata-rata Skor (e/5)
a	b	c	d	e	f
>9 kali	5	0	0	0	0
7 – 9 kali	4	0	0	0	0
5 – 7 kali	3	0	0	0	0
3 – 5 kali	2	6	6	12	2,4
1 – 3 kali	1	92	94	94	18,8
<b>Total</b>					<b>21,2%</b>

Sumber: Hasil Pengolahan Data

Berdasarkan Tabel 3 menunjukkan bahwa intensitas perjalanan kurang meningkat sebelum jalan kabupaten ditingkatkan kualitasnya. Berdasarkan kusioner dari 98 responden memberikan tanggapan, 92 responden melakukan 1-

3 kali perjalanan dalam sebulan dan 2 responden melakukan perjalan 3-5 kali dalam sebulan. Dengan persentase rata-rata sebesar 21,2 %, ini menunjukkan bahwa intensitas melakukan perjalanan ke ibu kota kabupaten masih rendah. Keadaan ini

menggambarkan bahwa betapa susahny masyarakat berinteraksi dengan daerah lain karena kondisi jalan yang rusak, sehingga perekonomian mereka tidak berkembang.

Berdasarkan Tabel 4 menunjukkan bahwa tingkat perjalanan sesudah peningkatan kualitas jalan kabupaten mengalami kenaikan. Responden

yang melakukan perjalanan lebih dari 9 kali berjumlah 2, 7-9 kali berjumlah 4, 3-5 kali berjumlah 12 orang dan responden yang melakukan perjalanan 1-3 kali dalam seminggu berjumlah 79 orang. Nilai persentase rata-rata skor adalah 27,2%, nilai ini mengalami peningkatan dari sebelumnya.

Tabel 4. Intensitas Perjalanan Dalam Seminggu Sesudah Peningkatan Kualitas Jalan

<b>Intensitas melakukan perjalanan dalam sebulan</b>	<b>Bobot</b>	<b>Frekuensi</b>	<b>Persentasi frekuensi</b>	<b>Skor (b x d)</b>	<b>Persentasi Rata-rata Skor ( e/5 )</b>
a	b	c	d	e	f
>9 kali	5	2	2	10	2
7 – 9 kali	4	5	5	20	4
5 – 7 kali	3	1	1	1	0,5
3 – 5 kali	2	12	13	26	5,2
1 – 3 kali	1	79	80	80	16
<b>Total</b>					<b>27,2</b>

Sumber: Hasil Pengolahan Data

**Waktu Tempuh**

Waktu tempuh perjalanan sangat dipengaruhi dari kondisi jalan dan sarana transportasi yang tersedia. Tanggapan masyarakat tentang waktu

perjalanan ke ibu kota kecamatan sebelum adanya peningkatan kualitas jalan kabupaten dapat dilihat dalam Tabel 5.

Tabel 5. Waktu Tempuh Yang Digunakan Untuk Melakukan Perjalanan Ke Ibu Kota Kabupaten Sebelum Peningkatan Jalan

<b>Waktu tempuh</b>	<b>Bobot</b>	<b>Frekuensi</b>	<b>Persentasi frekuensi</b>	<b>Skor (b x d)</b>	<b>Persentase Rata-rata Skor ( e/5 )</b>
a	b	c	d	e	f
10 menit - 38 menit	5	9	9	45	9
38 menit - 66 menit	4	45	46	184	36,8
66 menit - 94 menit	3	25	26	78	15,6
94 menit – 122 menit	2	18	18	36	7,2
122 menit – 150 menit	1	1	1	1	0,2
<b>Total</b>		<b>98</b>	<b>100</b>		<b>68,8</b>

Sumber: Hasil Pengolahan Data

Berdasarkan Tabel 5 menunjukkan bahwa ada 1 responden yang menyatakan membutuhkan waktu yang cukup lama yaitu lebih dari 122-150 menit untuk melakukan perjalanan ke ibukota kabupaten, 18 responden yang menyatakan membutuhkan waktu 94 menit – 122 menit, sebanyak 25 responden membutuhkan waktu 66-94 menit, sebanyak 45 membutuhkan waktu 38-66 menit dan 9 responden membuthkan waktu 10-38 menit untuk perjalanan menuju ibukota kabupaten. Persentase rata-rata skor adalah 68,8 %.

Berdasarkan Tabel 6 menunjukkan bahwa 58 responden menyatakan waktu tempuh yang digunakan untuk melakukan perjalanan ke ibukota 10-38 menit, 31 responden menyatakan membutuhkan waktu tempuh 38-66 menit, dan 9 responden menyatakan butuh waktu tempuh 66-94 menit. Persentasi rata-rata skor adalah 90%, artinya setelah adanya peningkatan kualitas jalan kabupaten, waktu tempuh yang digunakan untuk melakukan perjalan dari ibu kota kecamatan ke ibu kota kabupaten semakin singkat.

Tabel 6. Waktu Tempuh Yang Digunakan Untuk Melakukan Perjalanan Ke Ibu Kota Kabupaten Sesudah Peningkatan Jalan Kabupaten

Waktu tempuh	Bobot	Frekuensi	Persentasi frekuensi	Skor (b x d)	Persentase Rata-rata Skor ( e/5 )
a	b	c	d	e	f
10 menit - 38 menit	5	58	59	295	59
38 menit - 66 menit	4	31	32	128	25,6
66 menit - 94 menit	3	9	9	27	5,4
94 menit – 122 menit	2	0	0	0	
122 menit – 150 menit	1	0	0	0	
<b>Total</b>		<b>98</b>	<b>100</b>		<b>90%</b>

Sumber: Hasil Pengolahan Data

### Kepemilikan Kendaraan

Kepemilikan kendaraan merupakan salah satu indikator peningkatan pendapatan masyarakat. Peningkatan mobilitas dan produktivitas masyarakat mendorong masyarakat untuk memiliki kendaraan untuk mempermudah aktivitasnya. Berdasarkan Tabel 7 menunjukkan bahwa 38 responden menyatakan tidak memiliki kendaraan

sebelum peningkatan kualitas jalan dilaksanakan, 59 responden memiliki motor, dan 1 responden memiliki mobil. Persentasi rata-rata skor adalah 32,6 %, nilai ini masih rendah karena karena kondisi jalan yang sangat buruk sehingga responden lebih memilih menggunakan moda transportasi laut untuk berpindah tempat ke daerah lain.

Tabel 7. Tingkat Kepemilikan Kendaraan Sebelum Peningkatan Kualitas Jalan Kabupaten

Tingkat kepemilikan kendaraan bermotor	Bobot	Frekuensi	Persentasi frekuensi	Skor (b x d)	Persentase Rata-rata Skor ( e/5 )
a	b	c	d	e	f
Mobil motor atau mobil truk	5	0	0	0	0
Mobil	4	1	1	4	0,8
Motor+motor	3	0	0	0	0
Motor	2	59	60	120	24
Tidak punya	1	38	39	39	1,2
<b>Total</b>		<b>98</b>	<b>100</b>		<b>32,6</b>

Sumber: Hasil Pengolahan Data

Berdasarkan Tabel 8 Tingkat kepemilikan kendaraan sesudah peningkatan kualitas jalan kabupaten mengalami peningkatan. Ini disebabkan karena pendapatan masyarakat yang semakin bertambah dan ditunjang dengan prasarana transportasi yang memadai sehingga mendorong masyarakat untuk berusaha memiliki kendaraan. Pada tabel di atas menunjukkan bahwa ada 4 orang responden menyatakan memiliki mobil, 80 responden memiliki motor, 1 responden memiliki 2 buah motor, 10 responden memiliki mobil dan truk,

dan 6 responden masih tidak memiliki kendaraan. Persentasi rata-rata kepemilikan kendaraan sebesar 46%, nilai ini meningkat dibanding tahun 2014.

Kepemilikan kendaraan sepeda motor mengalami kenaikan di banding kendaraan roda empat. Disamping pengusaha angkutan umum dan barang dari luar sudah banyak yang beroperasi di dalam kawasan sehingga membuat masyarakat lebih memilih menggunakan angkutan umum untuk melakukan perjalanan ke kota.

Tabel 8. Tingkat Kepemilikan kendaraan Sesudah Peningkatan Kualitas Jalan Kabupaten

Tingkat kepemilikan kendaraan bermotor	Bobot	Frekuensi	Persentase frekuensi	Skor (b x d)	Persentase Rata-rata Skor (e/5)
a	b	c	d	e	f
Mobil motor atau mobil truk	5	10	11	55	11
Mobil	4	1	1	4	0,8
Motor+motor	3	1	1	3	0,6
Motor	2	80	81	162	32,4
Tidak punya	1	6	6	6	1,2
<b>Total</b>		<b>98</b>	<b>100</b>		<b>46</b>

Sumber: Hasil Pengolahan Data

### Ongkos Angkutan

Hasil wawancara dengan masyarakat, mereka menyatakan bahwa sebelum jalan kabupaten ditingkatkan kualitasnya, beban masyarakat untuk menanggung biaya angkutan sangat tinggi dan juga resiko perjalanan yang sangat tinggi karena harus melewati jalan dengan kondisi yang sangat berbahaya. Beberapa nelayan dan petani mengeluhkan bahwa ketika musim panen tiba, maka sebagian besar hasil panen menjadi busuk

karena mempertimbangkan biaya transportasi yang akan dikeluarkan.

Tabel 9 menggambarkan bahwa ongkos angkutan dirasakan sangat mahal sebelum jalan kabupaten ditingkatkan kualitasnya. Hal ini ditandai dengan pendapat 80 responden yang menyatakan butuh biaya angkutan > Rp 40.000 dan 18 responden butuh biaya transportasi sebesar Rp 30.000- Rp 40.000.

Tabel 9. Biaya Transportasi Sebelum peningkatan Kualitas Jalan Kabupaten

Biaya transportasi	Bobot	Frekuensi	Persentase frekuensi	Skor (b x d)	Rata-rata Skor (e/5)
a	b	c	d	e	f
10 rb – 18 ribu	5	13	14	70	14
18 ribu – 26 ribu	4	65	66	264	52,8
26 ribu- 34 ribu	3	8	8	24	4,8
34 ribu – 42 ribu	2	9	9	18	3,6
42 ribu – 50 ribu	1	3	3	3	0,6
<b>Total</b>		<b>98</b>	<b>100</b>		<b>75,8</b>

Sumber: Hasil Pengolahan Data

Berdasarkan Tabel 10 menunjukkan bahwa sesudah adanya peningkatan kualitas jalan kabupaten biaya transportasi menjadi sedikit meningkat. Persentase rata-rata skor adalah 71,4.

Nilai tersebut sedikit lebih rendah dibandingkan dengan nilai sebelumnya. Hal ini disebabkan karena faktor biaya transportasi dan bahan bakar yang terus meningkat setiap tahun.

Tabel 10. Biaya Transportasi Sesudah peningkatan Kualitas Jalan Kabupaten

Biaya transportasi	Bobot	Frekuensi	Persentase frekuensi	Skor (b x d)	Rata-rata Skor (e/5)
a	b	C	d	e	f
10 rb – 18 ribu	5	21	22	110	22
18 ribu – 26 ribu	4	45	46	184	36,8
26 ribu- 34 ribu	3	8	8	24	4,8
34 ribu – 42 ribu	2	15	15	30	6
42 ribu – 50 ribu	1	9	9	9	1,8
<b>Total</b>		<b>98</b>	<b>100</b>		<b>71,4</b>

Sumber: Hasil Pengolahan Data



**Nilai Jual Lahan**

Salah satu faktor yang mempengaruhi pembelian tanah yaitu Nilai jual lahan sangat dipengaruhi oleh tingkat kemudahan jangkauan (aksesibilitas) untuk datang/pergi ke/dari lokasi tersebut. Pramana (2017) menyatakan dalam penelitiannya bahwa faktor yang memiliki signifikan terhadap nilai lahan di lokasi studi kasus yaitu aksesibilitas.

Pada Tabel 11 menunjukkan harga lahan sebelum adanya peningkatan kualitas jalan kabupaten. Dari tabel terlihat ada 84 responden yang menyatakan harga lahan dikisaran 2 ribu – 31,6 ribu dan 9 responden menyatakan harga lahan

dikisaran 31,6 ribu-61,2 ribu, dan 5 responden menyatakan harga lahan dikisaran 61,2 ribu-90,8 ribu. Persentase rata-rata skor sebesar 34%, nilai ini sangat rendah, karena tahun 2014 harga tanah masih sangat murah, ini disebabkan karena sarana dan prasarana transportasi tidak mendukung, sehingga membuat orang enggan untuk membuka lahan di Kecamatan Mataoleo. Pada Tabel 12 menunjukkan bahwa nilai jual lahan meningkat setelah jalan kabupaten dilakukan peningkatan kualitas jalan. Sebanyak 5 responden menyatakan nilai jual lahan meningkat sebesar lebih dari 100%, dan 14 responden menyatakan nilai jual lahan meningkat sebesar 80%-100%.

Tabel 11. Nilai Jual Lahan Sebelum peningkatan Kualitas Jalan Kabupaten

Nilai Jual Lahan (per M <sup>2</sup> )	Bobot	Frekuensi	Persentase frekuensi	Skor (b x d)	Rata-rata Skor ( e/5 )
a	b	c	d	e	f
120,4 ribu – 150 ribu	5	0	0	0	0
90,8 ribu – 120,4 ribu	4	0	0	0	0
61,2 ribu – 90,8 ribu	3	5	5	15	3
31,6 ribu – 61,2 ribu	2	9	10	20	4
2 ribu – 31,6 ribu	1	84	85	85	17
<b>Total</b>		<b>98</b>	<b>100</b>		<b>34</b>

Sumber: Hasil Pengolahan Data

Tabel 12. Nilai Jual Lahan sesudah peningkatan Kualitas Jalan Kabupaten

Nilai Jual Lahan (per M <sup>2</sup> )	Bobot	Frekuensi	Persentase frekuensi	Skor (b x d)	Rata-rata Skor ( e/5 )
a	b	c	d	e	f
120,4 ribu – 150 ribu	5	5	5	25	5
90,8 ribu – 120,4 ribu	4	50	51	204	40,8
61,2 ribu – 90,8 ribu	3	34	35	105	21
31,6 ribu – 61,2 ribu	2	6	6	12	2,4
2 ribu – 31,6 ribu	1	3	3	3	0,6
<b>Total</b>		<b>98</b>	<b>100</b>		<b>69,8</b>

Sumber: Hasil Pengolahan Data

**Tingkat Pendapatan Responden**

Berdasarkan Tabel 13 data di atas sebelum adanya peningkatan kualitas jalan penghasilan responden pada kisaran penghasilan > Rp 4,06 juta berjumlah 0 orang Responden dengan penghasilan

Rp 3,12 juta- Rp 4,06 juta berjumlah 2 orang. Responden terbanyak dengan penghasilan Rp 300rb - Rp 1,24 juta berjumlah 73 orang. Responden dengan penghasilan Rp 1,24 juta- Rp 2,18 juta berjumlah 18 orang.

Tabel 13. Tingkat pendapatan Responden Sebelum peningkatan kualitas Jalan

No	Kisaran Penghasilan perbulan (Rp)	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
1	>Rp 4,06 jt	0	0
2	Rp 3,12 jt - Rp 4,06 jt	2	2

No	Kisaran Penghasilan perbulan (Rp)	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
3	Rp 2,18 jt – 3,12 jt	6	6
4	Rp 1,24 jt - Rp 2,18 jt	18	19
5	Rp 300rb - Rp 1,24 jt	72	73
<b>Jumlah</b>		<b>98</b>	<b>100</b>

Sumber: Hasil Pengolahan Data

Berdasarkan Tabel 14 terdapat peningkatan kualitas jalan penghasilan responden pada kisaran penghasilan >Rp 4,06 juta berjumlah 5 orang. Responden terbanyak dengan penghasilan Rp 3,12 juta- Rp 4,06 juta berjumlah 6 orang. Responden

terbanyak dengan penghasilan Rp 1,24 juta- Rp 2,18 juta berjumlah 41 orang. Responden dengan penghasilan Rp 2,18 juta- Rp 3,12 juta berjumlah 23 orang dan 24 responden dengan penghasilan < Rp 1,24 juta.

Tabel 14. Tingkat pendapatan Responden Sesudah peningkatan kualitas Jalan

No	Kisaran Penghasilan perbulan (Rp)	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
1.	>Rp 4,06 jt	5	5
2.	Rp 3,12 jt - Rp 4,06 jt	6	6
3.	Rp 2,18 jt – 3,12 jt	23	23
4.	Rp 1,24 jt - Rp 2,18 jt	40	41
5.	Rp 300rb - Rp 1,24 jt	24	25
<b>Jumlah</b>		<b>98</b>	<b>100</b>

Sumber: Hasil Pengolahan Data

### Uji Validitas

Pengujian validitas instrumen dalam penelitian ini dilakukan pada setiap item pertanyaan, yang terdiri dari 6 pertanyaan tentang

waktu tempuh ke ibukota Kabupaten, intensitas perjalanan dalam seminggu, Ongkos angkut ke ibukota, nilai jual lahan, kepemilikan kendaraan dan pendapatan masyarakat.

Tabel 15. Hasil Pengujian Validitas Instrumen

Nomor Soal	r Hitung	r tabel	Sig	Keputusan
X1 Pendapatan	0,730	0,1976	0	Valid
X2 Waktu Tempuh	0,778	0,1976	0	Valid
X3 Intensitas Perjalanan	0,707	0,1976	0	Valid
X4 Kepemilikan Kendaraan	0,	0,1976	0	Valid

Sumber: Hasil Pengolahan Data

Pada Tabel 15 terlihat bahwa item pertanyaan yang terdapat dalam kuesioner penelitian telah valid sesuai dengan kriteria uji validitas lebih besar dari 0,1976. Dasar perhitungan keputusan valid atau tidaknya pertanyaan dinyatakan oleh Sugiyono (2014)

## 2. Dampak Peningkatan Kualitas Jalan Kabupaten Terhadap Peningkatan Nilai Jual Lahan di Kecamatan Mataleo

Uji Wilcoxon dilakukan untuk mengetahui apakah terdapat pengaruh peningkatan kualitas jalan kabupaten terhadap pendapatan, peningkatan

aksesibilitas dan nilai jual lahan. Untuk kebutuhan data, penelitian ini mengambil data sebelum (tahun 2014) dan sesudah (tahun 2018) dilakukannya peningkatan kualitas jalan kabupaten.

Tabel 17 menunjukkan nilai 0 negatif rank antara tahun 2014 dan tahun 2018. Nilai ini menunjukkan tidak adanya penurunan nilai jual lahan dari tahun 2014 ke tahun 2018. Positif rank menunjukkan bahwa terdapat 98 responden atau semua responden dari tahun 2014 ke tahun 2018 mengalami peningkatan nilai jual lahan. Berdasarkan Tabel 5.34 diketahui Asymp. Sig. (2-tailed) bernilai 0,000 Karena  $0,000 < 0,05$ , maka

dapat disimpulkan ada perbedaan nilai jual lahan dari tahun 2014 ke tahun 2018.

Tabel 17. Uji Wilcoxon Untuk Mengetahui Pengaruh Peningkatan Kualitas Jalan Kabupaten Terhadap Nilai Jual Lahan

Ranks				Test Statistics <sup>b</sup>	
		N	Mean Rank	Sum of Ranks	
nilai_jual_lahan_2018 - nilai_jual_lahan_2014	Negative Ranks	0 <sup>a</sup>	,00	,00	nilai_jual_lahan_2018 - nilai_jual_lahan_2014
	Positive Ranks	98 <sup>b</sup>	49,50	4851,00	
	Ties	0 <sup>c</sup>			Z
	Total	98			Asymp. Sig. (2-tailed)

- a. nilai\_jual\_lahan\_2018 < nilai\_jual\_lahan\_2014
- b. nilai\_jual\_lahan\_2018 > nilai\_jual\_lahan\_2014
- c. nilai\_jual\_lahan\_2018 = nilai\_jual\_lahan\_2014

- a. Based on negative ranks.
- b. Wilcoxon Signed Ranks Test

Pada penelitian ini juga menggunakan uji chi square pada variabel dan untuk mencari hubungan antara 2 variabel. Variabel yang digunakan yaitu nilai jual lahan dengan pendapatan. Pada Tabel output Chi square didapatkan nilai Asymp.sig 0,255 lebih besar dari 0,05, maka sebagai dasar mengambil keputusan bahwa Ho diterima, artinya tidak ada hubungan antara Pendapatan dengan Nilai jual lahan. Pada Tabel 18 terlihat bahwa semakin tinggi nilai jual lahan tidak diikuti dengan semakin meningkatnya tingkat pendapatan masyarakat. Hal

ini disebabkan karena sebagian besar masyarakat masih menggunakan lahan yang mereka miliki sebagai tempat tinggal. Sebagian besar lahan yang mereka miliki belum digunakan untuk kebutuhan konsumtif. Pada tabel terlihat ada 2 responden yang meningkat pendapatannya seiring dengan peningkatan nilai jual lahan. Ini disebabkan karena ada beberapa masyarakat yang menjual sebagian lahannya kepada pengusaha yang akan membangun pabrik industri pertambangan.

Tabel 18. Distribusi Frekuensi Responden Antara Nilai Jual Lahan Dengan Pendapatan Per Bulan

Nilai Jual Lahan	Pendapatan Per Bulan					Total
	Rp 300rb - Rp 1,24 jt	Rp 1,24 jt - Rp 2,18 jt	Rp 2,18 jt - 3,12 jt	Rp 3,12 jt - Rp 4,06 jt	>Rp 4,06 jt	
2 ribu - 31,6 ribu	10	20	8	1	2	23
31,6 ribu - 61,2 ribu	10	1	6	2	3	42
61,2 ribu - 90,8 ribu	0	5	7	2	0	24
90,8 ribu - 120,4 ribu	4	14	4	1	0	6
120,4 ribu - 150 ribu	0	1	1	0	0	3
Total	24	40	23	6	5	98

Sumber: Hasil Pengolahan Data

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	19,263(a)	16	,255
Likelihood Ratio	17,313	16	,366
Linear-by-Linear Association	,054	1	,817
N of Valid Cases	98		

Sumber: Hasil Pengolahan Data

## KESIMPULAN

Peningkatan kualitas jalan kabupaten mempengaruhi proses percepatan pembangunan di Kecamatan Mataoleo, sehingga meminimalisir anggapan dari daerah terisolir. Peningkatan kualitas jalan kabupaten meningkatkan nilai jual lahan, pendapatan, tingkat kepemilikan kendaraan bermotor dan aksesibilitas. Nilai jual lahan sangat dipengaruhi oleh peningkatan kualitas jalan Kabupaten. Tapi nilai jual lahan tidak berpengaruh pada tingkat pendapatan masyarakat, karena sebagian besar lahan digunakan hanya untuk tempat bermukim.

**Ucapan Terima Kasih:** Penelitian analisis dampak peningkatan kualitas jalan Kabupaten terhadap peningkatan kesejahteraan masyarakat di Kecamatan Mataoleo banyak membutuhkan data dan informasi dari pihak lain untuk itu kami selaku peneliti mengucapkan banyak terimakasih kepada pihak yang telah bersedia membantu dalam proses penelitian sehingga penelitian ini dapat dijadikan informasi untuk khalayak

## DAFTAR PUSTAKA

Arikunto, S. 2006. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bumi Aksara. Jakarta

Magribi, La Ode Muhammad. 2004. Pengaruh Aksesibilitas Fisik Terhadap Pembangunan Di Perdesaan. Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta

Pandey, Sisca V dan Alva Noviana Sarajar. (2017). Pentingnya Pembangunan Sarana Prasarana Transportasi Sebagai Upaya Membangun Desa Di Kabupaten Minahasa Utara Provinsi

Sulawesi Utara. *Jurnal Sipil Statik*, 5(10), 649-656

- Pramana, Andi. 2012. Analisis Perbandingan Trading Volume Activity dan Abnormal Return Saham Sebelum dan Sesudah Pemecahan Saham (Studi Kasus Pada Perusahaan Yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia Periode 2007-2011). Universitas Diponegoro, Semarang.
- Pramana, A.Yunastiawan Eka. 2017. Analisis Faktor Yang Berpengaruh Terhadap Nilai Lahan di Kawasan Perkotaan Yogyakarta Studi Kasus Kecamatan Ngaglik, Kabupaten Sleman, Daerah Istimewa Yogyakarta. *Prosiding Seminar Nasional XII "Rekayasa Teknologi Industri dan Informasi Sekolah Tinggi Teknologi Nasional Yogyakarta*.
- Silondae, Sutami, H. Abd. Azis Muthalib, dan Ernawati. (2016). Keterkaitan Jalur Transportasi Dan Interaksi Ekonomi Kabupaten Konawe Utara Dengan Kabupaten/Kota Sekitarnya. *Jurnal Progres Ekonomi Pembangunan*. 1(1), 49-64
- Sembayang, Lesta Karolina B. (2011). Analisis Keterkaitan Ketersediaan Infrastruktur Dengan Pertumbuhan Ekonomi Di Indonesia: Pendekatan Analisis Granger Causality. *JEJAK*, 4(1), 14-22
- Sugiyono. 2014. *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Alfabeta. Bandung.
- Tamin, Ofyar Z, 2000, *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. ITB. Bandung.
- Umar, Husein. 2005. *Metode Penelitian Untuk Tesis Dan Bisnis*. Grafindo Persada. Jakarta.