

DAMPAK PROGRAM PERBAIKAN KUALITAS JALAN KABUPATEN EKS-JALAN DESA TERHADAP KESEJAHTERAAN MASYARAKAT DI KABUPATEN BANYUMAS

Kabul Raharjo^{1*}

¹Jurusan Administrasi Publik, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Jenderal Soedirman

*Email: kabul.raharjo@mhs.unsoed.ac.id

Abstrak

Peraturan Bupati Banyumas Nomor: 620/302/Tahun 2016, tentang Penetapan Ruas-Ruas Jalan di Kabupaten Banyumas menyatakan beralihnya beberapa status jalan desa menjadi jalan kabupaten. Suatu kajian diperlukan untuk melihat bagaimana dampak kebijakan publik berupa pengalihan status jalan desa menjadi jalan kabupaten. Perumusan masalah dalam penelitian ini adalah apakah terdapat dampak positif dan signifikan antara perbaikan jalan kabupaten yang merupakan eks-jalan desa terhadap kesejahteraan masyarakat (dilihat dari manfaat sosial dan biaya sosial). Jenis penelitian kuantitatif. Variabel penelitian terdiri variabel bebas (X) perbaikan jalan kabupaten eks-jalan desa, variabel antara (Z) manfaat ekonomi, dan variabel terikat (Y) kesejahteraan masyarakat. Responden yaitu kepala desa atau sekdes yang wilayahnya mengalami perubahan status jalan eks jalan desa berjumlah 137 orang dari 192 ruas jalan yang dinilai. Pengumpulan data menggunakan *google form* yang sudah diuji validitas dan reliabilitasnya. Analisis data secara univariat dan bivariat. Analisis bivariat dengan uji *Chi Square* dan uji korelasi Kendal Tau. Hasil penelitian menunjukkan 52,6% menyatakan kondisi jalan buruk. Kondisi infrastruktur jalan yang masih buruk antara lain permukaan jalan (48,4%), bahu jalan (40%), saluran drainase samping (58,9%), talud (50,6%), permukaan jembatan/gorong-gorong (33,3%), abutmen (36%) dan pengaman samping jembaran/gorong-gorong (36%). Variabel manfaat ekonomi menunjukkan 54,7% menyatakan tidak bermanfaat, tingkat kesejahteraan menunjukkan tidak sejahtera (52,6%). Hasil analisis bivariat menunjukkan ada pengaruh infrastruktur jalan eks jalan desa terhadap manfaat ekonomi, ada pengaruh manfaat ekonomi terhadap kesejahteraan dan tidak ada pengaruh langsung antara infrastruktur jalan eks jalan desa terhadap kesejahteraan masyarakat. Kesimpulan adanya kebijakan berupa perubahan status jalan kabupaten eks jalan desa baru berdampak meningkatkan kesejahteraan masyarakat (dari aspek manfaat sosial dan biaya sosial) sebesar 53,8%. Saran bagi Pemda melakukan perencanaan program pemeliharaan jalan kabupaten harus dengan baik dan tepat sasaran secara teknis yaitu dengan membangun drainase jalan yang baik selain pemeliharaan permukaan jalan.

Kata kunci: eks jalan desa, kesejahteraan, kualitas jalan

Abstract

Banyumas Regent Regulation Number: 620/302/Year 2016, concerning Designation of Roads in Banyumas Regency states that several village roads have been changed to district roads. A study is needed to see how the impact of public policy in the form of changing the status of village roads to district roads. The formulation of the problem in this research is whether there is a positive and significant impact between the improvement of district roads which are ex-village roads on the welfare of the community (in terms of social benefits and social costs). Types of quantitative research. The research variables consisted of the independent variable (X) repairing district roads, ex-village roads, the intermediate variable (Z) economic benefits, and the dependent variable (Y) community welfare. Respondents, namely the village head or the village secretary whose area experienced a change in the status of the

former village road, amounted to 137 people out of 192 assessed roads. Data collection using google form which has been tested for validity and reliability. Data analysis was univariate and bivariate. Bivariate analysis with Chi Square test and Kendal Tau correlation test. The results showed that 52.6% stated that the road conditions were bad. The condition of road infrastructure is still poor, including road surface (48.4%), road shoulder (40%), side drainage channel (58.9%), talud (50.6%), bridge/culvert surface (33,3%), abutments (36%) and side safety of bridges/culverts (36%). The economic benefit variable showed 54.7% stated that it was not useful, the level of welfare indicated that it was not prosperous (52.6%). The results of the bivariate analysis show that there is an effect of road infrastructure on ex-village roads on economic benefits, there is an effect of economic benefits on welfare and there is no direct effect of road infrastructure on ex-village roads on community welfare. The conclusion is that the policy in the form of changing the status of district roads to former new village roads has an impact on increasing community welfare (from the aspect of social benefits and social costs) by 53.8%. Suggestions for local governments to plan district road maintenance programs must be well and technically right on target, namely by building good road drainage in addition to road surface maintenance.

Keywords: former village road, welfare, road quality

PENDAHULUAN

Pembangunan infrastruktur telah mendapat porsi anggaran yang besar dalam Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) Kabupaten Banyumas Tahun 2020. Sesuai dengan Peraturan Bupati Banyumas No. 23 Tahun 2019 tentang Rencana Kerja Pembangunan Daerah Kabupaten Banyumas Tahun 2020, Pemerintah Kabupaten Banyumas mengalokasikan anggaran sejumlah ± Rp. 583 M untuk pembangunan infrastruktur. Jumlah tersebut adalah 14,47 % dari jumlah proyeksi APBD Kabupaten Banyumas sejumlah Rp. 3,974 Triliyun atau 32,68% dari jumlah proyeksi belanja langsung sejumlah Rp. 1,784 Triliyun (Bupati Banyumas, 2020). Dengan anggaran senilai tersebut diatas diharapkan mampu memenuhi kewajiban pemerintah daerah dalam hal melaksanakan pelayanan dasar kepada masyarakat yang berkenaan dengan urusan keinfrastrukturan khususnya pembangunan jalan kabupaten. Beberapa kebijakan publik dibuat pemerintah daerah dalam hal keinfrastrukturan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Pada tanggal 3 Maret 2016 Bupati Banyumas menetapkan sebuah kebijakan publik berupa Peraturan Bupati Banyumas Nomor: 620/302/Tahun 2016, tentang Penetapan Ruas-Ruas Jalan di Kabupaten Banyumas sebagai Ruas-Ruas Jalan Kabupaten. Keputusan Bupati tersebut menyatakan bahwa di Kabupaten Banyumas terdapat 647 ruas jalan kabupaten dengan panjang 1.508 Km. Dari jumlah ruas jalan tersebut ada sebanyak 222 ruas jalan dalam 166 desa dengan panjang 496,57 km yang merupakan jalan desa yang beralih status menjadi jalan kabupaten (Bupati Banyumas, 2016).

Tujuan perubahan status jalan desa menjadi jalan kabupaten antara lain supaya adanya perbaikan kualitas jalan kabupaten eks-jalan desa, terintegrasinya secara perencanaan dan pengelolaan sistem transportasi tingkat kabupaten, dan supaya pembangunan serta pemeliharaan jalan tersebut dapat dilaksanakan melalui APBD Kabupaten Banyumas. Dengan adanya pelaksanaan pembangunan ruas-ruas jalan tersebut diatas, diharapkan dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi pada masyarakat sekitar. Studi di Indonesia menyatakan terdapat pengaruh signifikan antara pembangunan infrastruktur dan pertumbuhan ekonomi di Indonesia dengan analisis data BPS (Lestari and Suhadak, 2019). Hasil penelitian serupa menyatakan bahwa panjang jalan mempunyai hubungan positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi (Azuwandri, Ekaputri and Sunoto, 2019)(Julianto and Jumario, 2017).

Setelah empat tahun pelaksanaan Keputusan Bupati Banyumas mengenai perubahan status jalan desa menjadi jalan kabupaten, dilaporkan masih terdapat 436,86 km atau 28,97% jalan kabupaten masih dalam kondisi belum baik (Bupati Banyumas, 2020). Disisi lain dengan diundangkannya Undang-Undang No. 6 Tahun 2014 tentang Desa, pemerintah desa dapat memprioritaskan program, kegiatan, dan kebutuhan pembangunan desa untuk pembangunan dan pemeliharaan infrastruktur dan lingkungan berdasarkan kemampuan teknis dan sumber daya lokal yang tersedia (DPR RI, 2014). Dengan adanya dana desa yang semakin banyak jumlahnya membuat pemerintah desa dapat memprogramkan kegiatan untuk memajukan ekonomi desa tersebut salah satunya dengan pembangunan bidang infrastruktur. Dana desa mempunyai pengaruh positif terhadap kesejahteraan masyarakat, semakin tinggi dana desa maka akan semakin tinggi kesejahteraan masyarakat di daerah tersebut (Sunu and Utama, 2019).

Secara agregat pertumbuhan ekonomi digunakan sebagai indikator kemajuan perekonomian. Pertumbuhan ekonomi menunjukkan peningkatan produksi barang maupun jasa dalam perekonomian, sehingga pertumbuhan ekonomi ini merupakan salah satu indikator penting dalam melakukan suatu analisis pembangunan ekonomi. Pertumbuhan ekonomi didefinisikan peningkatan dalam kemampuan dari suatu perekonomian dalam memproduksi barang dan jasa (Nuraini, 2017). Pertumbuhan ekonomi lebih menunjuk kepada perubahan bersifat kuantitatif dan biasanya diukur menggunakan data produk domestik bruto (GDP), atau pendapatan perkapita. Infrastruktur masuk kedalam model pertumbuhan ekonomi baru dimana berperan terhadap meningkatnya produktivitas. Penentu tingkat produktivitas suatu negara dapat dilihat dengan tersedianya jalan raya, jembatan, bendungan, pelabuhan dan modal lainnya (Fikriah and Wulandari, 2015).

Adanya pembangunan infrastruktur akan berdampak pada pertumbuhan ekonomi. Studi di China menunjukkan bahwa infrastruktur transportasi memiliki efek kausal positif pada tingkat PDB perkapita (Banerjee, Duflo and Qian, 2012). Dampak infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi dipengaruhi oleh kualitas jalan, prasarana rel kereta api, transportasi udara dan penyediaan listrik (Palei, 2015). Kondisi infrastruktur jalan, laut dan udara berhubungan secara signifikan dengan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB), semakin baik kondisi infrastruktur maka PDRB semakin tinggi (Palilu, 2018). Infrastruktur berpengaruh positif terhadap kesejahteraan rakyat (Awandari and Indrajaya, 2016). Pengaruh infrastruktur jalan terhadap pertumbuhan ekonomi dilihat dari aspek manfaat ekonomi, manfaat sosial dan biaya sosial (Iek, 2013)(Prapti, Suryawardana and Triyani, 2015). Infrastruktur mempengaruhi kegiatan produksi dengan memberikan aksesibilitas, kemudahan, dan kemungkinan kegiatan produksi menjadi lebih efisien dan produktif (Rahman and Novitasari, 2018). Infrastruktur yang baik membantu memenuhi kebutuhan manusia. Dengan adanya transportasi maka kebutuhan manusia dapat dipenuhi.

Manfaat sosial transportasi yaitu menyediakan kemudahan pelayanan kebutuhan manusia, pertukaran informasi, memperpendek durasi perjalanan dan memudahkan perpindahan penduduk. Kondisi jalan yang baik akan memperlancar mobilitas alat, mesin dan sarana produksi menuju lahan pertanian, serta memperlancar hasil produksi pertanian menuju tempat penyimpanan/pengolahan/pasar (Suminar, 2018). Suatu kajian diperlukan untuk melihat bagaimana dampak kebijakan publik berupa pengalihan status jalan desa menjadi jalan kabupaten ini yang bertujuan untuk perbaikan jalan kabupaten eks-jalan desa, dengan melihat perubahan kondisi ekonomi masyarakat pasca adanya kebijakan ini. Hal ini penting dilakukan karena setelah 5 tahun kebijakan ini diberlakukan tetapi masih adanya keluhan kondisi jalan yang kabupaten yang belum ditangani dan dipelihara dengan baik.

TINJAUAN PUSTAKA

A. Kebijakan Publik

Menurut Thomas Dye (1992) dalam (Anggara, 2014), mendefinisikan bahwa kebijakan publik adalah segala sesuatu yang dikerjakan atau tidak dikerjakan oleh pemerintah, alasan suatu kebijakan harus dilakukan dan manfaat bagi kehidupan bersama harus menjadi pertimbangan yang holistik agar kebijakan tersebut mengandung manfaat yang besar bagi warganya dan tidak menimbulkan kerugian, di sinilah pemerintah harus bijaksana dalam menetapkan suatu kebijakan. James E. Anderson Anderson dalam Anggara 2014 menyatakan bahwa, "*Public policies are those policies developed by governmental bodies and officials*" (kebijakan publik adalah kebijakan yang dikembangkan oleh badan dan pejabat pemerintah). Menurut David Easton, "*Public policy is the authoritative allocation of values for the whole society*" (kebijakan publik adalah pengalokasian nilai-nilai secara sah kepada seluruh anggota masyarakat. Berdasarkan beberapa pandangan para ahli tersebut, padahal kikatnya kebijakan publik dibuat oleh pemerintah berupa tindakan-tindakan pemerintah. Kebijakan publik, baik untuk melakukan maupun tidak melakukan sesuatu mempunyai tujuan tertentu. Kebijakan publik ditujukan untuk kepentingan masyarakat (Anggara, 2014).

Tujuan kebijakan publik adalah seperangkat tindakan pemerintah yang didesain untuk mencapai hasil-hasil tertentu yang diharapkan oleh publik sebagai konstituen pemerintah. Kebijakan publik sebagai pilihan tindakan yang legal dan sah karena kebijakan publik dibuat oleh lembaga yang memiliki legitimasi dalam system pemerintahan. Kemudian, kebijakan publik sebagai hipotesis adalah kebijakan yang dibuat berdasarkan teori, model atau hipotesis mengenai sebab dan akibat. Kebijakan senantiasa bersandar pada asumsi-asumsi mengenai perilaku (Anggara, 2014).

B. Pengertian Alih Status Jalan

Alih status jalan adalah perubahan fungsi jalan pada suatu ruas jalan, dapat dilakukan dengan mempertimbangkan beberapa hal, yaitu (Dirjend Bina Marga Kementerian PUPR, 2019):

- a. Berperan penting dalam pelayanan terhadap wilayah yang lebih luas dari pada wilayah sebelumnya.
- b. Semakin dibutuhkan masyarakat dalam rangka pengembangan sistem transportasi.
- c. Lebih banyak melayani masyarakat dalam wilayah wewenang penyelenggara jalan yang baru.
- d. Semakin berkurang peranannya, dan/atau semakin sempit luas wilayah.

Dalam konteks penelitian ini, pengertian alih status jalan yang dimaksud adalah perubahan status dari jalan desa menjadi jalan kabupaten.

C. Pengertian Pembangunan

Pembangunan (*development*) adalah proses perubahan yang mencakup seluruh system sosial, seperti politik, ekonomi, infrastruktur, pertahanan, pendidikan dan teknologi, kelembagaan, dan budaya. Easton (1985) mendefinisikan pembangunan sebagai upaya untuk meningkatkan taraf hidup serta merealisasikan potensi yang ada secara sistematis. Sama halnya dengan Easton, menurut Ginanjar Kartasasmita (1994) bahwa pembangunan adalah suatu proses perubahan ke arah yang lebih baik melalui upaya yang dilakukan secara

terencana. Adapun pembangunan menurut menurut Deddy T. Tikson (2005) pembangunan merupakan sebagai transformasi ekonomi, sosial dan budaya secara sengaja melalui kebijakan dan strategi menuju arah yang diinginkan (Kartono and Nurcholis, 2016).

D. Pengertian Kesejahteraan

Ada banyak pengertian kesejahteraan yang ada, diantaranya:

- a. Walter A. Friedlander menyatakan bahwa kesejahteraan adalah suatu sistem pelayanan dari lembaga-lembaga sosial yang terorganisasikan yang ditujukan untuk memungkinkan mereka dapat mengembangkan kemampuan secara penuh dan meningkatkan kesejahteraan mereka selaras dengan kebutuhan-kebutuhan keluarga mereka dan masyarakat. Defenisi tersebut merupakan definisi kesejahteraan sosial sebagai sebuah keadaan, yang mencerminkan bahwa manusia adalah makhluk sosial yang harus saling membantu agar menciptakan suasana yang harmonis dan sejahtera (Fajri, 2017).
- b. Charles Harold Zastrow menyatakan kesejahteraan masyarakat adalah sebuah sistem yang meliputi program dan pelayanan yang membantu orang agar dapat memenuhi kebutuhan sosial, ekonomi, Pendidikan, Kesehatan yang sangat mendasar untuk kesejahteraan masyarakat (Zaman *et al.*, 2021).

E. Teori Dorongan Kuat (*Big Push Theory*)

Teori ini dicetuskan pertama kali oleh Paul Narcoz Rosenstein-Rodan. Big Push Model muncul karena dilatarbelakangi dengan adanya rencana dan program investasi skala besar untuk mempercepat industrialisasi negara-negara di Eropa Timur dan Tenggara. Pada negara berkembang, teori Big Push digunakan untuk memotong rantai kemiskinan yaitu dengan pola investasi dalam skala besar di sektor industri. Seiring berjalannya waktu teori ini kemudian dikembangkan oleh Ragnar Nurkes, beliau menyatakan bahwa pembangunan harus dilakukan dengan mengembangkan semua sektor secara bersamaan, seimbang dan merata. Teori ini juga sering dikenal dengan konsep pembangunan strategi berimbang yang dapat diartikan sebagai laju berjalannya investasi secara bersamaan dan beragam yang digunakan untuk mendorong permintaan agregat, secara komplementer. Teori Big Push atau “daya dorong yang besar” sangat erat modal dan infrastruktur. Pembangunan dan pengembangan infrastruktur yang menghubungkan banyak daerah dengan pusat bisnis seperti ini memang perlu diprioritaskan oleh pemerintah (Farhan, Hartono and Meganingrum, 2020).

F. Pengaruh Infrastruktur Jalan terhadap Manfaat Ekonomi

Beberapa literatur teori pertumbuhan baru (*new growth theory*) mencoba menjelaskan pentingnya infrastruktur dalam mendorong perekonomian. Teori ini memasukkan infrastruktur sebagai input dalam mempengaruhi output agregat dan juga merupakan sumber yang mungkin dalam meningkatkan batas-batas kemajuan teknologi yang didapat dari munculnya eksternalitas pada pembangunan infrastruktur (Prapti, Suryawardana and Triyani, 2015). Eksternalitas infrastruktur mempengaruhi kegiatan produksi dengan memberikan aksesibilitas, kemudahan, dan kemungkinan kegiatan produksi menjadi lebih efisien dan produktif. Eksternalitas infrastruktur disebut dengan eksternalitas positif yang diakibatkan oleh infrastruktur ke dalam fungsi produksi. Sektor

publik mempunyai peranan penting dalam kegiatan produksi. Secara nyata, sektor publik dapat dimasukkan ke dalam fungsi produksi sebab adanya peran penting dari sektor publik sebagai salah satu input dalam produksi. Peran sektor publik yang produktif tersebut yang akan menciptakan potensi keterkaitan positif antara pemerintah dan pertumbuhan (Barro, 1990). Dalam studi literturnya mengenai *publik spending*, Barro (1990) mulai memasukkan beberapa asumsi untuk menjelaskan keterkaitan antara pemerintah dengan pertumbuhan ekonomi. Diasumsikan bahwa pemerintah disini adalah pelayanan publik yang disediakan tanpa adanya pengenaan biaya penggunaan dan tidak dihalangi dengan efek kemacetan (*congestion effects*). Model ini merupakan penyederhanaan dari eksternalitas yang berkaitan dengan penggunaan layanan publik. Kemudian menganggap peran pelayanan publik sebagai input selain kapital dalam fungsi produksi. Peran yang produktif tersebut yang akan menciptakan potensi keterkaitan positif antara pemerintah dan pertumbuhan (Barro, 1990).

G. Pengaruh Infrastruktur Jalan terhadap Kesejahteraan Masyarakat

Infrastruktur jalan memiliki manfaat terhadap sosial. Dalam kegiatan ekonomi bertujuan memenuhi kebutuhan manusia. Transportasi adalah salah satu jenis kegiatan yang menyangkut peningkatan kebutuhan manusia dengan mengubah letak geografis barang dan orang sehingga menimbulkan adanya transaksi untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Kesejahteraan masyarakat adalah sebuah keadaan yang mencerminkan bahwa manusia adalah makhluk sosial yang harus saling membantu untuk menciptakan suasana yang harmonis dan sejahtera yang dilihat dari aspek manfaat sosial dan biaya sosial (Fajri, 2017).

RUMUSAN HIPOTESIS

Untuk mengetahui pengaruh perubahan status jalan desa menjadi jalan kabupaten terhadap kesejahteraan masyarakat, peneliti merumuskan hipotesis penelitian sebagai berikut:

- 1) H1 = Terdapat pengaruh antara perbaikan jalan kabupaten eks-jalan (X) terhadap manfaat ekonomi (Z);
- 2) H2 = Terdapat pengaruh antara manfaat ekonomi (Z) terhadap kesejahteraan masyarakat (Y);
- 3) H3 = Tidak terdapat pengaruh langsung antara perbaikan jalan kabupaten eks-jalan desa (X) terhadap kesejahteraan masyarakat (Y).

METODE PENELITIAN

Jenis penelitian kuantitatif. Variabel penelitian terdiri variabel bebas (X) perbaikan jalan kabupaten eks-jalan desa, variabel antara (Z) manfaat ekonomi, dan variabel terikat (Y) kesejahteraan masyarakat. Responden yaitu kepala desa atau sekdes yang wilayahnya mengalami perubahan status jalan eks jalan desa berjumlah 137 orang dari 192 ruas jalan yang dinilai. Pengumpulan data menggunakan *google form* yang sudah diuji validitas dan reliabilitasnya. Analisis data secara univariat dan bivariat. Analisis bivariat dengan uji *Chi Square* dan uji korelasi Kendal Tau.

ANALISIS DAN HASIL

Penelitian ini dilakukan pada 192 ruas jalan yang berubah statusnya dari jalan desa menjadi jalan kabupaten berdasarkan Perbub No. 632 tahun 2016. Dari 192 ruas jalan yang dinilai pada wilayah 137 desa yang ada di Kabupaten Banyumas.

Analisis Univariat

a. Karakteristik Responden

Responden yang menilai ruas jalan yaitu kepala desa atau sekretaris desa di obyek jalan kabupaten eks jalan desa yang sudah ditentukan. Berikut ini karakteristik responden.

Tabel 1. Distribusi karakteristik responden penelitian

Karakteristik	Jumlah (f)	Persentase (%)
Jabatan		
1. Kades	106	77,4
2. Sekdes	31	22,6
Jenis Kelamin		
1. Laki-laki	125	91,2
2. Perempuan	12	8,8
Pendidikan		
1. Tamat SLTP/ sederajat	6	4,4
2. Tamat SLTA/ sederajat	81	59,1
3. Tamat D3	10	7,3
4. Tamat S1	37	27,0
5. Tamat S2	3	2,2
Jumlah	137	100,0

Sumber: Data primer terolah

Hasil penelitian menunjukkan sebagian besar responden dalam penelitian ini adalah Kepala Desa (77,4%) dan sebagian lainnya adalah sekretaris desa. Sebanyak 91,2% responden berjenis kelamin laki-laki dan sisanya 8,5% adalah perempuan. Pada variabel tingkat pendidikan menunjukkan sebagian besar responden berpendidikan SLTA ke atas, yaitu 95,6%, hanya ada 4,4% yang berpendidikan rendah yaitu SLTP.

b. Kondisi infrastruktur

Kondisi infrastruktur jalan dinilai dari kondisi beberapa parameter yang mencakup kondisi permukaan jalan, kondisi bahu jalan, kondisi saluran drainase, kondisi talud/dinding penahan, kondisi permukaan jembatan/gorong-gorong, kondisi abutmen/pondasi dan kondisi pengaman samping. Berikut ini dijabarkan masing-masing parameter terkait kondisi infrastruktur.

Tabel 2. Distribusi frekuensi kondisi permukaan jalan di lokasi penelitian

Kategori kondisi permukaan jalan	Jumlah (f)	Persentase (%)
Sangat buruk	24	12,5
Buruk	69	35,9
Sama saja	8	4,2
Baik	79	41,1
Sangat Baik	12	6,3
Total	192	100,0

Sumber: Data primer terolah

Tabel 2 menunjukkan kondisi permukaan jalan hasil penelitian menunjukkan sebagian besar responden menyatakan pada kondisi buruk 48,4%, kondisi baik 47,4% dan

sisanya 4,2% kondisinya masih sama saja jika dibandingkan kondisi awal sebelum diserahkan menjadi jalan kabupaten. Hal ini menunjukkan bahwa kondisi jalan sebagian dalam kondisi buruk, dan sebagian lainnya dalam kondisi baik. Lapis Permukaan adalah bagian jalan yang paling yang berfungsi untuk menahan beban roda lalu lintas yang melintas. Pemerataan pembangunan jalan harus menjadi konsentrasi serius pemerintah di waktu yang akan datang.

Tabel 3. Rangkuman kondisi infrastruktur jalan kabupaten eks jalan desa

Kondisi Jalan	Permukaan Jalan	Bahu jalan	drainase	Talud	Permukaan jembatan	abutmen	Pengaman samping
	%	%	%	%	%	%	%
Sangat Buruk	12,5	12,0	15,1	8,9	4,7	4,2	3,7
Buruk	35,9	38,0	43,8	41,7	28,6	31,8	32,3
Sama saja	4,2	10,9	17,2	15,6	17,7	20,3	25,5
Baik	41,1	37,0	22,9	31,8	47,4	41,7	38,0
Sangat baik	6,3	2,1	1,0	2,0	1,6	2,0	0,5
Jumlah	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Sumber: Data primer terolah

Hasil penelitian menunjukkan secara umum kondisi jalan yang sangat buruk dan buruk adalah kondisi drainase serta talud.

Tabel 4. Distribusi frekuensi variabel manfaat ekonomi

Manfaat Ekonomi	Jumlah (f)	Persentase (%)
Tidak bermanfaat	105	54,7
Bermanfaat	87	45,3
Total	192	100,0

Sumber: Data primer terolah

Pengelompokkan variabel manfaat menunjukkan sebanyak 54,7% menyatakan tidak bermanfaat dan 45,3% menyatakan bermanfaat.

Tabel 5. Distribusi frekuensi variabel kesejahteraan

Kesejahteraan	Jumlah (f)	Persentase (%)
Tidak memenuhi indikator kesejahteraan	101	52,6
Sejahtera	91	47,4
Total	192	100,0

Sumber: Data primer terolah

Variabel kesejahteraan dikategorikan tidak sejahtera dan sejahtera. Hasil pengelompokkan menunjukkan persentase yang hampir sama antar yang tidak sejahtera (52,6%) dan sejahtera (47,4%).

Analisis Bivariat

- Pengaruh kondisi infrakstruktur terhadap manfaat ekonomi
Berikut ini disajikan tabulasi silang hubungan kondisi infrastruktur dengan manfaat ekonomi.

Tabel 6. Tabulasi silang kondisi infrastruktur dengan manfaat ekonomi

Kondisi Infrastruktur	Manfaat Ekonomi				Total	<i>p-value</i>	
	Tidak bermanfaat		Bermanfaat				
	n	%	n	%			
Tidak baik	63	62,4	38	37,6	101	100,0	0,024
Baik	42	46,2	49	53,8	91	100,0	

(Sumber: Data Primer Terolah, 2021)

Tabel 6. menunjukkan bahwa proporsi yang menyatakan kondisi infrastruktur tidak baik dan juga tidak bermanfaat dari aspek ekonomi (62,4%) lebih besar dibandingkan dengan proporsi yang menyatakan kondisi infrastruktur baik dan tidak bermanfaat dari aspek ekonomi (46,2%). Hasil uji *chi square* menunjukkan terdapat hubungan kondisi infrastruktur dengan manfaat ekonomi dengan *p-value* sebesar 0,024(<0,05). Hasil uji statistik dengan *chi square* ini sama dengan uji korelasi Kendal tau dengan nilai $p=0,025$ dengan koefisien korelasi 0,163. Hasil uji korelasi Kendal tau ada ditabel berikut.

Tabel 7. Hasil uji korelasi Kendal tau antara kondisi infrastruktur dengan manfaat ekonomi

Variabel	N	p-value	Koefisien Kendal tau
Infrastruktur dengan manfaat ekonomi	192	0,025	0,163

b. Pengaruh manfaat ekonomi terhadap kesejahteraan

Berikut ini disajikan tabulasi silang hubungan manfaat ekonomi dengan kesejahteraan.

Tabel 8.. Tabulasi silang manfaat ekonomi dengan kesejahteraan

Manfaat ekonomi	Kesejahteraan				Total	<i>p-value</i>	
	Tidak sejahtera		Sejahtera				
	n	%	n	%			
Tidak bermanfaat	86	81,9	19	18,1	105	100,0	0,0001
Bermanfaat	15	17,2	72	82,8	87	100,0	

(Sumber: Data Primer Terolah, 2021)

Tabel 8 menunjukkan bahwa proporsi yang menyatakan infrastruktur tidak bermanfaat dan tidak ada kesejahteraan (81,9%) lebih besar dibandingkan dengan proporsi yang menyatakan infrastruktur bermanfaat dan tidak sejahtera (17,2%). Responden yang menyatakan infrastruktur tidak bermanfaat dan terdapat kesejahteraan (18,1%) lebih kecil dibandingkan yang menyatakan infrastruktur itu bermanfaat dan dapat meningkatkan kesejahteraan (82,8%). Hasil uji *chi square* menunjukkan terdapat hubungan adanya manfaat ekonomi dengan tingkat kesejahteraan dengan *p-value* 0,0001($p<0,05$). Hasil uji statistik dengan *chi square* ini sama dengan uji korelasi Kendal tau dengan nilai $p=0,0001$ dengan koefisien korelasi 0,645. Hasil uji korelasi Kendal tau ada ditabel berikut.

Tabel 9. Hasil uji korelasi Kendal tau antara manfaat ekonomi dengan kesejahteraan

Variabel	N	p-value	Koefisien Kendal tau
Manfaat ekonomi dengan kesejahteraan	192	0,0001	0,645

c. Pengaruh kondisi infrakstruktur terhadap kesejahteraan

Berikut ini disajikan tabulasi silang antara kondisi infrastruktur dengan kesejahteraan.

Tabel 10. Tabulasi silang kondisi infrastruktur dengan kesejahteraan

Kondisi Infrastruktur	Kesejahteraan				Total	<i>p-value</i>	
	Tidak sejahtera		Sejahtera				
	n	%	n	%			
Tidak baik	59	58,4	42	41,6	101	100,0	0,089
Baik	42	46,2	49	53,8	91	100,0	

(Sumber: Data Primer Terolah, 2021)

Tabel 4.19 menunjukkan bahwa proporsi yang menyatakan kondisi infrastruktur tidak baik dan tidak ada kesejahteraan (58,4%) lebih besar dibandingkan dengan proporsi yang menyatakan infrastruktur baik dan tidak sejahtera (46,2%). Responden yang menyatakan kondisi infrastruktur tidak baik dan sejahtera (41,6%) lebih kecil dibandingkan yang menyatakan kondisi infrastruktur baik dan kesejahteraan (53,8%). Hasil uji *chi square* menunjukkan tidak terdapat hubungan antara kondisi infrastruktur dengan tingkat kesejahteraan dengan *p-value* 0,089 ($p > 0,05$). Hasil ini sama dengan hasil uji Kendal tau yang menyatakan tidak ada hubungan langsung infrastruktur dengan kesejahteraan *p value*=0,089.

Tabel 11. Hasil uji korelasi Kendal Tau antara Infrastruktur dengan Kesejahteraan

Variabel	N	p-value	Koefisien Kendal tau
Infrastruktur dengan kesejahteraan	192	0,089	0,123

PEMBAHASAN

1. Kondisi infrastruktur jalan eks jalan desa di Kabupaten Banyumas

Hasil penelitian menunjukkan bahwa antara responden yang menyatakan kondisi infrastruktur jalan eks jalan desa yang berubah menjadi jalan kabupaten adalah hampir sama antara yang menyatakan lebih baik dan lebih buruk. Terdapat 52,6% yang menyatakan kondisi jalan buruk dan 47,4% menyatakan baik. Hal ini menunjukkan belum meratanya kondisi infrastruktur jalan di Kabupaten Banyumas. Beberapa kondisi infrastruktur jalan yang masih buruk antara lain permukaan jalan (48,4%), bahu jalan (40%), saluran drainase samping jalan (58,9%), talud (50,6%), permukaan jembatan/gorong-gorong (33,3%), abutmen jembatan/gorong-gorong (36%) dan pengaman samping jembatan/gorong-gorong (36%). Kondisi infrastruktur jalan eks jalan desa yang buruk ini dapat menyebabkan terganggunya kegiatan perekonomian masyarakat.

Hasil analisis kualitas drainase terhadap kerusakan perkerasan jalan pada studi kasus: Jalan Raya Tanjung Anom - Daleman KM 0+000 - KM 3+150, menyatakan ada hubungan kualitas saluran drainase jalan terhadap kerusakan permukaan jalan. Kondisi

drainase yang tidak baik akan mempengaruhi kondisi permukaan jalan menjadi cepat rusak (Fitriyah *et al.*, 2019)(Udiyana, Saudale and Pah, 2015). Jalan yang tidak memiliki saluran drainase kondisinya lebih buruk dibandingkan yang mempunyai saluran drainase (Sanggor *et al.*, 2018).

Indikator pelayanan pemerintah daerah yang dapat mewakili kinerja pemerintah daerah adalah infrastruktur jalan. Jalan berperan penting dalam mobilisasi, arus distribusi barang dan jasa, dan arus proses produksi. Wilayah di Indonesia yang sebagian besar pertanian dan perkebunan, menyatakan bahwa infrastruktur jalan sangat penting untuk mendistribusikan kegiatan tersebut (Santoso, Annirahmah and Tresnatri, 2017). Kinerja instansi atau dinas dalam pengelolaan jalan dan jembatan akan dapat dilaksanakan dengan maksimal tatkala pemerintah daerah memiliki konsep pembangunan berkelanjutan dan berkeadilan, manajemen pemerintahan yang efektif dan efisien serta investasi yang mengakomodir kepentingan pihak terkait. Pengerjaan pembangunan jalan dan jembatan berpatokan kepada skala prioritas, dimana skala prioritas adalah mendahulukan jalan dan jembatan yang memang rusak berat, rusak sedang ataupun rusak ringan dan butuh segera penanganan. Dengan pengelolaan jalan dan jembatan tersebut, maka tidak akan ditemukan jalan dan jembatan yang rusak dibiarkan begitu saja tanpa adanya perbaikan(Nur, Sihabudin and Syadzily, 2019).

Transportasi penting untuk meningkatkan nilai kompetitif suatu negara. Infrastruktur juga menjadi alat utama untuk mencapai tujuan nasional. Meningkatkan jaringan jalan di pedesaan bagi setiap negara juga dapat memfasilitasi pengembangan suatu wilayah dan keterlibatan wilayah baru ke dalam lingkungan ekonomi yang lebih baik(Popova, 2017). Hasil penelitian ini menunjukkan terdapat 18,9% kepala desa/sekretaris desa yang menyetujui bahwa jalan desa diserahkan kembali pengelolaannya kepada pemerintah desa. Hal ini disebabkan karena setelah 5 tahun jalan diserahkan pengelolaannya kepada pemerintah kabupaten kondisinya masih buruk. Kondisi ini hampir serupa dengan yang terjadi di Provinsi Banten. Di Provinsi Banten terjadi perubahan status jalan yaitu beberapa ruas jalan provinsi menjadi jalan nasional dan jalan nasional menjadi jalan provinsi. Hal ini ditetapkan dalam SK Gubernur Nomor: 620/Kep.420-Huk/2016 Tanggal 9 Agustus 2016 tentang Status Jalan Provinsi dan SK Menteri PU dan PR No. 290 / KPTS/ M / 2015 tentang Status Jalan Nasional. Tidak semua jalan yang ada di Provinsi ini yang turun status dalam kondisi mantap, artinya walaupun turun status juga tidak menjamin kondisi jalan semakin baik, demikian juga sebaliknya(Nur, Sihabudin and Syadzily, 2019).

2. Pengaruh kondisi infrakstruktur terhadap manfaat ekonomi

Hasil penelitian menunjukkan terdapat pengaruh atau hubungan kondisi infrastruktur dengan manfaat ekonomi. Responden menyatakan semakin tidak baik infrastruktur maka semakin tidak baik penilaian dari manfaat ekonomi atau semakin baik infrastruktur semakin baik maka manfaat ekonomi semakin baik. Hasil uji statistik baik dengan uji *chi square* dan korelasi Kendal tau sama sama menyatakan ada pengaruh yang signifikan positif. Hasil studi di Papua menyatakan ada pengaruh yang positif dan signifikan antara infrastruktur jalan dengan pertumbuhan ekonomi. Kondisi Papua yang kaya akan hasil alam mulai dari emas, perak, perkebunan, pertanian dan perikanan membutuhkan infrastruktur jalan yang baik untuk menggerakkan perekonomian(Munawaroh and Haryanto, 2021). Hasil review dari beberapa negara

menunjukkan panjang jalan per 1000 penduduk secara statistik berhubungan positif dengan pertumbuhan ekonomi. Jika panjang jalan semakin meningkat maka pertumbuhan ekonomi akan semakin meningkat dan sebaliknya. Hasil ini mengindikasikan untuk meningkatkan pembangunan infrastruktur jalan sebagai penopang ekonomi yang semakin baik (Ng *et al.*, 2019).

Hasil studi serupa menyatakan bahwa ada hubungan positif yang signifikan antara kondisi infrastruktur dengan manfaat ekonomi. Perubahan-perubahan yang terjadi pada manfaat ekonomi, dipengaruhi oleh perubahan-perubahan dari infrastruktur jalan, tetapi tidak berlaku sebaliknya. Pertumbuhan ekonomi suatu negara maupun daerah tidak dapat dipisahkan dari ketersediaan infrastruktur seperti transportasi, telekomunikasi, sanitasi, dan energi. Inilah yang menyebabkan pembangunan infrastruktur menjadi fondasi yang diharapkan memacu pertumbuhan ekonomi di masyarakat (Prapti, Suryawardana and Triyani, 2015). Hasil penelitian ini berbeda dengan penelitian di Kabupaten Langkat yang menyatakan infrastruktur jalan yang baik tidak berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi. Infrastruktur jalan yang baik tidak berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di Langkat karena data infrastruktur jalan baik yang diambil dari BPS periode 2010-2019 dimana terdapat beberapa tahun yang tidak mengalami peningkatan sementara data pertumbuhan ekonomi terus mengalami peningkatan. Selain itu jalan Kabupaten Langkat merupakan salah satu jalan lintas antar Provinsi yang menyebabkan distribusi penyaluran barang/jasa antar provinsi akan tetap terjadi walaupun jalan dalam kondisi tidak baik (Siregar and Tanjung, 2020).

Ketersediaan infrastruktur jalan berkorelasi erat dengan karakteristik wilayah. Walaupun begitu infrastruktur jalan darat mempunyai peran penting sebagai transportasi di awal dan di akhir. Tidak meratanya aksesibilitas jaringan jalan antara wilayah Indonesia bagian barat dan timur, hal ini berpengaruh terhadap tingkat kesejahteraan masyarakat. Hal ini sesuai dengan publikasi oleh (Li, Liu and Peng, 2018) yang menyatakan ketersediaan jaringan infrastruktur jalan akan berdampak terhadap pembangunan ekonomi, sosial dan budaya suatu wilayah. Infrastruktur jalan yang baik merangsang investasi asing dan lokal, menurunkan biaya produksi dengan mengurangi waktu pengiriman dan menghemat modal perusahaan (Popova, 2017). Teori pertumbuhan baru (*new Growth Theory*) menjelaskan pentingnya infrastruktur dalam mendorong perekonomian. Teori ini memasukkan infrastruktur sebagai input dalam mempengaruhi output agregat dan juga merupakan sumber yang mungkin dalam meningkatkan batas-batas kemajuan teknologi yang didapat dari munculnya eksternalitas pada pembangunan infrastruktur (Prapti, Suryawardana and Triyani, 2015).

3. Pengaruh manfaat ekonomi terhadap kesejahteraan

Hasil penelitian menunjukkan ada pengaruh manfaat ekonomi dengan kesejahteraan. Semakin tinggi manfaat ekonomi semakin banyak kesejahteraan yang dirasakan masyarakat. Manfaat ekonomi dilihat dari aspek kegunaan yang diperoleh dengan berubah status dari jalan desa menjadi jalan kabupaten meliputi biaya modal usaha, jumlah usaha dan asset, pendapatan dan ongkos produksi. Perubahan-perubahan yang terjadi pada kesejahteraan dipengaruhi ditentukan oleh perubahan-perubahan dari manfaat ekonomi. Pada kelompok masyarakat yang tidak sejahtera proporsi yang menyatakan perbaikan infrastruktur jalan bermanfaat secara ekonomi lebih kecil dari pada yang menyatakan tidak bermanfaat, sedangkan pada kelompok masyarakat

sejahtera yang menyatakan perbaikan infrastruktur jalan bermanfaat secara ekonomi lebih besar dari pada yang menyatakan tidak bermanfaat.

Hasil penelitian ini sesuai dengan penelitian di Semarang menyatakan bahwa manfaat ekonomi berpengaruh positif pada biaya sosial, biaya sosial dalam hal ini penurunan modal sosial, berkurangnya kecelakaan lalu lintas dan perubahan pola hidup yang lebih baik (Prapti, Suryawardana and Triyani, 2015). Apabila variabel manfaat ekonomi mengalami peningkatan, maka secara otomatis akan diikuti oleh peningkatan variabel biaya sosial, dan sebaliknya. Dampak yang dirasakan masyarakat dengan adanya infrastruktur jalan yaitu dapat menghubungkan pusat kegiatan ekonomi, sosial, dan pemerintahan dengan daerah. Dengan pembangunan jalan dan jembatan dapat meningkatkan aktivitas ekonomi dan sosial masyarakat menjadi meningkat dan semakin maju. Pembangunan jalan dapat mengefisienkan waktu tempuh dan biaya perjalanan. Dengan akses jalan yang lancar dan mudah mendorong masyarakat mengunjungi pusat-pusat perdagangan untuk memenuhi kebutuhan hidupnya, hal ini berdampak pada meningkatnya usaha masyarakat. Dampak positif infrastruktur bagi masyarakat pedesaan yaitu sebagai alat transportasi akan terasa sangat penting untuk menghubungkan mereka ke kota atau kedaerah lain dalam memenuhi segala kebutuhannya. Jarak desa dengan kota yang jauh akan menjadi penghambat terhadap perkembangan desa. Tanpa adanya alat transportasi semuanya akan terasa sangat sulit. Penghematan waktu tempuh dan perjalanan ke tempat lain juga merupakan dampak infrastruktur jalan yang baik bagi masyarakat.

4. Pengaruh langsung infrastruktur terhadap kesejahteraan

Hasil analisis menunjukkan tidak ada hubungan langsung antara infrastruktur jalan dengan kesejahteraan. Hasil penelitian ini sesuai hipotesis dalam penelitian ini bahwa tidak ada hubungan langsung antara infrastruktur dengan kesejahteraan. Hasil penelitian ini sesuai dengan penelitian di Bali yang menyatakan bahwa infrastruktur dan investasi memiliki pengaruh tidak langsung terhadap kesejahteraan masyarakat. Hasil statistik menunjukkan bahwa infrastruktur berpengaruh signifikan positif terhadap kesempatan kerja, investasi berpengaruh signifikan positif terhadap kesempatan kerja, pertumbuhan ekonomi berpengaruh signifikan positif terhadap kesempatan kerja (Awandari and Indrajaya, 2016). Kesejahteraan masyarakat yang terus meningkat, belum diimbangi dengan penyediaan infrastruktur yang lebih baik juga, atau sebaliknya infrastruktur yang baik akan meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

Infrastruktur memiliki peran penting dalam menciptakan kinerja perekonomian yang lebih baik, namun jenis infrastruktur yang menjadi prioritas harus dijadikan fokus. Hal ini terkait dengan kemampuan anggaran suatu negara untuk memilih infrastruktur prioritas yang mempunyai dampak yang besar terhadap ekonomi. Di Indonesia perbaikan infrastruktur darat/jalan mempunyai dampak yang lebih besar pada petani (baik petani kecil, menengah dan besar) dibandingkan dengan rumah tangga lainnya. Petani mempunyai ketergantungan yang besar pada transportasi darat untuk mendistribusikan hasil panen mereka. Biaya yang lebih rendah karena infrastruktur jalan yang lebih baik akan meningkatkan keuntungan yang diterima petani (Irawan, 2015).

Adanya kebijakan berupa perubahan status jalan kabupaten eks jalan desa baru berdampak meningkatkan kesejahteraan masyarakat dilihat dari aspek manfaat sosial dan biaya sosial sebesar 53,8%. Hasil ini sesuai dengan penelitian oleh (Iek, 2013) yang

menyatakan perubahan infrastruktur jalan berdampak pada usaha peningkatan ekonomi masyarakat. Adapun manfaat sosial dari infrastruktur jalan atau transportasi adalah tumbuhnya lapangan pekerjaan sehingga meningkatkan pendapatan, penghematan waktu perjalanan, perluasan komoditas pertanian, bertumbuhnya pasar tradisional dan perubahan perilaku masyarakat. Infrastruktur publik merupakan bagian penting dari perekonomian suatu wilayah. Infrastruktur disini menjadi modal fisik yang harus dimiliki dan pelihara, memiliki peran sentral dalam pertumbuhan suatu wilayah, mengurangi masalah seperti kemacetan jalan raya, jalan rusak, saluran air dan bangunan gedung seperti sekolah (Haughwout, 2005). Tanggung jawab pemerintah pusat dan daerah dalam berinvestasi dalam bidang infrastruktur sangat penting. Efek dengan kondisi infrastruktur yang baik akan menumbuhkan perekonomian, investasi dan kesejahteraan sosial (Haughwout, 2005). Kolaborasi kerjasama ini untuk mewujudkan meratanya pembangunan masyarakat di wilayah suatu negara.

Studi di China menyatakan bahwa daerah yang lebih dekat dengan jaringan transportasi memiliki PDB per kapita yang lebih tinggi, jumlah perusahaan lebih banyak, keuntungan perusahaan lebih tinggi dan kesejahteraan masyarakat yang lebih baik (Banerjee, Duflo and Qian, 2012). Investasi transportasi memiliki dampak yang heterogen terkait dengan perdagangan. Di India, adanya kereta api kolonial yang dibangun abad ke-19 menurunkan biaya perdagangan antar daerah, meningkatkan arus perdagangan, meningkatkan harga tanah dan meningkatkan pendapatan terutama di daerah daerah jalur kereta api. Di Nigeria pengurangan biaya transportasi akan meningkatkan PDB lokal. Wilayah dengan kondisi infrastruktur yang baik akan lebih cepat tumbuh dibandingkan daerah yang tidak mendapatkan akses (Berg *et al.*, 2017).

KESIMPULAN

Pada penelitian ini menemukan bahwa kondisi infrastruktur jalan eks jalan desa di Kabupaten Banyumas 52,6% tidak baik dan 47,4% kondisi baik, kondisi tersebut dipengaruhi buruknya kondisi saluran drainase samping jalan (58,9%). Hasil penelitian juga menunjukkan ada pengaruh infrastruktur jalan eks jalan desa terhadap manfaat ekonomi, ada pengaruh manfaat ekonomi terkait perubahan status eks jalan desa terhadap kesejahteraan dan tidak ada pengaruh langsung antara infrastruktur jalan eks jalan desa terhadap kesejahteraan masyarakat. Dari hal tersebut dapat ditarik kesimpulan bahwa adanya kebijakan publik berupa perubahan status jalan kabupaten eks jalan desa baru **berdampak** meningkatkan kesejahteraan masyarakat (dari aspek manfaat sosial dan biaya sosial) sebesar 53,8% dari 192 ruas jalan yang dinilai.

DAFTAR PUSTAKA

- Anggara, S. (2014) *Pengantar Kebijakan Publik*. 1st edn. Edited by E. Soetari. Bandung: Pustaka Setia.
- Awandari, L. P. P. and Indrajaya, I. (2016) 'Pengaruh Infrastruktur, Investasi, dan Pertumbuhan Ekonomi Terhadap Kesejahteraan Masyarakat Melalui Kesempatan Kerja', *E-Jurnal Ekonomi Pembangunan Universitas Udayana*, 5(12), pp. 1435-1462.
- Azuwandri, A., Ekaputri, R. A. and Sunoto, S. (2019) 'Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Di Provinsi Bengkulu', *EKOMBIS REVIEW: Jurnal Ilmiah Ekonomi dan Bisnis*, 7(2), pp. 199-208. doi: 10.37676/ekombis.v7i2.834.
- Banerjee, A., Duflo, E. and Qian, N. (2012) 'On the Road : Access to Transportation Infrastructure and Economic', *NBER working paper*, 3(17897), pp. 1-9.

- Barro, R. J. (1990) 'Government Spending in a Simple Model of Endogeneous Growth', *Journal of Political Economy*, 98(5, Part 2), pp. S103–S125. doi: 10.1086/261726.
- Berg, C. N. *et al.* (2017) 'Transport Policies and Development', *Journal of Development Studies*. Routledge, 53(4), pp. 465–480. doi: 10.1080/00220388.2016.1199857.
- Bupati Banyumas (2016) 'Keputusan Bupati Banyumas Nomor : 620/302/Tahun 2016, tentang Penetapan Ruas-Ruas Jalan di Kabupaten Banyumas sebagai Ruas-Ruas Jalan Kabupaten'.
- Bupati Banyumas (2020) 'Peraturan Bupati Banyumas No. 23 Tahun 2019 tentang Rencana Kerja Pembangunan Daerah Kabupaten Banyumas'.
- Dirjend Bina Marga Kementerian PUPR (2019) *Alih status jalan daerah menjadi jalan nasional atau sebaliknya*. Malang.
- DPR RI (2014) 'Undang Undang tentang Desa'. Indonesia.
- Fajri, L. M. N. (2017) 'Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Jalan Terhadap Peningkatan Kesejahteraan Masyarakat Desa (Studi Kasus di Desa Jenggala Kecamatan Tanjung Kabupaten Lombok Utara)', *Jurnal SIKAP*, 1(April), pp. 11–22.
- Farhan, W., Hartono, I. W. and Meganingrum, Y. (2020) 'Penerapan Teori Big Push dalam Pengembangan Ekonomi Lokal untuk Mengatasi Kemiskinan Jember', *MATRAPOLIS: Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota*, 1(1), p. 15. doi: 10.19184/matrapolis.v1i1.19219.
- Fikriah and Wulandari, M. (2015) 'Analisis pengaruh investasi infrastruktur Publik terhadap pertumbuhan ekonomi di Aceh', *Jurnal ekonomi dan kebijakan publik*, 2(1), pp. 14–29.
- Fitriyah, F. *et al.* (2019) 'Perkerasan Jalan Berdasarkan Metode Pavement Condition Index (Pci)', in *Simposium Nasional RAPI XV*, pp. 174–181.
- Haughwout, A. (2005) 'Infrastructure and Social Welfare in Metropolitan America', *Economic Policy Review*, 7(3), pp. 1–16.
- Iek, M. (2013) 'Analisis dampak pembangunan jalan terhadap pertumbuhan usaha ekonomi rakyat di pedalaman May Brat Papua Barat', *Jurnal ekonomi kuantitatif terapan*, 6(1), pp. 30–40.
- Irawan, T. (2015) 'Infrastructure Improvement and Its Impacts on the Indonesian Economic Performance', *Jurnal Ekonomi & Bisnis Indonesia (Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Gadjah Mada)*, 27(3), pp. 293–302. doi: 10.22146/jieb.6235.
- Julianto, H. and Jumario, N. (2017) 'Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Jalan Terhadap Penataan Kawasan Kumuh Pesisir Kota Tarakan', *Potensi : Jurnal Sipil Politeknik*, 19(2), pp. 65–74. doi: 10.35313/potensi.v19i2.897.
- Kartono, D. T. and Nurcholis, H. (2016) 'Konsep dan Teori Pembangunan', in *Pembangunan Masyarakat Desa dan Kota*, p. 38.
- Lestari, M. and Suhadak (2019) 'Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi dan Pemerataan Ekonomi Indonesia (Studi Pada Badan Pusat Statistik Tahun 2003-2017)', *Jurnal Administrasi Bisnis*, 70(1), pp. 98–105.
- Li, H., Liu, Y. and Peng, K. (2018) 'Characterizing the relationship between road infrastructure and local economy using structural equation modeling', *Transport Policy*, 61(12), pp. 17–25. doi: 10.32722/eb.v19i2.3450.
- Munawaroh, S. and Haryanto, T. (2021) 'Development of Infrastructure And Economic Growth of Papua Province', *Media Trend*, 16(1), pp. 143–153.
- Ng, C. P. *et al.* (2019) 'Road infrastructure development and economic growth', *IOP Conference Series: Materials Science and Engineering*, 512(1), pp. 1–11. doi: 10.1088/1757-899X/512/1/012045.

- Nur, A. S., Sihabudin, A. and Syadzily, A. H. (2019) 'Pelayanan Publik Pada Dinas Pekerjaan Umum Dan Penataan Ruang Provinsi Banten Tahun 2017 *)', *Journal of Indonesia Public Administration and Governance Studies*, 3(1), pp. 448-469.
- Nuraini, I. (2017) 'Kualitas Pertumbuhan Ekonomi Daerah Kabupaten / Kota Di Jawa Timur', *Jurnal Ekonomi Pembangunan*, 15, pp. 79-93.
- Palei, T. (2015) 'Assessing the Impact of Infrastructure on Economic Growth and Global Competitiveness', *Procedia Economics and Finance*. Elsevier B.V., 23(October 2014), pp. 168-175. doi: 10.1016/s2212-5671(15)00322-6.
- Palilu, A. (2018) 'Analisis pengaruh pembangunan infrastruktur transportasi terhadap Produk Domestik Regional Bruto di Kota Ambon', *Jurnal Buletin Studi Ekonomi*, 23(1), pp. 92-107.
- Popova, Y. (2017) 'Relations between Wellbeing and Transport Infrastructure of the Country', *Procedia Engineering*. The Author(s), 178, pp. 579-588. doi: 10.1016/j.proeng.2017.01.112.
- Prapti, L., Suryawardana, E. and Triyani, D. (2015) 'Analisis Dampak Pembangunan Infrastruktur Jalan Terhadap Pertumbuhan Usaha Ekonomi Rakyat Di Kota Semarang', *Jurnal Dinamika Sosial Budaya*, 17(1), pp. 82-103. doi: 10.26623/jdsb.v17i1.505.
- Rahman, A. Z. and Novitasari, D. (2018) 'Kebijakan pembangunan desa melalui pembangunan infrastruktur transportasi dalam upaya pemerataan pembangunan', *Gema Publica*, 3(2), pp. 85-91. Available at: <https://ejournal.undip.ac.id/index.php/gp/article/view/21290>.
- Sanggor, P. E. et al. (2018) 'Studi Pengaruh Beban Gandar Dan Drainase Terhadap Indeks Kondisi Perkerasan Jalan Pada Ruas Jalan Manado-Amurang', *Jurnal Tekno*, 16(70), pp. 55-60.
- Santoso, R. P., Annirahmah, A. and Tresnatri, F. A. (2017) 'Efficiency and effectiveness of road infrastructure', *Economic Journal of Emerging Markets*, 9(2), pp. 210-220. doi: 10.20885/ejem.vol9.iss2.art10.
- Siregar, D. R. and Tanjung, A. A. (2020) 'Pengaruh infrastruktur dan indeks pembangunan manusia terhadap pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Langkat 2010-2019', *Jurnal Ekonomi Bisnis*, 19(2), pp. 173-180.
- Suminar, R. E. (2018) 'Dampak Pengembangan Jalan Usaha Tani (Jut) Pada Kawasan Pertanian Di Kabupaten Sleman Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta', *Plano Madani: Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota*, 7(1), pp. 81-88. doi: 10.24252/planomadani.v7i1a8.
- Sunu, M. K. K. and Utama, M. S. (2019) 'Pengaruh Dana Desa Terhadap Tingkat Kemiskinan Dan Kesejahteraan Masyarakat Di Kabupaten/Kota Provinsi Bali', *E-Jurnal Ekonomi dan Bisnis Universitas Udayana*, 8(8), pp. 843-872. doi: 10.24843/eeb.2019.v08.i08.p02.
- Udiyana, I. M., Saudale, A. R. and Pah, Y. Y. S. (2015) 'Analisa faktor penyebab kerusakan jalan (Studi kerusakan jalan W.J. Lalamentik dan Ruas jalan Gor Flobamora)', *Jurnal teknik sipil*, III(1), pp. 13-18.
- Zaman, N. et al. (2021) *Sumberdaya dan Kesejahteraan Sosial*. 1st edn. Edited by Abdul Karim and J. Simarmata. Jakarta: Yayasan Kita Menulis.