

ANALISA DAMPAK PEMBANGUNAN JEMBATAN HURISTAK BAGI MASYARAKAT HURISTAK KABUPATEN PADANG LAWAS

Lenni sari khoiriah harahap^{1*}, Sahrul harahap¹, Afniria Pakpahan², Ahmad Rafii³

*Email : lennisarihrp20@gmail.com

^{1*}Mahasiswa Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Graha Nusantara

^{1,2,3}Dosen Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Graha Nusantara

Abstrak

Infrastruktur atau sarana dan prasarana memiliki keterkaitan yang sangat kuat dengan kesejahteraan sosial dan transportasi juga terhadap proses pertumbuhan ekonomi suatu wilayah . Hal tersebut dapat dilihat saat pengangkutan hasil panen lahan kebun sawit saat sebelum pembangunan jembatan Huristak yang harus melewati sungai Barumun. sebelum pembangunan jembatan masyarakat sangat kesulitan dalam pengangkutan hasil panen lahan kebun sawit yang melewati sungai Barumun. Pada penelitian ini, masalah yang dikemukakan adalah “Dampak ekonomi, transportasi dan sosial pada masyarakat sebelum adanya pembangunan jembatan dan sesudah adanya pembangunan jembatan”.Populasi dan sampel dalam penelitian ini adalah masyarakat Huristak dengan jumlah 250 orang. Penelitian ini diperoleh dari wawancara masyarakat dan pelaku dunia usaha.

Hasil penelitian ini adalah sebagai berikut. Pertama Dampak sebelum pembangunan jembatan terhadap ekonomi transportasi, dan sosial berdampak negatif (36,05 %) yang membuat pekerjaan mereka semakin sulit, jarak tempuh yang lebih jauh, dan pendidikan anak ang rendah karena perekonomian yang kurang memadai. Kedua Dampak pembangunan jembatan terhadap ekonomi transportasi, dan sosial berdampak positif (82,93 %) yang membuat pekerjaan mereka semakin mudah, dapat mempersingkat waktu jarak tempuh, pendidikan anak semakin baik, inteaksi sesama masyarakat desa lainnya semakin baik terutama desa seberang, ekonomi masyarakat yang meningkat dan biaya hidup yang lebih baik.

Kata kunci : dampak pembangunan jembatan, ekonomi,transportasi,sosial.

1. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pembangunan infrastruktur mempunyai peranan yang sangat vital dalam pemenuhan hak dasar rakyat. Ketersediaan infrastruktur dapat memberikan pengaruh pada peningkatan akses masyarakat terhadap sumberdaya sehingga meningkatkan akses produktivitas sumberdaya yang pada akhirnya mendorong pertumbuhan ekonomi

Dapat dilihat sebagai contoh ekonomi masyarakat setelah adanya pembangunan jembatan dan sebelum adanya pembangunan jembatan. Dimana sebelumnya masyarakat sangat kesulitan dalam pengangkutan hasil panen lahan kebun sawit yang melewati sungai barumun. Mereka harus menjualnya pada pengusaha pengumpul sawit yang harganya lebih murah karena harus menyewa orang untuk mengangkat kelapa sawit tersebut dan menyeberangkannya menggunakan perahu sampai ketempat pangkalan pengumpulan sawit.

Infrastruktur atau sarana dan prasarana memiliki keterkaitan yang sangat kuat dengan kesejahteraan sosial dan kualitas lingkungan juga terhadap proses pertumbuhan ekonomi suatu wilayah. Hal tersebut dapat ditunjukkan dengan indikasi bahwa wilayah yang memiliki kelengkapan sistem infrastruktur lebih baik biasanya mempunyai tingkat kesejahteraan sosial dan kualitas lingkungan serta pertumbuhan ekonomi yang lebih baik pula.

Jembatan Huristak memiliki peran yang sangat penting bagi masyarakat sekitarnya, seperti dampak yang akan meningkatkan kegiatan ekonomi, distribusi barang dan jasa serta kegiatan lainnya. Seperti setelah adanya pembangunan jembatan, masyarakat lebih mudah menuju lahan persawahan atau pun perkebunan, pengangkutan hasil panen persawahan ataupun perkebunan.

1.2 Perumusan Masalah

Menurut latar belakang masalah yang telah diuraikan diatas, maka dapat diambil rumusan masalah sebagai berikut :

1. Dampakekonomi, transportasi dan sosial pada masyarakat sebelum adanya pembangunan jembatan
2. DampakSetelah adanya pembangunan jembatan terhadapekonomi, transportasi dan sosial bagi masyarakat

1.3 Batasan Masalah

Melihat dari permasalahan diatas, maka peneliti memberikan batasan pada masalah seputar perkembangan perekonomian, transportasi masyarakat dan sosial akibat pembangunan jembatan Huristak.

2. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Infrastruktur

Infrastruktur atau sarana dan prasarana memiliki keterkaitan yang sangat kuat dengan kesejahteraan sosial dan kualitas lingkungan juga terhadap proses pertumbuhan ekonomi suatu wilayah atau region. Hal tersebut dapat ditunjukkan dengan indikasi bahwa wilayah yang memiliki kelengkapan sistem infrastruktur lebih baik biasanya mempunyai tingkat kesejahteraan sosial dan kualitas lingkungan serta pertumbuhan ekonomi yang lebih baik pula. Apabila infrastruktur terus dikembangkan akan menjadi salah satu faktor yang memberikan positif. Bagi pembangunan ekonomi yang dapat meningkatkan daya saing ekonomi daerah maupun perekonomian internasional.

2.2 Transportasi

Pengertian transportasi berasal dari kata latin, yaitu *transportare*, dimana *trans* seberang atau sebelah lain dan *portare* berarti mengangkut atau membawa. Jadi, transportasi berarti mengangkut atau membawa (sesuatu) kesebelah lain atau suatu tempat ke tempat lainnya. Transportasi dapat didefinisikan sebagai usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang dan penumpang dari suatu tempat ketempat lainnya. Transportasi diidentifikasi sebagai kegiatan pemindahan barang atau penumpang dari satu tempat ketempat lain.

Untuk setiap bentuk transportasi terdapat empat unsur pokok dalam sistem transportasi, yaitu:

- a. Orang/ barang yang akan dipindahkan.
- b. Kendaraan/alat angkutan sebagai sarana.
- c. Jalan sebagai prasarana angkutan.
- d. Terminal.

2.3 Peranan Pemerintah Daerah Terhadap Perekonomian

Fungsi pemerintah dalam pengembangan pokok ekonomi yaitu menggunakan kebijakan fiskal guna meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan produktivitas jangka panjang serta menjinakkan berbagai akses negatif siklus usaha seperti inflasi dan pengangguran. Sebuah organisasi atau rumah tangga, pemerintah melakukan banyak sekali pengeluaran untuk membiayai kegiatan-kegiatannya. Pengeluaran bukan saja untuk menjalankan roda pemerintahan sehari-hari, akan tetapi juga membiayai kegiatan perekonomian. Bukan berarti pemerintah turut berbisnis melainkan pemerintah harus menggerakkan dan merangsang kegiatan ekonomi secara umum. Pemerintah harus merintis dan menggerakkan dan merangsang kegiatan ekonomi yang masyarakat atau kalangan swasta tidak tertarik untuk menjalankannya. Dalam kasus ini, pemerintah memandang perlu untuk menangani sendiri berbagai kegiatan ekonomi tertentu, yang menurut penilaiannya sebaiknya tidak dijalankan oleh pihak swasta.

Dalam perekonomian modern, peranan pemerintah dapat dipilih dan ditelaah menjadi empat macam kelompok peran, yaitu :

1. Peran alokatif adalah peranan pemerintah dalam mengalokasikan sumber daya ekonomi yang ada agar pemanfaatannya bisa optimal dan mendukung efisiensi produksi.
2. Peran distributif adalah peranan pemerintah dalam mendistribusikan sumber daya kesempatan dan hasil – hasil ekonomi secara adil dan wajar.
3. Peran stabilisatif adalah peranan pemerintah dalam memelihara stabilitas perekonomian dan memulihkannya jika berada dalam keadaan diequilibrium.

4. Peran dinamisatif adalah peranan pemerintah dalam menggerakkan proses pembangunan ekonomi agar lebih cepat tumbuh, berkembang dan maju.

3. METODE PENELITIAN

3.1 Metode Pengumpulan Data

Adapun pengumpulan data merupakan usaha yang dilakukan untuk memperoleh informasi yang dibutuhkan dalam rangka mencapai tujuan penelitian, Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder.

3.1.1 Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh dari sumber pertama baik dari individu maupun perorangan seperti dari hasil wawancara atau hasil dari pengisian kuesioner yang biasa dilakukan oleh penelitian. Sumber data dari penelitian ini diperoleh melalui wawancara dengan informan penelitian dan menyebarkan kuesioner kepada responden dimana sebagai sampel responden masyarakat sekitaran Huristak.

Metode pengambilan sampel yang digunakan di dalam penelitian ini adalah Populasi Sample (*Purposive Sampling*) sesuai dengan namanya sampel diambil dengan maksud dan tujuan tertentu. Sampel yang digunakan di dalam penelitian ini terdiri dari 250 sampel. Sampel terdiri dari masyarakat umum, pemerintahan desa dan kalangan wiraswasta.

3.1.2 Data sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh dari instansi terkait seperti dokumen dan arsip, literatur-literatur dan tinjauan pustaka yang saling berkaitan dengan penelitian ini. Yang digunakan dalam penelitian ini bersumber dari Badan Pemerintahan, studi pustaka yang berupa jurnal – jurnal.

4. PEMBAHASAN

Sekilas Sejarah Pembangunan Jembatan Huristak

Awal perencanaan pembangunan jembatan pada tahun 2007 dan pembangunan jembatan dilaksanakan Pada tahun 2008. Rata-rata masyarakat Huristak sangat gembira mendapat kabar tersebut. *Survey* pun dilaksanakan, selanjutnya saat pembersihan lahan dari jalan lintas menuju lokasi pembangunan jembatan, masyarakat merelakan



beberapa batang sawit mereka ditebang tanpa ada ganti rugi. Setelah pembersihan,

Gambar 4.1 Pembangunan Pertama Jembatan Huristak



Gambar 4.2 Setelah Selesai Pembangunan Jembatan Huristak

Dapat dilihat pada gambar 4.2 setelah selesai pembangunan jembatan Huristak masyarakat dapat menggunakannya dengan baik tanpa mengkhawatirkan beberapa lantai yang rusak lagi.

dan alat. Semuanya berjalan dengan lancar sampai pekerjaan pondasi. Proyek pembangunan jembatan berhenti/terbengkalai.

Seperti gambar 4.1 pembangunan pertama jembatan Huristak terbengkalai karena tidak bisa disiapkan secara total disebabkan kerangka baja yang saat itu tanggung jawab Kementerian PU tidak bisa terealisasi dalam kontrak dan tidak termasuk pengadaan rangka baja tipe lebar 8 mm. Sejak saat itu Pembangunan terbengkalai kurang lebih 8 tahun. Penyebab begitu lamanya terbengkalai pembangunan karena 2 hal, yaitu :

1. Pemekaran Padang Lawas.
2. Akibat adanya permasalahan hukum

Pengadaan rangka dilanjutkan pada tahun 2016. Dengan pemesanan lantai papan. Setelah selesai jembatan bisa digunakan masyarakat sekitar. Tidak lama kemudian lantainya pun hancur. Dan pengecoran lantai dilakukan pada tahun 2018.

4.1 Deskripsi Jawaban Responden

Berdasarkan jawaban responden, penulis akan menyampaikan hasil distribusi jawaban responden sebelum dilakukannya pengolahan data. berdasarkan pembagiannya:

A. Jenis kelamin

Jenis kelamin responden atau masyarakat sekitar yang merasakan dampak pembangunan jembatan huristak dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.1. Distribusi Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

| Jenis kelamin | Frekuensi | Persentase (%) |
|---------------|-----------|----------------|
| Laki-laki | 150 | 60% |
| Perempuan | 100 | 40% |
| Total | 250 | 100% |

Dari tabel diatas dapat dikemukakan bahwa mayoritas dari responden atau 60% responden adalah laki-laki dan sisanya 40% perempuan.

B. Usia

Usia responden atau masyarakat sekitar yang merasakan dampak pembangunan jembatan huristik dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.2 Distribusi Responden Berdasarkan Usia

| Usia | Frekuensi | Persentase % |
|---------|-----------|--------------|
| <30 | 85 | 34% |
| 31 – 40 | 49 | 19,6% |
| 41 – 50 | 51 | 20,4% |
| >50 | 65 | 26% |
| Total | 250 | 100% |

Berdasarkan tabel diatas dapat dikemukakan bahwa :

- ✓ 85 orang responden atau 34% responden berusia < 30 tahun
- ✓ 49 orang responden atau 19,6% responden berusia 31-40 tahun
- ✓ 51 orang responden atau 20,4% responden berusia kisaran 41-50 tahun.
- ✓ dan responden berusia >50 tahun dengan jumlah 65 orang responden atau 26% responden.

C. Pekerja / usahawan

Berdasarkan pekerja atau usaha milik sendiri dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.3 Distribusi Responden Berdasarkan Golongannya

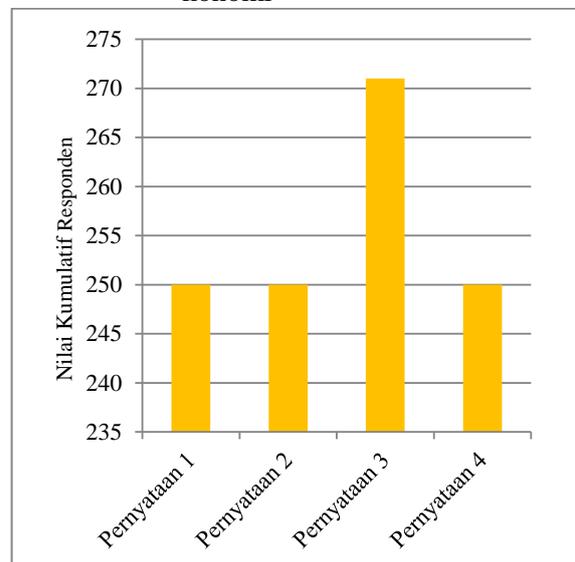
| Golongan | Fersekuensi (orang) | Persentase (%) |
|--------------------|-----------------------|------------------|
| Tani | 158 | 63,2% |
| Wiraswasta | 21 | 8,4% |
| PNS | 12 | 4,8% |
| Karyawan / Honorer | 20 | 8% |
| Pelajar | 39 | 15,6% |
| Total | 250 | 100% |

Berdasarkan tabel diatas dapat di kemukakan bahwa :

- mayoritas masyarakat setempat adalah seorang petani yang lahan maupun tempat usahanya didalam pertanian yakni sebanyak 158 orang atau 63,2%
- Wiraswasta 21 orang atau 8,4%
- Pegawai Negeri Sipil 12 orang atau 4,8%
- Karawan/Honorer 20 orang atau 8%
- Pelajar 39 orang atau 15,6%.

4.1.1. Analisa Dampak Jembatan Terhadap Ekonomi

Berikut grafik dampak jembatan terhadap ekonomi



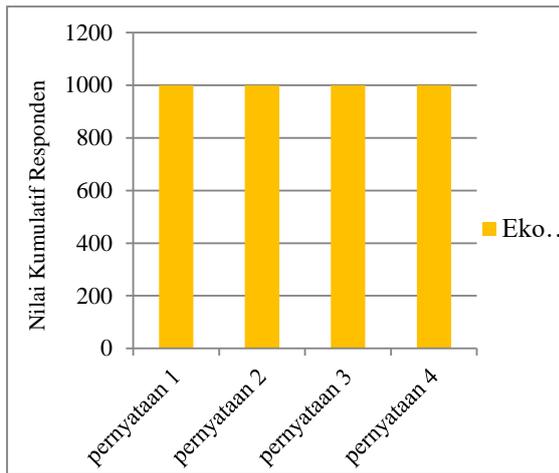
Gambar 4.3 Dampak Ekonomi Sebelum Pembangunan Jembatan

Berdasarkan grafik diatas tentang ekonomi dapat dilihat bahwa:

- Pernyataan 1 : Bapak/ibu/saudara mengalami perubahan ekonomi yang meningkat sebelum adanya pembangunan jembatan, berada dalam kategori tidak setuju yang bernilai 250.
- Pernyataan 2 : Sebelum pembangunan jembatan dilakukan berdampak positif pada ekonomi keluarga bapak/ibu/saudara, berada dalam kategori tidak setuju bernilai 250.
- Pernyataan 3 : Pendapatan bapak/ibu/saudara bertambah sebelum

adanya pembangunan jembatan, berada dalam kategori tidak setuju bernilai 271.

- Pernyataan 4 : Perekonomian bapak/ibu/saudara lebih baik sebelum adanya pembangunan jembatan, berada dalam kategori tidak setuju bernilai 250.



Gambar 4.4 Dampak Ekonomi Setelah Pembangunan Jembatan

Berdasarkan grafik diatas tentang ekonomi dapat dilihat bahwa :

- Pernyataan 1 :Bapak/ibu/saudara mengalami perubahan ekonomi yang meningkat sesudah adanya pembangunan jembatan, berada dalam kategori sangat setuju yang bernilai 1000.
- Pernyataan 2 : setelah pembangunan jembatan dilakukan berdampak positif pada ekonomi keluarga bapak/ibu/saudara, berada dalam kategori sangat setuju bernilai 1000.
- Pernyataan 3 : pendapatan ibu saudara bertambah setelah adanya pembangunan jembatan, berada dalam kategori sangat setuju bernilai 1000.
- Pernyataan 4 : perekonomian bapak/ibu/saudara lebih baik sesudah adanya pembangunan jembatan, berada dalam kategori sangat setuju bernilai 1000 .

Pembangunan jembatan huristak sangat mendorong perkembangan ekonomi masyarakat huristak. Masyarakat sekitarnya sebagian besar memiliki mata pencaharian bercocok tanam atau pertanian yang

sebelumnya hanya 2 kali dalam setahun dan perahu sebagai alat transportasi penyeberangan baik kelahan pertanian maupun ke desa seberang. Namun setelah pembangunan jembatan huristak masyarakat dapat bertani 3 kali dalam setahun sehingga dapat menunjang perekonomian masyarakat jauh lebih baik. Setelah padi di panen dan dikumpulkan, berikut ongkos tarif angkut padi sebelum dan sesudah pembangunan jembatan

Tabel.4.6 Ongkos Tarif Angkut Padi Sebelum Dan Sesudah Pembangunan Jembatan

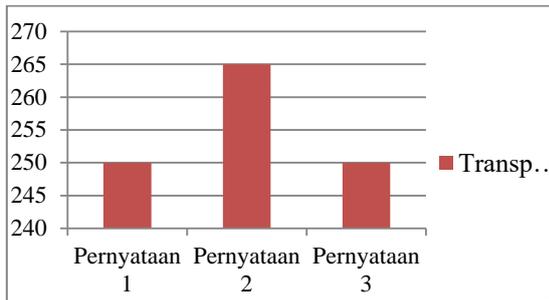
| No. | Transportasi | Ongkos Tarif / Karung |
|-----|------------------------|-----------------------|
| 1 | Sebelum (Perahu) | Rp. 12.800 |
| 2 | Sebelum (Dump truck) | Rp 8.600 |
| 3 | Sesudah (Sepeda motor) | Rp 10.000 |
| 4 | Sesudah (Dump truck) | Rp 6.400 |

Sebelum pembangunan jembatan menggunakan angkutan padibisamenggunakan transportasiperuhudan dump truck. Ongkos transportasi perahumencapaiRp 12.800 per karung yang mulai dari lahan pertanian masyarakat kepangkalan perahu, dari pangkalan perahu sampai ketepi sungai dekat permukiman masyarakat dan dari tepi sungai kerumah masyarakat. Apabila menggunakan dump truck ongkos tarifnya Rp 8.600 per karung yang melewati jalan yang susah dan licin jadi harus menunggu kering.

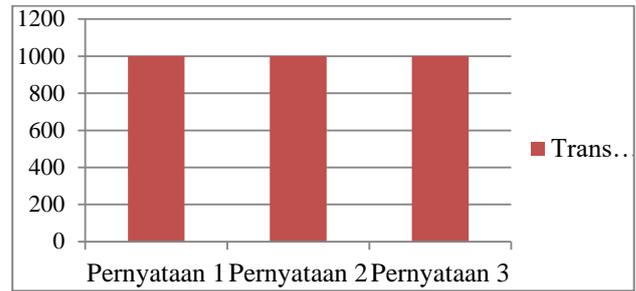
Setelah pembangunan jembatan huristak masyarakat bisa menggunakan sepeda motor dan dump truck. Bila menggunakan sepeda motor ongkos tarifnya Rp 10.000 per karung mulai dari lahan pertanian masyarakat sampai ke permukiman masyarakat. Dan apabila menggunakan dump truck ongkos tarifnyaRp. 6.400

4.1.2. Analisa Dampak Pembangunan Jembatan Terhadap Transportasi

Dari deskripsi jawaban responden tentang transportasi dapat dilihat dalam grafik sebagai berikut:



Gambar 4.5 Dampak Transportasi Sebelum Pembangunan Jembatan



Gambar 4.6 Dampak Transportasi Setelah Pembangunan Jembatan

Berdasarkan grafik diatas tentang transportasi dapat dilihat bahwa :

- pernyataan 1 : bapak/ibu/saudara merasa sebelum adanya pembangunan jembatan dapat mempersingkat waktu jarak tempuh perjalanan, berada dalam kategori tidak setuju yang bernilai 250.
- Pernyataan2 : sebelum adanya pembangunan jembatan bapak/ibu/saudara mengalami kelancaran terhadap pengangkutan pertanian, berada dalam kategori tidak setuju bernilai 265.
- Pernyataan 3 : bapak/ibu/saudara merasa peningkatan aktivitas transportasi terjadi dengan baik sebelum adanya pembangunan jembatan, berada dalam kategori tidak setuju bernilai 250.

Berdasarkan grafik diatas tentang transportasi dapat dilihat bahwa :

- pernyataan 1 : bapak/ibu/saudara merasa sesudah adanya pembangunan jembatan dapat mempersingkat waktu jarak tempuh perjalanan, berada dalam kategori sangat setuju yang bernilai 1000.
- Pernyataan2 : setelah adanya pembangunan jembatan bapak/ibu/saudara mengalami kelancaran terhadap pengangkutan pertanian, berada dalam kategori sangat setuju bernilai 1000.
- Pernyataan 3 : bapak/ibu/saudara merasa peningkatan aktivitas transportasi terjadi dengan baik sesudah adanya pembangunan jembatan, berada dalam kategori tidak sangat bernilai 1000.

Beberapa yang dapat dilihat perbandingannya sebelum dan sesudah adanya pembangunan jembatan :

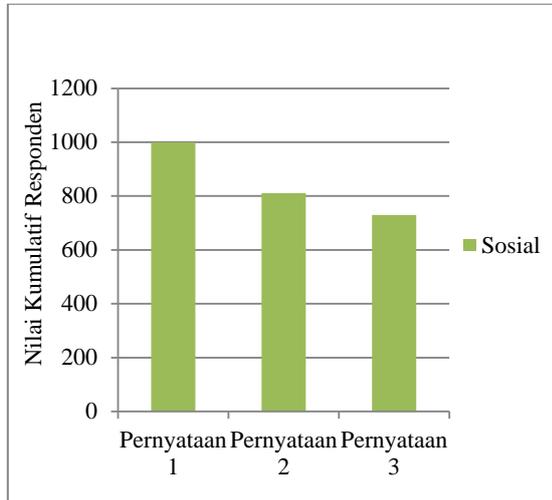
a. Jarak Dan WaktuTempuh

| No | Titik Awal | Tujuan | Transportasi | JarakTempuh (Km) | WaktuTempuh (Menit) | Biaya | Perhari |
|----|------------|--------|-------------------------|------------------|---------------------|--------|---------|
| 1 | A | B | Sebelum (sepeda motor) | 27 | 60-90 | 30.000 | 1 hari |
| | | | Sesudah (sepeda motor) | ± 3 | 15-30 | 10.000 | 2 hari |
| 2 | A | C | Sebelum (perahu) | ± 3 | 60-120 | 20.000 | 1 hari |
| | | | Sesudah (sepeda motor) | ±2.5 | 40-60 | 10.000 | 3 hari |

Keterangan :
 A = Desa Huristak
 B = Desa Seberang (Pulo Bariang)
 C = Lahan Persawahan Masyarakat

4.1.3. Analisa Dampak Pembangunan Jembatan Terhadap Sosial

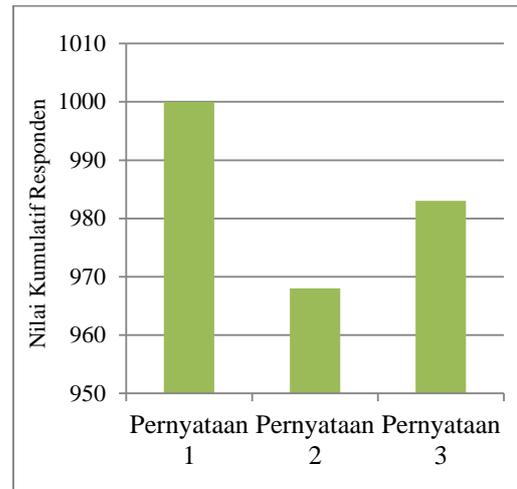
Dari deskripsi jawaban responden tentang sosial dapat dilihat dalam grafik sebagai berikut :



Gambar 4.7 Dampak Sosial Sebelum Pembangunan Jembatan

Berdasarkan grafik diatas tentang sosial dapat dilihat bahwa :

- pernyataan 1 yaitu sebelum adanya pembangunan jembatan bapak/ibu/saudara mengalami kesulitan dalam melakukan pekerjaan, berada dalam kategori sangat setuju yang bernilai 1000.
- Pernyataan ke 2 yaitu sebelum adanya pembangunan jembatan bapak/ibu/saudara merasa sulit melakukan interaksi tantara masyarakat lainnya, berada dalam kategori setuju bernilai 811.
- Pernyataan ke 3 yaitu sebelum adanya pembangunan jembatan bapak/ibu/saudara merasa kesulitan dalam interaksi pendidikan, berada dalam kategori kurang setuju bernilai 730.



Gambar 4.8 Dampak Sosial Setelah Pembangunan Jembatan

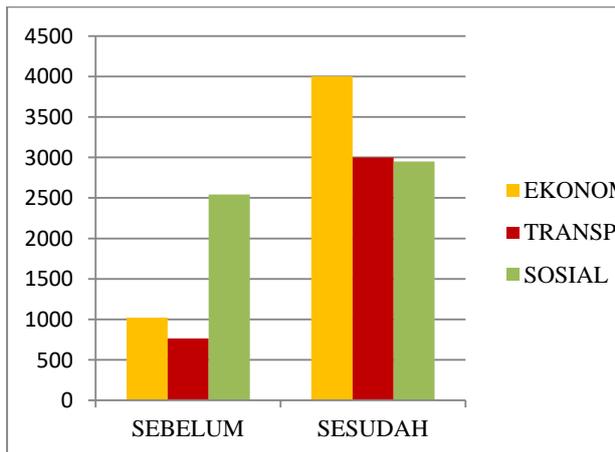
Berdasarkan grafik diatas tentang sosial dapat dilihat bahwa :

- pernyataan 1 yaitu setelah adanya pembangunan jembatan bapak/ibu/saudara mengalami kemudahan dalam melakukan pekerjaan, berada dalam kategori sangat setuju yang bernilai 1000.
- Pernyataan ke 2 yaitu setelah adanya pembangunan jembatan bapak/ibu/saudara mengalami kemudahan dalam melakukan interaksi antara masyarakat lainnya, berada dalam kategori setuju bernilai 968.
- Pernyataan ke 3 yaitu setelah adanya pembangunan jembatan bapak/ibu/saudara mengalami kemudahan dalam interaksi pendidikan, berada dalam kategori setuju bernilai 983.

Setelah pembangunan jembatan Huristak Masyarakat semakin mudah berinteraksi terutama dengan masyarakat seberang. Dampak sosial dapat dilihat dalam grafik diatas bahwa (4,10%) meningkat setelah adanya pembangunan jembatan, karena itu tergantung dari sikap seseorang atau masyarakat.

Tabel 4.10. Hasil Rekapitulasi Kuesioner

| Pernyataan Dalam Bidang | Sebelum | Setelah |
|-------------------------|-------------|-------------|
| Ekonomi | 1021 | 4000 |
| Transportasi | 765 | 3000 |
| Sosial | 2541 | 2951 |
| Jumlah | 4326 | 9951 |



Gambar 4.9 Dampak Pembangunan Sebelum Dan Sesudah Adanya Pembangunan Jembatan

Berdasarkan grafik diatas dapat dilihat perbandingan antara sebelum dan sesudah adanya pembangunan jembatan sebagai berikut :

1. Dapat dilihat sebelum adanya pembangunan jembatan pada bagian ekonomi rendah yang bernilai 1021 dan sesudah adanya pembangunan jembatan ekonomi masyarakat menaik, yang berarti dampak pembangunan jembatan terhadap ekonomi berdampak positif, pendapatan yang meningkat dan biaya hidup yang lebih baik.
2. Dampak sebelum adanya pembangunan jembatan pada bagian transportasi sangat rendah yang bernilai 765, dan setelah adanya pembangunan jembatan peningkatan transportasi yang baik, berniali 3000. Dampak setelah adanya pembangunan jembatan terhadap transportasi sangatlah baik. Dimana dapat mempersingkat waktu jarak tempuh dan mengalami kelancaran

terutama terhadap pengangkutan hasil pertanian.

3. Dampak sebelum adanya pembangunan jembatan pada bagian sosial bernilai 2541 dan dampak pembangunan jembatan sesudah adanya pembangunan jembatan bernilai 2951. Dampak pada bagian sosial Lebih baik setelah adanya pembangunan jembatan.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 KESIMPULAN

Pada bagian akhir skripsi ini, penulis akan memaparkan beberapa kesimpulan yang dapat diambil dan saran yang didasarkan pada temuan hasil penelitian, yaitu sebagai berikut :

1. Dampak sebelum pembangunan jembatan terhadap masyarakat sebagai berikut :
 - a. Dampak terhadap ekonomi dikategorikan 25.52%, pendapatan masyarakat yang menurun sehingga pendidikan anak kurang baik.
 - b. Dampak terhadap transportasi 19.1%, pekerjaan masyarakat yang sulit akibat transportasi yang kurangbaik.
 - c. Dampak terhadap sosial 63.52%.

Dampaksebelumadanyapembangunansekitar36.05% yang membuat pekerjaan mereka semakin sulit, jarak tempuh yang lebih jauh, dan pendidikan anak yang rendah karena perekonomian yang kurang memadai.

2. Dampak pembangunan jembatan terhadap
 - a. Dampak ekonomi 100% meningkat dari sebelumnya yang membuatkehidupan yang semakin baik sehingga pendidikan anak juga lebih baik.
 - b. Dampak transportasi 75% meningkat dari sebelumnya yang membuat pekerjaan mereka semakin mudah sehingga pendapatan juga ikut meningkat.
 - c. Dampak sosial 73.77%. Sebelum dan sesudah pembangunan jembatan hanya meningkat 10.25%,

itu tergantung dari keperibadian masing-masing masyarakat.

Dampak setelah pembangunan jembatan berdampak positif, dimana keseluruhannya meningkat sekitar 82.93% yang membuat pekerjaan mereka semakin mudah, dapat mempersingkat waktu jarak tempuh, pendidikan anak semakin baik, interaksi sesama masyarakat desa lainnya semakin baik terutama desa seberang, ekonomi masyarakat yang meningkat dan biaya hidup yang lebih baik.

5.2 Saran

Berdasarkan dari pengkajian hasil penelitian dilapangan penulis bermaksud memberikan saran yang mudah-mudahan dapat bermanfaat lembaga maupun peneliti yang selanjutnya, yaitu sebagai berikut :

1. Jalan menuju perkebunan atau persawahan masyarakat semoga secepatnya diperbaiki, karena apabila musim hujan masyarakat mengeluh akan jalan yang licin dan genangan genangan air yang dalam.
2. Pada pihak pemerintahan desa, semoga data-data desa di lengkapi dengan baik agar peneliti selanjutnya lebih mudah memahami data-data yang diperlukannya

DAFTAR PUSTAKA

- Mesak, Lek 2013 “Analisis Dampak Pembangunan Jalan Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Rakyat Dipedalaman May Barat Provinsi Papua Barat” Dalam Ekonomi Kuantitatif Terapan Vol 6 (Hlm 31-37) Program Studi Ekonomi Pembangunan Universitas Cendrawasi
- Muhammad, Janu Aan Pambudi Khonsum Subarkah 2015 “Analisis Dampak Sosial Dan Ekonomi Dalam Pembangunan Flyover Jombor Di Kabupaten Sleman” Dalam Pelita Volume X (Hlm 13 – 15) Fakultas Ilmu Sosial Universitas Yogyakarta

Syaputra Bambang 2013 “Pengaruh Desentralisasi Piskal Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Dan Kesejahteraan Masarakat” dalam *Borneo Administrasion volume 9* (hlm 106 – 108)