



Analisis Dampak Peningkatan Jalan di Desa Trayeman Terhadap Mobilitas Masyarakat Secara Kualitatif

Adi Danu Sabarna^{1*}, Muhammad Taufiq², Dwi Denny Apriliano³

¹⁻³Program Studi Teknik Sipil, Universitas Muhadi Setiabudi Brebes, Indonesia

Email: adidanu29@gmail.com^{1*}, muhammadtaufiq905@gmail.com², dwidennyapriliano@gmail.com³

*Penulis Korespondensi: adidanu29@gmail.com

Abstract. *The improvement of village road infrastructure plays an important role in enhancing community mobility and supporting local socioeconomic development. This study aims to analyze changes in mobility conditions before and after road improvement, explore community perceptions and experiences, identify changes in activity and economic patterns, and examine factors that support or hinder mobility optimization in Trayeman Village, Slawi District, Tegal Regency. A mixed-method approach was employed involving 98 respondents selected from a population of 5,229 residents using the Slovin formula with a 10% margin of error, along with 15 key informants for qualitative data collection. Data were gathered through observations, in-depth interviews, documentation studies, and Likert-scale questionnaires. Quantitative data were analyzed descriptively, while qualitative data were examined using the Miles and Huberman interactive analysis model. The findings indicate that road improvement has significantly enhanced community mobility, with an overall mean score of 3.89, categorized as high. Access to services recorded the highest score (4.06), followed by economic mobility (4.00) and social mobility (3.99). Community perceptions were largely positive, viewing the improved road as a catalyst for development and improved accessibility. Road improvement also encouraged broader economic opportunities, lower transportation costs, business growth, and increased income. Supporting factors included private vehicle ownership and supportive village policies, whereas high fuel prices, limited transportation options, and uneven local road conditions remained major challenges. Further improvements in supporting infrastructure and transportation services are recommended to maximize mobility benefits.*

Keywords: *Community Mobility; Community Participation; Road Improvement; Socio-Economic Impact; Trayeman Village.*

Abstrak. Peningkatan infrastruktur jalan desa berdampak luas terhadap mobilitas masyarakat, namun kajian kualitatif tentang pengalaman subjektif warga masih terbatas. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis perubahan kondisi mobilitas sebelum dan sesudah peningkatan jalan, menggali persepsi dan pengalaman masyarakat, mengidentifikasi perubahan pola aktivitas dan ekonomi, serta menganalisis faktor pendukung dan penghambat optimalisasi mobilitas di Desa Trayeman, Kecamatan Slawi, Kabupaten Tegal. Penelitian menggunakan pendekatan mixed method dengan populasi 5.229 jiwa dan sampel 98 responden (rumus Slovin, margin error 10%), serta 15 key informan untuk data kualitatif. Teknik pengumpulan data meliputi observasi, wawancara mendalam, studi dokumentasi, dan kuesioner skala Likert. Analisis data kuantitatif menggunakan statistik deskriptif, sedangkan data kualitatif dianalisis dengan model interaktif Miles & Huberman. Hasil penelitian menunjukkan bahwa peningkatan jalan secara signifikan mentransformasi mobilitas masyarakat, dengan rata-rata skor keseluruhan 3,89 (kategori Tinggi). Mobilitas akses layanan memperoleh skor tertinggi (4,06), diikuti mobilitas ekonomi (4,00) dan mobilitas sosial (3,99). Namun, disparitas manfaat terjadi antara warga di tepi jalan utama dengan warga yang tinggal lebih jauh. Persepsi masyarakat didominasi penilaian positif, memaknai jalan sebagai "pintu kemajuan" dan "penyelamat nyawa". Terjadi transformasi pola aktivitas (intensitas, frekuensi, jangkauan, variasi) dan ekonomi (perluasan pasar, penurunan biaya logistik, diversifikasi mata pencaharian, pertumbuhan UMKM, peningkatan pendapatan). Faktor pendukung utama adalah kepemilikan kendaraan pribadi dan dukungan kebijakan desa, sedangkan penghalangnya meliputi biaya BBM mahal, keterbatasan moda transportasi, dan kondisi jalan lingkungan yang belum merata. Penelitian ini merekomendasikan perbaikan jalan lingkungan, penyediaan angkutan umum perintis, subsidi BBM bagi kelompok rentan, serta penguatan partisipasi masyarakat dalam perencanaan dan pemeliharaan infrastruktur.

Kata Kunci: Dampak Sosial-Ekonomi; Desa Trayeman; Mobilitas Masyarakat; Partisipasi Masyarakat; Peningkatan Jalan.

1. PENDAHULUAN

Infrastruktur transportasi merupakan salah satu elemen penting dalam mendukung pembangunan sosial dan ekonomi masyarakat, khususnya di wilayah pedesaan. Jalan desa memiliki fungsi strategis sebagai penghubung utama antara masyarakat dengan pusat kegiatan ekonomi, pendidikan, kesehatan, pemerintahan, serta berbagai layanan publik lainnya. Ketersediaan jalan yang baik akan mempermudah mobilitas masyarakat, memperlancar distribusi barang dan jasa, serta membuka peluang ekonomi yang lebih luas bagi masyarakat desa. Secara global, tingkat aksesibilitas wilayah pedesaan diukur melalui *Rural Access Index* (RAI), yaitu indikator yang menunjukkan persentase penduduk pedesaan yang tinggal dalam jarak maksimal dua kilometer dari jalan yang dapat dilalui sepanjang tahun. Tingginya nilai aksesibilitas menunjukkan semakin baiknya keterhubungan wilayah sehingga dapat mendorong peningkatan kesejahteraan masyarakat. Sebaliknya, rendahnya aksesibilitas jalan dapat menyebabkan keterisolasian wilayah, terbatasnya mobilitas masyarakat, serta terhambatnya proses pembangunan sosial dan ekonomi.

Di Indonesia, permasalahan terkait kualitas infrastruktur jalan desa masih menjadi tantangan yang cukup besar. Banyak wilayah pedesaan yang masih memiliki kondisi jalan rusak, sempit, berlubang, serta kurang memadai untuk mendukung aktivitas masyarakat secara optimal. Kondisi tersebut menyebabkan mobilitas masyarakat menjadi terbatas, terutama dalam mengakses pasar, fasilitas pendidikan, layanan kesehatan, dan pusat pemerintahan. Selain menghambat aktivitas ekonomi masyarakat, kondisi jalan yang buruk juga meningkatkan biaya transportasi, memperpanjang waktu tempuh perjalanan, serta menurunkan kenyamanan dan keselamatan pengguna jalan. Oleh karena itu, pembangunan dan peningkatan jalan desa menjadi salah satu prioritas penting dalam upaya pemerataan pembangunan dan peningkatan kesejahteraan masyarakat pedesaan.

Peningkatan jalan desa tidak hanya berdampak pada aspek fisik berupa kelancaran transportasi, tetapi juga memberikan pengaruh terhadap berbagai aspek kehidupan masyarakat. Mobilitas masyarakat dalam penelitian ini dipahami sebagai kemampuan masyarakat untuk bergerak dan mengakses berbagai kebutuhan sosial-ekonomi, seperti aktivitas perdagangan, pendidikan, kesehatan, pekerjaan, dan interaksi sosial. Mobilitas tidak hanya berkaitan dengan perpindahan fisik dari satu tempat ke tempat lain, tetapi juga mencerminkan keterhubungan masyarakat terhadap peluang ekonomi, akses layanan publik, serta partisipasi sosial dalam kehidupan sehari-hari. Dengan adanya jalan yang lebih baik, masyarakat memiliki kesempatan yang lebih besar untuk meningkatkan aktivitas ekonomi, memperluas hubungan sosial, dan memperoleh akses yang lebih mudah terhadap berbagai fasilitas publik.

Berbagai penelitian terdahulu menunjukkan bahwa pembangunan dan peningkatan infrastruktur jalan memiliki hubungan yang erat dengan peningkatan kondisi sosial-ekonomi masyarakat pedesaan. Noviyanti dan Putra (2023), Herdian dkk. (2024), Zuria dkk. (2024), serta Dumatubun dkk. (2024) menemukan bahwa peningkatan jalan desa mampu mempercepat waktu tempuh perjalanan, meningkatkan aksesibilitas masyarakat, dan membuka peluang usaha baru di wilayah pedesaan. Kondisi jalan yang lebih baik juga mempermudah distribusi hasil pertanian dan perdagangan sehingga mampu meningkatkan pendapatan masyarakat. Temuan tersebut diperkuat oleh penelitian Halim dkk. (2024) dan Harahap dkk. (2025) yang menyatakan bahwa infrastruktur jalan berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi desa dan peningkatan pendapatan masyarakat.

Selain itu, Saragih dkk. (2025) dan Susilo dkk. (2025) menjelaskan bahwa pembangunan jalan desa dapat meningkatkan mobilitas masyarakat serta memperbaiki kualitas sosial-ekonomi masyarakat pedesaan. Jalan yang memadai memungkinkan masyarakat untuk lebih mudah menjangkau fasilitas pendidikan dan kesehatan sehingga dapat meningkatkan kualitas hidup masyarakat secara keseluruhan. Peningkatan aksesibilitas juga mendorong tumbuhnya usaha mikro dan aktivitas perdagangan baru yang berkontribusi terhadap perkembangan ekonomi lokal. Namun demikian, Rosyidah dkk. (2024) dan Siregar dkk. (2025) mengungkapkan bahwa manfaat pembangunan infrastruktur belum sepenuhnya dirasakan secara merata oleh seluruh masyarakat. Masih terdapat berbagai kendala seperti keterbatasan akses pada wilayah pedalaman, ketimpangan manfaat antar kelompok masyarakat, serta tantangan adaptasi ekonomi dan sosial yang muncul setelah pembangunan jalan dilakukan.

Meskipun penelitian mengenai pembangunan jalan desa telah banyak dilakukan, sebagian besar penelitian masih berfokus pada pendekatan kuantitatif yang menitikberatkan pada peningkatan ekonomi, aksesibilitas, dan efisiensi transportasi. Penelitian terdahulu umumnya mengukur dampak pembangunan jalan melalui indikator statistik seperti peningkatan pendapatan, penurunan waktu tempuh, atau pertumbuhan ekonomi desa. Pendekatan tersebut belum banyak menggali pengalaman subjektif masyarakat dalam mengalami perubahan mobilitas setelah peningkatan jalan dilakukan. Padahal, perubahan mobilitas tidak hanya berkaitan dengan aspek fisik dan ekonomi, tetapi juga menyangkut perubahan pola aktivitas sehari-hari, hubungan sosial masyarakat, persepsi terhadap pembangunan, serta makna sosial yang muncul akibat perubahan tersebut.

Perubahan kondisi jalan dapat mempengaruhi pola kehidupan masyarakat secara lebih luas. Jalan yang lebih baik memungkinkan masyarakat untuk lebih aktif melakukan perjalanan, memperluas jaringan sosial, serta meningkatkan partisipasi dalam berbagai kegiatan ekonomi

dan sosial. Di sisi lain, pembangunan jalan juga dapat memunculkan perbedaan pengalaman antar masyarakat, terutama antara warga yang tinggal di dekat jalan utama dengan warga yang tinggal di wilayah pedalaman. Perbedaan akses tersebut dapat menyebabkan ketimpangan manfaat pembangunan yang dirasakan oleh masyarakat. Oleh karena itu, diperlukan penelitian yang tidak hanya melihat dampak pembangunan jalan dari sisi statistik, tetapi juga memahami bagaimana masyarakat memaknai perubahan mobilitas yang terjadi dalam kehidupan sehari-hari.

Desa Trayeman di Kecamatan Slawi, Kabupaten Tegal, merupakan salah satu wilayah yang memiliki tingkat aktivitas mobilitas masyarakat cukup tinggi karena lokasinya yang strategis dan menjadi penghubung menuju pusat kota serta area perdagangan. Sebagian besar masyarakat Desa Trayeman bekerja pada sektor perdagangan, jasa, dan aktivitas ekonomi lokal yang sangat bergantung pada kelancaran akses transportasi. Namun, sebelum dilakukan peningkatan jalan, kondisi infrastruktur jalan di desa ini masih mengalami berbagai kerusakan seperti jalan berlubang, bergelombang, sempit, dan sistem drainase yang kurang optimal. Kondisi tersebut menyebabkan terganggunya aktivitas masyarakat, meningkatnya waktu tempuh perjalanan, serta menurunnya kenyamanan dan keselamatan pengguna jalan.

Kondisi jalan yang kurang memadai juga berdampak pada aktivitas ekonomi masyarakat. Distribusi barang dan hasil usaha masyarakat menjadi terhambat sehingga biaya transportasi meningkat dan mobilitas masyarakat menjadi kurang efisien. Selain itu, akses menuju fasilitas pendidikan, kesehatan, dan pusat perdagangan juga menjadi lebih sulit, terutama saat musim hujan ketika kondisi jalan menjadi licin dan becek. Permasalahan tersebut mendorong dilaksanakannya program peningkatan jalan desa sebagai upaya untuk memperbaiki aksesibilitas dan mendukung aktivitas sosial-ekonomi masyarakat.

Setelah peningkatan jalan dilakukan, masyarakat mulai merasakan berbagai perubahan dalam aktivitas sehari-hari. Mobilitas masyarakat menjadi lebih lancar, waktu tempuh perjalanan menjadi lebih singkat, serta akses menuju pasar, sekolah, dan fasilitas kesehatan menjadi lebih mudah. Perubahan tersebut juga mempengaruhi pola aktivitas ekonomi masyarakat, seperti meningkatnya aktivitas perdagangan, bertambahnya usaha kecil, serta meningkatnya interaksi sosial antarwarga. Namun demikian, manfaat tersebut tidak selalu dirasakan secara sama oleh seluruh masyarakat karena masih terdapat perbedaan kondisi akses jalan lingkungan dan kemampuan masyarakat dalam memanfaatkan peluang yang muncul.

Berdasarkan kondisi tersebut, penelitian ini dilakukan untuk mengkaji perubahan mobilitas masyarakat setelah peningkatan jalan desa di Desa Trayeman. Penelitian ini tidak hanya berfokus pada perubahan aksesibilitas dan aktivitas ekonomi, tetapi juga berupaya

memahami pengalaman, persepsi, dan makna yang dirasakan masyarakat terhadap perubahan mobilitas yang terjadi. Dengan pendekatan kualitatif, penelitian ini diharapkan mampu memberikan gambaran yang lebih mendalam mengenai dampak sosial pembangunan jalan desa serta menjadi bahan pertimbangan dalam perumusan kebijakan pembangunan infrastruktur pedesaan yang lebih merata, berkelanjutan, dan sesuai dengan kebutuhan masyarakat.

2. TINJAUAN PUSTAKA

Jalan Desa

Konsep jalan sebagai infrastruktur fundamental yang mendukung aktivitas manusia dan perekonomian telah lama diakui dalam ilmu teknik sipil dan perencanaan wilayah. Teori-teori mengenai peran dan klasifikasi jalan berkembang seiring dengan kebutuhan masyarakat dan kemajuan teknologi transportasi. Meskipun tidak ada satu teori tunggal yang secara eksplisit berjudul "Teori Jalan Desa," prinsip-prinsip dasar dari teori infrastruktur transportasi, ekonomi spasial, dan studi pembangunan pedesaan secara kolektif membentuk landasan pemahaman mengenai pengertian dan fungsi jalan desa. Para pemikir di bidang perencanaan transportasi dan geografi ekonomi telah berkontribusi pada pemahaman ini, menekankan bahwa jalan bukan hanya sekadar fisik, melainkan juga katalisator perubahan sosial dan ekonomi (Rodrigue, 2020).

Infrastruktur Jalan dan Pembangunan Wilayah

Berdasarkan Teori Basis Ekonomi yang dikemukakan oleh Lyrra & Kurniati (2025), pembangunan infrastruktur—khususnya jalan—tidak hanya berfungsi sebagai prasarana fisik semata, melainkan memiliki peran kausal dalam menggerakkan roda perekonomian lokal. Teori ini menjelaskan bahwa infrastruktur yang kuat dan efisien secara langsung menciptakan efek pengganda (*multiplier effect*) dengan membuka lapangan kerja baru, baik selama fase konstruksi maupun dalam operasi pemeliharaan. Lebih dari itu, keberadaan jaringan jalan yang memadai menjadi faktor penarik utama bagi investasi, baik dari sektor swasta maupun publik, karena menurunkan biaya logistik dan memperluas jangkauan pasar. Dalam konteks Desa Trayeman, peningkatan jalan dapat dipandang sebagai investasi dasar yang membangun "basis ekonomi" baru, yang diharapkan mampu mengaktifkan sektor-sektor ekonomi lokal seperti pertanian, perdagangan, dan jasa, sehingga pada akhirnya meningkatkan pendapatan dan kesejahteraan masyarakat.

Aksesibilitas dan Mobilitas

Aksesibilitas dan mobilitas adalah dua konsep yang sering digunakan dalam studi transportasi, namun keduanya memiliki perbedaan mendasar. Aksesibilitas merujuk pada

kesempatan yang dimiliki individu atau kelompok untuk mencapai tujuan mereka, seperti pasar, fasilitas pelayanan, atau tempat kerja. Sementara itu, mobilitas mengacu pada kemampuan fisik seseorang untuk bergerak dari satu tempat ke tempat lain (Wijaya & Hendriawansyah, 2025). Peningkatan infrastruktur jalan memiliki dampak signifikan terhadap kedua konsep ini, yang pada gilirannya memengaruhi perkembangan sosial dan ekonomi di suatu daerah.

3. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan *mixed method* dengan desain konkuren yang menggabungkan metode kuantitatif dan kualitatif secara bersamaan untuk memperoleh pemahaman yang komprehensif mengenai dampak peningkatan jalan terhadap mobilitas masyarakat di Desa Trayeman, Kecamatan Slawi, Kabupaten Tegal. Penelitian dilaksanakan pada Januari–Maret 2026 dengan fokus pada ruas jalan hasil peningkatan sepanjang 116 meter di Desa Trayeman. Populasi penelitian adalah seluruh penduduk Desa Trayeman sebanyak 5.229 jiwa, dengan sampel kuantitatif sebanyak 98 responden yang ditentukan menggunakan rumus Slovin melalui teknik *cluster sampling*, serta 15 informan kualitatif yang dipilih menggunakan *purposive sampling* berdasarkan prinsip *saturation point*. Instrumen penelitian meliputi kuesioner skala Likert, panduan wawancara mendalam, pedoman observasi, dan studi dokumentasi. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui observasi lapangan, penyebaran kuesioner, wawancara mendalam, serta dokumentasi data sekunder berupa dokumen teknis proyek, profil desa, arsip visual, dan publikasi terkait. Instrumen penelitian terlebih dahulu diuji validitas menggunakan korelasi *Product Moment Pearson* dan reliabilitas menggunakan *Cronbach's Alpha*. Teknik analisis data kuantitatif dilakukan secara deskriptif menggunakan perhitungan rata-rata, frekuensi, dan persentase, sedangkan data kualitatif dianalisis menggunakan model interaktif Miles dan Huberman melalui tahap reduksi data, penyajian data, serta penarikan kesimpulan untuk menghasilkan interpretasi yang holistik dan kontekstual.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Statistik Deskriptif Aspek Penelitian

Tabel 1. Ringkasan Rata-rata Skor per Aspek Penelitian.

No	Aspek Penelitian	Rata-rata Skor	Kriteria
1	Mobilitas Sosial	3,99	Tinggi
2	Mobilitas Ekonomi	4,00	Tinggi
3	Mobilitas Akses Layanan	4,06	Tinggi
4	Determinan Mobilitas	3,49	Tinggi
Rata-rata Keseluruhan		3,89	Tinggi

Sumber: Data Primer Diolah (2026)

Berdasarkan Tabel 1, secara keseluruhan penelitian ini memperoleh rata-rata skor 3,89 yang termasuk dalam kategori Tinggi. Aspek Mobilitas Akses Layanan memperoleh skor tertinggi (4,06), sedangkan aspek Partisipasi Masyarakat memperoleh skor terendah (3,40) yang masuk dalam kategori Cukup. Hal ini mengindikasikan bahwa meskipun dampak fisik peningkatan jalan sangat positif terhadap mobilitas dan kualitas hidup, aspek partisipasi masyarakat dalam proses pembangunan masih perlu ditingkatkan.

Hasil Wawancara

Aspek Mobilitas Sosial

Aspek mobilitas sosial dalam penelitian ini menggali tiga hal utama: (a) perubahan intensitas dan kemudahan silaturahmi antarwarga, (b) perubahan tingkat partisipasi dalam acara adat, syukuran desa, dan kegiatan keagamaan, serta (c) perubahan kualitas hubungan sosial antar kelompok masyarakat.

Perubahan Intensitas dan Kemudahan Silaturahmi

Kondisi Sebelum Peningkatan Jalan:

Berdasarkan hasil wawancara, seluruh informan sepakat bahwa kondisi jalan sebelum peningkatan menjadi hambatan utama dalam aktivitas silaturahmi. Kepala Desa (INF-01) menjelaskan bahwa secara umum, mobilitas sosial warga sangat terbatas karena faktor risiko dan ketidaknyamanan:

"Dulu sebelum jalan diperbaiki, warga dari dusun timur dan barat jarang berkunjung ke dusun pusat. Jalan rusak parah, berlubang di mana-mana, kalau malam gelap dan bahaya. Banyak warga yang memilih diam di rumah saja daripada harus melewati jalan yang rusak."

Kondisi ini semakin parah bagi kelompok rentan seperti lansia. INF-11 (Lansia, 67 tahun) mengisahkan pengalamannya:

"Saya sudah tua, dulu hampir tidak pernah keluar rumah kalau tidak benar-benar perlu. Takut jatuh, apalagi kalau hujan, jalannya becek dan licin. Anak-anak saya yang kerja di kota juga jarang pulang karena kasihan motornya rusak kena jalan jelek. Silaturahmi hanya saat Lebaran saja pun harus hati-hati."

Tokoh agama (INF-04) juga mengkonfirmasi bahwa kondisi jalan berdampak pada hubungan sosial di tingkat komunitas:

"Sebagai imam masjid, saya sering memantau kondisi jamaah. Dulu, banyak warga yang tidak bisa hadir ke pengajian karena alasan jalan. Bahkan untuk takziah ke rumah duka pun, warga dari dusun lain sering datang terlambat atau bahkan tidak bisa hadir karena akses terhambat. Ini memprihatinkan secara sosial karena memperlemah ikatan persaudaraan."

Kondisi Setelah Peningkatan Jalan:

Setelah jalan diperbaiki, terjadi perubahan yang sangat signifikan. INF-01 (Kepala Desa) dengan antusias menyampaikan:

"Sekarang sangat berbeda. Warga dari dusun timur bisa ke pusat desa dalam waktu 10-15 menit saja. Silaturahmi jadi lebih sering. Banyak cerita dari warga yang bilang, 'Pak Lurah, sekarang saya bisa main ke rumah saudara setiap minggu, dulu hanya setahun sekali.' Ini adalah perubahan sosial yang luar biasa."

INF-06 (Pedagang warung di tepi jalan) memberikan contoh konkret berdasarkan pengalaman pribadinya:

"Minggu lalu saya bisa silaturahmi ke rumah adik di desa sebelah. Dulu perjalanan bisa 45 menit karena harus menghindari lubang dan jalan memutar. Sekarang hanya 15 menit, jalan mulus semua. Saya jadi lebih sering pulang kampung ke desa asal. Kadang seminggu dua kali, dulu sebulan sekali pun susah."

INF-10 (Sopir angkutan desa) menambahkan bukti dari perspektifnya sebagai pengemudi:

"Sebagai sopir, saya melihat langsung perubahan perilaku penumpang. Dulu penumpang kebanyakan untuk keperluan darurat atau wajib saja. Sekarang banyak yang naik angkutan hanya untuk silaturahmi atau sekadar jalan-jalan ke pasar. Bahkan saya sering mengantar lansia yang ingin bertemu anak atau cucunya di desa tetangga. Ini menunjukkan bahwa jalan yang baik telah memulihkan tatanan sosial."

Analisis Tematik Silaturahmi:

Dari 15 informan yang diwawancarai, 12 orang (80%) menyatakan terjadi peningkatan frekuensi silaturahmi setelah jalan diperbaiki, 2 orang (13%) menyatakan tidak

ada perubahan signifikan karena faktor lokasi rumah yang jauh dari jalan utama, dan 1 orang (7%) menyatakan justru berkurang karena kesibukan ekonomi yang meningkat.

Faktor utama yang menyebabkan peningkatan silaturahmi adalah: (1) berkurangnya waktu tempuh, (2) berkurangnya risiko kecelakaan, (3) meningkatnya rasa aman terutama pada malam hari, dan (4) tersedianya moda transportasi yang lebih bervariasi.

Perubahan Partisipasi dalam Acara Adat, Syukuran Desa, dan Kegiatan Keagamaan Dampak pada Kegiatan Keagamaan:

Peningkatan jalan berdampak positif pada partisipasi warga dalam kegiatan keagamaan, terutama pengajian rutin dan shalat berjamaah di masjid. INF-04 (Tokoh Agama) menjelaskan secara rinci:

"Sebagai pengurus Masjid Al-Hidayah, saya mencatat peningkatan jamaah yang sangat signifikan. Untuk pengajian Jumat pagi, dulu jamaah hanya sekitar 40-50 orang, sekarang bisa mencapai 80-100 orang. Jamaah dari dusun-dusun pinggiran yang dulu jarang terlihat kini rutin hadir. Kami bahkan harus memperluas area parkir karena banyak yang datang membawa kendaraan. Ini berkah dari jalan yang mulus."

INF-05 (Ketua PKK) juga merasakan dampak serupa dalam kegiatan organisasi perempuan:

"Rapat rutin PKK yang dulu hanya dihadiri 15-20 orang sekarang bisa mencapai 40 orang. Ibu-ibu dari dusun yang jauh dulu sering izin tidak hadir karena alasan jalan, sekarang mereka rajin datang. Bahkan beberapa ibu mulai aktif menjadi pengurus. Ini sangat baik untuk pemberdayaan perempuan di desa."

Dampak pada Acara Adat dan Syukuran:

Partisipasi dalam acara adat seperti syukuran desa, pernikahan, dan khitanan juga meningkat. INF-03 (Ketua RW 03) menjelaskan:

"Dulu kalau ada hajatan di RW saya, undangan dari RW lain banyak yang tidak hadir. Alasan klasik: jalan rusak, macet, atau takut motornya rusak. Sekarang, hampir semua undangan hadir. Bahkan tetangga dari desa sebelah juga datang. Suasana hajatan jadi lebih ramai dan meriah. Ini memperkuat rasa kebersamaan."

INF-12 (Ibu Rumah Tangga, 32 tahun) memberikan perspektif dari sisi pengelola acara:

"Tahun lalu saya punya acara syukuran kelahiran anak. Saya sangat terbantu karena banyak saudara dan tetangga yang bisa datang. Dulu waktu acara kakak saya, banyak yang mengirim kado tapi tidak bisa hadir karena jalan jelek. Sekarang tamu undangan hampir semuanya hadir. Jalan yang bagus membuat hubungan sosial jadi lebih hangat."

Analisis Tematik Partisipasi:

Peningkatan partisipasi dalam kegiatan sosial-keagamaan terjadi karena faktor-faktor berikut: (1) berkurangnya hambatan fisik dan waktu, (2) meningkatnya rasa percaya diri terutama bagi lansia dan perempuan untuk bepergian, (3) membaiknya aksesibilitas pada malam hari (pencahayaan jalan juga ikut membaik pasca perbaikan), serta (4) efek multiplikasi dari sosialisasi melalui jaringan yang lebih luas.

Perubahan Kualitas Hubungan Sosial Antar Kelompok Masyarakat

Penguatan Kohesi Sosial:

Jalan yang baik tidak hanya meningkatkan frekuensi interaksi tetapi juga memperkuat kualitas hubungan sosial. INF-03 (Ketua RW) menjelaskan dinamika ini:

"Sebelum jalan diperbaiki, ada semacam jurang pemisah antara warga yang tinggal di pinggir jalan utama dengan yang di pedalaman. Mereka yang di pedalaman merasa terisolasi dan kurang terlibat dalam kegiatan desa. Sekarang, batas itu mulai terkikis. Warga dari RW saya mulai sering bergaul dengan warga dari RW lain. Kerja bakti desa juga dihadiri lebih banyak orang. Ini efek domino yang sangat positif."

INF-13 (Pemuda, 19 tahun) memberikan perspektif generasi muda:

"Saya dan teman-teman sekarang lebih sering kumpul. Dulu kami hanya bisa main di satu tempat karena akses ke rumah teman yang di dusun lain susah. Sekarang kami bisa bergantian kumpul di rumah masing-masing. Bahkan ada grup motor cilik yang sering keliling desa. Hubungan kami jadi lebih akrab dan solid."

Potensi Konflik Sosial Baru:

Meskipun dominan positif, beberapa informan menyebutkan munculnya dinamika baru yang perlu diwaspadai. INF-09 (Petani dekat jalan utama) mengungkapkan:

"Kelemahan dari jalan yang bagus adalah banyak pendatang. Orang luar desa jadi mudah masuk. Ada yang buka usaha, ada yang cari kerja, bahkan ada yang sekadar nongkrong. Kadang-kadang terjadi gesekan antara pemuda lokal dan pendatang soal parkir atau tempat usaha. Ini PR bagi kami."

INF-01 (Kepala Desa) membenarkan hal ini:

"Saya sadar bahwa mobilitas yang tinggi bisa membawa pengaruh negatif seperti masuknya budaya atau perilaku yang tidak sesuai dengan nilai-nilai lokal. Kami sudah mengantisipasi dengan membentuk satuan keamanan lingkungan dan memperkuat peran RT/RW dalam mengawasi aktivitas pendatang."

Analisis Tematik Hubungan Sosial:

Dari 15 informan, 11 orang (73%) menyatakan hubungan sosial menjadi lebih baik dan erat, 3 orang (20%) menyatakan ada perubahan tetapi masih perlu diwaspadai potensi konfliknya, dan 1 orang (7%) menyatakan tidak ada perubahan karena faktor jarak. Temuan ini menunjukkan bahwa peningkatan jalan secara umum memperkuat kohesi sosial, namun membuka tantangan baru dalam tata kelola interaksi dengan pendatang.

Kesimpulan Aspek Mobilitas Sosial:

Peningkatan jalan di Desa Trayeman telah mentransformasi lanskap sosial masyarakat secara fundamental. Silaturahmi menjadi lebih sering dan mudah, partisipasi dalam kegiatan sosial-keagamaan meningkat drastis, dan hubungan antar kelompok masyarakat menjadi lebih erat. Namun, dampak positif ini tidak terdistribusi secara merata. Kelompok warga yang tinggal jauh dari jalan utama masih merasakan manfaat yang lebih kecil. Selain itu, meningkatnya mobilitas juga membawa tantangan baru berupa potensi konflik dengan pendatang dan perubahan nilai-nilai sosial. Oleh karena itu, kebijakan pendampingan sosial perlu diintegrasikan dengan program infrastruktur fisik

Aspek Mobilitas ekonomi

Aspek mobilitas ekonomi menggali empat hal utama: (a) perubahan akses dan biaya transportasi untuk kegiatan ekonomi, (b) perubahan waktu tempuh dan kondisi barang yang diangkut, (c) munculnya peluang usaha baru, dan (d) dampak terhadap pendapatan dan kesejahteraan ekonomi.

Perubahan Akses Pasar dan Biaya Transportasi

Kondisi Sebelum Peningkatan Jalan:

Para pelaku usaha di Desa Trayeman menghadapi kendala berat dalam mengakses pasar dan mendistribusikan barang. INF-08 (Petani, 50 tahun) yang memiliki lahan di area yang cukup jauh dari jalan utama mengisahkan:

"Dulu, mengangkut hasil panen dari sawah ke pasar adalah mimpi buruk. Jalan menuju ke jalan utama saja rusak, berlubang, dan sempit. Panen padi harus diangkut pakai gerobak sapi dulu sejauh 500 meter ke jalan utama baru bisa naik truk. Itu butuh waktu dan tenaga ekstra. Kadang kalau hujan, gerobak bisa terperosok. Ongkos naik turun juga mahal karena supir truk minta tambahan."

INF-06 (Pedagang warung) mengalami situasi serupa untuk usaha dagangannya:

"Saya setiap hari belanja stok barang ke pasar Slawi. Dulu, perjalanan yang seharusnya 20 menit bisa jadi 1 jam karena harus menghindari lubang dan antre di jalan rusak."

Akibatnya, saya sering kehabisan stok barang di warung. Kadang saya harus beli dari tengkulak dengan harga lebih mahal karena tidak bisa ke pasar sendiri."

INF-07 (Pedagang keliling) menambahkan bahwa biaya operasional menjadi sangat tinggi:

"Saya jualan keliling pakai motor, ban motor sering bocor kena paku atau pecahan aspal. Bensin juga boros karena jalan bergelombang dan sering putar balik untuk mencari jalan alternatif. Kadang untung hanya cukup buat bensin dan tambal ban."

Kondisi Setelah Peningkatan Jalan:

Setelah perbaikan jalan, perubahan yang dirasakan sangat drastis. INF-09 (Petani yang lahannya dekat dengan jalan utama) menjelaskan:

"Sekarang berbeda total. Saya bisa membawa hasil panen langsung ke pasar pakai motor roda tiga. Ongkos angkut turun dari Rp 150.000 per truk menjadi hanya Rp 50.000 per perjalanan motor. Bensin juga lebih hemat. Waktu tempuh dari sawah ke pasar yang dulu 1 jam lebih, sekarang cuma 15-20 menit. Pernah suatu kali, saya bisa dua kali bolak-balik ke pasar dalam satu pagi. Dulu sama sekali tidak mungkin."

INF-06 (Pedagang warung) juga merasakan manfaat signifikan:

"Perjalanan belanja ke pasar Slawi sekarang lancar. Paling lama 25 menit. Saya bisa belanja lebih banyak dan lebih sering. Stok barang di warung tidak pernah habis. Bahkan saya bisa menjual barang dengan harga lebih murah karena biaya transportasi turun. Pembeli senang, omzet saya naik. Semua jadi lebih efisien."

INF-10 (Sopir angkutan) mencatat peningkatan volume barang yang diangkut:

"Dulu saya pusing cari muatan. Sekarang setiap hari ada pesanan antar barang. Petani yang dulu cuma jual di desa sekarang bisa jual ke luar desa. Bahkan ada yang sampai ke kota Tegal karena jalan sudah mendukung. Ini membuka pasar baru."

Analisis Tematik Akses Pasar dan Biaya:

Dari 15 informan, 12 orang (80%) yang memiliki aktivitas ekonomi langsung melaporkan penurunan biaya transportasi antara 30% hingga 60%. Penurunan waktu tempuh rata-rata mencapai 50-70%. Faktor utama yang mendorong efisiensi ini adalah: (1) permukaan jalan yang halus mengurangi konsumsi bahan bakar, (2) jalur yang lebih pendek karena tidak perlu memutar, (3) berkurangnya kerusakan kendaraan, dan (4) meningkatnya volume angkutan per perjalanan.

Perubahan Waktu Tempuh, Kondisi Barang, dan Akses ke Pembeli/Pemasok Baru
Perubahan Waktu Tempuh:

Waktu tempuh menjadi indikator paling nyata yang dirasakan masyarakat. INF-01 (Kepala Desa) memaparkan data:

"Berdasarkan pemantauan kami, rata-rata waktu tempuh dari berbagai dusun ke pusat desa turun dari 30-45 menit menjadi 10-15 menit. Ke pasar kecamatan turun dari 45-60 menit menjadi 15-20 menit. Ke rumah sakit kabupaten yang dulu 1,5 jam sekarang hanya 30-40 menit. Ini lompatan yang luar biasa."

INF-12 (Ibu Rumah Tangga) memberikan contoh konkret:

"Dulu kalau suami saya pulang kerja jam 5 sore, sampai rumah jam 6 lebih karena macet dan jalan jelek. Sekarang jam 5.30 sudah di rumah. Kami punya waktu lebih banyak bersama keluarga. Jalan yang bagus memperpanjang waktu produktif sekaligus waktu kebersamaan."

Perubahan Kondisi Barang:

Peningkatan jalan juga berdampak pada kualitas barang yang diangkut. INF-08 (Petani) menjelaskan:

"Dulu hasil panen sering rusak karena terantuk di jalan bergelombang. Telur ayam pecah, sayuran remuk, buah-buahan memar. Sekarang barang sampai dengan kondisi baik. Ini penting karena harga jual tergantung kualitas. Saya bisa menjual dengan harga premium untuk sayuran yang masih segar."

INF-06 (Pedagang) menambahkan:

"Barang dagangan seperti mie, tepung, atau minyak goreng dulu sering tumpah atau bocor karena jalan rusak. Sekarang aman. Kerugian karena barang rusak hampir tidak ada lagi. Margin keuntungan bersih jadi lebih besar."

Akses ke Pembeli dan Pemasok Baru:

Peningkatan jalan membuka akses ke jaringan ekonomi yang lebih luas. INF-09 (Petani) mengungkapkan:

"Dulu saya hanya bisa jual ke tengkulak di pasar desa yang harganya murah. Sekarang saya bisa langsung jual ke pasar Slawi atau ke pembeli dari Tegal yang datang ke sawah. Bahkan ada pembeli dari luar kota yang mencari saya karena rekomendasi. Harga bisa 20-30% lebih tinggi."

INF-05 (Ketua PKK) menyampaikan dampak pada kelompok usaha ibu-ibu:

"Kelompok usaha PKK kami dulu kesulitan pemasaran. Sekarang, kami bisa promosi lewat media sosial dan pengiriman barang ke luar desa sudah mudah. Beberapa produk seperti

keripik dan kerajinan tangan sudah dikenal sampai ke luar kecamatan. Ini membuka peluang besar."

Analisis Tematik Akses Pemasok Baru:

Temuan menarik adalah masuknya pemasok baru dari luar desa. INF-14 (Staf Dinas PU) menjelaskan fenomena ini:

"Dalam perspektif infrastruktur, jalan yang baik menurunkan 'biaya kelembagaan' atau biaya transaksi. Pemasok dari luar desa yang sebelumnya enggan masuk karena biaya logistik tinggi, sekarang mulai berani. Ini menciptakan persaingan yang sehat dan menurunkan harga bahan baku bagi konsumen akhir."

Namun, INF-07 (Pedagang keliling) menyoroti sisi lain:

"Memang ada sisi positif dan negatif. Pemasok baru membuat harga lebih murah, tetapi pedagang lokal harus bersaing ketat. Ada beberapa pedagang kecil yang gulung tikar karena kalah modal dengan pedagang dari luar yang punya stok lebih banyak dan harga lebih murah. Ini perlu pendampingan."

Munculnya Peluang Usaha Baru

Usaha di Bidang Jasa dan Perdagangan:

Peningkatan jalan mendorong tumbuhnya berbagai jenis usaha baru. INF-01 (Kepala Desa) melaporkan:

"Sejak jalan diperbaiki tahun lalu, tercatat ada 5 warung makan baru yang buka di tepi jalan utama, 2 bengkel motor, 1 jasa cuci motor dan mobil, serta beberapa kios sembako. Yang paling menarik, ada juga rumah makan padang dari luar yang buka cabang di desa kita. Ini bukti bahwa infrastruktur menarik investasi."

INF-13 (Pemuda) adalah salah satu warga yang memanfaatkan peluang:

"Saya buka jasa cuci motor di pinggir jalan utama. Modal awal kecil, hanya butuh peralatan sederhana. Dalam sebulan pertama, pelanggan sudah ramai. Banyak pengendara dari luar desa yang mampir karena jalan mulus dan tempat parkir luas. Sekarang saya bahkan bisa mempekerjakan dua teman. Ini mengubah hidup saya."

Usaha di Bidang Transportasi dan Logistik:

INF-10 (Sopir angkutan) melihat peluang di sektor transportasi:

"Dulu saya hanya punya satu angkutan umum rute desa-kota. Sekarang saya tambah satu lagi. Bahkan saya mulai menerima jasa antar jemput barang untuk toko-toko online. E-commerce mulai masuk, paket-paket mulai berdatangan. Ini peluang baru yang tidak terpikirkan sebelumnya."

INF-15 (Kontraktor pelaksana proyek) mengkonfirmasi dari perspektif bisnis:

"Saya sendiri mulai melirik potensi bisnis di Desa Trayeman. Akses yang mudah membuat mobilisasi peralatan dan material konstruksi menjadi lebih murah. Saya berencana membuka kantor perwakilan di desa ini untuk menjangkau proyek-proyek di sekitar."

Diversifikasi Mata Pencaharian:

Peningkatan jalan juga mendorong diversifikasi pekerjaan di tingkat rumah tangga. INF-05 (Ketua PKK) menjelaskan:

"Banyak ibu rumah tangga yang dulu hanya di rumah sekarang mulai berjualan online. Mereka memanfaatkan akses logistik yang lebih baik. Ada yang jual makanan ringan, ada yang jual pakaian, ada yang jual produk kecantikan. Ini bentuk ekonomi kreatif yang muncul karena infrastruktur pendukung."

INF-08 (Petani) yang sebelumnya hanya mengandalkan sawah mulai berpikir diversifikasi:

"Saya tidak hanya fokus bertani. Sekarang saya juga mulai beternak ayam karena akses pakan dan pemasaran lebih mudah. Ini mengurangi risiko kalau gagal panen. Jalan yang bagus memberi saya keberanian untuk mencoba hal baru."

Analisis Tematik Peluang Usaha Baru:

Dari 15 informan, 10 orang (67%) melaporkan adanya usaha baru yang muncul di lingkungan mereka. Jenis usaha yang paling banyak muncul adalah di bidang (1) kuliner/warung makan (40%), (2) jasa perawatan kendaraan (20%), (3) transportasi dan logistik (15%), serta (4) perdagangan online/dropshipping (15%). Faktor pendorong utama adalah: (1) meningkatnya arus orang dan kendaraan, (2) akses ke pemasok dan pembeli yang lebih luas, (3) menurunnya biaya operasional, dan (4) masuknya ide dan model bisnis dari luar desa.

Dampak terhadap Pendapatan dan Kesejahteraan Ekonomi sebagai Penghubung

Persepsi Peningkatan Pendapatan:

Mayoritas informan menyatakan terjadi peningkatan pendapatan, meskipun dengan besaran yang bervariasi. INF-06 (Pedagang warung) mengaku:

"Omzet warung saya naik sekitar 30-40% sejak jalan diperbaiki. Pembeli tidak hanya warga lokal tetapi juga pengendara yang lewat. Banyak yang berhenti untuk istirahat atau makan. Kadang truk-truk juga parkir. Ini sangat membantu perekonomian keluarga."

INF-10 (Sopir angkutan) memberikan data yang lebih spesifik:

"Pendapatan saya dari angkutan naik sekitar dua kali lipat. Dulu rata-rata Rp 70.000 per hari, sekarang bisa Rp 150.000. Penumpang tidak hanya warga desa, tetapi juga pekerja

proyek dan pendatang. Saya bahkan bisa menyisihkan uang untuk ditabung dan memperbaiki rumah."

Ketimpangan Manfaat Ekonomi:

Namun, tidak semua informan merasakan peningkatan yang sama. INF-08 (Petani yang jauh dari jalan utama) mengaku:

"Manfaatnya tidak terlalu terasa karena jalan ke sawah masih jelek. Saya cuma bisa melihat tetangga yang rumahnya di tepi jalan jadi kaya mendadak. Properti mereka naik, bisa buka kos-kosan atau kios. Sementara saya masih susah. Jadi ya, ada rasa iri sedikit."

INF-01 (Kepala Desa) mengakui adanya ketimpangan ini:

"Memang tidak bisa dipungkiri bahwa mereka yang tinggal di tepi jalan utama lebih diuntungkan. Nilai tanah mereka naik drastis, bisa berlipat-lipat. Sementara yang di pedalaman masih harus berjuang dengan akses jalan lingkungan yang belum tersentuh. Ini PR besar bagi kami untuk memastikan pembangunan yang berkeadilan."

Analisis Tematik Pendapatan dan Kesejahteraan:

Dari 12 informan yang memiliki aktivitas ekonomi langsung, 9 orang (75%) melaporkan peningkatan pendapatan yang signifikan (estimasi 20-50%), 2 orang (17%) melaporkan peningkatan tetapi tidak signifikan, dan 1 orang (8%) melaporkan tidak ada peningkatan. Faktor yang mempengaruhi besarnya peningkatan adalah: (1) lokasi usaha (tepi jalan vs pedalaman), (2) jenis usaha (jasa vs perdagangan vs pertanian), (3) modal awal, (4) kemampuan adaptasi terhadap perubahan, dan (5) akses ke jaringan pasar.

Kesimpulan Aspek Mobilitas Ekonomi:

Peningkatan jalan di Desa Trayeman telah mentransformasi lanskap ekonomi lokal secara fundamental. Biaya transportasi menurun drastis, waktu tempuh memendek, dan akses ke pemasok serta pembeli baru terbuka lebar. Peluang usaha baru bermunculan di berbagai sektor, mendorong diversifikasi mata pencaharian dan peningkatan pendapatan sebagian besar masyarakat. Namun, manfaat ekonomi tidak terdistribusi secara merata. Warga yang tinggal di tepi jalan utama cenderung lebih diuntungkan dibandingkan yang di pedalaman. Persaingan usaha yang lebih ketat dengan pendatang juga menjadi tantangan baru. Oleh karena itu, diperlukan kebijakan pendampingan yang berpihak pada kelompok rentan dan usaha mikro lokal agar mereka tidak tersingkir oleh arus modernisasi.

Aspek Mobilitas akses layanan

Aspek mobilitas akses layanan menggali tiga hal utama: (a) perubahan akses ke fasilitas kesehatan, (b) perubahan akses ke fasilitas pendidikan, dan (c) perubahan akses ke layanan administrasi pemerintahan.

Perubahan Akses ke Fasilitas Kesehatan

Kondisi Sebelum Peningkatan Jalan: Memprihatinkan dan Mengancam Jiwa

Akses layanan kesehatan merupakan aspek yang paling dramatis perubahannya. Sebelum jalan diperbaiki, kondisi akses sangat memprihatinkan bahkan mengancam jiwa. INF-11 (Lansia, 67 tahun) mengisahkan pengalaman traumatis:

"Dua tahun lalu, tetangga saya, Pak Slamet, terkena serangan jantung. Kami berusaha membawanya ke puskesmas dengan gerobak karena ambulan tidak mau masuk desa. jalannya terlalu rusak untuk ambulan. Perjalanan yang seharusnya 15 menit memakan waktu 1 jam lebih. Pak Slamet meninggal di tengah jalan. Ini kejadian yang sangat menyayat hati. Saya tidak mau itu terjadi lagi pada keluarga saya."

INF-03 (Ketua RW) menambahkan konfirmasi:

"Kejadian Pak Slamet bukan satu-satunya. Ada beberapa warga yang terlambat ditangani karena akses jalan. Bidan desa sering tidak bisa mencapai rumah pasien karena jalannya becek atau terputus. Kami sudah berkali-kali mengadu ke pemerintah desa, tapi keterbatasan anggaran membuat perbaikan tertunda."

INF-04 (Tokoh agama) memberikan perspektif spiritual:

"Saya sering didatangi warga yang meminta didoakan kesembuhan, tetapi kami semua tahu hambatan utamanya adalah akses. Ini ujian berat bagi kami. Saya selalu mendoakan agar ada jalan yang baik sehingga tidak ada lagi korban yang meninggal bukan karena penyakitnya tetapi karena terlambat pertolongan."

Kondisi Setelah Peningkatan Jalan: Menyelamatkan Nyawa

Setelah jalan diperbaiki, perubahan yang terjadi sangat fundamental dan bahkan menyelamatkan nyawa. INF-01 (Kepala Desa) menyampaikan dengan lega:

"Sekarang ambulan dan mobil dinas kesehatan bisa masuk ke desa. Bahkan beberapa kali ada kejadian darurat ibu melahirkan dan warga stroke yang bisa langsung dilarikan ke rumah sakit dalam waktu kurang dari 30 menit. Perbedaan antara hidup dan mati adalah akses jalan yang baik. Ini bukan sekadar statistik, tetapi nyata kami rasakan."

INF-09 (Petani) menceritakan pengalaman pribadi yang menggugah:

"Istri saya melahirkan anak ketiga bulan lalu. Kami bisa ke puskesmas hanya dalam 20 menit perjalanan. Dulu, kakak ipar saya melahirkan di tengah jalan karena tidak sempat ke rumah sakit. Alhamdulillah, sekarang tidak ada lagi cerita seperti itu. Jalan yang baik menyelamatkan istri dan anak saya."

INF-11 (Lansia) yang dulu jarang ke puskesmas kini mulai rutin memeriksakan kesehatan:

"Saya dulu malas ke puskesmas karena takut jalannya jelek. Sekarang saya punya keberanian. Setiap bulan saya periksa tekanan darah dan gula darah. Saya juga bisa ikut posyandu lansia. Ini membuat saya lebih tenang karena kondisi kesehatan terpantau. Jalan yang bagus tidak hanya fisik tetapi juga memberi ketenangan batin."

Dampak pada Layanan Kesehatan Preventif:

Selain akses darurat, layanan kesehatan preventif juga meningkat. INF-05 (Ketua PKK) menjelaskan:

"Program imunisasi balita dan pemeriksaan kehamilan kini lebih mudah dilakukan. Kader kesehatan bisa menjangkau rumah-rumah warga yang dulu sulit diakses. Cakupan imunisasi naik dari sekitar 60% menjadi 90% lebih. Ini prestasi besar bagi kami."

INF-14 (Staf Dinas PU) menambahkan perspektif teknis:

"Dari data yang kami terima, angka kunjungan ke puskesmas dari warga Desa Trayeman meningkat sekitar 70% pasca perbaikan jalan. Ini indikator kuat bahwa infrastruktur transportasi berkorelasi positif dengan akses kesehatan."

Analisis Tematik Akses Kesehatan:

Dari 15 informan, seluruhnya (100%) menyatakan bahwa akses kesehatan meningkat secara signifikan setelah perbaikan jalan. Bahkan, 5 informan menyebutkan bahwa perbaikan jalan telah "menyelamatkan nyawa" berdasarkan pengalaman langsung atau pengalaman orang terdekat. Faktor kunci yang mendorong peningkatan ini adalah: (1) berkurangnya waktu tempuh ke fasilitas kesehatan, (2) kemampuan ambulan dan kendaraan darurat untuk masuk desa, (3) meningkatnya frekuensi kunjungan preventif, dan (4) berkurangnya risiko kecelakaan dalam perjalanan.

Perubahan Akses ke Fasilitas Pendidikan

Meningkatnya Ketepatan Waktu dan Keamanan:

Akses ke fasilitas pendidikan juga mengalami peningkatan yang nyata. INF-12 (Ibu Rumah Tangga) yang memiliki anak sekolah dasar mengisahkan:

"Dulu mengantar anak ke sekolah adalah momok setiap pagi. Jalan berlubang, becek, dan gelap. Saya dan anak sering terlambat. Sekarang, kami bisa berangkat 15 menit lebih awal dari jam masuk, dan sampai dengan santai. Anak saya tidak perlu terburu-buru dan lebih fokus belajar."

INF-13 (Pemuda, pelajar SMA) juga merasakan perubahan:

"Saya sekolah di Slawi, jaraknya sekitar 7 km. Dulu berangkat jam 6 pagi kadang masih terlambat sampai jam 7 lebih karena jalan rusak dan macet di titik-titik tertentu. Sekarang

saya bisa berangkat jam 6.15 sudah sampai jam 6.45. Saya punya waktu lebih untuk sarapan dan persiapan belajar."

Meningkatnya Angka Partisipasi Sekolah:

INF-01 (Kepala Desa) mencatat dampak positif pada angka partisipasi sekolah: *"Berdasarkan data desa, angka putus sekolah menurun setelah jalan diperbaiki. Orang tua lebih berani menyekolahkan anak ke jenjang yang lebih tinggi karena akses ke SMP dan SMA yang berada di luar desa menjadi lebih mudah. Dulu banyak anak yang hanya tamat SD karena tidak ada transportasi."*

INF-05 (Ketua PKK) menambahkan:

"Kami juga melihat peningkatan kehadiran dalam program kejar paket dan kursus-kursus keterampilan. Ibu-ibu yang dulu malas keluar rumah sekarang aktif mengikuti berbagai pelatihan di kecamatan. Ini bagus untuk pemberdayaan perempuan."

Dampak Psikologis pada Anak:

Perbaikan jalan memberikan dampak psikologis positif pada anak-anak sekolah. INF-12 (Ibu Rumah Tangga) menjelaskan:

"Anak saya sekarang lebih semangat sekolah. Dia tidak perlu bangun terlalu pagi dan tidak kelelahan di jalan. Nilai-nilainya juga meningkat. Saya yakin ada hubungannya dengan kondisi perjalanan yang lebih baik dan waktu belajar yang lebih panjang."

INF-13 (Pemuda) menambahkan:

"Saya dan teman-teman jadi lebih betah belajar kelompok di rumah masing-masing karena akses mudah. Dulu, kalau mau belajar bareng harus kumpul di satu rumah yang strategis, sekarang bisa bergantian. Ini meningkatkan semangat belajar kami."

Analisis Tematik Akses Pendidikan:

Dari 15 informan, 12 orang yang memiliki anak usia sekolah (80%) melaporkan bahwa anak-anak mereka lebih mudah bersekolah dan jarang terlambat. Peningkatan angka kehadiran dan prestasi juga dilaporkan oleh guru-guru di SD setempat (dikonfirmasi melalui wawancara dengan INF-02). Faktor utama yang mendorong perubahan ini adalah: (1) berkurangnya waktu dan tenaga yang terbuang di jalan, (2) meningkatnya rasa aman terutama bagi anak perempuan, dan (3) tersedianya transportasi yang lebih bervariasi.

Perubahan Akses ke Layanan Administrasi Pemerintahan

Meningkatnya Motivasi dan Frekuensi Urus Administrasi:

Akses ke kantor desa dan kecamatan juga membaik, yang berdampak pada motivasi warga untuk mengurus administrasi kependudukan. INF-02 (Sekretaris Desa) menjelaskan:

"Dulu, warga sering mengeluh malas ke kantor desa karena jalannya jelek. Mereka cenderung menunda-nunda urusan seperti perpanjangan KTP, KK, atau pengurusan surat keterangan. Sekarang, hampir setiap hari ada warga yang datang dengan sukarela. Pengurusan administrasi jadi lebih lancar."

INF-08 (Petani jauh) yang dulu jarang ke kantor desa mengaku:

"Saya dulu males banget kalau disuruh ke kantor desa. Jalannya jelek, motor sering mogok. Sekarang, saya tidak punya alasan lagi. Kemarin saya bisa mengurus perpanjangan KTP yang sudah kedaluwarsa 2 tahun. Semua jadi mudah."

Dampak pada Kualitas Pelayanan:

Perbaikan akses juga mempengaruhi kualitas pelayanan dari sisi pemerintah. INF-01 (Kepala Desa) menyampaikan:

"Kami sebagai aparat desa juga diuntungkan. Mobil operasional desa bisa keluar masuk dengan lancar. Koordinasi dengan kecamatan dan dinas terkait lebih cepat. Surat-menyurat dan pengiriman dokumen tidak terlambat. Ini berdampak pada indeks kepuasan masyarakat terhadap pelayanan publik."

INF-14 (Staf Dinas PU) menambahkan:

"Kami sebagai dinas teknis juga lebih mudah melakukan monitoring pasca proyek. Akses yang baik memungkinkan kami untuk rutin mengecek kondisi jalan dan melakukan pemeliharaan preventif. Ini penting untuk keberlanjutan infrastruktur."

Analisis Tematik Akses Administrasi:

Dari 15 informan, 13 orang (87%) menyatakan bahwa mereka lebih termotivasi mengurus administrasi kependudukan setelah akses jalan membaik. Peningkatan frekuensi kunjungan ke kantor desa juga tercermin dalam data kunjungan yang menunjukkan peningkatan sekitar 50-60% (INF-02). Faktor utama yang mendorong perubahan ini adalah: (1) berkurangnya "gesekan" fisik dan psikologis dalam perjalanan, (2) meningkatnya kepercayaan pada pelayanan publik, dan (3) efisiensi waktu yang membuat urusan administrasi tidak lagi dianggap membuang waktu.

Kesimpulan Aspek Mobilitas Akses Layanan:

Aspek akses layanan merupakan dimensi yang paling merasakan dampak positif dari peningkatan jalan. Akses kesehatan yang dulu sangat memprihatinkan dan mengancam jiwa kini menjadi lebih cepat dan menyelamatkan nyawa. Akses pendidikan meningkat drastis, tercermin dari menurunnya angka keterlambatan dan putus sekolah. Akses administrasi pemerintahan juga membaik, meningkatkan motivasi warga untuk mengurus hak-hak keperdataan mereka.

Dari ketiga sub-aspek, akses kesehatan adalah yang paling dramatis perubahannya dan paling dirasakan masyarakat sebagai "perbedaan antara hidup dan mati".

Aspek Determinan (Faktor Pendukung & Penghambat)

Aspek determinan menggali berbagai faktor yang mempengaruhi optimalisasi mobilitas masyarakat pasca peningkatan jalan, baik yang bersifat pendukung maupun penghambat. Determinan ini meliputi aspek fisik, sosial-ekonomi, budaya, dan geografis.

Faktor Pendukung Mobilitas (Selain Infrastruktur Jalan)

Kepemilikan Kendaraan Pribadi:

Faktor pendukung paling dominan adalah kepemilikan kendaraan pribadi. INF-06 (Pedagang) menjelaskan:

"Miliki sepeda motor sendiri adalah kunci. Dulu saya cuma punya sepeda, susah kemana-mana. Tiga tahun lalu saya bisa beli motor bekas dengan sistem kredit. Sekarang saya bisa ke mana saja, tidak tergantung angkutan umum. Jalan yang bagus jadi lebih bermakna kalau punya kendaraan pribadi."

INF-13 (Pemuda) menambahkan:

"Dulu motor jarang dipakai karena takut cepat rusak. Sekarang saya bisa kemana-mana dengan motor. Bahkan sering dipinjam teman untuk antar jemput. Jalan bagus bikin motor lebih awet."

Keberadaan Angkutan Umum:

Meskipun terbatas, angkutan umum membantu warga yang tidak memiliki kendaraan. INF-10 (Sopir angkutan) menjelaskan:

"Angkutan desa saya mulai beroperasi rutin setiap pagi dan sore. Penumpangnya kebanyakan ibu-ibu yang mau ke pasar atau anak sekolah. Tarifnya Rp 5.000 per orang, masih terjangkau. Saya juga mulai bekerja sama dengan ojek online yang masuk ke desa. Ini memperluas pilihan mobilitas warga."

INF-12 (Ibu Rumah Tangga) yang tidak punya motor bersyukur dengan adanya angkutan:

"Saya tidak punya motor, suami kerja bawa motor. Keberadaan angkutan desa sangat membantu. Saya bisa belanja ke pasar atau antar anak les tanpa harus merepotkan suami. Semoga angkutannya bisa tambah frekuensi."

Dukungan dari Pemerintah Desa:

INF-01 (Kepala Desa) menjelaskan inisiatif desa untuk mendukung mobilitas:

"Kami menyediakan mobil operasional desa yang bisa dipinjam warga untuk keperluan mendesak, seperti orang sakit atau urusan mendadak. Kami juga memberikan bantuan

sosial untuk pembelian kendaraan bagi keluarga prasejahtera melalui program KUR. Ini komitmen kami untuk memastikan jalan yang bagus benar-benar bisa dinikmati semua."

Analisis Tematik Faktor Pendukung:

Dari 15 informan, 14 orang (93%) mengidentifikasi kepemilikan kendaraan pribadi sebagai pendukung utama. 8 orang (53%) menyebutkan angkutan umum sebagai pendukung, meskipun dengan catatan keterbatasan waktu operasi. 6 orang (40%) menyebutkan dukungan dari pemerintah desa (bantuan, kebijakan, fasilitas). Temuan ini menunjukkan bahwa jalan yang baik saja tidak cukup; perlu didukung oleh ketersediaan moda transportasi yang terjangkau dan merata.

Faktor Penghambat Mobilitas (Meskipun Jalan Utama Sudah Bagus)

Keterbatasan Ekonomi dan Biaya Operasional:

Kendala paling sering disebut adalah harga bahan bakar minyak (BBM) yang mahal. INF-08 (Petani) mengeluh:

"Jalan sudah mulus, tapi bensin naik terus. Kadang saya hitung-hitung, lebih hemat tidak ke mana-mana daripada keluar uang untuk bensin. Untuk ke pasar saja, bensin habis Rp 20.000 PP. Kalau tidak bawa banyak barang, kadang rugi."

INF-07 (Pedagang keliling) menambahkan:

"Margin keuntungan saya tergerus oleh harga BBM. Dulu biaya operasional 20% dari omzet, sekarang bisa 30-35%. Jalan mulus memang menghemat waktu, tapi tidak menghemat biaya secara signifikan karena BBM tetap mahal."

Keterbatasan Moda Transportasi:

INF-11 (Lansia) yang tidak punya kendaraan mengalami kesulitan:

"Saya tergantung pada anak atau tetangga kalau mau ke mana-mana. Tidak punya kendaraan sendiri, jadi kalau tidak ada yang mengantar, saya diam saja di rumah. Angkutan umum memang ada, tapi hanya pagi dan sore. Siang hari tidak ada. Kalau butuh mendadak, susah."

INF-02 (Sekretaris Desa) mengkonfirmasi bahwa kelompok lansia dan disabilitas paling rentan:

"Mereka yang paling terpinggirkan dalam hal mobilitas adalah lansia dan disabilitas. Jalan yang bagus tidak otomatis membuat mereka bisa bepergian karena mereka juga butuh moda transportasi yang ramah disabilitas dan biaya yang terjangkau. Ini masih PR besar."

Kondisi Jalan Lingkungan yang Masih Buruk:

Beberapa informan menyoroti bahwa manfaat jalan utama tidak maksimal karena jalan lingkungan masih rusak. INF-08 (Petani jauh) menjelaskan:

"Rumah saya sekitar 300 meter dari jalan utama. Jalan ke rumah saya masih tanah, becek, dan berlubang. Jadi meskipun jalan utama mulus, saya tetap kesulitan keluar rumah kalau hujan. Motor sering selip. Padahal hanya pendek, tapi rasanya jauh."

INF-03 (Ketua RW) menambahkan:

"Ada beberapa RT yang akses jalannya masih rusak parah. Warga di sana merasa iri dengan yang tinggal di pinggir jalan utama. Ini menimbulkan kecemburuan sosial. Kami sudah usulkan ke desa untuk prioritas berikutnya, tapi anggaran terbatas."

Analisis Tematik Faktor Penghambat:

Dari 15 informan, 12 orang (80%) menyebutkan harga BBM sebagai penghambat utama. 8 orang (53%) menyoroti keterbatasan moda transportasi (tidak punya kendaraan, angkutan umum terbatas). 7 orang (47%) mengeluhkan kondisi jalan lingkungan yang masih buruk. Temuan ini menunjukkan bahwa peningkatan jalan utama harus diikuti oleh kebijakan subsidi BBM untuk kelompok rentan, peningkatan layanan angkutan umum, dan perbaikan jalan lingkungan secara bertahap.

Pengaruh Lokasi Geografis Tempat Tinggal

Manfaat yang Tidak Merata:

Hampir seluruh informan sepakat bahwa jarak rumah dari jalan utama sangat mempengaruhi besarnya manfaat yang dirasakan. INF-09 (Petani dekat jalan utama) menjelaskan:

"Saya yang rumahnya 50 meter dari jalan utama merasakan manfaat luar biasa. Properti saya naik nilainya, akses ke mana-mana mudah, usaha lancar. Tapi tetangga saya yang rumahnya 500 meter ke dalam, dia tidak merasakan sebesar saya. Ini realita pahit."

INF-08 (Petani jauh) mengekspresikan rasa iri:

"Saya lihat tetangga yang di pinggir jalan, hidup mereka berubah. Memiliki toko, bisa kos-kosan, mobil mereka keluar masuk dengan mudah. Sementara saya masih susah kalau hujan. Jalan yang bagus memang bagus, tapi rasanya tidak adil."

Meningkatnya Nilai Properti:

INF-01 (Kepala Desa) mengamati fenomena kenaikan nilai tanah:

"Nilai tanah di sepanjang jalan utama naik drastis. Dulu harga tanah Rp 200.000 per meter, sekarang bisa Rp 800.000-Rp 1.000.000. Yang punya tanah di pinggir jalan jadi kaya mendadak. Namun, yang di pedalaman tidak mengalami kenaikan signifikan. Ini menciptakan ketimpangan baru yang harus kami kelola."

INF-15 (Kontraktor) memberikan perspektif teknis:

"Dari sisi ilmu ekonomi regional, ini fenomena yang umum terjadi. Infrastruktur transportasi selalu memberikan manfaat yang lebih besar pada wilayah-wilayah yang langsung terhubung. Yang tidak langsung terhubung hanya mendapat efek limpahan (spillover effect) yang lebih kecil. Ini perlu diantisipasi dengan kebijakan redistributif."

Analisis Tematik Lokasi Geografis:

Dari 15 informan, 13 orang (87%) menyatakan bahwa jarak dari jalan utama sangat atau cukup berpengaruh terhadap besarnya manfaat yang dirasakan. 10 orang (67%) menyatakan bahwa warga yang tinggal di pinggir jalan utama lebih diuntungkan secara ekonomi, sosial, dan akses. 3 orang (20%) bahkan menyebut adanya kecemburuan sosial antarwarga yang tinggal di pinggir jalan dengan yang di pedalaman. Temuan ini menunjukkan bahwa peningkatan jalan utama tanpa diikuti pembangunan jalan lingkungan dapat menciptakan ketimpangan akses dan ekonomi dalam desa yang sama.

Pengaruh Tradisi dan Kebiasaan Lokal

Pola Waktu Mobilitas:

Tradisi lokal membentuk pola waktu pergerakan masyarakat. INF-04 (Tokoh Agama) menjelaskan:

"Setiap Jumat pagi, jalan desa ramai karena warga pergi pengajian. Ini sudah kebiasaan turun-temurun. Bahkan ada yang datang dari desa tetangga. Peningkatan jalan membuat arus ini lebih lancar, tapi juga meningkatkan volume kendaraan di jam-jam tertentu."

INF-05 (Ketua PKK) menambahkan:

"Tanggal tua (akhir bulan) adalah puncak mobilitas karena warga belanja kebutuhan pasar. Ini terjadi setiap bulan. Sekarang, warga bisa belanja lebih banyak karena perjalanan lebih mudah, tetapi pasar desa jadi lebih ramai dan kadang macet."

Acara Hajatan dan Dampaknya pada Lalu Lintas:

Tradisi hajatan atau syukuran juga mempengaruhi mobilitas. INF-03 (Ketua RW) menjelaskan:

"Kalau ada hajatan, warga sering menutup jalan atau memarkir kendaraan di bahu jalan sehingga menyebabkan kemacetan. Ini tradisi yang sulit diubah. Dengan jalan yang lebih besar dan mulus, dampak kemacetan bisa sedikit berkurang, tetapi tidak hilang."

Analisis Tematik Budaya:

Dari 15 informan, 9 orang (60%) menyatakan bahwa tradisi lokal mempengaruhi pola waktu mobilitas mereka. 6 orang (40%) secara spesifik menyebutkan hari Jumat dan tanggal tua sebagai puncak mobilitas. 4 orang (27%) menyebut hajatan sebagai faktor yang

mempengaruhi kelancaran lalu lintas. Temuan ini menunjukkan bahwa kebijakan transportasi dan pengaturan lalu lintas harus sensitif terhadap konteks budaya lokal, tidak bisa sekadar menerapkan standar teknis yang kaku.

Kesimpulan Aspek Determinan:

Optimalisasi mobilitas pasca peningkatan jalan tidak hanya bergantung pada kualitas infrastruktur fisik, tetapi juga ditentukan oleh interaksi kompleks berbagai determinan. Faktor pendukung utama adalah kepemilikan kendaraan pribadi, keberadaan angkutan umum, dan dukungan kebijakan pemerintah desa. Faktor penghambat meliputi harga BBM yang mahal, keterbatasan moda transportasi, dan kondisi jalan lingkungan yang masih buruk. Lokasi geografis tempat tinggal sangat menentukan besarnya manfaat yang diterima, menciptakan ketimpangan antara warga di tepi jalan utama dan di pedalaman. Tradisi dan kebiasaan lokal juga membentuk pola waktu mobilitas yang unik. Oleh karena itu, keberlanjutan pembangunan infrastruktur harus mempertimbangkan aspek keadilan spasial, kebijakan pendukung yang inklusif, serta kolaborasi antara pemerintah, masyarakat, dan sektor swasta.

Pembahasan

Kondisi Mobilitas Masyarakat Sebelum dan Sesudah Peningkatan Jalan

Sebelum dilakukan peningkatan jalan, mobilitas masyarakat Desa Trayeman berada dalam kondisi yang terbatas akibat buruknya infrastruktur jalan. Jalan yang berlubang, bergelombang, becek saat hujan, serta minim penerangan menyebabkan masyarakat mengalami hambatan dalam melakukan aktivitas sehari-hari, terutama warga yang tinggal di dusun yang jauh dari pusat desa. Kondisi tersebut menciptakan keterisolasian sosial dan ekonomi karena masyarakat kesulitan menjangkau pusat pelayanan, pasar, maupun wilayah lain di luar desa. Dalam perspektif *Mobilities Paradigm* (Urry, 2007; Cresswell, 2010), mobilitas tidak hanya berkaitan dengan perpindahan fisik, tetapi juga berkaitan dengan akses terhadap relasi sosial, kesempatan ekonomi, dan kualitas hidup. Rendahnya mobilitas masyarakat sebelum peningkatan jalan berdampak pada terbatasnya interaksi sosial, rendahnya partisipasi masyarakat dalam kegiatan komunal, serta terhambatnya arus informasi antardusun.

Hasil wawancara menunjukkan bahwa kondisi jalan yang rusak membuat masyarakat enggan melakukan perjalanan jika tidak mendesak. Kepala Desa (INF-01) menjelaskan bahwa warga dari dusun timur dan barat jarang berkunjung ke dusun pusat karena kondisi jalan yang rusak parah dan berbahaya, terutama pada malam hari. Kondisi tersebut juga berdampak pada aktivitas ekonomi masyarakat. Distribusi barang menjadi terhambat, pedagang dari luar desa enggan masuk, dan akses pemasaran hasil pertanian menjadi terbatas. Temuan ini sejalan dengan *Teori Basis Ekonomi* yang menjelaskan bahwa infrastruktur yang buruk dapat

menghambat masuknya aktivitas ekonomi dan investasi ke suatu wilayah (Lyrra & Kurniati, 2025).

Kelompok masyarakat rentan seperti lansia mengalami dampak yang lebih besar akibat keterbatasan mobilitas tersebut. Lansia cenderung membatasi aktivitas di luar rumah karena takut jatuh atau mengalami kecelakaan saat melewati jalan yang rusak dan licin. Kondisi ini menunjukkan adanya fenomena *imobilitas* sebagaimana dijelaskan oleh Urry (2004), dimana kelompok tertentu mengalami keterbatasan dalam bergerak akibat hambatan fisik maupun sosial. Dalam perspektif *Teori Fungsionalis* (Merton, 1968), buruknya kondisi jalan dapat dipandang sebagai disfungsi sosial karena menghambat aktivitas ekonomi, pelayanan publik, dan kohesi sosial masyarakat desa.

Setelah dilakukan peningkatan jalan, terjadi perubahan signifikan pada mobilitas masyarakat Desa Trayeman. Rata-rata skor mobilitas sosial (3,99), mobilitas ekonomi (4,00), dan mobilitas akses layanan (4,06) berada pada kategori tinggi, yang menunjukkan bahwa peningkatan jalan berdampak positif terhadap berbagai dimensi kehidupan masyarakat. Perubahan paling nyata terlihat pada penurunan waktu tempuh. Informan menyatakan bahwa perjalanan menuju pasar yang sebelumnya membutuhkan waktu lebih dari satu jam kini dapat ditempuh hanya dalam 15–20 menit. Penurunan waktu tempuh ini menunjukkan bahwa peningkatan jalan berhasil menurunkan hambatan spasial dan memperkuat konektivitas desa dengan pusat-pusat aktivitas ekonomi maupun pelayanan publik.

Peningkatan akses layanan menjadi dampak yang paling dirasakan masyarakat. Akses menuju fasilitas kesehatan dan pendidikan menjadi lebih mudah dan cepat. Kepala Desa menyatakan bahwa ambulans kini dapat masuk ke wilayah desa dengan lebih mudah sehingga masyarakat dapat memperoleh pertolongan medis lebih cepat. Dalam perspektif *Mobilities Paradigm*, peningkatan jalan tidak hanya menghasilkan efisiensi teknis, tetapi juga mengubah pola ruang dan waktu sosial masyarakat. Warga yang sebelumnya terisolasi kini memiliki akses yang lebih luas terhadap pendidikan, kesehatan, pekerjaan, dan jaringan sosial.

Meskipun demikian, manfaat peningkatan jalan belum dirasakan secara merata oleh seluruh masyarakat. Terdapat disparitas antara warga yang tinggal di tepi jalan utama dengan warga yang tinggal di pedalaman. Warga yang rumahnya jauh dari jalan utama masih mengalami hambatan akibat kondisi jalan lingkungan yang belum memadai. Informan menyatakan bahwa jalan menuju rumah atau lahan pertanian masih berupa tanah dan sulit dilalui saat hujan. Kondisi tersebut menimbulkan kecemburuan sosial karena warga yang tinggal di dekat jalan utama merasakan manfaat ekonomi yang lebih besar dibandingkan warga di pedalaman. Temuan ini sejalan dengan penelitian Rosyidah et al. (2024) dan Siregar et al.

(2025) yang menyatakan bahwa pembangunan infrastruktur dapat memperlebar kesenjangan apabila tidak disertai pemerataan akses.

Secara keseluruhan, peningkatan jalan telah mentransformasi kondisi mobilitas masyarakat Desa Trayeman dari kondisi yang terisolasi menjadi lebih terbuka, efisien, dan terhubung dengan pusat-pusat aktivitas. Namun demikian, masih terdapat tantangan berupa ketimpangan akses antara masyarakat tepi jalan dan pedalaman sehingga diperlukan pembangunan jalan lingkungan dan kebijakan pendukung agar manfaat pembangunan dapat dirasakan secara lebih merata.

Persepsi dan Pengalaman Masyarakat terhadap Dampak Peningkatan Jalan

Persepsi masyarakat terhadap peningkatan jalan didominasi oleh penilaian positif, terutama terkait kemudahan akses, efisiensi waktu, dan meningkatnya peluang ekonomi. Hal ini terlihat dari tingginya rata-rata skor seluruh aspek mobilitas sebesar 3,89 yang berada pada kategori tinggi. Kemudahan akses menuju pasar dan sekolah menjadi manfaat yang paling dirasakan masyarakat. Informan menyatakan bahwa perjalanan menuju pasar kini menjadi lebih lancar dan cepat sehingga aktivitas ekonomi dapat dilakukan lebih efisien. Selain itu, pelajar juga merasakan manfaat berupa berkurangnya keterlambatan dan meningkatnya kenyamanan perjalanan menuju sekolah.

Dalam perspektif *Teori Konstruksi Sosial atas Realitas* (Berger & Luckmann, 1966), persepsi positif masyarakat terbentuk melalui proses interaksi sosial dan pengalaman kolektif. Masyarakat tidak hanya melihat jalan sebagai infrastruktur fisik, tetapi juga sebagai simbol perubahan dan kemajuan desa. Pengalaman sehari-hari yang menunjukkan peningkatan aksesibilitas kemudian membentuk realitas sosial baru bahwa pembangunan jalan telah membawa perubahan positif dalam kehidupan masyarakat.

Efisiensi waktu menjadi pengalaman yang paling sering disampaikan oleh masyarakat. Perjalanan yang sebelumnya membutuhkan waktu lama kini dapat ditempuh dengan lebih cepat sehingga masyarakat memiliki lebih banyak waktu untuk melakukan aktivitas lain yang lebih produktif. Selain itu, peningkatan jalan juga memunculkan harapan baru terhadap masa depan desa. Masyarakat menjadi lebih optimis karena akses terhadap pendidikan, pekerjaan, dan informasi semakin terbuka.

Namun demikian, pengalaman masyarakat terhadap dampak peningkatan jalan tidak bersifat homogen. Penelitian ini menemukan adanya perbedaan pengalaman berdasarkan lokasi tempat tinggal dan kemampuan ekonomi masyarakat. Kelompok masyarakat yang tinggal di tepi jalan utama dan memiliki modal ekonomi cenderung merasakan manfaat yang lebih besar, seperti meningkatnya nilai properti, bertambahnya pelanggan usaha, dan meluasnya jaringan

sosial. Sebaliknya, masyarakat yang tinggal di pedalaman atau tidak memiliki kendaraan pribadi merasakan manfaat yang lebih terbatas. Mereka masih mengalami kesulitan mengakses jalan utama sehingga tidak sepenuhnya menikmati perubahan yang terjadi.

Selain sebagai sarana mobilitas, jalan juga dimaknai masyarakat sebagai simbol kehadiran negara dan pintu menuju kemajuan desa. Masyarakat merasa bahwa pembangunan jalan menunjukkan adanya perhatian pemerintah terhadap kebutuhan masyarakat desa. Makna tersebut membentuk rasa memiliki (*sense of ownership*) masyarakat terhadap infrastruktur jalan sehingga masyarakat cenderung lebih peduli dalam menjaga dan merawat fasilitas tersebut. Temuan ini menunjukkan bahwa dampak peningkatan jalan tidak hanya bersifat fisik dan ekonomi, tetapi juga memiliki dimensi sosial dan psikologis yang memperkuat solidaritas masyarakat.

Perubahan Pola Aktivitas dan Ekonomi Masyarakat

Peningkatan jalan telah mengubah pola aktivitas masyarakat Desa Trayeman secara signifikan. Sebelum jalan diperbaiki, aktivitas masyarakat cenderung terbatas pada wilayah sekitar tempat tinggal karena kondisi jalan yang sulit dilalui. Setelah jalan diperbaiki, intensitas, frekuensi, dan jangkauan aktivitas masyarakat meningkat. Masyarakat menjadi lebih sering melakukan perjalanan untuk bekerja, berdagang, bersekolah, maupun melakukan aktivitas sosial lainnya. Perubahan ini tercermin dari tingginya skor mobilitas sosial dan mobilitas ekonomi yang berada pada kategori tinggi.

Perluasan jangkauan aktivitas menjadi salah satu dampak penting dari peningkatan jalan. Masyarakat yang sebelumnya hanya beraktivitas di lingkungan desa kini mulai menjangkau wilayah kecamatan bahkan kabupaten. Hal ini menunjukkan bahwa peningkatan jalan berhasil mengintegrasikan Desa Trayeman ke dalam sistem ekonomi regional yang lebih luas. Selain aktivitas ekonomi, aktivitas sosial dan rekreasi masyarakat juga meningkat. Warga menjadi lebih aktif mengikuti kegiatan sosial, pelatihan, maupun kegiatan keagamaan di luar desa.

Transformasi paling besar terjadi pada sektor ekonomi masyarakat. Sebelum peningkatan jalan, perekonomian desa cenderung bersifat subsisten dan bergantung pada pasar lokal. Setelah jalan diperbaiki, akses menuju pasar menjadi lebih mudah sehingga masyarakat dapat menjual hasil pertanian langsung ke pasar yang lebih besar dengan harga yang lebih baik. Penurunan biaya transportasi juga meningkatkan keuntungan ekonomi masyarakat karena biaya distribusi barang menjadi lebih murah.

Selain itu, terjadi diversifikasi mata pencaharian masyarakat. Masyarakat tidak lagi hanya bergantung pada sektor pertanian, tetapi mulai mengembangkan usaha lain seperti

perdagangan, jasa, dan usaha berbasis rumah tangga. Kemudahan akses transportasi juga mendorong berkembangnya UMKM baru di desa, seperti warung makan, bengkel, dan kios sembako. Pertumbuhan UMKM tersebut menunjukkan bahwa peningkatan jalan mampu mendorong aktivitas ekonomi lokal dan menciptakan lapangan kerja baru.

Peningkatan aktivitas ekonomi berdampak pada peningkatan pendapatan masyarakat. Informan menyatakan bahwa pendapatan mereka meningkat setelah jalan diperbaiki karena akses pasar menjadi lebih luas dan biaya transportasi menurun. Peningkatan pendapatan tersebut kemudian berdampak pada meningkatnya kesejahteraan rumah tangga, seperti kemampuan membiayai pendidikan anak, memperbaiki rumah, dan memenuhi kebutuhan sehari-hari. Meskipun demikian, peningkatan kesejahteraan tersebut belum dirasakan secara merata oleh seluruh masyarakat karena masih adanya perbedaan akses dan kapasitas ekonomi antarwarga.

Faktor Pendukung dan Penghambat Optimalisasi Mobilitas

Optimalisasi mobilitas masyarakat pasca peningkatan jalan dipengaruhi oleh berbagai faktor pendukung dan penghambat. Faktor pendukung utama adalah kepemilikan kendaraan pribadi yang memungkinkan masyarakat memanfaatkan jalan secara lebih optimal. Masyarakat yang memiliki sepeda motor atau kendaraan lain dapat melakukan mobilitas dengan lebih mudah dan cepat dibandingkan masyarakat yang tidak memiliki kendaraan. Keberadaan angkutan umum juga membantu masyarakat, terutama bagi kelompok yang tidak memiliki kendaraan pribadi, meskipun frekuensi dan jangkauannya masih terbatas.

Dukungan pemerintah desa turut menjadi faktor penting dalam mendukung mobilitas masyarakat. Pemerintah desa menyediakan fasilitas operasional dan bantuan sosial tertentu yang membantu masyarakat mengakses transportasi. Dukungan kebijakan tersebut menunjukkan bahwa keberhasilan pembangunan infrastruktur tidak hanya ditentukan oleh kualitas fisik jalan, tetapi juga oleh adanya kebijakan pendukung yang bersifat inklusif.

Di sisi lain, terdapat beberapa faktor penghambat yang menyebabkan manfaat peningkatan jalan belum optimal. Biaya operasional kendaraan yang tinggi, terutama harga bahan bakar minyak, menjadi hambatan utama bagi masyarakat berpenghasilan rendah. Selain itu, masih banyak masyarakat yang belum memiliki kendaraan pribadi sehingga mobilitas mereka tetap terbatas meskipun kondisi jalan sudah membaik.

Kondisi jalan lingkungan yang belum memadai juga menjadi penghambat signifikan, terutama bagi masyarakat yang tinggal jauh dari jalan utama. Jalan lingkungan yang masih rusak menyebabkan akses menuju jalan utama tetap sulit, terutama pada musim hujan. Selain

itu, kurangnya penerangan jalan dan fasilitas keselamatan lalu lintas juga membuat masyarakat merasa kurang aman saat melakukan perjalanan pada malam hari.

Lokasi geografis tempat tinggal menjadi faktor yang sangat menentukan besarnya manfaat yang dirasakan masyarakat. Warga yang tinggal di dekat jalan utama memperoleh manfaat yang jauh lebih besar dibandingkan warga yang tinggal di pedalaman. Selain faktor geografis, tradisi dan pola aktivitas masyarakat juga mempengaruhi mobilitas. Aktivitas sosial dan keagamaan tertentu menyebabkan terjadinya peningkatan mobilitas pada waktu-waktu tertentu sehingga pengelolaan transportasi perlu mempertimbangkan konteks sosial budaya masyarakat setempat.

Secara keseluruhan, optimalisasi mobilitas masyarakat dipengaruhi oleh interaksi antara kualitas infrastruktur, kepemilikan moda transportasi, kondisi ekonomi rumah tangga, dukungan kebijakan pemerintah, serta faktor geografis dan budaya lokal. Meskipun peningkatan jalan telah membawa perubahan positif yang signifikan, masih diperlukan upaya lanjutan berupa pembangunan jalan lingkungan, peningkatan transportasi umum, dan kebijakan afirmatif agar manfaat pembangunan dapat dirasakan secara lebih adil dan merata oleh seluruh masyarakat Desa Trayeman.

5. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian, peningkatan jalan di Desa Trayeman memberikan dampak positif terhadap mobilitas masyarakat. Kondisi mobilitas yang sebelumnya terbatas akibat jalan rusak, becek, dan minim penerangan berubah menjadi lebih lancar, efisien, dan mudah dijangkau. Hal ini terlihat dari meningkatnya mobilitas sosial, ekonomi, dan akses layanan masyarakat. Meski demikian, manfaat pembangunan belum dirasakan secara merata karena warga yang tinggal di tepi jalan utama memperoleh keuntungan lebih besar dibanding warga yang berada jauh dari akses jalan utama.

Masyarakat secara umum memiliki persepsi positif terhadap peningkatan jalan karena mempermudah akses dan menghemat waktu perjalanan. Jalan dipandang sebagai simbol kemajuan dan peningkatan kesejahteraan. Namun, pengalaman masyarakat berbeda-beda, mulai dari warga yang merasakan keuntungan ekonomi besar, warga yang hanya merasakan kemudahan akses, hingga warga yang merasa masih tertinggal akibat keterbatasan akses jalan lingkungan.

Peningkatan jalan juga mengubah pola aktivitas dan ekonomi masyarakat. Aktivitas masyarakat menjadi lebih sering, jangkauan perjalanan semakin luas, dan peluang ekonomi berkembang melalui munculnya UMKM baru, penurunan biaya distribusi, serta peningkatan

pendapatan masyarakat. Selain itu, optimalisasi mobilitas dipengaruhi oleh faktor pendukung seperti kepemilikan kendaraan, keberadaan angkutan umum, dan dukungan pemerintah desa, serta faktor penghambat berupa mahalnya biaya BBM, keterbatasan kendaraan, kondisi jalan lingkungan yang belum merata, dan kurangnya penerangan jalan.

DAFTAR PUSTAKA

- Berger, P. L., & Luckmann, T. (1966). *The social construction of reality: A treatise in the sociology of knowledge*. New York, NY: Anchor Books.
- Cresswell, T. (2010). Towards a politics of mobility. *Environment and Planning D: Society and Space*, 28(1), 17–31. <https://doi.org/10.1068/d11407>
- Dumatubun, S. P. I., Rerung, M. S., & Nusa, Y. (2024). Analisis dampak peningkatan infrastruktur jalan Hasanuddin-Petrosea terhadap aktivitas ekonomi masyarakat sekitar di Kota Timika. *JURNAL KRITIS (Kebijakan, Riset, dan Inovasi)*, 8(2), 191–214. Retrieved from <https://ejournal.stiejb.ac.id/index.php/jurnal-kritis/article/view/578>
- Halim, S. N., Sonda, M., & Paereng, S. (2024). Analisis dampak pembangunan infrastruktur jalan terhadap kondisi sosial dan ekonomi masyarakat di Jalan Irigasi. *JEBI: Jurnal Ekonomi dan Bisnis*, 2(5), 539–550. Retrieved from <https://j-economics.my.id/index.php/home/article/view/145/180>
- Harahap, J., Susanti, S., Azizah, S. N., Nasution, A., & Hasibuan, M. (2025). Dampak akses infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi Desa Sibontar. *Jurnal Ilmiah Nusantara (JINU)*, 2(6), 1207–1214. <https://doi.org/10.61722/jinu.v2i6.6599>
- Herdian, F. Z., Ashshiddiqie, R. I., Okatviani, R., & Widiastuti, T. (2024). Dampak pembangunan infrastruktur jalan terhadap kondisi sosial masyarakat di Desa Situwangi, Kecamatan Cihampelas, Kabupaten Bandung Barat, Jawa Barat. *PROCEEDINGS UIN SUNAN GUNUNG DJATI BANDUNG*, 4(8), 24–35. Retrieved from <https://proceedings.uinsgd.ac.id/index.php/proceedings/article/view/2828>
- Lyrra, & Kurniati, E. (2025). Analisis infrastruktur jalan dan indeks pembangunan manusia (IPM) terhadap pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Way Kanan. *Jossama*, 2(2), 41–60. <https://doi.org/10.59827/jossama.v2i2.54>
- Merton, R. K. (1968). *Social theory and social structure*. New York, NY: Free Press.
- Noviyanti, & Putra, I. M. (2023). Dampak perbaikan jalan terhadap kondisi sosial ekonomi masyarakat Desa Klumpang Kebun, Kecamatan Hampan Perak, Kabupaten Deli Serdang. *Jurnal Darma Agung*, 31(3), 178–197. <https://doi.org/10.46930/ojsuda.v31i3.3418>
- Rodrigue, J. P. (2020). *The geography of transport systems* (4th ed.). New York, NY: Routledge.
- Rosyidah, S. A., Wahyuningtyas, I. H., Ismanafi, A. Z. Z., Putra, A., Khoirudin, S., & Soeprapto, W. P. (2024). Pentingnya infrastruktur jalan bagi aksesibilitas ekonomi dan sosial terhadap warga Desa Sambongrejo dan Desa Sendangagung Bojonegoro. *Jurnal Media Akademik (JMA)*, 2(10), 1–19. <https://doi.org/10.62281/v2i10.804>

- Saragih, J. R., Harahap, M. A. K., Sidabukke, S. H., Triastuti, H., Ummu, & Purba, J. H. (2025). Assessment of village accessibility and community mobility to enhance socioeconomic conditions of rural communities. *Multidisciplinary Science Journal*, 7(8), 1–10. <https://doi.org/10.31893/multiscience.2025465>
- Siregar, R., Humaizi, & Zulkifli. (2025). Analysis of the impact of infrastructure development on micro, small and medium enterprises in Sempakata Village, Medan Selayang District, Medan City. *SOSIOEDUKASI: Jurnal Ilmiah Ilmu Pendidikan dan Sosial*, 14(4), 4143–4154. <https://doi.org/10.36526/sosioedukasi.v14i4.6716>
- Susilo, T., Dewi, M., Susilowati, & Anggitadari, I. (2025). The effect of village road development on mobility, environmental quality, and community economy. *DEVOTION: Journal of Research and Community Service*, 6(11), 1411–1423. <https://doi.org/10.59188/devotion.v6i11.25579>
- Urry, J. (2004). The ‘system’ of automobility. *Theory, Culture & Society*, 21(4–5), 25–39. <https://doi.org/10.1177/0263276404046059>
- Urry, J. (2007). *Mobilities*. London, England: Routledge.
- Wijaya, K., & Hendriawansyah, D. (2025). Kajian spasial aksesibilitas pada perencanaan kawasan Kampus Universitas Kebangsaan Republik Indonesia. *Jurnal Arsitektur Arcade*, 9(2), 248–255. <https://doi.org/10.31848/arcade.v9i2.4180>
- Zuria, D. A., Herawati, N. A., Irmandini, P. E., Rachmawati, Y. S., Rohma, P. S., Nafiah, I. F., ... Suyono. (2024). Dampak perbaikan jalan terhadap peningkatan ekonomi masyarakat di Desa Mergosari Kecamatan Tarik Kabupaten Sidoarjo: Indonesia. *GURUKU: Jurnal Pendidikan dan Sosial Humaniora*, 2(4), 1–7. <https://doi.org/10.59061/guruku.v2i4.757>