

**Korelasivitas Kerusakan Jalan Provinsi
dengan Kesulitan Geografis Faktor
Aksesibilitas di Desa Prioritas Penanganan
Kemiskinan Ekstrem Provinsi Jawa Tengah**

***Correlation of Provincial Road Damage and
Geographical Difficulty of Accessibility
Factors in Extreme Poverty Villages in
Central Java Province***

Maheswara Rifky Pasopati¹, Sigit Pandu Basuki²,

**Afiliasi: 1) Program Studi Sarjana Terapan Perencanaan Tata Ruang
dan Pertanahan, Departemen Sipil dan Perencanaan, Sekolah Vokasi
Universitas Diponegoro. 2) Badan Perencanaan Pembangunan Daerah
Provinsi Jawa Tengah**

Info Artikel

Diterima : 5 Agustus 2024
Direvisi : 5 Agustus 2024
Disetujui : 12 Agustus 2024

Kata kunci:

Aksesibilitas
Kerusakan jalan
Kesulitan geografis
Korelasi

Abstrak

Ketersediaan infrastruktur jalan merupakan salah satu faktor penting dalam mendukung konektivitas antar wilayah. ketersediaan jaringan jalan yang memadai dapat mendukung peningkatan aksesibilitas antar wilayah. Salah satu faktor yang mempengaruhi aksesibilitas adalah kondisi geografis. Sesuai dengan RPD Provinsi Jawa Tengah 2024 – 2026, penurunan wilayah kantong kemiskinan dilakukan dengan peningkatan konektivitas antar wilayah seperti pembangunan dan peningkatan sarana transportasi serta pembangunan infrastruktur jalan. Dalam melihat keterkaitan antara tingkat kerusakan jalan dengan aksesibilitasnya, maka dilakukan analisis korelasivitas menggunakan metode analisis regresi linier sederhana dan matriks. Variabel pada penelitian ini yaitu desa prioritas penanganan kemiskinan ekstrem di Jawa Tengah, kondisi jalan provinsi Jawa Tengah, dan indeks kesulitan geografis. Pada hasil analisis dengan menggunakan matriks, ditemukan tren negatif keterkaitan yang signifikan. Pada hasil analisis dengan menggunakan regresi linier sederhana, pengujian pada uji t menunjukkan bahwa hanya variabel IKG agregat yang memiliki pengaruh signifikan terhadap variabel kondisi jalan. Kemudian pada uji F menunjukkan secara stimulan variabel indeks kesulitan geografis faktor aksesibilitas/transportasi dan agregat memiliki pengaruh yang signifikan terhadap variabel kondisi jalan. Kemudian ditunjukkan pada koefisien determinasinya bahwa secara stimulan pengaruhnya sebesar 44,9%, sedangkan sisanya dipengaruhi oleh variabel lainnya yang ada pada setiap variabel lainnya yang menjadi pengukur setiap faktor tersebut. Kemudian dalam penentuan prioritas penanganan kerusakan jalan dilakukan skoring dan pembobotan dan didapatkan ruas jalan Prioritas I hingga Prioritas III di mana yang paling utama berada pada ruas jalan Moga – Morongso Bts. Kab. Tegal yang melewati Desa Walangsanga dan Desa Sima (Kabupaten Pemalang). Hal ini dapat menjadi rekomendasi bagi para pemangku kepentingan dalam penentuan prioritas penanganan

Keywords:

Accessibility
Road damage
Geographical difficulties
Correlation

Corresponding Author :

Maheswara Rifky Pasopati
Maheswararifkyp19a1@gmail.com
085156742125

ruas jalan di desa prioritas penanganan kemiskinan ekstrem Jawa Tengah.

Abstract

The availability of road infrastructure is one of the important factors in supporting connectivity between regions. the availability of an adequate road network can support increased accessibility between regions. One of the factors that influence accessibility is geographical conditions. In accordance with the RPD of Central Java Province 2024-2026, the reduction of poverty enclaves is carried out by increasing connectivity between regions such as the development and improvement of transportation facilities and road infrastructure development. To see the relationship between the level of road damage and accessibility, a correlation analysis was conducted using simple linear regression and matrix analysis methods. The variables in this study are priority villages for extreme poverty in Central Java, road conditions in Central Java province, and geographical difficulty index. In the results of the analysis using the matrix, a significant negative trend of interrelationship was found. In the analysis using simple linear regression, the t-test showed that only the aggregate IKG variable had a significant influence on the road condition variable. Then the F test shows that stimulative the geographical difficulty index variables of accessibility/transportation and aggregate factors have a significant influence on the road condition variable. Then it is shown in the coefficient of determination that the stimulant effect is 44.9%, while the rest is influenced by other variables that exist in each other variable that measures each of these factors. Then in determining the priority of handling road damage, scoring and weighting were carried out and obtained road sections Priority I to Priority III where the most important was on the Moga - Morongso Bts. Tegal Regency which passes through Walangsanga Village and Sima Village (Pemalang Regency). This can be a recommendation for stakeholders in prioritizing the handling of road sections in priority villages for handling extreme poverty in Central Java.

PENDAHULUAN

Infrastruktur merupakan segala sesuatu yang menjadi penunjang utama terselenggaranya suatu proses, baik itu usaha, pembangunan, hingga pengentasan kemiskinan. Infrastruktur memegang peranan penting sebagai salah satu roda penggerak pertumbuhan ekonomi suatu wilayah (Hariyanto, 2021). Pembangunan infrastruktur di Jawa Tengah menjadi prioritas, seperti disebutkan pada Rencana

Pembangunan Daerah (RPD) Provinsi Jawa Tengah Tahun 2024 – 2026 bahwa melalui sinergi kebijakan antara peningkatan infrastruktur perumahan, jambanisasi, air minum, dan sanitasi layak, kemudian peningkatan akses layanan dan infrastruktur pendidikan dan kesehatan, serta peningkatan konektivitas antar wilayah dengan pembangunan dan peningkatan transportasi infrastruktur jalan dilakukan dalam upaya

penurunan wilayah kantong kemiskinan sebagai salah satu dari tiga strategi utama penanggulangan kemiskinan di Jawa Tengah.

Kemiskinan itu sendiri didefinisikan sebagai kekurangan seseorang atau sekelompok orang dalam menjalani kehidupan seperti masyarakat normal. Kekurangan tersebut notabene didasari oleh pendapatan yang tidak mencukupi untuk membeli keperluan asas, taraf pendidikan yang tidak tinggi, serta masalah kesehatan yang mengganggu aktivitas kehidupan secara normal. Pemerintah Indonesia sendiri memiliki definisi strategis terkait dengan kemiskinan yang terjadi di negara Indonesia. Pada tahun 2020, Presiden bersama dengan Tim Nasional Percepatan Penanggulangan Kemiskinan melalui capaian *Sustainable Development Goals* (SDG's) menargetkan menghapuskan angka kemiskinan ekstrem. Kemiskinan ekstrem sendiri didefinisikan sebagai kondisi di mana kesejahteraan masyarakat berada di bawah garis kemiskinan ekstrem yang setara dengan US\$ 1,9 PPP (*purchasing power parity*). Melalui arahan ini, pada tahun 2021 upaya pengentasan kemiskinan ekstrem difokuskan pada 7 provinsi dan diprioritaskan pada 35 kabupaten yang mewakili sekitar 20 persen jumlah penduduk miskin ekstrem secara nasional. Pada Provinsi Jawa Tengah sendiri terdapat 5

kabupaten yang termasuk dalam prioritas upaya pengentasan kemiskinan ekstrem.

Ketersediaan infrastruktur jalan merupakan salah satu faktor penting dalam mendukung konektivitas antar wilayah. Jalan merupakan sarana transportasi utama yang menghubungkan berbagai aktivitas ekonomi, sosial, dan budaya. Di Provinsi Jawa Tengah, terdapat jaringan jalan nasional, jalan provinsi, dan jalan kabupaten/kota yang menghubungkan berbagai wilayah. (Provinsi Jawa Tengah, 2022). Jalan nasional yang melewati Provinsi Jawa Tengah memiliki total panjang jalan 1.518,09 km, kemudian jalan provinsi dengan total panjang jalan 2.404,74 km, sedangkan jalan kabupaten dengan total panjang jalan 27,19381 km (Provinsi Jawa Tengah, 2023). Jaringan jalan provinsi dengan kondisi buruk yang terdapat di Jawa Tengah pada tahun 2022 mencapai 284,58 km atau 11,8% dari total keseluruhan jalan provinsi di Jawa Tengah. Hal ini dapat disebabkan oleh faktor manusia dan alam seperti perubahan suhu, cuaca, serta muatan kendaraan yang semakin berat (Sembiring, Siahaan and Naibaho, 2022). Ketersediaan jaringan jalan yang memadai dapat mendukung peningkatan aksesibilitas antar wilayah.

Aksesibilitas merupakan kemampuan suatu wilayah untuk dijangkau oleh berbagai kegiatan ekonomi, sosial, dan budaya.

Aksesibilitas yang tinggi dapat mendorong pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat (Sembiring, Siahaan and Naibaho, 2022). Salah satu faktor yang juga mempengaruhi aksesibilitas adalah kondisi geografis. Kondisi geografis yang sulit dapat menghambat pembangunan infrastruktur jalan. Sebagai dampak dari pembangunan infrastruktur yang terhambat, jalan yang kurang memadai maupun rusak menjadi 1 dari 4 faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan (Oktopianto et al., 2021). Hal tersebut tentunya menimbulkan pengaruh yang mengganggu masyarakat sebagai pengguna jalan dengan merasa tidak aman akan terjadinya kecelakaan (M. Gilang Alfarizi, Wahidin, 2020). Kesulitan geografis suatu wilayah juga memiliki pengaruh tidak langsung terhadap ekonomi, sebagaimana disebutkan pada penelitian (Pujiati and Ec, 2020) bahwa nilai indeks kesulitan geografis bersamaan dengan penduduk dan ketimpangan suatu daerah berpengaruh terhadap kemiskinan. Oleh karena itu, perlu dilakukan analisis korelasivitas antara jalan provinsi dengan indeks kesulitan geografis utamanya pada faktor aksesibilitas/transportasi.

Menurut (Alonso, 1964) lokasi dengan tingkat aksesibilitas yang tinggi cenderung menjadi kewenangan utama Provinsi Jawa Tengah. Literatur yang ada saat ini

memiliki pelaku aktivitas ekonomi yang mampu menghasilkan perputaran uang yang tinggi, sehingga dapat melakukan beraglomerasi pada kawasan-kawasan dengan tingkat aksesibilitas yang tinggi pula. Dalam hal ini mengartikan bahwa konektivitas antar wilayah juga penting, sesuai dengan strategi penanggulangan kemiskinan pada RPD Provinsi Jawa Tengah 2024 – 2026 (Provinsi Jawa Tengah, 2023) yang menyebutkan bahwa penurunan wilayah kantong kemiskinan dilakukan dengan peningkatan konektivitas antar wilayah seperti pembangunan dan peningkatan sarana transportasi serta pembangunan infrastruktur jalan. Hal ini juga dikutip pada (Ilzam et al., 2023) yang membahas terkait strategi mengatasi kemiskinan ekstrem di Papua Barat.

Analisis korelasivitas bertujuan untuk mengetahui hubungan antara dua variabel atau lebih. Dalam penelitian ini, variabel yang dianalisis adalah kondisi jalan provinsi dan Indeks Kesulitan Geografis (IKG), baik secara keseluruhan nilai faktor maupun faktor aksesibilitas/transportasi. Pemilihan jalan provinsi sebagai fokus dalam penelitian dikarenakan sebagai infrastruktur yang

belum banyak meninjau terkait korelasivitas antara kondisi jalan dengan IKG suatu

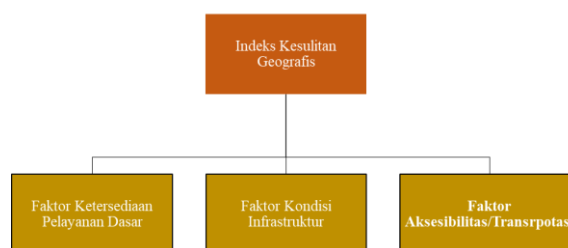
wilayah, utamanya pada faktor aksesibilitas/transportasi. Sehingga kemudian hasil analisis korelasivitas dapat digunakan untuk mengetahui hubungan antara kondisi jalan provinsi dengan IKG sehingga kemudian dapat menjadi dasar dalam perencanaan pembangunan maupun penanganan kerusakan infrastruktur jalan di Provinsi Jawa Tengah.

METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan yaitu penelitian kuantitatif dengan teknik analisis deskriptif. Unit yang dianalisis dalam penelitian ini adalah unit desa. Desa yang teridentifikasi sebagai Desa Prioritas Penanganan Kemiskinan Ekstrem berdasarkan hasil analisis Bappeda Provinsi Jawa Tengah berjumlah 126 desa yang tersebar di 23 kecamatan pada 5 kabupaten di Provinsi Jawa Tengah. Tujuan pada penelitian ini yaitu menggambarkan besarnya pengaruh dan keeratan hubungan antara variabel IKG agregat dan IKG faktor aksesibilitas/transportasi dengan ketersediaan dan kondisi infrastruktur jalan provinsi di desa prioritas penanganan kemiskinan ekstrem Provinsi Jawa Tengah. Pendekatan yang digunakan adalah analisis regresi linear sederhana yang dilakukan pada aplikasi *IBM SPSS Statistics 26*. Pendekatan lainnya yang digunakan adalah metode matriks dengan

membandingkan jumlah desa pada setiap kelas variabel.

Proses pengumpulan data dari objek penelitian dilakukan melalui data sekunder yang diperoleh dari beberapa sumber. Data yang digunakan adalah data Indeks Kesulitan Geografis (IKG) dan persebaran infrastruktur jaringan jalan provinsi di Jawa Tengah. Sumber data Indeks Kesulitan Geografis (IKG) didapatkan dari Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor 146 Tahun 2020 tentang Penetapan Nama, Kode dan Jumlah Desa Seluruh Indonesia Tahun 2020. Pada IKG terdapat 3 faktor yang mendasari penentuannya berdasarkan Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 60 Tahun 2014 Tentang Dana Desa, yaitu ketersediaan pelayanan dasar, kondisi infrastruktur, dan aksesibilitas/transportasi.

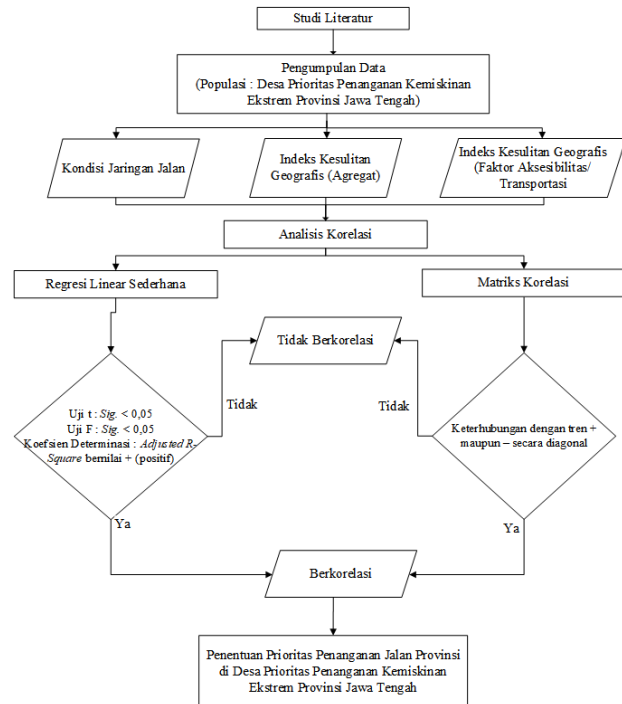


Gambar 1. Diagram Faktor Penyusun Indeks Kesulitan Geografis

Sumber: Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor 146 Tahun 2020 tentang Penetapan Nama, Kode dan Jumlah Desa Seluruh Indonesia Tahun 2020

Ketiga faktor penyusun IKG tersebut juga memiliki variabel-variabel tersendiri pada. Faktor ketersediaan pelayanan dasar meliputi pelayanan dasar yang terkait pendidikan dan kesehatan, kemudian faktor kondisi infrastruktur meliputi infrastruktur yang terkait dengan fasilitas kegiatan ekonomi dan ketersediaan energi, sedangkan faktor aksesibilitas/transportasi meliputi aksesibilitas jalan dan sarana transportasi.

Faktor aksesibilitas/transportasi memiliki 8 variabel pengukur, yaitu: 1) lalu lintas dan kualitas jalan, 2) aksesibilitas jalan, 3) ketersediaan angkutan umum, 4) operasional angkutan umum, 5) lama waktu per kilometer menuju kantor camat, 6) biaya per kilometer menuju kantor camat, 7) lama waktu per kilometer menuju kantor bupati/walikota, dan 8) biaya per kilometer menuju kantor bupati/walikota. Termasuk di dalamnya yaitu ketersediaan dan kondisi jaringan jalan yang menjadi salah satu variabel pengukur. Sumber data persebaran jaringan jalan provinsi di Jawa Tengah didapatkan dari Surat Keputusan Gubernur Jawa Tengah No. 622/11 Tahun 2022 tentang Penetapan Ruas Jalan Dalam Jaringan Jalan Kolektor Primer-2 dan Jalan Kolektor Primer-3 Sebagai Jalan Provinsi di Provinsi Jawa Tengah (Provinsi Jawa Tengah, 2022). Berikut merupakan diagram alir dari penelitian ini.



Gambar 2. Diagram Alir Penelitian

HASIL DAN PEMBAHASAN

Desa Prioritas Penanganan Kemiskinan Ekstrem di Provinsi Jawa Tengah

Kemiskinan ekstrem merupakan agenda prioritas pemerintah, sesuai dengan arahan Presiden RI yang menargetkan kemiskinan ekstrem ditargetkan turun menjadi nol persen pada 2024. Kemiskinan ekstrem menurut Bank Dunia yaitu ketika paritas daya beli (*purchasing power parity*/PPP) di bawah US\$1,9 per hari (TNP2K, 2022). Sedangkan berdasarkan menurut Kemenko PMK Indonesia, kemiskinan ekstrem adalah kondisi ketidakmampuan masyarakat dalam memenuhi kebutuhan dasar, yaitu makanan, air bersih, sanitasi layak, kesehatan, tempat tinggal, pendidikan, dan akses informasi terhadap pendapatan dan layanan sosial.

Sehingga dapat dikatakan bahwa desa prioritas penanganan kemiskinan ekstrem atau disingkat PKE adalah desa yang secara penduduknya belum mampu dalam memenuhi kebutuhan-kebutuhan dasar tersebut. Pada Jawa Tengah sendiri, persentase penduduk miskin pada tahun 2018–2019 menurun dari 11,32% (3.897,20 ribu orang) menjadi 10,58% (3.679,40 ribu orang). Namun mengalami peningkatan pada periode Maret 2020 menjadi 11,41% (3.980,90 ribu orang) dan kemudian mengalami peningkatan lagi pada periode September 2020 menjadi 11,84% (4.119,93 ribu orang). Desa-desa yang ditetapkan sebagai Desa Prioritas Penanganan Kemiskinan Ekstrem tersebar pada 14 kabupaten yang ada di Provinsi Jawa Tengah. Berikut ini tabel yang menjelaskan jumlah desa di setiap kabupaten di Provinsi Jawa Tengah yang ditetapkan sebagai Desa Prioritas Penanganan Kemiskinan Ekstrem.

Tabel 1. Tabel Persebaran Desa Prioritas Penanganan Kemiskinan Ekstrem Tahun 2021

No	Kabupaten	Jumlah Desa
1	Banjarnegara	25
2	Banyumas	24
3	Brebes	26
4	Kebumen	25
5	Pemalang	26
JUMLAH		126

Sumber : Analisis Bappeda Provinsi Jawa Tengah, 2021

Dari ke-5 kabupaten yang termasuk dalam persebaran, 2 di antaranya ditetapkan sebanyak 26 desa dari kabupaten tersebut

yang menjadi Desa Prioritas Penanganan Kemiskinan Ekstrem. Kabupaten-kabupaten tersebut yaitu Kabupaten Brebes dan Kabupaten Pemalang. Kemudian disusul oleh Kabupaten Banjarnegara dan Kabupaten Kebumen yang ditetapkan sebanyak 25 desa. Kemudian Kabupaten Banyumas dengan desa yang ditetapkan menjadi Desa Prioritas Penanganan Kemiskinan Ekstrem sebanyak 24 desa.

Indeks Kesulitan Geografis pada Desa Prioritas Penanganan Kemiskinan Ekstrem di Provinsi Jawa Tengah

Indeks Kesulitan Geografis merupakan suatu indeks yang menjadi ukuran dalam penentuan tipologi desa berdasarkan Tingkat kesulitan akses menuju suatu desa. Indeks Kesulitan Geografis dipengaruhi oleh beberapa faktor yang telah disebutkan sebelumnya. Nilai Indeks Kesulitan Geografis (IKG) memiliki rentang 0-100, semakin tinggi nilai indeks menunjukkan bahwa tingkat kesulitan geografis semakin tinggi dan memengaruhi pembangunan desa. Apabila suatu desa memiliki fasilitas pelayanan dasar yang terbatas, kualitas infrastruktur yang rendah, dan akses transportasi yang sulit maka desa tersebut akan memiliki angka indeks yang relatif lebih tinggi dibandingkan desa yang memiliki kondisi sebaliknya (Kemenkeu.go.id, 2018). Indeks Kesulitan Geografis juga diklasifikasikan menjadi 4 kelompok dengan kriteria sebagai berikut

- Mudah dengan nilai IKG $\leq 22,26$ Berdasarkan Keputusan Menteri
- Cenderung Mudah dengan nilai IKG $> 22,26$ dan $\leq 32,76$ Dalam Negeri Nomor 146 Tahun 2020 tentang Penetapan Nama, Kode dan Jumlah
- Cenderung Sulit dengan nilai IKG $> 32,76$ dan $< 43,25$ Desa Seluruh Indonesia Tahun 2020, berikut ini merupakan Indeks Kesulitan Geografis
- Sulit dengan nilai IKG $> 43,25$ Desa Prioritas Penanganan Kemiskinan Ekstrem di Provinsi Jawa Tengah.

Tabel 1. Indeks Kesulitan Geografis Desa Prioritas Penanganan Kemiskinan Ekstrem di Provinsi Jawa Tengah Tahun 2021

No	Kabupaten	Jumlah Desa	Klasifikasi			
			Mudah	Cenderung Mudah	Cenderung Sulit	Sulit
1	Banjarnegara	25	4	7	11	3
2	Banyumas	24	5	8	7	4
3	Brebes	26	8	12	5	1
4	Kebumen	25	2	8	13	2
5	Pemalang	26	2	13	9	2
	TOTAL	326	21	48	45	12
		100%	17%	38%	36%	10%

Sumber: Pengolahan Mandiri, 2024

Pada klasifikasi IKG Mudah tersebar di seluruh kabupaten yang teridentifikasi. Kabupaten yang memiliki desa prioritas PKE dengan klasifikasi IKG Mudah paling banyak yaitu Kabupaten Brebes dengan jumlah 8 desa, sedangkan yang paling sedikit berada pada Kabupaten Pemalang dan Kabupaten Kebumen dengan jumlah 2 desa. Desa-desa yang teridentifikasi sebagai klasifikasi Mudah memiliki fasilitas pelayanan dasar yang sangat baik, kualitas infrastruktur yang tinggi, dan akses transportasi yang sangat mudah.

Pada klasifikasi IKG Cenderung Mudah tersebar di seluruh kabupaten yang teridentifikasi. Kabupaten yang memiliki desa prioritas PKE dengan klasifikasi IKG Cenderung Mudah paling banyak yaitu Kabupaten Pemalang dengan jumlah 13 desa, sedangkan yang paling sedikit yaitu pada Kabupaten Banjarnegara dengan jumlah 7 desa. Desa-desa yang teridentifikasi sebagai klasifikasi Cenderung Mudah memiliki fasilitas pelayanan dasar yang cukup baik, kualitas infrastruktur yang cukup tinggi, dan akses transportasi yang cukup mudah.

Pada klasifikasi IKG Cenderung Sulit tersebar di seluruh kabupaten yang teridentifikasi. Kabupaten yang memiliki desa prioritas PKE dengan klasifikasi IKG Cenderung Sulit paling banyak yaitu Kabupaten Kebumen dengan jumlah 13 desa, sedangkan yang paling sedikit yaitu Kabupaten Brebes dengan jumlah 5 desa masing-masing. Desa-desa yang teridentifikasi sebagai klasifikasi Cenderung Sulit memiliki fasilitas pelayanan dasar yang cukup buruk, kualitas infrastruktur yang cukup rendah dan akses transportasi yang cukup sulit.

Pada klasifikasi yang terakhir yaitu IKG Sulit tersebar di seluruh kabupaten yang teridentifikasi. Kabupaten yang memiliki desa prioritas PKE dengan klasifikasi IKG Sulit paling banyak yaitu Kabupaten Banyumas dengan jumlah 4 desa, sedangkan yang paling sedikit yaitu Kabupaten Brebes dengan jumlah 1 desa. Desa-desa yang teridentifikasi sebagai klasifikasi Sulit memiliki fasilitas pelayanan dasar yang sangat buruk, kualitas infrastruktur yang rendah, dan akses transportasi yang sangat sulit.

Secara keseluruhan berdasarkan klasifikasinya, yang paling mendominasi yaitu Cenderung Mudah dengan total persentase 38% dari keseluruhan desa yang

ada di desa prioritas PKE Jawa Tengah. Kemudian disusul oleh klasifikasi Cenderung Sulit dengan total persentase 36% dari keseluruhan desa yang ada di desa prioritas PKE Jawa Tengah. Sedangkan klasifikasi yang paling sedikit persentasenya yaitu klasifikasi Sulit dengan total persentase 10% dari keseluruhan desa yang menjadi Desa Prioritas Penanganan Kemiskinan Ekstrem. Berdasarkan hal ini, menurut (Gilang, 2016) pada penelitiannya disampaikan bahwa semakin sulit (semakin nilai IKG mendekati 100) tingkat IKG nya maka akan semakin menghambat pembangunan. Pada hal ini dapat direkomendasikan percepatan atau pemfokusan prioritas penanganan kemiskinan ekstrem pada desa-desa yang teridentifikasi memiliki IKG Cenderung Sulit dan Sulit.

Pada penelitian penulis, dasar korelasi antara IKG dengan infrastruktur jalan provinsi juga dilihat dari salah satu faktor IKG yang memiliki keterkaitan langsung dengan infrastruktur jalan. Faktor IKG tersebut yaitu aksesibilitas/transportasi yang di mana salah satu variabel pertimbangannya adalah kualitas dan aksesibilitas jalan. Berikut ini merupakan Indeks Kesulitan Geografis Faktor Aksesibilitas/Transportasi Desa Prioritas Penanganan Kemiskinan Ekstrem di Provinsi Jawa Tengah.

Tabel 2. Indeks Kesulitan Geografis Faktor Aksesibilitas/Transportasi Desa Prioritas Penanganan Kemiskinan Ekstrem di Provinsi Jawa Tengah Tahun 2021

No	Kabupaten	Jumlah Desa	Klasifikasi			
			Mudah	Cenderung Mudah	Cenderung Sulit	Sulit
1	Banjarnegara	25	18	3	4	
2	Banyumas	24	16		4	4
3	Brebes	26	17	4	5	
4	Kebumen	25	17	6	2	
5	Pemalang	26	19	3	4	
	TOTAL	126	87	16	19	4
		100%	69%	13%	15%	3%

Sumber: Pengolahan Mandiri, 2024

Pada klasifikasi IKG Faktor aksesibilitas/transportasi Mudah tersebar di seluruh kabupaten yang teridentifikasi. Kabupaten yang memiliki desa prioritas PKE dengan klasifikasi IKG Faktor aksesibilitas/transportasi Mudah paling banyak yaitu Kabupaten Pemalang dengan jumlah 19 desa, sedangkan yang paling sedikit berada pada Kabupaten Banyumas dengan jumlah 16 desa. Desa-desa yang teridentifikasi sebagai klasifikasi Mudah memiliki ketersediaan dan aksesibilitas transportasi yang sangat mudah.

Pada klasifikasi IKG Faktor aksesibilitas/transportasi Cenderung Mudah tersebar di 4 dari 5 kabupaten yang teridentifikasi. Kabupaten yang memiliki desa prioritas PKE dengan klasifikasi IKG Faktor aksesibilitas/transportasi Mudah paling banyak yaitu Kabupaten Kebumen dengan jumlah 6 desa, sedangkan yang paling sedikit berada pada Kabupaten Pemalang dengan jumlah 3 desa. Desa-desa yang teridentifikasi

sebagai klasifikasi Cenderung Mudah memiliki ketersediaan dan aksesibilitas transportasi yang cukup mudah.

Pada klasifikasi IKG Faktor aksesibilitas/transportasi Cenderung Sulit tersebar di seluruh kabupaten yang teridentifikasi. Kabupaten yang memiliki desa prioritas PKE dengan klasifikasi IKG Faktor aksesibilitas/transportasi Cenderung Sulit paling banyak yaitu Kabupaten Brebes dengan jumlah 5 desa, sedangkan yang paling sedikit berada pada Kabupaten Kebumen dengan jumlah 2 desa. Desa-desa yang teridentifikasi sebagai klasifikasi Cenderung Sulit memiliki ketersediaan dan aksesibilitas transportasi yang cukup sulit.

Pada klasifikasi IKG Faktor aksesibilitas/transportasi Sulit tersebar hanya pada 1 dari 5 kabupaten, yaitu Kabupaten Banyumas dengan jumlah 4 desa. Desa-desa yang teridentifikasi sebagai klasifikasi Cenderung Sulit memiliki ketersediaan dan aksesibilitas transportasi yang sulit

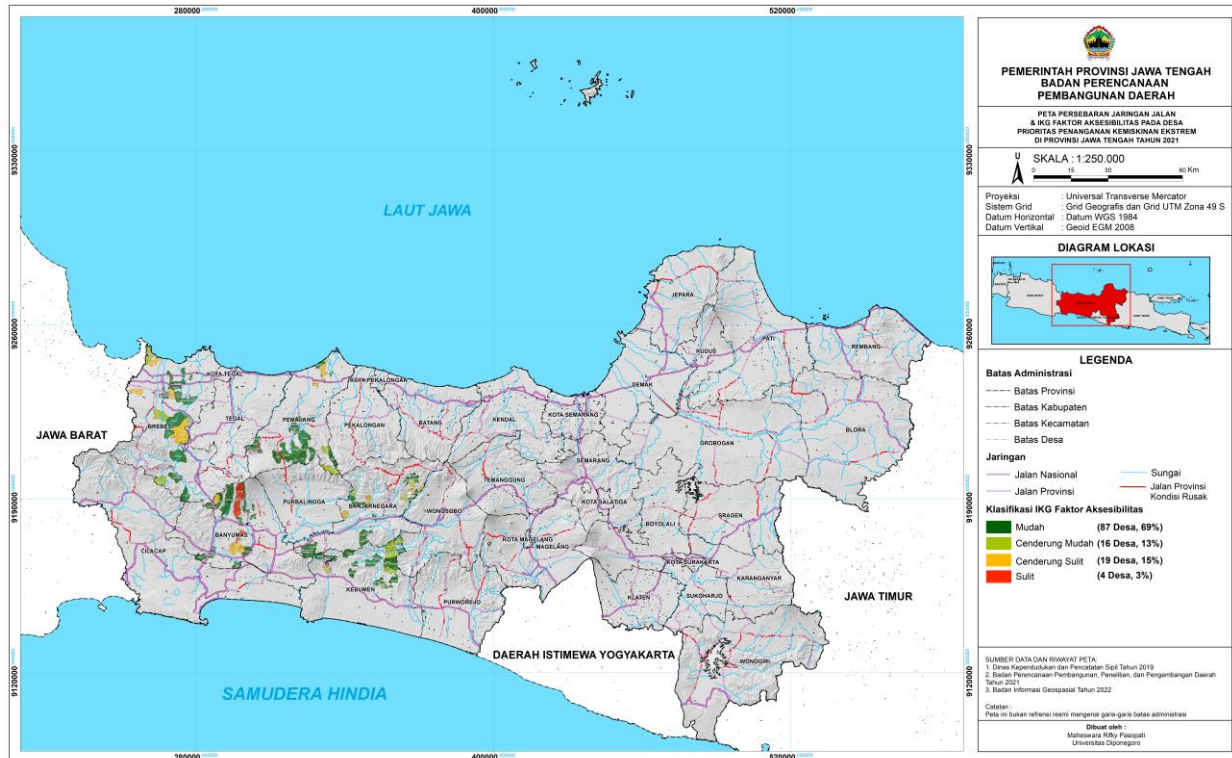
Secara keseluruhan berdasarkan klasifikasinya, persebaran jumlah setiap klasifikasi IKG Faktor aksesibilitas/transportasi pada desa prioritas PKE di Jawa Tengah yang paling mendominasi yaitu Mudah dengan total persentase 69% dari keseluruhan desa yang ada di desa prioritas PKE Jawa Tengah. Kemudian disusul oleh klasifikasi Cenderung Sulit dengan total persentase 15% dari keseluruhan desa yang ada di desa prioritas PKE Jawa Tengah, lalu klasifikasi Cenderung Mudah dengan total persentase 13% dari keseluruhan desa yang ada di desa prioritas PKE Jawa Tengah, dan yang terakhir klasifikasi Sulit dengan total persentase 3% dari keseluruhan desa yang ada di desa prioritas PKE Jawa Tengah. Dari hal ini dapat dikatakan bahwa pada IKG faktor aksesibilitas/transportasi klasifikasi Cenderung Sulit dan Sulit diperlukan percepatan pembangunan maupun perbaikan kualitas jalan dan variabel lainnya yang mendasari perhitungan IKG faktor ini.

Persebaran Infrastruktur Jalan Provinsi dan Nilai IKG Pada Desa Prioritas

Penanganan Kemiskinan Ekstrem di Provinsi Jawa Tengah

Secara normatif, jalan dideskripsikan sebagai prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel. Jalan berdasarkan fungsinya dibedakan atas sistem jaringan primer dan sistem jaringan sekunder yang masing-masing sistemnya terdiri atas jalan arteri, jalan kolektor, jalan lokal, dan jalan lingkungan.

Pada Provinsi Jawa Tengah, mengenai jalan provinsi yang menjadi kewenangan diatur dalam Keputusan Gubernur Jawa Tengah Nomor 622 Tahun 2022 terkait penetapan ruas jaringan jalan kolektor primer-2 dan kolektor primer-3 sebagai jalan provinsi di Provinsi Jawa Tengah. Berikut ini merupakan peta jaringan jalan beserta nilai IKG faktor aksesibilitas/transportasinya di Provinsi Jawa Tengah.



Gambar 3. Peta Jaringan Jalan & IKG Faktor Aksesibilitas/Transportasi di Desa Prioritas Penanganan Kemiskinan Ekstrem Provinsi Jawa Tengah Tahun 2021

Sumber: Analisis Bappeda Provinsi Jawa Tengah, 2021

Berdasarkan peta jaringan jalan Provinsi Jawa Tengah, dapat dilihat jalur dari jalan tersebut yang melewati wilayah administrasi Desa Prioritas Penanganan Kemiskinan Ekstrem. Dari total 331 Desa Prioritas Penanganan Kemiskinan Ekstrem, terdapat 14 desa yang dilalui oleh jalan nasional, kemudian terdapat 15 desa (dengan total 11 ruas jalan) yang dilalui oleh jalan provinsi, dan 97 desa sisanya dilalui oleh jalan kabupaten/kota.

Dari peta jaringan jalan Provinsi Jawa Tengah, dapat dilihat juga persebaran jalan provinsi yang memiliki kondisi rusak. Kerusakan jalan sering kali terjadi

dikarenakan faktor manusia dan alam seperti perubahan suhu, cuaca, serta muatan kendaraan yang semakin berat (Sulistiyo, Wahidin and Imron, 2020). Dalam mengidentifikasi tingkat kerusakan jalan provinsi yang melewati desa prioritas PKE, dilakukan klasifikasi kerusakan sebanyak 2 yaitu sebagai berikut.

- Sedikit Rusak dengan kerusakan jalan 0 – 25% dari luas jalan
- Sebagian Rusak dengan kerusakan jalan 25 – 50% dari luas jalan

Berdasarkan klasifikasi tersebut, sebanyak satu ruas jalan provinsi yang melewati desa prioritas PKE dengan kerusakan jalan Sedikit Rusak atau 0 - 25%,

kemudian 2 ruas jalan provinsi dengan kondisi jalan yang melewati desa prioritas kerusakan jalan Sebagian Rusak atau 25 – PKE ditunjukkan dengan tabel sebagai 50%, sedangkan 9 ruas jalan lainnya dalam berikut.

kondisi baik. Perincian dari persebaran

Tabel 3. Kondisi Ruas Jalan Menurut Desa di Desa Prioritas Penanganan Kemiskinan Ekstrem Provinsi Jawa Tengah

Kabupaten	Kecamatan	Desa	Nama Ruas Jalan	Kondisi
Pemalang	Moga	Walangsanga	Moga - Morongso Bts.Kab.Tegal	Sebagian Rusak (34%)
Pemalang	Moga	Sima	Moga - Morongso Bts.Kab.Tegal	Sebagian Rusak (34%)
Kebumen	Moga	Sima	Gombang-Sempor- Ketileng/Bts.Banjarnegara	Sedikit Rusak (3,4%)
Kebumen	Sempor	Tunjungseto	Gombang-Sempor- Ketileng/Bts.Banjarnegara	Baik
Banyumas	Rawalo	Losari	Menganti - Kesugihan	Baik
Brebes	Ketanggungan	Bulakelor	Jatibarang - Ketanggungan	Baik
Pemalang	Bantarbolang	Pegiringan	Pemalang - Randudongkal	Baik
Pemalang	Belik	Beluk	Randudongkal - Belik Bts.Kab.Purbalingga	Baik
Brebes	Bantarkawung	Bangbayang	Bumiayu - Salem Bts.Kab.Brebes	Baik
Brebes	Bantarkawung	Pangebatan	Bumiayu - Salem Bts.Kab.Brebes	Baik
Brebes	Ketanggungan	Dukuhturi	Jatibarang - Ketanggungan	Baik
Brebes	Larangan	Rengaspendawa	Jatibarang - Ketanggungan	Baik
Brebes	Larangan	Slati	Jatibarang - Ketanggungan	Baik
Pemalang	Bantarbolang	Bantarbolang	1) Bantarbolang - Kesesi / Bts.Kab.Pekalongan, 2) Pemalang - Randudongkal	Baik

Brebes	Ketanggungan	Ketanggungan	1) Ketanggungan - Kersana - Bantarsari, 2) Jatibarang - Ketanggungan	Baik
--------	--------------	--------------	--	------

Sumber: Pengolahan Mandiri, 2024

Berdasarkan kuantitatif persentase kerusakan jalannya, desa-desa yang teridentifikasi pada kerusakan jalan Sebagian Rusak dapat menjadi prioritas karena lebih dari 1/3 dari total luas jalan provinsi yang melalui adalah jalan yang rusak. Tingginya persentase kerusakan jalan dapat disebabkan oleh kondisi jalan yang berlubang serta lebar jalan yang sempit namun frekuensi penggunaan kendaraan yang tinggi sehingga melebihi kapasitasnya.

Indeks Kesulitan Geografis dengan Ketersediaan dan Kondisi Infrastruktur Jalan

Indeks kesulitan geografis baik pada faktor keseluruhan nya maupun spesifik faktor aksesibilitas/transportasi menjelaskan bagaimana suatu wilayah memiliki tingkat kesulitan diakses secara geografis. Jaringan jalan yang menjadi salah satu variabel pada faktor aksesibilitas juga dapat menjadi pertimbangan dalam penentuan nilai IKG khususnya pada faktor aksesibilitas/transportasi. Dalam melihat hal itu, berikut ini merupakan nilai dan klasifikasi IKG pada Desa Prioritas Penanganan Kemiskinan Ekstrem yang dilalui oleh jalan provinsi beserta kondisi jalan nya.

Tabel 4. Persentase Kerusakan Jalan Provinsi dan Nilai IKG pada Desa Prioritas Penanganan Kemiskinan Ekstrem Tahun 2021

No	Kabupaten/ Kota	Kecamatan	Desa	Ruas Jalan	Kondisi	Faktor Aksesibilitas	Faktor Agregat
1	Banyumas	Rawalo	Losari	Menganti - Kesugihan	Baik	8,5 Mudah	35,37 Cenderung Sulit
2	Brebes	Bantarkawung	Bangbayang	Bumiayu - Salem Bts.Kab.Brebes	Baik	6,73 Mudah	21,56 Mudah
3		Bantarkawung	Pangebatan	Bumiayu - Salem Bts.Kab.Brebes	Baik	5,73 Mudah	17,62 Mudah
4		Ketanggungan	Ketanggungan	1) Ketanggungan - Kersana - Bantarsari 2) Jatibarang - Ketanggungan	Baik Baik	4,23 Mudah	12,01 Mudah
5		Ketanggungan	Bulakelor	Jatibarang - Ketanggungan	Baik	35,5 Cenderung Sulit	31,48 Cenderung Mudah
6		Ketanggungan	Dukuhturi	Jatibarang - Ketanggungan	Baik	4,23 Mudah	21,51 Mudah
7		Larangan	Rengaspendawa	Jatibarang - Ketanggungan	Baik	4,23 Mudah	20,73 Mudah
8		Larangan	Slati	Jatibarang - Ketanggungan	Baik	4,23 Mudah	21,94 Mudah
9	Kebumen	Sempor	Tunjungseto	Gombong-Sempor- Ketileng/Bts.Banjarnegara	Baik	34,01 Cenderung Sulit	41,72 Cenderung Sulit
10		Sempor	Sampang	Gombong-Sempor- Ketileng/Bts.Banjarnegara	Sedikit Rusak (3,4%)	4,23 Mudah	29,83 Cenderung Mudah
11	Pemalang	Bantarbolang	Bantarbolang	1) Bantarbolang - Kesesi / Bts.Kab.Pekalongan 2) Pemalang - Randudongkal	Baik Baik	4,23 Mudah	20,61 Mudah
12		Bantarbolang	Pegiringan	Pemalang - Randudongkal	Baik	0 Mudah	23,85 Cenderung Mudah
13		Belik	Beluk	Randudongkal - Belik Bts.Kab.Purbalingga	Baik	21,24 Mudah	28,02 Cenderung Mudah
14		Moga	Walangsanga	Moga - Morongso Bts.Kab.Tegal	Sebagian Rusak (34%)	21,24 Mudah	36,07 Cenderung Sulit
15		Moga	Sima	Moga - Morongso Bts.Kab.Tegal	Sebagian Rusak (34%)	21,24 Mudah	36,11 Cenderung Sulit

Sumber: Pengolahan Mandiri, 2024

Berdasarkan tabel di atas, beberapa desa bahkan dilewati oleh lebih dari 1 ruas jalan provinsi, seperti pada Desa Ketanggungan (Kabupaten Brebes) dan Desa Bantarbolang (Kabupaten Pemalang).

Uji Korelasivitas antara IKG Faktor Aksesibilitas/Transportasi dengan Kondisi Jalan

Dalam melakukan analisis korelasivitas antara IKG faktor aksesibilitas/transportasi dengan kondisi jalan, dilakukan metode matriks antara kedua variabel dengan kondisi jalan dan juga metode analisis regresi linear sederhana dengan SPSS.

Melalui matriks dapat dilihat bagaimana tren pengaruh yang terjadi, apakah ketika nilai IKG faktor aksesibilitas/transportasi semakin buruk diiringi pula dengan tingkat kerusakan jalan yang semakin besar atau justru sebaliknya. Dalam proses matriks ini, desa prioritas PKE yang dilalui oleh jalan provinsi dengan kondisi Baik dan Sedikit Rusak diasumsikan sebagai Kondisi Jalan Baik. Sedangkan desa prioritas PKE yang dilalui oleh jalan provinsi dengan kondisi Sebagian Rusak diasumsikan sebagai Kondisi Jalan Rusak. Kemudian pada kelas IKG faktor aksesibilitas/transportasi akan terbagi menjadi

2 pengelompokan yaitu kelas Mudah & Cenderung Mudah dan kelas Cenderung Sulit & Sulit. Berikut ini merupakan matriks yang membandingkan jumlah ruas jalan di desa prioritas PKE dengan kelas IKG faktor aksesibilitas/transportasi berdasarkan kondisi.

Tabel 5. Matriks Korelasi IKG Faktor Aksesibilitas/transportasi dengan Tingkat Kerusakan Jalan Provinsi di Desa Prioritas Penanganan Kemiskinan Ekstrem Provinsi Jawa Tengah

	IKG Aksesibilitas/Transportasi Klasifikasi Mudah & Cenderung Mudah	IKG Aksesibilitas/Transportasi Klasifikasi Cenderung Sulit & Sulit
Kondisi Jalan Baik	11	2
Kondisi Jalan Rusak	2	0

Sumber: Pengolahan Mandiri, 2024

Keterhubungan antar variabel yang terjadi pada matriks di atas dapat dilihat secara diagonal dari angka ruas jalan yang memiliki Kondisi Jalan Baik dan melewati desa dengan nilai IKG faktor aksesibilitas/transportasi Mudah & Cenderung Mudah hingga angka ruas jalan yang memiliki Kondisi Jalan Rusak dan melewati desa dengan nilai IKG faktor aksesibilitas/transportasi Cenderung Sulit & Sulit. Berdasarkan hal tersebut, terjadi tren yang negatif antara kondisi jalan dengan kelas IKG faktor aksesibilitas/transportasinya. Hal ini mengartikan bahwa terdapat pengaruh

berupa tren negatif berdasarkan metode matriks.

Dari hasil matriks di atas, dapat diidentifikasi bahwa terdapat 2 ruas jalan provinsi pada desa prioritas PKE yang menjadi prioritas utama dikarenakan memiliki kelas IKG faktor aksesibilitas/transportasi Cenderung Sulit/Sulit dan dilewati oleh jalan provinsi dengan Kondisi Jalan Rusak. Ruas jalan tersebut yaitu Moga – Morongso Bts. Kab. Tegal yang melalui Desa Walangsanga dan Desa Sima (Kabupaten Pemalang).

Berdasarkan hasil matriks di atas, terdapat keterkaitan signifikan yang terjadi seperti disebutkan pada (Gilang, 2016) yang menyatakan bahwa jalur transportasi yang semakin baik membuat IKG semakin bagus khususnya antara kondisi jalan provinsi dengan IKG faktor aksesibilitas/transportasi. Kemudian dilakukan analisis kembali menggunakan statistika berupa analisis regresi linear sederhana yang dilakukan pada aplikasi *IBM SPSS Statistics 26*.

Pada analisis regresi linear sederhana yang dilakukan, data yang dimasukkan sejumlah 17 data yang merupakan data kelas IKG baik keseluruhan maupun faktor aksesibilitas/transportasi dan data kondisi jalan provinsi. Kriteria data yang digunakan sebagai sampel dalam analisis adalah sebagai berikut.

- Kondisi Jalan Provinsi

- Nilai 1 : Kondisi Jalan Rusak > 30%
- Nilai 2 : Kondisi Jalan Rusak < 30%
- Nilai IKG Agregat (Keseluruhan)
 - Nilai 1 : Klasifikasi Cenderung Sulit & Sulit
 - Nilai 2 : Klasifikasi Cenderung mudah & Mudah
- Nilai IKG faktor aksesibilitas/transportasi
 - Nilai 1 : Klasifikasi Cenderung Sulit & Sulit
 - Nilai 2 : Klasifikasi Cenderung mudah & Mudah

Dalam melakukan analisis regresi linear sederhana, beberapa hal yang perlu diperhatikan yaitu pada uji signifikansi (Uji-T dan Uji-F), annova, dan penentuan hipotesis yang di mana hasil dari regresi ini berupa suatu persamaan regresi (Yuliara, 2016).

Uji t (Uji Koefisien Regresi)

Uji t atau uji koefisien regresi merupakan pengujian dalam mengukur kemampuan parameter (koefisien regresi dan konstanta) dalam menjelaskan perilaku variabel bebas dalam mempengaruhi variabel terikat. Apabila nilai *prob. t* yang ditunjukkan dengan kolom *Sig.* pada SPSS lebih kecil dari tingkat kesalahan 0,05 maka dapat dikatakan bahwa variabel bebas berpengaruh signifikan terhadap variabel terikatnya dan berlaku sebaliknya (Iqbal, 2000).

Terdapat 4 hipotesis yang ditetapkan, di mana H_{0X1} yaitu variabel X_1 tidak berpengaruh signifikan terhadap variabel kondisi jalan. Kemudian H_{1X1} yaitu variabel X_1 berpengaruh signifikan terhadap variabel kondisi jalan. Lalu H_{0X2} yaitu variabel X_2 tidak berpengaruh signifikan terhadap variabel kondisi jalan. Kemudian H_{1X2} yaitu variabel X_2 berpengaruh signifikan terhadap variabel kondisi jalan. Variabel X merupakan variabel-variabel yang digunakan dalam proses analisis, pada analisis kali ini variabel yang digunakan yaitu X_1 adalah nilai IKG faktor aksesibilitas/transportasi dan X_2 adalah nilai IKG agregat. Berikut ini merupakan tabel *Coefficients* yang menjelaskan nilai pada uji t.

Tabel 6. *Coefficients*

Coefficients ^a					
	Unstand ardized Coeffie nts B	Coefficie nts Std. Error	Stand ardized Coeffie nts Beta	t	Sig.
(Constant)	1,471	0,395		3,728	0,002
Akses ibilitas	- 0,299	0,191	- 0,299	- 1,568	0,006
Agregat	0,552	0,145	0,726	3,812	0,002

a. Dependent Variable:
KondisiJalan

Sumber: Pengolahan Mandiri, 2024

Pada variabel X_1 yaitu nilai IKG faktor aksesibilitas/transportasi, hasil nilai *Sig.* menunjukkan angka 0,006. Angka ini

tidak kurang dari 0,05 sehingga H_{0X1} diterima sedangkan H_{1X1} ditolak yang mengartikan bahwa variabel X_1 yaitu nilai IKG aksesibilitas/transportasi berdasarkan hasil analisis regresi linier sederhana tidak berpengaruh signifikan terhadap variabel terikatnya yaitu kondisi jalan.

Kemudian pada variabel X_2 yaitu nilai IKG agregat, hasil nilai *Sig.* menunjukkan angka 0,002. Angka ini tidak lebih dari 0,05 sehingga H_{0X2} ditolak sedangkan H_{1X2} diterima yang mengartikan bahwa variabel X_2 yaitu nilai IKG aksesibilitas/transportasi berdasarkan hasil analisis regresi linier sederhana berpengaruh signifikan terhadap variabel terikatnya yaitu kondisi jalan.

Dari hasil uji t yang telah dilakukan, 1 dari 2 variabel bebas memenuhi H_{1Xn} dari hipotesis yang sudah ditentukan. Hal ini mengartikan bahwa 1 dari 2 variabel bebas tersebut memiliki pengaruh signifikan terhadap variabel terikatnya yaitu kondisi jalan.

Uji F (Uji Kelayakan Model)

Uji F atau uji kelayakan model adalah tahapan dalam mengidentifikasi model regresi yang diestimasi layak atau tidak layak untuk menjelaskan pengaruh variabel-variabel bebas terhadap variabel terikat. Apabila nilai *prob. F* hitung yang ditunjukkan dengan kolom *Sig.* pada SPSS lebih kecil dari tingkat kesalahan/error 0,05, maka dapat dikatakan

bahwa model regresi yang diestimasi begitupun sebaliknya (Iqbal, 2000).

Hipotesis yang ditetapkan yaitu terdapat 2, di mana H_0 yaitu persamaan regresi yang terbentuk tidak layak untuk menjelaskan pengaruh variabel IKG faktor aksesibilitas/transportasi terhadap variabel kondisi jalan. Sedangkan H_1 yaitu persamaan regresi yang terbentuk layak untuk menjelaskan pengaruh variabel IKG faktor aksesibilitas/transportasi terhadap variabel kondisi jalan Berikut ini merupakan hasil uji F yang dilihat dari tabel ANOVA pada hasil pengolahan SPSS.

Tabel 7. ANOVA

ANOVA ^a						
Mod		Sum of		Mean		
el		Square	df	Square	F	Sig.
1	Regr	0,914	2	0,457	7,523	.004 ^b
	essio					
	n					
	Resi	0,851	14	0,061		
	dual					
	Total	1,765	16			

a. Dependent Variable: KondisiJalan

b. Predictors: (Constant), Agregat, Aksesibilitas

Sumber : Pengolahan Mandiri, 2024

Pada hasil uji F, keseluruhan variabel bebas memiliki nilai *Sig.* yaitu 0,004. Angka ini tidak lebih dari 0,05 sehingga H_0 ditolak dan H_1 diterima yang mengartikan bahwa persamaan regresi yang terbentuk layak untuk menjelaskan pengaruh variabel IKG faktor aksesibilitas/transportasi dan IKG agregat terhadap variabel kondisi jalan.

Koefisien Determinasi

Koefisien determinasi merupakan koefisien yang menjelaskan variasi seluruh pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat yang dapat diukur oleh nilai *R-Square* atau *Adjusted R-Square*. Pada proses analisis yang memiliki satu variabel bebas, digunakan *R-Square* untuk mengukur koefisien determinasi. Koefisien determinasi dinyatakan dalam desimal persentase proporsi pengaruh seluruh variabel bebas terhadap variabel terikat (Iqbal, 2000). Berikut ini merupakan tabel *Model Summary* yang menjelaskan koefisien determinasi.

Tabel 8. *Model Summary*

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.720 ^a	0,518	0,449	0,24649

a. Predictors: (Constant), Aksesibilitas

Sumber: Pengolahan Mandiri, 2024

Pada hasil *model summary model summary* yang dilakukan pada 2 variabel bebas, maka idenifikasi koefisien determinasi dilihat pada angka *adjusted R Square*. Hasil *model summary* di atas menunjukkan angka *adjusted R Square* sebesar 0,449. Berdasarkan angka ini dapat diketahui bahwa proporsi pengaruh variabel IKG faktor aksesibilitas/transportasi dan variabel IKG agregat memiliki pengaruh yang positif terhadap variabel terikatnya sebesar 44,9%, sedangkan 55,1% sisanya dipengaruhi oleh variabel lain, baik variabel turunan yang

ada pada IKG faktor aksesibilitas/transportasi maupun pada IKG secara keseluruhan.

Dari hasil analisis regresi linier sederhana yang sudah dilakukan, uji t dan uji F menunjukkan bahwa nilai IKG agregat memiliki pengaruh signifikan terhadap tingkat kondisi jalan provinsi yang melintasi desa prioritas PKE di Jawa Tengah, namun tidak dengan nilai IKG faktor aksesibilitas/transportasi. Pada hasil koefisien determinasi, IKG faktor aksesibilitas/transportasi dan IKG agregat secara stimulan memiliki pengaruh positif terhadap variabel terikatnya, yaitu sebesar 44,9%. Sedangkan 55,1% dipengaruhi oleh variabel lainnya. Hal ini dapat disebabkan oleh beberapa hal yang terkait dengan variabel-variabel penunjang dalam setiap faktor, baik secara keseluruhan maupun IKG faktor aksesibilitas/transportasi.

Sesuai pada Permen No. 199 Tahun 2017 (Kemenkeu.go.id, 2018), faktor aksesibilitas/transportasi diukur oleh lalu lintas jalan dan kualitas jalan, aksesibilitas jalan, ketersediaan angkutan umum, operasional angkutan umum, lama waktu per kilometer menuju kantor camat, biaya per kilometer menuju kantor camat, lama waktu per kilometer menuju kantor bupati/walikota, dan biaya per kilometer menuju kantor bupati/walikota. Sedangkan pada penelitian ini variabel yang digunakan yaitu lalu lintas

jalan dan kualitas jalan. Dari hasil analisis korelasivitas menggunakan regresi linier sederhana, dapat disimpulkan bahwa nilai tingkat kerusakan jalan provinsi di desa prioritas PKE Jawa Tengah.

Penentuan Prioritas Penanganan Jalan Provinsi di Desa Prioritas Penanganan Kemiskinan Ekstrem Provinsi Jawa Tengah

Dalam melakukan penentuan prioritas penanganan jalan provinsi di desa prioritas PKE Provinsi Jawa Tengah, dilakukan proses

IKG faktor aksesibilitas/transportasi berpengaruh secara signifikan terhadap identifikasi dengan mempertimbangkan kondisi jalan, IKG agregat, maupun IKG faktor aksesibilitas/transportasi. Semakin buruk nilai yang dimiliki dari 3 pertimbangan tersebut, maka akan semakin berpotensi untuk menjadi prioritas. Berikut merupakan tabel yang menunjukkan prioritas penanganan jalan provinsi di desa prioritas PKE Provinsi Jawa Tengah.

Tabel 9. Prioritas Penanganan Jalan Provinsi di Desa Prioritas Penanganan Kemiskinan Ekstrem Provinsi Jawa Tengah

No	Kabupaten/Kota	Kecamatan	Desa	Ruas Jalan	Prioritas Penanganan
1	Pemalang	Moga	Walangsanga	Moga - Morongso Bts.Kab.Tegal	Prioritas I
2	Pemalang	Moga	Sima	Moga - Morongso Bts.Kab.Tegal	Prioritas I
3	Kebumen	Sempor	Sampang	Gombong-Sempor-Ketileng/Bts.Banjarnegara	Prioritas II
4	Kebumen	Sempor	Tunjungseto	Gombong-Sempor-Ketileng/Bts.Banjarnegara	Prioritas III
5	Banyumas	Rawalo	Losari	Menganti - Kesugihan	Prioritas III
6	Brebes	Ketanggungan	Bulakelor	Jatibarang - Ketanggungan	Prioritas III
7	Pemalang	Bantarbolang	Pegiringan	Pemalang - Randudongkal	Prioritas III
8	Pemalang	Belik	Beluk	Randudongkal - Belik Bts.Kab.Purbalingga	Prioritas III
9	Brebes	Bantarkawung	Bangbayang	Bumiayu - Salem Bts.Kab.Brebes	Prioritas III
10	Brebes	Bantarkawung	Pangebatan	Bumiayu - Salem Bts.Kab.Brebes	Prioritas III
11	Brebes	Ketanggungan	Dukuhturi	Jatibarang - Ketanggungan	Prioritas III
12	Brebes	Larangan	Rengaspendawa	Jatibarang - Ketanggungan	Prioritas III
13	Brebes	Larangan	Slatr	Jatibarang - Ketanggungan	Prioritas III
14	Pemalang	Bantarbolang	Bantarbolang	1) Bantarbolang - Kesesi / Bts.Kab.Pekalongan, 2	Prioritas III
15	Brebes	Ketanggungan	Ketanggungan	1) Ketanggungan - Kersana - Bantarsari, 2) Jatiba	Prioritas III

Sumber: Pengolahan Mandiri, 2024

Dari tabel tersebut, dapat dilihat bahwa terdapat 3 tingkat prioritas, mulai dari Prioritas I hingga Prioritas III. Desa yang teridentifikasi sebagai Prioritas I adalah Desa Walangsanga dan Desa Sima (Kabupaten Pemalang) yang dilalui oleh jalan provinsi dengan kondisi Sebagian Rusak dan memiliki nilai IKG agregat Cenderung Sulit. Kemudian pada Prioritas II terdapat pada Desa Sampang

yang dilalui oleh jalan provinsi dengan kondisi Sedikit Rusak. Hasil identifikasi prioritas ini sejalan dengan hasil prioritas yang didapatkan melalui metode matriks, di mana prioritas paling utama terdapat di Desa Walangsanga dan Desa Sima (Kabupaten Pemalang) yang dilalui ruas jalan Moga-Morongso Bts. Kab. Tegal.

KESIMPULAN

Desa Prioritas Penanganan Kemiskinan Ekstrem di Jawa Tengah berada pada 5 kabupaten, dengan total jumlah yaitu 126 desa. Dari 126 desa prioritas penanganan kemiskinan ekstrem di Provinsi Jawa Tengah, hanya terdapat 15 desa di antaranya yang dilalui oleh jalan provinsi.

Berdasarkan nilai IKG agregatnya, persebaran jumlah setiap klasifikasi IKG Faktor aksesibilitas/transportasi pada desa prioritas PKE di Jawa Tengah yang paling mendominasi yaitu klasifikasi Cenderung Mudah dengan total persentase 38% dari keseluruhan, sedangkan berdasarkan nilai IKG faktor aksesibilitas/transportasi nya, persebaran jumlah setiap klasifikasi IKG Faktor aksesibilitas/transportasi pada desa prioritas PKE di Jawa Tengah yang paling mendominasi yaitu klasifikasi Mudah dengan total persentase 69% dari keseluruhan.

Berdasarkan tingkat kerusakan jalan nya, sebanyak 2 ruas jalan desa prioritas PKE dengan kondisi Sebagian Rusak yaitu sejumlah 34% kerusakan, kemudian 1 ruas jalan dengan kondisi Sedikit Rusak yaitu sejumlah 3,4% kerusakan. Hal ini dapat disebabkan oleh kondisi jalan yang berlubang serta lebar jalan yang sempit namun frekuensi penggunaan kendaraan yang tinggi sehingga melebihi kapasitasnya.

Pada analisis korelasi dengan metode matriks, keterhubungan antar variabel yang

terjadi pada matriks menunjukkan tren negatif sehingga disimpulkan terdapat pengaruh antara kedua variabel tersebut. Sedangkan pada hasil analisis regresi linier sederhana, dari ke-3 aspek pengujian yaitu uji t, uji f, dan koefisien determinasi dapat disimpulkan bahwa nilai IKG faktor aksesibilitas/transportasi dan IKG agregat yang menjadi variabel bebas secara bersama-sama memiliki pengaruh signifikan terhadap kondisi jalan yang menjadi variabel terikatnya.

Pada hasil identifikasi prioritas penanganan kondisi jalan provinsi, didapatkan bahwa terdapat sejumlah 3 kelas yaitu mulai dari Prioritas I hingga Prioritas III, di mana Prioritas I menjadi yang paling utama dalam penanganan. Seperti contohnya pada Prioritas I terdapat ruas jalan Moga – Morongso Bts. Kab. Tegal yang melewati Desa Walangsanga dan Desa Sima (Kabupaten Pemalang) dengan kondisi jalan Sebagian Rusak atau 34% rusak, nilai IKG agregat Cenderung Sulit, dan nilai IKG faktor aksesibilitas/transportasi Mudah. Pada proses penentuan prioritas dari hasil matriks juga menunjukkan hal yang sama, bahwa yang menjadi prioritas utama adalah ruas jalan Ruas jalan tersebut yaitu Moga – Morongso Bts. Kab. Tegal yang melalui Desa Walangsanga dan Desa Sima (Kabupaten Pemalang).

Pada penelitian ini, terdapat beberapa batasan yang menjadi pengaruh terhadap hasil analisis yang dilakukan. Pada IKG faktor aksesibilitas/transportasi sendiri menurut Permen No. 199 Tahun 2017 tidak hanya diukur menggunakan kualitas jalan, namun terdapat 7 variabel pengukur lainnya yang tidak dianalisis pada penelitian ini. Namun, berdasarkan korelasinya didapatkan pengaruh dan dengan persentase yang cukup besar sehingga penelitian ini juga dapat relevan dalam penentuan prioritas penanganan jalan rusak pada desa-desa yang teridentifikasi sebagai desa prioritas penanganan kemiskinan ekstrem di Provinsi Jawa Tengah.

SARAN

Pada penelitian ini dilakukan analisis korelasivitas secara parsial yang dilakukan hanya 1 dari 8 variabel yang mengukur nilai IKG faktor aksesibilitas/transportasi. Lebih dari itu, IKG secara keseluruhan juga memiliki 3 faktor pengukur. Termasuk di dalamnya yaitu faktor ketersediaan pelayanan dasar, faktor kondisi infrastruktur, dan faktor aksesibilitas/transportasi. Pada penelitian selanjutnya, dapat dilakukan analisis korelasivitas secara keseluruhan variabel pada faktor terkait maupun keseluruhan variabel pada nilai IKG itu sendiri, sehingga kemudian dapat melihat faktor mana saja yang berpengaruh dan tidak.

Berkaitan dengan hasil analisis yang didapat, berikut beberapa saran maupun rekomendasi.

- Pihak terkait dalam menangani kondisi rusak pada ruas jalan provinsi dapat memprioritaskan beberapa desayang dalam penelitian ini teridentifikasi dilewati ruas jalan Prioritas I (Desa Walangsanga dan Desa Sima, Kabupaten Pemalang) dan Prioritas II (Desa Sampang, Kabupaten Kebumen)
- Selain melakukan penanganan pada ruas jalan rusak yang ada pada Prioritas I dan Prioritas II, dapat dipertimbangkan juga terkait pentingnya pengawasan dan perawatan rutin terhadap jalan tanpa melihat kelas prioritasnya. Dengan adanya pengawasan yang berkelanjutan akan membantu dalam langkah preventif nya yaitu mendeteksi kerusakan secara dini sehingga kemudian tindakan penanganan dapat dilakukan lebih awal (Nabawi, Feriska and Diantoro, 2021).

DAFTAR PUSTAKA

Alonso, W. (1964). Location and Land Use: Toward a General Theory of Land Rent. Cambridge, MA and London, England: Harvard University Press.

<https://doi.org/10.4159/harvard.9780674730854>

- Gilang, D. (2016) 'Pola Spasial Indeks Kesulitan Geografis dan Pengaruhnya Terhadap Pembangunan Kabupaten Gunungkidul', *Plano Madani*, 11(2), pp. 158–170.
- Hariyanto, Y. (2021) 'Peranan Pemerintah Desa Dalam Pembangunan Infrastruktur', *Jurnal Pendidikan Sosiologi dan Humaniora*, 12(1), p. 24. doi: 10.26418/j-psh.v12i1.46323.
- Ilzam, M. M. et al. (2023) 'MENGATASI KEMISKINAN EKSTREM DI PAPUA BARAT MELALUI SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS TAHUN 2021', 07(02), pp. 1–7.
- Iqbal, M. (2000) 'Pengolahan Data dengan Regresi Linier Berganda', *Perbanas Institute Jakarta*, 4, pp. 1985–2000.
- Kemenkeu.go.id (2018) 'Tata Cara Pengalokasian Dana Desa Setiap Kabupaten/Kota Dan ... Penghitungan Rincian Dana Desa Setiap Desa', *Kemenkeu.go.id*.
- M. Gilang Alfarizi, Wahidin, M. Y. (2020) 'ANALISIS PERBANDINGAN RAB METODE SNI DAN BOW JALAN RIGID DESA BANJARHARJO', 1(01), pp. 61–66.
- Nabawi, I., Feriska, Y. and Diantoro, W. (2021) 'Analisis Dampak Kerusakan Jalan terhadap Pengguna Jalan dan Lingkungan di Ruas Jalan Pebatan - Rengaspendawa Brebes Impact Analysis of Road Damage on Road Users and the Environment on Jalan Pebatan - Rengaspendawa Brebes', *Infratech Building Journal (IJB)*, 2(1), pp. 28–34.
- Oktopianto, Y. et al. (2021) 'Analisis Daerah Rawan Kecelakaan (Black Site) Dan Titik Rawan Kecelakaan (Black Spot) Provinsi Lampung', *Borneo Engineering : Jurnal Teknik Sipil*, 5(1), pp. 40–51. doi: 10.35334/be.v5i1.1777.
- Provinsi Jawa Tengah, P. D. (2022) Surat Keputusan Gubernur Jawa Tengah Nomor 622/11 Tahun 2022 tentang Penetapan Ruas Jalan Dalam Jaringan Jalan Kolektor Primer-2 dan Jalan Kolektor Primer-3 Sebagai Jalan Provinsi di Provinsi Jawa Tengah.
- Provinsi Jawa Tengah, P. D. (2023) 'Peraturan Gubernur Jawa Tengah Nomor 12 Tahun 2023 tentang Rencana Pembangunan Daerah Provinsi Jawa Tengah Tahun 2024-2026'.
- Pujiati, P. and Ec, D. M. (2020) 'Pola Konsentrasi Kemiskinan dan Hubungannya terhadap Jumlah Penduduk, Indeks Kesulitan Geografis, dan Ketimpangan di Kabupaten Wonogiri'. Available at: [http://eprints.ums.ac.id/id/eprint/81261%0Ahttp://eprints.ums.ac.id/81261/1/NASKAH PUBLIKASI.pdf](http://eprints.ums.ac.id/id/eprint/81261%0Ahttp://eprints.ums.ac.id/81261/1/NASKAH%20PUBLIKASI.pdf).
- Sembiring, N. I., Siahaan, R. and Naibaho, P. D. R. (2022) 'Analisis Kondisi Kerusakan Jalan Berastagi-Simpang Empat, Kabupaten Karo, dengan Metode PCI dan SDI', *Jurnal Maritim*, 3(2), pp. 97–107. doi: 10.51742/ojsm.v3i2.529.
- Sulistiyo, W., Wahidin and Imron (2020) 'Pelaksanaan Pembangunan Rumah Layak Huni di Desa Cikuya', *Infratech Building Journal (IJB)*, 1(01), pp. 68–73.
- TNP2K (2022) 'Penentuan Wilayah Prioritas Kemiskinan Ekstrem 2021-2024', pp. 1–20.
- Yuliara, I. M. (2016) 'Modul Regresi Linier Berganda', *Universitas Udayana*, 2(2), p. 18.