

EVALUASI DAMPAK PEMBAGUNAN DAN PERBAIKAN INFRASTRUKTUR JALAN TERHADAP LINGKUNGAN DI KELURAHAN TUARA KECAMATAN ENREKANG KABUPATEN ENREKANG

Hasriani¹, Saleh², Inarmiwati³

hasrianiana988@gmail.com¹, saleh.irkab@gmail.com², inarmiwati11@gmail.com³

Universitas Muhammadiyah Enrekang

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi dampak pembangunan dan perbaikan infrastruktur jalan terhadap lingkungan di Kelurahan Tuara, Kecamatan Enrekang, Kabupaten Enrekang dengan menggunakan pendekatan kuantitatif melalui metode survei terhadap 52 responden yang ditentukan menggunakan rumus Slovin dan dianalisis dengan SPSS. Hasil analisis regresi, pelaksanaan pembangunan/perbaikan jalan berpengaruh positif dan signifikan terhadap seluruh aspek dampak lingkungan pasca proyek. Pengaruh terhadap kerusakan lingkungan memiliki nilai signifikansi 0,038, koefisien regresi 0,289, dan $R^2 = 0,084$. Pengaruh terhadap kerusakan habitat memiliki nilai signifikansi 0,033, koefisien regresi 0,296, dan $R^2 = 0,088$. Pengaruh terhadap peningkatan risiko banjir memiliki nilai signifikansi 0,001, koefisien regresi 0,452, dan $R^2 = 0,204$. Sementara itu, pengaruh terhadap dampak sosial-ekonomi memiliki nilai signifikansi 0,005, koefisien regresi 0,380, dan $R^2 = 0,144$. Secara keseluruhan, dapat disimpulkan bahwa pelaksanaan pembangunan dan perbaikan jalan di Kelurahan Tuara, Kecamatan Enrekang, Kabupaten Enrekang berpengaruh positif dan signifikan terhadap seluruh variabel dampak lingkungan yang diteliti, yaitu kerusakan lingkungan, kerusakan habitat, peningkatan risiko banjir, dan dampak sosial-ekonomi. Namun demikian, nilai koefisien determinasi yang relatif rendah menunjukkan bahwa sebagian besar variasi dampak lingkungan masih dipengaruhi oleh faktor lain di luar model penelitian.

Kata Kunci: Pembangunan Jalan, Dampak Lingkungan, Kerusakan Habitat, Risiko Banjir, Dampak Sosial-Ekonomi.

ABSTRACT

This study aims to evaluate the environmental impacts of road construction and improvement infrastructure in Tuara Village, Enrekang District, Enrekang Regency using a quantitative approach through a survey method involving 52 respondents, determined using the Slovin formula and analyzed with SPSS. The regression analysis results indicate that road construction and improvement activities have a positive and significant effect on all aspects of post-project environmental impacts. The effect on environmental degradation has a significance value of 0.038, a regression coefficient of 0.289, and an R^2 value of 0.084. The effect on habitat degradation has a significance value of 0.033, a regression coefficient of 0.249, and an R^2 value of 0.088. The effect on increased flood risk has a significance value of 0.001, a regression coefficient of 0.452, and an R^2 value of 0.204. Meanwhile, the effect on socio-economic impacts has a significance value of 0.005, a regression coefficient of 0.380, and an R^2 value of 0.144. Overall, it can be concluded that the implementation of road construction and improvement in Tuara Village, Enrekang District, Enrekang Regency has a positive and significant influence on all environmental impact variables examined, namely environmental degradation, habitat degradation, increased flood risk, and socio-economic impacts. However, the relatively low coefficients of determination indicate that most of the variation in environmental impacts is still influenced by other factors outside the research model.

Keywords: Road Construction, Environmental Impact, Habitat Degradation, Flood Risk, Socio-Economic Impact.

PENDAHULUAN

Analisis mengenai dampak lingkungan (AMDAL) berperan penting dalam mengevaluasi dan memprediksi dampak yang akan terjadi pada lingkungan akibat suatu proyek. Evaluasi ini melibatkan beberapa tahapan, mulai dari pengumpulan data hingga pengambilan keputusan akhir. Dalam setiap tahapan, pihak yang terlibat harus melakukan analisis yang mendalam untuk menentukan dampak langsung atau tidak langsung dari proyek tersebut. Dengan demikian, AMDAL bukan hanya dokumen formalitas, tetapi juga panduan penting untuk memastikan keberlanjutan lingkungan dan keberhasilan proyek. Jalan adalah prasarana transportasi yang sangat berperan di bidang ekonomi, sosial, politik, pertahanan dan keamanan. Jalan sebagai prasarana transportasi darat mampu memberikan pelayanan semaksimal mungkin kepada masyarakat sehingga masyarakat dapat mempergunakannya untuk mendukung hampir semua aktifitas sehari-hari seperti pendidikan, bisnis, kerja dan lain lain. Oleh karena itu jalan menjadi salah satu pendukung utama aktifitas sosial ekonomi suatu negara. Dalam suatu pembangunan wilayah, kebutuhan infrastruktur jalan harus diperhatikan dalam hal penggunaan dan pemeliharannya agar memiliki kapasitas pelayanan yang baik Perbaikan jalan bertujuan mendukung distribusi barang dan mobilitas manusia serta membentuk struktur ruang wilayah (Renstra Kementerian Pekerjaan Umum, 2020). perbaikan infrastruktur jalan memiliki dua aspek utama: tujuan perbaikan dan dampak yang ditimbulkannya. Setiap kegiatan pembangunan senantiasa menimbulkan dampak lingkungan baik positif maupun negatif oleh karena itu penting merancang dan melaksanakan perbaikan jalan sedemikian rupa sehingga manfaat yang diperoleh maksimal sementara dampak negatif terhadap lingkungan diminimalkan.

METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian kuantitatif dengan menggunakan metode survei dan kuesioner. Salah satu jenis penelitian yang spesifikasinya sistematis, terencana dan terstruktur dengan jelas adalah metode penelitian kuantitatif. Data yang dikumpulkan kemudian dianalisis menggunakan metode analisis statistik deskriptif, Analisis deskriptif merupakan statistic yang digunakan untuk menganalisis suatu data dengan mendeskripsikan atau menggambarkan data yang ada tanpa membuat kesimpulan yang mengeneralisir.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil Penelitian

Pada penelitian ini kuesioner diberikan kepada 52 (Lima puluh dua) responden. Kuesioner diberikan kepada warga sekitar di Jalan Poros Enrekang-Toraja, Kelurahan Tuara, Kecamatan Enrekang Kabupaten Enrekang tepatnya di Lingkungan kulinjang. Data responden yang telah didapatkan kemudian diolah dan hasilnya digunakan untuk memberikan penjelasan tentang dampak yang dialami oleh responden setelah proyek selesai di Jalan Poros Enrekang-Toraja, Kelurahan Tuara, Kecamatan Enrekang, Kabupaten Enrekang. Pengolahan data informasi responden ditulis dalam bentuk tabel dengan menulis data-data yang telah diisi oleh responden.

Setiap variabel dampak () terdiri dari pertanyaan yang diukur dengan skala Likert (1–5). Dalam pengelolaan datanya menggunakan aplikasi excel dan SPSS Statistics 25, kemudian penentuan sampel menggunakan rumus slovin

Jumlah warga sekitaran pasca proyek di Lingkungan Kulinjang adalah 60 penduduk, penentuan jumlah sampel menggunakan rumus Slovin yaitu:

$$n = N/(1+N(e)^2)$$

$$n = (60)/(1 + 60 [(5\%)^2]) = 52,17391 \text{ orang.}$$

Keterangan :

n = Jumlah sampel yang dicari

N = Jumlah populasi

e = Margin eror yang ditoleransi (Margin eror yang ditetapkan 5%).

Dari hasil perhitungan dengan menggunakan metode slovin didapatkan hasil sebesar 52 responden, ini sudah memenuhi jumlah minimal kuesioner yang kembali sehingga bisa diolah dan dianalisis lebih lanjut untuk penelitian ini.

Desain kuesioner dibuat berdasarkan data olahan dari beberapa sumber penelitian yang dilakukan sebelumnya yaitu tentang Analisis dampak lingkungan.

Populasi dan pembahasan

Pembangunan perbaikan jalan

Tabel 1 Data jawaban responden Masyarakat pada Pelaksanaan pembangunan Perbaikan jalan

Pelaksanaan Pembangunan/Perbaikan Jalan								
Responden	Nomor Item Soal							
	1	2	3	4	5	6	7	8
RS1	4	3	4	4	4	4	4	4
RS2	3	3	3	2	3	3	3	2
RS3	3	2	4	4	3	4	3	3
RS4	2	3	3	2	2	3	2	2
RS5	3	3	4	4	3	4	3	3
RS6	2	2	3	2	2	2	2	2
RS7	4	4	4	4	4	4	4	4
RS8	3	3	4	3	3	3	3	3
RS9	2	2	3	3	2	3	2	2
RS10	4	3	4	3	4	3	4	4
RS11	2	2	3	4	2	2	2	2
RS12	3	4	2	3	3	4	3	3
RS13	3	2	2	4	3	2	3	3
RS14	4	3	4	3	4	4	4	4
RS15	2	2	3	3	2	2	2	2
RS16	4	3	4	4	4	3	4	4
RS17	3	2	3	4	3	2	3	3
RS18	2	4	4	3	2	4	2	2
RS19	4	2	3	4	4	2	4	4
RS20	4	4	4	3	4	4	4	4
RS21	2	3	3	4	2	3	2	2
RS22	4	4	4	4	4	4	4	4
RS23	4	4	3	4	4	4	4	4
RS24	4	2	4	4	4	2	4	4
RS25	4	2	4	2	4	2	4	4
RS26	2	3	3	4	2	3	2	2
RS27	3	4	2	4	3	4	3	3
RS28	2	3	4	3	2	3	2	2

Pelaksanaan Pembagunan/Perbaikan Jalan								
Responden	Nomor Item Soal							
	1	2	3	4	5	6	7	8
RS29	4	4	3	4	4	4	4	4
RS30	2	2	4	2	2	2	2	2
RS31	4	3	3	3	4	3	4	4
RS32	4	3	4	2	4	3	4	4
RS33	2	4	3	3	2	4	2	2
RS34	3	2	2	2	3	2	3	3
RS35	3	4	2	3	3	4	3	3
RS36	2	2	4	3	2	2	2	2
RS37	3	4	2	2	3	4	3	3
RS38	2	2	3	3	2	3	2	2
RS39	3	2	3	3	3	2	3	3
RS40	3	2	3	2	3	2	3	3
RS41	2	2	2	3	2	2	2	2
RS42	3	2	3	2	3	4	3	3
RS43	2	3	4	2	2	3	2	2
RS44	2	2	2	3	2	3	2	2
RS45	2	4	3	2	2	2	2	2
RS46	2	3	2	3	2	2	2	2
RS47	2	2	2	2	2	3	2	2
RS48	4	4	4	4	4	4	4	4
RS49	2	2	2	3	2	2	2	2
RS50	3	2	4	4	3	3	3	3
RS51	3	4	3	4	3	3	3	3
RS52	4	4	2	2	4	2	4	2
TOTAL								
STS	0	0	0	0	0	0	0	0
TS	20	22	12	14	20	18	20	22
N	16	15	20	19	16	17	16	15
S	16	15	20	19	16	17	16	15
SS	0	0	0	0	0	0	0	0

Berdasarkan hasil pengolahan data kuesioner pada variabel keterlibatan pekerja, diperoleh nilai rata-rata (mean) yang berada pada kategori netral. Hal ini menunjukkan bahwa pembagunan perbaikan jalan pada kelurahan tuara kecamatan enrekang kabupaten enrekang telah berjalan dengan baik, meskipun masih terdapat beberapa aspek yang perlu ditingkatkan.

Dampak pasca proyek bagi Masyarakat setempat

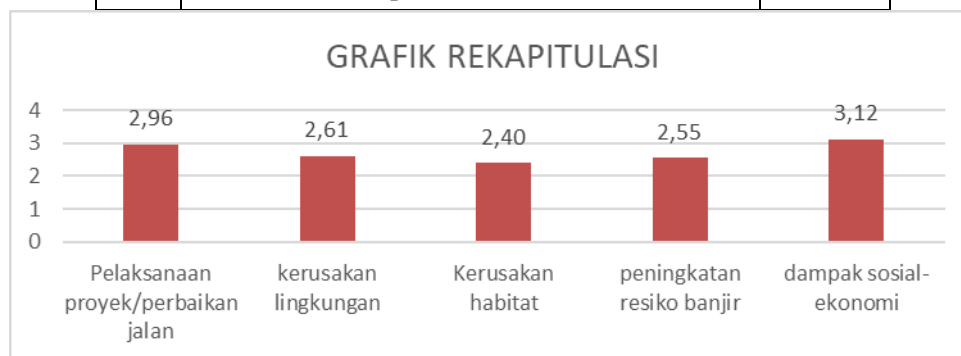
a. Perhitungan skor rata-rata per variable

Berdasarkan data yang diperoleh sebanyak 52 sampel, data tersebut kemudian diolah sehingga di dapat nilai mean atau rata-rata untuk dampak yang mempengaruhi masyarakat dalam pasca proyek perbaikan jalan yang terjadi pada jalan poros Enrekang-Toraja Lingkungan kulinjang kelurahan tuara kecamatan enrekang kabupaten enrekang.

Berikut tabel rata-rata rekapitulasi data kuesioner responden masyarakat setempat pada penelitian di Jalan Poros Enrekang-Toraja.

Tabel 2 Tabel rata-rata rekapitulasi data kuesioner responden masyarakat

No	Variabel	Rata-rata
1	Pelaksanaan pembagunan/perbaikan jalan	2,96
2	Kerusakan lingkungan	2,61
3	Kerusakan habitat	2,40
4	Peningkatan resiko banjir	2,55
5	Dampak social-ekonomi	3,12



Berdasarkan tabel rekapitulasi data kuesioner masyarakat setempat di atas dapat di ketahui bahwa:

Aspek pelaksanaan pembangunan/perbaikan jalan berada pada kategori netral dengan nilai rata-rata 2,96. Hal ini menunjukkan bahwa responden cenderung menilai pelaksanaan pembangunan jalan berada pada kondisi yang cukup atau tidak terlalu tinggi maupun rendah.

1. Aspek kerusakan lingkungan berada pada kategori netral dengan nilai rata-rata 2,61, yang berarti masyarakat menilai dampak kerusakan lingkungan masih pada tingkat sedang.
 2. Aspek kerusakan habitat berada pada kategori netral dengan nilai rata-rata 2,40, menunjukkan bahwa dampak terhadap habitat dinilai cukup tetapi belum terlalu signifikan.
 3. Aspek peningkatan risiko banjir berada pada kategori netral dengan nilai rata-rata 2,55, yang mengindikasikan bahwa masyarakat merasakan adanya peningkatan risiko, namun masih dalam tingkat sedang.
 4. Aspek dampak sosial-ekonomi berada pada kategori netral dengan nilai rata-rata 3,12, yang menunjukkan bahwa dampak sosial dan ekonomi dirasakan cukup oleh masyarakat, namun belum dominan.
- b. Perhitungan uji validasi korelasi person
- Jika nilai r hitung $>$ r tabel, maka item kuesioner adalah valid sedangkan Jika nilai r hitung $<$ r tabel, maka item kuesioner adalah tidak valid.

Tabel 3 R-hitung

df = (N-2) (52-2)=50	Tingkat signifikansi untuk uji satu arah	
	0,05	0,025
	Tingkat signifikansi untuk uji dua arah	
	0,1	0,05
48	0,2353	0,2787
49	0,2329	0,2759
50	0,2306	0,2732
51	0,2284	0,2706
52	0,2262	0,2681

c. Perhitungan uji reliabilitas Alpha Cornbagh

Uji reliabilitas instrumen dapat dilakukan dengan melihat cronbach's alpha. Instrumen yang reliabel berarti bila digunakan beberapa kali untuk mengukur obyek yang sama, akan menghasilkan data yang sama. Variabel dapat dikatakan reliabel jika memberikan nilai cronbach's alpha > 0,70. Instrumen yang reliabel belum tentu valid dan instrumen yang valid belum tentu reliabel, sehingga reliabilitas instrumen merupakan syarat untuk pengujian validitas instrumen.

Nilai Alpha Cronbach pada masing-masing variabel lebih dari 0.7, menunjukkan bahwa kuesioner ini reliabel dan memiliki konsistensi internal yang baik. Sehingga dapat ditemukan Kesimpulan dari simulasi reliabilitas untuk setiap variable dampak yaitu sebagai berikut:

Tabel 4 Kesimpulan simulasi reliabilitas pada setiap variable dampak

Variabel	Alpha Cronbach	Kesimpulan
Pelaksanaan proyek	0,8657	Reliabel
Kerusakan lingkungan	0,7218	Reliabel
Kerusakan habitat	0,6502	Reliabel
Peningkatan resiko banjir	0,6278	Reliabel
Dampak sosial-ekonomi	0,8046	Reliabel

d. Uji normalitas

Data terdistribusi normal jika sig.>0,05 maka residual data penelitian dinyatakan terdistribusi normal sedangkan data yang tidak mendistribusi normal jika, sig.<0,05 maka residual data penelitian dinyatakan tidak terdistribusi normal.

Tabel 5 Uji normalitas

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test			
		X Mean	Y Mean
N		52	52
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	2.96635	11.36
	Std. Deviation	.592082	1.560
Most Extreme Differences	Absolute	.110	.108
	Positive	.110	.108
	Negative	-.080	-.074
Test Statistic		.110	.108
Asymp. Sig. (2-tailed)		.162 ^c	.188 ^c

a. Test distribution is Normal.
b. Calculated from data.
c. Lilliefors Significance Correction.

e. Analisis Deskriptif

Analisis deskriptif dilakukan untuk memberikan gambaran umum mengenai persepsi responden terhadap variabel X dan Y. Nilai rata-rata (mean) setiap variabel diinterpretasikan menggunakan kategori skala Likert 1–5 dengan rentang: 1,00–1,80 (sangat tidak setuju), 1,81–2,60 (tidak setuju), 2,61–3,40 (netral), 3,41–4,20 (setuju), dan 4,21–5,00 (sangat setuju).

Tabel 6 Ringkasan analisis deskriptif

Descriptive Statistics					
	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
X Mean	52	2.125	4.00	2.966	0.59
Rata_Rata Y1.	52	2.0	3.8	2.619	0.53
Rata_Rata Y2	52	2	4	2.40	0.49
Rata_Rata Y.3	52	2	4	2.56	0.55
Rata_Rata Y4.	52	2	4	3.13	0.59
Y Mean	52	9	15	11.36	1.56
Valid N (listwise)	52				

f. Analisis Korelasi

Pengujian korelasi dilakukan dengan melihat nilai Pearson Correlation dan tingkat signifikansinya (Sig.). Apabila nilai signifikansi lebih kecil dari 0,05 (Sig. < 0,05), maka terdapat hubungan yang signifikan antara kedua variabel. Sebaliknya, jika nilai signifikansi lebih besar dari 0,05 (Sig. > 0,05), maka tidak terdapat hubungan yang signifikan antara variabel.

Tabel 7 Hasil analisis korelasi

Pasangan Variabel	r Pearson	Sig. (p)	Keterangan
X_mean – Y_mean	0.525	0.000	Korelasi sedang, signifikan
X_mean – Y1_mean	0.289	0.038	Rendah (lemah)
X_mean – Y2_mean	0.296	0.033	Rendah (lemah)
X_mean – Y3_mean	0.452	0.001	Cukup
X_mean – Y4_mean	0.380	0.005	Cukup

g. Perhitungan Regresi linear sederhana

Analisis regresi linier sederhana digunakan untuk mengetahui seberapa besar pengaruh variabel pelaksanaan pembangunan/perbaikan jalan (X) terhadap variabel dampak lingkungan pasca proyek (Y). Model regresi yang digunakan adalah $Y = \beta_0 + \beta_1 X$.

1. Pengaruh Pelaksanaan Pembangunan Jalan terhadap Dampak Lingkungan (Y)

Tabel 8 Koefisien regresi untuk model

Coefficients ^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	7.258	.959		7.571	.000
	X Mean	1.383	.317	.525	4.362	.000

a. Dependent Variable: Y Mean

Hasil estimasi regresi menghasilkan persamaan sebagai berikut:

$$Y = 7,258 + 1,383X$$

Nilai konstanta sebesar 7,258 menunjukkan bahwa apabila variabel pelaksanaan

pembangunan jalan dianggap tidak ada atau bernilai nol, maka tingkat dampak lingkungan berada pada nilai dasar sebesar 7,258. Sementara itu, koefisien regresi sebesar 1,383 menunjukkan bahwa setiap peningkatan satu satuan pelaksanaan pembangunan jalan akan meningkatkan dampak lingkungan sebesar 1,383 satuan. Hubungan ini bersifat positif, yang berarti semakin intens aktivitas pembangunan jalan, maka semakin besar dampak lingkungan yang ditimbulkan.

2. Pengaruh Pelaksanaan Pembangunan Jalan terhadap Kerusakan Lingkungan (Y1)

Tabel 9 Koefisien regresi untuk model

Coefficients ^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	1.842	.371		4.970	.000
	X Mean	.262	.123	.289	2.137	.038

a. Dependent Variable: Rata_Rata Y1.

Persamaan regresi yang diperoleh adalah:

$$Y_1 = 1,842 + 0,262X$$

Nilai konstanta sebesar 1,121 menggambarkan kondisi dasar kerusakan lingkungan tanpa adanya pengaruh pembangunan jalan. Sementara itu, koefisien regresi sebesar 0,289 menunjukkan bahwa setiap peningkatan pelaksanaan pembangunan jalan akan meningkatkan tingkat kerusakan lingkungan sebesar 0,289 satuan. Hal ini menunjukkan hubungan yang positif, meskipun dengan kontribusi yang relatif rendah.

3. Pengaruh Pelaksanaan Pembangunan Jalan terhadap Kerusakan Habitat (Y2)

Tabel 10 Koefisien regresi untuk model

Coefficients ^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	1.664	.343		4.846	.000
	X Mean	.249	.114	.296	2.195	.033

a. Dependent Variable: Rata_Rata Y2

Persamaan regresi yang diperoleh adalah:

$$Y_2 = 1,664 + 0,249X$$

Nilai konstanta sebesar 1,664 menunjukkan kondisi awal kerusakan habitat tanpa adanya pengaruh pembangunan jalan. Koefisien regresi sebesar 0,249 menunjukkan bahwa setiap peningkatan satu satuan pelaksanaan pembangunan jalan akan meningkatkan kerusakan habitat sebesar 0,249 satuan. Hubungan ini bersifat positif, yang menunjukkan adanya dampak ekologis akibat aktivitas konstruksi jalan.

4. Pengaruh Pelaksanaan Pembangunan Jalan terhadap Peningkatan Risiko Banjir (Y3)

Tabel 11 Koefisien regresi untuk model

Coefficientsa

Coefficients ^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	1.307	.356		3.670	.001
	X Mean	.422	.118	.452	3.580	.001

a. Dependent Variable: Rata_Rata Y.3

Persamaan regresi adalah:

$$Y_3 = 1,307 + 0,334X$$

Nilai konstanta sebesar 1,307 menunjukkan kondisi dasar risiko banjir tanpa pengaruh pembangunan jalan. Koefisien regresi sebesar 0,334 menunjukkan bahwa setiap peningkatan pelaksanaan pembangunan jalan akan meningkatkan risiko banjir sebesar 0,334 satuan. Hal ini menunjukkan bahwa perubahan tata guna lahan akibat pembangunan jalan dapat meningkatkan potensi terjadinya genangan dan banjir.

Pengaruh Pelaksanaan Pembangunan Jalan terhadap Dampak Sosial-Ekonomi (Y4)

Tabel 12 Koefisien regresi untuk model

Coefficients ^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	1.984	.400		4.957	.000
	X Mean	.385	.132	.380	2.905	.005

a. Dependent Variable: Rata_Rata Y4.

Persamaan regresi yang diperoleh adalah:

$$Y_4 = 1,258 + 0,380X$$

Nilai konstanta sebesar 1,258 menunjukkan kondisi awal sosial-ekonomi masyarakat tanpa adanya pengaruh pembangunan jalan. Koefisien regresi sebesar 0,380 menunjukkan bahwa setiap peningkatan pelaksanaan pembangunan jalan akan meningkatkan dampak sosial-ekonomi sebesar 0,380 satuan. Hal ini menunjukkan bahwa pembangunan jalan memberikan dampak positif terhadap aktivitas sosial dan ekonomi masyarakat sekitar.

Secara keseluruhan, hasil analisis menunjukkan bahwa pelaksanaan pembangunan/perbaikan jalan memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap seluruh variabel dampak lingkungan yang diteliti. Hal ini menunjukkan bahwa setiap peningkatan aktivitas pembangunan jalan akan diikuti oleh peningkatan dampak lingkungan, baik dari aspek fisik, ekologis, maupun sosial-ekonomi.

Dominasi nilai koefisien regresi yang positif pada seluruh model menunjukkan bahwa hubungan antar variabel bersifat searah, sehingga peningkatan pembangunan jalan akan meningkatkan dampak yang dirasakan masyarakat pada setiap aspek yang diteliti.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis deskriptif dan analisis regresi linear sederhana mengenai dampak pembangunan dan perbaikan jalan terhadap lingkungan di Kelurahan Tuara, Kecamatan Enrekang, Kabupaten Enrekang, maka diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

1. Hasil analisis deskriptif menunjukkan bahwa variabel pelaksanaan pembangunan/perbaikan jalan (X) memiliki nilai rata-rata sebesar 2,96 yang berada pada kategori sedang. Variabel kerusakan lingkungan (Y1) memiliki nilai rata-rata sebesar 2,61, kerusakan habitat (Y2) sebesar 2,40, peningkatan risiko banjir (Y3) sebesar 2,55, dan dampak sosial-ekonomi (Y4) sebesar 3,12. Berdasarkan nilai tersebut, aspek sosial-ekonomi merupakan dampak yang paling dominan dirasakan masyarakat, sedangkan kerusakan habitat merupakan aspek dengan nilai terendah.
2. Hasil analisis regresi menunjukkan bahwa:
 - a. Pelaksanaan pembangunan/perbaikan jalan berpengaruh positif dan signifikan terhadap kerusakan lingkungan (Y1) dengan nilai signifikansi $0,038 < 0,05$ dan koefisien regresi sebesar 0,289. Nilai koefisien determinasi (R^2) sebesar 0,084 menunjukkan bahwa kontribusi pengaruh tergolong rendah.
 - b. Pelaksanaan pembangunan/perbaikan jalan juga berpengaruh positif dan signifikan terhadap kerusakan habitat (Y2) dengan nilai signifikansi

- c. $0,033 < 0,05$ dan koefisien regresi sebesar 0,249. Nilai R^2 sebesar 0,088 menunjukkan bahwa pengaruh variabel X terhadap Y2 masih rendah, namun tetap signifikan secara statistik.
 - d. Pelaksanaan pembangunan/perbaikan jalan berpengaruh positif dan signifikan terhadap peningkatan risiko banjir (Y3) dengan nilai signifikansi $0,005 < 0,05$ dan koefisien regresi sebesar 0,334. Nilai R^2 sebesar 0,144 menunjukkan bahwa kontribusi pengaruh berada pada kategori rendah hingga sedang.
 - e. Pelaksanaan pembangunan/perbaikan jalan juga berpengaruh positif dan signifikan terhadap dampak sosial-ekonomi (Y4) dengan nilai signifikansi $0,005 < 0,05$ dan koefisien regresi sebesar 0,380. Nilai R^2 sebesar 0,144 menunjukkan bahwa pembangunan jalan memberikan kontribusi terhadap perubahan kondisi sosial-ekonomi masyarakat.
3. Secara keseluruhan, dapat disimpulkan bahwa pelaksanaan pembangunan dan perbaikan jalan di Kelurahan Tuara, Kecamatan Enrekang, Kabupaten Enrekang berpengaruh positif dan signifikan terhadap seluruh variabel dampak lingkungan yang diteliti, yaitu kerusakan lingkungan, kerusakan habitat, peningkatan risiko banjir, dan dampak sosial-ekonomi. Namun demikian, nilai koefisien determinasi yang relatif rendah menunjukkan bahwa sebagian besar variasi dampak lingkungan masih dipengaruhi oleh faktor lain di luar model penelitian.

Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, maka beberapa saran yang dapat diberikan adalah sebagai berikut:

1. Bagi Pemerintah Daerah, disarankan untuk melakukan pemantauan dan evaluasi secara berkala terhadap kondisi lingkungan pasca proyek guna memastikan tidak terjadi kerusakan lanjutan. Selain itu, perlu dilakukan program rehabilitasi seperti perbaikan drainase, penanaman vegetasi, serta pengendalian polusi agar kualitas lingkungan tetap terjaga.
2. Bagi Pelaksana Proyek, diharapkan bertanggung jawab terhadap dampak yang ditimbulkan dengan melakukan pengelolaan limbah secara tepat serta memperbaiki area yang terdampak selama proses pembangunan. Tindakan ini penting untuk meminimalkan dampak negatif yang masih tersisa setelah proyek selesai.
3. Bagi Masyarakat, diharapkan dapat berperan aktif dalam menjaga lingkungan sekitar pasca proyek dengan tidak merusak fasilitas yang telah dibangun serta ikut mengawasi kondisi lingkungan. Partisipasi masyarakat sangat diperlukan untuk menjaga keberlanjutan hasil pembangunan.

DAFTAR PUSTAKA

- Chrisanti, Myrna Nathania. Perancangan Kampanye Sosial Polusi Tanah Melalui Media Komik. Diss. Universitas Komputer Indonesia, 2022.
- Dewi, Ratih Fitra. "Karakteristik demografis, sosial, ekonomi, dan lokasi kerja pengemis di kota Malang." (2009).
- Duri, Alfina Jana Vian, et al. "Analisis Mengenai Dampak Lingkungan Pada Pembangunan Jalan Lingkar Utara Lamongan." *Venus: Jurnal Publikasi Rumpun Ilmu Teknik* 2.2 (2024): 188-196.
- Ferdi, Gindani Kurniawan. Kegiatan Pembangunan Jalan Pada Prasarana Jalan Tata Ruang Dan Permukiman Dinas Pekerjaan Umum Provinsi Sumatera Barat. Diss. Upt. Perpustakaan Unand, 2015.
- Gumelar, Rizky Ahmad, Adi Susetyaningsih, and Muhammad Badru Zaman. "Pengaruh Kerusakan Jalan Terhadap Kenyamanan Pengguna Jalan Di Jalan Raya." *Jurnal Konstruksi*

- 21.2 (2023): 265-274.
- Harjono, T. (2020). *Manajemen Dampak Lingkungan dalam Pembangunan Berkelanjutan*. Yogyakarta: Deepublish.
- Karim, A., Sulkarnain, & Rauf, S. (2023). *Analisis Pengaruh Infrastruktur Jalan terhadap Aktivitas Sosial Ekonomi Masyarakat*. Jakarta: Prenadamedia Group.
- Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan. (2023). *Panduan Teknis Pelaksanaan AMDAL*. Jakarta: KLHK.
- Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR). (2023). *Pedoman Teknis Pembangunan Jalan Berwawasan Lingkungan*. Jakarta: Direktorat Jenderal Bina Marga.
- Khalifah, A. (2020). Judul artikel. Nama Jurnal, volume(nomor), halaman.
- Kuncoro, E. (2024). *Evaluation of Environmental and Natural Resources Impacts of Road Infrastructure Development*. Jakarta: Aritekin.
- Manullang, Jelita. "Analisis Faktor Penyebab Kerusakan Jalan Rayalintas Di Jalan Cemara Medan." (2024).
- Mulyani, S. (2021). *Teknik Analisis Dampak Lingkungan: Konsep dan Implementasi AMDAL di Indonesia*. Bandung: Alfabeta.
- Nurhidayah. S. (2025). *Analisis Dampak Lingkungan Perbaikan Jalan di Kawasan Jalan Poros Enrekang Toraja Desa Pana Kecamatan Alla Kabupaten Enrekang*. Universitas Muhammadiyah Enrekang.
- Permen LHK Nomor 4 Tahun 2021 tentang Daftar Usaha dan/atau Kegiatan yang Wajib Memiliki AMDAL, UKL-UPL, dan SPPL. (2021). Jakarta: Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan.
- Permen Lingkungan Hidup No. 05 Tahun 2012, Jenis Rencana Usaha dan/atau Kegiatan yang wajib memiliki Analisis Mengenai Dampak Lingkungan
- Prasetyo, Ade Yute. *Analisis dampak kerusakan jalan terhadap pengguna jalan dan lingkungan di jalan raya gampeng, Kediri jawa timur*. Diss. UAJY, 2017.
- Putra, D. A., & Hadi, S. (2022). *Pembangunan Berkelanjutan dan Tata Kelola Lingkungan di Indonesia*. Jakarta: Prenadamedia Group.
- Putri, Tessa Julvidia. *Strategi Pengembangan Usaha Industri Sapu Ijuk Berdasarkan Kondisi Sosial Ekonomi Pemilik Usaha Industri Sapu Ijuk (Studi Kasus: Desa Medan Senembah, Kecamatan Tanjung Morawa, Kabupaten Deli Serdang, Provinsi Sumatera Utara)*. Diss. Universitas Medan Area, 2016.
- Razif, Mohammad. "Analisis Mengenai Dampak Lingkungan Jalan Tol sebagai Bagian dari Manajemen Aset Infrastruktur dan Fasilitas." *Jurnal Manajemen Aset Infrastruktur & Fasilitas* 3.1 (2019)
- Riwibowo, N., et al. "Analisis Pengaruh Kerusakan Jalan Terhadap Pengguna dan Lingkungan Jalan Pemuda Timur Bojonegoro." *Sebatik* 26.2 (2022): 428-438.
- Saodang, Al Khalifah, H., P. W. J. Glover, and P. Lorinczi. "Permeability prediction and diagenesis in tight carbonates using machine learning techniques." *Marine and Petroleum Geology* 112 (2020): 104096.
- Shiddiq, Rasyid Shiddiq. *Analisis Risiko Pada Proyek Pembangunan Jalan Tol Porong-Gempol*. Diss. Institut Teknologi Sepuluh Nopember, 2020.
- Shoba, A., 2006, *Evaluasi Pelaksanaan Pengelolaan dan Pemantauan Lingkungan Pada Beberapa Industri di Kabupaten Tangerang*, Tesis, Program Pascasarjana UNDIP, Semarang
- Slamet, A. (2022). *Pengantar Ilmu Lingkungan dan AMDAL*. Bandung: Alfabeta.
- Soeharto, I. (2020). *Manajemen Proyek Infrastruktur dan Evaluasi Dampak Lingkungan*. Jakarta: Mitra Wacana Media.
- Sugiyono. (2020). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sukirno, S. (2020). *Ekonomi Pembangunan: Teori dan Aplikasi di Indonesia*. Jakarta: RajaGrafindo Persada.
- Suryani, E., & Nugraha, M. (2021). *Pengelolaan Sumber Daya Alam dan Lingkungan Berkelanjutan*. Yogyakarta: Deepublish.
- UNEP. (2022). *Environmental Impact Assessment and Sustainable Development*. Nairobi: United

Nations Environment Programme.

- Wibowo, H. (2021). *Kajian AMDAL dalam Konteks Kebijakan Lingkungan Nasional*. Bandung: Refika Aditama.
- Yuliani, D. (2023). *Implementasi Pembangunan Jalan Berkelanjutan di Indonesia: Perspektif Sosial dan Lingkungan*. Malang: UB Press.
- Yuwono, Wahyu. *Strategi Pengelolaan Lingkungan Penambangan Minyak Bumi Pada Sumur Tua Desa Bangowan Kecamatan Jiken Kabupaten Blora*. Diss. Program Pascasarjana UNDIP, 2014.