

Potensi Pengembangan Infrastruktur Jalan Tol Mamminasata (Studi Kasus: Rencana Jalan Tol Bypass Maros-Gowa)

Potential For Development of Mamminasata Toll Road Infrastructure (Case Study: Maros-Gowa Bypass Toll Road)

Ansarullah*, Batara Surya, Syafri

Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Program Pascasarjana, Universitas Bosowa

*E-mail: ansarullah@gmail.com

Diterima: 20 September 2023/Disetujui 30 Desember 2023

Abstrak. Berbagai aktifitas masyarakat kota maminasata dalam kehidupan sehari-hari kerap kali terjadi persoalan yang kemudian menjadi hambatan bagi kelancaran kinerja masyarakat di kota Mamminasata dan pastinya akan menimbulkan dampak yang kurang baik bagi kelangsungan hidup masyarakat kota maminasata. Dengan berbagai persoalan yang kemudian menjadi hambatan bagi kelancaran aktifitas masyarakat di kota Maminasta maka dapat dikatakan bahwasanya kota Maros dan Gowa membutuhkan perhatian khusus dari pemerintah pusat maupun pemerintah daerah untuk kemudian membenahi kebutuhan masyarakat sebagai solusi dari persoalan yang ada di kota Maros-gowa ini. Dengan memperhatikan pokok masalah di atas, maka penelitian ini bertujuan untuk mengkaji potensi pengembangan infrastruktur jalan TOL bypass maros-gowa terhadap pertumbuhan ekonomi masyarakat serta menganalisis faktor-faktor yang berpengaruh pada pengembangan infrastruktur jalan TOL by-pass Maros-Gowa. Jenis penelitian ini di kategorikan sebagai penelitian deskriptif kuantitatif. Deskriptif Kuantitatif adalah data yang diperoleh dari sampel populasi penelitian di analisis sesuai dengan metode Statistik yang digunakan kemudian di interpretasikan. Metode penelitian deskriptif kuantitatif adalah suatu metode yang bertujuan untuk membuat gambar atau deskriptif tentang suatu keadaan secara objektif yang menggunakan angka, mulai dari pengumpulan data, penafsiran terhadap data tersebut serta penampilan dan hasilnya (Arikunto, 2006). Proses penelitian ini terdiri dari pengumpulan data dan informasi, penyusunan data, dan analisis data. Hasil akhir dari penelitian ini adalah rekomendasi. Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan yang telah dilakukan pada bab sebelumnya, maka dapat ditarik kesimpulan akhir ialah; 1) Pengembangan Jalan TOL akan memberikan pertumbuhan ekonomi baru di berbagai wilayah, dengan hasil ini dapat disimpulkan adanya kepercayaan masyarakat dalam pembangunan akan memberikan dampak positif dalam skala makro jalan TOL termasuk dalam program pemerintah untuk memajukan daerah. Pembangunan merupakan kenyataan fisik sekaligus keadaan mental (state of mind) dari suatu masyarakat telah melalui kombinasi tertentu dari proses sosial ekonomi dan lembaga, memiliki cara untuk mewujudkan kehidupan yang lebih baik. Pengembangan Jalan TOL Bypass Maros-Gowa diharapkan memberikan dampak positif dalam menunjang makro ekonomi, seperti tujuan pembangunan itu sendiri di harapkan dapat meningkatkan taraf kehidupan masyarakat menjadi lebih baik, dapat memberikan pemerataan ekonomi nasional, dan memberikan titik pertumbuhan ekonomi baru di berbagai wilayah yang nantinya membuka peluang kesejahteraan masyarakat secara umum sehingga mempermudah pelayanan pemerintah.

Kata Kunci: Pengembangan Infrastruktur, Jalan Tol Mamminasata, Bypass Maros-Gowa

Abstract. Various activities of the people of the city of Mamminasata in everyday life often occur problems which then become obstacles to the smooth performance of the people in the city of Mamminasata and will certainly have an unfavorable impact on the survival of the people of the city of Mamminasata. With various problems that later become obstacles to the smooth running of community activities in the city of Maminasta, it can be said that the cities of Maros and Gowa need special attention from the central government and local governments to then fix the needs of the community as a solution to the problems that exist in the city of Maros-Gowa. By paying attention to the main problem above, this study aims to examine the potential of the Maros-Gowa by-pass highway infrastructure development on community economic growth and analyze the factors that influence the development of Maros-Gowa by-pass highway infrastructure. This type of research is categorized as quantitative descriptive research. Quantitative descriptive is data obtained from a sample of the research population analyzed in accordance with the statistical methods used and then interpreted. Quantitative descriptive research method is a method that aims to make a picture or descriptive of a situation objectively using numbers, starting from data collection, interpretation of the data and appearance and results (Arikunto, 2006). The research process consisted of data and information collection, data compilation, and data analysis. The final result of this research is a recommendation. Based on the results of the analysis and discussion that has been carried out in the previous chapter, the final conclusions can be drawn are; 1) The development of the TOL Road will provide new economic growth in various regions, with these results it can be concluded that public trust in development will have a positive impact on the macro scale of the TOL road included in the government program to advance the region. Development is a physical reality as well as a mental state (state of mind) of

a society that has gone through a certain combination of socio-economic and institutional processes, has a way to realize a better life. The development of the Maros-Gowa Bypass Toll Road is expected to have a positive impact in supporting the macro economy, as the development goal itself is expected to improve the standard of living of the community for the better, can provide national economic equity, and provide new economic growth points in various regions which will open up opportunities for general public welfare so as to facilitate government services.

Keywords: Infrastructure Development, Mamminasata Toll Road, Maros-Gowa Bypass



This work is licensed under Creative Commons Attribution License 4.0 CC-BY International license

Pendahuluan

Pembangunan adalah bukti nyata dari peradaban manusia di permukaan bumi ini. Dalam segala bidang, hal yang paling mendukung adalah pembangunan, baik pembangunan pada bidang sosial, ekonomi, politik agama kebudayaan maupun bidang yang lain menyangkut tatanan hidup masyarakat di dunia secara keseluruhan. Untuk meningkatkan kualitas hidup manusia dalam segala aspek kehidupannya, hal yang paling urgent yang kemudian harus dibenahi adalah persoalan fasilitas-fasilitas pendukung yang kemudian akan menunjang proses perkembangan kualitas dan kesejahteraan hidup manusia secara umum.

Infrastruktur sebagai katalis pembangunan, yang berfungsi sebagai roda perekonomian, ketersediaan infrastruktur disuatu wilayah memberikan manfaat pada akses masyarakat untuk mendapatkan sumberdaya yang dibutuhkan. Bertujuan untuk meningkatkan akses produktivitas yaitu dalam hal pendistribusian, yang mendorong pertumbuhan ekonomi di dalam wilayah tersebut. Pembangunan infrastruktur utamanya adalah hal yang paling berpengaruh dalam pengembangan kualitas keseharian manusia dalam segala aspek kehidupan, baik infrastruktur yang mendukung segala bidang maupun infrastruktur yang hanya menjadi pendukung bagi perkembangan salah satu bidang saja, karena tidak bisa kita pungkiri bahwasanya infrastruktur ataupun fasilitas-fasilitas pada setiap bidang itu memiliki perbedaan sesuai dengan fungsinya masing-masing. Pembangunan infrastruktur merupakan penunjang dari setiap kegiatan baik ekonomi maupun kegiatan lain. Infrastruktur yaitu prasarana dan sarana yang memiliki hubungan dengan kesejahteraan sosial dan kualitas lingkungan terhadap proses pertumbuhan ekonomi suatu daerah (Departemen Pekerjaan Umum, 2006). Indikasi tersebut menunjukkan bahwa wilayah yang memiliki system infrastruktur yang lengkap berfungsi lebih baik akan berdampak pada peningkatan pertumbuhan ekonomi. Hal ini dibandingkan dengan wilayah lain yang belum memiliki penunjang infrastruktur, maka pertumbuhan ekonomi yang menjadi kurang maksimal (Dirjo, 2015)

Namun ada hal yang kemudian dianggap paling penting dan dianggap paling berpengaruh dalam kehidupan manusia sehingga hal tersebutlah yang kemudian lebih awal dibenahi, misalkan saja pembangunan infrastruktur yang dianggap sangat penting karena menyangkut segala bidang dalam kehidupan manusia. Seperti halnya pembangunan infrastruktur di kota-kota besar di dunia yang

begitu pesat perkembangannya, yang kemudian menjadi pendukung utama dalam meningkatkan kualitas dan kelancaran mobilitas manusia dalam segala bidang. Pembangunan infrastruktur adalah yang paling diutamakan oleh masyarakat dunia karena itu merupakan pendukung dan penunjang kelancaran segala aspek, baik ekonomi, politik, sosial budaya dan lain sebagainya.

Indonesia adalah salah satu negara di dunia yang tak lepas dari perkembangan pembangunan, bahkan sebelum masa penjajahan oleh bangsa barat, pembangunan di Indonesia sudah berkembang pesat, hal ini dapat dilihat dari peninggalan sejarah yang tersebar di seluruh Nusantara ini. Setelah berakhirnya perang dunia ke dua, barulah Indonesia kembali lagi membenahi pembangunan yang sempat tersendat pada masa peperangan, pada masa Orde lama sampai pada masa Revolusi saat ini perkembangan modernisasi pembangunan di Indonesia semakin pesat, bahkan sekarang sudah hampir merata ke seluruh pelosok dan sampai pada daerah-daerah perbatasan, walaupun belum semua daerah pelosok sudah terjamah oleh pembangunan.

Pengadaan infrastruktur merupakan hal yang sekarang sedang digalakkan oleh pemerintah Indonesia, karena seperti pada kenyataannya bahwa fasilitas pendukung untuk perkembangan segala bidang kehidupan masyarakat di Indonesia masih tergolong belum memadai di sebagian daerah yang masih terdapat dalam cakupan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia ini. Manajemen pembangunan di Indonesia sekarang ini memang harus diperhatikan sebaik mungkin oleh pemerintah karena di setiap daerah infrastruktur yang dibutuhkan oleh masyarakat itu berbeda. Pada daerah pelosok mereka lebih membutuhkan jalur akses yang memadai sebagai pendukung utama mobilitas masyarakat dalam memperbaiki tatanan kehidupan mereka.

Maminasata singkatan dari Makassar, Maros, gowa, Takalar sebagai gabungan kota yang terdapat di Indonesia tidak bisa lepas dari sorotan pembangunan, pasalnya Maminasata sebagai Ibu kota, Kabupaten/ Kota Provinsi Sulawesi-Selatan butuh perhatian dalam bentuk pembangunan infrastruktur sebagai pusat dari aktifitas masyarakat Sulawesi-Selatan secara umum. Pembangunan infrastruktur di kota Makassar sampai saat ini belum bisa sepenuhnya mengimbangi kebutuhan masyarakat maminasata.

Oleh karena itu dengan berbagai aktifitas masyarakat kota maminasata dalam kehidupan sehari-hari kerap kali terjadi persoalan yang kemudian menjadi hambatan bagi

kelancaran kinerja masyarakat di kota Maminasata dan pastinya akan menimbulkan dampak yang kurang baik bagi kelangsungan hidup masyarakat kota maminasata. Dengan berbagai persoalan yang kemudian menjadi hambatan bagi kelancaran aktifitas masyarakat di kota Maminasta maka dapat dikatakan bahwasanya kota Maros dan Gowa membutuhkan perhatian khusus dari pemerintah pusat maupun pemerintah daerah untuk kemudian membenahi kebutuhan masyarakat sebagai solusi dari persoalan yang ada di kota Maros-gowa ini.

Penelitian bertujuan untuk mengkaji potensi pengembangan infrastruktur jalan TOL bypass maros-gowa terhadap pertumbuhan ekonomi masyarakat serta menganalisis faktor-faktor yang berpengaruh pada pengembangan infrastruktur jalan TOL by-pass Maros-Gowa.

Metode Penelitian

a. Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini di kategorikan sebagai penilitian deskriptif kuantitatif. Dieskriptif Kuantitatif adalah data yang diperoleh dari sampel populasi penelitian di analisis sesuai dengan metode Statistik yang digunakan kemudian di interprestasikan. Metode penelitian deskriptif kuantitatif adalah suatu metode yang bertujuan untuk membuat gambar atau deskriptif tentang suatu keadaan secara objektif yang menggunakan angka, mulai dari pengumpulan data, penafsiran terhadap data tersebut serta penampilan dan hasilnya (Arikunto, 2006). Proses penelitian ini terdiri dari pengumpulan data dan informasi, penyusunan data, dan analisis data. Hasil akhir dari penelitian ini adalah rekomendasi. pnggambaran kondisi bias individual atau menggunakan angka.

b. Tempat Penelitian

Penelitian ini akan dilaksanakan di Jalan bypass Kabupaten Maros-Kabupaten Gowa dipilih karena kedua Kabupaten ini menjadi jalur pengembangan Jalan TOL bypass.

c. Populasi dan Sampel

Populasi adalah suatu wilayah generalisasi yang terdiri dari objek atau subjek yang mempunyai kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditentukan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian diambil kesimpulannya (Sugiyono, 2019). Populasi dalam penelitian ini adalah penduduk yang masuk dalam Batasan wilayah penelitian yakni Kabupaten Maros dan Gowa dengan Total Jumlah Penduduk Kabupaten Maros 353.121 dan Kabupaten Gowa 751.981 Data BPS 2019. Dalam pengambilan sampel dari populasi tersebut di gunakan Teknik non propability sampling, yaitu Teknik pengabilan sampel yang tidak memberikan kesempatan peluang pada setiap anggota populasi untuk di jadikan anggota sampel. Menurut

Sugiyono, (2017:81) sampel ialah bagian dari populasi yang menjadi sumber data dalam penelitian, dimana populasi merupakan bagian dari jumlah karakteristik yang dimiliki oleh populasi. Penentuan responden menggunakan teknik penentuan sampel secara acak yaitu Proporsional Random Sampling. Jumlah responden yang diambil menurut populasi dan besar presisi yang ditetapkan oleh peneliti sebesar 10% adalah 98 kepala keluarga. Pemilihan banyaknya responden untuk masing-masing Kelurahan sampel dilakukan secara proporsional berdasarkan jumlah populasi masing-masing Kabupaten yakni Kabupaten Maros dan Gowa.

d. Variabel Penelitian

Variabel yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari:

- Variabel yang di gunakan untuk metode deskriptif Kualitatif untuk mengetahui potensi pengembangan Infrastruktur jalan TOL bypass Maros-Gowa Terhadap ekonomi sekitar
- Variabel yang di gunakan untuk menganalisis factor-faktor apa saja yang signifikan berpengaruh dalam pengembangan Infrastruktur jalan TOL bypass maros-gowa adalah sebagaimana tersaji tabel 1 di bawah ini.

Tabel 1. Variabel Dan Indikator yang Di Ukur

Variabel	Indicator
Transportasi (X_1)	Aksesibilitas Mobilitas
Ekonomi (X_2)	Perdagangan Perhubungan
Sosial (X_3)	Jumlah Penduduk Ketenagakerjaan
Pelayanan Antar wilayah (X_4)	Fasiliats Sosial Fasilitas Ekonomi
Fasilitas Publik (X_5)	Penyediaan Sarana dan Prasarana Menyediakan Layanan

- Variabel Y dependent adalah Pengembangan Infrastruktur jalan TOL bypass maros-gowa merupakan variabel yang di pengaruhi (kriterium) dengan indicator penilaian yaitu pengembangan jalan TOL baru.
- Variabel X independent merupakan variabel yang mempengaruhi predicator terdiri atas Transportasi (X_1), Ekonomi (X_2), Sosial (X_3), Pelayanan antar wilayah (X_4), Fasilitas Publik (X_5).

e. Teknik Analisis data

Terdapat dua teknik/metode analisis data yang di gunakan dalam penelitian ini.untuk menjawab rumusan masalah pertama tentang Bagaimana potensi pembangunan jalan TOL bypass Maros-Gowa Terhadap ekonomi dan interaksi antar ruang wilayah Maros dan Gowa penelitian ini menggunakan metode diskritif kualitatif, sedangkan menjawab rumusan masalah kedua tentang Adakah Faktor-faktor yang mempengaruhi implikasi sosial pembangunan

jalan TOL bypass Maros-Gowa terhadap masyarakat menggunakan metode analisis kuantitatif.

a) Analisis deskriptif Kualitatif

Analisis deskriptif Kualitatif menggunakan pendekatan kualitatif di perlukan untuk mengetahui peran dan dampak potensi pembangunan jalan TOL bypass Maros-Gowa Terhadap ekonomi masyarakat sekitar dengan cara memaparkan,menuliskan dan melaporkan suatu peristiwa kemudian melakukan suatu pengkajian yang mendalam tentang makna yang terpenting dalam peristiwa tersebut.menurut sugiyono (2015:29) “Metode deskriptif adalah suatu metode yang berfungsi untuk mendeskripsikan atau memberikan gambaran terhadap objek yang di teliti melalui sampel atau data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa melakukan analisis dan membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum.”Dengan kata lain penelitian deskriptif analitis mengambil masalah atau memusatkan perhatian kepada masalah-masalah sebagaimana adanya saat penelitian dilaksanakan,hasil penelitian di laksanakan,hasil peneltian kemudian di olah dan di analisis unuk mengambil kesimpulannya.

b) Analisis Regresi Berganda

Analisis kuantitatif dengan metode regresi berganda di gunakan untuk mengidentifikasi factor-faktor apa saja yang signifikan berpengaruh dalam pengembangan Infrastruktur jalan TOL bypass maros-gowa terhadap masyarakat proses Analisa di bantu dengan program statistical product and service solution (SPSS) Microsoft ms 22.4.Regresi berganda di gunakan untuk meramalkan pengaruh dua variabel predicator atau lebih terhadap suatu variabel kriterium atau untuk membuktikan ada atau tidaknya hubungan fungsional antara dua variabel bebas (X) atau lebih dengan sebuah variabel terkit (Y).(Usman dan Akbar 2011:241)

Rumus persamaan garis regresi berganda untuk lima predicator:

$$Y = \alpha + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + \beta_6 X_6$$

Keterangan:

- Y : Variabel kriterium (dependen)
X₁, X₂, X₃... X₆ : Variabel predicator (independent)
α : Bilangan konstanta
β₁, β₂, β₃ : Koefisien arah regresi linier.

Hasil dan Pembahasan

a. Potensi Pembangunan Infrastruktur Jalan TOL Bypass Maros-Gowa Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Masyarakat

Dari hasil penelitian ini membuktikan bahwa pengembangan Jalan TOL akan memberikan pertumbuhan ekonomi baru di berbagai wilayah, dengan hasil ini dapat di simpulkan adanya kepercayaan masyarakat dalam pembangunan akan memberikan dampak positif dalam skala makro jalan TOL termasuk dalam program pemerintah untuk memajukan daerah Pembangunan merupakan kenyataan fisik sekaligus keadaan mental (state of mind) dari suatu masyarakat telah melalui kombinasi

tertentu dari proses sosial ekonomi dan lembaga, memiliki cara untuk mewujudkan kehidupan yang lebih baik. Pengembangan Jalan TOL Bypass Maros-Gowa diharapkan memberikan dampak positif dalam menunjang makro ekonomi, seperti tujuan pembangunan itu sendiri di harapkan dapat meningkatkan taraf kehidupan masyarakat menjadi lebih baik, dapat memberikan pemerataan ekonomi nasional, dan memberikan titik pertumbuhan ekonomi baru di berbagai wilayah yang nantinya membuka peluang kesejahteraan masyarakat secara umum sehingga mempermudah pelayanan pemerintah.

Jalan TOL Bypass Maros-Gowa adalah jalan alternatif yang berada sepanjang Kawasan Nasional Mamminasata, untuk mempercepat sarana transportasi, perkembangan industri, menunjang pertumbuhan dan percepatan proses ekonomi, meningkatkan hasil guna dan daya guna pelayanan distribusi barang dan jasa untuk menunjang peningkatan pertumbuhan ekonomi, memperlancar lalu lintas antar didaerah. Keberadaan Jalan TOL Bypass Maros-Gowa memberikaan keuntungan bagi sektor ekonomi makro, karna menambah penerimaan Negara selain dari sektor pajak. Namun dari segi fisik keadaan skala mikro memberikan dampak salah satunya adalah perubahan pemanfaatan lahan yang digunakan untuk pembagunan jalan TOL, baik sebagai pembangunan jalan TOL maupun sebagai pembangunan permukiman masyarakat yang terkena dampak TOL sehingga mengakibatkan perubahan pola sosial masyarakat dan keadaan ekonominya.Dari sisi lain pembangunan jalan TOL Baypass Maros-Gowa memberikan dampak positif bagi skala makro ekonomi, dengan adanya jalan TOL Baypass Maros-Gowa mengurangi kemacetan dan menjadikan jalan TOL sebagai jalan alternatif. Serta mempermudah pendistribusian sehingga dapat menumbuhkan titik perekonomian baru di berbagai wilayah di kabupaten maros dan gowa.

1) Potensi pengembangan jalan TOL baypass Kabupaten Maros-Gowa terhadap aspek ekonomi masyarakat
Proyek pengembangan jalan TOL Maros-Gowa bertujuan untuk menghubungkan dua daerah di Provinsi Sulawesi Selatan, yaitu Kabupaten Maros dan Gowa sebagai alternatif pemecah kepadatan lalu lintas, sehingga dapat melancarkan dan mengurangi kepadatan lalu lintas dari Maros menuju Gowa atau sebaliknya. Dengan adanya pembangunan jalan TOL ini otomatis dibutuhkan pembebasan lahan yang dimiliki warga. Dengan adanya tanah atau lahan yang berkurang karena proyek jalan TOL ini juga menimbulkan beberapa permasalahan bagi warga yang lahannya terkena pembebasan maupun warga yang tinggal di sekitar lokasi pembangunan jalan TOL.Sebagai contoh, permasalahan yang muncul yaitu banyak lahan sawah yang tergusur oleh pembangunan jalan TOL, menyebabkan matapencaharian warga berubah bahkan mungkin hilang. Berubahnya matapencaharian warga tersebut besar kemungkinan menyebabkan pendapatan mereka juga

berubah. Dan pendapatan yang berubah dapat juga merubah tingkat pengeluaran. Oleh karena itu hasil penelitian dari dampak pengembangan Infrastruktur jalan TOL Kabupaten Maros - Gowa terhadap aspek ekonomi masyarakat yang dibagi menjadi 3 yaitu mata pencaharian, pendapatan dan pengeluaran dijelaskan dalam paparan dibawah.

2) Potensi pengembangan Infrastruktur jalan TOL Bypass Kabupaten Maros-Gowa terhadap mata pencaharian masyarakat

Setelah terjadinya pembangunan jalan TOL bypass Kabupaten Maros Gowa, dikemukakan bahwa pembangunan tersebut membawa dampak terhadap masyarakat yang tinggal di lokasi yang dilalui TOL bypass Kabupaten Maros-Gowa Hal ini terlihat dari perubahan maupun adanya tambahan matapencaharian masyarakat yang terjadi seperti:

- Perubahan dari non produktif menjadi produktif
 - Ibu rumah tangga menjadi pedagang
 - Pengangguran menjadi pekerja
- Perubahan mata pencaharian dari jasa tenaga kerja (buruh) menjadi pedagang
- Perubahan bertambahnya matapencaharian sebagai tambahan penghasilan
- Perubahan matapencaharian dari pedagang kecil menjadi pedagang besar
- Adapun warga yang mata pencahariannya tetap disebabkan karena matapencaharian lama sudah laris, pekerjaan PNS, dan tidak bekerja karena faktor usia.

3) Potensi pengembangan Infrastruktur jalan TOL bypass terhadap pendapatan masyarakat yang di lalui jalan TOL bypass.

Setelah terjadinya pengembangan jalan TOL Bypass Kabupaten Maros-gowa memberikan perubahan yang cukup besar bagi warga sekitar. Dimana perubahan tersebut justru cenderung membawa dampak positif atau perubahan kearah yang lebih baik bagi pendapatan mereka. Hal ini terlihat pada aktifitas masyarakat, dimana setelah pengembangan jalan ini membuat masyarakat menjadi lebih giat dalam bekerja dan berusaha karena melihat kondisi jalan yang besar dan transportasi yang lancar yang menjadikan daerah ini sangat strategis karena dijadikan jalur utama. Dimana semua itu, dapat meningkatkan pendapatan masyarakat serta berkurangnya pengangguran. Dengan perubahan yang terjadi pada mata pencaharian masyarakat, membawa kontribusi terhadap perubahan pendapatan masyarakat, sebelum dan pasca pembangunan jalan TOL bypass Kabuapten Maros-Gowa. Dimana setelah adanya pembangunan jalan TOL bypass Kabuapten Maros-Gowa beberapa pendapatan yang diperoleh oleh responden penelitian yaitu masyarakat Kabuapten Maros-Gowa.

Dengan perubahan yang terjadi pada mata pencaharian masyarakat, dan adanya tambahan peluang kerja baru membawa kontribusi terhadap perubahan pendapatan masyarakat. Dimana setelah adanya pembangunan jalan TOL bypass Kabuapten Maros-Gowa pendapatan yang diperoleh oleh sebagian besar masyarakat yang di lalui TOL bypass Kabuapten Maros-Gowa mengalami peningkatan. Kendati beberapa warga tidak mengalami perubahan matapencaharian maupun tambahan mata pencaharian, namun sebagian besar warga mengalami peningkatan pendapatan, hal ini mengindikasikan bahwa daerah Maros-Gowa ketika adanya pembangunan meningkat perekonomiannya, dalam artian walaupun matapencaharian tidak berubah maupun bertambah, namun terdapat dampak positif lain dari pembangunan jalan TOL tersebut yaitu bertambahnya jumlah pendapatan karena daerah tersebut semakin ramai.

4) Potensi pengembangan jalan TOL Bypass Kabupaten Maros-Gowa terhadap pengeluaran masyarakat

Pengeluaran yang di lalui sekitar rata-rata mengalami kenaikan selama setelah pembangunan jalan TOL Bypass Kabupaten Maros-Gowa. Sebagian besar mengatakan bahwa semakin tinggi pendapatan mereka, maka semakin besar pula pengeluarannya karena mereka menjawab digunakan untuk kesenangan pribadi (belanja, rekreasi) dan dengan alasan tidak perlu menabung karena nominal uang tambahan kecil dan tidak ada keperluan yang mendesak sehingga memilih untuk dibelanjakan. Sedangkan untuk warga yang tingkat pengeluarannya tetap memberikan alasan uang tambahan yang didapat akan ditabung saja karena sudah berumur sehingga merasa tidak ada keperluan penting dan memilih disimpan untuk anak cucu, untuk kebutuhan darurat di masa depan, dan karena tidak adanya kebutuhan yang bersifat mendesak.

b. Faktor-faktor yang Signifikan Berpengaruh pada Pengembangan Infrastruktur Jalan TOL Bypass Maros-Gowa

Wilayah Mamminasata merupakan pusat kegiatan perekonomian, bukan hanya di Provinsi Sulawesi Selatan tapi juga di Pulau Sulawesi dan di Kawasan Timur Indonesia. Percepatan kegiatan perekonomian di Mamminasata diharapkan dapat berpengaruh di dalam dan di luar Provinsi Sulawesi Selatan. Program pendukung pembangunan ekonomi, termasuk pertanian, industri, perdagangan dan investasi serta pariwisata bertujuan untuk meningkatkan produktivitas sumberdaya lokal dan membentuk fungsi sebagai "pusat logistik" di wilayah tersebut.

Pengembangan infrastruktur jalan TOL bypass maros-gowa menjadi salah satu pemicu pesatnya pertumbuhan dan sebagai pengikat antar wilayah pada Kabupaten/Kota di Sulawesi selatan. Saat ini, berdasarkan buku Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Provinsi sulawesi selatan Tahun

2022-2041. Adapun penelitian ini dilakukan guna mengidentifikasi faktor apa saja yang yang berpengaruh dalam pengembangan infrastruktu jalan TOL bypass maros-gowa. Metode yang digunakan adalah melalui analisa SPSS 22.4.

Analisis untuk mengidentifikasi factor-faktor yang signifikan berpengaruh dalam pengembangan infrastruktu jalan TOL bypass maros-gowa ini menggunakan regresi linier berganda. Metode analisis ini regresi ini memakai enam fariabel predicator dan satu fariabel kriterium enam variable ini predicator tersebut antara lain: Transportasi (x1), Ekonomi (x2), Sosial (x3), Pelayanan antar wilayah (x4), Fasilitas Publik (x5,) sedangkan variabel kriteriumnya pengembangan jalan TOL baru (Y)

Analisis regresi ini di lakuakan dengan bantuan komputerisasi menggunakan aplkasi SPSS Microsoft Ms 2,4 dimana data hasil kosioner dari ke tujuh variabel tersebut dapat di lihat di lampiran,diubah dalam bentuk angka-angka dan di masukan dalam aplikasi SPSS 2,4 kemudian di analisis dengan alat regresi linier berganda menggunakan metode enter.Hasil atau luaran dari proes analisis tersebut berbentuk tabulasi dapat di lihat di lampiran yang kemudian di sajikan kedlam pembahasan ini kemudian di interpretasikan untuk menemukan dan menjelaskan hasil dari angka-angka terebut dalam deskripsi kalimat agar mudah di pahami.

c. Analisis dan Hasil Regresi Linier Berganda

1) Koefisien Persamaan Regresi

Berdasarkan nilai pada kolom Unstandardized Coefficients-B di atas maka di susun persamaan regresinya dengan rumus matematisnya sebagai berikut:

$$Y = \alpha + \beta_1X_1 + \beta_2X_2 + \beta_3X_3...+ \beta_5X_5$$

Maka di dapat persamaan

$$Y = 5,067 + 0,587 X_1 + 0,417 X_2 + 0,466 X_3 + 0,548 X_4 + 0,434 X_5$$

$$Y = 5,067 + 0,587 X_1 + 0,417 X_2 + 0,466 X_3 + 0,548 X_4 + 0,434 X_5$$

2) Uji Kualitas Data

Tujuan dari uji kualitas data adalah untuk mengetahui konsistensi dan akurasi data yang dikumpulkan. Uji kualitas data yang dihasilkan dari penggunaan instrument penelitian dapat dianalisis dengan menggunakan uji validitas dan uji reliabilitas.

3) Uji Validitas

Uji Validitas adalah prosedur untuk memastikan apakah kuesioner yang akan dipakai untuk mengukur variabel penelitian valid atau tidak. Kuesioner dapat dikatakan valid ika pertanyaan pada kuesioner mampu untuk mengungkapkan sesuatu yang diukur oleh kuesioner tersebut. Untuk mengetahui item pernyataan itu valid dengan melihat nilai Corrected Item Total Corelation. Apabila item pernyataan mempunyai r hitung > dari r tabel maka dapat dikatakan valid. Pada penelitian ini terdapat jumlah sampel (n) = 99 responden dengan r tabel = 0,195. Jadi, item pernyataan yang valid mempunyai r hitung lebih

besar dari 0,197. Adapun hasil uji validitas data dalam penelitian ini dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 2. Hasil Uji Validitas

No	Variabel	Item	R _{Hitung}	R _{Tabel}	Ket.
1	Transportasi	X1.1	0,767	0,195	Valid
		X1.2	0,806	0,195	Valid
2	Ekonomi	X2.1	0,715	0,195	Valid
		X2.2	0,753	0,195	Valid
3	Sosial	X3.1	0,705	0,195	Valid
		X3.2	0,830	0,195	Valid
4	Pelayanan antar wilayah	X4.1	0,832	0,195	Valid
		X4.2	0,732	0,195	Valid
5	Fasilitas Publik	X5.1	0,717	0,195	Valid
		X5.2	0,682	0,195	Valid
6	pengembangan jalan TOL Bypass Maros-Gowa	Y.1	0,608	0,195	Valid
		Y.2	0,798	0,195	Valid

Sumber: Pengolahan Data SPSS Tahun 2023

Tabel 2. di atas menunjukkan bahwa seluruh item pernyataan memiliki nilai koefisien korelasi positif dan lebih besar dari pada r-tabel. Hal ini berarti bahwa data yang diperoleh telah valid dan dapat dilakukan pengujian data lebih lanjut.

4) Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas digunakan untuk mengukur suatau kuesioner yang merupakan indikator dari variabel atau konstruk. Suatu kuisioner dikatakan reliabel atau handal jika jawaban seseorang terhadap pernyataan adalah konsisten atau stabil dari waktu ke waktu.Uji reliabilitas data dilakukan dengan menggunakan metode Alpha Cronbach yakni suatu instrumen dikatakan reliabel bila memiliki koefisien keandalan reabilitas sebesar 0,60 atau lebih. Hasil pengujian reliabilitas data dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 3. Hasil Uji Realibilitas

No	Variabel	Cronbach ⁷ Alpha	Standar Reliabilitas	Keterangan
1.	Transportasi	0,824	0,60	Reliabel
2.	Ekonomi	0,777	0,60	Reliabel
3.	Sosial	0,808	0,60	Reliabel
4.	Pelayanan antar wilayah	0,822	0,60	Reliabel
5.	Fasilitas Publik pengembangan Infrastruktur	0,773	0,60	Reliabel
6.	jalan TOL Bypass Maros-Gowa	0,752	0,60	Reliabel

Sumber: Pengolahan Data SPSS Tahun 2023

Tabel 3. diatas menunjukkan bahwa nilai cronbach's alpha dari semua variabel lebih besar dari 0,60 sehingga dapat disimpulkan bahwa instrumen dari kuesioner yang digunakan untuk menjelaskan keseluruhan variabel, yaitu dinyatakan handal atau dapat dipercaya sebagai alat ukur variabel.

5) Koefisien Determinasi

Uji koefisien determinasi digunakan untuk mengetahui seberapa besar kemampuan variabel bebas (independen) dalam menerangkan variabel terikat (dependen).

Tabel 4. Hasil Uji Koefisien Determinasi (R^2)

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.575 ^a	.631	.288	.75858

a. Predictors: (Constant), Transportasi, Ekonomi, Sosial, Pelayanan antar wilayah, Fasilitas Publik

Sumber: Pengolahan Data SPSS Tahun 2023

Hasil uji koefisien determinasi menunjukkan nilai R^2 (*Adjusted R Square*) dari model regresi sebesar 0,288. Hal ini berarti bahwa 28,8% pengembangan Infrastruktur jalan TOL bypass maros-gowa dipengaruhi oleh variabel Transportasi, Ekonomi, Sosial, Pelayanan antar wilayah, Fasilitas Publik. Sisanya sebesar 62,2% dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak diteliti dalam penelitian ini.

6) Uji Simultan

Uji simultan digunakan untuk mengetahui pengaruh secara bersama-sama antara variabel independen terhadap variabel dependen. Hasil uji simultan dapat dijelaskan pada tabel dibawah ini:

Tabel 5. Hasil Uji F – Uji Simultan

Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1 Regression	26.444	6	4.407	7.659	.000 ^b
Residual	53.516	93	.575		
Total	79.960	99			

a. Dependent Variable: pengembangan Infrastruktur jalan TOL bypass maros-gowa

b. Predictors: (Constant), Transportasi, Ekonomi, Sosial, Pelayanan antar wilayah, Fasilitas Publik

Sumber: Pengolahan Data SPSS Tahun 2023

Berdasarkan Tabel 5. diatas dapat dilihat bahwa dalam pengujian regresi berganda menunjukkan hasil F hitung sebesar 7,659 dengan tingkat signifikansi 0,000 yang lebih kecil dari 0,05, di mana nilai F hitung 7,659 lebih besar dari nilai F tabelnya sebesar 2,19. Berarti variabel Transportasi, Ekonomi, Sosial, Pelayanan antar wilayah, Fasilitas Publik secara bersama-sama berpengaruh terhadap pengembangan jalan TOL bypass maros-gowa.

7) Uji Parsial

Pengujian ini dilakukan untuk mengukur seberapa besar pengaruh tiap variabel bebas yakni Transportasi (X1), Ekonomi (X2), Sosial (X3), Pelayanan antar wilayah (X4), dan Fasilitas Publik (X5), terhadap pengembangan jalan TOL bypass maros-gowa (Y) pada wilayah yang di lalui jalur pengembangan Infrastruktur jalan TOL bypass Maros-Gowa Provinsi Sulawesi Selatan. Agar diperoleh hasil perhitungan koefisien regresi yang tepat dalam pengolahan data digunakan bantuan program SPSS, dan dari hasil

pengujian tersebut didapati hasil uji parsial yang dijelaskan pada tabel berikut:

Tabel 5. Hasil Uji T – Uji Parsial

Model	Coefficients ^a			
	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T
	B	Std. Error	Beta	
(Constant)	5.067	.605		5.762.001
Transportasi	.587	.094	.096	4.924.002
Ekonomi	.417	.099	.226	5.177.001
Sosial	.466	.083	.077	5.794.004
Pelayanan antar wilayah	.548	.098	.150	3.507.000
Fasilitas Publik	.434	.097	.237	3.404.003

a. Dependent Variable: pengembangan Infrastruktur jalan TOL bypass maros-gowa

Sumber: Pengolahan Data SPSS Tahun 2023

Berdasarkan Tabel 5. diatas dapat dianalisis model estimasi sebagai berikut :Uji (uji parsial) ini di lakukan untuk *mengetahui* apakah variabel predicator Transportasi (X1),Ekonomi (X2), Sosial (x3), Pelayanan antar wilayah (x4),Fasilitas Publik (x5) secara parsial (sendiri-sendiri) berpengaruh seacara signifikan terhadap variabel kriterium (Y) signifikan berarti hubungan yang terjadi dapat untuk populasi (dapat di generalisasikan) sebelum melakukan uji T, perlu untuk menentukan terlebih dahulu nilai-nilai berikut ini:

- Menentukan taraf signifikansi
 Taraf signifikansi menggunakan $\alpha = 10\%$ (signifikansi 10% atau 0,1 adalah ukuran yang sering di gunakan dalam penelitian dengan populasi yang besar
- Menentukan T
 Dengan menggunakan tingkat keyakinan 90%, $\alpha = 10\%$ atau 0,1, nilai df residual (n-k-1) atau 100-6-1= 93 (n adalah jumlah data dan k adalah jumlah variabel predicator) Untuk menghitung nilai T menggunakan bantuan excel dengan memasukan rumus sebagai berikut
= TINV (probability;deg_freedom)
Keterangan : -probability : probabilitas (0,10)
-deg_freedom : derajat kebebasan (93)

1. Faktor Transportasi (X₁)

Berdasarkan hasil analisis pada kolom t 4.9 di atas dapat di ketahui nilai t_{hitung} Transportasi sebesar 4.924. untuk melakukan uji T tahapnya sebagai berikut :

a) Merumuskan Hipotesa

Rumusan hipotesis berdasarkan pendekatan teoritis seperti yang telah di bahas di atas pada bab II adalah sebagai berikut :

H_1 : Transportasi Berpengaruh secara signifikan terhadap pengembangan Infrastruktur jalan TOL bypass maros-gowa

- b) Menentukan T hitung
Berdasarkan analisis di peroleh t_{hitung} sebesar 4.924
 - c) Kriteria Pengujian
 H_1 terima jika $t_{hitung} > t_{tabel}$
 H_1 diTOLak jika $t_{hitung} < t_{tabel}$
 - d) Membanding t_{hitung} dengan t_{tabel}
Nilai $t_{hitung} > t_{tabel}$ (4.924 > 1.660) maka H_1 di terima.
 - e) Kesimpulan
karena $t_{hitung} > t_{tabel}$ (4.924 > 1.660) maka H_1 di terima.
Artinya pada perhitungan ini dapat di simpulkan Transportasi berpengaruh signifikan pengembangan Infrastruktur jalan TOL bypass maros-gowa.
2. Faktor Ekonomi (X_2)
- Berdasarkan hasil analisis pada kolom t 4.9 di atas dapat di ketahui nilai t_{hitung} Ekonomi sebesar 5.177 untuk melakukan uji t tahapnya sebagai berikut:
- a) Merumuskan Hipotesa
Rumusn hipotesis berdasarkan pendekatan teoritis seperti yang telah di bahas di atas pada bab II adalah sebagai berikut:
 H_2 : Ekonomi Berpengaruh secara signifikan terhadap pengembangan Infrastruktur jalan TOL bypass maros-gowa
 - b) Menentukan t_{hitung}
Berdasarkan analisis di peroleh t_{hitung} sebesar 5.177
 - c) Kriteria Pengujian
 H_2 terima jika $t_{hitung} > t_{tabel}$
 H_2 diTOLak jika $t_{hitung} < t_{tabel}$
 - d) Membanding t_{hitung} dengan t_{tabel}
Nilai $t_{hitung} > t_{tabel}$ (5.177 > 1.660) maka H_2 di terima
 - e) Kesimpulan
Karena $t_{hitung} > t_{tabel}$ (5.177 > 1.660) maka H_2 di terima.
Artinya pada perhitungan ini dapat di simpulkan Ekonomi berpengaruh signifikan terhadap pengembangan Infrastruktur jalan TOL bypass maros-gowa.
3. Faktor Sosial (X_3)
- Berdasarkan hasil analisis pada kolom t 4.9 di atas dapat di ketahui nilai t_{hitung} Sosial sebesar 5.794. untuk melakukan uji t tahapnya sebagai berikut:
- a) Merumuskan Hipotesa
Rumusn hipotesis berdasarkan pendekatan teoritis seperti yang telah di bahas di atas pada bab II adalah sebagai berikut:
 H_3 : Sosial Berpengaruh secara signifikan terhadap pengembangan Infrastruktur jalan TOL bypass maros-gowa
 - b) Menentukan t_{hitung}
Berdasarkan analisis di peroleh t_{hitung} sebesar 5.794
 - c) Kriteria Pengujian
 H_3 terima jika $t_{hitung} > t_{tabel}$
 H_3 diTOLak jika $t_{hitung} < t_{tabel}$
 - d) Membanding t_{hitung} dengan t_{tabel}
Nilai $t_{hitung} > t_{tabel}$ (5.794 > 1.660) maka H_3 di terima.
- e) Kesimpulan
karena $t_{hitung} > t_{tabel}$ (5.794 > 1.660) maka H_3 di terima.
Artinya pada perhitungan ini dapat di simpulkan Sosial berpengaruh signifikan terhadap pengembangan Infrastruktur jalan TOL bypass maros-gowa
4. Faktor Pelayanan antar wilayah (X_4)
- Berdasarkan hasil analisis pada kolom t 4.9 di atas dapat di ketahui nilai t_{hitung} Pelayanan antar wilayah sebesar 3.507 untuk melakukan uji t tahapnya sebagai berikut:
- a) Merumuskan Hipotesa
Rumusn hipotesis berdasarkan pendekatan teoritis seperti yang telah di bahas di atas pada bab II adalah sebagai berikut:
 H_4 : Pelayanan antar wilayah Berpengaruh secara signifikan terhadap pengembangan Infrastruktur jalan TOL bypass maros-gowa
 - b) Menentukan t_{hitung}
Berdasarkan analisis di peroleh t_{hitung} sebesar 3.507
 - c) Kriteria Pengujian
 H_4 terima jika $t_{hitung} > t_{tabel}$
 H_4 diTOLak jika $t_{hitung} < t_{tabel}$
 - d) Membanding t_{hitung} dengan t_{tabel}
Nilai $t_{hitung} > t_{tabel}$ (3.507 > 1.660) maka H_4 di terima
 - e) Kesimpulan
karena $t_{hitung} > t_{tabel}$ (3.507 > 1.660) maka H_4 di terima.
Artinya pada perhitungan ini dapat di simpulkan Pelayanan antar wilayah berpengaruh signifikan terhadap pengembangan Infrastruktur jalan TOL bypass maros-gowa
5. Fasilitas Publik (X_5)
- Berdasarkan hasil analisis pada kolom t 4.9 di atas dapat di ketahui nilai t_{hitung} Fasilitas Publik 3.404 untuk melakukan uji t tahapnya sebagai berikut:
- a) Merumuskan Hipotesa
Rumusn hipotesis berdasarkan pendekatan teoritis seperti yang telah di bahas di atas pada bab II adalah sebagai berikut:
 H_5 : Fasilitas Publik Berpengaruh secara signifikan terhadap pengembangan Infrastruktur jalan TOL bypass maros-gowa
 - b) Menentukan t_{hitung}
Berdasarkan analisis di peroleh t_{hitung} sebesar 3.404
 - c) Kriteria Pengujian
 H_5 terima jika $t_{hitung} > t_{tabel}$
 H_5 diTOLak jika $t_{hitung} < t_{tabel}$
 - d) Membanding t_{hitung} dengan t_{tabel}
Nilai $t_{hitung} > t_{tabel}$ (3.404 > 1.660) maka H_5 di terima.
 - e) Kesimpulan
karena $t_{hitung} > t_{tabel}$ (3.404 > 1.660) maka H_5 di terima.
Artinya pada perhitungan ini dapat di simpulkan Fasilitas Publik berpengaruh signifikan terhadap pengembangan Infrastruktur jalan TOL bypass maros-gowa

maros-gowa, Hasil interpretasi atas hipotesis penelitian yang diajukan.

d. Analisis Pengaruh Transportasi Terhadap Pengembangan Infrastruktur Jalan TOL Bypass Maros-Gowa

Variabel Transportasi memiliki t hitung sebesar 4.924 > t tabel 1.660 dengan koefisien beta unstandardized sebesar 0,587 dan tingkat signifikansi 0,002 yang lebih kecil dari 0,05. Hal ini menunjukkan bahwa faktor Transportasi berpengaruh positif dan signifikan terhadap pengembangan jalan TOL bypass maros-gowa. Secara makro banyak ditemukan dampak positif dari keberadaan Transportasi, jalan bebas hambatan, Infrastruktur jalan sebagai salah satu unsur dalam pelayanan jasa transportasi merupakan unsur penting dalam mendukung mobilitas di bidang ekonomi, sosial, dan budaya. Salah satu infrastruktur Transportasi yaitu jalan TOL dibangun dengan tujuan meningkatkan efisiensi pelayanan jasa distribusi guna menunjang peningkatan pertumbuhan ekonomi untuk mewujudkan pemerataan pembangunan serta keseimbangan dalam pengembangan wilayah terhadap pertumbuhan ekonomi. Transportasi atau pengangkutan dapat didefinisi sebagai suatu proses pergerakan atau perpindahan orang/barang dari suatu tempat ketempat lainnya dengan menggunakan suatu teknik atau cara tertentu untuk maksud dan tujuan tertentu. Sistem transportasi jalan raya terdiri dari tiga komponen pokok yang dimana saling berhubungan satu dengan yang lainnya, ketiga pokok tersebut adalah prasarana angkutan, pelaku perjalanan, dan pelaku angkutan. Dalam mengikuti laju pertumbuhan lalu lintas, dibutuhkan prasarana yang mampu melayani kelancaran lalu lintas (sumber: Miro, 1997).

e. Analisis Pengaruh Ekonomi Terhadap Pengembangan Infrastruktur Jalan TOL Bypass Maros-Gowa

Variabel Ekonomi memiliki t hitung sebesar 5.177 > t tabel 1.660 dengan koefisien beta unstandardized sebesar 0,417 dan tingkat signifikansi 0,001 yang lebih kecil dari 0,05. Hal ini menunjukkan bahwa faktor Ekonomi berpengaruh positif dan signifikan terhadap pengembangan jalan TOL bypass maros-gowa. pengembangan jalan TOL bypass terkait erat dengan pertumbuhan ekonomi, Hasil penelitian antara lain pembangunan jalan TOL meningkatkan perekonomian local dalam bentuk adanya belanja pemerintah yang mendorong peningkatan kesempatan kerja (Chi dan Waugaman, 2010; Clower dan Weinstein, 2006) serta efek limpahan dari pembangunan TOL berupa peningkatan mobilisasi yang berdampak baik terhadap kinerja perekonomian local (Marpaung et al, 2021) Agenda perluasan cakupan wilayah kabupaten/kota yang dijangkau jalan TOL di Kawasan Maminasata tetap perlu dilanjutkan agar mendukung pertumbuhan ekonomi serta

keseimbangan dan pemerataan pembangunan. Upaya pemerintah dalam pembangunan infrastruktur khususnya TOL ini harus terarah, sistematis, terukur (dari sisi manfaat dan biaya), serta memperhitungkan berbagai aspek (Wirabrata, 2019).

f. Analisis Pengaruh Sosial Terhadap Pengembangan Infrastruktur Jalan TOL Bypass Maros-Gowa

Variabel Sosial memiliki t hitung sebesar 5.794 > t tabel 1.660 dengan koefisien beta unstandardized sebesar 0,466 dan tingkat signifikansi 0,004 yang lebih kecil dari 0,05. Hal ini menunjukkan bahwa faktor Sosial memiliki pengaruh yang positif dan signifikan terhadap pengembangan jalan TOL bypass maros-gowa. Dalam hal ini di ketahui bahwa pengembangan jalan TOL bypass maros-gowa. kondisi sosial masyarakat yaitu terjadinya perubahan fungsi lahan dari lahan pertanian menjadi pembangunan jalan TOL bypass yang menimbulkan dampak lanjutan terhadap perubahan mata pencaharian penduduk. Untuk itu, sebuah pedoman yang dapat dijadikan acuan untuk pengelolaan dan pemecahan masalah sosial yang timbul akibat kegiatan Pengembangan jalan TOL bypass perlu disusun dalam bentuk suatu rekayasa sosial. Peluang kerja ini dapat diisi oleh penduduk yang tinggal di sekitar kegiatan pengembangan. Selain peluang kerja, kegiatan-kegiatan tersebut juga dapat menumbuhkan aktifitas usaha masyarakat baik formal maupun informal. Pendekatan pelibatan masyarakat melalui pendekatan berbasis komunitas berpotensi melahirkan dampak terhadap menguatnya organisasi-organisasi social yang ada di masyarakat. Selain itu, kegiatan melalui pendekatan berbasis komunitas berpotensi melahirkan dampak terhadap menguatnya kearifan-kearifan lokal (local wisdom). Penguatan kearifan lokal ini dapat dilihat melalui proses kegiatan yang secara konsisten dilakukan melalui pertemuan-pertemuan atau rembug-rembug warga, hal ini dapat mendorong menguatnya nilai-nilai kegotongroyongan, solidaritas sosial, kejujuran, keterbukaan, demokrasi dan penghormatan atas perbedaan pendapat dan pandangan, dll sebagai dasar bangunan kearifan lokal. Grigg (1988) Infrastruktur merupakan sistem fisik yang menyediakan transportasi, pengairan, drainase, bangunan gedung dan fasilitas publik lainnya, yang dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia baik kebutuhan sosial maupun kebutuhan ekonomi.

g. Analisis Pengaruh Pelayanan Antar Wilayah Terhadap Pengembangan Infrastruktur Jalan TOL Bypass Maros-Gowa

Variabel Pelayanan antar wilayah memiliki t hitung sebesar 3.507 > t tabel 1.660 dengan koefisien beta unstandardized sebesar 0,548 dan tingkat signifikansi 0,000 yang lebih kecil dari 0,05. Hal ini menunjukkan bahwa faktor variabel Pelayanan antar wilayah memiliki pengaruh yang positif dan signifikan terhadap pengembangan jalan

TOL bypass maros-gowa. Pelayanan antar wilayah Penyediaan jalan TOL merupakan salah satu alternatif guna meningkatkan efisiensi pergerakan, khususnya pergerakan antar regional/ wilayah. Jalan TOL adalah jalan umum yang kepada pemakainya dikenakan kewajiban membayar TOL dan merupakan jalan alternatif lintas jalan umum yang telah ada. Jalan TOL dan fasilitasnya merupakan prasarana (infrastructure) transportasi darat yang merupakan jalan bebas hambatan (uninterrupted) bagi lalu lintas kendaraan dan dikenakan bayaran (charge) langsung bagi pengguna sesuai dengan tarif yang ditentukan. Jalan TOL diselenggarakan dengan maksud untuk mempercepat pewujudan jaringan jalan dengan sebagian atau seluruh pendanaan berasal dari pengguna jalan untuk meringankan beban pemerintah. Jalan TOL diselenggarakan dengan tujuan meningkatkan efisien pelayanan jasa distribusi guna menunjukkan pertumbuhan ekonomi dengan perkembangan wilayah dengan memperhatikan rencana induk jaringan jalan. Pembangunan jalan TOL sebagai bentuk infrastruktur utama pada suatu kawasan akan berdampak kepada berkembangnya wilayah dalam intensitas pemanfaatan lahan yang lebih masif, seperti berkembangnya kota baru, kawasan industri serta pemukiman berskala besar. Pengembangan jalan TOL bermanfaat sebagai pemicu pengembangan wilayah sekitar karena pengaruh accessibility yang semakin tinggi dan penghematan biaya perjalanan (general cost) bagi pelaku pergerakan. Stone, 1974 dalam Kodoatie, R.J., 2005 infrastruktur adalah fasilitas-fasilitas fisik yang dikembangkan atau dibutuhkan oleh agen-agen publik untuk fungsi-fungsi pemerintahan dalam penyediaan air, tenaga listrik, pembuangan limbah, transportasi dan pelayanan-pelayanan similar untuk memfasilitasi tujuan-tujuan sosial dan ekonomi.

h. Analisis Pengaruh Fasilitas Publik Terhadap Pengembangan Infrastruktur Jalan TOL Bypass Maros-Gowa

Variabel Fasilitas Publik memiliki t hitung sebesar $3.404 > t$ tabel 1.660 dengan koefisien beta unstandardized sebesar 0,434 dan tingkat signifikansi 0,003 yang lebih kecil dari 0,05. Hal ini menunjukkan bahwa faktor Fasilitas Publik memiliki pengaruh yang positif dan signifikan terhadap pengembangan jalan TOL bypass maros-gowa. Kehadiran Jalan TOL sebagai fungsi jaringan jalan bebas hambatan yang berperan penting terhadap pergerakan arus transportasi di Indonesia, bukan hanya dalam hal mengurai lalu lintas kendaraan namun juga memiliki tujuan penting dalam menciptakan dampak positif dibangunnya jalan TOL itu sendiri yang menghubungkan ke setiap fasilitas layanan publik bagi masyarakat. "Jalan TOL yang dapat tersambung ke setiap akses menuju Bandara, Pelabuhan, menjadi hal yang cukup penting dalam memangkas waktu perjalanan agar lebih cepat. Seperti saat dibangunnya Makassar New Port, ketika nantinya dihubungkan ke akses jaringan jalan TOL dapat menempuh

waktu hanya sekitar 1,5 hingga 2 jam perjalanan, kehadiran rest area di jalan TOL yang sekaligus memberikan nilai kenyamanan bagi pengendara juga akan dilakukan perluasan sesuai dengan fungsi layanan publik terutama dijadikan seperti rest area destinasi wisata yang utamanya sebagai tempat berhenti kendaraan untuk bersinggah tetapi juga memiliki daya tarik tersendiri. "Rest area yang sudah ada dapat dikembangkan, digunakan sebaik mungkin, ditambahkan dan diinvestasikan, sehingga kualitas pada setiap rest area yang diisi oleh masyarakat pemilik UMKM yang menjual lokal brand masing-masing sebagai pelaku ekonomi dapat semakin ditingkatkan kualitas produknya," tambahnya. Sebagai upaya peningkatan kualitas jalan TOL dan rest area yang terus dilakukan secara berkelanjutan, nantinya peningkatan tersebut juga memiliki tujuan positif bagi para penggunaan jalan TOL. Kehadiran rest area yang sudah ada maupun pada di jalan TOL yang baru dibangun, terus didorong untuk dapat memberikan manfaat ekonomi yang nyata bagi perekonomian masyarakat lokal, yaitu melalui penyediaan kios-kios bagi UMKM untuk mempromosikan produk dan kuliner lokal. Hudson 1997 Infrastruktur adalah sebuah sistem fasilitas publik, yang bersifat fundamental di tujukan kepada masyarakat ramai untuk melayani dan memudahkan masyarakat

Kesimpulan dan Saran

Hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa. pengembangan Jalan TOL akan memberikan pertumbuhan ekonomi baru di berbagai wilayah, dengan hasil ini dapat disimpulkan adanya kepercayaan masyarakat dalam pembangunan akan memberikan dampak positif dalam skala makro jalan TOL termasuk dalam program pemerintah untuk memajukan daerah. Pembangunan merupakan kenyataan fisik sekaligus keadaan mental (state of mind) dari suatu masyarakat telah melalui kombinasi tertentu dari proses sosial ekonomi dan lembaga, memiliki cara untuk mewujudkan kehidupan yang lebih baik. Pengembangan Jalan TOL Bypass Maros-Gowa diharapkan memberikan dampak positif dalam menunjang makro ekonomi, seperti tujuan pembangunan itu sendiri di harapkan dapat meningkatkan taraf kehidupan masyarakat menjadi lebih baik, dapat memberikan pemerataan ekonomi nasional, dan memberikan titik pertumbuhan ekonomi baru di berbagai wilayah yang nantinya membuka peluang kesejahteraan masyarakat secara umum sehingga mempermudah pelayanan pemerintah.

Faktor-faktor yang signifikan yang berpengaruh dalam pengembangan jalan TOL bypass maros-gowa. antara lain faktor Transportasi (4.924), Ekonomi (5.177), Sosial (5.794), Pelayanan antar wilayah sebesar (3.507), Fasilitas Publik (3.404)

Daftar Pustaka

- Akbar, P.S. & Usman, H. (2011). Metodologi Penelitian Sosial. Jakarta: Bumi Aksara
- Arikunto. 2006. Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek. Jakarta: PT. Rineka Cipta.
- Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jendral Bina Marga. (2006). Pedoman Konstruksi dan Bangunan No: 004/BM/2006 tentang Pedoman Pelaksanaan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) Untuk Konstruksi Jalan dan Jembatan. Jakarta: Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jendral Bina Marga.
- Diaken Patandean, N., Aksa, S. K., & Yahya, I. (2021). Pengaruh Aksesibilitas Jalan Lingkar Barat Tallasa City Terhadap Perubahan Pemanfaatan Guna Lahan di Kecamatan Tamalanrea. *Journal of Urban Planning Studies*, 2(1), 010-024.
- Dirjo, 2015, Pengaruh Infrastruktur Terhadap Kesejahteraan Rakyat Melalui Pertumbuhan Ekonomi di Jawa Tengah, Universitas Jendral Soedirman, Purwokerto.
- Pratiwi, A., Manaf, M., & Aksa, K. (2020). Pengaruh Pembangunan Jalan Tol Layang Terhadap Kondisi Aksesibilitas Jalan A.P Pettarani . *Journal of Urban Planning Studies*, 1(1), 050-060.
- Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Provinsi Sulawesi Selatan Tahun 2022-2041
- Sugiyono. (2015). Metode Penelitian Pendidikan (Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D). ALFABETA CV.
- Sugiyono. (2017). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Bandung: Alfabeta, CV
- Sugiyono (2019). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Bandung: Alfabeta.