

ANALISIS DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN DALAM PERSPEKTIF PEMBANGUNAN BERKELANJUTAN DI KABUPATEN PASER KALIMANTAN TIMUR

(Tri Evy Herawati Herman, Tukimun, Syahrul)

ANALISIS DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN DALAM PERSPEKTIF PEMBANGUNAN BERKELANJUTAN DI KABUPATEN PASER KALIMANTAN TIMUR

Tri Evy Herawati Herman^{1*}, Tukimun², Syahrul³

^{1,2,3}Program Studi Magister Jurusan Teknik Sipil, Universitas 17 Agustus 1945, Samarinda
Jl. Ir H Juanda, Air Hitam, Kec. Samarinda Ulu, Kota Samarinda, Kalimantan Timur 75243

E-mail: orinda14@gmail.com^{1*}, moonix.mgt@gmail.com², & syahrulsipil@rocketmail.com³

(*) Penulis Korespondensi

(Artikel dikirim: 26 februari 2026, Direvisi: 12 Agustus 2026, Diterima: 2 September 2026)

DOI: <http://dx.doi.org/10.30742/axial.v14i2.5262>

ABSTRAK: Pembangunan ruas jalan Padang Pangrapat–Muara Pasir–Air Mati di Kabupaten Paser, Kalimantan Timur, memiliki peran strategis dalam memperkuat konektivitas wilayah, mendukung pengembangan ekonomi lokal, serta menunjang pembangunan Ibu Kota Negara Nusantara. Penelitian ini bertujuan mengevaluasi dampak pembangunan jalan dalam perspektif keberlanjutan dengan menekankan aspek lingkungan, sosial, dan ekonomi. Metode yang digunakan adalah survei kuantitatif deskriptif melalui kuesioner berbasis skala *Likert* dan studi dokumentasi. Analisis dilakukan menggunakan *Customer Satisfaction Index (CSI)* untuk mengukur tingkat kepuasan masyarakat, serta *Importance–Performance Analysis (IPA)* untuk menentukan prioritas perbaikan. Sebanyak 95 responden yang mayoritas berprofesi sebagai nelayan menunjukkan tingkat kepuasan sangat tinggi, dengan nilai CSI sebesar 96,78% yang termasuk kategori “sangat puas.” Hasil analisis gap memperlihatkan kepuasan masyarakat sedikit melampaui harapan, terutama pada indikator percepatan waktu tempuh, peningkatan aktivitas ekonomi lokal, dan akses layanan publik. IPA menempatkan sebagian besar indikator pada kuadran “Pertahankan Kinerja,” sedangkan aspek partisipasi masyarakat dan pengawasan pemerintah masih perlu ditingkatkan. Secara keseluruhan, pembangunan jalan ini dinilai berhasil memberikan manfaat nyata bagi masyarakat, baik dari sisi mobilitas, kesejahteraan ekonomi, maupun kualitas lingkungan. Namun, keberlanjutan jangka panjang tetap menuntut perhatian pada keterlibatan masyarakat dan pengelolaan dampak lingkungan agar pembangunan infrastruktur tidak hanya berorientasi pada pertumbuhan ekonomi, tetapi juga menjaga keseimbangan sosial dan ekologis.

KATA KUNCI: *Customer Satisfaction Index (CSI)*, *Importance–Performance Analysis (IPA)*, Pembangunan Berkelanjutan, dan Pembangunan Jalan

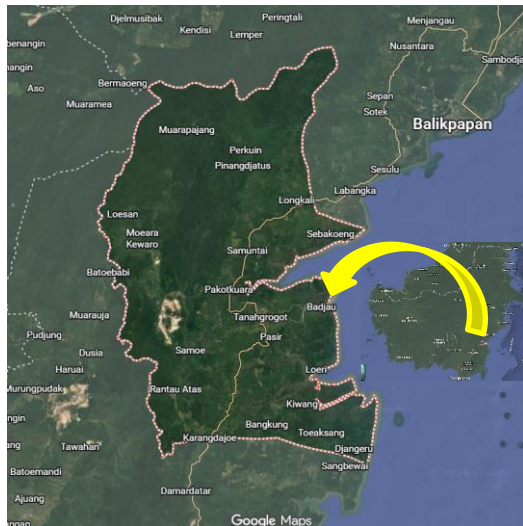
ABSTRACT: The construction of the Padang Pangrapat–Muara Pasir–Air Mati road in Paser Regency, East Kalimantan, plays a strategic role in strengthening regional connectivity, stimulating local economic growth, and supporting the development of Indonesia’s new capital city, Nusantara. This study aims to assess the sustainability impacts of the project by examining environmental, social, and economic dimensions. A descriptive quantitative survey was conducted using a *Likert-scale* questionnaire and document analysis. The evaluation employed the *Customer Satisfaction Index (CSI)* to measure community perceptions and the *Importance–Performance Analysis (IPA)* to identify priority areas for improvement. A total of 95 respondents, predominantly fishermen, participated in the survey. Results indicate a very high level of Satisfaction, with a CSI score of 96.78%, categorized as “very satisfied.” Gap analysis revealed that Satisfaction slightly exceeded expectations, particularly in reduced travel time, improved access to public services, and enhanced local economic activities. IPA results placed most indicators in the “Maintain Performance” quadrant, highlighting strong outcomes in mobility, safety, and economic benefits. However, community participation and government oversight were identified as areas requiring further attention to ensure long-term sustainability. Overall, the road project has delivered tangible benefits to local communities, improving accessibility, economic opportunities, and environmental quality. Nevertheless, sustained efforts in participatory governance and environmental monitoring are essential to balance economic growth with social equity and ecological preservation, ensuring that infrastructure development aligns with the principles of sustainable development.

KEYWORDS: *Customer Satisfaction Index (CSI)*, *Importance–Performance Analysis (IPA)*, Road Construction, and Sustainable Development



1. PENDAHULUAN

Pembangunan infrastruktur jalan memiliki peran strategis dalam mendukung pertumbuhan ekonomi, memperkuat konektivitas antarwilayah, serta mendorong pemerataan Pembangunan (Jannah dan Kurniati, 2025). Ruas jalan Padang Pangrapat – Muara Pasir – Air Mati di Kabupaten Paser, Kalimantan Timur (Gambar 1), merupakan salah satu jalur penting yang berfungsi membuka keterisolasian kawasan *hinterland* sekaligus mempercepat pengembangan wilayah pesisir dan pedalaman.



Gambar 1. Kabupaten Paser, Kalimantan Timur

Keberadaan jalan ini juga diharapkan mendukung pembangunan Ibu Kota Negara (IKN) Nusantara, dengan membuka peluang sektor ekonomi baru seperti pariwisata bahari, perikanan, perkebunan kelapa sawit, serta UMKM di sepanjang koridor jalan. Namun, pembangunan jalan tidak terlepas dari konsekuensi terhadap lingkungan dan sosial Masyarakat (Artiani et al., 2026). Aktivitas konstruksi berpotensi menimbulkan tekanan pada ekosistem hutan tropis, gambut, dan pesisir, serta mendorong alih fungsi lahan yang dapat memicu konflik agraria dan degradasi sumber daya alam. Oleh karena itu, evaluasi keberhasilan pembangunan tidak hanya berfokus pada aspek teknis dan ekonomi, tetapi juga mempertimbangkan dimensi lingkungan dan persepsi masyarakat sebagai bagian dari prinsip pembangunan berkelanjutan.

Untuk menilai kepuasan masyarakat, penelitian ini menggunakan *Customer Satisfaction Index (CSI)* yang mampu mengukur persepsi terhadap layanan publik, termasuk infrastruktur (Pakarbudi & Febriansyah, 2026). Selain itu, metode *Importance Performance Analysis (IPA)* digunakan untuk mengidentifikasi kesenjangan

antara harapan dan kinerja pembangunan, dengan memetakan atribut penting ke dalam kuadran prioritas (Liu, 2010). Konsep gap antara kinerja aktual dan harapan masyarakat menjadi inti evaluasi kepuasan (Dokta & Dewi, 2015).

Penelitian ini juga mengintegrasikan kerangka *Pressure-State-Response (PSR)* dari OECD (2003), yang menilai hubungan antara tekanan pembangunan, kondisi lingkungan aktual, dan respon kebijakan maupun partisipasi masyarakat (Wang et al., 2021). Dengan menggabungkan CSI, IPA, dan PSR, penelitian ini menyusun instrumen evaluasi yang holistik untuk menilai keberlanjutan pembangunan jalan, mencakup aspek ekonomi, sosial, dan lingkungan.

Secara keseluruhan, penelitian ini bertujuan memberikan gambaran komprehensif mengenai kepuasan masyarakat terhadap pembangunan ruas jalan Padang Pangrapat – Muara Pasir – Air Mati, sekaligus menjadi dasar pertimbangan kebijakan infrastruktur berkelanjutan di Kalimantan Timur.

2. METODOLOGI

Metodologi penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif deskriptif dengan tujuan memperoleh gambaran komprehensif mengenai dampak pembangunan ruas jalan Padang Pangrapat–Muara Pasir–Air Mati dalam kerangka pembangunan berkelanjutan. Jenis penelitian yang dipilih adalah survei, dengan instrumen utama berupa kuesioner tertutup berbasis skala *Likert* lima poin. Analisis dilakukan menggunakan metode *Customer Satisfaction Index (CSI)* untuk mengukur persepsi dan tingkat kepuasan masyarakat terhadap aspek lingkungan, sosial, dan ekonomi. Data primer diperoleh melalui kuesioner sedangkan data sekunder dikumpulkan dari dokumen perencanaan, laporan instansi terkait, serta literatur akademik. Lokasi penelitian berada di kawasan cagar alam Teluk Adang, meliputi Desa Padang Pangrapat, Muara Pasir, dan Harapan Baru di Kabupaten Paser, Kalimantan Timur. Teknik pengumpulan data meliputi kuesioner dan studi dokumentasi, sehingga menghasilkan analisis yang objektif, representatif, dan mendalam. Analisis ini diharapkan mampu memberikan evaluasi menyeluruh mengenai sejauh mana pembangunan jalan memenuhi indikator pembangunan berkelanjutan.

Populasi penelitian mencakup masyarakat yang tinggal di sekitar pembangunan ruas jalan Padang Pangrapat–Muara Pasir–Air Mati, khususnya yang terdampak langsung. Sampel ditentukan dengan teknik *purposive sampling* berdasarkan kriteria: penduduk tetap, berusia ≥ 18 tahun, telah menetap minimal dua tahun,

ANALISIS DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN DALAM PERSPEKTIF PEMBANGUNAN BERKELANJUTAN DI KABUPATEN PASER KALIMANTAN TIMUR

(Tri Evy Herawati Herman, Tukimun, Syahrul)

serta bersedia mengisi kuesioner. Dengan populasi 1.820 jiwa (data sekunder dari Bappeda Kaltim) dan tingkat kesalahan 10%, ukuran sampel dihitung menggunakan rumus Slovin sehingga diperoleh 95 responden. Analisis data dilakukan secara kuantitatif deskriptif menggunakan *Customer Satisfaction Index (CSI)* untuk mengukur kepuasan masyarakat, dilengkapi dengan *Importance-Performance Analysis (IPA)* guna menentukan indikator prioritas perbaikan. Validitas diuji dengan korelasi *Pearson*, reliabilitas dengan *Alpha Cronbach*, serta analisis deskriptif demografi responden

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1. KARAKTERISTIK RESPONDEN

Sebanyak 95 responden berpartisipasi dalam penelitian ini dengan karakteristik yang beragam. Berdasarkan distribusi jenis kelamin, mayoritas responden adalah laki-laki (78%), sementara perempuan hanya 22%. Dari segi usia, rata-rata responden berumur 45 tahun dengan rentang 19–70 tahun, menunjukkan keterwakilan kelompok usia produktif hingga lanjut. Tingkat pendidikan didominasi oleh lulusan sekolah dasar (84,21%), sedangkan hanya sebagian kecil yang menempuh pendidikan di atas SMA. Seluruh responden telah menetap lebih dari lima tahun di wilayah penelitian, sehingga memiliki pengalaman langsung terhadap dampak pembangunan jalan. Dari sisi pekerjaan, sebagian besar berprofesi sebagai nelayan (60%), diikuti oleh ibu rumah tangga (13,68%), serta profesi lain seperti wiraswasta, guru, karyawan swasta, petani, pelajar, dan tidak bekerja. Karakteristik ini

mencerminkan bahwa responden memiliki keterikatan sosial-ekonomi yang kuat dengan wilayah penelitian, sehingga persepsi mereka relevan untuk mengevaluasi pembangunan jalan dalam perspektif keberlanjutan (Yuniarsih, 2024).

3.2. ANALISIS DATA HASIL RESPONDEN

Pengukuran pada masing-masing indikator diukur berdasarkan dua aspek persepsi yaitu *Importance* dan *satisfaction*. **Tabel 1** merupakan tabel variabel dan indikator yang digunakan dalam instrument kuesioner.

Berdasarkan **Tabel 2**, penilaian masyarakat terhadap pembangunan jalan menunjukkan hasil positif pada aspek lingkungan, sosial, dan ekonomi dengan rata-rata kepentingan 4,73 dan kepuasan 4,82. Aspek lingkungan dinilai sesuai ekspektasi dengan kepuasan sedikit lebih tinggi (4,86) dibanding harapan (4,84), terutama pada indikator kualitas udara dan kebisingan. Aspek sosial memperoleh rata-rata kepentingan 4,84 dan kepuasan 4,85, menegaskan manfaat nyata dalam akses layanan publik (4,96) dan efisiensi waktu tempuh (4,97). Sementara itu, aspek ekonomi mencatat rata-rata kepentingan 4,66 dan kepuasan 4,74, dengan aktivitas ekonomi lokal sebagai indikator tertinggi (kepuasan 4,93) yang menunjukkan kontribusi signifikan terhadap perdagangan dan usaha masyarakat. Secara keseluruhan, tidak ditemukan kesenjangan negatif berarti, sehingga pembangunan jalan dinilai berhasil meningkatkan kualitas lingkungan, memperbaiki kondisi sosial, dan mendukung pertumbuhan ekonomi lokal.

Tabel 1. Variabel dan Indikator

No.	Variabel	Indikator	Pernyataan pengukuran
1	Lingkungan	Kualitas udara	Kualitas udara di lingkungan saya tetap baik setelah adanya pembangunan jalan
2	Lingkungan	Tingkat kebisingan	Tingkat kebisingan akibat lalu lintas tetap terkendali
3	Lingkungan	Keberadaan ruang terbuka hijau	Keberadaan ruang terbuka hijau atau pepohonan tetap terjaga
4	Lingkungan	Kelestarian ekosistem	Ekosistem dan satwa liar di sekitar jalan tetap terlindungi
5	Lingkungan	Konversi/alih fungsi lahan	Tidak terjadi alih fungsi lahan secara masif akibat proyek jalan
6	Sosial	Akses ke layanan publik	Saya merasa akses ke pusat layanan menjadi lebih mudah
7	Sosial	Waktu tempuh perjalanan	Waktu tempuh perjalanan saya menjadi lebih cepat
8	Sosial	Rasa aman dan nyaman	Saya merasa lebih aman dan nyaman beraktivitas di sekitar jalan baru
9	Sosial	Kinerja pemerintah dalam pengawasan	Pemerintah memantau dan mengelola dampak lingkungan proyek jalan dengan baik
10	Sosial	Partisipasi masyarakat	Masyarakat dilibatkan dalam pengawasan dampak lingkungan
11	Ekonomi	Aktivitas ekonomi lokal	Pembangunan jalan membantu meningkatkan aktivitas ekonomi masyarakat sekitar
12	Ekonomi	Biaya transportasi	Harga transportasi menjadi lebih terjangkau

Tabel 2. Jawaban Responden

Indikator	Rata-Rata <i>Importance</i>	Rata-Rata <i>Satisfaction</i>
Lingkungan	4,84	4,86
Sosial	4,84	4,85
Ekonomi	4,66	4,74

3.3. Uji Validitas dan Reliabilitas

3.3.1. Uji Validitas

Uji validitas konstruk dengan pendekatan korelasi *Pearson Product Moment*, yaitu mengukur hubungan antara skor masing-masing item dengan skor total indikatornya. Instrumen dinyatakan valid jika nilai $r_{hitung} > r_{tabel}$ (Utami, 2023). Diperoleh nilai r_{tabel} dengan $df = 93$ dan taraf signifikansi 5% adalah 0,2017. Hasil uji validasi untuk konstruk *Importance* dan *satisfaction* dapat dilihat pada **Tabel 3**.

Tabel 3. Uji Validitas *Importance*

Indikator	Pernyataan	Nilai r_{hitung}	Nilai r_{tabel}	Ket.
Lingkungan	Pernyataan 1	0,520	0,2017	Valid
	Pernyataan 2	0,485	0,2017	Valid
	Pernyataan 3	0,553	0,2017	Valid
	Pernyataan 4	0,309	0,2017	Valid
	Pernyataan 5	0,426	0,2017	Valid
Sosial	Pernyataan 1	0,330	0,2017	Valid
	Pernyataan 2	0,498	0,2017	Valid
	Pernyataan 3	0,419	0,2017	Valid
	Pernyataan 4	0,375	0,2017	Valid
	Pernyataan 5	0,683	0,2017	Valid
Ekonomi	Pernyataan 1	0,530	0,2017	Valid
	Pernyataan 2	0,690	0,2017	Valid

Uji validitas pada indikator lingkungan, sosial, dan ekonomi menunjukkan seluruh item memiliki nilai r_{hitung} lebih besar dari r_{tabel} (0,2017). Indikator lingkungan berkisar 0,309–0,553, sosial 0,330–0,683, dan ekonomi 0,530–0,690. Dengan demikian, semua pernyataan dinyatakan valid sehingga instrumen penelitian layak digunakan untuk mengukur persepsi masyarakat terhadap pembangunan jalan (Purboyo et al., 2024).

Tabel 4. Uji Validitas *Satisfaction*

Indikator	Pernyataan	Nilai r_{hitung}	Nilai r_{tabel}	Ket.
Lingkungan	Pernyataan 1	0,422	0,2017	Valid
	Pernyataan 2	0,397	0,2017	Valid
	Pernyataan 3	0,590	0,2017	Valid
	Pernyataan 4	0,510	0,2017	Valid
	Pernyataan 5	0,409	0,2017	Valid
Sosial	Pernyataan 1	0,463	0,2017	Valid
	Pernyataan 2	0,414	0,2017	Valid
	Pernyataan 3	0,422	0,2017	Valid
	Pernyataan 4	0,483	0,2017	Valid
	Pernyataan 5	0,625	0,2017	Valid
Ekonomi	Pernyataan 1	0,593	0,2017	Valid
	Pernyataan 2	0,641	0,2017	Valid

Uji validitas instrumen *satisfaction* pada **Tabel 4** menunjukkan seluruh item pada indikator lingkungan, sosial, dan ekonomi memiliki nilai r_{hitung} lebih besar dari r_{tabel} (0,2017). Indikator lingkungan berkisar 0,397–0,590, sosial 0,414–0,625, dan ekonomi 0,593–0,641. Dengan demikian, semua pernyataan dinyatakan valid. Hal ini menegaskan bahwa instrumen penelitian sah digunakan untuk mengukur persepsi masyarakat terhadap dampak pembangunan jalan dalam dimensi lingkungan, sosial, dan ekonomi. Validitas yang terpenuhi memastikan bahwa setiap butir pertanyaan mampu merepresentasikan indikator yang diteliti secara konsisten, sehingga hasil analisis dapat dipertanggungjawabkan secara akademis (Oktora, 2011).

3.3.2. UJI RELIABILITAS

Uji reliabilitas dihitung dengan menggunakan *Alpha Cronbach* (α). Instrumen dinyatakan reliabel jika nilai $\alpha \geq 0,6$. Hasil uji reliabilitas dapat dilihat pada **Tabel 5**.

Tabel 5. Uji Reliabilitas

Atribut	<i>Cronbach's Alpha</i>	Kriteria	Ket.
<i>Importance</i>	0.702	>0.6	Reliabel
<i>Satisfaction</i>	0.712		Reliabel

Berdasarkan **Tabel 5**, atribut *Importance* memiliki nilai $\alpha = 0,702$ dan *Satisfaction* $\alpha = 0,712$. Keduanya lebih besar dari 0,60, sehingga seluruh instrumen kuesioner dinyatakan reliabel. Hal ini menunjukkan bahwa item-item pertanyaan dalam kuesioner memiliki konsistensi internal yang baik, artinya jawaban responden stabil dan dapat dipercaya untuk mengukur persepsi mereka terkait *Importance* dan *Satisfaction* (Gandamanah, 2026).

3.4. ANALISIS CSI

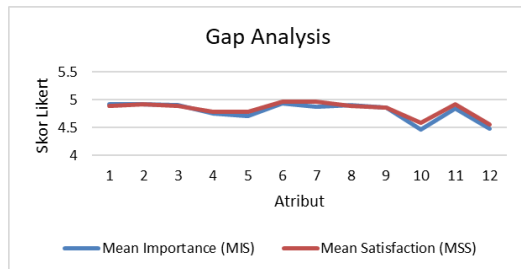
Analisis *Customer Satisfaction Index* (CSI) diterapkan untuk menilai tingkat kepuasan responden secara keseluruhan dengan cara membandingkan nilai rata-rata *Mean Importance Score* (MIS) dan *Mean Satisfaction Score* (MSS) pada setiap indikator.

Hasil analisis *Customer Satisfaction Index* (CSI) menunjukkan rata-rata nilai *Mean Importance Score* (MIS) sebesar 4,796 dan *Mean Satisfaction Score* (MSS) sebesar 4,835. Perbedaan keduanya relatif kecil dengan gap total 0,611 atau rata-rata 0,094 per item. Hal ini menandakan kepuasan responden sedikit melampaui harapan, sehingga dapat disimpulkan bahwa pembangunan jalan dinilai positif dan sesuai ekspektasi masyarakat. **Gambar 2** menunjukkan hasil Gap Analysis antara nilai

ANALISIS DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN DALAM PERSPEKTIF PEMBANGUNAN BERKELANJUTAN DI KABUPATEN PASER KALIMANTAN TIMUR

(Tri Evy Herawati Herman, Tukimun, Syahrul)

Mean Importance Score (MIS) dan Mean Satisfaction Score (MSS) pada 12 atribut yang dinilai oleh responden. Grafik ini memperlihatkan perbandingan antara tingkat kepentingan (harapan) dengan tingkat kepuasan (kenyataan) responden terhadap pembangunan jalan.



Gambar 2. Grafik Analisis GAP MIS dan MSS

Garis merah (MSS) cenderung konsisten berada sangat dekat atau sedikit lebih tinggi dibanding garis biru (MIS), menandakan kepuasan responden rata-rata setara atau melampaui

harapan. Atribut dengan gap kecil (1–3, 6–9) menunjukkan kepuasan sesuai ekspektasi. Atribut dengan gap besar positif (10 dan 11) memperlihatkan kepuasan jauh lebih tinggi dari harapan, sehingga aspek tersebut memberi manfaat lebih. Sementara itu, atribut 4, 5, dan 12 memiliki gap seimbang, dengan MSS sedikit lebih tinggi dari MIS. Secara keseluruhan, hasil ini menunjukkan pembangunan jalan memberikan kepuasan yang konsisten dan positif bagi Masyarakat.

$$WF = \frac{MIS}{\sum_{i=1}^p MIS_i} \times 100\% \quad (1)$$

$$= \frac{4.92}{57.76} \times 100\% = 8.54$$

$$WS_i = WFi \times MSS = 8.54 \times 4.88 = 41.714$$

$$CSI = WF = \frac{\sum_{i=1}^p WS_i}{HS} \times 100\%$$

Untuk hasil keseluruhan indikator ditampilkan pada **Tabel 6**.

Tabel 6. Hasil CSI

Pernyataan	Mean Importance (MIS)	Mean Satisfaction (MSS)	Weight Factor %	Weight Score	CSI %
1	4,916	4,884	8,541	41,714	8,343
2	4,916	4,926	8,541	42,074	8,415
3	4,905	4,895	8,522	41,714	8,343
4	4,747	4,789	8,248	39,504	7,901
5	4,705	4,789	8,175	39,153	7,831
6	4,937	4,958	8,577	42,525	8,505
7	4,874	4,968	8,467	42,070	8,414
8	4,905	4,884	8,522	41,625	8,325
9	4,874	4,853	8,449	41,001	8,200
10	4,463	4,589	7,754	35,588	7,118
11	4,842	4,926	8,413	41,443	8,289
12	4,484	4,558	7,791	35,510	7,102
Total Skor	57,558	58,021		483,919	96,784
Rata rata	4,796	4,835			14,890

Tabel 6 memperlihatkan hasil analisis *Customer Satisfaction Index (CSI)* yang menggabungkan nilai *Mean Importance Score (MIS)*, *Mean Satisfaction Score (MSS)*, bobot kepentingan, skor berbobot, serta persentase CSI tiap indikator. Secara umum, nilai MIS dan MSS tinggi ($\geq 4,7$), menunjukkan bahwa responden menilai indikator sangat penting sekaligus merasa puas. Bobot kepentingan relatif seimbang (7,75%–8,58%), sehingga kontribusi tiap indikator terhadap CSI total cukup merata. Indikator dengan kontribusi terbesar adalah pernyataan 6 (8,50%), diikuti pernyataan 7 dan 2 (8,41%), sedangkan kontribusi terendah terdapat

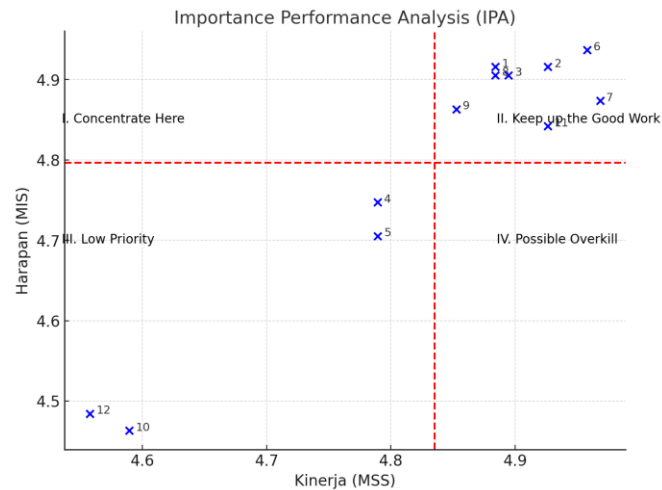
pada pernyataan 10 (7,12%) dan 12 (7,10%). Meskipun terendah, nilainya tetap dalam kategori baik. Total skor CSI mencapai 96,78%, yang menurut skala interpretasi termasuk kategori “sangat puas.” Hal ini menegaskan bahwa pembangunan jalan dinilai berhasil memenuhi bahkan melampaui harapan Masyarakat.

3.5. ANALISIS IMPORTANCE–PERFORMANCE ANALYSIS (IPA)

Dalam analisis *Importance–Performance Analysis (IPA)*, pembagian kuadran dilakukan berdasarkan kombinasi nilai harapan

(*Importance*) dan kepuasan (*Satisfaction*). Kuadran I disebut Prioritas Utama, yaitu indikator dengan nilai kepentingan tinggi ($\geq$ rata-rata MIS) namun kepuasan rendah ($<$ rata-rata MSS). Kuadran II adalah Pertahankan Kinerja, di mana kepentingan dan kepuasan sama-sama tinggi ($\geq$ rata-rata MIS dan MSS). Kuadran III merupakan Prioritas Rendah, yaitu indikator dengan kepentingan rendah ($<$ rata-rata MIS) dan kepuasan juga rendah ($<$ rata-rata MSS).

Kuadran IV disebut Berlebihan, yakni indikator dengan kepentingan rendah ($<$ rata-rata MIS) tetapi kepuasan tinggi ($\geq$ rata-rata MSS). Hasil pemetaan ditampilkan pada **Gambar 3** dan **Tabel 7**.



Gambar 3. Grafik IPA

Tabel 7. Hasil IPA

Kriteria	Importance (MIS)	Satisfaction (MSS)	Zona Kuadran	Keterangan
1	4,916	4,884	2	Pertahankan Kinerja
2	4,916	4,926	2	Pertahankan Kinerja
3	4,905	4,895	2	Pertahankan Kinerja
4	4,747	4,789	3	Prioritas Rendah
5	4,705	4,789	3	Prioritas Rendah
6	4,937	4,958	2	Pertahankan Kinerja
7	4,874	4,968	2	Pertahankan Kinerja
8	4,905	4,884	2	Pertahankan Kinerja
9	4,863	4,853	2	Pertahankan Kinerja
10	4,463	4,589	3	Prioritas Rendah
11	4,842	4,926	2	Pertahankan Kinerja
12	4,484	4,558	3	Prioritas Rendah

Berdasarkan hasil analisis *Importance-Performance Analysis* (IPA) pada **Tabel 7**, strategi pengelolaan indikator dapat dibagi ke dalam empat kuadran. Kuadran I (Prioritas Utama) menekankan perlunya peningkatan pada aspek kebisingan, pengawasan pemerintah, serta partisipasi masyarakat, karena meskipun penting, kepuasan masih belum optimal. Kuadran II (Pertahankan Kinerja) mencakup indikator dengan kepentingan dan kepuasan tinggi, seperti waktu tempuh perjalanan, rasa aman, aktivitas ekonomi lokal, serta akses layanan publik. Kuadran III (Prioritas Rendah) meliputi kualitas udara, ruang terbuka hijau, kelestarian

ekosistem, dan biaya transportasi, yang dinilai cukup baik sehingga tidak membutuhkan perhatian intensif. Kuadran IV (Berlebihan) terkait konversi lahan, yang dianggap tidak signifikan namun tetap perlu pengawasan agar tidak menimbulkan dampak negatif di masa depan. Secara keseluruhan, pembangunan jalan dinilai memberikan manfaat nyata, dengan fokus perbaikan pada aspek sosial dan pengawasan lingkungan (Adela et al., 2022).

4. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian, dapat disimpulkan bahwa tingkat kepuasan masyarakat terhadap

ANALISIS DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN DALAM PERSPEKTIF PEMBANGUNAN BERKELANJUTAN DI KABUPATEN PASER KALIMANTAN TIMUR

(Tri Evy Herawati Herman, Tukimun, Syahrul)

pembangunan ruas jalan Padang Pangrapat–Muara Pasir–Air Mati sangat tinggi, dengan nilai *Customer Satisfaction Index (CSI)* sebesar 96,78% yang masuk kategori “sangat puas.” Kepuasan mencakup aspek lingkungan, sosial, dan ekonomi, dengan rata-rata kepuasan sedikit melampaui harapan. Analisis gap menunjukkan nilai positif (+0,094), menandakan kepuasan masyarakat setara atau melebihi ekspektasi, terutama pada indikator peningkatan aktivitas ekonomi lokal, percepatan waktu tempuh, dan akses layanan publik. Hasil *Importance–Performance Analysis (IPA)* menempatkan sebagian besar indikator pada Kuadran II (Pertahankan Kinerja), seperti mobilitas, rasa aman, akses layanan, dan aktivitas ekonomi. Beberapa indikator berada di Kuadran III (Prioritas Rendah), seperti kualitas udara, ruang terbuka hijau, ekosistem, dan alih fungsi lahan, yang sudah cukup baik namun tetap perlu pengawasan. Aspek partisipasi masyarakat dan kinerja pemerintah dalam pengawasan masih perlu ditingkatkan agar keberlanjutan pembangunan lebih terjamin.

DAFTAR PUSTAKA

- Adela, A. Z., Hasanuddin, A., & Alfiah, R. (2022). Penentuan Prioritas Pengembangan Infrastruktur Wilayah Pesisir Kecamatan Muncar Menggunakan Metode *Importance–Performance Analysis (IPA)*. *Matropolis: Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota*, 3(2), 23-34.
- Artiani, G. P., Widayati Priyomarsono, N., & Mohamad Ma'soem, D. (2026). Grounded Theory Sebagai Langkah Awal Dampak Kinerja Infrastruktur Terhadap Kualitas Hidup Masyarakat Berpenghasilan Rendah. *Axial : Jurnal Rekayasa Dan Manajemen Konstruksi*, 14(1), 029–038. <https://doi.org/10.30742/axial.v14i1.5228>
- Dokta, B. P., & Dewi, N. (2015). Analisis Kepuasan Petani Terhadap Kinerja Pelayanan Pemerintah dalam Pengembangan Agribisnis Jagung Manis di Kota Pekanbaru. *Indonesian Journal of Agricultural Economics*, 6(2), 168-189.
- Gandamanah, V. (2026). Evaluasi Kinerja Angkutan Perkotaan Trayek Pci-Cilegon Di Kota Cilegon Dengan Menggunakan Metode Servqual (Fakultas Teknik Universitas Sultan Ageng Tirtayasa).
- Jannah, M., & Kurniati, E. (2025). Analisis peran pemerintah daerah terhadap pembangunan infrastruktur sebagai upaya mendorong pertumbuhan ekonomi di Provinsi Lampung. *Jurnal Ilmu Ekonomi*, 4(1), 231-251.
- Liu, Y. D. (2010). A revised *Importance–Performance Analysis* for assessing image: The case of cultural tourism in Britain. *Tourism Analysis*, 15(6), 673-687.
- Oktora, R. (2011). Persepsi Masyarakat Terhadap Pembangunan Jalan Lingkar Utara Kota Solok Provinsi Sumatera Barat (Master Thesis, Program Magister Ilmu Lingkungan Universitas Dipenogoro).
- Pakarbudi, A., & Febriansyah, K. (2026). *Evaluation of Public Satisfaction with OpenSID-Based E-Government Services at the Village Level Using the Customer Satisfaction Index and e-GovQual Dimensions*. *Journal of Information Technology and Cyber Security*, 4(1), 54–67. <https://doi.org/10.30996/jitcs.133190>
- Purboyo, W., Prasetyo, H. E., Karyana, Y., & Tendy, J. (2024). Persepsi Pengguna Jalan Tol Terhadap Penyesuaian Tarif Tol Secara Berkala Untuk Mendorong Investasi Jalan Tol. *Konstruksia*, 15(2), 56-70. <https://doi.org/10.24853/jk.15.2.56-70>
- Utami, Y. (2023). Uji Validitas dan Uji Reliabilitas Instrument Penilaian Kinerja Dosen . *Jurnal Sains Dan Teknologi*, 4(2), 21–24. <https://doi.org/10.55338/saintek.v4i2.730>
- Wang, F., Lu, Y., Li, J., & Ni, J. (2021). *Evaluating Environmentally Sustainable Development Based on the PSR Framework and Variable Weigh Analytic Hierarchy Process*. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 18(6), 2836. <https://doi.org/10.3390/ijerph18062836>
- Yuniarsih, E. T. (2024). Kajian Adopsi Inovasi Urban Farming Pada masyarakat Perkotaan. *Studies On The Adoption Of Urban Farming Innovations In Urban Communities* (Doctoral dissertation, Universitas Hasanuddin).