

## Dampak Pembangunan Infrastruktur Di kawasan Pesisir Pantai Berdasarkan Persepsi Masyarakat di Desa Bajo Bahari

Sakinah<sup>1</sup>, Ahmad Efendi<sup>2</sup>, Aswad Asrasal<sup>3</sup>

<sup>123</sup>Prodi Teknik Sipil, Universitas Muhammadiyah Buton

sakinah221804@gmail.com<sup>1</sup>, fahlan.efendi@gmail.com<sup>2</sup>, aswadasrasal@gmail.com<sup>3</sup>

### Abstract

Infrastructure development is very important for the region, so the government continues to strive to develop infrastructure to improve connectivity between regions and strive to achieve equity by prioritizing development in villages. The purpose of this study is to determine the impact of infrastructure development on the economy, socio-cultural conditions, and the environment in the coastal area of Bajo Bahari Village. This study uses a qualitative descriptive research method which describes or clearly describes the impact of infrastructure development in coastal areas by measuring data calculated using a percentage descriptive technique. Data collection uses observation, questionnaire and interview methods which are then analyzed using qualitative descriptions. The results of the study show that the impact of infrastructure development on the economy of the community in Bajo Bahari Village is to reduce the cost of transportation and distribution of goods, increase access to education and the quality of learning for the local community, and increase economic accessibility and connectivity. The impact of infrastructure development on the socio-culture in Bajo Bahari Village, namely the reduction in the use of traditional vehicles, has a positive impact on inter-community relations in Bajo Bahari Village and there is a strengthening of the cultural identity of the local community. The impact of infrastructure development on the environment is an increase in household waste in Bajo Bahari village, an increase in air pollution in Bajo Bahari Village, and a negative impact on the sustainability of the ecosystem on the coast of Bajo Bahari Village.

### Keywords:

Kawasan Pesisir  
Infrastruktur  
Dampak Ekonomi  
Dampak Sosial Budaya  
Dampak Lingkungan Hidup

### Abstrak

Pembangunan infrastruktur sangat penting bagi daerah sehingga pemerintah terus berupaya melakukan pembangunan infrastruktur guna meningkatkan konektivitas antar kawasan serta berupaya melakukan pemerataan dengan memprioritaskan pembangunan di desa. tujuan dari penelitian ini adalah mengetahui dampak pembangunan infrastruktur terhadap perekonomian, kondisi sosial budaya, dan lingkungan di kawasan pesisir Desa Bajo Bahari. Penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif dimana menggambarkan atau menguraikan secara jelas mengenai dampak pembangunan infrastruktur di kawasan pesisir dengan pengukuran data yang dihitung dengan menggunakan teknik deskriptif presentase. Pengumpulan data menggunakan metode observasi, kuisioner dan wawancara yang kemudian dianalisis menggunakan deskripsi kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Dampak pembangunan infrastruktur terhadap perekonomian masyarakat di Desa Bajo Bahari yaitu berkurangnya biaya transportasi dan distribusi barang, meningkatkan akses pendidikan dan kualitas pembelajaran bagi masyarakat setempat, dan meningkatkan aksesibilitas dan konektivitas ekonomi. Dampak pembangunan infrastruktur terhadap social budaya di Desa Bajo Bahari yaitu berkurangnya penggunaan kendaraan tradisional, memberikan dampak positif terhadap hubungan antar masyarakat di Desa Bajo Bahari dan terjadi penguatan terhadap identitas budaya masyarakat setempat. Dampak pembangunan infrastruktur terhadap lingkungan yaitu peningkatan limbah rumah tangga di desa Bajo Bahari,

---

peningkatan polusi udara di Desa Bajo Bahari, serta berdampak negative terhadap kelestarian ekosistem di pesisir Desa Bajo Bahari.

---

**Corresponding Author:**

Ahmad Efendi  
Fakultas Teknik  
Universitas Muhammadiyah Buton  
fahlan.efendi@gmail.com

---

**1. PENDAHULUAN**

Infrastruktur adalah fasilitas dasar baik fisik maupun sosial yang dibutuhkan untuk mendukung aktivitas masyarakat. Infrastruktur merupakan suatu hal yang tidak dapat dipisahkan dengan pembangunan ekonomi. Hubungan antara dua hal tersebut merupakan hubungan yang saling timbal balik karena infrastruktur yang dibangun dapat menimbulkan perluasan ekonomi sedangkan akibat dari perluasan ekonomi yaitu munculnya kebutuhan-kebutuhan infrastruktur baru yang dapat bertujuan untuk memperlancar mobilisasi pergerakan manusia dan barang. Pembangunan infrastruktur bisa menjadi pendorong utama pertumbuhan ekonomi regional dengan menciptakan lapangan kerja local, meningkatkan produktivitas daerah, serta menarik investasi yang merangsang aktivitas ekonomi dimana hal ini juga berpotensi memberikan dampak positif terhadap peningkatan pendapatan per kapita, kesejahteraan masyarakat, dan pengurangan kemiskinan (Mutlisah, 2023).

Pembangunan infrastruktur sangat penting bagi daerah sehingga pemerintah terus berupaya melakukan pembangunan infrastruktur guna meningkatkan konektivitas antar kawasan serta berupaya melakukan pemerataan dengan memprioritaskan pembangunan di desa. Infrastruktur menjadi elemen penting yang memastikan kelancaran perpindahan barang, jasa, manusia, uang, dan informasi antara satu zona pasar dan zona pasar yang lain (NSS et al., 2015). Infrastruktur yang memadai dapat mendorong peningkatan pendapatan masyarakat, karena meningkatnya aktivitas ekonomi yang didukung oleh mobilitas factor produksi dan perdagangan yang semakin intensif (Sukwika, 2018). Namun, pembangunan infrastruktur dapat membawa dampak negative pada lingkungan seperti terjadinya banjir, tanah longsor, hilangnya habitat satwa langka, berkurangnya ketersediaan air bersih, dan meningkatnya polusi udara (Adha & Irwan, 2021).

Wilayah pesisir adalah bagian yang tak terpisahkan dari keseluruhan wilayah Indonesia, mengingat Panjang garis pantainya yang luas dan posisinya sebagai area peralihan antara wilayah darata dan lautan (Trinanda, 2017). Wilayah pesisir yang luas merupakan pengelolaan kerangka kerja yang terpadu guna mendukung pembangunan berkelanjutan, pelestarian ekosistem pesisir, serta perlindungan bagi masyarakat yang tinggal di Kawasan tersebut (Nusantara et al., 2023). Wilayah pesisir mempunyai peranan penting untuk kesejahteraan hidup masyarakat, khususnya bagi masyarakat di wilayah pesisir Desa Bajo Bahari. Desa Bajo Bahari merupakan Desa yang di huni oleh suku Bajo di Kecamatan Wabula, Kabupaten Buton yang berada di kawasan pesisir pantai dengan luas wilayah 3 Km<sup>2</sup> atau 300 Ha. Untuk mendukung kegiatan yang dilakukan masyarakat di kawasan pesisir utamanya di Desa Bajo Bahari, pemerintah setempat membangun infrastruktur seperti jalan dan sekolah serta adanya perluasan kawasan perumahan. Akibat dari pembangunan ini, wilayah pesisir di Desa Bajo Bahari mengalami pengundulan mangrove di beberapa tempat, banyaknya sampah plastic yang merupakan limbah dari rumah tangga dan terjadinya degradasi habitat satwa pesisir akibat dari penimbunan air laut yang dilakukan warga sebagai perluasan kawasan pemukiman.

Pembangunan infrastruktur di kawasan pesisir pantai tentu memiliki dampak, baik dalam ekonomi, sosial-budaya maupun terhadap lingkungan itu sendiri. Menurut hasil penelitian Nusantara et al (2023), menunjukkan bahwa lebih dari 80% pencemaran di wilayah pesisir berasal dari aktivitas di daratan, seperti limbah dan sampah, sementara sisanya disebabkan oleh aktivitas transportasi laut dan pembuangan limbah langsung ke laut. Penelitian yang dilakukan oleh Dina & Habibah (2021) mengungkapkan bahwa pembangunan infrastruktur, seperti Pelabuhan memiliki dampak negative berupa bertambahnya jarak tempuh nelayan dalam mencari ikan yang berimbas pada meningkatnya biaya bahan bakar, serta kerusakan lingkungan akibat polusi dari aktivitas Pelabuhan dan di sisi lain dampak positifnya meliputi adanya program Corporate Social Responsibility (CSR) dari perusahaan yang mendukung pengembangan usaha desa dan menciptakan peluang kerja bagi masyarakat desa Socorejo.

Dampak dari pembangunan infrastruktur juga dikemukakan oleh Laming & Rahim (2020) yang hasil penelitiannya menunjukkan bahwa pembangunan Kawasan pesisir melalui reklamasi di Ternate dapat mendorong pertumbuhan sector ekonomi dan memperbaiki citra kota namun hal ini juga berpotensi menimbulkan berbagai masalah social dan lingkungan seperti penggusuran pemukiman nelayan, menurunnya kualitas sumber daya pesisir, serta kerusakan ekosistem dimana reklamasi lahan dapat mengancam keanekaragaman hayati dan meningkatkan risiko pencemaran. Berdasarkan kondisi tersebut, maka tujuan

dari penelitian ini adalah mengetahui dampak pembangunan infrastruktur terhadap perekonomian, kondisi sosial budaya, dan lingkungan di kawasan pesisir Desa Bajo Bahari.

## 2. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif dimana menggambarkan atau menguraikan secara jelas mengenai dampak pembangunan infrastruktur di kawasan pesisir. Dalam penelitian ini, peneliti akan mengemukakan hasil pengukuran berupa data yang dihitung dengan teknik deskriptif presentase. Desa Bajo Bahari yang berada di Kecamatan Wabula Kabupaten Buton merupakan lokasi dilakukannya penelitian karena secara geografis desa Bajo Bahari merupakan desa yang terletak di daerah pesisir pantai dengan komunitas penduduk berasal dari suku Bajo dengan waktu penelitian yang dilakukan selama 3 (tiga) bulan.

Data dalam penelitian ini menggunakan data primer yang diperoleh langsung survey yang dilakukan dan dari wawancara serta kuesioner yang dilakukann terhadap masyarakat Desa Bajo Bahari. Kuesioner dibuat dalam bentuk pernyataan-pernyataan dari setiap aspek baik aspek ekonomi, aspek sosial budaya, maupun aspek lingkungan. Adapun pilihan jawaban dari pernyataan-pernyataan dalam kuesioner adalah dalam bentuk sangat setuju (SS), setuju (S), ragu-ragu (RR), tidak setuju (TS), dan sangat tidak setuju (STS). Penelitian ini juga menggunakan data sekunder dalam rangka melengkapi data primer yang mana data sekunder yang digunakan dalam penelitiann ini adalah jumlah penduduk dan peta wilayah Desa Bajo Bahari Kecamatan Wabula Kabupaten Buton.

Populasi dari penelitian ini adalah keseluruhan penduduk yang berada di desa Bajo Bahari yang berjumlah 623 orang. Dari populasi yang ada, selanjutnya ditarik sampel yang dapat mewakili populasi yang bersangkutan. Teknik penarikan sampel pada penelitian ini menggunakan teknik probability sampling yang merupakan teknik sampling untuk memberikan peluang yang sama pada setiap anggota populasi untuk di pilih menjadi anggota sampel dengan metode *simple random sampling* (sampel acak). Kemudian dilakukan perhitungan kecukupan jumlah sampel dengan menggunakan rumus slovin yaitu:

$$n = \frac{N}{1 + (N \times e^2)}$$

Dimana: n = Jumlah sampel

N = Jumlah populasi

e = Batas toleransi kesalahan

Batas toleransi yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebesar 10% yang memiliki arti bahwa tingkat akurasi penelitian ini sebesar 90%. Sehingga hasil perhitungan menggunakan rumus slovin diperoleh jumlah sampel penelitian ini sebesar 87 orang.

Selanjutnya kuesioner disebarkan kepada seluruh sampel sebagai responden yang hasilnya kemudian dilakukan pembobotan (faktor skoring) kemudian dilakukan uji validatas dan reliabilitas terhadap data hasil kuesioner. Uji validitas dilakukan dengan membandingkan nilai r table dengan r hitung, dimana dengan memperhatikan nilai signifikansinya sebesar 10% atau 0,1 maka r table yang digunakan adalah 0,1755 dengan kriteria jika r hitung lebih besar dari r table maka pernyataan di nyatakan valid. Uji reliabilitas dilakukan dengan perhitungan Alpha Cronbach, dimana kriteria pengambilan keputusan dalam uji reliabilitas adalah apabila nilai Alpha Cronbach's > 0,60, maka item pernyataan dalam kuisioner dapat dikatakan reliable, namun apabila nilai Alpha Cronbach < 0,60 maka item pernyataan pada kuisioner tidak reliable. Jika data telah dinyatakan valid dan reliable maka dilakukan analisis dengan pendekatan deskriptif kualitatif menggunakan teknik deskriptif presentase dengan rumus:

$$P = \frac{f}{N} \times 100\%$$

Dimana: P = Angka presentasi

F = Frekuensi dari setiap jawaban yang telah menjadi pilihan responden

N = Jumlah frekuensi (total responden)

Analisis data deskriptif disajikan dalam bentuk rangkuman rata-rata atau mean yang digunakan untuk menguraikan jawaban responden pada tiap indicator berdasarkan mean atau rata-rata dari jawaban yang diberikan oleh responden. Item pernyataan diukur menggunakan skala likert kemudian batas kelas digunakan untuk memutuskan nilai mean termasuk dalam kategori yang sudah ditentukan dengan interval diperoleh dari :

$$\frac{\text{Nilai tertinggi} - \text{nilai terendah}}{\text{banyaknya kelas}}$$

Setelah diketahui besarnya interval kemudian dihitung rentang skala dan penafsiran terhadap nilai yang akan diperoleh, dimana nilai rata rata dari kuisisioner yaitu rentang skala 1-1,7 adalah sangat tidak setuju; rentang skala 1,8-2,6 adalah kategori tidak setuju; rentang skala 2,7-3,4 adalah kategori ragu-ragu; rentang skala 3,5-4,2 adalah kategori sangat setuju; dan rentang skala 4,3-5 adalah kategori sangat setuju.

### 3. PEMBAHASAN

Dampak pembangunan infrastruktur terhadap aspek ekonomi, aspek social budaya, dan aspek lingkungan hidup diketahui dengan melakukan pengukuran terhadap pernyataan-pernyataan yang dibuat. Pernyataan-pernyataan terhadap indikator aspek ekonomi berjumlah 6 (enam) pernyataan, pernyataan-pernyataan untuk aspek social budaya berjumlah 5 (lima) pernyataan, dan pernyataan-pernyataan untuk aspek lingkungan hidup berjumlah 4 (empat) pernyataan.

#### Aspek Ekonomi

Dampak pembangunan infrastruktur jalan terhadap peningkatan mata pencarian masyarakat sebagai pernyataan pertama diperlihatkan pada table 1 di bawah ini.

Table 1. Pembangunan Infrastruktur Memberikan Dampak Pada Peningkatan Mata Pencarian Masyarakat Pesisir Dari Sebelumnya.

| Pernyataan 1 |       |                  |                |                      |                           |
|--------------|-------|------------------|----------------|----------------------|---------------------------|
|              |       | <i>Frequency</i> | <i>Percent</i> | <i>Valid Percent</i> | <i>Cumulative Percent</i> |
| Valid        | STS   | 5                | 5.7            | 5.7                  | 5.7                       |
|              | TS    | 18               | 20.7           | 20.7                 | 26.4                      |
|              | RR    | 22               | 25.3           | 25.3                 | 51.7                      |
|              | S     | 29               | 33.3           | 33.3                 | 85.1                      |
|              | SS    | 13               | 14.9           | 14.9                 | 100.0                     |
|              | Total | 87               | 100.0          | 100.0                |                           |

Sumber: Olah data, 2024

Pendapat responden tentang dampak pembangunan infrastruktur jalan terhadap meningkatnya aksesibilitas dan konektivitas ekonomi seperti distribusi barang diperlihatkan pada table berikut.

Tabel 2. Pembangunan Infrastruktur Jalan Meningkatkan Aksesibilitas dan Konektivitas Ekonomi, Seperti Distribusi Barang

| Pernyataan 2 |       |                  |                |                      |                           |
|--------------|-------|------------------|----------------|----------------------|---------------------------|
|              |       | <i>Frequency</i> | <i>Percent</i> | <i>Valid Percent</i> | <i>Cumulative Percent</i> |
| Valid        | STS   | 3                | 3.4            | 3.4                  | 3.4                       |
|              | TS    | 12               | 13.8           | 13.8                 | 17.2                      |
|              | RR    | 29               | 33.3           | 33.3                 | 50.6                      |
|              | S     | 27               | 31.0           | 31.0                 | 81.6                      |
|              | SS    | 16               | 18.4           | 18.4                 | 100.0                     |
|              | Total | 87               | 100.0          | 100.0                |                           |

Sumber: Olahdata, 2024

Pernyataan ketiga yang menunjukkan pendapat responden tentang pembangunan infrastruktur dapat menciptakan kesempatan kerja bagi masyarakat diperlihatkan pada table di bawah ini.

Table 3. Pembangunan Infrastruktur Dapat Menciptakan Kesempatan Kerja Bagi Masyarakat

| Pernyataan 3 |       |                  |                |                      |                           |
|--------------|-------|------------------|----------------|----------------------|---------------------------|
|              |       | <i>Frequency</i> | <i>Percent</i> | <i>Valid Percent</i> | <i>Cumulative Percent</i> |
| Valid        | STS   | 8                | 9.2            | 9.2                  | 9.2                       |
|              | TS    | 38               | 43.7           | 43.7                 | 52.9                      |
|              | RR    | 24               | 27.6           | 27.6                 | 80.5                      |
|              | S     | 14               | 16.1           | 16.1                 | 96.6                      |
|              | SS    | 3                | 3.4            | 3.4                  | 100.0                     |
|              | Total | 87               | 100.0          | 100.0                |                           |

|  |       |    |       |       |  |
|--|-------|----|-------|-------|--|
|  | Total | 87 | 100.0 | 100.0 |  |
|--|-------|----|-------|-------|--|

Sumber: Olah data, 2024

Pernyataan keempat yang menunjukkan Pembangunan Jalan Berpengaruh Terhadap Berkurangnya Biaya Transportasi dan Distribusi Barang diperlihatkan pada table 4 di bawah ini.

Tabel 4. Pembangunan Jalan Berpengaruh Terhadap Berkurangnya Biaya Transportasi dan Distribusi Barang

| Pernyataan 4 |       |           |         |               |                    |
|--------------|-------|-----------|---------|---------------|--------------------|
|              |       | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
| Valid        | STS   | 0         | 0       | 0             | 0                  |
|              | TS    | 0         | 0       | 0             | 0                  |
|              | RR    | 16        | 18.4    | 18.4          | 18.4               |
|              | S     | 31        | 35.6    | 35.6          | 54.0               |
|              | SS    | 40        | 46.0    | 46.0          | 100.0              |
|              | Total | 87        | 100.0   | 100.0         |                    |

Sumber: Olahan data, 2024

Pembangunan Sekolah Telah Meningkatkan Akses Pendidikan dan Kualitas Pembelajaran Bagi Masyarakat Setempat sebagai pernyataan kelima menunjukkan hasil sebagaimana diperlihatkan pada table 5 berikut.

Table 5. Pembangunan Sekolah Telah Meningkatkan Akses Pendidikan dan Kualitas Pembelajaran Bagi Masyarakat Setempat

| Pernyataan 5 |       |           |         |               |                    |
|--------------|-------|-----------|---------|---------------|--------------------|
|              |       | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
| Valid        | STS   | 0         | 0       | 0             | 0                  |
|              | TS    | 5         | 5.7     | 5.7           | 5.7                |
|              | RR    | 18        | 20.7    | 20.7          | 26.4               |
|              | S     | 49        | 56.3    | 56.3          | 82.8               |
|              | SS    | 15        | 17.2    | 17.2          | 100.0              |
|              | Total | 87        | 100.0   | 100.0         |                    |

Sumber: Olahdata, 2024

Pernyataan keenam yang menunjukkan dampak pembangunan infrastruktur sekolah terhadap meningkatnya akses pendidikan dan kualitas pembelajaran bagi masyarakat setempat diperlihatkan pada table di bawah ini.

Table 6. Perluasan Kawasan Perumahan Memberikan Dampak Positif Bagi Pertumbuhan Ekonomi

| Pernyataan 6 |       |           |         |               |                    |
|--------------|-------|-----------|---------|---------------|--------------------|
|              |       | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
| Valid        | STS   | 11        | 12.6    | 12.6          | 12.6               |
|              | TS    | 18        | 20.7    | 20.7          | 33.3               |
|              | RR    | 27        | 31.0    | 31.0          | 64.4               |
|              | S     | 24        | 27.6    | 27.6          | 92.0               |
|              | SS    | 7         | 8.0     | 8.0           | 100.0              |
|              | Total | 87        | 100.0   | 100.0         |                    |

Sumber: Olahdata, 2024

Berdasarkan ke enam pernyataan tersebut, selanjutnya dilakukan uji deskriptif untuk aspek ekonomi sebagaimana hasil ujinya diperlihatkan pada table di bawah ini.

Tabel. 7 Uji Deskriptif Aspek Ekonomi

| Pernyataan | N | Total Skor | Mean<br>(Rata Rata) | Persentase<br>(%) | Kriteria Penilaian |
|------------|---|------------|---------------------|-------------------|--------------------|
|------------|---|------------|---------------------|-------------------|--------------------|

|    |    |     |     |       |               |
|----|----|-----|-----|-------|---------------|
| P1 | 87 | 288 | 3.3 | 66,2% | Ragu Ragu     |
| P2 | 87 | 302 | 3.5 | 69,4% | Setuju        |
| P3 | 87 | 227 | 2.6 | 52,2% | Tidak Setuju  |
| P4 | 87 | 372 | 4.3 | 85,5% | Sangat Setuju |
| P5 | 87 | 335 | 3.9 | 77%   | Setuju        |
| P6 | 87 | 259 | 3.0 | 59,5% | Ragu Ragu     |

Sumber: Olahdata, 2024

Pernyataan pertama yakni pembangunan infrastruktur memberikan dampak pada peningkatan mata pencarian masyarakat pesisir dari sebelumnya dengan nilai rata rata 3,3 termasuk dalam kriteria penilaian dengan kategori ragu ragu. Pada pernyataan kedua yakni pembangunan infrastruktur jalan meningkatkan aksesibilitas dan konektivitas ekonomi seperti distribusi barang memperoleh nilai rata rata 3,5 sehingga termasuk dalam kategori setuju sehingga menurut responden pembangunan infrastruktur jalan meningkatkan aksesibilitas dan konektivitas ekonomi seperti distribusi barang. Pernyataan ini sejalan dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Berutu, dkk (2022) yang mengungkapkan bahwa infrastruktur berperan dalam meningkatkan aksesibilitas dan kenyamanan, sehingga mendukung peningkatan kegiatan produksi, efektivitas ekonomi, serta perbaikan infrastruktur yang dapat memperlancar mobilitas masyarakat dan berkontribusi pada pertumbuhan sektor hulu. Pembangunan infrastruktur dapat menciptakan kesempatan kerja bagi masyarakat yang merupakan pernyataan ketiga diperoleh nilai rata rata 2,6 yang termasuk dalam kriteria penilaian tidak setuju sehingga tidak memiliki dampak pada terciptanya kesempatan kerja bagi masyarakat.

Pernyataan keempat yaitu pembangunan jalan berpengaruh terhadap berkurangnya biaya transportasi dan distribusi barang diperoleh nilai rata rata 4,3 termasuk kategori penilaian sangat setuju, sehingga dapat dinyatakan bahwa pernyataan ini berdampak positif terhadap berkurangnya biaya transportasi atau distribusi barang. Untuk pernyataan kelima yakni pembangunan sekolah telah meningkatkan akses pendidikan dan kualitas pembelajaran bagi masyarakat setempat dengan rata rata nilai 3,85 yang termasuk dalam kriteria setuju, sehingga pernyataan ini memberikan dampak positif terhadap meningkatkan akses pendidikan dan kualitas pembelajaran bagi masyarakat setempat yang dibuktikan dengan adanya peningkatan pendidikan masyarakat setempat. Terakhir pernyataan keenam yakni perluasan kawasan perumahan memberikan dampak positif bagi pertumbuhan ekonomi yang memiliki rata rata nilai 3,0 sehingga termasuk kedalam kriteria penilaian ragu ragu.

### Aspek Sosial Budaya

Hasil analisis terhadap dampak pembangunan infrastruktur terhadap aspek social budaya, dimana hasil analisis pada pernyataan pertama yaitu pembangunan infrastruktur jalan berpengaruh terhadap berkurangnya penggunaan kendaraan tradisional ditunjukkan pada table di bawah ini.

Table 8. Pembangunan Infrastruktur Jalan Berpengaruh Terhadap Berkurangnya Penggunaan Kendaraan Tradisional

| Pernyataan 1 |       |           |         |               |                    |
|--------------|-------|-----------|---------|---------------|--------------------|
|              |       | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
| Valid        | SS    | 36        | 41.4    | 41.4          | 41.4               |
|              | S     | 40        | 46.0    | 46.0          | 87.4               |
|              | RR    | 5         | 5.7     | 5.7           | 93.1               |
|              | TS    | 3         | 3.4     | 3.4           | 96.6               |
|              | STS   | 3         | 3.4     | 3.4           | 100.0              |
|              | Total | 87        | 100.0   | 100.0         |                    |

Sumber: Olahan data, 2024

Hasil pernyataan kedua tentang pembangunan infrastruktur jalan berpengaruh terhadap perubahan identitas budaya local diperlihatkan pada table 9 di bawah ini.

Table 9. Pembangunan Infrastruktur Berpengaruh Terhadap Perubahan Identitas Budaya Local

| Pernyataan 2 |    |           |         |               |                    |
|--------------|----|-----------|---------|---------------|--------------------|
|              |    | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|              | SS | 23        | 26.4    | 26.4          | 26.4               |

|       |       |    |       |       |       |
|-------|-------|----|-------|-------|-------|
| Valid | S     | 34 | 39.1  | 39.1  | 65.5  |
|       | RR    | 17 | 19.5  | 19.5  | 85.1  |
|       | TS    | 9  | 10.3  | 10.3  | 95.4  |
|       | STS   | 4  | 4.6   | 4.6   | 100.0 |
|       | Total | 87 | 100.0 | 100.0 |       |

Sumber: Olahan data, 2024

Hasil dari pernyataan ketiga terkait pembangunan sekolah berdampak pada perubahan identitas budaya masyarakat setempat diperlihatkan pada table berikut.

Table. 10 Pembangunan Sekolah Berdampak Pada Perubahan Identitas Budaya Masyarakat Setempat

| Pernyataan 3 |       |           |         |               |                    |
|--------------|-------|-----------|---------|---------------|--------------------|
|              |       | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
| Valid        | SS    | 7         | 8.0     | 8.0           | 8.0                |
|              | S     | 17        | 19.5    | 19.5          | 27.6               |
|              | RR    | 12        | 13.8    | 13.8          | 41.4               |
|              | TS    | 16        | 18.4    | 18.4          | 59.8               |
|              | STS   | 35        | 40.2    | 40.2          | 100.0              |
|              | Total | 87        | 100.0   | 100.0         |                    |

Sumber: Olahan data, 2024

Hasil dari pernyataan keempat yaitu pembangunan infrastruktur berdampak baik bagi hubungan antar masyarakat diperlihatkan pada table 11 berikut ini.

Table 11. Pembangunan Infrastruktur Berdampak Baik Bagi Hubungan Antar Masyarakat

| Pernyataan 4 |       |           |         |               |                    |
|--------------|-------|-----------|---------|---------------|--------------------|
|              |       | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
| Valid        | STS   | 2         | 2.3     | 2.3           | 2.3                |
|              | TS    | 19        | 21.8    | 21.8          | 24.1               |
|              | RR    | 16        | 18.4    | 18.4          | 42.5               |
|              | S     | 20        | 23.0    | 23.0          | 65.5               |
|              | SS    | 30        | 34.5    | 34.5          | 100.0              |
|              | Total | 87        | 100.0   | 100.0         |                    |

Sumber: Olahan data, 2024

Terakhir adalah pernyataan kelima yaitu pembangunan infrastruktur sekolah berpengaruh terhadap semakin meningkatnya pendidikan masyarakat yang hasilnya diperlihatkan pada table di bawah ini.

Table 12. Pembangunan Infrastruktur Sekolah Berpengaruh Terhadap Semakin Meningkatnya Pendidikan Masyarakat

| Pernyataan 5 |       |           |         |               |                    |
|--------------|-------|-----------|---------|---------------|--------------------|
|              |       | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
| Valid        | STS   | 8         | 9.2     | 9.2           | 9.2                |
|              | TS    | 14        | 16.1    | 16.1          | 25.3               |
|              | RR    | 37        | 42.5    | 42.5          | 67.8               |
|              | S     | 23        | 26.4    | 26.4          | 94.3               |
|              | SS    | 5         | 5.7     | 5.7           | 100.0              |
|              | Total | 87        | 100.0   | 100.0         |                    |

Sumber: Olahan data, 2024

Berdasarkan ke lima pernyataan tersebut, selanjutnya dilakukan uji deskriptif untuk aspek social budaya sebagaimana hasil ujinya diperlihatkan pada table di bawah ini.

Tabel 13. Uji Deskriptif Aspek Sosial Budaya

| Pernyataan | N  | Total Skor | Mean (Rata-Rata) | Persentase (%) | Kriteria Penilaian |
|------------|----|------------|------------------|----------------|--------------------|
| P1         | 87 | 158        | 1.82             | 36,3%          | Sangat Setuju      |
| P2         | 87 | 198        | 2.28             | 45,5%          | Setuju             |
| P3         | 87 | 316        | 3.63             | 72,6%          | Tidak Setuju       |
| P4         | 87 | 318        | 3.66             | 73,1%          | Setuju             |
| P5         | 87 | 264        | 3.03             | 60,7%          | Ragu Ragu          |

Sumber: Olahan data, 2024

Berdasarkan table 13 di atas, tampak bahwa pernyataan pertama yakni pembangunan infrastruktur jalan berpengaruh terhadap berkurangnya penggunaan kendaraan tradisional memiliki rata rata nilai 1,82 dimana termasuk dalam kriteria sangat setuju, sehingga menurut responden pembangunan infrastruktur jalan berdampak negatif terhadap berkurangnya penggunaan kendaraan tradisional. Untuk pernyataan kedua yakni pembangunan infrastruktur berpengaruh terhadap perubahan identitas budaya local, memiliki nilai rata rata 2,28 termasuk kedalam kriteria setuju dimana hal ini berdampak negatif terhadap perubahan identitas budaya local. Hasil pada pernyataan kedua ini sesuai dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Syahadat & Putra (2021) yang menyatakan bahwa dampak negative pembangunan di Pulau Komodo meliputi pergeseran nilai-nilai budaya akibat perubahan pola hidup serta ketimpangan pembangunan yang berpotensi memicu konflik social. Pada pernyataan ketiga yaitu pembangunan sekolah berdampak pada perubahan identitas budaya masyarakat setempat, memiliki nilai rata rata 3,63 termasuk kategori penilaian tidak setuju yang berdampak pada perubahan identitas budaya masyarakat setempat. Selanjutnya pernyataan keempat yakni pembangunan infrastruktur berdampak baik bagi hubungan antar masyarakat memiliki rata rata nilai 3,66 sehingga merupakan penilaian kriteria setuju yang memberikan dampak positif bagi hubungan antar masyarakat. Kemudian pernyataan kelima yaitu pembangunan infrastruktur sekolah berpengaruh terhadap semakin meningkatnya pendidikan masyarakat yang memiliki nilai rata rata 3,03 sehingga termasuk kedalam kategori penilaian ragu ragu.

### Aspek Lingkungan Hidup

Analisa dampak pembangunan infrastruktur terhadap aspek lingkungan hidup, dimana pada pernyataan pertama yaitu pembangunan infrastruktur memberikan dampak positif bagi kelestarian ekosistem di sekitarnya diperlihatkan pada table berikut.

Tabel 14. Pembangunan Infrastruktur Memberikan Dampak Positif Bagi Kelestarian Ekosistem di Sekitarnya

| Pernyataan 1 |       |           |         |               |                    |
|--------------|-------|-----------|---------|---------------|--------------------|
|              |       | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
| Valid        | STS   | 34        | 39.1    | 39.1          | 39.1               |
|              | TS    | 21        | 24.1    | 24.1          | 63.2               |
|              | RR    | 17        | 19.5    | 19.5          | 82.8               |
|              | S     | 10        | 11.5    | 11.5          | 94.3               |
|              | SS    | 5         | 5.7     | 5.7           | 100.0              |
|              | Total | 87        | 100.0   | 100.0         |                    |

Sumber: Olahan data, 2024

Hasil pernyataan kedua yaitu dengan adanya pembangunan infrastruktur membuat lingkungan disekitar tidak terlihat kumuh diperlihatkan pada table 15 di bawah ini.

Tabel 15. Dengan Adanya Pembangunan Infrastruktur Membuat Lingkungan di Sekitar Tidak Terlihat Kumuh

| Pernyataan 2 |     |           |         |               |                    |
|--------------|-----|-----------|---------|---------------|--------------------|
|              |     | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
| Valid        | STS | 16        | 18.4    | 18.4          | 18.4               |
|              | TS  | 12        | 13.8    | 13.8          | 32.2               |
|              | RR  | 5         | 5.7     | 5.7           | 37.9               |

|  |       |    |       |       |       |
|--|-------|----|-------|-------|-------|
|  | S     | 28 | 32.2  | 32.2  | 70.1  |
|  | SS    | 26 | 29.9  | 29.9  | 100.0 |
|  | Total | 87 | 100.0 | 100.0 |       |

Sumber: Olahan data, 2024

Hasil pernyataan ketiga yaitu dengan adanya pembangunan infrastruktur membuat lingkungan disekitar tidak terlihat kumuh diperlihatkan pada table berikut ini.

Table 16. Pembangunan Jalan Berdampak Pada Meningkatnya Polusi Udara

| Pernyataan 3 |       |           |         |               |                    |
|--------------|-------|-----------|---------|---------------|--------------------|
|              |       | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
| Valid        | SS    | 30        | 34.5    | 34.5          | 34.5               |
|              | S     | 15        | 17.2    | 17.2          | 51.7               |
|              | RR    | 21        | 24.1    | 24.1          | 75.9               |
|              | TS    | 15        | 17.2    | 17.2          | 93.1               |
|              | STS   | 6         | 6.9     | 6.9           | 100.0              |
|              | Total | 87        | 100.0   | 100.0         |                    |

Sumber: Olahan data, 2024

Terakhir adalah hasil untuk pernyataan keempat yaitu perluasan Kawasan perumahan telah meningkatkan limbah rumah tangga di Desa Bajo Bahari diperlihatkan pada table di bawah ini.

Tabel 17. Perluasan Kawasan Perumahan Telah Meningkatkan Limbah Rumah Tangga di Desa Bajo Bahari

| Pernyataan 4 |       |           |         |               |                    |
|--------------|-------|-----------|---------|---------------|--------------------|
|              |       | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
| Valid        | SS    | 19        | 21.8    | 21.8          | 21.8               |
|              | S     | 46        | 52.9    | 52.9          | 74.7               |
|              | RR    | 12        | 13.8    | 13.8          | 88.5               |
|              | TS    | 5         | 5.7     | 5.7           | 94.3               |
|              | STS   | 5         | 5.7     | 5.7           | 100.0              |
|              | Total | 87        | 100.0   | 100.0         |                    |

Sumber: Olahan data, 2024

Uji deskriptif dilakukan dalam rangka menentukan kriteria penilaian dari pernyataan-pernyataan dalam aspek lingkungan hidup. Uji deskriptif dari aspek lingkungan hidup diperlihatkan pada table 18 di bawah ini.

Table 18. Hasil Uji Dekriptif Aspek Lingkungan Hidup

| Pernyataan | N  | Total Skor | Mean (Rata Rata) | Persentase | Kriteria Penilaian |
|------------|----|------------|------------------|------------|--------------------|
| P1         | 87 | 192        | 2.21             | 44,1%      | Tidak Setuju       |
| P2         | 87 | 297        | 3.41             | 68,3%      | Ragu Ragu          |
| P3         | 87 | 213        | 2.45             | 49%        | Setuju             |
| P4         | 87 | 192        | 2.21             | 44,1%      | Setuju             |

Sumber: Olahan data, 2024

Berdasarkan uji deskriptif yang dilakukan terhadap ke empat pernyataan pada aspek lingkungan hidup maka diperoleh hasil untuk pernyataan pertama yaitu pembangunan infrastruktur memberikan dampak positif bagi kelestarian ekosistem di sekitarnya, memiliki rata rata nilai 2,21 termasuk dalam kriteria penilaian tidak setuju sehingga hal ini memberikan dampak negative bagi kelestarian ekosistem di sekitarnya. Hal ini sejalan dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Trinanda (2017) yang menyatakan bahwa reklamasi teluk Benoa berdampak ekologis, seperti kerusakan ekosistem, peningkatan sedimentasi atau pendangkalan, serta perubahan lingkungan dari Kawasan payau menjadi pantai yang berpotensi merusak habitat dan ekosistem mangrove. Selain itu, hasil penelitian ini juga sesuai dengan hasil penelitian dari Putri

dkk (2024) yang menyatakan bahwa salah satu dampak negative dari pembangunan infrastruktur adalah kerusakan ekosistem laut, pengikisan garis pantai, serta gangguan terhadap habitat fauna yang pada akhirnya dapat mempengaruhi kehidupan para nelayan. Untuk pernyataan kedua yakni dengan adanya pembangunan infrastruktur membuat lingkungan di sekitar tidak terlihat kumuh, memiliki nilai rata rata 3,41 yang termasuk dalam kriteria penilaian ragu ragu. Pada pernyataan ketiga yakni pembangunan jalan berdampak pada meningkatnya polusi udara, memiliki nilai rata rata 2,45 dimana termasuk dalam kategori penilaian setuju sehingga hal ini berpengaruh terhadap meningkatnya polusi udara yang dikarenakan sebagian jalan masih pengerasan sehingga apabila dilewati kendaraan mengakibatkan debu berterbangan. Hasil ini sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Damis dkk (2023) yang menyatakan bahwa salah satu pandangan negative terhadap pembangunan infrastruktur di Kawasan pesisir Pantai Cempae Kota Parepare adalah dampaknya terhadap Kesehatan seperti timbulnya polusi udara dan kebisingan akibat aktivitas proyek pembangunan. Sedangkan pernyataan keempat yaitu perluasan kawasan perumahan telah meningkatkan limbah rumah tangga di desa Bajo Bahari yang memiliki rata rata nilai 2,21 sehingga termasuk kategori penilaian tidak setuju sehingga hal ini berdampak negative terhadap meningkatnya limbah rumah tangga di Desa Bajo Bahari.

#### 4. KESIMPULAN DAN SARAN/REKOMENDASI

##### 4.1 Kesimpulan

1. Dampak pembangunan infrastruktur terhadap perekonomian masyarakat di Desa Bajo Bahari yaitu berkurangnya biaya transportasi dan distribusi barang, meningkatkan akses pendidikan dan kualitas pembelajaran bagi masyarakat setempat, dan meningkatkan aksesibilitas dan konektivitas ekonomi.
2. Dampak pembangunan infrastruktur terhadap social budaya di Desa Bajo Bahari yaitu berkurangnya penggunaan kendaraan tradisional, memberikan dampak positif terhadap hubungan antar masyarakat di Desa Bajo Bahari dan terjadi penguatan terhadap identitas budaya masyarakat setempat.
3. Dampak pembangunan infrastruktur terhadap lingkungan yaitu peningkatan limbah rumah tangga di desa Bajo Bahari, peningkatan polusi udara di Desa Bajo Bahari, serta berdampak negative terhadap kelestarian ekosistem di pesisir Desa Bajo Bahari

##### 4.2 Saran/Rekomendasi

Pelaksanaan pembangunan infrastuktur baik pemerintah maupun masyarakat perlu mempertimbangkan dampak yang akan timbul senbagai akibat dari pembangunan yang dilakukan karena kawasan pesisir merupakan daerah yang rentan terhadap perubahan sehingga perlu adanya kolaborasi antara berbagai pemangku kepentingan untuk memastikan bahwa pembangunan pesisir dilakukan secara berkelanjutan dan terdapat harmonis dengan alam.

#### REFERENSI

- Adha, T. H., & Irwan, I. (2021). Kerusakan Lingkungan Akibat Pembangunan Infrastruktur. *Serupa The Journal of Art Education*, 10(2), 157–168. <https://doi.org/10.24036/sr.v9i3.112292>
- Berutu, A. D. A., Oktaini, R., Sugengni, S., & Panorama, M. (2022). Analisis Pembangunan Infrastruktur Terhadap Pembangunan Ekonomi Masyarakat Pesisir Sumatera Utara. *Berajah Journal*, 2(1), 150–155. <https://doi.org/10.47353/bj.v2i1.68>
- Damis, Surianti, Hasrianti, Putri, A. R. S., & Mursalat, A. (2023). Persepsi Masyarakat Terhadap Pembangunan Infrastruktur Penataan Kawasan Pesisir Pantai Cempae. *Jurnal Ilmiah Wahana Laut Lestari*, 1(1), 12–21.
- Dinia, A., & Habibah, S. M. (2021). Dampak Sosial Ekonomi Pembangunan Pelabuhan Khusus PT Semen Indonesia Bagi Kehidupan Nelayan Pesisir Pantai Tuban. *Socia Jurnal Ilmu-Ilmu Sosial*, 18(2), 103–112. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.21831/socia.v18i2.38086>
- Laming, S., & Rahim, M. (2020). Dampak Pembangunan Pesisir Terhadap Ekonomi Dan Lingkungan. *Jurnal SIPILsains*, 10(2), 133–140.
- Mutlisah, S. (2023). Pembangunan Infrastruktur Maritim Dan Dampak Bagi Sdm Konektivitas Regional: Studi Kasus Pelabuhan Patimban. *Triwikrama: Jurnal Ilmu Sosial*, 1(5), 50–60.
- NSS, R. L. P., Suryawardana, E., & Triyani, D. (2015). Analisis Dampak Pembangunan Infrastruktur Jalan Terhadap Pertumbuhan Usaha Ekonomi Rakyat di Kota Semarang. *Jurnal Dinamika Sosbud*, 17(2), 82–103.
- Nusantara, S. D., Muhammad, F., Maryono, M., & Halim, M. A. R. (2023). Tantangan Pengelolaan Wilayah Pesisir Di Kabupaten Halmahera Selatan. *Jurnal Pengabdian Perikanan Indonesia*, 3(2), 216–225.
- Putri, N. N., Aulia, R. A. N., Apriyani, D., Shalima, M., & Latifa, S. M. (2024). Perbandingan Perspektif

- Antara Mahasiswa Teknik Kelautan Dan Masyarakat Terhadap Dampak Pembangunan Infrastruktur Offshore Dan Onshore. *Jurnal Ilmiah Wahana Laut Lestari*, 2(1), 63–73.
- Sukwika, T. (2018). Peran Pembangunan Infrastruktur terhadap Ketimpangan Ekonomi Antarwilayah di Indonesia. *Jurnal Wilayah Dan Lingkungan*, 6(2), 115. <https://doi.org/10.14710/jwl.6.2.115-130>
- Syahadat, R. M., & Putra, R. I. S. (2021). Dampak positif dan negatif pembangunan di Komodo dan sekitarnya: sebuah tinjauan literatur. *Envoist Journal (Environmental Sustainability Journal)*, 2(2), 47–56.
- Trinanda, T. C. (2017). Pengelolaan Wilayah Pesisir Indonesia Dalam Rangka Pembangunan Berbasis Pelestarian Lingkungan. *Matra Pembaruan*, 1(2), 75–84.