

PENGARUH AKSESIBILITAS RUAS JALAN TRANS WAMENA-NDUGA TERHADAP PERTUMBUHAN EKONOMI DI KABUPATEN NDUGA**THE INFLUENCE OF ACCESSIBILITY OF TRANS WAMENA-NDUGA ROADS ON ECONOMIC GROWTH IN NDUGA REGENCY****Erna Sisca Adelce Pondayar*, Harmonis Rante, dan Bernathius Julison**

Prodi Magister Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Cenderawasih

Jl. Raya Abepura-Sentani, Abepura, Kota Jayapura, Indonesia

*e-mail penulis korespondensi: pondayarerna9@gmail.com**ABSTRAK**

Ruas jalan Wamena-Habema-Kenyam merupakan segmen jalan dari jalan Trans Papua yang merupakan salah satu program pembangunan prioritas nasional dalam membuka keterisolasian wilayah di Papua yang selama ini belum terjangkau akses transportasi darat. Melalui pembangunan jalan tersebut diharapkan akan tercipta konektivitas wilayah dan dapat menekan tingkat kemahalan harga di pelosok Papua yang selama ini bergantung pada transportasi udara. Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi aksesibilitas ruas jalan Trans Wamena-Nduga dan pembangunan ekonomi di Kabupaten Nduga dari tahun 2017 sampai dengan tahun 2022. Metode penelitian yang digunakan adalah kuantitatif deskriptif yaitu menganalisis data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul berdasarkan pengamatan langsung di lapangan dan hasil sebaran kuesioner. Dari hasil penelitian diketahui bahwa pembangunan ruas jalan Trans Wamena-Nduga telah memperpendek waktu tempuh sebesar 5 jam dan berdampak pada ketersediaan pilihan moda transportasi bagi pelaku perjalanan dan peningkatan frekuensi perjalanan pada rute Wamena-Nduga. Peningkatan aksesibilitas ruas jalan Trans Wamena-Nduga juga mempengaruhi peningkatan laju pertumbuhan PDRB dan penurunan tingkat kemiskinan di Kabupaten Nduga walaupun saat ini belum terlalu signifikan.

Kata Kunci: *Aksesibilitas, Ruas Jalan, Pertumbuhan Ekonomi*

ABSTRACT

The Wamena-Habema-Kenyam road section is a road segment of the Trans Papua road which is one of the national priority development programs in opening up isolated areas in Papua that have not yet had access to land transportation. Through the construction of this road, it is hoped that regional connectivity will be created and can reduce the high level of prices in remote areas of Papua which have been dependent on air transportation. This research aims to identify the accessibility of the Trans Wamena-Nduga road section and economic development in Nduga Regency from 2017 to 2022. The research method used is descriptive quantitative, namely analyzing data by describing or depicting data that has been collected based on direct observations in the field and the results of distributing questionnaires. From the research results, it is known that the construction of the Trans Wamena-Nduga road section has shortened travel time by 5 hours and has had an impact on the availability of transportation mode choices for travelers and increased travel frequency on the Wamena-Nduga route. Increasing the accessibility of the Trans Wamena-Nduga Road section also influences the increase in the GRDP growth rate and the reduction in poverty levels in Nduga Regency, although currently it is not very significant.

Keywords: *Accessibility, Road Sections, Economic Growth*

I. PENDAHULUAN

Sistem jaringan jalan adalah satu kesatuan jalan yang saling menghubungkan dan mengikat pusat-pusat pertumbuhan dengan wilayah yang berada dalam pengaruh pelayanannya dalam satu hubungan hierakis. Manfaat pembangunan infrastruktur jalan

adalah memperlancar arus distribusi barang dan jasa dengan mempermudah pengiriman sarana produksi dan mempermudah pengiriman hasil produksi ke pasar; membuka isolasi kawasan; meningkatkan aksesibilitas jasa pelayanan sosial termasuk kesehatan, pendidikan dan penyuluhan. Dampak manfaat

e-ISSN: 2964-8890, p-ISSN: 2302-3457

jalan yang tidak langsung adalah bahwa dengan adanya pembangunan jalan maka harga tanah di sekitar jalan tersebut akan meningkat. Adapun peran pembangunan jaringan jalan adalah sebagai prasarana distribusi dan sekaligus pembentuk struktur ruang wilayah. Di samping itu penyediaan infrastruktur jalan merupakan bentuk pelayanan kepada pengguna jalan (*road user*) dan pemanfaat jalan (*road beneficiary*).

Salah satu kebijakan pembangunan infrastruktur jalan adalah bahwa pembangunan jalan harus sejalan dengan strategi pembangunan ekonomi nasional dan lingkungan yaitu: *pro growth*, *pro jobs*, *pro poor* dan *pro green*, yang artinya pembangunan infrastruktur jalan harus memperhatikan secara bersamaan kondisi ekonomi, sosial dan lingkungan dari kawasan yang dikembangkan, termasuk daerah perkotaan di sekitarnya.

Jalan Trans Papua adalah jalan nasional yang menghubungkan setiap provinsi di wilayah Papua. Pembangunan infrastruktur di Papua menjadi fokus pemerintahan didasari atas tujuan untuk menciptakan keadilan, mengurangi kesenjangan pendapatan dan kesenjangan antar wilayah, serta mengurangi tingginya harga di masing-masing wilayah (Parabang, 2017). Ruas jalan Wamena-Habema-Kenyam merupakan segmen jalan dari jalan Trans Papua yang merupakan salah satu program pembangunan prioritas nasional dalam membuka keterisolasian wilayah di Pulau Papua yang selama ini belum terjangkau akses transportasi darat. Melalui pembangunan jalan tersebut diharapkan akan tercipta konektivitas wilayah dan dapat menekan tingkat kemahalan harga di pelosok Papua yang selama ini bergantung pada transportasi udara. Ruas jalan Wamena-Habema-Kenyam yang terdapat di Kabupaten Jayawijaya dan Kabupaten Nduga, Provinsi Papua, melintasi kawasan Taman Nasional Lorentz sepanjang 189,4 Km. Taman Nasional (TN) Lorentz sendiri merupakan kawasan pelestarian alam dengan ragam ekosistem terlengkap dari ekosistem perairan laut hingga pegunungan alpin yang diselimuti lapisan

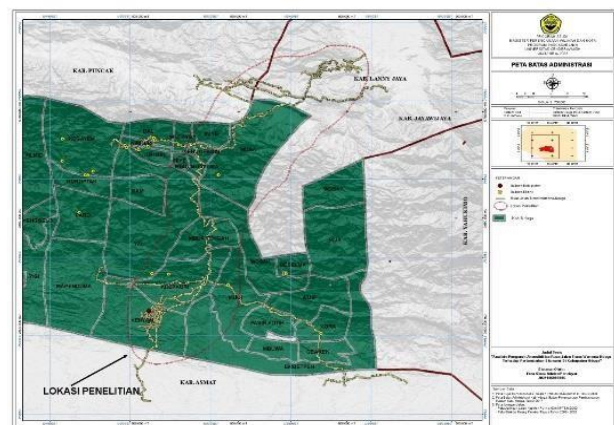
salju. Bahkan Taman Nasional Lorentz juga dikenal sebagai *World Heritage Site* dan *Asean Heritage Parks* karena kekayaan alam hayati dan ekosistemnya.

Kabupaten Nduga merupakan salah satu kabupaten pemekaran di daerah pegunungan di Provinsi Papua. Sejak dimekarkan hingga saat ini masih banyak kendala yang dihadapi dalam pembangunan, seperti masalah aksesibilitas, yaitu kurangnya akses dari kampung-kampung menuju pusat distrik dan ibukota kabupaten sehingga hasil pertanian, perkebunan dan lain sebagainya mengalami kendala untuk dipasarkan. Itulah yang mengakibatkan lambatnya pertumbuhan ekonomi di sana. Juga terbatasnya akses penerbangan dari wilayah sekitar Kabupaten Nduga sehingga para penduduk maupun Aparatur Sipil Negara (ASN) yang bertugas di Kabupaten Nduga harus membayar tiket dengan harga yang sangat tinggi untuk sekali perjalanan. Hal ini juga mempengaruhi harga jual oleh pedagang di Kabupaten Nduga. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi aksesibilitas ruas jalan Trans Wamena-Nduga dan pembangunan ekonomi di Kabupaten Nduga dari tahun 2017 sampai dengan tahun 2022.

II. METODOLOGI PENELITIAN

Lokasi Penelitian

Wilayah penelitian ini adalah ruas jalan Trans Wamena-Nduga dan Kabupaten Nduga.



Gambar 1. Lokasi Penelitian

e-ISSN: 2964-8890, p-ISSN: 2302-3457

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif deskriptif. Kuantitatif deskriptif adalah jenis penelitian yang digunakan untuk menganalisis data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya.

Pengumpulan data di lapangan dilakukan dengan kajian dokumen dan observasi lapangan. Metode pengumpulan data merupakan salah satu tahapan penting sehingga data yang dikumpulkan merupakan data yang berkualitas dan juga memiliki nilai efektivitas serta efisiensi. Pengumpulan data-data sebagai bahan informasi dan evaluasi yang diperlukan di antaranya:

a) Data Primer

Data primer dilakukan dengan menyebarkan formulir kuesioner yang melibatkan sejumlah responden sebagai sampel. Sampel yang diambil merupakan penumpang transportasi darat pada ruas Jalan Trans Wamena-Nduga. Kuesioner ini terbagi menjadi 2 bagian yang terdiri dari: 1. survei perilaku responden sebelum pembangunan ruas Jalan Trans Wamena-Nduga (seberapa sering melakukan perjalanan, waktu tempuh, jenis moda, biaya yang dikeluarkan, dan tingkat kenyamanan); dan 2. survei perilaku responden sesudah pembangunan ruas Jalan Trans Wamena-Nduga (seberapa sering melakukan perjalanan, waktu tempuh, jenis moda, biaya yang dikeluarkan, dan tingkat kenyamanan)

b) Data Sekunder

Data sekunder diantaranya: SK Status dan Penanganan Ruas Jalan Trans Wamena-Nduga, Peta Sebaran Ruas Jalan Trans Wamena-Nduga, Peraturan/ Kebijakan terkait penanganan Ruas Jalan Trans Wamena-Nduga, dan data PDRB Kabupaten Nduga.

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

Gambaran Umum Ruas Jalan Trans Wamena-Nduga

Pembangunan ruas jalan Wamena-Habema-Kenyam ditinjau langsung oleh Bapak Presiden RI Joko Widodo beserta rombongan dan bahkan mencoba melewati tantangan ruas jalan yang memiliki ketinggian di atas 3000-an meter dpl dengan mengendarai motor trail. Presiden

Joko Widodo mengakui kesulitan medan di Pegunungan Papua.

Tabel 1. Detail Ruas Jalan Trans Papua

RUAS JALAN	PANJANG JALAN (KM)	BALAI WAMENA			
		TOTAL	ASPAL	JAPAT/TANAH	HUTAN
WAMENA - HABEMA - KENYAM - MUMUGU	271,11	271,14	51,27	219,90	-
JLN. YOS SUDARSO (WAMENA)	2,09	2,12	2,12		
WAMENA - HABEMA	35,02	35,02	35,05		
HABEMA - MUGI	77,30	77,30	4,25	73,05	
MUGI - KENYAM	101,00	101,00		101,00	
KENYAM - BATAS BATU	25,00	25,00	9,85	15,15	
BATAS BATU - MUMUGU	30,70	30,70		30,70	
KENYAM - DEKAI	217,90	217,90	28,00	179,90	10,00
DEKAI - KENYAM	217,90	217,90	28,00	179,90	10,00
DEKAI - OKSIBIL	221,43	221,43	63,00	158,43	-
OKSIBIL - KESAWI	51,40	51,40	17,40	34,00	
KESAWI - BOROTMOKOT (KALI BE)	88,20	88,20		88,20	
BOROTMOKOT - DEKAI (KALI BE)	81,83	81,83	45,60	36,23	
WAGETE - TIMIKA	224,01	224,01	136,49	87,52	-
TIMIKA - SP. PELRA	33,00	33,00	33,00		
SIMPANG PELRA - MAYON	38,32	38,32	38,32		
MAYON - SIMPANG KAPIRAYA	71,57	71,57	55,77	15,80	
SIMPANG KAPIRAYA - WAGETE	81,12	81,12	9,40	71,72	
TOTAL	2.253,47	1.722,87	688,16	1.024,74	10,00

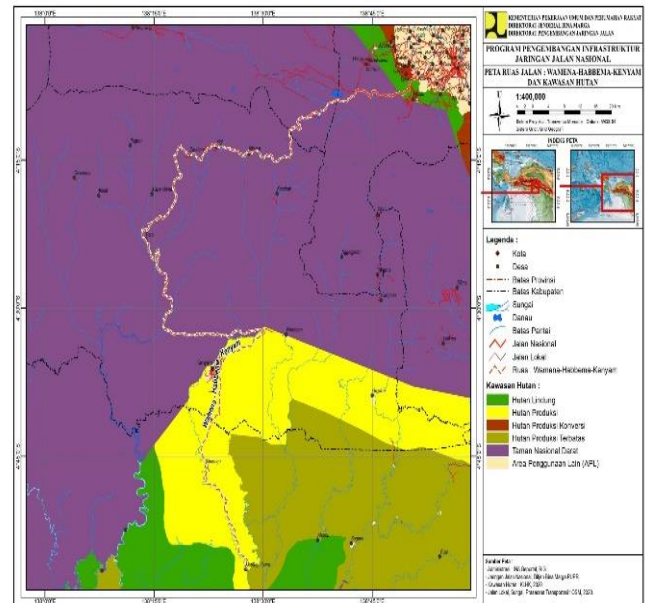
Sumber: BPJN Wamena, 2023

Total panjang ruas jalan Wamena-Habema-Kenyam-Mumugu sepanjang 271,14 Km. Ruas jalan Wamena-Habema sepanjang 37,11 Km sudah terbangun dan diaspal, sedangkan sebagian besar ruas jalan Habema-Mugi sepanjang 77,30 Km belum diaspal. Baru sekitar 4,25 Km yang sudah diaspal dan 73,05 Km masih berupa jalan tanah/japat (lihat juga Gambar 2 dan 3).

Tabel 2. Kondisi Ruas Jalan Trans Wamena-Habema-Kenyam

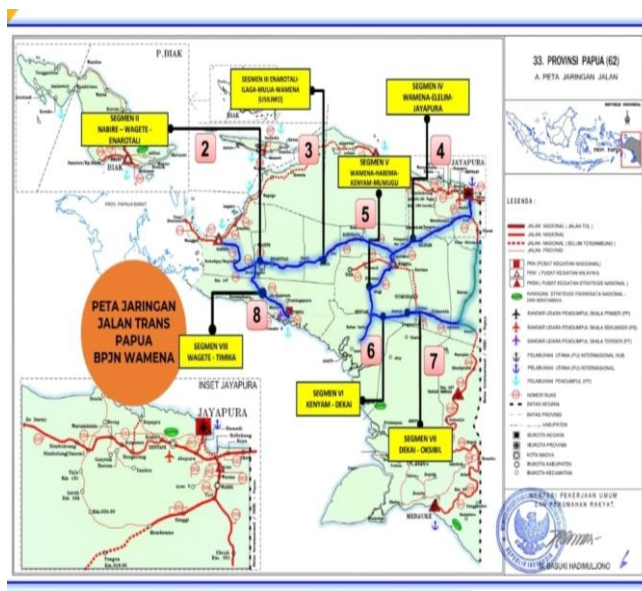
Jalan	Panjang (Km)	Bearing	Ruas Jalan	Kode Ruas
Jalan Eksisting	13.476	215 00' 21.1"	Wamena - Habema - Kenyam	E1
Jalan Eksisting	13.476	215 00' 21.1"	Wamena - Habema - Kenyam	E2
Jalan Land Clearing	271,14	355 12' 52.1"	Wamena - Habema - Kenyam	LC
Jalan Perkerasan	7.626	355 37' 48.8"	Wamena - Habema - Kenyam	P
Jalan Rencana	14.813	332 51' 58.2"	Wamena - Habema - Kenyam	R2
Jalan Rencana	13.476	215 00' 21.1"	Wamena - Habema - Kenyam	R1

Sumber : KemenPUPR, 2023



Gambar 3. Ruas Jalan Wamena-Habema-Kenyam

Sumber: BPJN Wamena, 2023

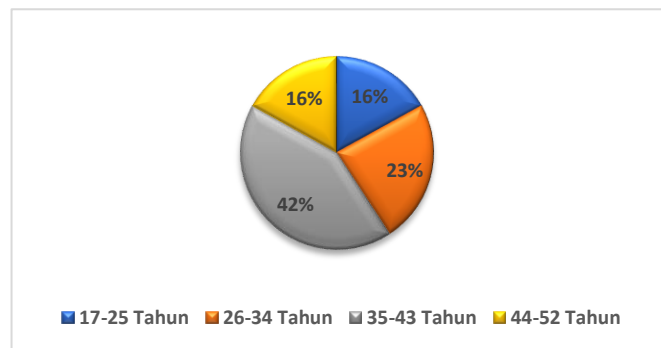


Gambar 2. Peta Jaringan Jalan Trans Papua
Sumber: BPJN Wamena, 2023

Karakteristik Pelaku Perjalanan Pada Ruas Jalan Trans Wamena- Nduga

a. Berdasarkan usia

Sebanyak 130 responden yang melakukan perjalanan dari Kabupaten Jayawijaya menuju Kabupaten Nduga dan sebaliknya, memiliki karakteristik sebagai berikut: pelaku perjalanan paling banyak berusia 35-43 tahun yaitu 42% dan paling sedikit sebanyak 17-25 tahun dan 44-52 tahun yaitu sebanyak 16%.



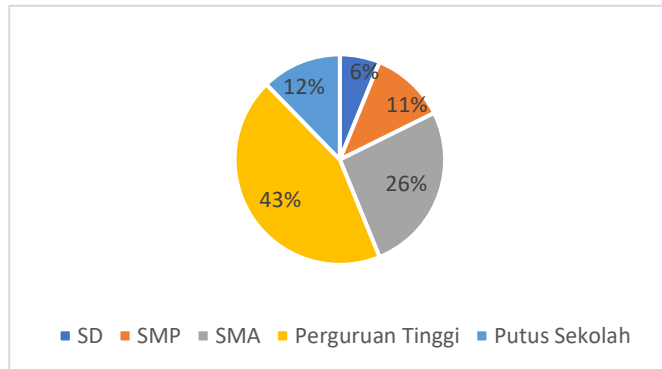
Gambar 4. Karakteristik Pelaku Perjalanan Berdasarkan Usia

Sumber: Hasil Analisis, 2023

e-ISSN: 2964-8890, p-ISSN: 2302-3457

b. Berdasarkan Pendidikan

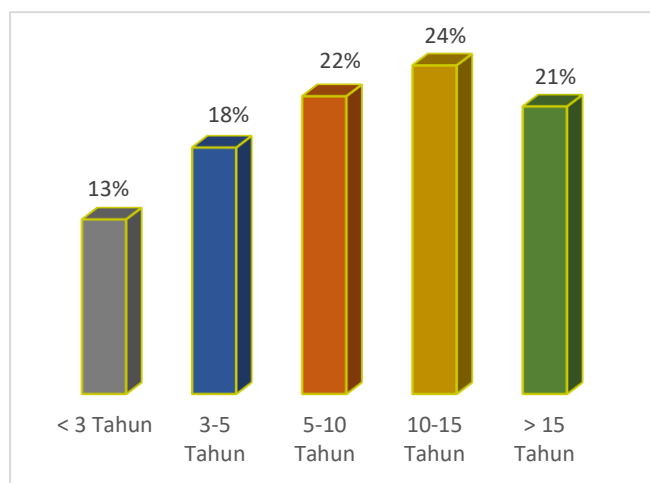
Sebanyak 130 responden yang melakukan perjalanan dari Kabupaten Jayawijaya menuju Kabupaten Nduga dan sebaliknya, paling banyak berlatar belakang pendidikan Perguruan Tinggi sebesar 43% dan paling sedikit berlatar belakang pendidikan SD sebesar 6%.



Gambar 5. Karakteristik Pelaku Perjalanan Berdasarkan Pendidikan
Sumber: Hasil Analisis, 2023

c. Berdasarkan Lama Bermukim

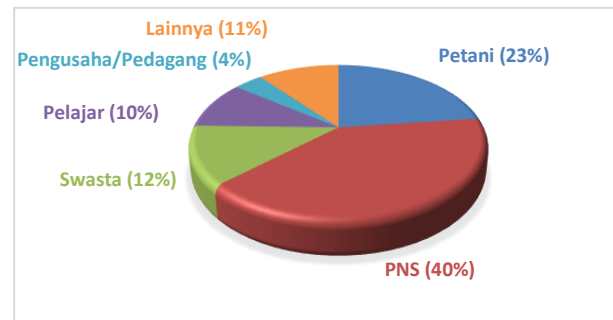
Umumnya pelaku perjalanan adalah penduduk yang sudah lama bermukim di wilayah Papua Pegunungan. Mayoritas pelaku perjalanan pada ruas jalan Trans Wamena-Nduga sudah bermukim di sana selama 10-15 tahun (24%), dapat dilihat pada Gambar 6.



Gambar 6. Karakteristik Pelaku Perjalanan Berdasarkan Lama Bermukim
Sumber: Hasil Analisis, 2023

d. Berdasarkan Pekerjaan

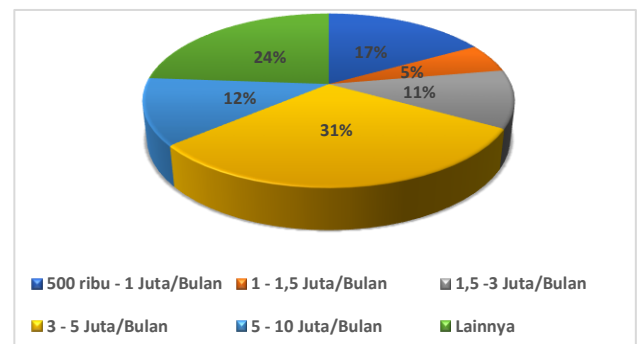
Pelaku perjalanan pada ruas jalan Trans Wamena-Nduga mayoritas bekerja sebagai PNS sebesar 40% dan paling sedikit adalah pengusaha/ pedagang yaitu sebesar 4% (lihat pada Gambar 7).



Gambar 7. Karakteristik Pelaku Perjalanan Berdasarkan Pekerjaan
Sumber: Hasil Analisis, 2023

e. Berdasarkan Penghasilan

Pelaku perjalanan pada ruas jalan Trans Wamena-Nduga mayoritas memiliki penghasilan 3-5 juta/bulan (31%) dan paling sedikit yaitu berpenghasilan Rp 1-1,5 juta/bulan (5%), dapat dilihat pada Gambar 8.



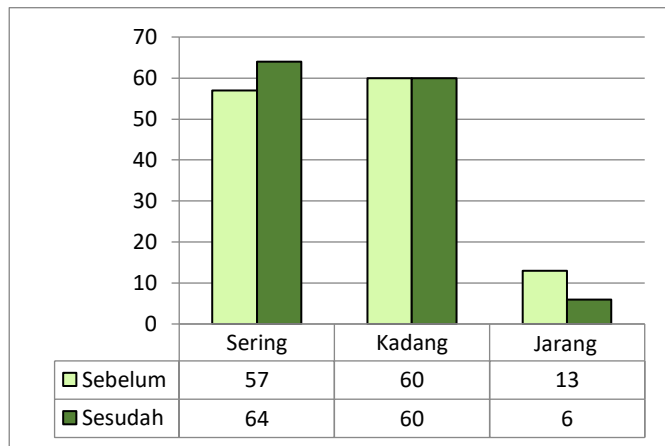
Gambar 8. Karakteristik Pelaku Perjalanan Berdasarkan Penghasilan
Sumber: Hasil Analisis, 2023

Dapat ditarik kesimpulan bahwa pembangunan ruas jalan Trans Wamena-Nduga baru berdampak besar pada aktivitas atau kegiatan seputar pemerintahan karena mayoritas pelaku perjalanan adalah kelompok pekerja usia produktif dengan profesi sebagai PNS atau ASN yang memiliki tingkat pendidikan perguruan tinggi.

Perilaku Perjalanan Sebelum dan Sesudah Pembangunan Ruas Jalan Trans Wamena – Nduga

a. Frekuensi Melakukan Perjalanan

Pelaku perjalanan semakin sering bepergian setelah ruas jalan Trans Wamena-Nduga dibangun (lihat Gambar 9). Jumlah responden yang menjawab kadang-kadang melakukan perjalanan, baik sebelum dan sesudah ruas jalan tersebut dibangun, adalah tetap, yaitu sebanyak 60 responden. Sedangkan yang menjawab jarang melakukan perjalanan menjadi berkurang setelah ruas jalan tersebut dibangun.

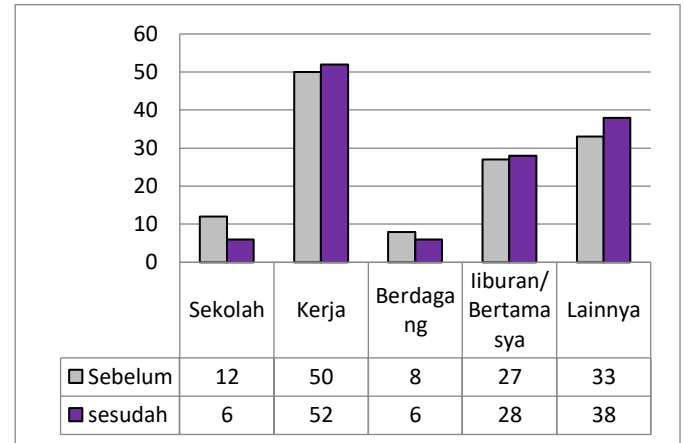


Gambar 9. Jumlah Pelaku Perjalanan Menurut Frekuensi Melakukan Perjalanan

Sumber: Hasil Analisis, 2023

b. Tujuan Melakukan Perjalanan

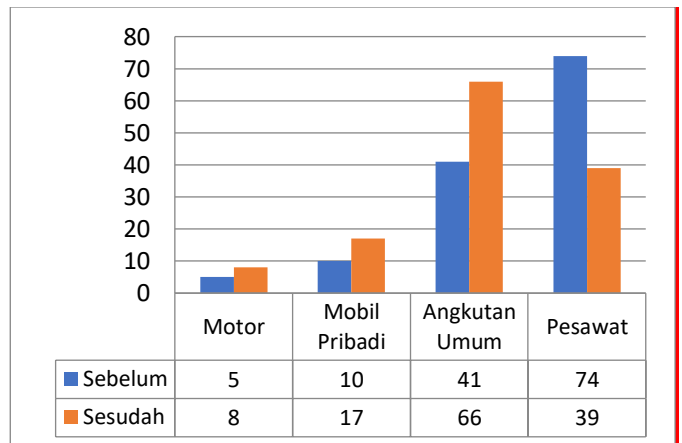
Mayoritas responden menjawab tujuan mereka melakukan perjalanan adalah untuk bekerja. Peningkatan pelaku perjalanan untuk tujuan bekerja terjadi setelah ruas jalan Trans Wamena-Nduga dibangun walau tidak signifikan (lihat Gambar 10).



Gambar 10. Jumlah Pelaku Perjalanan Menurut Tujuan Perjalanan

Sumber: Hasil Analisis, 2023

c. Jenis Moda Transportasi yang Digunakan Sebelum adanya jalan Trans Wamena-Nduga, sebagian besar pelaku perjalanan menggunakan moda transportasi udara yaitu pesawat dan setelah jalan trans terbangun, mayoritas masyarakat beralih pada moda transportasi darat yaitu menggunakan angkutan umum.



Gambar 11. Jumlah Pelaku Perjalanan Menurut Moda Transportasi Yang Digunakan

Sumber: Hasil Analisis, 2023

d. Biaya yang Dikeluarkan

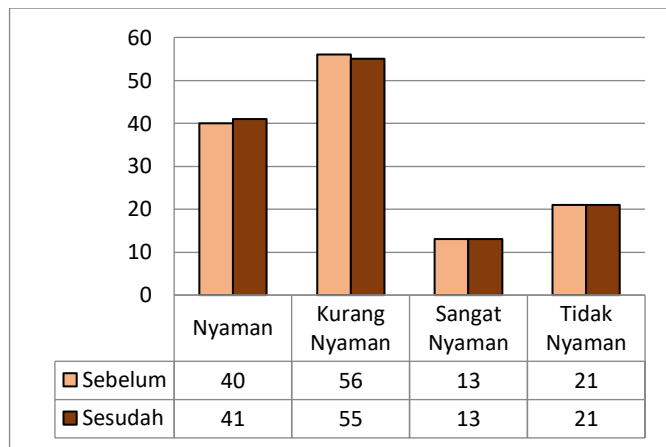
Biaya yang dikeluarkan oleh pelaku perjalanan untuk pergi dan pulang jika menyewa mobil sekitar 10-12 juta. Dengan transportasi udara,

e-ISSN: 2964-8890, p-ISSN: 2302-3457

jika menyewa pesawat biayanya sebesar 30 juta rupiah untuk sekali jalan. Jadi pembangunan jalan Trans Wamena-Nduga sangat membantu akses bagi masyarakat lewat penurunan biaya transportasi.

e. Tingkat Kenyamanan Dalam Melakukan Perjalanan

Mayoritas responden menjawab kurang nyaman dalam melakukan perjalanan, baik sebelum dan setelah ruas Jalan Trans Wamena-Nduga dibangun. Pembangunan ruas jalan tersebut belum memberikan rasa nyaman yang signifikan terhadap pelaku perjalanan. Diperkirakan rendahnya tingkat kenyamanan yang dirasakan pelaku perjalanan akibat belum seluruhnya ruas jalan tersebut diaspal.



Gambar 12. Jumlah Pelaku Perjalanan Berdasarkan Tingkat Kenyamanan Yang Dirasakan

Sumber: Hasil Analisis, 2023

Aksesibilitas Ruas Jalan Trans Wamena-Nduga

Aksesibilitas ruas jalan Trans Wamena - Nduga merupakan suatu ukuran potensial atau kemudahan masyarakat Wamena dan Nduga untuk mencapai tujuan dalam suatu perjalanan menuju Wamena atau Nduga. Aksesibilitas ruas jalan Trans Wamena - Nduga memberikan pengaruh pada beberapa lokasi kegiatan atau tata guna lahan di kedua kabupaten tersebut. Lokasi kegiatan juga memberikan pengaruh pada pola perjalanan untuk melakukan kegiatan sehari-hari di Kabupaten Nduga maupun Kabupaten Jayawijaya. Ada tiga dimensi

pelayanan yang diamati terkait aksesibilitas jalan, yaitu:

1. Tipe Jalan
2. Moda Transportasi
3. Waktu Tempuh

Ruas jalan Trans Wamena-Nduga dari tahun 2017 hingga tahun 2022 mengalami peningkatan kualitas. Awalnya jalan yang masih dalam kondisi jalan tanah mengalami perubahan yang signifikan menjadi jalan kerikil dan sebagian jalan sudah dalam kondisi diaspal (lihat Tabel 3, Gambar 8 dan 9). Sedangkan untuk moda transportasi darat yang digunakan sejak awal pembangunan jalan Trans Wamena-Nduga adalah mobil tipe Strada Triton. Sejak tahun 2017 hingga tahun 2022 terjadi peningkatan jenis sarana transportasi darat, di mana dari Kabupaten Jayawijaya menuju perbatasan Kabupaten Nduga bisa menggunakan motor trail, sedangkan untuk mencapai distrik-distrik di Kabupaten Nduga menggunakan moda transportasi mobil strada dan truk (lihat Tabel 3).

Tabel 3. Tipe Jalan dan Moda Transportasi Pada Ruas Jalan Trans Wamena-Nduga

Dimensi Layanan	Tahun					
	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Tipe Jalan	Tanah	Tanah & Sirtu pasir	Kerikil & Sirtu pasir	Kerikil & Sirtu pasir	Kerikil & Aspal	Kerikil & Aspal
Moda Transportasi	Mobil	Mobil	Mobil	Mobil	Mobil & Motor	Mobil & Motor

Sumber: Hasil Analisis, 2023



Gambar 13. Jalan Trans Wamena Menuju Nduga

Sumber: Dokumentasi Lapangan, 2023



Gambar 14. Ruas Jalan Wamena-Habema
Sumber : Dokumentasi Lapangan, 2023

Tabel 4. Waktu Tempuh Pada Ruas Jalan Wamena-Nduga

Dimensi Layanan	Satuan	Tahun					
		2017	2018	2019	2020	2021	2022
Waktu Tempuh	Jam	13	11	11	9	9	8
Selisih		0	2	0	2	0	1

Sumber : Hasil Survei, 2023

Pada tahun 2017, waktu tempuh rute Wamena-Nduga adalah sebesar 13 jam dan setelah pembangunan ruas jalan tersebut pada tahun 2022, waktu tempuh menjadi 8 jam (lihat Tabel 4). Distrik terakhir di Kabupaten Nduga yang bisa ditempuh dengan jalan trans yang sudah terbangun adalah Distrik Yal dengan total waktu tempuh sekitar 13 jam. Itupun tergantung dari cuaca saat perjalanan. Jika cuaca buruk, waktu yang ditempuh bisa lebih lama lagi. Karena jika cuaca buruk, dapat saja terjadi longsor sehingga memakan waktu yang lebih lama untuk tiba.

Analisis Pembangunan Ekonomi

Infrastruktur jalan merupakan lokomotif untuk menggerakkan pembangunan ekonomi bukan hanya di perkotaan tetapi juga di wilayah pedesaan. Selain itu jalan merupakan pilar menentukan kelancaran arus barang, jasa, manusia, uang dan informasi dari satu zona pasar ke zona pasar lainnya. Kondisi ini

memungkinkan harga barang dan jasa akan lebih murah sehingga bisa dibeli oleh sebagian besar masyarakat di Kabupaten Nduga. Jadi perputaran barang, jasa, manusia, uang dan informasi, turut menentukan pergerakan harga di pasar-pasar, dengan kata lain bahwa infrastruktur jalan menetralsir harga-harga barang dan jasa antar daerah (antara kota dengan kampung-kampung).

Selama periode 2017-2022, posisi perdagangan barang dan jasa Kabupaten Nduga dengan kabupaten lain, selalu defisit (negatif). Hal tersebut berarti bahwa jumlah barang yang diimpor ke dalam Kabupaten Nduga masih cukup besar dibanding jumlah barang yang diekspor.

Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Kabupaten Nduga tahun 2017 hingga pasca covid-19 mengalami penurunan yang relatif cukup besar, sedangkan pada tahun 2020 hingga 2022 mulai mengalami peningkatan walau tidak signifikan (lihat Tabel 5). Rata-rata laju pertumbuhan PDRB Kabupaten Nduga periode tahun 2020-2022 adalah 1,18% per tahun. Pada tahun 2019 terjadi beberapa kejadian yang mempengaruhi proses pemerintahan di Kabupaten Nduga sehingga berjalan kurang baik, di antaranya wabah covid-19 dan gangguan keamanan, dan diperkirakan ikut mempengaruhi pertumbuhan ekonomi di sana. Tingkat kesejahteraan warga Kabupaten Nduga menurun pada tahun 2019, yang ditunjukkan dengan meningkatnya angka persentase penduduk miskin, akan tetapi meningkat pada tahun 2022 dengan turunnya angka persentase penduduk miskin (lihat Tabel 5).

Tabel 5. Kondisi Ekonomi di Kabupaten Nduga Tahun 2017-2022

No	Aspek Yang Ditinjau	Satuan	Tahun					
			2017	2018	2019	2020	2021	2022
1	Laju Pertumbuhan PDRB	%	7,25	5,74	4,48	0,69	2,71	3,05
2	Proporsi Penduduk Miskin	%	37,29	38,13	38,24	36,72	37,18	36,73

Sumber : BPS Kabupaten Nduga, 2023

Bila melihat kondisi di lapangan, pembangunan jalan Trans Wamena-Nduga telah mendorong tumbuh dan kembangnya usaha-usaha baru seperti usaha jasa angkutan, kios minyak eceran, kios sembako dan lainnya di Nduga. Meningkatnya aksesibilitas jalan mendorong masyarakat melakukan usaha-usaha ekonomi dengan tujuan meningkatkan pendapatan keluarga.

IV. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dijabarkan sebelumnya, dapat dibuat kesimpulan sebagai berikut:

1. Pembangunan ruas jalan Trans Wamena–Nduga memperpendek waktu tempuh antara Wamena dan Nduga sebanyak 5 jam. Pada tahun 2017 diperlukan waktu sekitar 13 jam perjalanan dan pada tahun 2022 dapat ditempuh dalam 8 jam perjalanan. Hal tersebut berdampak pula pada ketersediaan pilihan moda transportasi bagi pelaku perjalanan dan peningkatan frekuensi perjalanan pada rute Wamena-Nduga.
2. Peningkatan aksesibilitas ruas jalan Trans Wamena-Nduga mempengaruhi laju pertumbuhan PDRB dan menurunkan tingkat kemiskinan di Kabupaten Nduga walaupun saat ini belum terlalu signifikan.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, S. A. (2012). *Perencanaan Infrastruktur Transportasi Wilayah*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Azwar, S. (2007). *Metode Penelitian*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Alamsyah, A. A. (2005). *Rekayasa Lalulintas*. Malang: UMM Press.
- Miro, F. (2012). *Pengantar Sistem Transportasi*. Jakarta: Erlangga.
- Miro, F. (2005). *Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa, Perencana, dan Praktisi*. Jakarta: Erlangga.
- Parabang, F. (2017). *Mou Trans Papua. Penandatanganan Perjanjian Kerja Sama Pembangunan Strategis Nasional yg Tidak dapat Dielakan Jalan Trans Papua Ruas Wamena - Habema - Kenyam yg melintasi Taman Nasional Lorentz*.

- Sefaji, G. Y., Soedwihajono, S. dan Nurhadi, K. (2018). Kesiapan Aksesibilitas Stasiun Solo Balapan dalam Melayani Trayek Kereta Api Penghubung Bandara Adi Soemarmo dan Kota Surakarta. *Region Jurnal Pembangunan Wilayah dan Perencanaan Partisipatif*, 13(1):50-63, DOI:[10.20961/region.v13i1.17250](https://doi.org/10.20961/region.v13i1.17250)
- Simbolon, M.M. (2003). *Ekonomi Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Sutikno, M. S. (2005). *Pembelajaran Efektif: Apa dan bagaimana Mengupayakannya?* Mataram: NTP Press.
- Tamin, O. Z. (2008). *Perencanaan, Pemodelan, & Rekayasa Transportasi: Teori, Contoh Soal, dan Aplikasi*. Bandung : Penerbit ITB.
- Warpani, S. (1990). *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Bandung: ITB.