

## ABSTRAK

Jalan yang didukung oleh ketersediaan prasarana pendukung jalan merupakan komponen jaringan transportasi yang menjadi prasyarat penting bagi mobilitas masyarakat pedesaan dan kemudahan akses terhadap layanan dasar, pusat kegiatan ekonomi, serta lahan pertanian. Namun, akses di pedesaan tidak hanya ditentukan oleh ketersediaan infrastruktur, tetapi juga oleh pemerataan ketersediaan dan kualitasnya. Pada tahun 2020, sebesar 22,24% pedesaan di Indonesia masih belum memiliki jalan yang memadai. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa penyediaan infrastruktur dasar di pedesaan belum sepenuhnya merata, sehingga kondisi jalan dan prasarana pendukung jalan tetap menjadi aspek penting dalam mendukung kemudahan akses masyarakat. Kondisi serupa juga terjadi di Desa Tanjungsari, Kecamatan Banyudono, Kabupaten Boyolali. Meskipun desa ini memiliki letak strategis karena dilalui ruas jalan tol Semarang-Solo dan dekat dengan Gerbang Tol Banyudono, pada kenyataannya masih terdapat perbedaan kondisi fisik jalan dan prasarana pendukung jalan pada tiga kawasan, yaitu kawasan selatan, kawasan tengah, dan kawasan utara yang dapat memengaruhi tingkat kemudahan akses masyarakat pada tiap kawasan dan berpotensi menimbulkan kesenjangan internal desa. Oleh sebab itu, diperlukan analisis komparatif untuk mengetahui bagaimana perbandingan kondisi akses, jalan, dan prasarana pendukung jalan pada tiga kawasan serta urutan kawasan dari kondisi terbaik hingga terburuk berdasarkan hasil perbandingan tersebut. Penelitian ini penting dilakukan sebagai dasar penentuan prioritas penanganan dan perumusan rekomendasi pembangunan desa yang lebih sesuai dengan masalah yang dihadapi. Dengan demikian, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dan membandingkan kondisi akses, jalan, dan prasarana pendukung jalan pada tiga kawasan di Desa Tanjungsari, Kabupaten Boyolali guna menentukan urutan kawasan prioritas penanganan serta perumusan rekomendasi prioritas yang sesuai sebagai upaya mendukung pemerataan pembangunan desa.

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif. Pengumpulan data dilakukan melalui observasi lapangan, kuesioner, studi kepustakaan, dan survei instansional. Observasi lapangan digunakan untuk memperoleh data evidence-based mengenai kondisi fisik jalan dan prasarana pendukung jalan, sedangkan kuesioner digunakan untuk memperoleh data perception-based dari masyarakat Desa Tanjungsari berdasarkan persepsi internal terhadap kawasannya sendiri dan persepsi silang terhadap kawasan lain. Analisis kondisi akses, jalan, dan prasarana pendukung jalan dilakukan melalui analisis skoring menggunakan skala Likert dan perhitungan range untuk mengetahui tingkat kondisi masing-masing kawasan. Selanjutnya, analisis statistik deskriptif melalui perhitungan mean digunakan untuk menentukan urutan kawasan dari kondisi terbaik hingga terburuk, sedangkan analisis komparatif dengan uji Kruskal-Wallis digunakan untuk menguji signifikansi perbedaan kondisi antarkawasan. Kondisi akses dianalisis berdasarkan dimensi mobility, proximity, quantity, dan quality, sedangkan kondisi jalan dan prasarana pendukung jalan dinilai berdasarkan aspek fungsional yang dirasakan langsung oleh masyarakat sebagai pengguna jalan. Selain itu, kuesioner juga digunakan untuk mengidentifikasi masalah, tantangan, dan peluang perbaikan sebagai dasar perumusan rekomendasi prioritas.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat perbedaan kondisi akses, jalan, dan prasarana pendukung jalan pada tiga kawasan di Desa Tanjungsari. Uji Kruskal-Wallis pada ketiga variabel utama menghasilkan nilai Asymp. Sig. = 0,034, yang berarti terdapat perbedaan yang signifikan secara statistik antarkawasan. Urutan kawasan dari kondisi terbaik hingga terburuk berdasarkan penilaian internal adalah kawasan selatan, kawasan tengah, dan kawasan utara dengan nilai mean masing-masing 159,22; 150,95; dan 149,00. Pada variabel kondisi jalan dan prasarana pendukung jalan, hasil uji Kruskal-Wallis menunjukkan nilai Asymp. Sig. masing-masing sebesar 0,021 dan 0,035, sehingga keduanya berbeda signifikan antarkawasan. Sementara itu, pada variabel kondisi akses diperoleh nilai Asymp. Sig. = 0,136, sehingga perbedaan akses antarkawasan tidak signifikan secara statistik, meskipun pada dimensi quantity dan quality ditemukan perbedaan yang signifikan. Secara keseluruhan, kawasan selatan merupakan kawasan dengan kondisi terbaik pada seluruh aspek. Kawasan utara menjadi prioritas utama secara umum, terutama pada aspek akses dan jalan, sedangkan kawasan tengah menjadi prioritas utama pada aspek prasarana pendukung jalan. Temuan ini menunjukkan bahwa penentuan prioritas pembangunan desa perlu disesuaikan dengan masalah yang dihadapi pada masing-masing kawasan.

**Kata Kunci:** akses, jalan, dan prasarana pendukung jalan, kesenjangan antarkawasan