ULIL ALBAB : Jurnal Ilmiah Multidisiplin
Vol.4, No.4, Maret 2025

Pengaruh Dampak Pembangunan Infrastruktur Panjang Jalan Terhadap Laju Pertumbuhan Ekonomi Dalam Konsep Pembangunan Berkelanjutan Di Kabupaten Tulang Bawang Pada Tahun 2018-2022

Komala Sari[1], Rizky Hamdala Putra[2], Yuyun Anriyani[3], Okta Supriyaningsih[4]
Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam, Universitas Islam Negeri Raden Intan Lampung
E-mail: komalasari4186@gmail.com[1], hamdalalampung@gmail.com[2], Yuyunanriyani740@gmail.com[3], Oktasupriyaningsih@radenintan.ac.id[4]

Article History:
Received: 19 Februari 2025
Revised: 28 Februari 2025
Accepted: 03 Maret 2025

Keywords: *Panjang Jalan, Pertumbuhan Ekonomi, Pembangunan Berkelanjutan.*

Abstract: *Penelitian ini dilakukan guna menganalisis pengaruh dari pembangunan infrastruktur panjang jalan terhadap pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Tulang Bawang yang dilihat melalui data PDRB per kapita dari 5 tahun. Menurut Galtung (Trijono, 2007) Pembangunan merupakan "upaya untuk memenuhan kebutuhan dasar manusia, baik secara individual maupun kelompok, dengan cara-cara yang tidak menimbulkan kerusakan, baik terhadap kehidupam sosial maupun lingkuangan alam." Pertumbuhan ekonomi yang tinggi dapat menjadi indokator keberhasilan daerah dalam menjalankan pembangunan, yang nantinya dapat digunakan sepenuhnya bagi peningkatan kesejahteraan masyarakat. Perlu diketahui apakah pembangunan infrastruktur memberikan pengaruh yang signifikan dan positif terhadap pertumbuhan ekonomi. Serta terdapat dampak positif dan negatif dari pembangunan infrastruktur jalan terhadap pertumbuhan ekonomi dalam konsep pembangunan berkelanjutan. Model yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan metode Kuantitatif. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa variabel infrastruktur panjang jalan memiliki efek negatif dan tidak signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Tulang Bawang.*

PENDAHULUAN

Pembangunan adalah kata kunci penting yang telah menyatu dalam keberadaan suatu negara. Tanpa pembangunan suatu negara dapat dinilai menjadi negara yang "mati". Para pendiri bangsa *(founding fathers)* menyadari bahwa setelah Indonesia merdeka dari penjajahan bangsa asing, maka jalan sejarah berikutnya adalah mengisi kemerdekaan tersebut dengan cara melaksanakan pembangunan. Untuk itu, Pembukaan Undang-Undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945 memuat tujuan bernegara yang menjadi dasar bagi

pembangunan, yaitu untuk memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa dan ikut memelihara ketertiban dunia. Ketiga tujuan bernegara tersebut tentu hanya dapat diwujudkan dalam bentuk pembangunan di segala bidang. Pembangunan akan terkait dengan hampir semua dimensi kehidupan masyarakat. Karena itu, pembangunan harus dapat menjadikan pemenuhan kebutuhan masyarakat sebagai sasaran yang harus dicapai (Patta Rapanna and Zulfikry Sukarno SE 2017). Secara filosofis, pembangunan dapat diartikan sebagai upaya yang sistematis dan berkesinambungan untuk menciptakan keadaan yang dapat menyediakan berbagai alternatifyang sah bagi pencapaian aspirasi setiap warga yang paling humanistik. Definisi tersebut menegaskan bahwa pembangunan merupakan proses memanusiakan manusia (Putra 2023)

Dalam era globalisasi peningkatan suatu daerah dapat ditinjau dari peningkatan infrastruktur yang merupakan salah satu aspek penting dan vital untuk mempercepat proses pembangunan nasional maupun regional. Infrastrktur juga memegang peranan penting sebagai salah satu roda penggerak pertumbuhan ekonomi. Laju pertumbuhan ekonomi dan investasi suatu negara maupun daerah, tidak dapat dipisahkan dari ketersediaan infrastruktur yang menjadi pondasi dari pembangunan ekonomi yang berkelanjutan (Gibbons et al. 2019).

Kondisi ruas jalan yang buruk akan menghambat lalulintas perekonomian suatu daerah yang mana berimbas pada kelancaran akses perekonomian suatu masyarakat, yang mengakibatkan mobilitas antara daerah dan distrubusi barang menjadi sulit. Karena masalah pembebasan lahan atau rintangan birokrasi lainnya. Bisa saja sebelum *(groundbreaking)* proyeknya terjadinya pergantian pemerintahan dengan pemerintah pusat baru yang tidak memprioritaskan proyek infrastruktur tersebut. Mengingat kepastian hukum dan peraturan cukup lemah di Indonesia, sektor swasta cenderung sangat berhati-hati dengan berinvestasi di proyek-proyek jangka panjang dan padat modal (dan oleh karena itu keputusan pemerintah pusat di saat sekarang ini untuk menggunakan perusahaan milik negara untuk membiayai dan membangun bagian besar dari proyek infrastruktur di Indonesia adalah keputusan yang bijaksana) (SE 2019). Pembangunan infrastruktur jalan dalam usaha meningkatkan pertumbuhan ekonomi rakyat di Kabupaten Tulang Bawang. Infrastruktur pedesaan sebagai sarana dan prasarana yang disiapkan oleh pemerintah, ataupun pemerintah bekerjasama dengan pihak swasta dalam rangka menunjang aktivitas ekonomi maupun sosial masyarakat seperti jalan, jembatan, kendaraan, terminal, pelabuhan, bandar udara, perumahan, pasar, perbankan, sarana dan prasarana pendidikan dan kesehatan, air bersih, penerangan dan sanitasi yang dapat mendukung tercapainya kehidupan yang layak bagi masyarakat pedesaan baik material maupun spiritual (Sumadiasa, Tisnawati, and Wirathi 2016).

Pertumbuhan ekonomi menjadi indikator dalam mengukur keberhasilan suatu perekonomian dan baik buruknya kualitas kebijakan pemerintah serta tinggi atau rendahnya mutu aparatnya di bidang ekonomi (Kamilla and Hutajulu 2020). Pertumbuhan ekonomi berhubungan dengan proses peningkatan produksi barang dan jasa dalam kegiatan ekonomi masyarakat yang ditunjukkan oleh besarnya Produk Domestik Regional Bruto (PDRB). Peningkatan laju pertumbuhan ekonomi yang melebihi tingkat pertumbuhan penduduk dapat meningkatan taraf hidup dan kesejahteraan penduduk.

Perkembangan perekonomian Kabupaten Tulang Bawang tidak terlepas dari peran penting jalan raya yang merupakan sebuah fasilitas yang dibuat untuk mempermudah transportasi melalui jalur darat. Infrastruktur jalan merupakan penghubung antar fungsi wilayah dengan menggunakan berbagai moda transportasi. Infrastruktur dapat mendukung aktivitas

ekonomi masyarakat dan kelancaran distribusi aliran barang. Dengan adanya infrastruktur yang memadai akan terselenggara sistem transportasi yang efektif, efisien, aman dan lancar. Jalan merupakan salah satu infrastruktur yang paling sering digunakan adalah infrastruktur untuk suatu wilayah agar pertumbuhan ekonomi bisa meningkat. Dalam rangka. Penyelenggraakan pemerintahan, Negara Kesatuan Republik Indonesia dibagi atas daerah-daerah provinsi yang terdiri dari daerah-daerah kabupaten dan kota. Tiap-tiap daerah tersebut mempunyai hak dan kewajiban mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahannya untuk meningkatkan efisiensi dan efektifitas penyelenggaraan pemerintahan dan pelayanan pada masyarakat (Siwi 2017).

Penelitian tentang analisis infrastruktur jalan terhadap pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Tulang Bawang sangat penting untuk dikaji, karena Kabupaten Tulang Bawang Memproduksi barang dan jasa yang sangat menentukan struktur ekonomi suatu daerah. Struktur ekonomi yang terbentuk dari nilai tambah yang diciptakan oleh setiap lapangan usaha menggambarkan seberapa besar ketergantungan suatu daerah terhadap kemampuan berproduksi dari setiap lapangan usaha. Selama lima tahun terakhir (2018 - 2022). Dari Tabel. 1 Berdasarkan Data Badan Pusat Statistik Kabupaten Tulang Bawang diketahui bahwa pada tahun terakhit di 2022 Kondisi jalan baik pada total jalan kabupaten Tulang Bawang sangatlah minim dimana persentase jumlah jalan yang baik hanya sebesar 25. Dan dari tahun 2018 - 2022 jumlah kondisi jalan yang baik menurun, seperti yang dijelaskan data pada tabel berikut :

Tabel 1. Panjang Jalan Menurut Kondisi Jalan Kabupaten Tulang Bawang 2018 - 2022

Kondisi Jalan	Panjang Jalan Menurut Kondisi Jalan (km)				
	Baik	Sedang	Rusak	Rusak Berat	Jumlah
2018	502	134	140	455	1231
2019	557	113	108	453	1231
2020	460	219	342	210	786
2021	177	526	398	130	1231
2022	25	378	302	80	1231

Sumber : BPS Tulang Bawang 2018 – 2022

Infrastruktur transportasi merupakan prasyaratan bagi pertumbuhan ekonomi. Keberadaan infrastruktur transportasi dapat menstimulasi aktivitas ekonomi dan akhirnya akan meningkatkan pertumbuhan ekonomi suatu daerah. Berdasarkan tabel 1. diatas menjelaskan bahwa pembangunan infrastruktur jalan setiap tahunnya, yaitu pada tahun 2018 jalan yang baik sebesar 502 dan pada tahun 2022 mengalami penurunan yang cukup tinggi sebesar 25. Namun untuk Kabupaten Tulang Bawang, pembangunan infrastruktur jalan yang baik cukup besar yaitu pada tahun 2019 sebesar 557. Keadaan ini disebabkan karena penggunaan jalan yang digunakan untuk angkutan barang melebihi kapasitas yang tidak sesuai.

Tabel 2. Laju Pertumbuhan PDRB Menurut Lapangan Usaha Tahun 2018 - 2022

Tahun	Laju Pertumbuhan PDRB Menurut Lapangan Usaha (%)
2018	5,42
2019	5,41
2020	-1.34

2021	2,88
2022	3,85

Sumber : BPS Kabupaten Tulang Bawang 2018-2022

Laju pertumbuhan PDRB Kabupaten Tulang Bawang menurut lapangan usaha tahun 2018 - 2022 mengalami penurunan setiap tahunnya, yaitu Seperti pada tahun 2018 dan 2019 laju pertumbuhan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) mengalami kenaikan yaitu sebesar 5,42% menjadi 5,41%. Namun pada tahun 2020 sampai 2021 laju pertumbuhan PDRB terus mengalami penurunan yang sangat meningkat dimana Peningkatan pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Tulang Bawang seharusnya diharapkan mampu menciptakan investasi yang pada akhirnya akan mendorong pembangunan di berbagai sektor ekonomi.

Dari latar belakang yang telah tersampaikan tersebut, penelitian ini memiliki tujuan untuk menelaah apa pengaruh yang dihasilkan dari infrastruktur panjang jalan terhadap pertumbuhan ekonomi dalam konsep ekonomi berkelanjutan di Kabupaten Tulang Bawang pada tahun 2018 - 2022.

LANDASAN TEORI

1. Pembangunan Infrastruktur Jalan

Menurut Galtung (Trijono, 2007) Pembangunan merupakan “upaya untuk memenuhan kebutuhan dasar manusia, baik secara individual maupun kelompok, dengan cara-cara yang tidak menimbulkan kerusakan, baik terhadap kehidupam sosial maupun lingkuangan alam.” Adapun pembangunan sarana fisik diartikan sebagai alat atau fasilitas yang dapat dirasakan manfaatnya secara langsung oleh masyarakat seperti yang dimaksud berupa:

a. Prasarana perhubungan yaitu: jalan, jembatan dan lain-lain.
b. Prasarana pemasaran yaitu: gedung, pasar.
c. Prasarana sosial yaitu: gedung sekolah, rumah-rumah ibadah, dan puskesmas.
d. Prasarana produksi saluran air.

Berdasarkan hal tersebut jelas bahwa pembangunan itu proses perubahan kearah lebih baik tersebut hanya terwujud dengan melibatkan, menggerakkan manusianya baik dalam perencanaan, pelaksanaan, pemanfaatan serta mengevaluasi hasilnya.

Pembangunan juga merupakan suatu proses transformasi yang dalam perjalanan waktuditandai oleh perubahan struktural, yaitu perubahan pada landasan kegiatan ekonomi maupunpada kerangka susunan ekonomi masyarakat bersangkutan. Infrastruktur secara umum meliputi fasilistas-fasilitas publik yang disiapkan oleh pemerintah pusat maupun daerah sebagai pelayan public (sebagai akibat mekanisme pasar tidak bekerja) untuk menunjang dan mendorong aktivitas ekonomi maupun sosial suatu masyarakat. Infrastruktur yang disiap- kan pun perlu disesuaikan dengan kebutuhan setiap wilayah, sehingga dapat meningkatkan kesejahteraannya (Hermanto 2007).

Pembangunan infrastruktur merupakan salah satu aspek penting dan vital untuk mempercepat proses pembangunan nasional maupun regional. Infrastruktur juga memegang peranan penting sebagai salah satu roda penggerak pertumbuhan ekonomi. Laju pertumbuhan ekonomi dan investasi suatu negara maupun daerah tidak dapat

dipisahkan dari ketersedian infrastruktur seperti transportasi, telekomunikasi, sanitasi, dan energi. Inilah yang menyebabkan pembangunan infrastruktur menjadi fondasi dari pembangunan ekonomi yang berkelanjutan. Bertambahnya infrastruktur dan perbaikannya oleh pemerintah diharapkan memacu pertumbuhan ekonomi (Sumadiasa et al. 2016).

Salah satu faktor modal yang vital yaitu sarana infrastruktur yang memadai. Oleh karena itu, untuk mempercepat pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan diperlukan penyediaan infrastruktur yang pada prinsipnya dapat dilakukan dengan dua pendekatan. Pendekatan pertama yaitu penyediaan berdasarkan kebutuhan (demand approach), termasuk memelihara prasana infrastruktur yang sudah ada menjadi suatu kebutuhan. Kedua yaitu penyediaan yang dimaksudkan untuk mendorong pertumbuhan kegiatan ekonomi (supply approach). Kedua pendekatan tersebut tergantung pada dana penyediaan. Ketika dana terbatas, maka penyediaan infrastruktur lebih diprioritaskan pada pendekatan pertama. Sedangkan ketika keadaan ekonomi sudah membaik, maka penyediaan prasarana infrastruktur dimaksudkan untuk mendorong pertumbuhan ekonomi (Entatarina Simanjuntak et al. 2015).

2. Pertumbuhan Ekonomi

Pertumbuhan ekonomi merupakan salah satu indikator dalam melakukan analisis tentang pembangunan ekonomi di suatu wilayah, pertumbuhan ekonomi menunjukkan sejauh mana aktivitas perekonomian akan memberikan tambahan pengahasilan di wilayah tersebut diperiode tertentu.

Model pertumbuhan ekonomi yang digunakan sebagai acuan pada penelitian ini adalah *exogenous growth model* atau *Solow growth model*. Model Solow mengasumsikan bahwa pertumbuhan ekonomi hanya dipengaruhi oleh perubahan faktor produksi modal fisik (tabungan dan investasi) dan tenaga kerja (pertumbuhan populasi), sementara teknologi yang menggambarkan tingkat efisiensi merupakan variabel eksogen dan dianggap sebagai residual (Todaro & Smith, 2006). Model Solow merupakan pengembangan dari model pertumbuhan Harrod-Domar dengan menambahkan faktor tenaga kerja dan teknologi kedalam persamaan pertumbuhan.

Model pertumbuhan Solow memakai fungsi produksi agregat, yaitu:

$$Y = A\ K^{\alpha}\ \ L^{1-\alpha}$$

dengan :
Y = Produk Domestik Bruto (PDB)
K = Stok modal fisik dan modal manusia
L = Tenaga kerja
A = Tingkat kemajuan teknologi
α = Elastisitas output terhadap modal

Dengan demikian, model pertumbuhan Solow menekankan pentingnya peranan investasi dalam proses akumulasi modal fisik *(physical capital).*

Pertumbuhan ekonomi diukur dengan Gross Domestic Product (GDP). Untuk melihat kesejahteraan perorangan diukur dengan GDP perkapita peningkatan kapital dan tenaga kerja akan meningkatkan output dalam perekonomian. Kapital meliputi investasi sektor publik dan privat dalam perekonomian.Sektor privat biasanya untuk membangun

pabrik, pembelian mesin-mesin, dan sebagainya. Sedangkan sektor publik dengan membangun infrastruktur, seperti jalan, jembatan, jaringan telekomunikasi dan jaringan listrik. Beberapa literatur teori pertumbuhan ekonomi baru menjelaskan pentingnya infrastruktur dalam mendorong perekonomian. Infrastruktur sebagai input dalam mempengaruhi output serta merupakan sumber yang mungkin dalam batas-batas kemajuan teknologi yang dapat memunculkan eksternalitas pada pembangunan ekonomi (SE 2019).

3. Pembangunan Berkelanjutan

Pembangunan berkelanjutan adalah perlakuan pembangunan dimana telah melengkapi kebutuhan saat ini dengan tanpa mengurangi skill yang dimiliki oleh generasi di masa mendatang guna memenuhi kebutuhan mereka sendiri. Konsep pembangunan berkelanjutan menurut pandangan Mannion ialah suatu keperluan untuk menindaklanjuti rekonstruksi atau pembaruan pembangunan ekonomi, kualitas kehidupan, serta lingkungan dalam beberapa susunan politik yang memiliki hubungan di tingkat internasional maupun global (Rosana 2018).

Terdapat pilar-pilar dalam pembangunan berkelanjutan yang harus diseimbangkan yaitu terdiri dari berkelanjutan ekonomi, berkelanjutan sosial, serta berkelanjutan lingkungan. Apabila tidak seimbang maka pembangunan seketika mandek pada bentuk pembangunan konvensional yang menghimpit pertumbuhan ekonomi dan membelakangkan perkembangan sosial serta lingkungan (Suparmoko 2020).

Menurut pandangan (Rivai and Anugrah 2011) pilar ekonomi saling berkorelasi dengan konsep pengoptimalan laju pendapatan yang didapatkan dengan mempertahankan asset produktif yang menjadi dasar dalam mendapatkan penghasilan tersebut. Indikator yang di prioritaskan dalam pilar ekonomi ini yakni tingkatan efisiensi dan kekuatan dalam persaingan, besaran serta peningkatan nilai dan keseimbangan ekonomi. Pilar ekonomi lebih mengutamakan prospek dalam memenuhi kebutuhan manusia di masa sekarang atau mendatang. Pilar sosial ialah faktor kerakyatan, yang berhubungan dengan keinginan akan sejahteranya keadaan sosial yang selaras (tidak adanya masalah sosial), pelestarian keanekaragaman budaya serta sosio-kebudayaan kapital, khususnya pengayoman pada suku minoritas. Maka dari itu, pembebasan masyarakat dari kemiskinan, peluang berusaha dan perolehan pendapatan secara merata, dan keikutsertaan sosial politik serta kondisi sosial budaya yang stabil dimana itu merupakan parameter yang cukup genting dan perlu adanya pertimbangan dalam merealisasikan pembangunan. Pilar lingkungan, lebih mengarah pada kebutuhan pada kemantapan ekosistem alam melingkupi mekanisme kehidupan biologis dan fakta alam. Hal tersebut meliputi terlndunginya macam-macam lingkungan hidup serta pendukung biologis, sumber daya tanah, air juga agroklimat sekaligus kenyamanan dan kesehatan lingkungan (Vina Maria Ompusunggu, S.Sos. 2019).

METODE PENELITIAN

Dalam penelitian ini data yang dipergunakan adalah data sekunder. Data sekunder yang dimaksud, berupa data rencana dan realisasi pembangunan infrastruktur jalan di Kabupaten Tulang Bawang. Data yang di ambil dari Badan Pusat Statistik (BPS) Kabupaten Tulang Bawang Tahun 2018 - 2022.

Model analisis yang di gunakan dalam penelitian ini adalah Analisis Regresi sederhana. Analisis regresi berkenaan dengan studi ketergantungan dari satu variabel yang disebut variable

tidak bebas (dependent variable), pada satu atau lebih variabel, yaitu variabel yang menerangkan, dengan tujuan untuk memperkirakan dan atau meramalkan nilai rata-rata dari variabel tidak bebas apabila nilai variabel yang menerangkan sudah diketahui. Variabel yang menerangkan sering disebut variabel bebas (independent variable) atau explanatory variable. Di mana analisis ini untuk mengetahui sebagaimana pengaruh Infrastruktur Panjang Jalan terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Kabupaten Tulang Bawang.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Uji Asumsi Klasik

Untuk melihat kebaikan data dan memperoleh persamaan regresi yang valid untuk melakukan prediksi, maka pada penelitian ini akan dilakukan uji autokorelasi dan uji heteroskedastisitas.

1. Uji Autokorelasi

Uji autokorelasi dalam penelitian ini dilakukan dengan metode *Breusch-Godfrey Serial Correlation LM Test.*

Tabel 4. Hasil *Breusch-Godfrey Serial Correlation LM Test*

F-statistic	8.08849	Prob. F(2,1)	0.2413
Obs*R-squared	4.708913	Prob. Chi-Square(2)	0.0949

Sumber : Eviews diolah, 2024

Berdasarkan hasil dari *Breusch-Godfrey Serial Correlation LM Test,* diperoleh nilai probability *chi-square* yaitu 0.0949 yang berarti > α 0.05 sehingga data yang digunakan lolos dari masalah autokorelasi atau asumsi autokorelasi telah terpenuhi.

2. Uji Heteroskedastisitas

Uji autokorelasi dalam penelitian ini dilakukan dengan metode *White*

Tabel 5. Hasil Uji Heteroskedastisitas dengan metode *white*

F-statistic	1.611506	Prob. F(1,3)	0.2938
Obs*R-squared	1.747266	Prob. Chi-Square(1)	0.1862
Scaled explained SS	0.225000	Prob. Chi-Square(1)	0.6353

Sumber : Eviews diolah, 2024

Berdasarkan hasil Uji White tersebut, diperoleh hasil berupa nilai probabilitas *chisquares* sebesar 0,1862 Nilai probabilitas *chi-squares* lebih besar dari taraf signifikansi (0,1862 > 0,05), artinya menerima H_0 atau tidak terdapat masalah heteroskedastisitas.

Uji Signifikansi

Berdasarkan hasil regresi linear sederhana, nilai signifikansi adalah sebagai berikut:

1. Koefisien Determinasi R-square (R^2)

Koefisien determinasi (R^2) mengukur seberapa jauh kemampuan model dalam menerangkan variasi variabel dependen (Y), sedangkan sisanya dijelaskan oleh variabel lain diluar model. Berdasarkan hasil regresi sebelumnya yaitu menggunakan *fixed effect model,* nilai R-square dalam penelitian ini sebesar 0.614280 atau sebesar 61,4%, yang berarti kemampuan variabel bebas dalam menjelaskan variabel terikat yaitu PDRB per kapita sebesar 61,4%.

2. Uji F

Untuk menguji hipotesis pengaruh simultan atau keseluruhan dari variabel independen (X) terhadap variabel dependen (Y) digunakan uji F-statistik. Hasil dalam penelitian ini menunjukkan nilai Prob (F-Statistic) 0.116714 dimana nilai ini lebih besar dari α 0.05. Angka tersebut menunjukkan bahwa variabel independen yaitu secara simultan tidak berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen yaitu PDRB per kapita Kabupaten Tulang Bawang.

3. Uji t

Untuk mengetahui pengaruh dari variabel independen terhadap variabel dependen secara parsial digunakan uji t-statistik. Uji parsial dilakukan untuk mengetahui pengaruh signifikan atau tidaknya variabel independen terhadap variabel dependen. Kriteria pengujian parsial adalah ketika nilai probabilitas kurang dari (<) tingkat signifikansi atau alpha (α) 5% atau 0,05 maka variabel berpengaruh signifikan, begitu pula sebaliknya. Nilai t hitung variabel jalan sebesar 2.185786 dengan probabilitas 0.1167 tidak signifikan pada α = 5% dan 10%. Jadi dapat diketahui bahwa jalan tidak berpengaruh terhadap PDRB per kapita Kabupaten Tulang Bawang.

Pengaruh Panjang Jalan Terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Kabupaten Tulang Bawang

Berdasarkan hasil regresi tersebut, telah dihasilkan nilai R-squared untuk panjang jalan terhadap pertumbuhan ekonomi mencapai 0.614280 dan P-valuenya berkisar 0.116714 dengan kata lain pada pertumbuhan ekonomi belum mencapai kata signifikan atau tidak signifikan.

Pengaruh panjang jalan tidak berpengaruh dan tidak signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi karena disebabkan oleh proyeksi pembangunan infrastruktur jalan ada yang tertunda atau belum selesai disebabkan faktor kondisi alam yang mengganggu proses pengerjaan proyek.

Variabel panjang jalan menunjukkan pengaruh yang tidak signifikan terhadap PDRB per kapita dengan nilai probabilitas 0,1167 > 0,05 dan 0,10 yang artinya peningkatan atau pengurangan infrastruktur jalan tidak berpengaruh terhadap Pertumbuhan Ekonomi. Prasarana jalan sebagai penghubung antar sentra - sentra produksi dengan derah pemasaran, sehingga berpotensi dalam rangka meningkatkan perekonomian suatu wilayah.

Dampak Pembangunan Infrastruktur Panjang Jalan terhadap Pertumbuhan Ekonomi dalam Konsep Pembangunan Berkelanjutan di Kabupaten Tulang Bawang

Dampak positif dari adanya pembangunan infrastruktur panjang jalan di Kabupaten Tulang Bawang tersebut, antara lain:

1. Kawasan tepi jalan umum telah menjadi pusat bisnis baru. Pembangunan pertokoan semakin digenjot sehingga semakin banyak pertokoan yang tersedia untuk dapat membantu usaha masyarakat. Selain pertokoan, adapun tempat kuliner ataupun tempat nongkrong untuk pemuda juga mulai bertambah jumlahnya. Selaras dengan iklim

urbanisasi millenial yang marak di Tulang Bawang, pembangunan berkelanjutan terkait tempat-tempat kuliner tersebut dapat dilakukan.

2. Peningkatan pada harga Nilai Jual Objek Pajak (NJOP) dapat terjadi di daerah sekitar Jalan umum. Meningkatnya harga NJOP ini disebabkan oleh faktor tingginya aksesibilitas. Karena mudah dijangkau oleh masyarakat, kondisi aksesibilitas inilah yang menjadi penentu harga lahan. Terjadi perbedaan harga lahan antar lokasi yang mengacu pada jarak dengan Jalan umum. Lebih mendekatnya lahan kosong dengan tepi jalan umum, maka akan semakin mahal harga lahan kosong di lokasi tersebut. Begitupun sebaliknya, lokasi kosong yang jauh dari tepi jalan umum, maka akan memiliki harga yang cukup rendah dibanding yang terdekat dengan tepi jalan umum. Namun, harga bisa berubah dan kembali normal (dalam kondisi mahal) apabila terdapat gedung publik yang telah berdiri sebelumnya di sekitar lokasi lahan.

   Meskipun harga tanah dalam kondisi yang berbeda-beda, namun minat masyarakat untuk mengadopsi rumah di salah satu perumahan tetap tinggi. Dengan begitu, pembangun berkelanjutan mengenai pembangunan infrastruktur berupa air bersih, perbaikan maupun pembangunan jalan dapat diteruskan guna mendukung masyarakat dalam melakukan MCK, serta aksesibilitas semakin mudah dan tidak ada halangan.

3. Pembangunan jalan umum yang baik ini memberikan dampak baik bagi warga yang tidak tergusur. Mereka yang bertempat tinggal di tepi jalan, dapat melakukan usaha dan dengan mudah mendapatkan pelanggan karena lokasinya yang mudah dijangkau. Selain itu, warga yang bertempat tinggal di gang (bukan tepi jalan) juga banyak yang membuka usaha.

Adapun dampak negatif yang ditimbulkan dari pembangunan Jalan ini. Lahan terbuka hijau menjadi korban dalam pembangunan ini, seperti lahan kosong yang awalnya ditumbuhi rerumputan dan biasanya diambil warga untuk diberikan kepada hewan peliharaannya. Kini lahan tersebut telah hangus dan menjadi bangunan yang kian merapat. Meskipun dalam proses pembangunan pemerintah telah memperdulikan lingkungan, namun tetap saja sebagian lahan hijau telah terdampak yang mengakibatkan berkurangnya kualitas lingkungan. Hilangnya lahan terbuka hijau menjadikan minimnya daya resapan hujan.

KESIMPULAN

Berdasarkan analisis pengujian data statistik dan pembahasan melalui teori yang ada serta fenomena ekonomi terkait maka dapat disimpulkan bahwa hasil penelitian, yaitu :

1. Variabel infrastruktur jalan tidak berpengaruh terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Kabupaten Tulang Bawang. Hal ini dikarenakan belum signifikannya peningkatan atau penurunan panjang jalan setiap tahunnya.

Adapun terdapat dampak positif dan negatif dari pembangunan infrastruktur panjang jalan terhadap pertumbuhan ekonomi dalam konsep pembangunan berkelanjutan, adapun dampak positif dari infrastruktur panjang jalan ini, yaitu :

1. Kawasan tepi jalan umum telah menjadi pusat bisnis baru.
2. Peningkatan pada harga Nilai Jual Objek Pajak (NJOP) dapat terjadi di daerah sekitar Jalan umum.
3. Pembangunan jalan umum yang baik ini memberikan dampak baik bagi warga yang tidak tergusur.

Adapun dampak negatifnya dari pembangunan infrastruktur panjang jalan ini, yaitu Lahan

terbuka hijau menjadi korban dalam pembangunan ini, seperti lahan kosong yang awalnya ditumbuhi rerumputan dan biasanya diambil warga untuk diberikan kepada hewan peliharaannya. Kini lahan tersebut telah hangus dan menjadi bangunan yang kian merapat.

DAFTAR PUSTAKA

Entatarina Simanjuntak, S. T., S. E. Luhur Selo Baskoro, Melisa ST Aulia, Iman Argiono, S. Kom, and Menik ST Wahyuningsih. 2015. *Pemantauan Pelaksanaan Investasi Infrastruktur Bidang Pekerjaan Umum: Kasus Studi: Lima Provinsi Di Indonesia*. Pusat Kajian Strategis Kementerian Pekerjaan Umum.

Gibbons, Stephen, Teemu Lyytikäinen, Henry G. Overman, and Rosa Sanchis-Guarner. 2019. "New Road Infrastructure: The Effects on Firms." *Journal of Urban Economics* 110:35–50.

Hermanto, Dardak. 2007. "Arah Dan Kinerja Investasi Bidang Jalan."

Kamilla, Saadatul, and Dinar Melani Hutajulu. 2020. "Pengaruh Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Di Provinsi Jawa Tengah." *JUSIE (Jurnal Sosial Dan Ilmu Ekonomi)* 5(02):169–79.

Patta Rapanna, S. E., and M. M. Zulfikry Sukarno SE. 2017. *Ekonomi Pembangunan*. Vol. 1. Sah Media.

Putra, Ilham Mirzaya. 2023. "Pengembangan Wilayah." *Jurnal Bumi Lestari* 14(2):133–41.

Rivai, Rudy S., and Iwan S. Anugrah. 2011. "Konsep Dan Implementasi Pembangunan Pertanian Berkelanjutan Di Indonesia." Pp. 13–25 in *Forum Penelitian Agro Ekonomi*. Vol. 29.

Rosana, Mira. 2018. "Kebijakan Pembangunan Berkelanjutan Yang Berwawasan Lingkungan Di Indonesia." *Jurnal Kelola: Jurnal Ilmu Sosial* 1(1).

SE, Dyah Amalia. 2019. "Analisis Pengaruh Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi (Studi Pada 33 Provinsi Di Indonesia Tahun 2008–2017)." *Jurnal Ilmiah Mahasiswa FEB* 7(2).

Siwi, Hanly Fendy Djohar. 2017. "Strategi Pertumbuhan Dan Pembangunan Ekonomi Daerah." *Jurnal Pembangunan Ekonomi Dan Keuangan Daerah* 18, No.6:1–11.

Sumadiasa, I. Ketut, Ni Made Tisnawati, and IGAP Wirathi. 2016. "Analisis Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Jalan, Listrik Dan Pma Terhadap Pertumbuhan Pdrb Provinsi Bali Tahun 1993-2014." *E-Jurnal Ekonomi Pembangunan Universitas Udayana* 5(7):165225.

Suparmoko, Muhammad. 2020. "Konsep Pembangunan Berkelanjutan Dalam Perencanaan Pembangunan Nasional Dan Regional." *Jurnal Ekonomika Dan Manajemen* 9(1):39–50.

Vina Maria Ompusunggu, S.Sos., MSP. 2019. "Dampak Pembangunan Infrastruktur Jalan Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Masyarakat Di Desa Semangat Gunung, Kabupaten Karo, Sumatera Utara." *Journal of Chemical Information and Modeling* 53(9):1689–99.