

# ANALISIS DAMPAK PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR JALAN TERHADAP PERTUMBUHAN USAHA EKONOMI RAKYAT DI KOTA SEMARANG

---

**Rr. Lulus Prapti NSS, Edy Suryawardana dan Dian Triyani**

## *Abstract*

*This study aims to analyze the impact of road construction on the growth of economic enterprises, income people, social benefits and economic benefits received by the people of the city of Semarang. The target sample is a community business owners, which is based on the degree of homogeneity of society and livelihoods, using purposive sampling technique. Data collected through questionnaires and focus group discussion ( FGD ), with descriptive analysis method, and the analysis of SPSS .*

*Based on the results of data analysis has been performed on all data obtained, it can be concluded as follows : There is a positive and significant influence of land infrastructure variables ( X1 ) against the economic benefits (Y1) is acceptable ; There is a positive and significant influence of land infrastructure variables ( X1 ) to social benefits ( Y2 ) can be accepted; There is a positive and significant influence of land transport variables ( X1 ) against the social costs (Y3) can be accepted ; There is a positive and significant impact of the economic benefits variable ( Y2 ) of the social costs ( Y3 ) can be accepted .*

**Keywords :** *road construction , economic enterprises , increase economic enterprises , public revenue .*

## **Abstraks**

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dampak pembangunan jalan terhadap pertumbuhan usaha ekonomi, pendapatan rakyat, manfaat sosial dan manfaat ekonomi yang diterima oleh masyarakat kota Semarang. Sasaran sampel adalah masyarakat pemilik usaha, yang didasarkan pada tingkat homogenitas masyarakat dan mata pencaharian penduduk, dengan menggunakan teknik *purposive sampling*. Pengumpulan data dilakukan melalui kuisioner dan *Focus Group Discussion (FGD)*, dengan metode analisis deskriptif, dan analisis SPSS.

Berdasarkan hasil analisis data yang telah dilakukan terhadap seluruh data yang diperoleh, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut: Terdapat pengaruh positif dan signifikan dari variabel infrastruktur jalan (X1) terhadap manfaat ekonomi (Y1) dapat diterima; Terdapat pengaruh positif dan signifikan dari variabel infrastruktur jalan (X1) terhadap manfaat sosial (Y2) dapat diterima; Terdapat pengaruh positif dan signifikan dari variabel infrastruktur jalan (X1) terhadap biaya sosial (Y3) dapat diterima; Terdapat pengaruh positif dan signifikan dari variabel manfaat ekonomi (Y2) terhadap biaya sosial (Y3) dapat diterima.

**Kata kunci:** Pembangunan jalan, usaha ekonomi, peningkatan usaha ekonomi, pendapatan masyarakat.

## **PENDAHULUAN**

Kota Semarang merupakan ibukota propinsi Jawa Tengah yang terdiri dari 16 kecamatan memiliki berbagai potensi ekonomi yang baik. Angka pertumbuhan ekonomi di kota Semarang terus menunjukkan peningkatan. Dengan meningkatnya pertumbuhan ekonomi ini

akan meningkatkan kesejahteraan rakyat kota Semarang. Dahulu inflasi kota Semarang dari tahun ke tahun menunjukkan pertumbuhan fluktuatif. Untuk mengatasi inflasi pemerintah Semarang memiliki kebijakan dengan meningkatkan berbagai bisnis perdagangan sektor industri. Ini adalah sektor potensial untuk meningkatkan

pertumbuhan ekonomi sampai saat ini. Dilain pihak mata pencaharian penduduk di kota Semarang pada umumnya masih bekerja di bidang pertanian. Hal ini sesuai dengan potensi wilayah kota Semarang sebagian besar masih merupakan lahan pertanian. Sedangkan posisi kedua diduduki oleh para pekerja industri, yang diperkirakan dalam beberapa tahun ke depan akan mendominasi menggantikan para pekerja bidang pertanian.

Tumbuhnya perekonomian di Kota Semarang dikarenakan :

Letak Semarang yang cukup strategis, yakni pada jalur lintasan yang ramai untuk lalu lintas darat, laut, dan udara.

Kota Semarang memiliki Terminal Induk Terboyo, Stasiun Kereta Api Tawang, Pelabuhan Tanjung Emas, dan Bandar Ahmad Yani.

Letak Geografi yang sangat unik dan indah, yakni dataran rendah di bagian utara tepi pantai Laut Jawa dan dataran tinggi di bagian selatan.

Dengan adanya hal demikian, maka muncullah berbagai perusahaan yang memilih Kota Semarang sebagai lahan bisnis yang akan dijalankan dan berbagai perusahaan yang menjajakan bisnisnya di kota Semarang.

Manfaat pembangunan infrastruktur jalan khususnya di kota Semarang memang membawa dampak yang positif diantaranya (Kementrian Pekerjaan Umum RI, 2010):

- a) Mempercepat waktu tempuh antar kecamatan di kota Semarang
- b) Memperlancar waktu tempuh antar kota di sekitar kota Semarang.
- c) Naiknya harga tanah di sekitar pembangunan infrastruktur jalan.
- d) Mengurangi kepadatan penduduk di kota Semarang dikarenakan kota-kota satelit di sekitar Semarang

sudah mengalami kemajuan pembangunan.

Meskipun membawa dampak positif, pembangunan infrastruktur jalan juga membawa dampak negatif diantaranya (Kementrian Pekerjaan Umum RI, 2010):

1. Berkurangnya lahan produktif pertanian.
2. Adanya pengurangan luasan lahan terbuka hijau.
3. Rusaknya lingkungan hidup di sekitar pembangunan infrastruktur jalan.

Dengan demikian siapakah yang akan memanfaatkan jalan tersebut setelah dibangun?; berapa besar frekuensi masyarakat pengguna jalan pertahunnya setelah dibangun?; berapa kekuatan daya beli masyarakat lokal yang akan memanfaatkan jalan tersebut? (Kasiyanto, 1996). Pertanyaan-pertanyaan mendasar tersebut pada masa orde baru menjadi alasan yang kuat mempengaruhi keputusan investasi di bidang infrastruktur transportasi darat yang diarahkan kepada masyarakat lokal secara keseluruhan khususnya di kota Semarang. Dengan telah tersedianya infrastruktur transportasi jalan darat yang menembus isolasi wilayah sejak tahun 2004, dapat membawa pengaruh yang signifikan terhadap tumbuhnya kegiatan-kegiatan ekonomi baru di kalangan masyarakat terisolasi termasuk masyarakat di kota Semarang. Guna mengukur dampak pembangunan jalan terhadap pertumbuhan usaha ekonomi dan pendapatan rakyat, serta manfaat sosial ekonominya, maka perlu dilakukan kajian komprehensif untuk mengetahui dampak tersebut.

Rumusan masalah penelitian ini yaitu bagaimana mengurangi dampak pembangunan infrastruktur jalan dalam

usaha meningkatkan pertumbuhan ekonomi rakyat di kota Semarang.

### **Pengertian Infrastruktur**

Fox (2004), mendefinisikan infrastruktur sebagai, *“those Services derived from the set of public work traditionally supported by the public sector to enhance private sector production and to allow for household consumption”*. Moteff (2003), mendefinisikan infrastruktur tidak hanya terbatas pada sudut pandang ekonomi melainkan juga pertahanan dan keberlanjutan pemerintah. Selanjutnya Vaughn and Pollard (2003), menyatakan infrastruktur secara umum meliputi jalan, jembatan, air dan sistem pembuangan, bandar udara, pelabuhan, bangunan umum, dan juga termasuk sekolah-sekolah, fasilitas kesehatan, penjara, rekreasi, pembangkit listrik, keamanan, kebakaran, tempat pembuangan sampah, dan telekomunikasi.

Merujuk pada konsep dan definisi infrastruktur di atas, maka penulis menyimpulkan bahwa infrastruktur secara umum meliputi fasilitas-fasilitas publik yang disediakan 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 disediakan pun perlu disesuaikan dengan kebutuhan setiap wilayah, sehingga dapat meningkatkan kesejahteraannya. Infrastruktur yang dibutuhkan negara maju tentunya berbeda dengan yang dibutuhkan oleh negara berkembang bahkan terbelakang. Hal yang sama juga untuk wilayah perkotaan dan pedesaan, atau daerah industri dengan wilayah pertanian dan pesisir atau kepulauan. Jadi, penulis dapat mendeskripsikan

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 materil maupun spiritual.

Kurangnya infrastruktur menyebabkan banyak masyarakat hidup terkurung di wilayah terisolasi dengan tingkat kemiskinan yang sangat parah. Berbagai persoalan mendera kehidupan masyarakat mulai dari kemiskinan, wabah penyakit menular, gizi buruk, buta huruf dan keterbelakangan. Obat mujarab yang dapat menyembuhkan berbagai penyakit tersebut adalah dengan membangun infrastruktur dasar seperti jalan raya, irigasi, air bersih, pendidikan, kesehatan dan sebagainya (Hermanto *et al.* 1995; Hermanto Dardak 2009).

J'afar M. (2007) menyatakan bahwa, infrastruktur memiliki peranan positif terhadap pertumbuhan ekonomi dengan jangka pendek menciptakan lapangan kerja sektor konstruksi dan jangka menengah dan panjang akan mendukung peningkatan efisiensi dan produktivitas sektor-sektor terkait. Infrastruktur sepertinya menjadi jawaban dari kebutuhan negara-negara yang ingin mendorong pertumbuhan ekonomi, dengan membantu penanggulangan kemiskinan, meningkatkan kualitas hidup, mendukung tumbuhnya pusat ekonomi dan meningkatkan mobilitas barang dan jasa serta merendahkan biaya aktifitas investor dalam dan luar

negeri. Problemnnya, pembangunan infrastruktur dasar membutuhkan modal besar, yang sering tidak selalu diikuti oleh loncatan perolehan nilai tambahnya (*value added*). Daerah-daerah terpencil yang dinilai tidak memiliki potensi ekonomi dan sosial budaya yang memadai cenderung ditelantarkan (Hermanto, *et al.*1995). Terutama jika dikaitkan dengan kriteria-kriteria yang ditentukan pemerintah seperti jumlah penduduk, nilai ekonomi yang akan segera kembali dari investasi yang ditanamkan dan lain-lain. Seperti yang dinyatakan oleh Kasiyanto (1996), bahwa jumlah penduduk di wilayah – wilayah terisolasi di kota sangat sedikit sehingga pemerintah rugi besar kalau mengalokasikan dana besar untuk pembangunan jalan, sebaiknya alokasi dana besar tersebut diarahkan ke kebutuhan lain yang lebih mendesak untuk peningkatan taraf hidup masyarakat. Sebenarnya pemikiran ini sangat benar dan tepat, tetapi sayangnya hanya menolong masyarakat untuk jangka pendek dan hal ini tidak menolong masyarakat untuk mandiri. Namun pemerintah juga perlu menyiapkan infrastruktur yang akan mendorong peningkatan taraf hidup masyarakat dalam jangka panjang melalui akses ke pasar bagi masyarakat merupakan hal yang sangat penting. Oleh karena itu para pengambil keputusan di tingkat pusat jangan berpandangan myopic (jangka pendek). Alokasi anggaran untuk pembangunan infrastruktur di daerah-daerah seperti ini mungkin lebih sering dipandang sebagai beban dan bukan sebagai bentuk investasi bangsa.

Teori Dorongan Kuat (*Big push theory*) menyatakan bahwa perlu dibangun dulu infrastruktur, semua yang lain berkembang kemudian menetes,

(*trickle down effect*). Teori ini selanjutnya menyatakan bahwa untuk menanggulangi hambatan pembangunan ekonomi negara terbelakang dan untuk mendorong ekonomi tersebut ke arah kemajuan diperlukan suatu “dorongan kuat” atau suatu program besar yang menyeluruh dalam bentuk suatu jumlah minimum suatu investasi. Ada sejumlah sumber minimum yang harus disediakan jika suatu program pembangunan diharapkan berhasil. Memacu suatu negara menuju swasembada adalah sedikit mirip dengan kapal terbang yang tinggal landas. Ada suatu titik kritis kecepatan yang harus dilewati sebelum kapal itu dapat terbang”. Teori ini secara jelas menyatakan bahwa cara kerja “sedikit demi sedikit” tidak akan mendorong ekonomi dengan berhasil pada lintasan pembangunan; tetapi jumlah investasi infrastruktur yang besar merupakan syarat mutlak dalam hal ini. Ia memerlukan tercapainya ekonomi eksternal, yang timbul dari pendirian secara serentak industri-industri yang secara teknik saling berkaitan, (Jhingan, 2000).

Mengacu pada konsep teori “Dorongan Kuat” di atas, maka untuk membangun wilayah perlu suatu investasi besar dari pemerintah dengan mengabaikan tingkat efisiensi dan mengutamakan pelayanan kepada warganya yang masih miskin dan terisolir. Selain itu, konsep pusat pertumbuhan yang diyakini akan berdampak *trickle down effect* perlu dipertimbangkan dalam pelaksanaan pembangunan di wilayah terpencil atau terisolasi, karena konsep pembangunan ini telah diterapkan pada masa Orde Baru ternyata proses *trickle down effect* kurang menetes sehingga memicu ketidakpuasan di daerah yang dapat menimbulkan *chaos* tahun 1997.

Infrastruktur jalan merupakan lokomotif untuk menggerakkan pembangunan ekonomi bukan hanya di perkotaan tetapi juga di wilayah pedesaan atau wilayah terpencil. Melalui proyek, sektor infrastruktur dapat menciptakan lapangan kerja yang menyerap banyak tenaga kerja. Selain itu, infrastruktur merupakan pilar menentukan kelancaran arus barang, jasa, manusia, uang dan informasi dari satu zona pasar ke zona pasar lainnya. Kondisi ini akan memungkinkan harga barang dan jasa akan lebih murah sehingga bisa dibeli oleh sebagian besar rakyat Indonesia yang penghasilannya masih rendah. 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 (*antar kota dan kampung-kampung*).

Ada tiga alasan pokok yang dapat dikemukakan tentang pentingnya pembangunan infrastruktur.

1. Pembangunan infrastruktur mampu menyediakan lapangan pekerja. Hal ini merupakan salah satu nilai penting dan langkah ke arah terciptanya rakyat dan negara adil dan makmur.
2. Pembangunan infrastruktur dasar, infrastruktur teknologi, dan infrastruktur sains secara langsung akan mempengaruhi iklim investasi. Pertumbuhan kapital dan aliran investasi sangat dipengaruhi oleh ketersediaan infrastruktur pendukung baik pada zona kapet, kawasan industri, pelabuhan, pasar-pasar, dan perguruan tinggi yang dapat mendorong penemuan-penemuan baru di bidang sains dan dapat diterapkan oleh kalangan industri dan pelaku pasar.

3. Infrastruktur akan sangat mempengaruhi bahkan menentukan integrasi sosial-ekonomi rakyat satu daerah dengan daerah lainnya.
4. Pembangunan infrastruktur akan membuka isolasi fisik dan nonfisik di sejumlah wilayah. Dalam rangka politik integrasi bangsa di bidang sosial dan ekonomi tantangan bagi pemerintah ialah membangun infrastruktur yang dapat mengatasi isolasi fisik daerah di Indonesia awal abad 21 ini. Sebab isolasi fisik akan membawa dampak terhadap pembangunan sosial ekonomi pada wilayah-wilayah. Karena isolasi wilayah sehingga hasil pertanian, perkebunan dan kehutanan sulit dipasarkan ke kota terdekat sehingga praktis hanya dikonsumsi anggota keluarga. Akibatnya, tingkat pendapatan tetap rendah, kemudian mereka diklaim sebagai masyarakat miskin.

Sehubungan dengan paparan tersebut di atas, maka peran pemerintah sangat diharapkan dapat melahirkan terobosan baru dalam politik infrastruktur. Beberapa di antaranya yaitu, pemerintah perlu mengkaji ulang dasar kebijakan infrastruktur selama ini yang lebih banyak dilaksanakan dengan indikator jumlah penduduk pada satu daerah serta nilai ekonomis dari proyek investasi tersebut. Hal ini sangat penting karena jika pertimbangan indikator-indikator tersebut sebagai rujukan dasar kebijakan pembangunan infrastruktur, maka daerah yang jumlah penduduknya kurang akan tetap tertinggal. Dampak lain dari kebijakan dengan indikator ekonomi dan penduduk seperti itu adalah dapat menimbulkan arus urbanisasi besar-besaran ke kota yang dilengkapi fasilitas infrastruktur yang memadai dan murah. Kebijakan

infrastruktur mestinya dapat dilakukan untuk mencegah urbanisasi atau pemusatan jaringan infrastruktur di kota-kota yang akan menarik terjadinya tingkat urbanisasi yang tinggi (Aglomerasi Tarigan, 2005).

### **Manfaat Transportasi**

Adler (1983) menyatakan bahwa ada beberapa syarat yang harus dipenuhi sebelum disimpulkan bahwa suatu pembangunan pengangkutan telah mendorong pembangunan ekonomi, antara lain pertama, syarat paling penting adalah bahwa pembangunan ekonomi tidak akan terjadi sama sekali seandainya tidak ada pembangunan pengangkutan. Kedua; bahwa sumberdaya yang digunakan dalam pembangunan baru tentu akan tetap tidak digunakan atau penggunaannya kurang produktif seandainya tidak ada perbaikan pengangkutan. Artinya bahwa kegiatan ekonomi baru yang ditimbulkan itu tidak menyaingi kegiatan yang sedianya akan timbul seandainya tidak ada pembangunan pengangkutan.

Sedangkan 'secara sosial' jasa transportasi sangat membantu dalam menyediakan berbagai kemudahan, antara lain; (a) pelayanan untuk individu maupun kelompok; (b) pertukaran atau penyampaian informasi; (c) perjalanan untuk bersantai; (d) perluasan jangka perjalanan sosial; (e) pemendekan jarak antar rumah dan tempat kerja; (f) bantuan dalam memperluas kota atau melancarkan penduduk menjadi kelompok yang lebih kecil (Nasution, 1999; M. Siregar, 1983). Anwar (1995), menyatakan bahwa kemajuan kehidupan masyarakat dapat berkorelasi sangat signifikan dengan perubahan teknologi baru yang bertambah baik dalam transportasi dan angkutan umum.

Hubungan signifikan ini bisa dapat ditinjau dari sisi manfaat sosial ekonomi maupun biaya sosial yang diakibatkan oleh adanya jasa transportasi.

Farris dan Harding dalam Anwar dan Tito (1996), menyatakan bahwa kegiatan transportasi khususnya di perkotaan selalu menghasilkan manfaat (*social benefits*) sekaligus bersama biaya sosial (*social costs*). Manfaat sosial dari transportasi adalah: (1) tumbuhnya lapangan kerja yang lebih luas, yang pada gilirannya dapat meningkatkan pendapatan masyarakat; (2) penghematan waktu dalam perjalanan; (3) perluasan pasar komoditas pertanian; (4) beralihnya barter ke transaksi pasar (*pasar tradisional*); serta (5) berubahnya perilaku masyarakat.

Selanjutnya 'manfaat politik' dari sarana dan prasarana transportasi secara umum yaitu: (1) Terciptanya persatuan nasional yang semakin kuat dengan meniadakan isolasi wilayah; (2) Transportasi dapat menyebabkan pelayanan kepada masyarakat dapat diperluas dengan lebih merata pada seluruh pelosok Negara; (3) Keamanan negara terhadap serangan dari luar yang tidak dikehendaki mungkin sekali dapat bergantung pada transportasi yang memudahkan mobilisasi segala daya (kemampuan dan ketahanan) nasional serta memungkinkan perpindahan pasukan perang selama masa perang; dan (4) Sistem transportasi yang efisien memungkinkan negara memindahkan dan mengangkut penduduk dari daerah bencana serta mengangkut bahan baku ke daerah bencana.

Lebih lanjut Adler menyatakan bahwa manfaat penting dari pembangunan transportasi antara lain: (1) berkurangnya biaya eksploitasi; (2) mendorong pembangunan ekonomi; (3) menghemat waktu bagi penumpang dan

angkutan barang; (4) berkurangnya kerusakan dan kecelakaan; (5) bertambahnya kenyamanan dan perasaan yang menyenangkan. Namun menurutnya tidak semua manfaat terdapat pada semua jalur transportasi, manfaat tersebut berbeda-beda antar satu jalur dengan lainnya, hal tersebut sehubungan dengan pembangunan sarana dan prasarana yang tersedia. Biaya sosial yang di rasakan oleh masyarakat pedesaan seperti; kecelakaan lalu lintas, pengusuran tanah hak ulayat masyarakat karena pembangunan jalan, peng eksploitasi sumberdaya alam, dan perubahan pola hidup masyarakat yang suka meniru kehidupan masyarakat perkotaan.

### **Pengaruh Infrastruktur jalan Terhadap Manfaat Ekonomi**

Beberapa hasil penelitian tentang teori pertumbuhan baru (*new Growth Theory*) mencoba menjelaskan pentingnya infrastruktur dalam mendorong perekonomian. Teori ini memasukkan infrastruktur sebagai input dalam memengaruhi output agregat dan juga merupakan sumber yang mungkin dalam meningkatkan batas-batas kemajuan teknologi yang didapat dari munculnya eksternalitas pada pembangunan infrastruktur (Hulten dan Schwab, 1991, p. 91). merujuk pada pembahasan sebelumnya, secara singkat hipotesis kapital publik meningkatkan output pada sektor privat secara langsung dan tidak langsung. efek langsung berdasarkan pada hipotesis, karena kapital publik menyediakan *intermediated service* pada sektor privat dalam proses produksi atau dengan kata lain produk marginal layanan kapital publik adalah positif. Efek tidak langsung muncul dari asumsi bahwa kapital publik dan kapital privat bersifat

komplementer dalam produksi. Sebagaimana dalam penjelasan sebelumnya, infrastruktur mempunyai efek limpahan atau eksternalitas, terutama yang tampak dalam kegiatan produksi. Eksternalitas infrastruktur mempengaruhi kegiatan produksi dengan memberikan aksesibilitas, kemudahan dan kemungkinan kegiatan produksi menjadi lebih produktif. Eksternalitas ini yang disebut dengan eksternalitas positif. Oleh karena itu, ada suatu penyederhanaan masalah mengenai eksternalitas positif yang diakibatkan oleh infrastruktur ke dalam fungsi produksi.

Sektor publik mempunyai peranan penting dalam kegiatan produksi. Secara nyata, sektor publik dapat dimasukkan ke dalam fungsi produksi sebab adanya peran penting dari sektor publik sebagai salah satu input dalam produksi. peran sektor publik yang produktif akan menciptakan potensi keterkaitan positif antara pemerintah dan pertumbuhan ekonomi (Barro, 1990, p. 53). Dalam studi literturnya mengenai *public spending*, Barro (190, p. 54) meulai memasukkan beberapa asumsi untuk menjelaskan keterkaitan antara pemerintah dengan pertumbuhan ekonomi. Diasumsikan bahwa pemerintah disini adalah pelayanan publik yang disediakan tanpa adanya pengenaan biaya penggunaan dan tidak dihalangi dengan efek kemacetan (*congestion effects*).

### **Pengaruh Infrastruktur Jalan Terhadap Manfaat Sosial**

Infrastruktur jalan memiliki manfaat terhadap ekonomi dan sosial. Dalam Ikhsantono (2009) Kegiatan ekonomi bertujuan memenuhi kebutuhan manusia. Transportasi adalah salah satu jenis kegiatan yang menyangkut

peningkatan kebutuhan manusia dengan mengubah letak geografis barang dan orang sehingga menimbulkan adanya transaksi. Manfaat sosial transportasi menyediakan berbagai kemudahan, diantaranya:

- a) Pelayanan untuk perorangan atau kelompok,
- b) Pertukaran atau penyampaian informasi,
- c) Perjalanan untuk bersantai,
- d) Memendekkan jarak,
- e) Memencarkan penduduk

Di samping itu ada manfaat lainnya yaitu manfaat politis yaitu:

- a) Pengangkutan menciptakan persatuan dan kesatuan yang semakin kuat dan meniadakan isolasi.
- b) Pengangkutan menyebabkan pelayanan kepada masyarakat dapat dikembangkan atau diperluas dengan merata pada setiap bagian wilayah suatu negara.
- c) Keamanan negara terhadap serangan dari luar negeri yang tidak dikehendaki mungkin sekali tergantung pada pengangkutan yang efisien yang memudahkan mobilitas segala daya (kemampuan dan ketahanan) nasional, serta serta memungkinkan perpindahan pasukan-pasukan perang selama masa perang.
- d) Sistem pengangkutan yang mungkin efisien memungkinkan negara memindahkan dan pengangkut penduduk dari daerah yang mengalami bencana ke tempat yang lebih aman.

### **Pengaruh Infrastruktur Jalan Terhadap Biaya Sosial**

Transportasi publik merupakan transportasi yang bersifat umum seperti kereta api, bus, pesawat terbang, taksi dan lain-lain. Di Indonesia dalam kehidupan sehari-hari transportasi publik ini cenderung kurang diminati dibanding

di negara lain karena kondisi transportasi publik kurang aman dan nyaman, biaya sosial ekonomi yang masih tinggi, kecenderungan tidak tepat waktu dan kurang terpadu dalam pengelolaannya. Berbeda dengan Singapura, meskipun sama-sama di negara Asia Tenggara tetapi Singapura sudah memiliki system transportasi publik yang maju dan merupakan salah satu negara dengan transportasi publik terbaik di dunia. Hal ini dikarenakan, moda transportasi di negeri ini tersedia secara efisien dan tepat waktu dengan teknologi yang cukup canggih. Selain itu juga disertai dengan informasi rute serta penunjuk lain yang sangat jelas serta mudah di temukan. Meskipun ada beragam moda transportasi, tapi setiap moda tersebut dikelola secara terpadu, mulai dari taksi, MRT, LRT, dan bus. Taksi di sana diatur dengan sangat baik oleh pemerintah mulai dari pengenaan tarif awal yang ditetapkan, tarif surecharge (biaya tambahan), hingga menjadi syarat supir taksi yang benar-benar ketat, semuanya di atur oleh pemerintah. Begitu juga bus, meskipun ada beberapa perusahaan yang mengoperasikan bus tetapi pelayanan, biaya, dan sistem yang digunakan tetap sama. Selain itu, bus disana juga dikelola dengan sangat baik dan terpadu dengan moda transportasi lain seperti MRT, LRT sehingga masyarakat yang ingin ke kantor menggunakan MRT tetapi rumahnya jauh dari stasiun maka menaiki bus kota dari halte terdekat. Dan kemudian dapat diteruskan dengan perjalanan MRT dengan tepat waktu karena bus-bus tersebut datang dan berangkat sesuai dengan waktu yang ditetapkan.

Sementara di Indonesia, sistem transportasi kurang terintegrasi dan dimanajemen dengan baik. Misalnya, ketika keluar dari halte bus way kita

akan merasa kebingungan ketika harus melanjutkan perjalanan ke suatu tempat yang jauh dari halte karena tidak adanya moda transportasi publik lain yang bisa digunakan. Atau ketika telah keluar dari stasiun seseorang akan merasa dirugikan karena harus menunggu supir bus untuk naik ke tempat tujuan. Kondisi moda transportasi publik yang kurang nyaman karena kurang terjaganya kebersihan atau kurang layak pakai. Oleh karena itu, hal yang perlu dilakukan saat ini untuk mengatasi masalah kemacetan di Indonesia khususnya dikota-kota besar adalah bukan dengan membatasi jumlah kendaraan bermotor melainkan melakukan manajemen transportasi publik. Manajemen transportasi publik adalah suatu bentuk pengaturan moda transportasi massal guna mengatasi permasalahan-permasalahan transportasi terutama kecamatan khususnya dikota-kota besar sebagai salah satu bentuk manajemen-manajemen kota demi mewujudkan kota yang nyaman dan teratur. Meskipun saat ini di Indonesia sudah ada transportasi publik tetapi sering kali gagal karena manajemennya yang kurang tepat dan tidak terintegrasi dengan baik. Oleh karena itu, strategi yang dapat dilakukan untuk mewujudkan manajemen transportasi terintegrasi antara lain :

a) **Meningkatkan kualitas moda transportasi massal dengan membangun kerjasama pemerintah dengan swasta dan masyarakat.**

Kualitas moda transportasi massal di Indonesia saat ini perlu ditingkatkan. Hal ini mengingat cukup banyak moda transportasi massal yang kondisinya benar-benar memprihatinkan, baik dari segi kebersihan maupun kelayakan khususnya moda yang

mengakomodasi masyarakat kalangan menengah ke bawah.

b) **Mengintegrasikan moda transportasi massal secara terpadu.**

Mengintegrasikan moda transportasi massal secara terpadu disini adalah mengelola seluruh transportasi massal agar masing-masing moda transportasi massal yang ada dapat saling menunjang satu sama lain dan tidak ada yang saling mematikan satu sama lain.

c) **Dampak alat transportasi terhadap lingkungan**

Dampak yang ditimbulkan alat transportasi, dalam perkembangannya ada dampak positif dan ada negatif nya bagi manusia. Dengan banyaknya jenis alat transportasi yang memerlukan minyak bumi sebagai alat penggeraknya diberbagai Negara tentu hal ini sangat berpengaruh pada lingkungan, kemudian asap-asap yang dikeluarkan dari kendaraan bermotor yang mengakibatkan polusi udara diperkotaan, namun berpindah dari hal itu alat transportasi juga memiliki dampak positif pada kenyamanan bertransportasi.

Dampak positif :

- a. Bagi masyarakat pedesaan, alat transportasi akan terasa sangat penting untuk menghubungkan mereka ke kota atau kedaerah lain dalam memenuhi segala kebutuhannya. Jarak desa dengan kota yang jauh akan menjadi penghambat terhadap pertumbuhan desa. Tanpa adanya alat transportasi semuanya akan terasa sangat sulit.
- b. Menghemat waktu, dalam perjalanan ketempat yang jaraknya jauh.
- c. Pencemaran udara yang diakibatkan alat-alat transportasi selain memberi-

kan dampak negatif, juga dapat memberikan dampak positif antara lain, lahar dan partikulat-partikulat yang disemburkan gunung berapi yang meletus, bila sudah dingin menyebabkan tanah menjadi subur, pasir dan batuan yang dikeluarkan gunung berapi yang meletus dapat dimanfaatkan sebagai bahan bangunan.

- d. Gas karbon monoksida bila bereaksi dengan oksigen di udara menghasilkan gas karbon dioksida bisa dimanfaatkan bagi tumbuhan untuk melangsungkan fotosintesis untuk menghasilkan karbohidrat yang sangat berguna bagi makhluk hidup.

Dampak negatif :

1. Minyak bumi pada saat ini masih merupakan sumber daya alam yang paling utama untuk memenuhi kebutuhan energi dunia. Hal ini dapat disaksikan bahwa segala mesin, kereta api, kapal laut, pesawat terbang, mobil, semua alat transportasi, merupakan sarana transportasi yang menggunakan bahan bakar minyak bumi, sedangkan minyak bumi adalah sumber daya alam yang tidak dapat diperbaharui (unrenewable) jika ini terus dikuras habis, maka lingkungan yang ideal yang tak kan pernah dirasakan oleh generasi yang akan datang.
2. Dengan perkembangan teknologi, perubahan alam menjadi tidak estetik, misalnya: asap kendaraan bermotor yang bercampur dengan debu akan membentuk oksidasi nitrogen di udara sehingga akan terbentuk awan kecoklatan, hal ini sangat mengganggu pada waktu menikmati keindahan alam. Adanya kapal pengangkutan minyak yang

bocor atau meledak dilautan dapat mengganggu keindahan taman laut.

3. Pencemaran udara adalah hadirnya di dalam atmosfer / udara luar, satu atau lebih kontaminan (bahan pencemar) udara, atau kombinasinya dalam jumlah dan waktu sedemikian yang cenderung melukai / menyakiti manusia, tanaman, hewan, atau benda milik manusia. Pencemaran udara akibat transportasi terutama terpusat di sekitar daerah perkotaan dan pada prinsipnya disebabkan oleh lalu lintas di perkotaan. Kendaraan bermotor yang berhenti dan mulai berjalan (di kebanyakan jalan-jalan arteri kota) pengaruh yang sangat besar dalam emisi gas-gas hidrokarbon dan karbon monoksida dari kendaraan. Dispersi pencemaran udara tergantung pada beberapa kondisi, seperti meteorologi, topografi, dan aerografi dari daerah perkotaan. Polutan (bahan pencemar) yang dominan adalah CO, SO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub>, THC (Total Hydro Carbon), dan TSP (Total Suspended Particulate) atau debu partikulat, dengan kontribusi CO, NO<sub>x</sub>, dan hidrokarbon berasal dari transportasi, SO<sub>x</sub> dari kegiatan industri, dan TSP umumnya dari kegiatan permukiman. Pencemaran udara di banyak kota-kota besar pada umumnya berhubungan dengan pembangunan dari kegiatan-kegiatan di sektor transportasi dan industri, meskipun sektor perdagangan dan permukiman tetap memberikan kontribusi yang cukup besar pula. Dampak memberikan pengaruh yang merugikan bagi kesehatan manusia, bukan saja dengan terhisap langsung, tetapi juga dengan cara-cara pemaparan lainnya seperti: meminum air yang terkontaminasi dan melalui kulit.

Pengaruh-pengaruh langsung dari polusi udara terhadap kesehatan manusia tergantung pada; intensitas dan lamanya pemaparan, juga status kesehatan penduduk yang terpapar.

4. Gangguan Bising, bising adalah bunyi yang tidak dikehendaki, atau tenaga getaran yang tidak terkendali. Umumnya ada tiga sumber kebisingan :
  - a) Kebisingan lalu lintas/transportasi
  - b) Kebisingan pekerjaan atau industri
  - c) Kebisingan penduduk/peremukiman

Semua kebisingan tersebut dapat menghasilkan kerusakan fisik dan psikologis. Kebisingan lalu lintas adalah konstan dan menyebar luas, karena itu menimbulkan masalah-masalah yang lebih serius. Pada umumnya kecepatan kendaraan yang lebih tinggi akan menghasilkan tingkat kebisingan yang lebih tinggi pula, dan permukaan jalan yang makin kasar juga akan menghasilkan kebisingan yang makin tinggi. Bunyi yang paling keras ditimbulkan di daerah persimpangan dengan adanya kendaraan yang berhenti atau mengerem, serta kendaraan yang mulai berjalan.

5. Berkurangnya lahan-lahan pertanian yang produktif karena dipakai untuk menampung kebutuhan akan jasa transportasi seperti terminal, landasan kapal terbang atau parker kendaraan.
6. Tingginya Kadar Pulutan akibat emisi (pelepasan) dari asap kendaraan bermotor. Hal ini menjadi ancaman serius bila dibiarkan begitu saja, bukan saja bagi lingkungan yang kita diami, lebih jauh ini bisa mengakibatkan menurunnya derajat

kesehatan masyarakat dengan terjangkitnya penyakit saluran pernapasan akibat polusi udara.

### **Pengaruh Manfaat Ekonomi Transportasi Terhadap Biaya Sosial**

Suatu wilayah tertentu bergantung pada wilayah lain. Demikian juga wilayah lain memiliki ketergantungan pada wilayah tertentu. Diantara wilayah-wilayah tersebut, terdapat wilayah-wilayah tertentu yang memiliki kelebihan-an dibanding yang lain sehingga wilayah tersebut memiliki beberapa fasilitas yang mampu melayani kebutuhan penduduk dalam radius yang lebih luas, sehingga penduduk pada radius tertentu akan mendatangi wilayah tersebut untuk memperoleh kebutuhan yang diperlukan.

*Morlok (1988) mengemukakan bahwa akibat adanya perbedaan tingkat pemilikan sumberdaya dan keterbatasan kemampuan wilayah dalam mendukung kebutuhan penduduk suatu wilayah menyebabkan terjadinya pertukaran barang, orang dan jasa antar wilayah. Pertukaran ini diawali dengan proses penawaran dan permintaan. Sebagai alat bantu proses penawaran dan permintaan yang perlu dihantarkan menuju wilayah lain diperlukan sarana transportasi. Sarana transportasi yang memungkinkan untuk membantu mobilitas berupa angkutan umum.*

Dalam menyelenggarakan kehidupannya, manusia mempergunakan ruang tempat tinggal yang disebut permukiman yang terbentuk dari unsur-unsur *working, opportunities, circulation, housing, recreation, and other living facilities* (Hadi Sabari Yunus, 1987). Unsur *circulation* adalah jaringan transportasi dan komunikasi yang ada dalam permukiman. Sistem transportasi dan komunikasi meliputi

sistem internal dan eksternal. Jenis yang pertama membahas sistem jaringan yang ada dalam kesatuan permukiman itu sendiri. Jenis yang kedua membahas keadaan kualitas dan kuantitas jaringan yang menghubungkan permukiman satu dengan permukiman lainnya di dalam satu kesatuan permukiman.

Perpindahan manusia dan barang dari satu tempat ke tempat lain selalu melalui jalur-jalur tertentu. Tempat asal dan tempat tujuan dihubungkan satu sama lain dengan suatu jaringan (network) dalam ruang. Jaringan tersebut dapat berupa jaringan jalan, yang merupakan bagian dari sistem transportasi. Transportasi merupakan hal yang penting dalam suatu sistem, karena tanpa transportasi perhubungan antara satu tempat dengan tempat lain tidak terwujud secara baik (Bintarto, 1982).

*Hurst (1974) mengemukakan bahwa interaksi antar wilayah tercermin pada keadaan fasilitas transportasi serta aliran orang, barang, maupun jasa. Transportasi merupakan tolok ukur dalam interaksi keruangan antar wilayah dan sangat penting perannya dalam menunjang proses perkembangan suatu wilayah. Wilayah dengan kondisi geografis yang beragam memerlukan keterpaduan antar jenis transportasi dalam melayani kebutuhan masyarakat. Pada dasarnya, sistem transportasi dikembangkan untuk menghubungkan dua lokasi guna lahan yang mungkin berbeda. Transportasi digunakan untuk memindahkan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain sehingga mempunyai nilai ekonomi yang lebih meningkat.*

Dengan transportasi yang baik, akan memudahkan terjadinya interaksi antara penduduk lokal dengan dunia luar. Keterisolasian merupakan masalah pertama yang harus ditangani.

Transportasi berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan produsen dengan konsumen dan meniadakan jarak diantara keduanya. Jarak tersebut dapat dinyatakan sebagai jarak waktu maupun jarak geografis. Jarak waktu timbul karena barang yang dihasilkan hari ini mungkin belum dipergunakan sampai besok. Jarak atau kesenjangan ini dijematani melalui proses penggudangan dengan teknik tertentu untuk mencegah kerusakan barang yang bersangkutan.

Transportasi erat sekali dengan penggudangan atau penyimpanan karena keduanya meningkatkan manfaat barang. Angkutan menyebabkan barang dapat dipindahkan dari satu tempat ke tempat lain sehingga bisa dipergunakan di tempat barang itu tidak didapatkan. Dengan demikian menciptakan manfaat tempat. Penyimpanan atau penggudangan juga memungkinkan barang disimpan sampai dengan waktu dibutuhkan dan ini berarti memberi manfaat waktu (Schumer, 1974). Pembangunan suatu jalur transportasi maka akan mendorong tumbuhnya fasilitas-fasilitas lain yang tentunya bernilai ekonomis.

Perbedaan sumberdaya yang ada di suatu daerah dengan daerah lain mendorong masyarakat untuk melakukan mobilitas sehingga dapat memenuhi kebutuhannya. Dalam proses mobilitas inilah transportasi memiliki peranan yang penting untuk memudahkan dan memperlancar proses mobilitas tersebut. Proses mobilitas ini tidak hanya sebatas oleh manusia saja, tetapi juga barang dan jasa. Dengan demikian nantinya interaksi antar daerah akan lebih mudah dan dapat mengurangi tingkat kesenjangan antar daerah.

Ullman mengungkapkan ada tiga syarat untuk terjadinya interaksi keruangan, yaitu :

- 1) *Complementarity* atau ketergantungan karena adanya perbedaan demand dan supply antar daerah.
- 2) *Intervening opportunity* atau tingkat peluang atau daya tarik untuk dipilih menjadi daerah tujuan perjalanan.
- 3) *Transferability* atau tingkat peluang untuk diangkut atau dipindahkan dari suatu tempat ke tempat lain yang dipengaruhi oleh jarak yang dicerminkan dengan ukuran waktu dan atau biaya.

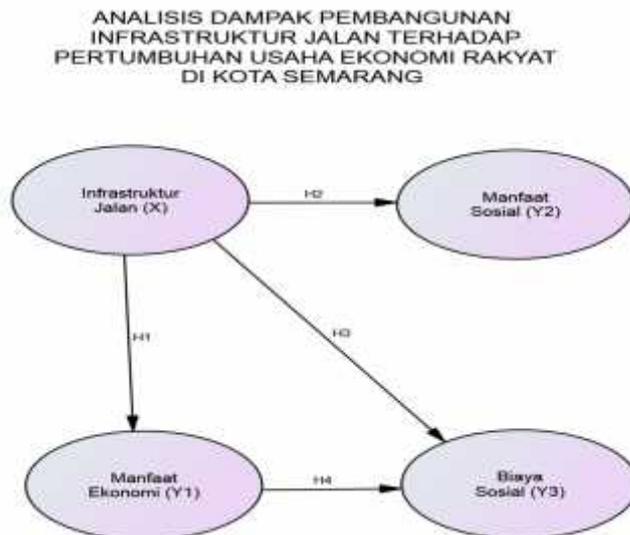
Kebutuhan akan pergerakan bersifat merupakan kebutuhan turunan. Pergerakan terjadi karena adanya proses pemenuhan kebutuhan. Pergerakan tidak akan terjadi seandainya semua kebutuhan tersebut menyatu dengan permukiman. Namun pada kenyataannya semua kebutuhan manusia tidak tersedia di satu tempat. Atau dengan kata lain lokasi kegiatan tersebar secara heterogen di dalam ruang. Dengan demikian perlu adanya pergerakan dalam rangka untuk memenuhi kebutuhan.

Dalam melakukan pergerakan untuk memenuhi kebutuhan tersebut, penduduk mempunyai dua pilihan yaitu bergerak dengan moda transportasi dan tanpa moda transportasi (berjalan kaki). Pergerakan tanpa moda transportasi biasanya berjarak pendek, sedangkan pergerakan dengan moda transportasi berjarak sedang atau jauh.

Transportasi merupakan penghubung utama antara dua daerah yang sedang berinteraksi dalam pembangunan. Tanpa adanya jaringan transportasi tidak mungkin pembangunan dapat diperkenalkan ke luar daerah. Jalan merupakan akses transportasi dari suatu wilayah menuju ke wilayah.

Aktivitas penduduk yang meningkat perlu dijadikan perhatian dalam merumuskan kebijakan di bidang transportasi karena manusia senantiasa memerlukan transportasi. Hal ini merupakan sesuatu hal yang merupakan ketergantungan sumberdaya antar tempat. Hal ini menyebabkan proses interaksi antar wilayah yang tercermin pada fasilitas transportasi. Transportasi merupakan tolok ukur interaksi antar wilayah.

## 2.8. Kerangka Pikir Empiris



Hipotesis yang dapat diangkat dari uraian di atas adalah :

H1: Infrastruktur Jalan berpengaruh terhadap manfaat ekonomi

H2: Infrastruktur jalan berpengaruh terhadap manfaat sosial

H3: Infrastruktur jalan berpengaruh terhadap biaya sosial

H4: Manfaat ekonomi berpengaruh terhadap biaya sosial

## METODE PENELITIAN

### 3.1. Variabel Penelitian

Variabel penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah : Variabel bebas atau independent, yaitu variabel yang mempengaruhi variabel lain. Dalam penelitian ini variabel independent meliputi : Infrastruktur jalan. Sedangkan Variabel terikat atau Dependen, yaitu variabel yang dipengaruhi oleh variabel lain. Dalam penelitian ini variabel dependen adalah manfaat ekonomi, manfaat sosial dan biaya sosial.

### 3.2. Definisi operasional variabel dan indikator

Indrianto dan Supomo (2001 : 69) menyatakan definisi operasional adalah penentuan konstruk sehingga menjadi variabel yang dapat diukur. Adapun definisi operasional adalah sebagai berikut :

- a. Infrastruktur Jalan  
Atribut transportasi darat antara lain :
  1. prasarana jalan
  2. prasarana jembatan
  3. sarana angkutan
- b. Manfaat ekonomi  
Atribut Manfaat ekonomi dapat diukur dengan :
  1. Biaya modal usaha
  2. jumlah usaha dan aset
  3. Pendapatan dan tabungan
- c. Manfaat sosial  
Atribut manfaat sosial yaitu :
  1. kemudahan akses transportasi
  2. rumah permanen

3. akses kemudahan usaha baru
  4. pemanfaatan teknologi baru
- d. biaya sosial
1. degradasi modal sosial
  2. kecelakaan lalulintas
  3. perubahan pola hidup

### 1.4. Populasi dan Sampel

Populasi yang diambil dari penelitian adalah seluruh masyarakat kota Semarang yang melakukan kegiatan usaha di sepanjang jalan protokol atau jalan besar (jalan raya).

Mengingat jumlah populasi tidak diketahui dengan pasti jumlahnya, maka menurut Djarwanto (2004: 154) dasar penentuan sampel ditentukan dengan rumus Slovin. Penentuan sampel sebanyak minimal 96 karena dianggap cukup mewakili populasi dan sesuai pada perhitungan diatas yaitu pengusaha. Sampel responden dilakukan dengan teknik *purposive sampling*. Artinya memilih sampel yang mempunyai usaha ekonomi. Sampel dipilih berdasarkan kriteria memiliki usaha jasa perdagangan, usaha industri kecil, usaha jasa angkutan, usaha pertanian dan peternakan dan telah memiliki rumah permanen.

### 3.5. Jenis dan Sumber Data

#### 3.5.1. Jenis Data

Jenis yang digunakan dalam penelitian ini adalah data subyek. Menurut Indriantoro (2001 : 145) data subyek merupakan jenis data penelitian yang berupa opini, sikap, pengalaman

atau karakteristik dari seseorang atau sekelompok orang yang menjadi subyek penelitian. Data yang digunakan adalah dari hasil jawaban responden atas pertanyaan yang diajukan penulis kepada responden dalam bentuk wawancara, baik secara lisan maupun tulisan.

### 3.5.2. Sumber Data

Didalam pengumpulan data, sumber data yang diperlukan adalah sebagai berikut : (Arikunto, 2001 : 48)

1. Data Primer yaitu data yang diperoleh secara langsung dari sumbernya, diamati, dan dicatat untuk pertama kalinya. Dalam penelitian ini yang dimaksud data primer adalah data yang berasal dari responden. Data ini diperoleh dari hasil koesioner.
2. Data Sekunder yaitu data yang diperoleh dengan menggunakan metode dokumentasi yaitu pengambilan data dari buku, surat kabar, majalah yang relevan dengan penelitian.

### 3.6. Metode Pengumpulan Data

Untuk memperoleh informasi data yang diperlukan agar penulisan dapat dipertanggungjawabkan, maka dalam penelitian ini digunakan tehnik pengumpulan data sebagai berikut :

1. Wawancara (Interview)  
Merupakan metode pengumpulan data dengan bertanya langsung kepada pihak- pihak tertentu yang mendapatkan keterangan yang luas.
2. Kuesioner (Questioner)  
Yaitu tehnik pengumpulan data dengan menggunakan daftar pertanyaan yang disusun secara sistematis, dimana daftar pertanyaan tersebut harus dijawab oleh responden.

### a. Metode Analisis Data

#### 3.7.1. Analisis Diskriptif

Dalam hal ini penulisan dilakukan dengan menggunakan analisa non statistik untuk menganalisis data kualitatif, yaitu dengan membaca tabel-tabel, grafik / angka-angka yang tersedia kemudian dilakukan uraian dan penafsiran. Dalam hal ini data terlihat pada koesioner yang diisi oleh responden. Koesioner tersebut bersifat kualitatif yang kemudian dikuantitatifkan dengan cara memberi skore (nilai) dengan menggunakan skala likert yaitu sebagai berikut : Sangat setuju diberi nilai (5), Setuju diberi nilai 4, Cukup setuju diberi nilai 3, Tidak setuju diberi nilai 2 dan Sangat tidak setuju diberi nilai 1.

#### 3.7.2. Analisis Kuantitatif

Adapun untuk mengetahui hubungan variabel-variabel yang mempunyai hubungan, maka dilakukan pengujian hipotesis dengan perhitungan statistik. Untuk penganalisisan data digunakan *SPSS versi 22.00* dalam model dan pengkajian hipotesis.

## BAB IV

### HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

#### 4.1. Analisis Data Kuantitatif

##### 4.1.1. Uji Validitasi

Berdasarkan hasil uji validitas dapat diketahui bahwa semua item pertanyaan/indikator variabel Infrastruktur jalan (X1), Manfaat Ekonomi (Y1), Manfaat Sosial (Y2), Biaya Sosial (Y3), dinyatakan valid karena dari hasil korelasi antara hasil jawaban responden pada tiap item pertanyaan/indikator dengan skor total di dapat hasil yang signifikan, yaitu nilai  $r_{hitung} > r_{tabel}$ .

#### 4.1.2. Uji Reliabilitas

Hasil uji reliabilitas memperlihatkan bahwa nilai *Cronbach's Alpha* semua variabel di atas 0,60, sehingga dapat disimpulkan bahwa variabel Infrastruktur jalan (X1), Manfaat Ekonomi (Y1), Manfaat Sosial (Y2), Biaya Sosial (Y3), dinyatakan reliabel atau dapat dipercaya/handal, yang berarti apabila data tersebut dipergunakan pada obyek penelitian yang berbeda, pada waktu yang berbeda akan memberikan hasil yang sama dengan hasil yang diperoleh pada penelitian ini.

#### 4.1.3. Uji Asumsi Klasik

Uji asumsi klasik dilakukan terhadap data yang digunakan untuk analisis regresi berganda. Uji asumsi klasik terdiri dari uji normalitas, uji multikolinearitas dan uji heteroskedastisitas.

##### 4.1.3.1. Uji Normalitas

Uji normalitas digunakan untuk menguji apakah data yang digunakan berdistribusi normal atau tidak. Data yang baik adalah memiliki distribusi normal. Pengujian normalitas data dilakukan dengan *Uji Kolmogorov-Smirnov*. Kriteria *Uji Kolmogorov – Smirnov* adalah sebagai berikut :

- Jika  $p_{\text{value}} (\text{Asymp.Sig.}) > 0,05$  maka data berdistribusi normal
- Jika  $p_{\text{value}} (\text{Asymp.Sig.}) < 0,05$  maka distribusi data tidak normal

Hasil uji normalitas menunjukkan bahwa nilai  $p_{\text{value}} (\text{Asymp.Sig.})$  dari residual kedua model regresi adalah  $> 0,05$ . Oleh karena itu dapat disimpulkan bahwa data yang digunakan dalam penelitian ini berdistribusi normal.

##### 4.1.3.2. Uji Multikolinieritas

Di dalam penelitian yang menggunakan teknik analisa regresi

berganda antar variabel independen tidak boleh saling berkorelasi atau terjadi multikolinearitas. Deteksi tidak terjadinya multikolinearitas dapat dilihat pada *collinearity statistics*, dengan ketentuan apabila nilai *tolerance value* masing-masing variabel independen berada di atas 0,1 dan *Variance Inflation Value* atau nilai VIF masing-masing variabel independen berada di bawah 10 maka tidak terjadi multikolinearitas.

Berdasarkan hasil pengujian multikolinearitas model regresi menunjukkan bahwa antar variabel Infrastruktur Jalan (X1), Manfaat Ekonomi (Y1), Manfaat Sosial (Y2), Biaya Sosial (Y3), semuanya tidak terjadi *multikolinearitas*, karena nilai *tolerance* masing-masing variabel independen berada di atas 0,1 dan nilai VIF masing-masing variabel independen berada di bawah 10.

#### 4.1.4. Analisis Regresi Linier

Analisis regresi linier berganda digunakan untuk melihat pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat. Hasil analisis regresi berganda dengan menggunakan program SPSS versi 22.0 adalah sebagai berikut :

##### 4.1.4.1. Analisis Regresi Linier Berganda

Persamaan regresi I adalah:

**Biaya Sosial = 0,172 Infrastruktur Jalan + 0,405 Manfaat Ekonomi**

Persamaan regresi tersebut mempunyai arti sebagai berikut :

- 1) Koefisien regresi variabel bebas (Infrastruktur Jalan) bernilai positif dan signifikan terhadap variabel terikat (Biaya Sosial). Artinya, apabila variabel infrastruktur jalan naik, maka variabel Biaya Sosial juga meningkat dan jika variabel

bebas turun, maka variabel terikat juga menurun.

- 2) Koefisien regresi variabel bebas (Manfaat Ekonomi) bernilai positif dan signifikan terhadap variabel terikat (Biaya Sosial). Artinya, apabila variabel Manfaat Ekonomi naik, maka variabel Biaya Sosial juga meningkat dan jika variabel bebas turun, maka variabel terikat juga menurun.

Persamaan regresi II adalah:

**Manfaat Sosial = 0,444 Infrastruktur Jalan**

Persamaan regresi tersebut mempunyai arti sebagai berikut : Koefisien regresi variabel bebas (Infrastruktur Jalan) bernilai positif dan signifikan terhadap variabel terikat (Manfaat Sosial). Artinya, apabila variabel Infrastruktur Jalan naik, maka variabel Manfaat Sosial juga meningkat dan jika variabel bebas turun, maka variabel terikat juga menurun.

Persamaan regresi III adalah:

**Manfaat Ekonomi = 0,279 Infrastruktur Jalan**

Persamaan regresi tersebut mempunyai arti sebagai berikut : Koefisien regresi variabel bebas (Infrastruktur Jalan) bernilai positif dan signifikan terhadap variabel terikat (Manfaat Ekonomi). Artinya, apabila variabel Infrastruktur jalan naik, maka variabel Manfaat Ekonomi juga meningkat dan jika variabel bebas turun, maka variabel terikat juga menurun.

#### 4.1.4.2. Pengujian Hipotesis

Pembuktian hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini akan dilakukan dari hasil uji parsial dengan menggunakan uji - t. Uji - t ini digunakan untuk membuktikan pengaruh

yang signifikan antara variabel independen terhadap variabel dependen secara parsial, dimana apabila nilai t hitung lebih besar dari t tabel menunjukkan diterimanya hipotesis yang diajukan. Nilai t hitung dapat dilihat pada hasil regresi dan nilai t tabel didapat melalui sig. = 0,025 dengan  $df = n - k$ . Hasil Uji-t menunjukkan bahwa semua variabel bebas berpengaruh positif dan signifikan terhadap variabel terikat, karena nilai t hitung > dari t tabel.

## 4.2.

### 4.3. Pembahasan

#### 4.3.1. Pengaruh Infrastruktur jalan terhadap manfaat ekonomi

Hipotesis 1 menyatakan “Infrastruktur Jalan berpengaruh positif terhadap manfaat ekonomi secara signifikan”. Hasil pengujian regresi menunjukkan [ $p_{value} (Sig.) = 0,000$ ] < 0,025 dan ( $t_{hitung} = 2,903$ ) > ( $t_{tabel} = 1,960$ ), maka hasil uji-t adalah “signifikan” dan “positif (tanda pada t dan koefisien beta adalah positif)”, sehingga  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima, yang berarti Infrastruktur Jalan ( $X_1$ ) berpengaruh positif dan signifikan terhadap Manfaat Ekonomi ( $Y_1$ ) pada pedagang atau usaha ekonomi rakyat.

“Signifikan” mengandung arti bahwa infrastruktur jalan memang mempunyai pengaruh yang bermakna/signifikan terhadap manfaat ekonomi, sehingga dapat disimpulkan bahwa perubahan-perubahan yang terjadi pada manfaat ekonomi, dipengaruhi/ditentukan oleh perubahan-perubahan dari infrastruktur jalan, tetapi tidak berlaku sebaliknya. Sedangkan hubungan “Positif” berarti bahwa perubahan-perubahan yang terjadi pada manfaat ekonomi berjalan searah dengan perubahan-perubahan dari infrastruktur

jalan. Apabila variabel infrastruktur jalan mengalami peningkatan, maka secara otomatis akan diikuti oleh peningkatan variabel manfaat ekonomi, dan sebaliknya.

Koefisien beta (koefisien regresi) variabel reliability adalah 0,279 atau 27,9% ( $0,279 \times 100\%$ ). Koefisien regresi ini merepresentasikan kekuatan pengaruh variabel infrastruktur jalan terhadap variabel manfaat ekonomi. Arti dari koefisien regresi 27,9% tersebut adalah: jika variabel bebas yang lain dianggap tetap (tidak ada perubahan) dan variabel infrastruktur jalan ditingkatkan sebesar 1% daripada sebelumnya, maka akan diikuti oleh kenaikan variabel manfaat ekonomi sebesar 27,9%.

#### **4.3.2. Pengaruh infrastruktur jalan terhadap manfaat sosial**

Hipotesis 2 menyatakan “Infrastruktur jalan berpengaruh positif terhadap manfaat sosial secara signifikan”. Hasil pengujian regresi menunjukkan [ $p_{\text{value}} (\text{Sig.}) = 0,000$ ] < 0,025 dan ( $t_{\text{hitung}} = 4,829$ ) > ( $t_{\text{tabel}} = 1,960$ ), maka hasil uji-t adalah “signifikan” dan “positif (tanda pada t dan koefisien beta adalah positif)”, sehingga  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima, yang berarti Infrastruktur jalan (X1) berpengaruh positif dan signifikan terhadap Manfaat sosial (Y2) pada pedagang atau usaha ekonomi rakyat.

“Signifikan” mengandung arti bahwa infrastruktur jalan memang mempunyai pengaruh yang bermakna/signifikan terhadap manfaat sosial, sehingga dapat disimpulkan bahwa perubahan-perubahan yang terjadi pada manfaat sosial, dipengaruhi/ditentukan oleh perubahan-perubahan dari infrastruktur jalan, tetapi tidak berlaku sebaliknya. Sedangkan hubungan “Positif” berarti bahwa perubahan-perubahan yang

terjadi pada manfaat sosial berjalan searah dengan perubahan-perubahan dari infrastruktur jalan. Apabila variabel infrastruktur jalan mengalami peningkatan, maka secara otomatis akan diikuti oleh peningkatan variabel manfaat sosial, dan sebaliknya.

Koefisien beta (koefisien regresi) variabel infrastruktur jalan adalah 0,444 atau 44,4% ( $0,444 \times 100\%$ ). Koefisien regresi ini merepresentasikan kekuatan pengaruh variabel infrastruktur jalan terhadap variabel manfaat sosial. Arti dari koefisien regresi 44,4% tersebut adalah: jika variabel bebas yang lain dianggap tetap (tidak ada perubahan) dan variabel infrastruktur jalan ditingkatkan sebesar 1% daripada sebelumnya, maka akan diikuti oleh kenaikan variabel manfaat sosial sebesar 44,4%.

#### **4.3.3. Pengaruh Infrastruktur Jalan terhadap biaya sosial**

Hipotesis 3 menyatakan “Infrastruktur Jalan berpengaruh positif terhadap biaya sosial secara signifikan”. Hasil pengujian regresi menunjukkan [ $p_{\text{value}} (\text{Sig.}) = 0,000$ ] < 0,025 dan ( $t_{\text{hitung}} = 2,688$ ) > ( $t_{\text{tabel}} = 1,960$ ), maka hasil uji-t adalah “signifikan” dan “positif (tanda pada t dan koefisien beta adalah positif)”, sehingga  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima, yang berarti infrastruktur jalan (X1) berpengaruh positif dan signifikan terhadap biaya sosial (Y3) pada pedagang atau usaha ekonomi rakyat.

“Signifikan” mengandung arti bahwa infrastruktur jalan memang mempunyai pengaruh yang bermakna/signifikan terhadap biaya sosial, sehingga dapat disimpulkan bahwa perubahan-perubahan yang terjadi pada biaya sosial, dipengaruhi/ditentukan oleh perubahan-perubahan dari infrastruktur jalan, tetapi tidak berlaku sebaliknya. Sedangkan hubungan “Positif” berarti

bahwa perubahan-perubahan yang terjadi pada biaya sosial berjalan searah dengan perubahan-perubahan dari infrastruktur jalan. Apabila variabel infrastruktur jalan mengalami peningkatan, maka secara otomatis akan diikuti oleh peningkatan variabel biaya sosial, dan sebaliknya.

Koefisien beta (koefisien regresi) variabel infrastruktur jalan adalah 0,172 atau 17,2% ( $0,172 \times 100\%$ ). Koefisien regresi ini merepresentasikan kekuatan pengaruh variabel infrastruktur jalan terhadap variabel biaya sosial. Arti dari koefisien regresi 17,2% tersebut adalah: jika variabel bebas yang lain dianggap tetap (tidak ada perubahan) dan variabel infrastruktur jalan ditingkatkan sebesar 1% daripada sebelumnya, maka akan diikuti oleh kenaikan variabel biaya sosial sebesar 17,2%.

#### **4.3.4. Pengaruh manfaat ekonomi terhadap biaya sosial**

Hipotesis 4 menyatakan “Manfaat ekonomi berpengaruh positif terhadap biaya sosial secara signifikan”. Hasil pengujian regresi menunjukkan [ $p_{\text{value}} (\text{Sig.}) = 0,000$ ] < 0,025 dan ( $t_{\text{hitung}} = 3,964$ ) > ( $t_{\text{tabel}} = 1,960$ ), maka hasil uji-t adalah “signifikan” dan “positif (tanda pada t dan koefisien beta adalah positif)”, sehingga  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima, yang berarti manfaat ekonomi ( $Y_2$ ) berpengaruh positif dan signifikan terhadap biaya sosial ( $Y_3$ ) pada pedagang atau usaha ekonomi rakyat.

“Signifikan” mengandung arti bahwa manfaat ekonomi memang mempunyai pengaruh yang bermakna/signifikan terhadap biaya sosial, sehingga dapat disimpulkan bahwa perubahan-perubahan yang terjadi pada biaya sosial, dipengaruhi/ ditentukan oleh perubahan-perubahan dari manfaat ekonomi, tetapi tidak berlaku

sebaliknya. Sedangkan hubungan “Positif” berarti bahwa perubahan-perubahan yang terjadi pada biaya sosial berjalan searah dengan perubahan-perubahan dari manfaat ekonomi. Apabila variabel manfaat ekonomi mengalami peningkatan, maka secara otomatis akan diikuti oleh peningkatan variabel biaya sosial, dan sebaliknya.

Koefisien beta (koefisien regresi) variabel manfaat ekonomi adalah 0,405 atau 40,5% ( $0,405 \times 100\%$ ). Koefisien regresi ini merepresentasikan kekuatan pengaruh variabel manfaat ekonomi terhadap variabel biaya sosial. Arti dari koefisien regresi 40,5% tersebut adalah: jika variabel bebas yang lain dianggap tetap (tidak ada perubahan) dan variabel manfaat ekonomi ditingkatkan sebesar 1% daripada sebelumnya, maka akan diikuti oleh kenaikan variabel biaya sosial sebesar 40,5%.

## **BAB V PENUTUP**

### **5.1 Kesimpulan**

Berdasarkan hasil analisis data yang telah dilakukan terhadap seluruh data yang diperoleh, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

- 1) Terdapat pengaruh positif dan signifikan dari variabel infrastruktur jalan ( $X_1$ ) terhadap manfaat ekonomi ( $Y_1$ ) dapat diterima.
- 2) Terdapat pengaruh positif dan signifikan dari variabel infrastruktur jalan ( $X_1$ ) terhadap manfaat sosial ( $Y_2$ ) dapat diterima.
- 3) Terdapat pengaruh positif dan signifikan dari variabel infrastruktur jalan ( $X_1$ ) terhadap biaya sosial ( $Y_3$ ) dapat diterima.
- 4) Terdapat pengaruh positif dan signifikan dari variabel manfaat ekonomi ( $Y_2$ ) terhadap biaya sosial ( $Y_3$ ) dapat diterima.

## 5.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, maka saran yang diberikan adalah :

1. Perlu meningkatkan infrastruktur jalan dengan cara: 1) membangun prasarana jalan, 2) prasarana jembatan, 3) sarana angkutan.
2. Perlu memperkuat manfaat ekonomi dengan cara mengukur: 1) penghematan biaya modal usaha, 2) meningkatkan jumlah usaha dan asetnya, 3) meningkatkan pendapatan dan tabungan.
3. Perlu meningkatkan manfaat sosial dengan cara: 1) memudahkan akses transportasi, 2) membangun bangunan atau kepemilikan rumah permanen, 3) mudah mengakses usaha baru, 4) banyak menggunakan atau memanfaatkan teknologi baru.
4. Dalam hal biaya sosial yang perlu diwaspadai adalah: 1) degradasi modal sosial, 2) meminimalkan kecelakaan lalu lintas, 3) perubahan pola hidup yang konsumtif.

## 5.3 Keterbatasan Penelitian

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan kemungkinan hasilnya kurang memuaskan disebabkan karena keterbatasan peneliti, diantaranya penelitian ini menggunakan sampel hanya dari para pedagang dan pelaku usaha kecil dan menengah di sepanjang jalan protokol kota Semarang. Sebaiknya dapat dikembangkan di tingkat propinsi.

## 5.4 Agenda Penelitian Yang Akan Datang

Penelitian ini masih memungkinkan untuk dikembangkan lebih lanjut, oleh karena itu agenda penelitian mendatang diharapkan pada peneliti selanjutnya dimungkinkan dapat menggunakan variabel yang digunakan dalam pene-

litian ini dengan menambah beberapa variabel atau bahkan melakukan perubahan variabel yang menurut peneliti paling mempengaruhi dampak pembangunan infrastruktur jalan dalam usaha meningkatkan pertumbuhan ekonomi rakyat.

## REFERENSI

1. Adler. A. 1983. Evaluasi Ekonomi Proyek-Proyek Pengangkutan. Diterjemahkan oleh Paul Sitohang. UI Press Jakarta
2. Anwar. A. dan Tiro. M. 1996. Sistem Transportasi Di Kawasan Metropolitan Jakarta dan Implikasinya Kepada Kesejahteraan Golongan Masyarakat Kech. Jurnal Perencanaan Pembangunan Wilayah dan Perdesaan (PWD). Volme 1 No. 2: 93-123.
3. Akhmad. 2005. Amber dan Komin, Studi Perubahan Ekonomi Di Papua, Bigraf Publishing Yogyakarta.
4. Achmad Firman. 2007. Dampak Sektor Transportasi Terhadap Sektor Pertanian dan Peternakan di Indonesia. Pusat Penelitian : Universitas Padjadjaran
5. Dercon, S., dan P. Krishnan. Changes In Poverty In Rural Ethiopia 1989-1995: Measurement, Robustness Tests And Decomposition. WPS/98-7. Oxford: Center for the Study of African Economics. 1998.
5. Fan. S., L. Zhang, dan X.Zhang. 2002. Growth, Inequality, and Poverty in Rural China : The Role of Public Investments. International Food Policy Research Institute Research Report 125.

6. Fox. W. Strategic options for urban infrastructure management. Urban Management Programme Policy Paper 17. Washington D.C: World Bank. 1994 dalam Rachel Mashika and Sally Barden. Infrastructure An Poverty: A Gender Analysis. UK: Bridge, SIDA report no 15. June 1997.
7. Hermanto. et al. 1995. Kemiskinan di Pedesaan : Masalah dan Alternatif Penanggulangannya. Prosiding Pengembangan Hasil Penelitian, Pusat Penelitian Sosial Eko-nomi Pertanian Badan Penelitian dan Pengembangan Pertanian Departemen Pertanian, Bogor.
8. Hawke. G.R. 1980. Economics for Historians. Cambridge.Cambridge University, Press.
9. Hermanto Dardak. 2009. ARAH DAN KINERJA INVESTASI BIDANG JAPAN, Direktur Jenderal Bina Marga, makalah Disampaikan pada Konferensi Nasional Teknik Jalan (KNTJ) 8 Jakarta, 4 - 5 September 2007.
10. <http://www.penataanruang.net/taru/Makalah/050629.pdf>
11. Jhingan. M.L. 2000. Ekonomi Pembangunan dan Perencanaan [Teori Dorongan Kuat - (Big Push Theory)]. PT. RajaGrafindo Persada Jakarta
12. Jhon Lis Berger, Dampak Pembangunan Jalan Pintas Kalimantan Terhadap Perubahan Perilaku Sosial masyarakat (Persepsi Masyarakat Dena pada Ruas Jalan Antara Palangkaraya dan Kuala Kapuas di Kabupaten Kapuas).
13. Perpustakaan Universitas Indonesia >> UI - Tesis S2 <http://www.digilib.ui.ac.id/opac/themes/libri2/detail.jsp?id=71033&lokasi=local>
14. Kasiyanto.M.J. 1996. Masalah dan Strategi Pembangunan Indonesia. PT. Pustaka Pembangunan Swadaya Nusantara Jakarta. Cetakan ke-1 Kwon, Eunkyung. 2001. Infrastructure, Growth And Poverty Reduction In Indonesia: A Crosssectional Analysis. Asian Development Bank Institute.
15. Marwan Ja'far. 2007. Infrastruktur Pro Rakyat, Strategi Investasi Infrastruktur Indonesia Abad 21. Pustaka Toko Bangsa
16. Moteff, John, Claudia Copeland dan John Fischer. 2003. Critical Injrastructure: What Makes An Injrastructure Critical? Congressional Research Service.
17. Nasution M.S.Tr. 1994. Manajemen Transportasi. Gahlia Indonesia
18. Pranoto. W.S. 2010. Teori & Metodologi Sejarah, Edisi Pertama, Cetakan pertama, Graha Ilmu Robinson Tarigan. 2005. Ekonomi Regional Suatu Teori dan Aplikasi, Bumi Aksara, Jakarta.
19. Sarman Mukthar dan Sajogyo. 2000. Masalah Penang-gulangan Kemiskinan Refleksi Dari Kawasan Timur Indonesia, Cetakan ke-1, Puspa Swara, Anggota IKAPI, Jakarta. (Prosiding).
20. Santoso Singgih. 2007. Structural Equation Model - Konsep dan Aplikasi dengan AMOS. PT. Elex Media Komputindo Kelompok Gramedia Jakarta.

21. Setyari, Ni putu Wiwin. 2011. Evaluasi Dampak Kredit Mikro Terhadap Kesejahteraan Rumah Tangga di Indonesia: Analisis Data Panel. Jurnal Ekonomi Kuantitatif Terapan, Volume 5 Nomor 2 Agustus 2011: hal141-150.
22. Siregar. M. 1990. Beberapa Masalah Ekonomi dan Manage-ment Pengangkutan. F.E. UI.
23. Sorong Selatan Dalam Angka. 2005. Bappeda bekerja sama dengan BPS Kabupaten Sorong.
24. Tri Bastuti Purwantini dan Rudi Sunarja Rivai. 2008. Dampak Pembangunan Prasarana Transportasi Terhadap Kesejahteraan Masyarakat Pedesaan: (Kasus Kabupaten Bulu Kumba Sulawesi Selatan). Jurnal, Pusat Analisis Sosial Ekonomi dan Kebijakan Pertanian, Bogor.
25. <http://www.bappenas.go.id/index.php?module=Filemanager&func=Pdf>