

Dampak Pertumbuhan Ekonomi, Manfaat Sosial Dan Biaya Sosial Terhadap Pembangunan Infrastruktur Jalan Di Kabupaten Pekalongan Propinsi Jawa Tengah (Khususnya Di Dataran Tinggi Bagian Selatan)

M.Guntur, Juliaman P, Wawan Darwan, Bambang Istianto
PTDI-STTD
Email: guntur3@gmail.com

Abstract

The purpose of conducting this writing is to assess and analyze the extent of the impact of economic growth, social benefits and social benefits to the construction of road infrastructure received and enjoyed by the people of Pekalongan Regency Central Java province, especially in highland areas in 5 districts (Doro, Talun, Petungkriyono, Paninggaran, Lebakbarang). By using purpose sampling technique, the sample that is targeted and focus study is the homogeneity of society as well as the livelihoods of the population. Data acquisition is done by using primary data collection and secondary data and Forum Group discussion (FGD) with descriptive analysis method and SPSS analysis. The results of the analysis concluded there were positive and significant influences from the economic growth (X1) variable social benefits (X2) as well as to the social cost (X3). On the other hand there is a positive and significant influence between the economic growth variables (X1) social benefits (X2) and the social cost (x3).

Key words: *Infrastructure for road, economic growth, social benefits, and social costs.*

Abstrak

Tujuan melakukan penulisan ini adalah untuk mengkaji dan menganalisa sejauh manakah dampak pertumbuhan ekonomi, manfaat sosial dan manfaat sosial terhadap pembangunan infrastruktur jalan yang diterima dan dinikmati oleh masyarakat Kabupaten Pekalongan Propinsi Jawa Tengah terutama pada daerah dataran tinggi di 5 Kecamatan (Doro, Talun, Petungkriyono, Paninggaran, Lebakbarang). Dengan menggunakan tehnik purpose sampling, maka sample yang menjadi sasaran dan focus kajian adalah homogenitas masyarakat serta mata pencaharian penduduk. Perolehan data dilakukan dengan melalui pengumpulan data primer dan data skunder serta Forum Group Diskusi (FGD) dengan metode analisis deskriptif dan analisis SPSS. Hasil analisis berkesimpulan terdapat pengaruh positif dan signifikan dari variabel Pertumbuhan ekonomi (X1) manfaat sosial (X2) serta terhadap biaya sosial (X3). Disisi lain terdapat pengaruh positif dan signifikan antara variabel pertumbuhan ekonomi (X1) manfaat sosial (X2) dan biaya sosial (x3).

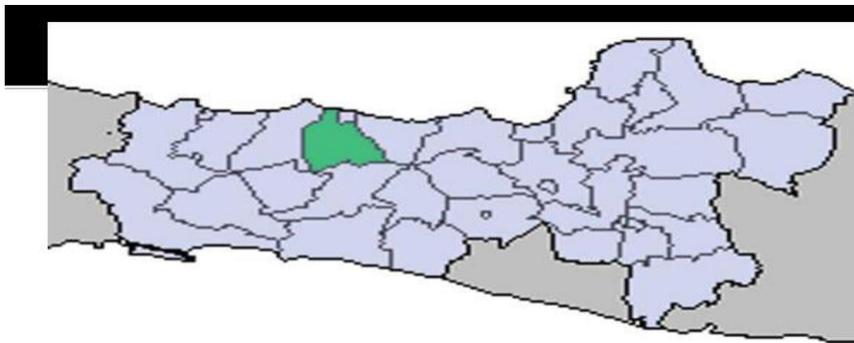
Kata Kunci : *Infrastruktur jalan, pertumbuhan ekonomi, manfaat sosial, dan biaya sosial.*

A. PENDAHULUAN

Kabupaten Pekalongan terletak di Propinsi Jawa Tengah yang berbatasan dengan Kotamadya Pekalongan di Utara (Pantura), Kabupaten Pemalang di Barat, Kabupaten Batang di Timur dan Kabupaten Banjarnegara di Selatan yang membawahi 19 Kecamatan dan 283 Kelurahan (219 kelurahan terletak di dataran rendah di sebelah utara dan 66 kelurahan terletak di dataran tinggi di sebelah selatan). Ibukota Kabupaten terletak di Kajen (terletak di tengah wilayah Kabupaten) dengan luas wilayah 836,13 km². Berjarak 25 km dari Kota Pekalongan. Tingkat kepadatan penduduknya adalah 1.067 jiwa/km² jiwa. Bagian utara Kabupaten Pekalongan merupakan dataran rendah, sedang di bagian selatan adalah merupakan dataran tinggi, masing-masing sebagian pada selatan Kecamatan Karanganyar, sebagian selatan Kecamatan Doro, Kecamatan Petungkriyono, Kecamatan Talun, Kecamatan Lebakbarang, dan Kecamatan Paninggaran yang berupa pegunungan, bagian dari rangkaian dataran tinggi Dieng. Kabupaten Pekalongan berbatasan dengan Kabupaten Banjarnegara di Selatan, Kabupaten Pemalang di barat,

Kabupaten Batang di Timur, Kabupaten Purbalingga di selatan dan di sebelah utara adalah Kotamadya Pekalongan.

Perekonomian Kabupaten Pekalongan bagian Selatan tumbuh signifikan dikarenakan letaknya cukup strategis yakni jalur lintas Jawa Tengah Utara (Pantura) dan Jawa Tengah bagian Selatan yang bersinergi dengan Kabupaten Pekalongan bagian Utara serta Kabupaten-Kabupaten disekitarnya. Jaringan transportasi darat terletak pada jalur lintasan menuju Kota/Kabupaten Semarang, Kota/Kabupaten Tegal, Kotamadya Pekalongan, Kabupaten Batang, Kabupaten Banjarnegara, Banyumas dan bahkan hingga kota Purwokerto. Insfrastruktur jalan di Kabupaten Pekalongan bagian Selatan, relative masih dalam kategori jalan kabupaten, namun memiliki berbagai dampak diantaranya mempercepat waktu tempuh antar kecamatan dan mendorong fungsi jalan pedesaan sebagai penghasil produk-produk pertanian agrobisnis. Pembangunan insfrastruktur jalan disekitar dataran tinggi antara lain berdampak membuka peluang lapangan kerja disektor informal seperti munculnya petani-petani baru agrobisnis, usaha-usaha sarana transportasi yang mampu membuka daerah-daerah yang terisolasi, munculnya bisnis kuliner dan fasilitas pariwisata yang merupakan dampak positif.





SUMBER : Data & Angka Kabupaten Pekalongan 2018

Dampak negative pembangunan insfrastruktur antara lain adalah berkurangnya lahan produktif pertanian, pengurangan lahan terbuka hijau serta rusaknya lingkungan hidup disekitar pembangunan insfrastruktur. Naiknya harga tanah disekitar area pembangunan insfrastruktur jalan dikarenakan munculnya investor dari kalangan pendatang (bukan penduduk asli dataran tinggi) dinilai negative dikarenakan terpinggirkannya penduduk asli yang tidak berketrampilan, sehingga berpotensi melahirkan kemiskinan baru. Berbagai upaya telah dilakukan oleh pemerintah Kabupaten Pekalongan dalam mewujudkan sarana & prasarana baik pada area bagian Selatan maupun bagian utara. Insfrastruktur jalan yang akan diwujudkan, direnovasi dan atau aspalisasi jalan desa adalah dalam rangka pembebasan isolasi terutama pada pedesaan-pedesaan terpencil di daerah pegunungan (Kabupaten Pekalongan bagian selatan). Potensi perekonomian desa yang lebih mandiri akan terpicu dengan program-program tersebut. Masyarakat petani, pedagang, peternak akan terdorong maju karena kemudahan-kemudahan dengan tersedianya insfrastruktur jalan pedesaan yang memadai. Hal lain yang terdorong adalah meningkatnya ketrampilan (non formal) dan pengembangan (Pendidikan formal) bagi masyarakat pedesaan yang menikmati pertumbuhan ekonominya terutama diprioritaskan bagi penduduk daerah di 5 kecamatan pegunungan yakni kecamatan Petungkriyono, kecamatan Lebakbarang, sebagian kecamatan Doro, kecamatan Karanganyar dan kecamatan Talun). Bagi pemerintah Kabupaten Pekalongan juga akan menikmati pertumbuhan PAD baik dari sector pertanian, perkebunan, pariwisata serta sector lainnya sebagai akibat tumbuhnya para pembayar pajak baru dari pedesaan. Letak geografis yang sangat unik dan indah yakni di bagian selatan berupa pegunungan merupakan area pertanian dengan produk-produk pertanian unggulan (agro-bisnis) seperti kentang, wortel, kubis, cabe, waluh, buah nangka, perkebunan karet/pinus dan bunga melati sebagai bahan baku the wangi khas produksi teh dari Pekalongan. Atas dasar latarbelakang tersebut maka peneliti akan melakukan penelitian terkait dengan “Dampak pembangunan insfrastruktur jalan terhadap pertumbuhan usahaekonomi rakyatdi Kabupaten Pekalongan Propinsi Jawa Tengah (khususnya di dataran tinggi).

2. RUMUSAN MASALAH

- a. Bagaimana insfrastruktur jalan terwujud diarea yang mengakses menuju jalan pedesaan khususnya di dataran tinggi.
- b. Sejauh manakah pertumbuhan usaha ekonomi rakyat yang berdomisili di dataran tinggi mampu berkembang dari waktu ke waktu.
- c. Seperti apakah dampak insfrastruktur dan pertumbuhan ekonomi terhadap biaya social masyarakat yang berdomisili di dataran tinggi.

3. TUJUAN

- a. Mengetahui sejauh manakah insfrastruktur jalan terwujud diarea yang mengakses menuju jalan pedesaan khususnya di dataran tinggi.
- b. Mempelajari pertumbuhan usaha ekonomi rakyat yang berdomisili di dataran tinggi mampu berkembang dari waktu ke waktu.
- c. Bagaimana dampak insfrastruktur dan pertumbuhan ekonomi terhadap biaya social masyarakat yang berdomisili di dataran tinggi.

B. KAJIAN PUSTAKA

1. PENGERTIAN INFRASTRUKTUR & PERTUMBUHAN EKONOMI

Fox (2004) mendefinisikan insfrastruktur 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 insfrastruktur tidak hanya terbatas pada sudut pandang ekonomi melainkan pertahanan dan keberlanjutan pemerintahan. *Vooghn & Polland (2003)* menyatakan insfrastruktur secara umum meliputi jalan, jembatan dan air dan system pembuangan, bandar udara, pelabuhan, bangunan umum dan juga termasuk sekolah-sekolah, fasilitas kesehatan, penjara, rekreasi, pembangkit listrik, keamanan, pemadam kebakaran, tempat pembuangan sampah dan telekomunikasi. *Jafar M (2007)* menyatakan bahwa insfrastruktur memiliki peranan positif terhadap pertumbuhan ekonomi dalam jangka pendek menciptakan lapangan kerja sector konstruksi, dan pada jangka menengah/Panjang akan mendukung peningkatan efisiensi dan produktifitas sektor-sektor terkait.

2. MANFAAT TRANSPORTASI, PEMBANGUNAN EKONOMI, MANFAAT/BIAYA SOCIAL.

Addler (1983) menyatakan bahwa pembangunan ekonomi tidak akan pernah ideal jik tidak ada pembangunan alat transportasi, serta akan tidak produktif jika tidak ada pembaharuan pembangunan pengangkutan. *Anwar (1995)* menyatakan bahwa kemajuan kehidupan masyarakat akan berkorelasi sangat signifikan dengan perubahan tehnologi baru yang bertambah baik dalam transportasi dan angkutan umum.

Nasution & M Siregar (1999) menyatakan bahwa secara social jasa transportasi sangat membantu dalam menyediakan pelayanan individu/kelompok, penyampaian informasi, serta perluasan/pemendekan jangka perjalanan. *Farris & Harding (dalam Anwar & Tito, 1996)* menyatakan bahwa Kegiatan transportasi dapat menghasilkan manfaat social (social benefits) dan biaya social (social cost). Adanya korelasi antara pembangunan insfrastruktur transportasi, mendorong pertumbuhan ekonomi serta manfaat / biaya social .

C. METODOLOGI PENELITIAN

1. Metode Analisis Data

- a. *Analisis Deskriptif*, yaitu 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

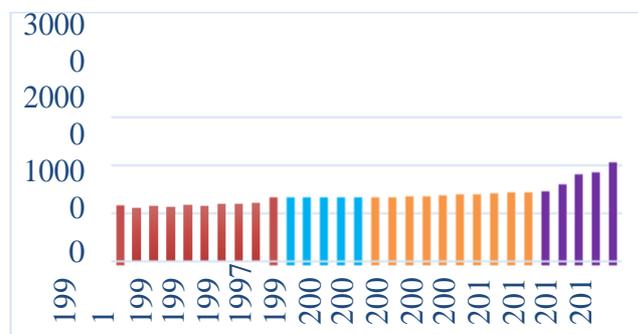
terlihat pada koesioner yang diisi oleh responden. Koesioner tersebut bersifat kualitatif yang kemudian dikuantitatif-kan dengan cara memberi skore (nilai) dengan menggunakan skala likert yaitu sebagai berikut : Sangat setuju diberi nilai (5), Setuju diberi nilai 4, Cukup setuju diberi nilai 3, Tidak setuju diberi nilai 2 dan Sangat tidak setuju diberi nilai 1.

b. **Analisis Kuantitatif**, untuk mengetahui hubungan variabel-variabel yang mempunyai hubungan, maka dilakukan pengujian hipotesis dengan perhitungan statistik. Untuk menganalisa data digunakan *SPSS versi 22.00*

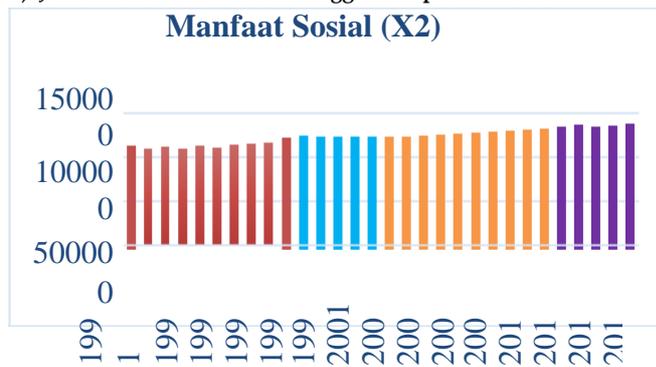
dalam model dan pengkajian hipotesis

Pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Pekalongan khususnya kabupaten Pekalongan bagian selatan yang meliputi 5(lima) kecamatan dataran tinggi yaitu kecamatan : Lebak barang, Peninggaran, Petung kriyono, Doro, dan Talun seetiap tahunnya mengalami peningkatan. Karakteristik pertumbuhan ekonomi dapat dilihat dari tahun 1991 sampai dengan tahun 1998 mengalami kenaikan sebesar rata-rata 2 % , namun pada tahun 1999 samapai dengan 2003 tidak terjadi peningkatan. Selanjutnya tahun 2004 sampai dengan 2013 mengalami peningkatan sebesar rata-rata 1 % , peningkatan pertumbuhan ekonomi terus meningkat dari tahun 2014 sampai dengan 2018 dengan peningkatan rata sebesar 7 % . Seiring dengan pertumbuhan ekonomi yang meningkat setiap tahunnya maka hal ini berdampak terhadap biaya sosial yang juga meningkat setiap tahunnya dimulai tahun 1991 sampai dengan 2018. Pertumbuhan ekonomi yang meningkat pertahunnya ini mendorong bertahap mendorong perkembangan Infrastruktur.

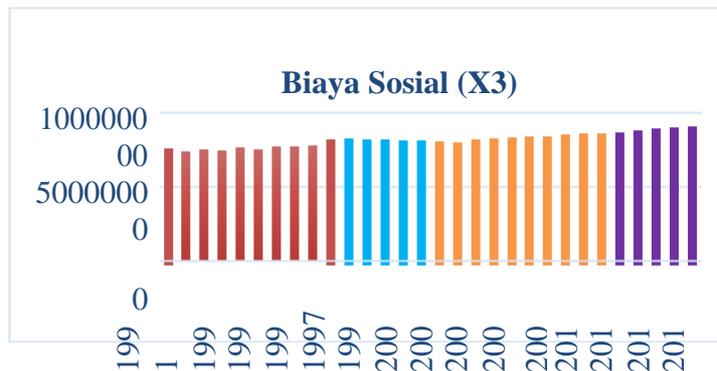
Pertumbuhan Ekonomi (X1)



Gbr 1. Pertumbuhan Ekonomi



Gbr 2. Manfaat Sosial



Gbr 3. Biaya Sosial



Gbr 4. Infrastruktur Jalan Kabupaten

D. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

1. Uji Asumsi Klasik

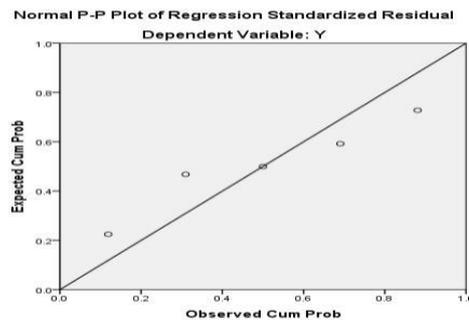
Pengujian dilakukan dengan tujuan untuk menghindari terjadinya penyimpangan terhadap asumsi klasik yaitu, sebagai berikut:

a. Uji Normalitas

Uji *normalitas* data dilakukan untuk menguji kenormalan distribusi data, dimana data yang normal atau terdistribusi secara normal akan memusat pada nilai rata-rata dan median.

Uji *normalitas* bertujuan untuk mengetahui seberapa besar data terdistribusi secara normal dalam variabel yang digunakan di dalam penelitian ini.

Data yang baik yang dapat dipakai dalam suatu penelitian adalah data yang telah terdistribusi secara normal.



Gambar 5. Uji Normalitas Data

Berdasarkan gambar 5 di atas, menunjukkan bahwa data menyebar disekitar garis diagonal dan mengikuti arah garis diagonal atau grafik histogramnya menunjukkan pola distribusi normal, dengan demikian maka model regresi mengikuti asumsi normalitas.

b. Uji Multikolinearitas.

Pengujian multikolinieritas dimaksudkan untuk *menguji adanya hubungan yang kuat antara beberapa atau semua variabel independen dalam model regresi.*

Jika terdapat adanya multikolinieritas maka koefisien regresi menjadi tidak menentu, tingkat kesalahannya menjadi sangat besar dan biasanya akan ditandai dengan adanya nilai koefisien determinasi yang sangat besar khususnya dalam pengujian secara simultan. Sedangkan dalam pengujian secara parsial, koefisien regresi biasanya tidak dipergunakan dan apabila dipergunakan sangat sedikit sekali koefisien regresi yang signifikan.

Pada penelitian ini, digunakan nilai *Variance Inflation Factors (VIF)* sebagai indikator ada atau tidaknya multikolinieritas diantara sesama variabel bebas.

Untuk menguji ada atau tidaknya pada suatu model yaitu dengan melihat nilai VIF dan nilai *tolerance*. Jika nilai *tolerance* lebih besar dari 0,1 atau nilai VIF lebih kecil dari 10, maka dapat disimpulkan tidak terjadi multikolinieritas pada data yang akan diolah.

Tabel 2. Multikolinearitas

Coefficients^a

Model		Collinearity Statistics	
		Tolerance	VIF
1	X1	.291	3.437
	X2	.298	3.355
	X3	.432	2.317

a. Dependent Variable: Y

Dari nilai *VIF* yang telah diperoleh dalam tabel di atas, menunjukkan bahwa data pada variabel bebas tidak mengandung adanya gejala korelasi yang kuat antara sesama variabel bebas, karena semua nilai *VIF* yang dihitung lebih kecil dari 10 dan nilai *tolerance* di atas 0,1 maka dapat disimpulkan tidak terdapat multikolinieritas diantara variabel bebas.

c. Uji Autokorelasi

Autokorelasi muncul karena observasi yang berurutan sepanjang waktu yang berkaitan satu sama lain. Masalah ini timbul karena residual tidak bebas dari satu observasi lainnya. Uji gejala autokorelasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah uji *Durbin-Watson*. Seperti yang terlihat pada tabel berikut:

Tabel 3. Autokorelasi

Model Summary^b

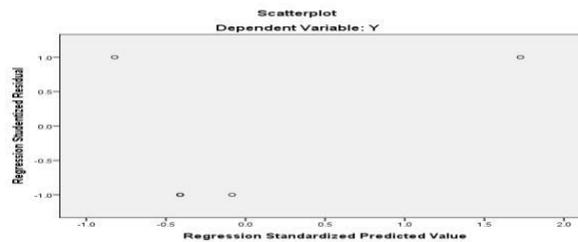
Model	Durbin-Watson
1	2.953

b. Dependent Variable: Y

Berdasarkan tabel 2 di atas, nilai *Durbin-Watson test* diperoleh 2,953 dengan menggunakan derajat kepercayaan (α) 5%. Karena nilai DW berada di antara -2 dan +2, maka dapat dikatakan tidak terdapat problem autokorelasi.

d. Uji Heteroskedastisitas

Berikut adalah uji heteroskedastisitas, dimana dalam analisis regresi, varians dari residual tidak sama atau tidak memiliki pola tertentu dari satu pengamatan ke pengamatan lain, yang ditunjukkan dengan nilai yang tidak sama antara satu varians dari residual dengan besarnya varians antar residual tidak homogen, sedangkan apabila terdapat gejala varians sama disebut homokedastisitas. Hasil uji heteroskedastisitas pada penelitian ini, dengan menggunakan scatterplot model, yaitu melalui diagram pencar antara nilai yang diprediksi (*ZPRED*) dan studentized residual (*SRESID*), seperti gambar berikut:



Gambar 6. Uji Heteroskedasitas

Berdasarkan diagram pencar diatas, maka dapat dilihat bahwa penyebaran residual tidak homogen. Hal tersebut dapat dilihat dari plot yang menyebar dan tidak membentuk suatu pola tertentu. Dengan hasil demikian terbukti bahwa tidak terjadi gejala homokedastis atau persamaan regresi memenuhi asumsi non-heteroskedasitas.e. **Analisis**

Regresi Linear Berganda

Teknik regresi berganda ini digunakan untuk mengetahui hubungan fungsional antara variabel dependen yaitu infrastruktur jalan(Y) dihubungkan dengan dua atau lebih variabel independen yaitu pertumbuhan ekonomi (X1), Manfaat sosial (X2), dan biaya sosial (X3). Untuk mengetahui hubungan tersebut, maka perlu dilakukan uji regresi linier berganda yang dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4. Analisis Regresi Berganda

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	628.604	566.920		1.109	.467
	X1	.006	.001	.288	7.748	.082
	X2	-.013	.001	-.776	-21.119	.030
	X3	1.779E-005	.000	.091	2.982	.206

a. Dependent Variable: Y

Berdasarkan hasil perhitungan SPSS 20.0 di atas maka diperoleh suatu persamaan regresi sebagai berikut :

$$Y = 628,604 + 0,006X1 - 0,013X2 + 0,00018 X3$$

Dari persamaan tersebut dapat diinterpretasikan sebagai berikut :

- a). Konstanta $b_0 = 628,604$ menyatakan bahwa jika pertumbuhan ekonomi(X1),manfaatsosial (X2), dan biaya sosial (X3) sama dengan nol dan tidak ada perubahan, maka infrastruktur jalan (Y)sebesar 628,604 satuan.
- b). Nilai koefisien regresi dari pertumbuhan ekonomi (X1) sebesar 0,006 yang artinya bahwa setiap kenaikan 1 satuan pertumbuhan ekonomi (X1), maka akan meningkatkan infrastruktur jalan(Y)sebesar 0,006 satuan.
- c). Nilai koefisien regresi dari manfaat sosial (X2) sebesar -0,013 yang artinya bahwa setiap kenaikan 1 satuan manfaat sosial (X2), maka akan menurunkan infrastruktur jalan(Y)sebesar 0,013 satuan.

d). Nilai koefisien regresi dari biaya sosial (X3) sebesar 0,00018 yang artinya bahwa setiap kenaikan 1 satuan biaya sosial (X3), maka akan meningkatkan infrastruktur jalan(Y) sebesar 0,00018 satuan.

f. Koefisien Korelasi

Analisis koefisien korelasi digunakan untuk mengetahui tingkat hubungan dua variabel, yaitu variabel bebas dan variabel tidak bebas. Tingkat hubungan antara pertumbuhan ekonomi dan Manfaat sosial dengan infrastruktur jalan ditunjukkan dengan besarnya koefisien korelasi.

Tabel 5. Koefisien Korelasi

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	1.000 ^a	1.000	.998	2.08976

a. Predictors: (Constant), X3, X2, X1

b. Dependent Variable: Y

Dari tabel koefisien korelasi di atas diketahui bahwa koefisien korelasinya atau *R* sebesar 0,998. Menggunakan pedoman menurut Sugiyono (2012: 149) bahwa nilai korelasi 0,998 berada diantara 0,80 – 1,00, dengan demikian tingkat hubungan yang terjadi antara pertumbuhan ekonomi, manfaat sosial, dan biaya sosial dengan infrastruktur jalan berada dalam kategori sangat kuat dengan arah hubungan positif.

Artinya apabila **pertumbuhan ekonomi, manfaat sosial, dan biaya sosial** mengalami peningkatan, maka infrastruktur jalan akan meningkat juga, begitu pula sebaliknya.

g. Koefisien Determinasi

Koefisien determinasi (*R*²) pada intinya *mengukur seberapa jauh kemampuan model dalam menerangkan variasi variabel dependen*. Besarnya kontribusi variabel pertumbuhan ekonomi, manfaat sosial dan biaya sosial terhadap infrastruktur jalan ditunjukkan dengan besarnya koefisien determinasi (adalah hasil pengkuadratan dari koefisien korelasi dikali 100%) atau *R Square*.

Tabel 6. Koefisien Determinasi

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	1.000 ^a	1.000	.998	2.08976

a. Predictors: (Constant), X3, X2, X1

b. Dependent Variable: Y

Dari tabel koefisien determinasi di atas diketahui bahwa koefisien determinasinya atau *R Square* adalah sebesar 1,000 atau 100,0%, artinya *variabel pertumbuhan ekonomi*

(X1), manfaat sosial (X2), dan biaya sosial (X3) mempunyai pengaruh terhadap infrastruktur jalan(Y) sebesar 100,0%.

h. Uji Simultan (Uji F)

Pengujian secara simultan digunakan untuk mengetahui nilai yang memberikan kuatnya pengaruh atau hubungan antara dua variabel atau lebih secara bersama-sama. Secara simultan

apakah regresi berganda signifikan (nyata atau tidak). Dengan kata lain, akan menguji apakah regresi berganda yang telah diperoleh menunjukkan bahwa pertumbuhan ekonomi (X1), manfaat sosial (X2), dan biaya sosial (X3) secara bersama-sama berpengaruh terhadap infrastruktur jalan (Y) atau tidak ada pengaruh.

Tingkat signifikansi yang digunakan dalam penelitian ini, yaitu $\alpha = 0,05$.

Adapun hasil pengujian secara simultan dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 7. Uji Hipotesis F

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	10838.420	3	3612.807	827.282	.026 ^b
	Residual	4.367	1	4.367		
	Total	10842.787	4			

a. Dependent Variable: Y

b. Predictors: (Constant), X3, X2, X1

Uji Signifikansi F

Pada tabel 5 anggotabb atas, pengujian secara simultan dengan membandingkan nilai signifikan dengan $\alpha = 0,05$.

H0 diterima jika nilai signifikan $\geq \alpha = 0,05$
 H0 ditolak jika nilai signifikan $< \alpha = 0,05$

Dari tabel di atas, dapat disimpulkan bahwa nilai signifikan $< \alpha = 0,05$ yaitu $0,026 < 0,05$ maka H0 ditolak.

Pengambilan keputusan:

Pertumbuhan ekonomi (X1), manfaat sosial (X2), dan biaya sosial (X3) berpengaruh signifikan secara simultan terhadap Infrastruktur jalan (Y) pada Kabupaten Pekalongan pada periode 1991 - 2018.

Uji Parsial (Uji t)

Uji parsial dilakukan untuk mengetahui tingkat signifikansi pengaruh variabel independen secara parsial (individu) terhadap variabel dependen. Pengaruh pertumbuhan ekonomi, manfaat sosial, dan biaya sosial terhadap infrastruktur jalan pada Kabupaten Pekalongan pada periode 1991 - 2018 secara parsial. Menentukan tingkat signifikansi

Tingkat signifikansi yang diambil untuk penelitian ini adalah 5%.

Untuk dapat mengetahui apakah terdapat pengaruh pertumbuhan ekonomi (X1), manfaat sosial (X2), dan biaya sosial (X3) terhadap infrastruktur jalan (Y) secara parsial, maka dilakukan pengujian hipotesis berdasarkan nilai signifikansi.

Tabel 8. Hasil Uji Hipotesis t

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	628.604	566.920		1.109	.467
	X1	.006	.001	.288	7.748	.082
	X2	-.013	.001	-.776	-21.119	.030
	X3	1.779E-005	.000	.091	2.982	.206

a. Dependent Variable: Y

1. Pengaruh pertumbuhan ekonomi (X1) terhadap infrastruktur jalan (Y) Dari tabel 8 di atas dapat dilihat bahwa nilai signifikan $> \alpha = 0,05$ yaitu $0,082 > 0,05$ maka H_0 diterima. Dengan demikian pertumbuhan ekonomi (X1) berpengaruh signifikan terhadap infrastruktur jalan (Y) pada Kabupaten Pekalongan pada periode 1991 - 2018.

2. Pengaruh manfaat sosial (X2) terhadap infrastruktur jalan (Y)

Dari tabel 8 di atas dapat dilihat bahwa nilai signifikan $< \alpha = 0,05$ yaitu $0,030 < 0,05$ maka

H_0 ditolak. Dengan demikian manfaat sosial (X2) berpengaruh signifikan terhadap infrastruktur jalan (Y) pada Kabupaten Pekalongan pada periode 1991 - 2018.

3. Pengaruh biaya sosial (X3) terhadap infrastruktur jalan (Y)

Dari tabel 8 di atas dapat dilihat bahwa nilai signifikan $> \alpha = 0,05$ yaitu $0,206 > 0,05$ maka H_0 diterima. Dengan demikian biaya sosial (X2) berpengaruh signifikan terhadap infrastruktur jalan (Y) pada Kabupaten Pekalongan pada periode 1991 - 2018.

E. SIMPULAN

- a. Berdasarkan hasil analisis data yang telah dilakukan terhadap seluruh data yang diperoleh, maka dapat diambil kesimpulan bahwa infrastruktur jalan dapat terwujud di area yang mengakses menuju jalan pedesaan khususnya di dataran tinggi dikarenakan masing-masing variabel berpengaruh signifikan pada Kabupaten Pekalongan pada periode 1991 – 2018 khususnya pada dataran tinggi.
- b. Pertumbuhan usaha ekonomi rakyat yang berdomisili di dataran tinggi terus menerus mampu berkembang dari waktu ke waktu yang kemudian mendorong meningkatkan perkembangan infrastruktur jalan yang berdampak meningkatkan pertumbuhan transportasi angkutan umum dan angkutan barang.
- c. Manfaat sosial teraplikasi dengan terbangunnya sekolah-sekolah dari tingkat dasar hingga sekolah menengah serta fasilitas kesehatan/klinik-klinik baik yang dibangun pemerintah dan swasta.
- d. Dampak pertumbuhan ekonomi dan biaya sosial masyarakat yang berdomisili

di dataran tinggi terhadap infrastruktur jalan sangat relevan dengan ketersediaan sarana transportasi yang efisien, tepat waktu dengan teknologi tinggi, informasi rute yg mudah ditemukan, angkutan umum yang dikelola secara terpadu seperti halnya Angkutan Barang, Angkutan Umum (Taxi, MRT, LRT, KA serta Bus) yang tarifnya diatur oleh pemerintah secara resmi termasuk jika muncul biaya tambahan, hingga syarat-syarat SDM (sopir) yang diseleksi secara ketat agar budaya pelayanan prima

DAFTAR PUSTAKA

- Adler. A. 1983. Evaluasi Ekonomi Proyek-Proyek Pengangkutan. Diterjemahkan oleh Paul Sitohang. UI Press Jakarta
- 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.
- Akhmad. 2005. Amber dan Komin, Studi Perubahan Ekonomi Di Papua, Bigraf Publishing Yogyakarta.
- Firman. 2007. Dampak Sektor Transportasi Terhadap Sektor Pertanian dan Peternakan di Indonesia. Pusat Penelitian : Universitas Padjadjaran
- 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.
- 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.
- 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: hal 141-150.
- Siregar. M. 1990. Beberapa Masalah Ekonomi dan Management Pengangkutan. F.E. UI.
- TriBastuti Purwantini dan RudiSunarja 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.
- Kasiyanto.M.J. 1996. Masalah dan Strategi Pembangunan Indonesia. PT.Pustaka Pembangunan Swadaya Nusan-tara Jakarta. Cetakan ke -1 Kwon, Eunkyung. 2001. (Infrastructure, Growth And Poverty Reduction In Indonesia: - ACrosssectionalAnalysisAsianDevelopment Bank Institute).
- Marwan Ja'far. 2007. Infrastruktur Pro Rakyat, Strategi Investasi Infrastruktur Indonesia Abad 21. Pustaka Toko Bangsa
- Nasution M.S.Tr. 1994. Manajemen Transportasi. Gahlia Indonesia.
- 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: hal 141-150.
- Siregar. M. 1990. Beberapa Masalah Ekonomi dan Management Pengangkutan F.E. Universitas Indonesia.