

PERAN INFRASTRUKTUR JALAN TERHADAP PENGURANGAN KETIMPANGAN WILAYAH DI PROVINSI LAMPUNG

De'vega Claudia Evangeliesta¹

Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Gadjah Mada
e-mail: devegaclaudiaevangeliesta@mail.ugm.ac.id

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengukur pengaruh infrastruktur jalan terhadap ketimpangan wilayah di Provinsi Lampung tahun 2017-2021. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa variabel panjang jalan kewenangan nasional berpengaruh terhadap menurunkan ketimpangan wilayah di Provinsi Lampung sedangkan variabel panjang jalan kewenangan provinsi dan panjang jalan kewenangan kabupaten/kota berpengaruh secara positif terhadap ketimpangan wilayah di Provinsi Lampung. Penelitian ini menggunakan analisis regresi linear berganda Ordinary Least Square dengan aplikasi E-Views. Penelitian ini menggunakan data pada 15 kabupaten/kota di Provinsi Lampung selama kurun waktu 2017-2021.

Kata kunci: Jalan Nasional, Jalan Tol, Jalan Provinsi, Jalan Kabupaten, Ketimpangan Wilayah, Indeks Williamson

Abstract

This study aims to measure the effect of road infrastructure on regional inequality in Lampung Province in 2017-2021. The results of this study indicate that the variable length of national authority roads has an effect on reducing regional inequality in Lampung Province while the variable length of provincial authority roads and the length of district / city authority roads have a positive effect on regional inequality in Lampung Province. This study uses Ordinary Least Square multiple linear regression analysis with E-Views application. This study uses data on 15 districts/cities in Lampung Province during the period 2017-2021.

Keywords: National Road, Toll Road, Provincial Road, District Road, Regional Inequality, Williamson Index

PENDAHULUAN

Ketimpangan wilayah merupakan masalah yang masih sering terjadi di negara yang sedang berkembang, tidak terkecuali di Indonesia. Salah satu provinsi yang masih mengalami permasalahan ketidakmerataan pembangunan yang berujung pada ketimpangan wilayah adalah Provinsi Lampung. Ketimpangan ini dapat terjadi karena adanya mobilitas barang dan jasa yang terhambat, perbedaan potensi sumber daya alam, letak geografis, pemusatan kegiatan ekonomi, kapasitas fiskal dan kualitas sumber daya manusia yang beragam (Wahyudi, H dan Asy'ariati, F, 2022). Pada dasarnya pembangunan dilakukan guna meningkatkan pertumbuhan ekonomi pada masing-masing wilayah. Namun, pertumbuhan ekonomi yang tidak merata akan menimbulkan permasalahan baru yakni ketimpangan wilayah. Salah satu upaya pemerintah dalam mengatasi ketimpangan wilayah adalah dengan otonomi daerah atau desentralisasi fiskal yakni wewenang kemandirian pemerintah setempat dalam mengelola potensi sumber daya yang dimiliki masing-masing sehingga pengelolaan keuangan dapat optimal dan tercapainya pertumbuhan ekonomi yang merata.

Provinsi Lampung terletak diujung Pulau Sumatera yang menjadi pintu gerbang ke Pulau Jawa. Letaknya yang strategis membuat pembangunan di Provinsi Lampung semakin pesat. Terbukti dengan adanya pembangunan berbagai proyek strategis nasional yang lokasinya berada di Provinsi Lampung. Pertumbuhan ekonomi di Provinsi Lampung dari tahun 2017-2021 mengalami kenaikan yang fluktuatif. Secara lingkup Sumatera dan Nasional Provinsi Lampung berada di posisi terbawah dengan nilai pertumbuhan ekonomi sebesar 2,79 di tahun 2021 (BPS, 2022). Sedangkan komparasi dengan provinsi lain di Pulau Sumatera, Provinsi Lampung berada pada posisi dua terbawah. Di sisi lain, pertumbuhan ekonomi belum dapat mengurangi tingkat kemiskinan di Provinsi Lampung. Dari data persentase penduduk miskin tahun 2021, Provinsi Lampung memiliki penduduk miskin sebesar 11,67 persen yang berarti lebih dari persentase penduduk miskin secara nasional yakni 9,71 persen (BPS, 2022).

Perkembangan kabupaten/kota yang beragam salah satunya dipengaruhi oleh kebijakan fiskal yang berdampak pada perbedaan indeks pembangunan manusia (Thofan, 2019). Dalam lingkup nasional, capaian IPM Provinsi Lampung berada di bawah rata-rata Indeks Pembangunan Nasional dan terendah di lingkup Pulau Sumatera dengan nilai indeks 69,9. Pertumbuhan ekonomi Provinsi Lampung yang cenderung meningkat setiap tahunnya belum berdampak pada pemerataan pembangunan dibuktikan dengan masih adanya ketimpangan wilayah yang terjadi pada tahun 2017-2021. Nilai ketimpangan wilayah Provinsi Lampung yang diukur dengan indeks Williamson pada tahun 2017-2021 cenderung stabil dan masuk dalam kategori rendah. Namun, meskipun nilainya rendah ketimpangan wilayah tetap terjadi di Provinsi Lampung dengan nilai 0,28 pada tahun 2021.

Pertumbuhan ekonomi memiliki keterkaitan dengan pembangunan sarana dan prasarana transportasi (Harum & Sutriani, 2017). Keberadaan infrastruktur transportasi jalan berperan penting dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi masyarakat dan pertumbuhan wilayah (Sulistiyorini, 2021). Pembangunan transportasi merupakan salah satu pengeluaran yang dilakukan oleh pemerintah melalui belanja modal infrastruktur transportasi. Dalam teorinya, Todaro & Smith (2011) menyatakan bahwa akumulasi pengeluaran pemerintah untuk belanja modal memiliki pengaruh signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi. Kebijakan pembangunan infrastruktur publik dapat menurunkan ketimpangan dan meningkatkan pertumbuhan (Lopez, 2010). Namun dalam penelitian lain infrastruktur jalan tidak berpengaruh terhadap ketimpangan wilayah bahkan dapat meningkatkan ketimpangan wilayah (Iqbal et al, 2017., dan Widodo, 2022).

Berdasarkan hasil penelitian terdahulu terkait pengaruh transportasi jalan terhadap penurunan ketimpangan wilayah ternyata tidak terjadi di Provinsi Lampung. Dalam periode 2017-2021 indeks wiliamson tidak mengalami penurunan yang signifikan. Sedangkan disaat yang bersamaan terjadi pembangunan jalan di Provinsi Lampung. Adanya perbedaan pengaruh infrastruktur transportasi terhadap penurunan ketimpangan wilayah, maka peneliti melakukan penelitian dengan tujuan mengukur pengaruh infrastruktur jalan terhadap pengurangan ketimpangan wilayah di Provinsi Lampung. Infrastruktur jalan yang dianalisis terbagi berdasarkan hirarki kewenangan pemerintah yakni jalan nasional, jalan provinsi, dan jalan kabupaten/kota.

METODE

Data dan Sumber Data

Penelitian ini menggunakan data di 15 Kabupaten/Kota di Provinsi Lampung dalam kurun waktu lima tahun (2017-2021). Data yang dianalisis berupa data ketimpangan wilayah yang dihitung dengan Indeks Williamson dan data belanja modal infrastruktur transportasi jalan yang mencakup kualitas dan kuantitas jalan berdasarkan kewenangan. Kualitas jalan mencakup panjang jalan dengan kualitas baik sedangkan kuantitas jalan mencakup panjang jalan keseluruhan. Jalan berdasarkan kewenangan yang dimaksud adalah Jalan Nasional, Jalan Provinsi, dan Jalan Kabupaten/Kota. Data yang digunakan merupakan data sekunder yang diperoleh dari Badan Pusat Statistika (BPS) Provinsi Lampung, KPPIP dan BPJT.

Tabel 1. Variabel dan Sumber Data Penelitian

NO	VARIABEL	SIMBOL	KETERANGAN	SUMBER DATA
1	Ketimpangan Wilayah Provinsi	Y_1	<ul style="list-style-type: none"> • Indeks Williamson - PDRB Kabupaten - Jumlah Penduduk Kabupaten 	<ul style="list-style-type: none"> • BPS Provinsi Lampung: Dalam Angka Kabupaten dalam Angka
2	Panjang Jalan Nasional	X_{1a}	<ul style="list-style-type: none"> • Panjang Jalan Nasional (km) • Panjang Jalan Tol (km) • Kualitas Jalan Baik (km) 	<ul style="list-style-type: none"> • Bina Marga Provinsi Lampung dan BPS Provinsi Lampung • KPPIP dan BPJT
3	Panjang Jalan Provinsi	X_{1b}	<ul style="list-style-type: none"> • Panjang Jalan Provinsi (km) • Kualitas Jalan Baik (km) 	<ul style="list-style-type: none"> • Bina Marga Provinsi Lampung dan BPS Provinsi Lampung
4	Panjang Jalan	X_{1c}	<ul style="list-style-type: none"> • Panjang Jalan 	<ul style="list-style-type: none"> • Bina Marga Provinsi

NO	VARIABEL	SIMBOL	KETERANGAN	SUMBER DATA
	Kabupaten/Kota		Kabupaten/Kota (km) • Kualitas Jalan Baik (km)	Lampung dan BPS Provinsi Lampung

Sumber: Penulis, 2023

Metode Analisis Data

a. Indeks Williamson

Ketimpangan wilayah Provinsi Lampung diukur dengan melihat perbandingan antara jumlah penduduk dengan PDRB perkapita yang dimiliki setiap wilayah dan disajikan dalam bentuk nilai Indeks Williamson. Indeks ini pertama kali diperkenalkan oleh Jeffrey G. Williamson dalam penelitiannya yang membahas tentang hubungan ketimpangan wilayah dengan tingkat pembangunan ekonomi antara negara yang maju dengan negara berkembang (Muta’ali, 2015). Nilai indeks Williamson berada pada rentang 0-1 yang berarti semakin mendekati 1 maka ketimpangan wilayah semakin tinggi, begitupun sebaliknya, jika indeks Williamson semakin mendekati 0 maka ketimpangan wilayah semakin kecil. berikut adalah rumus persamaan untuk menghitung nilai indeks Williamson:

$$IW = \sqrt{\frac{\sum(Y_i - Y)^2 \int i/n}{Y}}$$

Keterangan:

IW = Nilai Indeks Williamson

Y_i = PDRB per kapita kabupaten/kota i

Y = PDRB per kapita rata-rata Provinsi Lampung

i = Jumlah penduduk kabupaten/kota i

n = Jumlah penduduk Provinsi Lampung

Kriteria ketimpangan wilayah dapat dikategorikan sebagai berikut:

- a. Indeks Williamson bernilai 0,1 < IW < 0,35 maka tingkat ketimpangan rendah
- b. Indeks Williamson bernilai 0,35 < IW < 0,5 maka tingkat ketimpangan sedang
- c. Indeks Williamson bernilai IW > 0,5 maka tingkat ketimpangan berat

b. Analisis Regresi Data Panel (Ordinary Least Square)

Metode analisis yang digunakan pada penelitian ini menggunakan metode analisis regresi data panel (Ordinary Least Square). Metode ini digunakan karena dianggap lebih efektif dan efisien dalam menganalisis data panel. Model yang digunakan untuk mengestimasi hubungan antar variabel pada penelitian ini adalah model common effect. Sedangkan untuk mencari tingkat ketimpangan wilayah digunakan analisis Indeks Williamson. Model yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

$$Y_{it} = \alpha + \beta_1 X_{1it} + \beta_2 X_{2it} + \beta_3 X_{3it} + \mu_{it}$$

Dimana:

Y_{1it} = Ketimpangan Wilayah

X_{1it} = Panjang Jalan Nasional

X_{2it} = Panjang Jalan Provinsi

X_{3it} = Panjang Jalan Kabupaten/Kota

α = konstanta

β_{it} = Koefesien regresi

i = entitas ke - i

t = periode ke - t

Dengan β_0 adalah intersep, Y_{it} adalah ketimpangan wilayah Provinsi Lampung ke- i periode ke- t (indeks), $\beta_1 X_{1it}$ adalah panjang jalan nasional (km), $\beta_2 X_{2it}$ adalah panjang jalan kabupaten/kota (km), $\beta_3 X_{3it}$ adalah panjang jalan kabupaten/kota (km), dan μ_{it} adalah komponen error dari model untuk Provinsi Lampung ke- i pada tahun waktu ke- t .

Metode Ordinary Least Square (OLS) memiliki beberapa uji asumsi klasik yang harus terpenuhi untuk mendapatkan model persamaan yang dapat dengan baik merepresentasikan hasil perhitungan analisis. Uji yang harus terpenuhi adalah uji normalitas, uji multikolinieritas, dan uji heteroskedastisitas. Uji normalitas digunakan untuk mengetahui normal tidaknya suatu data dari variabel residual atau pengganggu dengan melihat nilai Jarque-Bera $> 0,05$. Uji multikolinieritas digunakan untuk mengukur kuat tidaknya hubungan antara variabel bebas dalam penelitian dengan melihat nilai koefisien yang tidak boleh melebihi 0,90 (Ghozali, 2018). Sedangkan Uji heteroskedastisitas digunakan untuk mendeteksi adanya kekonstanan varians pada residual dari model yang terbentuk dengan melihat nilai probabilitas $t < 0,05$.

Dari ketiga uji yang dilakukan sudah terpenuhi maka selanjutnya dilakukan uji Goodness of Fit atau uji hipotesis koefisien regresi secara menyeluruh dengan menggunakan uji koefisien determenasi, uji f , dan uji t . Uji R^2 atau uji koefisien determenasi digunakan untuk melihat variasi variabel terikat bisa atau tidak dijelaskan melalui variabel-variabel bebasnya. Uji koefisien determenasi dilihat melalui nilai R^2 yang berada pada rentang $0 < R^2 < 1$ dengan ketentuan semakin mendekati 0 maka variabel bebas akan semakin lemah dalam mempengaruhi variabel terikat. Uji f digunakan untuk melihat tingkat signifikansi dari variabel-variabel bebas terhadap variabel terikat secara bersamaan (nilai signifikansi $F < 0,05$, maka variabel bebas secara bersamaan mempengaruhi variabel terikat secara signifikan). Uji t digunakan untuk melihat tingkat signifikansi pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen secara terpisah dengan ketentuan nilai probabilitas t -statistic $< 0,05$.

HASIL DAN PEMBAHASAN
Kondisi Infrastruktur Jalan

Provinsi Lampung memiliki total panjang jalan 20.759 km di tahun 2021 yang terdiri dari jalan nasional sepanjang 1.292 km, jalan provinsi sepanjang 1.693 km dan jalan kabupaten/kota sepanjang 17.774 km. Provinsi Lampung dua ruas Jalan Tol Trans Sumatera yakni Ruas Bakauheni – Terbanggi Besar dan Ruas Terbanggi Besar – Pematang Panggang – Kayu Agung dengan total panjang jalan tol trans sumatera yaitu 253,9 km yang melewati Kabupaten Lampung Selatan, Kabupaten Lampung Tengah, Kabupaten Tulang Bawang, Kabupaten Tulang Bawang Barat, dan Kabupaten Mesuji. Berikut adalah rincian panjang jalan dan panjang jalan dalam kondisi baik di Provinsi Lampung pada tahun 2017-2021.

Tabel 2. Panjang Jalan dan Kondisi Jalan Baik Menurut Kewenangannya di Provinsi Lampung 2017-2021

TAHU N	PANJANG JALAN				KONDISI JALAN BAIK		
	NASION AL	TOL	PROVIN SI	KABUPAT EN	NASION AL	PROVIN SI	KABUPAT EN
2017	1327.5	53.525	2031.2	17460.9	1008	1048.4	6936
2018	1387.6	178.95 180.93	2067.5	17735.2	1142.1	1298.7	7407.1
2019	1387	2 253.98	2065.2	17760.6	1212.5	1398	6814.5
2020	1292.3	2 253.98	1692.6	17774.3	1067.3	1359.5	6505.1
2021	1292.2	2	1693.3	17774.3	1244.6	882.8	4878.1

Sumber: Badan Pusat Statistika 2017-2021 dan Kementerian PUPR 2023

Tabel 2 menunjukkan bahwa panjang jalan dengan kondisi baik selama tahun 2017-2021 memiliki peningkatan pada klasifikasi jalan nasional sedangkan untuk jalan provinsi dan kabupaten/kota cenderung menurun. Penurunan kualitas jalan ini dapat disebabkan oleh kerusakan jalan yang terjadi karena beberapa hal seperti dilewati oleh kendaraan kelebihan muatan dan dimensi.

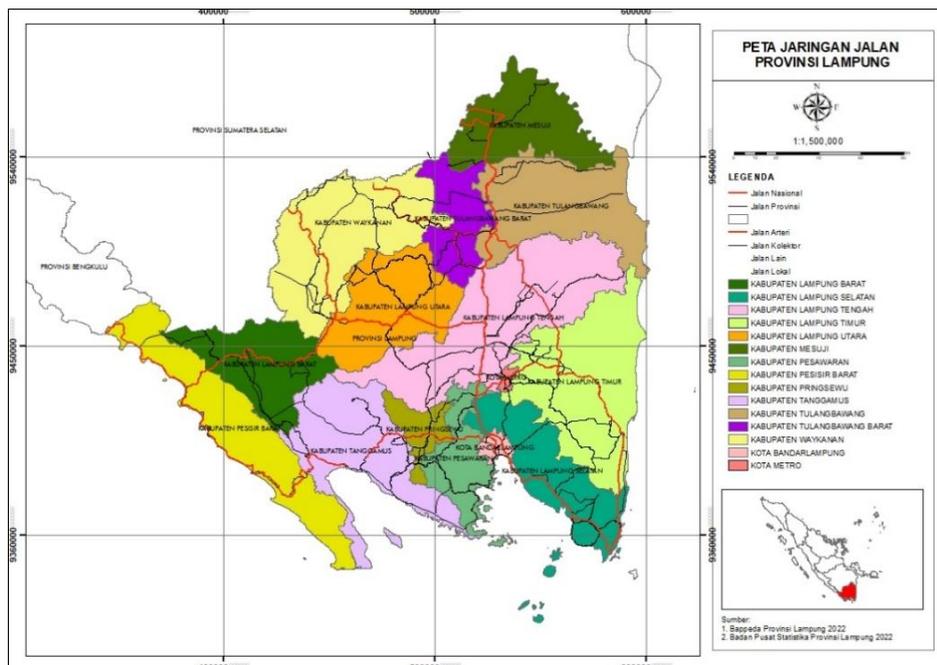
Berdasarkan data dalam statistik transportasi Provinsi Lampung tahun 2021, jumlah kendaraan bermotor bus dan truk terus bertambah setiap tahunnya dari 2019-2021 hingga mencapai 176.899 unit.

Tabel 3. Kemantapan Jalan Nasional, Provinsi, dan Kabupaten/Kota di Provinsi Lampung Tahun 2017-2021

TAHUN	KEMANTAPAN JALAN		
	NASIONAL	PROVINSI	KABUPATEN
2017	88.68%	70.02%	52.00%
2018	90.94%	77.03%	53.18%
2019	93.49%	77.23%	54.50%
2020	95.49%	74.43%	57.11%
2021	93.89%	76.04%	56.74%

Sumber: Kementerian PUPR, 2017-2021

Kemantapan jalan nasional di Provinsi Lampung pada tahun 2017-2020 mengalami peningkatan setiap tahunnya dan mencapai 93,89% pada tahun 2021. Sementara jalan provinsi memiliki kemantapan jalan yang cenderung fluktuatif dan mencapai 76,04% pada tahun 2021. Mayoritas jalan rusak di Provinsi Lampung adalah jalan kabupaten/kota dengan kemantapan jalan hanya sebesar 56,74% atau sepanjang 10.085 km dan jalan rusak sepanjang 7.689,2 km. Berikut adalah peta jaringan jalan Provinsi Lampung berdasarkan kewenangannya.



Gambar 1. Peta Jaringan Jalan Provinsi Lampung Berdasarkan Kewenangannya
Sumber: Penulis, 2024

Hasil Analisis Regresi

Pengujian model regresi dalam penelitian ini menggunakan model regresi linear berganda dengan sistem OLS atau Ordinary Least Square melalui aplikasi E-views. Model analisis yang digunakan telah lulus uji asumsi klasik (uji normalitas, uji multikolinieritas, dan uji heteroskedastisitas). Selanjutnya dilakukan uji kelayakan Goodness of Fit model regresi data panel yang terdiri dari uji hipotesis (uji F dan uji T) serta uji koefisien determenasi. Berikut adalah tabel hasil uji analisis OLS variabel independen terhadap variabel dependen.

Tabel 4. Hasil Analisis OLS Hubunngan Infrastruktur Jalan Terhadap Ketimpangan Wilayah

Variabel Dependen = Ketimpangan Wilayah		
Variabel Independen	Coefficient	t-Statistic

C	0.275	34.157
X1	-0.0003	-0.742
X2	0.0009	1.841
X3	0.0002	0.413
R-Squared	0.05	
Adjusted R-Squared	0.01	
F-statistic	1.25	

Sumber: Hasil Analisis E-Views, 2024

Ketentuan hipotesis uji F yang digunakan adalah:

H_0 : $F_{hitung} < F_{tabel}$ maka variabel independen tidak berpengaruh terhadap Y secara bersamaan

H_1 : $F_{hitung} > F_{tabel}$ maka variabel independen berpengaruh terhadap Y secara bersamaan

Berdasarkan tabel di atas, F_{hitung} yang diperoleh sebesar 1,25 sedangkan F_{tabel} sebesar 2,733647 maka $F_{hitung} < F_{tabel}$. Artinya variabel independen tidak berpengaruh signifikan terhadap Y secara bersama-sama.

Ketentuan hipotesis uji T yang digunakan adalah:

H_0 : $t_{hitung} < t_{tabel}$ maka variabel independen tidak berpengaruh terhadap Y secara bersamaan

H_1 : $t_{hitung} > t_{tabel}$ maka variabel independen berpengaruh terhadap Y secara bersamaan

Nilai t_{tabel} pada penelitian ini adalah 1,992997. Nilai negatif menunjukkan arah hubungan tidak searah sedangkan positif menunjukkan arah hubungan searah. Berdasarkan hasil output analisis regresi OLS didapatkan thitung pada masing-masing variabel independen dan interpretasinya sebagai berikut.

Tabel 5. Hasil Uji t terhadap Y dan Penjelasannya

Var.	t-statistic	Prob.	Keterangan
X1	-0.742	0.4608	Variabel X1 berpengaruh negative terhadap variabel Y
X2	1.841	0.0697	Variabel X2 berpengaruh positif terhadap variabel Y
X3	0.413	0.6809	Variabel X3 berpengaruh positif terhadap variabel Y

Sumber: Hasil Analisis E-Views, 2024

Hasil uji koefisien determinasi (R²) dilihat dari nilai R-squared yang dilakukan pada penelitian ini yakni sebesar 0,05. Artinya variabel independen dapat menerangkan variabel dependen secara keseluruhan. Nilai adjusted R-squared sebesar 0,01, artinya variabel independen yang digunakan dalam penelitian ini mampu menjelaskan variabel Y sebesar 1% sedangkan sisanya dijelaskan oleh variabel lain yang tidak dimasukkan dalam model penelitian ini.

Persamaan regresi yang dihasilkan pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

$$Y = 0.275 - 0.0003 * X1 + 0.0009 * X2 + 0.0002 * X3$$

Berdasarkan hasil persamaan di atas, variabel panjang jalan provinsi (X2) dan panjang jalan kabupaten/kota (X3) berpengaruh positif terhadap Ketimpangan Wilayah. Artinya semakin bertambah nilai panjang jalan provinsi dan panjang jalan kabupaten/kota maka ketimpangan wilayah akan semakin meningkat. Sedangkan panjang jalan nasional (X1) berpengaruh negative terhadap variabel ketimpangan wilayah. Artinya, semakin bertambah panjang jalan nasional maka akan semakin menurunkan tingkat ketimpangan antar wilayah di Provinsi Lampung.

Panjang jalan berdasarkan kewenangannya memiliki pengaruh yang berbeda terhadap penurunan ketimpangan wilayah di Provinsi Lampung. Jalan nasional mengalami peningkatan kualitas dan kemandapan jalan dalam kurun waktu 2017-2021. Sedangkan jalan provinsi dan jalan kabupaten/kota mengalami penurunan kualitas dan kemandapan jalan, sehingga berdampak pada penurunan kelancaran mobilitas barang dan jalan yang berujung pada pertumbuhan ekonomi dan ketimpangan wilayah. Hal ini sejalan dengan penelitian Syafrizal (2012) tentang penyebab ketimpangan wilayah dikarenakan mobilitas barang dan jasa yang terhambat dan dapat dikurangi dengan pembangunan infrastruktur yang memadai. Salah satu kebijakan pemerintah pusat yaitu pembangunan proyek strategis nasional berupa Jalan Tol Trans Sumatera (JTTS) di Provinsi Lampung membuat panjang jalan kewenangan nasional ikut bertambah. Dalam kaitannya dengan pengaruhnya terhadap ketimpangan wilayah, jalan nasional mampu mengurangi tingkat ketimpangan wilayah di Provinsi Lampung. Hal ini menunjukkan adanya peran yang sangat penting dari pemerintah pusat

terhadap permasalahan ketimpangan di Provinsi Lampung melalui kebijakannya dalam pembangunan infrastruktur jalan. Menurut katadata.co.id (2023), penyebab jalanan rusak di Provinsi Lampung adalah adanya pembangunan konstruksi yang tidak sesuai dengan spesifikasi teknis, banyaknya kendaraan angkutan muatan berlebih yang melewati rute jalan yang tidak sesuai dengan peruntukannya, dan minimnya saluran drainase untuk menyerap air hujan. Faktor-faktor penyebab tersebut membuat jalanan yang ada di Provinsi Lampung semakin rusak dan menghambat mobilitas barang dan jasa yang berujung pada terhambatnya pertumbuhan ekonomi dan bertambahnya ketimpangan wilayah yang terjadi di Provinsi Lampung.

SIMPULAN

Infrastruktur jalan berdasarkan kewenangannya memiliki pengaruh yang berbeda terhadap penurunan ketimpangan wilayah di Provinsi Lampung. Panjang jalan kewenangan nasional dapat menurunkan ketimpangan wilayah sedangkan panjang jalan kewenangan provinsi dan panjang jalan kewenangan kabupaten/kota belum mampu menurunkan ketimpangan wilayah di Provinsi Lampung. Kualitas jalan yang buruk disebabkan oleh pembangunan yang tidak sesuai dengan spesifikasi teknis, banyaknya kendaraan angkut muatan berlebih yang melewati jalan yang tidak sesuai dengan peruntukannya, dan minimnya saluran drainase berdampak pada mobilitas barang dan jalan yang terhambat yang berujung pada pertumbuhan ekonomi dan ketimpangan wilayah. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa peran pemerintah pusat dalam upaya penurunan ketimpangan wilayah di Provinsi Lampung sangat diperlukan.

SARAN

Peran pemerintah dalam mengurangi permasalahan ketimpangan wilayah melalui pembangunan dan perbaikan infrastruktur jalan sangat diperlukan. Sehingga dibutuhkan kerjasama yang baik antar pemerintah pusat, provinsi, dan daerah dalam pemerataan pembangunan terutama pada perbaikan infrastruktur jalan di Provinsi Lampung kedepannya. Penelitian ini memiliki keterbatasan dalam variabel penelitian yang digunakan dalam melihat pengaruhnya terhadap Ketimpangan Wilayah di Provinsi Lampung dan rentang waktu yang digunakan. Maka diperlukan penambahan variabel lain dan rentang waktu pada studi yang akan dilakukan selanjutnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistika Provinsi Lampung, 2022. Statistika Transportasi Provinsi Lampung 2017-2021. Badan Pusat Statistika Provinsi Lampung, 2023. Provinsi Lampung Dalam Angka 2017-2021.
- Chotia, V & Rao, N. 2016. Investigating the Interlinkages between Infrastructure Development, Poverty and Rural – Urban Income Inequality: Evidence from BRICS Nations. *Studies in Economics and Finance*.
- Ghozali, Imam. 2018. Aplikasi Analisis Multivariat dengan Program IBM SPSS 25. Badan Penerbit Universitas Diponegoro: Semarang.
- Harahap, F. 2021. Pengaruh Peningkatan Infrastuktur Terhadap Ketimpangan Ekonomi di Sumatera Utara. Skripsi: Fakultas Bisnis dan Ekonomika. Universitas Islam Indonesia, Yogyakarta.
- Harum, M. dan Sutriani. 2017. Pengaruh Pembangunan Jalan Tol Sutami terhadap Nilai Lahan di Sekitarnya. *Jurnal UIN Alauddin*, 4 (1): 66–73.
- Hirschman, Albert O. 1958. *The Strategy of Economic Development*. New Haven, CT: Yale University Press.
- Iqbal, M., Arifin, A. Juanda, B. 2017. Analisis Pengaruh Infrastruktur Terhadap Ketimpangan Pembangunan Ekonomi Wilayah di Provinsi Aceh. *Jurnal Tata Loka Vol 21 No 1*. Biro Penerbit Planologi UNDIP. Semarang.
- Katadata.co.id. 2023 Penyebab Jalan Rusak di Lampung: Desain Buruk dan Kelebihan Muatan. (<https://katadata.co.id/berita/industri/6458fc67b2b65/penyebab-jalan-rusak-di-lampung-desain-buruk-dan-kelebihan-muatan>) diakses pada 15 Mei 2024.
- Kementerian PUPR: Buletin Infrastruktur Daerah Edisi I/2016.
- Kementerian PUPR: Jalan Tol Trans Sumatera Dalam Pembangunan Tahun 2017-2021. (<https://data.pu.go.id/dataset/jalan-tol-dalam-pembangunan>)
- Lopez, J. 2010. Pro-growth, pro-poor: Is there a trade-off. The World Bank (PRMPR). (http://siteresources.worldbank.org/INTPGI/Resources/15040_WBWP33_78.pdf) diakses pada tanggal 5 Februari 2018.

- Muta'ali, Lutfi. 2015. Teknik Analisis Regional untuk Perencanaan Wilayah Tata Ruang dan Lingkungan. Yogyakarta: Badan Penerbit Fakultas Geografi (BPFGB).
- Myrdal, Gunnar. 1944. The American Dilemma: The Negro Problem and Modern Democracy. New York: Harper & Row.
- Kementerian Keuangan. 2018. Seri Ekonomi Makro – Teori Pertumbuhan Ekonomi. (<https://klc2.kemenkeu.go.id/kms/knowledge/klc1-seri-ekonomi-makro-teori-pertumbuhan-ekonomi/detail/> diakses pada tanggal 7 Maret 2023 pukul 22.03 WIB)
- Sukwika, T. 2018. Peran Pembangunan Infrastruktur Terhadap Ketimpangan Ekonomi Antarwilayah di Indonesia. Jurnal Wilayah dan Lingkungan Vol 6 No. 2, 11-130.
- Syafrizal. 2012. Ekonomi Wilayah dan Perkotaan. Jakarta: PT Rajagrafindo Persada
- Thofan, M. 2019. Analisis Pengaruh Pertumbuhan Ekonomi, IPM, Desentralisasi Fiskal terhadap Ketimpangan Pendapatan (Studi Kasus di Kabupaten/Kota Provinsi Jawa Timur 2014-2017). Skripsi: Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Brawijaya. Malang.
- Wahyudi, Heru dan Asy'ariati, Farida. 2022. Ketimpangan Wilayah antar Kabupaten/Kota di Provinsi Lampung. Jurnal Studi Ilmu Sosial dan Politik. Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Lampung: Bandar Lampung.
- Widodo, P et al. 2022. Peran Pembangunan Infrastruktur terhadap Ketimpangan Pendapatan di Kota dan Kabupaten Pulau Jawa. Jurnal Akutansi dan Pajak Vol 23 No 1.
- Todaro, M. P., & Smith, S. C. (2015). Economic development. In Pearson.