

**PENGARUH INFRASTRUKTUR JALAN DAN DRAINASE  
TERHADAP PERTUMBUHAN EKONOMI MASYARAKAT DI  
KELURAHAN HARJOSARI II KECAMATAN MEDAN AMPLAS  
(Studi Kasus : Jl. Bajak I)**

**Partahi Lumbangaol<sup>1</sup>, Bartholomeus<sup>2</sup>, Zefanya C Manalu<sup>3</sup>**

<sup>1,2,3</sup>Fakultas Teknik Universitas HKBP Nommensen Medan  
email : [partahi.lumbangaol@uhn.ac.id](mailto:partahi.lumbangaol@uhn.ac.id)<sup>1</sup>, [bartholomeus@uhn.ac.id](mailto:bartholomeus@uhn.ac.id)<sup>2</sup>,  
[zefanya.manalu@student.uhn.ac.id](mailto:zefanya.manalu@student.uhn.ac.id)<sup>3</sup>

**ABSTRAK**

Penelitian pengaruh infrastruktur jalan dan drainase terhadap pertumbuhan ekonomi di masyarakat bertujuan untuk mengetahui sejauh mana pengaruh pertumbuhan ekonomi masyarakat dari infrastruktur jalan dan drainase di Kelurahan Harjosari II Kecamatan Medan Amplas khususnya di Jalan Bajak I. Infrastruktur atau prasarana dan sarana fisik memiliki keterkaitan yang sangat kuat dengan kesejahteraan sosial dan kualitas lingkungan juga terhadap proses pertumbuhan ekonomi di suatu daerah. Hal tersebut dapat ditunjukkan dengan indikasi bahwa wilayah yang memiliki kelengkapan sistem infrastruktur lebih baik. Metode yang digunakan adalah deskripsi kuantitatif. Sampel dalam penelitian ini merupakan warga masyarakat yang ada di Jalan Bajak I sebanyak 24 orang. Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini adalah menggunakan kuisioner. Dimana penelitian ini merupakan penelitian yang berbasis deskriptif kuantitatif dengan menyebarkan kuisioner terhadap masyarakat. Teknik analisis data menggunakan statistik deskriptif, uji asumsi klasik dan setelah itu linear berganda dengan menggunakan software statistik. Uji hipotesis yang digunakan dalam penelitian ini adalah secara simultan dan parsial. Hasil penelitian ini menunjukkan ada kaitannya dengan pengaruh infrastruktur jalan dan drainase terhadap pertumbuhan ekonomi masyarakat. Hal ini ditunjukkan pada hasil responden atau kuisioner yang disebarkan melalui Google Form. Hasil uji parsial diketahui bahwa nilai t hitung pada variabel infrastruktur jalan ( $X_1$ ) sebesar  $0,701 < 2,079$  yaitu nilai t tabel. Maka dapat dikatakan bahwa infrastruktur jalan tidak berpengaruh dan tidak signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi. Kemudian pada variabel drainase ( $X_2$ ) sebesar  $2,527 > 2,079$  dari nilai t tabel. Hal ini dapat disimpulkan bahwa drainase berpengaruh dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi. Hasil uji simultan diketahui bahwa nilai f hitung sebesar  $14,505 > 3,10$  dari nilai f tabel. Maka secara keseluruhan diketahui bahwa secara bersama-sama variabel infrastruktur jalan dan drainase berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi.

**Kata Kunci :** infrastruktur, pertumbuhan ekonomi, uji statistik

**ABSTRACT**

*The study of the influence of road and drainage infrastructure on economic growth in the community aims to determine the extent to which the influence of economic growth in the community from road and drainage infrastructure in Harjosari II village, Medan Amplas district especially on Bajak I street. Infrastructure or physical facilities and infrastructure have a very strong relationship with social welfare and environmental quality as well as the process of economic growth in an area. This can be shown by the indication that areas that have a complete infrastructure system are better. The method used is quantitative description. The sample in this study were 24 residents of Bajak I street. The data collection technique in this study is using a questionnaire. Where this study is a quantitative descriptive-based study by distributing questionnaires to the community. The data analysis technique uses descriptive statistics, classical assumption tests and then multiple linear using statistical software. The hypothesis test used in*

*this study is simultaneous and partial. The results of this study indicate that there is a relationship between the influence of road and drainage infrastructure on the economic growth of the community. This is shown in the results of respondents or questionnaires distributed via Google Form. The results of the partial test show that the calculated  $t$  value for the road infrastructure variable ( $X_1$ ) is  $0.701 < 2.079$  which is the  $t$  table value. So it can be said that road infrastructure has no effect and is not significant on economic growth. Then on the drainage variable ( $X_2$ ) it is  $2.527 > 2.079$  from the  $t$  table value. It can be concluded that drainage has an effect and is significant on economic growth. The results of the simultaneous test show that the calculated  $f$  value is  $14.505 > 3.10$  from the  $f$  table value. So overall it is known that together the road infrastructure and drainage variables have a effect on economic growth.*

**Keywords :** *infrastructure, economic growth, statistic test*

## **PENDAHULUAN**

Peran infrastruktur jalan dan drainase sangat penting dalam mewujudkan pertumbuhan ekonomi masyarakat Indonesia. Dalam pembangunan infrastruktur banyak kegiatan proyek yang dilakukan untuk mencapai target perubahan infrastruktur yang lebih baik dan maju. Infrastruktur juga mempengaruhi penting bagi peningkatan kualitas hidup dan kesejahteraan manusia, antara lain peningkatan konsumsi, peningkatan produktivitas tenaga kerja. Ketersediaan infrastruktur dapat memberikan pengaruh ada peningkatan akses masyarakat terhadap sumber daya yang pada akhirnya mendorong pertumbuhan ekonomi (Kwik Kian Gie, 2002). Demikian juga drainase adalah salah satu aspek yang penting dalam menunjang infrastruktur suatu daerah maupun kawasan. Buruknya sistem drainase suatu kawasan dapat menimbulkan dampak negatif bagi masyarakat antara lain, terganggunya aktivitas masyarakat karena adanya genangan air, rembesan maupun kelebihan air irigasi dari suatu kawasan atau lahan sehingga fungsi kawasan menjadi terganggu. Sistem jaringan drainase di suatu kawasan sudah semestinya dirancang untuk menampung debit aliran yang normal terutama pada saat musim hujan (Gabriela dkk, 2013). Artinya kapasitas saluran drainase sudah diperhitungkan untuk genangan atau banjir. Jika kapasitas sistem saluran drainase menurun dikarenakan oleh berbagai sebab maka debit yang normal sekalipun tidak akan bisa ditampung oleh sistem yang ada sedangkan sebab menurunnya kapasitas sistem antara lain, banyak terhadap endapan seperti tanah dan sampah terjadi kerusakan fisik sistem jaringan dan adanya bangunan lain atas sistem jaringan (Lutjito dkk, 2015). Adapun tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah pengaruh infrastruktur jalan dan drainase terhadap pertumbuhan ekonomi masyarakat di jalan Bajak I Kec. Medan Amplas.

## **TINJAUAN PUSTAKA**

### **Pertumbuhan Ekonomi**

Menurut Syafitri dan Airusni (2019), pertumbuhan ekonomi didefinisikan sebagai kenaikan jangka panjang dalam kemampuan suatu negara untuk menyediakan banyak jenis barang-barang ekonomi kepada penduduknya.

Dalam zaman ahli ekonomi klasik seperti Adam Smith dalam buku karangannya yang berjudul *An inquiry into the nature and causes of the Wealth Nations*, menganalisis sebab berlakunya pertumbuhan ekonomi dan faktor yang menentukan pertumbuhan ekonomi. Setelah Adam Smith, beberapa ahli ekonomi klasik lainnya seperti Ricardo, Malthus, Stuart Mill juga membahas masalah perkembangan ekonomi (Sukirno, 2006).

1. Teori Pertumbuhan Klasik

Teori ini dipelopori oleh Adam Smith, David Ricardo, Malthus dan John Stuart Mill. Menurut teori ini pertumbuhan ekonomi dipengaruhi oleh empat faktor yaitu jumlah penduduk, jumlah barang modal, luas tanah dan kekayaan alam serta teknologi yang digunakan. Teori ini memberikan perhatiannya pada pengaruh pertambahan penduduk terhadap pertumbuhan ekonomi. Teori ini mengasumsikan luas tanah dan kekayaan alam serta teknologi tidak mengalami perubahan. Keterkaitan antara pendapatan per kapita dengan jumlah penduduk disebut dengan teori penduduk optimal. Menurut teori ini, pada mulanya pertambahan penduduk akan menyebabkan kenaikan pendapatan per kapita. Namun jika jumlah penduduk terus bertambah maka hukum hasil lebih yang semakin kurang akan mempengaruhi fungsi produksi yaitu produksi marginal akan mengalami penurunan dan akan membawa pada keadaan pendapatan per kapita sama dengan produksi marginal.

2. Teori Pertumbuhan Neo Klasik

Teori Neo Klasik berkembang sejak tahun 1950-an. Terus berkembang berdasarkan analisis-analisis mengenai pertumbuhan ekonomi menurut pandangan ekonomi klasik. Ahli ekonomi yang menjadi perintis dalam mengembangkan teori pertumbuhan tersebut adalah Robert Solow, Edmund Phelps, Harry Johnson dan J. R. Meade. Dalam analisa Neo Klasik pertumbuhan ekonomi tergantung pada pertambahan dan penawaran faktor-faktor produkdi dan tingkat kemajuan teknologi sebab perekonomian akan tetap mengalami tingkat kesempatan kerja penuh dan kapasitas alat-alat modal akan digunakan sepenuhnya dari waktu ke waktu.

3. Teori Pertumbuhan Harrod-Domar

Teori pertumbuhan Harrod-Domar merupakan perkembangan langsung dari teori pertumbuhan makro John Maynard Keynes. Menurut Harrod-Domar, setiap perekonomian pada dasarnya harus mencadangkan atau menabung sebagian dari pendapatan nasionalnya untuk menambah atau menggantikan barang-barang modal. Untuk memacu proses pertumbuhan ekonomi, dibutuhkan investasi baru yang merupakan tambahan netto terhadap cadangan atau stok modal (*capital stock*).

### **Pengaruh Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Masyarakat**

Karakteristik infrastruktur adalah eksternalitas baik positif maupun negatif dan adanya monopoli alamiah (*natural monopoly*) yang disebabkan oleh tingginya biaya tetap serta tingkat kepentingannya dalam perekonomian. Selain itu infrastruktur juga bersifat non eksklusif (tidak ada orang yang dapat dikesampingkan), *non rivalry* (konsumsi seorang individu tidak mengurangi konsumsi individu lainnya) serta umumnya biaya marginal adalah nol. Infrastruktur juga umumnya tidak diperjualbelikan (*non tradable*) (H. F. Henner, 2000).

Infrastruktur juga memegang peranan penting sebagai salah satu roda penggerak pertumbuhan ekonomi. Laju pertumbuhan ekonomi dan investasi suatu negara maupun daerah tidak dapat dipisahkan dari ketersediaan infrastruktur seperti transportasi, telekomunikasi, sanitasi dan energi. Inilah yang menyebabkan pembangunan infrastruktur menjadi pondasi dari pembangunan ekonomi yang berkelanjutan. Bertambahnya infrastruktur dan perbaikannya oleh pemerintah diharapkan memacu pertumbuhan ekonomi (Iskandar dan Nuraini, 2019).

### **Pemeliharaan Sistem Drainase**

Pemeliharaan drainase adalah usaha untuk menjaga agar prasarana drainase selalu berfungsi dengan baik selama mungkin, selama jangka waktu pelayanan yang direncanakan. Kondisi sistem drainase biasanya cepat menurun, sehingga mempengaruhi kinerja sistem (Fadhlika Ramadana, 2012). Oleh karena itu diperlukan program pemeliharaan yang lengkap dan menyeluruh. Menurut Suripin (2004), ruang lingkup pemeliharaan sistem drainase meliputi :

1. Kegiatan pengamanan dan pencegahan;
2. Kegiatan perawatan;
3. Kegiatan perbaikan.

Adapun kegiatan pengamanan dan pencegahan adalah usaha pengamanan atau menjaga kondisi fungsi sistem dari hal-hal yang dapat mengakibatkan rusaknya jaringan. Kegiatan ini meliputi inspeksi rutin, melarang membuang sampah di saluran dan melarang merusak bangunan drainase. Sedangkan kegiatan perawatan merupakan usaha-usaha untuk mempertahankan kondisi fungsi sistem tanpa ada bagian konstruksi yang diubah atau diganti (Suripin, 2004). Kegiatan perawatan ini antara lain :

1. Membabat rumput.
2. Membersihkan sampah, tumbuhan pengganggu yang berada di saluran.
3. Memperbaiki longsoran-longsorannya kecil yang terjadi di lereng saluran.
4. Menambal dinding saluran yang retak atau rusak dan merapikan bentuk profil saluran.
5. Memperbaiki kerusakan kecil pada tanggul akibat penurunan, rembesan dan longsorannya kecil.

6. Menambal dan memperbaiki kerusakan kecil atau setempat pada jalan inspeksi.

## METODE PENELITIAN

### Gambaran Umum Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian ini berada di jalan Bajak I Kelurahan Harjosari II Kecamatan Medan Amplas Kota Medan Provinsi Sumatera Utara. Secara astronomis Kec. Medan Amplas terletak di antara Lintang Utara dan Bujur Timur dengan ketinggian wilayah 27 meter di atas permukaan laut. Luas wilayah Kec. Medan Amplas adalah sebesar 4,59 km<sup>2</sup> atau sekitar 3,40% dari luas Kota Medan yaitu 13,764 km<sup>2</sup>.



**Gambar 1.** Lokasi penelitian  
(Sumber : Google Earth, 2024)

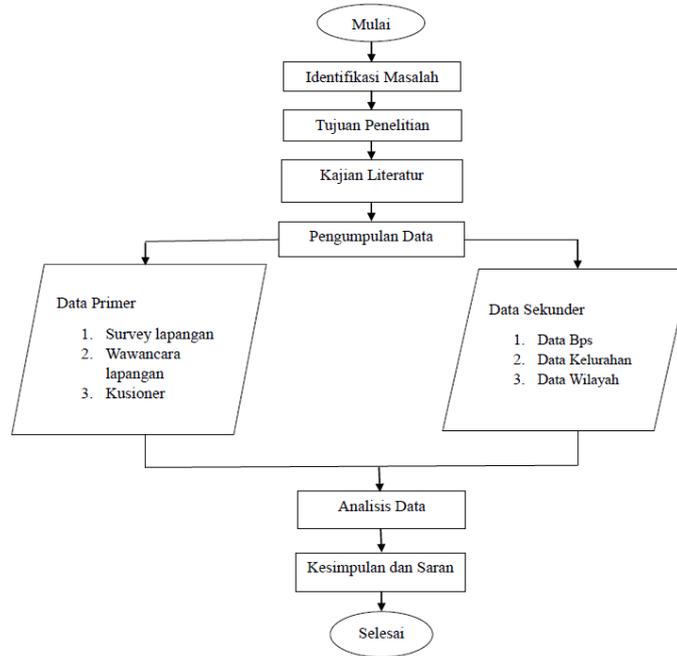
### Pelaksanaan Pengumpulan Data

Dalam studi kasus ini, pengambilan sampel dilakukan dengan metode *probability sampling* karena jenis data yang dibutuhkan adalah data primer yang harus diperoleh melalui peninjauan langsung di lapangan. Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah *simple random sampling* yaitu pengambilan sampel data secara acak dengan menggunakan *platform online Google Form*.

Penyebaran kuisioner melalui *Google Form* dilakukan dengan dua (2) cara, yaitu :

- a. Melakukan pembagian atau berbagi tautan kuisioner melalui media sosial dengan basis pengikut masyarakat di jalan Bajak I.
- b. Meminta bantuan teman atau kerabat untuk membantu menyebarkan kuisioner *online* kepada grup yang ada.

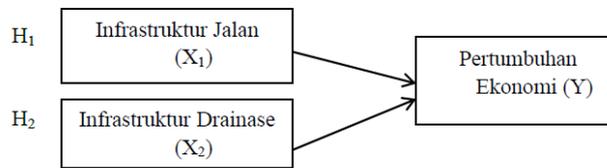
Dalam pengumpulan data dari responden, penting untuk memperhatikan panduan pengisian untuk memastikan bahwa responden yang mengisi kuisioner memenuhi kriteria peneliti. Oleh karena itu, pada saat penyebaran kuisioner perlu digunakan kata pengantar dan kontak informasi yang menjelaskan bahwa responden adalah masyarakat yang berdomisili di jalan Bajak I Kota Medan. Dengan cara ini, responden akan mengetahui apakah mereka memenuhi kriteria untuk melakukan pengisian kuisioner penelitian.



**Gambar 2.** Bagan Alir Penelitian

**Kerangka Berpikir**

Menurut Sugiyono (2014), kerangka berpikir akan menghubungkan secara teoritis antara variabel-variabel penelitian yaitu antara variabel independen dengan variabel depende. Adapun kerangka konsep yang digunakan dalam penelitian ini sebagai berikut.



**Gambar 3.** Kerangkap Berpikir Penelitian  
(Sumber : Hasil analisa, 2024)

Melalui kerangka berpikir diatas, hipotesis atas penelitian ini adalah :

- H<sub>1</sub> = Infrastruktur jalan memiliki pengaruh positif terhadap pertumbuhan ekonomi masyarakat di jalan Bajak I Kec. Medan Amplas Kota Medan
- H<sub>2</sub> = Infrastruktur drainase memiliki pengaruh positif terhadap pertumbuhan ekonomi masyarakat di jalan Bajak I Kec. Medan Amplas Kota Medan

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Hasil Uji Reliabilitas

**Tabel 1.** Hasil Uji Reabilitas Variabel X

Variabel	Reliability Statistics		
	Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
Infrastruktur Jalan (X1)	0,831	0,830	5
Infrastruktur Drainase (X2)	0,922	0,927	5

(Sumber : Hasil analisa, 2024)

Berdasarkan Tabel 1 di atas bahwa pengujian reliabilitas terhadap pernyataan kuisisioner dari variabel X1 didapatkan nilai *Cronbach's Alpha* sebesar 0,831 secara keseluruhan lebih besar dari 0,60 sehingga dapat disimpulkan pernyataan kuisisioner semua variabel dalam penelitian ini dinyatakan *reliable*. Sedangkan pengujian reliabilitas terhadap pernyataan kuisisioner dari variabel X2 didapatkan nilai *Cronbach's Alpha* sebesar 0,922 secara keseluruhan lebih besar dari 0,60 sehingga dapat disimpulkan pernyataan kuisisioner semua variabel dalam penelitian ini dinyatakan *reliable*.

**Tabel 2.** Hasil Uji Reabilitas Variabel Y

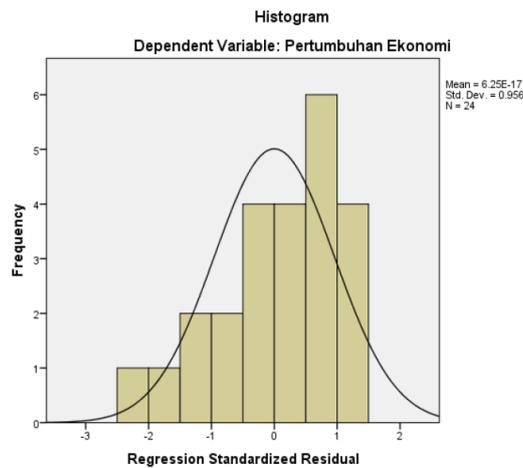
Variabel	Reliability Statistics		
	Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
Pertumbuhan Ekonomi (Y)	0,807	0,842	5

(Sumber : Hasil analisa, 2024)

Berdasarkan Tabel 2 bahwa pengujian reliabilitas terhadap pernyataan kuisisioner dari variabel Y didapatkan nilai *Cronbach's Alpha* sebesar 0,807 secara keseluruhan lebih besar dari 0,60 sehingga dapat disimpulkan pernyataan kuisisioner semua variabel dalam penelitian ini dinyatakan *reliable*.

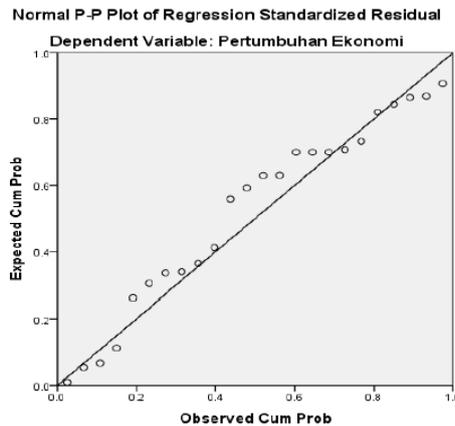
### Hasil Uji Normalitas

Uji normalitas dengan menggunakan uji *Kolmogorov-Smirnov Tes*, *Histogram* dan *Scatter Plot*, pengujian data ini untuk mengetahui apakah nilai residual terdistribusi normal atau tidak.



**Gambar 4.** Grafik Histogram Hasil Uji Normalitas  
(Sumber : Hasil analisa, 2024)

Berdasarkan Gambar 4 disimpulkan bahwa distribusi data normal karena grafik histogram menunjukkan pola distribusi normal maka model regresi memenuhi asumsi normalitas dan sebaliknya jika data menyebar jauh dari garis diagonal dan tidak mengikuti arah garis diagonal atau grafik histogram tidak menunjukkan pola distribusi data normal yang tidak menyimpang ke kanan maupun menyimpang ke kiri. Maka data residual berdistribusi normal hal ini dibuktikan data maupun model yang digunakan memenuhi asumsi normalitas.



**Gambar 5.** Scatter Plot Hasil Uji Normalitas  
(Sumber : Hasil analisa, 2024)

Perlu diketahui bahwa grafik histogram pada Gambar 4 yang bertujuan untuk menunjukkan distribusi data dimana histogram tersebut akan menampilkan sejumlah besar data dan frekuensi nilai data yang ditentukan dengan arah histogram. Pada Gambar 5 terlihat titik-titik menyebar di

sekitar garis diagonal dan cenderung mengikuti arah garis diagonal. Dengan demikian maka model regresi hipotesis tersebut memenuhi asumsi normalitas.

**Hasil Uji Multikolinearitas**

Uji Multikolinearitas dilakukan untuk melihat ada atau tidaknya korelasi yang tinggi antara variabel bebas dalam suatu model regresi linear berganda. Pengujian ini menggunakan alat statistik VIF (*Variance Inflation Factor*).

**Tabel 3.** Hasil Uji Reabilitas Variabel Y

Model	Coefficients						
	Unstandardized coefficients		Standardized coefficients	T	Sig.	Collinearity	
	B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
(Constant)	11,206	2,083		5,379	0,000		
X1	-0,250	0,357	-0,283	-0,701	0,491	0,123	8,159
X2	0,745	0,295	1,021	2,527	0,020	0,123	8,159

(Sumber : Hasil analisa, 2024)

Dari Tabel 2 hasil uji multikolinearitas di atas dapat dijelaskan sebagai berikut :

- 1) Berdasarkan ketentuan dari nilai *tolerance* > 0,10 yaitu untuk varibael X1 dan X2 dengan nilai 0,123 hal ini membuktikan bahwa model regresi yang digunakan dalam penelitian ini tidak terjadi multikolinearitas.
- 2) Berdasarkan ketentuan dari nilai VIF > 10 untuk variabel X1 dan X2 yaitu sebesar 8,159 dan variabel yang berarti sama variabel menunjukkan bahwa tidak ada multikolinearitas dalam model regresi sehingga data dikatakan baik dan dapat digunakan untuk pengujian selanjutnya.

**Hasil Uji Regresi Linier Berganda**

Analisis regresi berganda dilakukan untuk mengestimasi atau memprediksi rata-rata populasi atau nilai rata-rata variabel dependen berdasarkan nilai variabel independen yang diketahui hasil dari analisis regresi adalah berupa koefisien untuk masing-masing variabel independen (Imam Ghozali, 2018).

**Tabel 4.** Hasil Uji Regresi Linear Berganda

Model	Unstandardized coefficients		Standardized coefficients	T	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	11,206	2,083		5,379	0,000
X1	-0,250	0,357	-0,283	-0,701	0,491
X2	0,745	0,295	1,021	2,527	0,020

(Sumber : Hasil analisa, 2024)

1. Nilai  $a$  sebesar 11,206 merupakan nilai konstanta atau keadaan saat variabel pertumbuhan ekonomi belum dipengaruhi oleh variabel lainnya yaitu variabel  $X_1$  dan  $X_2$ , jika variabel independen tidak ada maka variabel pertumbuhan ekonomi tidak mengalami perubahan.
2. Nilai  $\beta_1$  yaitu nilai koefisien regresi  $X_1$  sebesar -0,250 menunjukkan bahwa variabel  $X_1$  mempunyai pengaruh negatif terhadap pertumbuhan ekonomi yang artinya bahwa setiap penurunan 1 satuan variabel infrastruktur jalan maka akan mempengaruhi pertumbuhan ekonomi sebesar -0,250 dengan asumsi bahwa variabel lain tidak diteliti.
3. Nilai  $\beta_2$  yaitu nilai koefisien regresi  $X_2$  sebesar 0,745 menunjukkan bahwa variabel infrastruktur drainase mempunyai pengaruh yang positif terhadap pertumbuhan ekonomi berarti bahwa setiap kenaikan 1 satuan variabel infrastruktur drainase maka akan mempengaruhi pertumbuhan ekonomi sebesar 0,745 dengan asumsi bahwa variabel lain tidak diteliti.

**Uji Parsial (Uji t)**

Pada uji parsial diketahui bahwa ketentuan dari uji parsial adalah nilai  $t$  hitung  $>$   $t$  tabel. Dengan demikian diketahui bahwa nilai  $t$  tabel adalah 2,079. Hasil uji parsial dijabarkan pada Tabel 4 berikut.

**Tabel 5.** Hasil Uji Parsial (Uji t)

Model	T	Sig.	Correlations		
			Zero-order	Partial	Part
(Constant)	5,379	0,000			
X1	-0,701	0,491	0,673	-0,151	-0,099
X2	2,527	0,020	0,755	0,483	0,357

(Sumber : Hasil analisa, 2024)

Untuk menguji apakah hipotesis dalam penelitian ini diterima atau tidak amaka diperlukan pengujian hipotesis atau uji t, hasil uji t sebagai berikut :

- 1) Nilai signifikan untuk  $X_1$  adalah  $0,491 > 0,05$ . Selain itu nilai koefisien beta adalah sebesar -0,701 dalam posisi negatif. Dari hasil tersebut maka dapat disimpulkan bahwa infrastruktur jalan tidak berpengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi.
- 2) Nilai signifikan untuk  $X_2$  adalah  $0,020 < 0,05$ . Selain itu nilai koefisien beta sebesar 2,527 dalam posisi positif. Dari hasil tersebut maka dapat disimpulkan bahwa infrastruktur drainase berpengaruh positif tetapi tidak signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi.

### Uji Simultan (Uji f)

Pada uji simultan diketahui bahwa ketentuan uji simultan yaitu  $f_{hitung} > f_{tabel}$ . Nilai  $f_{tabel}$  adalah 3,10. Hasil uji simultan dijelaskan dalam Tabel 6 berikut.

**Tabel 6.** Hasil Uji Simultan (Uji f)

Model	Sum of squares	df	Mean square	F	Sig.
Regression	193,727	2	96,863	14,505	0,000
Residual	140,232	21	6,678		
Total	333,958	23			

(Sumber : Hasil analisa, 2024)

Berdasarkan hasil uji simultan diketahui bahwa nilai  $f_{hitung}$  sebesar 14,505 sedangkan nilai  $f_{tabel}$  adalah 3,10. Maka dapat disimpulkan bahwa secara bersama-sama variabel infrastruktur jalan (X1) dan infrastruktur drainase (X2) berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi (Y) di jalan Bajak I Kec. Medan Amplas Kota Medan.

### Uji Koefisien Determinasi

Berdasarkan Tabel 6 berikut dijelaskan bahwa nilai *adjusted R square* diperoleh nilai 0,580 yang artinya 58% pengaruh variabel infrastruktur jalan (X1) dan infrastruktur drainase (X2). Kemudian sisanya yaitu 42% dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak diteliti.

### KESIMPULAN

Berdasarkan pembahasan sebelumnya, dapat disimpulkan beberapa hal sebagai berikut :

1. Berdasarkan nilai-nilai regresi untuk variabel bebas disimpulkan bahwa yang paling besar pengaruhnya terhadap pertumbuhan ekonomi adalah nilai variabel X2 adalah 0,745. Berdasarkan nilai tersebut diketahui bahwa peningkatan terhadap pertumbuhan ekonomi lebih cenderung dipengaruhi oleh variabel infrastruktur drainase.
2. Berdasarkan hasil uji simultan diketahui bahwa nilai  $f_{hitung}$  sebesar 14,505 sedangkan nilai  $f_{tabel}$  adalah 3,10. Maka dapat disimpulkan bahwa secara bersama-sama variabel X1 dan X2 berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi.
3. Berdasarkan hasil uji parsial (uji t) menunjukkan bahwa infrastruktur jalan tidak berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi masyarakat dengan nilai signifikansi untuk variabel X1 sebesar  $0,491 > 0,05$  sedangkan nilai  $t_{hitung}$  sebesar  $0,701 < 2,079$ . Maka hal ini menjelaskan bahwa infrastruktur jalan baik atau buruknya pembangunan tersebut tidak sepenuhnya akan berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi sebuah daerah.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Ghozali, Imam. 2018. *Aplikasi Analisis Multivariate Dengan Program IBM SPSS 25*. Badan Penerbit Universitas Diponegoro. Semarang.
- Gie, K. K. 2002. *Pembiayaan Pembangunan Infrastruktur dan Permukiman*.
- Henner, H. F. 2000. *Infrastructure et Development un bilan*. Mondes en Development.
- Iskandar, Nuraini. 2019. *Pengaruh Infrastruktur Publik Terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Kota Langsa*. Jurnal Samudra Ekonomika, Vol. 3 No. 1 Hal. 57 – 64.
- Lelli, G. L., Tanudjaja, L., M. E. Wuisan, Tangkudung, H. 2013. *Perencanaan Sistem Drainase di Kawasan Pusat Kota Amurang*. Jurnal Sipil Statik Vol. 1 No. 5 Hal. 341 – 349.
- Lutjito, AD. Sudiyono, Purwantoro, D. 2015. *Penggunaan Sumur Resapan Untuk Mengurangi Genangan Air Hujan Di Kampus Karangmalang Universitas Negeri Yogyakarta*. Jurnal INERSIA, Vol. 11 No. 1. Hal. 12 – 22.
- Ramadana, F. 2012. *Manajemen Sarana Prasarana Drainase Perkotaan Di Dinas Pekerjaan Umum (DPU) Kota Surakarta*. Skripsi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sebelas Maret. Surakarta.
- Suripin, 2004. *Sistem Drainase Perkotaan Yang Berkelanjutan*. Andi Offset. Yogyakarta.