

## DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN TOL TRANS JAWA TERHADAP PELUANG KEWIRAUSAHAAN

Mh. Nateq Nouri<sup>1\*</sup>, Gugun Muhammad Fauzi<sup>2</sup>, Muhammad Daffa Musyary<sup>3</sup>

<sup>1,2,3</sup>Institut Teknologi Bandung, Indonesia

e-mail : [nateqoik@gmail.com](mailto:nateqoik@gmail.com)

**Abstract:** The National Medium-Term Development Plan (RPJMN) for 2015-2019 and RPJMN for 2020-2024 emphasizes infrastructure development as the key to accelerating economic growth, especially through the implementation of a 2,500 km new toll road construction program. This program includes monumental projects such as the Trans Java Merak-Banyuwangi and Cikampek-Palimanan (Cipali) toll roads, which are the longest in Java. Evaluation of toll road development, by Government Regulation (PP) No. 39/2006, is a crucial step in assessing the success of public policy. However, PP No. 15/2005 emphasizes that the purpose of highway projects is to support economic growth and equitable development. In-depth research focused on the impact of the Trans Java toll road on economic growth in East Java. The results show the complexity and variation in the impact, with some toll roads increasing economic growth, while others decrease it. While theory suggests that infrastructure can accelerate economic growth, toll road development in East Java does not have an overall positive impact. Factors such as poor accessibility, high toll fees, and a lack of supporting infrastructure may be to blame. This impact is reflected in the decline in East Java's economic growth from 9.87% to 4.34% two years after toll road construction.

**Keywords:** Toll Road Infrastructure, Economic Growth, East Java

**Abstrak:** Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015-2019 dan RPJMN 2020-2024 menonjolkan fokus pada pengembangan infrastruktur sebagai kunci untuk mempercepat pertumbuhan ekonomi, terutama melalui implementasi program pembangunan jalan tol baru sepanjang 2.500 km. Program ini mencakup proyek monumental seperti Trans Jawa Merak-Banyuwangi dan tol Cikampek-Palimanan (Cipali), yang menjadi ruas tol terpanjang di Pulau Jawa. Evaluasi pembangunan jalan tol, sesuai dengan Peraturan Pemerintah (PP) No. 39/2006, menjadi langkah krusial dalam menilai keberhasilan kebijakan publik. Meskipun demikian, PP No. 15/2005 menegaskan bahwa tujuan proyek jalan raya adalah mendukung pertumbuhan ekonomi dan pemerataan pembangunan. Penelitian mendalam difokuskan pada dampak pembangunan jalan tol Trans Jawa terhadap pertumbuhan ekonomi di Jawa Timur. Hasilnya menunjukkan kekompleksan dan variasi dampak, di mana beberapa ruas tol mengalami peningkatan pertumbuhan ekonomi, sementara yang lain justru menurunkannya. Walaupun teori menyatakan bahwa infrastruktur dapat mempercepat pertumbuhan ekonomi, pembangunan jalan tol di Jawa Timur tidak secara keseluruhan memberikan dampak positif. Faktor-faktor seperti aksesibilitas yang kurang, biaya tol yang tinggi, dan kekurangan infrastruktur pendukung mungkin menjadi penyebabnya. Dampak ini tercermin dalam penurunan pertumbuhan ekonomi Jawa Timur dari 9,87% menjadi 4,34% dua tahun setelah pembangunan jalan tol.

**Kata Kunci:** Infrastruktur Jalan Tol, Pertumbuhan Ekonomi, Jawa Timur

---

Copyright (c) 2024 The Authors. This is an open-access article under the CC BY-SA 4.0 license (<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>)

---

### PENDAHULUAN

Indonesia, sebagai negara berkembang, terus berkomitmen untuk meningkatkan pembangunan di seluruh wilayahnya guna meningkatkan kesejahteraan masyarakatnya

(Kiswanto, 2005). Komitmen ini selaras dengan tujuan negara yang tertuang dalam alinea keempat Undang-Undang Dasar (UUD) 1945, yang menegaskan bahwa pendirian negara Indonesia bertujuan untuk mewujudkan kesejahteraan umum dan keadilan sosial bagi seluruh rakyatnya (F. salam Ahmad, 2022). Sebagai bagian dari upaya mewujudkan kesejahteraan dan keadilan sosial, pembangunan menjadi langkah krusial (Kiswanto, 2005). Pembangunan di Indonesia adalah proses multidimensi yang menggairahkan pertumbuhan, kemajuan, dan perubahan positif dalam berbagai sektor, termasuk ekonomi, lingkungan, sosial, dan geografis (Wijaya & Yudhistira, 2020).

Salah satu strategi utama dalam pembangunan nasional dan daerah adalah pembangunan infrastruktur. Infrastruktur menjadi pendorong pertumbuhan ekonomi dengan memfasilitasi investasi produktif, menciptakan lapangan kerja, dan mengurangi tingkat kemiskinan (Cruzes et al., 2015). Berdasarkan Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian Indonesia (2021) mengemukakan bahwa meskipun investasi dalam sistem fisik dasar suatu negara, seperti infrastruktur, memerlukan biaya tinggi, keberadaannya sangat vital untuk menggerakkan ekonomi dan meningkatkan kesejahteraan wilayah. Dalam konteks ini, infrastruktur jalan, termasuk jalan raya dan jalan tol, diidentifikasi oleh Fay (1999) sebagai faktor kunci yang secara signifikan memfasilitasi dan mendukung kelancaran aktivitas perekonomian di suatu wilayah.

Kesadaran akan pentingnya infrastruktur bagi kemajuan suatu negara telah menjadi perhatian utama Pemerintah Indonesia, yang tercermin dalam respons kebijakannya. Sejak awal kepemimpinan pada tahun 2014, Presiden Joko Widodo (Jokowi) telah menegaskan urgensi pembangunan infrastruktur sebagai landasan fundamental untuk kemajuan negara. Kebijakan percepatan pembangunan infrastruktur menjadi fokus utama dalam Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 2 Tahun 2015 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015-2019. Pada tahap ini, poin ketiga RPJMN menggarisbawahi upaya percepatan pembangunan infrastruktur untuk mendorong pertumbuhan ekonomi dan pemerataan pembangunan. Prioritas diberikan pada pembangunan jaringan jalan tol, diarahkan untuk meningkatkan produktivitas masyarakat dan daya saing internasional. Inisiatif ini dijalankan sebagai bagian dari strategi nasional untuk membangun konektivitas dan mencapai keseimbangan pembangunan, dengan target ambisius pembangunan jaringan jalan tol sepanjang 1.000 km hingga tahun 2019. Pada periode kedua kepemimpinan Presiden Jokowi, Perpres Nomor 18 Tahun 2020

tentang RPJMN 2020-2024 kembali menempatkan pembangunan jalan tol sebagai salah satu strategi inti dalam pengembangan infrastruktur. Dengan target pembangunan 2.500 km jalan tol baru pada akhir 2024, strategi ini menandai komitmen lanjutan untuk memperkuat fondasi pembangunan nasional melalui infrastruktur yang kokoh.

Dalam konteks dampak infrastruktur terhadap perekonomian, Pemerintah Republik Indonesia menetapkan pembangunan infrastruktur jalan baru, termasuk jalan tol, sebagai salah satu prioritas program saat ini. Inisiatif ini memiliki tujuan utama dalam mewujudkan pemerataan pembangunan, hasil, dan keseimbangan dalam pengembangan wilayah (Jaya, 2021). Melalui penyelenggaraan jalan tol, diharapkan tercapainya efisiensi pelayanan distribusi yang mendukung pertumbuhan ekonomi, terutama di wilayah yang telah mencapai tingkat perkembangan tinggi (Faisal Anwar et al., 2019). Jalan Tol Trans-Jawa, sebuah jalan tol utama yang telah dibangun dan dioperasikan di Indonesia, membentang sepanjang lebih dari 1000 km, menghubungkan Cilegon di Provinsi Banten hingga Probolinggo di provinsi Jawa Timur. Jalan tol ini melintasi dan menghubungkan berbagai kota dan kabupaten di lima provinsi di Pulau Jawa, yakni Banten, DKI Jakarta, Jawa Barat, Jawa Tengah, dan Jawa Timur (F. salam Ahmad, 2022). Keberadaan Jalan Tol Trans-Jawa diharapkan dapat meningkatkan efisiensi transportasi, memudahkan mobilitas barang dan penduduk, serta berkontribusi signifikan terhadap pusat perekonomian Indonesia, Pulau Jawa, yang mencakup 58% produk domestik bruto nasional dan 56% penduduk (Syawie, 2014).

Secara fungsi jalan tol memiliki spesifikasi yang tinggi dengan dibiayai oleh swasta yang bekerjasama dengan pemerintah pusat dikarenakan harga yang tinggi dalam pembangunan jalan tol (Aini, 2021). Dalam pemanfaatannya pengguna jalan tol ini diberikan biaya disetiap ruas yang dilaluinya. Fungsi jaringan jalan tidak hanya sebatas penghubung antar wilayah akan tetapi sebagai jalur perekonomian yang mampu berfungsi sebagai jalur perdagangan dengan mendukung pergerakan barang dan jasa. Selain itu fungsi lain yang lebih luas lagi dengan keberadaan jaringan jalan yaitu (Saxena Subhash C, 1989 dalam Riyanto, 2006):

**Tabel 1.** Fungsi Jaringan Jalan Secara Luas

Fungsi	Keterangan
Fungsi Ekonomi	<ul style="list-style-type: none"><li>• Mampu menghubungkan ke pusat kegiatan ekonomu</li><li>• Pengembangan wilayah dan kota</li><li>• Akses dalam pemanfaatan sumber daya alam wilayah</li><li>• Mengembangkan jangkauan pasar ekonomi</li></ul>

Fungsi	Keterangan
	<ul style="list-style-type: none"><li>• Desentralisasi wilayah dan mengurangi biaya akomodasi</li><li>• Meningkatkan daya saing antar wilayah dengan mampu menstabilkan harga barang</li><li>• Memberikan kesempatan lapangan kerja dengan terbukanya akses suatu wilayah</li></ul>
Fungsi Politik dan Sosial	<ul style="list-style-type: none"><li>• Memiliki potensi untuk mensejahterakan Masyarakat</li><li>• Membuka akses kesuatu wilayah</li><li>• Mampu memberikan pemerataan distribusi sebaran penduduk</li><li>• Memperkuat kesatuan dan pertahanan</li></ul>
Fungsi lain	<ul style="list-style-type: none"><li>• Mampu memberikan peluang investasi skala besar untuk suatu wilayah</li><li>• Mampu memberikan pemasukan untuk daerah dalam hal pemasukan pajak</li><li>• Memberikan alternatif jalur lalu lintas sehingga bisa mengurangi kemacetan lalu lintas</li></ul>

Sumber : (Saxena Subhash C, 1989 dalam Riyanto, 2006)

Dampak yang ditimbulkan dengan adanya jalan tol memiliki dampak terhadap pertumbuhan ekonomi dengan terjadinya kenaikan stok jalan sebesar 1% akan memberikan dampak pertumbuhan ekonomi sebesar 8% (Sumaryoto, 2010). Keberadaan lokasi gerbang tol tersebut mampu memberikan dampak positif bagi aspek ekonomi karena memberikan kemudahan untuk pertumbuhan ekonomi karena akan menjadi pusat ekonomi baru sebagai kawasan bisnis berupa industri, perdagangan, jasa, keuangan dan sebagainya (Alexander, 2021). Selain kawasan yang memberikan dampak terhadap pertumbuhan ekonomi keberadaan jalan tol ini memberikan dampak lain berupa munculnya pertumbuhan pembangunan perumahan baru (BPIW, 2018). Dilihat dari data di kawasan Jabodetabek sekitar 10% atau 500 kawasan hunian berada di sekitar gerbang tol (Sumaryoto, 2010). Hal tersebut menunjukkan keberadaan jalan tol ini mampu memberikan dampak kenaikan bagi bidang properti di perkotaan yang mempengaruhi aktivitas perekonomian perkotaan (Gayo, 2023). Hal tersebut berbanding lurus dengan kenaikan harga tanah di wilayah tersebut sebagai dampak keberadaan jalan tol.

Salah satu jalan tol terpanjang di Indonesia yakni Jalan Tol Trans Jawa, terutama Jalan Tol Trans-Jawa yang melintasi sejumlah kabupaten/kota di Jawa Timur menjadi salah satu megaproyek infrastruktur terkemuka di Indonesia, menciptakan dampak signifikan dalam memperkuat konektivitas dan mendukung pertumbuhan ekonomi di wilayah tersebut. Data mengenai jalan tol ini didapatkan dari Kementerian Pekerjaan Umum (PU) Indonesia, yang merinci rute jalan tol, panjang trase, serta wilayah yang dilaluinya. Jalan Tol Trans-Jawa di Jawa Timur menghubungkan berbagai destinasi

penting, seperti Surabaya, Malang, dan Probolinggo. Melintasi sejumlah kabupaten seperti Sidoarjo, Mojokerto, Lamongan, dan Gresik, jalan tol ini menciptakan koridor efisien bagi mobilitas barang dan penduduk. Data yang berasal dari Kementerian PU memberikan gambaran detail mengenai panjang trase jalan tol, lokasi exit dan entry, serta fasilitas yang tersedia.

**Tabel 2.** Kabupaten/Kota di Jawa Timur yang dilalui Jalan Tol Trans-Jawa

No	Ruas Tol Operasi	Panjang (km)	Tahun Operasi	Kabupaten yang terlewati
1	Mantingan - Ngawi - Kertosono	122.55	2018	Kabupaten Ngawi, Kabupaten Madiun, Kabupaten Nganjuk
2	Kertosono - Mojokerto	40.5	2018	Kabupaten Nganjuk, Kabupaten Jombang, Kabupaten Mojokerto
3	Surabaya - Mojokerto	36.27	2018	Kabupaten Mojokerto, Kota Mojokerto, Kota Surabaya
4	Gempol - Pasuruan	34.15	2018	Kabupaten Pasuruan
5	Pasuruan - Probolinggo	31.3	2019	Kabupaten Pasuruan, Kabupaten Probolinggo
6	Gempol - Pandaan	15.17	2018	Kabupaten Pasuruan, Kabupaten Sidoarjo
7	Pandaan - Malang	35.38	2020	Kabupaten Sidoarjo, Kabupaten Pasuruan, Kabupaten Malang

Sumber: Menteri Pekerjaan Umum, 2022

Sebagai perbandingan keberadaan Jalan Tol Trans-Jawa yang melintas di Kabupaten/Kota Provinsi Jawa Tengah memberikan dampak kenaikan terhadap pertumbuhan ekonomi dengan perbandingan sebelum ada Jalan Tol Trans-Jawa pertumbuhan ekonomi 5,527% dan dua tahun setelah keberadaan jalan tol meningkat menjadi 5,664% (F. S. Ahmad, 2022). Secara langsung keberadaan Jalan Tol Trans-Jawa yang melintasi memberikan dampak pertumbuhan ekonomi di kabupaten/kota yang dilintasi. Pembangunan Jalan Tol Trans-Jawa sendiri dibangun mulai tahun 2018 yang melintasi Provinsi Jawa Barat sampai dengan Provinsi Jawa Timur (Alexander, 2021; BPIW, 2018; Kebijakan Ekonomi Jurnal Kebijakan Ekonomi et al., 2020). Kabupaten/Kota yang dilintasi di Jawa Tengah memiliki rata-rata kenaikan pertumbuhan ekonomi dibandingkan wilayah yang tidak dilintasi oleh jalan tol. Bisa dilihat pada Kabupaten Tegal rata-rata pertumbuhan ekonomi meningkat dari 5,535% menjadi 5,65% akibat keberadaan jalan tol. Daerah lain yaitu Kabupaten Semarang juga mengalami kenaikan pertumbuhan dari 5,685% menjadi 6,00%. Kabupaten Sragen dalam dua tahun mengalami penurunan pertumbuhan ekonomi dari 5,87% menjadi 5,825%. Perbandingan pertumbuhan ekonomi untuk Kabupaten/kota di Jawa Tengah bisa dilihat pada tabel dibawah ini.

**Tabel 3.** Perbandingan Rata-rata Pertumbuhan Ekonomi Sebelum dan Setelah Ada Jalan Tol Trans-Jawa

Kabupaten/Kota	Tahun Jalan Tol Beroperasi	Rata-rata Pertumbuhan Ekonomi 2 tahun sebelum ada jalan tol (%)	Rata-rata Pertumbuhan Ekonomi 2 tahun setelah ada jalan tol (%)	Selisih (%)
Kabupaten Brebes	2010	4,9	4,955	0,055
Kabupaten Tegal	2018	5,65	5,535	-0,115
Kabupaten Pemalang	2018	5,52	5,745	0,225
Kabupaten Pekalongan	2018	5,315	5,555	0,24
Kabupaten Batang	2018	5,29	5,555	0,265
Kabupaten Kendal	2018	5,67	5,74	0,07
Kabupaten Semarang	2014	6	5,685	-0,315
Kabupaten Salatiga	2017	5,22	5,71	0,49
Kabupaten Boyolali	2018	5,655	5,84	0,185
Kabupaten Sukoharjo	2018	5,74	5,855	0,115
Kota Surakarta	2018	5,525	5,765	0,24
Kabupaten Karanganyar	2018	5,858	5,87	0,012
Kabupaten Sragen	2018	5,87	5,825	-0,045

Sumber : (F. S. Ahmad, 2022)

Dibandingkan dengan dampak pembangunan Jalan Tol Trans-Jawa di Jawa Tengah, wilayah Provinsi Jawa Timur yang dilintasi oleh proyek tersebut memiliki dampak pertumbuhan ekonomi yang signifikan. Setelah pembangunan jalan tol, beberapa wilayah di Provinsi Jawa Timur, seperti Kota Mojokerto, Kota Surabaya, dan Kabupaten Pasuruan, melihat penurunan tingkat pertumbuhan ekonomi. Namun, pertumbuhan ekonomi yang signifikan terjadi di wilayah lain, seperti Kabupaten Probolinggo dan Kabupaten Malang.

Pola dampak ekonomi yang beragam ini dapat digunakan untuk memahami peluang kewirausahaan di Kabupaten/Kota Provinsi Jawa Timur yang dilintasi oleh Jalan Tol Trans-Jawa. Untuk mengatasi tantangan yang muncul, daerah yang mengalami penurunan pertumbuhan ekonomi mungkin memerlukan kreativitas dan inovasi. Bisnis dapat melihat peluang di bidang yang tidak terkena dampak negatif serta menemukan peluang baru yang muncul sebagai akibat dari perubahan dalam cara distribusi barang dan jasa. Sementara itu, di wilayah dengan ekonomi yang berkembang pesat, peluang kewirausahaan dapat berkisar pada memanfaatkan peningkatan konektivitas dan aksesibilitas untuk mendukung pertumbuhan bisnis. Sebagai contoh, pelaku bisnis dapat mempertimbangkan untuk investasi di sektor-sektor yang mendapat dukungan dari

infrastruktur transportasi baru, atau menemukan kebutuhan pasar lokal yang dapat dipenuhi dengan lebih efisien melalui perubahan dalam rantai pasokan dan distribusi. Untuk mengembangkan peluang kewirausahaan di Provinsi Jawa Timur yang terdampak oleh pembangunan Jalan Tol Trans-Jawa, diperlukan pendekatan yang berfokus pada konteks dan berfokus pada masalah yang dihadapi oleh masing-masing wilayah. Kesuksesan bisnis dalam memanfaatkan peluang ini dapat memainkan peran penting dalam mendorong pertumbuhan ekonomi lokal dan menanggapi perubahan yang disebabkan oleh pembangunan infrastruktur transportasi.

Penelitian ini bertujuan untuk menguji dampak keberadaan megaproyek jalan tol yang melintasi sejumlah kabupaten/kota di Jawa Timur terhadap peluang kewirausahaan pada Kabupaten yang terlewati. Berbeda dengan penelitian sebelumnya yang mengadopsi pendekatan deskriptif dan kualitatif, penelitian ini menerapkan analisis dengan pendekatan deskriptif kuantitatif. Pendekatan ini dipilih untuk merinci secara lebih terperinci karakteristik ekonomi kabupaten/kota di Jawa Timur sebelum dan setelah pembangunan jalan tol. Dengan menggunakan metode kuantitatif, penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran yang lebih akurat dan terukur mengenai dampak infrastruktur jalan tol terhadap pertumbuhan ekonomi di wilayah tersebut.

## **METODE**

Penelitian ini secara khusus memfokuskan diri pada analisis pertumbuhan ekonomi di kabupaten/kota Jawa Tengah selama rentang waktu 2014 hingga 2022. Variabel yang menjadi pusat perhatian dalam penelitian ini adalah Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) yang dihitung menggunakan harga konstan tahun 2010, atau yang dikenal sebagai PDRB riil. Keputusan untuk menggunakan PDRB riil sebagai variabel respon utama dijustifikasi oleh kemampuannya untuk memberikan gambaran yang lebih akurat tentang pertumbuhan ekonomi, menghindari dampak fluktuasi harga. Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini berasal dari Badan Pusat Statistik (BPS), mencakup periode yang cukup panjang, yakni dari tahun 2014 hingga 2022. Melibatkan data berbasis waktu memungkinkan peneliti untuk menyajikan konteks historis yang diperlukan, memfasilitasi pemahaman mendalam terhadap tren dan pola pertumbuhan ekonomi di wilayah tersebut.

Selain PDRB, penelitian ini menggabungkan data Indeks Pembangunan Manusia (IPM) yang bersumber dari Badan Pusat Statistik (BPS) Jawa Timur. IPM dipilih sebagai

indikator penting untuk mengukur kualitas hidup masyarakat, dan inklusi data ini memperluas ruang lingkup penelitian untuk mengeksplorasi hubungan yang mungkin ada antara pertumbuhan ekonomi dan dimensi kesejahteraan manusia. Selanjutnya, penelitian ini menganalisis variabel-variabel lain yang mencakup sektor industri, perdagangan, jasa, dan pertanian. Data mengenai kontribusi sektor-sektor ini terhadap PDRB diperoleh dari sumber yang sama, yakni BPS Jawa Timur PDRB menurut lapangan usaha. Pendekatan ini memberikan kesempatan untuk merinci dampak pertumbuhan ekonomi pada sektor-sektor kunci yang memainkan peran penting dalam dinamika perekonomian di Jawa Tengah. Dengan memanfaatkan data dari BPS, penelitian ini memastikan keandalan dan kualitas data yang diperlukan untuk analisis yang akurat dan bermakna. Melalui integrasi variabel-variabel ini, penelitian ini diharapkan dapat memberikan wawasan yang mendalam tentang peluang kewirausahaan ditinjau dari dampak Pembangunan jalan tol trans jawa.

Dalam sub bab metode analisis data, penelitian ini memanfaatkan pendekatan makroekonomi yang terbukti efektif dalam penelitian sebelumnya, seperti yang terdokumentasikan dalam karya F. salam Ahmad, (2022). Adopsi analisis deskriptif kuantitatif menjadi langkah penting untuk merespons kebutuhan pemahaman dan penjelasan kondisi perkembangan ekonomi di Jawa Timur, terutama sebelum dan setelah penerapan jalan tol. Proses analisis deskriptif ini melibatkan penyajian data dalam berbagai bentuk, termasuk data mentah *scatter plot* dengan penekanan khusus pada penggunaan *scatterplot* untuk memvisualisasikan data PDRB secara statistik.

*Scatterplot* dipilih karena kemampuannya dalam menunjukkan distribusi dan pola hubungan antarvariabel dengan jelas. Penekanan pada PDRB sebagai variabel utama diplotkan pada scatterplot akan memberikan gambaran visual yang kuat tentang perubahan ekonomi di Jawa Timur. Analisis bertujuan untuk memberikan pemahaman umum yang komprehensif terkait evolusi pertumbuhan ekonomi, sekaligus mengeksplorasi kontribusi sektor-sektor kunci seperti industri, perdagangan, jasa, dan pertanian. penelitian ini tidak hanya berusaha menangkap perubahan makroekonomi tetapi juga untuk mengeksplorasi pola dan tren yang mungkin muncul seiring dengan perkembangan infrastruktur jalan tol. Pendekatan deskriptif dipilih secara sengaja karena memberikan pemahaman mendalam terhadap dinamika perekonomian di Jawa Timur, memberikan landasan yang kokoh untuk interpretasi hasil, dan berkontribusi pada

pemahaman historis ekonomis di wilayah tersebut .

Dalam konteks metode analisis yang diterapkan, penelitian ini berupaya menggambarkan dampak pembangunan jalan tol terhadap peluang kewirausahaan secara makro, khususnya terkait dengan terbangunnya ruas jalan tol Trans Jawa yang melintasi Provinsi Jawa Timur. Analisis dilakukan dengan menggunakan PDRB sebagai *proxy* kondisi perekonomian wilayah secara historis. Dengan memerinci data PDRB sebelum dan setelah pembangunan jalan tol, penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi perubahan signifikan dalam pertumbuhan ekonomi dan kontribusi sektor-sektor kunci di wilayah tersebut (Tuasikal, 2008). Penggunaan PDRB sebagai indikator utama memberikan gambaran holistik tentang kondisi perekonomian, sementara jalan tol Trans Jawa dijadikan sebagai elemen kunci untuk melihat dampak infrastruktur terhadap dinamika ekonomi lokal. Dengan menggunakan metode analisis ini, penelitian berusaha menggambarkan tren historis yang dapat diatribusikan langsung kepada pembangunan jalan tol, mengidentifikasi perubahan dalam pola pertumbuhan ekonomi, dan . Oleh karena itu, fokus pada PDRB sebagai *proxy* kondisi perekonomian, yang didukung oleh pembangunan infrastruktur jalan tol, menjadi landasan metodologis yang kuat dalam mengungkapkan dampak pembangunan tersebut secara komprehensif.

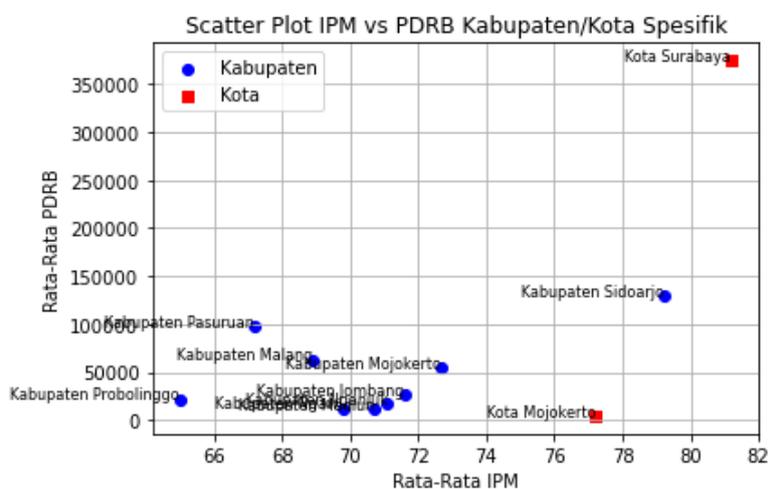
## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **Dinamika Dampak Jalan Tol Trans Jawa**

Sub-bab ini akan membahas dampak perekonomian terhadap Indeks Pembangunan Manusia (IPM) serta sektor pertanian, industri, dan perdagangan dan jasa di Jawa Timur. Analisis akan difokuskan pada keterkaitan antara pertumbuhan ekonomi, peningkatan IPM, dinamika sektor pertanian, perkembangan industri, dan peran sektor perdagangan dan jasa. Pembahasan ini diharapkan dapat memberikan gambaran menyeluruh tentang dampak positif maupun potensi tantangan yang mungkin dihadapi dalam konteks kesejahteraan masyarakat, produktivitas sektor pertanian, perkembangan industri, serta dinamika perdagangan dan jasa di wilayah Jawa Timur.

Berdasarkan data tabel PDRB dan IPM pada beberapa kabupaten dan kota di Jawa Timur, dapat diamati hubungan antara Rata-Rata PDRB (Produk Domestik Regional Bruto) dan Rata-Rata IPM (Indeks Pembangunan Manusia). Kabupaten/Kota yang memiliki Rata-Rata PDRB tinggi cenderung menunjukkan angka Rata-Rata IPM yang lebih tinggi pula, menandakan adanya korelasi positif antara pertumbuhan ekonomi dan

indeks pembangunan manusia di tingkat kabupaten dan kota. Sebagai contoh, Kabupaten Pasuruan dengan Rata-Rata PDRB sebesar 97,394.2 dan Rata-Rata IPM 67.2, menunjukkan angka IPM yang cukup baik. Demikian juga, Kota Surabaya, sebagai pusat ekonomi utama di Jawa Timur, memiliki Rata-Rata PDRB yang sangat tinggi, yaitu 374,404.9, dan Rata-Rata IPM yang mencapai 81.2, mencerminkan tingkat pembangunan manusia yang relatif tinggi. Namun, terdapat beberapa pengecualian, seperti Kabupaten Sampang yang memiliki Rata-Rata PDRB yang cukup rendah, yaitu 13,255.0, namun menunjukkan Rata-Rata IPM yang relatif tinggi, yaitu 60.7. Hal ini menunjukkan bahwa dalam beberapa kasus, aspek pembangunan manusia tidak selalu sejalan dengan tingkat pertumbuhan ekonomi. Dalam konteks ini, analisis lebih lanjut perlu dilakukan untuk memahami faktor-faktor yang mungkin memengaruhi relasi antara pertumbuhan ekonomi dan indeks pembangunan manusia di setiap kabupaten dan kota di Jawa Timur.



**Gambar 1.** Scatter plot rata-rata PDRB riil per tenaga kerja dan rata-rata IPM  
Sumber: Hasil Analisis, 2023

Hubungan positif antara rata-rata PDRB (Produk Domestik Regional Bruto) dan IPM (Indeks Pembangunan Manusia) di beberapa kabupaten dan kota di Jawa Timur dapat dilihat dari data tabel PDRB dan IPM, serta gambar scatter plot. Jika kabupaten atau kota memiliki PDRB rata-rata yang tinggi (seperti Kota Surabaya, yang ditunjukkan dengan titik biru di kanan atas grafik) mereka juga cenderung memiliki IPM rata-rata yang lebih tinggi, yang menunjukkan bahwa ada korelasi positif antara pertumbuhan ekonomi dan indeks pembangunan manusia di tingkat kabupaten dan kota. Namun, ada beberapa pengecualian, seperti Kabupaten Sampang, yang ditunjukkan dengan titik hijau di tengah grafik, memiliki PDRB rata-rata 13.255,0 tetapi menunjukkan Ini menunjukkan bahwa aspek pembangunan manusia tidak selalu sejalan dengan tingkat pertumbuhan ekonomi;



kota di Jawa Timur, dapat dilihat kontribusi sektor perdagangan dan jasa terhadap pertumbuhan ekonomi di tingkat kabupaten dan kota. Sebagai contoh, Kota Surabaya menunjukkan bahwa meskipun memiliki Rata-Rata PDRB yang sangat tinggi, yaitu 374,404.9, sektor perdagangan dan jasa juga memberikan kontribusi yang signifikan dengan Rata-Rata Perdagangan dan Jasa sebesar 98,271.8. Ini mencerminkan bahwa sektor perdagangan dan jasa memiliki peran yang besar dalam pertumbuhan ekonomi di Kota Surabaya. Demikian juga, Kota Kediri menunjukkan kecenderungan serupa dengan Rata-Rata PDRB sebesar 81,801.7 dan Rata-Rata Perdagangan dan Jasa sebesar 99,715.0, menunjukkan bahwa perdagangan dan jasa berperan penting dalam mendukung pertumbuhan ekonomi di kota ini. Namun, terdapat variasi di beberapa daerah, seperti Kabupaten Bangkalan yang memiliki Rata-Rata PDRB dan Rata-Rata Perdagangan dan Jasa yang relatif rendah. Analisis lebih lanjut diperlukan untuk memahami faktor-faktor yang mungkin memengaruhi tingkat kontribusi sektor perdagangan dan jasa terhadap pertumbuhan ekonomi di setiap kabupaten dan kota di Jawa Timur.

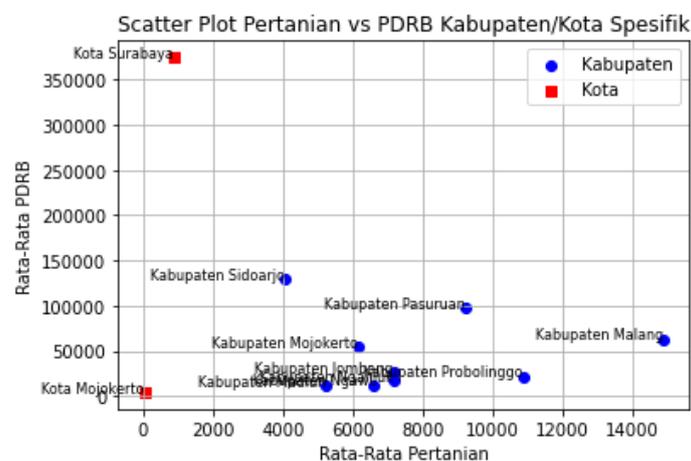


**Gambar 3.** Scatter plot rata-rata PDRB riil per tenaga kerja dan rata-rata Sektor Perdagangan dan Jasa

Sumber: Hasil Analisis, 2023

Rata-Rata PDRB dan Rata-Rata Pertanian pada beberapa kabupaten dan kota di Jawa Timur, dapat diamati kontribusi sektor pertanian terhadap pertumbuhan ekonomi di tingkat kabupaten dan kota. Misalnya, Kabupaten Pacitan menunjukkan bahwa sektor pertanian memberikan kontribusi yang signifikan dengan Rata-Rata Pertanian sebesar 4,116.0, meskipun Rata-Rata PDRB-nya relatif lebih rendah. Ini menandakan bahwa pertanian memainkan peran penting dalam ekonomi Kabupaten Pacitan. Di sisi lain, beberapa daerah seperti Kota Surabaya menunjukkan bahwa sektor pertanian memiliki kontribusi yang lebih rendah terhadap PDRB, dengan Rata-Rata Pertanian sebesar 860.2.

Kota Surabaya lebih bergantung pada sektor lain seperti industri dan perdagangan dalam mendukung pertumbuhannya. Penting untuk melakukan analisis lebih lanjut untuk memahami faktor-faktor yang memengaruhi tingkat kontribusi sektor pertanian terhadap pertumbuhan ekonomi di setiap kabupaten dan kota di Jawa Timur.



**Gambar 4.** Scatter plot rata-rata PDRB riil per tenaga kerja dan rata-rata Sektor Pertanian  
Sumber: Hasil Analisis, 2023

Dampak pembangunan beberapa ruas tol di Jawa Timur terhadap pertumbuhan ekonomi pada kabupaten-kabupaten yang dilaluinya. Pada ruas tol Mantingan - Ngawi - Kertosono, terlihat bahwa Kabupaten Ngawi, Madiun, dan Nganjuk mengalami penurunan rata-rata pertumbuhan ekonomi dua tahun setelah tol beroperasi dibandingkan dua tahun sebelumnya. Meskipun demikian, Kabupaten Madiun tetap mencatatkan pertumbuhan positif setelah tol beroperasi. Sementara itu, ruas tol Kertosono - Mojokerto memberikan dampak yang beragam pada pertumbuhan ekonomi di kabupaten-kabupaten yang dilaluinya. Kabupaten Nganjuk dan Jombang menunjukkan penurunan pertumbuhan ekonomi setelah tol beroperasi, sementara Kabupaten Mojokerto mencatatkan pertumbuhan yang lebih tinggi.

#### **Peluang Kewirausahaan Ditinjau dari Dampak Pembangunan Jalan Tol Tran Jawa**

Dalam konteks ruas tol Surabaya - Mojokerto, Kota Mojokerto, dan Kota Surabaya, dapat dilihat bahwa pertumbuhan ekonomi menurun setelah tol beroperasi. Fenomena serupa juga terlihat pada ruas tol Gempol - Pasuruan, di mana Kabupaten Pasuruan mengalami penurunan pertumbuhan ekonomi. Namun, beberapa ruas tol memberikan dampak positif pada pertumbuhan ekonomi, seperti ruas tol Pasuruan - Probolinggo yang membantu Kabupaten Probolinggo mencatatkan pertumbuhan ekonomi yang lebih tinggi setelah tol beroperasi. Begitu juga dengan ruas tol Pandaan - Malang yang memberikan

dampak positif pada pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Pasuruan dan Kabupaten Malang. Dengan rerata pertumbuhan ekonomi sebesar 9.87% dua tahun sebelum dan 4.34% dua tahun setelah tol beroperasi, dapat disimpulkan bahwa pengaruh pembangunan ruas tol terhadap pertumbuhan ekonomi di Jawa Timur bersifat beragam dan perlu dianalisis lebih lanjut untuk memahami faktor-faktor yang memengaruhi dampak tersebut.

Dampak pembangunan Jalan Tol Trans Jawa di Provinsi Jawa Timur terhadap peluang kewirausahaan dapat diinterpretasikan dari hasil analisis tingkat pertumbuhan ekonomi sebelum dan setelah pembangunan ruas tol. Tabel menunjukkan bahwa beberapa daerah, termasuk Kota Mojokerto, Kota Surabaya, dan Kabupaten Pasuruan, mengalami penurunan pertumbuhan ekonomi setelah tol beroperasi, khususnya di ruas tol Surabaya - Mojokerto dan Gempol - Pasuruan. Sebaliknya, Kabupaten Probolinggo dan Kabupaten Malang mencatat peningkatan pertumbuhan ekonomi setelah tol beroperasi, terutama di ruas tol Pasuruan - Probolinggo dan Pandaan - Malang. Diversitas dampak ini menyoroti pentingnya memahami faktor-faktor lokal yang mempengaruhi kinerja ekonomi daerah. Struktur ekonomi, akses ke layanan publik, dan konektivitas dengan daerah lain menjadi elemen kritis dalam menjelaskan variasi dampak tersebut. Di daerah yang mengalami penurunan pertumbuhan ekonomi, perubahan dalam pola distribusi barang dan jasa serta dampak langsung pada sektor-sektor tertentu mungkin menjadi faktor penentu. Sebaliknya, daerah yang mengalami peningkatan pertumbuhan ekonomi dapat mendapatkan manfaat dari peningkatan konektivitas, percepatan distribusi barang, dan dukungan terhadap sektor-sektor ekonomi yang berkembang. Dengan demikian, peluang kewirausahaan di Provinsi Jawa Timur harus dinilai dengan mempertimbangkan konteks lokal. Daerah yang terdampak negatif dapat memerlukan strategi kewirausahaan yang fokus pada adaptasi terhadap perubahan ekonomi dan mencari peluang baru. Di sisi lain, daerah yang mengalami pertumbuhan ekonomi dapat menawarkan peluang bagi kewirausahaan yang terkait dengan peningkatan aksesibilitas dan dukungan terhadap sektor-sektor yang berkembang. Oleh karena itu, kebijakan dan strategi pengembangan kewirausahaan perlu disesuaikan dengan realitas ekonomi masing-masing daerah untuk memaksimalkan potensi positif dan mengatasi tantangan yang muncul akibat pembangunan jalan tol.

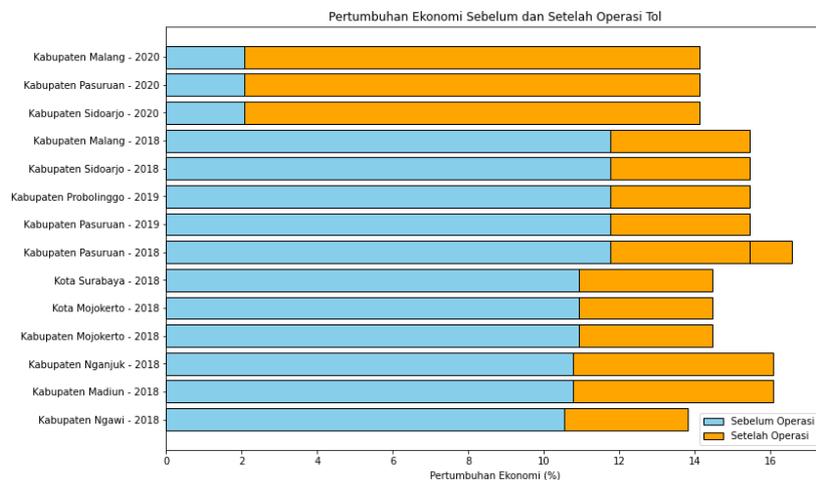
**Tabel 4.** Dampak Pembangunan Jalan Tol Sebelum dan Sesudah Jalan Tol Beroperasi

No	Ruas Tol Operasi	Kabupaten yang terlewati	Tahun Operasi	Rata-rata pertumbuhan ekonomi 2 tahun sebelum tol beroperasi (%)	Rata-rata pertumbuhan ekonomi 2 tahun sesudah tol beroperasi (%)
1	Mantingan - Ngawi - Kertosono	Kabupaten Ngawi	2018	10.54%	3.27%
		Kabupaten Madiun		10.79%	5.30%
		Kabupaten Nganjuk		10.93%	3.55%
2	Kertosono - Mojokerto	Kabupaten Nganjuk	2018	10.93%	3.55%
		Kabupaten Jombang		10.94%	3.02%
		Kabupaten Mojokerto		11.94%	4.64%
3	Surabaya - Mojokerto	Kabupaten Mojokerto	2018	11.94%	4.64%
		Kota Mojokerto		11.77%	1.75%
		Kota Surabaya		12.70%	0.94%
4	Gempol - Pasuruan	Kabupaten Pasuruan	2018	11.77%	3.68%
5	Pasuruan - Probolinggo	Kabupaten Pasuruan	2019	11.89%	2.22%
		Kabupaten Probolinggo		9.23%	1.15%
6	Gempol - Pandaan	Kabupaten Pasuruan	2018	11.77%	3.68%
		Kabupaten Sidoarjo		12.16%	2.08%
7	Pandaan - Malang	Kabupaten Sidoarjo	2020	2.08%	12.05%
		Kabupaten Pasuruan		3.68%	9.89%
		Kabupaten Malang		2.66%	8.40%
<b>Rerata</b>				9.87%	4.34%

Sumber: Hasil Analisis, 2023

Tabel diatas menunjukkan grafik batang yang membandingkan tingkat pertumbuhan ekonomi di beberapa kabupaten dan kota di Jawa Timur sebelum dan setelah pembangunan ruas tol. Di beberapa daerah, seperti Kota Mojokerto, Kota Surabaya, dan Kabupaten Pasuruan, tingkat pertumbuhan ekonomi mengalami penurunan setelah tol beroperasi. Hal ini sejalan dengan kalimat yang Anda berikan, di mana ruas tol Surabaya - Mojokerto dan Gempol - Pasuruan menunjukkan dampak negatif terhadap pertumbuhan ekonomi di daerah tersebut. Di daerah lain, seperti Kabupaten Probolinggo dan Kabupaten Malang, tingkat pertumbuhan ekonomi mengalami peningkatan setelah tol beroperasi. Hal ini juga sejalan dengan kalimat Anda, di mana ruas tol Pasuruan - Probolinggo dan Pandaan - Malang menunjukkan dampak positif terhadap pertumbuhan ekonomi di daerah tersebut. Dampak pembangunan ruas tol terhadap pertumbuhan ekonomi di Jawa Timur bersifat beragam. Hal ini dapat disebabkan oleh berbagai faktor, seperti struktur ekonomi daerah, akses ke layanan publik, dan konektivitas dengan daerah

lain.



**Gambar 5.** Diagram Pertumbuhan Ekonomi Sebelum dan Setelah Operasi Jalan Tol  
 Sumber: Hasil Analisis, 2023

## SIMPULAN

Studi ini meneliti bagaimana pembangunan jalan tol Trans Jawa berdampak pada pertumbuhan ekonomi di Provinsi Jawa Timur. Hasil analisis menunjukkan bahwa dampak pembangunan jalan tol rumit dan beragam di berbagai wilayah. Jalan tol Pasuruan - Probolinggo dan Pandaan - Malang meningkatkan pertumbuhan ekonomi di daerah yang dilaluinya. Di sisi lain, beberapa jalan tol, seperti Mantingan - Ngawi - Kertosono dan Surabaya - Mojokerto, mengalami penurunan pertumbuhan ekonomi rata-rata pada sejumlah kabupaten setelah dibuka.

Penelitian ini menunjukkan bahwa teori tentang dampak pembangunan infrastruktur pada pertumbuhan ekonomi memiliki prospek yang menguntungkan, tetapi hasilnya berbeda di Jawa Timur. Rerata pertumbuhan ekonomi provinsi menurun drastis, turun dari 9,87% pada tahun sebelumnya menjadi 4,34% pada tahun berikutnya setelah tol dimulai. Ketidakseragaman dampak dapat disebabkan oleh hal-hal seperti kurangnya aksesibilitas jalan tol, biaya tol yang tinggi, dan kekurangan dukungan infrastruktur pendukung lainnya. Ini menunjukkan bahwa meskipun pembangunan jalan tol dapat membantu pertumbuhan ekonomi di beberapa wilayah tertentu, dampak pembangunan jalan tol bervariasi dan dipengaruhi oleh berbagai faktor lokal. Oleh karena itu, diperlukan pendekatan analisis yang lebih mendalam dan kontekstual untuk memahami variasi dampak. Untuk menjelaskan pola dampak jalan tol terhadap pertumbuhan ekonomi di tingkat lokal, komponen seperti infrastruktur pendukung, institusi, dan karakteristik ekonomi lokal sangat penting. Hasilnya menunjukkan bahwa perencanaan dan

implementasi kebijakan yang lebih tepat sasaran diperlukan. Untuk mengoptimalkan manfaat pembangunan jalan tol untuk pertumbuhan ekonomi di Jawa Timur, diperlukan dukungan infrastruktur pendukung, pengelolaan biaya tol, dan peningkatan aksesibilitas. Kesimpulan ini dapat menjadi landasan penting bagi pihak terkait dalam merumuskan kebijakan yang lebih baik untuk mendukung pertumbuhan ekonomi di tingkat regional.

## DAFTAR RUJUKAN

- Ahmad, F. S. (2022). Dampak Pembangunan Jalan Tol Trans Jawa terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Jawa Tengah. *Jurnal Ekonomi Dan Kebijakan Pembangunan*, 11(1), 1–18. <https://doi.org/10.29244/jekp.11.1.2022.1-18>
- Ahmad, F. salam. (2022). Dampak Pembangunan Jalan Tol Trans Jawa terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Jawa Tengah. *JURNAL EKONOMI DAN KEBIJAKAN PEMBANGUNAN*, 11(1), 1–18. <https://doi.org/10.29244/jekp.11.1.2022.1-18>
- Aini, W. (2021). *Dampak Pembangunan Tol Trans-Jawa pada Perekonomian*. Kompas. <https://www.kompas.id/baca/riset/2021/12/20/dampak-pembangunan-tol-trans-jawa-pada-perekonomian>
- Alexander, H. B. (2021). *Tol Trans-Jawa Terhubung, Akselerasi Pertumbuhan Pusat Ekonomi Baru*. Kompas. <https://www.kompas.com/properti/read/2022/03/20/231610921/tol-trans-jawa-terhubung-akselerasi-pertumbuhan-pusat-ekonomi-baru?page=all>
- Badan Pusat Statistik (BPS) Jawa Timur. (2023). *Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Menurut Lapangan Usaha Atas Dasar Harga Berlaku dan Harga Konstan 2010 - Jawa Timur*.
- Badan Pusat Statistik (BPS) Jawa Timur. (2022). *Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Menurut Lapangan Usaha Atas Dasar Harga Berlaku dan Harga Konstan 2010 - Jawa Timur*.
- Badan Pusat Statistik (BPS) Jawa Timur. (2021). *Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Menurut Lapangan Usaha Atas Dasar Harga Berlaku dan Harga Konstan 2010 - Jawa Timur*.
- Badan Pusat Statistik (BPS) Jawa Timur. (2020). *Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Menurut Lapangan Usaha Atas Dasar Harga Berlaku dan Harga Konstan 2010 - Jawa Timur*.
- Badan Pusat Statistik (BPS) Jawa Timur. (2019). *Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Menurut Lapangan Usaha Atas Dasar Harga Berlaku dan Harga Konstan 2010 - Jawa Timur*.
- Badan Pusat Statistik (BPS) Jawa Timur. (2018). *Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Menurut Lapangan Usaha Atas Dasar Harga Berlaku dan Harga Konstan 2010 - Jawa Timur*.
- Badan Pusat Statistik (BPS) Jawa Timur. (2023). *Indeks Pembangunan Manusia (IPM) Kabupaten/Kota di Jawa Timur Tahun 2023*.
- Badan Pusat Statistik (BPS) Jawa Timur. (2022). *Indeks Pembangunan Manusia (IPM) Kabupaten/Kota di Jawa Timur Tahun 2023*.
- Badan Pusat Statistik (BPS) Jawa Timur. (2021). *Indeks Pembangunan Manusia (IPM) Kabupaten/Kota di Jawa Timur Tahun 2023*.

- Badan Pusat Statistik (BPS) Jawa Timur. (2020). Indeks Pembangunan Manusia (IPM) Kabupaten/Kota di Jawa Timur Tahun 2023.
- Badan Pusat Statistik (BPS) Jawa Timur. (2019). Indeks Pembangunan Manusia (IPM) Kabupaten/Kota di Jawa Timur Tahun 2023.
- Badan Pusat Statistik (BPS) Jawa Timur. (2018). Indeks Pembangunan Manusia (IPM) Kabupaten/Kota di Jawa Timur Tahun 2023.
- BPIW. (2018). *Tol Trans-Jawa Memberikan Dampak Positif Bagi Ekonomi Masyarakat*. BPIW PU. <https://bpiw.pu.go.id/article/detail/tol-trans-jawa-memberikan-dampak-positif-bagi-ekonomi-masyarakat>
- Cruzes, D. S., Dybå, T., Runeson, P., & Höst, M. (2015). Case studies synthesis: a thematic, cross-case, and narrative synthesis worked example. *Empirical Software Engineering*, 20(6), 1634–1665. <https://doi.org/10.1007/s10664-014-9326-8>
- Faisal Anwar, A., Aswandi, K., Studi, P., & Ekonomi, I. (2019). *Silang Sengkarut Pembangunan Berkelanjutan Perkotaan Dalam Pusaran Kapital (Studi Kasus: Megaproyek Reklamasi CPI Makassar) Jurnal EcceS*. 6(1), 1–17.
- Gayo, A. P. A. (2023). URBAN HEAT ISLAND PADA KOTA INDUSTRI. *EDUSAINTEK: Jurnal Pendidikan, Sains Dan Teknologi*, 10(1), 212–220. <https://doi.org/10.47668/edusaintek.v10i1.642>
- Jaya, W. K. (2021). *Jalan Tol Trans Jawa, Merajut Konektivitas Bebas Hambatan*. Kompas. <https://www.kompas.id/baca/opini/2021/12/20/jalan-tol-trans-jawa-merajut-konektivitas-bebas-hambatan>
- Kebijakan Ekonomi Jurnal Kebijakan Ekonomi, J., Daerah Kabupaten, P., Perekonomian Daerah Kabupaten, K., Indra Wijaya Magister Perencanaan Ekonomi dan Kebijakan Pembangunan, K., & Halley Yudhistira, M. (2020). Dampak Pembangunan Jalan Tol Trans Jawa terhadap Perekonomian Daerah Kabupaten/Kota. In *Jurnal Kebijakan Ekonomi* (Vol. 15, Issue 2). <https://scholarhub.ui.ac.id/jkeAvailableat:https://scholarhub.ui.ac.id/jke/vol15/iss2/8>
- Kiswanto, E. (2005). Negara Kesejahteraan (Welfare State) Mengembalikan Peran Negara dalam Pembangunan Kesejahteraan Sosial di Indonesia. *Jurnal Kebijakan Dan Administrasi Publik*, 9(2), 91–108.
- Riyanto, B. (2006). *Pengembangan Jaringan Jalan Tol Antar Kota Dalam Perspektif Sistem Transportasi Berkelanjutan*.
- Sumaryoto. (2010). Dampak Keberadaan Jalan Tol Terhadap Kondisi Fisik, Sosial, Danekonomi Lingkungannya. In *Journal of Rural and Development: Vol. 1* (Issue 2).
- Syawie, M. (2014). PEMBANGUNAN YANG MENYEJAHTERAKAN MASYARAKAT INDONESIA: SEBUAH KAJIAN KONSEP. *Jurnal Informasi*, 19(3), 191–204.
- Tuasikal, A. (2008). *PENGARUH DAU, DAK, PAD, DAN PDRB TERHADAP BELANJA MODAL PEMERINTAH DAERAH KABUPATEN/KOTA DI INDONESIA*. 1(2), 142–155.
- Wijaya, I., & Yudhistira, M. H. (2020). Dampak Pembangunan Jalan Tol Trans Jawa terhadap Perekonomian Daerah Kabupaten/Kota. *Jurnal Kebijakan Ekonomi*, 15(2), 1–20.