

**ANALISIS ASPEK SOSIAL TERHADAP PEMBANGUNAN FLY OVER  
BANDAR LAMPUNG**

(Studi Kasus pada masyarakat di jln. Gajah Mada-Jln. Antasari)

**(Skripsi)**

Oleh

**JULIANDI FRANATA SINUHAJI**



**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK  
UNIVERSITAS LAMPUNG  
BANDAR LAMPUNG  
2016**

## **ABSTRACT**

### **AN ANALYSIS OF SOCIAL ASPECT OF DEVELOPMENT BANDAR LAMPUNG FLY OVER(A Case Study On The Gajahmada Road-Antasari Road)**

**By**

**JULIANDI FRANATA SINUHAJI**

*The activity of many people to make transport in the city of Bandar Lampung especially on the morning and afternoon after work become solid. The jam has become very common in the city of Bandar Lampung and the community is forced to get used to it. The existence of adequate infrastructure indispensable along with the needs of people increasingly complex. Policy framework of regulations and investments are expected to improve the availability of facilities and infrastructure services to handle the traffic jam, but what happens in the development of infrastructure often lead to the influence of its own especially against AMDAL social aspect for the communities located near construction project.*

*The purpose of this study is to find and described the analysis the impact of construction fly over the Gajahmada-Antasari social aspects of the AMDAL to residents infrastructure construction project, namely the demographic, socioeconomic, and a psychology and social and cultural. Methods of this research that is using the methodology descriptive qualitative.*

*The research, shows that development policy fly over of Gajahmada-Antasari cause controversial with the community in the region. Impact on social aspect of construction fly over Gajahmada-Antasari also influences the sustainability of existing community. The most impact at the economic aspect, from the less income of up to the fears of citizens would loss of economic appeal from the region as a result the construction of fly over.*

**Key Word: Congestion, Policy, Social Impact.**

## ABSTRAK

### ANALISIS ASPEK SOSIAL TERHADAP PEMBANGUNAN *FLY OVER BANDAR LAMPUNG* (Studi Kasus pada masyarakat di jln. Gajah Mada-Jln. Antasari)

Oleh

**JULIANDI FRANATA SINUHAJI**

Banyaknya aktivitas warga membuat transportasi di kota Bandar Lampung terutama pada pagi dan sore hari sepulang kerja menjadi padat. Kemacetan tersebut sudah menjadi hal yang wajar di kota Bandar Lampung dan masyarakat memang dipaksa untuk terbiasa dengan hal tersebut. Keberadaan infrastruktur yang memadai sangat diperlukan seiring dengan kebutuhan masyarakat yang semakin kompleks. Kerangka kebijakan regulasi dan investasi diharapkan akan meningkatkan ketersediaan fasilitas dan layanan infrastruktur untuk menangani kemacetan tersebut, namun yang terjadi pada pembangunan infrastruktur seringkali menimbulkan pengaruh maupun dampak tersendiri khususnya terhadap aspek sosial AMDAL bagi masyarakat di sekitar proyek pembangunan.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui dan mendeskripsikan hasil analisis dampak dari pembangunan *fly over* Gajahmada-Antasari terhadap aspek sosial AMDAL kepada masyarakat sekitar proyek pembangunan infrastruktur, yaitu aspek demografi, sosial ekonomi, dan aspek psikologi dan sosial budaya. Metode dari penelitian ini yaitu menggunakan metode penelitian kualitatif deskriptif.

Hasil penelitian, menunjukkan bahwa kebijakan pembangunan *fly over* Gajahmada-Antasari menyebabkan pro kontra di kalangan masyarakat di wilayah tersebut. Dampak terhadap aspek sosial AMDAL dari pembangunan *fly over* Gajahmada-Antasari juga berpengaruh terhadap keberlangsungan kehidupan masyarakat yang ada. Hal yang paling berdampak yaitu pada aspek ekonomi, yaitu mulai dari berkurangnya pendapatan hingga ketakutan dari warga akan hilangnya daya tarik ekonomi dari wilayah tersebut sebagai dampak adanya pembangunan *fly over*.

**Kata Kunci: Kemacetan, Kebijakan, Dampak Sosial.**

**ANALISIS ASPEK SOSIAL TERHADAP PEMBANGUNAN FLY OVER  
BANDAR LAMPUNG**

(Studi Kasus pada masyarakat di jln. Gajah Mada-Jln. Antasari)

Oleh

**JULIANDI FRANATA SINUHAJI**

Skripsi

Sebagai salah satu syarat untuk mencapai gelar  
SARJANA ILMU PEMERINTAHAN  
Pada  
Jurusan Ilmu Pemerintahan  
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik



FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK  
UNIVERSITAS LAMPUNG  
BANDAR LAMPUNG  
2016

Judul Skripsi : **ANALISIS ASPEK SOSIAL TERHADAP  
PEMBANGUNAN FLY OVER BANDAR LAMPUNG  
(Studi Kasus pada Masyarakat di Jln. Gajah Mada-  
Jln. Antasari)**

Nama Mahasiswa : **Juliandi Franata Sinuhaji**

No. Pokok Mahasiswa : **1216021058**

Jurusan : **Ilmu Pemerintahan**

Fakultas : **Ilmu Sosial dan Ilmu Politik**



**MENYETUJUI**

1. Komisi Pembimbing

**Drs. Hi. Agus Hadiawan, M.Si.**

NIP 19580109 198603 1 002

2. Ketua Jurusan Ilmu Pemerintahan

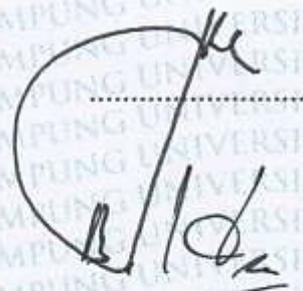
**Drs. Denden Kurnia Drajat, M.Si.**

NIP 19600729 199010 1 001

**MENGESAHKAN**

1. Tim Penguji

Ketua : **Drs. Hi. Agus Hadiawan, M.Si.** .....



Penguji : **Budi Harjo, S.Sos., M.IP.** .....

2. Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik



**Dr. Syarif Makhya**  
NIP. 19590803 198603 1 003

Tanggal Lulus Ujian : **23 November 2016**

## PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa:

1. Karya tulis saya, Skripsi ini adalah asli dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademik (Sarjana), baik di Universitas Lampung maupun di perguruan tinggi lain.
2. Karya tulis ini murni gagasan, rumusan dan penelitian saya sendiri, tanpa bantuan pihak lain, kecuali arahan Tim Pembimbing dan Penguji.
3. Dalam karya tulis ini tidak terdapat karya atau pendapat yang telah ditulis atau dipublikasikan orang lain, kecuali secara tertulis dengan jelas dicantumkan sebagai bahan acuan dalam naskah dengan disebutkan nama pengarang dan dicantumkan dalam daftar pustaka.
4. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila dikemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan gelar yang berlaku di Universitas Lampung.

Bandar Lampung,  
Yang Membuat Pernyataan



**Juliandi Franata Sinuhaji**  
**NPM.1216021058**

## RIWAYAT HIDUP



Penulis memiliki nama lengkap Juliandi Franata Sinuhaji, dilahirkan di Kabanjahe pada tanggal 22 Juni 1994. Penulis merupakan anak terakhir dari empat bersaudara yang merupakan anak dari pasangan Bpk. J. Sinuhaji dan Ibu M. br Tarigan.

Jenjang pendidikan penulis diselesaikan dari Sekolah TK. St. Yoseph Kabanjahe pada tahun 2000, SD St Xaverius 2 Kabanjahe pada tahun 2006, SMP Negeri 1 Kabanjahe pada tahun 2009, SMA Negeri 2 Kabanjahe pada tahun 2012. Selanjutnya pada tahun yang sama penulis terdaftar sebagai mahasiswa Jurusan Ilmu Pemerintahan FISIP Unila melalui jalur SNMPTN.

Selama menjadi mahasiswa, penulis mengikuti beberapa kegiatan. Penulis pernah menjadi pengurus di HMJ Ilmu Pemerintahan di bidang Hubungan Luar sebagai anggota pada periode 2013-2014. Selain itu, penulis juga pernah menjadi tim entry data Sidalih dari KPU Kota Bandar Lampung. Penulis pernah menjadi pengurus di Persekutuan Doa Oikoumene (PDO) Fisip sebagai Kordinator Umum periode 2015-2016. Penulis pernah melaksanakan Kuliah Kerja Nyata (KKN) di Pekon Gedung Cahya Kuningan Kabupaten Pesisir Barat selama 40 hari.

## MOTTO

“Sebab Aku ini mengetahui rancangan-rancangan apa yang ada pada-Ku mengenai kamu, demikianlah Firman Tuhan, yaitu rancangan damai sejahtera dan bukan rancangan kecelakaan, untuk memberikan kepadamu hari depan yang penuh harapan”

(Yeremia 29:11)

“Bukan ia yang memiliki tingkat intelegensia tinggi yang mampu bertahan, melainkan ia yang mampu menyesuaikan dengan perubahan lingkungan”

(Charles Darwin)

“Usaha dan keberanian tidaklah cukup tanpa tujuan dan arah”

(John F. Kennedy)

“hanya mereka yang tidak melakukan apa pun yang tidak pernah melakukan kesalahan”

(Unknown)

## PERSEMBAHAN

Puji dan Syukur kepada Yesus Kristus atas rahmat, hikmat, berkat dan kasih-Nya yang tiada pernah berhenti di sepanjang hidupku.

Kupersembahkan karya kecilku ini kepada:

### **“Bapak dan Mamak”**

J Sinuhaji dan M br Tarigan yang telah membesarkan, mendoakan, mendidik, memotivasi dengan penuh kasih sayang dan telah memberikan yang terbaik untukku

### **“Abang dan Kakak”**

Edrianto Sinuhaji

Jhon Erwin Sinuhaji

Maristella br Sinuhaji

Semua keluarga, sahabat dan teman-teman terima kasih atas suka duka dan kebersamaannya semoga sukses

### **“Almamaterku tercinta Universitas Lampung”**

## SANWACANA

Segala Puji Syukur penulis panjatkan kehadirat Yesus Kristus karena atas rahmat, berkat dan karunia-Nya pada akhirnya penulis dapat menyelesaikan skripsi ini yang berjudul **“Analisis Aspek Sosial Terhadap Pembangunan *Fly Over Bandar Lampung*”**. Penulis menyadari banyak kesulitan dan hambatan yang dihadapi dalam proses penulisan karya ilmiah ini. Namun kesulitan yang ada dapat dihadapi dengan baik berkat bimbingan dan motivasi dari berbagai pihak. Oleh karena itu dengan segala kerendahan hati, pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang setulus-tulusnya kepada:

1. Bapak Dr. Syarief Makhya selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik (FISIP) Universitas Lampung
2. Bapak Drs. Denden Kurnia Drajat, M.Si selaku Ketua Jurusan Ilmu Pemerintahan FISIP Universitas Lampung dan selaku pembimbing akademik yang selalu memberikan motivasi dan arahan kepada penulis dalam penyelesaian skripsi ini.
3. Bapak Drs. R. Sigit Krisbintoro, M.IP selaku Sekretaris Jurusan Ilmu Pemerintahan FISIP Universitas Lampung yang telah memotivasi dan memberikan nasihat kepada penulis selama menjadi mahasiswa.
4. Bapak Drs. Hi. Agus Hadiawan, M.Si selaku pembimbing utama, terima kasih atas kesabaran dalam memberikan bimbingan, arahan, serta motivasi kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan skripsi secara baik dan maksimal.

5. Bapak Budi Harjo, S.Sos. M.IP selaku dosen pembahas, terima kasih atas masukan, arahan, saran dan kritik yang dapat membangun dan menjadi penyempurna untuk skripsi ini
6. Kepada seluruh Bapak dan Ibu Dosen Jurusan Ilmu Pemerintahan FISIP Universitas Lampung yang tidak dapat saya sebutkan satu per satu. Terima kasih yang setulus-tulusnya atas segala ilmu yang bermanfaat yang telah diberikan kepada penulis.
7. Bapak dan Ibu Staff Administrasi FISIP Universitas Lampung yang telah membantu penulis
8. Kepada seluruh informan di sepanjang Jalan Gajahmada-Antasari yang telah bersedia membantu penulis
9. Kedua orangtuaku, Bapak J. Sinuhaji dan Mamak M. br. Tarigan yang telah membesarkan dan mendidik dengan penuh ketulusan dan kasih sayang. Terima kasih atas cinta yang tulus dan tidak terbatas juga selalu memotivasiku dalam penyelesaian skripsi ini.
10. Abang dan kakakku tersayang, Edrianto Sinuhaji, Jhon Erwin Sinuhaji, dan Maristella br Sinuhaji terima kasih atas segala nasihat, saran dan motivasi yang telah diberikan selama ini.
11. Terima kasih kepada sahabat Gagari Surbakti, Steven Siregar, Oktanina Sembiring, Adven Hutajulu, Widi, Wahyu, Perdinan Tarigan, Karta Barus, Herdy, Hara Regina, Galih, Hanafi, Ina Ginting, Agunk, terima kasih untuk dukungan dan motivasi, nasihat, kritikan dan saran dalam menyelesaikan skripsi ini.

12. Terima kasih kepada teman-teman PDO (Persekutuan Doa Oikoumene) FISIP Universitas Lampung, kak Dita, kak Fanny, kak Cety, bang ifan, bang anju, Olaf, Osman, Duli, Riris, Michael J, Adel, Yolanda, Yohana, Rio, Gadis, kak Yessy, bang TS, bang Paksi, bang Angga, kak Intan, Destriana, Cynthia, Masrani, dan kak Jenny. Terimakasih telah memberikan semangat motivasi dan bantuannya dalam menyelesaikan skripsi ini.
13. Terima kasih kepada “Captivated” Sarah, Gita, Advent, Devi PS, Mirani, Enrico, Devi Yona, Satria, Osman, Olaf, dan Sangga, yang telah memberikan warna dalam pertumbuhan pelayanan di PDO.
14. Kepada 1516021109 semangat kuliah, pelayanan, dan mengejar S.IP nya yang masih panjang. Semoga bisa selalu bersama.
15. Terima kasih kepada IMKA Rudang Mayang Lampung Anta Tarigan, Yessy Tarigan, Hosinta Surbakti, Berlian Sinulingga, dan yang tidak dapat disebutkan satu per satu. Terima kasih atas pengalamannya, suka duka dalam proses selama menjadi mahasiswa.
16. Teman-teman KKN Pekon Gedung Cahya Kuningan, Pesisir Barat, Agustya, Ario, Christoper Pandiangan, Lutfiana Cahyani, Tina Purnamasari, Triana Vera Elvina, dan Paula Suwaty.
17. Teman-teman Ilmu Pemerintahan angkatan 2012 yang luar biasa dan telah memberikan motivasi dan semangatnya.
18. Seluruh pihak yang telah membantu dan mendoakan proses pengerjaan skripsi ini serta memotivasi penulis dalam menyelesaikan skripsi.

Bandar Lampung,  
Penulis

**Juliandi F Sinuhaji**

## DAFTAR ISI

	Halaman
<b>ABSTRAK.</b> .....	<b>i</b>
<b>SURAT PERNYATAAN.</b> .....	<b>ii</b>
<b>JUDUL DALAM.</b> .....	<b>iii</b>
<b>HALAMAN PERSETUJUAN.</b> .....	<b>iv</b>
<b>HALAMAN PENGESAHAN.</b> .....	<b>v</b>
<b>RIWAYAT HIDUP.</b> .....	<b>vi</b>
<b>PERSEMBAHAN.</b> .....	<b>vii</b>
<b>MOTTO.</b> .....	<b>viii</b>
<b>SANWACANA.</b> .....	<b>ix</b>
<b>DAFTAR ISI.</b> .....	<b>x</b>
<b>DAFTAR TABEL.</b> .....	<b>xi</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.</b> .....	<b>xii</b>

### **I. PENDAHULUAN**

A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Rumusan Masalah .....	14
C. Tujuan Penelitian .....	15
D. Kegunaan Penelitian.....	15
1. Secara Teoritis.....	15
2. Secara Praktis .....	15

### **II. TINJAUAN PUSTAKA**

A. Tinjauan Tentang Kebijakan .....	16
1. Pengertian Kebijakan .....	16
2. Tahap Formulasi Kebijakan Publik.....	18
B. Konsep Kota.....	21
1. Pengertian Kota .....	21
2. Pertumbuhan Kota.....	22
3. Perkembangan Kota .....	23
C. Fungsi Pemerintah.....	24
D. Konsep Sosial.....	26
1. Interaksi Sosial .....	26
2. Perubahan Sosial .....	27
3. Ciri-Ciri Perubahan Sosial .....	28
E. Pembangunan .....	29

1. Pengertian Pembangunan .....	29
2. Infrastruktur.....	31
3. Pembangunan Infrastruktur.....	33
4. Tujuan Pembangunan.....	38
5. Manfaat Pembangunan Infrastuktur.....	39
F. Konsep Dampak Sosial Pembangunan Infrastruktur .....	39
G. Kerangka Pikir .....	43

### **III. METODOLOGI PENELITIAN**

A. Tipe Penelitian .....	46
B. Fokus Penelitian.....	47
C. Lokasi Dan Waktu Penelitian .....	49
1. Lokasi.....	49
2. Waktu .....	49
D. Jenis Data .....	49
1. Data Primer .....	50
2. Data Sekunder .....	50
E. Sumber Informan .....	50
F. Teknik Pengumpulan Data.....	51
1. Observasi.....	52
2. Wawancara.....	52
3. Dokumentasi .....	52
G. Teknik Pengolahan Data .....	52
1. Tahap Editing.....	53
2. Tahap Interpretasi.....	53
H. Teknik Analisis Data.....	53

### **IV. GAMBARAN UMUM**

A. Kota Bandar Lampung.....	55
B. Sejarah singkat kota Bandar Lampung.....	57
C. Iklim.....	59
D. Penduduk.....	59
E. Hidrologi.....	60
F. Jalan dan Transportasi.....	61
G. Pendidikan.....	63
H. Kesehatan.....	63

### **V. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

A. Identitas informan.....	65
B. Hasil penelitian.....	68
C. Pembahasan hasil penelitian.....	77
1. Aspek demografi.....	78
a. Perubahan struktur penduduk.....	78
b. Kesempatan kerja.....	80

c. Relokasi penduduk.....	81
2. Aspek sosial ekonomi. ....	83
a. Perubahan pendapatan.....	83
b. Kesempatan berusaha.....	85
3. Dampak psikologis dan sosial budaya. ....	87
a. Integrasi sosial.....	87
D. Dampak positif dan negatif.....	89

## **VI. SIMPULAN DAN SARAN**

A. Simpulan. ....	94
B. Saran.....	97

## **DAFTAR PUSTAKA**

## **LAMPIRAN**

## DAFTAR TABEL

Halaman

1. Data <i>fly over</i> yang telah dibangun di Kota Bandar Lampung .....	4
2. Penduduk Kota Bandar Lampung berdasarkan Jenis Kelamin tahun 2010-2016 (jiwa) .....	56
3. Luas wilayah kota Bandar Lampung menurut kecamatan tahun 2014 (km <sup>2</sup> ). ....	57
4. Rasio Jenis Kelamin ( <i>Sex Ratio</i> ) Kota Bandar Lampung berdasarkan Kecamatan Tahun 2014.....	60
5. Panjang Jalan menurut Kondisi Jalan di Kota Bandar Lampung Tahun 2010-2014 (Km).....	62
6. Banyaknya Sarana Kesehatan menurut Kecamatan di Kota Bandar Lampung Tahun 2010-2014. ....	63
7. Daftar nama warga yang terkena proyek pembangunan <i>fly over</i> Gajahmada-Antasari.....	70

## DAFTAR GAMBAR

	Halaman
1. Ekosistem Dalam AMDAL.....	14
2. Bagan Kerangka Pikir. ....	45

## **I. PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang Masalah**

Setiap hari ribuan manusia yang berada di Ibukota Provinsi Lampung berlalu lalang melintasi setiap jalan yang ada untuk menjalankan rutinitas kesehariannya. Transportasi menjadi faktor penting untuk mengangkut ribuan warga ini, mulai dari bus, truck, kendaraan pribadi sampai dengan sepeda motor.

Dengan banyaknya aktivitas warga membuat transportasi di Kota Bandar Lampung terutama pada jam-jam pagi hari dan sore hari sepulang kerja menjadi padat. Pemandangan macet sudah menjadi hal yang wajar di kota Bandar Lampung dan masyarakat memang dipaksa untuk biasa dengan keadaan yang seperti ini.

Kemacetan adalah situasi atau keadaan tertentu dimana tersendatnya atau bahkan terhentinya lalu lintas yang disebabkan oleh banyaknya jumlah kendaraan melebihi dari kapasitas jalan yang ada. Kemacetan banyak terjadi di kota-kota besar, terutama yang tidak mempunyai transportasi publik yang baik atau memadai ataupun juga tidak seimbang nya kebutuhan jalan dengan kepadatan penduduk.

Kemacetan lalu lintas merupakan masalah utama yang dihadapi oleh kota-kota besar di dunia, terutama di negara-negara berkembang. Masalah kemacetan lalu lintas sangat dirasakan ketika jam-jam sibuk, baik pada pagi hari maupun jam sibuk sore hari, yaitu saat orang berpergian dari rumah ke tempat kerja, sekolah atau aktivitas lainnya, dan juga saat mereka pulang kembali kerumahnya masing-masing.

Penyebab kemacetan bisa beragam. Perbandingan jumlah kendaraan tidak diimbangi dengan jumlah luas jalan yang ada. Pertambahan panjang jalan tidak mungkin mengikuti jumlah kendaraan. Kedua, ketidaktertiban dan ketidakpatuhan pemakai jalan terhadap rambu-rambu lalu lintas pun juga penyebab terjadinya kemacetan baik kendaraan umum maupun kendaraan pribadi. Selain angkutan umum dan angkutan pribadi, salah satu faktor penting penyebab kemacetan yang terjadi di dalam kota adalah pola pergerakan lalu lintas dan lokasi kemacetan. Saat ini, pemerintah belum mampu secara maksimal melakukan manajemen terhadap sistem transportasi di Indonesia khususnya pada Kota Bandar Lampung.

Berikut ini adalah beberapa faktor-faktor penyebab kemacetan di kota Bandar Lampung yang dikutip dari penelitian terdahulu dan masih relevan dengan kenyataan di kota Bandar Lampung (Serly Yovica, 2013: 5), yaitu:

1. Sarana dan prasarana lalu lintas masih sangat rendah serta terbatas dan ada beberapa lampu lalu lintas yang sudah tidak akurat lagi, kondisi tersebut turut menjadi penyebab meningkatnya angka kemacetan di jalan protokol kota Bandar Lampung. Sarana dan prasarana untuk menampung jumlah pergerakan masih sangat minim, terutama ketika jam-jam sibuk pada pagi dan sore hari. Tidak jarang akibat kemacetan yang panjang, sarana pejalan kaki digunakan sebagai jalan alternatif bagi kendaraan, sehingga sangat merugikan pengguna trotoar.

2. Terbatasnya jalan alternatif untuk dilalui dengan lancar dan pengguna kendaraan tidak memiliki alternatif yang banyak untuk menuju dari satu ke tempat lain. Mereka hanya tertarik untuk menggunakan Jl. Z.A Pagar Alam, Jl. Teuku Umar, Jl. Raden Intan, Jl. Kartini, Jl. Yos Sudarso, Jl. Sudirman, Jl. Ahmad Yani, Jl. Gatot Subroto, Jl. Imam Bonjol, Jl. Antasari, serta beberapa ruas jalan lainnya. Sementara ruas jalan lain tidak mereka gunakan, karena tidak efektif dan terlalu sempit, sehingga mengakibatkan jarak tempuh yang lama.
3. Hampir bersamaannya waktu beraktivitas di Kota Bandar Lampung. Masyarakat pada umumnya, memulai aktivitas pada pukul 07.00 dan pulang beraktivitas pada sore hari pukul 16.00-18.00 dari tempat aktivitas atau pekerjaan masing-masing, seperti menuju perkantoran, tempat pendidikan (sekolah dan kampus), tempat perdagangan dan sebagainya dengan menggunakan kendaraan pribadi atau umum, sehingga kemacetan lalu lintas pada jam-jam tersebut tidak dapat dihindari.
4. Banyaknya jumlah angkutan umum dan kendaraan pribadi yang membuat tidak seimbang pertambahan jumlah kendaraan dengan pertambahan prasarana jaringan jalan. Tingginya jumlah kendaraan yang beroperasi di kota Bandar Lampung, tidak sebanding dengan lebar badan jalan yang rata-rata hanya 6 meter.
5. Banyaknya Pedagang Kaki Lima (PKL) yang berjualan di trotoar sepanjang jalan protokol kota Bandar Lampung. Keberadaan para PKL dengan jumlah relatif besar di trotoar sepanjang jalan protokol menjadi penyebab kemacetan. Trotoar yang semestinya disediakan bagi pejalan kaki menjadi beralih fungsi sebagai tempat usaha para PKL, akibatnya para pejalan kaki berjalan di bahu jalan raya tempat berlalulalangnya kendaraan.

Pemerintah kota Bandar Lampung kemudian membuat beberapa terobosan untuk mengatasi kemacetan tersebut. Mulai dari rekayasa lalu lintas hingga pembangunan infrastruktur, diantaranya pembangunan Jalan layang (*fly over*) diantara persimpangan jalan yang menjadi pusat kemacetan dalam mengatasi stagnansi kemacetan yang terjadi.

Data fly over yang telah dibangun di Bandar Lampung

No	Letak	Panjang	Peresmian
1	Jln. Sultan Agung-Jln. Ryacudu	180 meter	8 Juli 2013
2	Jln. Antasari-Jln. Tirtayasa	180 meter	8 Juli 2013
3	Jln. Gajah mada-Jln. Juanda	585 meter	1 Januari 2014
4	Jln. Kimaja-Jln. Ratu dibalau	278,85 meter	1 Januari 2016

Sumber : diolah oleh peneliti dari berbagai sumber

Pada umumnya setiap daerah memiliki sistem perencanaan pembangunan sendiri-sendiri. Sistem perencanaan pembangunan ini disusun secara sistematis untuk mencapai tujuan pembangunan yang telah ditetapkan. Di Indonesia pembangunan nasional disusun atas dasar pembangunan jangka pendek dan jangka panjang. Keduanya dilaksanakan secara sambung menyambung untuk dapat menciptakan kondisi sosial ekonomi yang lebih baik. (Fandeli, 1992: 31).

Pembangunan infrastruktur memperlancar arus distribusi barang dan jasa. Infrastruktur juga berpengaruh penting bagi peningkatan kualitas hidup dan kesejahteraan manusia, yang meliputi peningkatan nilai konsumsi, peningkatan produktivitas tenaga kerja dan akses kepada lapangan kerja, serta peningkatan kemakmuran nyata dan terwujudnya stabilitas ekonomi makro, yaitu keberlanjutan fiskal, berkembangnya pasar kredit, dan pengaruhnya terhadap pasar tenaga kerja. Dari sisi tenaga kerja, pembangunan infrastruktur menciptakan peluang usaha dan menampung angkatan kerja sangat besar dan berpotensi untuk memberikan *multiplier effect* terhadap perekonomian lokal dan perekonomian kawasan.

Menurut Slamet Muljono, dkk, infrastruktur di Indonesia mempunyai peran yang sangat vital dalam transportasi nasional, dengan melayani sekitar 92% angkutan penumpang dan 90% angkutan barang pada jaringan jalan dan jembatan yang ada. Apabila infrastruktur terus dikembangkan akan menjadi salah satu faktor yang memberikan positif bagi pembangunan ekonomi yang dapat meningkatkan daya saing ekonomi daerah dalam perekonomian nasional dan meningkatkan daya saing ekonomi nasional terhadap perekonomian internasional.

Transportasi merupakan urat nadi kehidupan politik, ekonomi, sosial-budaya, dan pertahanan keamanan nasional. Sistem transportasi yang handal, dengan memiliki kemampuan daya dukung struktur tinggi dan kemampuan jaringan yang efektif dan efisien, dibutuhkan untuk mendukung pengembangan wilayah, pembangunan ekonomi, serta mobilitas manusia, barang dan jasa. Infrastruktur sebagai unsur bagian sistem transportasi diharapkan dapat menciptakan dan meningkatkan pertumbuhan ekonomi.

Pertumbuhan ekonomi yang tinggi tidak mungkin dicapai apabila tidak ada ketersediaan infrastruktur yang memadai atau dengan kata lain infrastruktur merupakan *basic determinant* atau kunci perkembangan ekonomi. Secara tidak langsung, keberadaan infrastruktur akan mendukung produktivitas sektor ekonomi lainnya sehingga mendorong pertumbuhan ekonomi dan peningkatan kondisi sosial-budaya kehidupan masyarakat melalui efek berganda. Sedangkan secara langsung terkait sektor konstruksi, infrastruktur juga akan menciptakan kesempatan kerja dan usaha.

Berbagai upaya telah dilakukan pemerintah kota Bandar Lampung untuk menyediakan fasilitas dan layanan infrastruktur yang berkualitas dan memadai, baik dalam bentuk pengaturan dengan kerangka regulasi maupun kerangka investasi, melalui rehabilitasi dan peningkatan kapasitas fasilitas infrastruktur yang rusak, serta pembangunan baru. Pembenahan kota baik dalam kondisi sosial ekonomi masyarakatnya maupun kondisi fisik lingkungannya. Pembangunan ini salah satunya adalah pembangunan infrastruktur jalan untuk membantu aksesibilitas kota untuk masyarakat itu sendiri. Sistem infrastruktur dapat didefinisikan sebagai fasilitas-fasilitas atau struktur-struktur dasar, peralatan-peralatan, instalasi-instalasi yang dibangun dan yang dibutuhkan untuk berfungsinya sistem sosial dan ekonomi masyarakat. (Kodoatie, 2003: 9).

Keberadaan infrastruktur yang memadai sangat diperlukan seiring dengan kebutuhan masyarakat yang semakin kompleks terhadap kebutuhan sarana transportasi terutama di kota Bandar Lampung yang merupakan pusat dari kegiatan ekonomi, pendidikan, perdagangan, kesehatan, dan lain-lain. Kerangka kebijakan regulasi dan investasi diharapkan akan meningkatkan ketersediaan fasilitas dan layanan infrastruktur.

Pemerintah kemudian membuat beberapa terobosan. Diantaranya pembuatan Jalan layang (*fly over*) diantara persimpangan jalan yang menjadi pusat kemacetan lalu lintas. Pembangunan *fly over* ini bertujuan untuk memperlancar arus yang tadinya macet di suatu tempat. Kemajuan ini tentunya akan sangat membantu kelancaran aktivitas penduduk kota Bandar

Lampung. Jalan layang (*fly over*) adalah jalan yang dibangun tidak sebidang melayang menghindari daerah/kawasan yang selalu menghadapi permasalahan kemacetan lalu lintas.

Beberapa hal positif yang diperoleh dengan pembangunan jalan layang adalah dapat memecahkan permasalahan mobilitas dan aksesibilitas guna peningkatan kinerja lalu lintas, karena terjadi peningkatan kecepatan lalu lintas pada jalan layang karena biasanya jumlah akses jalan layang terbatas, karena kendaraan yang jalan pada kecepatan rendah akan lebih tinggi ketimbang berjalan pada kecepatan yang lebih tinggi.

Pembangunan *fly over* ini merupakan salah satu bagian dari dunia proyek konstruksi yang dalam pelaksanaannya sangat dibutuhkan keterampilan dari setiap sumber daya dan pihak terkait untuk menghadapi segala tantangan yang ada. Tantangan yang dimaksud disini tidak hanya mengenai inovasi dan teknologi yang dapat membantu mempercepat pelaksanaan proyek tetapi juga tentang bagaimana menyelesaikan masalah-masalah yang timbul agar dampak yang terjadi akibat masalah tersebut tidak banyak memberi efek negatif terhadap kelancaran pelaksanaan proyek.

Pembangunan *fly over* sebenarnya memberikan manfaat dalam mengurangi jumlah kemacetan di wilayah-wilayah yang memiliki lalu lintas padat, walaupun setiap pembangunan tentunya memiliki dampak tersendiri. Dampak merupakan suatu perubahan yang terjadi sebagai akibat suatu aktivitas. Aktivitas tersebut dapat bersifat alamiah, baik kimia, fisik maupun biologi

(Soemarwoto, 1998: 43). Aktivitas pembangunan akan menghasilkan dampak, baik pada manusia ataupun lingkungan hidup.

Beberapa pembangunan *fly over* yang telah terlaksana di beberapa tempat di Bandar Lampung tidak sedikit yang memiliki dampak yang positif maupun negatif baik selama pengerjaan proyek pembangunan maupun setelah selesai tahap pembangunan dilaksanakan kendala, pembebasan lahan yang bermasalah, dari hasil penelusuran peneliti melalui beberapa suarat kabar *online*, maupun media cetak seperti :

1. “Usaha kami menjadi terganggu. Kenapa bukan Ratu Dibalau yang lebih dahulu dibangun *fly over*? Sebab, belum semua warga Jalan Ki Maja menyetujui (ganti rugi) pembebasan lahan. Pihak pengembang sama sekali tidak melakukan sosialisasi dalam menutup jalan,” kata Endrinawati, Pemilik Bengkel Buyung Otomotif.(Sumber: Harian Online *Duajurai.com*. Diakses pada 13 Maret 2016)
2. Akses Usaha Ditutup Sepihak, Warga *Nglurug* DPRD Bandar Lampung. Berikut adalah sebagian dari isi beritanya “Pembangunan *fly over* Jl Kimaja-Jl Ratu Dibalau masih menyisakan persoalan. Jumat (24/4), 20 warga Jl. Kimaja, Wayhalim, *nglurug* DPRD Bandar Lampung, Lampung. Puluhan warga ini adalah yang terkena dampak pembangunan *fly over* keempat di Bandarlampung tersebut. Mulai pemilik tanah hingga penyewa ruko”.(Sumber: harian Radar Lampung, yang diakses pada 26 april 2016).

3. Pembangunan jembatan layang (*fly over*) di Jalan Gajah Mada-Jalan Juanda menuai protes. Warga dan pemilik usaha di sepanjang jalur itu mengeluhkan kondisi jalan yang becek akibat pipa air yang bocor. Kebocoran pipa air tersebut disebabkan penggalian dan pengecoran. Pekan lalu, pedagang mengeluh karena penghasilan mereka menurun drastis. Ujang, pemilik bengkel dinamo, mengatakan "pembangunan *fly over* di Jalan Gajah Mada semrawut. (Sumber: harian Lampung Post.co diakses pada 18 Maret 2016)
  
4. Pembangunan jalan layang (*fly over*) Ki maja-Ratu Dibalau tertunda akibat sejumlah kendala teknis dan nonteknis yang dialami pelaksana proyek. Pembangunan jalan tersebut sebelumnya ditargetkan rampung pada November 2015. Pelaksana Proyek *fly over* Ki Maja-Ratu Dibalau Ismail Usman mengakui hal tersebut dalam rapat dengar pendapat (RDP) dengan Komisi III DPRD Bandar Lampung, Rabu (18/11/2015). (Sumber: Harian Tribun Lampung. Diakses pada 18 Maret 2016).
  
5. Dinas Pekerjaan Umum Kota Bandar Lampung akan menghitung seluruh realisasi pekerjaan yang dikerjakan rekanan. Selanjutnya, akan dibuatkan berita acara serah terima pekerjaan. Diketahui hingga akhir masa kontrak PT Subanus, rekanan pembangun jembatan layang (*fly over*) Ki Maja-Ratu Dibalau, tak kunjung menyelesaikan pekerjaannya. Azwar, Pejabat Pembuat Komitmen (PPK) *fly over* tersebut, mengatakan hari ini pihaknya akan menghitung total persentase pengerjaan. Selanjutnya, jika

memungkinkan akan dibuat addendum (penandatanganan kontrak baru).  
(Sumber: Harian Lampung Post. Diakses pada 18 Maret 2016).

6. DPRD Kota Bandar Lampung meminta Dinas Pekerjaan Umum (PU) setempat untuk mengkaji ulang, atau mengevaluasi pemenang tender yang akan melakukan pembangunan *fly over* (jembatan layang) di Jalan Antasari- Gajah Mada. Sebelumnya muncul di permukaan permasalahan pada pembangunan *fly over* Kimaja, yang bermasalah dan tengah diselidiki pihak berwajib. PT. Sang Bima Ratu (SBR) milik Kristian Chandra pemenang tender (yang mengerjakan) *fly over* Kimaja. (Sumber: Lampungtoday.com diakses pada 15 Mei 2016).

Transparansi anggaran, konflik sosial, penurunan tingkat pendapatan ekonomi masyarakat di sekitar *fly over*, sampai keterlambatan proses penyelesaian yang tidak sesuai dengan target pelaksanaan adalah beberapa masalah dalam proses pembangunan *fly over* yang sudah ada sebelumnya di Bandar Lampung. Dibalik manfaat pembangunan *fly over* ternyata pembangunan *fly over* yang berada dekat dengan pemukiman padat dan pusat mata pencaharian bagi sebagian penduduk sekitar ini justru menimbulkan berbagai dampak bagi masyarakat khususnya pedagang dan pemilik usaha di sekitar proyek.

Beberapa penelitian terdahulu menjadi rujukan dalam penelitian ini. Penelitian tersebut bisa dilihat pada tabel di bawah ini, yaitu:

- 1) Penulis :Dwi Setyaningsih, 2012 Tesis

Judul Penelitian : Dampak Sosial Pembebasan Tanah Proyek Pembangunan Infrastruktur Untuk Kepentingan Umum

Fokus Penelitian : Ingin menggambarkan dampak sosial negatif apa saja yang terjadi akibat kegiatan pengadaan tanah bagi pembangunan infrastruktur untuk kepentingan umum, pada kasus Proyek Banjir Kanal Timur (BKT)

Hasil Penelitian : Meskipun memiliki banyak dampak positif bagi masyarakat dan sebagian wilayah kota Jakarta, akan tetapi pembangunan BKT ini tidak begitu saja meniadakan dampak sosial negatif terhadap warga masyarakat yang terkena dampak

2) Penulis : Jeki El Boru

Judul Penelitian : Analisis Pengaruh Pembangunan Jalan Laying Janti Terhadap Perkembangan Tata Ruang Kawasan Janti

Fokus Penelitian : Menganalisis pengaruh pembangunan jalan laying janti terhadap perkembangan tata ruang kawasan janti, meliputi ruang terbangun, ruang terbuka, serta hubungan antar ruang (*linkage*)

Hasil Penelitian : Pengaruh pembangunan jalan laying janti terdapat pada massa bangunan, penambahan ruang terbuka yang berupa jaringan jalan, parkir, dan taman.

3) Penulis : Roni Oktora, 2011 tesis

Judul Penelitian : Persepsi masyarakat terhadap pembangunan jalan lingkaran utara kota Solok provinsi Sumatera Barat

Fokus Penelitian :Untuk mengkaji persepsi masyarakat terhadap status kepemilikan dan rencana perubahan tata guna lahan di sekitar kawasan pembangunan jalan lingkar utara kota solok

Hasil Penelitian :Kebijakan pembangunan ini mendapat dukungan mayoritas masyarakat, pembangunan jalan lingkar utara berpotensi mempercepat perkembangan kawasan utara kota solok

4) Penulis :Eldo Dezsfrianto, 2010 Tesis

Judul Penelitian : Pengadaan Tanah Untuk Pembangunan Jalan Layang (Fly-Over) Simpang Polda Kota Palembang

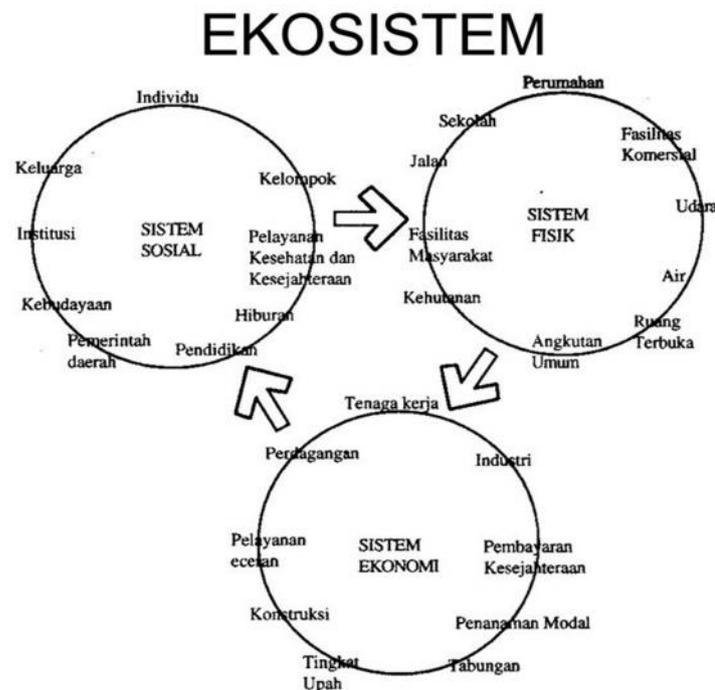
Fokus Penelitian :Pelaksanaan pengadaan tanah untuk proyek pembangunan jalan layang (*fly-over*) simpang polda kota palembang ini pada dasarnya dilaksanakan oleh pemerintah guna menunjang usaha pembangunan yang menitik beratkan pada kepentingan umum dengan mengorbankan hak-hak atas tanah dari masyarakat luas, untuk lebih meningkatkan kesejahteraan masyarakat yang akan senantiasa memperkuat infrastrukturnya, salah satunya yaitu dengan adanya pembangunan jalan layang (*fly-over*) simpang polda kota palembang seluas 6.200 m<sup>2</sup> oleh pemerintah kota palembang.

Hasil Penelitian : Proses pengadaan tanah untuk pembangunan jalan layang (*fly over*) Kota Palembang meliputi penetapan lokasi, pembentukan panitia pengadaan tanah, pengajuan permohonan penetapan ijin lokasi, penyuluhan sosialisasi, penentuan batas lokasi dan inventarisasi, pengumuman hasil inventarisasi, musyawarah mengenai bentuk dan

besarnya ganti kerugi, dan pelaksanaan pembayaran ganti rugi. Pelaksanaan pemberian ganti kerugian dalam pengadaan tanah bagi pembangunan proyek jalan layang (fly-over) Kota Palembang yaitu setelah tercapai suatu kesepakatan

Salah satu konsep tentang dampak sosial bertolak dari pemikiran bahwa masyarakat itu dipandang sebagai suatu bagian dari ekosistem. Perubahan dari salah satu subsistem akan mempengaruhi subsistem yang lain. Di dalam masyarakat terdapat tiga subsistem yang saling interaktif yakni sistem social, sistem ekonomi, dan sistem fisik atau lingkungan fisik.

Dampak sosial muncul ketika terdapat aktivitas: proyek, program atau kebijaksanaan yang akan diterapkan pada suatu masyarakat. Bentuk intervensi ini (karena aktivitas biasanya selalu datang dari luar masyarakat) mempengaruhi keseimbangan pada suatu sistem (masyarakat). Pengaruh itu bisa positif, bisa pula negatif (Sudharto P. Hadi, 2005: 23).



**Gambar 1. Ekosistem dalam AMDAL**

Berdasarkan latar belakang permasalahan diatas, dapat diketahui bahwa pembangunan atau aktifitas proyek dapat menyebabkan dampak tertentu baik itu dampak positif maupun negatif khususnya dalam rencana pembangunan *fly over* Jln. Gajah Mada-Jln. Antasari. Kondisi inilah yang menyebabkan peneliti tertarik untuk melakukan penelitian tentang analisis dampak yang dirasakan langsung oleh masyarakat di sekitar rencana pembangunan *fly over* Jln.Gajah Mada-Jln.Antasari oleh Pemerintah Kota Bandar Lampung dalam hal ini untuk mengatasi kemacetan.

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang di atas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini dirumuskan sebagai berikut:

“ Bagaimana Analisis Dampak dari Pembangunan *fly over* Gajah Mada-Antasari ditinjau dari aspek sosial AMDAL terhadap Masyarakat Sekitar Proyek Pembangunan Infrastruktur ? ”

### **C. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan rumusan masalah yang dikemukakan diatas, maka penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan mendeskripsikan hasil Analisis Dampak dari Pembangunan *fly over* Gajah Mada-Antasari terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat Sekitar Proyek Pembangunan Infrastruktur.

### **D. Kegunaan Penelitian**

Adapun kegunaan penelitian ini adalah:

#### 1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini merupakan salah satu kajian Ilmu Sosial dan Ilmu Politik yang diharapkan mampu membantu pemahaman, khususnya mengenai kebijakan pembangunan infrastruktur *fly over* dalam mengatasi kemacetan di Jalan Gajah Mada-Antasari Kota Bandar Lampung dengan menguji efektivitas dari kebijakan dan pengaruhnya bagi masyarakat sekitar pembangunan *fly over* Gajah Mada-Antasari.

#### 2. Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan bagi Pemerintah Kota Bandar Lampung dalam upaya pengembangan pembangunan infrastruktur.

## **II. TINJAUAN PUSTAKA**

### **A. Tinjauan Tentang Kebijakan**

#### **1. Pengertian Kebijakan**

Banyak pengertian yang dikemukakan para ahli dalam menjelaskan definisi kebijakan. Dye (dalam Abidin, 2012: 5) menyebutkan kebijakan sebagai “pilihan pemerintah untuk melakukan atau tidak melakukan sesuatu. Defenisi ini dibuat dengan menghubungkan beberapa pengertian lain dari David Easton, Laswell dan Kaplan. Easton (dalam Abidin, 2012: 6) menyebutkan kebijakan pemerintah sebagai “kekuasaan pengalokasian nilai-nilai untuk masyarakat secara keseluruhan”. Hal ini berarti tentang pemerintah yang mempunyai kewenangan yang meliputi keseluruhan kehidupan masyarakat. Tidak ada organisasi lain yang wewenangnya dapat mencakup seluruh masyarakat kecuali pemerintah. Sementara itu Laswell dan Kaplan (dalam Abidin, 2012: 6) yang melihat kebijakan sebagai sarana untuk mencapai tujuan, menyebutkan kebijakan sebagai “program yang diproyeksikan berkenaan dengan tujuan, nilai, dan praktik.

Menurut Ealau dan Prewit (dalam Suharto, 2010: 17), kebijakan adalah “sebuah ketetapan yang berlaku yang dicirikan oleh perilaku yang konsisten dan berulang, baik dari yang membuatnya maupun yang

menaatinnya”. Titmuss (dalam Suharto, 2010: 7) mendefinisikan kebijakan sebagai “prinsip-prinsip yang mengatur tindakan yang diarahkan kepada tujuan-tujuan tertentu”. Kebijakan menurut Titmuss senantiasa berorientasi kepada tindakan (*actoin-oriented*). Dengan demikian dapat dinyatakan bahwa kebijakan adalah suatu ketetapan yang memuat prinsip-prinsip untuk mengarahkan cara-cara bertindak yang dibuat secara terencana dan konsisten dalam mencapai tujuan tertentu.

Kebijakan adalah serangkaian tindakan/kegiatan yang diusulkan oleh seseorang, kelompok atau pemerintah dalam suatu lingkungan tertentu di mana terdapat hambatan-hambatan (kesulitan-kesulitan) dan kemungkinan-kemungkinan (kesempatan-kesempatan) di mana kebijakan tersebut diusulkan agar berguna dalam mengatasinya untuk mencapai tujuan yang dimaksud. (Friedrich dalam Agustino, 2012: 7).

Definisi kebijakan yang dimaksud oleh Friedrich tersebut berhubungan dengan penyelesaian beberapa maksud dan tujuan yang meskipun maksud atau tujuan dari kegiatan pemerintah tidak selalu mudah untuk dilihat, tetapi ide bahwa kebijakan melibatkan perilaku yang mempunyai maksud, merupakan bagian penting dari definisi kebijakan.

Dari beberapa definisi tentang kebijakan di atas, maka dapat disimpulkan beberapa karakteristik utama dari suatu definisi kebijakan menurut Agustino (2012: 8), yaitu:

1. Pada umumnya kebijakan perhatiannya ditujukan pada tindakan yang mempunyai maksud atau tujuan tertentu daripada perilaku yang berubah atau acak.

2. Kebijakan pada dasarnya mengandung bagian atau pola kegiatan yang dilakukan oleh pejabat pemerintah daripada keputusan yang terpisah-pisah. Misalnya, suatu kebijakan tidak hanya meliputi keputusan untuk mengeluarkan peraturan tertentu tetapi juga keputusan untuk mengeluarkan peraturan tertentu tetapi juga keputusan berikutnya yang berhubungan dengan penerapan dan pelaksanaannya.
3. Kebijakan merupakan apa yang sesungguhnya dikerjakan oleh pemerintah dalam mengatur perdagangan, mengontrol inflasi, atau menawarkan perumahan rakyat, bukan apa maksud yang dikerjakan atau yang akan dikerjakan.
4. Kebijakan dapat berbentuk positif maupun negatif. Secara positif, kebijakan melibatkan beberapa tindakan pemerintah yang jelas dalam menangani suatu permasalahan. Secara negatif, kebijakan publik dapat melibatkan suatu keputusan pejabat pemerintah untuk tidak melakukan suatu tindakan atau tidak mengerjakan apapun padahal dalam konteks tersebut keterlibatan pemerintah amat diperlukan.
5. Kebijakan, paling tidak secara positif, didasarkan pada hukum dan merupakan tindakan yang bersifat memerintah.

Berdasarkan penjelasan tentang konsep dari kebijakan, maka kebijakan dalam penelitian ini dapat diartikan sebagai suatu lingkup tindakan/kegiatan aktor dan pelaku pembuat kebijakan publik yang mempunyai maksud dan tujuan untuk mengatasi berbagai masalah dan juga menciptakan kesempatan-kesempatan yang ditetapkan atau disahkan oleh pemerintah dan dilaksanakan baik pemerintah sendiri atau kelompok lain untuk mencapai maksud dan tujuan tersebut.

## **2. Tahap Formulasi Kebijakan Publik**

Membuat atau merumuskan suatu kebijakan bukanlah proses yang sederhana dan mudah. Islamy (2002: 78-101) mengemukakan pendapatnya bahwa ada empat langkah dalam proses pengambilan kebijakan publik, berikut tahap-tahap dalam proses pengambilan kebijakan publik:

**a. Perumusan Masalah/Isu Kebijakan (*defining problem*)**

Pemahaman terhadap masalah dapat membantu menemukan asumsi asumsi yang tersembunyi, menetapkan penyebab-penyebabnya, memetakan tujuan-tujuan yang memungkinkan, memadukan pandangan yang bertentangan dan rancangan peluang kebijakan baru. Perumusan masalah merupakan sumber dari kebijakan publik, dengan pemahaman dan identifikasi masalah yang baik maka perencanaan kebijakan dapat disusun, perumusan masalah dilakukan oleh mereka yang terkena masalah atau orang lain yang mempunyai tanggung jawab dan pembuat kebijakan harus mempunyai kapasitas untuk itu

**b. Agenda Kebijakan**

Abdul Wahab (2008: 40) menyatakan bahwa suatu masalah untuk masuk ke dalam agenda kebijakan harus memenuhi syarat-syarat tertentu, yaitu: Pertama, isu tersebut telah mencapai suatu titik tertentu sehingga ia praktis tidak lagi bisa diabaikan begitu saja. Kedua, isu tersebut telah mencapai tingkat partikularitas tertentu yang dapat menimbulkan dampak (*impact*) yang bersifat dramatik. Ketiga, isu tersebut menyangkut emosi tertentu dilihat dari sudut kepentingan orang banyak. Keempat, isu tersebut menjangkau dampak yang amat luas. Kelima, isu tersebut mempermasalahkan kekuasaan dan keabsahan (*legitimasi*) dalam masyarakat. Keenam, isu tersebut menyangkut suatu persoalan yang fasional, di mana posisinya sulit untuk dijelaskan tapi mudah dirasakan kehadirannya.

**c. Pemilihan Alternatif Kebijakan untuk Memecahkan Masalah.**

Perumusan usulan kebijakan (Islamy: 2002: 92) adalah kegiatan menyusun dan mengembangkan serangkaian tindakan yang perlu untuk memecahkan masalah. Proses dalam kegiatan ini meliputi: Pertama, mengidentifikasi alternatif. Kedua, mendefinisikan dan merumuskan alternatif. Ketiga, menilai masing-masing alternatif yang tersedia. Keempat, memilih alternatif yang memuaskan atau paling mungkin untuk dilaksanakan. Pada tahap ini para perumus kebijakan akan dihadapkan pada pertarungan kepentingan antara berbagai aktor, masing-masing aktor ditawarkan alternatif dan pada tahap ini sangat penting untuk mengetahui apa alternatif yang ditawarkan oleh masing-masing aktor.

**d. Tahap Penetapan Kebijakan**

Pada proses pengesahan kebijakan terdapat kegiatan-kegiatan yang dilakukan. Menurut Anderson dalam Islamy (2002: 100), proses pengesahan kebijakan diawali dengan kegiatan: (a) *Persuasion*, yaitu usaha-usaha untuk meyakinkan orang lain tentang suatu kebenaran atau nilai kedudukan seseorang dan mereka mau menerimanya sebagai milik sendiri; (b) *Bargaining*, yaitu suatu proses di mana kedua orang atau lebih mempunyai kekuasaan atau otoritas mengatur setidaknya tujuan mereka tidak sepakati agar dapat merumuskan serangkaian tindakan yang dapat diterima bersama tetapi tidak ideal bagi mereka. *Bargaining* meliputi perjanjian (*negotiation*); saling memberi dan menerima (*take and give*); dan kompromi (*copromise*).

## **B. Konsep Kota**

### **1. Pengertian Kota**

Menurut Bintarto (1983: 36), kota adalah suatu sistem jaringan kehidupan manusia dengan kepadatan penduduk yang tinggi, strata sosial ekonomi yang heterogen, dan corak kehidupan yang materialistik. Menurut Permendagri No. 2 tahun 1987 Pasal 1 menyebutkan bahwa kota adalah pusat permukiman dan kegiatan penduduk yang mempunyai batasan administrasi yang diatur dalam perundang-undangan, serta permukiman yang telah memperlihatkan watak dan ciri kehidupan perkotaan. Kota memiliki ciri-ciri: (1) secara administratif adalah wilayah keruangan yang dibatasi oleh batas administrasi atas dasar ketentuan perundang-undangan yang berlaku; (2) secara fungsional sebagai pusat berbagai kegiatan fungsional yang didominasi oleh fungsi jasa, distribusi, dan produksi kegiatan-kegiatan pertanian; (3) secara sosial ekonomi merupakan konsentrasi penduduk yang memiliki kegiatan usaha dengan dominasi sektor non pertanian, seperti industri, perdagangan, transportasi, perkantoran, dan jasa yang sifatnya heterogen; (4) secara sosial budaya merupakan pusat perubahan budaya yang dapat mempengaruhi pola nilai budaya yang ada; (5) secara fisik merupakan suatu lingkungan terbangun (*built up area*) yang didominasi oleh struktur fisik binaan; (6) secara geografis merupakan suatu pemusatan penduduk dan kegiatan usaha yang secara geografis akan mengambil lokasi yang memiliki nilai strategis secara ekonomi, sosial, maupun fisiografis; (7) secara demografis diartikan

sebagai tempat dimana terdapat konsentrasi penduduk yang besarnya ditentukan berdasarkan batasan statistik tertentu.

## **2. Pertumbuhan Kota**

Pertumbuhan kota adalah perubahan fisik kota sebagai akibat dari perkembangan masyarakat kota. Pertumbuhan kota berasal dari berbagai faktor yang mempengaruhi tingkat produktivitas dan kualitas hidup tenaga kerja (Glaeser et al, 1995). Secara teoritik Charles C. Colby dalam Daldjoeni (1992: 172) menjelaskan adanya dua daya yang menyebabkan kota berekspansi atau memusat, yaitu daya sentripetal dan daya sentrifugal. Daya sentripetal adalah daya yang mendorong gerak ke dalam dari penduduk dan berbagai kegiatan usahanya, sedangkan daya sentrifugal adalah daya yang mendorong gerak keluar dari penduduk dan berbagai usahanya dan menciptakan disperse kegiatan manusia dan relokasi sektor-sektor dan zona kota.

Terdapat faktor-faktor yang mendorong gerak sentripetal adalah: (1) adanya berbagai pusat pelayanan, seperti pendidikan, pusat perbelanjaan, pusat hiburan dan sebagainya; (2) mudahnya akses layanan transportasi seperti pelabuhan, stasiun kereta, terminal bus, serta jaringan jalan yang bagus; (3) tersedianya beragam lapangan pekerjaan dengan tingkat upah yang lebih tinggi. Sedangkan faktor-faktor yang mendorong gerak sentrifugal adalah : (1) adanya gangguan yang berulang seperti macetnya lalu lintas, polusi, dan gangguan bunyi-bunyian yang menimbulkan rasa tidak nyaman; (2) harga tanah, pajak maupun sewa di luar pusat kota yang

lebih murah jika dibandingkan dengan pusat kota; (3) keinginan untuk bertempat tinggal di luar pusat kota yang terasa lebih alami (Daldjoeni, 1992:172).

### **3. Perkembangan kota**

Perkembangan kota, pada hakekatnya menyangkut berbagai aspek kehidupan. Perkembangan adalah suatu proses perubahan keadaan dari suatu keadaan ke keadaan yang lain dalam waktu yang berbeda. Perkembangan dan pertumbuhan kota berjalan sangat dinamis. Beberapa unsur yang mempengaruhi perkembangan dan pertumbuhan kota menurut Branch (1995: 37) yaitu:

- a. Keadaan geografis, yakni pengaruh letak geografis terhadap perkembangan fisik dan fungsi yang diemban oleh kota.
- b. Tapak (*site*), merujuk pada topografi kota. Sebuah kota akan berkembang dengan memperhitungkan kondisi kontur bumi.
- c. Fungsi yang diemban kota, yaitu aktivitas utama atau yang paling menonjol yang dijalankan oleh kota tersebut.
- d. Sejarah dan kebudayaan yang melatarbelakangi terbentuknya kota juga berpengaruh terhadap perkembangan kota.
- e. Unsur-unsur umum, yakni unsure-unsur yang turut mempengaruhi perkembangan kota seperti bentuk pemerintahan dan organisasi administratif, jaringan transportasi, energy, pelayanan social dan pelayanan lainnya.

Kesemua unsur tersebut saling berkaitan dan mempengaruhi. Pertumbuhan kota cenderung dianalisis dari pertumbuhan penduduk perkotaan.

### **C. Fungsi Pemerintah**

Budiarjo (2000: 46) mengatakan bahwa fungsi pemerintahan secara minimum adalah :

1. Melaksanakan penertiban (*law and order*)
2. Mengusahakan kesejahteraan dan kemakmuran rakyat
3. Menegakkan keadilan

Ndraha (2003: 73) menyatakan, bahwa “Pemerintahan adalah segala sesuatu yang dilakukan oleh sebuah lembaga”. Berdasarkan pengertian tersebut, maka pemerintah merupakan sebuah lembaga atau badan yang melakukan sesuatu, karena kekuasaan yang dimilikinya dan dan mempunyai kekuasaan dalam mengatur pemerintahan yang menyangkut dalam kepentingan negara dan masyarakat.

Menurut Ndraha (2003: 75), fungsi pemerintah dibagi tiga hakiki, yaitu:

1. Pelayanan
2. Pemberdayaan
3. Pembangunan

Lebih lanjut Ndraha (2003: 76), ada dua macam fungsi pemerintah, yaitu:

## 1. Fungsi primer

Fungsi yang terus menerus berjalan dan berhubungan positif dengan kondisi pihak yang diperintah. Artinya, fungsi primer tidak pernah berkurang dengan meningkatnya kondisi ekonomi, politik, dan sosial masyarakat: semakin meningkat kondisi yang diperintah, semakin meningkat fungsi primer pemerintah. Pemerintah berfungsi primer sebagai provider jasa-publik yang tidak diprivatisasikan dan layanan-sipil termasuk layanan-birokrasi. Kedua jenis fungsi itu disingkat sebagai fungsi pelayanan (*servicing*). Fungsi pelayanan ini bersifat universal, dijalankan oleh semua bangsa dan negara di seluruh dunia, baik negara maju maupun yang sedang berkembang, sesuai dengan kondisi masing-masing.

## 2. Fungsi sekunder

Pemerintah adalah fungsi yang berhubungan negatif dengan kondisi ekonomi, politik dan sosial yang diperintah, dalam arti, semakin tinggi taraf hidup, semakin kuat bargaining position, dan semakin integratif masyarakat yang diperintah, semakin berkurang fungsi sekunder pemerintah. Fungsi pemerintah berubah dari *rowing* ke *steering*.

Berdasarkan pendapat ahli di atas, dapat disimpulkan fungsi pemerintah adalah pelayanan publik yang diberikan kepada masyarakat oleh pemerintah itu sendiri untuk membuat suatu perubahan untuk masyarakat khususnya di bidang ekonomi, politik, dan sosial.

Pramono (2008: 202-203) berpendapat, fungsi pemerintah adalah mensejahterakan masyarakat dengan menggunakan sumber daya seefisien mungkin. Hasil produksi pemerintah sebagian besar, berupa barang dan jasa untuk kepentingan umum (*public goods and service*). Barang dan jasa seperti ini tidak dijual. Misalnya jalan raya, jembatan, berbagai fasilitas umum, fasilitas sosial, keamanan dan sebagainya.

#### **D. Konsep Sosial**

##### **1. Interaksi Sosial**

Manusia adalah makhluk individu, makhluk sosial dan makhluk yang berpikir. Sebagai makhluk individual manusia mempunyai dorongan atau motif untuk mengadakan hubungan dengan dirinya sendiri, sedangkan sebagai makhluk sosial manusia mempunyai dorongan untuk mengadakan hubungan dengan orang lain, manusia mempunyai dorongan sosial. Menurut Bimo Walgito (2003: 65), interaksi sosial merupakan suatu hubungan antara individu satu dengan individu lainnya dimana individu yang satu dapat mempengaruhi individu yang lainnya sehingga terdapat hubungan yang saling timbal balik. Soerjono Soekanto (2002: 61) mengemukakan bahwa interaksi sosial yaitu merupakan hubungan-hubungan sosial yang dinamis, yang menyangkut hubungan perseorangan, antara kelompok-kelompok manusia, maupun antara perseorangan dengan kelompok manusia. Roucek dan Warren berpendapat bahwa: "Interaksi sosial adalah satu proses melalui tindak balas tiap-tiap kelompok berturut-turut menjadi unsur penggerak bagi tindak balas dari kelompok yang lain.

Ia adalah suatu proses timbal balik, dengan mana satu kelompok dipengaruhi tingkah laku reaktif pihak lain dan dengan berbuat demikian ia mempengaruhi tingkah laku orang lain (dalam Abdulsyani, 2002: 153).

Bimo Walgito (2002: 57) menyatakan bahwa interaksi sosial ialah hubungan antara individu satu dengan individu yang lain, individu satu dapat mempengaruhi individu yang lain atau sebaliknya, jadi terdapat adanya hubungan yang saling timbal balik. Hubungan tersebut dapat antara individu dengan individu, individu dengan kelompok atau kelompok dengan kelompok. Interaksi sosial adalah suatu hubungan antara dua atau lebih individu manusia, dimana kelakuan individu yang satu mempengaruhi, mengubah atau memperbaiki kelakuan individu yang lain atau sebaliknya (Gerungan, 1996: 57).

Berdasarkan pendapat-pendapat tersebut diatas, maka dapat dinyatakan bahwa yang disebut dengan interaksi sosial adalah hubungan timbal balik yang dinamis antar sesama individu atau kelompok manusia yang didahului oleh adanya komunikasi sehingga terjadi adanya suatu perubahan tingkah laku pada individu

## **2. Perubahan Sosial**

Perubahan Sosial menurut pendapat Selo Soemardjan (1991: 304), adalah segala perubahan-perubahan pada lembaga-lembaga kemasyarakatan di dalam suatu masyarakat, yang mempengaruhi sistem sosialnya, termasuk di dalamnya nilai-nilai, sikap dan pola perilaku di antara kelompok-kelompok dalam masyarakat. Menurut John Lewis Gillin dan John Philip

Gillin, perubahan sosial sebagai suatu variasi dari cara-cara hidup yang telah diterima, baik karena perubahan kondisi geografis, kebudayaan material, komposisi penduduk, ideologi maupun karena adanya difusi ataupun penemuan-penemuan baru dalam masyarakat.

Berdasarkan definisi tersebut, dapat disimpulkan bahwa perubahan sosial adalah perubahan yang terjadi dalam struktur sosial atau organisasi sosial masyarakat. Perubahan sosial meliputi perubahan dalam berbagai hal, seperti perubahan teknologi, perilaku, norma, sistem nilai, pola dan keyakinan. Perubahan tersebut dikaitkan dengan perubahan yang mempengaruhi sebagian besar individu dalam masyarakat tertentu.

### **3. Ciri-Ciri Perubahan Sosial**

- a. Tidak ada masyarakat yang berhenti berkembang (dinamis)
- b. Perubahan pada satu lembaga akan menyebabkan perubahan pada lembaga lainnya,
- c. Perubahan yang cepat (revolusi) dapat menyebabkan disorganisasi dalam kelompok dan bersifat sementara,
- d. Perubahan sosial tidak hanya mencakup material/spiritualnya saja tapi mencakup keduanya.

## **E. Pembangunan**

### **1. Pengertian Pembangunan**

Pada hakekatnya, pengertian pembangunan secara umum pada hakekatnya adalah proses perubahan yang terus menerus untuk menuju keadaan yang lebih baik berdasarkan norma-norma tertentu. Mengenai pengertian pembangunan, para ahli memberikan definisi yang bermacam-macam seperti halnya perencanaan. Istilah pembangunan bisa saja diartikan berbeda oleh satu orang dengan orang lain, daerah yang satu dengan daerah lainnya, Negara satu dengan Negara lain. Untuk lebih jelasnya berikut ini disajikan pengertian pembangunan menurut beberapa ahli.

Pembangunan menurut Soekanto (2006: 382), disamping memiliki tujuan tujuan yang diinginkan tidak mustahil pembangunan mengakibatkan terjadinya dampak pada subsistem kemasyarakatan. Dampak tersebut akan timbul apabila terjadi gejala-gejala, antara lain :

- a. Perubahan yang cepat
- b. Perubahan sosial, ekonomi, politik yang simultan
- c. Pencarian faktor kesalahan karena ketidakmampuan membawa perubahan yang cepat.

Rogers dalam Nasution (2004: 28) menyatakan, bahwa pembangunan adalah suatu proses perubahan sosial dengan partisipasi yang luas dalam suatu masyarakat, yang dimaksudkan untuk kemajuan sosial dan material (termasuk bertambah besarnya keadilan, kebebasan dan kualitas lainnya

yang dihargai) untuk mayoritas rakyat melalui kontrol yang lebih besar yang mereka peroleh terhadap lingkungan mereka.

Siagian (1994) memberikan pengertian tentang pembangunan sebagai “Suatu usaha atau rangkaian usaha pertumbuhan dan perubahan yang berencana dan dilakukan secara sadar oleh suatu bangsa, negara dan pemerintah, menuju modernitas dalam rangka pembinaan bangsa (nation building)”. Sedangkan Ginanjar Kartasasmita (1994) memberikan pengertian yang lebih sederhana, yaitu sebagai “suatu proses perubahan ke arah yang lebih baik melalui upaya yang dilakukan secara terencana”.

Slamet Riyadi (1981: 16) menyatakan bahwa pembangunan adalah suatu proses dinamis yang meliputi berbagai kegiatan yang direncanakan dan terarah dengan melibatkan peran serta masyarakat banyak sebagai kekuatan pembaharuan untuk menimbulkan perubahan-perubahan sosial/struktur sosial yang mendasar maupun pertumbuhan ekonomi yang dipercepat tetapi terkendalikan dalam ruang lingkup keadilan sosial demi kemajuan dan kualitas hidup dan meningkatkan harkat dan martabat manusiawi.

Pembangunan itu sendiri pada hakekatnya adalah suatu proses sosial yang bersifat integral dan menyeluruh baik berupa pertumbuhan ekonomi maupun perubahan sosial demi terwujudnya masyarakat yang lebih makmur.

Sedangkan dalam pengertian ekonomi murni, pembangunan adalah suatu usaha proses yang menyebabkan pendapatan perkapita masyarakat meningkat dalam jangka panjang. (Sukirno, 1995: 13).

Dengan demikian, proses pembangunan terjadi di semua aspek kehidupan masyarakat, ekonomi, sosial, budaya, politik, yang berlangsung pada level makro (nasional) dan mikro. Makna penting dari pembangunan adalah adanya kemajuan/perbaikan (*progress*), pertumbuhan dan diversifikasi.

Sebagaimana dikemukakan oleh para ahli di atas, pembangunan adalah semua proses perubahan yang terstruktur yang dilakukan melalui upaya-upaya yang sadar dan direncanakan.

## **2. Infrastruktur**

Dalam kamus besar bahasa Indonesia, infrastruktur dapat diartikan sebagai sarana dan prasarana umum. Sarana secara umum diketahui sebagai fasilitas publik seperti rumah sakit, jalan, jembatan, sanitasi, telepon an sebagainya. Lebih jauh lagi, dalam ilmu ekonomi infrastuktur merupakan wujud dari *public capital* (modal publik) yang dibentuk dari investasi yang dilakukan pemerintah. Familoni (2004: 16) menyebut infrastruktur ebagai *basic essential service* dalam proses pembangunan. Defenisi lainnya mengenai infrastruktur, yaitu bahwa infrastrktur mengacu pada fasilitas kapital fisik dan termasuk pula kerangka kerja organisasional, pengetahuan dan teknologi yang penting untuk organisasi masyarakat dan pembangunan ekonomi mereka. Infrastruktur meliputi undang-undang, sistem pendidikan dan kesehatan publik ; pengumpulan sampah dan limbah pengolahan dan pembuangannya ; sistem keselamatan publik, seperti pemadam kebakaran dan keamanan ; sistem komunikasi, sistem transportasi dan utilitas publik (Tatom, 1993: 124).

Menurut Grigg (1988: 52) infrastruktur merupakan sistem fisik yang menyediakan transportasi, pengairan, drainase, bangunan gedung dan fasilitas publik lainnya, yang dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia baik kebutuhan sosial maupun kebutuhan ekonomi. Pengertian ini merujuk pada infrastruktur sebagai suatu sistem. Dimana infrastruktur dalam sebuah sistem adalah bagian-bagian berupa sarana dan prasarana (jaringan) yang tidak terpisahkan satu sama lain.

Infrastruktur sendiri dalam sebuah sistem menopang sistem sosial dan sistem ekonomi sekaligus menjadi penghubung dengan sistem lingkungan. Ketersediaan infrastruktur memberikan dampak terhadap sistem sosial dan sistem ekonomi yang ada di masyarakat. Oleh karenanya, infrastruktur perlu dipahami sebagai dasar-dasar dalam mengambil kebijakan (Kodoatie, 2005: 102).

Pembangunan infrastruktur dalam sebuah sistem menjadi penopang kegiatan-kegiatan yang ada dalam suatu ruang. Infrastruktur merupakan wadah sekaligus katalisator dalam sebuah pembangunan. Ketersediaan infrastruktur meningkatkan akses masyarakat terhadap sumberdaya sehingga dapat meningkatkan efisiensi dan produktivitas yang menuju pada perkembangan ekonomi suatu kawasan atau wilayah.

Selanjutnya, infrastruktur dapat dibedakan menjadi 2 kelompok yaitu infrastruktur fungsi dan peruntukannya. Familoni (2004: 20) menjelaskan bahwa infrastruktur dibedakan menjadi infrastruktur ekonomi dan sosial. Infrastruktur ekonomi memegang peranan penting dalam mendorong

kinerja pertumbuhan ekonomi di berbagai negara. Infrastruktur ekonomi diantaranya *utilitas publik* seperti tenaga listrik, telekomunikasi, suplai air bersih, sanitasi dan saluran pembuangan dan gas. Kemudian juga termasuk pula pekerjaan umum, seperti jalan, kanal, bendungan, irigasi dan drainase serta proyek transportasi seperti jalan kereta api, angkutan kota, waterway, dan bandara. Sedangkan infrastruktur sosial dapat dibedakan menjadi infrastruktur pendidikan dan kesehatan.

Pembahasan mengenai infrastruktur cenderung mengarah pada pembahasan barang publik. Barang publik mempunyai dua ciri utama dari sisi penggunaannya (konsumsi barang publik) yaitu *non rivalry* dan *non-excludable rivalry*. Merupakan sifat rivalitas (persaingan) dalam mengkonsumsi/menggunakan suatu barang maknanya adalah jika suatu barang digunakan oleh seseorang, barang tersebut tidak dapat digunakan oleh orang lain. Jika seseorang mengkonsumsi/menggunakan suatu barang dan tidak terjadi persaingan dan orang lain dalam mengkonsumsi barang tersebut. Dengan kata lain, jika kondisi sebaliknya, yaitu ketika seseorang tidak mampu untuk menahan orang lain untuk bersama-sama mengkonsumsi barang tersebut, barang itu dapat dikatakan sebagai barang publik.

### **3. Pembangunan Infrastruktur**

Siagian (1994: 2) memberikan pengertian tentang pembangunan sebagai “Suatu usaha atau rangkaian usaha pertumbuhan dan perubahan yang berencana dan dilakukan secara sadar oleh suatu bangsa, negara dan

pemerintah, menuju modernitas dalam rangka pembinaan bangsa (nation building)”.’

Infrastruktur memegang peranan penting sebagai salah satu roda penggerak pertumbuhan ekonomi dan pembangunan. Keberadaan infrastruktur yang memadai sangat diperlukan. Sarana dan prasarana fisik, atau atau sering disebut dengan infrastruktur, merupakan bagian yang sangat penting dalam sistem sistem pelayanan masyarakat. Berbagai fasilitas fisik merupakan hal yang vital guna mendukung berbagai kegiatan pemerintahan perekonomian, industri dan kegiatan sosial di masyarakat dan pemerintahan.

Pembangunan Infrastruktur dilaksanakan berdasarkan kebutuhan dan tingkat kepentingan, sehingga diperlukan skala prioritas pembangunannya, ada yang cukup dilaksanakan sekali saja dengan perawatan yang berlanjut, namun juga ada yang sifatnya dinamis dan berpeluang berkembang. Dalam setiap pembangunan jenis infrastruktur tidak dapat terlepas begitu saja terhadap infrastruktur yang sudah ada maupun kemungkinannya untuk rencana pengembangan kedepan, sehingga perlunya dibuat Rencana Umum Tata Ruang (RUTR), RUTR adalah acuan yang perlu dipahami dan secara konsisten harus dapat dilaksanakan sesuai yang ditetapkan.

Peta astagatra (geografi, demografi dan kondisi sosial) suatu wilayah baik yang berupa informasi tekstual maupun peta rupa bumi adalah merupakan sumber informasi yang perlu diketahui dan diantisipasi dalam saat pembuatan RUTR maupun RUTRW karena dari data tersebut dapat

diantisipasi tingkat kebutuhan saat sekarang dan yang akan datang, dengan demikian khususnya bagi pengembangan wilayah (RUTRW) sangat dimungkinkan untuk dilaksanakan mulai dari awal secara terprogram dan antisipatif serta perlunya masukan dari beberapa institusi terkait termasuk Departemen Pertahanan didalam perencanaannya agar didalam pembangunannya terjadi keharmonisan dan tidak tumpang tindih, siapa berbuat apa, serta diharapkan infrastruktur yang dibangun nantinya tidak saja bermanfaat bagi pengguna tapi juga mampu berperan dalam situasi negara dalam keadaan normal maupun darurat. Sedangkan bagi wilayah yang tingkat dinamikanya yang tinggi dan kota-kota besar lainnya diperlukan pemikiran untuk perlunya relokasi atau pembagian wilayah secara bertahap, misalnya dimana pusat pemerintahan, pusat perdagangan dan pemukiman sehingga arus pemanfaatannya akan maksimal, praktis, ekonomis dan efisien.

Sampai saat ini masih sering terlihat dalam setiap pembangunan dan pengembangan infrastruktur berjalan sendiri-sendiri, tidak ada koordinasi dengan pemerintah, khususnya tentang bagaimana aturan yang berlaku dan spesifikasi teknis baku misalnya irigasi, jalan, telekomunikasi, kelistrikan, kesehatan, pengaruh imbal balik dari dan ke wilayah disekitarnya yang baik serta layak untuk diterapkan. Terkadang pengembang hanya membangun sekedar pemenuhan syarat kelengkapan semata (bukan kelayakan) dan pemerintah kurang peduli, sehingga yang terjadi hanyalah munculnya sebuah bangunan yang kurang dapat dipertanggungjawabkan kualitasnya dan termasuk bangunan vital seperti: pusat distribusi listrik,

menara telekomunikasi, gudang amunisi, pabrik bahan kimia, saluran pembuangan limbah beracun dan berbahaya dan lain-lain yang berada di sekitar pemukiman padat tanpa adanya unsur pertahanan dan keamanan yang memadai. Hal demikian sangat mengganggu kenyamanan masyarakat setempat dan juga merupakan hal rawan yang dapat dimanfaatkan (misalnya sabotase atas obyek vital tersebut) oleh pihak-pihak yang tidak bertanggung jawab.

Kondisi seperti ini akan terus berlanjut selama tidak adanya aturan baku serta kurangnya kepedulian pemerintah dalam menyikapi dampak negatif dari setiap pembangunan infrastruktur. Pemerintah harus peduli dan perlu menerbitkan serta mensosialisasikan aturan dan spesifikasi teknis baku terhadap semua jenis infrastruktur yang akan dibangun beserta sanksi tegas bagi pengembang bilamana aturan yang ada dilanggar. Disisi lain pemerintah dalam menyikapi dan mengambil kebijaksanaan terhadap pemanfaatan infrastruktur yang ada kurang peduli, hal ini dapat dilihat dari pemanfaatan infrastruktur yang ada sering melenceng dari tujuannya misalnya: perilaku angkutan kota (seperti angkot, bus, kereta api), shelter, pasar, badan jalan, jalur hijau, trotoar, jembatan penyeberangan, pencurian listrik dan lain-lain).

Pembangunan infrastruktur merupakan suatu strategi dalam penyediaan sarana yang utama. Seperti yang diungkapkan dalam Infrastruktur Indonesia (Kadin Indonesia Jetro, 2006: 16) yaitu Prinsip Dasar Penyediaan Infrastruktur Secara Keseluruhan antara lain:

- a. Infrastruktur merupakan katalis bagi pembangunan. Ketersediaan infrastruktur dapat meningkatkan akses masyarakat terhadap sumberdaya sehingga dapat meningkatkan produktifitas dan efisiensi dan pada akhirnya dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi. Hampir dalam semua aktifitas masyarakat dan pemerintah, keberadaan infrastruktur merupakan satu kesatuan yang tidak dapat dipisahkan dan sudah menjadi kebutuhan dasar.
- b. Keterkaitan Infrastruktur dengan berbagai aspek. Agar peran infrastruktur dalam pembangunan menjadi optimal, maka keberadaan pembangunan infrastruktur harus terkait dengan: (a) Bangkitan-bangkitan pembangunan yang lainnya; (b) Pembangunan pertanian, perkebunan, budi daya pantai, kelautan, industri, perdagangan, jasa, pariwisata, pertambangan, migas dan sebagainya; (c) Masyarakat yang akan menjadi kelompok sasaran pelayanan infrastruktur tersebut dan kemampuan dalam membayar jasa layanan infrastruktur; (d) Institusi pengelolanya, misalnya peran pemerintah dalam pengelolaan atau pemeliharaan serta memberi arahan dalam bentuk regulasi sebagai bentuk layanan publik dan (e) Dalam konteks privatisasi, investasi infrastruktur perlu mempertimbangkan minat investor, tujuan yang dikehendaki investor, syarat-syarat investasi dan insentif bagi investor.
- c. Perencanaan kebutuhan infrastruktur harus dilakukan melalui kombinasi antara perencanaan yang digagas pemerintah pusat dengan yang digagas pemerintah daerah. Seiring dengan diimplementasikannya desentralisasi fiskal dan diberikannya kewenangan yang lebih luas bagi daerah, setiap daerah diharapkan mampu lebih mengembangkan potensi daerahnya. Oleh karena itu pembangunan yang dilakukan di daerah harus didasarkan pada kebutuhan daerah masing-masing. Dalam hal ini, pembangunan infrastruktur yang sesuai dengan kebutuhan daerah diharapkan mampu meningkatkan perekonomian daerah tersebut dan daerah sekitarnya. Untuk itu perlu kerangka pembangunan yang digagas pemerintah daerah, disamping kerangka model yang digagas pemerintah pusat yang selama ini digunakan. Yang dimaksud dengan adanya perencanaan yang digagas pemerintah daerah adalah terdapat rencana indikasi kebutuhan infrastruktur secara lokal dan regional, sehingga perencanaan tersebut ditentukan oleh pemerintah daerah berdasarkan kebutuhan daerah. Sedangkan rencana pembangunan infrastruktur yang bersifat digagas pemerintah pusat dan dikoordinasikan oleh kantor Menko Perekonomian.
- d. Keberhasilan kerjasama Pemerintah dan Swasta memerlukan kondisi yang harus dipenuhi, yaitu: (a) Stabilitas kerangka ekonomi makro; (b) Sektor keuangan yang efisien dan berkembang; (c) Kerangka kebijakan yang mantap; (d) Penerimaan proyek yang berkelanjutan; (e) Adanya mekanisme arbitrase atau penyelesaian penyelesaian yang jelas; (f) Undang-Undang perbankan yang berkembang dengan baik

dan (g) Adanya investasi pendamping dari pinjaman pemerintah/ekuitas/subsidi (Kewajiban Sektor publik).

- e. Penyediaan infrastruktur harus memperhatikan aspek keberlanjutan. Pembangunan infrastruktur harus memperhatikan aspek keberlanjutan, sehingga dalam jangka panjang keberadaan infrastruktur tidak menyebabkan kerusakan lingkungan.
- f. Mekanisme penyediaan infrastruktur harus berdasarkan pada prinsip-prinsip akuntabilitas, transparansi, serta memperhatikan aspek efisiensi dan keadilan.

#### **4. Tujuan Pembangunan**

Tujuan pembangunan di negara manapun, pasti bertujuan untuk kebaikan masyarakatnya. Meskipun istilah yang digunakan beragam, tapi pada hakikatnya sama, yakni untuk kesejahteraan masyarakat. Sedangkan tujuan itu sendiri memberikan arah yang hendak dicapai. Tidak ada satupun tujuan yang benar-benar merupakan tujuan akhir dalam arti sesungguhnya. Seperti yang diungkapkan Afifuddin dalam Yunarto (2013: 3) pada umumnya, komponen-komponen dari cita-cita akhir dari negara-negara modern di dunia, baik yang sudah maju maupun yang sedang berkembang, adalah hal-hal yang pada hakikatnya bersifat relatif dan sukar membayangkan tercapainya titik jenuh yang absolut yang setelah tercapai tidak mungkin ditingkatkan lagi seperti:

- a. Keadilan sosial
- b. Kemakmuran yang merata
- c. Perlakuan sama dimata hukum
- d. Kesejahteraan material mental dan spritual
- e. Kebahagiaan untuk semua

f. Ketentraman dan

g. Keamanan

## 5. Manfaat pembangunan infrastruktur

Pembangunan maupun pemeliharaan infrastruktur jalan mempunyai beberapa manfaat, menurut yaitu (Purwoto dan Kurniawan, 2009: 1432):

1. Perubahan biaya relatif dari sarana transportasi tertentu terhadap sarana transportasi lainnya.
2. Peningkatan pendapatan per kapita masyarakat.
3. Peningkatan ketersediaan sarana transportasi.
4. Peningkatan kualitas perjalanan (kecepatan, kenyamanan,kepercayaan) yang dihasilkan dari peningkatan kualits sarana maupun teknologi infrastrukturnya.
5. Pengaruh pada tata guna lahan akibat migrasi antar daerah dan perubahan pola pemukiman.
6. Peningkatan aktivitas ekonomi yang pada akhirnya juga mempengaruhi timbulnya perubahan pola dan struktur konsumsi masyarakat.
7. Perubahan demografis (struktur usia dan gender).
8. Perubahan perilaku operasional dunia usaha setempat.

## F. Konsep Dampak Sosial Pembangunan Infrastruktur

Salah satu konsep tentang studi dampak sosial bertolak dari pemikiran bahwa masyarakat ini dipandang sebagai suatu bagian dari ekosistem. Perubahan dari salah satu subsistem akan mempengaruhi subsistem yang lain. Daerah yang terkena dampak (*impacted area*) dipandang sebagai suatu ekosistem dengan bermacam-macam komponen yang saling berhubungan. Yang menjadi pusat perhatian adalah bagaimana saling berkait antar subsistem, dampak apa yang akan terjadi dan untuk berapa lama dampak itu akan berlangsung. Di dalam masyarakat terdapat tiga subsistem yang saling interaktif, yaitu sistem social,

sistem ekonomi, dan sistem fisik atau lingkungan fisik (Sudharto P hadi, 1997: 23-24).

Analisis Mengenai Dampak Lingkungan (AMDAL) adalah kajian mengenai dampak besar dan penting suatu usaha dan/atau kegiatan yang direncanakan pada lingkungan hidup yang diperlukan bagi proses pengambilan keputusan tentang penyelenggaraan usaha dan/atau kegiatan di Indonesia. AMDAL ini dibuat saat perencanaan suatu proyek yang diperkirakan akan memberikan pengaruh terhadap lingkungan hidup di sekitarnya.

Analisis mengenai dampak lingkungan muncul sebagai jawaban atas keprihatinan tentang dampak negatif dari kegiatan manusia, khususnya pencemaran lingkungan akibat kegiatan industri pada tahun 1960-an. Sejak itu AMDAL telah menjadi alat utama untuk melaksanakan kegiatan-kegiatan manajemen yang bersih lingkungan dan selalu melekat pada tujuan pembangunan yang berkelanjutan.

Dasar hukum AMDAL adalah Peraturan Pemerintah No. 27 Tahun 2012 tentang 'Izin Lingkungan'. AMDAL sendiri merupakan suatu kajian mengenai dampak positif dan negatif dari suatu rencana kegiatan atau proyek, yang dipakai pemerintah dalam memutuskan apakah suatu kegiatan atau proyek layak atau tidak layak lingkungan. Kajian dampak positif dan negative tersebut biasanya disusun dengan mempertimbangkan aspek fisik, kimia, biologi, sosial-ekonomi, sosial budaya dan kesehatan masyarakat.

Dampak sosial adalah konsekuensi sosial yang timbul akibat suatu kegiatan pembangunan, maupun penerapan suatu kebijaksanaan dan program. Di Indonesia studi dampak sosial pada umumnya menjadi bagian dari studi Analisa Mengenai Dampak Lingkungan (AMDAL) hanya diterapkan untuk proyek pembangunan. Dampak sosial muncul ketika aktivitas proyek, program atau kebijaksanaan diterapkan pada suatu masyarakat. Pengaruh itu bisa positif, bisa pula negative. Hal ini hanya dapat diuji dari nilai, norma, aspirasi, dan kebiasaan masyarakat yang bersangkutan. Sehingga dapat disimpulkan bahwa dampak sosial merupakan perubahan yang terjadi pada manusia dan masyarakat yang diakibatkan oleh adanya aktivitas pembangunan (Sudharto P. Hadi, 1997: 110).

Perubahan yang terjadi pada manusia dan masyarakat ini menurut Armour (1987: 2) dalam Sudharto P. Hadi (1997: 24-25), meliputi aspek-aspek:

1. Cara hidup (*way of life*), termasuk di dalamnya bagaimana manusia dan masyarakat itu hidup, bekerja, bermain, dan berinteraksi satu dengan yang lain. Cara hidup ini disebut sebagai aktivitas keseharian
2. Budaya, termasuk di dalamnya sistem nilai, norma, dan kepercayaan
3. Komunitas, meliputi struktur penduduk, kohesi sosial, stabilitas masyarakat, estetika, sarana-prasarana yang diakui sebagai "*public facilities*". Beberapa contoh "*public facilities*" adalah gedung sekolah tempat ibadah seperti musholla dan gereja, balai rukun warga, balai kelurahan. Seringkali kehadiran proyek yang menimbulkan dampak perpindahan penduduk menimbulkan renggangnya kohesi sosial. Mereka harus pindah ke tempat lain yang tidak selalu sama dengan tetangga sebelumnya. Proyek-proyek baru juga seringkali harus menggusur fasilitas umum seperti tempat ibadah (masjid, gereja, musholla), balai desa kuburan, dan sekolah.

Menurut Carley dan Bustello (1984: 5) dalam Sudharto P. Hadi (1997: 25-26), ruang lingkup aspek sosial dalam kajian dampak lingkungan yang diakibatkan oleh suatu kegiatan pembangunan paling tidak mencakup aspek demografi,

sosial ekonomi, institusi serta psikologis dan sosial budaya. Dampak demografis meliputi angkatan kerja dan perubahan struktur penduduk, kesempatan kerja, pemindahan dan relokasi penduduk. Dampak sosial ekonomi terdiri dari perubahan pendapatan, kesempatan berusaha, pola tenaga kerja. Dampak institusi meliputi naiknya permintaan akan fasilitas seperti perumahan, sekolah, dan sarana rekreasi. Dampak psikologis dan sosial budaya meliputi integrasi sosial, kohesi sosial, keterikatan dengan tempat tinggal.

*Canadian Environmental Assessment Review Council (CEARC)* yang dikutip oleh D'Amore (1986: 2) dalam Sudharto P. Hadi (1997: 26), merumuskan ruang lingkup aspek dampak sosial sebagai konsekuensi dari kegiatan pembangunan, terutama dalam kaitannya dengan kajian dampak sosial studi AMDAL, sebagai berikut:

- a. Perubahan yang berhubungan dengan kependudukan
- b. Perubahan yang berkaitan dengan aspek ekonomi
- c. Perubahan yang berhubungan dengan aspek budaya
- d. Perubahan yang berhubungan dengan sumber daya alam
- e. Perubahan yang berkaitan dengan fasilitas publik

Dampak sosial, menurut Homenuck (1998: 1&3) dalam Sudharto P. Hadi (1997: 26-27), juga dapat dikategorikan ke dalam dua kelompok, yakni "*real impact*" dan "*perceived impact*". "*Real impact*" atau "*standard impact*" menurut Homenuck, *can be predicted with some certainty based on information concerning the construction and operation of the facility*. Jadi

dapat dikatakan bahwa “*real*” atau “*standard impact*” adalah dampak yang timbul sebagai akibat dari aktivitas proyek, pada setiap tahapan proyek, yang meliputi: pra-konstruksi, konstruksi, dan operasi, misalnya pemindahan penduduk, bising, atau polusi udara. “*Perceived impact*” atau “*special impact*” adalah suatu dampak yang timbul dari persepsi masyarakat terhadap resiko dari adanya proyek. Persepsi, sikap, dan kepercayaan masyarakat membentuk “interpretasi’ tentang proyek dan dampaknya.

### **G. Kerangka Pikir**

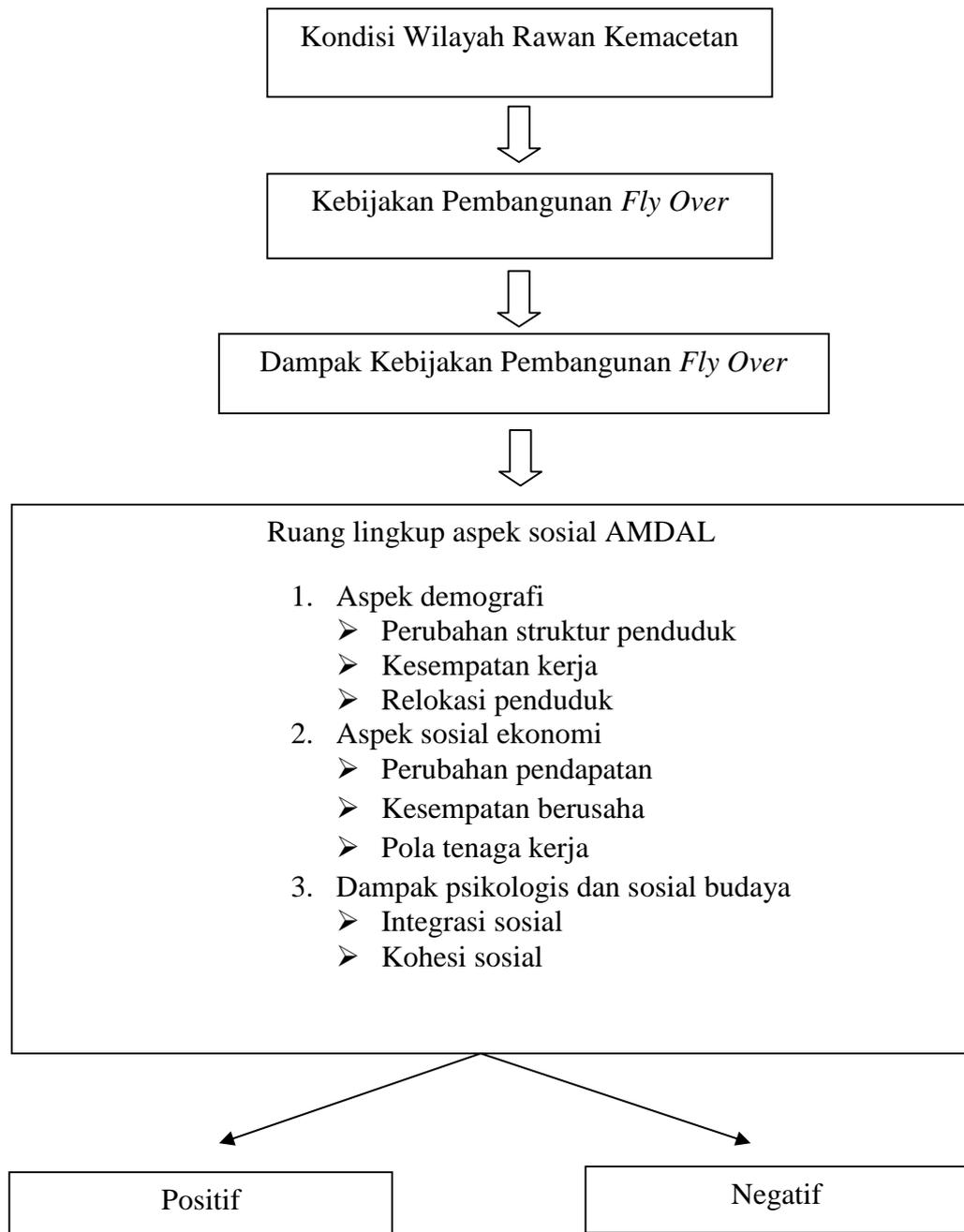
Salah satu cara yang dilakukan pemerintah dalam mengupayakan pembangunan adalah dengan membuat kebijakan pembangunan khususnya dibidang infrastruktur, karena dengan adanya pembangunan infrastruktur yang baik permasalahan yang sering terjadi yaitu kemacetan dapat diatasi dengan membangun sarana seperti *fly over*.

Sarana dan prasarana fisik, atau sering disebut dengan infrastuktur, merupakan bagian yang sangat penting dalam sistem pelayanan masyarakat. Berbagai fasilitas fisik merupakan hal yang vital guna mendukung berbagai kegiatan di masyarakat. Infrastruktur memegang peranan penting sebagai salah satu sarana untuk meningkatkan akses masyarakat dalam menjalankan aktivitasnya.

Pembangunan infrastruktur seperti *fly over* tidak jarang menyebabkan dampak tertentu, baik itu dampak positif dan dampak negatif. Dampak yang ditimbulkan terhadap masyarakat itu sendiri. Jika dilihat dari latar belakang

penelitian ini, pembangunan *fly over* banyak yang menyebabkan permasalahan khususnya bagi masyarakat di sekitar pembangunan *fly over*.

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis dan mendeskripsikan dampak yang dari kegiatan pembangunan *fly over*, khususnya masyarakat yang akan terkena dampak langsung dari adanya rencana pembangunan infrastruktur *fly over* Gajah mada-Antasari Bandar Lampung. Penelitian ini menggunakan analisis AMDAL yang ditinjau dari aspek sosial yang dikutip dari Carley dan Bustelo (1984: 5) dalam Sudharto P. Hadi (1997: 25-26).



### III. METODE PENELITIAN

#### A. Tipe Penelitian

Metode merupakan suatu cara yang digunakan untuk menentukan keberhasilan atau tidaknya suatu penelitian. Seperti yang diungkapkan oleh Arikunto (1997: 150) bahwa “Metode adalah cara yang digunakan oleh penulis dalam mengumpulkan data dalam penelitiannya”.

Penelitian ini terfokus ke dalam penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif, yakni sebuah desain yang memberi kemudahan bagi penulis untuk merekam, memantau dan mengikuti proses suatu peristiwa dari kegiatan pembangunan infrastruktur. Sebagaimana dijelaskan oleh Locke, Spriduso dan Silferman dalam Creswell (1994: 147): “*Qualitative research is interpretative research. As such the biases, values and judgement of the researches become stated explicitly in the research report. Such openness is considered to be useful and positive*”. Penelitian kualitatif adalah suatu pendekatan yang juga disebut juga pendekatan investigasi karena biasanya penulis mengumpulkan data dengan cara bertatap muka langsung dan berinteraksi dengan orang-orang di tempat penelitian (McMillan & Schumacher, 2003: 102). Selanjutnya, Bogdan dan Taylor (1992: 21-22) menjelaskan bahwa penelitian kualitatif adalah salah satu prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif

berupa ucapan atau tulisan dan perilaku orang-orang yang diamati. Pendekatan kualitatif diharapkan mampu menghasilkan uraian yang mendalam tentang ucapan, tulisan, dan atau perilaku yang dapat diamati dari suatu individu, kelompok, masyarakat, dan atau organisasi tertentu dalam suatu setting konteks tertentu yang dikaji dari sudut pandang yang utuh, komprehensif, dan holistik. Hal ini sesuai dengan pendapat Winarno Surachman (1985: 139) sebagai berikut.

“Metode deskriptif adalah metode yang didalam pelaksanaannya tidak terbatas hanya pada pengumpulan data saja, tetapi analisis, sehingga arti data itu penekanannya ditunjukkan kepada pemecahan masalah yang terjadi secara aktual, setelah data dan informasi yang diperoleh diklasifikasikan untuk dijadikan acuan sebagai bahan analisis pada langkah yang bermakna secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta yang diteliti”.

Dalam penelitian ini, analisis dalam proses pembangunan infrastruktur *fly over* Gajah Mada-Antasari merupakan fenomena yang diteliti. Baik dalam prosesnya maupun dampak yang ditimbulkan dari kebijakan pembangunan infrastruktur yang bertujuan untuk mengatasi kemacetan tersebut. Dalam proses pembangunan infrastuktur, bagaimana dampak yang ditimbulkan dari segi ekonomi dan sosial maka dibutuhkan data yang faktual berupa deskripsi kalimat yang lebih bermakna sehingga mudah dipahami.

## **B. Fokus Penelitian**

Fokus penelitian sangat penting dalam penelitian kualitatif, yaitu untuk menentukan batasan batasan dan studi pengumpulan data sehingga penelitian bisa fokus dalam memahami masalah-masalah yang menjadi tujuan penelitian agar tidak melebar kemana-mana. Straus dan Corbin dalam Moleong (2001: 23) menyatakan fokus penelitian bertujuan untuk membatasi penulis sehingga

terhindar dan tidak terjebak dalam pengumpulan data pada bidang yang sangat umum atau kurang relevan dengan masalah dan tujuan penelitian. Selain itu penentuan fokus penelitian berfungsi untuk memilih data yang relevan dan tidak relevan, meskipun menarik, maka tidak perlu dimasukkan ke dalam data yang sedang dikumpulkan.

Sugiyono (2006: 233) menyebutkan bahwa batasan masalah dalam penelitian kualitatif disebut dengan fokus, yang berisi pokok masalah yang masih bersifat umum. Tanpa adanya fokus penelitian, maka penulis akan terjebak pada melimpahnya volume data yang diperolehnya di lapangan.

Permasalahan dan fokus penelitian sangat terkait, oleh karena itu, permasalahan penelitian dijadikan menjadi fokus penelitian walaupun fokus dapat berubah dan berkembang sesuai dengan perkembangan permasalahan penelitian. Sesuai dengan rumusan masalah yang telah dibuat, sehingga fokus penelitian dijadikan acuan yaitu bagaimana dampak yang ditimbulkan dari pembangunan infrastruktur khususnya *fly over* dalam hal ini tujuannya adalah untuk mengatasi kemacetan lalu lintas di kota Bandar Lampung.

Wolf dalam Finsterbuch (1983: 15) mengatakan bahwa aspek sosial AMDAL memfokuskan tentang dampak pada manusia sebagai akibat dari penerapan kebijakan, program atau proyek. Tujuannya untuk memprakirakan dan mengevaluasi dampak sebelum program, kebijakan, dan proyek itu dilaksanakan. Penelitian ini fokus pada dampak aspek sosial AMDAL yang ditimbulkan dari aktivitas pembangunan infrastruktur khususnya *fly over* pada masyarakat di sekitar Jl. Gajah Mada dan Jl. Antasari Bandar Lampung

yaitu: 1) aspek demografi; 2) aspek sosial ekonomi; 3) aspek institusi; 4) aspek psikologis dan sosial budaya.

### **C. Lokasi dan Waktu Peneliiian**

#### **1. Lokasi**

Menurut Moleong (2001: 86) dalam penentuan lokasi penelitian cara yang baik ditempuh dengan jalan mempertimbangkan teori substantif dan menjajaki lapangan untuk mencari kesesuaian. Sebagai pertimbangan dalam menentukan lokasi penelitian. Dalam melakukan penelitian ini, penulis melakukan penelitian yang lebih lanjut dan mendalam pada masyarakat sekitar pembangunan *fly over* yaitu di Jl. Gajah Mada dan Jl. Antasari

#### **2. Waktu**

Penelitian dilakukan setelah proposal penelitian disetujui. Setelah disetujui untuk melakukan riset, dan memperoleh arahan oleh dosen pembimbing maka penulis memulai penelitian lebih lanjut selama proses pembangunan proyek infrastruktur *fly over* pada tahun 2016 ini.

### **D. Jenis Data**

Menurut Loftland dan Loftland (1984: 47) sumber data utama pada penelitian kualitatif ialah kata-kata dan tindakan, selebihnya adalah data tambahan seperti sumber data tertulis. Adapun sumber data dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

## 1. Data Primer

Sugiyono (2012: 225) menyatakan bahwa data primer adalah sumber data yang langsung memberikan data kepada pengumpul data. Data ini diperoleh dari penelitian langsung di lapangan berupa wawancara atau melalui pengamatan langsung yang dilakukan oleh penulis.

Data primer yang digunakan adalah data berupa hasil wawancara. Wawancara dilakukan kepada masyarakat yang terkena dampak pembangunan *fly over* dengan menggunakan panduan wawancara mengenai analisa dampak pembangunan.

## 2. Data Sekunder

Sugiyono (2012: 225) menyatakan sumber yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data misalnya lewat orang lain atau lewat dokumen. Data sekunder adalah data tambahan yang diperoleh dari sumber-sumber lain yang memiliki kaitan dengan objek penelitian ini beserta hasil dokumentasi yang diperoleh. Dalam penelitian ini, data sekunder yang akan diambil dan dikutip adalah buku, koran, skripsi, jurnal, internet dan undang-undang.

## E. Sumber Informan

Informan dalam penelitian ini menggunakan teknik *purposive sampling*, yaitu cara penentuan informan yang ditetapkan secara sengaja atas dasar kriteria atau pertimbangan tertentu. Penulis menggunakan *purposive sampling* untuk meningkatkan kegunaan informasi yang diperoleh dari sample yang sedikit. *Purpose sample* adalah teknik penentuan sampel dengan pertimbangan

tertentu (Sugiyono, 2009: 85). Selanjutnya menurut Arikunto (2010: 183) pemilihan sampel secara *purposive* pada penelitian ini berpedoman pada syarat-syarat pemilihan informan didasarkan kriteria dengan urutan sebagai berikut:

1. Pengambilan sampel harus didasarkan atas ciri-ciri, sifat-sifat atau karakteristik tertentu, yang merupakan ciri-ciri pokok populasi
2. Subjek yang diambil sebagai sampel benar-benar merupakan subjek yang paling banyak mengandung ciri-ciri yang terdapat pada populasi (*key subjects*).
3. Penentuan karakteristik populasi dilakukan dengan cermat dalam studi pendahuluan.

Jika ditinjau dari syarat diatas, maka informan yang diteliti adalah masyarakat yang terkena dampak langsung terkait pembangunan *fly over* yang memenuhi syarat sebagai informan yaitu di Jl. Gajah Mada-Jl. Antasari Bandar Lampung. Terkait hal tersebut, penulis menentukan calon informan sebanyak 8 orang yang memenuhi syarat sebagai informan yaitu semua masyarakat yang memenuhi syarat sebagai informan yaitu semua warga yang ada di sepanjang jalan Gajahmada maupun Antasari yang terkena dampak langsung pembangunan *fly over* Gajahmada-Antasari Bandar Lampung.

#### **F. Teknik Pengumpulan Data**

Teknik pengumpulan data secara umum terdapat empat macam yaitu observasi, wawancara, dokumentasi, dan gabungan/tringulasi (Sugiyono,

2012: 225). Dalam mengumpulkan data penelitian ini, penulis menggunakan 3 teknik pengumpulan data sebagai berikut:

1. Observasi

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan pengamatan secara langsung semua hal terkait rencana pembangunan *fly over* Gajah Mada dan Antasari yang mempengaruhi aspek sosial dan ekonomi dalam masyarakat yang terkena dampak pembangunan.

2. Wawancara

Menurut Nazir (2003: 193), wawancara adalah proses memperoleh keterangan dengan melakukan tanya jawab sambil bertatap muka antara penanya atau pewawancara dengan yang diwawancarai atau informan. Wawancara dalam penelitian ini dilakukan dengan mewawancarai informan yaitu masyarakat yang terkena dampak pembangunan *fly over* Gajah Mada-Antasari.

3. Dokumentasi

Teknik ini dilakukan dalam rangka mengumpulkan data yang bersifat tertulis. Hal itu dimaksudkan untuk data penelitian, pengujian suatu peristiwa atau *record* terkait rencana pembangunan *fly over* Gajah Mada-Antasari Bandar Lampung.

## **G. Teknik Pengolahan Data**

Menurut Hasan (2006: 24), pengolahan data adalah suatu proses dalam memperoleh data ringkasan atau angka ringkasan dengan menggunakan cara-cara atau rumus-rumus tertentu. Pengolahan data bertujuan untuk mengubah

data mentah dari hasil pengukuran menjadi data yang lebih halus sehingga memberikan arah untuk mengkaji lebih lanjut (Sudjana, 2001: 128).

Data yang diperoleh di lapangan selanjutnya diolah melalui beberapa tahap yaitu sebagai berikut:

1. Tahap *Editing*

*Editing* dapat dikatakan sebagai memanipulasi data sehingga menjadi lebih baik sesuai dengan harapan penulis. Memanipulasi dalam hal ini diartikan sebagai merubah tata letak, cara penulisan, susunan paragraf, maupun merubah kata-kata yang kurang baik menjadi lebih baik. Dengan kata lain, data yang diperoleh sesuai dengan panduan wawancara yang telah ditentukan.

2. Tahap Interpretasi

Interpretasi data merupakan proses pemahaman makna dari serangkaian data yang telah tersaji, dalam wujud yang tidak sekedar melihat apa yang ditemukan di lapangan, namun lebih pada memahami atau menafsirkan mengenai apa yang tersirat di dalam data yang telah disajikan.

## **H. Teknik Analisis Data**

Penelitian kualitatif dalam melakukan analisis data menggunakan model analisis yang dicetuskan oleh Miles dan Huberman yang sering disebut dengan metode analisis data interaktif (1992: 16). Aktivitas dalam analisis data kualitatif dilakukan secara interaktif dan berlangsung secara terus-menerus sampai tuntas, sehingga datanya sudah jenuh. Aktivitas dalam analisis data

kualitatif ada tiga, yaitu tahap reduksi data, display data, dan kesimpulan atau verifikasi.

## IV. GAMBARAN UMUM

### A. Kota Bandar Lampung

Kota Bandar Lampung merupakan Ibukota Provinsi Lampung yang merupakan daerah yang dijadikan sebagai pusat kegiatan pemerintahan, sosial, politik, pendidikan, dan kebudayaan serta kegiatan perekonomian. Secara geografis terletak pada  $5^{\circ}20'$  sampai dengan  $5^{\circ}30'$  Lintang Selatan dan  $105^{\circ}28'$  sampai dengan  $105^{\circ}37'$  Bujur Timur. Ibukota Bandar Lampung berada di Teluk Betung. Bandar Lampung terletak di ujung selatan Pulau Sumatera, memiliki luas wilayah daratan 19.722 Ha ( $197,22 \text{ km}^2$ ) dan luas perairan kurang lebih  $39,82 \text{ km}^2$ . Bandar Lampung memiliki 20 kecamatan dan terdiri dari 126 kelurahan. Secara administratif, kota Bandar Lampung dibatasi oleh:

1. Sebelah Utara : Kabupaten Lampung Selatan
2. Sebelah Selatan: Teluk Lampung
3. Sebelah Barat : Kabupaten Pesawaran
4. Sebelah Timur : Kabupaten Lampung Selatan.

Sebagai Ibukota provinsi, Bandar Lampung memiliki keuntungan karena setiap kegiatan baik dari pemerintahan, politik, pendidikan, kebudayaan dan perekonomian lebih cepat bertumbuh dibanding dengan kabupaten-kabupaten lain yang berada di Provinsi Lampung.

Kota Bandar Lampung terletak pada ketinggian 0 – 700 meter diatas permukaan laut dengan empat karakteristik topografi yang dimiliki, yaitu:

1. Daerah pantai yaitu sekitar Teluk Betung bagian Selatan dan Panjang.
2. Daerah perbukitan yaitu sekitar Teluk Betung bagian Utara.
3. Daerah dataran tinggi serta sedikit bergelombang terdapat di sekitar Tanjung Karang bagian Barat yang dipengaruhi oleh gunung Balau serta perbukitan Batu Serampok dibagian Timur Selatan.
4. Teluk Lampung dan pulau-pulau kecil bagian Selatan.

Penduduk yang tinggal di Kota Bandar Lampung terdiri dari berbagai macam suku. Jumlah penduduk yang berada di setiap kecamatan di Bandar Lampung juga beraneka ragam sesuai dengan besarnya luas wilayah setiap kecamatan dan pertumbuhan yang secara alami terjadi baik kelahiran maupun kematian serta perpindahan penduduk. Jumlah penduduk, luas wilayah setiap kecamatan bisa dilihat melalui tabel-tabel di bawah ini.

**Tabel 2. Penduduk Kota Bandar Lampung berdasarkan Jenis Kelamin tahun 2010-2016 (jiwa)**

<b>Tahun</b>	<b>Laki-laki</b>	<b>Perempuan</b>
(1)	(2)	(3)
2010	446.978	438.385
2011	456.285	448.037
2012	436.673	457.502
2013	475.039	467.000
2014	484.215	476.480
2015	493.411	485.876
2016	502.418	495.310

Sumber: BPS kota Bandar Lampung 2016

**Tabel 3. Luas wilayah kota Bandar Lampung menurut kecamatan tahun 2014 (km<sup>2</sup>)**

<b>Kecamatan</b>	<b>Luas</b>
(1)	(2)
Teluk Betung Barat	11.02
Teluk Betung Timur	14.83
Teluk Betung Selatan	3.79
Bumi Waras	3.75
Panjang	15.75
Tanjung Karang Timur	2.03
Kedamaian	8.21
Teluk Betung Utara	4.33
Tanjung Karang Pusat	4.05
Enggal	3.49
Tanjung Karang Barat	14.99
Kemiling	24.24
Langkapura	6.12
Kedaton	4.79
Rajabasa	13.53
Tanjung Senang	10.63
Labuhan Ratu	7.97
Sukarame	14.75
Sukabumi	23.6
Way Halim	5.35
<b>Jumlah</b>	<b>197.22</b>

Sumber: BPS Kota Bandar Lampung 2016

## **B. Sejarah Singkat Kota Bandar Lampung**

Berdasarkan Peraturan Pemerintah pengganti undang-undang No. 14 Tahun 1964, keresidenan Lampung yang sebelumnya berlaku hingga 18 Maret 1964 berakhir dan meningkat menjadi provinsi Lampung dengan ibukotanya Tanjung Karang-Teluk Betung diganti namanya menjadi Kotamadya Daerah Tingkat II Bandar Lampung terhitung sejak tanggal 17 Juni 1983, dan sejak 1999 berubah nama menjadi kota Bandar Lampung.

Berdasarkan Undang-Undang No.5 Tahun 1975 dan Peraturan Pemerintah No.3 Tahun 1982 tentang perubahan wilayah maka kota Bandar Lampung dimekarkan dari 4 kecamatan 30 kelurahan menjadi 9 kecamatan dengan 58 kelurahan. Berdasarkan surta keputusan Gubernur/KDH Tingkat I Lampung nomor G/185.B.111/Hk/1988 tanggal 6 Juli 1988 serta Surat Persetujuan MENDAGRI nomor 140/1799/PUOD tanggal 19 Mei 1987 tetang pemekaran kelurahan di wilayah kota Bandar Lampung, maka kota Bandar Lampung dimekarkan menjadi 9 kecamatan dan 84 Kelurahan. Pemekaran terus terjadi hingga saat ini Kota Bandar Lampung terdiri dari 20 kecamatan dan 126 kelurahan.

Sejak tahun 1965 sampai saat ini kota Bandar Lampung teah dijabat oleh beberapa walikota/KDH tingkat II berturut-turut sebagai berikut :

- |                              |                   |
|------------------------------|-------------------|
| 1. Sumarsono                 | periode 1956-1957 |
| 2. H. Zainal Abidin P.A      | periode 1957-1963 |
| 3. Alimudin Umar, S.H        | periode 1963-1969 |
| 4. Drs. H.M. Thabrani Daud   | periode 1969-1976 |
| 5. Drs. Fauzi Saleh          | periode 1976-1981 |
| 6. Drs. H. Zulkarnain Subing | periode 1981-1986 |
| 7. Drs. H.A Nurdin Muhayat   | periode 1986-1995 |
| 8. Drs. H. Sunarto           | periode 1995-2005 |
| 9. Edy Sutrisno, S.pd, m.pd. | periode 2005-2010 |
| 10. Drs. H. Herman HN, MM    | periode 2010-2015 |
| 11. Drs. H. Herman HN, MM    | periode 2015-2020 |

### **C. Iklim**

Berdasarkan klasifikasi Schmidt dan Fergusson (1951), iklim Bandar Lampung tipe A; sedangkan menurut zone agroklimat Oldeman (1978), tergolong Zone D3, yang berarti lembab sepanjang tahun. Curah hujan berkisar antara 2.257 – 2.454 mm/tahun. Jumlah hari hujan 76-166 hari/tahun. Kelembaban udara berkisar 60-85%, dan suhu udara 23-37 °C. Kecepatan angin berkisar 2,78-3,80 knot dengan arah dominan dari Barat (Nopember-Januari), Utara (Maret-Mei), Timur (Juni-Agustus), dan Selatan (September-Oktober).

Parameter iklim yang sangat relevan untuk perencanaan wilayah perkotaan adalah curah hujan maksimum, karena terkait langsung dengan kejadian banjir dan desain sistem drainase. Berdasarkan data selama 14 tahun yang tercatat di stasiun klimatologi Pahoman dan Sumur Putri (Kecamatan Teluk Betung Utara), dan Sukamaju Kubang (Kecamatan Panjang), curah hujan maksimum terjadi antara bulan Desember sampai dengan April, dan dapat mencapai 185 mm/hari.

### **D. Penduduk**

Penduduk kota Bandar Lampung tahun 2014, berjumlah 979.087 jiwa dengan sex ratio sebesar 101,51 yang berarti jumlah penduduk laki-laki lebih banyak daripada perempuan. Kepadatan penduduk paling besar terdapat di kecamatan Panjang yaitu berjumlah 74. 306 jiwa. Dibawah ini merupakan rasio jenis kelamin penduduk kota Bandar Lampung.

**Tabel 4. Rasio Jenis Kelamin (*Sex Ratio*) Kota Bandar Lampung berdasarkan Kecamatan Tahun 2014**

No	Kecamatan	Laki-laki	Perempuan	<i>Sex Ratio</i>
1	Teluk Betung Barat	15,363	14,436	106.42
2	Teluk Betung Timur	21,396	20,249	105.66
3	Teluk Betung Selatan	19,960	19,393	102.92
4	Bumi Waras	28,949	27,793	104.16
5	Panjang	37,736	36,570	103.19
6	Tanjung Karang Timur	18,520	18,588	99.63
7	Kedamaian	26,584	26,008	102.21
8	Teluk Betung Utara	25,300	25,293	100.03
9	Tanjung Karang Pusat	25,263	25,863	97.68
10	Enggal	13,684	14,400	95.03
11	Tanjung Karang Barat	27,724	26,986	102.73
12	Kemiling	32,683	32,954	99.18
13	Langkapura	17,129	16,815	101.87
14	Kedaton	24,495	24,560	99.74
15	Rajabasa	24,472	23,555	103.89
16	Tanjung Seneng	22,900	22,875	100.11
17	Labuhan Ratu	22,606	22,237	101.66
18	Sukarame	28,487	28,434	100.19
19	Sukabumi	29,348	27,986	104.87
20	Way Halim	30,612	30,881	99.13
	<b>Kota Bandar Lampung</b>	493,211	485,876	101.51

Sumber: BPS kota Bandar Lampung 2016

## E. Hidrologi

Dilihat secara hidrologi maka Kota Bandar Lampung mempunyai 2 sungai besar yaitu Way Kuripan dan Way Kuala, dan 23 sungai-sungai kecil. Semua sungai tersebut merupakan DAS (Daerah Aliran Sungai) yang berada dalam wilayah Kota Bandar Lampung dan sebagian besar bermuara di Teluk Lampung.

Dilihat dari akuifer yang dimilikinya, air tanah di Kota Bandar Lampung dapat dibagi dalam beberapa bagian berdasarkan porusitas dan permeabilitas yaitu:

1. Akuifer dengan produktifitas sedang, berada di kawasan pesisir Kota Bandar Lampung, yaitu di Kecamatan Panjang, Teluk Betung Selatan, dan Teluk Betung Barat.
2. Air tanah dengan akuifer produktif, berada di Kecamatan Kedaton, Tanjung Senang, Kedaton, bagian selatan Kecamatan Kemiling, bagian selatan Tanjung Karang Barat, dan sebagian kecil wilayah Kecamatan Sukabumi.
3. Akuifer dengan produktifitas sedang dan penyebaran luas, berada di bagian utara Kecamatan Kemiling, bagian utara Tanjung Karang Barat, Tanjung Karang Pusat, Teluk Betung Utara, dan sebagian kecil Kecamatan Tanjung Karang Timur.
4. Akuifer dengan produktifitas tinggi dan penyebaran luas, berada di sebagian besar Kecamatan Rajabasa dan Tanjung Karang Timur.
5. Akuifer dengan produktifitas rendah, berada di bagian utara Kecamatan Panjang, Tanjung Karang Timur, dan bagian barat Kecamatan Teluk Betung Selatan.
6. Air tanah langka, berada di Kecamatan Panjang.

## **F. Jalan dan Transportasi**

Bandar Lampung merupakan kota besar yang terletak paling selatan di pulau Sumatera yang otomatis merupakan gerbang masuk pulau Sumatera dari pulau Jawa melalui jalur darat. Jalan Lintas Sumatera yang melewati kota ini dinamakan Jalan Soekarno Hatta.

Sejak tahun 2013, pemerintah kota resmi membuka jembatan layang (flyover).

Jembatan layang yang sudah dibangun di fly over yaitu:

1. Jln. Sultan Agung-Jln. Ryacudu
2. Jln. Antasari-Jln. Tirtayasa
3. Jln. Gajah Mada-Jln. Juanda
4. Jln. Kimaja-Jln. Ratu dibalau

Sementara fly over berikutnya yang masih dalam tahap pembangunan yaitu fly over yang berada di Jln. Gajah mada dan Jln. Antasari.

Kondisi jalan di kota Bandar Lampung sangat bervariasi mulai dari kondisi sangat baik hingga rusak bisa dilihat melalui table di bawah ini.

**Tabel 5. Panjang Jalan menurut Kondisi Jalan di Kota Bandar Lampung Tahun 2010-2014 (Km)**

Tahun	Kondisi				
	Baik	Sedang	Rusak	Rusak Berat	Tidak Dirinci
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
<b>2010</b>	404,750	407,250	43,110	26,100	19,110
<b>2011</b>	406,250	409,350	45,095	25,457	14,168
<b>2012</b>	414,420	411,850	43,085	23,500	12,135
<b>2013</b>	452,280	373,990	41,630	22,625	14,465
<b>2014</b>	470,250	368,030	40,595	21,135	14,980

Sumber: BPS Kota Bandar Lampung tahun 2015

Alat transportasi di Bandar Lampung antara lain:

1. Bus
2. Kereta Api
3. Angkutan Kota (Angkot)
4. Bus Rapid Transit (BRT)

## G. Pendidikan

Kota Bandar Lampung memiliki fasilitas gedung sekolah dan juga rumah sakit yang cukup memadai. Kota Bandar Lampung memiliki jumlah SD (Sekolah Dasar) dari jenis swasta maupun negeri yaitu 314 unit, SMP (Sekolah Menengah Pertama) 143 unit, SMA (Sekolah Menengah Atas) berjumlah 56 unit, MA (Madrasah Aliah) 13 unit dan SMK (Sekolah Menengah Kejurusan) berjumlah 42 unit. Di kota Bandar Lampung terdapat 42 perguruan tinggi yang terdiri dari 2 perguruan tinggi negeri serta 40 perguruan tinggi swasta (19 akademi, 16 sekolah tinggi, dan 5 universitas).

## H. Kesehatan

Pada tahun 2014, di kota Bandar Lampung terdapat 17 Rumah Sakit, 3 rumah bersalin, 49 balai pengobatan dan posyandu sebanyak 675. Jumlah puskesmas pada tahun 2014, dari 80 unit puskesmas dapat dikategorikan menjadi puskesmas sebanyak 30 unit dan puskesmas pembantu sebanyak 50 unit.

**Tabel 6. Banyaknya Sarana Kesehatan menurut Kecamatan di Kota Bandar Lampung Tahun 2010-2014**

Kecamatan	Rumah Sakit	Puskesmas	Puskesmas Pembantu	Klinik Bersalin	Klinik	Posyandu
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
Teluk Betung Barat	-	1	4	1	1	26
Teluk Betung Timur	-	2	2	-	-	29
Teluk Betung Selatan	3	1	1	-	4	40
Bumi Waras	-	1	3	-	-	40
Panjang	-	1	2	-	6	50
Tanjung Karang Timur	1	1	-	-	2	31
Kedamaian	-	1	3	-	3	29
Teluk Betung Utara	-	2	1	-	4	42
Tanjung Karang Pusat	-	2	1	-	9	34

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
Enggal	4	1	1	-	3	23
Tanjung Karang Barat	-	2	3	-	1	34
Kemiling	1	3	8	-	1	41
Langkapura	-	1	2	-	1	25
Kedaton	3	1	1	-	7	31
Rajabasa	1	1	5	-	2	33
Tanjung Senang	-	1	5	-	-	25
Labuhan Ratu	-	1	1	-	1	27
Sukarame	1	3	2	-	-	35
Sukabumi	-	3	2	-	3	44
Way Halim	2	1	3	2	1	36
<b>Tahun</b>						
<b>2014</b>	<b>17</b>	<b>30</b>	<b>50</b>	<b>3</b>	<b>49</b>	<b>675</b>
<b>2013</b>	<b>17</b>	<b>28</b>	<b>52</b>	<b>8</b>	<b>15</b>	<b>651</b>
<b>2012</b>	<b>17</b>	<b>28</b>	<b>52</b>	<b>8</b>	<b>10</b>	<b>623</b>
<b>2011</b>	<b>15</b>	<b>28</b>	<b>52</b>	<b>20</b>	<b>86</b>	<b>630</b>
<b>2010</b>	<b>15</b>	<b>27</b>	<b>53</b>	<b>21</b>	<b>92</b>	<b>617</b>

Sumber: Dinas kesehatan kota Bandar Lampung

## VI. SIMPULAN DAN SARAN

### A. Simpulan

Setiap kebijakan tentunya memiliki dampak tersendiri. Dalam proses pelaksanaan kebijakan pembangunan *fly over* Gajahmada-Antasari, tentunya berdampak terhadap analisis dampak lingkungan di bidang sosial mengenai yang terjadi kepada masyarakat khususnya bagi masyarakat yang berada di sekitar pembangunan *fly over* Gajahmada-Antasari. Adapun aspek sosialnya yaitu:

#### 1. Aspek demografi

- a. Dari segi demografi atau struktur penduduk di sekitar wilayah pembangunan *fly over* Gajahmada-Antasari, proses pembangunan tersebut tidak terlalu berpengaruh pada struktur kependudukan yang ada.
- b. Pelaksanaan kebijakan pembangunan *fly over* tersebut dilakukan untuk mengatasi kemacetan yang ada sepanjang jalan Gajahmada dan Antasari, sehingga kesempatan kerja yang sebenarnya diharapkan dari pembangunan tidak terlalu berpengaruh.

## 2. Aspek sosial ekonomi

- a. Adanya perubahan pendapatan yang dialami oleh beberapa informan yang memiliki kegiatan usaha di daerah tersebut. Perubahan pendapatan terjadi sejak dilakukannya proses pembangunan hingga proses penelitian dilakukan. Banyak faktor yang menyebabkan perubahan pendapatan tersebut yaitu salah satunya karena kurang tersedianya lahan parkir yang menyebabkan pelanggan dari setiap usaha tersebut enggan untuk berhenti karena akan menimbulkan kemacetan.
- b. Kesempatan berusaha di daerah tersebut sejauh ini belum ada perubahan dari sebelumnya saat pembangunan belum dilakukan. Penulis belum melihat adanya kegiatan usaha baru dari masyarakat setelah dilakukannya pembangunan tersebut. Sehingga penulis menyimpulkan bahwa terjadi penurunan tingkat pendapatan yang dialami oleh setiap warga yang memiliki kegiatan usaha di daerah tersebut tetapi belum membuat kesempatan usaha yang baru.

## 3. Dampak psikologis dan sosial budaya

- a. Masyarakat merasakan tidak adanya perubahan yang terjadi dari segi interaksi antara satu warga dengan warga yang lain. Proses pelaksanaan kebijakan pembangunan *fly over* tersebut tidak menyebabkan masyarakat menjadi kurang berinteraksi antara satu warga dengan yang lainnya.

- b. Pembangunan *fly over* Gajahmada-Antasari berpengaruh kepada dampak psikologis yang dirasakan oleh warga yaitu mengenai kenyamanan mereka dalam proses pembangunan *fly over* tersebut. Penyebab ketidaknyamanan yang dirasakan oleh warga beragam mulai dari polusi suara yang ditimbulkan, polusi udara yang tidak bisa dikontrol dan kemacetan yang semakin parah karena jalan semakin sempit dampak dari pembangunan *fly over* tersebut.

Kebijakan pembangunan *fly over* Gajahmada-Antasari menyebabkan pro kontra di kalangan masyarakat di wilayah tersebut. Banyak warga yang kurang setuju dilakukannya pembangunan *fly over* di daerah tersebut dan ada beberapa warga yang setuju dikarenakan mendukung program pemerintah. Ketidaksetujuan warga terdiri dari beberapa faktor yaitu menurut warga daerah Gajahmada-Antasari yang sempit sehingga tidak cocok dilakukan pembangunan *fly over*. Berikutnya yaitu warga menilai tahapan pembangunan dilakukan menyalahi aturan yaitu karena tidak dilakukannya tahap pelebaran jalan terlebih dahulu karena membuat jalan Gajahmada-Antasari semakin macet parah dari sebelumnya. Hal lain yang menyebabkan warga kurang menyetujui pembangunan tersebut ialah karena faktor psikologis yaitu warga takut pembangunan tersebut akan mematikan unit usaha mereka seperti yang terjadi pada pembangunan *fly over-fly over* sebelumnya di Bandar Lampung.

## B. Saran

Pelaksanaan kebijakan tentunya pemerintah juga menemukan hambatan ataupun kesulitan dan juga kesempatan agar tujuan dari setiap kebijakan dapat dicapai. Dan setelah implementasi kebijakan tersebut, tentunya memiliki dampak atau konsekuensi yang tidak bisa dihindarkan khususnya dampak sosial dari pembangunan.

Untuk itu saran dari penulis terkait dari kebijakan pembangunan *fly over* Gajahmada-Antasari yaitu:

1. Untuk pemerintah diharapkan mampu membuat kebijakan yang mampu meminimalkan dampak negatif yang terjadi akibat dari pembangunan khususnya infrastruktur.
2. Pembangunan infrastruktur seperti *fly over* diharapkan mampu meminimalkan dampak negatif khususnya dalam kajian aspek sosial AMDAL.
3. Untuk pelaksana pembangunan infrastruktur, diharapkan melakukan sosialisasi yang jelas dan melakukan tahapan pembangunan yang sesuai dengan kondisi wilayah agar tidak menimbulkan masalah baru dalam proses pembangunannya.
4. Bagi masyarakat, untuk bisa mempercepat proses pembangunan, diharapkan pada prosesnya mengikuti aturan yang telah disediakan oleh pemerintah.

## DAFTAR PUSTAKA

- Abe, Alexander. 2002. *Perencanaan daerah partisipatif*, Solo: Pondok Edukasi
- Abdulsyani. 2002. *Sosiologi: Skematik Teori dan Terapan*, Jakarta: PT Bumi Aksara
- Abdul Wahab, Solichin. 1990. *Pengantar Analisis Kebijakan Negara*, Jakarta: Rineka Cipta
- 1997. *Evaluasi Kebijakan Publik.*, Malang: Penerbit FIA UNIBRAW dan IKIP Malang
- 2008. *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*, Malang: Universitas Muhammadiyah Malang Press
- Abidin, Said Zainal. 2012. *Kebijakan Publik*. Edisi Kedua, Jakarta: Salemba Humanika
- Agustino, Leo. 2012. *Dasar-Dasar Kebijakan Publik*, Bandung: Alfabeta
- Alwi, Hasan. 2002. *Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Ketiga*. Jakarta: Balai Pustaka
- Arikunto, Suharsimi. 1997. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*, Jakarta: Rineka Cipta
- 2010. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik Ed Revisi*, Jakarta: Rineka Cipta
- Arya Wardana, Wisnu. 2001. *Dampak Pencemaran Lingkungan*. Yogyakarta: Andi
- Bintarto. 1983. *Urbanisasi dan Permasalahannya*, Yogyakarta: Galia Indonesia
- Bogdan, Robert C dan Steven, J. Taylor. 1992. *Introduction to Qualitative Research Methods: A Phenomenological Approach in the Social Sciences*, alih bahasa Arief Furchan, John Wiley dan Sons. Surabaya: Usaha Nasional
- Bimo, Walgito. 2003. *Pengantar Psikologi Umum*, Yogyakarta: Andi
- Bayu, Suryaningrat. 1989. *Pengantar Ilmu Pemerintahan*, Jakarta: CV Rajawali

- Budiarjo, Miriam. 2000. *Dasar-Dasar Ilmu Politik*, Jakarta PT. Gramedia Pustaka Indonesia
- Branch, Melvile C. 1995. *Perencanaan Kota Komprehensif Pengantar dan Penjelasan*. Yogyakarta: UGM
- Creswell, Jhon W. 1994. *Research Design: Qualitative And Quantitative Approach*, California: Sage Publication
- Cheema, 1993. *Urban Land Use Planning*, Yogyakarta: Gajah Mada University Press
- Dye, Thomas.R. 1981. *Understanding Public Policy*, Six Edition, New Jersey: Prentise Hall Inc
- Fandeli, Chafid. 1992. *Analisis Mengenai Dampak Lingkungan Prinsip Dasar Dan Pemapannya Dalam Pembangunan*, Liberti: Yogyakarta
- Gerungan, W. A. 1996. *Psikologi Sosial*, Bandung: Eresco
- Grigg, N. dan Fontane G. Darel. 2000. *Infrastructure System Management & Optimization International Seminar "Paradigm & Strategy Of Infrastructure Management"*, Civil Engineering Department: Diponegoro University
- Hasan, Iqbal. 2006. *Analisis Data Penelitian dengan Statistik*, Jakarta: Bumi Aksara
- Hendarto, Mulyo, 2005. *Modul Ekonomi Perkotaan*, Semarang: Universitas Diponegoro
- Islami,Irfan. 2002. *Prinsip-Prinsip Perumusan Kebijakan Negara*, Jakarta: Bumi Aksara
- Kodoatie, R.J. 2003. *Pengantar Manajemen Infrastruktur*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- Kodoatie, R.J. 2003. *Manajemen dan Rekayasa Infrastruktur*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- Lexy, J. Moleong. 2001. *Metode Penelitian Kualitatif*, cetakan keempatbelas, Bandung: PT Remaja Rosdakarya (anggota IKAPI)
- Lineberry, Robert. 1997. *Equality And Urban Policy*. Beverly Hills: Sage
- Lofland, John dan Lyn, H. Lofland. 1984. *Analyzing Social Settings: A Guide To Qualitative Observation And Analysis*. Belmont Cal: Wads Worth Publishing Company

- Moch, Nazir. 2003. *Metode Penelitian*, Jakarta: Salemba Empat
- Mustopadidjadja. 2003. *Good Governance (Kepemerintahan Yang Baik) Dalam Rangka Otonomi Daerah*. Mandar Maju. Bogor
- N. Daldjoeni. 1992. *Seluk beluk masyarakat kota (Pusparagam sosiologi kota dan ekologi sosial)* Edisi Revisi, Bandung: Alumni
- Ndraha, Taliziduhu. 2003. *Kybernologi 1 Ilmu Pemerintahan Baru*, Jakarta: Rineka Cipta
- Purwoto, H. dan Kurniawan D. A. 2009. *Kajian Dampak Infrastruktur Jalan Terhadap Pembangunan Ekonomi dan Pengembangan Wilayah*. Simposium XII FSTPT Universitas Kristen Petra Surabaya: 1431- 1441
- Riyadi dan Deddy Supriyadi Bratakusumah. 2005. *Perencanaan Pembangunan Daerah*. Jakarta : PT Gramedia Pustaka Utama
- Salindeho, John 1993. *Masalah Tanah Dalam Pembangunan*. Sinar grafika. Jakarta
- Siagian, Sondang P. 1994. *Manajemen Sumber Daya Manusia, Kepemimpinan dan Perilaku Administrasi*, Jakarta: Bumi Aksara
- Soekanto, Soerjono. 2002. *Sosiologi Suatu Pengantar*. Jakarta: Raja Grafindo Persada
- Soemarwoto. 2001. *Atur Diri Sendiri*. Cetakan Kedua, Yogyakarta: Gajah Mada University Press
- Sudharto P. Hadi. 1995. *Aspek Sosial AMDAL Sejarah, Teori dan Metode*, Semarang: UGM
- Sugiyono. 2006. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*, Bandung: Alfabeta
- . 2012. *Memahami Penelitian Kualitatif*. Bandung: Alfabeta
- Suharto, Edi. 2010. *Analisis Kebijakan Publik: Panduan Praktis Mengkaji Masalah dan Kebijakan Sosial*, Jakarta: Kencana
- Suratmo, Gunawan. 2004. *Analisis Mengenai Dampak Lingkungan*, Yogyakarta: Gajah Mada University Press
- Winarno, Budi. 2012. *Kebijakan Publik (Teori, Proses, dan Studi Kasus)* , Yogyakarta: Buku Seru

Winarno, Surakhmad. 1985. *Pengantar Penelitian Ilmiah: Dasar dan Teknik.*, Bandung: Tarsito

### **Peraturan Perundang-undangan**

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2007 Tentang Penataan Ruang

### **Jurnal**

Tatom, J.A. 1993. *The Spurious Effect Of Public Capital Formation On Private Sector Productivity. Policy Studies*

### **Artikel**

Tambunan, Tulus. 2006. Iklim Investasi di Indonesia: Masalah, Tantangan dan Potensi; Kadin-Indonesia – Jetro. [www.kadin-indonesia.or.id](http://www.kadin-indonesia.or.id)

Widyantono, D.J. 2009. Menakar kinerja kota-kota di Indonesia. <http://bulletin.penataanruang.net/index.asp?mod=fullart&idart=120>