

**ANALISIS EKSTERNALITAS KEBERADAAN *FLY OVER* SEBAGAI
BARANG PUBLIK TERHADAP KONDISI EKONOMI DAN SOSIAL
(STUDI KASUS PARA PELAKU USAHA DI KAWASAN *FLY OVER*
JALAN SULTAN AGUNG)**

(Skripsi)

Oleh:

Dion Nalsal Winata Sinaga

1911021003



**JURUSAN EKONOMI PEMBANGUNAN
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS LAMPUNG**

2024

ABSTRAK

ANALISIS EKSTERNALITAS KEBERADAAN *FLY OVER* SEBAGAI BARANG PUBLIK TERHADAP KONDISI EKONOMI DAN SOSIAL (STUDI KASUS PARA PELAKU USAHA DI KAWASAN *FLY OVER* JALAN SULTAN AGUNG)

Oleh

DION NALSAL WINATA SINAGA

Sebagai Ibukota dari Provinsi Lampung, Kota Bandar Lampung menjadi pusat dari beragam aktivitas, mulai dari ekonomi, sosial, budaya, hingga pariwisata. Menjadi akses pintu keluar masuk pulau Sumatera membuat Kota Bandar Lampung dilalui banyak kendaraan. Baik jumlah penduduk asli Kota Bandar Lampung maupun yang berdatangan dari luar daerah melahirkan permasalahan baru, yaitu kemacetan lalu lintas pada beberapa titik di Kota Bandar Lampung. Melalui Pemkot Bandar Lampung, hadir *flyover* sebagai upaya menekan angka kemacetan. Hingga pada saat ini, tercatat telah ada sebanyak 11 *flyover* di Kota Bandar Lampung yang tersebar diberbagai titik lokasi, salah satunya ialah *flyover* Jl. Sultan Agung. Penelitian ini bertujuan untuk melihat eksternalitas positif dan negatif dari aspek ekonomi dan sosial. Metode penelitian yang digunakan ialah berbasis kualitatif berdasar pada penyebaran kuisisioner melalui pertanyaan tertutup dengan penilaian pada skala likert. Penelitian ini melibatkan uji validitas dan reliabilitas sebagai sarana kelayakan kuisisioner. Terdapat 30 responden dalam penelitian ini, dengan ruang lingkup para pelaku usaha di kawasan sekitar *flyover* Jl. Sultan Agung. Dari penelitian yang telah dilakukan, diperoleh hasil bahwa keberadaan *flyover* Jl. Sultan Agung memiliki memiliki eksternalitas positif dan negatif terhadap aspek ekonomi, merujuk pada pendapatan dan omzet, peluang usaha, tenaga kerja, jumlah pelanggan, distribusi barang, keberlanjutan usaha, daya saing, hingga biaya sewa. Selain itu *flyover* Jl. Sultan Agung memiliki eksternalitas positif dan negatif, merujuk pada tingkat kemacetan, keamanan dan kenyamanan, hingga tingkat kecelakaan lalu lintas.

Kata Kunci: *Flyover* Jl. Sultan Agung; Eksternalitas; Barang Publik; Aspek Ekonomi; Aspek Sosial.

ABSTRACT***EXTERNALITY ANALYSIS OF THE EXISTENCE OF FLY OVERS AS A PUBLIC GOOD ON ECONOMIC AND SOCIAL CONDITIONS (CASE STUDY OF BUSINESS PEOPLE IN THE FLY OVER AREA SULTAN AGUNG ROAD)***

By

DION NALSAL WINATA SINAGA

As the capital of Lampung Province, Bandar Lampung City is the center of various activities, ranging from economic, social, cultural, to tourism. Being an access point to enter and exit the island of Sumatra, the city of Bandar Lampung is passed by many vehicles. Both the number of native residents of Bandar Lampung City and those arriving from outside the region have given rise to new problems, namely traffic jams at several points in Bandar Lampung City. Through the Bandar Lampung City Government, present flyover as an effort to reduce traffic jams. To date, there have been 11 recorded flyover in Bandar Lampung City which is spread across various locations, one of which is flyover Jl. Sultan Agung. This research aims to look at positive and negative externalities from economic and social aspects. The research method used is qualitative based on distributing questionnaires through closed questions with assessments on a Likert scale. This research involves testing validity and reliability as a means of the feasibility of the questionnaire. There were 30 respondents in this research, with the scope being business actors in the surrounding area flyover Jl. Sultan Agung. From the research that has been carried out, the results obtained are that the existence of flyover Jl. Sultan Agung has positive and negative externalities on economic aspects, referring to income and turnover, business opportunities, employment, number of customers, distribution of goods, business sustainability, competitiveness, and rental costs. Besides that flyover Jl. Sultan Agung has positive and negative externalities, referring to the level of congestion, security and comfort, and the level of traffic accidents.

Keywords: *Flyover Jl. Sultan Agung; Externalities; Public Goods; Economic Aspect; Social Aspects.*

**ANALISIS EKSTERNALITAS KEBERADAAN *FLY OVER* SEBAGAI
BARANG PUBLIK TERHADAP KONDISI EKONOMI DAN SOSIAL
(STUDI KASUS PARA PELAKU USAHA DI KAWASAN *FLY OVER*
JALAN SULTAN AGUNG)**

Oleh:

Dion Nalsal Winata Sinaga

1911021003

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Mencapai Gelar

SARJANA EKONOMI

Pada

Jurusan Ekonomi Pembangunan

Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Lampung



JURUSAN EKONOMI PEMBANGUNAN

FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS

UNIVERSITAS LAMPUNG

2024

Judul Skripsi : Analisis Eksternalitas Keberadaan *Fly Over* Sebagai Barang Publik Terhadap Kondisi Ekonomi Dan Sosial (Studi Kasus Para Pelaku Usaha Di Kawasan *Fly Over* Jalan Sultan Agung)

Nama Mahasiswa : Dion Nalsal Winata Sinaga

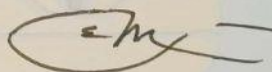
Nomor Pokok Mahasiswa : 1911021003

Jurusan : Ekonomi Pembangunan

Fakultas : Ekonomi dan Bisnis

MENYETUJUI

Komisi Pembimbing

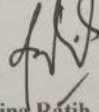


Prof. Dr. Marselina, S.E., M.P.M.
NIP. 196707101990032001

MENGETAHUI

a.n Ketua Jurusan Ekonomi Pembangunan

Sekretaris Jurusan

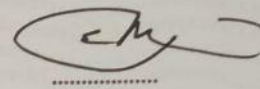


Dr. Arivina Ratih, S.E., M.M.
NIP198007052006042002

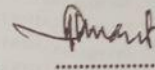
MENGESAHKAN

1. Tim Penguji

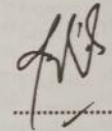
Ketua : Prof. Dr. Marselina, S.E., M.P.M.


.....

Penguji 1 : Prof. Dr. Toto Gunarto, S.E., M.Si.


.....

Penguji 2 : Dr. Arivina Ratih, S.E., M.M.


.....

2. Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis

Prof. Dr. Nairobi, S.E., M.Si.
NIP. 19660621 199003 1003

Tanggal Lulus Ujian Skripsi: 29 Februari 2024

PERNYATAAN BEBAS PLAGIASI

Saya yang bertanda tangan di bawah ini menyatakan bahwa skripsi ini telah ditulis dengan sungguh-sungguh dan bukan merupakan penjiplakan hasil karya orang lain. Apabila dikemudian hari terbukti bahwa pernyataan ini tidak benar maka saya sanggup menerima hukuman/sanksi sesuai ketentuan yang berlaku.

Bandar Lampung, 25 Maret 2024



Dion Nalsal Winata Sinaga

RIWAYAT HIDUP



Penulis memiliki nama lengkap Dion Nalsal Winata Sinaga dan lahir pada 15 Februari 2001 di Dwi Warga Tunggal Jaya, Kabupaten Tulang Bawang. Penulis merupakan anak pertama dari 4 bersaudara dari pasangan Bapak Washington Sinaga dan Ibu Rupiana Munthe.

Penulis memulai pendidikan formal di TK Dharma Wanita Bumi Pratama Mandira pada tahun 2005 dan selesai pada tahun 2007. Penulis melanjutkan pendidikan Sekolah Dasar di SD N 01 DWT Jaya hingga tahun 2013. Selanjutnya penulis melanjutkan Sekolah Menengah Pertama di SMP S Lentera Harapan Banjar Agung Kabupaten Tulang Bawang hingga tahun 2016. Penulis melanjutkan Sekolah Menengah Atas di SMA Lentera Harapan Banjar Agung Kabupaten Tulang Bawang hingga tahun 2019.

Pada tahun 2019 penulis diterima sebagai mahasiswa Jurusan Ekonomi Pembangunan, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Lampung melalui jalur Seleksi Nasional Masuk Perguruan Tinggi Negeri (SNMPTN). Penulis aktif dalam berbagai kegiatan kampus, mulai dari PKMK FEB Unila, EEC FEB Unila, UKM Kristen Unila. Disamping itu penulis juga aktif mengikuti kegiatan di GenBI yang mana merupakan wadah penerima beasiswa Bank Indonesia (BI). Pada tahun 2021 penulis mengikuti kegiatan Pertukaran Kampus Merdeka di STIE Bank BPD Jawa Tengah secara *offline* dan secara *online* di Universitas Jenderal Soedirman dan Universitas Parhyangan Bandung.

MOTO

“Karena masa depan sungguh ada, dan harapanmu tidak akan hilang”
(Amsal 23:18)

“Ia membuat segala sesuatu indah pada waktunya, bahkan Ia memberikan kekekalan dalam hati mereka. Tetapi manusia tidak dapat menyelami pekerjaan yang dilakukan Allah dari awal sampai akhir”
(Pengkotbah 3:11)

“Pandanglah burung-burung di langit, yang tidak mengumpulkan bekal dalam lumbung, namun diberi makan oleh Bapamu yang di sorga. Bukankah kamu jauh melebihi burung-burung itu?”
(Matius 6:26)

Semut-semut hitam yang berjalan
Melintasi segala rintangan
Satu semboyan di dalam tujuan
Cari makan lalu pulang
God bless (1988)

PERSEMBAHAN

Segala Puji dan Hormat bagi Nama Tuhan Yesus Kristus, oleh karena Berkat Kemurahan-Nya penulis dimampukan dan dikuatkan untuk setiap proses yang boleh ada sehingga dapat menyelesaikan tanggung jawab besar ini. Penulis persembahkan skripsi penuh perjuangan ini dengan segala ketulusan dan kerendahan hati kepada:

Kedua orang tua penulis yang terhormat, yang tersayang, yang penulis banggakan, serta telah mengejari banyak nilai kehidupan, yaitu Bapak Washington Sinaga dan Ibu Rupiana Munthe. Terima kasih atas segala bentuk kasih sayang yang telah diberikan kepada penulis sehingga mampu berada dititik ini Dion bisa menjadi seorang Sarjana pertama di Rumah Pak, Mak. Kiranya gelar ini dapat menjadi jalan Dion menuju keberhasilan selanjutnya.

Untuk adikku tersayang, Gabriel Astra Nicola Sinaga, Rachel Abde Twenty Sinaga, dan Sisilia Ruth Andini Sinaga yang telah memberikan dukungan kepada penulis. Penulis menyadari bahwa sebagai anak pertama dari empat bersaudara kerap kali melakukan kesalahan, menemui kegagalan. Namun berkat dukungan dari dari kalian terus mendorong penulis untuk tidak berhenti mencoba, hingga dapat mempersembahkan karya skripsi guna memperoleh gelar Sarjana Ekonomi.

Dosen-dosen Fakultas Ekonomi dan Bisnis Jurusan Ekonomi Pembangunan dan teman-teman seperjuangan yang senantiasa bertahan, berjuang, membantu, memberikan motivasi dan semangat dalam pengerjaan skripsi ini. Serta Almamater tercinta Jurusan Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Lampung

SANWACANA

Puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa yang telah melimpahkan rahmat dan kasih-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan judul **“Analisis Eksternalitas Keberadaan *Flyover* Sebagai Barang Publik Terhadap Kondisi Ekonomi dan Sosial (Studi Kasus di Kawasan *Flyover* Jalan Sultan Agung)”** sebagai syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Ekonomi di Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Lampung.

Pada kesempatan ini penulis ingin mengucapkan terimakasih kepada semua pihak yang telah memberikan bimbingan, dukungan, dan bantuan dalam proses penyelesaian skripsi ini. Oleh karena itu, dengan segala kerendahan hati sebagai wujud rasa hormat dan penghargaan serta terimakasih yang sebesar-besarnya kepada yang terhormat:

1. Bapak Prof. Dr. Nairobi, S.E., M.Si. selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Lampung.
2. Ibu Dr. Neli Aida, S.E., M.Si. selaku Ketua Jurusan Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Lampung.
3. Ibu Ukthi Ciptawaty S.E., M.Si. selaku Sekertaris Jurusan Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Lampung
4. Ibu Prof. Dr. Marselina Djayasinga, S.E., M.P.M. selaku Dosen Pembimbing yang telah meluangkan waktu untuk membimbing serta memotivasi dengan penuh kesabaran, memberikan perhatian, arahan, ilmu dan saran kepada penulis sehingga skripsi ini terselesaikan.
5. Ibu Dr. Neli Aida, S.E., M.Si. selaku Dosen Pembimbing Akademik yang telah membimbing dan memberikan arahan selama masa perkuliahan.
6. Seluruh Bapak Ibu Dosen dan Staff Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Lampung yang telah membimbing dan memberikan ilmu yang bermanfaat bagi penulis selama proses perkuliahan hingga selesai.

7. Bank Indonesia (BI) yang telah memberikan beasiswa selama satu tahun periode 2022-2023 beserta GenBI yang menjadi wadah bagi para penerima beasiswa Bank Indonesia.
8. Kedua orang tuaku tercinta, Bapak Washington Sinaga dan Ibu Rupiana Munthe atas segala kasih sayang melalui iringan doa serta dukungan materi melalui perjuangan berupa dukungan yang tiada henti kepada penulis sehingga mampu menyelesaikan pendidikan perguruan tinggi.
9. Adik-adikku tercinta: Gabriel AN Sinaga, Rachel AT Sinaga, dan Sesilia RA Sinaga atas semua doa, dukungan dan semangat untuk penulis. Kiranya Tuhan menyertai pendidikan dan cita-cita kalian.
10. Abang Mayoralim Sinaga yang telah memberikan dukungan transportasi, sehingga mobilitas penulis menjadi lebih fleksibel. Kiranya Tuhan Yesus membalas segala kebaikan beliau.
11. Keluarga besar tercinta dimanapun berada, baik Opung, Bapa tua, Mamak tua, Tulang, Bapa uda, Inang uda, Tulang, Nangtulang, Amangboru, Namboru, Abang, Kakak, Adek, yang secara langsung maupun tidak langsung telah memberikan dukungan semangat kepada penulis.
12. Keluarga besar PKMK yang telah menjadi wadah bertumbuh baik dalam pelayanan maupun teman sharing bagi penulis sehingga mampu menyelesaikan skripsi.
13. Teman-teman seperjuangan Jurusan Ekonomi Pembangunan 2019 yang tidak dapat disebutkan satu persatu karena telah setia untuk berproses dari awal hingga akhir.
14. Teman-teman Pertukaran Mahasiswa Merdeka Kampus Merdeka Batch 1 (PMMDN) yang tetap menjalin komunikasi hingga saat ini penulis mampu menyelesaikan skripsi.
15. Seluruh pihak yang telah membantu penulis demi terselesaikan skripsi yang tidak dapat disebutkan satu persatu.

Akhir kata penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan, akan tetapi penulis berharap semoga karya sederhana ini dapat berguna dan bermanfaat bagi semua pihak.

Bandar Lampung, 25 Maret 2024

Dion Nalsal Winata Sinaga

DAFTAR ISI

	Halaman
DAFTAR ISI	i
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR	xiv
I. PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah.....	11
C. Tujuan Penelitian	11
D. Manfaat Penelitian.....	11
II. TINJAUAN PUSTAKA	13
A. Landasan Teori	13
1. Barang Publik (<i>Public Goods</i>).....	13
2. Eksternalitas.....	24
3. Jembatan Layang (<i>Fly Over</i>)	22
4. Intervensi Pemerintah	31
B. Tinjauan Empiris	32
C. Kerangka Pemikiran	35
III. METODE PENELITIAN	36
A. Jenis Penelitian	36
B. Sumber Data	36
C. Lokasi Penelitian	36
D. Populasi dan Sampel.....	37
E. Definisi Operasional Variabel Penelitian.....	37
F. Teknik Pengumpulan Data	44
G. Pengujian Data.....	45
H. Metode Analisa Data	46
IV. HASIL DAN PEMBAHASAN	48
A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian	48
1. Letak Wilayah dan Kondisi Geografis.....	49
2. Kondisi Demografi	51

B. Uji Validitas dan Reliabilitas	52
1. Uji Validitas	52
2. Uji Reliabilitas	53
C. Deskripsi Responden	54
1. Klasifikasi Pelaku Usaha Berdasarkan Jenis Kelamin	54
2. Klasifikasi Pelaku Usaha Berdasarkan Usia	55
3. Klasifikasi Pelaku Usaha Berdasarkan Jenis Usaha	55
4. Klasifikasi Pelaku Usaha Berdasarkan Lama Usaha	56
5. Klasifikasi Pelaku Usaha Berdasarkan Omzet.....	57
6. Klasifikasi Pelaku Usaha Berdasarkan Pendapatan.....	58
D. Hasil Rekapitulasi Kuisisioner	58
E. Implikasi Penelitian	69
1. Kondisi Ekonomi	69
2. Kondisi Sosial	70
V. PENUTUP	71
A. Kesimpulan	72
B. Saran	72
DAFTAR PUSTAKA	74
LAMPIRAN.....	78

DAFTAR TABEL

Tabel	Halaman
Tabel 1. Administratif Batas Wilayah Kota Bandar Lampung	2
Tabel 2. Jumlah Penduduk Kota Bandar Lampung Tahun 2020-2022	2
Tabel 3. Jumlah Data Kendaraan di Provinsi Lampung	5
Tabel 4. Jumlah Flyover di Kota Bandar Lampung	7
Tabel 5. Perbedaan Harga dan Kuantiti Barang Swasta dan Barang Publik.....	18
Tabel 6. Tinjauan Empiris.....	32
Tabel 7. Definisi Variabel Operasional.....	38
Tabel 8. Penilaian Skala Likert	44
Tabel 9. Daftar Kelurahan di Kecamatan Kedaton	50
Tabel 10. Jumlah Penduduk Kota Bandar Lampung Per Kecamatan Tahun 2021	51
Tabel 11. Uji Validitas Variabel Aspek Ekonomi	52
Tabel 12. Uji Validitas Variabel Sosial	53
Tabel 13. Uji Reliabilitas Variabel Ekonomi.....	53
Tabel 14. Uji Reliabilitas Variabel Sosial.....	54
Tabel 15. Pelaku Usaha Berdasarkan Jenis Kelamin	54
Tabel 16. Pelaku Usaha Berdasarkan Usia	55
Tabel 17. Pelaku Usaha Berdasarkan Jenis Usaha.....	56
Tabel 18. Pelaku Usaha Berdasarkan Lama Usaha.....	56
Tabel 19. Pelaku Usaha Berdasarkan Omzet	57
Tabel 20. Pelaku Usaha Berdasarkan Pendapatan	58
Tabel 21. Pernyataan 1 (P1) Variabel Ekonomi (X1)	59
Tabel 22. Pernyataan 2 (P2) Variabel Ekonomi (X1)	60
Tabel 23. Pernyataan 3 (P3) Variabel Ekonomi (X1)	61
Tabel 24. Pernyataan 4 (P4) Variabel Ekonomi (X1)	61
Tabel 25. Pernyataan 5 (P5) Variabel Ekonomi (X1)	62
Tabel 26. Pernyataan 6 (P6) Variabel Ekonomi (X1)	63
Tabel 27. Pernyataan 7 (P7) Variabel Ekonomi (X1)	64
Tabel 28. Pernyataan 8 (P8) Variabel Ekonomi (X1)	65
Tabel 29. Pernyataan 1 (P1) Variabel Sosial (X2).....	66

Tabel 30. Pernyataan 2 (P2) Variabel Sosial (X2).....	67
Tabel 31. Pernyataan 3 (P3) Variabel Sosial (X2). Error! Bookmark not defined.	
Tabel 32. Pernyataan 4 (P4) Variabel Sosial (X2). Error! Bookmark not defined.	
Tabel 33. Pernyataan 5 (P5) Variabel Sosial (X2).....	68
Tabel 34. Eksternalitas Flyover (Y) Terhadap Kondisi Ekonomi (X1).....	69
Tabel 35. Eksternalitas Flyover (Y) Terhadap Kondisi Sosial (X2).....	70

DAFTAR GAMBAR

Gambar	Halaman
Gambar 1. Kondisi Sekitar Fly Over Jl. Sultan Agung.....	8
Gambar 2. Kurva Marginal Utility of Return.....	16
Gambar 3. Utility dan Disutility Wajib Pajak.....	16
Gambar 4. Teori Bowen.....	17
Gambar 5. Teori Erick Lindhal	19
Gambar 6. Fungsi Kemungkinan Kepuasan	20
Gambar 7. Jenis Eksternalitas	26
Gambar 8. Eksternalitas Positif.....	27
Gambar 9. Eksternalitas Negatif	28
Gambar 10. Peta Lokasi Fly Over Jalan Sultan Agung	49

I. PENDAHULUAN

1.1.Latar Belakang

Sebagai pusat pemerintahan Provinsi Lampung, Kota Bandar Lampung sangat berpengaruh terhadap seluruh aktivitas, baik perekonomian yang ditunjukkan melalui sektor industri perdagangan dan jasa, pendidikan, sosial dan budaya hingga pariwisata. Dengan demikian sudah seharusnya Kota Bandar Lampung memperoleh prioritas dalam hal pembangunan sarana maupun pra sarana guna menunjang keseharian masyarakat Kota Bandar Lampung serta masyarakat luar Kota Bandar Lampung yang berkunjung ke Kota Bandar Lampung. Sebagaimana dilansir dari bandarlampungkota.go.id hal ini sejalan dengan salah satu dari 6 misi pembangunan daerah Kota Bandar Lampung, yaitu meningkatkan daya dukung infrastruktur dalam skala mantap untuk mendukung pengembangan ekonomi dan pelayanan sosial.

Kota Bandar Lampung merupakan Ibukota dari Provinsi Lampung dan merupakan pusat kegiatan pemerintahan, sosial, politik, pendidikan dan kebudayaan serta kegiatan perekonomian. Secara geografis Kota Bandar Lampung terletak pada 5⁰20' sampai dengan 5⁰30' Lintang Selatan dan 105⁰28' sampai dengan 105⁰37' Bujur Timur. Ibukota Bandar Lampung berada di Teluk Betung yang terletak di ujung selatan Pulau Sumatera, memiliki luas wilayah daratan 197,22 km² dan luas perairan kurang lebih 39,82 km². Berdasarkan Undang-Undang Nomor 18 tahun 1965, Kota Tanjungkarang – Teluk Betung berubah menjadi Kotamadya Daerah Tingkat II Tanjungkarang – Teluk Betung dan sekaligus menjadi ibukota Provinsi Lampung. Bersamaan dengan itu juga, secara administratif, Kota Bandar Lampung berbatasan langsung dengan beberapa wilayah, antara lain sebagai berikut:

Tabel 1. Administratif Batas Wilayah Kota Bandar Lampung

Batas	Wilayah
Utara	Kecamatan Natar Kabupaten Lampung Selatan
Selatan	Kecamatan Padang Cermin Kabupaten Pesawaran dan Kecamatan Katibung serta Teluk Lampung
Barat	Kecamatan Gedong Tataan dan Padang Cermin Kabupaten Pesawaran
Timur	Kecamatan Tanjung Bintang Kabupaten Lampung Selatan

Sumber: bandarlampungkota.go.id

Berdasarkan kondisi diatas, Kota Bandar Lampung sebagai pintu gerbang akses utama pulau Sumatera tepatnya ± 165 km sebelah barat laut Jakarta memiliki peranan penting selain dalam kedudukannya sebagai Ibu Kota Provinsi Lampung juga sebagai pusat pendidikan, kebudayaan dan perekonomian bagi masyarakat Lampung. Hal ini menciptakan suasana Kota Bandar Lampung menjadi ramai dengan para pendatang dari berbagai Provinsi di Indonesia serta mendorong adanya mobilitas yang tinggi karena menjadi akses utama menuju berbagai daerah di Pulau Sumatera.

Secara demografis, Kota Bandar Lampung memiliki masyarakat yang terus mengalami peningkatan jumlah dari tahun ke tahun. Hal ini dapat dibuktikan dengan sajian data jumlah penduduk Kota Bandar Lampung pada Tahun 2020-2022, yaitu sebagai berikut:

Tabel 2. Jumlah Penduduk Kota Bandar Lampung Tahun 2020-2022

Kecamatan	Tahun		
	2020	2021	2022
Bumi Waras	63 166	64 189	65 542
Enggal	28 649	29 113	29 727
Kedamaian	57 905	58 843	60 084
Kedaton	57 336	58 264	59 493
Kemiling	88 574	90 007	91 907
Labuhan Ratu	52 393	53 241	54 364

Kecamatan	Tahun		
	2020	2021	2022
Langkapura	43 569	44 275	45 208
Panjang	80 811	82 120	83 581
Rajabasa	57 589	58 552	59 756
Sukabumi	75 870	77 099	78 724
Sukarame	67 725	68 882	70 273
Tanjung Karang Barat	65 554	66 616	68 020
Tanjung Karang Pusat	55 925	56 831	58 029
Tanjung Karang Timur	43 076	43 774	44 697
Tanjung Senang	62 168	63 175	64 607
Teluk Betung Barat	41 096	41 761	42 642
Teluk Betung Timur	53 874	54 746	55 901
Teluk Betung Utara	53 552	54 419	55 567
Teluk Betung Selatan	42 870	43 564	44 483
Way Halim	74 364	75 568	77 162
Kota Bandar Lampung	1 166 066	1 184 949	1 209 937

Sumber: bandarlampungkota.bps.go.id

Dari data jumlah penduduk Kota Bandar Lampung berdasarkan pembagian per Kecamatan maupun secara keseluruhan dari tahun 2020-2022 menunjukkan adanya peningkatan yang signifikan. Pada umumnya peningkatan jumlah penduduk bisa disebabkan oleh tingginya angka kelahiran maupun tingginya angka migrasi dalam suatu waktu. Tingginya jumlah penduduk sejalan dengan tingkat kepadatan penduduk. Kepadatan penduduk dalam suatu wilayah diharapkan mampu menciptakan kondisi ekonomi yang bertumbuh oleh karena tingginya permintaan dan penawaran. Akan tetapi, disamping itu kepadatan penduduk juga mampu melahirkan berbagai masalah sosial dan ekonomi apabila tidak terkendali dengan baik.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Cornellia Yulin Esther Dita & Martinus Legowo, (2022) menunjukkan bahwa kepadatan penduduk yang menjadi permasalahan mendasar dalam pembangunan ekonomi apabila tidak

terkendali dapat menyebabkan tidak tercapainya tujuan pembangunan ekonomi. Meningkatkan kesejahteraan manusia dan mengurangi kemiskinan merupakan dua tujuan utama pertumbuhan ekonomi. Aktivitas kriminal juga dapat terjadi akibat kepadatan penduduk. Dengan demikian jelaslah bahwa kehidupan sosial dalam masyarakat sangat dipengaruhi oleh kepadatan penduduk. Selain itu, peningkatan kepadatan penduduk juga dapat berdampak pada kelompok miskin atau berkontribusi terhadap kemiskinan karena meningkatkan lapangan kerja, yang pada gilirannya menciptakan lebih banyak kesempatan kerja dan tingginya pengangguran, yang keduanya berujung pada kemiskinan.

Menurut Rahane et al. (2014) dan Jalagat et al. (2016) dalam Muhammad Ichsan Ali & Muhammad Rais Abidin, (2019) berbagai penyebab, antara lain pembangunan gedung perkantoran dan pusat perbelanjaan, pertumbuhan jaringan jalan dan jembatan, peraturan lalu lintas, perilaku berkendara, dan lonjakan populasi yang mengakibatkan kepadatan berlebih, dapat berkontribusi terhadap kemacetan. Peningkatan pengguna jalan sangat erat kaitannya dengan ledakan penduduk, hal ini disebabkan penduduk akan selalu melakukan mobilitas setiap waktu. Mobilitas yang dimaksud berfokus pada peningkatan kualitas hidup. Akibatnya, pertumbuhan penduduk secara langsung dapat menyebabkan peningkatan permintaan terhadap kendaraan seperti mobil dan sepeda motor. Peningkatan jumlah penduduk dan kepadatan penduduk secara langsung dapat menyebabkan kemacetan, terlebih apabila kapasitas jalan yang ada tidak mampu mengakomodasi peningkatan jumlah kendaraan.

Sudradjat (2011) dalam Rinto Ranno Sambuaga, (2016) menyebutkan bahwa kemacetan lalu lintas biasanya meningkat sesuai dengan meningkatnya mobilitas manusia pengguna transportasi, terutama pada saat-saat jam sibuk maupun pada saat libur hari besar. Banyak faktor, seperti kerusakan pada sistem sinyal lalu lintas, jumlah persimpangan, jumlah mobil di jalan, waktu dalam setahun, kondisi jalan, dan lain-lain, dapat menyebabkan kemacetan. Berbagai usaha untuk menanggulangi kemacetan lalu lintas yang dilakukan adalah dengan penambahan sarana jalan, pembangunan jalan tol, jalan layang (*flyover*),

terowongan, sistem pengaturan lampu ATCS (*Area Traffic Control System*) dan kebijakan transportasi.

Jumlah kendaraan di Kota Bandar Lampung per awal tahun 2023 tercatat sebanyak 955.187 unit yang meliputi 152.234 MP (Mobil Penumpang), 1.693 Bus, 64.791 MB (Mobil Barang), 735.674 SP (Sepeda Motor), dan 795 Ransus (Kendaraan Khusus) atau sebesar 23,89% sebagaimana tersaji dalam tabel 3. Pada umumnya, tingginya jumlah kendaraan disebabkan oleh beberapa hal seperti tingginya jumlah penduduk serta kondisi ekonomi yang bertumbuh dengan baik pada suatu daerah yang dapat ditunjukkan dengan meningkatnya pendapatan masyarakat.

Tingginya jumlah penduduk, baik yang bermigrasi maupun dipengaruhi oleh tingginya angka kelahiran membuat konsumsi akan transportasi umum maupun transportasi pribadi semakin meningkat dalam menunjang mobilitas keseharian. Ketika pendapatan masyarakat meningkat maka keinginan untuk membeli kendaraan meningkat. Dalam hal ini jumlah kendaraan di Kota Bandar Lampung akan berpengaruh terhadap tingkat kemacetan pada sistem lalu lintas di Kota Bandar Lampung.

Tabel 3. Jumlah Data Kendaraan di Provinsi Lampung

No	Regency/City	MP	BUS	MB	SP	Ransus	Total	%
1	Bandar Lampung	152.234	1.693	64.791	735.674	795	955.187	23,89
2	Lampung Tengah	30.575	272	22.701	523.71	162	577.42	14,44
3	Lampung Selatan	24.997	178	18.518	445.886	139	489.718	12,44
4	Lampung Timur	20.405	143	15.744	398.68	127	435.099	10,88
5	Tulang Bawang	9.859	204	10.423	274.522	213	295.221	7,38
6	Lampung Utara	18.107	162	12.226	190.337	111	220.943	5,53
7	Tanggamus	8.902	96	7.555	197.374	341	214.268	5,36
8	Metro	18.242	241	8.844	116.368	94	143.789	3,60
9	Way Kanan	6.892	96	6.404	117.959	59	131.41	3,29
10	Pringsewu	10.056	52	5.644	111.683	54	127.489	3,19
11	Pesawaran	7.546	56	4.334	110.043	67	122.046	3,05

No	Regency/City	MP	BUS	MB	SP	Ransus	Total	%
12	Lampung Barat	5.471	35	5.036	103.552	92	114.186	2,86
13	T. Bawang Barat	5.110	46	3.737	73.258	40	82.191	2,06
14	Mesuji	3.582	26	3.244	59.618	49	66.519	1,66
15	Pesisir Barat	1.573	25	1.149	17.822	77	20.646	0,52
Total		323.551	3.325	190.35	3.476.486	2.420	3.996.132	

Sumber: rc.korlantas.polri.go.id, data diolah (2023)

Keterangan:

MP : Mobil Penumpang

MB : Mobil Barang

Ransus : Kendaraan Khusus

SP : Sepeda Motor

Bus : Bus

Tingginya volume kendaraan di Kota Bandar Lampung secara khusus akan menimbulkan kemacetan yang dapat berpengaruh terhadap sistem operasional beragam sektor yang beroperasi di Kota Bandar Lampung. Hal ini dapat dibuktikan dengan jumlah penduduk Kota Bandar Lampung pada Tahun 2022 yaitu sebanyak 1.209.937 jiwa sedangkan total kendaraan di Kota Bandar Lampung sebanyak 955.187 unit. Secara tidak langsung penduduk Kota Bandar Lampung termasuk konsumtif dalam hal membeli kendaraan. Untuk mengurangi kemacetan tersebut, Pemkot Bandar Lampung tentunya tidak hanya diam, dalam hal ini mereka berupaya mengambil langkah guna mengatasi kemacetan yang ada, salah satunya dengan membangun jembatan layang atau *flyover* pada beberapa titik yang menjadi sumber kemacetan.

Pada dasarnya kemacetan dapat diatasi dengan berbagai macam kebijakan, mulai dari sosialisasi keada masyarakat terkait dengan penggunaan kendaraan umum, pelebaran jalan, hingga pembangunan *flyover*. Dalam hal ini *flyover* dinilai efektif dalam mengatasi kemacetan yang ada di Kota Bandar Lampung karena dapat dibuktikan dengan catatan pembangunan *flyover* secara berkelanjutan di Kota Bandar Lampung.

Tabel 4. Jumlah Flyover di Kota Bandar Lampung

Nama <i>Fly Over</i>	Ukuran (Meter)	Tahun Pembuatan
<i>Flyover</i> Jl. Gajah Mada	650 x 12	2013
<i>Flyover</i> Jl. Sultan Agung - Jl. Ryacudu	325 x 14	2013
<i>Flyover</i> Jl. Pangeran Antasari - Jl. Tirtayasa	450 x 14	2013
<i>Flyover</i> Jl. Kimaja - Jl. Ratu Dibalau	278 x 10	2015
<i>Flyover</i> Jl. Gajah Mada - Jl. Pangeran Antasari	307 x 10	2016
<i>Flyover</i> Jl. ZA. Pagar Alam - Jl. Teuku Umar	600 x 10	2018
<i>Flyover</i> Jl. Pramuka - Jl. ZA. Pagar Alam	155 x 7	2018
<i>Flyover</i> Jl. Imam Bonjol - Jl. Cik Ditiro	425 x 9	2018
<i>Flyover</i> Jl. Untung Surapati - Jl. Ra Basyid	550 x 11	2019
<i>Flyover</i> Jl. Abdul Haq - Jl. Komarudin	500 x 11	2019
<i>Flyover</i> Jl. Sultan Agung	200 x 10	2020

Sumber: bandarlampungkota.go.id

Berdasarkan Tabel 4. dapat dilihat bahwa terdapat 11 *flyover* di Kota Bandar Lampung, terhitung dari pembangunan *flyover* pertama di Jl. Gajah Mada yang dibangun pada tahun 2013 hingga *flyover* Jl. Sultan Agung sebagai *flyover* ke-11 yang dibangun pada tahun 2020. Dalam hal ini keberadaan setiap *flyover* tentu memiliki urgensi yang seragam, yaitu mengatasi kemacetan di wilayah yang menjadi titik kemacetan serta dilalui oleh volume kendaraan yang tinggi. Menjadi catatan penting, bahwa sumber kemacetan yang berbeda pada setiap wilayah membuat *flyover* secara karakteristik juga memiliki ukuran yang beragam. Dalam hal ini juga kita dapat melihat bahwa pembangunan *flyover* di Kota Bandar Lampung bersifat *sustainable*.

Sebagai *flyover* ke-11 atau dapat dikatakan keberadaannya yang baru diresmikan, *flyover* Jl. Sultan Agung memiliki karakteristik tersendiri jika dibandingkan dengan *flyover* lain di Kota Bandar Lampung. Terletak di Jl. Sultan Agung membuat penamaannya menjadi *flyover* Jl. Sultan Agung. Hal yang menjadi sorotan sehingga penulis lebih tertarik pada objek ini disbanding dengan 10 *flyover* lain karena keberadaannya. Letak *flyover* Jl. Sultan Agung

tidak jauh dari keberadaan *flyover* Jl. ZA. Pagar Alam - Jl. Teuku Umar atau *flyover* MBK, yang mana masih berada dalam satu wilayah dengan radius jarak yang dekat satu sama lain.

Flyover Jl. Sultan Agung yang berada di Jl. Sultan Agung diresmikan oleh Wali Kota Bandar Lampung, Ibu Eva Dwiana pada 7 April Tahun 2021. Sebagaimana peruntukan *flyover* pada umumnya, *flyover* Jl. Sultan Agung dirancang dan dibangun karena memiliki urgensi tersendiri pada wilayah sekitar dalam pemecahan suatu masalah, yaitu kemacetan. Kemacetan tertinggi di wilayah ini disebabkan oleh karena keberadaan pusat perbelanjaan MBK (Mall Boemi Kedaton) serta adanya perlintasan kereta api di wilayah sekitar. Sebagai pusat perbelanjaan, membuat aktivitas MBK selalu ramai oleh masyarakat yang berkunjung menggunakan kendaraan pribadi maupun masyarakat yang pulang pergi menggunakan kendaraan ojek online.

Penumpukan kendaraan terjadi karena akses pintu keluar masuk MBK yang tidak memiliki daya tampung besar, terlebih pada saat akhir pekan tiba yang membuat banyak masyarakat Kota Bandar Lampung memutuskan untuk bepergian ke pusat perbelanjaan dan tempat wisata. Pada fenomena lain, aktivitas perlintasan kereta api menjadi sumber kemacetan. Hal ini ditunjukkan ketika kereta sedang melintas dan membuat akses jalan utama Sultan Agung tertutup oleh plang jalan. Pada kondisi lain, keberadaan pintu tol Kota Baru, Lampung Selatan secara tidak langsung menjadi penyebab kemacetan di Jl. Sultan Agung karena adanya peningkatan volume kendaraan, sebab Jl. Sultan Agung menjadi salah satu akses menuju pintu tol Kota Baru.

Flyover Jl. Sultan Agung merupakan salah satu bentuk barang publik atau infrastruktur fisik yang mampu dikonsumsi oleh banyak orang. Dalam hal ini tidak ada yang mampu membatasi penggunaannya sebab anggaran *flyover* juga bersumber dari uang pajak yang telah dibayarkan masyarakat.

Gambar 1. Kondisi Sekitar Fly Over Jl. Sultan Agung



Sumber: Data Primer (2023)

Dalam hal ini, Pemkot Bandar Lampung yang menghadirkan *flyover* Jl. Sultan Agung tentunya telah melalui beragam tahap dalam rencana strategi yang matang guna mengatasi kemacetan di Jl. Sultan Agung. Langkah positif ini menjadi salah satu cerminan Pemkot Bandar Lampung dalam meningkatkan kesejahteraan masyarakat Kota Bandar Lampung.

Menurut teori barang publik Pigou, pasokan barang publik harus mencapai titik di mana kepuasan marjinal terhadap barang publik sama dengan ketidakpuasan marjinal terhadap pajak yang dikumpulkan untuk mendanai inisiatif pemerintah yang menyediakan barang tersebut. Bahkan hal ini berkaitan langsung dengan teori eksternal. Fisher (1996) menegaskan bahwa eksternalitas muncul dari kemampuan kegiatan ekonomi, yang mencakup produksi dan konsumsi, untuk berdampak pada kesejahteraan pelaku dan peristiwa non-pasar.

Sehingga, apabila kita melihat dibalik manfaat *flyover* Jl. Sultan Agung dalam mengatasi kemacetan, ternyata keberadaan *flyover* yang berada di kawasan

sekitar pemukiman padat penduduk serta kawasan sumber mata pencaharian masyarakat berupa deretan toko yang memiliki pola memanjang mengikuti Jl. Sultan Agung disinyalir terdampak dari konsumsi masyarakat terhadap barang publik berupa *flyover* Jl. Sultan Agung. Konsumsi masyarakat terhadap *flyover* Jl. Sultan Agung telah melahirkan eksternalitas, baik terhadap sisi ekonomi maupun sosial secara positif maupun negatif.

Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Janu Muhammad et al., (2015) dengan topik Analisis Dampak Sosial dan Ekonomi dalam Pembangunan *flyover* Jombor di Kabupaten Sleman. Dijelaskan bahwa dampak sosialnya antara lain menurunnya keterlibatan warga, kebisingan, kurangnya manfaat, dan kerusakan lingkungan di sekitar jalan layang Jombor. Bagi sebagian warga, terpuruknya perekonomian dan berubahnya pekerjaan utama menjadi dampak ekonomi yang mereka rasakan selama ini. Artinya dalam penelitian ini, peneliti cenderung melihat eksternalitas dari kaca mata negatif.

Lain halnya dengan penelitian yang dilakukan oleh Aqilla Eka Varisi, (2018) menguraikan manfaat yang didapat dari pembangunan *flyover* bagi masyarakat, antara lain maraknya pedagang kaki lima yang berada di sekitar kawasan flyover dan kemampuan mempercepat perjalanan sehingga masyarakat dapat terhindar dari kemacetan dengan menggunakan flyover yang dibangun Pemkot Bandar Lampung. Beroperasinya *flyover* yang telah dibangun tersebut mempermudah akses dan transportasi bagi pengguna jalan raya terutama pada saat terjadi jam jam sibuk

Dari latar belakang yang telah diuraikan, maka penulis memiliki ketertarikan untuk melakukan penelitian serta untuk membuktikan teori yang digunakan dalam penelitian ini dalam rangka memberikan referensi literatur bagi para peneliti selanjutnya. Adapun penelitian memiliki judul “Analisis Eksternalitas Keberadaan *Flyover* Sebagai Barang Publik Terhadap Kondisi Ekonomi dan Sosial (Studi Kasus di Kawasan *Flyover* Jalan Sultan Agung)”.

1.2.Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini mencakup:

1. Bagaimana eksternalitas positif dan negatif yang ditimbulkan dari keberadaan *flyover* Jl. Sultan Agung terhadap aktivitas ekonomi?
2. Bagaimana eksternalitas positif dan negatif yang ditimbulkan dari keberadaan *flyover* Jl. Sultan Agung terhadap aktivitas sosial?

1.3.Tujuan Penelitian

Dari rumusan masalah yang telah dijelaskan, maka adapapun tujuan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui eksternalitas positif dan negatif yang ditimbulkan dari keberadaan *flyover* Jl. Sultan Agung terhadap aktivitas ekonomi
2. Mengetahui eksternalitas positif dan negatif yang ditimbulkan dari keberadaan *flyover* Jl. Sultan Agung terhadap aktivitas sosial

1.4.Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan mampu menambah wawasan baru bagi para pembaca, yaitu dalam hal melihat eksternalitas positif dan negatif yang timbul dari konsumsi masyarakat terhadap barang publik berupa *flyover* Jl. Sultan Agung terhadap kondisi ekonomi dan sosial serta melihat aspek teknis maupun non teknis yang ditimbulkan dari keberadaan *flyover* Jl. Sultan Agung sebagai barang publik.

2. Manfaat Praktis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi bukti empiris terkait dengan eksternalitas yang ditimbulkan dari konsumsi masyarakat terhadap barang publik berupa *flyover* Jl. Sultan Agung terhadap kondisi ekonomi dan sosial baik secara positif maupun negatif di kawasan

flyover Jl. Sultan Agung Kota Bandar Lampung. Pada sisi lain diharapkan dapat memberikan pengalaman serta keterampilan di waktu yang akan datang.

II. TINJAUAN PUSTAKA

2.1.Landasan Teori

2.1.1. Barang Publik

Barang Publik atau *Public Goods* merupakan barang yang apabila dikonsumsi oleh individu tertentu tidak akan mengurangi konsumsi orang lain akan barang tersebut. Satu terminologi lain yang mirip adalah barang kolektif. Hanya saja yang menjadi pembedanya jika barang public diperuntukan oleh masyarakat secara umum, sementara barang kolektif dimiliki oleh satu bagian dari masyarakat dan hanya berhak digunakan secara umum oleh komunitas tersebut. Barang publik didefinisikan sebagai barang dengan kualitas non-saingan dan non-eksklusif dalam perekonomian. Komoditas publik adalah komoditas yang penggunaannya tidak dibatasi dan, sejauh mungkin, bahkan tidak perlu membayar dalam memperolehnya.

Barang dan jasa yang dapat disediakan oleh mekanisme pasar dinamakan dengan barang privat, misalnya pakaian, televisi, sepeda motor, mobil, dan lain sebagainya. Namun produk dan layanan lain seperti keamanan nasional, jembatan, dan jalan raya tidak dipasok oleh sistem pasar. Hal ini terjadi akibat kurangnya kesiapan pelaku ekonomi pasar untuk memproduksi barang-barang tersebut.

Dalam hal ini pemerintah harus turun tangan menyediakan barang-barang tersebut. Barang dan jasa demikian yang dinamakan barang publik atau sejenis barang kolektif. Keberadaan barang dan jasa yang tidak dapat disediakan melalui mekanisme pasar pada umumnya disebabkan oleh kegagalan pasar atau

market failure (Suryadi, 2017). Barang publik sendiri secara umum memiliki dua sifat maupun aspek yang terkait dengan penggunaannya, yaitu:

1. Tidak Ada Persaingan (*Non rivalry*)

Penggunaan suatu barang oleh konsumen akan mengurangi kemungkinan konsumen lain juga akan menggunakan barang tersebut. Individu tersebut mempunyai potensi untuk memberikan manfaat bagi semua orang tanpa mengorbankan manfaat bagi orang lain. Misalnya, masyarakat di sekitar kita akan mendapatkan manfaat dari udara bersih dan sinar matahari jika kondisi ini terpenuhi.

2. Tidak Dapat Dikecualikan (*Non excludable*)

Ketika suatu barang publik dapat diakses, tidak ada yang dapat menghentikan siapa pun untuk memanfaatkannya. Dalam konteks pasar, baik mereka yang membayar maupun tidak membayar dapat menikmati barang tersebut. Ketika masyarakat umum membayar pajak, misalnya, dan dana tersebut digunakan untuk mendanai penyediaan layanan kepolisian, maka ketersediaan layanan kepolisian pada dasarnya tidak terbatas pada pembayar pajak. Singkatnya, tidak ada yang dapat dikecualikan dalam mengambil manfaat atas keberadaan barang publik (Charles Jimmy, 2022).

Bersamaan dengan itu, terdapat lima jenis barang publik yang dibagi menurut karakteristik barang dan jasa, yaitu:

1. Barang Publik Murni

Pada umumnya keberadaan barang ini disediakan pemerintah dan swasta yang harus melakukan dan mengatur distribusi barang tersebut. Dari segi kegunaannya bersifat non-rivalry yakni tidak ada persaingan dan non-eksklusif yaitu untuk memperolehnya tidak perlu pengorbanan apa pun.

2. Barang Semi Publik

Pada umumnya keberadaan barang ini disediakan oleh pemerintah maupun swasta. Dari aspek penggunaannya bersifat non rivalry, akan tetapi ketika

konsumen mengkonsumsi secara berlebihan akan menimbulkan kebosanan. Contoh, laut, dan taman.

3. Barang Publik Semi Privat

Pada umumnya keberadaan barang ini disediakan oleh pemerintah maupun swasta. Dari aspek penggunaannya bersifat *rivalry*, tetapi pemanfaatan tidak bersifat *exclusive*. Contoh, rumah sakit, pemancar radio, rumah sakit swasta, sekolah swasta, dan siaran televisi khusus.

4. Barang Privat

Pada umumnya keberadaan barang ini disediakan oleh swasta murni. Dari aspek penggunaannya bersifat *rivalry*, yaitu adanya persaingan penggunaan konsumsi dan *exclusive* yaitu adanya pengorbanan untuk mendapatkannya. Contoh, mobil, dan pakaian.

5. Barang Merit

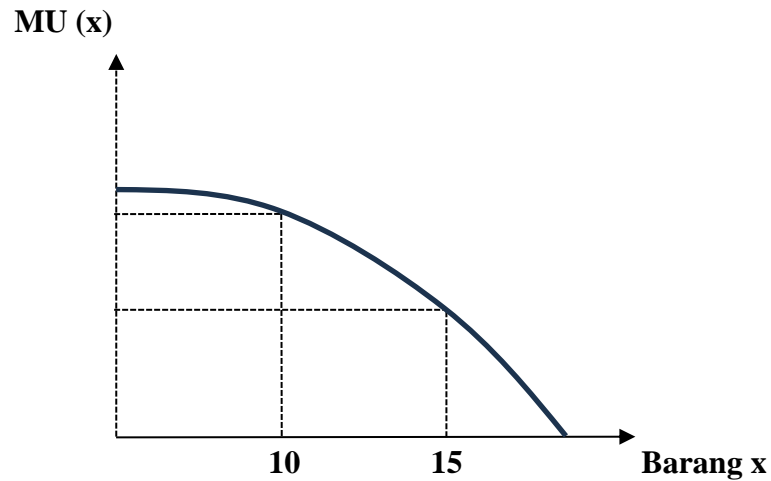
Pada umumnya keberadaan barang ini disediakan oleh negara dan negara berkewajiban untuk memenuhinya. Barang atau jasa yang memenuhi kebutuhan orang atau masyarakat tanpa memperhatikan kemampuan finansial atau kemauan membayar. Contoh, pendidikan dan kesehatan.

Terdapat beberapa teori barang publik yang dikemukakan oleh beberapa ekonom dunia dan dijadikan acuan dalam terealisasinya barang publik, antara lain:

1. Teori Pigou

Menurut Pigou, barang publik harus disediakan sejauh kepuasan marjinal terhadap barang tersebut setara dengan ketidakpuasan marjinal terhadap pajak yang dikumpulkan untuk mendanai program penyediaan barang publik pemerintah. Landasan AC Pigou adalah hukum pengembalian utilitas marjinal yang menurun, yang menyatakan bahwa semakin banyak barang publik yang dipasok, masyarakat akan menerima lebih sedikit manfaat secara keseluruhan karena semakin banyak pajak yang diperlukan.

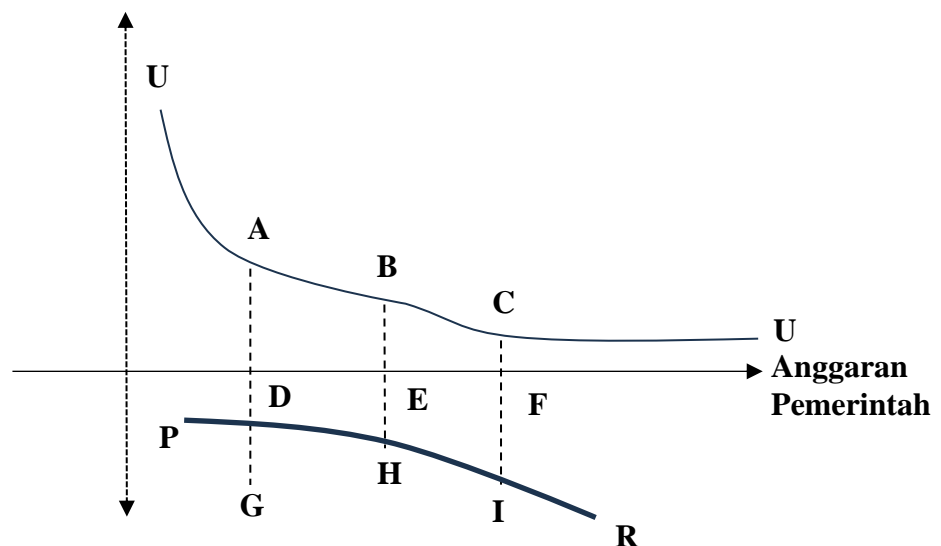
Gambar 2. Kurva Marginal Utility of Return



Sumber: Marselina Djayasinga, (2006)

Saat barang publik yang disediakan ditambah oleh Pemerintah dari 10 unit menjadi 15 unit, maka tambahan manfaat yang dirasakan oleh masyarakat semakin berkurang karena harus membayar pajak yang semakin besar. Dengan kata lain, kondisi terbaik bagi penyediaan barang atau jasa publik adalah ketika peningkatan manfaat masyarakat diimbangi dengan peningkatan pajak yang dikumpulkan untuk mendanai program barang publik pemerintah (Marselina Djayasinga, 2006).

Gambar 3. Utility dan Disutility Wajib Pajak



Sumber: Marselina Djayasinga, (2006)

Keterangan:

UU : Makin banyak barang/jasa publik makin rendah manfaat yang dirasakan masyarakat

PP : Makin banyak barang/ Jasa publik makin banyak beban pajak yang diderita oleh masyarakat

E : Titik E kondisi dimana $Mux = MDx$ (Marginal Disutility)

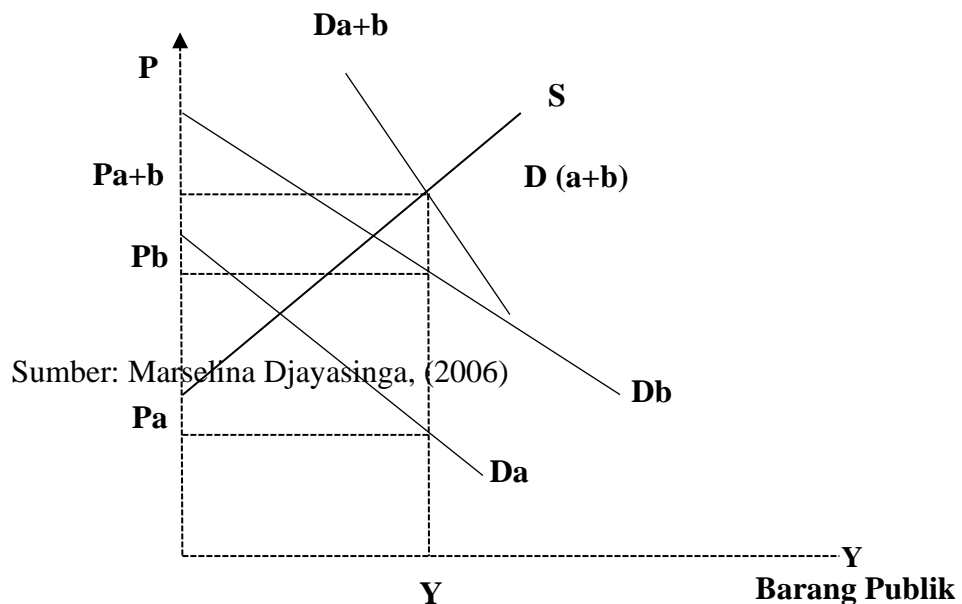
Analisis Pigou memiliki kelemahan karena didasarkan pada ketidakbahagiaan marginal masyarakat dalam membayar pajak dan kepuasan marginal terhadap barang publik, namun karena kepuasan dan ketidakpuasan bersifat ordinal, maka mustahil untuk mengukurnya.

2. Teori Bowen

Menurut Bowen, barang publik adalah barang yang tidak dapat ditemukan pengecualiannya. Oleh karena itu, begitu produk publik tersedia, tidak ada seorang pun yang dapat dilarang mengakses manfaatnya. Bowen mengajukan teori yang didasarkan pada teori harga dan proses penetapan harga produk swasta.

Pendekatan ini pada dasarnya didasarkan pada prinsip penetapan harga barang swasta. Barang yang diklasifikasikan sebagai milik pribadi adalah barang yang tersedia melalui proses pasar dan memiliki kualitas yang tidak dapat digunakan.

Gambar 4. Teori Bowen



Da dan Db merupakan kurva permintaan individu A dan B akan barang publik. Garis D (a+b) diperoleh dengan menjumlahkan secara vertikal kurva Da dan Db. Jumlah barang yang disediakan Pemerintah OY. Individu A dan B dapat menikmati barang publik yang sama, namun tingkat kepuasan mereka berbeda-beda berdasarkan cara mereka menggunakan atau memperoleh manfaat dari barang publik tersebut.

Apabila dibandingkan dengan Individu B, Individu A sebenarnya tidak membutuhkan barang publik tersebut. Jadi dalam hal ini, Individu A hanya bersedia membayar OPA, sedangkan Individu B yang membutuhkan komoditas tersebut bersedia membayar OPB. Menurut Bowen terdapat perbedaan antara barang swasta dan publik, sebagai berikut:

Tabel 5. Perbedaan Harga dan Kuantiti Barang Swasta dan Barang Publik

Keterangan	Barang Swasta	Barang Publik
Harga	$P = P_a = P_b$	$P = P_a + P_b$
Jumlah Barang	$Q = Q_a + Q_b$	$Q = Q_a = Q_b$

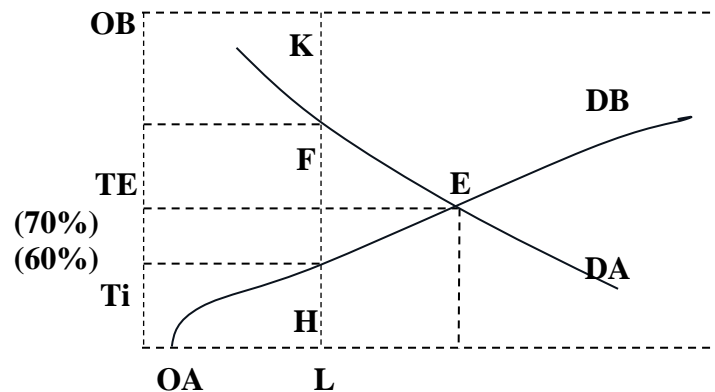
Sumber: Marselina Djayasinga, (2006)

Kelemahan teori ini adalah karena Bowen menggunakan permintaan permintaan dan penawaran. Masalah dengan barang publik adalah tidak adanya prinsip eksklusif, yang membuat masyarakat enggan mengungkapkan kenikmatannya dan menghalangi adanya kurva permintaan.

3. Teori Erick Lindahl

Meskipun pembayaran setiap pelanggan berbentuk proporsi dari keseluruhan biaya penyediaan barang publik dan bukan harga absolut, pendekatan Lindahl mirip dengan pendekatan Bowen. Analisa Lindahl didasarkan pada analisa kurva indifferen dengan anggaran tetap yang terbatas (*fixed budget constraints*).

Gambar 5. Teori Erick Lindhal



Sumber: Marselina Djayasinga, (2006)

Da dan Db masing-masing kurva permintaan Individu A dan B. pada titik H, maka Individu A memperoleh barang publik OAL dan bersedia membayar OATi (60%) sedangkan Individu B bersedia membayar OBTi (70%) dari total biaya penyediaan barang tersebut. Sehingga pada titik H Pemerintah akan menerima pembayaran lebih besar (130%) dari biaya yang dikeluarkan (100%). Pada titik E merupakan titik yang optimal dimana masing-masing Individu bersedia membayar 50% atas penggunaan barang publik tersebut, sesuai dengan biaya yang telah dikeluarkan Pemerintah (100%).

Salah satu kelemahan teori Lindahl adalah bahwa teori ini hanya membahas barang publik; ia tidak menyebutkan pasokan komoditas yang diciptakan swasta. Selain itu, kelemahan utama adalah penerapan kurva indiferen. Karena barang publik bersifat non-excludable (tidak dapat dikecualikan), maka tidak ada seorang pun yang bersedia menyatakan preferensinya terhadap barang tersebut. Kritik tambahan terhadap teori ini adalah bahwa teori ini hanya mempertimbangkan pasokan barang publik, mengabaikan kuantitas produk swasta yang harus diciptakan agar masyarakat dapat mencapai standar hidup setinggi mungkin.

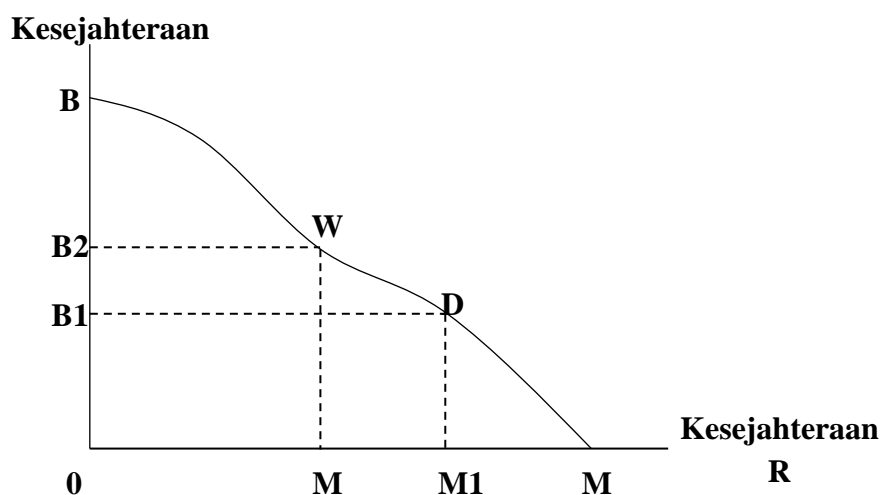
4. Teori Samuelson

Menurut Samuelson, beberapa produk memiliki kualitas non-eksklusif dan non-rivalitas. Namun hal ini tidak berarti bahwa perekonomian tidak dapat mencapai keseimbangan Pareto atau standar kesejahteraan sosial tertinggi.

Menurut Samuelson, produk tertentu memiliki dua kualitas: tidak dapat memaksimalkan kesejahteraan sosial melalui perekonomian. Membandingkan barang publik dan swasta. R sebagai standar kesejahteraan. Jika R akan mengonsumsi barang privat dalam jumlah yang sama dengan T2, maka sebanyak L1, dan barang privat acuh tak acuh LR1 dapat ditentukan. Agar T1 menjadi satu-satunya barang yang tersedia. Dengan asumsi yang sama, R akan mengonsumsi barang swasta sebanyak T5, dan S akan mengonsumsi sebanyak $T4 - T5 = T6$ jika barang publik tersedia.

Samuelson menyatakan bahwa adanya barang yang mempunyai dua karakteristik, yaitu; non-exclusionary dan non-rivalry. Tidaklah berarti bahwa perekonomian tidak dapat mencapai kondisi pareto optimal atau tingkat kesejahteraan masyarakat yang optimal (Ramadhani & Setiawan dalam Indra Wirawijaya, 2021).

Gambar 6. Fungsi Kemungkinan Kepuasan



Sumber: Guritno Mangkoesobroto, (1993)

Kesejahteraan R dan S dikontraskan pada diagram di atas. Kurva kesejahteraan yang disebut BM menyatakan bahwa jika R mempunyai kesejahteraan sebesar M_1 , maka S memiliki kesejahteraan sebesar B_1 . Kesejahteraan berpindah dari D ke W yang mengakibatkan menurunnya kesejahteraan R dan meningkatnya S.

Selain itu, perlu disebutkan bahwa salah satu kelemahan teori Samuelson adalah hasil analisisnya sangat bergantung pada tingkat kesejahteraan individu yang dipilih serta tingkat kesejahteraan yang dipilih pada awalnya. Samuelson juga menggambarkan pencapaian kondisi optimal Pareto, namun ia tidak yakin apakah kesejahteraan masyarakat secara keseluruhan mengalami peningkatan atau penurunan seperti yang terlihat pada transisi dari D ke W pada diagram di atas.

Anggapan bahwa pelanggan bebas mengekspresikan preferensi mereka terhadap barang publik dan bahwa preferensi ini menjadi dasar perkiraan biaya produksi barang publik merupakan sumber kelemahan utama. Bagaimana pemerintah dibayar oleh mereka yang menggunakan barang publik merupakan sebuah tantangan ketika menghitung berapa banyak barang publik yang harus disediakan oleh pemerintah.

5. Teori Anggaran

Teori ini didasarkan pada analisis yang mengikuti struktur harga produk swasta, yaitu setiap pengguna membayar jumlah yang sama untuk memanfaatkan komoditas publik. Karena teori alokasi barang publik melalui anggaran didasarkan pada distribusi pendapatan awal antar individu dalam masyarakat dan dapat digunakan untuk menghitung beban pajak di kalangan konsumen untuk membiayai pengeluaran pemerintah, maka analisis penyediaan barang publik lebih realistis.

Kelemahan teori ini adalah penggunaan kurva indifereen sebagai alat analisis, yang secara teoritis masuk akal tetapi kurang praktis dalam skenario dunia nyata. Perlu diketahui, bahwa dalam pengadaan barang publik kerap kali ditemukan *free riders*, yang mana merupakan permasalahan

yang muncul dalam penyediaan barang publik terkait dengan kedua sifatnya, yaitu *Non rivalry* dan *Non excludable*. Meskipun ada pihak lain yang berkontribusi dalam penyediaan barang publik tersebut, free rider adalah mereka yang mendapatkan manfaat dari barang publik tersebut tanpa harus membayar biaya tertentu. Misalnya masyarakat yang mendapat manfaat dari barang atau jasa yang dibeli dengan uang pajak namun tidak membayarnya.

2.1.2. Jembatan Layang

Jembatan Layang atau *Fly Over* adalah model jembatan yang melintas di atas jalan. Untuk meningkatkan efisiensi dan keselamatan lalu lintas, jalan layang merupakan jalan yang dibangun dengan ketinggian tetap, menghindari bagian atau tempat yang sering mengalami kemacetan lalu lintas. Jalan layang merupakan salah satu jenis fitur jalan bebas hambatan yang digunakan untuk melewati kemacetan lalu lintas yang disebabkan oleh konflik di persimpangan, melalui kawasan padat penduduk, atau melalui kawasan rawa (Ramadhan, 2015). Jalan layang kemudian digunakan untuk memisahkan arus lalu lintas lokal dari arus lalu lintas di jalan raya utama guna meminimalkan kemacetan lalu lintas dan mempercepat mobilitas di lokasi padat lalu lintas.

Tujuan pembangunan Fly Over adalah untuk mengatasi permasalahan lalu lintas yang sangat padat dan jalan sempit yang tidak memungkinkan untuk keluar dari beberapa persimpangan sekaligus. Fly Over juga dapat digunakan untuk mengurangi kemacetan lalu lintas, mengefisienkan lalu lintas kota, dan mengurangi kemungkinan kecelakaan yang melibatkan mobil, menurut (Sitepu 2019). Meski begitu, ada beberapa faktor yang perlu dipertimbangkan ketika membangun Fly Over karena dampaknya terhadap kota dan lingkungan sekitar.

Fungsi kebutuhan transportasi harus dipertimbangkan ketika merencanakan dan mengembangkan tipe jembatan kontemporer di wilayah metropolitan. Persyaratan teknis dan estetika arsitektural yang meliputi aspek lalu lintas, aspek teknik dan aspek estetika (Supriyadi & Muntohar, 2007). Fungsi dan manfaat Fly Over yaitu, sebagai berikut:

1. Fly Over dibangun sebagai jalan keluar dari lokasi dimana terjadi kemacetan lalu lintas yang parah dan lampu merah bukanlah alternatif yang tepat.
2. Meningkatkan efisiensi lalu lintas jalan dan mengurangi kemungkinan terjadinya kecelakaan di lokasi perlintasan kereta api.
3. Jalan layang adalah bagian jalan yang baru dibangun yang tidak mempunyai masalah pada persimpangan atau melalui kawasan pemukiman.

Sebagaimana dalam suatu kebijakan pemerintah terdapat kekurangan dan kelebihan, demikian halnya dengan *Fly Over* memiliki nilai positif dan negatif yang di peroleh sebagai berikut:

1. Permasalahan aksesibilitas dan mobilitas dapat diatasi dengan nilai-nilai positif yang membantu meningkatkan kapasitas arus lalu lintas. Jumlah akses jalan biasanya dibatasi karena adanya peningkatan kecepatan kendaraan pada saat Fly Over. untuk mengurangi kesulitan penggabungan dan divergensi pada jalur masuk atau keluar dan untuk mengurangi emisi gas buang karena kelancaran.
2. Angka negatif menunjukkan bahwa pembangunan jalan yang relatif baru di suatu lokasi akan meningkatkan mobilitas kendaraan pribadi dan mendorong penggunaan mobil pribadi oleh penduduk setempat. Akibatnya, kemacetan lalu lintas bisa saja terjadi dalam beberapa tahun. Struktur pilar penyangga dapat menghalangi pandangan masyarakat terhadap kota dan daya tariknya.

Pada dasarnya keberadaan *Fly Over* ditempuh sebagai upaya menekan tingkat kemacetan dalam suatu wilayah. Berikut merupakan 3 aspek yang berhubungan dengan keberadaan *Fly Over*:

1. Sosial

Jalan layang mempunyai efek mempermudah lalu lintas, yang pada akhirnya meningkatkan kenyamanan dan ketenangan saat berkendara, terutama di kawasan yang jumlah kendaranya meningkat secara signifikan. Menurut Muhammad & Pambudi (2015), lingkungan sekitar jalan layang semakin

memburuk, terdapat kebisingan, dan belum ada manfaat langsung yang diperoleh.

Allawy (2018) berpendapat bahwa penyediaan infrastruktur, seperti jalan baru, di wilayah metropolitan mempunyai pengaruh sosial dengan secara tidak langsung meningkatkan jumlah kendaraan pribadi dan mendorong masyarakat untuk menggunakannya. Oleh karena itu, jalan layang memungkinkan terulangnya kejadian sebelumnya kemacetan lalu lintas setelah beberapa tahun.

2. Ekonomi

Berdasarkan penelitian Maharanie (2015), 52% pedagang menyatakan ketidaksenangannya karena merasa pekerjaannya terancam. Dengan menampilkan sentimen-sentimen yang terkesan bertentangan dengan kebijakan pemerintah provinsi. Selain itu, Sudarsono (2017) menyimpulkan bahwa, sebelum pembangunan terowongan, rata-rata pendapatan bersih bulanan perusahaan perdagangan di sekitar terowongan adalah Rp 2.289.242. Terbukti pula bahwa selama pembangunan terowongan, rata-rata pendapatan bersih bulanan perusahaan dagang di wilayah tersebut adalah Rp 2.227.867.

Berdasarkan temuan penelitian di atas, dapat dikatakan bahwa perekonomian dan pendapatan masyarakat terkena dampak proyek Fly Over. Meskipun demikian, dampaknya mungkin akan meningkatkan perekonomian dan sebaliknya.

2.1.3. Eksternalitas

Eksternalitas terjadi ketika keputusan produksi atau konsumsi salah satu pihak berdampak pada pihak lain tanpa pihak yang terkena dampak menerima kompensasi apa pun atau pihak penyebab membayar kompensasi apa pun. Eksternalitas dalam situasi ini hanya dapat terjadi jika dua hal terjadi: pengaruh suatu tindakan dan tidak adanya uang yang diberikan atau diterima sebagai imbalan.

Menurut Alfred Marshall, eksternalitas terjadi ketika suatu variabel yang berada di bawah kendali suatu pelaku ekonomi mengganggu fungsi utilitas pelaku ekonomi lainnya. Frasa ini menggambarkan pengetahuan bahwa proses

produksi suatu barang dapat mengakibatkan biaya atau keuntungan yang belum diperhitungkan dalam perhitungan proses produksi barang tersebut. Demikian pula tindakan memakan sesuatu dapat menjadikannya lebih berharga bagi pemiliknya atau bagi orang lain. Output eksternal didefinisikan sebagai adanya manfaat, biaya, atau perubahan nilai guna sebagai akibat dari aktivitas produksi atau konsumsi yang tidak dihitung.

Karena sistem pasar tidak mampu memperhitungkan semua biaya dan manfaat ini, maka sistem ini disebut sebagai sistem eksternal dan malah dilihat sebagai biaya atau manfaat masyarakat. Hal ini menunjukkan bahwa karena pengaruh eksternal yang tidak terhitung, harga produk yang diproduksi atau dikonsumsi belum mencerminkan nilai atau harga sebenarnya secara akurat.

Rosen (1988) mendefinisikan eksternalitas sebagai situasi di mana tindakan suatu entitas berdampak pada kesejahteraan entitas lainnya; situasi ini disebut sebagai mekanisme non-pasar. Eksternalitas mempunyai kemampuan untuk mempengaruhi efisiensi ekonomi, berbeda dengan dampak yang disampaikan melalui sistem harga pasar.

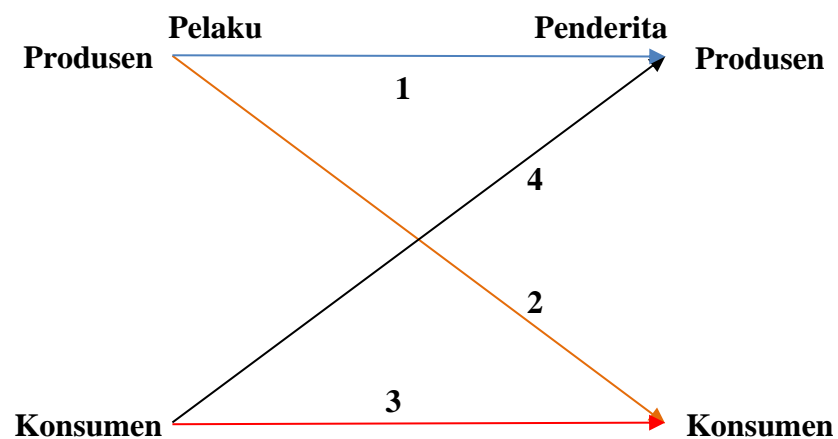
Fisher (1996) menegaskan bahwa eksternalitas sendiri muncul ketika aktivitas ekonomi tertentu produksi dan konsumsi mempengaruhi kesejahteraan pelaku ekonomi lainnya serta peristiwa yang terjadi di luar kerangka pasar. Oleh karena itu, keputusan pribadi yang diambil oleh produsen dan konsumen di pasar swasta biasanya menghasilkan hasil yang kurang efisien secara ekonomi ketika muncul eksternalitas.

Pada dasarnya eksternalitas terbagi menjadi dua jenis eksternalitas, yaitu *technical externalities* dan *pecuniary externalities*. Skenario di atas menggambarkan apa yang disebut sebagai eksternalitas teknis, yaitu aktivitas seseorang dalam hal produksi atau konsumsi akan mempengaruhi tindakan orang lain dalam hal produksi atau konsumsi tanpa imbalan dalam bentuk apa pun. Sebaliknya, eksternalitas berupa uang mempengaruhi penetapan harga dalam perekonomian, yaitu dengan mempengaruhi keterbatasan anggaran

(masyarakat yang tinggal di dekat jalan raya melihat adanya peningkatan nilai anggaran mereka).

Perubahan variabel biaya produksi yang disebabkan oleh aktivitas produksi atau konsumsi pihak lain menyebabkan kenaikan nilai. Eksternalitas uang tidak mempunyai pengaruh terhadap teknis positif atau potensi teknologi; mereka hanya berdampak pada harga.

Gambar 7. Jenis Eksternalitas



Sumber: Dr. Guritno Mangkoesobroto, (1994)

Biaya swasta, atau biaya yang ditentukan oleh produsen untuk membayar seluruh elemen produksi yang digunakan, terlalu kecil jika terjadi eksternalitas produksi negatif atau disekonomis eksternalitas produksi karena biaya tersebut tidak memperhitungkan kerugian bagi masyarakat. Akibatnya pabrik cenderung memproduksi barang dalam jumlah berlebihan. Misalnya, produsen tidak akan mempertimbangkan dampak membuang limbah ke sungai terhadap pengguna air lainnya.

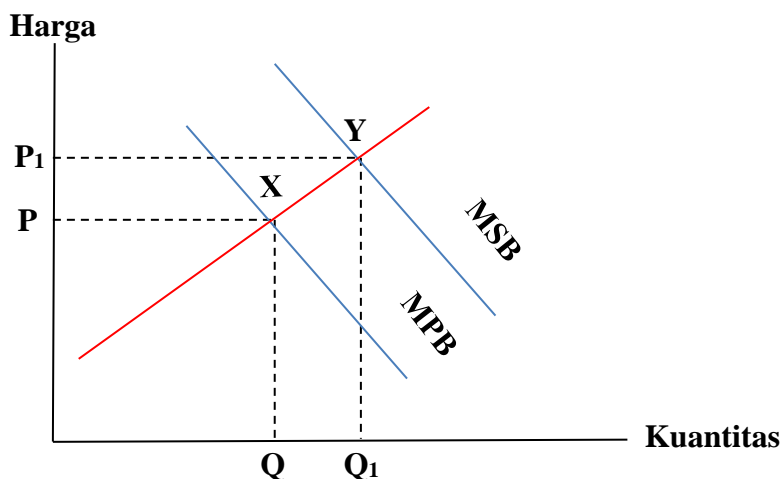
Eksternalitas jika ditinjau dari segi pihak-pihak yang melakukan dan pihak yang menerima akibat dari eksternalitas dapat dibagi menjadi empat, antara lain: Prasetyia, 2013 dalam Asti Sucita Septiana, (2022).

1. **Konsumen dan Konsumen.** Tindakan seorang konsumen yang menimbulkan eksternalitas bagi konsumen lain, misalnya permainan

gitar seseorang terhadap orang lain sebagai pendengar (*effects of consumers on consumers*).

2. Konsumen dan Produsen. Perilaku konsumen yang mempunyai eksternalitas terhadap produsen, baik positif maupun buruk. Misalnya, pekerja yang berolahraga menjadi lebih sehat, sehingga meningkatkan produktivitas dan menguntungkan produsen.
3. Produsen dan Konsumen. Contohnya adalah pabrik yang menyebabkan polusi sungai sehingga mengganggu penduduk yang menggunakan air tersebut (*effects of producers on consumers*).
4. Produsen dan Produsen. Salah satu contohnya adalah yang disebutkan di atas, di mana pabrik yang mencemari air akan meningkatkan biaya produksi bagi perusahaan lain yang bergantung pada air untuk operasionalnya.

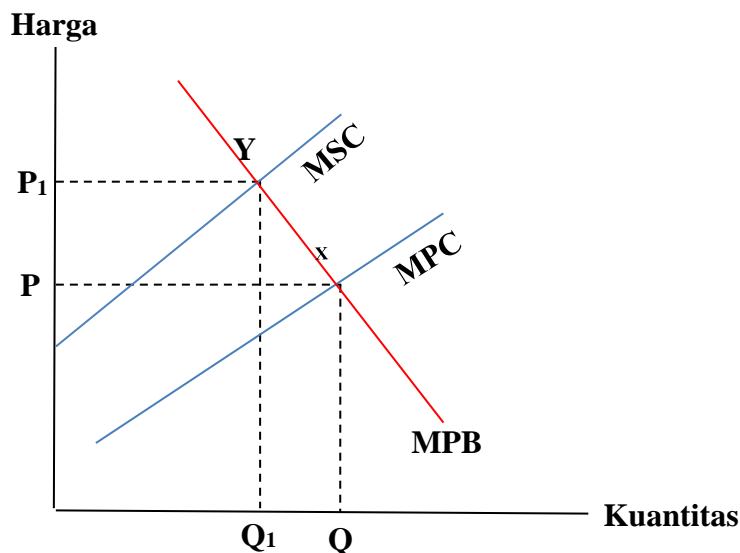
Gambar 8. Eksternalitas Positif



Sumber: Shidarta, (2019)

Pada peragaan diatas quantity tampak menurun, sebaliknya Price menaik. Sumbu manfaat swasta marjinal (MPB) dan sumbu biaya swasta marjinal (MPC) adalah dua sumbu yang berpotongan. Titik rotasi di X dianggap efisien. Artinya, titik X adalah tempat keseimbangan berada.

Gambar 9. Eksternalitas Negatif



Sumber: Shidarta, (2019)

Keterangan:

MPC = *Marginal Privat Cost*

MSC = *Marginal Social Cost*

MPB = *Marginal Privat Benefit*

MSB = *Marginal Social Benefit*

DWL = *Deadweight Welfare Loss*

Apabila dicermati pada peragaam diatas maka sumbu yang baru dan ditambahkan adalah sumbu marginal social benefit (MSB). Menggambar dari titik keseimbangan X, bayangan antara sumbu MPB dan MSB ditarik ke atas hingga menyentuh sumbu MSB. Pihak berwenang harus bertindak cepat untuk melaksanakan inisiatif bermanfaat tersebut.

Sistem perekonomian yang bertumpu pada sistem pasar persaingan sempurna tidak mampu mengalokasikan sumber daya secara efektif ketika terdapat eksternalitas dari suatu kegiatan karena harga tidak secara adil mewakili kelangkaan komponen produksi. Ketika terdapat eksternalitas negatif, biaya produksi yang ditanggung pengusaha lebih kecil dibandingkan biaya sosial atau biaya yang dikeluarkan oleh masyarakat. Eksternalitas positif, sebaliknya,

menghasilkan lebih sedikit barang yang diproduksi dibandingkan dengan apa yang dianggap efisien oleh masyarakat karena biaya produksi lebih tinggi dibandingkan biaya sosial.

Eksternalitas merupakan efek atau dampak yang timbul dan dihasilkan oleh aktivitas ekonomi seseorang atau suatu kelompok pada orang atau kelompok lain di luar pasar. Terlepas dari adanya eksternalitas positif dan negatif yang pada umumnya dapat mempengaruhi lingkungan dan masyarakat, perlu diketahui bahwa pada sisi lain eksternalitas terbagi menjadi dua kategori, yaitu eksternalitas teknis dan eksternalitas non-teknis.

1. Eksternalitas Teknis

Eksternalitas teknis merupakan efek yang ditimbulkan oleh suatu kegiatan produksi atau konsumsi terhadap pihak-pihak di luar pasar atau perusahaan yang melakukan kegiatan tersebut. Tindakan konsumsi dan maupun produksi mempengaruhi Tindakan konsumsi dan produksi orang lain tanpa kompensasi.

Eksternalitas teknis terjadi ketika kegiatan produksi atau konsumsi menghasilkan dampak positif atau negatif pada kinerja produksi atau konsumsi pihak lain tanpa kompensasi yang sesuai. Contohnya, jika sebuah perusahaan membangun pabrik di sebuah kawasan yang padat penduduk, kegiatan produksi di pabrik tersebut dapat menyebabkan polusi udara dan suara yang berdampak negatif pada kesehatan dan kualitas hidup masyarakat sekitar. Ini merupakan contoh eksternalitas teknis negatif.

Di sisi lain, jika suatu teknologi baru ditemukan dan digunakan oleh sebuah perusahaan, teknologi tersebut mungkin memberikan manfaat bagi perusahaan lain di sektor yang sama. Ini merupakan contoh eksternalitas teknis positif. Ketika terjadi eksternalitas teknis, pasar tidak akan mampu mencerminkan nilai sebenarnya dari kegiatan produksi atau konsumsi karena biaya atau manfaat yang dihasilkan tidak dihitung secara akurat.

Oleh karena itu, regulasi pemerintah mungkin diperlukan untuk memperbaiki situasi ini dan memastikan bahwa nilai eksternalitas teknis dihitung dan dipertimbangkan dalam pengambilan keputusan produksi atau konsumsi.

2. Eksternalitas Non Teknis

Eksternalitas non teknis adalah efek dari suatu kegiatan produksi atau konsumsi terhadap pihak-pihak di luar pasar atau perusahaan yang melakukan kegiatan tersebut, yang tidak berkaitan dengan aspek teknis. Tindakan konsumsi maupun produksi yang lebih menekankan pada unsur harga dalam perekonomian, yaitu melalui kendala anggaran. Aktivitas konsumsi dan produksi seseorang menyebabkan harga input turun di bawah yang seharusnya, sehingga mencegah produsen melakukan produksi berlebih karena harga output yang dihasilkan tidak mencerminkan kelangkaan input produksi.

Eksternalitas non teknis terjadi ketika kegiatan produksi atau konsumsi menghasilkan dampak positif atau negatif pada pihak lain di luar pasar tanpa adanya kompensasi yang sesuai. Contoh eksternalitas non-teknis negatif termasuk polusi visual dari pemandangan yang terganggu oleh pembangunan bangunan, kebisingan dari kegiatan konstruksi atau transportasi, dan kemacetan lalu lintas yang disebabkan oleh kendaraan yang padat di jalan-jalan kota.

Contoh eksternalitas non-teknis positif termasuk keuntungan sosial dari pendidikan atau pelatihan yang lebih tinggi, daya tarik kebudayaan dari tempat wisata atau acara seni, dan manfaat dari keanekaragaman hayati dan lingkungan yang sehat. Sama seperti eksternalitas teknis, eksternalitas non-teknis dapat mempengaruhi kinerja pasar dan mengurangi kesejahteraan masyarakat jika tidak dihitung dengan benar.

Oleh karena itu, regulasi pemerintah dan insentif pasar mungkin diperlukan untuk memperbaiki situasi ini dan memastikan bahwa eksternalitas non-

teknis dihitung dan dipertimbangkan dalam pengambilan keputusan produksi atau konsumsi.

2.1.4. Intervensi Pemerintah

Fungsi alokasi pemerintah dalam perekonomian muncul dari adanya eksternalitas. Dalam hal eksternalitas terdapat beberapa hal yang dapat dilakukan pemerintah, antara lain dengan pemberlakuan pengenaan pajak pada penyebab polusi sampai pada akhirnya polusi yang ditimbulkan dapat mencapai titik minimum atau nol.

Asumsi intervensi yang ekstrim menjadi suatu anggapan bahwa setiap orang mempunyai hak atas lingkungan yang bersih. Namun, biaya peluang (*opportunity cost*) yaitu kerugian masyarakat atas produk yang dihasilkan juga diperlukan untuk menegakkan hak-hak setiap orang, dan memastikan bahwa tingkat eksternalitas yang optimal tidak mencapai nol. Dalam hal eksternalitas negatif, pemerintah mengupayakan agar tingkat produksi yang berlebihan dapat dikurangi. Demikian sebaliknya, pada eksternalitas positif membuat pemerintah mengupayakan agar produksi barang dan jasa dapat ditingkatkan.

Adanya eksternalitas membuat alokasi sumber daya ekonomi tidak efisien, maka pemerintah perlu ikut campur bertanggung jawab dalam meluruskannya. Dalam tataran konsep, langkah ini dikenal dengan istilah internalisasi eksternalitas. Eksternalitas tergolong berhasil diinternalisasi ketika adanya intervensi pemerintah, menyebabkan individu yang bermain di pasar menghitung seluruh biaya maupun keuntungan atas tindakan ekonominya (Hyman, 2010). Secara teknis, kebijakan pemerintah terwujud dalam bentuk pemberlakuan pajak sebesar dampak eksternal yang ditimbulkan (*Marginal Externality Cost atau MEC*).

Selain memberlakukan undang-undang, pemerintah juga dapat menetapkan kebijakan berbasis pasar yang menggabungkan efisiensi sosial dengan insentif swasta untuk memitigasi eksternalitas. Internalisasi eksternalitas dapat dilakukan, misalnya dengan mengenakan pajak pada aktivitas yang

menghasilkan eksternalitas negatif, dan sebaliknya memberikan subsidi pada aktivitas yang menghasilkan eksternalitas positif.

Pajak Pigovian merupakan pajak yang sengaja dikenakan untuk memitigasi dampak eksternalitas negatif. dengan menggunakan nama Arthur Pigou (1877–1959), ekonom pertama yang mengembangkan dan mendukungnya. Pajak Pigovian berbeda dari jenis pajak lainnya karena, seperti kita ketahui, pajak ini cenderung menyimpang dari insentif dan mengarahkan distribusi sumber daya keluar dari jalur yang optimal secara sosial. Selain itu, pajak biasanya menimbulkan beban mati penurunan kesejahteraan ekonomi, atau penurunan surplus produksi dan konsumen yang nilainya lebih besar daripada pendapatan pajak yang dipungut pemerintah.

Perpajakan Pigovian berbeda dengan perpajakan Pigovian karena dirancang untuk mengatasi masalah eksternalitas. Eksternalitas memaksa masyarakat untuk mempertimbangkan kesejahteraan orang lain. Perpajakan Pigovian berbeda dari bentuk perpajakan lainnya karena perpajakan ini dimaksudkan untuk memperbaiki insentif jika terdapat eksternalitas. Pada kenyataannya, pajak Pigovian membawa alokasi sumber daya mendekati tingkat optimal secara sosial. Dengan demikian, pajak Pigovian ini tidak hanya mendongkrak pendapatan pemerintah tetapi juga meningkatkan efisiensi perekonomian.

2.2. Tinjauan Empiris

Penelitian terdahulu memuat beberapa topik yang relevan dengan topik bahasan penelitian yang sedang dilakukan, yang mana dapat dijadikan sebagai bahan referensi dalam mengambil keputusan sementara maupun gambaran lainnya.

Tabel 6. Tinjauan Empiris

Judul / Peneliti / Tahun	Variabel / Metode	Hasil Penelitian
Dampak Eksternalitas Proyek Pembangunan <i>Fly Over</i> dan Under	Pendapatan, Biaya Operasional,	Peningkatan biaya dan penurunan pendapatan menjadi dua dampak utama proyek

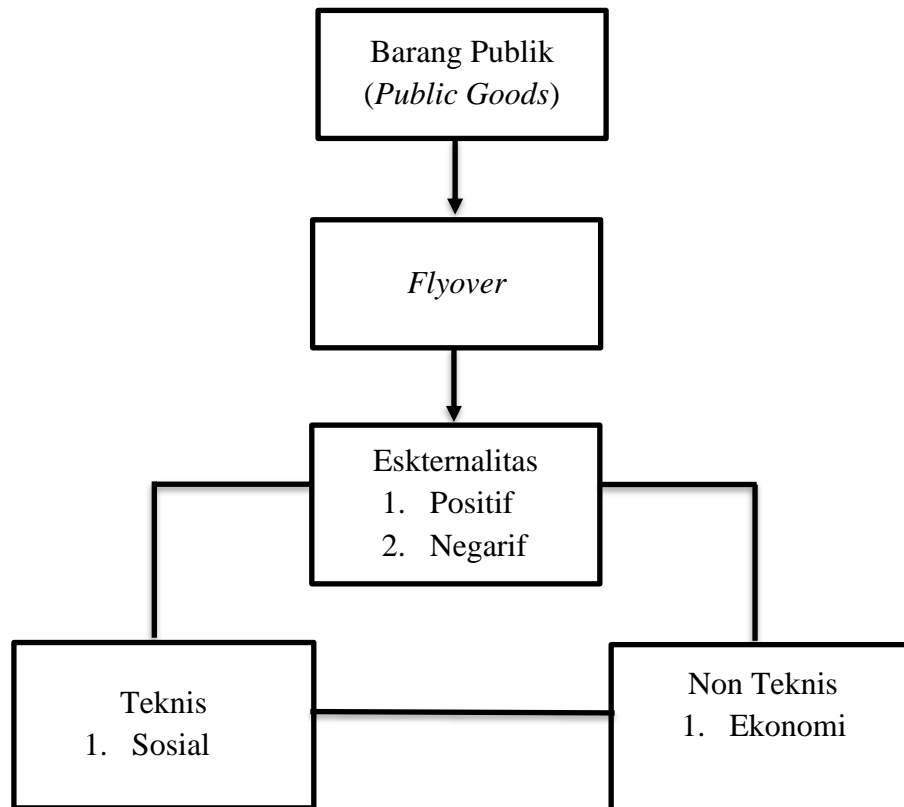
Judul / Peneliti / Tahun	Variabel / Metode	Hasil Penelitian
Pass di Kota Banda Aceh (Studi Kasus: Gampong Suka Damai dan Gampong Lamsepeung Kecamatan Lueng Bata Kota Banda Aceh / M Achyar & Vivi Silvia / 2018	Biaya tak Terduga, dan Dampak Sosial / Analisis deksriptif	pembangunan fly over dan under pass terhadap keuntungan pedagang.
Dampak Pembangunan <i>Fly Over</i> Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat Sekitar / M Farid Allawy / 2018	Analisis Kualitatif (Purposive Sample)	Jalan layang ini mempunyai dampak negatif terhadap masyarakat dan perekonomian, termasuk penutupan beberapa tempat usaha dan menurunnya hubungan antar tetangga.
Analisis Dampak Infrastruktur <i>Fly Over</i> Terhadap Kondisi Ekonomi di Kota Medan / Anisha P.C. Sitepu / 2019	Infrastruktur <i>Fly Over</i> , Pendapatan Masyarakat / Kualitatif	Jalan layang dapat memberikan dampak langsung atau tidak langsung terhadap produktivitas perekonomian melalui peningkatan tingkat output, penciptaan lapangan kerja, dan mendorong pertumbuhan sektor ekonomi tertentu, yang pada akhirnya akan mempengaruhi pertumbuhan ekonomi suatu negara atau wilayah secara keseluruhan.
Dampak Pembangunan <i>Fly Over</i>	Pembangunan <i>Fly over</i> ,	Pembangunan Fly Over Pasar Kembang mempengaruhi

Judul / Peneliti / Tahun	Variabel / Metode	Hasil Penelitian
<i>Over</i> Pasar Kembang Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Pedagang Sekitar Proyek di Kecamatan Tegalsari dan Kecamatan Sawahan / Reza Dian Maharannie / 2013	Kondisi Sosial, Kondisi Ekonomi Pedagang / Deskriptif Kuantitatif	keadaan perekonomian pedagang lokal pada saat itu, dengan persentase maksimal 100% untuk setiap variabel. Sejak Fly Over dibangun, omset menurun drastis—sebesar 41% dibandingkan temuan sebelumnya. Jumlah yang dibelanjakan untuk kebutuhan operasional perdagangan juga meningkat, khususnya sebesar 9% dibandingkan tahun sebelumnya.

Sumber: Data diolah (2023)

2.3. Kerangka Pemikiran

Berdasarkan latar belakang yang telah dikemukakan adapun kerangka pemikiran secara garis besar dapat dilihat dalam penelitian ini sebagai berikut:



III. METODE PENELITIAN

3.1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan adalah deskriptif kualitatif. Jenis penelitian deskriptif kualitatif merujuk pada penjelasan terkait dampak yang ditimbulkan oleh keberadaan *Fly over* Jalan Sultan Agung terhadap kondisi ekonomi dan sosial masyarakat di sekitar *Fly over* Jalan Sultan Agung. Dalam hal ini terdapat eksternalitas teknis dan eksternalitas non teknis. Eksternalitas teknis mengarah kepada kondisi sosial, sedangkan eksternalitas non teknis mengarah kepada kondisi ekonomi. Metode yang digunakan ialah survey dengan menyebar kuisioner kepada pelaku usaha di kawasan sekitar *Fly over*.

3.2. Sumber Data

Penelitian ini menggunakan data hasil survey melalui teknik observasi, dokumentasi, serta menyebar kuisioner kepada para pelaku usaha selaku responden dengan radius jarak 100 m ke kanan dan 100 m ke kiri yang diambil dari titik tengah *Fly Over*, yaitu berada persis pada perlintasan rel kereta api yang memuat pernyataan tertutup dengan maksud mempermudah dalam menarik kesimpulan akhir. Untuk mengukur tingkat validitas dan reliabilitas kuisioner menggunakan *Correlation Product Moment* dengan menggunakan SPSS 29. Sedangkan data sekunder diperoleh dari beberapa instansi terkait yang dipublikasikan serta memiliki tingkat validitas dan memuat informasi resmi, seperti bps.go.id (Data Jumlah Penduduk Kota Bandar Lampung) dan korlantas.polri.go.id (Data Jumlah Kendaraan di Provinsi Lampung).

3.3. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian ini adalah di kawasan sekitar *Fly over* Jalan Sultan Agung, Kecamatan Kedaton, Kota Bandar Lampung.

3.4. Populasi dan Sampel

Sugiyono (2018) menegaskan bahwa populasi secara keseluruhan terdiri dari benda-benda atau orang-orang dengan atribut dan ciri tertentu yang dipilih oleh peneliti untuk diselidiki dan diambil kesimpulannya. Populasi umum dan populasi sasaran adalah dua segmen populasi yang digunakan dalam penelitian. Populasi yang akan menjadi fokus penerapan temuan penelitian kami dikenal sebagai populasi sasaran (Sukmadinata, 2012).

Adapun populasi umum dalam penelitian ini adalah para pelaku usaha di kawasan sekitar *Fly Over* Jalan Sultan Agung. Sedangkan populasi target adalah para pelaku usaha tetap atau memiliki bangunan permanen serta memiliki lama usaha yang cukup untuk dapat mengetahui dampak yang dirasakan sebelum dan sesudah adanya *Fly Over* Jalan Sultan Agung. Dalam penelitian ini peneliti menggunakan total 30 populasi yang tersebar di sepanjang *Fly Over* Jalan Sultan Agung.

Sugiyono (2016) menegaskan bahwa sampel mencerminkan besar kecilnya dan susunan populasi. Menurut Sugiyono (2017), sampel adalah sebagian dari populasi yang menyediakan data bagi penelitian, sedangkan populasi terdiri dari semua kualitas yang dimiliki populasi tersebut. Teknik sampling menurut Sugiyono, (2016) ialah teknik pengambilan sampel, untuk menentukan sampel yang akan digunakan.

Pengambilan sampel non-probabilitas, yang didasarkan pada populasi, merupakan strategi pengambilan sampel yang digunakan dalam penelitian ini. Pendekatan sampel purposif telah mengidentifikasi faktor-faktor bagi responden. Dalam penelitian ini peneliti menggunakan total 10 sampel yang diambil secara acak untuk menguji kelayakan kusioner sebelum pada akhirnya akan digunakan sebagai alat ukur mengukur eksternalitas keberadaan *Fly Over* Jalan Sultan Agung terhadap para pelaku di kawasan sekitar.

3.5. Definisi Operasional Variabel Penelitian

Definisi operasional dimaksudkan untuk menghindari adanya salah tafsir yang berhubungan dengan istilah dalam judul skripsi. Pada penelitian ini penulis

berfokus meneliti eksternalitas yang ditimbulkan dari keberadaan *Fly over* Jalan Sultan Agung terhadap para pelaku usaha di kawasan sekitar. Dalam hal ini terdapat 2 indikator yang akan diteliti akibat dari eksternalitas positif dan negatif (Y) keberadaan *Fly Over* Jalan Sultan Agung, antara lain aspek ekonomi (X_1) dan aspek sosial (X_2). Berikut merupakan definisi variabel terikat (Y) yaitu eksternalitas:

1. Eksternalitas Positif

Manfaat bagi pihak selain pembeli atau penjual barang atau jasa yang tidak terwakili dalam harga dikenal dengan istilah eksternalitas positif. Eksternalitas positif pada penelitian ini merujuk pada dampak positif yang ditimbulkan dari keberadaan *flyover* Jl. Sultan Agung terhadap para pelaku usaha maupun masyarakat di kawasan sekitar *flyover* Jl. Sultan Agung.

2. Eksternalitas Negatif

Jika menyangkut jenis barang tertentu, eksternalitas negatif adalah pengeluaran atau kerugian yang tidak diperhitungkan dalam harga pasar dan berdampak pada pihak lain selain konsumen dan penjual. Eksternalitas negatif pada penelitian ini merujuk pada dampak negatif yang ditimbulkan dari keberadaan *flyover* Jl. Sultan Agung terhadap para pelaku usaha di kawasan sekitar.

Dalam hal ini variabel terikat (Y) memberikan pengaruh terhadap variabel bebas (X). Berikut merupakan beberapa definisi operasional variabel bebas X_1 (Ekonomi) dan variabel bebas X_2 (Sosial).

Tabel 7. Definisi Variabel Operasional

Variabel	Indikator	Pengukuran
X_1 Ekonomi	A. Pendapatan dan Omzet Menurut (Dave Lee, 2023) pendapatan merupakan penerimaan yang diperoleh individu maupun kelompok dalam melakukan kegiatan ekonomi dan bisnis. Meningkatkan pendapatan dapat membantu memastikan bisnis	Skala Likert

Variabel	Indikator	Pengukuran
	<p>menghasilkan lebih banyak uang dari pada pengeluarannya. Bisnis dapat mengklasifikasikan pendapatan sebagai pendapatan kotor dan pendapatan bersih. Pendapatan yang dimaksud dalam penelitian ini adalah jumlah pendapatan bersih yang diperoleh para pelaku usaha di kawasan <i>Fly over</i> Jalan Sultan Agung dalam kurun waktu bulanan.</p>	
	<p>Omset penjualan menurut Swastha (1993) adalah keseluruhan aktivitas penjualan suatu produk, barang, dan jasa yang dihitung secara terus menerus dalam kurun waktu tertentu atau dalam satu kali proses akuntansi. Omzet penjualan yang dimaksud dalam penelitian ini berupa penerimaan pendapatan para pelaku usaha di kawasan <i>Fly over</i> Jalan Sultan Agung dalam kurun waktu harian.</p>	
	<p>B. Peluang Usaha</p>	
	<p>Kemungkinan bisnis, menurut Solihin (2012), adalah perkembangan yang menguntungkan dalam lingkungan eksternal perusahaan. Jika perusahaan memanfaatkan peluang ini, hal ini dapat menghasilkan keuntungan jangka panjang bagi bisnisnya. Peluang usaha mengacu pada kemungkinan dan potensi suatu usaha untuk berhasil di pasar. Peluang usaha yang dimaksud dalam penelitian ini adalah proyeksi untuk melakukan pengembangan usaha berupa inovasi atau upaya meningkatkan kuantitas barang dan</p>	

Variabel	Indikator	Pengukuran
----------	-----------	------------

kualitas jasa di kawasan *Fly over* Jalan Sultan Agung.

C. Tenaga Kerja

Menurut Kuncoro (2002), Penyerapan tenaga kerja adalah banyaknya lapangan kerja yang sudah terisi yang tercermin dari banyaknya jumlah penduduk bekerja. Penduduk yang bekerja diambil dan disebar ke berbagai sektor ekonomi. Kebutuhan akan tenaga kerja mendorong penyerapan penduduk terhadap angkatan kerja. Tenaga kerja yang dimaksud dalam penelitian ini adalah ketersediaan lapangan kerja di kawasan *Flyover* Jalan Sultan Agung yang ditunjukkan dengan keberadaan toko yang mampu menjadi sarana dalam membuka lapangan pekerjaan.

D. Jumlah Pelanggan

Menurut Greenberg dalam (Mashuri & Ninik Mardianis, 2020) Pelanggan merupakan seorang individu atau kelompok yang membeli produk fisik ataupun jasa dengan mempertimbangkan berbagai macam faktor seperti harga, kualitas, tempat, pelayanan dan sebagainya berdasarkan keputusan mereka sendiri. Jumlah pelanggan pada penelitian ini menunjukkan keberhasilan usaha di kawasan *Fly over* Jalan Sultan Agung. Semakin tinggi jumlah pelanggan maka akan mengikuti tingginya omzet dan pendapatan.

Variabel	Indikator	Pengukuran
	<p>E. Bongkar Muat</p> <p>Keputusan Menteri Perhubungan berdasarkan Undang-Undang No. 21 Tahun 1992, KM. No. 14 Tahun 2002, Bab 1 Pasal 1, Bongkar Muat adalah kegiatan bongkar muat barang dari kapal ke atas dermaga selanjutnya menuju gudang lapangan penumpukan atau sebaliknya. Bongkar muat barang yang dimaksud pada penelitian ini menggambarkan aktivitas kegiatan pada saat alur kondisi barang keluar dan barang masuk toko pada setiap usaha di kawasan <i>Fly over</i> Jalan Sultan Agung.</p>	
	<p>F. Keberlanjutan Usaha</p> <p>Keberlanjutan bisnis menurut Narayanadp (2018) diartikan sebagai perusahaan yang, di bawah kepemimpinan yang sama, bertahan dalam jangka waktu yang lama pada generasi berikutnya. Keberlanjutan usaha dalam penelitian ini mencerminkan kemampuan usaha di kawasan <i>Fly over</i> Jalan Sultan Agung untuk bertahan dan mampu mengikuti perkembangan.</p>	
	<p>G. Daya Saing</p> <p>Daya saing menurut Lena Ellitan (2007) adalah kemampuan suatu perusahaan (firm) untuk menawarkan nilai yang lebih besar terhadap produknya dibandingkan dengan pesaingnya, dan nilai ini sangat membantu pelanggan. Daya saing dalam penelitian ini menggambarkan kemampuan para pelaku usaha di kawasan <i>Fly over</i> Jalan</p>	

Variabel	Indikator	Pengukuran
	Sultan Agung untuk bisa bersaing secara sehat seperti halnya pada pasar persaingan sempurna.	
	<p>H. Biaya Sewa</p> <p>Secara yuridis pengertian sewa dijelaskan dalam Pasal 1548 KUHP, yaitu suatu perjanjian yang mana pihak yang satu mengikatkan dirinya untuk memberikan kepada pihak yang lain penikmatan atas segala barang, untuk jangka waktu tertentu dan dengan pembayaran suatu harga, yang mana pihak terakhir berjanji untuk membayar. Biaya sewa yang dimaksud pada penelitian ini merujuk pada biaya sewa toko atau tempat para pelaku usaha di kawasan <i>Fly over</i> Jalan Sultan Agung dalam melakukan usaha.</p>	
X ₂	A. Tingkat Kemacetan	Skala Likert
Sosial	Menurut MKJI (1997), kemacetan terjadi bila volume lalu lintas pada ruas jalan yang dinilai lebih besar dari kapasitas jalan yang dimaksudkan. Hal ini menyebabkan kecepatan mendekati nol kilometer per jam, sehingga menimbulkan garis. Tingkat kemacetan pada penelitian ini merujuk pada tingkat kemacetan lalu lintas yang ditimbulkan dari keberadaan <i>Fly over</i> Jalan Sultan.	
	<p>B. Kenyamanan dan Keamanan</p> <p>Kenyamanan adalah suatu bentuk jasa tidak bias dilihat, tidak bias dicium dan tidak bias diraba maka aspek wujud fisik menjadi penting sebagai ukuran dari pelayanan. Jika fasilitas yang</p>	

Variabel	Indikator	Pengukuran
	<p>dimanfaatkan oleh konsumen diciptakan nyaman dan menarik, maka masyarakat yang ingin mendapatkan kenyamanan selama menunggu pelayanan dilaksanakan akan merasa lebih nyaman (Sari et al, 2016 dalam Lailan Khairunnisa et al., 2021). Kenyamanan pada penelitian ini merujuk pada kenyamanan masyarakat yang melintas di kawasan <i>Fly over</i> Jalan Sultan Agung.</p>	
	<p>Keamanan adalah terbebasnya diri akan bahaya dan resiko. Hal ini berkaitan dengan keamanan dalam menggunakan alat transportasi (Ruswinda et al 2019 dalam (Lailan Khairunnisa et al., 2021). Keamanan pada penelitian ini merujuk pada keamanan berkendara serasa dalam berusaha di kawasan <i>Fly over</i> Jalan Sultan Agung tanpa adanya gangguan dari pihak manapun.</p>	
	<p>C. Tingkat Kecelakaan</p>	
	<p>Menurut Austroads (2002), kombinasi dua atau lebih faktor tersebut, serta faktor manusia, kendaraan, dan lingkungan jalan, semuanya dapat berdampak pada kecelakaan lalu lintas. Tingkat kecelakaan pada penelitian ini merujuk pada tingkat kecelakaan lalu lintas di kawasan sekitar <i>Fly over</i> Jalan Sultan Agung.</p>	

Sumber: Data diolah (2023)

3.6. Teknik Pengumpulan Data

1. Kuisisioner

Sugiyono mengatakan bahwa angket atau kuisisioner merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberi seperangkat pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada responden untuk dijawab (Prawiyogi et al., 2021). Daftar pertanyaan dibuat secara terstruktur dengan bentuk pertanyaan tertutup. Pengumpulan data dengan menggunakan kuisisioner digunakan untuk memperoleh data primer.

Metode ini digunakan untuk memperoleh data kondisi ekonomi, kondisi sosial, dan kondisi lingkungan yang dirasakan oleh para pelaku usaha atas keberadaan *Flyover* Jalan Sultan Agung. Adapun dalam sebaran kuisisioner kepada responden akan dilakukan penilaian berupa skor sesuai dengan ketetapan skala *likert*.

Tabel 8. Penilaian Skala Likert

Keterangan	Skor
Sangat Setuju	5
Setuju	4
Ragu ragu	3
Tidak Setuju	2
Sangat Tidak Setuju	1

Sumber: Sugiyono (2018)

2. Observasi

Observasi atau pengamatan meliputi kegiatan pemuatan perhatian terhadap sesuatu objek dengan menggunakan seluruh indra tubuh. Dengan menggunakan panca indera dan dokumentasi yang cermat terhadap item penelitian, observasi merupakan metode pengumpulan data (Prawiyogi et al., 2021).

Teknik observasi yang peneliti lakukan yaitu observasi non partisipatif, dimana peneliti tidak ikut berpartisipasi dalam kegiatan para pelaku usaha

dalam berniaga. Disamping peneliti akan menyebarkan kuisioner, peneliti juga akan mengamati dan mencatat aktivitas ekonomi dalam hal berniaga serta kegiatan para pelaku usaha yang berhubungan dengan sosial dan lingkungan.

3. Dokumentasi

Dalam teknik dokumentasi, peneliti akan mengumpulkan data dalam bentuk visual atau gambar terkait kondisi sekitar *Fly over* Jalan Sultan Agung. Dokumentasi diambil dengan bertujuan dapat memperkuat bukti hasil penelitian dan mampu menjadi arsip. Dalam penelitian kualitatif, proses analisis data dilakukan dari awal hingga akhir, artinya tidak ada batasan waktu penelitian.

3.7. Pengujian Data

1. Uji Validitas

Uji validitas digunakan untuk mengetahui kelayakan dalam setiap butir daftar pernyataan kuisioner yang mendefinisikan suatu variabel. Secara umum, pernyataan dalam daftar ini mendukung serangkaian variabel tertentu. Setiap item pernyataan diuji validitasnya untuk mengetahui tingkat validitasnya. Hasil r hitung akan dibandingkan dengan r tabel, dimana $df = n - 2$ dengan signifikansi 5%. Jika r tabel $< r$ hitung maka valid. Sebaliknya, jika r tabel $> r$ hitung maka tidak valid (V. Wiratna Sujarweni & Poly Endrayanto, 2012). Uji validitas menggunakan teknik korelasi *Product Moment* dengan menggunakan rumus sebagai berikut:

$$r = \frac{n \sum xy - (\sum x)(\sum y)}{\sqrt{[n \sum x^2 - (\sum x)^2][n \sum y^2 - (\sum y)^2]}}$$

2. Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas atau keandalan merupakan standar ukuran suatu kestabilan dan konsistensi responden dalam menjawab hal yang berkaitan dengan konstruk pernyataan yang merupakan dimensi suatu variabel dan disusun

dalam suatu bentuk kuisisioner. Uji reliabilitas dapat dilakukan secara bersamaan terhadap butir pernyataan kuisisioner. Jika nilai *Alpha Cronbach* > 0,60 maka reliabel. Sebaliknya, jika nilai *Alpha Cronbach* < 0,60 maka tidak reliabel (V. Wiratna Sujarweni & Poly Endrayanto, 2012). Uji reliabilitas dapat dilakukan dengan rumus sebagai berikut:

$$\left[\frac{k}{(k-1)} \right] \left[1 - \frac{\sum \sigma b^2}{\sigma t^2} \right]$$

Keterangan:

r = koefisien reliability instrument (cronbachalfa)

k = banyaknya butir pernyataan

$\sum \sigma b^2$ = total varians butir

σt^2 = total varians

3.8. Metode Analisa Data

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode analisis deskriptif, yang mana memuat analisis deskriptif kualitatif, yang dilakukan dengan menjelaskan hasil sajian data baik secara olah data maupun yang dapat menggambarkan keadaan objek penelitian berdasarkan fakta yang tampak secara utuh.

1. Reduksi Data

Setelah data terkumpul, peneliti akan mereduksi data. Setelah data dikumpulkan, peneliti menentukan mana yang benar-benar diperlukan untuk penelitian ini guna mengevaluasi kegunaan data. Dengan kata lain, prosedur ini digunakan untuk analisis yang mengelompokkan, memfokuskan, dan menghilangkan informasi yang tidak relevan. Ia juga mengorganisasikan data untuk memudahkan kemampuan peneliti menarik kesimpulan.

2. Penyajian Data

Untuk memudahkan pemahaman peneliti terhadap data, penyajian data dibatasi pada kumpulan data terstruktur yang terorganisir dan

terkategorisasi. Dalam penelitian ini penyajian data berupa teks terkait eksternalitas keberadaan *Fly over* Jalan Sultan Agung terhadap kondisi pemukiman tempat usaha yang telah melalui tahap reduksi data.

3. Penarikan Kesimpulan

Kesimpulan sementara akan diambil setelah data terkumpul secara memadai, dan kesimpulan akhir akan diambil setelah data benar-benar lengkap. Adapun kesimpulan telah melalui proses klarifikasi dan verifikasi melalui uji validitas serta uji reliabilitas.

V. PENUTUP

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian terkait dengan Eksternalitas Keberadaan *Fly over* Jalan Sultan Agung Terhadap Para Pelaku Usaha di Kawasan Sekitar (Studi Kasus *Fly over* Jalan Sultan Agung), dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Keberadaan *Fly over* Jalan Sultan Agung memiliki eksternalitas negatif terhadap aspek ekonomi, seperti menurunkan omzet dan pendapatan, menurunkan permintaan dan penyerapan tenaga kerja, menurunkan jumlah pelanggan, meningkatkan daya saing, dan meningkatkan biaya sewa. Disamping itu, keberadaan *Fly over* Jalan Sultan Agung memiliki eksternalitas positif terhadap aspek ekonomi, yang ditunjukkan dengan mampu meningkatkan peluang usaha, mempermudah aktivitas bongkar muat barang, dan mendorong keberlanjutan usaha.
2. Keberadaan *Fly over* Jalan Sultan Agung memiliki eksternalitas negatif terhadap aspek sosial, yang mana ditunjukkan dengan meningkatkan angka kecelakaan. Disamping itu, keberadaan *Fly over* Jalan Sultan Agung memiliki eksternalitas positif terhadap aspek sosial, yang ditunjukkan dengan mampu meningkatkan kenyamanan dan keamanan dalam berusaha maupun berkendara, terlebih menjadi solusi dari kemacetan.

5.2. Saran

Berdasarkan kesimpulan di atas, penulis memberi saran kepada beberapa pihak, antara lain kepada:

1. Bagi Pemerintah

Pemerintah Kota Bandar Lampung dapat melakukan pendampingan pengembangan usaha serta memberikan bantuan modal akibat adanya

penurunan omzet dan pendapatan. Pemerintah dapat mendorong para pelaku usaha untuk mengembangkan usahanya sehingga menyerap tenaga kerja lebih banyak lagi. Pemerintah dapat mengadakan event kolaboratif yang dapat meningkatkan jumlah pelanggan. Pemerintah dapat mengadakan lomba inovasi dan kreasi dalam menghadapi persaingan. Pemerintah dapat memberikan subsidi Pajak Bumi Bangunan (PBB) bagi toko para pelaku usaha. Sedangkan untuk eksternalitas yang timbul secara positif sebaiknya Pemkot Bandar Lampung dapat menerapkan kebijakan kenaikan tarif pajak atas kenyamanan berkendara dan solusi kemacetan lalu lintas yang diperoleh masyarakat.

2. Bagi Masyarakat

Sebaiknya masyarakat, dalam hal ini termasuk para pelaku usaha agar kiranya dapat lebih tertib dalam berlalu lintas. Tidak melawan arus hanya karena alasan perboden lalu lintas yang jauh.

DAFTAR PUSTAKA

- Allawy, M. F. (2018). Dampak Pembangunan Fly Over Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat Sekitar (Studi Deskriptif Pada Fly Over Pahoman). 49-66.
- Aqilla Eka Varisi. (2018). *Pengaruh Pembangunan Fly Over Terhadap Tingkat Pendapatan Pengusaha Kota Bandar Lampung Menurut Perspektif Ekonomi Islam (Studi Pada Pengusaha Di Kawasan Fly Over Kota Bandar Lampung)*. UIN Raden Intan Lampung.
- Ardianto, E. (2021). Analisis Eksternalitas Positif Program "Wisata Alam 21" Desa Aji Mesir Kecamatan Gedung Aji Kabupaten Tulang Bawang. 13-41.
- Charles Jimmy. (2022, June 29). *Perbandingan Barang Milik Negara dan Barang Publik Dalam Perspektif Pemenuhan Kebutuhan Masyarakat*. Kementerian Keuangan Republik Indonesia. <https://www.djkn.kemenkeu.go.id/kanwil-sulseltrabar/baca-artikel/15174/Perbandingan-Barang-Milik-Negara-dan-Barang-Publik-Dalam-Perspektif-Pemenuhan-Kebutuhan-Masyarakat.html>
- Cornellia Yulin Esther Dita, & Martinus Legowo. (2022). Analisis Kepadatan Penduduk Yang Berpengaruh Terhadap Kemiskinan Dan Degradasi Lingkungan. *Prosiding Seminar Nasional Ilmu Ilmu Sosial (SNIIS) , 1*, 1–12.
- Dafit O.M. Kawulur, A. T. (2020). Analisis Dampak Kemacetan Terhadap Ekonomi Pengguna Jalan, Depan Tugu Taman Kota Manado. *Jurnal Berkala Ilmiah Efisiensi* , 83-93.
- Daraba, D. (2001, Juni 14). *Eksternalitas dan Kebijakan Publik*. Retrieved from rudycct.com: https://www.rudycct.com/PPS702-ipb/02201/darda_d.htm
- Dr. Guritno Mangkoesobroto, M. (1993). Ekonomi Publik Edisi Ketiga. In M. Dr. Guritno Mangkoesobroto, *Ekonomi Publik Edisi Ketiga* (pp. 42-86). Yogyakarta: BPFY-Yogyakarta.
- Dave Lee. (2023, March 17). *Pendapatan vs. Omset: Perbedaan Utama*. Indeed.
- Hidayat, A. (2012, Oktober). *Penelitian Kualitatif (Metode): Penjelasan Lengkap*. Retrieved from [statistikian.com: https://www.statistikian.com/2012/10/penelitian-kualitatif.html](https://www.statistikian.com/2012/10/penelitian-kualitatif.html)

- hn, S. (n.d.). *Memahami Teori Utilitas, Marginal Utility, Indifference Curve, dan Marginal Rate of Substitution*. Retrieved from ajarekonomi.com: <https://www.ajarekonomi.com/2018/04/memahami-teori-utilitas-marginal.html>
- Hosea Endru Setiawan, Y. L. (2022). Analisis Tingkat Kepuasan Masyarakat Surakarta Terhadap Fly Over Purwosari Surakarta. *Jurnal Teknik Sipil*, 58-66.
- Indra Wirawijaya. (2021). Teori Barang Publik Yang Sulit Diimplementasikan. *Jurnal Al-Mujaddid Humaniora*, 7, 106–110.
- Janu Muhammad, Aan Pambudi, & Khomsun Subarkah. (2015). Analisis Dampak Sosial Dan Ekonomi Dalam Pembangunan Flyover Jombor Di Kabupaten Sleman. *Journal UNY*, X(1), 11–24.
- Khusaini, M. (2019). Ekonomi Publik. In M. Khusaini, *Ekonomi Publik* (pp. 22-43). Malang: UB Press.
- Lailan Khairunnisa, Bambang Mursito, & Sarsono. (2021). Kepuasan pelanggan ditinjau dari kenyamanan, keamanan dan ketepatan waktu. *Jurnal Ekonomi Bisnis*, 23(2), 194–198.
- Lusia Darasena, S. D. (2021). Proyek Pembangunan Fly Over Sultan Agung, Bandar Lampung, Simpang Rel Kereta Api . *Ilmu Teknik*, 1-8.
- M Achyar, V. S. (2018). Dampak Eksternalitas Proyek Pembangunan Fly Over dan Under Pass di Kota Banda Aceh (Studi Kasus: Gampong Suka Damai dan Gampong Lamseupeung Kecamatan Lueng Bata Kota Banda Aceh. *Jurnal Ilmiah Mahasiswa (JIM)*, 135-145.
- Maharannie, R. D. (2013). Dampak Pembangunan Fly Over Pasar Kembang Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Pedagang Sekitar Proyek di Kecamatan Tegalsari dan Kecamatan Sawahan. 168-176.
- Mangkoesebroto, D. G. (1994). *Kebijakan Ekonomi Publik di Indonesia Substansi dan Urgensi*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.
- Marselina Djayasinga. (2006). *Ekonomi Publik Suatu Pengantar*. Universitas Lampung.
- Muhammad Ichsan Ali, & Muhammad Rais Abidin. (2019). Pengaruh Kepadatan Penduduk Terhadap Intensitas Kemacetan Lalu Lintas di Kecamatan

- Rappocini Makassar. *Prosiding Seminar Nasional Lembaga Penelitian. Universitas Negeri Makassar*, 68–73.
- Pintar, K. (2021, Desember 17). *Daratan dan Lautan, Berapa Luas Wilayah Indonesia*. Retrieved from kelaspintar.id: <https://www.kelaspintar.id/blog/tak-berkategori/daratan-dan-lautan-berapa-luas-wilayah-indonesia-14400/>
- Prasetyia, F. (n.d.). *Bagian V: Teori Eksternalitas*. 1-32.
- Pratiwi, P. D. (2019). *Dampak Pembangunan Fly Over Terhadap Lalu Lintas dan Pelaku Usaha di Kota Surakarta Bagian Timur dan Kabupaten Karanganyar*. 1-11.
- Prayitno, B. S. (2020). *Dampak Pembangunan Infrastruktur Pada Masyarakat Kelurahan Way Dadi Baru (Studi Kasus Fly Over Kelurahan Way Dadi Baru)*. 47-54.
- Renita Izatia, M. Z. (2022). *Analisis Biaya Manfaat Pembangunan Fly Over Pada Perlintasan Sebidang Sultan Agung*. *Jurnal Perencanaan dan Pengembangan Kebijakan*, 40-50.
- Rinto Ranno Sambuaga. (2016). *Manajemen Penanggulangan Kemacetan Transportasi Publik Di Dinas Perhubungan Kota Manado*. *E-Journal Unsrat*, 1(24), 1–21.
- Sadya, S. (2023, Januari 2). *Polri Catat 152,51 Juta Kendaraan di Indonesia pada 2022*. Retrieved from dataindonesia.id: <https://dataindonesia.id/Sektor%20Riil/detail/polri-catat-15251-juta-kendaraan-di-indonesia-pada-2022>
- Sekretariat. (2022, Februari 24). *273 Juta Penduduk Indonesia Terupdate Versi Kemendagri*. Retrieved from dukcapil.kemendagri.go.id: <https://dukcapil.kemendagri.go.id/berita/baca/1032/273-juta-penduduk-indonesia-terupdate-versi-kemendagri>
- Shidarta. (2019, Desember). *Eksternalitas Positif dan Negatif*. Retrieved from business-law.binus.ac.id: <https://business-law.binus.ac.id/2019/12/15/eksternalitas-positif-dan-negatif/>
- S Suryadi. (2017). *Peranan Sektor Publik Dalam Perekonomian*. *E-Journal UINFAS Bengkulu*.

- Varisi, A. E. (2018). Pengaruh pembangunan Fly Over terhadap Tingkat Pendapatan Pengusaha Kota Bandar Lampung menurut Perspektif Ekonomi Islam (Studi Pada Pengusaha di Kawasan Fly Over Kota Bandar Lampung). 15-49.
- Wicaksono, K. W. (2012). Barang Publik dan Eksternalitas Pada Era Otonomi Daerah. *Jurnal Bina Praja*, 281-286.