

**MENGUKUR PERSEPSI MASYARAKAT TERHADAP
PEMBANGUNAN *FLYOVER* DI KOTA BANDAR LAMPUNG**

Skripsi

Oleh

**SREI NUR ASTUTI
NPM 191041021**



**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2026**

ABSTRAK

MENGUKUR PERSEPSI MASYARAKAT TERHADAP PEMBANGUNAN FLYOVER DI KOTA BANDAR LAMPUNG

Oleh

SREI NUR ASTUTI

Pembangunan infrastruktur flyover di Kota Bandar Lampung merupakan salah satu solusi pemerintah dalam mengatasi permasalahan kemacetan yang juga menimbulkan permasalahan lain, pembangunan infrastruktur tersebut tidak hanya menimbulkan dampak objektif tetapi juga menimbulkan berbagai persepsi masyarakat terhadap perubahan yang terjadi. Penelitian ini bertujuan untuk mengukur dan menganalisis persepsi masyarakat terhadap pembangunan flyover dalam aspek psikis, lingkungan, ekonomi dan sosial. Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan metode deskriptif. Teknik analisis data yang digunakan adalah statistik deskriptif dan kategorisasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa persepsi masyarakat terhadap pembangunan flyover adalah bervariasi pada setiap aspek. Pada aspek psikis persepsi masyarakat cenderung positif terkait kenyamanan dan rasa aman, pada aspek ekonomi persepsi masyarakat positif terkait kelancaran aktivitas ekonomi, pada aspek lingkungan persepsi masyarakat cenderung netral hingga negatif terkait kebisingan dan kebersihan, pada aspek sosial persepsi masyarakat positif terkait peningkatan mobilitas. Kesimpulan penelitian ini adalah pembangunan flyover memberikan persepsi yang beragam pada masyarakat dalam beberapa aspek.

Kata kunci : persepsi masyarakat, pembangunan flyover, infrastruktur

ABSTRACT

MEASURING PUBLIC PERCEPTION OF FLYOVER DEVELOPMENT IN BANDAR LAMPUNG CITY

By

SREI NUR ASTUTI

The construction of flyover infrastructure in Bandar Lampung City is one of the government's solutions to address traffic congestion problems, which also give rise to other issues. This infrastructure development not only generates objective impacts but also creates various public perceptions of the changes that occur. This study aims to measure and analyze public perceptions of flyover development in terms of psychological, environmental, economic, and social aspects. This research employs a quantitative approach with a descriptive method. The data analysis techniques used are descriptive statistics and categorization. The results show that public perceptions of flyover development vary across each aspect. In the psychological aspect, public perception tends to be positive, particularly in terms of comfort and safety. In the economic aspect, public perception is positive regarding the smoothness of economic activities. In the environmental aspect, public perception tends to be neutral to negative, especially related to noise and cleanliness. In the social aspect, public perception is positive regarding increased mobility. In conclusion, the construction of flyover infrastructure generates diverse perceptions among the community across several aspects.

Keywords : public perception, flyover construction, infrastructure

**MENGUKUR PERSEPSI MASYARAKAT TERHADAP
PEMBANGUNAN *FLYOVER* DI KOTA BANDAR LAMPUNG**

Oleh :

SREI NUR ASTUTI

Skripsi

**Sebagai Salah Satu Syarat untuk Mencapai Gelar SARJANA
ADMINISTRASI NEGARA**

Pada

Jurusan Ilmu Administrasi Negara

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung



**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2026**

**Judul Skripsi : MENGUKUR PERSEPSI MASYARAKAT
TERHADAP PEMBANGUNAN FLYOVER DI
KOTA BANDAR LAMPUNG**

Nama Mahasiswa : Srei Nur Astuti

Nomor Pokok Mahasiswa : 1916041021

Jurusan : Ilmu Administrasi Negara

Fakultas : Ilmu Sosial dan Ilmu Politik



1. Komisi Pembimbing

Prof. Dr. Novita Tresiana, S.Sos., M.Si.
NIP. 197209182002122002

Eko Budi Sulistio, S.Sos., M.AP.
NIP. 197809232003121001

2. Ketua Jurusan Ilmu Administrasi Negara

Dr. Susana Indriyati Caturiani, S. IP., M. Si.
NIP. 197009142006042001

MENGESAHKAN

1. Tim Pengujii

Ketua

: Prof. Dr. Novita Tresiana, S. Sos., M.Si.

Sekretaris

: Eko Budi Sulistio, S. Sos., M.AP.

Penguji Utama

: Prof. Dr. Intan Fitri Meutia, M.A., Ph.D.

2. Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik



Prof. Dr. Anna Guslina Zainal, S.Sos., M.Si.

NIP. 197608212000032001

Tanggal Lulus Ujian Skripsi : 11 Maret 2026

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Dengan ini saya menyatakan bahwa:

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

Bandar Lampung, 11 Maret 2026

Yang membuat pernyataan,



Srei Nur Astuti

NPM. 1916041021

RIWAYAT HIDUP



Penulis Bernama lengkap Srei Nur Astuti, lahir di Kota Bandar Lampung pada tanggal 10 Januari 2002. Penulis merupakan anak kedua dari dua bersaudara, putri dari pasangan Bapak Supana SM dan ibu Sutinah, penulis memiliki satu kakak laki-laki yang bernama Dedek Saputra. Jenjang Pendidikan penulis dimulai dari Taman kanak-kanak Aisyah Bustanul Alfal II, kemudian penulis melanjutkan ke jenjang Sekolah Dasar (SD) di SDN 2 Sukajawa dan lulus pada tahun 2013. Selanjutnya penulis melanjutkan ke Sekolah Menengah Pertama (SMP) Negeri 10 Bandar Lampung dan lulus pada tahun 2016 dan melanjutkan ke Sekolah Menengah Atas (SMA) Negeri 10 Bandar Lampung hingga lulus pada tahun 2019.

Pada tahun 2019 penulis melanjutkan pendidikan di Universitas Lampung melalui jalur SBMPTN dan terdaftar menjadi mahasiswa di Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik pada jurusan Ilmu Administrasi Negara. Selama menjadi mahasiswa penulis aktif dalam beberapa organisasi, antara lain Badan Eksekutif Mahasiswa (BEM) Universitas Lampung sebagai anggota bidang Aksi dan Propaganda (2019 dan staff bidang Keuangan (2020). Penulis juga aktif di organisasi Forum Studi Pengembangan Islam (FSPI) Fakultas sebagai anggota pada tahun 2019 – 2020, serta di Himpunan Mahasiswa Administrasi Negara (HIMAGARA) sebagai anggota pada bidang Kajian Pengembangan Keilmuan (KPK).

Selain kegiatan organisasi, penulis juga mengikuti program MBKM Kampus Merdeka sebagai peserta Kampus Mengajar di SD Negeri 1 Pasir Gintung pada tahun 2021 dan kegiatan Magang Merdeka di Badan Penelitian dan Pengembangan Daerah (BALITBANGDA) Provinsi Lampung selama 6 bulan pada tahun 2022. Penulis juga melaksanakan kegiatan Kuliah Kerja Nyata (KKN) di Kelurahan Garuntang selama 40 hari.

PERSEMBAHAN

Segala puji dan syukur kehadirat Allah SWT atas limpahan rahmatnya, sebagai rasa syukur dan terima kasih yang tulus, kupersembahkan skripsi ini kepada:

Ayah dan Ibu Tercinta

Ayah Supana SM dan Ibu Sutinah

Terima kasih atas doa dan dukungan yang tidak pernah berhenti selama proses penyelesaian skripsi ini. Terima kasih atas kepercayaannya untuk bisa menyelesaikan skripsi ini.

Para Sahabat Tercinta

Terima kasih atas dukungan, kehadiran dan bantuan yang diberikan selama proses penyelesaian skripsi ini. Terima kasih atas kenangan bahagia yang sudah diciptakan bersama.

Para Pendidik dan Civitas Akademika Universitas Lampung

Terima kasih atas ilmu dan bimbingan yang diberikan selama menempuh studi.

MOTTO

“Sesungguhnya beserta kesulitan ada kemudahan”

(Q.S Al-Insyirah : 5)

“It’s everyone first time living this life, how can you be good right from the start ?”

(Choi Hyunsuk, Treasure)

“Always think positive even through bad things happen because, one day it will disapper”

(Wendy, Red Velvet)

SANWACANA

Segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT atas limpahan rahmat, hidayah serta ridho-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan penelitian skripsi yang berjudul **“Mengukur Persepsi Masyarakat Terhadap Pembangunan Flyover di Kota Bandar Lampung”**. Dalam menyelesaikan karya ini penulis menyadari peran dari berbagai pihak yang telah memberikan bimbingan, arahan, masukan dan juga dukungan. Oleh karena itu, dengan penuh rasa hormat dan ketulusan penulis menyampaikan ucapan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Ibu Prof. Dr. Novita Tresiana, S. Sos., M.Si. selaku dosen pembimbing pertama saya yang telah memberikan banyak bantuan berupa bimbingan, saran dan juga masukan selama proses penyusunan skripsi. Saya ucapkan terima kasih atas waktu yang telah disempatkan untuk bimbingan dan juga ilmu yang telah diberikan. Semoga Allah SWT senantiasa mempermudah urusan Ibu dan juga keluarga.
2. Bapak Eko Budi Sulistio, S.Sos., M.AP. selaku dosen pembimbing kedua saya yang juga telah memberikan banyak bantuan berupa bimbingan, saran dan juga masukan selama proses penyusunan skripsi. Saya ucapkan terima kasih atas waktu yang telah disempatkan untuk bimbingan dan juga ilmu yang telah diberikan. Semoga Allah SWT mempermudah urusan Bapak dan juga keluarga.
3. Ibu Prof. Dr. Intan Fitri Meutia, M. A., Ph. D. selaku dosen penguji saya yang juga telah memberika banyak bantuan berupa kritik dan saran selama proses penyelesaian skripsi. Saya ucapkan terima kasih atas waktu yang telah disempatkan dalam berbagai seminar dan sidang serta ilmu yang telah diberikan. Semoga Allah SWT mempermudah urusan Ibu dan juga keluarga.

4. Ibu Dr. Rahayu Sulistiowati, S.Sos., M.Si. Selaku dosen pembimbing akademik.
5. Ibu Prof. Dr. Ana Gustina Zainal, S.Sos., M.Si. Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung.
6. Dr. Susana Indriyati Caturiani, S.IP., M.Si. Selaku Ketua Jurusan Ilmu Administrasi Negara, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Lampung.
7. Ibu Dewie Brima Atika, S.IP., M.Si. Selaku Sekretaris Jurusan Ilmu Administrasi Negara, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung.
8. Seluruh dosen Jurusan Ilmu Administrasi Negara, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung, terima kasih atas ilmu yang telah diberikan selama masa perkuliahan. Terima kasih atas bimbingan, nasihat dan saran selama proses penyelesaian skripsi ini.
9. Teruntuk kedua orang tuaku Bapak Supana, SM dan ibu Sutinah yang tidak pernah lelah dan percaya kepada anaknya. Terima kasih atas curahan dukungan, doa, dan kasih sayang yang tidak pernah henti. Terima kasih atas pengorbanan, kerja keras dan ketulusan yang selalu menjadi pengingat untuk menyelesaikan pendidikan ini. Semoga Allah SWT senantiasa melindungi kalian dalam kondisi apapun.
10. Teruntuk kakak laki-laki ku, terimakasih atas dukungan yang diberikan selama proses penyelesaian skripsi.
11. Kepada para sahabatku Senja, Heriska, Miranda dan Julia, terima kasih sudah menemani perjalanan perkuliahan ini sejak awal hingga sekarang. Terima kasih sudah menjadi bagian dari penyemangat dalam proses penyelesaian skripsi ini, senang rasanya mengenal kalian sejak awal dan membuat banyak cerita bersama yang menyenangkan. Semoga kita bisa terus bersama di masa depan yang lebih cerah.
12. Kepada Julia dan Diva yang menemani penyelesaian skripsi hingga akhir. Terima kasih atas dukungan, penyemangat, dan bantuan selama proses skripsi. Terima kasih untuk waktu kebersamaan disela-sela proses penyelesaian skripsi,

terima kasih atas saran yang diberikan, terima kasih atas kebahagiaan yang diciptakan bersama.

13. Kepada sahabatku sekaligus kakak perempuanku Dani Putri Utami, terimakasih sudah menemaniku sejak SMA hingga perkuliahan. Terima kasih sudah menjadi tempat nyaman untuk bercerita semua hal dan menjadi penyemangat dalam proses penyelesaian skripsi ini. Terima kasih untuk semua dukungan, doa dan penyemangatnya, semoga kita terus menjadi sahabat yang saling mendukung satu sama lain.
14. Kepada sahabatku sekaligus partner berbagi hal random Cahya Apriyani, terima kasih sudah menemaniku di masa perkuliahan yang penuh tantangan ini. Terima kasih sudah menjadi tempat yang menyenangkan dan menghibur di masa penyelesaian skripsi ini. Terima kasih untuk semua penyemangat dan dukungan yang diberikan, semoga kita bisa bertemu lagi di waktu yang terbaik dan tetap saling menghibur.
15. Kepada salah satu kakak perempuanku Uni Nabilah Syafitri dan juga adik-adikku Hashifah Salma, Afnan Faiza, Fia dan Gifa, terima kasih sudah memberikan semangat dan dukungan selama perjalanan penulisan skripsi ini. Terima kasih atas kalimat penyemangat setiap saat dan menjadi pengingat penulis untuk menyelesaikan skripsi ini.
16. Kepada sahabat sejak masa kecilku Kak Icha, Desta, Dina, Delia dan Almh. Uni Nisa, terima kasih sudah menemani perjalanan hidup penulis. Terima kasih sudah hadir di setiap kenangan indah dan menjadi penyemangat dalam penyelesaian skripsi ini.
17. Kepada teman-teman dan kakak-kakak Badan Eksekutif Mahasiswa (BEM) Universitas Lampung, terima kasih sudah menjadi bagian dari pengalaman berharga penulis. Terima kasih atas kesempatan untuk dapat belajar banyak hal dan mengembangkan kemampuan sosial dan akademik. Terima kasih atas kalimat dukungan dan penyemangat yang diberikan, semoga kita bisa bertemu dan berbincang lagi.
18. Kepada teman-teman Korps Muda Badan Eksekutif Mahasiswa (KMB XV), terima kasih sudah menemani berorganisasi sejak masa awal perkuliahan. Terima kasih sudah menjadi rumah singgah yang menyenangkan, hangat dan

penyuh makna. Terima kasih sudah menjadi teman diskusi, teman cerita dan teman bercanda bersama. Semoga kita bisa bertemu lagi di waktu dan kondisi yang terbaik.

19. Kepada teman-teman angkatan 2019 GRANADA, terima kasih sudah menjadi bagian dari perjalanan perkuliahan yang tidak mudah. Terima kasih atas semua momen indah yang kita ciptakan.
20. Kepada teman-teman yang bersama saat kegiatan luar kampus, KKN dan Kampus Mengajar, terima kasih atas pengalaman yang berharga dan tidak terlupakan. Terima kasih atas banyaknya momen yang diciptakan dan menjadi cerita perjalanan yang menyenangkan.
21. Kepada Bapak Ibu Pembimbing di Badan Penelitian dan Pengembangan (BALITBANGDA) Provinsi Lampung, terima kasih sudah memberikan kesempatan kepada penulis untuk magang dan memberikan pengalaman dunia kerja. Terima kasih atas ilmu, pengalaman dan bimbingan yang telah diberikan yang nantinya akan sangat berguna bagi penulis dalam langkah selanjutnya.
22. Terima kasih kepada para idol K-Pop yang menjadi penyemangat selama proses penyelesaian skripsi. Seventeen, Blackpink, Treasure, NCT Dream dan Baby Monster terima kasih sudah menjadi tempat untuk beristirahat yang sangat nyaman dan aman. Terima kasih sudah menjadi penghibur bagi penulis.
23. Terakhir, saya ingin mengucapkan terima kasih kepada diri saya yang sudah berjuang hingga akhir. Terima kasih untuk kerja keras selama proses penyelesaian studi ini. Terima kasih Srei Nur Astuti atas pencapaian dan kerja kerasmu yang layak dibanggakan.

Bandar Lampung, 11 Maret 2026

Penulis,

Srei Nur Astuti

DAFTAR ISI

	Halaman
DAFTAR TABEL	iii
DAFTAR GAMBAR	iv
I. PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah	5
1.3 Tujuan Penelitian.....	5
1.4 Manfaat Penelitian.....	6
II. TINJAUAN PUSTAKA	7
2.1 Penelitian Terdahulu	7
2.2 Teori Kebijakan Publik.....	10
2.3 Teori Persepi	13
2.3.1 Proses Terjadinya Persepsi.....	14
2.3.2 Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Persepsi.....	14
2.3.3 Jenis Persepsi	15
2.3.4 Tipe Evaluasi.....	15
2.4 Teori Evaluasi Dampak	17
2.5 Teori Pembangunan	25
2.6 Teori Infrastruktur.....	27
2.7 Teori Jalan Layang.....	28
2.8 Kerangka Pikir.....	32
III. METODE PENELITIAN	34
3.1 Pendekatan dan Jenis Penelitian.....	34
3.2 Lokasi Penelitian	34
3.3 Variabel Penelitian.....	35
3.3.1 Definisi Konseptual	36
3.3.2 Definisi Operasional	36
3.4 Sumber Data	37

3.5 Populasi dan Sampel.....	38
3.5.1 Populasi.....	38
3.5.2 Sampel	38
3.6 Teknik Pengumpulan Data.....	39
3.7 Skala Pengukuran	40
3.8 Uji Instrumen.....	41
3.8.1 Uji validitas.....	41
3.8.2 Uji Reabilitas	43
3.9 Teknik Analisis Data.....	44
3.9.1 Analisis Statistika Deskriptif	44
3.9.2 Tabel Kategorisasi.....	44
IV. HASIL DAN PEMBAHASAN	46
4.1 Gambaran Umum	46
4.2 Hasil Penelitian.....	51
4.2.1 Karakteristik Responden.....	52
4.2.2 Hasil Penelitian.....	54
4.2.3 Analisis Statistik Deskriptif	58
4.2.4 Tabel Kategorisasi.....	60
4.3 Pembahasan	63
V. KESIMPULAN DAN SARAN.....	81
5.1 Kesimpulan.....	81
5.2 Saran.....	82
DAFTAR PUSTAKA.....	83
LAMPIRAN.....	87

DAFTAR TABEL

Tabel	Halaman
Tabel 1. Flyover di Kota Bandar Lampung.....	3
Tabel 2. Penelitian Terdahulu.....	7
Tabel 3. Definisi Operasional Penelitian.....	36
Tabel 4. Skoring Jawaban Kuisisioner.....	40
Tabel 5. Hasil Uji Validitas	42
Tabel 6. Ringkasan Uji Reabilitas.....	43
Tabel 7. Hasil Uji Reabilitas	43
Tabel 8. Lokasi Penelitian.....	46
Tabel 9. Persepsi Masyarakat dalam Aspek Psikis.....	54
Tabel 10. Persepsi Masyarakat dalam Aspek Lingkungan.....	55
Tabel 11. Persepsi Masyarakat dalam Aspek Ekonomi.....	56
Tabel 12. Persepsi Masyarakat dalam Aspek Sosial	57
Tabel 13. Analisis Statistik Deskriptif.....	59
Tabel 14. Tabel Kategorisasi Persepsi Masyarakat	60
Tabel 15. Matriks Hasil Penelitian	78

DAFTAR GAMBAR

Gambar	Halaman
1. Kerangka Pikir Sumber	33
2. Jenis Kelamin Responden	52
3. Usia Responden	53
4. Pekerjaan Responden	53
5. Tingkat Pendidikan Responden.....	54

I. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kebijakan publik menurut William N. Dunn (1994) merupakan suatu rangkaian pilihan yang saling terhubung dan dibuat oleh lembaga atau pejabat pemerintah pada bidang tugas pemerintahan (Dunn, 2003). Thomas R. Dye (1981) berpendapat bahwa kebijakan publik adalah apapun yang dipilih oleh pemerintah untuk dilakukan atau tidak dilakukan (Harbani, 2019). Pendapat tersebut menjelaskan bahwa bila pemerintah memilih untuk melakukan sesuatu harus memiliki tujuan dan kebijakan publik meliputi semua tindakan pemerintah. Berdasarkan pendapat para ahli tersebut dapat disimpulkan bahwa kebijakan publik adalah semua tindakan yang dilakukan oleh pemerintah dengan berorientasi pada kepentingan publik.

Kebijakan publik menurut Nugroho memiliki 3 bentuk yaitu kebijakan bersifat makro, meso dan mikro. Kebijakan bersifat makro adalah kebijakan atau peraturan yang bersifat umum seperti Undang-Undang Dasar Republik Indonesia tahun 1945, peraturan pemerintah, peraturan presiden dan peraturan daerah. Kebijakan bersifat meso adalah kebijakan atau peraturan yang bertujuan untuk memberikan penjelasan pelaksanaan atau implementasi, seperti peraturan menteri, surat edaran, peraturan gubernur, peraturan bupati dan atau walikota. Kebijakan bersifat mikro adalah kebijakan atau peraturan yang bertujuan untuk mengatur pelaksanaan/implementasi kebijakan seperti kebijakan yang dikeluarkan oleh aparat publik dibawah menteri, gubernur, bupati atau walikota (Harbani, 2019).

Dalam prosesnya kebijakan publik memiliki beberapa tahapan menurut beberapa ahli. Menurut Dunn kebijakan publik memiliki tahapan yaitu penetapan agenda kebijakan, adopsi kebijakan, implementasi kebijakan dan evaluasi kebijakan (Dunn, 2003). Menurut (AG. Subarsono dalam Harbani,

2019) proses kebijakan publik meliputi , penyusunan agenda, formulasi kebijakan, adopsi kebijakan, implementasi kebijakan dan evaluasi kebijakan. Berdasarkan beberapa ahli yang memberikan pendapatnya mengenai proses kebijakan publik terdapat salah satu proses penting yaitu evaluasi kebijakan publik.

Evaluasi kebijakan publik selalu dilakukan setelah kebijakan diimplementasikan pada masyarakat. Evaluasi kebijakan dilakukan dengan tujuan untuk melakukan pengawasan terhadap kebijakan yang dijalankan. Dalam melakukan evaluasi kebijakan publik dibutuhkan analisis untuk dapat mengetahui apakah kebijakan tersebut tepat sasaran dan sesuai tujuannya. Evaluasi kebijakan publik dibagi dalam 2 jenis menurut Lembaga Administrasi Negara (LAN) yaitu evaluasi proses dan evaluasi hasil. Evaluasi proses meliputi dua hal yaitu evaluasi implementasi dan evaluasi kemajuan, evaluasi implementasi mendasarkan pada upaya identifikasi kesenjangan hal yang direncanakan dan realita sedangkan evaluasi kemajuan berdasarkan pencapaian tujuan kebijakan, Evaluasi hasil adalah evaluasi bertujuan untuk menetapkan tujuan kebijakan melalui analisis SWOT dan memberikan rekomendasi perbaikan kebijakan .

Kebijakan publik dapat dilakukan oleh pemerintah pusat maupun daerah sesuai dengan peraturan pembagian wewenang antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah. Salah satu pemerintah daerah yang menjalankan kebijakan publik adalah Kota Bandar Lampung yang merupakan salah satu kota dan ibu kota Provinsi Lampung. Kota Bandar Lampung menjadikan kota ini sebagai pusat kegiatan berbagai sektor masyarakat, seperti pemerintahan, ekonomi, budaya, pendidikan dan sebagainya. Kota ini juga sekaligus menjadi tempat bagi masyarakat daerah lain di Provinsi Lampung untuk mendapatkan Pendidikan, pekerjaan serta hidup yang lebih baik. Kota Bandar Lampung memiliki jumlah penduduk sebesar 1.214.33 juta jiwa pada tahun 2024 menurut Badan Pusat Statistik Provinsi Lampung dan menjadikannya sebagai daerah dengan penduduk terbanyak kedua di Provinsi Lampung setelah Kabupaten Lampung Tengah. Kondisi ini semakin meningkatkan jumlah penduduk tiap tahun maka kebutuhan akan infrastruktur semakin kompleks.

Pengembangan infrastruktur merupakan pembangunan prioritas bagi Pemerintah Kota Bandar Lampung sesuai dengan arahan Pemerintah Pusat sekaligus visi dan misi Pemerintah Kota untuk mewujudkan pembangunan yang berkelanjutan. Pembangunan infrastruktur yang sudah dilakukan oleh Pemerintah Kota Bandar Lampung adalah pembangunan jalan layang (*flyover*), pembangunan *underpass*, pembangunan taman kota, perbaikan jalan dan sebagainya. Pembangunan jalan layang (*flyover*) menjadi salah satu pembangunan prioritas yang sudah dilakukan hampir 7 tahun kebelakang. Jalan layang (*flyover*) sendiri adalah sebuah model jembatan yang melintasi bagian atas jalan. Pembangunan jalan layang (*flyover*) ini dimulai pada tahun 2015 saat masa kepemimpinan Walikota Bandar Lampung yaitu Bapak Herman HN, *flyover* tersebut pertama kali dibangun di jalan Pangeran antasari dan kemudian pembangunannya dilanjutkan hingga saat ini *flyover* yang sudah dibangun berjumlah 11 buah (Silviana, 2021).

Tabel 1. Flyover di Kota Bandar Lampung

No	Nama Flyover	Ukuran (P x L)	Tahun Penyelesaian
1	Jalan Antasari – Pangeran Tirtayasa	425 meter x 14 meter	2013
2	Jalan Gajah Mada – Djuanda	585 meter x 9 meter	2013
3	Jalan Sultan Agung – Ryacudu	180 meter x 12 meter	2013
4	Jalan Kimaja – Ratu Dibalau	284 meter x 12 meter	2015
5	Jalan Gajah Mada – Pangeran Antasari	307 meter x 9 meter	2016
6	Jalan Teuku Umar - Jalan Z.A. Pagar Alam	477 meter x 10 meter	2018
7	Jalan Cik Ditiro – Jalan Pramuka	368 meter x 10 meter	2018
8	Jalan Pramuka – Rajabasa	140,7 meter	2018
9	Jalan Kapten Abdul Haq – H. Komarudin	250 meter x 10 meter	2020
10	Jalan R.A Basyid – Untung Suropati	311,58 meter x 10 meter	2020
11	Sultan Agung	262 meter x 10 meter	2021

Sumber : Diolah oleh peneliti, 2023

Pembangunan *flyover* dilakukan oleh Pemerintah dengan tujuan untuk mengatasi kemacetan lalu lintas yang sudah menjadi permasalahan lama dan

mempunyai solusi, kemacetan sudah menjadi permasalahan yang mengakar sejak lama hingga saat ini. Kemacetan terjadi ketika kendaraan tidak dapat bergerak atau berhenti dan menyebabkan mobilitas kendaraan tidak lancar. Menurut Margareth dkk (2015) kemacetan adalah turunnya tingkat kelancaran arus lalu lintas pada sebuah jalan yang dapat mempengaruhi pelaku perjalanan. Menurut Gito Surgiyanto kemacetan adalah kondisi tersendatnya atau terhentinya lalu lintas dikarenakan jumlah kendaraan terlalu banyak dan melebihi kapasitas jalan yang ada (Ansori, 2021). Terdapat beberapa faktor yang menyebabkan terjadinya kemacetan yang dapat dilihat pada kehidupan sehari-hari seperti jumlah kendaraan pribadi yang semakin meningkat, luas ruas jalan yang tidak seimbang dengan jumlah kendaraan, maraknya parkir liar di sepanjang jalan, kurang maksimalnya penggunaan transportasi umum dalam kegiatan sehari-hari dan adanya kejadian tidak terduga seperti kecelakaan lalu lintas dan bencana alam. Faktor – faktor tersebut terjadi secara berulang dalam jangka waktu panjang dapat membuat permasalahan kemacetan semakin serius. Sebagai solusi yang dilakukan oleh pemerintah daerah untuk mengatasi permasalahan ini adalah membangun jalan layang (*flyover*) yang dibangun di atas jalan utama dan ditempat yang rawan kemacetan.

Setelah pembangunan *flyover* yang memiliki tujuan awal untuk mengatasi kemacetan tetapi juga sebagai solusi untuk dapat menunjang mobilitas masyarakat dalam kegiatan sehari-hari. Mobilitas kendaraan yang lancar dan tanpa hambatan merupakan hal yang diinginkan oleh seluruh masyarakat. *Flyover* juga bertujuan untuk membuat efektivitas lalu lintas ketika melewati area sulit seperti rel kereta api, rawa dan sebagainya. Sebuah pembangunan yang dibangun oleh Pemerintah memerlukan pengukuran persepsi masyarakat untuk mengetahui bagaimana pandangan masyarakat terhadap dampak yang ditimbulkan baik positif maupun negatif. Persepsi masyarakat menjadi penting karena mencerminkan penerimaan publik terhadap kebijakan infrastruktur yang dapat memengaruhi keberlanjutan program pembangunan selanjutnya.

Menurut Fishbein dan Ajzen (1975) dalam theory of Reasoned Action, persepsi individu terhadap suatu objek dibentuk oleh sikap subjektif dan norma sosial yang memengaruhi perilaku penerimaan kebijakan publik. Sementara itu Dunn

(2003) menekankan bahwa evaluasi kebijakan harus memasukan dimensi persepsi stakeholder untuk mengukur nilai sosial dan efektivitas implementasi. Dengan demikian pengukuran persepsi masyarakat terhadap dampak flyover di Kota Bandar Lampung relevan untuk menilai keberhasilan kebijakan pembangunan secara komprehensif.

Berdasarkan latar belakang yang telah dipaparkan diatas, peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul “Mengukur persepsi masyarakat terhadap dampak pembangunan *flyover* di Kota Bandar Lampung”. Penelitian ini dilakukan untuk mengukur persepsi masyarakat terhadap dampak psikis ekonomi, lingkungan dan sosial yang ditimbulkan dari adanya pembangunan *flyover* di Kota Bandar Lampung melalui pendekatan kuantitatif berbasis kuisisioner.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian yang telah penulis jelaskan pada latar belakang, maka penulis dapat merumuskan permasalahan dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana persepsi masyarakat terhadap pembangunan *flyover* dalam bidang psikis ?
2. Bagaimana persepsi masyarakat terhadap pembangunan *flyover* dalam bidang lingkungan ?
3. Bagaimana persepsi masyarakat terhadap pembangunan *flyover* dalam bidang ekonomi ?
4. Bagaimana persepsi masyarakat terhadap pembangunan *flyover* dalam bidang sosial ?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah dipaparkan sebelumnya, maka tujuan yang hendak dicapai oleh peneliti dalam melaksanakan penelitian adalah:

1. Untuk mengukur persepsi masyarakat terhadap pembangunan *flyover* dalam bidang psikis
2. Untuk mengukur persepsi masyarakat terhadap pembangunan *flyover* dalam bidang lingkungan
3. Untuk mengukur persepsi masyarakat terhadap pembangunan *flyover* dalam bidang ekonomi
4. Untuk mengukur persepsi masyarakat terhadap pembangunan *flyover* dalam bidang sosial

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat yang hendak dicapai oleh peneliti terbagi menjadi dua, yaitu:

1. Manfaat Praktis

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memperkaya wawasan keilmuan serta menambah informasi mengenai persepsi masyarakat terhadap dampak pembangunan *flyover* di Kota Bandar Lampung. Hasil penelitian ini juga diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan dan saran bagi pemerintah daerah mengenai persepsi masyarakat terhadap dampak pembangunan *flyover* di Kota Bandar Lampung.

2. Manfaat Teoritis

Penelitian ini merupakan tugas akhir sebagai salah satu syarat dalam menyelesaikan studi strata satu pada Jurusan Ilmu Administrasi Negara. Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi pemikiran dalam bidang keilmuan administrasi negara yang berkaitan dengan persepsi masyarakat terhadap dampak pada pembangunan *flyover* di Kota Bandar Lampung. Penelitian ini juga diharapkan dapat menjadi referensi bagi penelitian selanjutnya dengan tema yang sama.

II. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu menjadi bahan referensi dan pembandingan bagi peneliti dalam melaksanakan penelitian. Penelitian ini mengangkat tema Mengukur Persepsi Masyarakat terhadap Dampak Pembangunan Flyover di Kota Bandar Lampung sehingga memberikan sudut pandang subjektif dari masyarakat sebagai pihak yang merasakan langsung dampak pembangunan. Berkaitan dengan ini peneliti mengambil perbandingan penelitian terdahulu sebagai berikut:

Tabel 2. Penelitian Terdahulu

Nama Peneliti	Judul Penelitian	Hasil Penelitian	Perbedaan
Vina Maria Ompu	Dampak Pembangunan Infrastruktur Jalan Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Masyarakat di Desa Semangat Gunung, Kabupaten Karo Sumatera Utara	Terdapat dampak dari pembangunan infrastruktur terhadap perekonomian, dampak positif ditunjukkan dengan adanya perbaikan jalan yang dilakukan memberikan kemudahan bagi masyarakat karena jarak tempuh dan waktu yang digunakan menjadi lebih cepat dan dapat menarik wisatawan untuk berkunjung dan menaikkan perekonomian daerah. Pembangunan infrastruktur juga memiliki dampak negatif yaitu jalan yang sudah diperbaiki menjadi tempat berdagang yang mengakibatkan terganggunya aktivitas	Perbedaan pada penelitian ini terletak pada metode yang digunakan. Dimana penelitian ini menggunakan penelitian kualitatif dan pengambilan data menggunakan metode wawancara. Sedangkan peneliti akan menggunakan penelitian kuantitatif dan metode pengambilan data menggunakan kuisisioner.

		masyarakat yang menggunakan jalan tersebut	
Nadhiyah Nur Fitri	Dampak Pembangunan Infrastruktur Jalan Tol Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat (Studi Kasus di Kecamatan Grati Kabupaten Pasuruan)	Terdapat perubahan yang terjadi pada masyarakat setelah adanya pembangunan jalan tol. Dampak yang terjadi dalam lingkungan dan menyebabkan terjadinya dampak ekonomi yaitu terjadinya alih fungsi lahan pertanian menjadi jalan tol dan berdampak pada hilangnya mata pencaharian masyarakat sekitar dan turunnya ekonomi. Dampak sosial yang dirasakan masyarakat adalah suara bising yang disebabkan penggunaan alat berat dalam proses pembangunannya. Dampak kesehatan masyarakat adalah terganggunya kesehatan masyarakat akibat polusi kendaraan.	Perbedaan dalam penelitian ini terletak pada lokasi penelitian dan fokus penelitian. Dimana penelitian ini memilih lokasi penelitian jalan tol sedangkan peneliti memilih lokasi penelitian jalan layang atau Flyover. Penelitian ini juga berfokus pada dua dampak yaitu sosial dan ekonomi, sedangkan peneliti memiliki empat fokus dampak yaitu dampak sosial, ekonomi, psikis dan lingkungan.
Ifta Fia	Evaluasi Dampak Program Pembangunan Infrastruktur Pedesaan (PPIP) di Desa Wonorejo, Kecamatan Poncokusumo, Kabupaten Malang	Program Pembangunan Infrastruktur Pedesaan (PPIP) berjalan dengan sangat baik, hal ini didasarkan pada dampak positif yang dirasakan oleh masyarakat. Dampak tersebut adalah dampak individual yang meliputi dampak psikis, lingkungan, ekonomi, sosial dan personal, kemudian terdapat dampak organisasional, dampak masyarakat dan dampak lembaga.	Perbedaan dalam penelitian ini terletak pada jenis penelitian, dimana pada penelitian ini menggunakan jenis penelitian kualitatif, sedangkan peneliti menggunakan jenis penelitian kuantitatif.
Mohammad Razif	Analisis Mengenai Dampak	Data analisis mengenai dampak lingkungan pada proses	Berkaitan dengan relevansi masalah

Lingkungan Jalan Tol sebagai Bagian dari Manajemen Aset Infrastruktur dan Fasilitas	pembangunan jalan tol dan dampak setelah jalan tol tersebut beroperasi. Pada saat proses prakonstruksi dampak yang ditimbulkan berupa peningkatan keresahan masyarakat penurunan produksi pertanian dan produksi tambak. Pada saat konstruksi dampak yang dihasilkan adalah penurunan kualitas air permukaan dan air tanah, peningkatan timbulan sampah, penurunan sanitasi lingkungan, gangguan fungsi gorong-gorong dan drainase, penurunan kualitas udara dan sebagainya. Pada tahap operasi dampaknya adalah peningkatan PAD, peningkatan kebisingan, penurunan kualitas udara dan aksesibilitas masyarakat. Jalan tol yang sudah beroperasi juga menimbulkan dampak lingkungan yaitu peningkatan aksesibilitas masyarakat, paparan emisi, timbulnya beberapa limbah seperti limbah padat, limbah toilet, sampah kantor, penurunan kualitas udara, peningkatan kebisingan, perubahan tingkat kemacetan , terjadinya banjir.	penelitian yang bertema serupa terdapat perbedaan yang signifikan antar penelitian ini dengan penelitian sebelumnya yang terletak pada bidang fokus penelitian dimana pada penelitian terdahulu terfokus pada satu atau dua bidang dampak, sedangkan penelitian yang akan dilakukan memiliki empat bidang fokus yaitu ekonomi, lingkungan, sosial dan psikis. Penelitian ini juga memaparkan dampak terbesar dari pembangunan <i>flyover</i> di Kota Bandar Lampung.
---	---	--

Sumber : Diolah oleh peneliti, 2024

2.2 Teori Kebijakan Publik

Menurut Graycar kebijakan dapat dipandang dari berbagai perspektif yaitu filosofis, produk, proses, dan kerangka kerja. Dalam perspektif filosofis kebijakan dipandang sebagai serangkaian prinsip atau kondisi yang diinginkan, dalam perspektif produk kebijakan dipandang sebagai kesimpulan atau rekomendasi dalam proses kebijakan yang merujuk pada cara suatu organisasi dapat mengetahui apa yang diharapkan darinya yaitu program dan mekanisme dalam mencapai produknya, dalam perspektif kerangka kerja kebijakan dipandang sebagai proses tawar menawar dan negosiasi dalam merumuskan isu dan metode implementasinya (Jeramu, 2019). Menurut Turner dan Hulme (1996) kebijakan adalah proses yang meliputi pembuatan kebijakan dan implementasi kebijakan (*policy making and policy implementation*) (Harbani, 2019). Menurut Michael C. Lemay (2002:11) kebijakan adalah sebuah reaksi dalam menangani masalah yang muncul (Larasati et al., 2022).

Dalam Kamus Administrasi Publik (Chandler dan Plano dalam Harbani, 2019) kebijakan publik merupakan pemanfaatan strategis terhadap sumber daya yang ada untuk memecahkan masalah publik atau pemerintah. Menurut Shafritz dan Russell dalam Harbani, 2019) kebijakan publik adalah respon terhadap suatu isu politik. Menurut Peterson (2003:1030) kebijakan publik adalah aksi pemerintah dalam menghadapi permasalahan dengan mengarahkan perhatian pada “siapa mendapat apa, kapan dan bagaimana”. Menurut Chaizi Nasucha dalam Harbani, 2019) kebijakan publik adalah kewenangan pemerintah dalam pembuatan kebijakan yang digunakan ke dalam perangkat peraturan hukum.

Secara umum kebijakan terbagi dalam beberapa bentuk (Harbani, 2019), sebagai berikut:

1. *Regulatory*, bentuk kebijakan dengan tujuan untuk mengatur perilaku orang. Kebijakan tersebut dimaksudkan untuk mengendalikan aktivitas berbagai kelompok dalam masyarakat.
2. *Redistributive*, bentuk kebijakan dengan tujuan untuk mendistribusikan kembali kekayaan yang ada atau mengambil kekayaan dari yang lalu dan memberikannya pada yang miskin.

3. *Distributive*, bentuk kebijakan dengan melakukan distribusi atau memberikan akses yang sama pada sumber daya tertentu.
4. *Constituent*, bentuk kebijakan dengan tujuan untuk melindungi negara.

Menurut (Nugroho dalam Harbani, 2019) kebijakan publik memiliki beberapa jenis, yaitu:

1. Kebijakan bersifat makro
Kebijakan yang bersifat umum dan diatur melalui peraturan undang-undang.
2. Kebijakan bersifat meso
Kebijakan yang bersifat menengah dengan tujuan untuk memperjelas pelaksanaan kebijakan, contohnya kebijakan Menteri, peraturan Gubernur, peraturan Bupati dan peraturan Walikota.
3. Kebijakan bersifat mikro
Kebijakan yang bersifat mengatur pelaksanaan atau implementasi dari kebijakan di atasnya. Contohnya seperti kebijakan yang dikeluarkan oleh aparat publik dibawah Menteri, Gubernur, Bupati dan Walikota.

Dalam (Bobrow dan Dryek dalam Tresiana & Noverman, 2018) paradigma kebijakan terbagi dalam lima jenis, sebagai berikut:

1. Paradigma *Welfare Economics*
Dalam paradigma ini mengajarkan bahwa dalam memilih suatu alternatif kebijakan harus dilakukan penghitungan rugi yang dilihat dari sisi atau nilai ekonomis.
2. Paradigma *Public Choice*
Dalam paradigma ini mengajarkan bahwa dalam memilih alternatif kebijakan harus mengutamakan keputusan publik atau lembaga yang mengatasnamakan publik.
3. Paradigma *Social Structure*
Dalam paradigma ini diberikan arahan dalam memilih alternatif kebijakan harus memperhitungkan kepentingan berbagai lapisan masyarakat.
4. Paradigma *Information Processing*

Dalam paradigma ini menyarankan bahwa dalam memilih alternatif kebijakan dibutuhkan informasi dan data yang diteliti tingkat kualitasnya dan diproses serta dianalisis secara benar dan disimpulkan dengan tepat.

5. Paradigma *Political Philosophy*

Dalam paradigma ini diingatkan bahwa dalam memilih alternatif kebijakan perlu penghitungan nilai moral yang berlaku.

Menurut William N. Dunn terdapat beberapa tahap dalam proses kebijakan publik yaitu (Dunn, 2003):

1. Penetapan agenda kebijakan (*agenda setting*)

Pada tahapan ini ditentukan masalah publik apa saja yang akan diselesaikan. Hakekat permasalahan ditentukan berdasarkan suatu prosedur yang disebut *problem structuring*.

2. Formulasi kebijakan (*policy formulation*)

Pada tahap ini dilakukan identifikasi kemungkinan kebijakan yang dapat digunakan untuk menyelesaikan masalah publik. Dalam tahap ini dikenal prosedur *forecasting*, yaitu konsekuensi dari masing-masing kemungkinan kebijakan diungkapkan.

3. Adopsi kebijakan (*policy adoption*)

Pada tahap ini terjadi penentuan kemungkinan kebijakan yang akan digunakan melalui dukungan para administrator dan legislatif.

4. Implementasi kebijakan (*policy implementation*)

Pada tahap ini kebijakan yang telah dipilih dapat dilaksanakan oleh unit administratif yang ditentukan dengan memobilisasi dana dan sumberdaya. Menurut Bernadine R. Wijaya dan Susilo Supardo (2006:81) implementasi adalah proses mentrasformasikan suatu rencana ke dalam praktik nyata.

5. Penilaian kebijakan (*policy assessment*)

Pada tahap ini kebijakan yang telah dilaksanakan akan melalui proses evaluasi atau penilaian untuk melihat apakah kebijakan tersebut terlaksana sesuai dengan yang ditentukan atau tidak. Menurut Keban (2004:74) salah satu bidang penting yang dipergunakan untuk mengawasi jalannya proses implementasi adalah monitoring. Kegiatan ini melakukan pengamatan

langsung ke lapangan dan mendapatkan hasil sementara untuk menilai tingkat efisiensi dan efektivitasnya.

2.3 Teori Persepi

Persepsi merupakan salah satu konsep penting dalam ilmu psikologi yang berkaitan dengan bagaimana individu memahami dan menafsirkan lingkungan sekitarnya. Persepsi tidak hanya sekedar proses menerima rangsangan, tetapi juga melibatkan proses kognitif yang kompleks dalam memberikan makna terhadap stimulus yang diterima.

Menurut Robbins dan Judge (2017) persepsi adalah proses dimana individu mengorganisasikan dan menginterpretasikan kesan sensoris untuk memberikan makna pada lingkungannya. Definsi ini menekankan bahwa persepi bukan hanya penerimaan informasi tetapi juga terdapat proses interpretasi yang dipengaruhi oleh kondisi internal individu .

Menurut Walgito (2010) menyatakan bahwa persepi adalah sebuah proses yang diawali dengan penginderaan, yaitu proses diterimanya stimulus oleh individu melalui alat indera dan kemudian stimulus tersebut diteruskan ke otak untuk dapat diolah sehingga individu dapat dengan mudah memahami dan memberikan makna terhadap stimulus tersebut.

Menurut Rakhmat (2011) persepsi dijelaskan sebagai pengalaman tentang objek, peristiwa atau hubungan-hubungan yang diperoleh dengan menyimpulkan informasi dan menafsirkan pesan. Hal ini menunjukkan bahwa persepsi sangat berkaitan dengan pengalaman dan interpretasi individu terhadap realitas yang dihadapinya.

Menurut Moorhead (2013:74) persepsi adalah rangkaian proses yang disadari oleh individu dan menafsirkan informasi mengenai lingkungan. Menurut Rivai (2003:231) menjelaskan bahwa persepsi adalah suatu proses yang dilakukan individu untuk mengorganisasikan dan menafsirkan kesan-kesan indera mereka untuk memberikan makna bagi lingkungan mereka.

Berdasarkan beberapa definisi tersebut dapat disimpulkan bahwa persepi adalah proses kognitif individu dalam hal menerima, mengolah dan

menafsirkan informasi dari lingkungan sehingga menghasilkan pemahaman atau penilaian tertentu terhadap suatu objek atau fenomena.

2.3.1 Proses Terjadinya Persepsi

Persepsi tidak dapat terjadi secara instan tetapi melalui beberapa tahapan proses. Menurut Walgito (2010) proses persepsi terbagi dalam tiga tahap utama, yaitu :

1. Proses Penginderaan (Sensasi)

Pada proses awal dimana individu menerima stimulus melalui alat indera seperti mata, telinga dan sebagainya. Dalam penelitian ini stimulus yang diberikan yaitu pembangunan flyover dan dampak yang ditimbulkan pada berbagai bidang.

2. Proses Pengolahan (Organisasi)

Setelah proses stimulus pada individu diterima informasi tersebut akan diolah oleh otak untuk diorganisasikan. Pada tahap ini masing-masing individu mulai mengelompokkan dan memahami informasi yang diterima.

3. Proses Interpretasi (Penafsiran)

Pada tahap akhir masing-masing individu memberikan makna terhadap stimulus yang diberikan berdasarkan pengalamannya, pengetahuan dan kondisi psikologisnya. Hasil dari proses ini adalah persepsi atau penilaian individu terhadap suatu objek.

2.3.2 Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Persepsi

Persepsi setiap individu dapat berbeda-beda meskipun menghadapi objek yang sama, hal ini disebabkan oleh adanya berbagai faktor yang mempengaruhi persepsi. Menurut Robbins dan Judge (2017) faktor-faktor yang mempengaruhi persepsi terbagi menjadi dua, yaitu :

1. Faktor Internal

Faktor ini berasal dari dalam diri individu yang meliputi :

- Sikap : kecenderungan individu dalam menilai suatu objek

- Motif : dorongan atau kebutuhan yang dimiliki individu
- Pengalaman : pengalaman masa lalu yang mempengaruhi cara pandang individu
- Harapan : ekspektasi individu terhadap suatu peristiwa

2. Faktor Eksternal

Faktor ini berasal dari luar individu yang meliputi :

- Karakteristik objek : hal-hal yang menonjol dari objek yang diamati
- Lingkungan : kondisi sekitar yang dapat mempengaruhi persepsi individu
- Situasi sosial : kondisi sosial yang dapat mempengaruhi cara penilaian individu

2.3.3 Jenis Persepsi

Persepsi dapat dibedakan menjadi beberapa jenis berdasarkan objek yang diamati. Menurut Sarwono (2012) persepsi dibagi menjadi dua, yaitu :

1. Persepsi terhadap objek (non-sosial)
2. Persepsi sosial

2.3.4 Tipe Evaluasi

Menurut Langbein evaluasi kebijakan terbagi menjadi dua tipe, yaitu (Wiwiek, 2023):

- a. Tipe Evaluasi Hasil (*outcomes of public policy implementation*)
Tipe evaluasi ini mengukur keberhasilan kebijakan melalui tujuannya yaitu sejauh mana tujuan dari suatu kebijakan dapat tercapai.
- b. Tipe Evaluasi Proses (*process of public policy implementation*)
Tipe evaluasi ini mengukur keberhasilan kebijakan melalui petunjuk pelaksanaan dan petunjuk teknis, yaitu kesesuaian antara proses implementasi yang telah disiapkan.

Menurut Lembaga Administrasi Negara (LAN) evaluasi dibedakan dalam dua jenis, yaitu:

a. Evaluasi proses

Evaluasi ini meliputi dua hal yaitu evaluasi implementasi dan evaluasi kemajuan, Evaluasi implementasi mendasarkan pada upaya identifikasi kesenjangan antara hal yang direncanakan dengan realita yang terjadi, kemudian upaya dalam menjaga kegiatan yang dilakukan sesuai dengan rancangan tertulis dan bila diperlukan dapat terjadi penyesuaian melalui modifikasi. Pada aspek kemajuan didasarkan pada pencapaian tujuan sebuah kebijakan.

b. Evaluasi hasil

Evaluasi ini menetapkan tingkat pencapaian tujuan kebijakan melalui analisis SWOT dan kemudian memberikan rekomendasi perbaikan untuk kebijakan di masa yang akan datang.

Menurut James Anderson evaluasi terbagi dalam tiga tipe yaitu (Pramono, 2020):

a. Evaluasi kebijakan sebagai kegiatan fungsional

Evaluasi diartikan sebagai kegiatan yang sama pentingnya dengan suatu kebijakan. Para pelaku kebijakan dan administrator membuat pertimbangan manfaat dan dampak dari suatu kebijakan, program atau proyek.

b. Evaluasi berfokus pada bekerjanya kebijakan tertentu

Tipe evaluasi kebijakan ini didasarkan pada pertanyaan-pertanyaan dasar mengenai tujuan dan operasional suatu kebijakan.

c. Evaluasi kebijakan simetris

Evaluasi ini dilakukan secara objektif mengenai program atau kebijakan yang dijalankan dan mengukur dampak yang diberikan bagi masyarakat serta sejauh mana tujuan-tujuan dalam kebijakan tersebut tercapai.

2.4 Teori Evaluasi Dampak

Evaluasi merupakan tahap akhir yang penting dalam proses pembuatan kebijakan, dimana evaluasi bertujuan untuk mengetahui apakah kebijakan yang diimplementasikan berjalan sesuai dengan tujuan yang ingin dicapai. Menurut William N. Dunn dalam bukunya istilah evaluasi memiliki arti yang berhubungan , masing-masing menunjuk pada aplikasi beberapa skala nilai terhadap hasil kebijakan, secara umum evaluasi dapat disamakan dengan penaksiran, pemberian angka dan juga penilaian. Secara spesifik evaluasi diartikan sebagai produksi informasi mengenai suatu nilai atau manfaat dari hasil suatu kebijakan (Dunn, 2003).

Menurut Nurcholis (2005:19) evaluasi merupakan suatu proses yang mendasarkan diri pada disiplin ketat dan tahapan waktu (Amelia & Handrian, 2024). Menurut Subarsono evaluasi kebijakan adalah kegiatan untuk menilai tingkat kinerja sebuah kebijakan (Lejiu et al., 2014). Dua pendapat ahli tersebut menegaskan bahwa evaluasi adalah kegiatan yang dilakukan untuk menilai sebuah kebijakan secara ketat dan bertahap.

Evaluasi kebijakan juga dijelaskan oleh Wollmann sebagai suatu alat dan prosedur analisis yang memiliki dua tujuan yaitu pertama sebagai penelitian evaluasi, digunakan sebagai alat analisis, menyediakan program kebijakan untuk mendapatkan semua informasi yang berhubungan dengan penilaian kinerja secara keseluruhan. Kedua sebagai tahap dari siklus kebijakan yang mengacu pada melaporkan kembali informasi pada proses pembuatan kebijakan (Apriliani et al., 2019).

Menurut Lester dan Stewart evaluasi kebijakan diartikan untuk menilai konsekuensi kebijakan yang ditunjukkan melalui dampak-dampak dan kemudian menilai berhasil atau tidaknya suatu kebijakan tersebut berdasarkan pada kriteria dan standar yang ada (Apriliani et al., 2019).

Dampak adalah perubahan kondisi fisik dan sosial yang diakibatkan dari hasil suatu kebijakan. Suatu kebijakan yang sudah diimplementasikan menghasilkan dua macam output yaitu:

1. Dampak dari suatu kebijakan bagi kelompok sasaran baik yang diharapkan maupun tidak diharapkan dan dampak tersebut mampu memberikan pola perilaku baru pada kelompok sasaran.
2. Dampak dari suatu kebijakan bagi kelompok sasaran baik yang diharapkan maupun tidak diharapkan dan dampak tersebut tidak menimbulkan perilaku baru pada kelompok sasaran.

Untuk mengetahui dampak apa yang ditimbulkan suatu kebijakan maka dilakukan kegiatan berupa evaluasi dampak kebijakan. Evaluasi dampak merupakan salah satu usaha dalam menentukan dampak dari suatu implementasi kebijakan yang dilakukan oleh pelaksana kebijakan. Evaluasi dampak berfokus pada output atau hasil dari suatu kebijakan yang diimplementasikan dibandingkan dengan prosesnya. Evaluasi dampak yang dilakukan dapat memberikan hasil yang baik ataupun tidak kemudian hasil tersebut akan menjadi sebuah pertimbangan bagi pelaksana kebijakan terkait apakah kebijakan tersebut akan dilanjutkan, dihapuskan, atau diperbaiki. Rossi dan Freeman mendefinisikan penilaian dampak adalah memperkirakan apakah intervensi menghasilkan efek yang diharapkan atau tidak. Dalam hal perkiraan jawaban yang timbul adalah tidak pasti tetapi hanya beberapa jawaban yang masuk akal (Dunn, 2003)

Menurut Thomas R. Dye (1972) terdapat lima dimensi dalam mempertimbangkan dampak dari suatu kebijakan yaitu (Zakirin & Arifin, 2022):

1. Dampak kebijakan pada masalah publik dan orang yang terlibat.
2. Dampak kebijakan pada keadaan atau kelompok diluar sasaran dan tujuan kebijakan.
3. Dampak kebijakan pada kondisi sekarang dan masa yang akan datang.
4. Dampak kebijakan pada biaya langsung yang digunakan untuk membiayai kebijakan publik.
5. Dampak kebijakan pada biaya tidak langsung yang ditanggung oleh masyarakat atau beberapa anggota masyarakat karena adanya kebijakan publik tersebut.

Menurut Samodra Wibawa evaluasi dampak memberikan perhatian lebih besar pada output dan dampak kebijakan dibanding dengan proses pelaksanaan kebijakan tersebut (Fia, 2018) Dampak yang dihasilkan dari suatu kebijakan, yaitu:

1. Dampak Psikis

Dampak psikis merupakan dampak yang tidak dapat dilihat secara langsung karena berkaitan dengan emosi seseorang seperti stress, depresi, emosi dan lain-lain. Pembangunan infrastruktur memiliki dampak pada psikologis masyarakat disekitar wilayah pembangunan. Dalam sebuah tinjauan literatur menjelaskan beberapa dampak yang diidentifikasi yaitu : infrastruktur perkotaan menimbulkan peningkatan stress dan masalah kesehatan mental dikarenakan kebisingan saat proses pembangunan, polusi udara dan kepadatan lalu lintas yang terjadi. Pembangunan infrastruktur juga dapat memberikan dampak pada kualitas hidup masyarakat secara positif dengan peningkatan aksesibilitas, pengurangan waktu perjalanan dan penyediaan fasilitas umum yang baik, jika pembangunan infrastruktur tidak baik maka berdampak negatif pada kualitas hidup masyarakat. Pembangunan infrastruktur memberikan dampak pada pengurangan interaksi sosial masyarakat karena dipisahkan dengan adanya pembangunan infrastruktur. Pembangunan infrastruktur membuat dampak bagi masyarakat untuk melakukan adaptasi pada perubahan infrastruktur dengan melakukan penyesuaian perilaku. Hasil ini menunjukkan bahwa pembangunan infrastruktur perkotaan memiliki dampak psikososial yang cukup signifikan pada masyarakat (Gatersleben, White, 2021).

Pembangunan infrastruktur memberikan dampak psikis bagi masyarakat terutama masyarakat sekitar flyover, kejadian ini dijelaskan dalam teori *Cognitive Appraisal*. Teori ini pertama kali dikembangkan oleh Richard S Lazarus pada tahun 1981 dalam buku yang berjudul *Emotion and Adaptation*, yang menjelaskan bahwa individu melakukan proses penilaian kognitif (*appraisal*) ketika menghadapi suatu stimulus atau perubahan yang terjadi dalam lingkungannya. Menurut Richard S. Lazarus dan Susan

Folkman *cognitive appraisal* merupakan proses evaluasi yang dilakukan oleh individu untuk menilai hubungan antara situasi yang sedang dihadapi dengan kesejahteraan dirinya. Dimana penilaian tersebut akan mempengaruhi bagaimana respon yang akan dilakukan oleh individu secara emosional maupun perilaku (Lazarus & Folkman, 1984).

Terdapat dua tahap dalam teori penilaian kognitif, yaitu Penilaian Primer (*Primary Appraisal*) dalam tahap ini individu melakukan evaluasi atau penilaian terhadap suatu peristiwa, apakah peristiwa tersebut mengancam, merugikan, menantang atau tidak relevan. Tahap kedua yaitu Penilaian Sekunder (*Secondary Appraisal*), dalam tahap ini individu menilai bagaimana mengatasi peristiwa tersebut dengan sumber daya yang ada seperti dukungan sosial, informasi atau keyakinan diri (Starick et al., 2021).

2. Dampak Lingkungan

Pembangunan infrastruktur yang dilakukan memberikan dampak bagi lingkungan yang menjadi tempat pembangunan dan lingkungan sekitar pembangunan. Dampak lingkungan yang dimaksud berkaitan dengan kelestarian lingkungan hidup seperti tanaman pepohonan, bencana yang berkaitan dengan alam hingga lahan untuk lingkungan. Pembangunan infrastruktur dibangun untuk mempercepat sektor perekonomian yang akan memberikan dampak pada sektor lain salah satunya adalah dampak lingkungan. Banyak pihak berpendapat bahwa pembangunan infrastruktur yang dilakukan masih mengabaikan konsep pelestarian lingkungan yang sudah diatur oleh Undang-Undang, dimana Pemerintah mengeluarkan aturan Analisis Mengenai Dampak Lingkungan (AMDAL). Aturan ini dikeluarkan untuk mengetasi kerusakan lingkungan yang terjadi saat pembangunan infrastruktur berlangsung dan menjaga kelestarian lingkungan sebelum melakukan pembangunan infrastruktur.

Beberapa pengamat lingkungan hidup memberikan pendapatnya mengenai pembangunan kereta api cepat Jakarta-Bandung yang harus lebih

memperhatikan dampak sosial dan lingkungan. Proyek pembangunan yang dilakukan ini memasuki kawasan resapan air Waduk Jatiluhur yang berdampak pada sumber air masyarakat yang akan hilang. Pembangunan proyek jalan tol di Jawa Tengah juga mengundang pendapat aktivis Walhi (Wahana Lingkungan Hidup Indonesia) yang menyatakan bahwa pembangunan tol tersebut akan mempercepat kerusakan lingkungan yang disebabkan oleh terjadinya alih fungsi lahan hijau untuk proyek pembangunan jalan tol tersebut. Pembangunan infrastruktur dilakukan pada lahan yang diinginkan dan tidak jarang lahan yang digunakan tersebut merupakan lahan yang dialih fungsikan seperti lahan hijau, lahan pertanian dan sebagainya yang akan menyebabkan terjadinya bencana alam seperti banjir (Baderi, 2018).

Dalam pelaksanaan pembangunan infrastruktur terdapat teori yang menjelaskan tentang mitigasi dampak lingkungan yaitu teori infrastruktur hijau (*green infrastructure theory*). Teori infrastruktur hijau merupakan teori yang diturunkan dari konsep pembangunan berkelanjutan global, dalam teori ini dilakukan analisis mengenai dampak yang ditimbulkan dalam sebuah pembangunan infrastruktur dan mitigasi yang dapat dilakukan. Menurut Brown, Kim dan Romani teori infrastruktur hijau berawal dari disiplin terkait konservasi dalam menggambarkan ruang hijau multifungsi yang dapat mendukung pembangunan berkelanjutan. Infrastruktur hijau tidak hanya membahas dampak positif pembangunan terhadap lingkungan tetapi juga kontribusi pembangunan pada kesejahteraan masyarakat dengan cara meningkatkan konektivitas daerah perkotaan dan pedesaan, mengembangkan citra lokal, inklusi sosial dan rasa kebersamaan (Heryana & Firmansyah, 2024).

3. Dampak Ekonomi

Pembangunan infrastruktur yang dilakukan memiliki berbagai dampak bagi bidang kehidupan masyarakat. Dalam bidang ekonomi para ahli memberikan hasil yang beragam mengenai dampak infrastruktur dalam

pertumbuhan ekonomi suatu negara. Pendapat pertama memberikan hasil bahwa infrastruktur memiliki pengaruh atau dampak bagi pertumbuhan ekonomi suatu negara secara positif. Pendapat kedua menyatakan bahwa infrastruktur tidak memiliki pengaruh yang signifikan bahkan negatif dalam pertumbuhan ekonomi suatu negara (Husen & Baranyanan, 2021).

Pertumbuhan ekonomi suatu negara memiliki beberapa faktor seperti *capital deepening*, *human capital* dan kemajuan teknologi. *Capital deepening* adalah meningkatnya kesempatan para pekerja untuk mengembangkan produktivitasnya dikarenakan semakin banyak akses yang mempermudah. *Human capital* berkaitan dengan tingkat pengeluaran dan Pendidikan seseorang dalam memberikan kontribusi pada produktivitas dan pendapatannya. Pekerja yang memiliki pengetahuan, keterampilan dan pengalaman menjadi lebih pandai dan produktif yang akan meningkatkan pendapatannya. Peningkatan *human capital* ini akan meningkatkan produktivitas kerja dan terjadi pertumbuhan ekonomi. Kemajuan teknologi memiliki pengaruh pada pertumbuhan ekonomi melalui kemudahan akses dalam memanfaatkan kemajuan teknologi untuk meningkatkan produktivitas (Husen & Baranyanan, 2021).

Dalam beberapa literatur mengenai pertumbuhan ekonomi baru (*new growth theory*) menjelaskan mengenai pentingnya infrastruktur dalam mendorong perekonomian. Teori ini memasukan infrastruktur sebagai suatu input yang dapat mempengaruhi output agregat dan sebagai sumber dalam meningkatkan kemajuan teknologi yang didapatkan melalui eksternalitas pembangunan infrastruktur (NSS et al., 2015). Infrastruktur memiliki berbagai jenis seperti infrastruktur jalan, Pendidikan, Kesehatan, sosial dan sebagainya yang memiliki eksternalitas positif. Infrastruktur menjadi sebuah fasilitas pendukung yang digunakan dalam proses produksi untuk meningkatkan produktivitas dalam pertumbuhan ekonomi. Infrastruktur juga digunakan sebagai penghubung bagi berbagai pusat kegiatan ekonomi antar daerah. Kemudahan akses bagi masyarakat untuk mendapatkan

kebutuhan pokok, pekerjaan, hingga kemudahan mencari pendapatan merupakan bentuk dampak yang dihasilkan dari adanya pembangunan infrastruktur yang dilakukan pemerintah.

Dalam penelitian pengaruh pembangunan infrastruktur pelabuhan, infrastruktur jalan dan infrastruktur jembatan terhadap pertumbuhan ekonomi Maluku Utara, hasil penelitian yang dilakukan menunjukkan bahwa infrastruktur Pelabuhan, jalan dan jembatan di daerah Maluku Utara memiliki pengaruh positif dalam pertumbuhan ekonomi daerah tersebut. Infrastruktur Pelabuhan dibangun sebagai tempat interaksi antarmoda transportasi dan juga distribusi ekonomi. Pelabuhan juga melakukan beberapa kegiatan yang dapat menunjang pertumbuhan ekonomi seperti bongkar muat barang, arus penumpang ketika pemberangkatan dan penurunan, jasa penumpukan peti kemas, sebagai tempat mengisi perbekalan seperti BBM dan air kapal. Peningkatan infrastruktur Pelabuhan akan memberikan dampak pelayanan yang lebih baik dan juga pertumbuhan ekonomi daerah yang meningkat.

Infrastruktur jalan merupakan salah satu jenis infrastruktur yang dapat ditemukan hingga lingkup daerah terkecil seperti desa. Pembangunan jalan memberikan kelancaran pada arus lalu lintas dan mobilitas masyarakat dalam kegiatan sehari-hari. Aktivitas sosial masyarakat mengalami peningkatan disertai dengan peningkatan aktivitas ekonomi, komunikasi dan menciptakan lapangan pekerjaan.

Infrastruktur jembatan yang dibangun memberikan dampak bagi arus mobilitas masyarakat yang terhalang oleh kondisi alam seperti aliran sungai, saluran air, melintasi bidang jalan lain dan sebagainya. Provinsi Maluku Utara merupakan daerah yang banyak dipisahkan dengan pulau-pulau yang menjadikan sektor agraris dan kelautan sumber utama perekonomian. Infrastruktur jembatan sangat diperlukan sebagai penghubung jalan untuk

mempermudah aktivitas perekonomian masyarakat (Husen & Baranyanan, 2021).

Pada penelitian yang berjudul analisis dampak pembangunan infrastruktur jalan terhadap pertumbuhan usaha ekonomi rakyat di Kota Semarang, menyatakan bahwa infrastruktur jalan berpengaruh secara positif dan signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi daerah tersebut. Variabel ekonomi yang menjadi ukuran dalam penelitian ini adalah biaya modal usaha, jumlah usaha dan aset, pendapatan dan tabungan. Variabel infrastruktur jalan yang menjadi ukuran adalah prasaranan jalan, prasaranan jembatan dan sarana angkutan (NSS et al., 2015)

4. Dampak Sosial

Dampak sosial adalah dampak yang dapat dilihat secara langsung dan berkaitan dengan kebebasan berpendapat, berkumpul, keamanan dan lain sebagainya. Dampak sosial ini merujuk pada aktivitas sosial masyarakat yang terdampak dari adanya suatu kebijakan. Pembangunan infrastruktur memiliki dampak dan perubahan sosial bagi masyarakat baik masyarakat sekitar area pembangunan dan juga masyarakat secara umum, Dampak sosial masyarakat ini dijelaskan dalam teori perubahan sosial, dalam teori ini dijelaskan mengenai perubahan struktur sosial, norma, nilai dan institusi masyarakat dari waktu ke waktu yang dipengaruhi oleh beberapa faktor. Faktor-faktor tersebut adalah dalam bidang teknologi, ekonomi, budaya, politik, pembangunan hingga lingkungan. Pembangunan flyover dapat dianggap sebuah simbol modernisasi dan kemajuan pengetahuan dalam mengatasi permasalahan sosial (Boucharif, 2021).

Menurut Selo Soemardjan perubahan sosial adalah perubahan pada lembaga-lembaga kemasyarakatan dalam suatu masyarakat yang memengaruhi sistem sosial termasuk nilai, sikap dan pola perilaku antar kelompok masyarakat (Selo, 1982). Dalam buku *Human Society* karya Kingsley Davis perubahan sosial didefinisikan sebagai perubahan dalam

struktur dan fungsi masyarakat (Davis, 1949). Menurut William F. Ogburn dalam *Social Change with Respect to Culture and Original Nature* dijelaskan bahwa perubahan sosial banyak dipengaruhi oleh perkembangan teknologi. Ogburn memperkenalkan konsep kesenjangan budaya (*cultural lag*) merupakan kondisi ketika perubahan material terjadi lebih cepat dibandingkan perubahan nilai dan norma sosial masyarakat sehingga menimbulkan penyesuaian sosial (Ogburn, 1922). Pembangunan infrastruktur dapat menjadi agen bagi perubahan sosial dengan membawa dampak pada pola interaksi sosial, aktivitas ekonomi, mobilitas masyarakat serta nilai dan gaya hidup masyarakat kota.

2.5 Teori Pembangunan

Perkembangan teori pembangunan dipengaruhi oleh berbagai paradigma atau perspektif dari para ahli. Dalam ilmu sosial teori pembangunan dibagi menjadi dua paradigma umum yaitu modernisasi dan ketergantungan. Paradigma modernisasi tersebut mencakup teori mengenai pertumbuhan ekonomi dan perubahan sosial yaitu teori makro dan teori mengenai nilai-nilai individu dalam menunjang perubahan yang disebut teori mikro. Sedangkan paradigma ketergantungan memuat beberapa teori seperti teori keterbelakangan (*under-development*), teori ketergantungan (*dependent-development*) dan sistem dunia (*world system theory*).

Menurut Tikson (2005) teori pembangunan dibagi menjadi tiga klasifikasi yaitu modernisasi, keterbelakangan dan ketergantungan. Dalam perspektif modernisasi mencakup teori makro dan teori mikro. Perspektif keterbelakangan mencakup teori yang berfokus pada pengaruh ekonomi global terhadap keterbelakangan dunia ketiga yaitu teori *Underdevelopment* Baran, Frank, Amin dan Wallerstein (*world system theory*). Dalam perspektif ketergantungan teori difokuskan pada perhatian terhadap kemungkinan pertumbuhan ekonomi pada negara yang sedang membangun meskipun terdapat ketergantungan terhadap ekonomi global, yaitu *associated dependent development* (Cardoso dan Falleto) dan *dependent Development* (Evans) (Tikson, 2005).

Paradigma yang muncul tersebut memberikan dampak pada banyaknya pengertian mengenai pembangunan menurut para ahli. Menurut Siagian (1994) pembangunan diartikan sebagai suatu usaha pertumbuhan dan perubahan yang dilakukan secara sadar oleh suatu bangsa, negara dan pemerintah dalam rangka menuju modernitas dan pembinaan bangsa (*nation building*) (Siagian, 1994). Menurut Ginanjar Kartasasmita (1994) secara sederhana pembangunan merupakan proses perubahan menuju arah yang lebih baik melalui upaya yang terencana (Ginanjar, 1994).

Menurut Portes (1976) pembangunan didefinisikan sebagai perubahan atau transformasi yang direncanakan untuk memperbaiki berbagai aspek kehidupan masyarakat yaitu ekonomi, sosial dan budaya (Portes, 1976). Berdasarkan beberapa pengertian diatas dapat disimpulkan bahwa pembangunan secara sederhana merupakan suatu proses perubahan terencana yang dilakukan oleh suatu negara dalam berbagai aspek kehidupan masyarakat.

Deddy T. Tikson (2015) mengemukakan pendapat bahwa pembangunan nasional dapat diartikan sebagai transformasi ekonomi, sosial dan budaya secara sengaja melalui kebijakan dan strategi menuju arah yang diinginkan. Pembangunan nasional memiliki ruang lingkup yang luas, salah satunya adalah transformasi sosial yang berhubungan dengan pendistribusian kemakmuran masyarakat melalui pemerataan berbagai akses seperti Pendidikan, Kesehatan, air bersih, fasilitas publik, tempat rekreasi dan sebagainya (Tikson, 2005).

Menurut Fakih (2001:10) pembangunan adalah suatu proses dan usaha yang dapat meningkatkan kehidupan ekonomi, politik, budaya, infrastruktur masyarakat dan sebagainya. Menurut Galtung pembangunan adalah upaya untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia secara individual dan kelompok dengan cara yang tidak menimbulkan kerusakan sosial maupun lingkungan alam (Ompusunggu, 2019)

Pembangunan yang memberikan perhatian pada berbagai aspek memiliki ciri-ciri sebagai berikut:

- a. Menjamin pemerataan dan keadilan bagi masyarakat seperti pemerataan kesempatan kerja, pemerataan ekonomi dan pemerataan distribusi.
- b. Menghargai keanekaragaman hayati yang akan digunakan sebagai sumber pendukung pembangunan.
- c. Menggunakan pendekatan yang integratif yang bermanfaat dalam keterkaitan antar manusia dengan lingkungannya.
- d. Menggunakan pandangan jangka panjang dalam merencanakan pengelolaan dan pemanfaatan sumber daya pendukung pembangunan, hal ini dilakukan agar sumber daya tersebut dapat dimanfaatkan secara berkelanjutan.

2.6 Teori Infrastruktur

Dalam ilmu ekonomi infrastruktur adalah wujud dari modal publik (*public capital*) yang dibentuk melalui investasi pemerintah dan menghasilkan jalan, jembatan dan sistem saluran pembuangan. Pembahasan infrastruktur tidak dapat dipisahkan dari pembahasan barang publik yang disediakan oleh pemerintah (Husen & Baranyanan, 2021).

Menurut *American Public Work Association* infrastruktur adalah fasilitas fisik yang dikembangkan atau dibutuhkan oleh agen publik dengan fungsi pemerintahan untuk menyediakan air, tenaga listrik, pembuangan limbah, transportasi dan pelayanan similar dalam memfasilitasi tujuan sosial dan ekonomi (Ompusunggu, 2019). Menurut Grigg sistem infrastruktur adalah sebuah fasilitas atau struktur dasar, peralatan, instalansi yang dibangun dan dibutuhkan untuk berfungsinya sistem sosial dan ekonomi masyarakat. Secara sederhana infrastruktur merupakan sistem fisik yang dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia dalam lingkup sosial dan ekonomi (Novan Mamoto, 2018). Menurut Vaugh dan Pollard (2003) secara umum infrastruktur meliputi jalan, jembatan, air dan sistem pembuangannya, bandar udara, pelabuhan, bangunan umum, sekolah, fasilitas kesehatan, penjara, rekreasi, pembangkit listrik, keamanan, kebakaran, tempat pembuangan sampah dan telekomunikasi (NSS et al., 2015).

Menurut *World Bank* (1994) infrastruktur adalah salah satu set struktur yang tergabung dengan yang lain dan membentuk satu rangka untuk menyokong keseluruhan struktur tertentu. *World Bank* menggolongkan infrastruktur menjadi 3 golongan, yaitu:

1. Infrastruktur Ekonomi, pembangunan fisik dengan tujuan untuk menunjang aktivitas ekonomi yang meliputi *public utilities* (telekomunikasi, air bersih, sanitasi, gas), *public work* (jalan, bendungan, irigasi, drainase) dan sektor transportasi (jalan raya, rel kereta api, pelabuhan, lapangan terbang).
2. Infrastruktur Sosial, infrastruktur yang mengarah pada pembangunan manusia dan lingkungan. Contohnya adalah Pendidikan, Kesehatan, perumahan dan rekreasi.
3. Infrastruktur Administrasi, infrastruktur yang berbentuk penegakan hukum, kontrol administrasi dan koordinasi.

Menurut Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur pasal 1 ayat 4 dijelaskan bahwa infrastruktur adalah fasilitas teknis, fisik, sistem perangkat keras dan lunak yang diperlukan untuk melakukan pelayanan kepada masyarakat dan mendukung jaringan struktur agar pertumbuhan ekonomi dan sosial masyarakat dapat berjalan dengan baik.

Infrastruktur digolongkan kedalam modal atau kapital disebut sebagai *social overhead capital* dimana pembangunan infrastruktur dapat meningkatkan stok modal sekaligus meningkatkan produktivitas perekonomian dan taraf hidup masyarakat. Dalam teori wagner disebutkan bahwa terdapat keterkaitan atau dampak positif antara pertumbuhan ekonomi dan pengeluaran pemerintah dalam pembangunan infrastruktur. Teori ini didasarkan pada pengamatan empiris pada negara-negara maju (Husen & Baranyanan, 2021).

2.7 Teori Jalan Layang

Dalam Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 dijelaskan bahwa jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan penghubung, bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang

diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, diatas permukaan tanah, dibawah permukaan tanah, dan/atau air, serta diatas permukaan air, kecuali jalan rel, jalan lori dan jalan kabel. Jalan secara umum dibagi menjadi dua jenis yaitu jalan umum dan jalan khusus. Jalan umum merupakan jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum, sedangkan jalan khusus sendiri merupakan jalan yang dibangun oleh instansi, badan usaha, perseorangan atau kelompok masyarakat untuk kepentingan sendiri. Dalam Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 pasal 7 dijelaskan mengenai pembagian jalan umum berdasarkan sistem, fungsi, status dan kelas.

Berdasarkan sistem jalan umum dibagi menjadi dua, yaitu:

1. Sistem jaringan jalan primer

Sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk pengembangan semua wilayah di tingkat nasional dengan menghubungkan semua simpul jasa distribusi yang berwujud pusat kegiatan.

2. Sistem jaringan jalan sekunder

Sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk masyarakat dalam kawasan perkotaan.

Berdasarkan fungsi, jalan umum dibagi menjadi empat, yaitu:

1. Jalan arteri

Jalan yang berfungsi untuk melayani angkutan umum utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi dan jumlah jalan masuk dibatasi secara berdaya guna.

2. Jalan kolektor

Jalan yang berfungsi untuk melayani angkutan pengumpul atau pembagi dengan ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang dan jumlah jalan masuk dibatasi.

3. Jalan lokal

Jalan yang berfungsi untuk melayani angkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi.

4. Jalan lingkungan

Jalan yang berfungsi untuk melayani angkutan lingkungan dengan ciri perjalanan jarak dekat dan kecepatan rata-rata rendah.

Berdasarkan statusnya jalan umum dibagi menjadi lima, yaitu:

1. Jalan nasional

Jalan arteri dan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan antar ibukota provinsi, jalan strategis nasional serta jalan tol.

2. Jalan provinsi

Jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer jalan primer yang menghubungkan ibukota provinsi dengan ibukota kabupaten atau kota, antar ibukota kabupaten/kota dan jalan strategis provinsi.

3. Jalan kabupaten

Jalan lokal dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota kabupaten dengan ibukota kecamatan, antar ibukota kecamatan, ibukota kabupaten dengan pusat kegiatan lokal, antar pusat kegiatan lokal serta jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder dalam wilayah kabupaten dan jalan strategis kabupaten.

4. Jalan kota

Jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder yang menghubungkan antar pusat pelayanan dalam kota, menghubungkan pusat pelayanan dengan persil, menghubungkan antar persil serta menghubungkan antar pusat permukiman yang berada di dalam kota.

5. Jalan desa

Jalan umum yang menghubungkan kawasan dan/atau antar permukiman dalam desa, serta jalan lingkungan.

Untuk mengatur kelancaran lalu lintas jalan dibagi dalam beberapa kelas berdasarkan spesifikasi penyediaan prasarana jalan, yaitu:

a. Jalan bebas hambatan

Menurut Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 jalan bebas hambatan adalah jalan umum yang diperuntukkan bagi lalu lintas menerus dengan pengendalian jalan masuk secara penuh dan tanpa adanya persimpangan sebidang.

b. Jalan raya

Menurut Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 jalan raya didefinisikan sebagai jalan umum yang melayani lalu lintas menerus dengan pengendalian jalan masuk terbatas dan dilengkapi median jalan serta paling sedikit dua lajur untuk setiap arah.

c. Jalan sedang

Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang jalan dijelaskan bahwa jalan sedang adalah jalan umum dengan lalu lintas jarak sedang dengan pengendalian jalan masuk tidak dibatasi dan paling sedikit dua lajur.

d. Jalan kecil

Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang jalan mendefinisikan jalan kecil adalah jalan umum untuk melayani lalu lintas setempat dengan paling sedikit dua lajur untuk dua arah.

Menurut Direktorat Jenderal Bina Marga, jalan layang merupakan bagian dari infrastruktur transportasi yang dibangun untuk memisahkan pergerakan lalu lintas pada simpang sebidang dengan tujuan meningkatkan kelancaran arus kendaraan dan mengurangi konflik lalu lintas pada persimpangan (Marga, 1997). Menurut Clarkson H. Oglesby dan Gary R. Hicks flyover merupakan bagian dari sistem jaringan jalan yang dirancang untuk meningkatkan kapasitas dan kelancaran lalu lintas pada ruas jalan yang memiliki volume kendaraan tinggi (Oglesby & Hicks, 2010). Jalan layang (*flyover*) menurut Allawy (2018) adalah sebuah model jembatan yang melintasi bagian atas jalan, jembatan ini dibangun tidak sebidang dan melayang sebagai solusi dalam mengatasi permasalahan lalu lintas seperti kemacetan (Widya Prasongko & Sari, 2019). Pembangunan jalan layang (*flyover*) memiliki beberapa fungsi, yaitu:

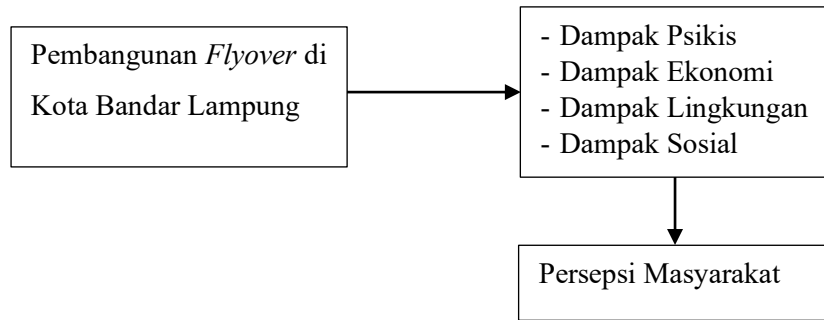
a. Jalan layang berfungsi untuk mengatasi kemacetan yang terjadi pada suatu wilayah.

- b. Jalan layang berfungsi untuk meningkatkan efisiensi lalu lintas dan mengurangi risiko kecelakaan yang terjadi pada kawasan perlintasan kereta api.
- c. Jalan layang berfungsi sebagai struktur bangunan pelengkap jalan bebas hambatan dari kawasan persimpangan jalan, kawasan kumuh dan rawa.

Dalam kajian rekayasa transportasi flyover termasuk kedalam konsep Grade Separation yaitu pemisahan jalur lalu lintas pada ketinggian yang berbeda untuk mengurangi konflik pergerakan kendaraan pada persimpangan. Tujuan dari konsep ini adalah meningkatkan kapasitas jalan, memperbaiki kinerja lalu lintas dan meningkatkan keselamatan pengguna jalan.

2.8 Kerangka Pikir

Permasalahan kemacetan sudah menjadi pemandangan yang dapat dilihat hampir pada tiap daerah di Indonesia salah satunya Kota Bandar Lampung. Kemacetan seringkali terjadi pada jalan-jalan utama yang sering dilewati oleh masyarakat. Untuk mengatasi permasalahan ini pemerintah Kota Bandar Lampung membangun infrastruktur berupa jalan layang (*flyover*) yang tersebar di titik-titik rawan kemacetan. Pembangunan *flyover* tersebut dilakukan tidak hanya untuk mengatasi kemacetan saja tetapi juga untuk menunjang mobilitas masyarakat dan menciptakan lalu lintas yang efektif. Jalan Layang (*flyover*) yang sudah dibangun dan digunakan memiliki dampak yang dapat dilihat dan diukur apakah dampak pembangunan *flyover* sudah sesuai dengan tujuan yang ingin dicapai. Dampak yang ditimbulkan oleh pembangunan *flyover* adalah dampak psikis, lingkungan, ekonomi dan sosial. Dampak psikis berkaitan dengan perasaan atau emosional manusia, hal ini dapat dilihat melalui tingkat kepuasan masyarakat dan tingkat keamanan dalam berkendara. Dampak lingkungan sendiri berkaitan dengan lingkungan sekitar *flyover* yang dapat dilihat berdasarkan tingkat kebersihan dan tanaman sekitar *flyover*. Dampak ekonomi berkaitan dengan tingkat pendapatan pengusaha sekitar *flyover* dan tingkat kelancaran bisnis usaha tersebut. Dampak sosial berkaitan dengan tingkat kemacetan lalu lintas sekitar *flyover* dan tingkat keselamatan bagi pengendara.



Gambar 1. Kerangka Pikir
Sumber : Diolah oleh peneliti, 2024

III. METODE PENELITIAN

3.1 Pendekatan dan Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan jenis penelitian deskriptif. Pendekatan kuantitatif digunakan karena penelitian ini bertujuan untuk mengukur dan menggambarkan persepsi masyarakat terhadap dampak pembangunan flyover secara objektif melalui data angka yang dianalisis secara statistik.

Jenis penelitian deskriptif yang digunakan dalam penelitian ini bertujuan untuk memberikan gambaran empiris mengenai dampak pembangunan flyover di Kota Bandar Lampung berdasarkan persepsi masyarakat. Penelitian deskriptif memiliki fungsi untuk menggambarkan fenomena sosial sebagaimana adanya sesuai dengan kondisi lapangan tanpa melakukan manipulasi variabel .

3.2 Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian yang dilakukan oleh peneliti adalah Jalan Layang (*flyover*) yang terdapat di Kota Bandar Lampung. *Flyover* yang sudah dibangun oleh Pemerintah Kota Bandar Lampung sebanyak 11 *flyover* yang tersebar di Kota Bandar Lampung.

Berikut adalah persebaran lokasi dan jumlah responden pada masing-masing lokasi penelitian. Persebaran responden dalam penelitian ini dilakukan secara proporsional, dimana masing-masing-masing lokasi diwakili oleh 23 responden dan total keseluruhan adalah 253 orang. Pembagian ini bertujuan untuk memastikan bahwa setiap lokasi penelitian memiliki representasi yang seimbang dalam analisis deskriptif, dan menghasilkan gambaran evaluasi dampak yang komprehensif dari semua lokasi.

Gambar 2. Lokasi Penelitian dan Persebaran Responden

No	Nama Flyover	Jumlah Responden
1	Jalan Antasari – Pangeran Tirtayasa	23
2	Jalan Gajah Mada – Djuanda	23
3	Jalan Sultan Agung – Ryacudu	23
4	Jalan Kimaja – Ratu Dibalau	23
5	Jalan Gajah Mada – Pangeran Antasari	23
6	Jalan Teuku Umar – Jalan Z.A Pagar Alam	23
7	Jalan Cik Ditiro – Jalan Pramuka	23
8	Jalan Pramuka – Rajabasa	23
9	Jalan Kapten Abdul Ha – H. Komarudin	23
10	Jalan R,A Basyid – Untung Suropati	23
11	Sultan Agung	23

Sumber : diolah oleh peneliti, 2026

3.3 Variabel Penelitian

Variabel secara teoritis menurut Hatch dan Farhady (1981) dapat didefinisikan sebagai atribut seseorang atau objek yang mempunyai variasi satu sama lain (Hatch & Farhady, 1981). Menurut Kerlinger (1973) variabel merupakan suatu konstruk (*construct*) atau sifat yang akan dipelajari. Menurut Creswell (2012) variabel adalah karakteristik atau atribut individu tau organisasi yang dapat diukur secara bervariasi antar individu dan organisasi yang diteliti. Variabel yang diteliti menghasilkan data kategori (data diskrit/nominal) dan data kontinum (ordinal, interval dan ratio) (Creswell, 2012).

Pada dasarnya variabel penelitian adalah segala sesuatu yang dapat berbentuk apa saja yang telah ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan mendapatkan informasi sehingga dapat menarik kesimpulan. Variabel pada penelitian ini adalah variabel tunggal yaitu persepsi masyarakat terhadap dampak pembangunan *flyover* di kota bandar lampung.

3.3.1 Definisi Konseptual

Persepsi masyarakat adalah sebuah proses penilaian individu dalam memahami dan menafsirkan dampak pembangunan flyover berdasarkan pengalaman dan kondisi yang dirasakan secara langsung (Robbins). Persepsi masyarakat dalam penelitian ini merujuk pada penilaian masyarakat terhadap dampak pembangunan flyover dalam aspek psikis, lingkungan, ekonomi dan sosial. Aspek tersebut terdapat dalam teori evaluasi dampak Samodra Wibawa, yaitu :

1. Dampak psikis

Dampak psikis merupakan dampak yang tidak dapat dilihat secara langsung karena berkaitan dengan emosi seseorang seperti stress, depresi, emosi dan sebagainya.

2. Dampak lingkungan

Dampak lingkungan berkaitan dengan lingkungan yang menjadi tempat pembangunan infrastruktur dan lingkungan sekitar pembangunan infrastruktur.

3. Dampak ekonomi

Dampak ekonomi erat kaitannya dengan uang, pendapatan, pengeluaran dan sebagainya.

4. Dampak sosial

Dampak sosial berkaitan dengan aktivitas sosial masyarakat seperti kebebasan berpendapat, berkumpul, keamanan dan lain sebagainya.

3.3.2 Definisi Operasional

Definisi operasional adalah definisi yang diberikan kepada suatu variabel dengan cara memberikan arti atau menspesifikasi kegiatan untuk mengukur variabel tertentu (Sugiyono, 2019).

Tabel 3. Definisi Operasional Penelitian

No	Dampak	Indikator	Instrumen Pernyataan
1	Dampak Psikis	Tingkat pengetahuan masyarakat	Saya mengetahui informasi mengenai pembangunan flyover di wilayah saya

		Tingkat penerimaan masyarakat	Saya dapat menerima pembangunan flyover di wilayah saya
		Tingkat Kenyamanan	Saya merasa nyaman dengan keberadaan flyover di wilayah saya
		Persepsi manfaat pribadi	Keberadaan flyover membantu aktivitas sehari-hari saya
2	Dampak Lingkungan	Kondisi kebersihan area sekitar	Kondisi kebersihan di sekitar flyover terjaga dengan baik
		Kondisi ruang terbuka hijau	Pembangunan flyover mempengaruhi ketersediaan ruang terbuka hijau di sekitar lokasi
		Kondisi drainase	Kondisi drainase di sekitar flyover berfungsi dengan baik
		Keberadaan sampah	Terdapat penumpukan sampah di area sekitar flyover
3	Dampak Ekonomi	Kemudahan akses ekonomi	Flyover mempermudah akses menuju pusat kegiatan ekonomi
		Perubahan aktivitas usaha	Terdapat perubahan aktivitas usaha di sekitar flyover setelah pembangunan
		Peningkatan peluang usaha	Keberadaan flyover membuka peluang usaha baru
		Perubahan mata pencaharian	Sebagian masyarakat mengalami perubahan mata pencaharian setelah pembangunan flyover
4	Dampak Sosial	Kelancaran arus lalu lintas	Arus lalu lintas menjadi lebih lancar setelah adanya flyover
		Tingkat keamanan lalu lintas	Tingkat keamanan lalu lintas meningkat setelah pembangunan flyover
		Tingkat kecelakaan lalu lintas	Tingkat kecelakaan lalu lintas berkurang setelah adanya flyover
		Relokasi penduduk	Terdapat masyarakat yang direlokasi akibat pembangunan flyover

Sumber : Diolah oleh peneliti, 2023

3.4 Sumber Data

a. Data Primer

Merupakan data yang diperoleh secara langsung oleh peneliti selaku pengumpul data. Data primer yang dihasilkan dapat berupa opini orang secara individu atau kelompok, hasil observasi suatu benda atau kegiatan

dan hasil pengujian (Sangadji & Sopiah, 2010). Data primer didapatkan melalui kegiatan wawancara, pengisian kusioner dan observasi (Sugiyono, 2019).

b. Data Sekunder

Merupakan data yang diperoleh melalui orang lain ataupun dokumen yang sudah ada. Data sekunder didapatkan melalui bahan Pustaka seperti buku, jurnal, artikel, penelitian terdahulu dan sebagainya (Sugiyono, 2019).

3.5 Populasi dan Sampel

3.5.1 Populasi

Menurut Corper, Ronald, R.Schindler, Pamela S (2003) populasi adalah keseluruhan elemen yang akan dijadikan wilayah generalisasi. Menurut Sugiyono (2019), populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri dari objek atau subjek yang memiliki kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2019). Elemen populasi adalah keseluruhan subyek yang akan diukur yang merupakan unit yang diteliti. Populasi dalam penelitian ini adalah masyarakat Kota Bandar Lampung yang berjumlah 1.096.936 juta jiwa pada pertengahan tahun 2023 menurut data Kementerian Dalam Negeri. Masyarakat yang menjadi populasi adalah masyarakat kota Bandar Lampung yang terdampak secara langsung dan tidak langsung oleh pembangunan flyover, khususnya masyarakat yang tinggal di sekitar flyover dan masyarakat yang menggunakan flyover dalam aktivitas sehari-hari.

3.5.2 Sampel

Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut (Sugiyono, 2019). Sampel dapat diartikan sebagai perwakilan dari populasi sehingga hasil penelitian diperoleh melalui sampel yang dapat digeneralisir pada populasi. Pada penelitian ini teknik pengambilan sampel yang digunakan adalah *purposive sampling*, dimana

pada teknik ini penentuan sampel didasarkan pada kriteria atau pertimbangan tertentu yang sesuai dengan tujuan penelitian. Teknik *purposive sampling* dapat digunakan dengan syarat-syarat tertentu untuk dipenuhi, yaitu (Sangadji & Sopiah, 2010):

- 1) Pengambilan sampel harus didasarkan pada ciri-ciri, sifat atau karakteristik tertentu
- 2) Subjek yang digunakan sebagai sampel merupakan subjek yang mengandung ciri-ciri paling banyak
- 3) Penentuan karakteristik dilakukan dengan cermat

Kriteria sampel yang akan digunakan sebagai responden dalam pengambilan data memiliki kriteria, yaitu masyarakat yang tinggal disekitar pembangunan *flyover* dan masyarakat yang menggunakan fasilitas *flyover* dalam kehidupan sehari-hari.

Jumlah responden dalam penelitian ini adalah sebanyak 253 orang, didasarkan pada pertimbangan kecukupan analisis statistik deskriptif dan jumlah item pernyataan dalam kuisisioner.

Melihat pada pedoman umum penelitian kuantitatif jumlah sampel minimal yang disarankan adalah 5-10 responden pada tiap item pernyataan. Penelitian ini menggunakan 16 item pernyataan maka jumlah sampel minimal berkisar pada angka 80-160 responden. Dengan demikian jumlah responden sebanyak 253 orang telah melebihi batas minimal yang disarankan dan dinilai memadai untuk menghasilkan analisis deskriptif yang stabil dan representatif.

3.6 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan kuisisioner. Kuisisioner merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan memberikan seperangkat pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada responden untuk dijawab. Teknik ini digunakan oleh peneliti jika memiliki responden yang cukup banyak dan luas. Kuisisioner dapat berupa pertanyaan atau

pernyataan tertutup atau terbuka yang diberikan kepada responden. Pengumpulan data dengan menggunakan kuisioner didasarkan pada beberapa alasan, yaitu :

1. Jumlah responden yang relatif besar sehingga kuisioner dinilai dapat mengefisiensi waktu dan biaya
2. Kemampuan kuisioner dalam mengukur persepsi responden secara terstruktur melalui skala pengukuran yang telah ditentukan
3. Kesesuaian dengan pendekatan kuantitatif yang digunakan

Proses pengumpulan data dilakukan dengan menyebarkan kuisioner secara langsung kepada responden yang memenuhi kriteria penelitian di beberapa titik lokasi flyover.

3.7 Skala Pengukuran

Skala pengukuran adalah kesepakatan yang digunakan sebagai acuan dalam menentukan panjang pendeknya interval yang terdapat dalam alat ukur sehingga data yang dihasilkan berupa data kuantitatif. Dalam pengambilan data penelitian ini peneliti menggunakan skala pengukuran likert.

Penggunaan skala likert membuat variabel yang akan diukur dijabarkan menjadi indikator variabel. Indikator variabel tersebut akan dijadikan sebagai titik tolak dalam menyusun item instrument penelitian berupa pertanyaan ataupun pernyataan. Dalam skala likert rentang jawaban yang diberikan oleh peneliti memiliki gradasi, seperti sangat setuju, setuju, ragu-ragu, tidak setuju dan sangat tidak setuju. Instrument skala likert dapat dibuat dalam bentuk checklist ataupun pilihan ganda.

Tabel 4. Skoring Jawaban Kuisioner

Gradasi Nilai	Skor
Sangat Tidak Setuju	1
Tidak Setuju	2
Ragu-Ragu	3
Setuju	4
Sangat Setuju	5

Sumber : Diolah oleh peneliti, 2023

3.8 Uji Instrumen

Dengan menggunakan instrument yang valid dan reliabel dalam mengumpulkan data diharapkan penelitian tersebut akan menjadi valid dan reliabel. Instrument yang valid dan reliabel menjadi syarat mutlak dalam mendapatkan hasil penelitian yang valid dan reliabel. Hasil suatu penelitian dapat dikatakan valid jika terdapat kesamaan antara data yang terkumpul dengan data nyata yang terjadi pada obyek yang diteliti. Hasil penelitian dapat dikatakan reliabel jika terdapat kesamaan antara data yang diambil dalam waktu yang berbeda. Instrument dapat dikatakan valid jika dapat digunakan untuk mengukur data penelitian dan data tersebut valid. Instrument dapat dikatakan reliabel jika dapat digunakan beberapa kali dalam mengukur obyek yang sama dan menghasilkan data yang sama.

3.8.1 Uji validitas

Uji validitas bertujuan untuk mengetahui sejauh mana item pernyataan dalam kuisisioner mampu mengukur variabel yang diteliti. Instrument dikatakan valid apabila mampu mengukur apa yang seharusnya diukur.

Uji validitas yang dilakukan dalam penelitian ini menggunakan rumus *product moment* dengan ketepatan valid apabila koefisien korelasi *product moment* > r tabel. Adapun rumusnya adalah sebagai berikut:

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

x = skor variabel (jawaban responden)

y = skor total variabel untuk responden

n = jumlah responden

menghitung harga t_{hitung} (Uji-t) menggunakan rumus:

$$t_{hitung} = \frac{r\sqrt{n-2}}{\sqrt{1-r^2}}$$

t_{hitung} = uji signifikansi korelasi

r = koefisien korelasi

n = jumlah responden

hasil Uji-t dikonsultasikan dengan harga t_{tabel} dengan taraf signifikansi (α) = 0,05 serta derajat kebebasan (dk) = $n-2$

kriteria keputusan item valid jika $t_{hitung} > t_{tabel}$

Uji validitas dilakukan pada kuisisioner penelitian yang berjumlah 16 pernyataan dengan menggunakan alat bantu SPSS ver 16.0 dan berikut adalah hasil uji validitas tersebut:

Tabel 5. Hasil Uji Validitas

No Item	rHitung	rTabel	Sig	Keterangan
1	0.829	0.361	0.000	Valid
2	0.799	0.361	0.000	Valid
3	0.754	0.361	0.000	Valid
4	0.850	0.361	0.000	Valid
5	0.374	0.361	0.042	Valid
6	0.427	0.361	0.019	Valid
7	0.469	0.361	0.009	Valid
8	0.417	0.361	0.022	Valid
9	0.567	0.361	0.001	Valid
10	0.424	0.361	0.019	Valid
11	0.591	0.361	0.001	Valid
12	0.429	0.361	0.018	Valid
13	0.730	0.361	0.000	Valid
14	0.739	0.361	0.000	Valid
15	0.641	0.361	0.000	Valid
16	0.484	0.361	0.007	Valid

Sumber : Diolah oleh SPSS 16, 2024

Berdasarkan hasil uji validitas terhadap 16 item pernyataan dinyatakan bahwa semua item memiliki nilai r-hitung lebih besar daripada nilai r-tabel dan nilai signifikansi kurang dari 0,05. Dengan demikian seluruh item pernyataan dinyatakan valid dan layak digunakan sebagai instrumen penelitian.

3.8.2 Uji Reabilitas

Uji reabilitas dalam penelitian kuantitatif merujuk pada tingkat kepercayaan instrument yang akan digunakan dalam pengumpulan data. Uji reabilitas yang dilakukan dalam penelitian ini menggunakan rumus alpa Cronbach, rumusnya adalah sebagai berikut:

$$r_{11} = \left[\frac{k}{k-1} \right] \left[1 - \frac{\sum \delta_b^2}{\delta_t^2} \right]$$

r_{11} = reabilitas instrument

k = jumlah item

Uji reabilitas dilakukan dengan menggunakan alat bantu SPSS versi 16.0 dan menghasilkan data sebagai berikut:

Tabel 6. Ringkasan Uji Reabilitas

		N	%
Cases	Valid	30	100.0
	Excluded	0	0.0
Total		30	100.0

Sumber : Diolah oleh SPSS 16, 2024

Tabel 7. Hasil Uji Reabilitas

Cronbach's Alpha	N of Items
0,880	16

Sumber : Diolah oleh SPSS, 2024

Hasil pengujian menunjukkan hasil bahwa nilai Cronbach's Alpha sebesar 0,880 dengan jumlah item pernyataan sebanyak 16. Nilai tersebut lebih besar dari 0,70 sehingga dapat disimpulkan bahwa instrumen penelitian memiliki tingkat reliabilitas yang layak untuk digunakan dalam pengumpulan data. Nilai reliabilitas tersebut menunjukkan bahwa item dalam kuisioner memiliki tingkat konsistensi internal yang baik dalam mengukur variabel evaluasi dampak pembangunan flyover.

3.9 Teknik Analisis Data

Kegiatan yang dilakukan peneliti dalam analisis data adalah mengelompokkan data berdasarkan variabel dan jenis respondennya, melakukan tabulasi data berdasarkan variabel dari seluruh responden, menyajikan data tersebut, melakukan perhitungan untuk menjawab rumusan masalah dan melakukan penghitungan untuk menguji hipotesis yang diajukan. Analisis deskriptif memiliki tujuan yaitu menggambarkan atau mendeskripsikan data sebagaimana adanya.

3.9.1 Analisis Statistika Deskriptif

Statistik deskriptif adalah statistik yang digunakan untuk menganalisis data melalui deskripsi atau menggambarkan data penelitian apa adanya tanpa tujuan membuat suatu kesimpulan secara umum atau generalisir. Statistik deskriptif digunakan oleh peneliti yang ingin mendeskripsikan data sampel tanpa membuat kesimpulan pada populasi dimana sampel diambil. Penyajian data dalam statistik deskriptif berbentuk tabel, grafik, diagram lingkaran, pictogram, perhitungan modus, median, mean, perhitungan desil, persentil, perhitungan penyebaran data melalui perhitungan rata-rata dan standar deviasi, perhitungan presentase.

3.9.2 Tabel Kategorisasi

Peneliti melakukan pengkategorian skor yang didapatkan dari masing-masing variabel. Uji yang digunakan adalah uji kecenderungan yang bertujuan untuk mengetahui gambaran umum dari masing-masing variabel dalam penelitian. Rumus yang digunakan dalam klasifikasi skor adalah sebagai berikut:

$$\text{Nilai Minimum} = \text{Skor Minimum} \times \text{jumlah item}$$

$$\text{Nilai Maksimum} = \text{Skor Maksimal} \times \text{jumlah item}$$

$$\text{Range} = \text{Nilai Maksimum} - \text{Nilai Minimum}$$

$$\text{Interval} : \frac{\text{Range}}{\text{Jumlah Kelas}}$$

Skor Minimum = jawaban terendah kuisisioner

Skor Maksimum = jawaban tertinggi kuisisioner

Jumlah Item = jumlah pernyataan dalam kuisisioner

Jumlah Kelas = jumlah kategori

Untuk memperoleh persentase perolehan skor digunakan rumus:

$$P = \frac{fo}{N} \times 100\%$$

P = persentase jawaban

Fo = jumlah skor yang muncul

N = jumlah skor total / skor ideal

Persentase hasil yang diperoleh kemudian diinterpretasikan melalui interval berikut:

86% - 100% = sangat tinggi

66% - 85% = tinggi

51% - 65% = cukup

31% - 50% = rendah

≤ 30% = sangat rendah

V. KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian mengenai persepsi masyarakat terhadap pembangunan flyover di Kota Bandar Lampung yang dilakukan terhadap 253 responden dapat disimpulkan bahwa pembangunan flyover memberikan persepsi yang bersifat multidimensional, meliputi aspek psikis, lingkungan, ekonomi dan sosial.

Secara umum, hasil analisis deskriptif menunjukkan bahwa keberadaan flyover dinilai memberikan persepsi positif terutama pada aspek kelancaran arus lalu lintas dan kemudahan mobilitas masyarakat. Pada dimensi sosial pembangunan flyover berkontribusi terhadap peningkatan kelancaran lalu lintas dan persepsi keamanan berkendara. Pada dimensi ekonomi keberadaan flyover dinilai mempermudah akses menuju pusat kegiatan ekonomi serta mendukung aktivitas usaha masyarakat di sekitar lokasi.

Namun demikian, pada dimensi lingkungan masih ditemukan beberapa persepsi masyarakat yang menunjukkan adanya permasalahan, seperti kondisi kebersihan di sekitar flyover dan pengelolaan ruang terbuka hijau. Hal ini menunjukkan bahwa meskipun flyover memberikan manfaat dalam aspek transportasi dan ekonomi, tetap diperlukan perhatian terhadap pengelolaan dampak lingkungan agar pembangunan infrastruktur berjalan secara berkelanjutan.

Pada dimensi psikis sebagian besar masyarakat menunjukkan tingkat penerimaan positif terhadap pembangunan flyover dan merasa terbantu dalam aktivitas sehari-hari. Hal ini mengindikasikan bahwa kebijakan pembangunan flyover secara umum dapat diterima oleh masyarakat sebagai solusi atas permasalahan kemacetan di Kota Bandar Lampung.

Dapat disimpulkan bahwa pembangunan flyover di Kota Bandar Lampung secara umum memberikan persepsi yang cenderung positif berdasarkan persepsi masyarakat, khususnya dalam meningkatkan mobilitas dan aktivitas ekonomi. Namun, pengelolaan dampak lingkungan dan tata ruang di sekitar flyover tetap perlu ditingkatkan agar manfaat pembangunan dapat dirasakan secara optimal dan berkelanjutan.

5.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan yang telah dijabarkan maka peneliti memberikan saran sebagai berikut:

1. Pemerintah Kota Bandar Lampung diharapkan dapat terus melakukan evaluasi secara berkala terhadap fungsi flyover sebagai solusi pengurai kemacetan agar dapat optimal.
2. Pemerintah Kota Bandar Lampung diharapkan dapat mempertahankan dan meningkatkan dampak positif pada pembangunan flyover seperti pada aspek psikis, ekonomi dan juga sosial.
3. Pemerintah Kota Bandar Lampung diharapkan dapat melakukan pengelolaan dan pemeliharaan lingkungan sekitar flyover seperti menjaga kebersihan lingkungan dan keindahan lingkungan sekitar flyover.
4. Pemerintah Kota Bandar Lampung diharapkan dapat memanfaatkan area ruang dibawah flyover lebih optimal untuk menambah nilai keindahan sekitar flyover. Seperti dijadikan ruang terbuka, lahan tumbuhan atau fasilitas publik lainnya.
5. Penelitian selanjutnya diharapkan dapat menambahkan variabel lain yang belum diteliti dan dapat menggunakan metode penelitian kualitatif atau campuran sehingga hasil penelitian akan beragam dan mendalam.
6. Penelitian selanjutnya disarankan dapat menggunakan lokasi penelitian dan objek penelitian yang berbeda untuk menghasilkan penelitian yang beragam dan memperkaya kajian evaluasi dampak pembangunan infrastruktur.

DAFTAR PUSTAKA

- Amelia, & Handrian, E. (2024). Evaluasi Pelaksanaan Tujuan Pembangunan Berkelanjutan Oleh Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Penelitian Dan Pengembangan Provinsi Riau (Studi Tujuan Pertama : Kemiskinan) Di Kota Pekanbaru. *Journal of Public Administration Review*, 1(1), 708–729.
- Ansori, M. (2021). *Analisis Pengaruh Hambatan Samping, Peningkatan Jumlah Kendaraan, dan Kondisi Jalan Raya Terhadap Kemacetan Lalu Lintas (Studi Kasus Pada Jalan Kawasan Cipta Raya Semarang)* (Issue 22).
- Apriliani, N., Nur, T., & Mulyadi, A. (2019). Evaluasi Kebijakan Ktp Elektronik (KTP-EL) Di Dinas Kependudukan Dan Pencatatan Sipil Kota Sukabumi. *Jurnal Papatung*, 2(2), 13–28.
- Baderi, F. (2018, October 8). Kerusakan Lingkungan Hidup dan Pembangunan Infrastruktur. *Harian Ekonomi Neraca*.
<https://www.neraca.co.id/article/103568/kerusakan-lingkungan-hidup-dan-pembangunan-infrastruktur>
- Boucharif, N. (2021). Interpreting Social Change Theories : Structural-functional Theory and Conflict Theory in Focus. *AlNaciriya:Journal of Sociologist and Historical Studies*, 12(August).
- Creswell, J. . (2012). *Educational Research: Planning, Conducting, and Evaluating Quantitative and Qualitative Research*. Pearson Education.
- D, P. (2016). *Evaluasi Efektivitas Program “Ayo Ke Magelang 2015” Dalam Meningkatkan Kunjungan Wisatawan di Kota Magelang*.
- Davis, K. (1949). *Human Society*. Macmillan.
- Dunn, W. N. (2003). *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*. Gadjah Mada University Press.
- Fernando, O. (2019). *Pembangunan Flyover di pasar Untung Mulai Dikerjakan*. Lampung Geh. <https://kumparan.com/lampunggeh/pembangunan-flyover-di-pasar-untung-mulai-dikerjakan-1553678743128364954/full>

- Fia, I. (2018). Evaluasi Dampak Program Pembangunan Infrastruktur Pedesaan (PPIP) Di Desa Wonorejo, Kecamatan Poncokusumo, Kabupaten Malang. In *Journal of Controlled Release* (Vol. 11, Issue 2).
- Gatersleben, White, A. A. (2021). Psychosocial Impacts of Urban Infrastructure: A Review of Theory and Practice. *Journal of Environmental Psychology*.
- Ginanjar, K. (1994). *Administrasi Pembangunan: Perkembangan Pemikiran dan Praktiknya di Indonesia*. LP3ES.
- Harbani, P. (2019). *Teori Administrasi Publik*. CV Alfabeta.
- Hatch, E., & Farhady, H. (1981). *Research Design and Statistic for Applied Linguistics*. MA : Newbury House Publishers.
- Heryana, D., & Firmansyah, A. (2024). Green Infrastructure Framework: Sebuah Strategi Pembangunan Infrastruktur Hijau Nasional. *Journal of Law, Administration, and Social Science*, 4(2), 172–185. <https://doi.org/10.54957/jolas.v4i2.742>
- Husen, A., & Baranyanan, A. S. (2021). Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Pelabuhan, Infrastruktur Jalan dan Infrastruktur Jembatan Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Maluku Utara. *Jurnal Poros Ekonomi*, 10(1), 20–34.
- Jeramu, Y. (2019). *Studi Implementasi Alokasi Dana Desa, Di Desa Bajak Kecamatan Reok Kabupaten Manggarai*. Universitas Katolik Widya Mandira.
- Larasati, A. D., Dinda, D., Aidah, N. A., Gustiputri, R., & Isyak, S. N. R. (2022). Analisis Kebijakan Program Beasiswa Kartu Indonesia Pintar-Kuliah (KIP-K) di Universitas Diponegoro. *Jurnal Ilmu Administrasi Dan Studi Kebijakan (JIASK)*, 5(September).
- Lazarus, R. ., & Folkman, S. (1984). *Stress, Appraisal, adn Coping*. Springer Publishing Company.
- Lejiu, A., Masjaya, & Irawan, B. (2014). Evaluasi Kebijakan Pembangunan Transmigrasi Di Kabupaten Mahakam Ulu (Studi pada kecamatan long Hubung Kabupaten Mahakam Ulu). *Jurnal Administrative Reform*, 2(4), 515–526.
- Marga, D. J. B. (1997). *Tata Cara Perencanaan Geometrik Jalan Antar Kota*. Departemen Pekerjaan Umum.
- Novan Mamoto, I. S. dan G. U. (2018). Implementasi Pembangunan Infrastruktur Desa Dalam Penggunaan Dana Desa Tahun 2017 (Studi) Desa Ongkaw Ii Kecamatan Sinonsayang Kabupaten Minahasa Selatan. *Jurusan Ilmu Pemerintahan*, 1(1), 1–11.

- NSS, R. L. P., Suryawardana, E., & Triyani, D. (2015). Analisis Dampak Pembangunan Infrastruktur Jalan Terhadap Pertumbuhan Usaha Ekonomi Rakyat Di Kota Semarang. *Jurnal Dinamika Sosial Budaya*, 17(1), 82. <https://doi.org/10.26623/jdsb.v17i1.505>
- Ogburn, W. F. (1922). *Social Change with Respect to Culture and Original Nature*. B.W. Huebsch.
- Oglesby, C. H., & Hicks, G. R. (2010). *Highway Engineering*. John Wiley & Sons.
- Ompusunggu, V. M. (2019). Dampak Pembangunan Infrastruktur Jalan Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Masyarakat Di Desa Semangat Gunung, Kabupaten Karo, Sumatera Utara. *Journal of Chemical Information and Modeling*, 53(9), 1689–1699. <https://jurnal.stkipgritlungagung.ac.id/index.php/jupeko/article/download/870/397>
- Portes, A. (1976). On the Sociology of National Development: Theories and Issues. *American Journal of Sociology*.
- Pramono, S. (2020). *Implementasi Dan Evaluasi Kebijakan Publik*. UNISRI Press.
- Sangadji, E. M., & Sopiah. (2010). *Metodologi Penelitian Pendekatan Praktis dalam Penelitian*. CV Andi Offset.
- Selo, S. (1982). *Perubahan Sosial di Yogyakarta*. Gadjah Mada University Press.
- Siagian, S. . (1994). *Administrasi Pembangunan: Konsep, Dimensi dan Strateginya*. Bumi Aksara.
- Silviana. (2021). Yuk Mengenal Fakta Unik 11 Flyover di Bandar Lampung. *IDN Times Lampung*. <https://lampung.idntimes.com/news/lampung/yuk-mengenal-fakta-unik-11-flyover-di-bandar-lampung-00-jf67w-mswwdm>
- Starick, E., Montemarano, V., & Cassin, S. E. (2021). Coping during COVID-19: The impact of cognitive appraisal on problem orientation, coping behaviors, body image, and perceptions of eating behaviors and physical activity during the pandemic. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 18(21). <https://doi.org/10.3390/ijerph182111305>
- Sugiyono. (2019). *Mateode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R & D*.
- Tikson, D. T. (2005). *Pembangunan, Pertumbuhan dan Ketimpangan*. Universitas Hasanudin.
- Tresiana, N., & Noverman, D. (2018). *Pengantar Ilmu Administrasi Publik*. CV Anugrah Utama Raharja.

- Widya Prasongko, D. S., & Sari, S. R. (2019). Dampak Pembangunan Flyover Manahan Solo Ditinjau Dari Aksesibilitas Pengguna Jalan. *Jurnal Arsitektur ARCADE*, 3(3), 216. <https://doi.org/10.31848/arcade.v3i3.222>
- Wiwiek, A. (2023). *Evaluasi Kebijakan Pengelolaan Sampah Kota Batam Melalui Program Bank Sampah Batam*. Universitas Putera Batam.
- Zakirin, M., & Arifin, J. (2022). Evaluasi Kebijakan Dilihat Dari Aspek Dampak Program Awang Kabupaten Barito Timur (Studi Kasus Pada Komponen Pendidikan). *Jurnal Agama, Pendidikan, Budaya*, 5, 256–271.