

**TUGAS BESAR
DASAR-DASAR REKAYASA TRANSPORTASI**

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

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



DISUSUN OLEH :

- | | |
|-------------------------|-----------|
| 1. AHMAD DINAR ALAMSYAH | 112022018 |
| 2. M. ANDRIKO SAPUTRA | 112022024 |

DOSEN :

IR. LUKMAN MUIZZI MUCHTAR, M. T.

**FAKULTAS TEKNIK PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH PALEMBANG**

2023

ABSTRACT

AN ANALYSIS OF SOCIAL ASPECT OF DEVELOPMENT BANDAR LAMPUNG FLY OVER

(A Case Study On The Gajahmada Road - Antasari Road)

By

JULIANDI FRANATA SINUHAJI

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

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

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

Key Word: Congestion, Policy, Social Impact

ABSTRACT

**AN ANALYSIS OF SOCIAL ASPECT OF DEVELOPMENT BANDAR LAMPUNG
FLY OVER**

(A Case Study On The Gajahmada Road - Antasari Road)

By

JULIANDI FRANATA SINUHAJI

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

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

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

Kata Kunci: Kemacetan, Kebijakan, Dampak Sosial.

DAFTAR ISI

JUDUL.....	i
ABSTRAK.....	ii
DAFTAR ISI.....	iv
DAFTAR TABEL.	vi
DAFTAR GAMBAR.....	vii

BAB I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Rumusan Masalah	10
C. Tujuan Penelitian	11
D. Kegunaan Penelitian.....	11
1. Secara Teoritis.....	11
2. Secara Praktis.....	11

BAB II. TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Tentang Kebijakan.....	12
1. Pengertian Kebijakan	12
2. Tahap Formulasi Kebijakan Publik.....	14
B. Transportasi.....	15
1. Sejarah perkembangan transportasi.....	17
2. Ruang lingkup rekayasa transportasi.....	21
3. Pendekatan Sistem.....	23
4. Sistem, tingkatan, dan klasifikasi transportasi.....	27
C. Konsep Kota.....	32
1. Pengertian Kota.....	32
2. Pertumbuhan Kota.....	16
3. Perkembangan Kota	34
D. Fungsi Pemerintah.....	35
E. Konsep Sosial.....	36
1. Interaksi Sosial.....	36
2. Perubahan Sosial	37
3. Ciri-Ciri Perubahan Sosial	38
F. Pembangunan	38
1. Pengertian Pembangunan.....	38
2. Infrastruktur.....	40
3. Pembangunan Infrastruktur.....	41
4. Tujuan Pembangunan.....	44
5. Manfaat Pembangunan Infrastruktur.....	45
G. Konsep Dampak Sosial Pembangunan Infrastruktur	46
H. Kerangka Pikir	48

BAB III. METODOLOGI PENELITIAN

A. Tipe Penelitian	50
B. Fokus Penelitian.....	51
C. Lokasi Dan Waktu Penelitian	52
1. Lokasi.....	52
2. Waktu	52
D. Jenis Data	52
1. Data Primer	52
2. Data Sekunder.....	52
E. Sumber Informan	53
F. Teknik Pengumpulan Data.....	53
1. Observasi.....	54
2. Wawancara.....	54
3. Dokumentasi	54
G. Teknik Pengolahan Data	54
1. Tahap Editing.....	54
2. Tahap Interpretasi.....	55
H. Teknik Analisis Data.....	55

BAB IV. GAMBARAN UMUM

A. Kota Bandar Lampung.	56
B. Sejarah singkat kota Bandar Lampung.	58
C. Iklim.	60
D. Penduduk.....	60
E. Hidrologi.	61
F. Jalan dan Transportasi.....	62
G. Pendidikan.....	63
H. Kesehatan.	64

BAB V. SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan.	65
B. Saran.....	66

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

1. Data fly over yang telah dibangun di Kota Bandar Lampung.....	3
2. Penduduk Kota Bandar Lampung berdasarkan Jenis Kelamin tahun 2010-2016 (jiwa).....	57
3. Luas wilayah kota Bandar lampung menurut kecamatan tahun 2014 (km2).....	58
4. Rasio Jenis Kelamin (Sex Ratio) Kota Bandar Lampung berdasarkan Kecamatan Tahun 2014.....	61
5. Panjang Jalan menurut Kondisi Jalan di Kota Bandar Lampung Tahun 2010-2014 (Km).....	63
6. Banyaknya Sarana Kesehatan menurut Kecamatan di Kota Bandar Lampung Tahun 2010-2014.	64

DAFTAR GAMBAR

1. Ekosistem Dalam AMDAL.....	10
2. Bagan Kerangka Pikir.	49

BAB I.

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

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

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

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

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

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

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

1. Sarana dan prasarana lalu lintas masih sangat rendah serta terbatas dan ada beberapa lampu lalu lintas yang sudah tidak akurat lagi, kondisi tersebut turut menjadi penyebab meningkatnya angka kemacetan di jalan protokol kota Bandar Lampung. Sarana dan prasarana untuk menampung jumlah pergerakan masih sangat minim, terutama ketika jam-jam sibuk pada pagi dan sore hari. Tidak jarang akibat kemacetan yang panjang, sarana pejalan kaki digunakan sebagai jalan alternatif bagi kendaraan, sehingga sangat merugikan pengguna trotoar.
2. Terbatasnya jalan alternatif untuk dilalui dengan lancar dan pengguna kendaraan tidak memiliki alternatif yang banyak untuk menuju dari satu ke tempat lain. Mereka hanya tertarik untuk menggunakan Jl. Z.A Pagar Alam, Jl. Teuku Umar, Jl. Raden Intan, Jl. Kartini, Jl. Yos Sudarso, Jl. Sudirman, Jl. Ahmad Yani, Jl. Gatot Subroto, Jl. Imam Bonjol, Jl. Antasari, serta beberapa ruas jalan lainnya. Sementara ruas jalan lain tidak mereka gunakan, karena tidak efektif dan terlalu sempit, sehingga mengakibatkan jarak tempuh yang lama.
3. Hampir bersamaan waktu beraktivitas di Kota Bandar Lampung. Masyarakat pada umumnya, memulai aktivitas pada pukul 07.00 dan pulang beraktivitas pada sore hari pukul 16.00-18.00 dari tempat aktivitas atau pekerjaan masing-masing, seperti menuju perkantoran, tempat pendidikan (sekolah dan kampus), tempat perdagangan dan sebagainya dengan menggunakan kendaraan pribadi atau umum, sehingga kemacetan lalu lintas pada jam-jam tersebut tidak dapat dihindari.
4. Banyaknya jumlah angkutan umum dan kendaraan pribadi yang membuat tidak seimbangnya pertambahan jumlah kendaraan dengan pertambahan prasarana jaringan jalan. Tingginya jumlah kendaraan yang beroperasi di kota Bandar Lampung, tidak sebanding dengan lebar badan jalan yang rata-rata hanya 6 meter.

5. Banyaknya Pedagang Kaki Lima (PKL) yang berjualan di trotoar sepanjang jalan Kawasan 10 kota Bandar Lampung. Keberadaan para PKL dengan jumlah Kawasan 10 besar di trotoar sepanjang jalan protokol menjadi penyebab kemacetan. Trotoar yang semestinya disediakan bagi pejalan kaki menjadi beralih fungsi sebagai tempat usaha para PKL, akibatnya para pejalan kaki berjalan di bahu jalan raya tempat berlalulalangnya kendaraan. Pemerintah kota Bandar Lampung kemudian membuat beberapa terobosan untuk mengatasi kemacetan tersebut. Mulai dari rekayasa lalu lintas hingga pembangunan infrastruktur, diantaranya pembangunan Jalan Kawasa (fly over) diantara persimpangan jalan yang menjadi pusat kemacetan dalam mengatasi stagnansi kemacetan yang terjadi.

Data fly over yang telah dibangun di Bandar Lampung

NO.	LETAK	PANJANG	PERESMIAN
1.	Jln. Sultan Agung-Jln. Ryacudu	180 meter	8 Juli 2013
2.	Jln. Antasari-Jln. Tirtayasa	180 meter	8 Juli 2013
3.	Jln. Gajah mada-Jln. Juanda	585 meter	1 Januari 2014
4.	Jln. Kimaja-Jln. Ratu dibalau	278,85 meter	1 Januari 2016

Sumber : diolah oleh peneliti dari berbagai sumber Pada umumnya setiap daerah memiliki Kawasa perencanaan pembangunan sendiri-sendiri. Sistem perencanaan pembangunan ini disusun secara sistematis untuk mencapai tujuan pembangunan yang telah ditetapkan. Di pembangunan nasional disusun atas dasar pembangunan jangka pendek dan jangka Kawasan. Keduanya dilaksanakan secara sambung menyambung untuk dapat menciptakan kondisi Kawasa ekonomi yang lebih baik. (Fandeli, 1992: 31). Pembangunan infrastruktur memperlancar arus distribusi barang dan jasa. Infrastruktur juga berpengaruh penting bagi peningkatan kualitas hidup dan kesejahteraan manusia, yang meliputi peningkatan nilai konsumsi, peningkatan produktivitas tenaga kerja dan akses kepada lapangan kerja, serta peningkatan kemakmuran nyata dan terwujudnya stabilitas ekonomi makro, yaitu keberlanjutan Kawasa, berkembangnya pasar kredit, dan pengaruhnya terhadap pasar tenaga kerja. Dari sisi tenaga kerja, pembangunan infrastruktur menciptakan peluang usaha dan menampung Kawasan 10 kerja sangat besar dan berpotensi untuk memberikan multiplier effect terhadap perekonomian Kawas dan perekonomian Kawasan.

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

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

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

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

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

Pemerintah kemudian membuat beberapa terobosan. Diantaranya pembuatan Jalan layang (fly over) diantara persimpangan jalan yang menjadi pusat kemacetan lalu lintas. Pembangunan fly over ini bertujuan untuk memperlancar arus yang tadinya macet di suatu tempat. Kemajuan ini tentunya akan sangat membantu kelancaran aktivitas penduduk kota Bandar Lampung. Jalan layang (fly over) adalah jalan yang dibangun tidak sebidang melayang menghindari daerah/kawasan yang selalu menghadapi permasalahan kemacetan lalu lintas.

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

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

Pembangunan fly over sebenarnya memberikan manfaat dalam mengurangi jumlah kemacetan di wilayah-wilayah yang memiliki lalu lintas padat, walaupun setiap pembangunan tentunya memiliki dampak tersendiri. Dampak merupakan suatu perubahan yang terjadi sebagai akibat suatu aktivitas. Aktivitas tersebut dapat bersifat alamiah, baik kimia, fisik maupun biologi (Soemarwoto, 1998: 43). Aktivitas pembangunan akan menghasilkan dampak, baik pada manusia ataupun lingkungan hidup.

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

1. “Usaha kami menjadi terganggu. Kenapa bukan Ratu Dibalau yang lebih dahulu dibangun fly over? Sebab, belum semua warga Jalan Ki Maja menyetujui (ganti rugi) pembebasan lahan. Pihak pengembang sama sekali tidak melakukan sosialisasi dalam menutup jalan,” kata Endrinawati, Pemilik Bengkel Buyung Otomotif.(Sumber: Harian Online Duajurai.com. Diakses pada 13 Maret 2016)
2. Akses Usaha Ditutup Sepihak, Warga Nglurug DPRD Bandar Lampung. Berikut adalah sebagian dari isi beritanya “Pembangunan fly over Jl Kimaja-Jl Ratu Dibalau masih menyisakan persoalan. Jumat (24/4), 20 warga Jl. Kimaja, Wayhalim, nglurug DPRD Bandar Lampung, Lampung. Puluhan warga ini adalah yang terkena dampak pembangunan fly over keempat di Bandarlampung tersebut. Mulai pemilik tanah hingga penyewa ruko”.(Sumber: harian Radar Lampung, yang diakses pada 26 april 2016).
3. Pembangunan jembatan layang (fly over) di Jalan Gajah Mada-Jalan Juanda menuai protes. Warga dan pemilik usaha di sepanjang jalur itu mengeluhkan kondisi jalan yang becek akibat pipa air yang bocor. Kebocoran pipa air tersebut disebabkan penggalian dan pengecoran. Pekan lalu, pedagang mengeluh karena penghasilan mereka menurun drastis. Ujang, pemilik bengkel dinamo, mengatakan ”pembangunan fly over di Jalan Gajah Mada semrawut. (Sumber: harian Lampung Post.co diakses pada 18 Maret 2016)
4. Pembangunan jalan layang (fly over) Ki maja-Ratu Dibalau tertunda akibat sejumlah kendala teknis dan nonteknis yang dialami pelaksana proyek. Pembangunan jalan tersebut sebelumnya ditargetkan rampung pada November 2015. Pelaksana Proyek fly over Ki Maja-Ratu Dibalau Ismail Usman mengakui hal tersebut dalam rapat dengar pendapat (RDP) dengan Komisi III DPRD Bandar Lampung, Rabu (18/11/2015). (Sumber: Harian Tribun Lampung. Diakses pada 18 Maret 2016).

5. Dinas Pekerjaan Umum Kota Bandar Lampung akan menghitung seluruh realisasi pekerjaan yang dikerjakan rekanan. Selanjutnya, akan dibuatkan berita acara serah terima pekerjaan. Diketahui hingga akhir masa kontrak PT Subanus, rekanan pembangun jembatan layang (fly over) Ki Maja-Ratu Dibalau, tak kunjung menyelesaikan pekerjaannya. Azwar, Pejabat Pembuat Komitmen (PPK) fly over tersebut, mengatakan hari ini pihaknya akan menghitung total persentase pengerjaan. Selanjutnya, jika memungkinkan akan dibuat addendum (penandatanganan kontrak baru). (Sumber: Harian Lampung Post. Diakses pada 18 Maret 2016).

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

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

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

1) Penulis :Dwi Setyaningsih, 2012 Tesis

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

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

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

2) Penulis : Jeki El Boru

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

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

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

3) Penulis : Roni oktora, 2011 tesis

Judul Penelitian : Persepsi masyarakat terhadap pembangunan jalan lingkar utara kota solok provinsi sumatera barat

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

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

4) Penulis : Eldo Dezsfrianto, 2010 Tesis

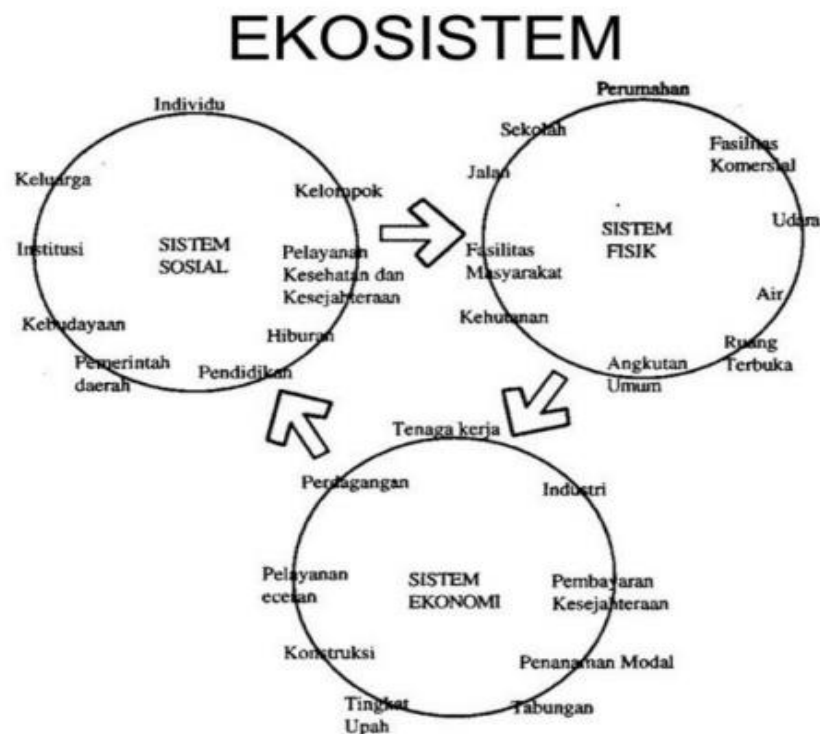
Judul Penelitian : Pengadaan Tanah Untuk Pembangunan Jalan Layang (Fly-Over) Simpang Poldo Kota Palembang

Fokus Penelitian :Pelaksanaan pengadaan tanah untuk proyek pembangunan jalan layang (fly-over) simpang polda kota Palembang ini pada dasarnya dilaksanakan oleh pemerintah guna menunjang usaha pembangunan yang menitik beratkan pada kepentingan umum dengan mengorbankan hak-hak atas tanah dari masyarakat luas, untuk lebih meningkatkan kesejahteraan masyarakat yang akan senantiasa memperkuat infrastrukturnya, salah satunya yaitu dengan adanya pembangunan jalan layang (fly-over) simpang polda kota Palembang seluas 6.200 m² oleh pemerintah kota Palembang.

Hasil Penelitian : Proses pengadaan tanah untuk pembangunan jalan layang (fly over) Kota Palembang meliputi penetapan lokasi, pembentukan panitia pengadaan tanah, pengajuan permohonan penetapan izin lokasi, penyuluhan sosialisasi, penentuan batas lokasi dan inventarisasi, pengumuman hasil inventarisasi, musyawarah mengenai bentuk dan besarnya ganti rugi, dan pelaksanaan pembayaran ganti rugi. Pelaksanaan pemberian ganti kerugian dalam pengadaan tanah bagi pembangunan proyek jalan layang (fly-over) Kota Palembang yaitu setelah tercapai suatu kesepakatan.

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

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



Gambar 1. Ekosistem dalam AMDAL

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

B. Rumusan Masalah

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

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

C. Tujuan Penelitian

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

D. Kegunaan Penelitian

Adapun kegunaan penelitian ini adalah:

1. Manfaat Teoritis

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

2. Manfaat Praktis

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

BAB II.

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Tentang Kebijakan

1. Pengertian Kebijakan

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

Menurut Ealau dan Prewit (dalam Suharto, 2010: 17), kebijakan adalah “sebuah ketetapan yang berlaku yang dicirikan oleh perilaku yang konsisten dan berulang, baik dari yang membuatnya maupun yang menaatinya”. Titmuss (dalam Suharto, 2010: 7) mendefinisikan kebijakan sebagai “prinsip-prinsip yang mengatur tindakan yang diarahkan kepada tujuan-tujuan tertentu”. Kebijakan menurut titmuss senantiasa berorientasi kepada tindakan (actoin-oriented). Dengan demikian dapat dinyatakan bahwa kebijakan adalah suatu ketetapan yang memuat prinsip-prinsip untuk mengarahkan cara-cara bertindak yang dibuat secara terencana dan konsisten dalam mencapai tujuan tertentu.

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

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

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

1. Pada umumnya kebijakan perhatiannya ditujukan pada tindakan yang mempunyai maksud atau tujuan tertentu daripada perilaku yang berubah atau acak.
2. Kebijakan pada dasarnya mengandung bagian atau pola kegiatan yang dilakukan oleh pejabat pemerintah daripada keputusan yang terpisah-pisah. Misalnya, suatu kebijakan tidak hanya meliputi keputusan untuk mengeluarkan peraturan tertentu tetapi juga keputusan untuk mengeluarkan peraturan tertentu tetapi juga keputusan berikutnya yang berhubungan dengan penerapan dan pelaksanaannya.
3. Kebijakan merupakan apa yang sesungguhnya dikerjakan oleh pemerintah dalam mengatur perdagangan, mengontrol inflasi, atau menawarkan perumahan rakyat, bukan apa maksud yang dikerjakan atau yang akan dikerjakan.
4. Kebijakan dapat berbentuk positif maupun negatif. Secara positif, kebijakan melibatkan beberapa tindakan pemerintah yang jelas dalam menangani suatu permasalahan. Secara negatif, kebijakan publik dapat melibatkan suatu keputusan pejabat pemerintah untuk tidak melakukan suatu tindakan atau tidak mengerjakan apapun padahal dalam konteks tersebut keterlibatan pemerintah amat diperlukan.
5. Kebijakan, paling tidak secara positif, didasarkan pada hukum dan merupakan tindakan yang bersifat memerintah. Berdasarkan penjelasan tentang konsep dari kebijakan, maka kebijakan dalam penelitian ini dapat diartikan sebagai suatu lingkup tindakan/kegiatan aktor dan pelaku pembuat kebijakan publik yang mempunyai maksud dan tujuan untuk mengatasi berbagai masalah dan juga menciptakan kesempatan-kesempatan yang ditetapkan atau disahkan oleh pemerintah dan dilaksanakan baik pemerintah sendiri atau kelompok lain untuk mencapai maksud dan tujuan tersebut.

2. Tahap Formulasi Kebijakan Publik

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

a. Perumusan Masalah/Isu Kebijakan (defining problem)

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

b. Agenda Kebijakan

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

c. Pemilihan Alternatif Kebijakan untuk Memecahkan Masalah.

Perumusan usulan kebijakan (Islamy: 2002: 92) adalah kegiatan menyusun dan mengembangkan serangkaian tindakan yang perlu untuk memecahkan masalah. Proses dalam kegiatan ini meliputi: Pertama, mengidentifikasi alternatif. Kedua, mendefinisikan dan merumuskan alternatif. Ketiga, menilai masing-masing alternatif yang tersedia. Keempat, memilih alternatif yang memuaskan atau paling mungkin untuk dilaksanakan. Pada tahap ini

para perumus kebijakan akan dihadapkan pada pertarungan kepentingan antara berbagai aktor, masing-masing aktor ditawarkan alternatif dan pada tahap ini sangat penting untuk mengetahui apa alternatif yang ditawarkan oleh masing-masing aktor.

d. Tahap Penetapan Kebijakan

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

1. Transportasi

Pentingnya sarana transportasi dalam perkembangan dunia bersifat multidimensi. Sebagai contoh, salah satu fungsi transportasi adalah menghubungkan tempat kediaman dengan tempatbekerja atau para pembuat barang dengan para pelanggannya. Dari sudut pandang yang lebihluas, fasilitas transportasi memberikan aneka pilihan untuk menuju ke tempat kerja. Pasar, dansarana rekreasi, serta menyediakan akses ke sarana-sarana kesehatan, pendidikan, dan saranalainnya. Dunia transportasi dapat diibaratkan seperti sebuah bangunan gedung dengan tercapai tingkat, banyakkamar, danjumlahjalurpnghubung. Hampir setiap orang pasti pernahmempunyai pengalaman pribadi sebagai pengguna sistem transponasi, baik itu sebagaipengemudi mobil, penumpang bis, pengguna lift, penumpang pesawat terbang, atau semata-mata sebagai seorang pengguna trotoar. Seorang mahasiswa yang bekerja paruh-waktu menjadi pengemudi bis di pagi hari untuk sebuah perusahaan pengangkutan agar ia bisa memenuhi kebutuhan hidupnya. Secara alamiah, hampir setiap orangcenderung akan memiliki sudut pandangnya sendiri. Tidak ada dua orang yang mempunyai kesimpulan yang sama

tentang suatu masalah transformasi, betapapun objektif dan rasionalnya kedua orang tersebut. Cobalah semaksimal mungkin untuk memahami dunia transportasi dan permasalahannya yang begitu banyak ini dengan pikiran yang terbuka, bebas dari asumsi dan prasangka yang negatif. Seperti halnya makanan, rumah, pakaian, dan keamanan, transportasi juga merupakan bagian tak terpisahkan dari kehidupan manusia. Pergerakan dalam arti yang luas menawarkan kegembiraan dan kenikmatan di satu sisi, tetapi juga rasa sakit, penderitaan, dan fiksi di sisi yang lain. Faktor-faktor ini akan memainkan peran yang lebih penting lagi di masa mendatang. Menurut Steenbrink (1974) transportasi sebagai perpindahan barang atau orang menggunakan kendaraan atau lainnya, diantara tempat-tempat yang terpisah secara geografis. Menurut Bowersox (1981) Transportasi sebagai perpindahan barang atau penumpang dari suatu lokasi ke lokasi lainnya dimana produk yang digerakkan atau dipindahkan tersebut dibutuhkan oleh lokasi lain. Dan menurut Papacostas (1987) transportasi sebagai suatu sistem yang terdiri dari fasilitas tetap (prasarana), sarana dan sistem pengendalian yang memungkinkan orang atau barang dapat berpindah dari satu tempat ke tempat lain secara efisien setiap waktu untuk mendukung aktivitas manusia.

Fungsi dan Tujuan Transportasi

Fungsi transportasi adalah untuk menghubungkan orang dengan tata guna lahan, pengikat kegiatan dan memberikan kegunaan tempat dan waktu untuk komoditi yang diperlukan. Tujuan transportasi memberikan kemudahan dalam segala kegiatan manusia, Kemudian (aksesibilitas) ini diartikan sebagai mudahnya lokasi tujuan itu dicapai (tanpa memandang jauh atau dekatnya lokasi tersebut). Manfaat dari transportasi adalah untuk menghubungkan antar area, untuk membuka suatu area baru dan untuk mengembangkan suatu area.

Transportasi Barang

Dalam pergerakan barang, transportasi dipertimbangkan sebagai biaya tambahan yang dibebankan pada nilai/harga suatu barang. Hal tersebut karena adanya pergerakan barang dari bahan dasar ke tempat industri (pabrik) dan dari pabrik ke konsumen.

1.1. Sejarah Perkembangan Transportasi

Prinsip-prinsip teknik transportasi telah mengalami perkembangan selama beberapa abad. Manusia diketahui telah merancang dan menggunakan jalur transportasi sejak tahun 30.000 Sebelum Masehi (SM). Pada awalnya, para pedagang dan para imigranlah yang membuka kebanyakan jalur perhubungan, namun selanjutnya pihak militerlah yang secara umum banyak meningkatkan kondisi jalur-jalur yang dibangun oleh pihak sipil tersebut. Kendaraan militer beroda pertama kali dibuat sekitar tahun 2500 SM, dan sejak saat itu upaya-upaya signifikan telah dilakukan oleh para penguasa dan jajaran-jajaran di bawahnya untuk membangun dan memelihara jalur-jalur perhubungan tersebut dalam bentuk jalan (Lay, 1986). Sejak saat itu terus terjadi peningkatan dalam pembangunan jalan raya dan jaringan jalan (disebut sebagai komponen stasioner dari sistem transportasi), dalam penyediaan kendaraan untuk membawa manusia dan barang yang akan melalui jaringan ini (merupakan komponen dinamis dari sistem transportasi), dan dalam peningkatan kemampuan pengemudi (controller) yang mengendarai kendaraan tersebut. Pada dasarnya, ketiga komponen yang saling berinteraksi inilah yang akan dipelajari di dalam buku ini (Lay, 1986).

Sebelum sepeda dan kendaraan bermotor dikenal dan digunakan, kecepatan kendaraan yang melebihi 10 mil per jam. Umumnya, suatu permukaan perkerasan yang ideal terbuat dari pecahan batu yang dipadatkan: permukaan seperti ini bahkan dapat menahan roda-roda besi yang ada saat itu. Dewasa ini, sistem jalan raya di Indonesia terdiri dari

sekitar 4 juta mil jalan kelas satu yang kemudian dibagi-bagi lagi, berdasarkan fungsinya menjadi serangkaian jaringan jalan yang saling terhubung: ini berarti terdapat 1 mil jalan untuk setiap 1 mil persegi lahan. Dengan daya jangkauan yang seperti ini, dapat diartikan juga bahwa selalu terdapat jalan keseluruh Indonesia. Tingkat cakupan ini menyediakan akses jalan ke hampir setiap kepulauan. Keseluruhan program pembangunan jalan raya di Indonesia mencapai 42.000 mil jalan tol (freeway), yang merupakan salah satu keberhasilan pekerjaan umum terbesar sepanjang sejarah. Di wilayah-wilayah perkotaan, terobosan besar yang berhasil dilakukan adalah pembangunan simpang susun (interchange): fasilitas pejalan kaki dan pengendara sepeda, dan jalur-jalur untuk bus dan kendaraan berpenumpang banyak. Sepanjang tahun 1980-an, kurangnya dana mengakibatkan pembangunan lebih banyak dialokasikan untuk pemeliharaan, perbaikan jalan perkerasan (pavement), dan sistem manajemen jalan perkerasan (NCPWI, 1986).

Kendaraan (dan benda-benda lain yang fungsinya mirip dengan fungsi kendaraan) telah digunakan sejak manusia belajar berjalan. Orang yang melakukan perjalanan dengan berjalan kaki dapat menempuh antara 10 sampai 25 mil per hari. Tercatat bahwa bangsa Inca mampu mengirimkan pesan dengan kecepatan 250 mil per hari dengan menggunakan pelari-pelari cepat yang berlari secara estafet, yang berarti mencapai kecepatan 10 mil/jam. Di lain pihak, kuda dapat mencapai kecepatan hampir 40 mil per hari. Pada penghujung tahun 1840-an, trem yang ditarik dengan kuda muncul di berbagai kota, beroperasi dengan kecepatan rata-rata 4 mil/jam. Kendaraan bertenaga listrik mulai diperkenalkan pada tahun 1880-an. Menjelang pecahnya Perang Dunia I, trem listrik telah memberikan pengaruh yang besar bagi pertumbuhan dan struktur perkotaan (Gray dan Hoel, 1992).

Transportasi mengalami perubahan total pada tahun 1885 ketika Daimler dan Benz memperkenalkan mesin pembakaran-internal berbahan bakar bensin. Dalam kurun waktu 100 tahun terakhir ini, kendaraan bermotor telah mendorong terjadinya revolusi transportasi di seluruh dunia. Sebelum hadirnya kendaraan bermotor, kecepatan kendaraan rata-rata hanya 10 mil/jam. Kehadiran mobil telah mengubah situasi tersebut. Sehingga demi keselamatan dan efisiensi mulailah ditempatkan rambu lalu lintas di persimpangan jalan (Lay, 1986).

Beberapa kemajuan yang paling penting dari sekian banyak kemajuan teknologi transportasi yang patut dicatat sepanjang 200 tahun terakhir antara lain adalah:

- Jalur pipa pertama di Amerika Serikat mulai diperkenalkan pada tahun 1825.
- Rel kereta api pertama ditemukan tahun 1825.
- Mesin dengan pembakaran internal ditemukan tahun 1866.
- Mobil pertama kali diperkenalkan pada tahun 1886 (oleh Daimler dan Benz) Wright bersaudara menerbangkan Mesin yang lebih berat daripada udara tahun 1903.
- Lokomotif listrik betenaga diesel pertama kali diperkenalkan tahun 1921.
- Lindbergh terbang menyeberangi Samudra Atlantik ke Eropa pada tahun 1927
- Bus betenaga diesel pertama kali digunakan pada tahun 1938.
- Jalan raya di Amerika Serikat (The Pennsylvania Turn-pike) pertama kali dibuka tahun 1940
Sistem jalan raya antar negara-bagian (Interstate Highway System) mulai dibangun pada tahun 1950.
- Pesawat jet komersial mulai beroperasi pada tahun 1958.
- Astronot mendarat di bulan pada tahun 1969,
- Penggunaan komputer dan otomatisasi di dalam dunia transportasi tumbuh dramatis sejak 1960 hingga 1970 dan terus berkembang pesat.

Mikrokomputer telah merevolusi kemampuan kita untuk menjalankan berbagai program sejak tahun 1980-an, dan kemampuan tersebut telah membantu kita menguji alternatif-alternatif baru secara lebih efisien dan cepat.

1.2. Sistem dan Transportasi perkotaan

Pada tahun 1850, ada empat kota di dunia yang berpenduduk lebih dari 1 juta jiwa, dan padatahun 1950 telah terdapat sekitar seratus kota dengan jumlah penduduk yang sama. Akan tetapi yang membuat kita terkejut adalah bahwa pada tahun 2000, terdapat sekitar 400 kota yang berpenduduk sekitar 1 juta jiwa. Memang, secara alamiah kota kecil akan cenderung berkembang menjadi kota besar, dan kemudian berkembang lagi menjadi megalopolis.

Beberapa arsitek, perencana, dan insinyur telah membuat matriks dan kerangka-kerja dalam upaya mereka untuk mempresentasikan dan memahami gambaran perkotaan. Pada pertengahan 1950-an. C. A. Doxiadis, seorang ahli planologi Yunani, memperkenalkan satu konsep baru dalam dunia ilmu pemukiman penduduk, dan mencoba mempresentasikannya dalam bentuk sebuah grid. Matriks ini---disebut grid ekisrik-berisi suatu tentang yang terdiri dari daerah-daerah permukiman penduduk. Absis dari grid tersebut memperlihatkan penduduk akan mengubah kota menjadi lingkungan yang layak, lingkungan berbentuk bangunan jadi direpresentasikan oleh cangkang biasanya yang merupakan domain dari para arsitek, planolog, dan insinyur. Jalan raya, rel kereta api, jalur pipa, telepon — termasuk seluruh unsur komunikasi merupakan elemen-elemen pembentuk jaringan. Guna memenuhi kebutuhan akan komunikasi yang lebih cepat dan lebih murah seiring dengan semakin cepatnya pertumbuhan permukiman, kita terus berupaya untuk menentukan sarana-sarana baru yang dapat mensubstitusikan perjalanan dengan komunikasi. Jumlah total antara seluruh elemen dan interaksi antar elemen direpresentasikan oleh sintesis (kombinasi). Jadi dimensi-dimensi dari grid ini mencakup tidak

saja kondisi saat ini tetapi juga kondisi masa-lalu dan masa-depan. Keuntungan ulama dari melihat "hutan sekaligus beserta pohon-pohon" ini adalah kita dapat memahami masalah-masalah universal sekaligus memahami masalah-masalah lokal. Satu masalah lain yang tidak kalah pentingnya adalah kebutuhan untuk memahami makna dari pembentukan kota dan faktor-faktor penentunya (Thomson. 1977). Elemen-elemen apa saja yang membentuk struktur dasar suatu masyarakat bagaimana elemen-elemen tersebut saling berhubungan, berinteraksi dan berfungsi. Teknik-teknik apa sajakah yang dapat digunakan untuk memahami dan memproduksi apa yang akan terjadi di masa yang akan datang? Pertanyaan-pertanyaan ini adalah beberapa dari pertanyaan yang umunnya sering dilontarkan oleh para ahli dan masyarakat. Jawabannya, jika memang benar-benar ada, sangatlah kompleks dan sering kali sangat beragam. Sistem transportasi terdiri dari beberapa komponen yang saling terkait. Sistem tersebut dikenal dengan sistem transportasi secara menyeluruh (makro). Sistem transportasi makro dapat dipecah menjadi beberapa sistem transportasi yang lebih kecil (mikro) yang masing-masing saling terkait dan saling mempengaruhi.

2. Ruang lingkup rekayasa transportasi

Keinginan manusia untuk senantiasa bergerak dan kebutuhan mereka akan barang telah menciptakan kebutuhan akan transportasi. Preferensi manusia dalam hal waktu, uang, kenyamanan, dan kemudahan mempengaruhi moda (cara) transportasi apa yang akan dipakai, tentu saja sejauh moda transportasi tersebut tersedia bagi si pengguna. Institut of Transportation Engineers (1987) mendefinisikan teknik transportasi sebagai "penerapan prinsip-prinsip sains dan teknologi dalam perencanaan, desain fungsional, pengoperasian, dan pengelolaan berbagai fasilitas untuk segala bentuk moda transportasi dengan tujuan untuk menjamin pergerakan manusia dan barang yang aman, cepat, nyaman, mudah, ekonomis, dan ramah terhadap lingkungan. Teknik lalu-lintas, salah satu cabang dari teknik transportasi, dapat dideskripsikan

sebagai "bagian dari teknik transportasi yang berhubungan dengan perencanaan, desain geometris, dan pengoperasian lalu-lintas jalan (road), jalan umum (street), jalan raya (highway), publik, kombinasi ini disebut sistem multimoda. Sistem eksotik adalah moda yang belum digunakan luas secara komersial tetapi telah diuji dalam suatu proyek percontohan. Kendaraan-kendaraan berbantalan-udara (terangkat dengan kekuatan magnetik) masuk ke dalam kategori ini. Sarana-sarana pengganti transportasi seperti telepon (seperti banyak digunakan dalam konferensi-jarak-jauh) dan proses pengiriman dokumen via faksimili (memanfaatkan kabel dan radio) masuk dalam kategori quasi-transport (1977).

4. Sifat dasar teknik transportasi

Teknik transportasi merupakan bidang studi yang multi disipliner dan sebuah profesi yang relatif masih baru yang telah memperoleh landasan teoretis, perangkat metodologis, dan area yang luas dari keterlibatan publik dan swasta. Profesi dalam bidang transportasi menyangkut suatu tanggung jawab sosial yang sangat spesifik. Dengan demikian, pelatihan komprehensif dalam bidang transportasi selalu menjadi target dari seluruh pendidikan transportasi (Khisty, 1981; Hoel, 1982). Karena teknik transportasi adalah suatu bidang yang multidisipliner, terlihat bahwa konsep-konsep yang diambil dari berbagai bidang ekonomi, geografi, riset operasi, perencanaan wilayah, sosiologi, psikologi, statistik dan probabilitas, dipandu dengan perangkat analisis yang umum digunakan dalam bidang teknik semuanya akan digunakan dalam pendidikan baik bagi para insinyur maupun perencana transportasi. memperlihatkan, secara umum, cakupan interdisipliner dan seberapa jauh keterlibatan teknik transportasi di dalamnya.

Kebanyakan pendidikan spesialisasi teknik transportasi diambil pada tingkat master, sedangkan pada tingkat sarjana yang diajarkan adalah gambaran umum mengenai elemen-

elemen dalam teknik transportasi (Wegman dan Beimborn, 1973), Bagian kiri atas gambar ini mewakili Sisi "lunak" teknik transportasi. sedangkan bagian kanan bawah, mewakili Sisi "keras" teknik transportasi, seperti desain jalan, teknik jembatan dan pengairan. Meskipun demikian, tidak ada garis batas yang tegas di antara kedua Sisi tersebut (Khisry, 1985, 1986, 1987).

5. Pendekatan sistem

Pendekatan sistem (systems approach) adalah suatu cara yang sistemik dan menyeluruh untuk memecahkan masalah yang melibatkan suatu sistem. Ini adalah satu filosofipemecahan masalah yang khusus digunakan untuk memecahkan permasalahan yang kompleks (Khisty dan Mohammadi, 2001). Sistem adalah suatu perangkat yang terdiri dari bagian-bagian yang saling berhubungan, disebut komponen yang menjalankan sejumlah fungsi dalam rangka mencapai suatu tujuan. Analisis sistem adalah penerapan metoda ilmiah guna memecahkan masalah-masalah yang rumit. Tujuan(goal) adalah hasil akhir yang dikehendaki. Pernyataan-pernyataan operasional dari tujuan disebut objektif; objeklif haruslah terukur dan dapat diraih. Umpan balik dan pengendalian sangat diperlukan agar performa suatu sistem bisa efektif.

Penyusunan objektif sangat mungkin membutuhkan proses yang berulang- ulang. Setiap objektif umumnya memiliki ukuran-ukuran efektifitasnya (measure q/ effectiveness/MOE) sendiri-sendiri. Suatu MOE merupakan suatu ukuran yang menunjukkan hingga sejauh manu setiap tindakan yang diambil dapat memenuhi objektifnya. Ukuran-ukuran yang berhubungan dengan hilangnya keuntungan atau lepasnya peluang untuk setiap alternatif disebut ukuran biaya (meusurc of costs/MOC1). MOC merupakan konsekuensi dari keputusan. Suatu kriteria menghubungkan MOE dengan MOC dengan cara menetapkan suatu aturan keputusan yang kemudian digunakan untuk memilih dari beberapa tindakan alternatif yang biaya dan

efektivitasnya telah diketahui. Salah satu tipe kriteria khusus, suatu standar, adalah objektif yang pasti tingkat terendah (atau tertinggi) performa, yang dapat diterima. Dengan kata lain, standar merepresentasikan batas dari suatu performa di mana jika ini tidak dipenuhi performa tidak akan diterima (Cornell, 1980). Dalam komunitas, kita sering kali menjumpai konsep-konsep rumit yang membentuk keinginan dasar dan menggerakkan perilaku kita. Keinginan ini dapat diistilahkan dengan nilai (value). Nilai adalah dasar yang membentuk persepsi dan perilaku manusia. Karena nilai digunakan bersama oleh sekelompok orang dalam satu ikatan yang sama, maka wajar apabila kita berbicara mengenai nilai sosial (social value,) atau nilai budaya (cultural value). Nilai-nilai mendasar yang dianut oleh suatu kelompok masyarakat mencakup keinginan untuk bertahan hidup, kebutuhan untuk memiliki, kebutuhan akan ketentraman, dan kebutuhan akan rasa aman.

6. Pergerakan Transportasi

pergerakan manusia dan barang, dan peningkatan atau penurunan lingkungan fisik. Suatu kota dapat dipandang sebagai suatu tempat di mana terjadi aktivitas- aktivitas atau sebagai suatu pola tata-guna lahan. Lokasi di mana aktivitas dilakukan akan mempengaruhi manusia dan aktivitas manusia akan mempengaruhi lokasi tempat aktivitas berlangsung. Interaksi antar aktivitas terungkap dalam wujud pergerakan manusia, barang, dan informasi. Alasan yang menyebabkan manusia dan barang bergcrak dari satu tempat ke tempat lainnya dapat dijelaskan oleh tiga kondisi berikut: (1) Komplementuritas, daya tarik relative antara dua atau lebih tempat tujuan; (2) keinginan untuk mengatasi kendala jarak, diistilahkan sebagai transferabilitas diukur dari waktu dan uang yang dibutuhkan, serta teknologi terbaik apa yang tersedia untuk mencapainya: dan (3) persaingan antar beberapa lokasi untuk memenuhi permintaan dan penawaran. Bagaimana orang dan barang bergerak dari tempat asal ke tempat tujuan sebenarnya merupakan suatu pilihan (seseorang bisa saja memilih menggunakan bis ke pusat

kota ketimbang menggunakan mobil pribadi). Keputusan ini dibuat dengan mempertimbangkan beberapa faktor seperti waktu jarak, efisiensi, biaya, keamanan, dan kenyamanan. perubahan pada seluruh siklus. Perlu dicatat bahwa siklus ini merupakan penyederhanaan dari kenyataan yang sebenarnya, dan catat juga bahwa kekuatan pasar dari lahan juga tidak diperlihatkan pada gambar. "Kendatipun demikian, siklus ini memberikan ilustrasi tentang hubungan yang fundamental antara transportasi dan rata-guna lahan.

7. Sekilas tentang, karakteristik sistem transportasi karakteristik

Bentuk fisik dari kebanyakan sistem transportasi tersusun atas empat elemen dasar:

1. sarana perhubungan (link): jalan raya atau jalur yang menghubungkan dua titik atau lebih. Pipa, jalur ban berjalan, jalur laut, dan jalur penerbangan juga dapat dikategorikan sebagai sarana perhubungan.
2. Kendaraan: alat yang memindahkan manusia dan barang dari satu titik ke titik lainnya di sepanjang sarana perhubungan. Mobil, bis, kapal, pesawat terbang, ban berjalan, dan kabel adalah contoh-contohnya.
3. Terminal: titik-titik di mana perjalanan orang dan barang dimulai atau berakhir. Contoh: garasi mobil, lapangan parkir, gudang bongkar-muat, terminal bis, dan bandar udara.
4. Manajemen dan tenaga kerja orang-orang yang membuat mengoperasikan, mengatur, dan memelihara sarana perhubungan, kendaraan, dan terminal.

Keempat elemen di atas berinteraksi dengan manusia, sebagai pengguna maupun non-Pengguna sistem, dan berinteraksi pula dengan lingkungan. Perilaku subsistem fisik, subsistem manusia, dan subsistem lingkungan sangatlah rumit karena melibatkan interaksi manusia sebagai pengendara dan non-pengendara, yang menggunakan berbagai jenis kendaraan dengan karakter dan kinerja berbeda-beda dan dengan karakteristik fisik yang juga berbeda

1. Lingkungan sekitar. dimensi ini biasanya meliputi unsur-unsur seperti mikroiklim, cahaya, suara, dan aroma. Unsur-unsur lingkungan ini sangatlah penting untuk memelihara fungsi-fungsi fisiologis dan psikologis organ tubuh manusia. Sebagai contoh, seorang penumpang di dalam bus menikmati kenyamanan perlindungan dari gangguan cuaca tetapi kenyamanannya bisa menjadi buyar akibat tingkat kebisingan dan getaran bus.
2. Unsur-unsur visual: Lingkungan sebagaimana yang ditangkap oleh indra penggunanya masuk ke dalam dimensi ini, seperti warna, bentuk, dan sarana-sarana kasat mata lainnya.
6. Sumber daya: Komponen dan fasilitas fisik dari suatu sistem transportasi- jalan, terminal, dan kendaraan-termasuk dalam kategori ini. Ukuran-ukuran dari sumber daya ini dapat meliputi dimensi-dimensi seperti jumlah lajur jalan atau luas area bagi pejalan kaki di dalam terminal.
3. Unsur-Unsur simbolik: Nilai-nilai sosial, perilaku. dan norma budaya yang direpresentasikan atau diekspresikan oleh lingkungan termasuk dalam kategori ini.
8. Unsur-unsur arsitektural: Dimensi ini mengacu kepada unsur rasa atau estetika dari lingkungan.
4. Konsekuensi: Dimensi ini merupakan karakteristik lingkungan yang memperkuat atau memperlemah perilaku. Ukuran-ukuran dari konsekuensi meliputi biaya, resiko, dan kemacetan.
5. Perlindungan: Faktor-faktor keamanan secara umum termasuk dalam kategori ini.
6. Pengaturan waktu: Seluruh dimensi yang disebutkan sebelumnya diatur dalam waktu dan beberapa di antaranya mengalami fluktuasi dalam siklus yang bervariasi, seperti harian, mingguan, atau tahunan. mengilustrasikan dampak lingkungan terhadap aspek-aspek perilaku manusia yang relevan dengan transportasi. Selain itu, perbedaan-Patut dicatat bahwa pergerakan serupa juga cenderung terjadi ketika perjalanan menuju kesatu titik dimulai dimana penumpang pada saat itu memasuki fasilitas jalan tol. Gambar 1-8 memperlihatkan tingkatan-

tingkatan pergerakan tersebut. Ketidakmampuan dari tiap-tiap bagian tingkatan untuk mengakomodasi tiap permasalahan merupakan salah satu alasan mengapa suatu sistem dinilai gagal. Sebuah ilustrasi dari klasifikasi fungsional jaringan jalan raya di luar kota (rural) memperlihatkan klasifikasi fungsional jaringan jalan di pinggiran kota (suburban). Konsep klasifikasi jalan raya sangat berhubungan dengan konsep aksesibilitas dan konsep mobilitas di mana konsep-konsep tersebut telah disinggung dalam bab ini. mengilustrasikan hubungan antara akses mobilitas dan klasifikasi fungsional dari jalan raya dan jalan tol. Jalan tol dan jalan arteri mempunyai tingkat mobilitas yang tinggi karena keduanya memperkenalkan kecepatan tinggi tetapi kedua jenis jalan ini tidak menyediakan aksesibilitas yang memadai bagi fasilitas di sekitarnya. Sebaliknya. Jalan lokal memiliki aksesibilitas yang maksimum, namun mobilitas di jalan ini relatif buruk karena kecepatan yang rendah. Oleh karena itu, sebuah kota atau daerah harus berupaya untuk menyediakan porsi yang tepat antara jalan tol, jalan arteri, jalan raya, dan jalan lokal untuk menawarkan sistem yang aksesibilitas dan mobilitas yang seimbang demi kemudahan para penduduknya. Distribusi Tipikal dari Jalan dan Jalan Raya Fungsional Distribusi tipikal jalan wilayah perkotaan diperlihatkan pada Jalan arteri utama akibat dampak yang merugikan dan biaya tak terduga, seperti biaya keselamatan. Setiap moda transportasi mungkin saja efisien dalam beberapa aspek namun tidak efisien dalam aspek lainnya. merangkum karakteristik-karakteristik dasar dari berbagai macam moda transportasi utama.

8. sistem, tingkatan, dan klasifikasi transportasi

Pengklasifikasian moda-moda transportasi ke dalam sistem-sistem operasional atau kelas-kelas fungsionalnya akan sangat berguna bagi pemahaman kompleksitas sistem transportasi keseluruhan. Sebagai contoh, munculnya klasifikasi berdasarkan fungsinya sebagai metode yang dipergunakan dalam mengelompokkan jalan raya telah membantu para insinyur

untuk berkomunikasi dengan para ekonomi, ahli social, perencana, dan pakar administrasi dengan lebih efektif. Ada sederetan gerakan berjalan, yang dapat dikenali pada kebanyakan perjalanan. Misalnya pada sebuah sistem jalan raya, pergerakan di sini adalah pergerakan utama di sepanjang, jalan tol, transisi menuju jalan arteri lewat pintu tol (freeway off-ramp), kemudian pergerakan lebih lanjut di sepanjang jalan arteri di mana lalu-lintas didistribusikan dan kemudian dikumpulkan lewat jalan pengumpul dan akhirnya tiba di tempat tujuan (bisa berupa garasi atau tempat parkir). Pergerakan yang lebih jauh lagi dari penumpang ini adalah sebagai seorang pejalan kaki di trotoar suatu jalan lokal, dan akhirnya tiba di tempat tujuannya. Perbedaan individu di dalam masyarakat yang menggunakan dan menyediakan transportasi juga harus dipertimbangkan. Dimensi-dimensi ini meliputi unsur: etnis, pendapatan, kepemilikan mobil, status ekonomi, kesehatan, dan keahlian. Sebagai tambahan, unsur-unsur dasar berikut ini juga dapat dimasukkan ke dalam desain transportasi (Khisty, 1983): keselamatan, keamanan, kemudahan, kesinambungan, kenyamanan, koherensi sistem, dan daya-tarik. Variabel- variabel yang terkandung dalam daftar dan gambar ini bisa jadi membingungkan, namun demikian variabel-variabel ini memang merepresentasikan suatu pendekatan sistem ke arah hubungan timbal balik antara transportasi dan perilaku manusia. Sistem transportasi dapat dievaluasi berdasarkan tiga atribut dasar berikut:

1. Penyebaran (ubiquity) jumlah aksesibilitas untuk dapat menjangkau sistem, arah jalur di antara titik-titik akses dan keluwesan sistem untuk dapat mengatasi beraneka ragam kondisi lalu-lintas. Jalan raya relatif lebih tersebar di mana-mana dibanding jalan kereta api tetapi dewasa ini menjadi berkurang pertumbuhannya akibat investasi yang mahal dan ketidak fleksibelannya. Kendatipun demikian, di dalam moda jalan raya (highway), jalan tol lebih kecil penyebarannya dibandingkan dengan jalan raya dan jalan.

9. Komunikasi, transpor transportasi, dan kesenjangan

Di Amerika Serikat selama ini berlaku hipotesis yang menyatakan bahwa ada tiga moda transportasi yang mendominasi keseluruhan tingkatan transportasi yang tersedia bagi masyarakat: berjalan kaki untuk jarak yang pendek, mobil untuk jarak menengah, dan pesawat terbang untuk jarak jauh. Terdapat satu tingkatan transportasi gabungan yang meliputi tingkatan-tingkatan j aringan dan tingkatan-tingkatan wilayah perkotaan. Para ahli perencanaan sangat menyadari jarak "penolakan" dari rata-rata pejalan kaki yang menggunakan sistem jalan raya, yaitu umumnya sekitar 400 meter atau 1/4 mil. Lebih dari 400 meter, kebanyakan pejalan kaki membutuhkan semacam sistem mekanis untuk membawa mereka ke tempat tujuan. Sebagai contoh, jika seorang pejalan kaki hendak menempuh jarak 10 kali lebih besar dari 400 meter (yaitu 4 km atau 2,5 mil), orang tersebut biasanya tidak akan atau menghabiskan waktu selama 50 menit untuk berjalan meskipun orang tersebut mempunyai banyak waktu luang. Dia pasti akan mencari alternatif transportasi lainnya yang lebih cepat. Terdapat banyak bukti, yang menunjukkan bahwa orang memilih moda transportasi tidak hanya berdasarkan pertimbangan biaya saja tetapi juga berdasarkan pertimbangan waktu perjalanan. Tanpa kita sadari, jarak tempuh berhubungan dengan waktu tempuh. dianggap sebagai cukup cepat: sistem-sisiem yang terletak di bawah garis panah dikatakan sebagai terlalu rendah. Selanjutnya mengenai kemampuan bawah-sadar manusia untuk menghubungkan jarak dan waktu. Tabel 1-3 menunjukkan bahwa ketika waktu tempuh perjalanan meningkat dua kali, jarak tempuh meningkat sepuluh kali dan kecepatan meningkat lima kali lipat. Fenomena ini umumnya menghasilkan tiga moda yang dominan: berjalan, menggunakan mobil, dan menggunakan pesawat terbang. Pada saat yang sama, ini menghasilkan "kesenjangan transportasi" yang besar. Tentu saja perhitungan ini, diperlihatkan pada Gambar 1-14, tidak sama untuk orang dengan tingkat ekonomi yang berbeda. Orang dapat dengan mudah mengabaikan pendapat ini

dengan alasan bahwa jelas tidak tersedia pasar untuk moda seperti ini di dalam tingkatan transportasi (Gambar 1-13). Sebaliknya, adalah suatu keuntungan untuk memahami kebutuhan nyata pengguna transportasi dan kondisi-kondisi batas yang ditetapkan oleh masyarakat dan lingkungan atas moda-moda dalam tingkatan ini. Dengan semakin berkurangnya pasokan energy, maka identifikasi dan evaluasi atas kesenjangan transportasi ini menjadi sangat penting raya, jalan kereta api, jalur pipa, jalur perairan, bandar udara, dan pelabuhan laut. Sistem aktivitas meliputi pergerakan orang dan barang antara dua atau lebih posisi ditinjau dari jaraknya terhadap infrastruktur. Sistem aktivitas dapat diibaratkan sebagai sebuah pasar untuk pergerakan. Seberapa besar pasar ini diukur dari jumlah perdagangan dan perjalanan pada tingkat makro, sedangkan ukuran, tipe, dan frekuensi pengapalan merupakan faktor penting pada tingkat mikro. Sistem transpor terdiri dari orang dan barang yang membutuhkan kendaraan (di samping menggunakan kekuatannya sendiri) untuk membawa mereka dari satu tempat ke tempat lainnya. Setiap pergerakan adalah layanan transpor. Permintaan (atau kebutuhan) atas layanan diimbangi dengan cukupnya suplai layanan yang diberikan oleh kendaraan dan pengendaranya di jalan, jalur, dan rutanya. Konsekuensinya, kendaraan dilihat sebagai sarana transpor. Di dalam Sistem lalu-lintas, pergerakan fisik aktual dari transpor berlangsung dalam ruang dan waktu, dengan mengasumsikan bahwa orang dan barang bergerak bersama-sama dengan sarana transpor tersebut (dalam hal ini, kendaraan) di sepanjang jaringan fisik. Setiap kendaraan (atau sekelompok kendaraan yang secara fisik terhubung satu dengan lainnya) dapat dilihat sebagai suatu unit lalu-lintas, dan arus yang dihasilkan biasanya diukur sebagai jumlah kendaraan per satuan teknologi ITS di seluruh Amerika Serikat di 75 kota metropolitan terbesar dalam kurun waktu 10 tahun mendatang. Kebutuhan untuk menggunakan teknologi ITS didasarkan pada kenyataan bahwa dalam 10 tahun terakhir telah terjadi 30 persen

peningkatan lalu --- lintas, yang mengakibatkan orang — orang Amerika kehilangan 2 juta jam per tahun (setara dengan kehilangan \$20 juta per tahun) akibat kemacetan. Dunia bisnis juga diperkirakan kehilangan \$40 miliar per tahun akibat masalah lalu lintas. Diharapkan bahwa teknologi ITS dapat ntengurangi masalah masalah tersebut. ITS paling tidak terdiri dari sembilan komponen, yang dapat diuraikan secara singkat sebagai berikut:

1. Sistem pengendalian rambu lalu — lintas "cerdas", yang dapat mengatur arus lalu — lintas padat pada persimpangan jalan dan menyesuaikan lampu lalu — lintas secara otomatis untuk mengatur lalu — lintas.
2. Sistem manajemen jalan tol menghitung jumlah kendaraan rnasuk ke jalan tol dengan rambu - rambu yang diletakkan di pintu jalan tol. Meskipun teknologi ini sudah digunakan sejak lama, tetapi sistem ini sekarang sedang disempurnakan dengan cara menyambung rambu dengan system — sistem deteksi lainnya — sebagai contoh. Sistem pengawasan kecelakaan.
3. Sistem manajemen sarana penghubung membantu para pengelola untuk mengendalikan dan mengawasi pergerakan kendaraan angkutan umum dan menyesuaikan jadwalnya secara terature
4. Sistem manajemen kecelakaan mendeteksi dan mengatur masalah lalu lintas tidak langsung yang disebabkan oleh berbagai kecelakaan yang tidak dapat diduga sebelumnya, seperti kecelakaan lalu lintas, kemacetan, dan rnaterial yang tumpah di jalanan yang lintas dalam periode waktu mengakibatkan penumpukan lalu tertentu. Sistem ini sedang dalam masa uji coba.
5. Pengumpulan tol elektronik di jembatan dan jalan telah dioperasikan di berbagai tempat.

6. Sistem pembayaran karcis elektronik juga telah lama dilakukan. tetapi masih membutuhkan penyempurnaan lebih jauh.
7. Lampu darurat memungkinkan berbagai kendaraan darurat (seperti ambulan, pemadam kebakaran, dan lain-lain) untuk mengendalikan lampu lalu — lintas di persimpangan jalan. Pengendara kendaraan darurat dapat menekan tombol lampu hijau lalu — lintas sampai persimpangan jalan dapat dilalui dengan leluasa.
8. Sistem informasi perjalanan menyediakan informasi lalu -- lintas bagi para pengguna. Sehingga mereka dapat menyesuaikan rencana perjalanannya berdasarkan informasi yang mereka dapat.

C. Konsep Kota

1. Pengertian Kota

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

mengambil lokasi yang memiliki nilai strategis secara ekonomi, sosial, maupun fisiografis; (7) secara demografis diartikan sebagai tempat dimana terdapat konsentrasi penduduk yang besarnya ditentukan berdasarkan batasan statistik tertentu.

2. Pertumbuhan Kota

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

Terdapat faktor-faktor yang mendorong gerak sentripetal adalah: (1) adanya berbagai pusat pelayanan, seperti pendidikan, pusat perbelanjaan, pusat hiburan dan sebagainya; (2) mudahnya akses layanan transportasi seperti pelabuhan, stasiun kereta, terminal bus, serta jaringan jalan yang bagus; (3) tersedianya beragam lapangan pekerjaan dengan tingkat upah yang lebih tinggi. Sedangkan faktor-faktor yang mendorong gerak sentrifugal adalah : (1) adanya gangguan yang berulang seperti macetnya lalu lintas, polusi, dan gangguan bunyi-bunyian yang menimbulkan rasa tidak nyaman; (2) harga tanah, pajak maupun sewa di luar pusat kota yang lebih murah jika dibandingkan dengan pusat kota; (3) keinginan untuk bertempat tinggal di luar pusat kota yang terasa lebih alami (Daldjoeni, 1992:172).

3. Perkembangan kota

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

a. Keadaan geografis, yakni pengaruh letak geografis terhadap perkembangan fisik dan fungsi yang diemban oleh kota.

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

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

D. Fungsi Pemerintah

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

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

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

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

1. Pelayanan
2. Pemberdayaan
3. Pembangunan

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

1. Fungsi primer

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

2. Fungsi sekunder

Pemerintah adalah fungsi yang berhubungan negatif dengan kondisi ekonomi, politik dan sosial yang diperintah, dalam arti, semakin tinggi taraf hidup, semakin kuat bargaining position, dan semakin integratif masyarakat yang diperintah, semakin berkurang fungsi sekunder pemerintah. Fungsi pemerintah berubah dari *rowing* ke *steering*. Berdasarkan pendapat ahli di atas, dapat disimpulkan fungsi pemerintah adalah pelayanan publik yang diberikan kepada masyarakat oleh pemerintah itu sendiri untuk membuat suatu perubahan untuk masyarakat khususnya di bidang ekonomi, politik, dan sosial. Pramono (2008: 202-203) berpendapat, fungsi pemerintah adalah mensejahterakan masyarakat dengan menggunakan sumber daya seefisien mungkin. Hasil produksi pemerintah sebagian besar, berupa barang dan jasa untuk kepentingan umum (*public goods and service*). Barang dan jasa seperti ini tidak dijual. Misalnya jalan raya, jembatan, berbagai fasilitas umum, fasilitas sosial, keamanan dan sebagainya.

E. Konsep Sosial

1. Interaksi Sosial

Manusia adalah makhluk individu, makhluk sosial dan makhluk yang berpikir. Sebagai makhluk individual manusia mempunyai dorongan atau motif untuk mengadakan hubungan dengan dirinya sendiri, sedangkan sebagai makhluk sosial manusia mempunyai dorongan untuk mengadakan hubungan dengan orang lain, manusia mempunyai dorongan sosial.

Menurut Bimo Walgito (2003: 65), interaksi sosial merupakan suatu hubungan antara individu

satu dengan individu lainnya dimana individu yang satu dapat mempengaruhi individu yang lainnya sehingga terdapat hubungan yang saling timbal balik. Soerjono Soekanto (2002: 61) mengemukakan bahwa interaksi sosial yaitu merupakan hubungan- hubungan sosial yang dinamis, yang menyangkut hubungan perseorangan, antara kelompok-kelompok manusia, maupun antara perseorangan dengan kelompok manusia. Roucek dan Warren berpendapat bahwa: “Interaksi sosial adalah satu proses melalui tindak balas tiap-tiap kelompok berturut-turut menjadi unsur penggerak bagi tindak balas dari kelompok yang lain.

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

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

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

2. Perubahan Sosial

Perubahan Sosial menurut pendapat Selo Soemardjan (1991: 304), adalah segala perubahan-perubahan pada lembaga-lembaga kemasyarakatan di dalam suatu masyarakat, yang mempengaruhi sistem sosialnya, termasuk di dalamnya nilai-nilai, sikap dan pola perilaku di antara kelompok- kelompok dalam masyarakat. Menurut John Lewis Gillin dan John Philip Gillin, perubahan sosial sebagai suatu variasi dari cara-cara hidup yang telah diterima, baik karena perubahan kondisi geografis, kebudayaan material, komposisi penduduk, ideologi maupun karena adanya difusi ataupun penemuan-penemuan baru dalam masyarakat.

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

3. Ciri-Ciri Perubahan Sosial

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

F. Pembangunan

1. Pengertian Pembangunan

Pada hakekatnya, pengertian pembangunan secara umum pada hakekatnya adalah proses perubahan yang terus menerus untuk menuju keadaan yang lebih baik berdasarkan norma-norma tertentu. Mengenai pengertian pembangunan, para ahli memberikan definisi yang bermacam-macam seperti halnya perencanaan. Istilah pembangunan 44act saja diartikan berbeda oleh satu orang dengan orang lain, daerah yang satu dengan daerah lainnya, Negara satu dengan Negara lain. Untuk lebih jelasnya berikut ini disajikan pengertian pembangunan menurut beberapa ahli.

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

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

Rogers dalam Nasution (2004: 28) menyatakan, bahwa pembangunan adalah suatu proses perubahan sosial dengan partisipasi yang luas dalam suatu masyarakat, yang dimaksudkan untuk kemajuan sosial dan material (termasuk bertambah besarnya keadilan, kebebasan dan kualitas lainnya yang dihargai) untuk mayoritas rakyat melalui kontrol yang lebih besar yang mereka peroleh terhadap lingkungan mereka.

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

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

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

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

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

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

2. Infrastruktur

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

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

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

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

Selanjutnya, infrastruktur dapat dibedakan menjadi 2 kelompok yaitu infrastruktur fungsi dan peruntukannya. Familoni (2004: 20) menjelaskan bahwa infrastruktur dibedakan menjadi infrastruktur ekonomi dan sosial. Infrastruktur ekonomi memegang peranan penting dalam mendorong kinerja pertumbuhan ekonomi di berbagai negara. Infrastruktur ekonomi diantaranya utilitas publik seperti tenaga listrik, telekomunikasi, suplai air bersih, sanitasi dan saluran pembuangan dan gas. Kemudian juga termasuk pula pekerjaan umum, seperti jalan, kanal, bendungan, irigasi dan drainase serta proyek transportasi seperti jalan kereta api, angkutan kota, waterway, dan bandara. Sedangkan infrastruktur sosial dapat dibedakan menjadi infrastruktur pendidikan dan kesehatan.

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

3. Pembangunan Infrastruktur

Siagian (1994: 2) memberikan pengertian tentang pembangunan sebagai “Suatu usaha atau rangkaian usaha pertumbuhan dan perubahan yang berencana dan dilakukan secara sadar oleh suatu bangsa, negara dan pemerintah, menuju modernitas dalam rangka pembinaan bangsa (nation building)”.

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

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

Peta asta gatra (geografi, demografi dan kondisi sosial) suatu wilayah baik yang berupa informasi tektual maupun peta rupa bumi adalah merupakan sumber informasi yang perlu diketahui dan diantisipasi dalam saat pembuatan RUTR maupun RUTRW karena dari data tersebut dapat diantisipasi tingkat kebutuhan saat sekarang dan yang akan datang, dengan demikian khususnya bagi pengembangan wilayah (RUTRW) sangat dimungkinkan untuk dilaksanakan mulai dari awal secara terprogram dan antisipatif serta perlunya masukan dari beberapa institusi terkait termasuk Departemen Pertahanan didalam perencanaannya agar didalam pembangunannya terjadi keharmonisan dan tidak tumpang tindih, siapa berbuat apa, serta diharapkan infrastruktur yang dibangun nantinya tidak saja bermanfaat bagi pengguna tapi juga mampu berperan dalam situasi negara dalam keadaan normal maupun darurat. Sedangkan bagi wilayah yang tingkat dinamikanya yang tinggi dan kota-kota besar lainnya diperlukan pemikiran untuk perlunya relokasi atau pembagian wilayah secara bertahap, misalnya dimana pusat pemerintahan, pusat perdagangan dan pemukiman sehingga arus pemanfaatannya akan maksimal, praktis, ekonomis dan efisien.

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

unsur pertahanan dan keamanan yang memadai. Hal demikian sangat mengganggu kenyamanan masyarakat setempat dan juga merupakan hal rawan yang dapat dimanfaatkan (misalnya sabotase atas obyek vital tersebut) oleh pihak- pihak yang tidak bertanggung jawab.

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

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

- a. Infrastruktur merupakan katalis bagi pembangunan. Ketersediaan infrastruktur dapat meningkatkan akses masyarakat terhadap sumberdaya sehingga dapat meningkatkan produktifitas dan efisiensi dan pada akhirnya dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi. Hampir dalam semua aktifitas masyarakat dan pemerintah, keberadaan infrastruktur merupakan satu kesatuan yang tidak dapat dipisahkan dan sudah menjadi kebutuhan dasar.
- b. Keterkaitan Infrastruktur dengan berbagai aspek. Agar peran infrastruktur dalam pembangunan menjadi optimal, maka keberadaan pembangunan infrastruktur harus terkait dengan: (a) Bangkitan- bangkitan pembangunan yang lainnya; (b) Pembangunan pertanian, perkebunan, budi daya pantai, kelautan, industri, perdagangan, jasa, pariwisata, pertambangan, migas dan sebagainya; (c) Masyarakat yang akan menjadi kelompok sasaran pelayanan infrastruktur tersebut dan kemampuan dalam membayar jasa layanan infrastruktur; (d) Institusi pengelolanya, misalnya peran pemerintah dalam pengelolaan atau pemeliharaan serta memberi arahan dalam bentuk regulasi sebagai bentuk layanan publik dan (e) Dalam konteks privatisasi, investasi infrastruktur perlu mempertimbangkan minat investor, tujuan yang dikehendaki investor, syarat-syarat investasi dan insentif bagi investor.

c. Perencanaan kebutuhan infrastruktur harus dilakukan melalui kombinasi antara perencanaan yang digagas pemerintah pusat dengan yang digagas pemerintah daerah. Seiring dengan diimplementasikannya desentralisasi fiskal dan diberikannya kewenangan yang lebih luas bagi daerah, setiap daerah diharapkan mampu lebih mengembangkan potensi daerahnya. Oleh karena itu pembangunan yang dilakukan di daerah harus didasarkan pada kebutuhan daerah masing-masing. Dalam hal ini, pembangunan infrastruktur yang sesuai dengan kebutuhan daerah diharapkan mampu meningkatkan perekonomian daerah tersebut dan daerah sekitarnya. Untuk itu perlu kerangka pembangunan yang digagas pemerintah daerah, disamping kerangka model yang digagas pemerintah pusat yang selama ini digunakan. Yang dimaksud dengan adanya perencanaan yang digagas pemerintah daerah adalah terdapat rencana indikasi kebutuhan infrastruktur secara lokal dan regional, sehingga perencanaan tersebut ditentukan oleh pemerintah daerah berdasarkan kebutuhan daerah. Sedangkan rencana pembangunan infrastruktur yang bersifat digagas pemerintah pusat dan dikoordinasikan oleh kantor Menko Perekonomian.

d. Keberhasilan kerjasama Pemerintah dan Swasta memerlukan kondisi yang harus dipenuhi, yaitu: (a) Stabilitas kerangka ekonomi makro; (b) Sektor keuangan yang efisien dan berkembang; (c) Kerangka kebijakan yang mantap; (d) Penerimaan proyek yang berkelanjutan; (e) Adanya mekanisme arbitrase atau penyelesaian penyelesaian yang jelas; (f) Undang-Undang perbankan yang berkembang dengan baik dan (g) Adanya investasi pendamping dari pinjaman pemerintah/ekuitas/subsidi (Kewajiban Sektor publik).

e. Penyediaan infrastruktur harus memperhatikan aspek keberlanjutan. Pembangunan infrastruktur harus memperhatikan aspek keberlanjutan, sehingga dalam jangka panjang keberadaan infrastruktur tidak menyebabkan kerusakan lingkungan.

f. Mekanisme penyediaan infrastruktur harus mendasarkan pada prinsip-prinsip akuntabilitas, transparansi, serta memperhatikan aspek efisiensi dan keadilan.

4. Tujuan Pembangunan

Tujuan pembangunan di negara manapun, pasti bertujuan untuk kebaikan masyarakatnya. Meskipun istilah yang digunakan beragam, tapi pada hakikatnya sama, yakni untuk kesejahteraan masyarakat. Sedangkan tujuan itu sendiri memberikan arah yang hendak dicapai. Tidak ada satupun tujuan yang benar-benar merupakan tujuan akhir dalam arti sesungguhnya.

Seperti yang diungkapkan Afifuddin dalam Yunarto (2013: 3) pada umumnya, komponen-komponen dari cita-cita akhir dari negara- negara modern di dunia, baik yang sudah maju maupun yang sedang berkembang, adalah hal-hal yang pada hakikatnya bersifat relatif dan sukar membayangkan tercapainya titik jenuh yang absolut yang setelah tercapai tidak mungkin ditingkatkan lagi seperti:

- a. Keadilan sosial
- b. Kemakmuran yang merata
- c. Perlakuan sama dimata hukum
- d. Kesejahteraan material mental dan sprititual
- e. Kebahagiaan untuk semua
- f. Ketentraman dan
- g. Keamanan

5. Manfaat pembangunan infrastuktur

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

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

G. Konsep Dampak Sosial Pembangunan Infrastruktur

Salah satu konsep tentang studi dampak bias^{52l} bertolak dari pemikiran bahwa masyarakat ini dipandang sebagai suatu bagian dari ekosistem. Perubahan dari salah satu subsistem akan mempengaruhi subsistem yang lain. Daerah yang terkena dampak (impacted area) dipandang sebagai suatu ekosistem dengan bermacam-macam komponen yang saling berhubungan. Yang menjadi pusat perhatian adalah bagaimana saling berkait antar subsistem, dampak apa yang akan terjadi dan untuk berapa lama dampak itu akan berlangsung. Di dalam masyarakat terdapat tiga subsistem yang saling interaktif, yaitu bias^{52l} social, bias^{52l} ekonomi, dan bias^{52l} fisik atau lingkungan fisik (Sudharto P hadi, 1997: 23-24).

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

Analisis mengenai dampak lingkungan muncul sebagai jawaban atas keprihatinan tentang dampak bias^{52l} dari kegiatan manusia, khususnya pencemaran lingkungan akibat kegiatan bias^{52l} pada tahun 1960-an. Sejak itu AMDAL telah menjadi alat utama untuk melaksanakan kegiatan-kegiatan manajemen yang bersih lingkungan dan selalu melekat pada tujuan pembangunan yang berkelanjutan.

Dasar hukum AMDAL adalah Peraturan Pemerintah No. 27 Tahun 2012 tentang ‘Izin Lingkungan’. AMDAL sendiri merupakan suatu kajian mengenai dampak positif dan bias^{52l} dari suatu rencana kegiatan atau proyek, yang dipakai pemerintah dalam memutuskan apakah suatu kegiatan atau proyek layak atau tidak layak lingkungan. Kajian dampak positif dan negative tersebut biasanya disusun dengan mempertimbangkan aspek fisik, kimia, biologi, bias^{52l}-ekonomi, bias^{52l} budaya dan kesehatan masyarakat.

Dampak bias^{52l} adalah konsekuensi bias^{52l} yang timbul akibat suatu kegiatan pembangunan, maupun penerapan suatu kebijaksanaan dan program. Di Indonesia studi dampak bias^{52l} pada umumnya menjadi bagian dari studi Analisa Mengenai Dampak Lingkungan (AMDAL) hanya diterapkan untuk proyek pembangunan. Dampak bias^{52l} muncul ketika aktivitas proyek, program atau kebijaksanaan diterapkan pada suatu masyarakat. Pengaruh itu bias positif, bias

pula negative. Hal ini hanya dapat diuji dari nilai, norma, aspirasi, dan kebiasaan masyarakat yang bersangkutan. Sehingga dapat disimpulkan bahwa dampak sosial merupakan perubahan yang terjadi pada manusia dan masyarakat yang diakibatkan oleh adanya aktivitas pembangunan (Sudharto P. Hadi, 1997: 110).

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

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

Menurut Carley dan Bustello (1984: 5) dalam Sudharto P. Hadi (1997: 25-26), ruang lingkup aspek sosial dalam kajian dampak lingkungan yang diakibatkan oleh suatu kegiatan pembangunan paling tidak mencakup aspek demografi, sosial ekonomi, institusi serta psikologis dan sosial budaya. Dampak demografis meliputi angkatan kerja dan perubahan struktur penduduk, kesempatan kerja, pemindahan dan relokasi penduduk. Dampak sosial ekonomi terdiri dari perubahan pendapatan, kesempatan berusaha, pola tenaga kerja. Dampak institusi meliputi naiknya permintaan akan fasilitas seperti perumahan, sekolah, dan sarana rekreasi. Dampak psikologis dan sosial budaya meliputi integrasi sosial, kohesi sosial, keterikatan dengan tempat tinggal.

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

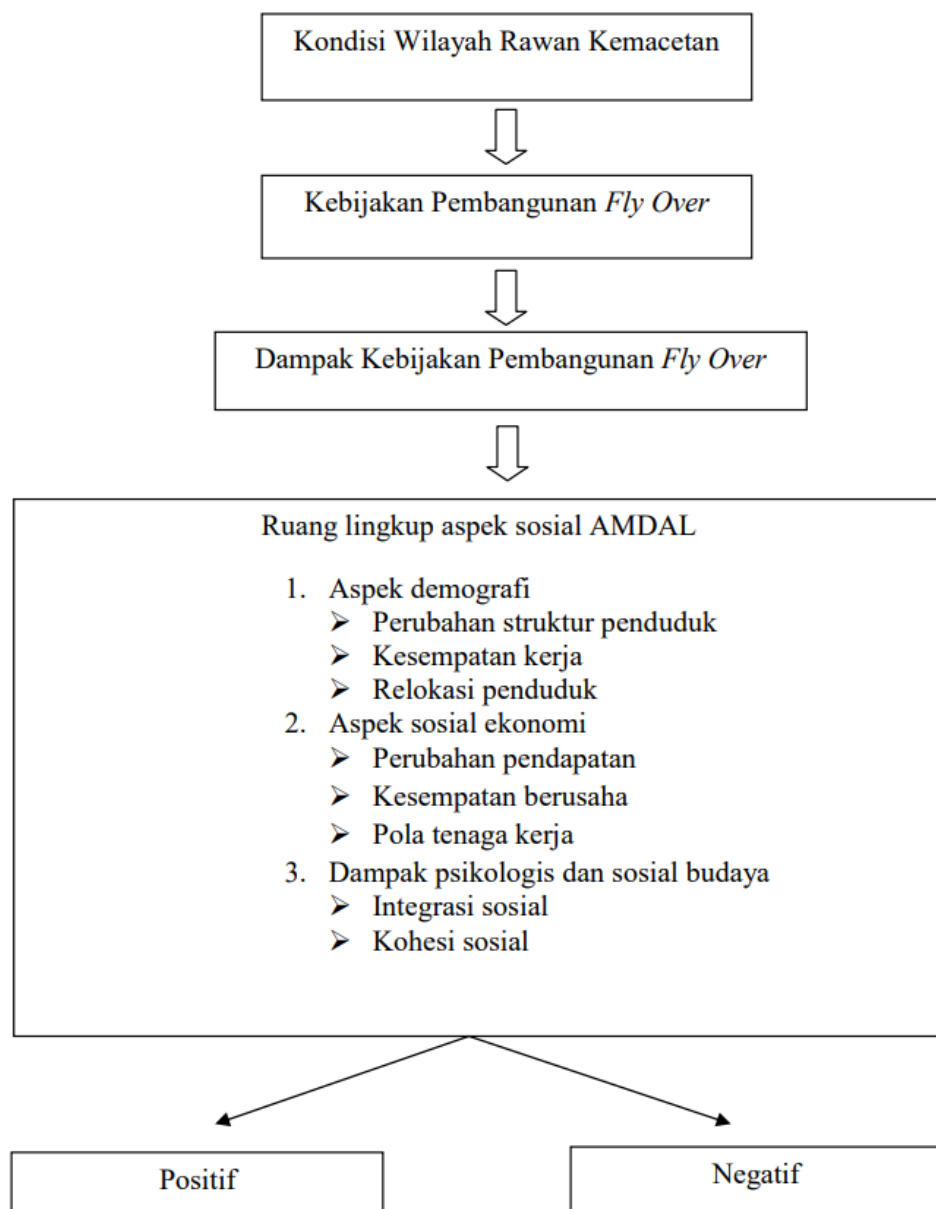
- a. Perubahan yang berhubungan dengan kependudukan
- b. Perubahan yang berkaitan dengan aspek ekonomi
- c. Perubahan yang berhubungan dengan aspek budaya
- d. Perubahan yang berhubungan dengan sumber daya alam
- e. Perubahan yang berkaitan dengan fasilitas publik

Dampak sosial, menurut Homenuck (1998: 1&3) dalam Sudharto P. Hadi (1997: 26-27), juga dapat dikategorikan ke dalam dua kelompok, yakni “real impact” dan “perceived impact”. “Real impact” atau “standard impact” menurut Homenuck, can be predicted with some certainty based on information concerning the construction and operation of the facility. Jadi dapat dikatakan bahwa “real” atau “standard impact” adalah dampak yang timbul sebagai akibat dari aktivitas proyek, pada setiap tahapan proyek, yang meliputi: pra-konstruksi, konstruksi, dan operasi, misalnya pemindahan penduduk, bising, atau polusi udara. “Perceived impact” atau “special impact” adalah suatu dampak yang timbul dari persepsi masyarakat terhadap resiko dari adanya proyek. Persepsi, sikap, dan kepercayaan masyarakat membentuk “interpretasi’ tentang proyek dan dampaknya.

H. Kerangka Pikir

Salah satu cara yang dilakukan pemerintah dalam mengupayakan pembangunan adalah dengan membuat kebijakan pembangunan khususnya dibidang infrastruktur, karena dengan adanya pembangunan infrastruktur yang baik permasalahan yang sering terjadi yaitu kemacetan dapat diatasi dengan membangun sarana seperti fly over. Sarana dan prasarana fisik, atau sering disebut dengan infrastuktur, merupakan bagian yang sangat penting dalam 54ocial pelayanan masyarakat. Berbagai fasilitas fisik merupakan hal yang vital guna mendukung berbagai kegiatan di masyarakat. Infrastruktur memegang peranan penting sebagai salah satu sarana untuk meningkatkan akses masyarakat dalam menjalankan aktivitasnya. Pembangunan infrastruktur seperti fly over tidak jarang menyebabkan dampak tertentu, baik itu dampak positif dan dampak 54ocial54e. Dampak yang ditimbulkan terhadap masyarakat itu sendiri. Jika dilihat dari latar belakang penelitian ini, pembangunan fly over banyak yang menyebabkan permasalahan khususnya bagi masyarakat di sekitar pembangunan fly over.

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis dan mendeskripsikan dampak yang dari kegiatan pembangunan fly over. ,khususnya masyarakat yang akan terkena dampak langsung dari adanya rencana pembangunan infrastruktur fly over Gajah mada-Antasari Bandar Lampung. Penelitian ini menggunakan analisis AMDAL yang ditinjau dari aspek 55ocial yang dikutip dari Carley dan Bustelo (1984: 5) dalam Sudharto P. Hadi (1997: 25-26).



BAB III.

METODOLOGI PENELITIAN

A. Tipe Penelitian

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

Penelitian ini terfokus ke dalam penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif, yakni sebuah desain yang memberi kemudahan bagi penulis untuk merekam, memantau dan mengikuti proses suatu peristiwa dari kegiatan pembangunan infrastruktur. Sebagaimana dijelaskan oleh Locke, Spriduso dan Silferman dalam Creswell (1994: 147): “Qualitative research is interpretative research. As such the biases, values and judgement of the researchers become stated explicitly in the research report. Such openness is considered to be useful and positive”. Penelitian kualitatif adalah suatu pendekatan yang juga disebut juga pendekatan investigasi karena biasanya penulis mengumpulkan data dengan cara bertatap muka langsung dan berinteraksi dengan orang-orang di tempat penelitian (McMillan & Schumacher, 2003: 102). Selanjutnya, Bogdan dan Taylor (1992: 21-22) menjelaskan bahwa penelitian kualitatif adalah salah satu prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa ucapan atau tulisan dan perilaku orang-orang yang diamati. Pendekatan kualitatif diharapkan mampu menghasilkan uraian yang mendalam tentang ucapan, tulisan, dan atau perilaku yang dapat diamati dari suatu individu, kelompok, masyarakat, dan atau organisasi tertentu dalam suatu setting konteks tertentu yang dikaji dari sudut pandang yang utuh, komprehensif, dan holistik. Hal ini sesuai dengan pendapat Winarno Surachman (1985: 139) sebagai berikut.

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

Dalam penelitian ini, analisis dalam proses pembangunan infrastruktur fly over Gajah Mada-Antasari merupakan fenomena yang diteliti.

Baik dalam prosesnya maupun dampak yang ditimbulkan dari kebijakan pembangunan infrastruktur yang bertujuan untuk mengatasi kemacetan tersebut. Dalam proses pembangunan infrastruktur, bagaimana dampak yang ditimbulkan dari segi ekonomi dan sosial maka dibutuhkan data yang faktual berupa deskripsi kalimat yang lebih bermakna sehingga mudah dipahami.

B. Fokus Penelitian

Fokus penelitian sangat penting dalam penelitian kualitatif, yaitu untuk menentukan batasan-batasan dan studi pengumpulan data sehingga penelitian bisa fokus dalam memahami masalah-masalah yang menjadi tujuan penelitian agar tidak melebar kemana-mana. Straus dan Corbin dalam Moleong (2001: 23) menyatakan fokus penelitian bertujuan untuk membatasi penulis sehingga terhindar dan tidak terjebak dalam pengumpulan data pada bidang yang sangat umum atau kurang relevan dengan masalah dan tujuan penelitian. Selain itu penentuan fokus penelitian berfungsi untuk memilih data yang relevan dan tidak relevan, meskipun menarik, maka tidak perlu dimasukkan ke dalam data yang sedang dikumpulkan.

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

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

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

sekitar Jl. Gajah Mada dan Jl. Antasari Bandar Lampung yaitu: 1) aspek demografi; 2) aspek sosial ekonomi; 3) aspek institusi; 4) aspek psikologis dan sosial budaya.

C. Lokasi dan Waktu Peneliiian

1. Lokasi

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

2. Waktu

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

D. Jenis Data

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

1. Data Primer

Sugiyono (2012: 225) menyatakan bahwa data primer adalah sumber data yang langsung memberikan data kepada pengumpul data. Data ini diperoleh dari penelitian langsung di lapangan berupa wawancara atau melalui pengamatan langsung yang dilakukan oleh penulis. Data primer yang digunakan adalah data berupa hasil wawancara. Wawancara dilakukan kepada masyarakat yang terkena dampak pembangunan fly over dengan menggunakan panduan wawancara mengenai analisa dampak pembangunan.

2. Data Sekunder

Sugiyono (2012: 225) menyatakan sumber yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data misalnya lewat orang lain atau lewat dokumen. Data sekunder adalah data tambahan yang diperoleh dari sumber-sumber lain yang memiliki kaitan dengan objek

penelitian ini beserta hasil dokumentasi yang diperoleh. Dalam penelitian ini, data sekunder yang akan diambil dan dikutip adalah buku, koran, skripsi, jurnal, internet dan undang-undang.

E. Sumber Informan

Informan dalam penelitian ini menggunakan teknik purposive sampling, yaitu cara penentuan informan yang ditetapkan secara sengaja atas dasar kriteria atau pertimbangan tertentu. Penulis menggunakan purposive sampling untuk meningkatkan kegunaan informasi yang diperoleh dari sample yang sedikit. Purpose sample adalah teknik penentuan sampel dengan pertimbangan tertentu (Sugiyono, 2009: 85). Selanjutnya menurut Arikunto (2010: 183) pemilihan sampel secara purposive pada penelitian ini berpedoman pada syarat-syarat pemilihan informan didasarkan kriteria dengan urutan sebagai berikut:

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

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

F. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data secara umum terdapat empat macam yaitu observasi, wawancara, dokumentasi, dan gabungan/tringulasi (Sugiyono, 2012: 225). Dalam mengumpulkan data penelitian ini, penulis menggunakan 3 teknik pengumpulan data sebagai berikut:

1. Observasi

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

2. Wawancara

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

3. Dokumentasi

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

G. Teknik Pengolahan Data

Menurut Hasan (2006: 24), pengolahan data adalah suatu proses dalam memperoleh data ringkasan atau angka ringkasan dengan menggunakan cara- cara atau rumus-rumus tertentu. Pengolahan data bertujuan untuk mengubah data mentah dari hasil pengukuran menjadi data yang lebih halus sehingga memberikan arah untuk mengkaji lebih lanjut (Sudjana, 2001: 128).

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

1. Tahap Editing

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

2. Tahap Interpretasi

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

H. Teknik Analisis Data

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

BAB IV.

GAMBARAN UMUM

A. Kota Bandar Lampung

Kota Bandar Lampung merupakan Ibukota Provinsi Lampung yang merupakan daerah yang dijadikan sebagai pusat kegiatan pemerintahan, sosial, politik, pendidikan, dan kebudayaan serta kegiatan perekonomian. Secara geografis terletak pada 5020' sampai dengan 5030' Lintang Selatan dan 105028' sampai dengan 105037' Bujur Timur. Ibukota Bandar Lampung berada di Teluk Betung. Bandar Lampung terletak di ujung selatan Pulau Sumatera, memiliki luas wilayah daratan 19.722 Ha (197,22 km²) dan luas perairan kurang lebih 39,82 km². Bandar Lampung memiliki 20 kecamatan dan terdiri dari 126 kelurahan. Secara administratif, kota Bandar Lampung dibatasi oleh:

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

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

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

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

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

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

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

Sumber: BPS kota Bandar Lampung 2016

Tabel 3. Luas wilayah kota Bandar Lampung menurut kecamatan tahun 2014 (km²)

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

Sumber: BPS Kota Bandar Lampung 2016

B. Sejarah Singkat Kota Bandar Lampung

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

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

Pemekaran terus terjadi hingga saat ini Kota Bandar Lampung terdiri dari 20 kecamatan dan 126 kelurahan. Sejak tahun 1965 sampai saat ini kota Bandar Lampung telah dijabat oleh beberapa walikota/KDH tingkat II berturut-turut sebagai berikut :

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

C. Iklim

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

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

D. Penduduk

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

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

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

Sumber: BPS kota Bandar Lampung 2016

E. Hidrologi

Dilihat secara hidrologi maka Kota Bandar Lampung mempunyai 2 sungai besar yaitu Way Kuripan dan Way Kuala, dan 23 sungai-sungai kecil. Semua sungai tersebut merupakan DAS (Daerah Aliran Sungai) yang berada dalam wilayah Kota Bandar Lampung dan sebagian besar bermuara di Teluk Lampung. Dilihat dari akuifer yang dimilikinya, air tanah di Kota Bandar Lampung dapat dibagi dalam beberapa bagian berdasarkan porusitas dan permeabilitas yaitu:

1. Akuifer dengan produktifitas sedang, berada di kawasan pesisir Kota Bandar Lampung, yaitu di Kecamatan Panjang, Teluk Betung Selatan, dan Teluk Betung Barat.

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

F. Jalan dan Transportasi

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

Sejak tahun 2013, pemerintah kota resmi membuka jembatan layang (flyover). Jembatan layang yang sudah dibangun di fly over yaitu:

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

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

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

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

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

Sumber: BPS Kota Bandar Lampung tahun 2015

Alat transportasi di Bandar Lampung antara lain:

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

G. Pendidikan

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

H. Kesehatan

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

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

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

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

Sumber: Dinas kesehatan kota Bandar Lampung

BAB V.

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

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

1. Aspek demografi

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

2. Aspek sosial ekonomi

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

3. Dampak psikologis dan sosial budaya

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

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

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

B. Saran

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

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

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

DAFTAR PUSTAKA

- Abe, Alexander. 2002. Perencanaan daerah partisipatif, Solo: Pondok Edukasi
- Abdulsyani. 2002. Sosiologi: Skematik Teori dan Terapan, Jakarta: PT Bumi Aksara
- Abdul Wahab, Solichin. 1990. Pengantar Analisis Kebijakan Negara, Jakarta: Rineka Cipta
- 1997. Evaluasi Kebijakan Publik., Malang: Penerbit FIA UNIBRAW dan IKIP Malang
- 2008. Pengantar Analisis Kebijakan Publik, Malang: Universitas Muhammadiyah Malang Press
- Abidin, Said Zainal. 2012. Kebijakan Publik. Edisi Kedua, Jakarta: Salemba Humanika
- Agustino, Leo. 2012. Dasar-Dasar Kebijakan Publik, Bandung: Alfabeta
- Alwi, Hasan. 2002. Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Ketiga. Jakarta: Balai Pustaka
- Arikunto, Suharsimi. 1997. Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek, Jakarta: Rineka Cipta
- 2010. Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik Ed Revisi, Jakarta: Rineka Cipta
- Arya Wardana, Wisnu. 2001. Dampak Pencemaran Lingkungan. Yogyakarta: Andi
- Bintarto. 1983. Urbanisasi dan Permasalahannya, Yogyakarta: Galia Indonesia
- Bogdan, Robert C dan Steven, J. Taylor. 1992. Introduction to Qualitative Research Methods: A Phenomenological Approach in the Social Sciences, alih bahasa Arief Furchan, John Wiley dan Sons. Surabaya: Usaha Nasional
- Bimo, Walgito. 2003. Pengantar Psikologi Umum, Yogyakarta: Andi
- Bayu, Suryaningrat. 1989. Pengantar Ilmu Pemerintahan, Jakarta: CV Rajawali
- Budiarjo, Miriam. 2000. Dasar-Dasar Ilmu Politik, Jakarta PT. Gramedia Pustaka Indonesia
- Branch, Melville C. 1995. Perencanaan Kota Komprehensif Pengantar dan Penjelasan. Yogyakarta: UGM
- Creswell, Jhon W. 1994. Research Design: Qualitative And Quantitative Approach, California: Sage Publication

- Cheema, 1993. Urban Land Use Planning, Yogyakarta: Gajah Mada University Press
- Dye, Thomas.R. 1981. Understanding Public Policy, Six Edition, New Jersey: Prentise Hall Inc
- Fandeli, Chafid. 1992. Analisis Mengenai Dampak Lingkungan Prinsip Dasar Dan Pemapannya Dalam Pembangunan, Liberti: Yogyakarta
- Gerungan, W. A. 1996. Psikologi Sosial, Bandung: Eresco
- Grigg, N. dan Fontane G. Darel. 2000. Infrastructure System Management & Optimization International Seminar “Paradigm & Strategy Of Infrastructure Management”, Civil Engineering Department: Diponegoro University
- Hasan, Iqbal. 2006. Analisis Data Penelitian dengan Statistik, Jakarta: Bumi Aksara
- Hendarto, Mulyo, 2005. Modul Ekonomi Perkotaan, Semarang: Universitas Diponegoro
- Islami,Irfan. 2002. Prinsip-Prinsip Perumusan Kebijakan Negara, Jakarta: Bumi Aksara
- Kodoatie, R.J. 2003. Pengantar Manajemen Infrastruktur, Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- Kodoatie, R.J. 2003. Manajemen dan Rekayasa Infrastruktur, Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- Lexy, J. Moleong. 2001. Metode Penelitian Kualitatif, cetakan keempatbelas, Bandung: PT Remaja Rosdakarya (anggota IKAPI)
- Lineberry, Robert. 1997. Equality And Urban Policy. Beverly Hills: Sage
- Lofland, John dan Lyn, H. Lofland. 1984. Analyzing Social Settings: A Guide To Qualitative Observation And Analysis. Belmont Cal: Wads Worth Publishing Company
- Lukman Muizzi Muchtar. 2023. Diktat Dasar Rekayasa Transportasi. Palembang.
- Moch, Nazir. 2003. Metode Penelitian, Jakarta: Salemba Empat
- Mustopadidjadja. 2003. Good Governance (Kepemerintahan Yang Baik) Dalam Rangka Otonomi Daerah. Mandar Maju. Bogor
- N. Daldjoeni. 1992. Seluk beluk masyarakat kota (Pusparagam sosiologi kota dan ekologi sosial) Edisi Revisi, Bandung: Alumni
- Ndraha, Taliziduhu. 2003. Kybernologi 1 Ilmu Pemerintahan Baru, Jakarta: Rineka Cipta

Purwoto, H. dan Kurniawan D. A. 2009. Kajian Dampak Infrastruktur Jalan Terhadap Pembangunan Ekonomi dan Pengembangan Wilayah. Simposium XII FSTPT Universitas Kristen Petra Surabaya: 1431- 1441

Riyadi dan Deddy Supriyadi Bratakusumah. 2005. Perencanaan Pembangunan Daerah. Jakarta : PT Gramedia Pustaka Utama

Salindeho, John 1993. Masalah Tanah Dalam Pembangunan. Sinar grafika. Jakarta

Siagian, Sondang P. 1994. Manajemen Sumber Daya Manusia, Kepemimpinan dan Perilaku Administrasi, Jakarta: Bumi Aksara

Soekanto, Soerjono. 2002. Sosiologi Suatu Pengantar. Jakarta: Raja Grafindo Persada

Soemarwoto. 2001. Atur Diri Sendiri. Cetakan Kedua, Yogyakarta: Gajah Mada University Press

Sudharto P. Hadi. 1995. Aspek Sosial AMDAL Sejarah, Teori dan Metode, Semarang: UGM

Sugiyono. 2006. Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D, Bandung: Alfabeta

----- . 2012. Memahami Penelitian Kualitatif. Bandung: Alfabeta

Suharto, Edi. 2010. Analisis Kebijakan Publik: Panduan Praktis Mengkaji Masalah dan Kebijakan Sosial, Jakarta: Kencana

Suratmo, Gunawan. 2004. Analisis Mengenai Dampak Lingkungan, Yogyakarta: Gajah Mada University Press

Winarno, Budi. 2012. Kebijakan Publik (Teori, Proses, dan Studi Kasus) , Yogyakarta: Buku Seru

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

Peraturan Perundang-undangan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2007 Tentang Penataan Ruang

Jurnal

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

Artikel

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

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