

**ANALISIS DAMPAK INFRASTRUKTUR *FLY OVER*
TERHADAP KONDISI EKONOMI DI KOTA MEDAN**

SKRIPSI

*Diajukan guna Memenuhi Syarat
Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Ekonomi (SE)
Program Studi Ekonomi Pembangunan*



Oleh

Nama : Anisha P.C. Sitepu
NPM : 1505180051
Program Studi : Ekonomi Pembangunan

**FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
MEDAN
2019**



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS

Jl. Kapten Mukhtar Basri No. 3 (061) 6624567 Medan 20238

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI

Panitia Ujian Strata-1 Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, dalam sidangnya yang diselenggarakan pada hari Rabu, tanggal 20 Maret 2019, pukul 08.00 WIB sampai dengan selesai, setelah mendengar, melihat, memperhatikan, dan seterusnya.

MEMUTUSKAN

Nama : ANISHA P.C SITEPU
NPM : 1505180051
Program Studi : EKONOMI PEMBANGUNAN
Judul Skripsi : ANALISIS DAMPAK INFRASTRUKTUR *FLY OVER* TERHADAP KONDISI EKONOMI DI KOTA MEDAN

Dinyatakan : (B/A) *Lulus Yudisium dan telah memenuhi persyaratan untuk memperoleh Gelar Sarjana pada Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara*

Tim Penguji

Penguji I

(Dra. Hj. ROSWITA HAFNI, M.Si)

Penguji II

(HASTINA FEBRIATY, SE, M.Si)

Pembimbing

(MUKMIN POHAN, SE, M.Si)

Panitia Ujian

Ketua

(H. JANURI, S.E., M.M., M.Si)

Sekretaris

(ADE GUNAWAN, S.E., M.Si)





MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
Jl. Kapten Mukhtar Basri No. 3 (061) 6624567 Medan 20238

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

PENGESAHAN SKRIPSI

Skripsi ini disusun oleh :

Nama : ANISHA P.C SITEPU
N.P.M : 1505180051
Program Studi : EKONOMI PEMBANGUNAN
Judul Skripsi : ANALISIS DAMPAK INFRASTRUKTUR *FLYOVER*
TERHADAP KONDISI EKONOMI DI KOTA MEDAN

Disetujui dan memenuhi persyaratan untuk diajukan dalam ujian mempertahankan skripsi.

Medan, Maret 2019

Pembimbing Skripsi

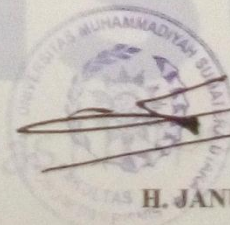
MUKMIN POHAN, SE, M.Si

Diketahui/Disetujui
Oleh:

Ketua Program Studi
Ekonomi Pembangunan
Fakultas Ekonomi dan Bisnis UMSU

Dr. PRAWIDYA HARIANI RS

Dekan
Fakultas Ekonomi dan Bisnis UMSU



H. JANURI, SE., MM., M.Si

SURAT PERNYATAAN PENELITIAN/SKRIPSI

Nama : Anisha P.C. Sitepu
NPM : 1505180051
Konsentrasi : -
Fakultas : Ekonomi dan Bisnis (Akuntansi/Perpajakan/Manajemen/Ekonomi
Pembangunan
Perguruan Tinggi : Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara

Menyatakan Bahwa ,

1. Saya bersedia melakukan penelitian untuk penyusunan skripsi atas usaha saya sendiri , baik dalam hal penyusunan proposal penelitian, pengumpulan data penelitian, dan penyusunan laporan akhir penelitian/skripsi
2. Saya bersedia dikenakan sanksi untuk melakukan penelitian ulang apabila terbukti penelitian saya mengandung hal-hal sebagai berikut
 - Menjiplak /plagiat hasil karya penelitian orang lain
 - Merekayasa data angket, wawancara, obeservasi, atau dokumentasi.
3. Saya bersedia dituntut di depan pengadilan apabila saya terbukti mamalsukan stempel, kop surat, atau identintas perusahaan lainnya.
4. Saya bersedia mengikuti sidang meja hijau secepat-cepatnya 3 bulan setelah tanggal dikeluarkannya surat "Penetapan Proyek Proposal / Makalah/Skripsi dan Penghunjukan Dosen Pembimbing" dari Fakultas Ekonomi dan Bisnis UMSU. Demikianlah Pernyataan ini saat perbuat dengan kesadaran sendiri

Medan, 18 - 03 - 2019

Pembuat Pernyataan



Anisha P.C. Sitepu

NB :

- Surat Pernyataan asli diserahkan kepada Program Studi Pada saat Pengajuan Judul.
- Foto Copy Surat pernyataan dilampirkan di proposal dan skripsi.

ABSTRAK

Dalam penelitian ini diangkat berdasarkan terkait dengan infrastruktur *flyover* di Kota Medan. Pembangunan infrastruktur *flyover* dinilai memiliki dampak terhadap kondisi perekonomian Kota Medan. Penelitian melihat perbedaan kondisi ekonomi masyarakat kawasan *fly over* sebelum dan sesudah adanya infrastruktur *fly over* di Kota Medan. Tujuan utama penelitian ini adalah analisis komparatif dengan teknik uji beda dalam melihat perbedaan kondisi ekonomi masyarakat kawasan *fly over* sebelum dan sesudah adanya infrastruktur *flyover* di Kota Medan. Data yang digunakan yaitu data primer dengan mengambil data melalui kuesioner. Berdasarkan hasil uji komparatif dengan teknik uji sebelum dan sesudah menggunakan *software IBM SPSS 16*, menunjukkan hasil bahwa nilai sig 0,000 dibawah α toleransi 5% berarti signifikan, terdapat perbedaan kondisi ekonomi masyarakat di sekitar sebelum dan sesudah adanya *flyover* di Kota Medan.

Kata kunci: Pembangunan, Infrastruktur *Flyover*, Kondisi Ekonomi.

KATA PENGANTAR



Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Alhamdulillah rabbil' alamin, dengan kesungguhan hati penulis mengucapkan rasa syukur yang tidak ada hentinya kepada sang Khalik, sang Maha Pencipta yang telah memberikan nikmat yang luar biasa bagi penulis. Puji syukur kehadirat Allah SWT yang telah memberikan nikmat, kesempatan dan hidayah- Nya sehingga saya sebagai penulis dapat menyelesaikan tugas akhir dalam perkuliahan berupa penelitian dengan judul **“Analisis Dampak Infrastruktur Fly Over Terhadap Kondisi Ekonomi di Kota Medan”** dengan sebaik mungkin.

Shalawat berangkaikan salam tidak lupa penulis hadiahkan kepada junjungan kita Rasulullah SAW yang telah membawa kita para umat manusia dari zaman jahiliyah menuju zaman yang penuh dengan ilmu, penuh dengan amal dan penuh dengan iman sampai saat sekarang ini.

Penulis menyadari bahwa isi yang terkandung dalam penelitian ini belum sempurna karena kurangnya kemampuan dan pengalaman yang penulis miliki dalam merangkai kata- kata menjadi suatu karya tulis yang baik. Oleh karena itu dengan hati yang tulus dan ikhlas penulis menerima kritik untuk menyempurnakan penelitian ini.

Pada kesempatan ini juga penulis mengucapkan terima kasih kepada :

1. **ALLAH SWT**, yang telah memberikan Rahmat serta Rezeki-Nya yang luar biasa serta nikmat iman dan kesehatan kepada penulis. Dan atas izin-Nya yang memberikan kesempatan kepada penulis agar bisa menyelesaikan skripsi ini.
2. Kedua orang tua tercinta dan tersayang Ayahanda Alm. Gusti Sitepu SH dan Ibunda Fatimah Nasution yang telah memberikan kasih sayang, yang telah membesarkan, mendidik, memberikan dukungan dan do'a nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penelitian ini dan kelak bisa menjadi orang yang sukses.
3. Untuk adik-adik saya tercinta Aryfhati Sandika Sitepu dan Allyona Egita Sitep, serta kakak dan abang Dara Sitepu, Agha Sitepu dan Eka Dinata yang selalu memberi semangat dan dukungan kepada penulis.
4. Bapak Mukmin Pohan SE, M.Si selaku dosen pembimbing saya yang telah memberikan bimbingan/ arahan/ kritik kepada penulis sehingga terwujudnya skripsi ini.
5. Ibu Dr. Prawidya Hariani RS, SE, M.Si. selaku Ketua Program Studi Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis.
6. Ibu Roswita Hafni, MSi selaku Sekretaris Program Studi Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
7. Seluruh dosen- dosen yang telah mengajarkan penulis dari semester satu hingga akhir terkhusus dosen- dosen Prodi Ekonomi Pembangunan, serta pegawai Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah

Sumatera Utara yang telah memberikan bimbingan kepada penulis selama ini.

8. Untuk sahabat saya tersayang Fitri Aulia, Cut Zafira, Tazari Putri, Sherly Salim dan Ayu Lubis yang selalu menemani, menyemangati dan menghibur penulis.
9. Untuk Keluarga Encu, Nurwataniah, Taufik Lubis, Julyanti Munthe, Tasya Dinita, Fariz Rionaldi, Fuady Rangkuti, Yunus Supriadi dan Dicky Prasetyo yang selalu berbagi cerita bersama dan support yang tiada hentinya.
10. Untuk sahabat skripsi saya Dicky Kurnia Sari, Intan Purnama, Siska Nasution, Cut Tiffany, Mutia Hajari, Fitra Fadillah dan semua teman-teman jurusan Ekonomi Pembangunan angkatan 2015

Penulis mengharapkan semoga Skripsi Penelitian ini memberikan manfaat dan berguna bagi pembaca secara umum dan menjadi pembelajaran bagi peneliti yang akan meneliti pada pembahasan tersebut serta terkhusus bermanfaat bagi penulis akhir kata penulis hanturkan terima kasih.

Wassalamualaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Medan, Maret 2019

Anisha P.C. Sitepu

DAFTAR ISI

ABSTRAK	i
KATA PENGANTAR	ii
DAFTAR ISI	v
BAB I : PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Identifikasi Masalah	14
1.3 Batasan dan Rumusan	14
1.4 Tujuan dan Manfaat Penelitian	15
BAB II : LANDASAN TEORI	17
2.1 Uraian Teori	17
2.1.1 Teori Pembangunan Ekonomi	17
2.1.2 Teori Pendapatan	23
2.1.3 Teori Permintaan	29
2.1.4 Teori Penawaran	31
2.1.5 Kebijakan (Regulasi)	33
2.2 Penelitian Terdahulu	38
2.3 Kerangka Pemikiran	40
2.4 Hipotesa	40

BAB III : METODE PENELITIAN	41
3.1 Pendekatan Penelitian	41
3.2 Definisi Operasional	41
3.3 Tempat dan Waktu Penelitian	42
3.4 Jenis dan Sumber Data	42
3.5 Teknik Pengumpulan Data	43
3.6 Populasi dan Sampel	43
3.7 Teknik Analisis Data	44
BAB IV : HASIL DAN PEMBAHASAN	47
4.1 Kondisi Geografis Kota Medan	47
4.1.1 Kondisi Iklim Kota Medan	47
4.1.2 Kondisi Tipologi Kota Medan	51
4.2 Kondisi Demografi Kota Medan	52
4.3 Kondisi Ekonomi Kota Medan	53
4.3.1 Produk Domestik Regional Bruto	54
4.3.2 PDRB Per Kapita	55
4.4 Perkembangan <i>Flyover</i> di Kota Medan	56
4.5 Analisis Komparatif Kondisi Ekonomi Masyarakat Kawasan <i>Flyover</i> Sebelum Dan Sesudah Adanya Infrastruktur <i>Flyover</i> Di Kota Medan	65
4.5.1 Tabungan Hasil Pertanyaan	65
4.5.2 Interpretasi Uji Paired Sample T – Test	75
BAB V : KESIMPULAN DAN SARAN	80
5.1 Kesimpulan	80

5.2 Saran 81

DAFTAR PUSTAKA 82

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Luas Wilayah, Jumlah Penduduk dan Kepadatan Penduduk Kota Medan Tahun 2013-2017	9
Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu	38
Tabel 3.1 Definisi Operasional	41
Tabel 4.1 Rata-rata Suhu dan Kelembaban Udara Menurut Bulan di Kota Medan Tahun 2015	47
Tabel 4.2 Rata-rata Lamanya Penyinaran Matahari Menurut Stasiun Tahun 2000-2013	49
Tabel 4.3 Jumlah Curah Hujan dan Hari Hujan Menurut Bulan Kota Medan Tahun 2015	50
Tabel 4.4 Jumlah Penduduk Menurut Kecamatan dan Jenis Kelamin di Kota Medan 2015	52
Tabel 4.5 Produk Domestik Regional Bruto Periode Tahun 2014-2017 Atas Harga Dasar Konstan	54
Tabel 4.6 PDRB Perkapita Kota Medan Tahun 2014-2017	56
Tabel 4.7 <i>Fly Over</i> di Kota Medan	63
Tabel 4.8	65
Tabel 4.9	66
Tabel 4.10	67
Tabel 4.11	68
Tabel 4.12	69
Tabel 4.13	70
Tabel 4.14	72
Tabel 4.15	73
Tabel 4.16	74
Tabel 4.17	75
Tabel 4.18	76

Tabel 4.19	76
Tabel 4.20	77

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Belanja APBN Tahun 2017	5
Gambar 2.1 Kerangka Pemikiran	40
Gambar 3.1 Kurva Distribusi Normal	46
Gambar 4.1	66
Gambar 4.2	67
Gambar 4.3	68
Gambar 4.4	69
Gambar 4.5	70
Gambar 4.6	71
Gambar 4.7	72
Gambar 4.8	73
Gambar 4.9	74
Gambar 4.10	75

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Sebagai negara berkembang Indonesia terus berupaya untuk mensejahterakan rakyatnya, salah satunya dengan melalui pembangunan bidang ekonomi. Secara umum tujuan negara dalam ekonomi makro adalah untuk mencapai stabilitas ekonomi yang baik, pertumbuhan ekonomi yang tinggi, kemiskinan yang menurun serta pengangguran yang sedikit. Pemerintah dalam rangka mencapai kondisi tersebut telah mendesain kebijakan-kebijakan baik itu dilakukan oleh pemerintah pusat maupun pemerintah daerah.

Pembangunan yang sedang giat-giatnya dilakukan oleh pemerintah Indonesia merupakan salah satu wujud dari pengembangan agar negara kita dapat berkembang dan dapat bersaing dengan negara lain serta 5 mewujudkan amanah UUD 1945 di alinea ke-4 yaitu: memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa dan ikut melaksanakan ketertiban dunia. Pembangunan yang sedang giat dilakukan oleh pemerintah memberikan pengaruh terhadap sumber daya yang ada disekitarnya sehingga pengaruh tersebut dapat mendorong pertumbuhan ekonomi.

Kebijakan tersebut menunjukkan hasil pembangunan yang terus membaik disetiap tahunnya baik secara nasional maupun daerah, kondisi perbaikan ekonomi secara nasional misalnya membaiknya kondisi indikator-indikator ekonomi makro Indonesia, pertumbuhan ekonomi yang terus positif dari tahun ke tahun, kemiskinan yang menurun dan pengangguran juga terus menurun. Bersamaan dengan itu terdapat ketimpangan-ketimpangan dari pembangunan ekonomi

tersebut hal ini tercermin dari pembangunan antara satu daerah dengan daerah lainnya, diantara ketimpangan tersebut tersaji antara kawasan barat Indonesia (KBI) (Sumatera, Jawa, Dan Bali) dengan kawasan timur Indonesia (KTI) (Kalimantan, Sulawesi, Maluku dan Papua). Salah satu ketimpangan tersebut terdapat pada pembangunan bidang infrastruktur terutama jalan, listrik, dan pelabuhan.

Setiap negara baik negara berkembang maupun negara maju tentunya melaksanakan pembangunan guna mencapai tujuan atau cita-citanya yaitu meningkatkan kemakmuran atau kesejahteraan bangsanya. Menurut TAP MPR No. IV/MPR/1999 tentang GBHN tahun 1999-2004 menjelaskan bahwa pembangunan nasional merupakan usaha peningkatan kualitas manusia dan masyarakat Indonesia yang dilakukan secara berkelanjutan, berdasarkan kemampuan nasional, dengan memanfaatkan kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi serta memperhatikan tantangan perkembangan global. Dalam melaksanakan pembangunan nasional dikenal dengan adanya Trilogi Pembangunan yang memiliki 3 unsur yaitu pertumbuhan ekonomi, pemerataan pembangunan dan stabilitas nasional yang sehat dan dinamis. Dalam melaksanakan kebijaksanaan Trilogi pembangunan itu kita harus metihat ketiga unsur Trilogi pembangunan tersebut saling mengkait dan dikembangkan secara selaras, terpadu dan saling memperkuat.

Pembangunan ekonomi salah satunya yaitu peningkatan sarana dan prasarana bagi masyarakat. Pembangunan infrastruktur yang dilakukan oleh suatu daerah dapat mencerminkan kemajuan perekonomian daerah tersebut. Pembangunan ekonomi adalah proses perpaduan antara pertumbuhan penduduk dan kemajuan

teknologi. Bertambahnya penduduk suatu negara harus diimbangi dengan kemajuan teknologi dalam produksi untuk memenuhi permintaan kebutuhan dalam negeri. Tidak seimbangnya prasarana dan sarana perkotaan dibandingkan dengan kebutuhan perkotaan menimbulkan ketidakefektifan dan ketidakefisienan dalam penggunaan fasilitas yang tersedia.

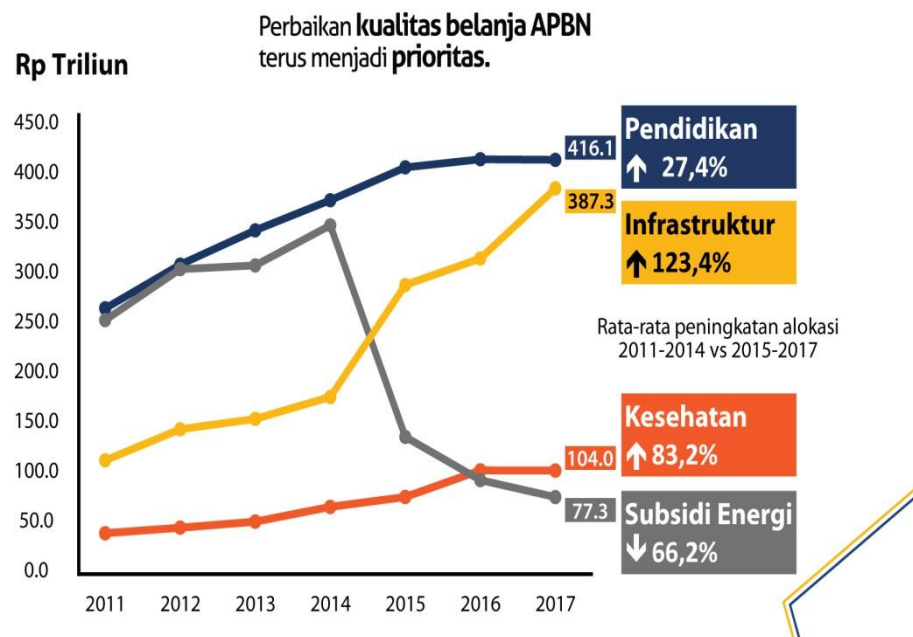
Infrastruktur merupakan roda penggerak pertumbuhan ekonomi. Dari alokasi pembiayaan publik dan swasta, infrastruktur dipandang sebagai lokomotif pembangunan nasional dan daerah. Secara ekonomi makro ketersediaan dari jasa pelayanan infrastruktur mempengaruhi *marginal productivity of private capital*, sedangkan dalam konteks ekonomi mikro, ketersediaan jasa pelayanan infrastruktur berpengaruh terhadap pengurangan biaya produksi (Kwik Kian Gie, 2002). Infrastruktur juga berpengaruh penting bagi peningkatan kualitas hidup dan kesejahteraan manusia, antara lain dalam peningkatan nilai konsumsi, peningkatan produktivitas tenaga kerja dan akses kepada lapangan kerja, serta peningkatan kemakmuran nyata dan terwujudnya stabilisasi makro ekonomi, yaitu keberlanjutan fiskal, berkembangnya pasar kredit, dan pengaruhnya terhadap pasar tenaga kerja.

Pembangunan infrastruktur dapat memperluas akses publik untuk memperoleh dan menikmati berbagai fasilitas pelayanan dasar serta menjamin ketersediaan infrastruktur dan kontinuitas sumber-sumber daya tersebut bagi kelangsungan hidup masyarakat. Pada dasarnya infrastruktur pembangunan dapat dibedakan menjadi: (1) infrastruktur ekonomi yaitu infrastruktur fisik baik yang digunakan dalam proses produksi maupun yang dimanfaatkan oleh masyarakat, meliputi semua prasarana umum. (2) infrastruktur sosial yaitu prasarana sosial

seperti kesehatan dan pendidikan. Infrastruktur merupakan roda penggerak pertumbuhan ekonomi. Infrastruktur juga berpengaruh penting dalam meningkatkan nilai konsumsi, peningkatan produktivitas tenaga kerja dan akses kepada lapangan kerja, serta peningkatan kemakmuran nyata dan terwujudnya stabilitas makro ekonomi, yaitu keberlanjutan fiskal, berkembangnya pasar kredit, dan pengaruhnya terhadap pasar tenaga kerja.

Dalam konteks ekonomi, infrastruktur merupakan modal sosial masyarakat (*social overhead capital*) atau kunci bagi perkembangan ekonomi (*basic determinant*) yaitu barang-barang modal esensial sebagai tempat bergantung bagi perkembangan ekonomi dan merupakan prasyarat agar berbagai aktivitas masyarakat dapat berlangsung. Infrastruktur merupakan katalisator diantara proses produksi, pasar dan konsumsi akhir. Keberadaan infrastruktur memberikan gambaran tentang kemampuan berproduksi masyarakat dan tingkat kesejahteraan masyarakat sehingga pertumbuhan ekonomi yang tinggi tidak mungkin dicapai apabila tidak adit ketersediaan infrastruktur yang memadai.

Infrastruktur merupakan faktor penting dalam menunjang pertumbuhan ekonomi. Untuk itu pemerintah terus meningkatkan anggaran infrastruktur. Sejak 2011-2017 anggaran infrastruktur terhadap belanja APBN terus meningkat dan selalu di atas 8 persen. Pada 2016, anggaran infrastruktur sebesar Rp 317,1 triliun setara 15,2 persen dari belanja negara. Pada Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) 2017, pemerintah akan menggelontorkan dana Rp 387,3 triliun untuk infrastruktur atau setara 18,6 persen dari belanja.



Gambar 1.1 Belanja APBN Tahun 2017

Sumber: Kementerian Keuangan RI (www.kemenkeu.go.id)

Pada masa pemerintahan Presiden Joko Widodo dan Jusuf Kalla, pembangunan infrastruktur menjadi salah satu prioritas. Pemerintah meningkatkan anggaran infrastruktur dengan memangkas subsidi energi dengan menaikkan harga bahan bakar minyak di awal Jokowi menjadi Presiden. Dapat dilihat dari perbandingan belanja APBN tahun 2011-2017 sejak Presiden Joko Widodo menjabat tahun 2014 terjadi yang cukup drastis anggaran subsidi energi yang drastis mencapai 66,2 %, sedangkan anggaran infrastruktur meningkat sebesar 123,4 %.

Pembangunan infrastruktur berguna untuk memperkuat konektivitas, menyambungkan berbagai potensi ekonomi di seluruh Indonesia, pemerataan pembangunan, menumbuhkan kegiatan ekonomi baru, serta meningkatkan

distribusi barang dan jasa, yang hasil akhirnya adalah peningkatan kesejahteraan masyarakat, pengurangan kemiskinan dan pengangguran, serta pengurangan ketimpangan

Ketersediaan infrastruktur sangat menentukan tingkat keefisienan dan keefektifan kegiatan ekonomi serta merupakan prasyarat agar berputarnya roda perekonomian berjalan dengan baik. Salah satu yang menyebabkan ketertinggalan suatu daerah dalam membangun ekonominya adalah rendahnya daya tarik suatu daerah dan sumber daya yang dikarenakan terbatasnya sarana dan prasarana infrastruktur, sehingga menyebabkan tingkat aktivitas ekonomi yang rendah.

Dampak pembangunan Infrastruktur dapat menjadi pendorong pertumbuhan ekonomi, dan sebaliknya pertumbuhan ekonomi sendiri juga dapat menjadi tekanan bagi infrastruktur. Pertumbuhan ekonomi yang positif akan mendorong peningkatan kebutuhan akan berbagai infrastruktur. Perannya sebagai penggerak di sektor perekonomian akan mampu menjadi pendorong berkembangnya sektor-sektor terkait sebagai multiplier dan pada akhirnya akan menciptakan lapangan usaha baru dan memberikan output hasil produksi sebagai input untuk konsumsi.

Dalam pembangunan ekonomi akan memberikan dampak pada pertumbuhan ekonomi dan peningkatan kualitas hidup. Pertumbuhan ekonomi sendiri akan berpengaruh terhadap investasi. Sedangkan peningkatan kualitas hidup akan berpengaruh terhadap kesejahteraan masyarakat, karena dengan pembangunan infrastruktur dapat mengurangi kemiskinan dan jumlah pengangguran suatu negara.

Infrastruktur memberikan pengaruh terhadap perekonomian melalui dua cara yaitu pengaruh secara langsung dan pengaruh secara tidak langsung. pengaruh langsung dari adanya infrastruktur terhadap perekonomian adalah meningkatnya output dengan bertambahnya infrastruktur, sedangkan pengaruh tidak langsung adalah mampu mendorong kenaikan aktifitas perekonomian yang akan meningkatkan modal baik bagi pihak swasta maupun pihak pemerintah serta dapat menyerap tenaga kerja yang berakibat pada kenaikan output. Infrastruktur yang baik juga dapat meningkatkan produktivitas dan mengurangi biaya produksi.

Keberadaan infrastruktur, telah terbukti berperan sebagai instrumen bagi pengurangan kemiskinan, pembuka daerah terisolasi, dan mempersempit kesenjangan antar wilayah namun kebijakan pembangunan infrastruktur yang lebih didasarkan pada orientasi output berupa pertumbuhan ekonomi dibandingkan dengan pemerataan pendapatan justru dapat menimbulkan kesenjangan. Sibarani (2002) yang mengatakan bahwa pengaruh kebijakan pembangunan infrastruktur yang terpusat di Pulau Jawa menimbulkan disparitas pendapatan perkapita dimasing-masing daerah di Indonesia.terutama di Luar Jawa.

Pentingnya infrastruktur ekonomi sehingga diharapkan mampu membawa kesejahteraan dan mempercepat pertumbuhan ekonomi sehingga kegiatan ekonomi dapat berjalan lebih efisien. Banyaknya infrastruktur seperti adanya akses jalan, listrik, dan air bersih di perlukan untuk mempermudah aktivitas ekonomi yang pada akhirnya akan mempengaruhi pertumbuhan ekonomi di wilayah tersebut.

Wilayah perkotaan merupakan tempat konsentrasi penduduk yang cukup tinggi, yang dapat dilihat dari kepadatan penduduk. Daerah perkotaan merupakan tempat pusat kegiatan ekonomi seperti industri, perdagangan dan jasa. Hal ini dapat kita lihat Kota Medan yang merupakan Ibu Kota Sumatera Utara. Kota Medan digunakan sebagai pusat jasa, perdagangan, serta pusat perekonomian di Provinsi Sumatera Utara. Dalam upaya menunjang aktivitas-aktivitas perekonomian tersebut dibutuhkan infrastruktur yang memadai sehingga akan lebih memudahkan para pelaku ekonomi untuk berinteraksi.

Pemerintah provinsi Sumatera Utara terapkan lima kebijakan pembangunan di Kota Medan. Pemerintah fokus terhadap peningkatan pembangunan prasarana umum seperti pembangunan infrastruktur ekonomi seperti transportasi, jalan. Serta transportasi sosial berupa kesehatan, pendidikan dan prasarana lainnya yang dimaksudkan untuk mewujudkan visi pemerintah menjadikan Kota yang berdaya saing serta mendukung peningkatan kualitas pelayanan publik yang lebih baik guna memajukan pertumbuhan ekonomi Kota Medan. Pembangunan ini memiliki lima agenda yang tiap agenda yang akan dilakukan mulai tahun 2011 sampai dengan selesai (Waspada.co.id, 2014).

Kota Medan merupakan salah satu kota yang berpengaruh di Provinsi Sumatera Utara. Kota Medan tentu mempunyai berbagai macam fasilitas, maupun sarana dan prasarana yang mempengaruhi laju pertumbuhan ekonomi yang cepat dibandingkan dengan wilayah yang berada diluarnya. Di satu sisi, pertumbuhan ini tentu menyebabkan semakin terbukanya kesempatan kerja yang baru. Namun,

di sisi lain pertumbuhan ini juga berdampak pada meningkatnya jumlah penduduk di wilayah pinggiran yang berbatasan dengan Kota Medan. Pertumbuhan penduduk dalam suatu wilayah perkotaan juga diikuti oleh peningkatan kebutuhan ruang. Semakin tinggi jumlah penduduknya maka semakin tinggi pula kebutuhan akan ruang kota.

Tabel 1.1

**Luas Wilayah, Jumlah Penduduk dan Kepadatan Penduduk Kota Medan
Tahun 2013-2017**

Tahun	Luas Wilayah (km)²	Jumlah Penduduk	Kepadatan Penduduk
2013	265.10	2.097.610	7.913
2014	265.10	2.117.224	7.987
2015	265.10	2.122.804	8.008
2016	265.10	2.229.408	8.342
2017	265.10	2.247.425	8.481

Sumber: BPS Kota Medan Tahun 2017

Berdasarkan tabel 1.1 dapat diketahui sejak tahun 2013-2017 terjadi peningkatan jumlah penduduk di Kota Medan yaitu dari 2.097.610 jiwa pada tahun 2013 menjadi 2.247.425 pada tahun 2017. Tingkat pertumbuhan penduduk di Kota Medan didukung juga oleh adanya pertumbuhan dari berbagai sektor industri yang menjadi pendorong bagi pembangunan ekonomi untuk memenuhi kebutuhan hidup manusia. Kebutuhan manusia sendiri ditunjang dengan adanya sektor transportasi. Transportasi membuat mobilitas manusia menjadi lebih cepat, aman dan terintegrasi. Fungsi dari sektor transportasi akan merangsang peningkatan pembangunan ekonomi. Hal ini disebabkan antara fungsi sektor transportasi dan pembangunan ekonomi mempunyai hubungan timbal balik. Sistem transportasi yang baik akan memberikan kemudahan akses ke berbagai

kawasan sehingga menunjang pertumbuhan di sektor ekonomi, khususnya kawasan perkotaan yang ditengarai dengan semakin menguatnya konsentrasi penduduknya. Sebaliknya, peningkatan pertumbuhan ekonomi juga sudah meningkatkan peranan dari sektor transportasi dalam menunjang pencapaian sasaran pembangunan dan lainnya.

Ketersediaan infrastruktur ekonomi seperti jalan, air bersih dan listrik di Kota Medan berpengaruh secara langsung maupun tidak langsung terhadap produktivitas ekonomi, seperti peningkatan jumlah output yang dihasilkan, ketersediaan kesempatan kerja, serta perkembangan sektor-sektor ekonomi yang pada akhirnya akan mempengaruhi pertumbuhan ekonomi disuatu wilayah. Adanya dampak itulah yang mendorong pemerintah Kota Medan agar melakukan perbaikan infrastruktur untuk meningkatkan aksesibilitas dan lalu lintas barang maupun orang dalam rangka mendukung kegiatan sosial ekonomi seluruh warga kota.

Upaya mempercepat pembangunan daerah dapat dilaksanakan dengan meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan tingkat produktivitasnya. Efisiensi dalam kegiatan ekonomi harus didukung oleh infrastruktur yang memadai sehingga mendorong peningkatan potensi daerah yang berkesinambungan. Pertumbuhan potensi daerah akan mendorong proses pertukaran sesuai dengan kebutuhan masing-masing dan memungkinkan bergeraknya perekonomian daerah sesuai dengan potensinya serta secara bersama-sama menuju proses pertumbuhan ekonomi nasional yang semakin meningkat sesuai dengan kemampuannya yang optimal (Hapsari, 2011).

Pembangunan infrastruktur di Kota Medan telah berlangsung cukup lama dan dengan biaya yang cukup besar serta kontribusinya cukup besar terhadap peningkatan pertumbuhan dan produktivitas perekonomian. Namun masih banyak masalah yang dihadapi Kota Medan, antara lain kualitas yang masih rendah, perawatan infrastruktur yang kurang memadai dan sebagainya. Maka dari itu, dalam upaya pembangunan ekonomi pemerintah Kota Medan 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. Pembangunan *fly over* di daerah yang memiliki kawasan lalu lintas padat memang menjadi solusi, terlebih lagi dengan kawasan tersebut merupakan jalur kawasan jalan lintas dan para pengusaha.

Kemajuan ini tentunya akan sangat membantu kelancaran aktivitas penduduk Kota Medan. Jalan layang (*fly over*) adalah jalan yang dibangun tidak sebidang melayang menghindari daerah/kawasan yang selalu menghadapi permasalahan kemacetan lalu lintas. Pembangunan *flyover* 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 hal positif yang diperoleh dengan pembangunan *fly over* 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.

Pertumbuhan volume lalu lintas jalan khususnya di Kota Medan terus meningkat dengan pesat akibat dari pertumbuhan dan perkembangan kota serta laju pertumbuhan penduduk. Kota Medan sebagai kota metropolitan di Provinsi Sumatera Utara dan sentra dari kegiatan ekonomi, industri, perdagangan, pendidikan maupun kebudayaan sehingga menambah arus lalu lintas barang dari daerah-daerah di sekitarnya. Dengan bertambahnya jumlah penduduk dan semakin banyaknya pendatang yang menetap di Kota Medan mengakibatkan semakin meningkatnya aktivitas penduduk, sehingga pertumbuhan maupun pembangunan di Kota Medan semakin meningkat.

Kebijakan pembangunan *fly over* memang memiliki tujuan yang baik bagi pengguna jalan, yaitu untuk mengatasi kemacetan dan memperlancar arus kendaraan di Kota Medan, maka dibangunlah *Fly Over* Brayan, *Fly Over* Amplas

dan *Fly Over* Jamin Ginting. Dengan pembangunan *fly over – fly over* tersebut, biaya ekonomi tinggi akibat padatnya arus lalu lintas itu, dapat ditekan sehingga memacu akselerasi pertumbuhan ekonomi Sumut umumnya dan Kota Medan khususnya.

Keberadaan infrastruktur seperti *fly over* yang memadai sangat diperlukan seiring dengan kebutuhan masyarakat yang demikian kompleksnya terhadap kebutuhan sarana transportasi terutama di kota – kota besar seperti Provinsi Sumatera Utara yang merupakan pusat dari kegiatan ekonomi, pendidikan, perdagangan, kesehatan, dan lain-lain.

Pembangunan *fly over* di Kota Medan sebenarnya memberikan manfaat dalam mengurangi jumlah kemacetan di wilayah-wilayah yang memiliki lalu lintas padat. Namun 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 di sekitar proyek. Pembangunan di suatu wilayah yang biasanya membuka lapangan pekerjaan baru di sekitarnya tidak terjadi di daerah ini.

Berdasarkan latar belakang tersebut, peneliti mengambil kesimpulan bahwa dengan adanya infrastruktur *fly over* akan mempengaruhi kondisi ekonomi di Kota Medan baik dari sisi pengguna jalan dan pedagang. Adapun judul penelitian ini adalah **“Analisis Dampak Infrastruktur *Fly Over* Terhadap Kondisi Ekonomi di Kota Medan”**

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas maka penulis mengidentifikasi bahwa masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Pembangunan infrastruktur yang terpusat di Pulau Jawa menimbulkan disparitas pendapatan perkapita dimasing-masing daerah di Indonesia terutama di Luar Jawa, sama halnya dengan di Kota Medan juga terjadinya disparitas pendapatan perkapita.
2. Pembangunan infrastruktur di Kota Medan telah memakan biaya yang cukup besar serta kontribusinya besar terhadap peningkatan pertumbuhan dan produktivitas perekonomian.
3. Dengan pembangunan *fly over* di Kota Medan hanya untuk mengurangi kepadatan lalu lintas akan tetapi juga berdampak kepada perekonomian masyarakat sekitar.
4. Tidak semuanya dalam pembangunan *fly over* selalu positif ternyata terdapat pengaruh yang dapat merugikan masyarakat sekitar khususnya para pedagang yang sudah bertahun-tahun berdagang di sekitar *fly over*.

1.3 Batasan dan Rumusan Masalah

1.3.1 Batasan Masalah

. Berdasarkan waktu dan kemampuan yang dimiliki, peneliti membatasi pada masalah dampak infrastruktur *fly over* terhadap kondisi ekonomi masyarakat di kawasan *fly over* Kota Medan.

1.3.2 Rumusan Masalah

Berkaitan dengan permasalahan yang terjadi maka penulis merumuskan masalahnya sebagai berikut:

1. Bagaimana perkembangan infrastruktur *fly over* di Kota Medan?
2. Apakah terdapat perbedaan kondisi ekonomi masyarakat kawasan *fly over* sebelum dan sesudah adanya infrastruktur *fly over* di Kota Medan?

1.4 Tujuan dan Manfaat Penelitian

1.4.1 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian ini adalah:

1. Melakukan analisa deskriptif tentang perkembangan infrastruktur *fly over* di Kota Medan.
2. Melakukan analisis komparatif dengan teknik uji beda dalam melihat perbedaan kondisi ekonomi masyarakat kawasan *fly over* sebelum dan sesudah adanya infrastruktur *fly over* di Kota Medan.

1.4.2 Manfaat Penelitian

A. Manfaat Akademik

1. Dengan adanya penelitian ini diharapkan akan menambah wawasan dan ilmu pengetahuan tentang dampak infrastruktur *fly over* terhadap kondisi ekonomi di Kota Medan
2. Dengan adanya penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi tambahan bagi peneliti lain.

B. Manfaat Non-Akademik

1. Sebagai masukan bagi pemerintah dalam pembuatan kebijakan dalam membangun infrastruktur yang berguna bagi masyarakat
2. Penelitian ini dapat menjadi bahan informasi bagi masyarakat

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Uraian Teori

2.1.1 Teori Pembangunan Ekonomi

Pembangunan ekonomi adalah usaha-usaha untuk meningkatkan taraf hidup suatu bangsa yang seingkali diukur dengan tinggi rendahnya pendapatan riil perkapita. Jadi, tujuan pembangunan ekonomi di samping untuk menaikkan pendapatan nasional riil juga untuk meningkatkan produktivitas (Irawan dan Suparmoko, 1992). Pembangunan dapat diartikan sebagai upaya terencana dan terprogram yang dilakukan secara terus menerus oleh suatu Negara untuk menciptakan masyarakat yang lebih baik dan merupakan proses dinamis untuk mencapai kesejahteraan masyarakat. Proses kegiatan yang dilakukan dalam rangka pengembangan kegiatan ekonomi dan peningkatan taraf hidup masyarakat. Tiap Negara selalu mengejar dengan yang namanya pembangunan dengan tujuan semua orang turut mengambil bagian. Kemajuan ekonomi adalah suatu komponen esensial dari pembangunan itu walaupun bukan satu-satunya. (Todaro, 2011)

Proses pembangunan menghendaki adanya pertumbuhan ekonomi yang diikuti dengan perubahan (*growth plus change*) dalam perubahan struktur ekonomi, dari pertanian ke industri atau jasa, perubahan kelembagaan, baik lewat regulasi maupun reformasi kelembagaan. Pembangunan secara berencana lebih dirasakan sebagai suatu usaha yang lebih rasional dan teratur bagi pembangunan masyarakat yang belum atau baru berkembang. (Subandi, 2011)

Pembangunan biasa diartikan sebagai upaya mencapai tingkat pertumbuhan pendapatan per kapita (*income per capita*) yang berkelanjutan agar negara dapat

memperbanyak output yang lebih cepat dibandingkan laju pertumbuhan penduduk. Tingkat dan laju pertumbuhan pendapatan nasional bruto (*gross national income*-GNI) per kapita “riil” (pertumbuhan moneter dari GNI per kapita dikurangi tingkat inflasi) sering digunakan untuk mengukur kesejahteraan ekonomi penduduk keseluruhan-seberapa banyak barang dan jasa riil yang tersedia untuk dikonsumsi dan diinvestasikan oleh rata-rata penduduk (Todaro & Smith, 2011).

Pembangunan ekonomi di masa lalu umumnya dipandang dalam kaitannya dengan perubahan secara terencana atas struktur produksi dan kesempatan kerja. Dalam proses ini, peran sektor pertanian akan menurun untuk memberi peluang muncul dan berkembangnya sektor manufaktur dan jasa. Oleh sebab itu, strategi pembangunan biasanya berfokus pada proses industrialisasi yang cepat, yang sering merugikan pembangunan pertanian dan pedesaan (Todaro & Smith, 2011)

Pembangunan ekonomi merupakan suatu proses multidimensional yang mencakup berbagai perubahan mendasar atas struktur sosial, sikap-sikap masyarakat, dan institusi – institusi nasional, di samping tetap mengejar akselerasi pertumbuhan ekonomi, penanganan ketimpangan pendapatan, serta pengentasan kemiskinan (Todaro & Smith, 2011).

Menurut Sumitro Djojohadikusumo, pembangunan ekonomi adalah suatu proses transformasi yang dalam perjalanan waktu ditandai oleh perubahan struktural yaitu perubahan pada landasan ekonomi maupun pada kerangka susunan ekonomi masyarakat yang bersangkutan (Sanusi, 2004).

Adapun pembangunan menurut W.W Rostow dalam Abdul (2004) pembangunan merupakan proses yang bergerak dalam sebuah garis lurus, yakni dari masyarakat terbelakang ke masyarakat negara yang maju.

Dalam pembangunan ekonomi, pembangunan infrastruktur menjadi salah satu aspek penting. Tidak bisa dipungkiri bahwa laju pertumbuhan ekonomi negara tidak lepas dari pengaruh infrastruktur yang ada dalam negara tersebut. Pertumbuhan ekonomi ini pada akhirnya juga akan mempengaruhi kesejahteraan masyarakatnya. Dalam ilmu ekonomi infrastruktur merupakan wujud dari publik capital (modal publik) yang dibentuk dari investasi yang dilakukan pemerintah. Infrastruktur dalam penelitian ini meliputi jalan, jembatan, dan sistem saluran pembuangan (Mankiw, 2003). Hal serupa juga dijelaskan dalam Todaro (2006) bahwa tingkat ketersediaan infrastruktur di suatu negara adalah faktor penting dan menentukan bagi tingkat kecepatan dan perluasan pembangunan ekonomi.

Melalui pengertian pembangunan tersebut maka pembangunan haruslah mencakup masalah finansial dan materi yang berorientasi dalam kehidupan sosial dan ekonomi.

A. Aspek Pembangunan Ekonomi

Seiring dengan perkembangan zaman, pembangunan baik secara fisik maupun non fisik gencar-gencarnya dilakukan. Aspek pembangunan ini saling berkaitan dan saling bergantung satu sama lain.

1. Pembangunan Non Fisik

Pembangunan non fisik berkaitan dengan sumber daya manusia itu sendiri. Oleh karena itu pembangunan non fisik dapat membantu pembangunan fisik. Adapun pembangunannya antara lain yaitu:

- a. Pembangunan Pendidikan
- b. Kesehatan
- c. Ekonomi

2. Pembangunan Fisik

Pembangunan fisik merupakan pembangunan yang berkaitan dengan sarana dan prasarana seperti:

- a. Jalan
- b. Jembatan
- c. Pelabuhan
- d. Gedung

B. Teori Pembangunan Klasik

1. Adam Smith

Adam Smith adalah ahli ekonomi klasik yang di anggap paling termukaka. Karyanya sangat terkenal adalah sebuah buku berjudul *An inquiry into the natural and cause of the wealth of nations*. “*Hukum Alam*” dalam persoalan ekonomi, ia menganggap setiap orang sebagai hakim yang paling tahu akan kepentingannya sendiri yang sebaiknya dibiarkan dengan bebas mengejar kepntingannya demi keuntungannya sendiri. setiap orang jika dibiarkan bebas akan memaksimalkan kesejahteraan mereka secara *Agregat*.

“*Pembagian Kerja*” ini adalah titik permulaan dari teori pertumbuhan ekonomi Adam Smith, yang meningkatkan daya produktivitas tenaga kerja. Ia menghubungkan kenaikan itu dengan (1) meningkatnya keterampilan pekerja; (2) penghematan waktu dalam memproduksi barang; (3) penemuan mesin yang sangat menghemat tenaga.

“*Proses Pemupukan Modal*” Smith berkata pemupukan modal yang harus dilakukan dari pada pembagian kerja karena pemupukan stok dalam bentuk barang harus lebih dulu dilakukan sebelum pembagian kerja, maka pekerjaan hanya dapat dibagi lebih lanjut secara seimbang jika stok yang terlebih dahulu diperbesar.

“*Investasi*” dilakukan karena para pemilik modal mengharapkan keuntungan dan harapan masa depan keuntungan bergantung pada iklim investasi pada hari ini dan keuntungan nyata. Namun dibalik investasi yang padat bagi pemilik modal maka menimbulkan persaingan akan menaikkan upah dan sebaliknya menurunkan keuntungan.

2. David Ricardo

Tulisannya yang terkenal berjudul *The Principles of Political Economy and Taxation* yang terbit 1817. Teori Ricardo didasarkan pada asumsi :

- a. Seluruh tanah digunakan untuk produksi gandum
- b. Faktor produksi tanah berlaku *law of diminishing return*
- c. Persediaan tanah tetap
- d. Permintaan gandum bersifat *inelastic*
- e. Buruh dan modal adalah masukan yang bersifat variable

- f. Keadaan pengetahuan teknis adalah tertentu
- g. Buruh dibayar pada tingkat upah minimal
- h. Harga penawaran buruh tertentu dan tetap
- i. Permintaan buruh tergantung pada pemupukan modal
- j. Terdapat persaingan sempurna
- k. Pemupukan modal dihasilkan dari keuntungan.

3. T.R. Malthus

Menurut Thomas Robert Malthus konsep pembangunan tidak menganggap proses pembangunan ekonomi terjadi dengan sendirinya. Proses pembangunan ekonomi memerlukan berbagai usaha yang konsisten di pihak rakyat. Dia tidak memberikan gambaran adanya gerakan menuju keadaan stasioner tetapi menekankan bahwa perekonomian mengalami kemerosotan beberapa kali sebelum mencapai tingkat tertinggi dari pembangunan. Jadi menurut Malthus proses pembangunan adalah suatu proses naik turunnya aktivitas ekonomi lebih daripada sekedar lancar-tidaknya aktivitas ekonomi.

Malthus menitikkan perhatian pada perkembangan kesejahteraan suatu negara dengan membangun ekonomi yang dapat dicapai dengan kesejahteraan suatu negara. Kesejahteraan sebagian bergantung kepada kuantitas produk yang dihasilkan oleh tenaga kerjanya, dan sebagian lagi pada nilai atas produk tersebut. Tetapi kesejahteraan negara tidak selalu meningkat pada nilai bisa jadi atas dasar penyusutan aktual pada komoditi.

4.

Karlmarx

Karlmarx, pengarang *das capital* adalah salah satu segelintir orang yang termasuk dalam sejarah. Dia di nobatkan sebagai nabi yang di sejajarkan dengan kristus. Marx menyumbang kepada teori pembangunan ekonomidalam tiga hal, yaitu dalam arti luas memberikan penafsiran sejarah dari sudut ekonomi yang dalam arti lebih sempit merinci kekuatan yang mendorong perkembangan kapitalis dan terakhir menawarkan jalan alternatif tentang pembangunan ekonomi terencana.

2.1.2 Teori Pendapatan

Pendapatan adalah sejumlah penghasilan yang diperoleh masyarakat atas prestasi kerjanya dalam periode tertentu, baik harian, mingguan, bulanan maupun tahunan (Sukirno, 2006). Rahardja dan Manurung (2001) mengemukakan pendapatan adalah total penerimaan (uang dan bukan uang) seseorang atau suatu rumah tangga dalam periode tertentu. Berdasarkan kedua definisi tersebut, dapat disimpulkan bahwa pendapatan merupakan penghasilan yang diterima oleh masyarakat berdasarkan kinerjanya, baik pendapatan uang maupun bukan uang selama periode tertentu, baik harian, mingguan, bulanan maupun tahunan.

Menurut Jhingan (2003:31), pendapatan adalah penghasilan berupa uang selama periode tertentu. Maka dari itu, pendapatan dapat diartikan sebagai semua penghasilan atau menyebabkan bertambahnya kemampuan seseorang, baik yang digunakan untuk konsumsi maupun untuk tabungan.

Menurut Mankiw (2011) pendapatan dirumuskan sebagai hasil perkalian antara jumlah unit yang terjual dengan harga per unit. Apabila dirumuskan secara matematis maka hasilnya adalah:

$$TR = P \times Q$$

Dimana:

TR = total *revenue*

P = *price*

Q = *quantity*

Dengan demikian pendapatan penjual diperoleh dari seberapa banyak jumlah barang yang terjual dengan harga yang telah disepakati antara penjual dan pembeli. Berdasarkan uraian di atas maka dapat disimpulkan bahwa pendapatan pedagang pasar adalah pendapatan yang diterima atas jumlah barang yang terjual dikalikan dengan harga per unit barang tersebut menurut jenis-jenis dagangannya

A. Jenis-Jenis Pendapatan

Rahardja dan Manurung (2001) membagi pendapatan menjadi tiga bentuk, yaitu:

1) Pendapatan ekonomi

Pendapatan ekonomi adalah pendapatan yang diperoleh seseorang atau keluarga yang digunakan untuk memenuhi kebutuhan tanpa mengurangi atau menambah asset bersih. Pendapatan ekonomi meliputi upah, gaji, pendapatan bunga deposito, pendapatan transfer dan lain-lain.

2) Pendapatan uang

Pendapatan uang adalah sejumlah uang yang diperoleh seseorang atau keluarga pada suatu periode sebagai balas jasa terhadap faktor produksi yang diberikan. Misalnya sewa bangunan, sewa rumah, dan lain sebagainya.

3) Pendapatan personal

Pendapatan personal adalah bagian dari pendapatan nasional sebagai hak individu-individu dalam perekonomian, yang merupakan balas jasa terhadap keikutsertaan individu dalam suatu proses produksi.

Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Swastha (2008) menyebutkan bahwa terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi pendapatan penjual, yaitu:

1) Kemampuan pedagang

Yaitu mampu tidaknya seorang pedagang dalam mempengaruhi pembeli untuk membeli barang dagangannya dan mendapatkan penghasilan yang diharapkan.

2) Kondisi pasar

Berhubungan dengan keadaan pasar, jenis pasar, kelompok pembeli di pasar tersebut, lokasi berdagang, frekuensi pembeli dan selera pembeli dalam pasar tersebut.

3) Modal

Setiap usaha memerlukan modal yang digunakan untuk operasional usaha dengan tujuan memperoleh keuntungan maksimal. Dalam kegiatan penjualan, semakin banyak jumlah barang yang dijual maka keuntungan akan semakin tinggi. Apabila ingin meningkatkan jumlah barang yang dijual maka pedagang harus membeli barang dalam jumlah yang besar. Oleh karena itu diperlukan tambahan modal untuk membeli barang dagangan tersebut sehingga dapat meningkatkan pendapatan

4) Kondisi organisasi usaha

Semakin besar usaha dagang akan memiliki frekuensi penjualan yang juga semakin tinggi, sehingga keuntungan akan semakin besar.

5) Faktor Lain

Misalnya periklanan dan kemasan produk yang dapat mempengaruhi pendapatan penjual.

Artaman (2015) menyebutkan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan pedagang antara lain:

1) Lama usaha memegang peranan penting dalam usaha penjualan.

Lama usaha berkaitan dengan banyak sedikitnya pengalaman yang diperoleh pedagang dalam berjualan. Semakin lama pedagang menjalani usahanya akan meningkatkan produktivitasnya sehingga dapat menambah efisiensi dan menekan biaya produksi, yang pada akhirnya akan meningkatkan pendapatan. Selain itu, semakin lama usaha seseorang dalam berdagang akan meningkatkan pengetahuan pedagang mengenai selera atau minat pembeli dan menambah relasi bisnis serta pelanggan sehingga dapat meningkatkan pendapatan.

2) Lokasi berdagang merupakan salah satu strategi dalam perdagangan.

Lokasi berdagang yang saling berdekatan dengan pesaing, mendorong pedagang untuk melakukan strategi kompetisi.

3) Jam kerja

Berkaitan dengan teori penawaran tenaga kerja, yaitu tentang kesediaan individu dalam bekerja dengan harapan akan memperoleh pendapatan atau tidak bekerja dengan konsekuensi tidak memperoleh penghasilan yang seharusnya diperoleh. Berdasarkan faktor-faktor di atas,

maka dapat disimpulkan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan penjual pasar adalah kemampuan pedagang, kondisi pasar, modal usaha, kondisi organisasi, lama usaha, lokasi berdagang dan jam kerja.

B. Pendapatan Per Kapita

Pendapatan perkapita menurut Sadono Sukirno adalah besarnya pendapatan rata-rata penduduk di suatu negara. Pendapatan perkapita didapatkan dari hasil pembagian pendapatan nasional suatu negara pada satu tahun tertentu dengan jumlah penduduk negara pada tahun tersebut.

Pendapatan perkapita adalah jumlah pendapatan rata-rata penduduk dalam sebuah negara pada suatu periode tertentu. Biasanya, dihitung setiap periode satu tahun, untuk mendapatkan jumlah pendapatan rata-rata penduduk, pendapatan nasional dihitung dari jumlah seluruh pendapatan penduduk negara tersebut. Oleh sebab itu, jumlah penduduk praktis akan mempengaruhi jumlah pendapatan perkapita suatu negara. Pendapatan perkapita dapat juga diartikan sebagai jumlah nilai barang dan jasa rata-rata yang tersedia bagi setiap penduduk suatu negara pada suatu periode tertentu (biasanya 1 tahun).

Cara menghitung pendapatan perkapita adalah menjumlahkan pendapatan seluruh penduduk suatu negara pada tahun tertentu. Kemudian, dibagi dengan jumlah penduduk negara yang bersangkutan pada periode tahun yang sama. Jika di formulakan sebagai berikut :

$$\text{GDP Perkapita} = \frac{PDB}{\text{Jumlah Penduduk}}$$

Faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan perkapita adalah sebagai berikut:

1) Permintaan agrerat dan penawaran agregat.

Permintaan agregat menunjukkan hubungan antara keseluruhan permintaan terhadap barang-barang dan jasa sesuai dengan tingkat harga. Permintaan agregat adalah seluruh barang dan jasa yang akan dibeli oleh sektor-sektor ekonomi pada tingkat harga, sedangkan penawaran agregat menunjukkan hubungan antara keseluruhan penawaran barang-barang dan jasa yang ditawarkan oleh perusahaan-perusahaan dalam tingkat harga.

2) Konsumsi dan tabungan.

Konsumsi adalah pengeluaran total untuk memperoleh barang-barang dan jasa dalam suatu perekonomian dalam satu tahun. Sedangkan tabungan bagian dari pendapatan yang tidak dikeluarkan untuk konsumsi. Tabungan, konsumsi, dan pendapatan sangat erat hubungannya. Hal ini dapat kita lihat dari pendapatan keynes yang dikenal dengan *psychological consumption* yang membahas tingkah laku masyarakat dalam konsumsi jika dihubungkan dengan pendapatan.

3) Investasi.

Pengeluaran untuk investasi merupakan salah satu komponen penting pengeluaran agrerat.

2.1.3 Teori Permintaan

Teori permintaan menerangkan tentang ciri hubungan antara jumlah permintaan dan harga. Berdasarkan ciri hubungan antara permintaan dan harga dapat dibuat grafik kurva permintaan. Analisis dalam bagian kurva ini menerangkan cirri perhubungan antara permintaan, harga dan pembentukan kurva permintaan (sukirno, 2013). Dalam analisis ekonomi dianggap bahwa permintaan suatu barang terutama dipengaruhi oleh tingkat harganya. Oleh sebab itu, dalam teori permintaan yang terutama dianalisis adalah hubungan antara jumlah permintaan suatu barang dengan harga barang tersebut. Tetapi dengan asumsi yang dinyatakan ini tidaklah berarti bahwa kita mengabaikan faktor- faktor yang dianggap tetap tersebut. Setelah menganalisis hubungan antara jumlah permintaan dan tingkat harga maka kita selanjutnya boleh mengasumsikan bahwa harga adalah tetap dan kemudian menganalisis bagaimana permintaan suatu barang dipengaruhi oleh berbagai faktor lainnya.

A. Faktor- Faktor Yang Mempengaruhi Permintaan

1. Harga barang itu sendiri

Jika harga suatu barang semakin murah, maka permintaan terhadap barang itu akan bertambah. Begitu juga sebaliknya. Hal ini membawa kita ke hukum permintaan, yang menyatakan bila harga suatu barang naik, *ceteris paribus*, maka jumlah barang itu yang diminta akan berkurang dan sebaliknya.

2. Harga barang lain yang terkait

Harga lain juga mempengaruhi permintaan suatu barang tetapi kedua macam barang tersebut mempunyai ketertarikan. Ketertarikan dua macam

barang dapat bersifat substitusi (pengganti) dan bersifat komplemen (penggenap).

3. Tingkat pendapatan perkapita

Tingkat pendapatan perkapita dapat mencerminkan daya beli. Semakin tinggi tingkat pendapatan, daya beli makin kuat, sehingga permintaan terhadap suatu barang meningkat.

4. Selera atau kebiasaan

Selera atau kebiasaan juga dapat mempengaruhi permintaan suatu barang sesuai dengan kebiasaan dan kebutuhan.

5. Jumlah penduduk

Permintaan berhubungan positif dengan jumlah penduduk, semakin banyak jumlah penduduk maka permintaan akan suatu barang semakin banyak.

6. Perkiraan harga di masa mendatang

Bila kita memperkirakan bahwa harga suatu barang akan naik, maka lebih baik membeli barang itu sekarang, sehingga mendorong orang untuk membeli lebih banyak saat ini guna menghemat belanja di masa mendatang.

7. Distribusi pendapatan

Tingkat pendapatan perkapita bisa memberikan kesimpulan yang salah bila distribusi pendapatan buruk. Artinya sebagian kecil kelompok masyarakat menguasai begitu besar perekonomian. Jika distribusi pendapatan buruk, berarti daya beli secara umum melemah, sehingga permintaan terhadap suatu barang menurun.

8. Usaha- usaha produsen meningkatkan penjualan

Dalam perekonomian modern, bujukan para penjual untuk membeli barang besar sekali peranannya dalam mempengaruhi masyarakat. Periklanan memungkinkan masyarakat untuk mengenal suatu barang baru atau menimbulkan permintaan terhadap barang tersebut. Disamping itu, untuk barang- barang yang sudah lama, pengiklanan akan mengingatkan orang tentang adanya barang tersebut dan menarik minat untuk membeli. Usaha- usaha promosi penjualan lainnya, seperti pemberian hadiah kepada pembeli suatu barang atau iklan pemberian potongan harga, sering mendorong orang untuk membeli lebih banyak dari pada biasanya.

2.1.4 Teori Penawaran

Penawaran (*quantity supplied*) dari suatu barang adalah barang yang rela dan mampu dijual oleh penjual. Ada banyak hal yang menentukan jumlah penawaran barang, tapi ketika kita menganalisis bagaimana pasar bekerja, salah satu penentunya adalah harga barang itu sendiri.

2.1.4.1 Faktor- Faktor Yang Mempengaruhi Penawaran

1. Harga barang itu sendiri

Jika harga suatu barang naik, maka produsen cenderung akan menambah jumlah barang yang dihasilkan. Hal ini membawa kita ke hukum penawaran, yang menjelaskan sifat hubungan antara harga suatu barang dengan jumlah barang tersebut yang ditawarkan penjual. Hukum penawaran menyatakan semakin tinggi harga suatu barang, *ceteris paribus*, semakin banyak

jumlah barang tersebut yang ingin ditawarkan oleh penjual, dan sebaliknya.

2. Harga barang lain yang terkait

Barang- barang substitusi dapat mempengaruhi penawaran suatu barang. Misalkan, dikarenakan kenaikan biaya produksi di luar negeri, atau kenaikan tarif impor, baju yang diimpor menjadi bertambah mahal harganya. Secara umum dapat dikatakan bahwa apabila harga barang substitusinya naik, maka penawaran suatu barang akan bertambah, dan sebaliknya. Sedangkan untuk barang komplement, dapat kita nyatakan bahwa apabila harga barang komplement naik, maka penawaran suatu barang berkurang dan sebaliknya.

3. Harga faktor produksi

Kenaikan harga faktor produksi, seperti tingkat upah yang lebih tinggi, harga bahan baku yang meningkat, atau kenaikan tingkat bunga modal, akan menyebabkan perusahaan memproduksi *output* lebih sedikit dengan jumlah anggaran yang tetap. Kenaikan harga faktor produksi ini juga akan mengurangi laba perusahaan. Apabila tingkat laba suatu industri tidak menarik lagi, mereka akan pindah ke industri lain, dan hal ini akan mengakibatkan berkurangnya penawaran barang.

4. Biaya produksi

Kenaikan harga faktor produksi, seperti tingkat upah yang tinggi, harga bahan baku yang meningkat, atau kenaikan tingkat bunga modal, akan menyebabkan perusahaan memproduksi *output* lebih sedikit dengan jumlah anggaran yang tetap.

5. Teknologi

Kemajuan teknologi menyebabkan penurunan biaya produksi, dan menciptakan barang- barang baru. Dalam hubungannya dengan penawaran suatu barang, kemajuan teknologi menyebabkan kenaikan dalam penawaran barang.

6. Jumlah pedagang dan penjual

Apabila jumlah penjual suatu produk tertentu semakin banyak, maka penawaran barang tersebut akan bertambah.

7. Tujuan perusahaan

Tujuan perusahaan adalah memaksimalkan laba, bukan memaksimalkan hasil produksinya. Akibatnya tiap produsen tidak berusaha untuk memanfaatkan kapasitas produksinya secara maksimum, tetapi akan menggunakannya pada tingkat produksi yang memberikan keuntungan maksimum.

2.1.5 Kebijakan (Regulasi)

A. Pembangunan Sarana dan Prasarana

Pembangunan merupakan proses perubahan yang direncanakan untuk memperbaiki taraf hidup masyarakat, yang ditandai dengan adanya pertumbuhan ekonomi, industrialisasi dan modernisasi. Namun dalam

pelaksanaan khususnya pada pembangunan yang bersifat fisik seringkali para pihak yang terlibat mengabaikan masalah lingkungan, sehingga menyebabkan kerusakan lingkungan. Demikian juga dengan pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan, masalah lingkungan tidak terlalu diperhatikan, baik pada saat perencanaan maupun pada saat pengoperasiannya, hal ini karena pihak- pihak yang terlibat dalam kegiatan pembangunan tersebut lebih mengutamakan hasil atau produk dari pembangunan itu sendiri, sementara dampaknya terhadap lingkungan masih diabaikan. Pada dasarnya kegiatan pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan pasti mengakibatkan dampak terhadap lingkungan baik dampak positif maupun dampak negatif, sebagai contoh pembangunan jalan pada daerah yang tidak stabil dapat mengakibatkan kejadian tanah longsor yang efeknya bahkan lebih besar daripada penebangan hutan (Sumarwoto, 2001).

Pembangunan infrastruktur mempunyai peranan yang sangat vital dalam pemenuhan hak dasar rakyat. Infrastruktur adalah katalis pembangunan. Ketersediaan infrastruktur dapat memberikan pengaruh pada peningkatan akses masyarakat terhadap sumberdaya sehingga meningkatkan akses produktivitas sumberdaya yang pada akhirnya mendorong pertumbuhan ekonomi. Infrastruktur atau sarana dan prasarana memiliki keterkaitan yang sangat kuat dengan dengan kesejahteraan sosial dan kualitas lingkungan juga terhadap proses pertumbuhan ekonomi suatu wilayah atau region. Hal tersebut dapat ditunjukkan dengan indikasi bahwa wilayah yang memiliki kelengkapan sistem infrastruktur lebih baik

biasanya mempunyai tingkat kesejahteraan sosial dan kualitas lingkungan serta pertumbuhan ekonomi yang lebih baik pula. 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. Pembangunan perkotaan diarahkan untuk mewujudkan pengelolaan kota yang berkualitas, menciptakan kawasan yang layak huni, berkeadilan dan berbudaya dan sebagai wadah bagi peningkatan produktifitas dan kreatifitas masyarakat serta mewujudkan pusat pelayanan sosial ekonomi dan pemerintah (Rahardjo Adisasmita, 2005).

Secara umum Definisi sarana dan prasarana adalah alat penunjang keberhasilan suatu proses upaya yang dilakukan di dalam pelayanan publik, karena apabila kedua hal ini tidak tersedia maka semua kegiatan yang dilakukan tidak akan dapat mencapai hasil yang diharapkan sesuai dengan rencana.

Daerah perkotaan merupakan ruang dimana terdapat konsentrasi penduduk dengan segala kegiatannya yang membutuhkan bangunan sarana dan prasarana perkotaan dengan jumlah dan kualitas yang memadai. Penyediaan prasarana dan sarana perkotaan diarahkan kepada penyelenggaraan fungsi kota, yang utama adalah pengadaan tempat tinggal, tempat bekerja, sistem informasi dan rekreasi. Prasarana perkotaan meliputi jalan/jembatan, air bersih, penanganan persampahan, sanitasi, ruang parkir, taman kota dan sebagainya. Sarana adalah segala jenis

peralatan, perlengkapan kerja dan fasilitas yang berfungsi sebagai alat utama/pembantu dalam pelaksanaan pekerjaan, dan juga dalam rangka kepentingan yang sedang berhubungan dengan organisasi kerja (Rahardjo Adisasmita, 2010).

B. Jalan Layang (*fly over*)

Jalan layang (*fly over*) adalah jalan yang dibangun tidak sebidang melayang menghindari daerah/kawasan yang selalu menghadapi permasalahan kemacetan lalu lintas, melewati persilangan kereta api untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas dan efisiensi. Jalan layang (*fly over*) merupakan perlengkapan jalan bebas hambatan untuk mengatasi hambatan karena konflik dipersimpangan, melalui kawasan kumuh yang sulit ataupun rawa-rawa. Jalan layang (*fly over*) dibangun untuk mengatasi permasalahan lalu lintas yang padat dengan kondisi jalan yang tak mungkin diperlebar, menghindari beberapa persimpangan sekaligus, melewati kawasan kumuh/pasar maupun daerah yang terendam air dengan kondisi tanah yang tidak memungkinkan untuk dibangun jalan dengan cara konvensional. Dibangunnya jalan layang (*fly over*) memberikan dampak yang positif maupun negatif. Hal ini perlu diperhatikan dalam pembangunan jalan layang.

Hal positif dari pembangunan jalan layang (*fly over*) adalah menyelesaikan 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, sehingga konflik merging dan konflik diverging berkurang pada ramp masuk

ataupun keluar. Kelancaran ini mengakibatkan penurunan emisi gas buang, karena emisi gas buang pada kendaraan dengan kecepatan rendah akan lebih tinggi dibandingkan dengan kendaraan yang berjalan pada kecepatan yang lebih tinggi.

Hal negatif dari pembangunan jalan layang (*fly over*) adalah dapat menimbulkan kekumuhan apabila penghuni liar tidak bisa dikendalikan dan daerah di bawah jalan layang yang digunakan sebagai tempat parkir oleh pengguna sepeda motor pada saat hujan, sehingga mengakibatkan kemacetan lalu lintas.

Pembangunan jalan layang tidak hanya sebagai bentuk upaya membenahi tata ruang kota, namun pembangunan jalan layang memiliki manfaat diantaranya sebagai berikut:

- a. Untuk mempermudah akses lalu lintas.
- b. Untuk mengurangi kemacetan.
- c. Mengantisipasi terjadinya kecelakaan.

Tujuan Pembangunan *Fly Over* adalah:

- 1) Dengan lancarnya prasarana perhubungan darat ini dan sebagai prasarana penunjang bagi kelancaran roda pemerintahan, diharapkan adanya peningkatan pembangunan di daerah-daerah.
- 2) Membantu memecahkan masalah-masalah pokok pembangunan dalam hal ini sarana/prasarana perhubungan di kota.

2.2 Penelitian Terdahulu

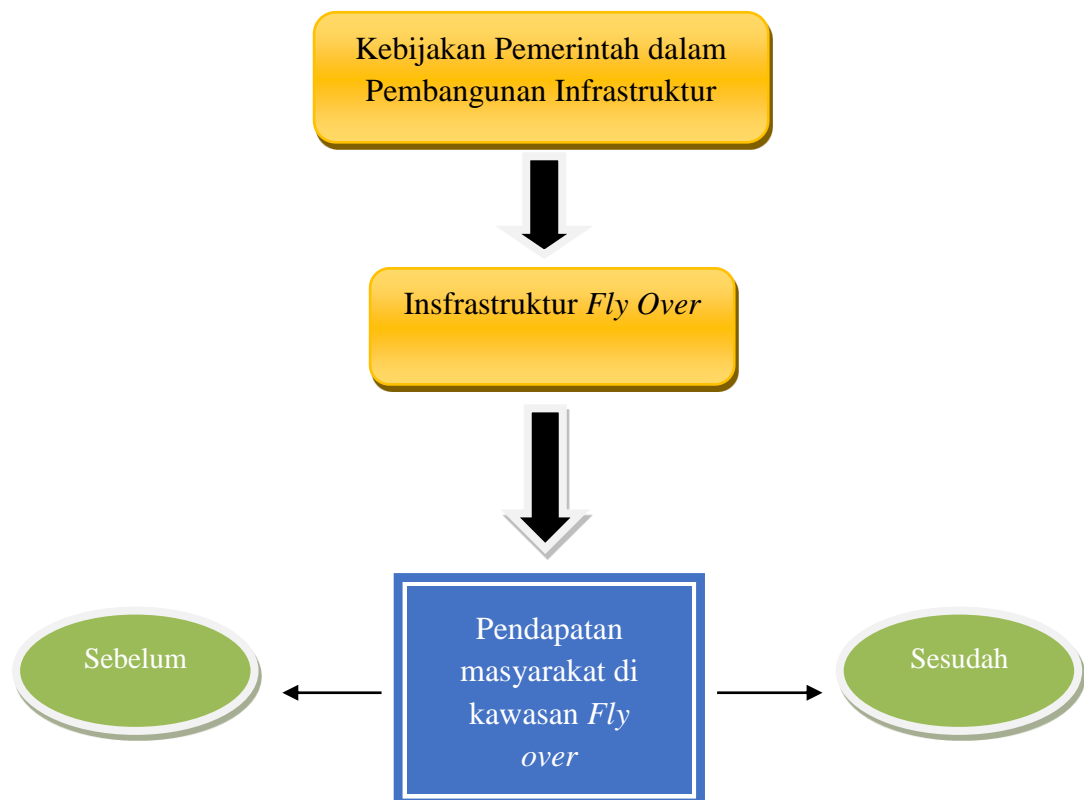
Tabel 2.1

Penelitian Terdahulu

No.	Penelitian dan Judul Penelitian	Model Estimasi	Variabel	Hasil Penelitian
1.	Juliandi Franata Sinuhaji (2016) , Analisis Aspek Sosial terhadap pembangunan Fly Over Bandar Lampung (Studi Kasus pada masyarakat di jalan gajah mada-jalan antasari	Deskriptif Kualitatif	Kemacetan, Kebijakan, Dampak Sosial	Kebijakan pembangunan <i>fly over</i> gajah mada-antasari menyebabkan pro kontra di kalangan masyarakat di wilayah tersebut. Dampak terhadap aspek sosial AMDAL dari pembangunan <i>fly over</i> gajah mada-antasari juga berpengaruh terhadap keberlangsungan kehidupan masyarakat yang ada.
2.	Reza Dian Maharannie (2014) , Dampak Pembangunan Fly Over Pasar Kembang Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Pedagang Sekitar Proyek di Kecamatan Tegalsari dan Kecamatan Sawahan	Deskriptif Kuantitatif	<i>Fly over</i> , Kondisi sosial, Kondisi ekonomi.	Bahwa kondisi sosial pedagang sekitar pada saat berlagsungnya pembangunan <i>fly over</i> pasar kembang dengan persentase maksimum tiap variabel 100%. Perasaan yang dirasakan oleh pedagang terhadap dampak yang ditimbulkan oleh proyek <i>fly over</i> pasar kembang adalah tidak bahagia yaitu sekitar 61%. Dari perasaan yang tidak nyaman atau sering mengalami kecemasan apabila pekerjaan mereka menjadi terancam sehingga para pedagang menunjukkan sikap tidak setuju sebanyak 52% dengan cara menunjukkan sikap-sikap yang terkesan menentang terhadap kebijakan pemerintah provinsi tersebut.

3.	Gisela Monica Sally Vernanda (2017), Analisis Keberadaan Flyover Palur Terhadap Perkembangan Usaha Pedagang Di Sekitarnya	Deskriptif Kualitatif	Omzet Penjualan, Keuntungan, <i>Flyover</i> .	Bahwa terdapat perbedaan omzet penjualan dan keuntungan pedagang sebelum dan sesudah adanya <i>Flyover</i> Palur. Secara umum, rata-rata omzet penjualan mengalami penurunan sebesar 19,06% dan keuntungan pedagang mengalami penurunan sebesar 30,14% sesudah adanya <i>Flyover</i> Palur.
----	--	-----------------------	---	---

2.3 Kerangka Pemikiran



Gambar 2.1 Kerangka Pemikiran

2.4 Hipotesa

Dengan tingkat kesalahan 5% akan diuji kebenaran hipotesa berikut:

$H_0: b = 0$ (tidak ada perbedaan pendapatan masyarakat di kawasan *fly Over* sebelum dan sesudah pembangunan infrastruktur *fly Over*)

$H_a: b \neq 0$ (ada perbedaan pendapatan masyarakat di kawasan *fly Over* sebelum dan sesudah pembangunan infrastruktur *fly Over*)

BAB III

METODE PENELITIAN

Metode penelitian adalah langkah dan prosedur yang dilakukan dalam mengumpulkan informasi empiris guna memecahkan masalah dan menguji hipotesis dari sebuah penelitian.

3.1 Pendekatan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis hubungan antara variabel yang telah ditentukan untuk menjawab rumusan masalah dengan menggunakan pendekatan kualitatif yaitu data yang berbentuk kalimat verbal dan data kualitatif yaitu tidak dapat diukur dalam skala numerik (Kuncoro, 2013). Data yang akan dihimpun mencakup wilayah Kota Medan.

3.2 Definisi Operasional

Definisi operasional merupakan acuan dari tinjauan pustaka yang digunakan untuk melakukan penelitian dimana antara variabel yang satu dengan variabel yang lainnya dapat dihubungkan sehingga penelitian dapat disesuaikan dengan data yang diinginkan.

Tabel 3.1

Definisi Operasional

Variabel	Definisi Operasional	Sumber Data
Infrastruktur <i>flyover</i>	Persepsi masyarakat dalam fungsi penggunaan <i>fly over</i>	Responden
Pendapatan Masyarakat	Penghasilan atau penerimaan masyarakat di kawasan <i>flyover</i>	Responden

3.3 Tempat dan Waktu Penelitian

a. Tempat Penelitian

Penelitian ini dilakukan di sekitaran kawasan *fly over* yang berada di Kota Medan

b. Waktu Penelitian

Waktu penelitian direncanakan selama empat bulan yaitu November 2018 sampai Maret 2019.

3.4 Jenis dan Sumber Data

3.4.1 Jenis Data

Data yang digunakan dalam penelitian ini berdasarkan sumber yaitu data primer, merupakan data yang diperoleh langsung dari respon masyarakat di lapangan. Berdasarkan bentuk adalah data kuantitatif, data yang diukur dalam suatu skala numerik (angka). Berdasarkan waktu menggunakan data cross-section, karena data diperoleh dalam satu kurun waktu tertentu.

3.4.2 Sumber Data

Sumber data dari penelitian ini adalah data yang diperoleh langsung dengan melakukan penelitian berupa menyebarkan kuesioner, dan wawancara langsung kepada para pengguna. Dalam penelitian ini peneliti menggunakan sampel nonprobabilitas (*nonprobability sampling*) karena tidak ada upaya untuk melakukan generalisasi berdasarkan sampel. Dengan desain sampel semacam ini, masalah *representasi* (keterwakilan), tidak dipersoalkan. (Kuncoro, 2013)

3.5 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik *Non-probability sampling*. Bahwa setiap anggota populasi memiliki peluang untuk dijadikan data atau sampel. Data primer diperoleh menggunakan kuesioner (angket) yaitu suatu daftar yang berisi rangkaian pertanyaan mengenai sesuatu masalah atau bidang yang akan diteliti, yang bertujuan memperoleh informasi yang dibutuhkan informasi yang relevan, serta informasi yang dibutuhkan dapat dibutuhkan secara serentak (Kuncoro, 2013). Dalam penelitian ini angket digunakan sebagai alat pendamping dalam mengumpulkan data. Daftar pertanyaan dibuat semi terbuka yang memberi pilihan jawaban pada responden dan memberi pilihan jawaban pada responden dan memberikan penjelasan-penjelasan yang diperlukan oleh peneliti.

3.6 Populasi dan Sampel

3.6.1 Populasi

Populasi adalah kelompok elemen yang lengkap, yang biasanya berupa orang, objek, transaksi, atau kejadian dimana kita tertarik untuk mempelajarinya atau menjadi objek penelitian. (Kuncoro, 2013)

Dalam penelitian ini populasinya adalah masyarakat disekitar kawasan *fly over* yang berada di Kota Medan.

3.6.2 Sampel

Sampel adalah suatu himpunan (*subset*) dari unit populasi. Design sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Nonprobability sampling*, Banyaknya sampel yang digunakan adalah 100 responden. Pengambilan sampel yang tidak memberi peluang/kesempatan sama bagi

setiap unsur atau anggota populasi untuk dipilih menjadi sampel. Teknik penarikan sampel yang dilakukan dengan cara *Judgement Sampling*. Metode ini digunakan untuk memilih sampel berdasarkan penilaian terhadap beberapa karakteristik anggota sampel yang disesuaikan dengan maksud penelitian. (Kuncoro, 2013)

3.7 Teknik Analisis Data

Untuk menganalisis dampak infrastruktur *fly over* terhadap kondisi ekonomi di Kota Medan menggunakan analisis deskriptif kuantitatif yang digambarkan dalam bentuk tabel dan diagram untuk memudahkan pembaca dalam menafsirkan hasil penelitian. Serta analisis komparatif yang menunjukkan perbedaan pendapatan masyarakat sekitar *fly over* sebelum dan sesudah adanya pembangunan *fly over* di Kota Medan.

3.7.1 Analisis Deskriptif Perkembangan Infrastruktur *Fly Over* di Kota Medan

Metode analisis deskriptif merupakan suatu metode analisis sederhana yang dapat digunakan untuk menggambarkan kondisi observasi dengan menyajikan dalam bentuk tabel, grafik, maupun narasi dengan tujuan memudahkan pembaca dalam menafsirkan hasil penelitian.

Metode analisis deskriptif dalam penelitian ini dilakukan untuk mengetahui bagaimana perkembangan infrastruktur *fly over* di Kota Medan.

3.7.2 Analisis Komparatif Sebelum dan Sesudah Adanya Infrastruktur *Fly Over* di Kota Medan.

Pengujian hipotesis yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis komparatif, sehingga alat analisis yang digunakan adalah uji beda, yaitu

dengan menguji perbandingan Sebelum dan Sesudah Adanya Infrastruktur *Fly Over* di Kota Medan. Pengolahan data dalam penelitian ini menggunakan program *Statistical Product Service Solution (SPSS)*.

A. Hipotesis:

$H_0: \bar{b} = 0$ (tidak ada perbedaan kondisi ekonomi masyarakat sekitar sebelum dan sesudah adanya *infrastruktur flyover*)

$H_a: \bar{b} \neq 0$ (ada perbedaan kondisi ekonomi masyarakat sekitar sebelum dan sesudah adanya *infrastruktur flyover*)

B. Uji Statistik

$$t = \frac{\bar{b}}{S_b/\sqrt{n}}$$

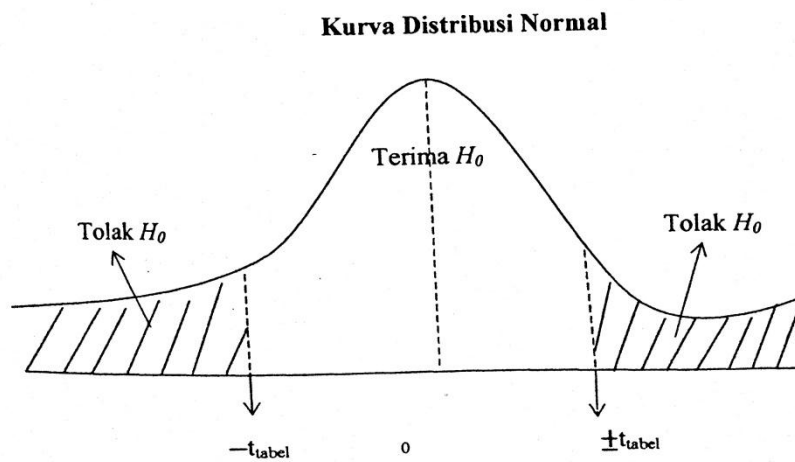
Dimana: \bar{b} = beda kondisi ekonomi di sekitar *fly over* sebelum dan sesudah adanya *fly over*

S_b = simpangan baku beda pengamatan

n = jumlah sampel

C. Kriteria Uji

a. Terima H_0 jika nilai t_{hitung} berada dalam internal t_{tabel} atau $-t_{tabel} \leq t_{hitung} \leq t_{tabel}$, atau hal lain tolak H_0 atau dalam kurva distribusi normal adalah:



Gambar 3.1

Kurva Distribusi Normal

D.Kesimpulan

Dalam hal ini untuk mengolah data penelitian, peneliti menggunakan alat bantu program komputer dimana dengan tingkat kesalahan $\alpha = 5\%$, dikatakan signifikan jika nilai $\text{sig} < \alpha = 5\%$ atau tolak H_0 .

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Kondisi Geografi Kota Medan

4.1.1 Kondisi Iklim Kota Medan

Kota Medan memiliki karakteristik wilayah dengan luas 265,10 km² atau 3,6 persen dari total luas wilayah Provinsi Sumatera Utara. Secara administratif, Kota Medan berbatasan dengan Selat Malaka di sebelah utara, dan berbatasan dengan Kabupaten Deli Serdang di sebelah timur, barat dan selatan. Kota Medan merupakan pusat pemerintahan Provinsi Sumatera Utara memiliki posisi strategis yang semakin menguat baik secara regional maupun nasional. Posisi ini menjadi modal dasar dalam pembangunan kota. Secara astronomis, Kota Medan terletak pada posisi koordinat 2°.27' - 2°.47' Lintang Utara dan 980.35° - 980.44' Bujur Timur dengan ketinggian 2,5-50 meter di atas permukaan laut dengan kemiringan tanah 0-3%. Sebagian wilayah Kota Medan pada 2,5-5,0 meter berada pada tanah rawa yang ditumbuhi oleh pohon-pohon.

Tabel 4.1**Rata-rata Suhu dan Kelembaban Udara Menurut Bulan di Kota Medan Tahun 2015**

Bulan <i>Month</i>	Suhu Udara <i>Temperature</i> (°C)			Kelembaban Udara <i>Humidity (%)</i>		
	Maks <i>Maks</i>	Min	Rata-Rata <i>Average</i>	Maks <i>Maks</i>	Min	Rata-Rata <i>Average</i>
1. Januari/ <i>January</i>	32,0	22,8	26,5	91	66	80
2. Pebruari/ <i>February</i>	32,6	22,1	26,5	93	72	79
3. M a r e t/ <i>March</i>	33,5	23,2	27,5	84	68	77
4. A p r i l/ <i>April</i>	33,0	22,8	27,2	88	72	81
5. M e i/ <i>May</i>	33,5	23,8	28,0	87	72	81
6. J u n i/ <i>June</i>	34,5	23,7	28,3	87	72	77
7. J u l i/ <i>July</i>	33,9	23,2	28,0	87	71	78
8. A g u s t u s/ <i>August</i>	33,5	22,2	27,6	92	74	81
9. S e p t e m b e r/ <i>September</i>	32,9	23,4	27,7	85	74	80
10. O k t o b e r/ <i>October</i>	32,3	23,4	27,0	91	81	85
11. N o p e m b e r/ <i>November</i>	32,0	22,7	26,8	94	78	86
12. D e s e m b e r/ <i>December</i>	32,3	23,5	27,2	90	75	83

Sumber: BPS Kota Medan Tahun 2017

Dari data diatas dapat dilihat bahwa suhu maksimal Kota Medan yang paling tinggi berada pada bulan juni, yaitu mencapai 34,5° C dan suhu minimal berada dalam bulan Februari yang mencapai 22,1° C. sedangkan suhu rata- rata Kota Medan berada pada 26,5°C sampai 28,3° C. Bulan- bulan yang mencapai suhu maksimal adalah bulan Maret, Mei, Juli dan Agustus yang mencapai rata- rata 33,5° C. Sedangkan bulan yang mencapai suhu minimal adalah bulan Januari, April, Agustus dan November yang hanya mencapai 22,2° C sampai 22,7° C.

Untuk kelembapan udara kota Medan persentase paling tinggi mencapai 94% yaitu di bulan November karena bulan tersebut sudah masuk musim

penghujan. Persentase paling rendah pada bulan Januari sebesar 66% karena sudah memasuki musim kemarau.

Tabel 4.2
Rata-rata Lamanya Penyinaran Matahari Menurut Stasiun Tahun 2000- 2013

	Rata-Rata (%)		Lamanya Penyinaran Matahari (Jam)	
	Sampali	Polonia	Sampali	Polonia
Januari	45	42	5,4	5,0
Februari	41	37	4,9	4,0
Maret	67	59	8,0	7,1
April	47	44	5,6	5,3
Mei	66	55	7,9	6,6
Juni	72	53	8,6	6,4
Juli	59	47	7,1	5,6
Agustus	49	44	5,9	5,3
September	43	40	5,2	4,8
Oktober	40	43	4,8	5,2
November	42	35	5,0	4,2
Desember	33	49	4,0	5,9
2013	50,33	45,66	6,03	5,48
2012	51,00	48,00	7,00	7,00
2011	47,92	44,33	3,75	3,56
2010	83,50	78,75	51,75	45,83
2009	49,08	43,67	133,67	112,00
2008	44,58	38,83	126,00	105,50
2007	46,00	42,00	128,00	109,00
2006	48,00	43,00	128,00	106,00
2005	51,25	41,00	132,52	114,96
2004	47,83	36,17	145,42	113,00
2003	49,00	40,00	133,70	108,75
2002	52,00	45,00	148,00	107,83
2001	52,00	39,00	132,10	106,40
2000	82,75	83,30	150,91	99,75

Sumber: BPS Kota Medan Tahun 2019

Dari data di atas untuk persentase rata-rata lama penyinaran matahari ada di bulan Juni sekitar 72% yaitu di daerah sampali, kota Medan. Pada daerah

polonia berada pada bulan Mei yaitu 53%. Sedangkan persentase terendah untuk daerah sampali berada dibulan Desember yaitu sekitar 33% dan daerah Polonia berada di bulan November yaitu sekitar 35%. Untuk lamanya penyinaran matahari (jam) paling lama berada dibulan Juni yaitu 8,6 jam daerah sampali Kota Medan. Sedangkan untuk daerah Polonia lama penyinaran matahari berada dibulan Maret yaitu 7,1 jam. Paling rendah lama penyinaran matahari berada di bulan Desember yaitu hanya 4,0 jam untuk saerah sampali sedangkan untuk daerah Polonia lama penyinaran matahari paling rendah berada di bulan february yaitu 4,0 jam.

Tabel 4.3
Jumlah Curah Hujan dan Hari Hujan Menurut Bulan Kota Medan Tahun 2015

Bulan <i>Month</i>	Curah Hujan <i>Precipitation</i> (mm ³)	Hari Hujan <i>Rainy</i> <i>Days</i>
Januari/ <i>January</i>	353	18
Pebruari/ <i>February</i>	154	10
M a r e t / <i>March</i>	144	13
A p r i l / <i>April</i>	254	20
M e i / <i>May</i>	250	18
J u n i / <i>June</i>	86	8
J u l i / <i>July</i>	161	13
Agustus/ <i>August</i>	199	17
September/ <i>September</i>	234	15
Oktober/ <i>October</i>	345	15
Nopember/ <i>November</i>	499	25
Desember/ <i>December</i>	129	17

Sumber: BPS Kota Medan Tahun 2017

Curah hujan paling tinggi berada pada bulan November yaitu 499 mm³ dengan hari hujanya sebanyak 25 hari perbulan. Dengan intensitas curah hujan yang lumayan tinggi serta hari hujan yang lumayan besar dipastikan bulan tersebut sering terjadi banjir di Kota Medan. Sedangkan curah hujan paling rendah

berada pada bulan Juni sebesar 86 mm³ dengan hari hujan sebanyak 8 hari/ bulan. Kecendrungan utama yang harus di antisipasi sari sisi iklim daerah adalah potensi bencana alam seperti suhu udara yang cenderung terus meningkat, angin kencang, dan potensi banjir akibat curah hujan yang terus meningkat atau pun banjir kiriman dari daerah hulu.

Kota Medan secara Hidrologi dikelilingi oleh beberapa sungai besar dan anak sungai seperti sungai percut, sungai deli, sungan Babura dan dungai belawan dll. Sungai- sungai yang melintas di Kota Medan tidak saja mempengaruhi bentuk fisik, ruang dan lingkungan tapi juga mempengaruhi pola perkembangan di Kota Medan. Sungai- sungai tersebut sampai saat ini masih digunakan masyarakat sebagai salah satu sumber air yang tinggal di daerah sekitaran aliran sungai. Selain itu, sungai- sungan juga berfungsi sebagai drainase utama (primer) dalam rangka pengendalian banjir, dan tempat pembungan air hujan. Akibatnya fungsi sungai semakin terbatas akibat dari oendangkalan dan degradasi lingkungan dan hal ini menjadi permasalahan tersenderi bagi pemerintah Kota Medan.

4.1.2 Kondisi Tipologi Kota Medan

Kota Medan secara administratif pemerintahan terdiri dari 21 Kecamatan dengan 151 Kelurahan, yang dibagi atas 2.001 lingkungan. Berdasarkan batas wilayah administratif, Kota Medan relatif lebih kecil dibandingkan dengan kota lainnya. Tetapi, posisi Kota Medan sangat regional dalam bidang ekonomi sangat penting karena kota ini berada dalam wilayah dengan basis sumber daya budaya, jasa dan pariwisata yang relatif besar dan kuat. Di sisi lain, Kota Medan memiliki keterbatasan ruang karena bentuk wilayah administratif yang ramping di tengah.

Dengan keterbatasan ruang tersebut, daya dukung lingkungan perkotaan menjadi kurang optimal. Hambatan terbesarnya khususnya dalam penyediaan sarana dan prasarana kota. Kondisi tersebut mengakibatkan kurang seimbangya dan kurang terpadunya penataan ruang kota.

4.2 Kondisi Demografi Kota Medan

Pada tahun 2017, penduduk Kota Medan mencapai 2.247.425 jiwa. Dibanding jumlah penduduk pada tahun 2016, terjadi penambahan penduduk sebesar 18.017 jiwa (0,81%). Besarnya jumlah penduduk menjadikan Kota Medan sebagai kota yang tingkat kepadatan penduduknya mencapai 8.478 jiwa/km².

Tabel 4.4

Jumlah Penduduk Menurut Kecamatan dan Jenis Kelamin di Kota Medan 2015

Wilayah	Jumlah Penduduk Menurut Kecamatan dan Jenis Kelamin di Kota Medan (Jiwa)		
	Laki-laki 2015	Perempuan 2015	Total 2015
Medan Tuntungan	42288	43325	85613
Medan Johor	65207	66805	132012
Medan Amplas	61176	62674	123850
Medan Denai	72147	73914	146061
Medan Area	48897	50095	98992
Medan Kota	36769	37670	74439
Medan Maimun	20086	20577	40663
Medan Polonia	27636	28313	55949
Medan Baru	20025	20515	40540
Medan Selayang	52433	53717	106150
Medan Sunggal	57192	58593	115785
Medan Helvetia	74448	76273	150721
Medan Petisah	31303	32071	63374
Medan Barat	35902	36781	72683

Medan Timur	55036	56384	114720
Medan Perjuangan	47361	48521	95882
Medan Tembung	67759	69419	137178
Medan Deli	89632	91828	181460
Medan Labuhan	58025	59447	117472
Medan Marelan	80152	82115	162267
Medan Belawan	48463	49650	98113
Medan	1091937	1118687	2210624

Sumber: BPS Kota Medan Tahun 2017

Dari data di atas, diketahui bahwa kecamatan yang paling tinggi angka kepadatan penduduknya menurut jenis kelamin yaitu Kecamatan Medan Deli sebesar 89.632 jiwa yang berjenis kelamin laki-laki, untuk jenis perempuan yang paling tinggi juga ditempati oleh Kecamatan Medan Deli sebesar 91.828 jiwa pada tahun 2015 dengan total menjadi 181.460 jiwa. Kemudian, untuk kepadatan penduduk paling rendah adalah kecamatan Medan Baru sebesar 20.025 jiwa untuk jenis kelamin laki-laki dan 20.515 jiwa untuk jenis kelamin wanita pada tahun 2015.

4.3 Kondisi Ekonomi Kota Medan

Kondisi kesejahteraan masyarakat di Kota Medan sangat dipengaruhi oleh kondisi perekonomian daerah termasuk faktor kualitas dan pemerataannya. Kondisi perekonomian Kota Medan sesuai dengan indikator pokok ekonomi makro dapat disajikan sebagai berikut.

4.3.1 Produk Domestik Regional Bruto

Produk Domestik Regional Bruto atas harga dasar konstan Kota Medan terus meningkat. Nilai PDRB meningkat dari Rp.117,52 Trilyun pada tahun 2014 menjadi Rp. 137,73 Trilyun pada tahun 2017. Pertumbuhan PDRB Kota Medan pada tahun 2014 dengan pertumbuhan tertinggi di sektor perdagangan sebesar Rp 301,06 Trilyun. Sementara pertumbuhan paling rendah terjadi pada sektor pertambangan dan penggalian. Pertumbuhan ekonomi Kota Medan dipengaruhi oleh penambahan jumlah tenaga kerja dan investasi terutama di sektor tersier (jasa-jasa) dan sekunder (industri pengolahan). Pertumbuhan PDRB tersebut menunjukkan bahwa kinerja perekonomian kota relatif baik selama periode 2014-2017 karena didukung oleh struktur ekonomi yang sebagian besar dari sektor tersier, sektor sekunder dan sektor primer.

Tabel 4.5

Produk Domestik Regional Bruto Periode Tahun 2014-2017 Atas Harga Dasar Konstan

Lapangan Usaha	2014	2015	2016	2017
A. Pertanian, Kehutanan dan Perikanan	1302409.30	1367621.60	1421784.51	1511455.23
B. Pertambangan dan Penggalian	2032.30	1942.90	1889.88	1839.16
C. Industri Pengolahan	18286930	18578271.50	19489294.49	19860211.99
D. Pengadaan Listrik dan Gas	142031.02	127664.09	141753.91	155275.71
E. Pengadaan Air, Pengelolaan Sampah, Limbah dan Daur Ulang	196380.50	212116.20	225725.22	248208.87
F. Konstruksi	22010712.10	23792474.20	25707200.56	27546865.74
G. Perdagangan Besar dan Eceran, Reparasi Mobil dan Sepeda Motor	30109608.70	32077982.40	34173438.36	36352526
H. Transportasi dan Pergudangan	7200924.50	7450102	7931237.13	8560821.63
I. Penyediaan	2884830.90	3133930.70	3323221.15	3549563.15

Akomodasi dan Makan Minum				
J. Informasi dan Komunikasi	7401844.70	7685463.30	8250391.48	8980386.89
K. Jasa Keuangan dan Asuransi	8117669.30	8569697.80	8903046.92	8945577.12
L. Real Estate	8817474	9479791.10	9955209.81	10725341.16
M,N. Jasa Perusahaan	2723262.80	2857668.60	3047707.74	3289873.78
O. Administrasi Pemerintahan, Pertahanan dan Jaminan Sosial Wajib	2090468.10	2159936.10	2207178.19	2263707.65
P. Jasa Pendidikan	3387361.80	3676542.50	3922817.98	4090951.65
Q. Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial	1638147.10	1801159.50	1970515.71	2137139.08
R,S,T,U. Jasa Lainnya	1212972.30	1297566.90	1390450.46	1510469.58
PDRB	117525059.42	124269931.39	132062863.52	139730214.41

Sumber: BPS Kota Medan Tahun 2018

4.3.2 PDRB Per Kapita

PDRB perkapita mencerminkan tingkat produktivitas daerah dan dapat digunakan sebagai salah satu indikator kemakmuran penduduk suatu daerah. Rata-rata PDRB perkapita selama tahun 2014-2017 adalah sebesar Rp. 57,81 juta berdasarkan harga konstan. PDRB atas dasar harga berlaku juga mengalami peningkatan dari Rp. 67,66 juta pada tahun 2014 menjadi Rp. 90,90 juta pada tahun 2017. Hal tersebut menunjukkan bahwa terjadi peningkatan kemampuan konsumsi masyarakat sebagai gambaran meningkatnya taraf hidup masyarakat Kota Medan. Sementara, pertumbuhan PDRB perkapita Kota Medan atas dasar harga konstan lebih rendah dibanding pertumbuhan ekonomi. Hal ini menunjukkan bahwa pertambahan jumlah penduduk Kota Medan lebih tinggi dibandingkan proporsi Pertambahan PDRB perkapita Kota Medan atas dasar konstan.

Tabel 4.6
PDRB Perkapita Kota Medan Tahun 2014-2017

PDRB	2014	2015	2016	2017
PDRB Perkapita adh berlaku (juta Rp)	67,66	74,51	83,45	90,90
Perubahan %	10,07	10,49	0	0
PDRB Perkapita adh konstan (juta Rp)	53,64	56,21	59,24	62,17
Perubahan %	4,04	4,81	0	0

Sumber: BPS Kota Medan Tahun 2017

**)angka sementara*

4.4 Perkembangan *Flyover* di Kota Medan

Pembangunan bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Peran pemerintah sebagai mobilisator pembangunan sangat strategis dalam mendukung peningkatan kesejahteraan masyarakat serta pertumbuhan ekonomi negaranya. Dewasa ini kebutuhan dunia akan infrastruktur terus meningkat seiring dengan meningkatnya aktivitas ekonomi. Dalam jangka panjang, GDP dunia diperkirakan akan tumbuh kuat dan mungkin bisa mencapai dua kali lipat selama periode tahun 2030. Pertumbuhan ekonomi tertinggi diperkirakan terjadi di wilayah Asia/ Pasifik, Cina dan India. Sejalan dengan prediksi pertumbuhan ekonomi dunia, kebutuhan akan infrastruktur juga akan terus meningkat. Secara umum, perkembangan infrastruktur Indonesia, di nilai jalan di tempat dan tidak mampu mengejar pertumbuhan ekonomi serta kemajuan di negara lain. Kondisi infrastruktur secara umum diperkirakan belum akan banyak berubah, kendati

beberapa langkah terobosan sudah ditempuh. Diperkirakan listrik merupakan infrastruktur yang akan lebih dulu pulih disusul dengan jalan raya, terutama jalan tol, tetapi infrastruktur lain masih jauh tertinggal dengan negara lain.

Gambaran lebih buruk terlihat pada infrastruktur yang terkait dengan masyarakat, seperti pengairan, sanitasi, air bersih, dan angkutan umum massal, yang semestinya menjadi prioritas. Hal di atas menunjukkan bahwa pembangunan infrastruktur masih merupakan tantangan besar yang harus diatasi. Pemerintah terus berupaya menggenjot pembangunan infrastruktur, namun banyak kendala yang dihadapi, mulai dari masalah pendanaan hingga persoalan teknis di lapangan. Meskipun kemampuan pemerintah dalam mengalokasikan anggaran untuk pembangunan infrastruktur masih terbatas, pemerintah dapat membangun infrastruktur melalui skema pembiayaan Kerja Sama Pemerintah-Swasta (*Public Privat Partnership-PPP*), untuk melakukan skema tersebut, diperlukan adanya tata kelola (*good governance*) yang baik dalam pengelolaan proyek.

Sebagai negara berkembang, pembangunan infrastruktur di Indonesia menjadi salah satu hal yang penting dan fundamental. Hal ini dikarenakan infrastruktur yang baik tentu akan berdampak pada kesejahteraan masyarakat serta perekonomian nasional. Infrastruktur seperti jalan, listrik, sumber daya air, transportasi dan kesehatan serta pemukiman perlu dikelola dengan baik oleh negara.

Melalui pembangunan infrastruktur diharapkan pertumbuhan ekonomi dan sosial yang berkeadilan dapat dicapai dan daya saing ekonomi nasional secara

global dapat ditingkatkan yang tentunya akan berdampak pada kesejahteraan masyarakat itu sendiri.

Perkembangan infrastruktur yang diharapkan selalu berkembang lebih baik, tapi faktanya bertahun-tahun saat ini perkembangan infrastruktur di Indonesia malah sangat mencemaskan. Pembangunan infrastruktur dirasakan tidak merata diseluruh wilayah Indonesia. Dapat dilihat terdapat ketimpangan dalam pembangunan infrastruktur antara Kawasan Barat Indonesia (KBI) dengan Kawasan Timur Indonesia (KTI), secara umum diketahui bahwa infrastruktur di Pulau Jawa lebih maju jika dibandingkan dengan infrastruktur di luar Pulau Jawa. Misalnya, panjang jalan di Indonesia hampir mencapai hampir sepertiganya berada di Pulau Jawa, 80% kapasitas listrik nasional berada di sistem Jawa-Madura-Bali (JAMALI). Demikian pula sambungan telepon dan kapasitas air bersih yang lebih dari setengahnya berada di Pulau Jawa-Bali. Ketimpangan dapat dilihat dari besarnya investasi yang berada di Pulau Jawa, padahal luasnya hanya mencakup 7% dari seluruh wilayah Indonesia. Pulau Jawa merupakan penyumbang PDB terbesar Indonesia menghasilkan lebih dari 60% total output Indonesia.

Pembangunan Infrastruktur di Kota Medan Sumatera Utara memiliki sasaran dan infraktuktur dimana salah satunya dalam bidang Transportasi. Sasaran tersebut disusun berdasarkan kebijakan yang telah disusun oleh pemerintah daerah dan pemerintah pusat. Salah satu sasaran tersebut adalah memperbaiki semua infrastruktur yang di tujukan dengan meningkatnya kualitas dan mutu pelayanan pembangunan. Tujuan dilakukannya adalah untuk kenyamanan dalam pemakaian sarana dan prasarana transportasi. Dalam memajukan pembangunan di

bidang transportasi dilakukan dengan berbagai cara misalnya memperbaiki kondisi kualitas sarana dan prasarana, terutama pemeliharaan dan rehabilitasi seperti sarana pengangkutan jalan, sarana dan prasarana kereta api, angkutan jalan, angkutan laut dan udara, Semuanya dilakukan untuk mendukung keamanan dan kenyamanan dalam bertransportasi serta Terwujudnya pemulihan fungsi sarana dan prasarana transportasi darat agar mampu memberi dukungan maksimal bagi kegiatan pemulihan ekonomi nasional

Infrastruktur yang baik juga dapat meningkatkan produktivitas dan mengurangi biaya produksi. Pembangunan infrastruktur baik berupa jalan, jaringan listrik, dan air bersih sangatlah penting dalam rangka meningkatkan perekonomian masyarakat di suatu wilayah. Prasarana infrastruktur tidak hanya digunakan oleh pihak rumah tangga tetapi juga di gunakan oleh pihak swasta, bahkan pemerintah. Oleh karena itu, pentingnya infrastruktur ekonomi sehingga diharapkan mampu membawa kesejahteraan dan mempercepat pertumbuhan ekonomi sehingga kegiatan ekonomi dapat berjalan lebih efisien. Banyaknya infrastruktur seperti adanya akses jalan, listrik, dan air bersih di perlukan untuk mempermudah aktivitas ekonomi yang pada akhirnya akan mempengaruhi pertumbuhan ekonomi di wilayah tersebut. Wilayah yang memiliki prasarana yang memadai mampu menarik para investor untuk berinvestasi ke daerahnya dan mampu berkembang cepat dibandingkan dengan wilayah yang memiliki prasarana minim.

Sebagai pelayan publik, maka secara hakiki pemerintah bertanggungjawab terhadap pelayanan kepada masyarakat, namun demikian, secara teknis pelaksanaanya dapat melibatkan berbagai pihak, antara lain masyarakat dan dunia

usaha. Hal ini sejalan dengan prinsip-prinsip manajemen pemerintah modern, yang selalu menekankan prinsip efektifitas dan efisiensi, dengan peran pemerintah lebih kepada fungsi regulator dan fasilitator, sedangkan fungsi provider dapat diserahkan kepada masyarakat dan dunia usaha dengan ketentuan yang berlaku. Pelayanan bidang Transportasi pada dasarnya tidak dapat dibatasi berdasarkan batas administrasi pemerintahan, oleh karena itu koordinasi antar tingkat pemerintahan menjadi sangat penting, disamping koordinasi lintas sektoral. Disamping itu, kejelasan tanggung jawab dan kewenangan juga menjadi sangat penting, sehingga akan mempertegas tugas dan fungsi masing-masing lembaga pemerintahan. Kegiatan pembangunan dan pelayanan bidang Transportasi tidak hanya dilakukan oleh Pemerintah, tetapi juga dilakukan oleh dunia usaha dan masyarakat. Oleh karena itu, kinerja bidang perhubungan dengan postel sangat ditentukan oleh peranserta aktif dari ketiga *stake holders* tersebut, meskipun secara hakiki pelayanan publik menjadi tanggung jawab pemerintah. Pembangunan sarana transportasi sebagai jalur distribusi dan pemasaran maupun sebagai pembuka jalur perdagangan sangat diperlukan untuk dikembangkan utamanya ada pada sektor jasa angkutan. Baik melalui darat, udara maupun laut.

Pengembangan potensi ekonomi wilayah Kota Medan dengan dilakukan pengembangan darat, laut dan udara. Dalam hal penataan ruang diamanatkan pengembangan prasarana dan sarana pendukung, yang mana diharapkan mampu meningkatkan potensi wilayah dan sekaligus membuka ketorisoliran wilayah dalam mendorong percepatan pengembangan wilayah yang relatif tertinggal, seperti wilayah Kota Medan sarana jalan merupakan media transportasi

utama yang berperan penting dalam mendukung terciptanya pembangunan nasional. Dan regional, serta mempunyai kontribusi terbesar dalam pangsa angkutan dibandingkan dengan modal lain.

Peningkatan sarana dan prasarana infrastruktur diharapkan mampu untuk meningkatkan kondisi pembangunan di Kota Medan. Meningkatnya kondisi pembangunan akan meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan terciptanya efisiensi dalam kegiatan perekonomian. Oleh karenanya dalam upaya pembangunan ekonomi, pengembangan sektor infrastruktur perlu diperhatikan mengingat begitu pentingnya infrastruktur bagi pertumbuhan ekonomi.

Ketersediaan infrastruktur jalan seperti *Flyover* dan Jalan TOL di Kota Medan berpengaruh secara langsung maupun tidak langsung terhadap produktivitas ekonomi, seperti peningkatan jumlah output yang dihasilkan, ketersediaan kesempatan kerja, serta perkembangan sektor-sektor ekonomi yang pada akhirnya akan mempengaruhi pertumbuhan ekonomi di suatu negara atau wilayah. Adanya dampak itu lah yang mendorong pemerintah Kota Medan agar melakukan perbaikan infrastruktur untuk meningkatkan aksesibilitas dan lalu lintas barang maupun orang dalam rangka mendukung kegiatan sosial ekonomi seluruh warga kota.

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

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

Pembangunan *flyover* akan berpengaruh pada perubahan sosial. Dalam proses perubahan sosial masyarakat terdapat faktor pendorong dan penghambat. Secara umum, tidak ada satu teori pun yang menyatakan tentang hubungan antara pembangunan transportasi jalan dengan perubahan ekonomi masyarakat. Akan tetapi, keberadaan jalan *flyover* dan fasilitas transportasi lainnya pada tingkat tertentu akan secara esensial merangsang dan memberi peluang pertumbuhan ekonomi.

Tabel 4.7
***Flyover* di Kota Medan**

No.	Nama <i>Flyover</i>	Panjang	Peresmian
1.	<i>Flyover</i> Amplas	930 meter	Tahun 2009
2.	<i>Flyover</i> Jamin Ginting (Simpang Pos)	625 meter	Tahun 2015
3.	<i>Flyover</i> Brayon	-	Tahun 2014

Sumber: *Data Jembatan* (www.datajembatan.com)

Kebijakan pembangunan *fly over* memang memiliki tujuan yang baik bagi pengguna jalan, yaitu untuk mengatasi kemacetan dan memperlancar arus kendaraan di Kota Medan, maka dibangunlah *Fly Over* Brayon, *Fly Over* Amplas dan *Fly Over* Jamin Ginting. Dengan pembangunan *fly over – fly over* tersebut, biaya ekonomi tinggi akibat padatnya arus lalu lintas itu, dapat ditekan sehingga memacu akselerasi pertumbuhan ekonomi Sumut umumnya dan Kota Medan khususnya.

Pembangunan *fly over* di Kota Medan sebenarnya memberikan manfaat dalam mengurangi jumlah kemacetan di wilayah-wilayah yang memiliki lalu lintas padat. Namun 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 di sekitar proyek. Pembangunan di suatu wilayah yang biasanya membuka lapangan pekerjaan baru di sekitarnya tidak terjadi di daerah ini.

Hal positif dari pembangunan jalan layang (*fly over*) adalah menyelesaikan 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, sehingga konflik merging dan konflik diverging berkurang pada ramp masuk ataupun keluar. Kelancaran ini mengakibatkan penurunan emisi gas buang, karena emisi gas buang pada kendaraan dengan kecepatan rendah akan lebih tinggi dibandingkan dengan kendaraan yang berjalan pada kecepatan yang lebih tinggi.

Hal negatif dari pembangunan jalan layang (*fly over*) adalah dapat menimbulkan kekumuhan apabila penghuni liar tidak bisa dikendalikan dan daerah di bawah jalan layang yang digunakan sebagai tempat parkir oleh pengguna sepeda motor pada saat hujan, sehingga mengakibatkan kemacetan lalu lintas.

Pertumbuhan volume lalu lintas jalan khususnya di Kota Medan terus meningkat dengan pesat akibat dari pertumbuhan dan perkembangan kota serta laju pertumbuhan penduduk. Kota Medan sebagai kota metropolitan di Provinsi Sumatera Utara dan sentra dari kegiatan ekonomi, industri, perdagangan pendidikan maupun kebudayaan sehingga menambah arus lalu lintas barang dari daerah-daerah di sekitarnya. Dengan bertambahnya jumlah penduduk dan semakin banyaknya pendatang yang menetap di Kota Medan mengakibatkan semakin meningkatnya aktivitas penduduk, sehingga pertumbuhan maupun pembangunan di Kota Medan semakin meningkat.

Dari adanya perubahan ekonomi tersebut juga menimbulkan beberapa dampak yang dirasakan langsung oleh masyarakat sekitar, dan dampak yang muncul pun tidak hanya dampak negatif bagi masyarakat akan tetapi juga ada dampak positif dari adanya pembangunan jalan *flyover*. Seperti yang telah dituturkan oleh bapak Jamal, bahwa dari adanya pembangunan ini memunculkan dampak yang negatif bagi masyarakat, dampaknya adalah banyak warga yang akhirnya harus beradaptasi dengan lingkungan tempat usaha yang baru. Masyarakat harus lebih berinovasi dan kreatif untuk menciptakan peluang-peluang usaha yang baru yang banyak diminati oleh masyarakat, karena banyaknya para pesaing-pesaing produk pasaran.

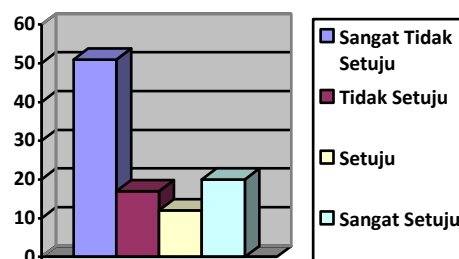
4.5 Analisis Komparatif Kondisi Ekonomi Masyarakat Kawasan *Fly Over* Sebelum Dan Sesudah Adanya Infrastruktur *Fly Over* Di Kota Medan.

4.5.1 Tabulasi Hasil Pertanyaan Responden

1. Adanya Peningkatan Pendapatan Masyarakat Setelah Adanya Pembangunan *Fly Over*

Tabel 4.8

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	51	51.0	51.0	51.0
	Tidak Setuju	17	17.0	17.0	68.0
	Setuju	12	12.0	12.0	80.0
	Sangat Setuju	20	20.0	20.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	



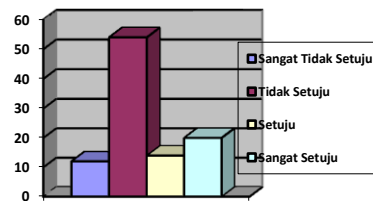
Gambar 4.1

Dalam pernyataan adanya peningkatan pendapatan masyarakat setelah adanya pembangunan *fly over* yang menjawab sangat tidak setuju sebesar 51%, menjawab tidak setuju 17%, menjawab setuju 12% dan sangat setuju sebanyak 20%. Dalam hal ini masyarakat di daerah *fly over* sangat tidak setuju karena tidak adanya lahan parkir sehingga kurang nya konsumen yang berhenti untuk membeli di area tersebut. Sebanyak

2. Adanya Peningkatan/Penciptaan Kesempatan Kerja Bagi Masyarakat Miskin Setelah Adanya Pembangunan *Fly Over*

Tabel 4.9

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	12	12.0	12.0	12.0
	Tidak Setuju	54	54.0	54.0	66.0
	Setuju	14	14.0	14.0	80.0
	Sangat Setuju	20	20.0	20.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	



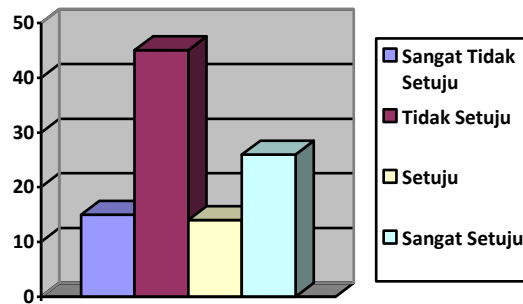
Gambar 4.2

Bahwa pernyataan adanya peningkatan/penciptaan kesempatan kerja bagi masyarakat miskin setelah adanya pembangunan *fly over* menjawab sangat tidak setuju sebesar 12%, menjawab tidak setuju 54%, menjawab setuju 14% dan sangat setuju sebanyak 20%. Dalam hal ini responden memilih tidak setuju karena selama adanya *fly over* lahan mereka berjualan sudah tidak ada lagi selain itu pemerintah tidak menyediakan tempat untuk mereka berjualan sehingga pendapatan mereka berkurang.

3. Adanya Peningkatan Usaha Yang Dapat Mendatangkan Penghasilan Setelah Adanya Pembangunan *Fly Over*

Tabel 4.10

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	15	15.0	15.0	15.0
	Tidak Setuju	45	45.0	45.0	60.0
	Setuju	14	14.0	14.0	74.0
	Sangat Setuju	26	26.0	26.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	



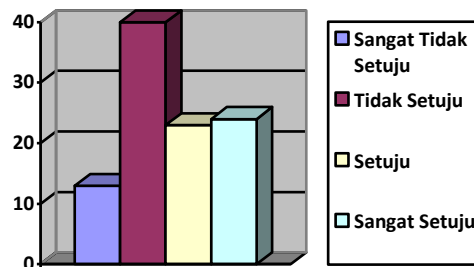
Gambar 4.3

Bahwa pernyataan adanya peningkatan usaha yang dapat mendatangkan penghasilan setelah adanya pembangunan *fly over* menjawab sangat tidak setuju sebesar 15%, menjawab tidak setuju 45%, menjawab setuju 14% dan sangat setuju sebanyak 26%. Dalam hal ini sebanyak 45 responden memilih tidak setuju dikarenakan menurunnya usaha masyarakat yang menurunkan pendapatan masyarakat setelah adanya *fly over*.

4. Adanya Peningkatan Barang –Barang Yang Dapat Dipakai Untuk Berusaha Setelah Adanya Pembangunan *Fly Over*

Tabel 4.11

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	13	13.0	13.0	13.0
	Tidak Setuju	40	40.0	40.0	53.0
	Setuju	23	23.0	23.0	76.0
	Sangat Setuju	24	24.0	24.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	



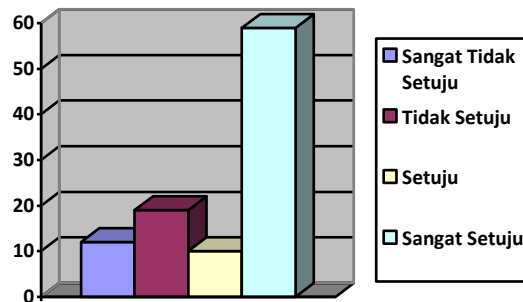
Gambar 4.4

Dalam pernyataan adanya peningkatan barang –barang yang dapat dipakai untuk berusaha setelah adanya pembangunan *fly over* menjawab sangat tidak setuju sebesar 13%, menjawab tidak setuju 40%, menjawab setuju 23% dan sangat setuju sebanyak 24%. Dalam hal ini sebanyak 40 responden memilih tidak setuju dikarenakan setelah adanya *fly over* tidak adanya barang- barang yang dipakai untuk berusaha.

5. Pendapatan Menurun Karena Kurangnya Minat Beli Akibat Tiang Penyangga *Fly Over* Menutupi Toko Dan Lahan Parkir Yang Sempit.

Tabel 4.12

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	12	12.0	12.0	12.0
	Tidak Setuju	19	19.0	19.0	31.0
	Setuju	10	10.0	10.0	41.0
	Sangat Setuju	59	59.0	59.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	



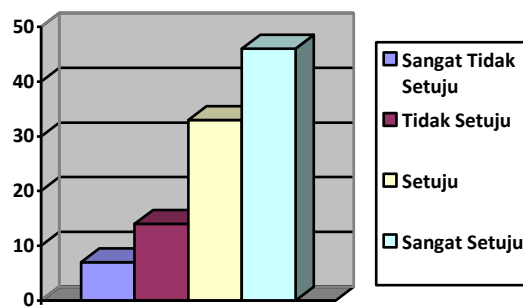
Gambar 4.5

Dalam pernyataan pendapatan menurun karena kurangnya minat beli akibat tiang penyangga *fly over* menutupi toko dan lahan parkir yang sempit yang menjawab sangat tidak setuju sebesar 12%, menjawab tidak setuju 19%, menjawab setuju 10% dan sangat setuju sebanyak 59%. Dalam hal ini sebanyak 59 responden memilih sangat setuju karena masyarakat merasa toko mereka terganggu dikarenakan banyaknya tiang penyangga *fly over* menutupi depan toko mereka dan menutupi lahan parkir di area toko mereka.

6. Pembangunan Infrastruktur Fisik Berupa Pembangunan Jalan (*Fly Over*)
Telah Memudahkan Masyarakat (Dalam Hal Akses Menuju Lokasi Kerja)
Untuk Meningkatkan Produktivitas Masyarakat

Tabel 4.13

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	7	7.0	7.0	7.0
	Tidak Setuju	14	14.0	14.0	21.0
	Setuju	33	33.0	33.0	54.0
	Sangat Setuju	46	46.0	46.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	



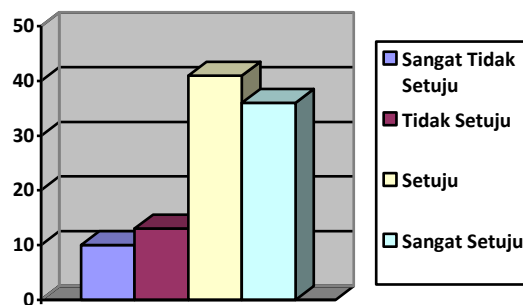
Gambar 4.6

Dalam pernyataan pembangunan infrastruktur fisik berupa pembangunan jalan (*fly over*) telah memudahkan masyarakat (dalam hal akses menuju lokasi kerja) untuk meningkatkan produktivitas masyarakat yang menjawab sangat tidak setuju sebesar 7%, menjawab tidak setuju 14%, menjawab setuju 33% dan sangat setuju sebanyak 46%. Dalam hal ini sebanyak 46 responden memilih sangat setuju karena masyarakat sudah tidak merasakan macet yang berlebihan sehingga dapat mengurangi waktu mereka dalam perjalanan.

7. Pembangunan Infrastruktur Seperti *Fly Over* Menyebabkan Harga Lahan Mengalami Peningkatan Dan Pertumbuhan Sehingga Jumlah Uang Beredar Bertambah.

Tabel 4.14

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	10	10.0	10.0	10.0
	Tidak Setuju	13	13.0	13.0	23.0
	Setuju	41	41.0	41.0	64.0
	Sangat Setuju	36	36.0	36.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	



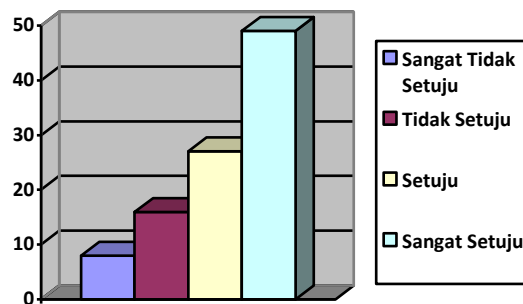
Gambar 4.7

Dalam pernyataan pembangunan infrastruktur seperti *fly over* menyebabkan harga lahan mengalami peningkatan dan pertumbuhan sehingga jumlah uang beredar bertambah, yang menjawab sangat tidak setuju sebesar 10%, menjawab tidak setuju 13%, menjawab setuju 41% dan sangat setuju sebanyak 36%. Dalam hal ini sebanyak 41 responden memilih setuju dikarenakan para pemilik lahan di sekitar *fly over* merasakan minat pembeli yang lebih banyak sehingga para pemilik lahan menaikkan harga lahan mereka di sekitar *fly over*.

8. Dengan Bertambahnya Infrastruktur Fisik Telah Meningkatkan Akses (Layanan Publik) Yang Dibutuhkan Masyarakat

Tabel 4.15

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	8	8.0	8.0	8.0
	Tidak Setuju	16	16.0	16.0	24.0
	Setuju	27	27.0	27.0	51.0
	Sangat Setuju	49	49.0	49.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	



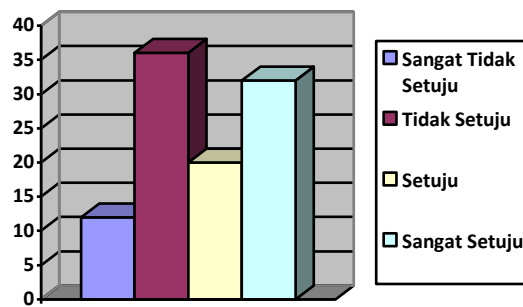
Gambar 4.8

Dalam pernyataan dengan bertambahnya infrastruktur fisik telah meningkatkan akses (layanan publik) yang dibutuhkan masyarakat yang menjawab sangat tidak setuju sebesar 8%, menjawab tidak setuju 16%, menjawab setuju 27% dan sangat setuju sebanyak 49%. Dalam hal ini masyarakat memilih sangat setuju karena dengan adanya infrastruktur fisik.

9. Dengan bertambahnya infrastruktur menambah daya minat beli masyarakat

Tabel 4.16

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	12	12.0	12.0	12.0
	Tidak Setuju	36	36.0	36.0	48.0
	Setuju	20	20.0	20.0	68.0
	Sangat Setuju	32	32.0	32.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	



Gambar 4.9

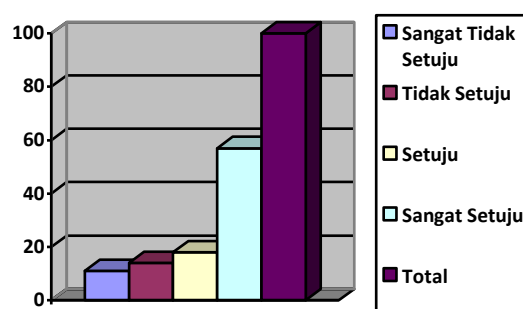
Dalam pernyataan dengan bertambahnya infrastruktur menambah daya minat beli masyarakat yang menjawab sangat tidak setuju sebesar 12%, menjawab tidak setuju 36%, menjawab setuju 20% dan sangat setuju sebanyak 32%. Dalam hal ini sebanyak 36 responden memilih tidak setuju karena dengan adanya *fly over* daya beli masyarakat berkurang karena pada daerah itu toko berkurang dan lokasi parkir kendaraan tidak memadai sehingga menurunkan minat beli pengguna jalan pada daerah tersebut.

10. Pembangunan infrastruktur jalan menjadi salah satu dari pembangunan yang sedang di tonjolkan pemerintah daerah

11.

Tabel 4.17

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	11	11.0	11.0	11.0
	Tidak Setuju	14	14.0	14.0	25.0
	Setuju	18	18.0	18.0	43.0
	Sangat Setuju	57	57.0	57.0	100.0
	Total	100	100.0	100.0	



Gambar 4.10

Dalam pernyataan pembangunan infrastruktur jalan menjadi salah satu dari pembangunan yang sedang di tonjolkan pemerintah daerah yang menjawab sangat tidak setuju sebesar 11%, menjawab tidak setuju 14%, menjawab setuju 18% dan sangat setuju sebanyak 57%. Dalam hal ini sebanyak 57 responden memilih sangat setuju karena pembangunan yang di tonjolkan pemerintah Jokowi- Jk adalah pembangunan infrastruktur yang bertujuan untuk meningkatkan ekonomi.

4.5.2 Interpretasi Uji Paired Sample T-Test

4.5.2.1 Interpretasi Output Pertama

Tabel 4.18
Paired Samples Statistics

		Mean	N	Std. Deviation	Std. Error Mean
Pair 1	Sebelum	3574000.0000	100	1265279.94300	126527.99430
	Sesudah	2798000.0000	100	1266106.73400	126610.67340

Tabel diatas menunjukkan bahwa rata-rata hasil pendapatan masyarakat di sekitar sebelum adanya *fly over* adalah Rp. 3.574.000, dengan jumlah responden sebanyak 100 orang. Terjadi penyimpangan standar deviasi pendapatan sebesar Rp. 1.265.279, sedangkan error term dari rata-rata hasil pendapatan sebelum adanya infrastruktur *fly over* sebesar Rp. 126.527.

Rata-rata hasil pendapatan masyarakat di sekitar setelah adanya *fly over* adalah Rp. 2.798.000, dengan jumlah responden sebanyak 100 orang. Terjadi penyimpangan standar deviasi pendapatan sebesar Rp. 1.266.106, sedangkan error term dari rata-rata hasil pendapatan setelah adanya infrastruktur *fly over* sebesar Rp.126.610.

4.5.2.2 Interpretasi Output Kedua

Tabel 4.19
Paired Samples Correlations

		N	Correlation	Sig.
Pair 1	Sebelum & Sesudah	100	.310	.002

Bagian kedua ouput adalah hasil korelasi atau hubungan keeratan pendapatan responden di sekitar *flyover* sebelum dan sesudah adanya infrastruktur tersebut sebesar 0,310.

4.5.2.3 Interpretasi Output Ketiga

Tabel 4.20
Paired Samples Test

		Paired Differences					t	df	Sig. (2-tailed)
		Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean	95% Confidence Interval of the Difference				
					Lower	Upper			
Pair 1	Sebelum – Sesudah	776000.00	1487124.539	148712.4539	480922.2281	1071077.772	5.218	99	.000

Output bagian ketiga ini adalah output yang terpenting, karena pada bagian ketiga inilah kita akan menemukan jawaban atas apa yang menjadi pertanyaan atau contoh kasus diatas, yaitu mengenai ada atau tidaknya pengaruh sebelum dan sesudah adanya *flyover* terhadap pendapatan masyarakat di sekitar.

Pengambilan keputusan dalam Uji Paired Sample T-Test berdasarkan langkah-langkah sebagai berikut:

A. Hipotesis:

$H_0: \bar{b} = 0$ (tidak ada perbedaan kondisi ekonomi masyarakat sekitar sebelum dan sesudah adanya *infrastruktur flyover*)

$H_a: \bar{b} \neq 0$ (ada perbedaan kondisi ekonomi masyarakat sekitar sebelum dan sesudah adanya *infrastruktur flyover*)

B. Uji Statistik diperoleh dari hasil olahan data sebagai berikut :

$$t = \frac{\bar{b}}{S_b/\sqrt{n}}$$

$$\frac{776.000}{1487124/\sqrt{100}}$$

$$\frac{776000}{1487124/10}$$

$$\frac{776000}{148712}$$

$$= 5,218$$

$T_{\text{tabel}} = \pm t(\alpha/2, n-1)$, dengan derajat kesalahan $\alpha = 5\%$, maka

$$T_{\text{tabel}} = \pm 5,218 (5\% / 2, 100-1) = \pm 1,66039$$

C. Kriteria Uji

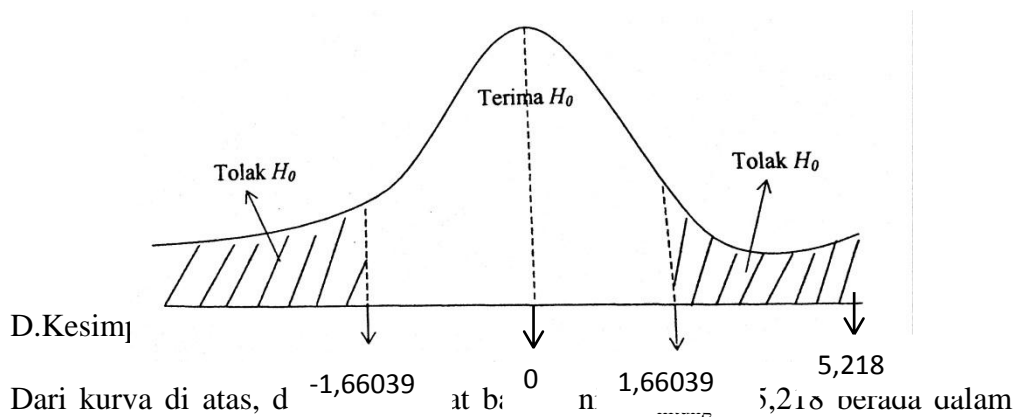
a. Terima H_0 jika nilai t_{hitung} berada dalam internal t_{tabel} atau $-t_{\text{tabel}} \leq t_{\text{hitung}} \leq$

t_{tabel} , atau hal lain tolak H_0 karena $-1,66039 \leq 5,218 \geq 1,66039$

maka tolak H_0 dan H_a diterima, sehingga bisa kita simpulkan

bahwa ada perbedaan tingkat pendapatan masyarakat sekitar

sebelum dan setelah adanya infrastruktur *fly over*.



daerah yang di arsir, yaitu tolak H_0 atau terima H_a .

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah diuraikan dalam bab sebelumnya, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Ketersediaan infrastruktur jalan seperti *Flyover* berpengaruh secara langsung maupun tidak langsung terhadap produktivitas ekonomi, seperti peningkatan jumlah output yang dihasilkan, ketersediaan kesempatan kerja, serta perkembangan sektor-sektor ekonomi yang pada akhirnya akan mempengaruhi pertumbuhan ekonomi di suatu negara atau wilayah. Adanya dampak itu lah yang mendorong pemerintah Kota Medan agar melakukan perbaikan infrstruktur untuk meningkatkan aksesibilitas dan lalu lintas barang maupun orang dalam rangka mendukung kegiatan sosial ekonomi seluruh warga kota. Keberadaan infrastruktur yang memadai sangat diperlukan seiring dengan kebutuhan masyarakat yang semakin kompleks terhadap kebutuhan sarana transportasi terutama di Kota Medan yang merupakan pusat dari kegiatan ekonomi, pendidikan, perdagangan, kesehatan, dan lain-lain.
2. Pembangunan infrastruktur *flyover* sangat berpengaruh bagi para pengguna jalan sebagai salah satu cara untuk mengatasi kemacetan dan mendukung perekonomian yang ada di Kota Medan. Dari hasil uji statistik menunjukkan 0,000 maka (Sig. 0,000 < α toleransi 0,05).

Terdapat perbedaan kondisi ekonomi masyarakat di sekitar sebelum dan sesudah adanya *flyover* di Kota Medan.

5.2 Saran

1. Bagi Pemerintah

Dalam pembangunan dan memperbaiki infrastruktur kota sebaiknya pemerintah Kota Medan memperhatikan lingkungan sekitar. Selain itu pemerintah juga harus memperhatikan dampak yang ditimbulkan akibat adanya pembangunan tersebut. Selain itu, pemerintah juga harus memperhatikan estetika ataupun keindahan kota sehingga pembangunan *fly over* selain dapat mengurai kemacetan dan menambah produktifitas masyarakat dapat pula memperindah kota.

2. Bagi Masyarakat

Dapat menggunakan fasilitas *fly over* dengan baik dan tidak merusak fasilitas yang ada. Serta dapat meningkatkan kondisi ekonomi masyarakat sekitar

DAFTAR PUSTAKA

- Abdul Hakim. (2004). *Ekonomi Pembangunan*. Yogyakarta:Ekonisia Kampus Fakultas Ekonomi UII
- Adisasmita, Rahardjo. 2005. *Dasar-dasar Ekonomi Wilayah*. Penerbit Graha Ilmu.
- _____. 2010. *Pembangunan Kawasan dan Tata Ruang*. Graha Ilmu, Yogyakarta
- Aris, Azhar, 2012. *Analisis Dampak Sosial Ekonomi Pengguna Jalan Akibat Kemacetan Lalu Lintas (Studi Kasus Area Universitas Brawijaya Malang)*. Jurusan Ilmu Ekonomi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Brawijaya. Malang.
- Artaman, 2015. *Analisis Faktor – Faktor yang mempengaruhi pendapatan pedagang di Pasar Seni Sukawati di Kabupaten Gianyar*
- Bachrawi, Sanusi. 2004. *Pengantar Ekonomi Pembangunan*. Rineka Cipta; Jakarta
- Basu, Swastha DH., Irawan. 2008. *Manajemen Pemasaran Modern*, Edisi Kedua, Cetakan Ke-tigabelas, Yogyakarta: Liberty Offset.
- Irawan, Suparmoko. 1992. *Ekonomi pembangunan*, edisi pertama. Yogyakarta: BPFE.
- Jhingan, M. L. (2003). *Ekonomi Pembangunan dan Perencanaan*. Padang: PT. Raja Grafindo.
- Juliandi Franata Sinuhaji. (2016). *Analisis Aspek Sosial Terhadap Pembangunan Fly Over Bandar Lampung (Studi Kasus pada masyarakat di jln. Gajah Mada-Jln. Antasar)*. Skripsi Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik Universitas Lampung Bandar Lampung
- Kuncoro, Mudrajad. (2013). *Metode Riset untuk Bisnis* (Edisi Keempat). Yogyakarta: Erlangga.
- Mankiw, N. Gregory (2003). *Teori Makroekonomi Edisi Kelima*. Terjemahan. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- _____. (2006). *Teori Makroekonomi*. Jakarta: Erlangga
- Mirna, Ayu, 2011. *Kerugian Ekonomi Akibat Kemacetan Lalu Lintas Di Ibukota*. Skripsi, Depok: Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas UI..

- Rahardja, Prathama dan Mandala Manurung, *Teori Ekonomi Makro*, Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, 2001.
- Sapta, Rendy D. (2009). *Analisis Dampak Kemacetan Lalu Lintas Terhadap Sosial Ekonomi Pengguna Jalan Dengan Contingent Valuation Method (CVM) (Studi Kasus : Kota Bogor, Jawa Barat)*. Skripsi. Departemen Ekonomi Sumberdaya dan Lingkungan. Fakultas Ekonomi dan Manajemen. Institut Pertanian Bogor, Bogor.
- Soesilowati, Etty, 2008. *Dampak Pertumbuhan Ekonomi Kota Semarang Terhadap Kemacetan Lalu Lintas di Wilayah Pinggiran dan Kebijakan yang Ditempuhnya*, Jurnal Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Semarang, Jejak, Volume 1 Nomor 1 halaman 9-17.
- Soemarwoto, Otto. 2001. *Ekologi, Lingkungan Hidup dan Pembangunan*. Jakarta: Djambatan
- Subandi. (2011). *Ekonomi Pembangunan (cetakan kesatu)*. Bandung: Alfabeta
- Sukirno, Sadono, 2006, *Ekonomi Pembangunan*, Jakarta: Kencana.
- Todaro, M.P., dan Smith, S.C. 2006. *Pembangunan Ekonomi*. Jakarta: Erlangga.
- _____. 2011. *Pembangunan Ekonomi Dunia Ketiga*, Erlangga. Jakarta