

DAMPAK EKSTERNALITAS PROYEK PEMBANGUNAN FLY OVER DAN UNDER PASS DI KOTA BANDA ACEH (STUDI KASUS : GAMPONG SUKA DAMAI DAN GAMPONG LAMSEUPEUNG KECAMATAN LUENG BATA KOTA BANDA ACEH)

M Achyar^{1*}, Vivi Silvia^{2*}

- 1) Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Syiah Kuala
email : muhammad.achyar1995@gmail.com
- 2) Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Syiah Kuala
email: vivisilvia@unsyiah.ac.id

Abstract

This study aims to determine the impact of negative externalities caused by the construction of fly-over and under-pass projects to traders. The variables studied in this research are income, operational cost, unexpected cost, and social impact. Respondents in this study were traders directly affected by the construction of the fly over and under-pass projects of 92 respondents. The method of analysis used is descriptive analysis. The results of the study showed that negative externalities were increased costs, reduced income, suffered health problems and no compensation. Addressing the negative externality generated by the government provides compensation to merchants who receive direct impacts and accelerate their work.

Keywords: *Negative Externality, Economic Impact, Sosial Impact, Income, Cost.*

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dampak eksternalitas negatif yang ditimbulkan oleh pembangunan proyek *fly over* dan *under pass* terhadap pedagang. Variabel yang diteliti dalam penelitian ini adalah pendapatan, biaya operasional, biaya tidak terduga, dan dampak sosial. Responden dalam penelitian ini adalah pedagang yang terkena dampak langsung oleh pembangunan proyek *fly over* dan *under pass* yaitu sebanyak 92 responden. Metode analisis yang digunakan adalah analisis *Deskriptif*. Hasil penelitian menunjukkan terjadinya eksternalitas negatif yaitu meningkatnya biaya, berkurangnya pendapatan, menderita gangguan kesehatan dan tidak ada kompensasi. Mengatasi eksternalitas negatif yang ditimbulkan pemerintah memberikan kompensasi kepada pedagang yang menerima dampak langsung dan mempercepat pengerjaannya.

Kata Kunci: Eksternalitas Negatif, Dampak Ekonomi, Dampak Sosial, Pendapatan, Biaya

PENDAHULUAN

Indonesia sudah menghadapi urbanisasi semenjak orde baru hingga sekarang, dampak yang ditimbulkan merupakan kepadatan penduduk. Persentase penduduk perkotaan menurut provinsi di pulau Sumatera tahun 2010 paling banyak persebarannya di Kepulauan Riau sebanyak 82,8 persen dan yang paling sedikit di Lampung sebanyak 25,7 persen, setiap tahunnya persentase penduduk perkotaan semakin meningkat pada tahun 2035 di Kepulauan Riau, sedangkan di Lampung sebesar 42,4 persen (BPS 2017).

Proyeksi penduduk Aceh pada tahun 2020 sebanyak 5 459 900 jiwa dan akan terus meningkat seiring bertambahnya tahun, pada tahun 2025 total jumlah penduduk di Aceh sebanyak 5 870 000 jiwa. Angka penduduk Aceh mencapai 6 227 600 jiwa pada tahun 2030, dan akan terus meningkat sebanyak 313 800 jiwa pada tahun 2035 dengan jumlah total jika digabung menjadi 6 541 400 (Badan Perencanaan pembangunan Nasional 2013:21).

Kota Banda Aceh adalah pusat pemerintahan dan administrasi di provinsi Aceh, sehingga pertumbuhan penduduk di kota ini setiap tahunnya mengalami penambahan penduduk. Penyebabnya bisa jadi dari kelahiran maupun urbanisasi. Pada Tabel 1.1 tahun 2014 jumlah penduduk yang tercatat keseluruhan penduduk Kota Banda Aceh di Badan Pusat Statistik (BPS), pada tahun 2014 sebanyak 249 449 Jiwa lalu pada tahun 2015 sebanyak 250 303 Jiwa bertambah sebanyak 854 Jiwa.

Bertambahnya penduduk membuat pemerintah kota harus membangun infrastruktur yang memadai untuk keberlangsungan aktifitas masyarakat di perkotaan. Pembangunan infrastruktur mempunyai arti penting untuk mendukung pembangunan nasional maupun daerah yang terintegrasi maupun dalam mendukung sektor lain. Penyediaan infrastruktur untuk memacu pertumbuhan ekonomi, mempertahankan daya saing internasional, mendukung upaya pengurangan kemiskinan dan pengangguran.

Pemerintahan Kota Banda Aceh sedang melakukan pembangunan jalan layang atau *fly over* dan *under pass* di Simpang Surabaya. Pembangunan ini mulai dilakukan pada tahun 2015 dan ditargetkan selesai pada tahun 2017, (Portal Resmi Kota Banda Aceh, 2017). Pengerjaan pembangunan proyek *fly over* dan *under pass* yang ditergetkan selesai selama tiga tahun terhitung dari 2015 sampai dengan 2017.

Dampak yang muncul ketika aktivitas proyek, program atau kebijakan yang akan ditetapkan pada suatu masyarakat. Bentuk intervensi ini (karena aktivitas biasanya selalu datang dari luar masyarakat mempengaruhi keseimbangan pada suatu sistem masyarakat pengaruh itu positif maupun negatif) yang dirasakan oleh masyarakat yang berada dipinggiran pembangunan (Sihujani, 2016:15). Konsep tentang dampak bertolak dari pemikiran bahwa masyarakat itu dipandang sebagai suatu bagian dari ekosistem. Perubahan dari salah satu subsistem yang lain didalam masyarakat. Dalam masyarakat terdapat tiga subsistem yang saling interaktif yaitu sosial, sistem ekonomi, dan sistem fisik dan lingkungan.

Eksternalitas yang disebabkan oleh pembangunan jalan layang dan terowongan lebih banyak negatif, seperti pedagang yang kehilangan pelanggan, kemacetan, meningkatnya biaya operasi kendaraan, dan gangguan kesehatan karena polusi kendaraan dan debu. Eksternalitas akan timbul setiap kali kesejahteraan beberapa agen ekonomi yang utilitasnya atau laba-laba meliputi variabel riil dengan nilai yang dipilih oleh orang lain yang memengaruhi mereka sehingga menyebabkan kegagalan pasar, penekanan pada hilangnya peran pasar dan intervensi dalam tawar menawar informasi yang tidak lengkap (Prasetyia, 2010:5).

Hubungan antara eksternalitas dan agen ekonomi diluar sistem harga ekonomi, tidak terkontrolnya harga secara tidak langsung akan menyebabkan standar efisiensi pada keseimbangan pasar tidak dapat ditetapkan sehingga meningkatnya tingkat eksternalitas

(Prasetya 2013:5). Polusi yang diakibatkan oleh gas buang kendaraan akan merugikan penduduk yang mendiami di pinggir jalan.

TINJAUAN PUSTAKA

Teori Eksternalitas

Eksternalitas merupakan dampak yang ditimbulkan oleh suatu aktivitas ekonomi. Suatu aktivitas ekonomi akan menyebabkan eksternalitas, yang dimaksud dengan eksternalitas adalah biaya atau manfaat transaksi pasar yang tidak mencerminkan dalam harga (Reksohadiprojo, 2001:29). Dampak dari eksternalitas akan mempengaruhi pihak ketiga antara produksi dan konsumsi.

Apabila semua dampak yang merugikan maupun yang menguntungkan dimasukkan dalam perhitungan produsen dalam menetapkan jumlah barang yang diproduksi, maka adanya eksternalitas tidak akan mengganggu tercapainya efisiensi (Mangkoesebroto, 2000:111) menyatakan efisiensi akan tercapai apabila:

$$MSB = MSC \dots\dots\dots (1)$$

Dampak dari eksternalitas tersebut (negatif dan positif) masing-masing dapat terjadi dalam dua kegiatan ekonomi yaitu produksi dan konsumsi dan dijabarkan menurut sifatnya.

Pembangunan Infrastruktur dan Barang Publik

Pembangunan adalah suatu usaha atau rangkaian usaha pertumbuhan dan perubahan yang berencana dan dilakukan oleh suatu bangsa, negara, dan pemerintah menuju modernisasi dalam rangka pembinaan bangsa (Sinuhaji, 2016:53). Peran penting infrastruktur sebagai roda pertumbuhan ekonomi dan pembangunan.

Barang publik adalah barang yang memiliki sifat *non rival* dan *non eksklusif*. Barang publik merupakan barang-barang yang tidak dapat dibatasi siapa penggunaannya dan sebisa mungkin bahkan seseorang tidak perlu mengeluarkan biaya untuk mendapatkannya. Barang publik adalah barang yang apabila dikonsumsi oleh individu tertentu tidak akan mengurangi konsumsi orang lain (Prasetya, 2012:1)

Manfaat dan Biaya

Menentukan manfaat dan biaya suatu program atau proyek harus dilihat secara luas pada manfaat dan biaya sosial dan tidak hanya pada individu saja. Penyangkutan kepentingan masyarakat luas maka manfaat dan biaya dapat dikelompokkan dengan berbagai cara (1) manfaat riil, yaitu manfaat yang ditimbulkan bagi seorang yang tidak diimbangi oleh hilangnya manfaat bagi pihak lain, (2) manfaat semu adalah yang hanya diterima oleh sekelompok tertentu, tetapi sekelompok lainnya menderita karena proyek tersebut (Prasetya, 2012:2).

Perhitungan biaya suatu proyek harus dilakukan dengan memperhitungkan biaya alternatif dari penggunaan sumber ekonomi. Perhitungan biaya harus memasukkan biaya langsung dan tidak langsung yang berhubungan dengan proyek. Perhitungan biaya tidak langsung dapat menjadi besar atau kecil tergantung seberapa jauh biaya tidak langsung tersebut akan dimasukkan kedalam perhitungan. (Prasetya, 2012:3)

Teori Pendapatan

Pendapatan adalah semua penerimaan baik tunai maupun bukan tunai yang merupakan hasil dari penjualan barang atau jasa dalam jangka waktu tertentu (Mumu, 2015:5). pendapatan seseorang terdiri dari penghasilan berupa upah/gaji, bunga sewa, dividen, keuntungan, dan

merupakan suatu arus uang yang diukur dalam suatu jangka waktu, seminggu, sebulan atau setahun .

Bedasarkan Mankiw karakteristik pendapatan dibagi tiga yaitu sebagai berikut :

1. Pendapatan Total (*total revenue*), adalah jumlah uang yang diterima oleh perusahaan dari penjualan produk-produknya.
2. Pendapatan Rata-Rata (*average revenue*), adalah pendapatan total dibagi dengan jumlah yang terjual.
3. Pendapatan Marginal (*marginal revenue*), adalah perubahan pendapatan total dari penjualan setiap unit produk bertambah.

Dalam menganalisis keuntungan perusahaan keuntungan sama dengan pendapatan (TR) dikurangi dengan biaya total (TC) :

$$\text{Keuntungan} = (\text{TR}/Q - \text{TC}/Q) \times Q \dots\dots\dots (2)$$

Teori Biaya

Biaya adalah suatu pengorbanan sumber ekonomi yang diukur dalam satuan uang, untuk mendapatkan barang atau jasa yang diharapkan akan memberikan keuntungan atau manfaat pada saat ini atau masa yang akan datang. Dari pendapat tersebut, dapat disimpulkan bahwa biaya merupakan suatu pengorbanan sumber daya ekonomi untuk mencapai tujuan tertentu yang bermanfaat pada saat ini atau masa yang akan datang. Biaya-biaya dari suatu pengorbanan dibentuk oleh nilai dari banyaknya kapasitas produksi yang diperlukan untuk memproduksi barang-barang (Lambajang, 2013: 7).

Mengukur biaya haruslah melihat tentang biaya produksi perusahaan dan memasukkan seluruh biaya kesempatan untuk produksi barang dan jasa, biaya kesempatan produksi kadang-kadang tidak terlalu jelas, perbedaan antara biaya eksplisit dan implisit menyoroti perbedaan yang penting ekonom dan akuntan menganalisis sebuah bisnis, para ekonom tertarik dalam membuat keputusan dalam produksi dan ketapan harga, adapun karakteristik harga menurut (Mankiw, 2014: 248) yaitu :

1. Biaya eksplisit
Pengeluaran aktual perusahaan untuk mempekerjakan tenaga kerja, menyewa/ membeli input yang dibutuhkan dalam proses produksi yaitu : Gaji pegawai, pembelian bahan mentah, menyewa gedung, dll
2. Biaya implisit
Nilai input yang dimiliki berkenaan dengan setiap keputusan yang diambil dan jauh lebih sulit untuk dihitung yaitu : Gaji tertinggi yang diperoleh pengusaha apabila bekerja di tempat terbaiknya, dan pendapatan tertinggi yang dapat diperoleh perusahaan dari menginvestasikan modalnya dalam bentuk alternatif lain yang paling menguntungkan, atau menyewakan tanah dan bangunan yang dimiliki kepada penawar tertinggi (dibandingkan dengan menggunakan sendiri).

METODOLOGI PENELITIAN

Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup penelitian ini dilakukan di Gampong Suka Damai dan Gampong Lamsupeung kecamatan Lueng Bata Kota Banda Aceh pada pedagang yang berada di sekitar proyek pembangunan *fly Over* dan *under Pass*, yaitu berada dalam radius kurang dari 500 Meter dari proyek pembangunan *fly over* dan *under pass* . Dalam konteks ini penelitian akan melihat dampak eksternalitas negatif yang ditimbulkan oleh proyek pembangunan *fly over* dan

under pass, dampak yang dilihat merupakan dampak langsung yang ditimbulkan oleh aktivitas proyek tersebut.

Jenis dan Sumber Data

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh melalui pembagian *questioner* kepada responden. Sedangkan data sekunder adalah data pendukung penelitian ini yang diperoleh dari lembaga instansi terkait yang bersumber dari BPS serta diperoleh dari buku dan jurnal yang terkait dengan transportasi umum.

Populasi dan Sampel

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Data primer bersumber dari survei langsung ke lapangan dengan wawancara atau memberikan kuesioner. Data sekunder diperoleh dari berbagai pihak atau instansi yang terkait dengan penelitian ini, baik pemerintah atau swasta.

Populasi jumlah toko menurut banyaknya toko yang berada di kedua gampong, dengan jumlah toko Gampong Suka Damai sebanyak 18 Unit, dan Gampong Lamsupeung sebanyak 74 Unit, total toko yang berada di kedua Gampong tersebut adalah 92 Unit.

Sampel diambil dari keseluruhan populasi yang berada di sekitaran proyek pembangunan *fly over* dan *under pass*. Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini adalah survei lapangan. Penelitian ini langsung dilakukan di Gampong Suka Damai dan Lamsepueng dengan menggunakan kuesioner untuk mengumpulkan data yang diperlukan, terkait eksternalitas yang terjadi akibat pembangunan proyek *fly over* dan *under pass*.

Metode Analisis Data

Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah model analisis deskriptif. Analisis deskriptif merupakan suatu metode yang digunakan untuk menggambarkan atau menganalisis suatu hasil penelitian dengan membuat deskripsi, gambaran atau lukisan secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta, sifat-sifat serta hubungan antar fenomena yang diteliti.

Pendapatan diukur berdasarkan dengan rumus yang dikutip dari (Mankiw, 2014, hal. 277) sebagai berikut :

$$TR = P \times Q \dots\dots\dots (3)$$

Biaya diukur berdasarkan dengan rumus yang dikutip dari (Mankiw, 2014, hal. 256) sebagai berikut :

$$TC = FC + VC \dots\dots\dots (4)$$

Keterangan :

- P (Price) = Harga
- Q (Quantity) = Kuantitas/ jumlah Output
- TR (Total Revenue) = Total Pendapatan
- TC (Total Cost) = Biaya Total
- FC (Fixed Cost) = Biaya Tetap
- VC (Variable Cost) = Biaya Variabel

Definisi Operasional Variabel

Definisi konsep dan variabel yang digunakan dalam penelitian ini, sebagai berikut :

1. Pendapatan adalah jumlah uang yang diterima oleh pedagang dari penjualan produk-produk, pengukurannya menggunakan Rupiah (Rp).
2. Biaya adalah jumlah uang yang keluar oleh pedagang untuk membiayai kinerja toko,

- pengukurannya menggunakan Rupiah (Rp).
3. Pedagang adalah perantara yang kegiatannya membeli barang dan menjualnya kembali tanpa merubah bentuk atas inisiatif dan tanggung jawab sendiri dengan konsumen untuk membeli dan menjualnya dalam partai kecil atau persatuan, pengukurannya menggunakan satuan uni toko.
 4. Kondisi sosial adalah psikologi yang dialami oleh pedagang, pengukurannya menggunakan persentase (%).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Perasaan Responden Yang Diakibatkan Proyek pembangunan *Fly Over* dan *Under pass*

Perasaan merupakan suatu rasa yang hanya dirasakan secara psikologi yang dirasa responden selama kurun waktu pengerjaan proyek pembangunan *fly over* dan *under pass*. Perasaan mempengaruhi suasana hati responden yang berdampak terhadap sikap responden.

Tabel 1 Perasaan Responden 2017

No	Perasaan	Jumlah (Jiwa)	Persentase (%)
1.	Sangat Tidak Bahagia	24	26,08
2.	Tidak Bahagia	27	29,34
3.	Tidak Tahu	24	26,08
4.	Bahagia	17	18,47
5.	Sangat Bahagia	-	-
Total		92	100

Sumber : Data Lapangan, September (diolah)

Tabel 1 dapat dilihat bahwa perasaan tidak bahagia mendominasi diantara perasaan yang lain, responden yang mengalami perasaan tidak bahagia sebanyak 27 jiwa atau 29,34 persen, sedangkan responden yang mengalami perasaan sangat tidak bahagia sejumlah 24 jiwa atau 26,08, responden yang mengalami perasaan tidak tahu sejumlah 24 jiwa atau 26,08 jiwa, responden yang mengalami perasaan bahagia sejumlah 17 jiwa atau 18,47 persen, responden yang mengalami perasaan sangat bahagia tidak ada.

Kesehatan Responden Ketika Proyek pembangunan *Fly Over* dan *Under pass*

Pengaruh kesehatan adalah ketika responden yang mengalami gangguan kesehatan ketika pembangunan *fly over* dan *under pass* di Gampong Suka Damai dan Gampong, dampak dari pengaruhnya gangguan kesehatan menyebabkan produktivitas dalam berdagang terganggu.

Tabel 2 Keluhan Kesehatan Menurut Responden 2017

No.	Keluhan	Jumlah (Jiwa)	Persentase (%)
1.	Batuk dan Flu	47	50,53
2.	ISPA	4	4,30
3.	Sesak Nafas	8	8,60
4.	Sakit Kepala	4	4,30
5.	Demam	2	2,15
6.	Tidak Ada Keluhan	28	30,10
Total		92	100

Sumber : Data Lapangan, September (diolah)

Tabel 2 keluhan responden terbanyak adalah batuk dan flu sebanyak 47 jiwa atau 50,53 persen, responden yang menderita ISPA (Infeksi Saluran Pernafasan) sebanyak 4 jiwa atau 4,30 persen, responden yang menderita sesak nafas sebanyak 8 jiwa atau 8,60, responden yang menderita sakit kepala sebanyak 4 jiwa atau 4,30 persen, responden yang menderita demam sebanyak 2 jiwa atau 2,15 persen, dan yang tidak ada keluhan kesehatan sebanyak 28 jiwa atau 30,10 persen.

Omzet Rata-Rata Per Bulan Sebelum Proyek Pembangunan *Fly Over* dan *Under Pass*

Omzet adalah uang yang didapatkan oleh pedagang selama selama periode tertentu yaitu periode pembangunan proyek *fly over* dan *under pass*.

Tabel 3 Omzet Rata-Rata Per Bulan Responden Sebelum Pembangunan *Fly Over* dan *Under Pass* 2017

No	Omzet (Rp/Bulan)	Jumlah (Toko)	Persentase (%)
1.	< 5.000.000	41	66,12
2.	6.000.000 -10.000.000	7	7,60
3.	11.000.000 – 15.000.000	16	17,39
4.	16.000.000 – 20.000.000	8	8,69
5.	>21.000.000	20	21,73
Total		92	100

Sumber : Data Lapangan, September (diolah)

Tabel 3 menjelaskan omzet perbulan pedagang sebelum proyek pembangunan *fly over* dan *under pass* yaitu omzet dibawah dari Rp.5.000.000 mendominasi responden yang lain sebanyak 41 toko atau 66,12 persen sedangkan jumlah yang lain sebagai rincian berikut: responden yang menerima omzet antara Rp.6000.000 – Rp.10.000.000 adalah sebanyak 7 toko atau 6,70 persen, omzet responden antara Rp.11.000.000 – Rp. 20.000.000 adalah 16 toko atau 17,39 persen, omzet responden antara Rp.16.000.000 – Rp.20.000.000 adalah 8 toko atau 8,69 persen, dan omzet responden di atas Rp.21.000.000 adalah 20 toko atau 21,73 persen.

Omzet Rata-Rata Per Bulan Ketika Proyek Pembangunan *Fly Over* dan *Under Pass*

Omzet adalah uang yang didapatkan oleh pedagang selama selama periode tertentu yaitu periode pembangunan proyek *fly over* dan *under pass*.

Tabel 4 Omzet Rata-Rata Perbulan Responden Ketika Pembangunan Fly Over dan Under Pass 2017

No	Jumlah		
	Omzet (RP/Bulan)	(Toko)	Persentase (%)
1.	< 5.000.000	42	45,65
2.	6.000.000 -10.000.000	13	14,13
3.	11.000.000 – 15.000.000	15	16,30
4.	16.000.000 – 20.000.000	5	5,43
5.	>21.000.000	17	18,47
Total		92	100

Sumber : Data Lapangan, September (diolah)

Tabel 4 menjelaskan omzet perbulan pedagang ketika proyek pembangunan *fly over* dan *under pass* yaitu omzet dibawah dari Rp.5.000.000 mendominasi responden yang lain sebanyak 42 toko atau 45,65 persen sedangkan jumlah yang lain sebagai rincian berikut: responden yang menerima omzet antara Rp.6000.000 – Rp.10.000.000 adalah sebanyak 13 toko atau 14,13 persen, omzet responden antara Rp.11.000.000 – Rp. 20.000.000 adalah 15 toko atau 16,30 persen, omzet responden antara Rp.16.000.000 – Rp.20.000.000 adalah 5 toko atau 5,43 persen, dan omzet responden di atas Rp.21.000.000 adalah 17 toko atau 18,47 persen.

Pengeluaran Rata-Rata Per Bulan Sebelum Proyek Pembangunan Fly Over Dan Under Pass

Pengeluaran adalah biaya yang harus dikeluarkan oleh responden selama periode tertentu, dalam kasus waktu peneniliti ini mengambil kebijakan pengambilan waktu ditetapkan dalam satu bulan selama pembangunan proyek *fly over* dan *under pass*.

Tabel 5 Pengeluaran Rata-Rata Per Bulan Responden Sebelum Pembangunan Fly Over dan Under Pass 2017

No	Jumlah		
	Biaya (Rp/Bulan)	(Toko)	Persentase (%)
1.	< 500.000	44	47,82
2.	600.000 - 1.000.000	13	14,13
3.	1.500.000 – 2.000.000	7	7,60
4.	2.500.000 – 3.000.000	7	7,60
5.	> 3.500.000	21	22,82
Total		92	100

Sumber : Data Lapangan, September (diolah)

Tabel 5 pengeluaran rata responden selama satu bulan di dominasi oleh pengeluaran dibawah dari Rp.500.000 sejumlah 44 toko atau 47,82 persen sedangkan pengaluaran rata-rata selama satu bulan dengan rincian berikut: kelompok reponden antara Rp.600.000 – Rp.1.000.000 sebanyak 13 toko atau 14,13 persen, kelompok responden antara Rp.1.500.000 – Rp.2.000.000 sebanyak 7 toko atau 7,60 persen, kelompok responden antara Rp.2.500.000 – Rp.3.000.000 sebanyak 7,60 persen, dan kelompok responden di atas Rp.3.500.000 sebanyak 21 toko atau 22,82 persen.

Pengeluaran Rata-Rata Per Bulan Ketika Proyek Pembangunan *Fly Over* Dan *Under Pass*

Pengeluaran adalah biaya yang harus dikeluarkan oleh responden selama periode tertentu, dalam kasus waktu peneniliti ini mengambil kebijakan pengambilan waktu ditetapkan dalam satu bulan selama pembangunan proyek *fly over* dan *under pass*, dengan tujuan untuk membandingkan pengeluaran.

Tabel 6 Pengeluaran Rata-Rata Per Bulan Responden Ketika Pembangunan *Fly Over* dan *Under Pass* 2017

No	Biaya (Rp/Bulan)	Jumlah	Persentase (%)
		(Toko)	
1.	< 500.000	45	45,65
2.	600.000 - 1.000.000	15	16,30
3.	1.500.000 – 2.000.000	6	6,52
4.	2.500.000 – 3.000.000	7	7,60
5.	> 3.500.000	19	20,65
Total		92	100

Sumber : Data Lapangan, September (diolah)

Tabel 6 pengeluaran rata-rata responden selama satu bulan di dominasi oleh sejumlah 45 toko atau 47,82 persen sedangkan pengaluaran rata-rata pengeluaran dibawah dari Rp.500.000 selama satu bulan dengan rincian berikut : kelompok reponden antara Rp.600.000 – Rp.1.000.000 sebanyak 15 toko atau 16,30 persen, kelompok responden antara Rp.1.500.000 – Rp.2.000.000 sebanyak 6 toko atau 6,25 persen, kelompok responden antara Rp.2.500.000 – Rp.3.000.000 sebanyak 7,60 persen, dan kelompok responden di atas Rp.3.500.000 sebanyak 19 toko atau 20,65 persen.

Analisis Dampak Langsung Yang Ditimbulkan Pembangunan *Fly Over* dan *Under Pass* Terhadap Pedagang Sekitar

Tabel 7 menunjukkan Total keseluruhan pendapatan atau omzet yang didapat responden sebelum pembangunan proyek *fly over* dan *under pass* sebanyak Rp.2.291.300.000, dengan rata yang didapat sebanyak Rp.24.905.435. Total pendapatan (TR) ketika pembangunan proyek *fly over* dan *under pass* sebanyak Rp.1.810.900.000, pendapatan rata-rata yang diperoleh sebesar Rp.19.683.696. Perubahan pendapatan total yang diterima oleh responden sebesar Rp.480.400.000, sedangkan perubahan pendapatan rata-rata sebanyak Rp.5.221.739.

Tabel 7 Pendapatan dan Biaya sebelum dan Ketika Pembangunan *Fly Over* dan *Under Pass* 2017

Keterangan	Pendapatan (Rp/Bulaan)		Biaya (Rp/Bulan)	
	Sebelum	Ketika	Sebelum	Ketika
n	2.291.3000.00			
Total	0	1.810.900.000	270.670.000	303.605.000
Rata-Rata	24.905.435	19.683.696	2,942.065	3.300.054

Sumber : Data Lapangan, September (diolah)

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Bedasarkan dari hasil penelitian dan pembahasan yang terkait sebelumnya yang berhubungan dengan eksternalitas dari sebuah proyek pembangunan *fly over* dan *under pass* di Gampong Suka Damai dan Gampong Lamseupeng Kecamatan Lueng Bata Kota Banda Aceh, dama dapat disimpulkan bahwa sebagai berikut :

1. Dampak ekonomi yang ditimbulkan oleh proyek pembagunan *fly over* dan *under pass* terhadap pedagang merupakan meningkatnya biaya yang dikeluarkan dan berkuranya pendapatan yang didapatkan.
2. Dampak sosial yang ditimbulkan oleh proyek pembagunan *fly over* dan *under pass* terhadap pedagang perasaan tidak bahagia mendonominasi dan pendapat tidak banyak setuju dengan proyek.
3. Dampak kesehatan yang ditimbulkan oleh proyek pembagunan *fly over* dan *under pass* terhadap pedagang dominan menderita gangguan kesehatan yang disebabkan oleh debu.

Saran

Berdasarkan hasil penelitian maka saran yang dapat diberikan adalah :

1. Memberikan kompensasi kepada pedagang yang terkena dampak secara langsung berupa uang atau kebutuhan yang mendukung pedagang agar tidak meningkatnya biaya produksi.
2. Pemerintah dan perusahaan yang bertanggung jawab dalam pembuatan *fly over* dan *under pass* bekerja sama untuk mengurangi dampak gangguan kesehatan yang disebabkan oleh debu.
3. Pemerintah dan perusahaan mempercepat pengerjaan untuk mengurangi dampak yang ditimbulkan.

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik. (2017). *Badan Pusat Statistik*. Dipetik 7 18, 2017, dari Badan Pusat Statistik: <https://www.bps.go.id/linkTabelStatis/view/id/1276>
- Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (2013). *Proyeksi Penduduk Indonesia Indonesia Population Projection 2010 – 2035*. Jakarta: Badan Pusat Statistik.
- Ferry presetya, S. M. (2012). *Modul Ekonomi Publik Bagian IV: Teori Barang Publik*. Malang: Universitas Brawijaya
- Lambajang, A. A. (2013). Analisis Perhitungan Biaya Produksi Menggunakan Metode Variabel Costing Pt. Tropica Cocoprime. *EMBA* , 673 - 683.
- Mangkoesoebroto, G. (2000). *Ekonomi Publik*. Yogyakarta: BPFE.
- Mumu, A. L. (2015). Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Tingkat Pendapatan Wirausaha Masyarakat Di Kelurahan Malalayang Ii. *e-journal Acta Diurna* , 1 - 5
- N. Gregory Mankiw, E. Q. (2014). *Pengantar Ekonomi Mikro*. Jakarta: Salemba Empat.
- Nur, M. (2015). *Strategi Peningkatan Usaha Pedagang Kaaki Lima di Kecamatan Turikale Kabupaten Maros*. Skripsi, 1 - 101.

- Prasetyia, F. (2010). *Bagian v: Teori Eksternalitas*. Malang: Universitas Brawijaya.
- Portal Resmi Kota Banda Aceh. (2017, Juli 19). *Progam unggulan*. Dipetik Juli 19, 2017, dari Portal Resmi Kota Banda Aceh: <https://www.bandaacehkota.go.id/p/program-unggulan.html>
- Reksohadiprojo, S. (2001). *Ekonomi Publik*. Yogyakarta: BPFE.
- Sinuhaji, J. F. (2016). *Analisa Aspek Sosial Terhadap Pembangunan Fly Over Bandar Lampung*. Skripsi, 1 - 98.
- Wikipedia. (2016, 1 20). *wikipedia*. Dipetik Juli 19, 2016, dari wikipedia: https://id.wikipedia.org/wiki/Jalan_layang
- Wikipedia. (2016, 10 15). *Wikipedia*. Dipetik 7 28, 2017, dari Wikipedia: <https://id.wikipedia.org/wiki/Terowongan>