

---

ARTICLE

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

Srei Nur Astuti<sup>1\*</sup> Novita Tresiana<sup>2</sup> dan Eko Budi Sulistio<sup>3</sup>

<sup>123</sup>Jurusan Administrasi Negara, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Lampung, Jl. Prof Dr Sumantri Brojonegoro No. 1, Bandar Lampung, Indonesia

How to cite: Srei Nur Astuti, Novita Tresiana dan Eko Budi Sulistio (2025) Mengukur Persepsi Masyarakat Terhadap Pembangunan Flyover Di Kota Bandar Lampung

---

### Article History

Received: 15 Oktober 2025  
Accepted: 10 Januari 2026

### Keywords:

Public Perception  
Flyover Construction  
Infrastruktur

### Kata Kunci:

Persepsi Masyarakat  
Pembangunan Flyover  
Infrastruktur

### ABSTRACT

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

### ABSTRAK

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

---

\* Corresponding Author  
Email : srei.nurastuti99@gmail.com

adalah pembangunan flyover memberikan persepsi yang beragam pada masyarakat dalam beberapa aspek.

## A. INTRODUCTION

Pembangunan infrastuktur merupakan salah satu bentuk kebijakan publik yang memiliki peran penting dalam mendukung pertumbuhan dan perkembangan wilayah perkotaan. Infrastruktur tidak hanya memiliki fungsi sebagai sarana fisik dalam menunjang aktivitas masyarakat tetapi juga menjadi instrument pemerintah dalam peningkatan kesejahteraan, mobilitas dan pertumbuhan ekonomi daerah. Dalam wilayah perkotaan pembangunan infrastruktur transportasi menjadi kebutuhan yang semakin penting seiring dengan meningkatnya jumlah penduduk, aktivitas ekonomi dan penggunaan kendaraan pribadi.

Menurut William N. Dunn kebijakan publik diartikan sebagai serangkaian pilihan tindakan pemerintah yang bertujuan untuk menyelesaikan masalah publik dan memenuhi kebutuhan masyarakat. Salah satu bentuk implementasi kebijakan publik dalam bidang transportasi adalah pembangunan jalan layan atau flyover. Pembangunan flyover beryujuan untuk mengurangi kemacetan, memperlancar arus kendaraan dan meningkatkan efisiensi mobilitas masyarakat di wilayah perkotaan. Pembangunan infrastruktur yang baik tidak hanya mencapai tujuan utama tetapi juga memberikan dampak positif dalam beberapa aspek kehidupan seperti aspek psikis, ekonomi, sosial dan lingkungan.

Kota Bandar Lampung sebagai ibu kota Provinsi Lampung merupakan salah satu kota dengan tingkat pertumbuhan penduduk dan aktivitas ekonomi yang cukup tinggi. Sebagai pusat pemerintahan, perdagangan, pendidikan dan jasa menyebabkan peningkatan mobilitas masyarakat setiap tahunnya. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik pertumbuhan jumlah kendaraan di Kota Bandar Lampung mengalami peningkatan seiring dengan jumlah penduduk yang juga meningkat. Kondisi ini berdampak pada tingginya tingkat kepadatan lalu lintas pada beberapa ruas jalan utama dan menyebabkan permasalahan kemacetan.

Sebagai upaya dalam mengatasi permasalahan kemacetan pemerintah kota Bandar Lampung melakukan pembangunan infrastruktur salah satunya pembangunan flyover atau jalan layang. Pembangunan flyover di Kota Bandar Lampung sudah dimulai sejak tahun 2012 dan terus bertambah jumlahnya dalam beberapa tahun terakhir hingga mencapai 11 unit flyover. Flyover dibangun pada titik-titik persimpangan yang memiliki tingkat kemacetan tinggi dan jalur kereta api.

**Tabel 1. Flyover di Kota Bandar Lampung**

No	Nama Flyover	Ukuran (PxL)	Tahun Penyelesaian
1	Jalan Antasari – Pangeran Tirtayasa	425 meter x 14 meter	2013
2	Jalan Gajah Mada – Djuanda	585 meter x 9 meter	2013
3	Jalan Sultan Agung – Ryacudu	180 meter x 12meter	2015
4	Jalan Kimaja – Ratu Dibalau	284 meter x 12 meter	2016
5	Jalan Gajah Mada – Pangeran Antasari	307 meter x 9 meter	2018
6	Jalan Teuku Umar – Jalan Z.A Pagar Alam	477 meter x 10 meter	2018

7	Jalan Cik Ditiro – Jalan Pramuka	368 meter x 10 meter	2018
8	Jalan Pramuka – Rajabasa	140,7 meter	2018
9	Jalan Kapten Abdul Haq – H. Komarudin	250 meter x 10 meter	2020
10	Jalan R.A Basyid – Untung Suropati	311,58 meter x 10 meter	2020
11	Sultan Agung	262 meter x 10 meter	2021

*Sumber : Diolah oleh Peneliti, 2023*

Penelitian mengenai dampak pembangunan infrastruktur sebelumnya lebih banyak berfokus pada aspek ekonomi dan transportasi, sedangkan penelitian yang mengkaji persepsi masyarakat secara multidimensional masih relatif terbatas. Selain itu, penelitian mengenai persepsi masyarakat terhadap pembangunan flyover di Kota Bandar Lampung belum banyak dilakukan secara komprehensif dengan menggabungkan aspek psikis, lingkungan, ekonomi, dan sosial dalam satu penelitian. Oleh karena itu, penelitian ini penting dilakukan untuk memberikan gambaran mengenai bagaimana masyarakat menilai pembangunan flyover yang telah dilaksanakan pemerintah daerah.

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan metode deskriptif untuk mengukur persepsi masyarakat terhadap pembangunan flyover di Kota Bandar Lampung. Hasil penelitian diharapkan dapat menjadi bahan evaluasi bagi pemerintah daerah dalam meningkatkan kualitas kebijakan pembangunan infrastruktur, khususnya pembangunan transportasi perkotaan yang lebih berorientasi pada kebutuhan dan kenyamanan masyarakat. Selain itu, penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi akademik dalam pengembangan kajian administrasi publik, khususnya yang berkaitan dengan evaluasi kebijakan pembangunan infrastruktur dan persepsi masyarakat terhadap kebijakan publik.

## **B. LITERATURE REVIEW**

### **Kebijakan Publik**

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

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

## Persepsi

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

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

## Evaluasi Dampak

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

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

Evaluasi dampak merupakan salah satu usaha dalam menentukan dampak dari suatu implementasi kebijakan yang dilakukan oleh pelaksanaan kebijakan. Evaluasi dampak berfokus pada output atau hasil dari suatu kebijakan yang diimplementasikan dibandingkan dengan prosesnya.

Menurut Samodra Wibawa evaluasi dampak terbagi dalam beberapa bidang (Fia, 2018), yaitu :

1. Dampak Psikis, merupakan dampak yang tidak dapat dilihat secara langsung karena berkaitan dengan emosi seseorang seperti stress, depresi, emosi dan lainnya. Pembangunan infrastruktur memiliki dampak pada psikologis masyarakat disekitar wilayah pembangunan. Dampak psikis pada pembangunan *flyover* dijelaskan dalam teori penilaian kognitif (*cognitive appraisal*), bahwa respon emosional individu terhadap sebuah kejadian dengan mengevaluasi situasi tersebut secara kognitif. Dalam teori ini penilaian kognitif terdapat dua tahap, yaitu penilaian primer (*primary appraisal*) dalam tahap ini individu melakukan evaluasi atau penilaian terhadap suatu peristiwa, apakah peristiwa tersebut mengancam, merugikan, menentang atau tidak relevan. Tahap kedua yaitu penilaian sekunder (*secondary appraisal*) dalam tahap ini individu menilai bagaimana mengatasi peristiwa tersebut dengan sumber daya yang ada seperti dukungan sosial, informasi atau keyakinan diri (Starick et al., 2021).
2. Dampak Lingkungan, pembangunan infrastruktur yang dilakukan memberikan dampak bagi lingkungan yang menjadi tempat pembangunan dan lingkungan sekitar pembangunan. Dampak lingkungan yang dimaksud berkaitan dengan kelestarian lingkungan hidup seperti tanaman pepohonan, bencana yang berkaitan dengan alam hingga lahan untuk lingkungan. Banyak pihak berpendapat bahwa pembangunan infrastruktur yang dilakukan masih mengabaikan konsep pelestarian lingkungan yang sudah diatur pemerintah melalui Analisis Mengenai Dampak Lingkungan (AMDAL) yang bertujuan untuk mengatasi kerusakan lingkungan yang terjadi sebelum ,saat dan

sesudah pembangunan infrastruktur. Dampak lingkungan dalam pembangunan infrastruktur dijelaskan dalam teori infrastruktur hijau (*green infrastructure theory*). Teori ini merupakan turunan dari konsep pembangunan berkelanjutan global, dalam teori ini dilakukan analisis mengenai dampak yang ditimbulkan dalam sebuah pembangunan infrastruktur dan mitigasi yang dapat dilakukan (Heryana & Firmansyah, 2024).

3. Dampak Ekonomi, dalam bidang ekonomi para ahli memberikan hasil yang beragam mengenai dampak pembangunan infrastruktur dalam pertumbuhan ekonomi suatu negara. Pendapat pertama memberikan hasil bahwa infrastruktur memiliki pengaruh atau dampak bagi pertumbuhan ekonomi suatu negara secara positif dan pendapat kedua menyatakan bahwa pembangunan infrastruktur tidak memiliki pengaruh yang signifikan bahkan negatif terhadap pertumbuhan ekonomi suatu negara (Husen & Baranyanan, 2021). Dalam beberapa literatur mengenai pertumbuhan ekonomi baru (*new growth economic theory*) menjelaskan pentingnya infrastruktur dalam mendorong perekonomian. Teori ini memasukan infrastruktur sebagai suatu input yang dapat mempengaruhi output agregat dan sebagai sumber dalam meningkatkan kemajuan teknologi yang didapatkan melalui eksternalitas pembangunan infrastruktur (NSS et al., 2015). Infrastruktur menjadi sebuah fasilitas pendukung yang digunakan dalam proses produksi untuk meningkatkan produktivitas dalam pertumbuhan ekonomi.
4. Dampak Sosial, adalah dampak yang dapat dilihat secara langsung dan berkaitan dengan kebebasan berpendapat, berkumpul, keamanan dan lain sebagainya. Dampak sosial merujuk pada aktivitas sosial masyarakat yang terdampak dari adanya suatu kebijakan. Pembangunan infrastruktur memiliki dampak dan perubahan sosial bagi masyarakat baik masyarakat sekitar area pembangunan dan masyarakat pengguna infrastruktur. Dampak sosial masyarakat ini dijelaskan dalam teori perubahan sosial yaitu mengenai perubahan struktur sosial, norma, nilai dan institusi masyarakat dari waktu ke waktu yang dipengaruhi oleh beberapa faktor dalam bidang teknologi, ekonomi, budaya, politik, pembangunan hingga lingkungan. Pembangunan *flyover* dapat dianggap sebuah simbol modernisasi dan kemajuan pengetahuan dalam mengatasi permasalahan sosial (Boucharif, 2021).

### **Pembangunan**

Menurut Tikson (2005) teori pembanguan dibagi menjadi tiga klasifikasi yaitu modernisasi, keterbelakangan dan ketergantungan. Dalam perspektif modernisasi mencakup teori makro dan mikro, perspektif keterbelakangan mencakup teori yang berfokus pada pengaruh ekonomi global terhadap keterbelakangan dunia ketiga yaitu *underdevelopment theory*, perspektif ketergantungan difokuskan pada perhatian terhadap kemungkinan pertumbuhan ekonomi pada negara yang sedang membangun meskipun terdapat ketergantungan ekonomi global yaitu *associated dependent development* dan *dependent development*. Menurut Siagian (1994) pembangunan diartikan sebagai suatu usaha pertumbuhan dan perubahan yang dilakukan secara sadar oleh suatu bangsa, negara dan pemerintah dalam rangka menuju modernitas dan pembinaan bangsa. Menurut Fakih (2001:10) pembangunan adalah suatu proses dan usaha yang dapat meningkatkan kehidupan ekonomi, politik, budaya, infrastruktur masyarakat dan sebagainya (Ompusunggu, 2019).

### **Infrastruktur**

Dalam ilmu ekonomi infrastruktur adalah wujud dari model publik (*public capital*) yang dibentuk melalui investasi pemerintah dan menghasilkan jalan, jembatan dan sistem pembuangan (Husen & Baranyanan, 2021). Menurut American Public Work Association infrastruktur adalah fasilitas fisik yang dikembangkan atau dibutuhkan oleh agen publik dengan

fungsi pemerintahan untuk menyediakan air, tenaga listrik, pembuangan limbah, transportasi dan pelayanan similar dalam memfasilitasi tujuan sosial dan ekonomi (Ompusunggu, 2019). Menurut Vaugh dan Polard (2003) secara umum infrastruktur meliputi jalan, jembatan, air dan sistem fasilitas Kesehatan, penjara, rekreasi, pembangkit listrik, keamanan, kebakaran, tempat pembuangan sampah dan telekomunikasi (NSS et al., 2015).

### Jalan Layang (Flyover)

Dalam Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 dijelaskan bahwa jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan penghubung, bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas yang berada pada permukaan tanah, diatas permukaan tanah, dibawah permukaan tanah dan/atau air, serta diatas permukaan air kecuali jalan rel, jalan lori dan jalan kabel. Menurut Allawy (2018) jalan layang (flyover) adalah sebuah model jembatan yang melintasi bagian atas jalan, jembatan ini dibangun tidak sebidang dan melayang sebagai solusi dalam mengatasi permasalahan lalu lintas seperti kemacetan ((Widya Prasongko & Sari, 2019).

## C. METHOD

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan jenis penelitian deskriptif. Pendekatan kuantitatif dipilih karena penelitian bertujuan untuk mengukur dan menggambarkan persepsi masyarakat terhadap pembangunan flyover di Kota Bandar Lampung berdasarkan data yang diperoleh melalui penyebaran kuisisioner. Metode deskriptif digunakan untuk memberikan gambaran secara sistematis mengenai persepsi masyarakat pada aspek psikis, lingkungan, ekonomi dan sosial tanpa melakukan pengujian hubungan antarvariabel.

Lokasi penelitian dilakukan di kawasan yang berada di sekitar flyover kota Bandar Lampung. Pemilihan lokasi ini dilakukan karena masyarakat yang tinggal dan beraktivitas di sekitar flyover merupakan pihak yang secara langsung merasakan dampak dari pembangunan infrastruktur tersebut. Penelitian dilakukan pada rentang tahun 2024-2025 sebagai bagian dari evaluasi pembangunan infrastruktur di Kota Bandar Lampung.

Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh masyarakat Kota Bandar Lampung, tetapi mengingat jumlah populasi yang besar peneliti memutuskan hanya menggunakan sample sebagian kecil. Dalam menentukan besaran sampe peneliti menggunakan teknik purposive sampling, yaitu pemilihan sample berdasarkan kriteria tertentu. dalam penelitian ini kriteria yang digunaka peneliti adalah usi responden minimal 17 tahun, berdomisili atau beraktivitas disekitar kawasan flyover, serta pernah menggunakan atau merasakan dampak keberadaan flyover.

Data yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh melalui penyebaran kuisisioner kepada responden, sedangkan data sekunder diperoleh melalui dokumen pemerintah, jurnal ilmiah, buku serta sumber lain yang relevan dengan penelitian. Instrument penelitian berupa kuisisioner disusun berdasrakan indikator persepsi masyarakat pada empat aspek yaitu psikis, lingkungan, ekonomi dan sosial. Pengukuran jawaban responden menggunakan skala likert dengan lima kategori penelitian, yaitu :

**Tabel 2. Skoring Jawaban Kuisisioner**

<b>Gradasi Nilai</b>	<b>Skor</b>
Sangat Tidak Setuju	1
Tidak Setuju	2
Ragu-Ragu	3
Setuju	4
Tidak Setuju	5

Sumber : Diolah oleh Peneliti, 2023

Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis statistik deskriptif dan kategorisasi skor. Analisis statistik deskriptif digunakan untuk menghitung nilai rata-rata, frekuensi, persentase dan distribusi jawaban responden pada setiap indikator penelitian. Selanjutnya kategorisasi skor yang digunakan dengan tujuan untuk memberikan gambaran komprehensif mengenai persepsi masyarakat terhadap pembangunan flyover di Kota Bandar Lampung pada aspek psikis, lingkungan, ekonomi dan sosial.

**Tabel 3. Tabel Kategorisasi**

<b>Interval</b>	<b>Keterangan</b>
86-100%	Sangat Tinggi
66-85%	Tinggi
51-65%	Cukup
31-50%	Rendah
≤30%	Sangat Rendah

Sumber : Diolah oleh Peneliti, 2023

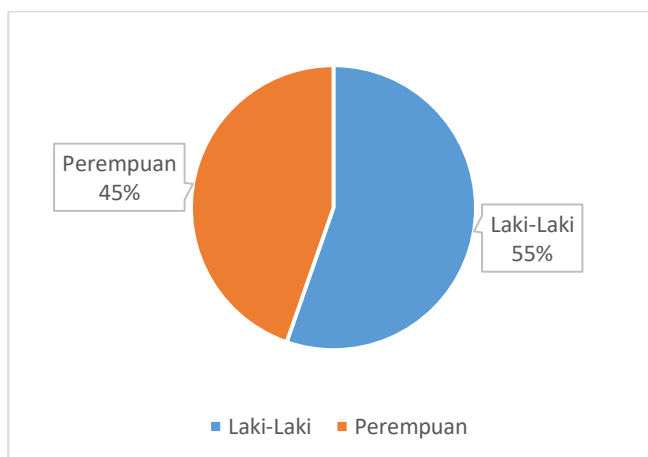
#### **D. RESULT AND DISCUSSION**

Penelitian ini dilakukan terhadap 253 responden yang terdiri dari masyarakat sekitar flyover dan pengguna flyover di 11 lokasi flyover Kota Bandar Lampung. Hasil penelitian dianalisis berdasarkan empat aspek dampak pembangunan flyover, yaitu dampak psikis, lingkungan, ekonomi dan sosial.

#### **Karakteristik Responden**

Karakteristik responden pada penelitian ini terbagi dalam jenis kelamin, usia, pekerjaan dan pendidikan terakhir.

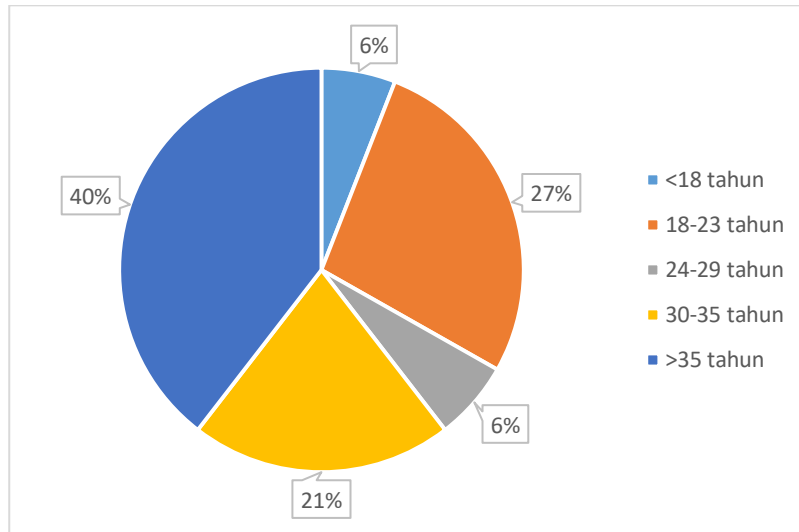
**Gambar 1. Jenis Kelamin Responden**



Sumber : Diolah Oleh Peneliti, 2024

Berdasarkan jenis kelamin jumlah responden laki-laki adalah 140 orang dengan persentase sebesar 55% dan responden perempuan adalah 113 orang dengan persentase sebesar 45%. Hasil ini menunjukkan bahwa responden laki-laki lebih banyak terlibat dalam penelitian ini, tetapi komposisi responden laki-laki dan perempuan masih terlihat seimbang.

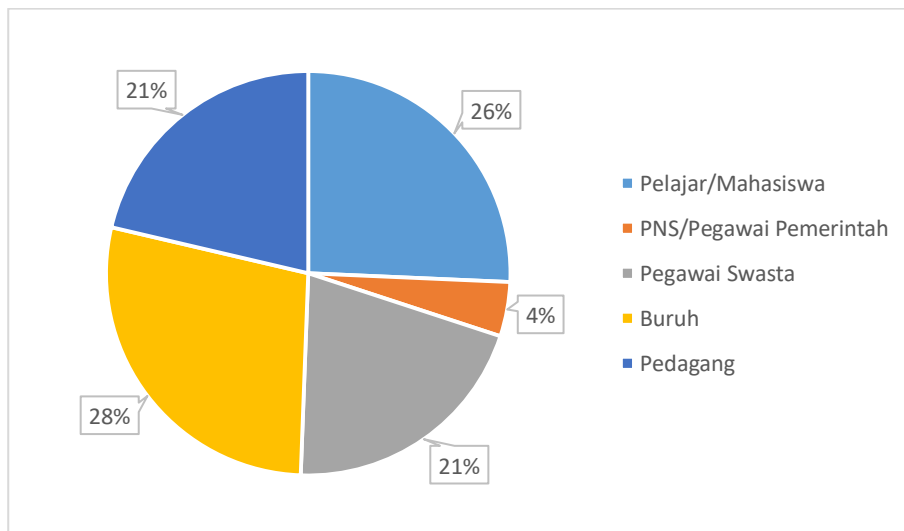
**Gambar 2. Usia Responden**



Sumber : Diolah Oleh Peneliti, 2024

Berdasarkan kelompok usia responden terdapat kelompok usia yang mendominasi yaitu responden berusia diatas 35 tahun yang berjumlah 100 orang (40%), responden berusia 18 – 23 tahun berjumlah 69 orang (28%) dan responden berusia 30 – 35 tahun berjumlah 53 orang (21%). Sedangkan pada kelompok usia dibawah 18 tahun berjumlah 15 orang (6%) dan kelompok usia 24 – 29 tahun berjumlah 16 orang (5%).

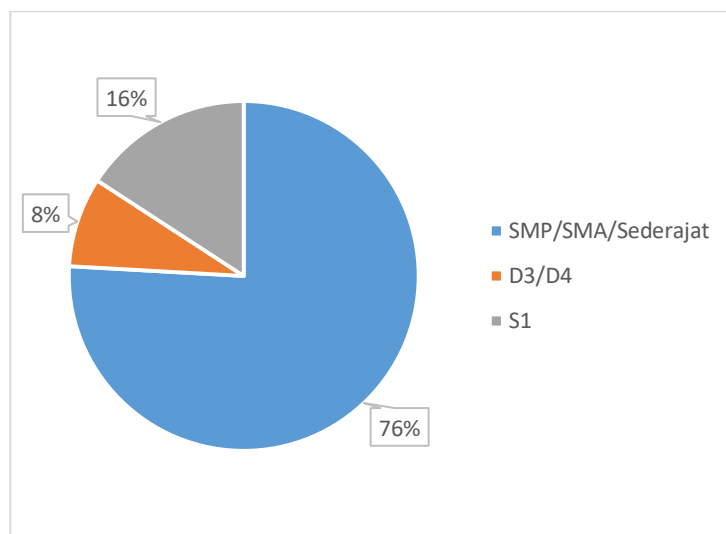
**Gambar 3. Pekerjaan Responden**



Sumber : Diolah Oleh Peneliti, 2024

Berdasarkan jenis pekerjaan responden terdapat berbagai jenis pekerjaan dan didominasi oleh pekerjaan buruh dengan jumlah 71 orang (28%) diikuti pelajar/mahasiswa sebanyak 65 orang (26%) kemudian pedagang sebanyak 54 orang (22%), responden pegawai swasta sebanyak 52 orang (20%) dan responden PNS/Pegawai Pemerintah memiliki jumlah yang sedikit yaitu 11 orang (4%).

**Gambar 4. Pendidikan Terakhir Responden**



Sumber : Diolah Oleh Peneliti, 2024

Berdasarkan tingkat pendidikan responden terbagi dalam tiga kelompok, kelompok responden dengan tingkat Pendidikan SMP/SMA/Sederajat memiliki jumlah responden terbanyak yaitu 192 orang (76%) diikuti kelompok responden pendidikan tinggi yaitu Sarjana (S1) sebanyak 40 orang dan kelompok D3/D4 sebanyak 21 orang (8%).

### Analisis Statistik Deskriptif

Analisis statistik deskriptif dilakukan untuk memberikan gambaran dari suatu data yang terdiri dari nilai rata-rata (*mean*), standar deviasi, nilai maksimal, dan nilai minimal. Data yang digunakan dalam analisis berdasarkan jawaban yang diberikan oleh 253 responden penelitian yang telah memenuhi kriteria. Data tersebut terbagi dalam empat bidang dampak yang menjadi fokus penelitian yaitu dampak psikis, dampak lingkungan, dampak ekonomi dan dampak sosial. Analisis statistik dilakukan dengan menggunakan alat bantu SPSS versi 16.0 dan hasilnya sebagai berikut:

**Tabel 4. Analisis Statistik Deskriptif**

Variabel	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Psikis	253	4,00	20,00	6.4862	2.40139
Lingkungan	253	4,00	20,00	15.0711	3.06848
Ekonomi	253	4,00	16,00	9.3399	1.96271
Sosial	253	4,00	17,00	9.0119	2.06536

Sumber : Diolah Oleh Peneliti, 2024

Variabel psikis memiliki nilai rata-rata (*mean*) sebesar 6,4862 dengan standar deviasi sebesar 2,40139. Nilai rata-rata yang mendekati skor maksimum menunjukkan bahwa mayoritas responden memberikan penilaian positif terhadap dampak psikis pembangunan flyover. Standar deviasi yang relatif kecil dibandingkan nilai rata-ratanya menunjukkan bahwa jawaban responden cenderung terkonsentrasi pada kategori yang sama, sehingga persepsi masyarakat terhadap aspek psikis relatif homogen. Temuan ini mengindikasikan bahwa

sebagian besar masyarakat merasakan manfaat pembangunan flyover dalam bentuk kenyamanan, rasa aman, dan kemudahan mobilitas sehari-hari.

Variabel lingkungan diperoleh nilai rata-rata sebesar 15,0711 dengan standar deviasi 3,06848. Nilai standar deviasi yang lebih besar dibandingkan variabel lainnya menunjukkan bahwa persepsi responden terhadap aspek lingkungan lebih beragam. Kondisi ini mengindikasikan adanya perbedaan pengalaman masyarakat terhadap dampak lingkungan yang ditimbulkan oleh pembangunan flyover. Sebagian masyarakat menilai bahwa flyover tidak memberikan dampak negatif yang berarti terhadap lingkungan, sementara sebagian lainnya masih merasakan adanya permasalahan seperti kebisingan kendaraan, debu, serta kondisi kebersihan di sekitar flyover.

Variabel ekonomi memiliki nilai rata-rata sebesar 11,3399 dengan standar deviasi sebesar 1,96271. Nilai rata-rata yang tinggi menunjukkan bahwa responden cenderung memberikan penilaian positif terhadap dampak ekonomi pembangunan flyover. Standar deviasi yang relatif rendah menunjukkan bahwa persepsi masyarakat mengenai manfaat ekonomi pembangunan flyover cukup konsisten. Mayoritas responden menilai bahwa flyover mampu memperlancar akses transportasi, mendukung aktivitas perdagangan, mempersingkat waktu perjalanan, serta meningkatkan efisiensi kegiatan ekonomi masyarakat.

Variabel sosial memiliki nilai rata-rata sebesar 10,0119 dengan standar deviasi 2,06536. Hasil ini menunjukkan bahwa secara umum masyarakat memberikan persepsi yang cukup baik terhadap dampak sosial pembangunan flyover. Nilai standar deviasi yang lebih kecil dibandingkan nilai rata-ratanya menunjukkan bahwa persepsi responden relatif seragam. Masyarakat menilai bahwa pembangunan flyover berkontribusi terhadap peningkatan keteraturan lalu lintas, keamanan berkendara, serta kemudahan mobilitas sosial dalam menjalankan aktivitas sehari-hari.

### Tabel Kategorisasi

Berdasarkan analisis statistik deskriptif penelitian maka dibuat kategorisasi untuk mewakili variabel penelitian. Kategorisasi dibuat berdasarkan dampak yang menjadi fokus penelitian, yaitu :

**Tabel 5. Tabel Kategorisasi**

Dampak	Skor Kategorisasi	Keterangan
Dampak Psikis	87,57%	Tinggi
Dampak Lingkungan	44,64%	Rendah
Dampak Ekonomi	73,30%	Tinggi
Dampak Sosial	63,43%	Cukup

Sumber : Diolah Oleh Peneliti, 2024

Berdasarkan hasil analisis dampak pembangunan *flyover* terhadap psikis masyarakat memperoleh skor sebesar 87,57% dan berada pada kategori sangat tinggi. Hasil ini menunjukkan bahwa sebagian besar masyarakat memiliki persepsi yang sangat baik terhadap dampak psikologis pembangunan flyover. Tingginya persentase pada aspek psikis mengindikasikan bahwa masyarakat merasakan manfaat langsung berupa meningkatnya kenyamanan dalam berkendara, berkurangnya tingkat stres akibat kemacetan, serta munculnya rasa aman dan kepuasan terhadap pembangunan yang dilakukan pemerintah. Selain itu, masyarakat menilai bahwa keberadaan flyover telah membantu memperlancar aktivitas sehari-hari sehingga memberikan dampak positif terhadap kondisi psikologis mereka.

Berdasarkan hasil analisis dampak pembangunan *flyover* terhadap lingkungan sekitar memperoleh skor sebesar 44,7% dan berada pada kategori rendah. Hasil ini menunjukkan

bahwa persepsi masyarakat terhadap dampak lingkungan pembangunan flyover masih kurang positif dibandingkan aspek lainnya. Rendahnya nilai pada aspek lingkungan mengindikasikan bahwa sebagian masyarakat masih menilai adanya dampak lingkungan yang perlu mendapat perhatian, seperti kebisingan kendaraan, penurunan kualitas kebersihan di sekitar flyover, serta kurang optimalnya penataan lingkungan di bawah dan sekitar flyover. Temuan ini menunjukkan bahwa meskipun pembangunan flyover memberikan manfaat dalam mengurangi kemacetan, aspek lingkungan belum sepenuhnya dirasakan memberikan dampak yang memuaskan bagi masyarakat.

Berdasarkan hasil analisis dampak pembangunan *flyover* terhadap ekonomi memperoleh skor sebesar 73,30% dan berada pada kategori tinggi. Hasil ini menunjukkan bahwa pembangunan flyover dinilai mampu memberikan manfaat ekonomi yang cukup besar bagi masyarakat. Tingginya persepsi pada aspek ekonomi menunjukkan bahwa masyarakat merasakan kemudahan akses menuju tempat kerja, berkurangnya waktu tempuh perjalanan, meningkatnya kelancaran distribusi barang dan jasa, serta bertambahnya efisiensi aktivitas ekonomi. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa pembangunan flyover telah berkontribusi dalam mendukung aktivitas ekonomi masyarakat dan memperkuat konektivitas antarwilayah di Kota Bandar Lampung.

Berdasarkan hasil analisis dampak pembangunan *flyover* terhadap sosial masyarakat memperoleh skor sebesar 63,44% dan berada pada kategori cukup. Hasil ini menunjukkan bahwa masyarakat merasakan adanya dampak sosial yang positif dari pembangunan flyover, meskipun belum sekuat dampak pada aspek psikis dan ekonomi. Persepsi yang cukup pada aspek sosial mengindikasikan bahwa keberadaan flyover mampu meningkatkan mobilitas masyarakat, memperlancar interaksi antarwilayah, meningkatkan keteraturan lalu lintas, serta memberikan kemudahan dalam melakukan berbagai aktivitas sosial. Namun demikian, sebagian responden masih menilai bahwa pembangunan flyover belum sepenuhnya memberikan perubahan sosial yang signifikan dalam kehidupan masyarakat.

Jika dibandingkan antar variabel dampak psikis merupakan dampak dengan tingkat persepsi tertinggi diikuti oleh dampak ekonomi, sosial dan lingkungan. Hasil ini menunjukkan bahwa manfaat pembangunan flyover paling banyak dirasakan masyarakat adalah dampak yang berhubungan langsung dengan kenyamanan, keamanan dan kemudahan mobilitas. Dalam dampak lingkungan yang memiliki nilai rendah menunjukkan masih terdapat tantangan dalam mewujudkan pembangunan infrastruktur yang berkelanjutan dan ramah lingkungan.

### **Dampak Psikis**

Hasil penelitian menunjukkan bahwa aspek psikis memperoleh skor tertinggi sebesar 87,57% dan berada pada kategori tinggi. Masyarakat menyatakan bahwa pembangunan flyover merupakan pembangunan yang penting, membantu aktivitas sehari-hari, memberikan rasa senang serta memberikan kepuasan terhadap kebijakan pemerintah.

Temuan ini dijelaskan melalui teori *Cognitive Appraisal* yang dikemukakan oleh Richard Lazarus. Teori tersebut menjelaskan bahwa individu akan melakukan penilaian terhadap suatu perubahan berdasarkan manfaat dan ancaman yang dirasakan. Dalam konteks penelitian ini, mayoritas masyarakat melakukan penilaian positif terhadap pembangunan flyover karena mampu mengurangi hambatan mobilitas dan memperlancar perjalanan sehari-hari.

Berdasarkan hasil matriks penelitian menunjukkan bahwa sebagian masyarakat yang tinggal di sekitar flyover masih merasakan gangguan psikologis berupa kebisingan kendaraan yang melintas. Kondisi ini menunjukkan bahwa persepsi psikis masyarakat tidak sepenuhnya homogen dan dipengaruhi oleh pengalaman individu terhadap keberadaan flyover.

### **Dampak Lingkungan**

Aspek lingkungan memperoleh skor 44,64% dan berada pada kategori rendah. Hasil ini menunjukkan bahwa pembangunan flyover tidak dianggap memberikan dampak lingkungan yang signifikan oleh sebagian besar responden. Mayoritas responden tidak setuju bahwa pembangunan flyover menjadi penyebab banjir, berkurangnya ruang terbuka hijau, meningkatnya sampah, maupun menurunnya kebersihan lingkungan sekitar flyover.

Dalam hasil penelitian menunjukkan adanya persepsi negatif dari sebagian masyarakat terkait kondisi kebersihan dan estetika di sekitar beberapa flyover. Dalam matriks penelitian dijelaskan bahwa masih terdapat keluhan mengenai kurang terawatnya lingkungan sekitar flyover dan minimnya penataan ruang publik yang mendukung kenyamanan masyarakat.

Temuan ini dijelaskan melalui teori *Green Infrastructure* yang menekankan pentingnya keseimbangan antara pembangunan fisik dan keberlanjutan lingkungan. Keberhasilan pembangunan infrastruktur tidak hanya diukur dari manfaat transportasi yang dihasilkan, tetapi juga dari kemampuannya menjaga kualitas lingkungan dan ruang publik. Oleh karena itu, pemerintah perlu meningkatkan pengelolaan kebersihan, penghijauan, dan estetika kawasan flyover agar manfaat pembangunan dapat dirasakan secara lebih berkelanjutan.

### **Dampak Ekonomi**

Aspek ekonomi memperoleh skor 73,30% dan berada pada kategori tinggi. Sebagian besar responden menyatakan bahwa pembangunan flyover mempermudah akses menuju tempat kerja, memperlancar aktivitas perdagangan, serta mendukung kegiatan ekonomi masyarakat di sekitar flyover.

Temuan ini sejalan dengan *New Growth Theory* yang menyatakan bahwa infrastruktur merupakan salah satu faktor penting dalam meningkatkan produktivitas dan pertumbuhan ekonomi. Infrastruktur transportasi yang memadai mampu menurunkan biaya perjalanan, mempercepat distribusi barang dan jasa, serta meningkatkan aksesibilitas masyarakat terhadap pusat-pusat kegiatan ekonomi.

Dalam hasil penelitian menunjukkan bahwa sebagian pelaku usaha merasa tidak mengalami peningkatan usaha maupun peluang ekonomi setelah pembangunan flyover. Kondisi ini mengindikasikan bahwa manfaat ekonomi pembangunan infrastruktur dapat berbeda-beda tergantung karakteristik usaha dan lokasi usaha masyarakat.

### **Dampak Sosial**

Dampak sosial memperoleh skor 63,43% dan berada pada kategori cukup. Mayoritas responden menyatakan bahwa pembangunan flyover mampu meningkatkan keteraturan lalu lintas, meningkatkan keamanan berkendara, serta mengurangi tingkat kecelakaan lalu lintas.

Temuan ini sejalan dengan Teori Perubahan Sosial yang menyatakan bahwa pembangunan infrastruktur dapat mengubah pola aktivitas, mobilitas, dan interaksi sosial masyarakat. Pembangunan flyover sebagai simbol modernisasi mampu meningkatkan konektivitas antarwilayah sehingga aktivitas masyarakat menjadi lebih efisien dan mobilitas sosial meningkat.

Dalam hasil penelitian ditemukan adanya dampak sosial yang perlu diperhatikan, seperti berkurangnya ruang interaksi sosial dan kebutuhan masyarakat untuk beradaptasi dengan perubahan tata ruang akibat pembangunan flyover. Namun secara umum, masyarakat Kota Bandar Lampung menunjukkan kemampuan adaptasi yang cukup baik terhadap perubahan tersebut sehingga persepsi sosial yang muncul cenderung positif.

## **E. CONCLUSION**

Berdasarkan hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa persepsi masyarakat terhadap pembangunan flyover di Kota Bandar Lampung bersifat multidimensional dan cenderung positif. Pada aspek psikis masyarakat keberadaan flyover dinilai memberikan kenyamanan,

rasa aman serta mengurangi stress akibat kemacetan. Pada aspek ekonomi flyover dinilai mampu memperlancar arus mobilitas distribusi barang dan jasa serta aktivitas ekonomi masyarakat sehingga memberikan manfaat yang signifikan dalam bidang ekonomi. Pada aspek sosial pembangunan flyover memberikan dampak positif berupa peningkatan aksesibilitas dan mobilitas bagi masyarakat dalam menjalankan berbagai aktivitas sehari-hari. Pada aspek lingkungan persepsi masyarakat cenderung netral hingga negatif, hal ini dipengaruhi oleh beberapa masalah yang masih dirasakan seperti kebisingan kendaraan, debu dan kebersihan lingkungan sekitar flyover. Oleh karena itu meskipun pembangunan flyover telah berhasil memberikan manfaat dalam mengatasi kemacetan dan meningkatkan mobilitas masyarakat, pemerintah masih perlu memberikan perhatian lebih terhadap pengelolaan dampak lingkungan agar manfaat pembangunan dapat dirasakan secara optimal dan berkelanjutan oleh seluruh masyarakat.

## REFERENCES

- Boucharif, N. (2021). Interpreting Social Change Theories : Structural-functional Theory and Conflict Theory in Focus. *AlNaciriya:Journal of Sociologist and Historical Studies*, 12(August).
- Fia, I. (2018). Evaluasi Dampak Program Pembangunan Infrastruktur Pedesaan (PPIP) Di Desa Wonorejo, Kecamatan Poncokusumo, Kabupaten Malang. In *Journal of Controlled Release* (Vol. 11, Issue 2).
- Harbani, P. (2019). *Teori Administrasi Publik*. CV Alfabeta.
- Heryana, D., & Firmansyah, A. (2024). Green Infrastructure Framework: Sebuah Strategi Pembangunan Infrastruktur Hijau Nasional. *Journal of Law, Administration, and Social Science*, 4(2), 172–185. <https://doi.org/10.54957/jolas.v4i2.742>
- Husen, A., & Baranyanan, A. S. (2021). Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Pelabuhan, Infrastruktur Jalan dan Infrastruktur Jembatan Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Maluku Utara. *Jurnal Poros Ekonomi*, 10(1), 20–34.
- Jeramu, Y. (2019). *Studi Implementasi Alokasi Dana Desa, Di Desa Bajak Kecamatan Reok Kabupaten Manggarai*. Universitas Katolik Widya Mandira.
- Larasati, A. D., Dinda, D., Aidah, N. A., Gustiputri, R., & Isyak, S. N. R. (2022). Analisis Kebijakan Program Beasiswa Kartu Indonesia Pintar-Kuliah ( KIP-K ) di Universitas Diponegoro. *Jurnal Ilmu Administrasi Dan Studi Kebijakan (JIASK)*, 5(September).
- NSS, R. L. P., Suryawardana, E., & Triyani, D. (2015). Analisis Dampak Pembangunan Infrastruktur Jalan Terhadap Pertumbuhan Usaha Ekonomi Rakyat Di Kota Semarang. *Jurnal Dinamika Sosial Budaya*, 17(1), 82. <https://doi.org/10.26623/jdsb.v17i1.505>
- Ompusunggu, V. M. (2019). Dampak Pembangunan Infrastruktur Jalan Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Masyarakat Di Desa Semangat Gunung, Kabupaten Karo, Sumatera Utara. *Journal of Chemical Information and Modeling*, 53(9), 1689–1699. <https://jurnal.stkipgritulungagung.ac.id/index.php/jupeko/article/download/870/397>
- Starick, E., Montemarano, V., & Cassin, S. E. (2021). Coping during COVID-19: The impact of cognitive appraisal on problem orientation, coping behaviors, body image, and perceptions of eating behaviors and physical activity during the pandemic. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 18(21). <https://doi.org/10.3390/ijerph182111305>
- Widya Prasongko, D. S., & Sari, S. R. (2019). Dampak Pembangunan Flyover Manahan Solo Ditinjau Dari Aksesibilitas Pengguna Jalan. *Jurnal Arsitektur ARCADE*, 3(3), 216. <https://doi.org/10.31848/arcade.v3i3.222>

