

Dampak Pembangunan Jembatan Sei Alalak Terhadap Kondisi Kegiatan Ekonomi Pedagang di Sekitar Proyek

Ratu Tiara Wulandari*, M. Effendi

Program Studi Ekonomi Pembangunan
Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Lambung Mangkurat
*ratutiarawd@yahoo.co.id

Abstract

This research was conducted to find out (1) What is the economic condition of the merchant community before the Sei Alalak Bridge construction project, (2) What is the economic impact of the merchant community during the Sei Alalak Bridge construction project, (3) What is the expectation of the merchant community for the economic conditions after the Sei Alalak Bridge construction project.

The method used is descriptive. Types and sources of data are primary and secondary. Primary data was obtained through interviews using questionnaires and secondary data obtained from literature study data sources and the Office of the Regional Development Planning Board Batola. Based on the study results, an analysis of the impact before the construction of the Sei Alalak Bridge on the economic condition can be seen from the number of works owned by traders are also in good condition where traders have a workforce of 1-4 people. It can also be seen from the number of buyers where in a day can get more than 150 buyers; the also can be seen from the merchant's income where the highest is more than Rp 1.500.000 as many as 42 people and the lowest is less than Rp 500.000 as many as 11 people. On the impact when the construction of the Bridge has also declined the economic situation can be seen from the distribution channel of goods sometimes hampered, in terms of the number of workers also decreased to 1-3 people, then the buyers also dropped dramatically because 68% of traders only got buyers less than 50 people. There is a decrease in income for some traders at the time of the project, while in terms of expenditure is enough to make traders overwhelmed because they have to provide for their families and send their children to school, and the average expenditure on food is more than Rp 1.000.000, for the average cost of education more than Rp 500.000. The most impacting was the income of traders, a decrease in trader income, where the highest income of more than Rp 1.500.000 was reduced to 29 people, and the lowest income of less than Rp 500.000 increased to 17 people. From the economic condition of the merchant community around the project at Alalak Kayu Tangi Ujung to recover, as before the construction of the project and even expect economic conditions around the Sei Alalak Bridge to increase so that the traders can feel the positive impact of the development.

Keywords: *Bridge Construction, Merchant Society*

Abstrak

Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui (1) Bagaimana kondisi ekonomi masyarakat pedagang sebelum proyek pembangunan Jembatan Sei Alalak (2) Bagaimana dampak ekonomi masyarakat pedagang pada saat proyek pembangunan Jembatan Sei Alalak (3) Bagaimana ekspektasi masyarakat pedagang terhadap kondisi ekonomi sesudah proyek pembangunan Jembatan Sei Alalak.

Metode yang di gunakan adalah deskriptif. Jenis dan sumber data adalah primer dan sekunder. Data primer di peroleh melalui wawancara dengan menggunakan kuisisioner dan data

sekunder di peroleh dari sumber data studi pustaka dan Kantor Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kabupaten Batola.

Berdasarkan hasil penelitian dapat di peroleh analisis untuk dampak sebelum pembangunan jembatan sei alalak terhadap kondisi ekonomi masyarakat pedagang sekitar proyek di Alalak Kayu Tangi Ujung dalam keadaan baik dapat dilihat dari saluran distribusi barang yang lancar 100% dan 75 pedagang di sekitar proyek, dari sisi jumlah tenaga yang dimiliki pedagang juga dalam keadaan baik dimana pedagang memiliki tenaga kerja 1-4 orang, selanjutnya juga dapat dilihat dari jumlah pembeli dimana dalam sehari bisa mendapat pembeli lebih dari 150 orang, selanjutnya juga dapat dilihat dari pendapatan pedagang dimana paling tinggi sebesar lebih dari Rp 1.500.000 sebanyak 42 orang dan paling rendah sebesar kurang dari Rp 500.000 sebanyak 11 orang.

Pada dampak saat pembangunan jembatan sei alalak keadaan ekonomi menjadi turun dapat dilihat dari saluran distribusi barang terkadang terhambat, dari sisi jumlah tenaga kerja juga mengalami penurunan menjadi 1-3 orang, selanjutnya pada pembeli juga turun drastis karena 68% pedagang hanya mendapat pembeli kurang dari 50 orang, selanjutnya terdapat penurunan pendapatan bagi beberapa pedagang pada saat proyek, Sedangkan dari sisi pengeluaran cukup membuat pedagang kewalahan karena harus menafkahi keluarganya serta menyekolahkan anaknya, rata-rata pengeluaran untuk makan lebih dari Rp 1.000.000, untuk biaya pendidikan rata-rata lebih dari Rp 500.000, dan yang paling berdampak adalah pendapatan para pedagang, terjadi penurunan pendapatan pedagang dimana pendapatan paling tinggi sebesar lebih dari Rp 1.500.000 berkurang menjadi 29 orang dan pendapatan paling rendah sebesar kurang dari Rp 500.000 bertambah menjadi 17 orang. Dari selesainya pembangunan Jembatan Sei Alalak masyarakat pedagang berekspektasi kondisi ekonomi masyarakat pedagang sekitar proyek di Alalak Kayu Tangi Ujung kembali pulih seperti sebelum pembangunan proyek tersebut bahkan berekspektasi kondisi ekonomi disekitar Jembatan Sei Alalak menjadi meningkat sehingga pedagang sekitar dapat merasakan dampak positif dari pembangunan tersebut.

Kata Kunci: Pembangunan Jembatan, Masyarakat Pedagang

PENDAHULUAN

Di Indonesia pembangunan Nasional itu disusun atas dasar pembangunan jangka pendek dan jangka panjang yang dilaksanakan secara sambung menyambung untuk dapat menciptakan kondisi sosial ekonomi yang lebih baik. Disebut proyek karena kegiatan pembangunan ini di laksanakan dengan menggunakan uang. (Chafid Fandeli,1992) pembangunan proyek yang di kaji dari aspek kelayakan lingkungan disebut pembangunan berwawasan lingkungan. Pembangunan berwawasan lingkungan pada dasarnya di laksanakan untuk mewujudkan pembangunan berkelanjutan (*Sustainable Development*).

Salah satu pembangunan ini adalah pembangunan infrastruktur Jembatan untuk membantu aksesibilitas Kota. Sebagai fasilitas atau dasar, peralatan instalasi yang dibangun dan yang di butuhkan untuk berfungsinya sistem sosial dan ekonomi masyarakat dapat di definisikan sebagai infrastruktur (Grigg, 2000 dalam kodoatie 2003:9) /Kodoatie, R.J. 2003. Manajemen dan Rekayasa Infrastruktur Pustaka pelajar, Yogyakarta.

Berarti hal ini pembangunan infrastruktur mempunyai peranan vital dalam pemenuhan hak dasar rakyat. Infrastruktur adalah katalis pembangunan, karena hal yang dapat mempercepat terjadinya pembangunan. Ketersediaan infrastuktur dapat memberikan kepada pengaruh peningkatan akses masyarakat terhadap sumber daya sehingga meningkatkan akses produktivitas sumber daya yang pada hakikatnya mendorong pertumbuhan ekonomi (Winoto dan Hermanto, 2006).

Jembatan Sei Alalak merupakan Jembatan jalur utama yang menghubungkan Kota Banjarmasin dengan Kabupaten Barito Kuala, sehingga merupakan suatu bagian dari fasilitas penting yang direncanakan mendapat perhatian serius untuk dapat lebih memaksimalkan pemenuhan kebutuhan ekonomi masyarakat pedagang.

Setiap harinya ribuan manusia yang berada di Kota Banjarmasin melintasi setiap jalan yang ada untuk menjalankan rutinitas kesehariannya. Transportasi merupakan faktor penting untuk mengangkut ribuan warga, mulai dari truck, bus, kendaraan pribadi sampai dengan sepeda motor. Dengan banyaknya aktivitas-aktivitas warga membuat transportasi di Kota Banjarmasin terutama pada jam-jam pagi hari dan sore hari pulang kerja menjadi sangat macet. (Maharannie,2013)

Lalu kemudian Pemerintah Kota Banjarmasin membuat beberapa terobosan untuk mengatasi kemacetan tersebut yaitu dengan merenovasi Jembatan Sei Alalak pembangunan Jembatan cable stayed (sistem melengkung), Desain awal (Twin Bridge), dan Desain Alternatif (Curved Bridge) dengan Panjang Total Jembatan 315 meter, Panjang Jembatan Utama 130 meter, Lebar Total Jembatan 20 meter, yang berada di penghubung Kota Banjarmasin dan Kabupaten Barito Kuala.

Pembangunan Jembatan Sei Alalak di laksanakan dengan tujuan untuk dapat memberikan manfaat dalam mengurangi jumlah kemacetan lalu lintas di Kota Banjarmasin, Namun di balik manfaat itu pembangunan Jembatan Sei Alalak ternyata justru menimbulkan berbagai dampak bagi masyarakat khususnya bagi Pedagang di Jalan Trans Kalimantan karena adanya penutupan jalur transportasi yang dilakukan pemerintah Kota Banjarmasin, memberikan dampak ekonomi yang di rasakan adalah perubahan pekerjaan utama dan matinya perekonomian sebagian masyarakat pedagang, sedangkan pada Jalan Tembus Perumnas meningkatnya pendapatan yang di dapatkan masyarakat pedagang.

Pokok-pokok permasalahan yang ingin dibahas penelitian ini adalah : (1) Bagaimana kondisi ekonomi masyarakat pedagang sebelum proyek pembangunan Jembatan Sei Alalak ? (2) Bagaimana dampak ekonomi masyarakat pedagang pada saat proyek pembangunan

Jembatan Sei Alalak ? (3) Bagaimana ekspektasi masyarakat pedagang terhadap kondisi ekonomi sesudah proyek pembangunan Jembatan Sei Alalak ?

Tujuan penelitian ini adalah: (1) Untuk mengetahui kondisi ekonomi masyarakat pedagang sebelum proyek pembangunan Jembatan Sei Alalak, (2) Untuk menganalisis dampak ekonomi masyarakat pedagang pada saat proyek pembangunan Jembatan Sei Alalak, (3) Untuk menganalisis ekspektasi masyarakat pedagang terhadap kondisi ekonomi sesudah proyek pembangunan Jembatan Sei Alalak.

KAJIAN PUSTAKA

Pengertian Pembangunan

Secara umum pembangunan merupakan proses untuk melakukan perubahan yang dilakukan melalui upaya-upaya secara sadar dan terencana (Riyadi dan Deddy Supriyadi Bratakusumah, 2005).

Pengertian Jembatan

Jembatan adalah suatu konstruksi, gunanya meneruskan jalan melalui suatu rintangan yang berada lebih rendah, rintangan ini biasanya jalan lain berupa jalan air atau lalu lintas biasa.

Tujuan Pembangunan

Tujuan pembangunan di Negara bertujuan untuk kebaikan masyarakat, tujuan itu sendiri memberikan arah yang hendak di capai. Afifuddin (2012) menyatakan pada umumnya komponen-komponen dari cita-cita akhir dari Negara-negara modern di dunia, baik yang sedang berkembang dan yang sudah maju merupakan hal-hal yan pada hakikatnya bersifat relative dan sukar.

Infrastruktur

Menurut Grigg (1998) infrastruktur merupakan sistem fisik yang menyediakan transportasi, pengairan, drainase, bangunan gedung, dan fasilitas publik lainnya, yang dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia baik kebutuhan sosial maupun kebutuhan ekonomi.

Pentingnya Infrastruktur Jalan Jembatan

Infrastruktur jalan jembatan merupakan lokomotif untuk menggerakkan pembangunan ekonomi bukan hanya di perkotaan tetapi juga di wilayah pedesaan atau wilayah terpencil. Melalui proyek, sektor infrastruktur dapat menciptakan lapangan kerja yang menyerap banyak tenaga kerja.

Peranan Jembatan Terhadap Ekonomi

Pembangunan Infrastruktur pada dasarnya bertujuan untuk menggairahkan kegiatan ekonomi dan masyarakat. Jalan merupakan alat penghubung antara daerah yang penting sekali bagi penyelenggaraan ekonomi kebutuhan sosial, jalan sangat penting bagi ekonomi dan pembangunan Negara dan bangsa.

Teori Aglomerasi Ekonomi

Menurut Malmberg (1997) dalam Kuncoro (2002), aglomerasi menyangkut ekonomi eksternal di mana perusahaan dapat memperoleh keuntungan karena berada pada lokasi yang berdekatan dengan perusahaan lain.

Teori Eksternalitas Ekonomi

Fisher (1996) mengatakan bahwa eksternalitas terjadi bila satu aktivitas pelaku ekonomi (baik produksi maupun konsumsi) mempengaruhi kesejahteraan pelaku ekonomi lain dan peristiwa yang ada terjadi di luar mekanisme pasar.

Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu dari M. Farid Allawy (2018) yang berjudul “Dampak pembangunan flyover terhadap kondisi sosial ekonomi masyarakat sekitar (studi deskriptif pada fly over Pahoman)” menunjukkan adanya dampak pembangunan fly over bagi pengusaha dan pedagang sekitar yaitu omzet penjualan menurun.

Penelitian Reza Dian Maharannie (2018) dengan judul “Dampak pembangunan fly over pasar kembang terhadap kondisi sosial ekonomi pedagang sekitar proyek di Kecamatan Tegalsari dan Kecamatan Sawahan” menunjukkan Kondisi sosial pada saat berlangsungnya pembangunan, Perasaan yang di rasakan pedagang adalah tidak bahagia 61%, tidak nyaman 52%. Kondisi ekonomi pada saat berlangsungnya pembangunan, omzet mengalami penurunan yang cukup signifikan sejak di bangunnya fly over yaitu 41 % dari hasil sebelum pembangunan. Kebutuhan operasional berdagang menjadi naik yaitu 9% dari pengeluaran sebelumnya..

Penelitian Fikri Fauzi Firdaus (2017) berjudul “Identifikasi Pengaruh Pembangunan Jembatan Mahulu Terhadap Kegiatan Perdagangan di Kecamatan Loa Janan Ilir Kota Samarinda” menunjukkan Jembatan Mahulu kurang mampu mengangkat kegiatan perdagangan di Kecamatan Loa Janan Ilir menjadi lebih baik. Pedagang kecil yang menjadi responden utama tidak merasakan perubahan terhadap pendapatan mereka.

Penelitian Janu Muhammad (2017) berjudul “Analisis Dampak Sosial dan Ekonomi Dalam Pembangunan Flyover Jombor di Kabupaten Sleman” menunjukkan adanya dampak

sosial yang terjadi di antaranya terputusnya akses warga di Jombor Lor untuk sisi barat dan timur karena saat ini terhalang oleh flyover sehingga interaksi warga menjadi berkurang. Dampak ekonomi yang di rasakan warga adalah semakin meredupnya usaha dagang di sekitar flyover karena lahan yang awalnya untuk akses masuk parker pembeli kini tidak ada..

Penelitian Wita Karina Ramlan (2016) berjudul “Analisis Pengembangan Pariwisata Pasar Terapung Terhadap Kehidupan Ekonomi Pedagang dan Masyarakat Lokal di Desa Lok Baintan” menunjukkan Pengembangan pariwisata terhadap Pasar Terapung memberikan dampak terhadap kehidupan ekonomi pedagang dan masyarakat local, baik dampak positif maupun negative. Tidak hanya peningkatan pendapatan pedagang dan masyarakat lokal saja yang terjadi, tetapi juga kemampuan mereka dalam memenuhi kebutuhan penunjang kegiatan ekonomi mereka sehingga mereka mampu memberikan pelayanan kepada wisatawan. Namun dampak negatifnya adalah tumbuhnya mental materialistis sehingga bantuan yang disalurkan oleh pemerintah maupun lembaga terkait menjadi tidak merata.

METODE

Ruang lingkup penelitian dilakukan untuk membuat gambaran, faktual dan akurat mengenai fakta, sifat serta hubungan antara berbagai fenomena yang di selidiki, penelitian ini bertujuan untuk menguji dan memberikan bukti empiris tentang dampak ekonomi masyarakat pedagang terhadap proyek pembangunan Jembatan Sei Alalak. Jenis penelitian ini merupakan penelitian kualitatif dengan tipe penelitian penelitian deskriptif. Menurut Creswell dalam Leksono (2013) penelitian kuantitatif merupakan metode-metode untuk mengeksplorasi dan memahami makna yang oleh sejumlah individu atau sekelompok orang dianggap berasal dari masalah sosial atau manusia. Bungin (2008) mengatakan bahwa penelitian deskriptif bertujuan menggambarkan, meringkas berbagai kondisi, berbagai situasi, atau berbagai fenomena realitas sosial yang ada pada masyarakat yang menjadi objek penelitian. Penelitian ini dilakukan di Jembatan Sei Alalak di Alalak Kayu Tangi Ujung, yang menghubungkan Kota Banjarmasin dan Kabupaten Barito Kuala. Jalan Trans Kalimantan 800 meter dari jembatan dan Jalan Tembus Perumnas 850 meter dari jembatan.

Populasi dan Sampel

Populasi adalah wilayah generalisasi terdiri atas objek atau subjek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang di tetapkan oleh peneliti untuk di pelajari dan kemudian di tarik kesimpulannya (Sugiyono, 2009:80). Dalam penelitian ini populasi yang di gunakan adalah seluruh masyarakat pedagang yang terdapat di sekitar proyek Jembatan Sei Alalak khususnya di Jalan Trans Kalimantan dan di Jalan Tembus Perumnas yaitu 75 pedagang.

Definisi Operasional Variabel

Profil Pedagang

Deskripsi identitas responden merupakan salah satu teknik analisis data digunakan untuk memberikan gambaran mengenai identitas responden dalam penelitian ini dengan cara pengelompokan menjadi beberapa kelompok berdasarkan Profil pedagang yaitu Nama responden, umur, Jenis kelamin, Alamat pedagang, pendidikan terakhir, jumlah tanggungan, Alamat berdagang, Jenis dagangan.

Pengadaan Barang

Pengadaan barang yaitu proses kegiatan pembelian langsung untuk memenuhi kebutuhan bisnis atau Sumber pengadaan barang dagangan yang ingin dijual.

Distribusi

Menurut Soekartawi, distribusi adalah aktivitas menyalurkan atau mengirimkan barang dan jasa supaya sampai hingga konsumen akhir.

Tenaga Kerja

Setiap orang yang mampu melakukan pekerjaan untuk menghasilkan uang atau Setiap orang yang bekerja untuk orang lain dengan menerima upah berupa uang atau imbalan dalam bentuk lain. Tenaga kerja yang dimaksud yaitu berapa jumlah orang yang menjaga warung.

Transaksi

Menurut KBBI, arti transaksi adalah persetujuan jual-beli dalam perdagangan antara pihak pembeli dan penjual. Transaksi dalam penelitian ini adalah transaksi sebelum dan pada saat proyek pembangunan Jembatan Sei Alalak.

Jam Kerja

Jam kerja yaitu banyaknya lama waktu kerja dalam sehari, semakin lama jam kerja pedagang maka akan semakin tinggi pula kesempatan untuk memperoleh pendapatan yang tinggi.

Bertambah dan berkurang Pedagang (Jumlah Pedagang)

Bertambah dan berkurangnya masyarakat pedagang karena berdasarkan observasi dari peneliti untuk pedagang di Jalan Trans Kalimantan ada sebagian masyarakat pedagang memilih berpindah tempat untuk sementara proyek pembangunan jembatan Sei Alalak, adapun yang memilih untuk menutup tokonya atau gulung tikar.

Pendapatan

Pendapatan yaitu barang dagangan yang banyak di jual pedagang di sekitar proyek berdasarkan jumlah uang yang di peroleh dalam satuan rupiah. Pendapatan penjualan

responden dalam penelitian yang diteliti adalah pendapatan rata-rata selama sebulan sebelum dan pada saat berlangsungnya proyek pembangunan Jembatan Sei Alalak.

Pengeluaran

Pengeluaran rumah tangga selama sebulan yaitu pengeluaran Listrik, PDAM, Makan, dan Pendidikan.

Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data menggunakan 3 (tiga) cara yaitu (1) observasi berupa pengamatan langsung terhadap objek yang diteliti yang dilakukan ke lokasi penelitian (2) kuesioner, yaitu alat pengumpulan data yang berisi daftar pertanyaan secara tertulis yang diajukan kepada subjek atau responden penelitian berupa seperangkat pertanyaan yang dikemas dalam beberapa lembar kertas yang diajukan kepada responden (3) Dokumentasi merupakan catatan peristiwa yang sudah berlalu. Dokumentasi bisa berbentuk tulisan, gambaran/karya-karya monumental dari seseorang.

Teknik Analisis Data

Teknik analisis data menggunakan analisis deskriptif dengan penyajian data dalam tabulasi yang dihitung nilai persentase masing-masing kategori jawaban dan diolah berdasarkan keperluan penelitian yang diinterpretasikan sesuai temuan di lapangan.

HASIL DAN ANALISIS

Karakteristik Responden

Jenis Kelamin

Tabel 1
Distribusi Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

No	Jenis Kelamin	Responden	Persentase (%)
1	Laki-laki	37	49,33
2	Perempuan	38	50,67
Jumlah		75	100,00

Sumber : data diolah dari data primer

Berdasarkan hasil data pada tabel diatas, dapat dilihat bahwa mayoritas yang menjadi responden peneliti adalah 50,67% perempuan dan 49,33% laki-laki. Kebanyakan responden penelitian ini adalah perempuan karena pada saat pengumpulan data, rata-rata suami mereka sedang bekerja tetapi ada juga sebagian yang sudah berstatus janda atau sudah tidak memiliki suami.

Umur

Tabel 2
Distribusi Responden Berdasarkan Umur

No	Usia (Tahun)	Responden	Persentase (%)
1	20-24	5	6,67
2	25-29	16	21,33
3	30-34	9	12
4	35-39	20	26,67
5	40-44	10	13,33
6	45-49	5	6,67
7	50-54	5	6,67
8	55-59	4	5,33
9	60-64	1	1,33
Jumlah		75	100,00

Sumber : data diolah dari data primer

Berdasarkan data diatas, ternyata responden terbanyak adalah responden yang berusia 35-39 tahun sebanyak 20 pedagang dengan persentase 26,67%, selanjutnya sebanyak 16 pedagang yang berusia 25-29 tahun dengan persentase 21,33%, ada 10 responden yang berusia 40-44 tahun dengan persentase 13,33%, Kemudian 9 responden yang berusia 30-34 tahun dengan persentase 12%, ada responden yang berusia 20-24 tahun (6,67%), 45-49 tahun (6,67%), 50-54 tahun (6,67%), yakni masing-masing berjumlah 5 reponden, Lalu usia 55-59 tahun sebanyak 4 responden dengan persentase 5,33%, sedangkan responden terkecil adalah berusia 60-64 tahun sebanyak 1 responden dengan persentase 1,33%.

Tingkat Pendidikan

Tabel 3
Distribusi Responden Berdasarkan Pendidikan

No	Tingkat Pendidikan	Responden	Persentase (%)
1	SD	5	6,67
2	SLTP	12	16
3	SLTA	48	64
4	D3	3	4
5	S1	7	9,33
Jumlah		75	100,00

Sumber : data diolah dari data primer

Berdasarkan tabel diatas, ternyata sebanyak 5 reponden (6,67%) dengan jenjang pendidikan SD, ada sebanyak 12 responden (16%) dengan jenjang pendidikan SLTP, responden lulusan SLTA sebanyak 48 orang (64%), responden lulusan D3 hanya 3 orang (4%), dan S1 sebanyak 7 oarang (9,33%)

Pengadaan Barang

Tabel 4
Pengadaan Barang

No	Pengadaan barang	Jumlah pedagang (Sebelum proyek)	(%)	Jumlah pedagang (Saat proyek)	(%)
1	Agen	36	48	39	52,7
2	Konsinyasi	5	6,67	3	4,05
3	Distributor	28	37,33	26	35,14
4	Grosir	6	8	6	8,11
Jumlah		75	100	75	100

Sumber : data diolah dari data primer

Dari hasil wawancara dengan 75 orang pedagang yang terdapat di Jalan Tembus Perumnas dan di Jalan Trans Kalimantan, Berdasarkan Tabel 5.6 Di atas, ternyata pengadaan barang sebelum proyek didominasi oleh agen sebesar 48%, diikuti distributor sebesar 37,33%, grosir sebesar 8% dan konsinyasi sebesar 6,67%. Sedangkan pada saat pembangunan jembatan terjadi perubahan dimana pasar sebesar 52,7%, diikuti distributor sebesar 35,14%, grosir sebesar 8,11% dan konsinyasi sebesar 4,05%.

Pembeli Perhari

Tabel 5
Jumlah Pembeli Perhari

No	Jumlah pembeli perhari	Jumlah pedagang (Sebelum proyek)	(%)	Jumlah pedagang (Saat proyek)	(%)
1	0 - 50	29	38,67	51	68
2	51 - 100	27	36	17	22,67
3	101 - 150	9	12	3	4
4	> 150	10	13,33	4	5,33
Jumlah		75	100	75	100

Sumber : data diolah dari data primer

Dari hasil wawancara dengan 75 orang pedagang yang terdapat di Jalan Tembus Perumnas dan di Jalan Trans Kalimantan menghasilkan data seperti pada Tabel 5.10 ternyata jumlah pembeli sebelum proyek yaitu jumlah pembeli 0-50 perhari sebesar 38,67%, jumlah pembeli 51-100 perhari sebesar 36%, jumlah pembeli 101-150 perhari sebesar 12%, dan jumlah pembeli >150 perhari sebesar 13,33%. Sedangkan jumlah pembeli saat proyek yaitu jumlah pembeli 0-50 perhari sebesar 68%, jumlah pembeli 51-100 perhari sebesar 22,67%, jumlah pembeli 101-150 perhari sebesar 4%, jumlah pembeli >150 perhari sebesar 5,33%. Ini Menunjukkan jumlah pembeli mengalami penurunan dari sebelum proyek.

Perkembangan Pendapatan pedagang

Tabel 6
Perkembangan Pendapatan Pedagang

No	Jumlah pedagang (Sebelum proyek)	Jumlah pedagang (Saat proyek)	Kisaran Pendapatan	Pendapatan Pedagang (Sebelum proyek)	Pendapatan Pedagang (Saat proyek)	Perkembangan Pendapatan	Persentase Perkembangan Pendapatan
1	11	17	500,000.00	5,500,000.00	8,500,000.00	3,000,000.00	54.55%
2	15	24	1,000,000.00	15,000,000.00	24,000,000.00	9,000,000.00	60.00%
3	7	5	1,500,000.00	10,500,000.00	7,500,000.00	(3,000,000.00)	-28.57%
4	42	29	2,000,000.00	84,000,000.00	58,000,000.00	(26,000,000.00)	-30.95%
Jumlah				115,000,000.00	98,000,000.00	(17,000,000.00)	-14.78%
Rata-rata				1,533,333.33	1,306,666.67	(226,666.67)	

Sumber: data diolah dari data primer

Dari hasil wawancara dengan 75 orang pedagang yang terdapat di Jalan Tembus Perumnas dan di Jalan Trans Kalimantan, menghasilkan data seperti pada Tabel 5.9 ternyata perkembangan pendapatan pada kisaran Rp 500.000 sebesar 54.55%, perkembangan pendapatan pada kisaran Rp 1.000.000 sebesar 60%, perkembangan pendapatan pada kisaran Rp 1.500.000 sebesar -28.57%, perkembangan pendapatan pada kisaran Rp 2.000.000 sebesar -30.95% dan perkembangan jumlah pendapatan perdagangan sebesar -14.785. Serta jumlah pedagang dalam kategori pendapatan hampir terbagi sama rata. Terdapat 11 orang pedagang mempunyai penghasilan kurang dari Rp 500.000 setiap harinya sebelum adanya proyek pembangunan Jembatan Sei Alalak sedangkan pada saat proyek bertambah menjadi 17 orang. Sebagian dari para pedagang menyatakan bahwa pendapatan mereka tidak menentu setiap harinya, karena kebanyakan pembeli dari pengguna jalan umum, mereka tergantung akan banyaknya pembeli yang membeli barang yang mereka jual. Jika dalam persentase, sebanyak 14,67% pedagang mempunyai penghasilan yang masuk dalam kategori rendah sebelum adanya renovasi Jembatan Sei Alalak sedangkan pada saat proyek bertambah menjadi 22,46%.

Perkembangan Omset Pedagang

Tabel 7
Perkembangan Omset Pedagang

No	Rata-rata Pembeli	Penjualan (Sebelum proyek)	Penjualan Pedagang (Saat proyek)	Perkembangan Omset	Persentase Perkembangan Omset
1	50	275,000,000.00	425,000,000.00	150,000,000.00	54.55

2	100	1,500,000,000.00	2,400,000,000.00	900,000,000.00	60.00
3	150	1,575,000,000.00	1,125,000,000.00	(450,000,000.00)	-28.57
4	200	16,800,000,000.00	11,600,000,000.00	(5,200,000,000.00)	-30.95
Jumlah		20,150,000,000.00	15,550,000,000.00	(4,600,000,000.00)	-22.83

Sumber : data diolah dari data primer

Dari hasil wawancara dengan 75 orang pedagang yang terdapat di Jalan Tembus Perumnas dan di Jalan Trans Kalimantan, menghasilkan data seperti pada Tabel 7 ternyata perkembangan omset pada kisaran 50 orang sebesar 54.55%, perkembangan omset pada kisaran 100 orang sebesar 60%, perkembangan omset pada kisaran 150 orang sebesar -28.57%, perkembangan omset pada kisaran 200 orang sebesar -30.95%. Dapat dilihat bahwa terjadi penurunan omset yang cukup besar yang dikarenakan pembangunan jembatan Sei. Alalak dimana rata-rata pembeli 150-200 mengalami penurunan dan rata-rata pembeli 50-100 mengalami kenaikan.

Ekspektasi Pedagang Sekitar Proyek di Alalak Kayu Tangi Ujung Terhadap Sesudah Pembangunan Jembatan Sei Alalak Terhadap Kondisi Ekonomi Masyarakat

Tabel 8
Harapan Pedagang

	Harapan Pedagang	Jumlah pedagang
1	Semoga Pengadaan Barang Lancar	64
2	Semoga Jumlah pembeli semakin banyak	47
3	Semoga Pendapatan Semakin Meningkatkan	75

Sumber : data diolah dari data primer

Dari data diatas dapat dilihat bahwa ada 64 orang pedagang berharap “Semoga Pengadaan Barang Lancar”, ada 47 orang berharap “Semoga Jumlah pembeli semakin banyak” dan ada 75 orang berharap “Semoga Pendapatan Semakin Meningkatkan”. Seluruh pedagang Pendapatan Semakin Meningkatkan dan hampir seluruh pedagang berharap Pengadaan Barang Lancar. Hal ini dikarenakan pada saat proyek pengadaan barang yang cukup terhambat, jumlah pembeli yang berkurang sehingga membuat pendapatan juga berkurang, maka para pedagang memiliki harapan apabila telah selesai pembangunan jembatan Sungai Alalak yaitu pengadaan barang menjadi lancar kembali dan jumlah pembeli banyak sehingga membuat pendapatan pedagang menjadi meningkat juga.

Implikasi Penelitian

Implikasi dari hasil penelitian ini menemukan perbedaan dampak yang sangat signifikan dari sebelum proyek dan saat proyek berlangsung, serta pedagang juga berekspektasi setelah proyek ekonomi setempat dapat lancar kembali seperti sebelum proyek.

Keterbatasan Penelitian

Terjadinya bias karena ketidakpahaman responden dalam mengisi kuisioner, Hal ini bisa diantisipasi peneliti dengan cara membacakan pertanyaan untuk responden atau dengan cara mengawasi responden dalam memilih jawaban agar responden focus dalam menjawab pertanyaan yang ada.

PENUTUP

Kesimpulan

Kesimpulan dalam penelitian ini adalah (1) Kondisi ekonomi masyarakat pedagang sebelum proyek pembangunan Jembatan Sei Alalak terbilang baik, dapat dilihat dari keadaan distribusi barang yang tidak ada terhambat, dari sisi tenaga kerja yang dimiliki pedagang juga merata yaitu 1-4 orang, selanjutnya dari sisi jumlah pembeli tergolong baik karena hanya 38,67% pedagang yang mendapat pembeli kurang dari 50 orang sisanya diatas 50 orang pembeli, sedangkan dari sisi pendapatan hanya 11 orang pedagang yang memiliki penghasilan kurang dari Rp.500.000/hari sisanya mendapat penghasilan lebih dari Rp.500.000/hari. (2) Dampak ekonomi masyarakat pedagang pada saat proyek pembangunan Jembatan Sei Alalak mengalami penurunan yang secara langsung dirasakan pedagang, dapat dilihat dari keadaan distribusi barang yang 30,67% pedagang merasa kadang-kadang terhambat dan 5,33% pedagang merasa terhambat, jumlah tenaga kerja yang dimiliki pun mengalami penurunan menjadi 1-3 orang, sedangkan dari sisi jumlah pembeli juga mengalami hal yang sama dimana 68% pedagang hanya mendapat pembeli kurang dari 50 orang, sehingga hal tersebut juga berdampak negatif pada pendapatan pedagang setempat, dari sisi pendapatan terdapat penambahan pedagang yang memiliki penghasilan kurang dari Rp.500.000/hari yaitu menjadi 17 orang dan terdapat penurunan pendapatan pada pedagang yang memiliki penghasilan lebih dari Rp.1.000.000 yang menjadi 34 orang. (3) Ekspektasi masyarakat pedagang terhadap kondisi ekonomi sesudah proyek pembangunan Jembatan Sei Alalak tidak terlalu tinggi, mereka hanya mengharapkan keadaan ekonomi kembali seperti sebelum adanya proyek pembangunan tersebut dan adanya jembatan baru Sei Alalak dapat meningkatkan kondisi ekonomi disekitar.

Saran

Saran-saran yang dikemukakan penulis yaitu (1) Untuk pemerintah di harapkan mampu pro-aktif dalam membangun kembali daerah yang terkena dampak pembangunan Jembatan Sei Alalak, agar dampak yang diterima oleh masyarakat bukan hanya pada aspek kompensasi ganti untung, tetapi juga berdampak terhadap perekonomian masyarakat sekitar secara berkesinambungan. (2) Untuk masyarakat diharapkan mampu untuk membangun hubungan yang baik dengan lingkungan yang baru dan menanamkan sikap optimisme dalam membangun daerah yang terkena dampak pembangunan Jembatan Sei Alalak agar menjadi daerah yang cepat berkembang dan maju baik secara sosial maupun ekonomi. (3) Untuk penelitian selanjutnya yang terkait dengan penelitian ini diharapkan menambahkan variabel lain agar dapat ditemukan hasil penelitian yang beragam dan lebih baik lagi. (4) Untuk pelaksanaan proyek alangkah baiknya jika konsultan, kontraktor dan pelaku lainnya dalam bidang proyek konstruksi menyiapkan langkah-langkah antisipasi dalam merencanakan suatu proyek untuk mencegah atau meminimalisir dampak faktor keterlambatan agar proyek bisa terlaksana lebih tepat waktu sesuai dengan yang direncanakan.

BIBLIOGRAPHY

Administrasi Pembangunan, Dr. Drs., Gasper Liauw, M.Si. Pengantar Prof., Dr., Rully Indrawan, M.Si (penerbit PT Refika Aditama, Bandung)

Afifuddin (2012). Pengantar Administrasi Pembangunan Konsep, Teori dan Implementasinya di Era Reformasi. Bandung: Alfabeta.

Djojodipuro, Marsudi. (1992). Teori Lokasi. Jakarta: Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia.

Ekonomi Pembangunan sebuah kajian teoretis dan empiris / oleh Dr. Christea Frisdiantara, Ak., MM.CA. dan Dr. Imam Mukhklis, S.E., M.Si. (Lembaga Penerbitan Universitas Kanjuruhan Malang).

Fandeli, 2004. *Analisis Mengenai Dampak Lingkungan: Prinsip Dasar Dalam Pembangunan*. Liberty, Yogyakarta.

<File:///C:/Users/LENOVO/Downloads/Documents/Coob douglas 6.pdf>

<File:///C:/Users/LENOVO/Downloads/Documents/SKRIPSI%20TANPA%BAB%PEMBAHASAN.pdf>

Gusharton(2010)Tradisi Buwuh.<http://gusharton.wordpress.com/2010/07/29/tradisi-buwuh/>

Kantor Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kabupaten Barito Kuala, Marabahan.

-
- M. Farid Allawy (2018). *Dampak Pembangunan Fly Over Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat Sekitar (Studi Deskriptif Pada Fly Over Pahoman)* Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung Bandar Lampung.
- Metodologi penelitian, Dr. Feni Hikmawati, M.Si rektor UIN SGD Bandung, (penerbit PT Rajagrafindo Persada Depok Rajawali pers 2017).
- Metodologi penelitian Dr. Sudaryono, Jakarta : Rajawali pers 2017 (PT Rajagrafindo Persada)
- Pengantar ilmu ekonomi no. 1, ekonomi mikro Boediono, Yogyakarta Fakultas Ekonomika dan Bisnis UGM
- Rindang Bangun Prasetyo dan Muhammad Firdaus, *Pengaruh Ifrastruktur pada pertumbuhan ekonomi wilayah di Indonesia*, badan pusat statistik Sulawesi Tengah, Departemen Ilmu Ekonomi, Fakultas Ekonomi dan Manajemen.
- Soekanto, Soerjono. 2005. *Sosiologi Suatu Pengantar*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Strategi Pembangunan Daerah, Nurman, M.Si., Ph.D. (penerbit PT RajaGrafindo Persada, Depok)
- Supryadi dan Muntohar 2007. *Jembatan*, Yogyakarta: Beta Offset.
- World Bank. 1994. *World Development Report: Infrastructure for Development*. Oxford University Press, New York.