

SKRIPSI

**ANALISIS DAMPAK KEBERADAAN PEMBANGUNAN TERMINAL
BANDAR RAYA PAYUNG SEKAKI PEKANBARU
TERHADAP SOSIAL DAN EKONOMI
MASYARAKAT SEKITARNYA**

**Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Mengikuti Ujian Oral Komprehensif
Sarjana Lengkap Pada Fakultas Ekonomi dan Ilmu Sosial
Universitas Islam Negeri Sultan Syarif Kasim Riau
Pekanbaru**



OLEH:

HENDRI APRIADY

NIM: 10576002228

**JURUSAN ADMINISTRASI NEGARA
FAKULTAS EKONOMI DAN ILMU SOSIAL
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
SULTAN SYARIF KASIM RIAU
PEKANBARU**

2010

ABSTRAKSI

ANALISIS DAMPAK KEBERADAAN PEMBANGUNAN TERMINAL BANDAR RAYA PAYUNG SEKAKI PEKANBARU TERHADAP SOSIAL DAN EKONOMI MASYARAKAT SEKITARNYA

OLEH: HENDRI APRIADY
NIM. 10576002228

Pembangunan adalah suatu orientasi dan kegiatan usaha tanpa akhir. pembangunan pada prinsipnya merupakan perubahan yang mengarah pada suatu keadaan yang lebih baik atau yang di inginkan, sehingga tercapai suatu kondisi keadilan ekonomi, sosial serta kemajuan di berbagai bidang kehidupan masyarakat.

Adapun lokasi penelitian ini adalah berada di kota Pekanbaru, dengan alasan bahwa terminal Bandar Raya Payung Sekaki berada di kota Pekanbaru. Penelitian ini dilakukan pada Bulan Maret Tahun 2010 dengan dibimbing oleh Bapak Nopri Ahadi, SE, MM sebagai pembimbing I dan Bapak Drs. Almasri, M. Si sebagai pembimbing II. Penelitian ini beretujuan untuk mengetahui bagaimana dampak dalambidang social dan dalam bidang ekonomi dari pembangunan terminal Bandar Raya Payung Sekaki terhadap masyarakat yang berada di Kecamatan Payung Sekaki Kelurahan Labuh Baru.

Analisis yang digunakan analisis deskriptif kualitatif yaitu data yang terkumpulkan dianalisis dengan menguraikan serta mengaitkan dengan teori-teori sesuai dengan permasalahan yang ada, kemudian menginterpretasikan terhadap hasil yang relevan dan diambil kesimpulan dan saran. Hipotesis yang penulis ajukan adalah: "Diduga dampak pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki belum member peningkatan sosial dan ekonomi pada masyarakat sekitarnya".

*Kesimpulan akhir dari analisis data diperoleh hasil sebagai berikut: dampak pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki terhadap sosial dan ekonomi masyarakat sekitarnya dapat dikategorikan Cukup Berpengaru, hal ini dapat terlihat dari jawaban responden bahwa mengatakan Cukup Setuju berjumlah 707 atau dengan persentase 35,35%, untuk kategori Sangat setuju berjumlah 332 atau 16,6%, kemudian untuk kategori Setuju berjumlah 353 atau 17,6%, dan Tidak Setuju berjumlah 428 atau dengan persentase 21,4%, serta yang mengatakan Sangat Tidak Setuju berjumlah 180 atau dengan persentase 9%. Hal ini dapat dilihat dari jawaban responden dan berdasarkan hasil riset, dampak keberadaan pembangunban Terminal Bandar Raya Payung Sekaki terhadap sosial dan ekonomi masyarakat yang berada di Kecamatan Payung Sekaki Kelurahan Labuh Baru di nilai **Cukup Berpengaruh**.*

DAFTAR ISI

ABSTRAKSI

LEMBAR PERSETUJUAN

KATA PENGANTAR i

DAFTAR ISI iv

DAFTAR TABEL vii

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang 1

B. Perumusan masalah 13

C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian 13

D. Sistematika Penulisan 14

BAB II LANDASAN TEORI

A. Pembangunan 16

B. Isi Tujuan Pembangunan 18

C. Konsep Pembangunan 23

D. Perubahan Sosial 27

E. Hipotesis 30

F. Variabel Penelitian 30

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

A. Lokasi Penelitian	32
B. Bentuk Penelitian	32
C. Sumber dan Jenis Data	32
D. Metode Pengumpulan Data	33
E. Populasi dan Sampel Penelitian	33
F. Teknik Analisa Data	34

BAB IV GAMABARAN UMUM LOKASI PENELITIAN

A. Kondisi Geografis dan Kependudukan Kota Pekanbaru.....	36
B. Keadaan Sosial Budaya	40
1. Agama	40
2. Pendidikan.....	41
3. Sarana Kesehatan	41
C. Pemerintah.....	42

BAB V HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Identitas Responden	46
B. Analisa Dampak Keberadaan Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki Terhadap Sosial dan Ekonomi Masyarakat Sekitarnya	48
1. Dampak Sosial yang Ditimbulkan	50
2. Dampak Ekonomi yang Ditimbulkan	66

BAB VI PENUTUP

A. Kesimpulan	89
B. Saran	90

DAFTAR PUSTAKA

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Dinamika teori pembangunan tidak terlepas dari pemahaman terhadap konsep pembangunan yang bersifat terbuka. Pengalaman selama ini menunjukkan bahwa implementasi konsep pembangunan ternyata telah banyak merubah kondisi kehidupan masyarakat pada sebagian komunitas, pembangunan telah mengantarkan kehidupan mereka menjadi lebih baik bahkan sebagian dapat di katakan berlebihan, sementara komunitas lainnya pembangunan justru mengantarkan mereka ke kondisi yang menyengsarakan di mana angka pengangguran, kemiskinan menjadi semakin bertambah sejalan dengan proses pembangunan yang di jalankan oleh pemerintah.

Salah satu agenda reformasi yang akan terus-menerus di laksanakan oleh Negara dan bangsa Indonesia adalah mewujudkan pemerintahan yang baik atau yang di kenal sebutan *good governance*. Adapun salah satu ciri *good governance* tersebut adalah: pemerintah yang memberikan pelayanan prima kepada masyarakat, pelayanan pemerintah meliputi semua aspek kehidupan masyarakat termasuk di bidang pembangunan prasarana .

Pada dasarnya untuk mewujudkan tujuan Negara republik Indonesia sebagaimana di amanatkan dalam pembukaan Undang Undang dasar 1945, pemerintah berketetapan hati untuk melaksanakan pembangunan baik di tingkat pusat maupun daerah. Pembangunan yang di maksud adalah proses

dinamis dan bukan konsep yang statis. Pembangunan adalah suatu orientasi dan kegiatan usaha tanpa akhir.

Setiap orang bisa saja mengartikan istilah pembangunan secara berbeda, pembangunan pada prinsipnya merupakan perubahan yang mengarah pada suatu keadaan yang lebih baik atau yang di inginkan, sehingga tercapai suatu kondisi keadilan ekonomi, serta kemajuan di berbagai bidang kehidupan masyarakat.

Pertanyaan-pertanyaan mengenai pembangunan suatu Negara yang harus di ajukan adalah: apa yang terjadi dengan kemiskinan penduduk di Negara itu?, bagaimana tingkat pengangguran?, adakah perubahan perubahan berarti yang berlangsung atas penanggulangan masalah ketimpangan pendapatan?, jika ketiga permasalahan tersebut selama periode tertentu sedikit banyak telah teratasi maka tidak di ragukan lagi bahwa periode tersebut memang merupakan priode pembanguna bagi Negara bersangkutan .

Akan tetapi jika satu, dua, atau bahkan ketiga persoalan mendasar tersebut menjadi semakin buruk, maka Negara itu tidak bisa dikatakan telah mengalami proses pembangunan yang positif, meskipun barang kali selama kurun waktu tesebut pendapatan perkapitanya mengalami peningkatan hingga dua kali lipat.

Penegasan di atas bukan merupakan sebuah spekulasi yang mengada-ada ataupun sekedar deskripsi atas suatu situasi hipotesis. Pada kenyataannya memang ada sejumlah Negara berkembang yang berhasil mencapai

pertumbuhan pendapatan perkapita yang cukup tinggi. Namun masalah pengangguran, kesenjangan pendapatan, dan pendapatan riil dari penduduknya yang paling miskin tidak banyak mengalami perbaikan atau bahkan dalam banyak kasus justru semakin buruk. Hal ini dikarenakan ketiga masalah tersebut belum bisa teratasi secara memadai, maka mereka tidak bisa dikatakan telah mengalami pembangunan.

Membicarakan berbagai masalah pembangunan yang paling menonjol adalah masalah kemiskinan, ketidakmerataan, lonjakan tingkat pengangguran, pertumbuhan penduduk yang terlampau cepat, dan kerusakan lingkungan. Identifikasi topik tersebut sebagai masalah yang paling menonjol dan tidak bisa di biarkan begitu saja, dengan demikian upaya untuk melaksanakan perbaikan atau pemberantasan masalah itu merupakan hal yang baik

Pada dasarnya ilmu ekonomi merupakan ilmu pengetahuan sosial. Ilmu ini juga menyoroti manusia, serta sistem-sistem sosial yang mengorganisasikan aktivitas aktivitas yang di lakukan manusia pada umumnya dalam rangka memenuhi berbagai kebutuhan yang mendasar (pangan, papan, dan sandang) dan untuk memenuhi keinginannya yang bersifat non material (pendidikan, pengetahuan , dan pemuasan spiritual).

Prasarana fisik biasanya di sediakan oleh sektor publik yaitu pemerintah. hal tersebut di sebabkan sifat atau katearistik yang ada dalam penyediaan prasarana fisik yaitu investasi dan resiko besar, sekala ekonomi

yang mengarah pada *natural monopolies*, ektermalitas yang tinggi, Input antara efek jaringan serta sulitnya *recovering cost* (fox, 1994: 12).

Terputusnya penyediaan prasarana fisik oleh pemerintah menyebabkan perencanaan dan pembangunan prasarana menjadi sangat bersifat sentralistis, akibatnya manajemen penyediaan prasarana di gerakkan oleh aturan dan petunjuk pelaksanaan dan bukan di dorong oleh niat untuk memenuhi kebutuhan masyarakat (Hartanto, 1999: 78). Disamping itu kuatnya birokrasi menyebabkan penyediaan prasarana oleh pemerintah menjadi sangat bersifat sektoral tanpa adanya koordinasi yang baik sehingga banyak terjadi tumpang tindih proyek antar instansi pada suatu daerah ke masyarakat (Osborne dan Gaebler, 1996).

Kemajuan ekonomi merupakan komponen utama pembangunan, akan tetapi itu bukan satu-satunya komponen, pada dasarnya pembangunan itu bukan hanya sebuah fenomena ekonomi, karena pada akhirnya proses pembangunan harus mampu membawa umat manusia melampaui pengutamaan materi dan aspek-aspek keuangan dari kehidupannya sehari-hari. Dengan demikian, pembangunan harus di pahami sebagai suatu proses yang multidimensional yang melibatkan segenap pengorganisasian dan peninjauan kembali atas sistem-sistem ekonomi dan sosial secara keseluruhan. selain peningkatan pendapatan dan output, proses pembangunan itu juga berkenan dengan serangkaian perubahan yang bersifat radikal atas struktur-struktur kelembagaan, sosial, dan administrasi, begitu juga dengan sikap-sikap masyarakat dan juga merambah pada adat-istiadat, kebiasaan,

dan sistem kepercayaan yang hidup dalam masyarakat yang bersangkutan. Meskipun konsep pembangunan itu bisa di artikan dalam konteks nasional, akan tetapi jangkauannya yang sedemikian luas telah memaksa di lakukannya serangkaian modifikasi atau penyesuaian yang bersifat mendasar atas sistem-sistem ekonomi dan begitu pula halnya pembangunan di Pekanbaru khususnya terminal AKAP Bandar Raya Payung Sekaki.

Kebijakan Pemerintah Kota Pekanbaru mengenai penempatan terminal AKAP yang semula terletak di perkotaan dan di pindahkan ke daerah pinggiran kota, yang dimulai sejak tahun 2005 merupakan salah satu terobosan dalam rangka memaksimalkan pelayanan bagi masyarakat Kota Pekanbaru.

Bandar Raya Payung Sekaki Pekanbaru tidak hanya megah dalam bentuk fisiknya, tapi ternyata juga semakin canggih saja dalam operasionalnya. Hal ini terbukti, bahwa terminal tersebut sudah menggunakan sistem komputerisasi terhadap kendaraan yang masuk. Dengan sistem komputerisasi ini setiap kendaraan yang masuk ke terminal dapat ditandai, sehingga mudah diketahui. Dengan demikian semua proses kedatangan maupun keberangkatan kendaraan di terminal ini bisa dilakukan dalam waktu yang lebih cepat.

Diberlakukannya sistem komputerisasi di terminal Bandar Raya Payung Sekaki ini juga seiring dengan diberlakukannya struk dari sistem komputerisasi sebagai bukti bahwa angkutan sudah masuk terminal di Bandar Raya.

Dengan adanya terminal baru ini, bus tidak lagi boleh masuk kota. Selain itu bisa me-manage terminal bayangan. Juga menghindari hal-hal yang bisa merugikan penumpang seperti copet, calo dan lainnya. Jadi setiap angkutan umum antar daerah tidak bisa berkelit lagi untuk menghindar masuk ke terminal Bandar Raya Payung Sekaki. Petugas dari DISHUB akan melakukan pengecekan di setiap pintu masuk dan keluar di perbatasan kota.

Fasilitas di dalamnya sangatlah bagus, Toiletnya bersih. Selain itu, ada mushalla, sejumlah kios dan kantin, ruang informasi dan pengaduan, warung telepon, tempat penitipan barang, serta kantor organisasi angkutan darat yang mungkin tidak ditemukan di terminal bus lain, disediakan penginapan bagi penumpang yang kemalaman. Kapasitasnya sekitar 50 orang, terdiri atas kamar VIP dan kelas ekonomi.

Tarif semalam untuk kelas biasa Rp 40.000 - Rp 60.000, sedangkan VIP di atas Rp 100 ribu. "Kalau ada penumpang sampai di terminal pukul tiga dini hari dan tidak ada yang menjemput, mereka bisa menginap dulu di penginapan. Bisa pakai hanya untuk empat jam. Sehingga, pukul tujuh pagi dia bisa ke tempat yang dituju," ungkap Marjohan, staf administrasi Terminal BRPS.

Dengan berbagai fasilitas dan kemegahan tersebut, tidak heran Kepala Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru Pria Budi mengungkapkan bahwa tempat itu adalah terminal bus termegah se-Indonesia. Terminal yang dibangun dengan dana Rp 57 miliar tersebut belum punya tandingan.

Namun, semua kesempurnaan itu terusik saat melihat kurangnya aktifitas terminal itu. Sulit menemukan aktivitas jual beli tiket antara penumpang dan penjual tiket.

Para penjual tiket yang seharusnya berada di dalam loket memilih Duduk-duduk termenung di luar ini di karenakan lengangnya keadaan terminal Bandar raya payung sekaki pekanbaru.

Sejak terminal bus dipindahkan dari Jalan Tuanku Tambusai ke terminal Bandar Raya Payung Sekaki, aktivitas terminal kerap sepi. Kalaupun ada, jumlah pembeli tiket di tempat tersebut bisa dihitung dengan jari sebelah tangan. Kebanyakan penumpang membeli tiket via telepon atau langsung ke kantor mereka di luar kawasan terminal.

Kurangnya aktifitas terminal Bandar Raya Payung Sekaki salah satunya adalah tidak adanya kendaraan umum yang masuk ke tempat tersebut. Lokasi terminal itu memang agak terisolasi. Meskipun, jaraknya dari pusat kota sebenarnya tidak terlalu jauh, sekitar 3-5 km saja. Beda halnya keadaan dengan terminal sebelumnya yang disebut terminal mayang terurai. aktifitas terminal tersebut sangat lah bagus

Untuk lebih jelas mengukur perbandingan tingkat aktifitas Terminal Bandar Raya Payung Sekaki (Terminal Baru) dengan terminal Mayang Terurai (Terminal Lama) dapat di lihat dari tabel berikut ini :

Tabel 1

**DAFTAR AKTIVITAS BUS DAN PENUMPANG PADA TERMINAL
MAYANG TERURAI KOTA PEKANBARU YANG BERANGKAT TAHUN 2004**

NO	BULAN	AKAP		AKDP		ANG. SEWA		JUMLAH	
		RIT	PNP	RIT	PNP	RIT	PNP	RIT	PNP
1	JANUARI	5,678	69,122	13,100	42,226	2,863	16,887	21,641	128,235
2	FEBRUARI	4,810	48,992	15,031	33,378	3,319	18,133	23,160	100,503
3	MARET	4,919	49,669	15,060	32,790	3,934	20,001	23,913	102,460
4	APRIL	3,318	27,222	14,808	30,311	4,493	21,707	22,619	79,240
5	MEI	3,298	27,326	14,333	30,365	4,156	20,954	21,787	78,645
6	JUNI	3,019	26,153	13,229	30,172	3,724	19,801	19,972	76,126
7	JULI	3,812	43,470	14,404	39,065	4,195	23,266	22,411	105,801
8	AGUSTUS	2,931	23,749	12,214	26,481	2,853	13,653	17,998	163,883
9	SEPTEMBER	2,849	24,473	12,446	25,758	4,987	23,765	19,295	73,231
10	OKTOBER	4,018	53,646	10,141	30,446	862	5,271	15,021	89,363
11	NOVEMBER	3,508	29,050	13,883	28,037	897	4,532	18,288	61,619
12	DESEMBER	3,668	44,296	15,643	38,899	1,606	8,918	20,917	92,113
TOTAL								283,002	1,156,219

Sumber: Data dari Terminal Bandar Raya Payung Sekaki 2009

Tabel 2

DAFTAR AKTIVITAS BUS DAN PENUMPANG PADA TERMINAL BANDAR
RAYA PAYUNG SEKAKI KOTA PEKANBARU YANG BERANGKAT TAHUN
2009

NO	BULAN	AKAP		AKDP		ANG. SEWA		JUMLAH	
		RIT	PNP	RIT	PNP	RIT	PNP	RIT	PNP
1	JANUARI	3,668	35,814	13,907	35,921	2,146	11,558	19,721	83,293
2	FEBRUARI	3,011	26,213	13,054	26,518	2,465	13,002	18,530	65,733
3	MARET	3,225	29,825	12,380	25,331	2,630	13,809	18,235	68,965
4	APRIL	3,121	27,453	12,662	23,491	3,534	15,932	19,317	66,876
5	MEI	3,147	27,086	12,923	23,847	3,695	16,366	19,765	67,299
6	JUNI	3,084	26,340	12,208	24,667	3,652	15,888	18,944	66,895
7	JULI	3,293	33,608	13,362	32,946	4,382	20,358	21,037	86,912
8	AGUSTUS	2,887	24,219	12,659	23,731	5,601	15,950	21,147	63,900
9	SEPTEMBER	3,212	34,718	10,960	17,340	3,489	13,166	17,661	65,224
10	OKTOBER	3,366	22,099	10,554	21,802	3,719	13,808	17,639	57,709
11	NOVEMBER	2,805	15,076	10,044	13,585	2,698	10,578	15,547	39,239
12	DESEMBER	2,958	24,348	11,749	18,619	1,365	6,069	16,072	49,036
TOTAL								223,615	781,081

Sumber: Data dari Terminal Bandar Raya Payung Sekaki 2009

Pembangunan terminal Bandar Raya Payung Sekaki sudah bisa di katakan strategis, karena dalam pembangunan secara fisik sangatlah megah. wajar saja banyaknya anggaran yang harus di keluarkan oleh pemerintah

kota. Tidak hanya pemerintah kota pekanbaru, pemerintah provinsi Riau juga telah mengalokasikan dana untuk pembangunan sarana dan prasarana terminal. salah satunya adalah dengan membuat jalan menuju terminal tuanku tambusai ujung dan jalan garuda sakti.

Anggaran pembangunan terminal AKAP Bandar Raya Payung Sekaki berasal dari beberapa sumber, yakni dari APBD Kota Pekanbaru dan Provinsi Riau.

Untuk lebih jelasnya sumber-sumber dana tersebut dapat dilihat dari tabel berikut ini :

Tabel 3.

Jumlah Anggaran Pembuatan Terminal AKAP Bandar Raya Payung
Sekaki

TAHUN	BESARNYA ANGGARAN	SUMBER
2002	15.000.000.000,-	APBD Kota
2003	17.500.000.000,- 5.000.000.000,-	APBD Kota APBD Provinsi
2004	17.500.000.000,-	APBD Kota
TOTAL	57.000.000.000,-	

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru 2009

Dapat di bayangkan berapa pengeluaran Pemerintah Kota yang telah habis dalam pembangunan terminal Bandar Raya Payung Sekaki. Konsekuensinya, meskipun pembangunan terminal Bandar Raya Payung

Sekaki yang pembangunan fisik sangat megah di fasilitasi dengan teknologi serba guna dan canggih namun belum berarti tujuan kebijakan pembangunan itu sudah tercapai. Hal ini bisa dilihat dari gejala-gejala yang ada seperti:

- a. Masih banyaknya kendaraan penumpang yang enggan masuk ke terminal
- b. Masih terdapatnya terminal bayangan
- c. Keengganan calon penumpang masuk terminal

Untuk itu perlu digerakan oleh suatu proses yang di sebut dengan manajemen, dengan penerapan fungsi-fungsi yang di miliki seperti *planning, organizing, actuating, controlling*.

Tetapi proses manajemen belum dapat di jadikan sebagai ukuran keberhasilan pelaksanaan pembangunan itu tercapai secara efektif dan efisien melainkan di perlukan teori pembangunan masyarakat dalam kebijakan pembangunan tersebut, dikarenakan pembangunan yang di buat oleh pemerintah tujuannya adalah untuk meningkatkan pelayanan masyarakat dalam bentuk kemajuan, kesejahteraan, dan kekayaan masyarakat

Dari pantauan saya di lapangan, kesiapan pemfungsian terminal AKAP sudah mencapai 90 persen. Peran kedatangan AKDP sudah mulai hampir selesai dihotmix. Beberapa pedagang sudah menempati kawasan berdagang di jalan menuju pintu masuk. sementara Pegawai Tak Tetap (PTT) yang direkrut Dishub beberapa waktu lalu, sudah ditempatkan di tempat tugasnya masing-masing, termasuk pintu masuk dan keluar AKAP.

Implementasi kebijakan program ini belum bisa dikatakan maksimal, dikarenakan pembangunan terminal akap angka ujung masih menimbulkan kontroversi bagi masyarakat, masih banyak kendala-kendala yang dihadapi masyarakat untuk menempuh jarak terminal yang terletak di pinggiran kota, sehingga menimbulkan kekecewaan masyarakat terhadap pembangunan tersebut, dan membentuk terminal bayangan yang tidak jelas prosedurnya.

Salah satu kendala yang dihadapi masyarakat Kota Pekanbaru adalah :

- a. kurangnya transportasi yang mengarah ke terminal akap angka ujung.
- b. Letak pembangunan yang masih di daerah pinggiran yang membuat masyarakat enggan untuk menempuh kesana.
- c. Penempatan yang belum strategis
- d. Tingginya biaya ekonomi masyarakat untuk menempuh kesana.

Secara sosial, tidak mudah seseorang mengalami lompatan perubahan, yang mempengaruhi kesenjangan ekonomi mereka. Program pembangunan yang dirancang dari atas tersebut tidak menyentuh warga masyarakat dan timbul kesenjangan antara program pembangunan dengan kondisi permasalahan dan kebutuhan nyata dalam masyarakat.

Dari uraian latar belakang masalah tersebut di atas, maka penulis merasa tertarik untuk melakukan sebuah penelitian yang akan penulis tuangkan kedalam bentuk karya ilmiah berupa skripsi sebagai penyelesaian tugas akhir penulis di Fakultas Ekonomi dan Ilmu Sosial Universitas Islam Negeri Sultan Syarif Kasim Riau, dengan judul: **ANALISIS DAMPAK KEBERADAAN PEMBANGUNAN TERMINAL BANDAR RAYA PAYUNG SEKAKI**

PEKANBARU TERHADAP SOSIAL EKONOMI MASYARAKAT SEKITARNYA.

B. Perumusan Masalah

Dari latar belakang diatas maka permasalahan yang menjadi perhatian penulis dalam penelitian ini adalah: “Bagaimana Dampak keberadaan pembangunan terminal Bandar Raya Payung Sekaki Pekanbaru terhadap sosial dan ekonomi masyarakat sekitarnya?”.

C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1. Tujuan

Berdasarkan rumusan masalah di atas maka tujuan utama dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

Untuk menganalisa dampak keberadaan pembangunan terminal Bandar Raya Payung Sekaki Pekanbaru terhadap sosial ekonomi masyarakat sekitarnya

2. kegunaan penelitian

sedangkan kegunaan dari penelitian ini apa bila oleh pihak-pihak tertentu di nilai tingkat paliditas yang teruji maka hasil penelitian ini di harapkan dapat digunaka sebagai berikut :

- a. Untuk mengetahui ada atau tidaknya pengaruh positif dan negatif dari dampak ekonomi sosial, kepuasan masyarakat terhadap kerberadaan pembangunan terminal Bandar Raya Payung Sekaki Pekanbaru
- b. Sebagai masukan bagi para pengambil kebijakan di bidang pembangunan Bandar Raya Payung Sekaki Pekanbaru

- c. Sebagai sumbangan pemikiran yang bersifat akademis dan ilmiah dalam kajian sosial ekonomi.

D. Sistematika Penulisan

BAB I : Pendahuluan

Pada bab ini berisikan Latar Belakang Masalah, Rumusan Masalah, Tujuan dan Kegunaan \Penelitian, serta Sistematika Penulisan.

BAB II : Landasan Teori

Pada bab ini berisikan tinjauan atau telaah pustaka yang memuat tentang pengertian-pengertian dasar objek penelitian dan hasil penelitian para peneliti terdahulu, Hipotesis dan Variabel Penelitian.

BAB III : Metode Penelitian

Pada bab ini berisikan Bentuk Penelitian, Lokasi Penelitian, Populasi dan Sampel, Data dan Teknik Pengumpulan Data, dan Teknik Analisa Data.

BAB IV : Gambaran Umum Lokasi Penelitian

Bab ini berisikan gambaran umum tentang objek yang akan diteliti dan lokasi penelitian.

BAB V : Analisa Data

Mengemukakan hasil penelitian dan pembahasan masalah.

BAB VI : Penutup

Merupakan bab terakhir yang berisikan Kesimpulan dan Saran.

DAFTAR PUSTAKA

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Pembangunan

Untuk mengetahui adanya dampak keberadaan pembangunan terminal Bandar Raya Payung Sekaki Pekanbaru terhadap dampak sosial ekonomi masyarakat, maka di perlukan arah dan landasan berpikir yang jelas dalam penelitian ini.

Menurut Robertson (1984: 65) pernah menganggap pembangunan sebagai usaha kolektif paling ambisius umat manusia, itu bukanlah suatu yang berlebihan ini dikarenakan pembangunan sering kali gagal mewujudkan cita-citanya dan malah menjerumuskan rakyat ke jurang kesengsaraan.

Pembangunan masyarakat adalah suatu proses melalui usaha dan prakarsa masyarakat itu sendiri maupun kegiatan pemerintahan dalam memperbaiki kondisi ekonomi, sosial dan budaya.

Prinsip pembangunan masyarakat

1. Pembangunan masyarakat merupakan proses perubahan yang disengaja dan terarah
2. Pembangunan masyarakat bertujuan meningkatkan taraf hidup warga masyarakat, (Individu, Seluruh)
3. Pembangunan masyarakat mengutamakan pendayagunaan potensi dan sumber-sumber setempat

4. Pembangunan masyarakat mengutamakan kreatifitas dan inisiatif masyarakat
5. Pembangunan masyarakat mengutamakan partisipasi masyarakat

Menurut Alex Inkeles & David H. Smith (dalam: Supriyatna: 2002: 115) ada beberapa model pembangunan

1. Model Pembangunan yang Berorientasi pada Pertumbuhan Ekonomi
yakni kenaikan pendapatan nasional dalam jangka waktu minimal per tahun. Tingkat pertumbuhan ekonomi mempengaruhi penyerapan Tenaga Kerja. Oleh karena itu, proses pembangunan menjadi terpusat pada produksi, antara lain melalui:
 - a. Akumulasi modal termasuk semua investasi baru dalam bentuk tanah, peralatan fisik dan SDM
 - b. Peningkatan tenaga kerja baik secara kuantitas maupun kualitas
 - c. Kemajuan teknologi yakni cara baru untuk menggantikan pekerjaan-pekerjaan yang bersifat tradisional
2. Model Pembangunan Kebutuhan Dasar/Kesejahteraan, *Basic Needs*
Lahir dari prakarsa Gunnar Myrdall Model ini mencoba memecahkan masalah kemiskinan secara langsung dengan memenuhi segala kebutuhan dasar masyarakat khususnya masyarakat miskin, misal dengan memenuhi kebutuhan sandang, pangan, perumahan, serta akses terhadap pelayanan publik seperti pendidikan, kesehatan, air bersih, transportasi, dll.
3. Model Pembangunan yang Berpusat pada Manusia, *People Centered*

fokus sentral proses pembangunan adalah peningkatan perkembangan manusia dan kesejahteraan manusia, persamaan dan sustainability sehingga model ini berwawasan pengadaan pelayanan sosial.

B. Isi tujuan Pembangunan

Dari kondisi tertentu ke kondisi yang lebih baik kearah positif di sebut pembangunan, Dari kondisi tertentu ke kondisi yang tidak baik atau ke arah negative di sebut Perusakan atau Bencana.

Keberhasilan pembangunan dapat diukur dari:

1. Terberantasnya pengangguran
2. Terberantasnya kemiskinan

Kemiskinan dalam pengertian luas dapat meliputi kemiskinan di bidang ekonomi, sosial, budaya, politik, maupun iman dan akhlak.

Menurut definisi World Bank (dalam: Todaro: 2004: 91) kemiskinan adalah sebagai ketidakmampuan seorang individu memenuhi kebutuhan dasarnya. Konsep kemiskinan merupakan suatu masalah dalam pembangunan dengan ditandai oleh indikator adanya pengangguran dan keterbelakangan yang kemudian meningkat menjadi ketimpangan dan kecemburuan sosial.

Teori pembangunan juga telah mengalami kemacetan, terjebak dalam metanarasinya sendiri dan gagal dalam memahami perbedaan-perbedaan dan persoalan-persoalan dalam masyarakat.

Di Indonesia, indikator yang bisa dilihat dari kegagalan tersebut :

menurut Philip Quarles van Ufford Dik Roth adalah terjadinya berbagai ketimpangan yang sangat tajam. Mulai dari angka pengangguran dan kemiskinan yang tinggi, diskriminasi dalam kesempatan berusaha, sampai pada kesenjangan pendapatan antar golongan masyarakat yang sangat timpang dan sebagainya. Yang lebih parah, demi kebijakan ekonomi yang *hyper-pragmatis*, pembangunan tak jarang melakukan penghancuran modal sosial yang sebetulnya sudah diwarisi dari generasi ke generasi dan berfungsi sebagai tiang penyangga ketahanan dan keutuhan sebuah masyarakat.

Menurut Chambers (dalam: Dewanta: 1995: 112) kemiskinan dianggapnya sebagai proses interaksi dari berbagai faktor yang muncul sebagai akibat dari situasi ketidakadilan, ketidakpastian, ketimpangan, ketergantungan dalam struktur masyarakat. Oleh karena itu, kemiskinan lebih tepat disebut sebagai perangkap kemiskinan (*deprivation trap*) yang terdiri dari lima unsur penyebab kemiskinan yang saling terkait yaitu :

- ketidakberdayaan (*powerlessness*),
- kerawanan atau kerentanan (*vulnerability*),
- kelemahan fisik (*physical weakness*),
- kemiskinan (*poverty*),
- isolasi (*isolation*).

Selanjutnya Usman dan UPhoff (dalam Dewanta, 1995: 124) menyebutkan beberapa hal yang dapat dilakukan oleh pemerintah dan masyarakat dalam usaha pengentasan kemiskinan yaitu:

- 1) Investasi pelayanan masyarakat dalam bidang infrastruktur fisik dan sosial
- 2) Kebijakan pemerintah yang menguntungkan masyarakat kecil
- 3) Teknologi yang disediakan untuk kaum miskin sesuai kemampuannya
- 4) Kelembagaan yang efektif yang mampu menumbuhkan sinergisme bekerja

Oleh karena itu, untuk mengatasi kendala-kendala pelaksanaan dalam upaya penanggulangan kemiskinan tersebut, diperlukan adanya konsep dan strategi pembangunan yang mampu memberdayakan masyarakat miskin. Pemberdayaan tersebut dimaksudkan guna lebih mendayagunakan semua potensi ekonomi dan sosial untuk dapat dikembangkan secara optimal yang bertumpu pada kepentingan rakyat.

Dengan demikian pembangunan yang berorientasi pada kepentingan rakyat akan lebih mengutamakan empat faktor penting yaitu:

- 1) Pemberdayaan masyarakat (*people empowerment*)
- 2) Partisipasi masyarakat (*people participation*),
- 3) Organisasi masyarakat (*community organization*),
- 4) Pemimpin yang bijaksana (*leadership*).

Faktor-faktor tersebut diatas dimaksudkan untuk memadukan dan menentukan arah kebijaksanaan penanggulangan kemiskinan antara lain sebagai berikut:

1. kebijaksanaan yang tidak langsung yang diarahkan pada penciptaan kondisi yang menjamin kelangsungan setiap upaya penanggulangan kemiskinan
2. kebijaksanaan langsung ditujukan kepada golongan masyarakat berpenghasilan rendah
3. kebijaksanaan khusus yang dimaksudkan untuk mempersiapkan masyarakat miskin itu sendiri dan aparat yang bertanggung jawab langsung terhadap kelancaran program, dan sekaligus memacu dan memperluas upaya untuk menanggulangi kemiskinan

Oleh karena itu, menurut Korten (dalam: Supriatna: 2000: 95) karakteristik pokok pendekatan pembangunan yang berpusat pada manusia harus memperhatikan beberapa hal, yaitu :

- 1) Keputusan dan inisiatif untuk memenuhi kebutuhan rakyat dibuat di tingkat lokal.
- 2) Fokus utamanya adalah memperkuat kemampuan rakyat miskin dalam mengawasi dan mengerahkan aset-aset untuk memenuhi kebutuhan menurut daerahnya.
- 3) Toleransi terhadap perbedaan.
- 4) Proses pembelajaran sosial (*social learning*) yang didalamnya terdapat interaksi kolaboratif antara birokrasi dan komunitas mulai dari proses perencanaan sampai dengan evaluasi proyek.
- 5) Budaya kelembagaan yang ditandai dengan adanya organisasi yang mengatur diri sendiri dan lebih terdistribusi.

Menurut Elizabeth Harrison (1992: 16), menyatakan bahwa, pembangunan yang berlangsung saat ini telah menjadi mesin pembangunan yang monolitik, yang hanya berorientasi pasar semata, yang siap menggulung dan menggilas siapapun yang mencoba merintanginya.

Pembangunan telah kehilangan muatan universal yang berorientasi pada kemanfaatan bagi kelangsungan hidup manusia dan masyarakat. Pembangunan adalah proses perubahan dari suatu kondisi tertentu ke kondisi yang lebih baik. Pembangunan selalu mengingatkan kita pada gagasan tentang kemajuan, kesejahteraan, dan kekayaan

Menurut *Amartya Sen* (1989: 165), tantangan utama pembangunan adalah memperbaiki kualitas kehidupan terutama di Negara Negara miskin. kualitas hidup yang lebih baik memang mensyaratkan adanya pendapatan yang lebih tinggi, namun yang di butuh kan bukan hanya itu pendapatan yang lebih tinggi, itu hanya merupakan salah satu dari sekian banyak syarat yang harus di penuhi banyak hal lain yang harus juga di perjuangkan ,yakni pendidikan yang lebih baik ,peningkatan standar, kesehatan dan nutrisi, pemberantasan kemiskinan ,perbaikan kondisi, lingkungan hidup, pemerataan kesempatan ,peningkatan kebebasan individual, dan pelestarian ragam budaya.

Dengan demikian, pembangunan harus di pandang suatu proses multidimensional yang mencakup berbagai perubahan mendasar atas struktur sosial, sikap masyarakat, akselerasi pertumbuhan ekonomi, penanganan ketimpangan pendapatan, serta pengentasan kemiskinan.

Pembangunan harus mencerminkan perubahan total masyarakat atau penyesuaian sistem sosial secara keseluruhan tanpa mengabaikan keragaman kebutuhan dasar keinginan individual maupun kelompok sosial, untuk bergerak maju menuju suatu kondisi kehidupan yang serba lebih baik, secara material maupun spiritual.

C. Konsep Pembangunan

Dahulu konsep pembangunan yang pada dasarnya bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan manusia dalam arti yang luas. Pembangunan menurut literatur-literatur ekonomi pembangunan seringkali didefinisikan sebagai suatu proses yang berkesinambungan dari peningkatan pendapatan riil perkapita melalui peningkatan jumlah dan produktivitas sumber daya. Dari pandangan itu lahir konsep-konsep mengenai pembangunan sebagai pertumbuhan ekonomi. Teori mengenai pertumbuhan ekonomi dapat ditelusuri setidaknya-tidaknya sejak abad ke- 18. Menurut Adam Smith (dalam: Supriyatna: 2002: 88) proses dampak pertumbuhan ekonomi yang mendorong pertumbuhan ekonomi adalah.

1. Dampak Positif:

- a)Terbukanya lapangan pekerjaan bagi masyarakat
- b)Pendapatan masyarakat akan bertambah sehingga kesejahteraan masyarakat meningkat
- c)Fasilitas umum dapat terpenuhi
- d)Terjadi perubahan struktur ekonomi dari agraris ke industri

2. Dampak Negatif

- a) Meningkatnya urbanisasi
- b) Terjadinya pencemaran lingkungan
- c) Perusakan lingkungan hidup karena industri yang tidak terkontrol

Secara sederhana pembangunan selalu didefinisikan sebagai suatu proses yang dinamis menuju keadaan sosial ekonomi yang lebih baik atau yang lebih modern. Batasan tersebut jelas menggambarkan bahwa pembangunan merupakan suatu gejala sosial yang berdimensi banyak dan haruslah didekati dari berbagai disiplin ilmu. Salah satunya yang mendukung pemikiran tersebut adalah Tjokroamidjojo, 1990, dalam tulisan Bambang Rudito Akses Peran Serta Masyarakat (2003: 144), mengemukakan bahwa pembangunan Negara-negara di Asia hanya bisa berlangsung apabila persyaratan-persyaratan/ politis dan sosial terpenuhi.

Disamping itu Michael P. Todaro (1985: 217), mengemukakan pula bahwa ilmu ekonomi hendaknya berdimensi luas tidak hanya berkaitan upaya melakukan pilihan terhadap sumber daya yang terbatas, meminimalisasi biaya, memaksimalkan hasil atau manfaat, tetapi harus pula menguraikan beberapa hal yang berkaitan dengan upaya agar mayoritas masyarakat miskin di Negara berkembang mendapat perbaikan taraf hidup sejalan dengan realisasi dari beraneka ragam potensi mereka sebagai manusia. Selain itu Corallie Bryant dan Louise G White dalam bukunya Manajemen pembangunan (1989: 89) mengemukakan pula bahwa pembangunan merupakan suatu peningkatan kapasitas untuk mempengaruhi masa depan. Hal itu perubahan tersebut, kedua

pembanguana harus mencakup keadilan, perhatian yang berat sebelah kepada kelompok tertentu akan memecah belah masyarakat dan mengurangi kapasitasnya, ketiga penubuhan kuasa dan wewenang dalam pengertian bahwa hanya masyarakat mempunyai kuasa dan wewenang tertentu maka mereka akan menerima manfaat pembangunan. Dan akhirnya pembangunan berarti perhatian yang bersungguh-sungguh terhadap saling ketergantungan di dunia serta perlunya menjamin bahwa masa depan dapat ditulang kelangsungannya.

Dari berbagai konsep tersebut terlihat bahwa pembangunan tidak dapat didekati hanya dengan perubahan ekonomi, tapi secara umum pembangunan juga harus mampu menciptakan suatu kondisi yang menciptakan suatu kondisi yang dapat menjamin keadaan sosial masyarakat yang berkeadilan, kapasitas masyarakat yang dapat berkembang dengan pemberian wewenang dan kekuasaan, serta lingkungan yang terjalin kesalingteergantungannya. Bila dilihat lebih jauh perkembangan pemikiran teori pembangunan nasional berdasarkan pendekatan ekonomi dapat dibagi menjadi tiga aliran, yang secara ringkas dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Aliran Klasik

Menurut suatu system ekonomi yang menyerahkanseluruh proses kepada mekanisme ekonomi secara alamiah, tanpa campur tangan pemerintah. Mekanisme pembentukan harga akan membawa segala hubungan ekonomi secara otomatis ke kurva keseimbangan. Teori

ini akan baik hasilnya apabila dunia memenuhi persyaratan-persyaratan yang memungkinkan setiap individu memiliki peran yang sama dalam iklim Laissez Faire. Kenyataannya kaum kapitalis kedudukannya kuat dan memiliki alat produksi dan mempunyai kebebasan untuk menyusun kekuatan, sementara masyarakat umumnya memiliki posisi dan kedudukan yang lemah.

2. Aliran Keynesian

Perhatian teori ini terpusat pada pemecahan masalah jangka pendek yang tengah dihadapi yaitu depresi dan pengangguran. Untuk mengatasi hal tersebut pemerintah perlu melakukan kebijakan menyangkut kebijakan fiskal dan moneter untuk melepaskan masyarakat dari depresi ekonomi, mendorong investasi, menciptakan kesempatan kerja dan meningkatkan pendapatan.

3. Aliran NeoKlasik

Aliran ini memandang bahwa laju pertumbuhan ekonomi suatu Negara ditentukan oleh penambahan dalam penawaran faktor produksi dan kemajuan teknologi. Teori pertumbuhan NeoKlasik umumnya didasarkan pada fungsi produksi yang telah dikembangkan oleh Charles Cobb dan Paul Douglas yang terkenal dengan istilah "Cobb-Douglas Production Function", pembangunan umumnya dilihat sebagai perubahan secara terencana struktur produksi dan penciptaan lapangan pekerjaan sehingga

bagian dari sektor pertanian menurun sementara bagian dari sektor pabrikan (manufaktur) dan jasa meningkat.

Dari uraian di atas maka secara umum dapat dikatakan bahwa pembangunan selalu dilihat sebagai fenomena ekonomis yang diukur dengan peningkatan pertumbuhan ekonomi. Masalah kemiskinan, pengangguran dan distribusi pendapatan merupakan hal penting kedua untuk menciptakan pertumbuhan yang diharapkan.

Definisi pembangunan seperti ini dikenal dengan istilah teori Rostow yang dalam istilah ekonomi dikenal dengan istilah Trickle Down Effect Theori, dimana hasil pembangunan atau pertumbuhan ekonomi tersebut akan menetes kebawah dalam bentuk penciptaan lapangan pekerjaan maupun peluang-peluang ekonomis lainnya. Kenyataan memperlihatkan konsep pembangunan tersebut tidak mampu menciptakan peluang ekonomi kepada masyarakat pada umumnya sebagaimana yang dikemukakan dalam pandangan tersebut. Hal ini mengindikasikan bahwa perlu ada upaya lain yang dilakukan agar pembangunan tersebut dapat dinikmati oleh semua lapisan masyarakat.

D. Perubahan sosial.

Dalam teori perubahan sosial terdapat tipe perubahan sosial yaitu Evolusi. Evolusi yaitu proses perubahan dilihat sebagai proses perkembangan yang jelas sekursi dan tahapan-tahapannya (Raharjo, 1999: 187). Sebuah perubahan sosial dapat bersifat progresif atau direksional. Menurut Kaplan dan Manners (1999: 68) Pertumbuhan adalah proses

pertambahan, sedangkan pembangunan mengandung pengertian tranformasi struktur sosial. Konsep tranformasi struktur sosial menyiratkan sebuah perubahan sosial yang terarah dan bersifat liner.

Perubahan sosial dalam pemberdayaan komunitas pada hakekatnya merupakan suatu proses perubahan evolusioner yang di sengaja dan terarah. Unsur-unsur yang terkandung dalam suatu perubahan sosial di rumuskan oleh kotler (1978: 29-33) sebagai “5”C”, yaitu :

1. Cause (Sebab), yaitu upaya atau tujuan sosial yang di percaya oleh pelaku perubahan dapat memberikan jawaban pada problem sosial.
2. Change agency (sasaran perubahan), yaitu organisasi yang misi utamanya memajukan upaya perubahan sosial.
3. Change strategy (Sasaran perubahan) yaitu individu atau kelompok sosial yang di tunjuk sebagai sasaran upaya perubahan.
4. Channel (Saluran), yaitu media untuk menyampaikan pengaruh dan respon dari setiap pelaku perubahan kesasaran perubahan.
5. Change strategy (strategi perubahan), yaitu teknik utama mempengaruhi yang di terapkan oleh pelaku perubahan untuk menimbulkan dampak pada sasaran perubahan.

Kotler (1978: 18) Mengemukakan bahwa upaya perubahan (sosial change) yang terarah dalam memperdayakan komunitas tidak lepas kaitannya dengan masalah sosial (social problem) dan aksi sosial (social action) tiga hal tersebut merupakan satu rangkaian saling berhubungan.

Menurut Gaulet dalam buku David C. Korten pembangunan yang memihak rakyat (1984 : 29) adanya nilai-nilai sosial yang berpengaruh terhadap pembangunan (pertumbuhan umat manusia)

1. Kelestarian hidup.

Hidup adalah milik manusia yang paling berharga dan tidak dapat diganti. Masyarakat yang manapun tidak dapat dinyatakan benar-benar maju bila ia tidak menyediakan kesempatan bagi anggota-anggotanya untuk mencapai tingkat pangan, tempat berteduh, kesehatan, dan keamanan yang tidak saja cukup menjamin hidup, melainkan juga memungkinkan orang-perorang untuk mewujudkan potensinya sebagai manusia yang sepuas-puasnya.

2. Harga diri

Perasaan bernilai dan berharga diri adalah nilai-nilai insani yang paling dasar dan berlaku umum, walaupun mungkin perumusannya berbeda-beda diberbagai masyarakat. Akibat buruk "modernisasi" ialah kecenderungannya untuk merusak asas-asas harga diri yang tradisional dan menggantikannya semata-mata dengan nilai-nilai materialistis yang memadankan kekayaan dengan kebernilaian. Suatu masyarakat yang benar-benar maju harus menyediakan bagi segenap anggotanya kesempatan untuk meraih identitas, rasa bangga, rasa terhormat, dan pengakuan, walaupun tak ada alasan bahwa semuanya itu harus ditentukan terutama oleh nilai jumlah kekayaan materil yang dimiliki.

3. Kebebasan

Tingkat kebebasan yang paling asasi adalah kebebasan dari melemahnya kondisi fisik dan dari penghambatan, baik kepada manusia, kepada alam, kepada lembaga, atau gagasan-gagasan dogmatis. Pada tingkat yang lebih tinggi ini berarti kebebasan untuk memilih dan mewujudkan kesempatan bagi pencapaian tingkat pertumbuhan yang lebih tinggi melalui kebersamaan.

Berdasarkan uraian latar belakang masalah dan telaah pustaka diatas, maka dapat ditarik suatu hipotesis diduga Dampak Pembangunan Terminal AKAP Bandar Raya Payung Sekaki belum memberikan peningkatan sosial ekonomi masyarakat sekitarnya.

E. Hipotesis

Berdasarkan latar belakang permasalahan di atas serta dihubungkan dengan teori-teori yang relevan, maka dapat ditarik sebuah hipotesis sebagai berikut: *“Diduga dampak pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki belum member peningkatan sosial dan ekonomi pada masyarakat sekitarnya”*

F. Variabel Penelitian

Dari judul penelitian ini yakni Dampak Keberadaan Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki Pekanbaru Terhadap Sosial Dan Ekonomi Masyarakat Sekitarnya, maka yang menjadi variabel

independennya adalah dampak keberadaan pembangunan terminal (Variabel yang mempengaruhi), sedangkan Variabel dependennya adalah sosial dan ekonomi masyarakat (variabel yang dipengaruhi).

Variable penelitian ini di rumuskan dengan pedoman kepada teori – teori pembangunan masyarakat yang terungkap dalam tinjauan pustaka yang meliputi:

No	VARIABEL	SUB VARIABEL	INDIKATOR
1.	Dampak pembangunan terminal terhadap kondisi sosial Masyarakat	a) Dampak terhadap Kelestarian hidup	<ul style="list-style-type: none"> • mencapai tingkat pangan/pemenuhan kebutuhan hidup • tempat berteduh/permukiman memadai • kesehatan • keamanan • kenyamanan
		b) Dampak terhadap Harga diri	<ul style="list-style-type: none"> • rasa bangga • pengakuan • rasa terhormat
		c) Dampak terhadap kebebasan	<ul style="list-style-type: none"> • kebebasan dari lemahnya kondisi fisik • ketergantungan kepada lembaga

2.	Dampak pembangunan terminal terhadap kondisi ekonomi Masyarakat	Dampak positif	<ul style="list-style-type: none">• Terbukanya lapangan pekerjaan bagi masyarakat• Pendapatan masyarakat akan bertambah sehingga kesejahteraan masyarakat meningkat• Fasilitas umum dapat terpenuhi• Terjadi perubahan struktur ekonomi keluarga
----	---	----------------	---

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. Lokasi Penelitian

Adapun lokasi penelitian ini adalah berada di kota Pekanbaru, dengan alasan bahwa terminal Bandar Raya Payung Sekaki berada di kota Pekanbaru.

B. Bentuk Penelitian

Bentuk penelitian ini adalah deskriptif kualitatif, studi ini memusatkan perhatian pada masalah/ fenomena yang ada pada saat penelitian dilakukan yang bersifat aktual, yang kemudian digambarkan realita tentang masalah yang diamati dengan interpretasi rasional yang jelas dan kuat.

C. Sumber dan Jenis Data

1. Data Primer

Yaitu data yang diperoleh dari lapangan secara langsung berdasarkan wawancara, dan kuisisioner.

2. Data Sekunder

Yaitu data yang diperoleh dari studi kepustakaan dan dokumen-dokumen yang berupa data yang diolah atau olahan dari objek penelitian.

D. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan:

1. Wawancara ,yaitu mengajukan pertanyaan secara langsung kepada penumpang, sopir dan masyarakat sekitar terminal Bandar Raya Payung Sekaki.
2. Kuisioner yaitu memberikan sejumlah pertanyaan secara tertulis terhadap penumpang, sopir dan masyarakat sekitar terminal Bandar Raya Payung Sekaki.
3. Observasi yaitu mengadakan pengamatan secara langsung terhadap pembangunan terminal Bandar Raya Payung Sekaki Pekanbaru.

E. Populasi dan Sampel Penelitian

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terjadi dari objek atau subjek yang menjadi kulaitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan peneliti dan kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2005: 90).

Dalam pengambilan data yang menjadi populasi pada penelitian ini adalah masyarakat sekitar terminal Bandar Raya Payung Sekaki yang berada di Kecamatan Payung Sekaki Kelurahan Labuh Baru berjumlah 4421 KK Terhitung Bulan juli 2009.

Mengingat waktu dan biaya yang cukup besar dalam mengambil data,penulis dapat menentukan sample dengan teori Slovin (dalamUmar, 2004: 146).

$$n = \frac{n}{1 + Ne^2}$$

Keterangan: n = Jumlah Sample

N = Besar Populasi

e = nilai kritis (batas ketelitian) yang diinginkan (persentase kelonggaran ketidaktelitian karena kesalahan penarikan sampel) sebesar 10%.

$$n = \frac{4421}{1 + 4421 (0,01)}$$

$$n = \frac{4421}{45,21}$$

$$n = 97,78 \text{ dibulatkan menjadi } 100$$

Jadi jumlah sample yang diambil sebagai sample sebanyak 100 orang masyarakat yang berada di Kecamatan Payung Sekaki Kelurahan Labuh Baru yang paling terdekat disekitar terminal Bandar Raya Payung Sekaki.

Sedangkan metode pengambilan sample yang digunakan adalah Aksidental Sampling adalah teknik penentuan sample secara kebetulan, yaitu siapa saja yang secara kebetulan bertemu dengan peneliti dapat digunakan sebagai sample, bila dipandang orang tersebut cocok sebagai sumber data.

F. Teknik Analisa Data

Analisis data dalam penelitian ini dilakukan dengan cara mengungkapkan hasil penelitian dengan mendeskripsikan secara deduktif deskriptif, yaitu berupa uraian menggambarkan keadaan sesungguhnya dari objek penelitian yaitu gambaran yang komprehensif tentang dampak keberadaan pembangunan terminal Bandar Raya Payung Sekaki Pekanbaru terhadap sosial dan ekonomi masyarakat sekitarnya.

BAB IV

GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN

A. Kondisi Geografis dan Kependudukan Kota Pekanbaru

Kota Pekanbaru terletak antara $101^{\circ}-14'101^{\circ}-34'$ Bujur Timur dan $0^{\circ}-25'-0^{\circ}-45'$ Lintang Utara, dengan luas berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 19 tahun 1987 adalah $446,50 \text{ km}^2$, terdiri dari 8 kecamatan dan 45 kelurahan/desa.

Adapun batas-batas kota Pekanbaru adalah sebagai berikut:

1. Sebelah Utara berbatasan dengan kecamatan Mandau
2. Sebelah Timur berbatasan dengan kecamatan Pelalawan
3. Sebelah Selatan berbatasan dengan kecamatan Kampar Kiri
4. Sebelah Barat berbatasan dengan kabupaten Kampar

Kota Pekanbaru keadaan daerahnya relatif datar dengan struktur tanah pada umumnya terdiri dari jenis tanah agromosol dan humus yang merupakan rawa-rawa yang bersifat asam dan sangat krosif untuk bensin.

Kota Pekanbaru pada umumnya beriklim tropis dengan suhu udara maksimum berkisar $30,5^{\circ}-33^{\circ}\text{C}$ dan suhu minimum berkisar antara $11^{\circ}-25,5^{\circ}\text{C}$, curah hujan antara 1000-3000 mm per tahun dengan keadaan musim berkisar:

- Musim hujan jatuh pada bulan September s/d Februari
- Musim kemarau jatuh pada bulan Maret s/d Agustus

Kota Pekanbaru dibelah oleh sungai Siak yang mengalir dari Barat ke Timur yang memiliki beberapa anak sungai antara lain: Sungai Sari, Sago, Air Hitam, Sibau, Setukul, Pengambang, Ukai, Senapelan, Liman, dan Tampan.

Sejalan dengan pertumbuhan penduduk yang semakin bertambah setiap tahunnya, maka pertumbuhan penduduk masing-masing kecamatan memberikan gambaran angka yang berbeda-beda. Secara lebih terperinci kepadatan penduduk kota Pekanbaru ditinjau dari perkecamatan, maka daerah yang paling padat penduduknya yakni kecamatan Pekanbaru sebesar 13.918 jiwa setiap km² sedangkan yang terkecil penduduknya yakni kecamatan rumbai yaitu 282 jiwa setiap km². Untuk lebih jelas dapat dilihat pada table berikut:

Tabel IV.1 Kepadatan Penduduk Per Km² dirinci Per Kecamatan di Kota Pekanbaru Tahun 2008

Kecamatan	Luas (Km²)	Jumlah Penduduk (jiwa)	Pendapatan Penduduk Per Km²
Tampan	108,84	103.577	952
Bukit Raya	299,08	152.499	510
Lima Puluh	4,04	41.195	10.195
Sail	3,26	23.965	7.350
Pekanbaru Kota	2,26	31.454	13.918
Sukajadi	5,10	66.362	13.012
Senapelan	6,65	35.732	5.372
Rumbai	203,03	57.351	282
Jumlah	632,26	512.123	51.591

Sumber: Kantor Statistik Kota Pekanbaru, 2008

Satuan Polisi Pamong Praja sebagai aparat sipil yang ditugaskan untuk mengawasi dan menertibkan sistem sosial ekonomi masyarakat kota pekanbaru, tentunya akan berhadapan langsung dengan masyarakat kota. Data menunjukkan hasil sensus tahun 2008 yang lalu ternyata perkembangan kota Pekanbaru dapat dikatakan tergolong cepat. Untuk dapat dilihat data berikut, yaitu komposisi penduduk menurut umur dan jenis kelamin di kota Pekanbaru dapat dilihat pada table berikut ini :

Tabel IV.2 Komposisi Penduduk Menurut Umur dan Jenis Kelamin di Kota Pekanbaru 2008

No	Kelompok Umur	Jenis Kelamin		Jumlah
		Laki-laki	Perempuan	
1	00-04	36.583	36.081	73.167
2	05-09	38.426	38.087	76.516
3	10-14	35.497	35.330	70.827
4	15-19	27.288	28.189	55.477
5	20-24	29.173	29.697	58.819
6	25-29	24.769	23.747	48.511
7	30-34	18.925	16.716	35.641
8	35-39	14.681	12.608	27.289
9	40-44	9.211	7.749	16.950
10	45-49	8.578	7.042	15.602
11	50-54	6.608	5.228	11.836
12	55-59	3.795	3.416	7.211
13	60-64	3.189	3.704	6.359
14	65-69	1.835	1.704	3.569
15	70-74	1.185	1.124	2.309
16	75+	849	1.157	2.006
Jumlah		206.596	251.527	512.123

Sunber: Kantor Statistik Kota Pekanbaru2008

Penduduk kota daerah tingkat II Pekanbaru dari tahun ke tahun memperlihatkan tendensi meningkat. Penduduk yang cenderung

meningkat tersebut disebabkan kota Pekanbaru sebagai ibukota Provinsi Riau disamping sebagai pusat pemerintah juga merupakan sebagai pusat perdagangan dan pendidikan. Disisi lain pertumbuhan penduduk kota Pekanbaru disebabkan oleh faktor alam atau kelahiran, untuk lebih jelas dapat dilihat pada table berikut ini :

**Tabel IV.3. Proyeksi Penduduk Kota Pekanbaru Menurut
Jenis Kelamin Tahun 1998-2008**

Tahun	Jenis Kelamin		Jumlah
	Laki-laki	Perempuan	
1998	207,0	196,0	403,6
1999	221,5	210,2	431,7
2000	236,9	225,1	461,0
2001	251,0	240,9	491,9
2002	266,8	257,5	524,3
2003	283,3	274,9	558,2
2004	300,4	293,3	593,7
2005	318,3	312,3	630,9
2006	336,9	332,8	669,7
2007	356,2	354,0	710,2
2008	376,4	376,3	752,7

Sumber: Kantor Statistik Pekanbaru 2008

Dari tabel IV.3. diatas dapat kita lihat proyeksi jumlah penduduk tahun 1999 sebesar 710,2 jiwa, pertumbuhan yang sampai tinggi ini disebabkan karena perluasan wilayah kota Pekanbaru dari 62,96 km² menjadi 446,50 Km².

B. Keadaan Soisal Budaya

1. Agama

Sesuai dengan apa yang diamati dalam garis-garis besar haluan Negara, maka pembangunan dalam bidang agama ditujukan pada manusia dan masyarakat Indonesia yang beriman dan bertakwa kepada Tuhan yang Maha Esa serta mampu menciptakan keselarasan, keserasian, dan keseimbangan baik dalam hidup manusia maupun dalam hubungannya dengan masyarakat alam sekitarnya.

Dalam upaya mencapai tujuan di atas oleh pemerintah Kota Daerah tingkat II Pekanbaru ditetapkan berbagai kebijaksanaan yang dijabarkan dalam berbagai program yang mungkin dapat dilaksanakan serta ditunjang oleh prasarana dan sarana pembangunan tempat peribadatan. Berikut ini akan terlihat banyak fasilitas peribadatan Kota Pekanbaru:

Tabel IV.4. Banyaknya Rumah Ibadah Dirinci Menurut Jenisnya Di Kota Pekanbaru Tahun 2008

No	Kecamatan	Jenis Tempat Ibadah						jumlah
		Mesjid	Surau	Mushalla	Protestan	Katolik	Wihara	
1	Tampan	65	46	8	7	-	-	123
2	Bukit Raya	92	56	17	4	1	1	171
3	Lima Puluh	16	21	9	1	-	1	48
4	Sail	13	8	10	-	-	-	31
5	Pekanbaru Kota	14	23	10	3	-	1	51
6	Sukajadi	39	18	13	3	1	-	74
7	Senapelan	16	24	11	-	-	2	53
8	Rumbai	48	51	7	10	3	1	118
Jumlah		298	247	85	28	5	6	669

Sumber: Kantor Statistik Kota Pekanbaru Tahun 2008

2. Pendidikan

Pendidikan merupakan usaha untuk membentuk masyarakat atau manusia yang cerdas, terampil dan berpengalaman. Tingkat pendidikan merupakan hal yang sangat penting dalam rangka pelaksanaan pembangunan. Dengan pendidikan seseorang mudah menerima pembaharuan, sehingga dapat memperbaiki tingkat kehidupan baik untuk dirinya sendiri, maupun kehidupan masyarakat.

Untuk melihat bagaimana tingkat pendidikan di Kota Daerah Tingkat II Pekanbaru, secara jelas dapat kita lihat pada tabel IV.5 berikut ini:

No	Sekolah	Jumlah Murid	Status		Jumlah
			Negeri	Swasta	
1	TK	13.882	1	89	90
2	SD	73.023	19	28	247
3	SMP	26.957	26	28	54
4	SMA	22.239	17	29	46
5	P.TINGGI	28.185	2	13	15
Jumlah		164.286	65	187	452

Sumber: Kantor Statistik Kota Dati II Pekanbaru, 2008

3. Sarana Kesehatan

Kesehatan adalah merupakan satu hal yang sangat penting dalam kehidupan manusia, erat kaitannya dengan lingkungan dimana kita

tinggal bagi Negara-negara maju, kesehatan dapat dijadikan indikator pembangunan dan perkembangan masyarakat. Semakin tinggi kesadaran masyarakat akan kesehatan, maka makin baik pula kondisi kesehatan masyarakat tersebut.

Sementara itu, sebagian besar Negara-negara berkembang, masalah kesehatan adalah masalah yang tergolong polemik dan rumit. Kesehatan yang rendah akan mempengaruhi kemampuan sumber daya manusianya. Untuk lebih jelasnya sarana kesehatan Kota Pekanbaru dapat dilihat pada tabel IV.6. berikut ini:

No	Kecamatan	Jenis sarana					Jumlah
		Rumah Sakit	R.S Bersalin	Puskesmas	Puskesmas Pembantu	Balai Pengobatan	
1	Tampan	1	-	2	4	-	7
2	Bukit Raya	1	-	3	9	-	13
3	Lima Puluh	-	-	1	4	-	5
4	Sail	-	1	1	2	1	5
5	Pekanbaru Kota	2	-	1	1	-	4
6	Sukajadi	-	-	2	2	1	5
7	Senapelan	1	-	1	2	-	4
8	Rumbai	-	1	2	6	-	9
Jumlah Total		5	2	13	30	2	52

Sumber: Kantor Statistik Kota Pekanbaru Tahun 2008

C. Pemerintah

Kota Pekanbaru sebagai ibu kota Provinsi Riau telah berkembang dengan pesat seiring dengan kemajuan pembangunan dewasa ini. Secara administrasi kota Pekanbaru dipimpin oleh Walikota dan

bertanggung jawab langsung kepada Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Riau.

Kota Pekanbaru didalam melaksanakan roda pemerintahan, dan pembangunan menjadi harapan untuk dapat menjawab setiap permasalahan dan tantangan yang muncul sesuai dengan perkembangan sosial ekonomi, politik dan lainnya dalam masyarakat.

Keberadaan Kota Pekanbaru dasar dekonsentrasi sebagaimana yang dimaksud dengan Undang-undang No 5 Tahun 1974, tentang pokok-pokok pemerintahan di daerah. Kota Pekanbaru dibagi atas 8 kecamatan yang terdiri dari 49 desa/kelurahan.

Berdasarkan Undang-undang No 5 tahun 1974, tentang pokok-pokok pemerintah di daerah, menjelaskan bahwa pemerintah terdiri dari Walikota Kepala Daerah yang memimpin Eksekutif dan Dewan perwakilan Rakyat Daerah yang memimpin bidang Legislatif.

Kepala Daerah dengan persetujuan DPRD dapat menetapkan peraturan daerah atau usaha-usaha dalam rangka tugas pembantuan, Kepala Daerah dapat menetapkan keputusan Kepala Daerah.

Susunan Sekretaris Kota/Daerah terdiri dari:

1. Bagian Pemerintahan
2. Bagian Hukum
3. Bagian Keuangan
4. Bagian Perekonomian
5. Bagian Pembangunan

6. Bagian Kesejahteraan Rakyat
7. Bagian Umum
8. Bagian Kepegawaian
9. Bagian Hubungan Masyarakat
10. Bagian Organisasi dan Tatalaksana

Dinas-dinas terdiri dari:

1. Dinas Pendidikan dan Kebudayaan
2. Dinas Pekerjaan Umum
3. Dinas Kebersihan dan Pertanaman
4. Dinas Kesehatan
5. Dinas Pertanian dan Tanaman Pangan
6. Dinas Pemadam kebakaran
7. Dinas Pendapatan
8. Dinas Perindustrian
9. Dinas Pasar
10. Dinas Perikanan
11. Dinas Pertenakan
12. Dinas Tata Kota
13. Dinas LLAJR
14. Dinas Pariwisata

Susunan organisasi Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kota, Daerah

Tingkat II Pekanbaru terdiri dari:

1. Ketua

2. Wakil Ketua
3. Komisi A membidangi Pemerintahan, Keamanan dan Ketertiban
4. Komisi B membidangi Keuangan, dan Perusahaan Daerah
5. Komisi C membidangi Perekonomian
6. Komisi D membidangi Pembangunan
7. Komisi E membidangi Kesejahteraan Rakyat

Pada pokoknya tugas Pemerintah Daerah Kota adalah membuat dan menjalankan berbagai peraturan daerah yang merupakan ekspresi dari aspirasi masyarakat yang dijalankan oleh Dewan Perwakilan Rakyat Daerah itu sendiri. Dengan dasar inilah peraturan daerah dibuat oleh Pemerinath Daerah bersama-sama dengan DPRD tingkat II Kota Pekanbaru.

BAB V

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Identitas Responden

Responden adalah jumlah masyarakat yang ada disekitar terminal AKAP, baik itu sebagai pengguna maupun yang terlibat langsung dengan proses kegiatan yang ada di terminal AKAP yang berjumlah 4421 orang, namun yang diambil sebagai sampel dengan penghitungan menggunakan rumus *slovin* yaitu sebanyak 100 orang dan sudah mewakili dari seluruh masyarakat. Yang akan penulis uraikan berikut ini adalah mengenai umur responden, jenis kelamin, pekerjaan dan penghasilan.

**Tabel V.1. Usia Responden yang Berada Disekitar Terminal
AKAP**

Usia Responden (tahun)	Jumlah Responden (orang)	Persentase (%)
20-30	25	25%
31-40	55	55%
41-50	20	20%
Jumlah	100	100%

Sumber: Data Olahan Hasil penelitian Tahun 2010

Dari tabel V.1. di atas dapat terlihat bahwa masyarakat yang usianya masih produktif adalah berkisar dari 31-40 tahun dengan jumlah responden sebanyak 55 orang atau 55%, sedangkan yang usia masih muda 20-30 berjumlah 25 orang atau 25%, sedangkan masyarakat yang sudah tua sekitar 20 orang atau 20%.

Tabel V.2. Jenis Kelamin Responden yang Berada Disekitar Terminal AKAP

Jenis Kelamin Responden	Jumlah Responden (orang)	Persentase (%)
Pria	65	65%
wanita	35	35%
Jumlah	100	100%

Sumber: Data Olahan Hasil penelitian Tahun 2010

Data tabel V.2. di atas dapat dilihat jenis kelamin responden laki-laki sebanyak 65 orang atau 65% dan perempuan sebanyak 35 orang atau 35%. Jadi yang lebih dominan pada dampak social dan ekonominya adalah para pria dengan angka 65 orang atau sekitar 65%.

Tabel V.3. Pekerjaan Responden yang Berada Disekitar Terminal AKAP

Pekerjaan	Jumlah Responden (orang)	Persentase (%)
Pegawai Negeri Sipil	15	15%
Pegawai Swasta/Tani	65	65%
Mahasiswa	20	20%
Jumlah	100	100%

Sumber: Data Olahan Hasil penelitian Tahun 2010

Dari tabel V.3. di atas dapat terlihat pekerjaan dari masyarakat yang berdomisili di sekitar terminal Bandar Raya Payung Sekaki mayoritas pegawai swasta/ tani, dengan rincian 65 orang atau 65%, sedangkan pegawai negeri sipil hanya sekitar 15 orang atau 15%, dan yang mahasiswa sebanyak 20 orang atau 20%.

Tabel V.4. Daftar Penghasilan Responden PerBulan

Penghasilan Responden PerBulan	Jumlah Responden (orang)	Persentase (%)
< 500.000	20	20%
500.000 - 1.500.000	55	55%
1.500.000 - 2.500.000	15	15%
> 2.500.000	10	10%
Jumlah	100	100%

Sumber: Data Olahan Hasil penelitian Tahun 2010

Dari tabel V.4. di atas terlihat bahwa penghasilan masyarakat berkisar kecil dari 500.000 sebanyak 20 orang atau 20%, penghasilan 500.000 - 1.500.000 berjumlah 55 orang atau 55%, berpenghasilan 1.500.000 - 2.500.000 berjumlah 15 orang atau 15%, dan yang berpenghasilan diatas atau besar dari 2.500.000 sebanyak 10 orang atau 10%. Dari penjelasan di atas dapat kitalihat rata-rata pengasilan masyarakat yang berada di sekitar Terminal Bandar Raya Payung Sekaki berkisar antara 500.000 – 1.500.000.

B. Analisis Dampak Keberadaan Pembangunan Terminal AKAP Terhadap Sosial dan Ekonomi Masyarakat Sekitarnya

Dahulu konsep pembangunan yang pada dasarnya bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan manusia dalam arti yang luas. Pembangunan menurut literatur-literatur ekonomi pembangunan seringkali didefenisikan sebagai suatu proses yang berkesinambungan dari peningkatan pendapatan riil perkapita melalui peningkatan jumlah dan produktivitas sumber daya. Dari pandangan itu lahir konsep-konsep mengenai pembangunan sebagai pertumbuhan ekonomi. Teori mengenai pertumbuhan ekonomi dapat

ditelusuri setidak-tidaknya sejak abad ke- 18. Menurut Adam Smith (1776: 88) proses dampak pertumbuhan ekonomi yang mendorong pertumbuhan ekonomi adalah.

1. Dampak Positif:

- a)Terbukanya lapangan pekerjaan bagi masyarakat
- b)Pendapatan masyarakat akan bertambah sehingga kesejahteraan masyarakat meningkat
- c)Fasilitas umum dapat terpenuhi
- d)Terjadi perubahan struktur ekonomi dari agraris ke industri

Menurut Robertson (1984: 65) pernah menganggap pembangunan sebagai usaha kolektif paling ambisius umat manusia, itu bukanlah suatu yang berlebihan ini dikarenakan pembangunan sering kali gagal mewujudkan cita-citanya dan malah menjerumuskan rakyat ke jurang kesengsaraan.

Pembangunan masyarakat adalah suatu proses melalui usaha dan prakarsa masyarakat itu sendiri maupun kegiatan pemerintahan dalam memperbaiki kondisi ekonomi, sosial dan budaya.

Prinsip pembangunan masyarakat

- 1. Pembangunan masyarakat merupakan proses perubahan yang disengaja dan terarah
- 2. Pembangunan masyarakat bertujuan meningkatkan taraf hidup warga masyarakat, (Individu, Seluruh)

3. Pembangunan masyarakat mengutamakan pendayagunaan potensi dan sumber-sumber setempat

1. Dampak Sosial yang Ditimbulkan

pembangunan harus di pandang suatu proses multidimensional yang mencakup berbagai perubahan mendasar atas struktur sosial, sikap masyarakat, akselerasi pertumbuhan ekonomi, penanganan ketimpangan pendapatan, serta pengentasan kemiskinan. Pembangunan harus mencerminkan perubahan total masyarakat atau penyesuaian sistem sosial secara keseluruhan tanpa mengabaikan keragaman kebutuhan dasar keinginan individual maupun kelompok sosial, untuk bergerak maju menuju suatu kondisi kehidupan yang serba lebih baik, secara material maupun spiritual.

Untuk mengetahui sejauh mana dampak pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki terhadap perubahan sosial masyarakat sekitarnya, maka penulis menyajikan data-data sebagai berikut:

Tabel V.5. Distribusi Jawaban Responden Tentang Dampak Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki Terhadap Pemenuhan Kebutuhan Hidup Sehari-hari

No	Kriteria	Jumlah (orang)	Persentase(%)
1	Sangat Setuju	5	5%
2	Setuju	15	15%
3	Cukup Setuju	45	45%
4	Tidak Setuju	25	25%
5	Sangat tidak setuju	10	10%
Jumlah		100	100%

Sumber: Data Olahan Hasil penelitian Tahun 2010

Berdasarkan tabel V.5 tersebut di atas, menggambarkan bahwa dari 100 responden, sebanyak 5 responden atau 5% dari jawaban responden yang mengatakan “sangat setuju”, yaitu dalam artian bahwa dampak pembangunan dalam pemenuhan kebutuhan hidup sehari-hari masyarakat sekitar terminal 5% mengatakan sangat berpengaruh.

Sedangkan yang masuk dalam kategori “setuju” adalah sebanyak 15 responden atau 15% dari responden dalam artian bahwa dampak pembangunan dalam pemenuhan kebutuhan hidup sehari-hari masyarakat sekitar terminal 15% mengatakan berpengaruh, dan sedangkan yang mengatakan “cukup Setuju” sebanyak 45 responden atau 45% dalam artian bahwa dampak pembangunan dalam pemenuhan kebutuhan hidup sehari-hari masyarakat sekitar terminal sebanyak 45% mengatakan cukup berpengaruh.

Akan tetapi dari hasil kuisioner yang penulis peroleh dari responden yang tergolong kategori “tidak setuju” sebanyak 25 reponden atau 25%

dalam artian bahwa dampak pembangunan dalam pemenuhan kebutuhan hidup sehari-hari masyarakat sekitar terminal sebanyak 25% mengatakan tidak berpengaruh, dan yang tergolong kategori “sangat tidak berpengaruh” sebanyak 10 responden atau 10% dalam artian bahwa dampak pembangunan dalam pemenuhan kebutuhan hidup sehari-hari masyarakat sekitar terminal 10% mengatakan sangat tidak berpengaruh.

Dari uraian di atas dapat disimpulkan dampak pembangunan terminal dalam pemenuhan kebutuhan hidup sehari-hari masyarakat sekitar terminal dapat dikatakan dalam kategori “Cukup berpengaruh”.

Berdasarkan hasil wawancara pada salah seorang masyarakat, beliau mengatakan: *“pembangunan terminal dalam pemenuhan kebutuhan hidup sehari-hari kami cukup membantu, namun bukan berarti seluruh kebutuhan sehari-hari dapat terpenuhi dari penghasilan yang di dapat dari terminal, namun itupun tidak selalu kami memperoleh penghasilan dari terminal”* (hasil wawancara tanggal 1 Mei 2010).

Tabel V.6. Distribusi Jawaban Responden Tentang Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki yang Megah Telah Selaras dengan Tempat Tinggal Masyarakat Sekitarnya

No	Kriteria	Jumlah (orang)	Persentase(%)
1	Sangat Setuju	0	0%
2	Setuju	0	0%
3	Cukup Setuju	30	30%
4	Tidak Setuju	45	45%
5	Sangat tidak setuju	25	25%
Jumlah		100	100%

Sumber: Data Olahan Hasil penelitian Tahun 2010

Berdasarkan tabel V.6 tersebut di atas, menggambarkan bahwa dari 100 responden, sebanyak 0 responden atau 0% dari jawaban responden yang mengatakan “sangat setuju” dan “setuju”, yaitu dalam artian bahwa pembangunan terminal yang megah telah selaras dengan tempat tinggal masyarakat sekitarnya 0% mengatakan sangat berpengaruh.

Sedangkan yang masuk ke dalam kategori “cukup setuju” adalah sebanyak 30 responden atau 30% yaitu dalam artian bahwa pembangunan terminal yang megah telah selaras dengan tempat tinggal masyarakat sekitarnya 30% mengatakan cukup berpengaruh, dan sebanyak 45 responden atau 45% dari jawaban responden masuk dalam kategori “tidak setuju” dalam artian bahwa pembangunan terminal yang megah telah selaras dengan tempat tinggal masyarakat sekitarnya 45% mengatakan tidak berpengaruh, sedangkan yang mengatakan “sangat tidak setuju” sebanyak 25 responden atau 25% yaitu dalam artian bahwa pembangunan terminal yang megah telah selaras dengan tempat tinggal masyarakat sekitarnya 25% mengatakan sangat tidak berpengaruh.

Dari jawaban responden di atas dapat disimpulkan bahwa pembangunan terminal yang megah telah selaras dengan tempat tinggal masyarakat sekitarnya dapat di kategorikan “tidak berpengaruh” karena mayoritas masyarakat memiliki pemukiman tidak se megah bangunan terminal.

Hal tersebut juga diperkuat oleh hasil wawancara penulis dengan salah seorang warga, beliau mengatakan: “*pembangunan terminal yang megah belum selaras dengan tempat tinggal masyarakat sekitar, dan dapat*

terlihat bahwa sangat kontrasnya antara megahnya bangunan terminal dengan kondisi pemukiman masyarakat sekitarnya” (hasil wawancara tanggal 1 Mei 2010).

Tabel V.7. Distribusi Jawaban Responden Tentang Keberadaan Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki Terhadap Kesehatan Masyarakat

No	Kriteria	Jumlah (orang)	Persentase(%)
1	Sangat Setuju	35	35%
2	Setuju	25	25%
3	Cukup Setuju	30	30%
4	Tidak Setuju	6	6%
5	Sangat Tidak Setuju	4	4%
Jumlah		100	100%

Sumber: Data Olahan Hasil penelitian Tahun 2010

Berdasarkan tabel V.7 tersebut di atas, menggambarkan bahwa dari 100 responden, sebanyak 35 responden atau 35% dari jawaban responden yang mengatakan “sangat setuju”, yaitu dalam artian bahwa pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki berpengaruh terhadap kesehatan masyarakat, 35% mengatakan sangat berpengaruh.

Sedangkan yang masuk ke dalam kategori “setuju” adalah sebanyak 25 responden atau 25% yaitu dalam artian bahwa pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki berpengaruh terhadap kesehatan masyarakat, 25% mengatakan berpengaruh, dan sebanyak 30 responden atau 30% dari jawaban responden masuk dalam kategori “cukup setuju” dalam artian bahwa pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki berpengaruh terhadap kesehatan masyarakat 30% mengatakan cukup berpengaruh.

Kemudian yang termasuk kategori “tidak setuju” sebanyak 6 responden atau 6% dan sebanyak 4 responden atau 4% tergolong “sangat tidak Setuju”

Dari jawaban responden di atas dapat disimpulkan bahwa pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki berpengaruh terhadap kesehatan masyarakat dapat di kategorikan “sangat berpengaruh” karena mayoritas masyarakat mengatakan bahwa pembangunan terminal di daerah mereka, sedikit-banyaknya mempengaruhi kesehatan mereka.

Hal tersebut juga diperkuat oleh hasil wawancara penulis dengan salah seorang warga, beliau mengatakan: “*pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki berpengaruh terhadap kesehatan masyarakat, dengan keluar masuknya kendaraan bermotor membuat polusi udara sehingga udara sekitar terminal tidak baik untuk kesehatan masyarakat sekitar terminal*” (hasil wawancara tanggal 1 Mei 2010).

Tabel V.8. Distribusi Jawaban Responden Tentang Dampak Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki Terhadap Keamanan Daerah Sekitar

No	Kriteria	Jumlah (orang)	Persentase(%)
1	Sangat Setuju	18	18%
2	Setuju	24	24%
3	Cukup Setuju	47	47%
4	Tidak Setuju	7	7%
5	Sangat Tidak Setuju	4	4%
Jumlah		100	100%

Sumber: Data Olahan Hasil penelitian Tahun 2010

Berdasarkan tabel V.8 tersebut di atas, menggambarkan bahwa dari 100 responden, sebanyak 18 responden atau 18% dari jawaban responden yang mengatakan “sangat setuju”, yaitu dalam artian bahwa pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki berpengaruh terhadap keamanan daerah sekitar, 18% mengatakan sangat berpengaruh.

Sedangkan yang masuk dalam kategori “setuju” adalah sebanyak 24 responden atau 24% dari responden dalam artian bahwa pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki berpengaruh terhadap keamanan daerah sekitar, 24% mengatakan berpengaruh, dan sebanyak 47 responden atau 47% dari jawaban responden masuk kedalam kategori “cukup setuju” dalam artian bahwa dampak pembangunan dalam pemenuhan kebutuhan hidup sehari-hari masyarakat sekitar terminal sebanyak 47% mengatakan cukup berpengaruh. Kemudian yang termasuk kategori “tidak setuju” sebanyak 7 responden atau 7% dan sebanyak 4 responden atau 4% tergolong “sangat tidak Setuju”

Dari uraian di atas dapat disimpulkan bahwa pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki berpengaruh terhadap keamanan daerah sekitar dapat dikatakan dalam kategori “Cukup berpengaruh”.

Berdasarkan hasil wawancara pada salah seorang masyarakat, beliau mengatakan: *“pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki cukup berpengaruh terhadap keamanan daerah sekitar, walau bagaimanapun keberadaan terminal cukup berpengaruh, seperti yang kita ketahui pencopet, jamret dan sejenisnya kerap sekali berkeliaran di terminal, maka*

dari itu secara tidak langsung kemanannyapun juga akan terganggu” (hasil wawancara tanggal 1 Mei 2010).

Tabel V.9. Distribusi Jawaban Responden Tentang Fasilitas Terminal Telah Memberikan Kemudahan Bagi Masyarakat Sebagai Pengguna

No	Kriteria	Jumlah (orang)	Persentase(%)
1	Sangat Setuju	10	10%
2	Setuju	25	25%
3	Cukup Setuju	45	45%
4	Tidak Setuju	15	15%
5	Sangat Tidak Setuju	5	5%
Jumlah		100	100%

Sumber: Data Olahan Hasil penelitian Tahun 2010

Berdasarkan tabel V.9 tersebut di atas, menggambarkan bahwa dari 100 responden, sebanyak 10 responden atau 10% dari jawaban responden yang mengatakan “sangat setuju”, yaitu dalam artian bahwa fasilitas terminal telah memberikan kemudahan bagi masyarakat sebagai pengguna, 10% mengatakan sangat berpengaruh.

Sedangkan yang masuk dalam kategori “setuju” adalah sebanyak 25 responden atau 25% dari responden dalam artian bahwa fasilitas terminal telah memberikan kemudahan bagi masyarakat sebagai pengguna, 25% mengatakan berpengaruh, dan sebanyak 45 responden atau 45% dari jawaban responden masuk kedalam kategori “cukup setuju” dalam artian bahwa fasilitas terminal telah memberikan kemudahan bagi masyarakat sebagai pengguna, sebanyak 45% mengatakan cukup berpengaruh. Kemudian yang termasuk kategori “tidak setuju” sebanyak 15 responden

atau 15% dan sebanyak 5 responden atau 5% tergolong “sangat tidak Setuju”

Dari uraian di atas dapat disimpulkan bahwa fasilitas terminal telah memberikan kemudahan bagi masyarakat sebagai pengguna dapat dikatakan dalam kategori “Cukup berpengaruh”.

Berdasarkan hasil wawancara pada salah seorang masyarakat, beliau mengatakan: *“Fasilitas Terminal boleh dikatakan hanya cukup Memberikan Kemudahan Bagi Masyarakat Sebagai Pengguna, kenapa saya bisa katakana seperti itu, karena walaupun fasilitas di terminal sudah menggunakan sistem komputerisasi namun tetap saja fasilitas tersebut tidak bisa sepenuhnya membuat pengguna atau masyarakat lebih mudah mempergunakan keseluruhan fasilitas, malah boleh dikatakan terlalu ribet atau bertele-tele dengan semua prosedur atau proses yang harus dilalui”* (hasil wawancara tanggal 1 Mei 2010).

Tabel V.10. Distribusi Jawaban Responden Tentang Interaksi Pegawai Terminal dan Pengguna Terjalin dengan Baik Sehingga Memberikan Kenyamanan

No	Kriteria	Jumlah (orang)	Persentase(%)
1	Sangat Setuju	5	5%
2	Setuju	15	15%
3	Cukup Setuju	45	45%
4	Tidak Setuju	25	25%
5	Sangat Tidak Setuju	10	10%
Jumlah		100	100%

Sumber: Data Olahan Hasil penelitian Tahun 2010

Berdasarkan tabel V.10 tersebut di atas, menggambarkan bahwa dari 100 responden, sebanyak 5 responden atau 5% dari jawaban responden yang mengatakan “sangat setuju”, yaitu dalam artian bahwa interaksi pegawai terminal dan pengguna terjalin dengan baik sehingga memberikan kenyamanan , 5% mengatakan sangat berpengaruh.

Sedangkan yang masuk dalam kategori “cukup setuju” adalah sebanyak 15 responden atau 15% dari responden dalam artian bahwa interaksi pegawai terminal dan pengguna terjalin dengan baik sehingga memberikan kenyamanan, 15% mengatakan berpengaruh, dan sebanyak 45 responden atau 45% dari jawaban responden masuk kedalam kategori “cukup setuju” dalam artian bahwa interaksi pegawai terminal dan pengguna terjalin dengan baik sehingga memberikan kenyamanan, sebanyak 45% mengatakan cukup berpengaruh. Kemudian yang termasuk kategori “tidak setuju” sebanyak 25 responden atau 25% dan sebanyak 10 responden atau 10% tergolong “sangat tidak Setuju”

Dari uraian di atas dapat disimpulkan bahwa interaksi pegawai terminal dan pengguna terjalin dengan baik sehingga memberikan kenyamanan dapat dikatakan dalam kategori “Cukup berpengaruh”.

Berdasarkan hasil wawancara pada salah seorang masyarakat, beliau mengatakan: *“interaksi pegawai terminal dan pengguna tidak begitu terjalin dengan baik, namun bukan berarti tidak memberikan kenyamanan bagi pengguna maupun masyarakat sekitar, karena tidak semua pegawai yang tidak memberikan pelayanan dengan berinteraksi dengan baik, masih*

ada sebagian pegawai yang memberikan pelayanan dengan berinteraksi dengan sopan kepada penggunanya ” (hasil wawancara tanggal 1 Mei 2010).

Tabel V.11. Distribusi Jawaban Responden Tentang Dampak Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki Terhadap Kemajuan Daerah Sekitar Terminal

No	Kriteria	Jumlah (orang)	Persentase(%)
1	Sangat Setuju	15	15%
2	Setuju	18	18%
3	Cukup Setuju	40	40%
4	Tidak Setuju	20	20%
5	Sangat Tidak Setuju	7	7%
Jumlah		100	100%

Sumber: Data Olahan Hasil penelitian Tahun 2010

Berdasarkan tabel V.11 tersebut di atas, menggambarkan bahwa dari 100 responden, sebanyak 15 responden atau 15% dari jawaban responden yang mengatakan “sangat setuju”, yaitu dalam artian bahwa pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki terhadap kemajuan daerah sekitar terminal, 15% mengatakan sangat berpengaruh.

Sedangkan yang masuk dalam kategori “setuju” adalah sebanyak 18 responden atau 18% dari responden dalam artian bahwa pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki terhadap kemajuan daerah sekitar terminal, 18% mengatakan berpengaruh, dan sebanyak 40 responden atau 40% dari jawaban responden masuk kedalam kategori “cukup setuju” dalam artian bahwa pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki terhadap kemajuan daerah sekitar terminal, sebanyak 40% mengatakan

cukup berpengaruh. Kemudian yang termasuk kategori “tidak setuju” sebanyak 20 responden atau 20% dan sebanyak 7 responden atau 7% tergolong “sangat tidak Setuju”

Dari uraian di atas dapat disimpulkan bahwa pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki terhadap kemajuan daerah sekitar terminal dapat dikatakan dalam kategori “Cukup berpengaruh”.

Berdasarkan hasil wawancara pada salah seorang masyarakat, beliau mengatakan: *“Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki cukup berpengaruh terhadap kemajuan daerah sekitar terminal, dengan adanya terminal transportasi dan pembangunan jalan sudah memadai, namun belum sepenuhnya memberikan perkembangan secara signifikan, akan tetapi pembangunan terminal sedikitnya telah memberikan kemajuan kepada daerah sekitar terminal”* (hasil wawancara tanggal 1 Mei 2010).

Tabel V.12. Distribusi Jawaban Responden Tentang Persetujuan Responden Atas Dibangunnya Terminal Di Daerah Mereka

No	Kriteria	Jumlah (orang)	Persentase(%)
1	Sangat Setuju	60	60%
2	Setuju	30	30%
3	Cukup Setuju	10	10%
4	Tidak Setuju	0	0%
5	Sangat Tidak Setuju	0	0%
Jumlah		100	100%

Sumber: Data Olahan Hasil penelitian Tahun 2010

Berdasarkan tabel V.12 tersebut di atas, menggambarkan bahwa dari 100 responden, sebanyak 60 responden atau 60% dari jawaban responden

yang mengatakan “sangat setuju”, yaitu dalam artian bahwa responden sangat setuju atas dibangunnya terminal di daerah mereka

Sedangkan yang masuk dalam kategori “setuju” adalah sebanyak 30 responden atau 30% dari responden dalam artian bahwa persetujuan responden atas dibangunnya terminal di daerah mereka, 30% mengatakan setuju, dan sebanyak 10 responden atau 10% dari jawaban responden masuk kedalam kategori “cukup setuju” dalam artian bahwa persetujuan responden atas dibangunnya terminal di daerah mereka, sebanyak 10% mengatakan cukup setuju. Sedangkan yang tergolong kategori “tidak setuju” dan “sangat tidak setuju” tidak ada.

Dari uraian di atas dapat disimpulkan bahwa responden setuju atas dibangunnya terminal di daerah mereka dapat dikatakan dalam kategori “sangat setuju”.

Berdasarkan hasil wawancara pada salah seorang masyarakat, beliau mengatakan: *“menurut saya semua masyarakat akan sama pendapatnya seperti saya bahwa semua setuju jika dibangunnya terminal di daerah kami, sebab kami berharap akan membawa kemajuan daerah, kemakmuran dan tentunya juga berharap menjadi salah satu peluang usaha untuk pemenuhan kehidupan sehari-hari, terlepas kenyataannya tidak sesuai dengan harapan yang kami harapkan”* (hasil wawancara tanggal 1 Mei 2010).

Tabel V.13. Distribusi Jawaban Responden Tentang Pelayanan di Terminal Telah Memperlakukan Pengguna dengan Terhormat

No	Kriteria	Jumlah (orang)	Persentase(%)
1	Sangat Setuju	13	13%
2	Setuju	17	17%
3	Cukup Setuju	35	35%
4	Tidak Setuju	25	25%
5	Sangat Tidak Setuju	10	10%
Jumlah		100	100%

Sumber: Data Olahan Hasil penelitian Tahun 2010

Berdasarkan tabel V.13 tersebut di atas, menggambarkan bahwa dari 100 responden, sebanyak 13 responden atau 13% dari jawaban responden yang mengatakan “sangat setuju”, yaitu dalam artian bahwa pelayanan di terminal telah memperlakukan pengguna dengan terhormat. Sedangkan yang masuk dalam kategori “setuju” adalah sebanyak 17 responden atau 17% dari responden dalam artian bahwa pelayanan di terminal telah memperlakukan pengguna dengan terhormat, 17% mengatakan setuju, dan sebanyak 35 responden atau 35% dari jawaban responden masuk kedalam kategori “cukup setuju” dalam artian bahwa pelayanan di terminal telah memperlakukan pengguna dengan terhormat, sebanyak 35% mengatakan cukup setuju. Kemudian yang termasuk kategori “tidak setuju” sebanyak 25 responden atau 25% dan sebanyak 10 responden atau 10% tergolong “sangat tidak Setuju”

Dari uraian di atas dapat disimpulkan bahwa pelayanan di terminal telah memperlakukan pengguna dengan terhormat dapat dikatakan dalam kategori “Cukup berpengaruh”.

Berdasarkan hasil wawancara pada salah seorang masyarakat, beliau mengatakan: *“interaksi pegawai terminal dan pengguna tidak begitu terjalin dengan baik, namun bukan berarti tidak memberikan kenyamanan bagi pengguna maupun masyarakat sekitar, karena tidak semua pegawai yang tidak memberikan pelayanan dengan berinteraksi dengan baik, masih ada sebagian pegawai yang memberikan pelayanan dengan berinteraksi dengan sopan dan memperlakukan pengguna dengan terhormat”* (hasil wawancara tanggal 1 Mei 2010).

Tabel V.14. Distribusi Jawaban Responden Tentang Dampak Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki Terhadap Pengentasan Kemiskinan

No	Kriteria	Jumlah (orang)	Persentase(%)
1	Sangat Setuju	5	5%
2	Setuju	15	15%
3	Cukup Setuju	35	35%
4	Tidak Setuju	30	30%
5	Sangat Tidak Setuju	15	15%
Jumlah		100	100%

Sumber: Data Olahan Hasil penelitian Tahun 2010

Berdasarkan tabel V.14 tersebut di atas, menggambarkan bahwa dari 100 responden, sebanyak 5 responden atau 5% dari jawaban responden yang mengatakan “sangat setuju”, yaitu dalam artian bahwa dampak

pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki terhadap pengentasan kemiskinan, 5% mengatakan sangat berpengaruh.

Sedangkan yang masuk dalam kategori “setuju” adalah sebanyak 15 responden atau 15% dari responden dalam artian bahwa dampak pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki terhadap pengentasan kemiskinan, 15% mengatakan berpengaruh, dan sebanyak 35 responden atau 35% dari jawaban responden masuk kedalam kategori “cukup setuju” dalam artian bahwa dampak pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki terhadap pengentasan kemiskinan, sebanyak 35% mengatakan cukup berpengaruh. Kemudian yang termasuk kategori “tidak setuju” sebanyak 30 responden atau 30% dan sebanyak 15 responden atau 15% tergolong “sangat tidak Setuju”

Dari uraian di atas dapat disimpulkan bahwa dampak pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki terhadap pengentasan kemiskinan dapat dikatakan dalam kategori “cukup berpengaruh”.

Berdasarkan hasil wawancara pada salah seorang masyarakat, beliau mengatakan: *“menurut saya semua masyarakat akan sama pendapatnya seperti saya bahwa semua setuju jika dibangunnya terminal di daerah kami, dengan harapan pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki dapat mengurangi atau memberantas kemiskinan, namun pada kenyataannya sampai saat ini setelah beberapa tahun terminal berdiri belum memperlihatkan perubahan signifikan terhadap pengentasan kemiskinan di sekitar terminal”* (hasil wawancara tanggal 1 Mei 2010).

2. Dampak Ekonomi yang Ditimbulkan

secara umum dapat dikatakan bahwa pembangunan selalu dilihat sebagai fenomena ekonomis yang diukur dengan peningkatan pertumbuhan ekonomi. Masalah kemiskinan, pengangguran dan distribusi pendapatan merupakan hal penting kedua untuk menciptakan pertumbuhan yang diharapkan.

Defenisi pembangunan seperti ini dikenal dengan istilah teori Rostow yang dalam istilah ekonomi dikenal dengan istilah Trickle Down Effect Theori, dimana hasil pembangunan atau pertumbuhan ekonomi tersebut akan menetes kebawah dalam bentuk penciptaan lapangan pekerjaan maupun peluang-peluang ekonomis lainnya. Kenyataan memperlihatkan konsep pembangunan tersebut tidak mampu menciptakan peluang ekonomi kepada masyarakat pada umumnya sebagaimana yang dikemukakan dalam pandangan tersebut. Hal ini mengindikasikan bahwa perlu ada upaya lain yang dilakukan agar pembangunan tersebut dapat dinikmati oleh semua lapisan masyarakat.

Tabel V.15. Distribusi Jawaban Responden Tentang Dampak Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki Terhadap Peluang Memperoleh Pekerjaan

No	Kriteria	Jumlah (orang)	Persentase(%)
1	Sangat Setuju	13	13%
2	Setuju	17	17%
3	Cukup Setuju	35	35%
4	Tidak Setuju	25	25%
5	Sangat Tidak Setuju	10	10%
Jumlah		100	100%

Sumber: Data Olahan Hasil penelitian Tahun 2010

Berdasarkan tabel V.15 tersebut di atas, menggambarkan bahwa dari 100 responden, sebanyak 13 responden atau 13% dari jawaban responden yang mengatakan “sangat setuju”, yaitu dalam artian bahwa Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki berpengaruh dalam Memperoleh Pekerjaan masyarakat sekitarnya, 13% mengatakan berpengaruh.

Sedangkan yang masuk dalam kategori “setuju” adalah sebanyak 17 responden atau 17% dari responden dalam artian bahwa Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki berpengaruh dalam Memperoleh Pekerjaan masyarakat sekitarnya, 17% mengatakan berpengaruh, dan sebanyak 35 responden atau 35% dari jawaban responden masuk kedalam kategori “cuku setuju” dalam artian bahwa Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki berpengaruh dalam Memperoleh Pekerjaan masyarakat sekitarnya, sebanyak 35% mengatakan cukup berpengaruh. Kemudian yang termasuk kategori “tidak setuju” sebanyak 25 responden

atau 25% dan sebanyak 10 responden atau 10% tergolong “sangat tidak Setuju”

Dari uraian di atas dapat disimpulkan bahwa Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki berpengaruh dalam Memperoleh Pekerjaan masyarakat sekitarnya dapat dikatakan dalam kategori “cukup berpengaruh”.

Berdasarkan hasil wawancara pada salah seorang masyarakat, beliau mengatakan: *“meskipun pendapatan warga di sekitar terminal tidak sepenuhnya berasal dari peroperasian terminal namun terminal sedikit membantu masyarakat sekitar dalam Memperoleh Pekerjaan, akan tetapi hanya sebagian kecil masyarakat yang bisa memperoleh pekerjaan di terminal”* (hasil wawancara tanggal 1 Mei 2010).

Tabel V.16. Distribusi Jawaban Responden Tentang Dampak Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki Terhadap Peluang Usaha Baru

No	Kriteria	Jumlah (orang)	Persentase(%)
1	Sangat Setuju	5	5%
2	Setuju	10	10%
3	Cukup Setuju	30	30%
4	Tidak Setuju	40	40%
5	Sangat Tidak Setuju	15	15%
Jumlah		100	100%

Sumber: Data Olahan Hasil penelitian Tahun 2010

Berdasarkan tabel V.16 tersebut di atas, menggambarkan bahwa dari 100 responden, sebanyak 5 responden atau 5% dari jawaban responden yang mengatakan “sangat setuju”, yaitu dalam artian bahwa Pembangunan

Terminal Bandar Raya Payung Sekaki berdampak terhadap peluang usaha baru terhadap masyarakat sekitarnya, 5% mengatakan sangat berpengaruh.

Sedangkan yang masuk dalam kategori “setuju” adalah sebanyak 10 responden atau 10% dari responden dalam artian bahwa Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki berdampak terhadap peluang usaha baru terhadap masyarakat sekitarnya, 10% mengatakan berpengaruh, dan sebanyak 30 responden atau 30% dari jawaban responden masuk kedalam kategori “cukup setuju” dalam artian bahwa Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki berdampak terhadap peluang usaha baru terhadap masyarakat sekitarnya, sebanyak 30% mengatakan cukup berpengaruh. Namun yang termasuk kedalam kategori “tidak setuju” persentasenya lebih banyak yaitu 40 responden atau 40%, dan yang termasuk kategori “sangat tidak setuju” sebanyak 15 responden atau 15%.

Dari uraian di atas dapat disimpulkan bahwa Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki berdampak terhadap peluang usaha baru terhadap masyarakat sekitarnya “tidak berpengaruh”.

Berdasarkan hasil wawancara pada salah seorang masyarakat, beliau mengatakan: *“Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki berdampak terhadap peluang usaha baru terhadap masyarakat sekitarnya, ada sebagian kecil warga yang bisa membuka usaha di area terminal, seperti membuka kantin, membuka toko untuk menjual oleh-oleh dan souvenir, namun itu semua hanya sebagian kecil masyarakat saja yang bisa membuka lahan usaha baru ”* (hasil wawancara tanggal 1 Mei 2010).

Tabel V.17. Distribusi Jawaban Responden Tentang Dampak Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki Terhadap Berkurangnya Pengangguran

No	Kriteria	Jumlah (orang)	Persentase(%)
1	Sangat Setuju	65	65%
2	Setuju	25	25%
3	Netral	10	10%
4	Tidak Setuju	0	0%
5	Sangat Tidak Setuju	0	0%
Jumlah		100	100%

Sumber: Data Olahan Hasil penelitian Tahun 2010

Berdasarkan tabel V.17 tersebut di atas, menggambarkan bahwa dari 100 responden, sebanyak 65 responden atau 65% dari jawaban responden yang mengatakan “sangat setuju”, yaitu dalam artian bahwa Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki berdampak terhadap berkurangnya pengangguran di daerah sekitar, 65% mengatakan sangat berpengaruh.

Sedangkan yang masuk dalam kategori “setuju” adalah sebanyak 25 responden atau 25% dari responden dalam artian bahwa Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki berdampak terhadap berkurangnya pengangguran di daerah sekitar, 25% mengatakan berpengaruh, dan sebanyak 10 responden atau 10% dari jawaban responden masuk kedalam kategori “cukup setuju” dalam artian bahwa Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki berdampak terhadap berkurangnya pengangguran di daerah sekitar, sebanyak 10% mengatakan cukup berpengaruh.

Dari uraian di atas dapat disimpulkan bahwa Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki berdampak terhadap berkurangnya pengangguran di daerah sekitar “sangat berpengaruh”.

Berdasarkan hasil wawancara pada salah seorang masyarakat, beliau mengatakan: *“meskipun tingkat pengangguran masih tinggi di daerah sekitar terminal, namun dengan berdirinya Terminal Bandar Raya Payung Sekaki ini sedikit banyak telah berperan dalam mengurangi angka pengangguran di daerah sekitar, akan tetapi kami ingin dari pemerintah memberikan peluang usaha atau pekerjaan itu lebih besar atau lebih banyak lagi sehingga masyarakat sekitar terminal dapat di manfaatkan sumber daya manusianya”* (hasil wawancara tanggal 1 Mei 2010).

Tabel V.18. Distribusi Jawaban Responden Tentang Dampak Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki Terhadap Penambahan Pendapatan Bulanan

No	Kriteria	Jumlah (orang)	Persentase(%)
1	Sangat Setuju	5	5%
2	Setuju	15	15%
3	Cukup Setuju	45	45%
4	Tidak Setuju	25	25%
5	Sangat Tidak Setuju	10	10%
Jumlah		100	100%

Sumber: Data Olahan Hasil penelitian Tahun 2010

Berdasarkan tabel V.18 tersebut di atas, menggambarkan bahwa dari 100 responden, sebanyak 5 responden atau 5% dari jawaban responden yang mengatakan “sangat setuju”, yaitu dalam artian bahwa Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki berdampak terhadap penambahan

pendapatan bulanan masyarakat sekitar, 5% mengatakan sangat berpengaruh.

Sedangkan yang masuk dalam kategori “setuju” adalah sebanyak 15 responden atau 15% dari responden dalam artian bahwa Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki berdampak terhadap penambahan pendapatan bulanan masyarakat sekitar, 15% mengatakan berpengaruh, dan sebanyak 45 responden atau 45% dari jawaban responden masuk kedalam kategori “cukup setuju” dalam artian bahwa Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki berdampak terhadap penambahan pendapatan bulanan masyarakat sekitar, sebanyak 45% mengatakan cukup berpengaruh. Kemudian yang termasuk kategori “tidak setuju” sebanyak 25 responden atau 25% dan sebanyak 10 responden atau 10% tergolong “sangat tidak Setuju”

Dari uraian di atas dapat disimpulkan bahwa Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki berdampak terhadap penambahan pendapatan bulanan masyarakat sekitar “cukup berpengaruh”.

Berdasarkan hasil wawancara pada salah seorang masyarakat, beliau mengatakan: *“mayoritas penduduk yang berada disekitar terminal adalah pegawai swasta dan bertani, dan sebagian kecil ada yang menjadi pegawai atau pekerja di terminal, dan ada juga yang membuka usaha seperti kantin, menjual oleh-oleh dan souvenir. Hal ini merupakan usaha sampingan yang menambah pendapatan perbulan masyarakat, dan tentunya cukup*

memperbaiki perekonomian keluarga ” (hasil wawancara tanggal 1 Mei 2010).

Tabel V.19. Distribusi Jawaban Responden Tentang Dampak Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki Terhadap Pemenuhan Kebutuhan Jasmani

No	Kriteria	Jumlah (orang)	Persentase(%)
1	Sangat Setuju	5	5%
2	Setuju	15	15%
3	Cukup Setuju	45	45%
4	Tidak Setuju	25	25%
5	Sangat Tidak Setuju	10	10%
Jumlah		100	100%

Sumber: Data Olahan Hasil penelitian Tahun 2010

Berdasarkan tabel V.19 tersebut di atas, menggambarkan bahwa dari 100 responden, sebanyak 5 responden atau 5% dari jawaban responden yang mengatakan “sangat setuju”, yaitu dalam artian bahwa Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki berdampak terhadap pemenuhan kebutuhan jasmani masyarakat sekitar, 5% mengatakan sangat berpengaruh.

Sedangkan yang masuk dalam kategori “setuju” adalah sebanyak 15 responden atau 15% dari responden dalam artian bahwa Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki berdampak terhadap pemenuhan kebutuhan jasmani masyarakat sekitar, 15% mengatakan berpengaruh, dan sebanyak 45 responden atau 45% dari jawaban responden masuk kedalam kategori “cukup setuju” dalam artian bahwa Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki berdampak terhadap pemenuhan kebutuhan

jasmani masyarakat sekitar, sebanyak 45% mengatakan cukup berpengaruh. Kemudian yang termasuk kategori “tidak setuju” sebanyak 25 responden atau 25% dan sebanyak 10 responden atau 10% tergolong “sangat tidak Setuju”

Dari uraian di atas dapat disimpulkan bahwa Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki berdampak terhadap pemenuhan kebutuhan jasmani masyarakat sekitar “cukup berpengaruh”.

Berdasarkan hasil wawancara pada salah seorang masyarakat, beliau mengatakan: *“pembangunan terminal cukup membantu dalam pemenuhan kebutuhan jasmani kami, namun bukan berarti seluruh kebutuhan sehari-hari dapat terpenuhi dari penghasilan yang di dapat dari terminal, namun itupun tidak seluruh masyarakat disini memperoleh penghasilan dari terminal”* (hasil wawancara tanggal 1 Mei 2010).

Tabel V.20. Distribusi Jawaban Responden Tentang Dampak Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki Terhadap Mayoritas Penghasilan

No	Kriteria	Jumlah (orang)	Persentase(%)
1	Sangat Setuju	5	5%
2	Setuju	10	10%
3	Cukup Setuju	30	30%
4	Tidak Setuju	40	40%
5	Sangat Tidak Setuju	15	15%
Jumlah		100	100%

Sumber: Data Olahan Hasil penelitian Tahun 2010

Berdasarkan tabel V.20 tersebut di atas, menggambarkan bahwa dari 100 responden, sebanyak 5 responden atau 5% dari jawaban responden yang mengatakan “sangat setuju”, yaitu dalam artian bahwa Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki berdampak terhadap mayoritas penghasilan masyarakat sekitar, 5% mengatakan berpengaruh.

Sedangkan yang masuk dalam kategori “setuju” adalah sebanyak 10 responden atau 10% dari responden dalam artian bahwa Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki berdampak terhadap mayoritas penghasilan masyarakat sekitar, 10% mengatakan berpengaruh, dan sebanyak 30 responden atau 30% dari jawaban responden masuk kedalam kategori “cukup setuju” dalam artian bahwa Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki berdampak terhadap mayoritas penghasilan masyarakat sekitar, sebanyak 30% mengatakan cukup berpengaruh. Kemudian yang termasuk kategori “tidak setuju” sebanyak 40 responden atau 40% dan sebanyak 15 responden atau 15% tergolong “sangat tidak Setuju”

Dari uraian di atas dapat disimpulkan bahwa Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki berdampak terhadap mayoritas penghasilan masyarakat sekitar “tidak berpengaruh”.

Berdasarkan hasil wawancara pada salah seorang masyarakat, beliau mengatakan: *“pembangunan terminal tidak sepenuhnya merupakan tempat masyarakat mencari nafkah, terminal bukanlah satu-satunya tempat sumber penghasilan masyarakat, karena masyarakatsekitar*

tidakseluruhnya yang bekerja di terminal, hanya sebagian kecil saja dari masyarakat yang bekerja disana. Jadi mayoritas penghasilan yang masyarakat sekitar peroleh bukan dari terminal saja” (hasil wawancara tanggal 1 Mei 2010).

Tabel V.21. Distribusi Jawaban Responden Tentang Dampak Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki Terhadap Kemakmuran Masyarakat

No	Kriteria	Jumlah (orang)	Persentase(%)
1	Sangat Setuju	13	13%
2	Setuju	17	17%
3	Cukup Setuju	35	35%
4	Tidak Setuju	25	25%
5	Sangat Tidak Setuju	10	10%
Jumlah		100	100%

Sumber: Data Olahan Hasil penelitian Tahun 2010

Berdasarkan tabel V.21 tersebut di atas, menggambarkan bahwa dari 100 responden, sebanyak 13 responden atau 13% dari jawaban responden yang mengatakan “sangat setuju”, yaitu dalam artian bahwa Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki berdampak terhadap kemakmuran masyarakat sekitar, 13% mengatakan sangat berpengaruh.

Sedangkan yang masuk dalam kategori “setuju” adalah sebanyak 17 responden atau 17% dari responden dalam artian bahwa Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki berdampak terhadap kemakmuran masyarakat sekitar, 17% mengatakan berpengaruh, dan sebanyak 35 responden atau 35% dari jawaban responden masuk kedalam kategori “cukup setuju” dalam artian bahwa Pembangunan Terminal Bandar Raya

Payung Sekaki berdampak terhadap kemakmuran masyarakat sekitar, sebanyak 35% mengatakan cukup berpengaruh. Kemudian yang termasuk kategori “tidak setuju” sebanyak 25 responden atau 25% dan sebanyak 10 responden atau 10% tergolong “sangat tidak Setuju”

Dari uraian di atas dapat disimpulkan bahwa Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki berdampak terhadap kemakmuran masyarakat sekitar “cukup berpengaruh”.

Berdasarkan hasil wawancara pada salah seorang masyarakat, beliau mengatakan: *“kalau kita berbicara kemakmuran, tentunya itu semuanya menyangkut dengan kepuasan, pemenuhan kebutuhan hidup, serta terlepas dari semua kekurangan, namun kemakmuran tidak saja harus berdasarkan tolak ukur itu saja, berbagai faktor yang bisa menjadi tolak ukur. Masyarakat di sekitar terminal boleh dikatakan cukup makmur, dan terminal cukup member kontribusi kepada masyarakat sekitarnya dalam menunjang kemakmuran, akan tetapi ini semua belum cukup, masih banyak masyarakat yang digolongkan masih miskin dan tidak mendapatkan pekerjaan atau penghasilan dari terminal”* (hasil wawancara tanggal 1 Mei 2010).

Tabel V.22. Distribusi Jawaban Responden Tentang Dampak Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki Terhadap Kelancaran Transportasi

No	Kriteria	Jumlah (orang)	Persentase(%)
1	Sangat Setuju	5	5%
2	Setuju	15	15%
3	Cukup Setuju	45	45%
4	Tidak Setuju	25	25%
5	Sangat Tidak Setuju	10	10%
Jumlah		100	100%

Sumber: Data Olahan Hasil penelitian Tahun 2010

Berdasarkan tabel V.22 tersebut di atas, menggambarkan bahwa dari 100 responden, sebanyak 5 responden atau 5% dari jawaban responden yang mengatakan “sangat setuju”, yaitu dalam artian bahwa Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki berdampak terhadap kelancaran transportasi masyarakat sekitar, 5% mengatakan sangat berpengaruh.

Sedangkan yang masuk dalam kategori “setuju” adalah sebanyak 15 responden atau 15% dari responden dalam artian bahwa Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki berdampak terhadap kelancaran transportasi masyarakat sekitar, 15% mengatakan berpengaruh, dan sebanyak 45 responden atau 45% dari jawaban responden masuk kedalam kategori “cukup setuju” dalam artian bahwa Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki berdampak terhadap kelancaran transportasi masyarakat sekitar, sebanyak 45% mengatakan cukup berpengaruh. Kemudian yang termasuk kategori “tidak setuju” sebanyak 25 responden

atau 25% dan sebanyak 10 responden atau 10% tergolong “sangat tidak Setuju”.

Dari uraian di atas dapat disimpulkan bahwa Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki berdampak terhadap kelancaran transportasi masyarakat sekitar “cukup berpengaruh”.

Berdasarkan hasil wawancara pada salah seorang masyarakat, beliau mengatakan: *“semenjak berdirinya terminal AKAP boleh dikatakan sarana transportasi yang dibangun untuk mempermudah masyarakat, namun tata letak terminal menurut saya tidak begitu strategis. Kenapa saya katakana begitu, ini dikarenakan masih banyaknya terminal-terminal bayangan yang membuat sepi aktifitas di terminal. akan tetapi dengan adanya terminal ini cukup memberi pengaruh terhadap kemajuan transportasi khususnya daerah sekitar terminal ”* (hasil wawancara tanggal 1 Mei 2010).

Tabel V.23. Distribusi Jawaban Responden Tentang Dampak Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki Terhadap Pembangunan Jalan yang Memadai

No	Kriteria	Jumlah (orang)	Persentase(%)
1	Sangat Setuju	45	45%
2	Setuju	30	30%
3	Cukup Setuju	25	25%
4	Tidak Setuju	0	0%
5	Sangat Tidak Setuju	0	0%
Jumlah		100	100%

Sumber: Data Olahan Hasil penelitian Tahun 2010

Berdasarkan tabel V.23 tersebut di atas, menggambarkan bahwa dari 100 responden, sebanyak 45 responden atau 45% dari jawaban responden yang mengatakan “sangat setuju”, yaitu dalam artian bahwa Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki berdampak terhadap pembangunan jalan yang memadai, 45% mengatakan sangat berpengaruh.

Sedangkan yang masuk dalam kategori “setuju” adalah sebanyak 30 responden atau 30% dari responden dalam artian bahwa Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki berdampak terhadap pembangunan jalan yang memadai, 30% mengatakan berpengaruh, dan sebanyak 25 responden atau 25% dari jawaban responden masuk kedalam kategori “cukup setuju” dalam artian bahwa Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki berdampak terhadap pembangunan jalan yang memadai, sebanyak 25% mengatakan cukup berpengaruh.

Dari uraian di atas dapat disimpulkan bahwa Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki berdampak terhadap pembangunan jalan yang memadai “sangat berpengaruh”.

Berdasarkan hasil wawancara pada salah seorang masyarakat, beliau mengatakan: *“semenjak berdirinya terminal AKAP boleh dikatakan pembangunan jalan sebagai sarana transportasi mulai dibangun untuk mempermudah masyarakat, namun pembangunan jalan itu belum maksimal, sehingga masih ada yang masih ada daerah yang belum terjangkau oleh angkutan umum, akan tetapi dengan adanya terminal ini*

cukup memberi pengaruh terhadap kemajuan transportasi khususnya daerah sekitar terminal” (hasil wawancara tanggal 1 Mei 2010).

Tabel V.24. Distribusi Jawaban Responden Tentang Dampak Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki Terhadap Kebutuhan Ekonomi

No	Kriteria	Jumlah (orang)	Persentase(%)
1	Sangat Setuju	5	5%
2	Setuju	15	15%
3	Cukup Setuju	45	45%
4	Tidak Setuju	25	25%
5	Sangat Tidak Setuju	10	10%
Jumlah		100	100%

Sumber: Data Olahan Hasil penelitian Tahun 2010

Berdasarkan tabel V.24 tersebut di atas, menggambarkan bahwa dari 100 responden, sebanyak 5 responden atau 5% dari jawaban responden yang mengatakan “sangat setuju”, yaitu dalam artian bahwa Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki berdampak terhadap kebutuhan ekonomi masyarakat sekitar, 5% mengatakan sangat berpengaruh.

Sedangkan yang masuk dalam kategori “setuju” adalah sebanyak 15 responden atau 15% dari responden dalam artian bahwa Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki berdampak terhadap kebutuhan ekonomi masyarakat sekitar, 15% mengatakan berpengaruh, dan sebanyak 45 responden atau 45% dari jawaban responden masuk kedalam kategori “cukup setuju” dalam artian bahwa Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki berdampak terhadap kebutuhan ekonomi masyarakat sekitar, sebanyak 45% mengatakan cukup berpengaruh. Kemudian yang

termasuk kategori “tidak setuju” sebanyak 25 responden atau 25% dan sebanyak 10 responden atau 10% tergolong “sangat tidak Setuju”

Dari uraian di atas dapat disimpulkan bahwa Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki berdampak terhadap kebutuhan ekonomi masyarakat sekitar “cukup berpengaruh”.

Berdasarkan hasil wawancara pada salah seorang masyarakat, beliau mengatakan: *“pembangunan terminal cukup membantu dalam pemenuhan kebutuhan ekonomi kami, namun bukan berarti seluruh kebutuhan ekonomi sehari-hari dapat terpenuhi dari penghasilan yang di dapat dari terminal, namun itupun tidak seluruh masyarakat disini memperoleh penghasilan dari terminal”* (hasil wawancara tanggal 1 Mei 2010).

Tabel V.25. Rekapitulasi Jawaban Responden Tentang Analisis Dampak Keberadaan Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki Terhadap Sosial dan Ekonomi Masyarakat Sekitarnya

No	Daftar Pertanyaan	Kriteria Jawaban					Persentase
		Sangat setuju	Setuju	Cukup setuju	Tidak Setuju	Sangat Tidak Setuju	
1	Tabel V.5. Distribusi Jawaban Responden Tentang Dampak Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki Terhadap Pemenuhan	5 (5%)	15 (15%)	45 (45%)	25 (25%)	10 (10%)	100 (100%)

	Kebutuhan Hidup Sehari-hari						
2	Tabel V.6. Distribusi Jawaban Responden Tentang Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki yang Megah Telah Selaras dengan Tempat Tinggal Masyarakat Sekitarnya	0	0	30 (30%)	45 (45%)	25 (25%)	100 (100%)
3	Tabel V.7. Distribusi Jawaban Responden Tentang Dampak Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki Terhadap Kesehatan Masyarakat	35 (35%)	25 (25%)	30 (30%)	6 (6%)	4 (4%)	100 (100%)
4	Tabel V.8. Distribusi Jawaban Responden Tentang Dampak Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki Terhadap Keamanan Daerah Sekitar	18 (18%)	24 (24%)	47 (47%)	7 (7%)	4 (4%)	100 (100%)
5	Tabel V.9. Distribusi Jawaban	10 (10%)	25 (25%)	45 (45%)	15 (15%)	5 (5%)	100 (100%)

	Responden Tentang Fasilitas Terminal Telah Memberikan Kemudahan Bagi Masyarakat Sebagai Pengguna						
6	Tabel V.10. Distribusi Jawaban Responden Tentang Interaksi Pegawai Terminal dan Pengguna Terjalin dengan Baik Sehingga Memberikan Kenyamanan	5 (5%)	15 (15%)	45 (45%)	25 (25%)	10 (10%)	100 (100%)
7	Tabel V.11. Distribusi Jawaban Responden Tentang Dampak Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki Terhadap Kemajuan Daerah Sekitar Terminal	15 (15%)	18 (18%)	40 (40%)	20 (20%)	7 (7%)	100 (100%)
8	Tabel V.12. Distribusi Jawaban Responden Tentang Persetujuan Responden Atas Dibangunnya Terminal Di Daerah Mereka	60 (60%)	30 (30%)	10 (10%)	0	0	100 (100%)
9	Tabel V.13. Distribusi Jawaban	13 (13%)	17 (17%)	35 (35%)	25 (25%)	10 (10%)	100 (100%)

	Responden Tentang Pelayanan di Terminal Telah Memperlakukan Pengguna dengan Terhormat						
10	Tabel V.14. Distribusi Jawaban Responden Tentang Dampak Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki Terhadap Pengentasan Kemiskinan	5 (5%)	15 (15%)	35 (35%)	30 (30%)	15 (15%)	100 (100%)
11	Tabel V.15. Distribusi Jawaban Responden Tentang Dampak Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki Terhadap Peluang Memperoleh Pekerjaan	13 (13%)	17 (17%)	35 (35%)	25 (25%)	10 (10%)	100 (100%)
12	Tabel V.16. Distribusi Jawaban Responden Tentang Dampak Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki Terhadap Peluang Usaha Baru	5 (5%)	10 (10%)	30 (30%)	40 (40%)	15 (15%)	100 (100%)

13	Tabel V.17. Distribusi Jawaban Responden Tentang Dampak Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki Terhadap Berkurangnya Pengangguran	65 (65%)	25 (25%)	10 (10%)	0	0	100 (100%)
14	Tabel V.18. Distribusi Jawaban Responden Tentang Dampak Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki Terhadap Penambahan Pendapatan Bulanan	5 (5%)	15 (15%)	45 (45%)	25 (25%)	10 (10%)	100 (100%)
15	Tabel V.19. Distribusi Jawaban Responden Tentang Dampak Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki Terhadap Pemenuhan Kebutuhan Jasmani	5 (5%)	15 (15%)	45 (45%)	25 (25%)	10 (10%)	100 (100%)
16	Tabel V.20. Distribusi Jawaban Responden Tentang Dampak Pembangunan	5 (5%)	10 (10%)	30 (30%)	40 (40%)	15 (15%)	100 (100%)

	Terminal Bandar Raya Payung Sekaki Terhadap Mayoritas Penghasilan						
17	Tabel V.21. Distribusi Jawaban Responden Tentang Dampak Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki Terhadap Kemakmuran Masyarakat	13 (13%)	17 (17%)	35 (35%)	25 (25%)	10 (10%)	100 (100%)
18	Tabel V.22. Distribusi Jawaban Responden Tentang Dampak Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki Terhadap Kelancaran Transportasi	5 (5%)	15 (15%)	45 (45%)	25 (25%)	10 (10%)	100 (100%)
19	Tabel V.23. Distribusi Jawaban Responden Tentang Dampak Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki Terhadap Pembangunan Jalan yang Memadai	45 (45%)	30 (30%)	25 (25%)	0	0	100 (100%)
20	Tabel V.24.	5	15	45	25	10	100

Distribusi Jawaban Responden Tentang Dampak Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki Terhadap Kebutuhan Ekonomi	(5%)	(15%)	(45%)	(25%)	(10%)	(100%)
Jumlah	332	353	707	428	180	2000
Persentase	16,6%	17,6%	35,35%	21,4%	9%	100%

Sumber: Data Olahan Hasil penelitian Tahun 2010

Dari tabel tersebut dapat disimpulkan bahwa dampak pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki terhadap sosial dan ekonomi masyarakat sekitarnya dapat dikategorikan Cukup Berpengaru, hal ini dapat terlihat dari jawaban responden bahwa mengatakan Cukup Setuju berjumlah 707 atau dengan persentase 35,35%, untuk kategori Sangat setuju berjumlah 332 atau 16,6%, kemudian untuk kategori Setuju berjumlah 353 atau 17,6%, dan Tidak Setuju berjumlah 428 atau dengan persentase 21,4%, serta yang mengatakan Sangat Tidak Setuju berjumlah 180 atau dengan persentase 9%. Hal ini dapat dilihat dari jawaban responden dan berdasarkan hasil riset, dampak keberadaan pembangunban Terminal Bandar Raya Payung Sekaki terhadap sosial dan ekonomi masyarakat sekitarnya di nilai **Cukup Berpengaruh**.

BAB VI

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang penulis laksanakan tersebut, tentang dampak keberadaan pembangunan terminal Bandar Raya Payung Sekaki terhadap sosial dan ekonomi masyarakat sekitarnya, maka penulis mengambil sebuah kesimpulan atau interpretasi dan diakhiri saran-saran dari keseluruhan uraian dan penjelasan.

Telah dibahas dari bab sebelumnya tentang dampak keberadaan pembangunan terminal Bandar Raya Payung Sekaki terhadap sosial dan ekonomi masyarakat sekitarnya, maka sebagai akhir dari penulisan dan sekaligus menjawab permasalahan ini makadapat ditarik sebuah kesimpulan sebagai berikut:

1. Dampak Sosial yang Ditimbulkan

Pembangunan terminal Bandar Raya Payung Sekaki cukup memberi pengaruh terhadap perkembangan sosial masyarakat sekitarnya, dapat penulis simpulkan dari hasil kuisisioner dan wawancara yang penulis lakukan terhadap responden bahwa keamanan, kenyamanan, kesehatan, permukiman, fasilitas dan pelayanan karyawan terhadap masyarakat dan pengguna, serta berkurangnya angka kemiskinan karena adanya peluang kerja di terminal dapat di kategorikan “**Cukup**” memberi dampak sosial kepada masyarakat sekitarnya.

2. Dampak Ekonomi yang Ditimbulkan

Pembangunan terminal Bandar Raya Payung Sekaki cukup memberi pengaruh terhadap perkembangan ekonomi masyarakat sekitarnya, dapat penulis simpulkan dari hasil kuisisioner dan wawancara yang penulis lakukan terhadap responden bahwa lapangan pekerjaan, pendapatan, fasilitas umum dan kebutuhan hidup masyarakat sekitar terminal cukup memberi perubahan meskipun tidak begitu signifikan, namun keberadaan pembangunan terminal Bandaraya Payung Sekaki memiliki andil dalam menunjang kesejahteraan masyarakat sekitarnya. Oleh karena itu dampak pembangunan terminal Bandar Raya Payung Sekaki dapat dikategorikan “**Cukup**” memberi pengaruh terhadap ekonomi masyarakat sekitarnya.

B. Saran

Dari permasalahan yang diuraikan di atas, maka disini peneliti akan memberi saran kepada pemerintah dan masyarakat sekitar Terminal Bandar Raya Payung Sekaki, diharapkan kedepan akan lebih baik dalam mewujudkan kesejahteraan bersama. Adapun saran-saran sebagai berikut:

1. Saran untuk segi sosial

- Diharapkan kepada masyarakat agar meningkatkan sumber daya manusianya, sehingga mampu bersaing dengan pekerja yang berasal dari luar daerah.

- Diharapkan pegawai terminal lebih ramah dalam melayani pengguna terminal, sehingga terjadi kontak sosial yang baik antara pegawai dan pengguna.
- Di terminal hendaknya tercipta kenyamanan, dan keamanan.

2. Saran untuk segi ekonomi

- Diharapkan kepada pemerintah lebih mengutamakan masyarakat sekitar untuk membuka usaha baru baik itu sebagai karyawan terminal maupun sebagai pedagang yang menjual ole-ole dan souvenir.
- Pemerintah hendaknya lebih meningkatkan fasilitas umum seperti: angkutan kota (angkot) yang mengarah ke terminal untuk mempermudah masyarakat sekitarnya dan pengguna menjangkau Terminal Bandar Raya Payung Sekaki tersebut
- Diharapkan pada pemerintah lebih mengoptimalkan sarana dan prasarana usaha baru yang terdapat di terminal sehingga dapat membuka lapangan pekerjaan, khususnya untuk masyarakat sekitarnya ataupun masyarakat umum.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdulsyani. 2002 . *Sosiologi Skematika Teori dan Terapan*. Jakarta: Bumi Aksara
- Bambang Rudito Dkk. 2003, *Akses Peran Serta Masyarakat*, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta
- Bryant, Coralie. 1989. *Manajemen Pembangunan Untuk Warga Berkembang*. PT Gelora Aksara Pratama. Jakarta
- Dewanta, A.S. 1995. *Kemiskinan dan Kesenjangan di Indonesia*. Aditya Media. Yogyakarta
- Hettne ,Bjorn, 1982 , *Development Theory and the Third World Schmidts Helsinberg*: Broktryckeri AB
- Korten, David C, 1987, *Community Managemen*, Connectitut: Kumarian Press, Westtahrford
- _____, 1984, *Pembangunan Yang Memihak Rakyat*, Jakarta: Lembaga Studi Pembangunan
- Raharjo, Adisasmita, 2006, *Pembangunan Pedesaan dan Perkotaan*, Yogyakarta: Graha Ilmu
- Ricardo, David , 1992. *On The Pprinciples of Political : Economy and Taxation*, Cambridge: Cambridge univ.Press,
- Suparjana, Hempri Suyatno, 2003, *Pengembangan Masyarakat Dari Pembangunan Sampai Pemberdayaan*, Yogyakarta: Aditya Media
- Siagian, Sondang P. 2001. *Administrasi Pembangunan: Konsep, Dimensi, dan Strateginya*. PT Bumi Aksara. Jakarta

- Supriatna, T. 2000. *Strategi Pembangunan dan Kemiskinan*. Rineka Cipta. Jakarta
- Suryano, A. 2004. *Pengantar Teori Pembangunan*. UM Press. Malang
- Sugiyono, 2002. *Metode Penelitian Administrasi*. Alfabeta. Bandung
- Smith,Adam. 1776, *An inquiry into The Nature and Causes of The Wealth of Nations*; New York: Modren Library,
- Sumardi, Mulyanto dan Pieter Evers Hans, 1991, *Kemiskinan dan Kebutuhan Pokok*, Jakarta: rineka Cipta
- Todaro,dkk. 2004. *Pembangunan Ekonomi Di Dunia Ke Tiga*. Erlangga. Jakarta
- Todaro, Michael P. 1992, *Economic Development Report in the Third World* ;
New York: Oxford Universty Press
- Umar, Husein, 2004. *Metode Penelitian Untuk Skripsi dan Tesis Bisnis*. PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta

DAFTAR TABEL

Tabel I.1	Daftar Aktivitas Bus Dan Penumpang Pada Terminal Mayang Terurai Kota Pekanbaru Yang Berangkat Tahun 2004.....	8
Tabel I.2	Daftar Aktivitas Bus Dan Penumpang Pada Terminal Bandar Raya Payung Sekaki Kota Pekanbaru Yang Berangkat Tahun 2009	9
Tabel I.3.	Jumlah Anggaran Pembuatan Terminal AKAP Bandar Raya Payung Sekaki.....	10
Tabel IV.1.	Kepadatan Penduduk Per Km ² dirinci Per Kecamatan di Kota Pekanbaru Tahun 2008.....	37
Tabel IV.2.	Komposisi Penduduk Menurut Umur dan Jenis Kelamin di Kota Pekanbaru 2008.....	38
Tabel IV.3.	Proyeksi Penduduk Kota Pekanbaru Menurut Jenis Kelamin Tahun 1998-2008	39
Tabel IV.4.	Banyaknya Rumah Ibadah Dirinci Menurut Jenisnya Di Kota Pekanbaru Tahun 2008.....	40
Tabel IV.5.	Tingkat Pendidikan Di Kota Daerah Tingkat II Pekanbaru	41
Tabel IV.6.	Sarana Kesehatan Kota Pekanbaru	42
Tabel V.1.	Usia Responden yang Berada Disekitar Terminal AKAP	46
Tabel V.2.	Jenis Kelamin Responden yang Berada Disekitar Terminal AKAP	47
Tabel V.3.	Pekerjaan Responden yang Berada Disekitar	

Terminal AKAP	47
Tabel V.4. Daftar Penghasilan Responden PerBulan.....	48
Tabel V.5. Distribusi Jawaban Responden Tentang Dampak Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki Terhadap Pemenuhan Kebutuhan Hidup Sehari-hari	51
Tabel V.6. Distribusi Jawaban Responden Tentang Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki yang Megah Telah Selaras dengan Tempat Tinggal Masyarakat Sekitarnya	52
Tabel V.7. Distribusi Jawaban Responden Tentang Keberadaan Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki Terhadap Kesehatan Masyarakat	54
Tabel V.8. Distribusi Jawaban Responden Tentang Dampak Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki Terhadap Keamanan Daerah Sekitar	55
Tabel V.9. Distribusi Jawaban Responden Tentang Fasilitas Terminal Telah Memberikan Kemudahan Bagi Masyarakat Sebagai Pengguna.....	57
Tabel V.10. Distribusi Jawaban Responden Tentang Interaksi Pegawai Terminal dan Pengguna Terjalin dengan Baik Sehingga Memberikan Kenyamanan	58
Tabel V.11. Distribusi Jawaban Responden Tentang Dampak Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki Terhadap Kemajuan Daerah Sekitar Terminal	60

Tabel V.12. Distribusi Jawaban Responden Tentang Persetujuan Responden Atas Dibangunnya Terminal Di Daerah Mereka	61
Tabel V.13. Distribusi Jawaban Responden Tentang Pelayanan di Terminal Telah Memperlakukan Pengguna dengan Terhormat	63
Tabel V.14. Distribusi Jawaban Responden Tentang Dampak Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki Terhadap Pengentasan Kemiskinan	64
Tabel V.15. Distribusi Jawaban Responden Tentang Dampak Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki Terhadap Peluang Memperoleh Pekerjaan.....	67
Tabel V.16. Distribusi Jawaban Responden Tentang Dampak Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki Terhadap Peluang Usaha Baru	68
Tabel V.17. Distribusi Jawaban Responden Tentang Dampak Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki Terhadap Berkurangnya Pengangguran.....	70
Tabel V.18. Distribusi Jawaban Responden Tentang Dampak Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki Terhadap Penambahan Pendapatan Bulanan	71

Tabel V.19. Distribusi Jawaban Responden Tentang Dampak Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki Terhadap Pemenuhan Kebutuhan Jasmani.....	73
Tabel V.20. Distribusi Jawaban Responden Tentang Dampak Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki Terhadap Mayoritas Penghasilan	74
Tabel V.21. Distribusi Jawaban Responden Tentang Dampak Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki Terhadap Kemakmuran Masyarakat	76
Tabel V.22. Distribusi Jawaban Responden Tentang Dampak Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki Terhadap Kelancaran Transportasi.....	78
Tabel V.23. Distribusi Jawaban Responden Tentang Dampak Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki Terhadap Pembangunan Jalan yang Memadai	79
Tabel V.24. Distribusi Jawaban Responden Tentang Dampak Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki Terhadap Kebutuhan Ekonomi	81
Tabel V.25. Rekapitulasi Jawaban Responden Tentang Analisis Dampak Keberadaan Pembangunan Terminal Bandar Raya Payung Sekaki Terhadap Sosial dan Ekonomi Masyarakat Sekitarnya	82

1. Pertanyaan yang berkaitan dengan sosial masyarakat

No	Pertanyaan	Kriteria Jawaban				
		SS	S	N	TS	STS
1	Setujukah anda terminal AKAP ini memberi pengaruh kepada masyarakat					
2	Pegawai dan pengguna terminal berinteraksi dengan anda secara baik					
3	Dengan adanya terminal keamanan daerah anda dapat terjaga					
4	Dengan adanya terminal kenyamanan anda tidak terganggu					
5	Fasilitas terminal telah memberikan kemudahan bagi anda selaku pengguna					
6	Setujukah anda kendaraan yang masuk ke terminal AKAP harus ditertibkan					
7	Daerah anda mengalami kemajuan semenjak beroperasinya terminal AKAP					
8	Angka kemiskinan di daerah anda berkurang semenjak beroperasinya terminal AKAP					
9						
10	Setujukah anda terminal ditempatkan di wilayah anda					

2. Pertanyaan yang berkaitan dengan ekonomi masyarakat

No	Pertanyaan	Kriteria Jawaban				
		SS	S	N	TS	STS
1	Pembangunan terminal memberikan keuntungan dalam menambah pendapatan bulanan anda					
2	Pembangunan terminal AKAP membuka lahan usaha baru bagi anda					
3	Kebutuhan jasmani anda terpenuhi dengan adanya terminal AKAP					
4	Mayoritas penghasilan yang anda peroleh berasal dari terminal AKAP					
5	Dengan adanya terminal di daerah anda, transportasi anda semakin lancar dan terjangkau					
6	Tingkat pengangguran di daerah anda berkurang dengan adanya terminal AKAP					
7	Pembangunan terminal AKAP telah meningkatkan kemakmuran masyarakat daerah anda					
8	Pembangunan terminal sangat berpengaruh dengan kebutuhan ekonomi rumah tangga anda					
9						
10						