



Dampak Asimetris Pembangunan *Flyover*: Sektor Logistik dan UMKM di Kota Bandar Lampung

Muhammad Rifky¹, Erlin Kurniati²

^{1,2}Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam, Universitas Islam Negeri Raden Intan Lampung, Indonesia.

Email: ¹muhhamadrifky042@gmail.com, ²erlinkurniati@radenintan.ac.id

Informasi Artikel

Submitted : 24-03-2025

Accepted : 06-04-2026

Published : 15-05-2026

Keywords:

Externalities

Flyover

Logistics Distribution

MSMEs

Abstract

The construction of flyover infrastructure in Bandar Lampung City is a spatial engineering initiative aimed at resolving traffic congestion caused by increasing vehicle volumes. This study analyzes the asymmetric impact of flyover operations on the efficiency of logistics distribution and the sustainability of Micro, Small, and Medium Enterprises (MSMEs). This qualitative research employs a structured content analysis method on secondary data, obtained from government agencies and previous literature. The results indicate that this infrastructure demonstrably reduces transit times for commercial vehicles and systematically lowers operational costs in the macro-scale logistics sector. Conversely, at the micro level, the physical construction triggers external diseconomies for MSMEs located beneath the structure due to the permanent loss of parking spaces and reduced visibility. This phenomenon presents an infrastructure paradox, where the impediment to physical interaction simultaneously facilitates easier access for digital logistics. In response, MSME actors are compelled to implement electronic marketing strategies to sustain their businesses. Local governments need to formulate inclusive spatial planning regulations for under-bridge areas to restore spatial equity.

Abstrak

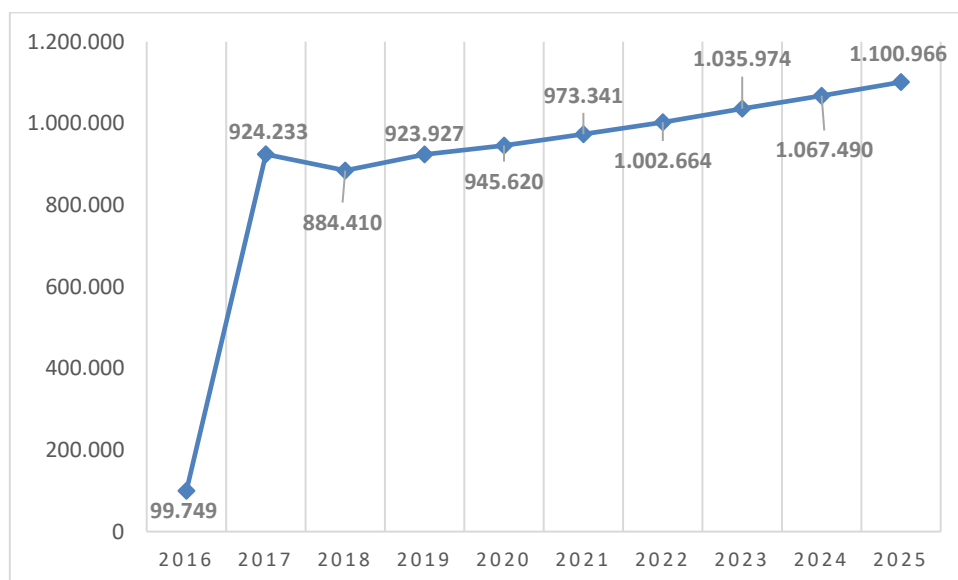
Pembangunan infrastruktur jalan layang (*flyover*) di Kota Bandar Lampung merupakan rekayasa tata ruang yang bertujuan untuk menyelesaikan permasalahan kemacetan akibat peningkatan volume kendaraan. Penelitian ini menganalisis dampak asimetris dari pengoperasian *flyover* terhadap efisiensi distribusi logistik dan keberlangsungan Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah (UMKM). Penelitian kualitatif ini menggunakan metode analisis isi (*content analysis*) secara terstruktur terhadap data sekunder yang diperoleh dari instansi pemerintah dan literatur terdahulu. Hasil penelitian menunjukkan bahwa infrastruktur ini terbukti mempercepat waktu tempuh kendaraan niaga dan menekan beban biaya operasional sektor logistik skala makro secara terukur. Sebaliknya, pada tingkat mikro, konstruksi fisik ini memicu disekonomi eksternal bagi UMKM yang berlokasi di area bawah struktur akibat hilangnya lahan parkir dan penurunan visibilitas secara permanen. Fenomena ini menghadirkan sebuah paradoks infrastruktur, di mana hambatan interaksi fisik tersebut secara bersamaan memfasilitasi kemudahan akses logistik digital. Sebagai respons, pelaku UMKM terpaksa mengimplementasikan strategi pemasaran elektronik untuk mempertahankan kelangsungan usaha. Pemerintah daerah perlu merumuskan regulasi penataan ruang bawah jembatan yang inklusif untuk memulihkan keadilan spasial.

Kata Kunci: Eksternalitas, *Flyover*, Distribusi Logistik, UMKM.

1. PENDAHULUAN

Pembangunan infrastruktur transportasi merupakan pilar mendasar dalam mendorong pertumbuhan ekonomi secara berkelanjutan, karena ketersediaan jaringan jalan yang efisien terbukti mampu menekan biaya transaksi dan meningkatkan daya saing suatu wilayah secara signifikan (Mankiw, 2020). Sebagai pintu gerbang utama yang menghubungkan jalur lalu lintas perekonomian antara Pulau Sumatera dan Pulau Jawa, Kota Bandar Lampung sangat bergantung pada tingkat kelancaran arus distribusi logistik harian. Pertukaran barang dan jasa lintas daerah sangat dipengaruhi oleh kualitas aksesibilitas jalan (Todaro & Smith, 2022). Namun, peningkatan pesat volume kendaraan bermotor selama satu dekade terakhir tidak berjalan seimbang dengan penambahan

kapasitas maupun pelebaran ruas jalan arteri yang ada di dalam kota. Berdasarkan rilis Badan Pusat Statistik Kota Bandar Lampung, (2024), tren pertumbuhan kepemilikan kendaraan bermotor di kota ini mencapai rata-rata 8% hingga 10% setiap tahunnya. Kesenjangan pembangunan infrastruktur jalan raya ini pada akhirnya menciptakan akumulasi beban lalu lintas aktual yang berulang kali melebihi batas kapasitas ideal jalan raya perkotaan. Kota Bandar Lampung, sebagai ibu kota Provinsi Lampung, memegang peran yang sangat penting sebagai pintu gerbang utama yang menghubungkan lalu lintas ekonomi Pulau Sumatera dan Pulau Jawa. Posisi geografis yang strategis ini menjadikan Bandar Lampung sebagai pusat simpul transportasi, perdagangan, dan jasa yang menopang aktivitas logistik lintas provinsi. Dinamika perekonomian kota ini sangat bergantung pada kelancaran arus barang dan jasa yang melintasi jalur utama kota, baik yang berasal dari Pelabuhan Bakauheni maupun dari berbagai wilayah sentra produksi pertanian di Sumatera bagian selatan (Badan Pusat Statistik Kota Bandar Lampung, 2024). Peningkatan aktivitas ekonomi dan urbanisasi yang pesat selama satu dekade terakhir telah memicu lonjakan jumlah penduduk serta volume kendaraan bermotor yang melintas setiap harinya. Pertumbuhan jumlah kendaraan yang eksponensial ini sayangnya tidak selalu berbanding lurus dengan pelebaran atau penambahan ruas jalan arteri di dalam kota, sehingga menciptakan ketidakseimbangan yang ekstrem antara kapasitas jalan dan beban lalu lintas yang harus ditanggung (Tamin, 2022).



Gambar 1. Grafik Pertumbuhan Kendaraan Bermotor di Kota Bandar Lampung
Sumber: BPS Provinsi Lampung, Data Diolah, (2025)

Gambar 1 grafik pertumbuhan kendaraan bermotor di Kota Bandar Lampung 2016-2025, terlihat jelas fenomena peningkatan volume kendaraan yang sangat masif di Kota Bandar Lampung. Ketidaknormalan pelaporan Badan Pusat Statistik (BPS) pada data tahun 2016, tren kepemilikan kendaraan secara konsisten terus merangkak naik dari angka 924.233 unit pada 2017 hingga menembus angka lebih dari 1 juta unit kendaraan pada tahun 2025. Dominasi pergerakan didominasi oleh sepeda motor dan mobil penumpang, diiringi oleh konsistensi pergerakan lebih dari 60.000 armada truk logistik setiap tahunnya.

Ketidakeimbangan antara tingginya volume kendaraan dan terbatasnya kapasitas jaringan jalan di Kota Bandar Lampung tersebut pada akhirnya bermuara pada permasalahan klasik perkotaan, yakni kemacetan lalu lintas yang sangat parah. Kemacetan ini tidak hanya terjadi pada jam-jam sibuk pagi dan sore hari, tetapi juga telah meluas ke hampir seluruh persimpangan jalan utama kota sepanjang hari. Kondisi ini memberikan dampak negatif yang signifikan terhadap berbagai sektor kehidupan, khususnya terhadap efisiensi pergerakan distribusi logistik angkutan barang. Waktu tempuh yang semakin lama akibat kendaraan niaga yang terjebak kemacetan panjang menyebabkan

terjadinya pemborosan bahan bakar minyak, peningkatan emisi gas buang, serta mempercepat tingkat kerusakan mesin kendaraan (Susantono, 2023). Keterlambatan pengiriman pasokan barang, terutama untuk komoditas yang mudah rusak (*perishable goods*) seperti bahan kebutuhan pokok harian, seringkali memicu fluktuasi harga di pasar tradisional. Kemacetan lalu lintas ini secara nyata telah menciptakan kondisi ekonomi biaya tinggi (*high cost economy*) yang membebani pelaku usaha dan masyarakat (Nasution, 2021).

Merespons permasalahan kemacetan lalu lintas yang semakin kritis tersebut, Pemerintah Kota Bandar Lampung mengambil langkah strategis dan terukur melalui kebijakan percepatan pembangunan infrastruktur fisik, salah satunya dengan membangun sejumlah jalan layang (*flyover*) di berbagai titik persimpangan rawan macet. Kebijakan pembangunan *flyover* ini dikonsepsikan sebagai solusi rekayasa lalu lintas jangka panjang untuk memisahkan konflik arus kendaraan di persimpangan sebidang, sehingga dapat mengembalikan tingkat pelayanan jalan (*level of service*) ke kondisi yang ideal dan fungsional. Dalam rentang waktu beberapa tahun terakhir, kota ini telah menyaksikan penyelesaian proyek *flyover* di kawasan-kawasan utama perekonomian seperti ruas Jalan Teuku Umar di depan Mall Boemi Kedaton, Jalan Antasari, Jalan Pramuka, hingga kawasan Kemiling (Pemerintah Kota Bandar Lampung, 2023). Investasi infrastruktur berskala besar ini diproyeksikan mampu mendistribusikan beban lalu lintas secara lebih merata, menghindari penumpukan kendaraan di satu titik simpul pusat kota, dan secara makro diyakini akan mempercepat kembali denyut nadi perekonomian yang sebelumnya tersendat (Setiawan & Rahmawati, 2022).

Berdasarkan data, Kota Bandar Lampung telah memiliki 12 ruas *flyover* yang tersebar di berbagai titik pusat kegiatan ekonomi dan perlintasan utama. Berikut adalah rincian persebaran infrastruktur tersebut:

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

No	Nama <i>Flyover</i>	Ukuran <i>Flyover</i> (Meter)	Tahun Pembuatan
1	<i>Flyover</i> Jalan Gajah Mada	650 x 12	2013
2	<i>Flyover</i> Jalan Sultan Agung - Jalan Ryacudu	325 x 14	2013
3	<i>Flyover</i> Jalan Pangeran Antasari - Jalan Tirtayasa	450 x 14	2013
4	<i>Flyover</i> Jalan Kimaja - Ratu dibalau	278,85 x 10	2015
5	<i>Flyover</i> Jalan Gajah Mada - Jalan Pangeran Antasari	307 x 10	2016
6	<i>Flyover</i> Jalan ZA Pagar Alam - Jalan Teuku Umar	600 x 10	2018
7	<i>Flyover / Underpass</i> Jalan ZA Pagar Alam - Jalan Prof. Dr. Sumantri Brojonegoro	400 x 10	2018
8	<i>Flyover / Underpass</i> Jalan Pramuka - Jalan ZA. Pagar Alam	155 x 7	2018
9	<i>Flyover</i> Jalan Imam Bonjol - Jalan Pramuka - Jalan Cik Ditiro	425 x 9	2018
10	<i>Flyover</i> Jalan Untung Surapati - Ra Basyid	550 x 11	2019
11	<i>Flyover</i> Jalan Abdul Haq - Komarudin	500 x 11	2019
12	<i>Flyover</i> Jalan Sultan Agung	200 x 10	2020

Sumber: PPID Kota Bandar Lampung, 2023

Fenomena perubahan wajah tata ruang jalan akibat beroperasinya bangunan *flyover* kerap kali menghadirkan realitas pedang bermata dua bagi kelangsungan ekosistem usaha sektor UMKM yang berlokasi di wilayah sekitarnya terutama yang berada di bawah *Flyover*. Pada satu sisi, UMKM yang letaknya berada sedikit di luar radius utama atau di ujung jalan layang seringkali memetik manfaat secara langsung dari kelancaran lalu lintas tersebut, mengingat konsumen merasa lebih mudah, cepat,

dan nyaman untuk berkunjung berbelanja tanpa harus dilanda stres akibat terjebak kemacetan jalan (Pratama & Wijaya, 2023). Namun, pada sisi yang berbeda, serangkaian studi juga kerap menemukan bukti bahwa UMKM yang bangunan fisiknya terletak persis berhimpitan atau tepat berada di kolong struktur beton jalan layang justru mengalami fase kemunduran omzet pendapatan yang sangat drastis. Berkurangnya kapasitas bahu jalan yang dulunya difungsikan sebagai kantong parkir bagi pelanggan, tertutupnya jarak pandang (*visibilitas*) etalase toko secara permanen oleh konstruksi pilar raksasa, hingga perubahan kebiasaan pengendara yang memacu kendaraan cepat di jalur bawah tanah, menjadi faktor penentu kemunduran usaha tersebut (Kurniawan et al., 2022).

Beroperasinya *flyover* menghadirkan realitas pedang bermata dua bagi UMKM. Sektor UMKM adalah tulang punggung ekonomi lokal yang menyerap banyak tenaga kerja (Tambunan, 2021). Keberlangsungan UMKM sangat bergantung pada aksesibilitas lokasi dan interaksi fisik langsung dengan konsumen. Perubahan tata ruang jalan akibat *flyover* secara asimetris menguntungkan sebagian pihak namun merugikan pihak lain (Kotler & Keller, 2022). Secara teoritis, fenomena penurunan omzet UMKM di kolong *flyover* dapat dijelaskan melalui konsep Eksternalitas Negatif atau Disekonomi Eksternal. Disekonomi eksternal terjadi ketika aktivitas pembangunan infrastruktur publik memberikan dampak kerugian bagi pihak ketiga (pelaku UMKM) tanpa adanya kompensasi yang sepadan (Mankiw, 2020). Pembangunan yang ditujukan untuk efisiensi transportasi makro justru memindahkan beban biaya ekonomi ke unit usaha mikro dalam bentuk hilangnya akses parkir dan visibilitas. Hal ini juga berkaitan erat dengan Teori Lokasi (*Location Theory*), di mana nilai ekonomi sebuah unit usaha sangat ditentukan oleh faktor kedekatan terhadap aliran konsumen (*traffic flow*) dan kemudahan akses spasial (Pratama & Wijaya, 2023). Pembangunan *flyover* menciptakan fenomena titik buta (*blind spot*) yang secara spasial mengisolasi UMKM dari akses visual dan fisik calon pelanggan. Secara vertikal, arus utama kendaraan dipindahkan ke atas jalan layang, sehingga UMKM di jalur bawah (*frontage road*) kehilangan *captive market*-nya secara permanen akibat menurunnya visibilitas tempat usaha (Kotler & Keller, 2022).

Beberapa peneliti terdahulu telah mencoba mengurai fenomena ini dari berbagai perspektif. Fathori, (2023) menganalisis persepsi masyarakat terhadap pembangunan infrastruktur dalam kaitannya dengan pertumbuhan ekonomi lokal secara luas. Penelitian yang lebih spesifik pada objek *flyover* di Bandar Lampung dilakukan oleh Farid, (2018) yang meneliti dampak kondisi sosial ekonomi masyarakat di sekitar kawasan Pahoman, dan penelitian Prayitno, (2020) yang melakukan studi kasus serupa mengenai dampak pembangunan fisik terhadap masyarakat di Kelurahan Way Dadi Baru. Namun, jika ditelaah dalam kerangka ekonomi perkotaan (*urban economics*), terdapat celah literatur (*research gap*) yang mendalam terkait posisi infrastruktur transportasi sebagai pemicu eksternalitas negatif (*negative externalities*) yang bersifat asimetris. Mayoritas literatur internasional sering kali mengasumsikan bahwa perbaikan konektivitas jalan akan selalu menghasilkan dampak positif yang merata (*positive spillover*). Penelitian ini menantang asumsi tersebut dengan menyoroti adanya kontradiksi nyata: di mana kelancaran arus distribusi logistik di satu sisi justru menciptakan 'disekonomi' bagi pelaku UMKM di sisi lain melalui mekanisme degradasi ruang spasial. Kebaruan penelitian ini terletak pada analisis komparatif yang membenturkan keberhasilan teknis logistik makro dengan kerentanan ekonomi mikro pada titik buta (*blind spot*) infrastruktur, sebuah dimensi yang sering terabaikan dalam diskursus pembangunan kota. Berdasarkan kesenjangan tersebut, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dampak asimetris dari pembangunan *flyover* secara kualitatif di Kota Bandar Lampung.

2. METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif. Pendekatan ini dipilih untuk memberikan analisis yang mendalam mengenai fenomena sosial ekonomi yang terjadi di lapangan tanpa mengandalkan penggunaan pemodelan statistik kuantitatif.

2.1 Sumber Data

Data penelitian dihimpun melalui studi dokumentasi data sekunder yang diseleksi secara ketat menggunakan kriteria inklusi tertentu. Pertama, data statistik resmi diperoleh dari publikasi Badan Pusat Statistik (BPS) Provinsi Lampung dalam rentang periode 2016–2025 untuk menjamin relevansi data pertumbuhan volume kendaraan terbaru. Kedua, laporan kinerja instansi dari Pemerintah Kota Bandar Lampung, khususnya data dari Pejabat Pengelola Informasi dan Dokumentasi (E-PPID) periode 2020-2024, digunakan untuk memvalidasi status operasional 12 ruas *flyover*. Ketiga, literatur akademik mencakup buku, jurnal ilmiah terakreditasi dan tesis penelitian terdahulu yang memiliki relevansi variabel terhadap eksternalitas pembangunan dan sektor UMKM.

2.2 Teknik Analisis Data

Pada penelitian ini interpretasi data menggunakan teknik *analisis isi (content analysis)* yang dijalankan melalui tahapan sistematis sebagai berikut:

1. Kodifikasi dan Kategorisasi: Klasifikasi data sekunder ke dalam dua dimensi utama, yakni indikator efisiensi distribusi logistik pada tingkat makro dan indikator perubahan operasional UMKM pada tingkat mikro.
2. Reduksi Data: Penyaringan informasi untuk mengeliminasi data yang tidak relevan dan hanya memfokuskan analisis pada poin-poin dampak asimetris pembangunan.
3. Analisis Tematik: Mengidentifikasi pola-pola signifikan yang muncul dari literatur, sebagai basis argumentasi ilmiah.
4. Triangulasi Data: Verifikasi silang antara data statistik makro (BPS) dengan temuan kualitatif dari penelitian persepsi terdahulu. Langkah ini penting untuk memastikan bahwa simpulan yang ditarik memiliki konsistensi data yang kuat dan dapat dipertanggungjawabkan secara akademik.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Hasil

Pembangunan infrastruktur jalan layang di Kota Bandar Lampung memberikan dampak terukur dalam menyelesaikan permasalahan kemacetan lalu lintas perkotaan yang menghambat mobilitas ekonomi makro. Pemisahan arus kendaraan pada persimpangan sebidang terbukti meningkatkan efisiensi waktu tempuh bagi armada angkutan barang antardaerah. Kelancaran sirkulasi tersebut berpengaruh langsung terhadap optimalisasi sistem distribusi logistik dengan menurunkan beban biaya operasional secara substansial. Penghematan bahan bakar minyak dan penurunan risiko kerusakan komoditas menjadi manfaat nyata bagi sektor logistik. Kehadiran fasilitas publik ini berhasil mengeliminasi inefisiensi pergerakan yang sebelumnya membebani distributor akibat penumpukan volume kendaraan harian di pusat kegiatan. Secara keseluruhan, pembenahan tata ruang melalui rekayasa fisik ini mampu mengembalikan tingkat pelayanan jalan ke batas fungsional. Pencapaian tersebut pada akhirnya memperkuat peran kota sebagai simpul perdagangan lintas provinsi yang bertumpu pada kepastian waktu pengiriman serta kelancaran arus barang kebutuhan pokok untuk menunjang stabilitas harga pasar.

Pada dimensi ekonomi mikro, pembangunan infrastruktur tersebut menghadirkan disekonomi eksternal yang menimbulkan dampak asimetris bagi kelangsungan ekosistem bisnis lokal. Pelaku usaha yang berlokasi tepat di area titik buta bawah struktur beton mengalami penyusutan omzet drastis akibat hilangnya sarana parkir pelanggan. Degradasi visibilitas etalase secara permanen turut memutus peluang interaksi fisik dengan konsumen pelintas jalan. Fenomena ini memunculkan sebuah kontradiksi berupa paradoks infrastruktur, di mana hambatan akses fisik diiringi oleh peningkatan kemudahan konektivitas distribusi digital. Kelancaran lalu lintas memfasilitasi kecepatan pergerakan

jasa kurir untuk menjangkau lokasi penjemputan barang pada unit usaha mikro tersebut. Kondisi nyata ini memaksa para pedagang beradaptasi melalui pemanfaatan platform pemasaran elektronik sebagai mekanisme utama dalam mempertahankan siklus pendapatan.

Berbeda halnya dengan sektor logistik transportasi yang mencatatkan keberhasilan dan efisiensi, dampak pengoperasian flyover terhadap ekosistem sektor UMKM menunjukkan hasil yang jauh lebih asimetris dan kompleks. Perbedaan dampak ini sangat dipengaruhi oleh posisi radius tata letak bangunan fisik usaha terhadap bentang jalan layang. Dampak eksternalitas ini secara umum dapat diklasifikasikan ke dalam dua zona spasial utama:

- a) Zona Aksesibilitas Optimal (*Eksternalitas Positif*) UMKM yang berada di ujung lintasan atau sedikit di luar radius struktur bangunan *flyover* merupakan pihak yang mendapatkan keuntungan dari percepatan pembangunan ini. Hilangnya antrean kemacetan panjang yang dahulu sering menutupi akses masuk toko kini membuat kawasan tersebut lebih tertata. Pemasok logistik (distributor bahan pokok ke warung) dapat mendistribusikan barang persediaan toko dengan lebih cepat dan jadwal yang terprediksi. Selain itu, konsumen dari jangkauan kecamatan yang lebih jauh cenderung merasa tertarik untuk mendatangi kembali area komersial tersebut karena terbebas dari stigma kemacetan. Temuan ini sejalan dengan postulat Todaro & Smith, (2022), yang menyatakan bahwa ketersediaan jaringan jalan yang memadai akan senantiasa memperluas akses jangkauan pasar dan menstimulasi inklusi ekonomi yang lebih baik bagi pelaku ekonomi lokal.
- b) Zona Titik Buta (*Eksternalitas Negatif*) Berbanding terbalik dengan zona sebelumnya, UMKM yang lokasinya berada sejajar, terjepit, atau tepat berada di bawah struktur beton pilar *flyover* menghadapi tantangan operasional yang sangat masif. Sejumlah toko, gerai makanan ringan, dan bengkel mencatatkan penurunan jumlah kunjungan pembeli harian yang tajam pasca selesainya konstruksi.

3.2 Pembahasan

Pembangunan *flyover* di Kota Bandar Lampung menciptakan rintangan fisik (*physical barrier*) yang secara signifikan memutus interaksi impulsif antara pengendara dengan unit usaha mikro di jalur bawah. Elevasi jalan yang memindahkan arus lalu lintas utama secara vertikal mengakibatkan degradasi visibilitas yang cukup ekstrem bagi gerai-gerai konvensional. Namun, secara kontradiktif, infrastruktur yang sama justru berperan sebagai katalisator bagi optimalisasi logistik berbasis digital. Kelancaran arus lalu lintas di atas struktur *flyover* memungkinkan armada kurir daring dan logistik ojek online bergerak lebih produktif dalam menjangkau titik penjemputan barang (*pick-up point*) pada UMKM terdampak. Fenomena ini menunjukkan bahwa meskipun *flyover* mengeliminasi peluang transaksi luring melalui *foot traffic*, secara simultan kehadiran *flyover* mempercepat mobilitas layanan pengantaran paket. Keberhasilan teknis pada level makro ini secara tidak langsung memaksa akselerasi transformasi model bisnis dari pola transaksional tradisional menuju ekosistem ekonomi digital yang lebih fleksibel terhadap perubahan spasial perkotaan (Setiawan & Rahmawati, 2022). Temuan ini sejalan dengan Kraus et al., (2021) yang menegaskan bahwa tekanan eksternal pada model bisnis konvensional justru menjadi katalis utama akselerasi transformasi digital pada pelaku usaha skala mikro.

Penurunan omzet UMKM di area *blind spot* secara eksplisit memverifikasi berlakunya konsep disekonomi eksternal dalam pembangunan infrastruktur publik. Kondisi ini mencerminkan situasi di mana keuntungan efisiensi ekonomi pada tingkat makro seperti penghematan biaya bahan bakar dan waktu tempuh logistik secara sistematis oleh kerugian ekonomi pada tingkat mikro tanpa skema kompensasi yang memadai (Mankiw, 2020). Berdasarkan perspektif teori lokasi (*location theory*), nilai ekonomi dari suatu unit usaha ritel di koridor arteri sangat bergantung pada volume arus lalu lintas (*traffic flow*) yang mampu melakukan pengamatan visual secara langsung (O'Sullivan, 2020).

Ketika arus tersebut dipindahkan secara permanen, terjadilah pengabaian terhadap hak aksesibilitas ekonomi UMKM lokal yang telah eksis puluhan tahun sebelum pembangunan infrastruktur. Eksklusi spasial ini menciptakan biaya eksternal bagi pelaku usaha dalam bentuk hilangnya pangsa pasar potensial (*captive market*) dan peningkatan risiko kepailitan akibat degradasi lingkungan usaha. Oleh karena itu, pembangunan *flyover* di Bandar Lampung bukan sekadar masalah rekayasa teknik sipil, melainkan sebuah intervensi ekonomi yang memicu redistribusi kesejahteraan secara asimetris di mana manfaat pembangunan tidak terdistribusi secara merata di sepanjang koridor jalan tersebut (Kotler & Keller, 2022).

Strategi adaptasi digital yang diterapkan oleh pelaku UMKM terdampak merupakan bentuk mekanisme pertahanan diri (*survival mechanism*) yang penting untuk menghadapi disrupsi spasial. Dalam kerangka manajemen operasional modern, unit usaha yang mampu bertahan hidup adalah mereka yang secara proaktif melakukan pergeseran ketergantungan dari pola kunjungan fisik (*foot traffic*) menuju pola transaksi berbasis data (*data traffic*) (Heizer et al., 2020). Penggunaan platform lokapasar daring (*e-commerce*) dan layanan pesan-antar makanan digital berfungsi sebagai instrumen penyelamat yang memanfaatkan kelancaran logistik yang dihasilkan oleh struktur *flyover* itu sendiri untuk menjangkau konsumen di lokasi yang lebih jauh. Transformasi ini mempertegas tesis bahwa di era ekonomi digital, aksesibilitas maya dapat memitigasi eksternalitas negatif dari degradasi aksesibilitas fisik yang disebabkan oleh perubahan tata ruang kota. Namun, adaptasi ini menuntut adanya peningkatan literasi digital dan dukungan infrastruktur teknologi komunikasi yang merata di seluruh wilayah perkotaan. Sektor UMKM yang gagap teknologi cenderung akan tereleminasi dari persaingan pasar, sehingga peran pemerintah sangat dibutuhkan dalam menyediakan fasilitas pendukung agar keadilan ekonomi tetap terjaga di tengah akselerasi modernisasi infrastruktur transportasi kota berkelanjutan (Susantono, 2023).

4. KESIMPULAN

Pembangunan infrastruktur jalan layang di Kota Bandar Lampung memberikan dampak terukur dalam menyelesaikan permasalahan kemacetan lalu lintas perkotaan yang menghambat mobilitas ekonomi makro. Pemisahan arus kendaraan pada persimpangan sebidang terbukti meningkatkan efisiensi waktu tempuh bagi armada angkutan barang antardaerah. Kelancaran sirkulasi tersebut berpengaruh langsung terhadap optimalisasi sistem distribusi logistik dengan menurunkan beban biaya operasional secara substansial. Penghematan bahan bakar minyak dan penurunan risiko kerusakan komoditas menjadi manfaat nyata bagi sektor logistik. Kehadiran fasilitas publik ini berhasil mengeliminasi inefisiensi pergerakan yang sebelumnya membebani distributor akibat penumpukan volume kendaraan harian di pusat kegiatan. Secara keseluruhan, pembenahan tata ruang melalui rekayasa fisik ini mampu mengembalikan tingkat pelayanan jalan ke batas fungsional. Pencapaian tersebut pada akhirnya memperkokoh peran kota sebagai simpul perdagangan lintas provinsi yang bertumpu pada kepastian waktu pengiriman serta kelancaran arus barang kebutuhan pokok untuk menunjang stabilitas harga pasar tanpa kendala hambatan keterlambatan yang merugikan pelaku industri dan masyarakat secara sangat luas.

Pada dimensi ekonomi mikro, pembangunan infrastruktur tersebut menghadirkan disekonomi eksternal yang menimbulkan dampak asimetris bagi kelangsungan ekosistem bisnis lokal. Pelaku usaha yang berlokasi tepat di area titik buta bawah struktur beton mengalami penyusutan omzet drastis akibat hilangnya sarana parkir pelanggan. Degradasi visibilitas etalase secara permanen turut memutus peluang interaksi fisik dengan konsumen pelintas jalan. Fenomena ini memunculkan sebuah kontradiksi berupa paradoks infrastruktur, di mana hambatan akses fisik diiringi oleh peningkatan kemudahan konektivitas distribusi digital. Kelancaran lalu lintas memfasilitasi kecepatan pergerakan jasa kurir untuk menjangkau lokasi penjemputan barang pada unit usaha mikro tersebut. Kondisi nyata ini memaksa para pedagang beradaptasi melalui pemanfaatan platform pemasaran elektronik

sebagai mekanisme utama dalam mempertahankan siklus pendapatan. Oleh karena itu, pemerintah daerah diwajibkan menyusun rancangan mitigasi terpadu berupa penataan ruang bawah jembatan untuk memulihkan asas keadilan ekonomi. Integrasi area komersial dengan penambahan fasilitas pencahayaan memadai dibutuhkan demi menjamin kelangsungan operasional pedagang secara lebih berkeadilan.

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik Kota Bandar Lampung. (2024). *Kota Bandar Lampung Dalam Angka 2024*. BPS Kota Bandar Lampung.
- Bowersox, D. J., Closs, D. J., & Cooper, M. B. (2020). *Supply Chain Logistics Management* (5th ed.). McGraw-Hill Education.
- BPS Provinsi Lampung. (2025). *Jumlah Kendaraan Bermotor di Kota Bandar Lampung*. <https://lampung.bps.go.id/id/statistics-table/3/VjJ3NGRGa3dkRk5MTIU1bVNFOTVVbmQyVURSTVFUMDkjMw==/jumlah-kendaraan-bermotor-menurut-kabupaten-kota-dan-jenis-kendaraan-di-provinsi-lampung--2019.html?year=2024>
- Farid, M. A. (2018). *Dampak Pembangunan Flyover Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat Sekitar (Studi Deskriptif Pada Fly Over Pahoman)*. Universitas Lampung.
- Fathori, F. (2023). Analisis Persepsi Masyarakat Terhadap Dampak Pembangunan Infrastruktur Pada Pertumbuhan Ekonomi Lokal. *Multifinance*, 1(1), 20–30.
- Heizer, J., Render, B., & Munson, C. (2020). *Operations Management: Sustainability and Supply Chain Management* (13th ed.). Pearson.
- Kotler, P., & Keller, K. L. (2022). *Marketing Management* (16th ed.). Pearson.
- Kraus, S., Jones, P., Kailer, N., Weinmann, A., Chaparro-Banegas, N., & Roig-Tierno, N. (2021). Digital Transformation: An Overview of the Current State of the Art of Research. *SAGE Open*, 11(3), 1–15. <https://doi.org/10.1177/21582440211047576>
- Kurniawan, F. F., Sukmana, I., & Waluyo, S. (2022). Value Engineering untuk Beautifikasi Ruang Bawah Flyover pada Pembangunan Flyover Simpang Jam. In *Seminar Nasional Insinyur Profesional (SNIP)* (Vol. 2, Issue 1).
- Mankiw, N. G. (2020). *Principles of Economics* (9th ed.). Cengage Learning.
- Nasution, M. N. (2021). *Manajemen Transportasi* (Edisi Ke-4). Ghalia Indonesia.
- O’Sullivan, A. (2020). *Urban Economics* (9th ed.). McGraw-Hill Education.
- Pemerintah Kota Bandar Lampung. (2023). *Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (LKIP) Dinas Pekerjaan Umum Kota Bandar Lampung*. Pemerintah Kota Bandar Lampung.
- PPID Kota Bandar Lampung. (2023). *Jumlah Flyover di Kota Bandar Lampung*. https://r.search.yahoo.com/_ylt=AwrKfKznsOBpKAIADyvLQwx.;_ylu=Y29sbwNzZzMEcG9zAzMEdnRpZAMEc2VjA3Ny/RV=2/RE=1777542632/RO=10/RU=https%3A%2F%2Fppid.bandarlampungkota.go.id%2Fdokumen%2Fdownload%2F29/RK=2/RS=T2JMIy8PSEeu c9g1.VMu1ONZLXI-

- Pratama, A., & Wijaya, H. (2023). Analisis Spasial Dampak Infrastruktur Terhadap Aksesibilitas UMKM. *Jurnal Ekonomi Perkotaan*, 8(2), 45–56.
- Prayitno, B. S. N. (2020). *Dampak Pembangunan Infrastruktur Pada Masyarakat Kelurahan Way Dadi Baru (Studi Kasus Fly Over Kelurahan Way Dadi Baru)*. UIN Raden Intan Lampung.
- Setiawan, B., & Rahmawati, E. (2022). Evaluasi Kinerja Simpang Bersinyal Pasca Pembangunan Jalan Layang. *Jurnal Rekayasa Sipil Dan Desain*, 10(1), 112–125.
- Susantono, B. (2023). *Revolusi Transportasi: Mobilitas di Era Digital dan Kota Berkelanjutan*. Gramedia Pustaka Utama.
- Tambunan, T. T. H. (2021). *Usaha Mikro Kecil dan Menengah di Indonesia: Isu-isu Penting*. LP3ES.
- Tamin, O. Z. (2022). *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi* (Edisi ke-3). Penerbit ITB.
- Todaro, M. P., & Smith, S. C. (2022). *Economic Development* (13th ed.). Pearson.