

DAMPAK PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR TERHADAP PENINGKATAN AKTIVITAS PEREKONOMIAN PASAR SENTRAL KABUPATEN SUPIORI

Heynce Tambuku¹, Harmonis Rante², Dewi Ana Rusim³

¹⁾ Mahasiswa Program Studi Magister Perencanaan Wilayah dan Kota
Program Pascasarjana Universitas Cenderawasih

^{2,3)} Program Magister Perencanaan Wilayah dan Kota
Program Pascasarjana Universitas Cenderawasih

Alamat Korespondensi
e-mail: heyncetambuku@gmail.com

ABSTRACT

The Central Market of the Supiori Regency is one of the economic centres in the Supiori Regency. However, in its development, it did not turn out as expected. The market was abandoned by the traders who preferred to sell along the streets of Sorendiwari City, the capital of Supiori Regency. This has caused the main road in Sorendiwari City, which is used as a trading area, to be filled with scattered trash. Vehicle drivers passing through the location become uncomfortable and disturbed because the vendors occupy half the road to sell their goods. This research has two objectives, namely, first, to identify and analyze the factors causing traders to prefer selling on the main road within the city of Sorendiwari rather than at the Central Market, and second, to identify and analyze the local government's policy strategies in building new infrastructure to improve accessibility to the Central Market. This research uses qualitative descriptive analysis to analyze the data.

Keywords: Infrastructure, Economic Activities, Central Market

1. PENDAHULUAN

Kegiatan perekonomian di suatu wilayah yang didukung oleh pelayanan infrastruktur yang baik dapat mendorong peningkatan intensitas dan kualitas kegiatan tersebut yang berakibat pada peningkatan kesejahteraan penduduknya.

Pasar Sentral Kabupaten Supiori dibangun pada tahun 2006 dan selesai pada tahun 2007. Terbagi dalam dua jenis bangunan pasar yaitu: Pasar Modern dan Pasar Tradisional. yang dikhususkan bagi pedagang sayur dan ikan. Selain itu dibangun pula Terminal Induk kabupaten dan Kantor Bank Papua Cabang Supiori yang lokasinya berdampingan dengan Pasar Sentral Supiori.. Begitu pula dengan prasarana infrastruktur jalan dari ibu kota kabupaten menuju pasar sentral juga diperlebar dan ditingkatkan konstruksinya pada saat itu. Pemerintah daerah berharap pasar ini

dapat menjadi pusat perekonomian di Kabupaten Supiori dan sumber pendapatan bagi daerah.

Pada awalnya masyarakat sangat antusias untuk menggunakan pasar ini sebagai tempat jual beli berbagai kebutuhan pokok sehari-hari. Semua los di dalam pasar terisi penuh begitu pula dengan los bagian luar yang dikhususkan untuk tempat jualan sayur dan ikan semua dipenuhi pedagang. Hanya bagian gedung utama saja yang dikhususkan untuk pasar modern yang tidak dapat dimanfaatkan oleh pedagang untuk berjualan sampai sekarang. Los pedagang banyak yang kosong baik yang di lantai 1 maupun di lantai 2. Beberapa anggapan yang muncul dari masyarakat sendiri bahwa kondisi ini diakibatkan karena belum adanya kesiapan masyarakat berdagang di pasar modern dan kurangnya pasokan bahan bakar solar

dalam jumlah besar untuk menghidupkan genset sebagai sumber listrik mengingat pada saat itu aliran listrik PLN belum masuk ke Kabupaten Supiori. Seiring dengan waktu jumlah pedagang di pasar tradisionalpun semakin berkurang jumlahnya baik yang di pasar sayur maupun di pasar ikan. Bahkan los di bagian dalam gedung juga semakin berkurang jumlah pedagang yang berjualan. Hingga saat ini tidak ada lagi pedagang yang berjualan lagi di pasar tradisional. Mereka lebih memilih berdagang di Sorendiwari. Begitu pula dengan pembeli mereka lebih memilih untuk berbelanja di Sorendiwari sebab semua pedagang telah berjualan di Sorendiwari.



Gambar 1. Kondisi Pasar Yang Terbengkalai

Pasar sebagai area tempat jual beli barang dengan jumlah penjual lebih dari satu baik yang disebut sebagai pusat perbelanjaan, pasar tradisional, pertokoan, mall, plaza, pusat perdagangan maupun sebutan lainnya. (Peraturan Presiden Republik Indonesia no. 112 th. 2007).

Menurut Stanton, et al dalam Wahyudin (2018: 11) istilah pasar mengandung pengertian yang beranekaragam. Ada yang mendefinisikannya sebagai tempat pertemuan antara penjual dan pembeli, barang atau jasa yang ditawarkan untuk dijual, dan terjadinya perpindahan kepemilikan.

Menurut M. Darwis (1984), Pasar yang berfungsi sebagai tempat atau wadah untuk pelayanan bagi masyarakat. Hal ini dapat dilihat dari berbagai segi atau bidang diantaranya dari segi ekonomi, sosial budaya, dan arsitektur.

Dari ketiga segi atau bidang yang disebutkan diatas, dapat diartikan bahwa fungsi dari pasar adalah suatu wadah aktivitas dari tradisi masyarakat untuk memenuhi kebutuhan, baik dilakukan secara barter maupun jual-beli yang diwujudkan dalam suatu bangunan.

Pasar terbagi atas 2 jenis, yakni pasar tradisional dan pasar modern. Pasar tradisional ialah pasar yang sifatnya tradisional dimana para pembeli dan penjual dapat saling tawar menawar secara langsung. Berbagai jenis barang yang diperjualbelikan merupakan barang yang berupa barang kebutuhan pokok sehari-hari. Sedangkan pasar modern merupakan suatu pasar yang sifatnya modern dimana terdapat berbagai macam barang diperjualbelikan dengan harga yang sudah pas dan dengan layanan sendiri. Tempat berlangsungnya pasar modern adalah di plaza, mal, dan tempat lainnya.

Pengertian Infrastruktur, menurut Grigg (1988) infrastruktur merupakan sistem fisik yang menyediakan transportasi, pengairan, drainase, bangunan gedung dan fasilitas publik lainnya, yang dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia baik kebutuhan sosial maupun kebutuhan ekonomi. Pengertian ini merujuk pada infrastruktur sebagai suatu sistem. Infrastruktur dalam sebuah sistem adalah bagian-bagian berupa sarana dan prasarana (jaringan) yang tidak terpisahkan satu sama lain. Sistem lingkungan dapat terhubung karena adanya infrastruktur yang menopang antara sistem sosial dan sistem ekonomi. Ketersediaan infrastruktur memberikan dampak terhadap sistem sosial dan sistem ekonomi yang ada di masyarakat. Maka infrastruktur perlu dipahami sebagai dasar-dasar dalam mengambil kebijakan (Kodoatie, 2005).

Pengertian Infrastruktur menurut American Public Works Association (Stone, 1974 Dalam Kodoatie, R., 2005), adalah fasilitas-fasilitas fisik yang dikembangkan atau dibutuhkan oleh agen-agen publik untuk fungsi-fungsi pemerintahan dalam penyediaan air, tenaga listrik, pembuangan limbah, transportasi dan pelayanan-pelayanan similar untuk memfasilitasi tujuan-tujuan sosial dan ekonomi. Sedangkan definisi lain infrastruktur menurut peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2015, infrastruktur adalah fasilitas teknis, fisik, sistem, perangkat keras, dan lunak yang diperlukan untuk melakukan pelayanan kepada masyarakat dan mendukung jaringan struktur agar pertumbuhan ekonomi dan sosial masyarakat dapat berjalan dengan baik.

Laju pertumbuhan ekonomi di suatu wilayah berbanding lurus dengan sarana dan prasarana transportasi di wilayah tersebut.

Semakin baik sarana dan prasarana infrastruktur makin sebaik pula potensi perkembangan yang mungkin akan dicapai dalam suatu wilayah. Bertambahnya infrastruktur melalui pembangunan dan perbaikannya oleh pemerintah daerah diharapkan akan memacu pertumbuhan ekonomi daerah. Prasarana jalan dan jembatan merupakan bagian dari infrastruktur yang sangat memegang penting penting sebagai penghubung antar wilayah. Selain itu, hal ini tentunya akan sangat berdampak pada tingkat perekonomian masyarakat di daerah tersebut.

Pembangunan infrastruktur transportasi memperlancar arus distribusi barang dan jasa. Secara ekonomi makro, ketersediaan pelayanan infrastruktur akan mempengaruhi Tingkat produktivitas marginal modal swasta, sedangkan secara ekonomi mikro, infrastruktur berpengaruh terhadap pengurangan biaya produksi. Infrastruktur juga berpengaruh penting bagi peningkatan kualitas hidup dan kesejahteraan manusia, yang meliputi peningkatan nilai konsumsi, peningkatan produktivitas tenaga kerja dan akses kepada lapangan kerja, serta peningkatan kemakmuran nyata dan terwujudnya stabilitas ekonomi makro, yaitu keberlanjutan fiskal, berkembangnya pasar kredit, dan pengaruhnya terhadap pasar tenaga kerja. Dari sisi tenaga kerja, pembangunan infrastruktur menciptakan peluang usaha dan menampung angkatan kerja sangat besar dan berpotensi untuk memberikan multiplier effect terhadap perekonomian lokal dan perekonomian kawasan.

Menurut UU RI No. 38 Tahun 2004 Pasal 1 ayat 4, Jalan adalah : prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas yang berada, di atas permukaan tanah, dibawah permukaan tanah, dan diatas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel.

Prasarana jalan berperan penting mendukung produksi dengan mendistribusikan sarana produksi pertanian, industri, kehutanan, pertambangan, dan pariwisata menuju daerah-daerah pemasarannya yang secara keseluruhan mendukung pertumbuhan ekonomi. Adanya prasarana jalan dapat mengurangi biaya produksi, meningkatkan daya jangkauan masyarakat, dan mengurangi perbedaan harga barang di tempat

produksi terhadap harga konsumen akhir serta membuat produksi lebih kompetitif. Selain itu jalan juga mendukung pengembangan pembentukan struktur wilayah, baik struktur perkotaan dan perdesaan agar tercapai pembangunan antar wilayah yang semakin maju dan seimbang.

Dengan diberlakukannya otonomi daerah berdasar Undang-Undang No. 32 tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah, maka pemerintah kabupaten mempunyai peran yang lebih besar untuk memajukan daerahnya, terutama dalam pembangunan di bidang infrastruktur. Salah satu kebijakan pembangunan infrastruktur di bidang jalan adalah pengembangan prasarana jalan di daerah perdesaan untuk mendukung pembangunan ekonomi sebagai Upaya penanggulangan kemiskinan. Implementasi dari penanganan prasarana jalan, yaitu untuk meningkatkan aksesibilitas masyarakat. Hal ini diperkuat dengan diberlakukannya Undang-Undang No. 38 tahun 2004 tentang Jalan, dimana wewenang penyelenggaraan jalan dilakukan oleh Pemerintah Kabupaten. Kendala yang masih dihadapi dalam penanganan jaringan jalan terutama di daerah kabupaten adalah keterbatasan dana.

Untuk merencanakan kebutuhan jalan pada kawasan strategis pada kawasan perkotaan maka perlu dilihat eksisting jaringan kawasan perkotaan yang telah ada dan eksisting sistem jaringan jalan di dalam kawasan strategis tersebut apakah termasuk sistem transportasi kota atau sistem transportasi lokal kawasan. Untuk kebutuhan jalan dalam kawasan strategis kota diperlukan pembangunan jalan khusus. Untuk kebutuhan jalan kota diperlukan pengembangan jaringan jalan kota. Hal ini dimaksudkan untuk meningkatkan kelancaran hubungan antar kawasan, baik di dalam dan di luar kawasan perkotaan yang pembangunan jalannya berdasarkan klasifikasi fungsi dan kelas jalan.

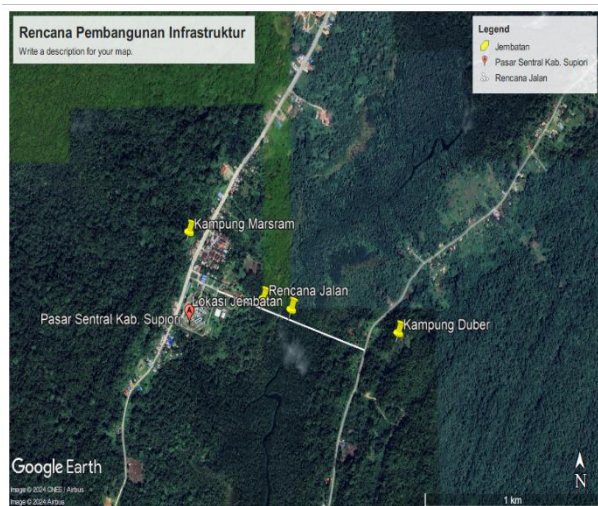
Jembatan adalah bangunan pelengkap jalan yang memiliki fungsi sebagai penghubung dua bagian jalan yang terpotong oleh hambatan misalnya, rel kereta api, saluran irigasi, sungai, danau, lembah, dan lain sebagainya. Sedangkan menurut Struyk dan Veen (1984), jembatan adalah suatu bangunan yang berfungsi untuk menyambung jalan melewati hambatan yang tidak sebidang dan lebih rendah. Hambatan ini

umumnya berupa jalan air (sungai) atau jalan raya (lalu lintas biasa). Secara umum suatu jembatan berfungsi untuk melayani arus lalu lintas dengan baik, dalam perencanaan jembatan harus memperhitungkan fungsi, kebutuhan transportasi, persyaratan teknis dan estetika arsitektural (Supriyadi dan Muntohar, 2007).

Suatu jembatan yang baik adalah jembatan yang memiliki atau telah memenuhi kriteria kriteria desain yang menjadi dasar dari pembuatan sebuah jembatan. Jembatan direncanakan untuk mudah dilaksanakan serta memberikan manfaat bagi pengguna lalu lintas sesuai dengan pokok-pokok perencanaan, yakni: Kekuatan dan stabilitas struktur, kenyamanan dan keamanan, kemudahan, ekonomis, keawetan, dan estetika.

2. METODOLOGI PENELITIAN

Lokasi penelitian berada di Kampung Duber dan Kampung Marsram Distrik Supiori Timur Kabupaten Supiori Provinsi Papua. Penelitian ini berfokus pada Kawasan Pasar Sentral Kabupaten Supiori yang terletak di Kampung Marsram dan rencana pembangunan infrastruktur (jalan dan jembatan) yang menghubungkan Pasar Sentral dengan Kampung Duber.



Gambar 2. Lokasi Penelitian

Subyek dalam penelitian ini adalah para pemangku jabatan atau pengambil kebijakan dari beberapa OPD di Kabupaten Supiori terkait dengan obyek penelitian, antara lain : Badan Perencanaan Pembangunan Daerah, Dinas Perdagangan dan Perindustrian, Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang, dan Dinas Perhubungan. Selain

itu peneliti juga mengambil para pelaku usaha seperti pedagang dan pembeli sebagai subyek pendukung.

Obyek dalam penelitian ini adalah kondisi Pasar Sentral Kabupaten Supiori yang terbengkalai dan sepi dari pelaku usaha, padahal sarana yang menjadi kebutuhan sebuah pasar sebagian besar telah tersedia di Pasar Sentral ini.

Sumber data dalam penelitian ini menggunakan sampel purposif, yang berfokus pada informan terpilih yang kaya kasus untuk studi mendalam (Nana Syaodih, 2007:101).

Data yang dikumpulkan melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi dari sumber data tersebut adalah sumber data yang diperlukan untuk penelitian. Adapun yang menjadi informan dalam penelitian ini adalah seperti dalam tabel berikut:

Tabel 1.
Informan Penelitian

No	Jabatan	Jumlah (Orang)
1	Sekretaris Bappeda	1
2	Kabid Bina Marga Dinas PUPR	1
3	Kabid Pengelolaan Pasar Dinas Perindag	1
4	Kadis Perhubungan	1
5	Pelaku UMKM	20
JUMLAH		24

Data primer dalam penelitian ini berupa catatan hasil wawancara yang diperoleh melalui wawancara yang penulis lakukan. Selain itu, penulis juga melakukan observasi lapangan dan mengumpulkan data dalam bentuk catatan tentang situasi dan kejadian di lokasi penelitian.

Data sekunder digunakan merupakan hasil dari studi pustaka. Dalam studi pustaka, penulis membaca literatur-literatur yang dapat menunjang penelitian, yaitu literatur-literatur yang berhubungan dengan penelitian ini.

Teknik pengumpulan data yang digunakan pada penelitian ini antara lain: wawancara, dokumentasi, dan observasi.

Sugiyono (2008: hal 89) menjelaskan Analisis data adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari catatan lapangan, wawancara, dan dokumentasi. Proses ini mencakup mengorganisasikan data ke dalam kategori, membaginya menjadi bagian-bagian yang lebih kecil, membuat kesimpulan yang membuat data menjadi mudah dipahami oleh individu dan orang lain.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Faktor-faktor penyebab pedagang lebih memilih berdagang di pinggir jalan dalam kota dibanding di dalam pasar sentral antara lain:

a. Minim penghasilan.

Berdasarkan hasil wawancara dengan beberapa pedagang, mereka lebih memilih untuk berdagang di pinggir jalan karena jumlah pembeli saat mereka berdagang di pasar sentra sangat minim, dan ini mengakibatkan pendapatan mereka lebih besar saat mereka berdagang di pinggir jalan daripada saat mereka berdagang di pasar sentra

b. Minim Fasilitas.

Beberapa fasilitas yang ada di pasar sentra dalam kondisi yang sudah rusak, baik berupa prasarana umum seperti kamar mandi atau WC umum, los dan kios, serta prasarana jalan menuju dan di dalam pasar sentra itu sendiri.

c. Minim Akses

Sarana transportasi menuju pasar sentra masih kurang memadai, ditambah dengan jarak pasar sentra yang cukup jauh dari wilayah Biak Barat juga menyebabkan banyak pedagang yang enggan untuk berjualan di pasar sentra.

Strategi kebijakan Pemda membangun infrastruktur baru untuk meningkatkan aksesibilitas menuju pasar sentra telah dilakukan oleh beberapa dinas terkait, antara lain : BAPPEDA, Dinas Perhubungan, Dinas Perindustrian dan Perdagangan serta Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang. Arah kebijakan Kabupaten Supiori merupakan focus pembangunan setiap tahun selama lima tahun di Kabupaten Supiori. Berdasarkan strategi dan arah kebijakan pembangunan menengah yang telah ditetapkan di atas, maka langkah-langkah strategis diambil oleh pemerintah kabupaten supiori, salah satunya

dengan mengadakan musrenbang atau musyawarah perencanaan pembangunan yang tujuannya adalah agar aspirasi dan kebutuhan masyarakat dapat terakomodasi ke dalam proses perencanaan untuk tahun berikutnya yang dilakukan pemerintah setempat.

Pemerintah Kabupaten Supiori ke depannya akan melakukan pengembangan dan pembangunan infrastruktur dengan melakukan sistem penataan transportasi yang lebih efektif dengan melakukan rekayasa lalu lintas transportasi terhadap beberapa jalur yang strategis dan berpengaruh terhadap peningkatan perekonomian khususnya di Kawasan Pasar Sentral.

Dengan adanya pembangunan infrastruktur ini diharapkan akan mampu menghidupkan kembali kegiatan perekonomian di Pasar Sentral dan aktivitas di Terminal Induk dapat berjalan normal dan berfungsi sebagai mana mestinya.

Untuk mengatasi kendala transportasi menuju Pasar Sentral dan beberapa wilayah distrik lainnya Dinas Perhubungan Kabupaten Supiori menggunakan badan jalan di sekitar persimpangan pertigaan Sorendiwari untuk dijadikan terminal bayangan. Beberapa armada bus disiapkan untuk melayani masyarakat menuju ke beberapa wilayah di Supiori.

Menurut Kadis Perhubungan peningkatan sarana dan prasarana terminal Induk perlu didukung oleh adanya jalur transportasi yang menghubungkan Kampung Duber dengan Pasar Sentral. Dengan demikian diharapkan dengan adanya jalur transportasi ini dapat mempendek jarak tempuh menuju Terminal Induk dibanding apabila mereka menggunakan jalur transportasi lama.

Dari hasil pengamatan penulis sebelumnya terlihat bahwa para sopir kendaraan umum enggan untuk mengantar penumpang masuk ke lokasi Pasar Sentral. Pada umumnya mereka menaikkan dan menurunkan penumpang dan pedagang di pinggiran jalan kota Sorendiwari. Hal ini disebabkan oleh minimnya penumpang yang turun di Pasar Sentral dan faktor jarak tempuh ke Pasar Sentral cukup jauh sekitar 3 km.

Dari hasil observasi dan wawancara terhadap para pedagang yang melakukan aktivitas di pinggiran jalan Sorendiwari diperoleh data bahwa hampir sebagian besar dari mereka berasal

dari Kampung Orkdori, Kampung Busdori dan beberapa kampung lainnya di Wilayah Biak Barat. Untuk akses menuju Pasar Sentral mereka harus melalui jalur memutar masuk ke dalam kota Sorendiwari dulu sebelum menuju ke lokasi Pasar Sentral. Salah satu alternatif memperpendek jarak tempuh menuju lokasi Pasar Sentral adalah dengan membuat sebuah jalur infrastruktur baru dari arah Kampung Duber menuju Pasar Sentral.

4. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan dan dijabarkan sebelumnya, dapat dibuat kesimpulan sebagai berikut:

1. Sebagian besar pedagang lebih memilih melakukan aktifitas kegiatannya di pinggiran jalan dalam Kota Sorendiwari disebabkan oleh beberapa faktor diantaranya:
 - a. Jumlah omzet pendapatan pedagang meningkat saat mereka berdagang di dalam Kota Sorendiwari.
 - b. Fasilitas sarana dan prasarana yang mendukung Pasar Sentral belum sepenuhnya tersedia dan berfungsi dengan baik.
 - c. Aksesibilitas menuju Pasar Sentral masih rendah dengan melihat pada terbatasnya sarana transportasi, jarak tempat tinggal pedagang dan pembeli menuju Pasar Sentral.
2. Salah satu upaya kebijakan dan strategi yang dapat dilakukan untuk meningkatkan aktifitas perekonomian di Pasar Sentral adalah dengan membangun jalur infrastruktur baru yang akan memperpendek jarak dan mempersingkat waktu yang ditempuh menuju Pasar Sentral.

5. DAFTAR PUSTAKA

- Anonim, *Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2015 Tentang Kerja Sama Pemerintah dan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur*
- Anonim, *Undang-Undang RI No. 32 Tahun 2004 Tentang Pemerintah Daerah.*
- Anonim, *Undang-Undang RI No. 38 Tahun 2004 Tentang Jalan.*
- Ahmad Fauzan Iscahyono dkk, *Jurnal Pengaruh Aktivitas Pedagang Kaki Lima Terhadap*

Tingkat Pelayanan Jalan Di Jalan Cikutra, Kota Bandung, 2023

- Badan Pusat Statistik (BPS) Kabupaten Supiori. *Supiori Dalam Angka. Tahun 2017-2022*
- Bangun Prasetyo Rindang dan Firdaus Muhammad, *Jurnal Pengaruh Infrastruktur Pada Pertumbuhan Wilayah Ekonomi Wilayah di Indonesia, 2018*
- Giyarto, *Jurnal Dampak yang ditimbulkan dengan Adanya Pedagang Kaki Lima (PKL) Di Pasar Kota Surakarta, 2019*
- Grigg, N., *Infrastructure Engineering and Management*, John Wiley & Sons, 1988.
- Iskandarwassid, *Strategi Pembelajaran Bahasa*. Remaja Rosdakarya, 2016.
- Julianto Hendra, *Jurnal Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Jalan Terhadap Penataan Kumuh Pesisir Kota Tarakan, 2015*
- Kodoratie, R.J, *Manajemen dan Rekayasa Infrastruktur*. Pustaka Pelajar. Yogyakarta, 2003
- Kodoatie R., *American Public Works Association*, Stone, 1974.
- M.T. Ritonga, *Pengetahuan Sosial Ekonomi*. Penerbit Erlangga. 2006
- Majid, A., *Strategi Pembelajaran*. Graha Ilmu, 2013.
- Rikardus Kristiano dkk, *Jurnal Perkembangan Sarana dan Prasarana Transportasi Dalam Hubungannya Dengan Tingkat Perekonomian Masyarakat Di Desa Kolang Kecamatan Kuwus Barat, Kabupaten Manggarai Barat, Provinsi Nusa Tenggara Barat, GEA, 2019*
- R.J. Kodoatie, *Manajemen dan Rekayasa Infrastruktur*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 2003
- R.J. Kodoatie, *Pengantar Manajemen Infrastruktur*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta., 2005
- Rr. Lulus Prapti NSS, Edy Suryawardana dan Dian Triyani, *Jurnal Analisa Dampak Pembangunan Infrastruktur Terhadap Usaha Pertumbuhan Ekonomi Rakyat di Kota Semarang, 2015*
- Struyk, H.J., *Jembatan*, Pradnya Paramitha, 1984
- Supriyadi dan Muntohar, *Jembatan*, Beta Offset, 2007
- Sugiyono., *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R & D, 2014*