

PARADOKS INFRASTRUKTUR PERKOTAAN: ANALISIS KRITIS PERANNYA SEBAGAI PENGGERAK PERTUMBUHAN DAN PEMICU KESENJANGAN EKONOMI

Helmi Ali

Institut Teknologi dan Bisnis Haji Agus Salim Bukittinggi

Helmi_akbary@yahoo.com

Bahiti Sinamot

Universitas Graha Nusantara Padangsidempuan

bahiti@gmail.com

Suleman Rahadi

Universitas Asahan

Suleman234@gmail.com

Article History:

Received: Agustus 29, 2025;

Accepted: September 20, 2025;

Published: Oktober 31, 2025;

Abstract. *This study aims to examine the paradoxical role of urban infrastructure, which on the one hand drives economic growth, but on the other hand has the potential to reinforce socioeconomic inequality. The research method used is a critical qualitative approach with field studies in three major cities that have different infrastructure development characteristics. Primary data was obtained through in-depth interviews with business actors, informal sector workers, local government officials, and directly affected communities. Participatory observation was conducted in business centers and suburban areas to map the distribution of infrastructure benefits. The results show that infrastructure development improves connectivity and economic productivity, especially for formal business actors and capital owners. However, the distribution of benefits is uneven; low-income communities are often marginalized due to rising land prices, gentrification, and forced relocation. Critical analysis reveals that without inclusive policies, infrastructure has the potential to widen the welfare gap between social groups. This study recommends the integration of redistribution policies, protection of vulnerable citizens, and public participation in urban infrastructure planning to achieve equitable economic growth.*

Keywords:

Urban infrastructure, Economic growth, Social inequality, Critical analysis

Abstrak Penelitian ini bertujuan mengkaji paradoks peran infrastruktur perkotaan yang di satu sisi menjadi pendorong pertumbuhan ekonomi, namun di sisi lain berpotensi memperkuat kesenjangan sosial-ekonomi. Metode penelitian yang digunakan adalah pendekatan kualitatif-kritis dengan studi lapangan di tiga kota besar yang memiliki karakteristik pembangunan infrastruktur berbeda. Data primer diperoleh melalui wawancara mendalam dengan pelaku usaha, pekerja sektor informal, aparat pemerintah daerah, dan masyarakat yang terdampak langsung. Observasi partisipatif dilakukan di wilayah pusat bisnis dan kawasan pinggiran untuk memetakan distribusi manfaat infrastruktur. Hasil penelitian

menunjukkan bahwa pembangunan infrastruktur meningkatkan konektivitas dan produktivitas ekonomi, terutama bagi pelaku usaha formal dan pemilik modal. Namun, distribusi manfaatnya tidak merata; kelompok masyarakat berpenghasilan rendah sering kali terpinggirkan akibat kenaikan harga tanah, gentrifikasi, dan relokasi paksa. Analisis kritis mengungkap bahwa tanpa kebijakan inklusif, infrastruktur berpotensi memperlebar jarak kesejahteraan antar kelompok sosial. Penelitian ini merekomendasikan integrasi kebijakan redistribusi, perlindungan warga rentan, dan partisipasi publik dalam perencanaan infrastruktur perkotaan untuk mencapai pertumbuhan ekonomi yang berkeadilan.

A. PENDAHULUAN

Pembangunan infrastruktur telah lama dipandang sebagai pendorong utama pertumbuhan ekonomi perkotaan. Jalan raya, transportasi massal, jaringan energi, dan fasilitas publik modern diyakini mampu meningkatkan produktivitas, menarik investasi, dan mempercepat integrasi pasar. Dalam konteks Indonesia, program percepatan infrastruktur di kota-kota besar telah menghasilkan peningkatan konektivitas antarwilayah dan memperluas akses ke pusat ekonomi. Namun, di balik capaian tersebut, penelitian lapangan menunjukkan adanya dampak yang tidak selalu positif, terutama pada distribusi manfaat ekonomi di antara kelompok masyarakat.

Paradoks muncul ketika infrastruktur yang dibangun untuk meningkatkan kesejahteraan justru memicu kesenjangan sosial-ekonomi. Wawancara dengan pelaku usaha kecil di wilayah pinggiran kota mengungkap bahwa pembangunan jalan tol dan jalur transportasi cepat sering kali menguntungkan pelaku usaha besar di pusat kota, sementara usaha lokal kehilangan pelanggan akibat pergeseran arus ekonomi. Fenomena ini memperlihatkan bahwa manfaat infrastruktur tidak secara otomatis merata, melainkan bergantung pada posisi dan kapasitas ekonomi penerima manfaat.

Penelitian lapangan di Jakarta, Surabaya, dan Medan menemukan bahwa kenaikan harga tanah di sekitar proyek infrastruktur besar sering kali menguntungkan pemilik modal, sementara masyarakat berpenghasilan rendah terpaksa pindah ke daerah yang lebih jauh dari pusat kota. Proses ini, yang dikenal sebagai gentrifikasi, tidak hanya memutus akses mereka terhadap

peluang ekonomi, tetapi juga memperburuk beban biaya transportasi harian. Akibatnya, pembangunan infrastruktur dapat menciptakan “koridor kemajuan” yang eksklusif bagi kelompok tertentu.

Kebijakan infrastruktur sering kali berfokus pada indikator pertumbuhan makro seperti peningkatan PDB regional, tanpa mempertimbangkan distribusi keuntungan antar lapisan masyarakat. Pemerintah daerah cenderung mengukur keberhasilan pembangunan dari jumlah proyek yang diselesaikan, bukan dari seberapa merata manfaatnya dirasakan. Observasi lapangan memperlihatkan bahwa kelompok marginal sering kali absen dalam proses perencanaan, sehingga kebutuhan mereka jarang terakomodasi secara memadai.

Infrastruktur perkotaan juga memiliki dimensi politik yang kuat. Proyek-proyek besar sering dijadikan simbol keberhasilan kepemimpinan, meskipun tidak selalu menjawab persoalan struktural yang dihadapi masyarakat miskin. Wawancara dengan aktivis perkotaan mengungkap bahwa legitimasi politik sering kali dibangun di atas proyek infrastruktur yang spektakuler secara visual, tetapi minim dampak terhadap pemberdayaan ekonomi kelompok rentan. Fenomena ini menegaskan perlunya analisis kritis terhadap prioritas pembangunan.

Selain aspek ekonomi, infrastruktur juga mempengaruhi struktur sosial kota. Pemisahan geografis antara kawasan elit yang terhubung dengan baik dan permukiman kumuh yang terisolasi memperkuat segregasi sosial. Observasi di beberapa kota menunjukkan bahwa akses yang tidak merata terhadap transportasi publik, fasilitas kesehatan, dan ruang publik berdampak pada kualitas hidup yang berbeda tajam antarwilayah. Ketimpangan ini pada gilirannya dapat memicu ketidakpuasan sosial yang mengancam stabilitas kota.

Paradoks ini semakin kompleks ketika dilihat dari perspektif keberlanjutan. Infrastruktur yang memacu pertumbuhan cepat sering kali diikuti oleh tekanan lingkungan, seperti polusi udara, alih fungsi lahan hijau, dan peningkatan emisi karbon. Masyarakat berpenghasilan rendah cenderung

menjadi kelompok paling terdampak karena tinggal di wilayah dengan kualitas lingkungan yang menurun, sementara manfaat ekonomi jangka panjang tidak mereka nikmati secara signifikan.

Dalam konteks globalisasi, kota-kota berlomba membangun infrastruktur modern untuk menarik investasi dan wisatawan. Namun, penelitian lapangan menunjukkan bahwa orientasi ini kerap mengabaikan penguatan ekonomi lokal. Misalnya, pembangunan kawasan bisnis internasional sering menggusur pasar tradisional dan usaha mikro yang menjadi sumber penghidupan masyarakat setempat. Akibatnya, infrastruktur berperan ganda: menghubungkan kota dengan pasar global sekaligus memutus hubungan ekonomi internal yang bersifat inklusif.

Paradoks infrastruktur perkotaan ini menuntut analisis kritis yang mempertimbangkan interaksi antara dimensi ekonomi, sosial, politik, dan lingkungan. Infrastruktur tidak dapat dipandang semata-mata sebagai sarana teknis, tetapi juga sebagai instrumen kekuasaan dan distribusi sumber daya. Penelitian ini berupaya mengungkap bagaimana pembangunan infrastruktur dapat sekaligus menjadi motor pertumbuhan dan pemicu ketimpangan, serta kondisi-kondisi yang memperkuat atau mengurangi efek paradoks tersebut.

Berdasarkan temuan lapangan, urgensi kajian ini terletak pada kebutuhan akan model pembangunan infrastruktur yang tidak hanya fokus pada percepatan pertumbuhan, tetapi juga menjamin pemerataan manfaat ekonomi. Tanpa kebijakan yang inklusif dan mekanisme partisipasi publik yang kuat, infrastruktur akan terus menjadi paradoks: di satu sisi menjadi simbol kemajuan, di sisi lain memperdalam jurang kesenjangan. Oleh karena itu, penelitian ini memosisikan infrastruktur sebagai arena kajian kritis yang relevan untuk merumuskan kebijakan pembangunan perkotaan yang berkeadilan.

B. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif-kritis dengan desain studi kasus lapangan untuk menganalisis peran ganda infrastruktur perkotaan

sebagai pendorong pertumbuhan sekaligus pemicu kesenjangan ekonomi. Lokasi penelitian dipilih secara purposive mencakup tiga kota besar dengan tingkat pembangunan infrastruktur berbeda: satu kota metropolitan, satu kota menengah, dan satu kota berkembang. Data primer diperoleh melalui wawancara mendalam dengan 45 informan yang terdiri dari pejabat pemerintah daerah, pelaku usaha formal dan informal, serta warga terdampak langsung pembangunan infrastruktur.

Observasi partisipatif dilakukan di kawasan pusat bisnis, permukiman kelas menengah, dan daerah pinggiran. Data sekunder meliputi dokumen kebijakan, laporan statistik, dan publikasi akademik terkait. Analisis data dilakukan secara tematik untuk mengidentifikasi pola distribusi manfaat, dampak sosial-ekonomi, dan dinamika kebijakan. Validitas dijaga melalui triangulasi sumber, metode, dan informan. Pendekatan ini memungkinkan pemahaman yang mendalam terhadap paradoks infrastruktur dan implikasinya bagi keadilan sosial-ekonomi perkotaan.

C. HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Peran Infrastruktur sebagai Penggerak Pertumbuhan Ekonomi Perkotaan

Hasil penelitian lapangan menunjukkan bahwa pembangunan infrastruktur di wilayah perkotaan berkontribusi signifikan terhadap percepatan pertumbuhan ekonomi. Di kota metropolitan, proyek transportasi massal seperti MRT dan LRT telah meningkatkan mobilitas tenaga kerja dan mempersingkat waktu tempuh, yang pada gilirannya meningkatkan produktivitas. Pelaku usaha di pusat kota melaporkan peningkatan volume penjualan dan efisiensi distribusi barang (Yulianti et al., 2021). Hal ini memperlihatkan bahwa infrastruktur berfungsi sebagai katalis ekonomi dengan mengurangi biaya logistik dan membuka peluang pasar baru, terutama di sektor jasa dan perdagangan.

Di kota menengah, pembangunan jalan lingkar dan terminal terpadu membuka akses perdagangan antarwilayah yang sebelumnya terhambat

oleh kemacetan. Wawancara dengan pengusaha lokal mengungkapkan bahwa biaya transportasi turun hingga 15%, sementara frekuensi distribusi barang meningkat. Akses ini juga memperluas jangkauan pasar bagi usaha kecil menengah (UKM) yang sebelumnya hanya beroperasi di pasar local (Kasto & Aminulloh, 2024). Dengan demikian, infrastruktur berperan penting dalam menghubungkan produsen dan konsumen secara lebih efektif.

Selain transportasi, pengembangan infrastruktur digital seperti jaringan internet berkecepatan tinggi juga memicu pertumbuhan sektor ekonomi kreatif. Di kota berkembang, pelaku usaha mikro mulai memanfaatkan platform e-commerce dan media sosial untuk memasarkan produk secara nasional bahkan internasional. Data lapangan menunjukkan bahwa omzet pedagang online meningkat rata-rata 20% setelah adanya akses internet yang lebih stabil. Perkembangan ini memperlihatkan bahwa infrastruktur digital menjadi fondasi bagi pertumbuhan ekonomi modern.

Infrastruktur pariwisata juga memberikan dampak positif terhadap pertumbuhan ekonomi lokal. Pembangunan taman kota, pusat budaya, dan fasilitas pendukung wisata di pusat kota berhasil menarik lebih banyak pengunjung. Di kota menengah, jumlah kunjungan wisata meningkat 12% setelah renovasi kawasan heritage. Hal ini berdampak langsung pada pendapatan sektor perhotelan, kuliner, dan transportasi lokal, sehingga mendorong perputaran ekonomi daerah.

Observasi di lapangan menunjukkan bahwa pembangunan infrastruktur publik seperti rumah sakit dan sekolah mendorong investasi baru di sekitarnya. Kawasan yang sebelumnya sepi mulai berkembang menjadi pusat aktivitas ekonomi baru (Iswanto et al., 2023). Munculnya usaha rumah makan, toko peralatan, hingga perumahan menandakan bahwa infrastruktur publik memiliki efek berganda yang mampu menciptakan ekosistem ekonomi baru.

Di sektor properti, pembangunan infrastruktur memicu kenaikan nilai tanah dan properti. Pemilik lahan di sekitar proyek jalan tol atau stasiun transportasi massal mengalami peningkatan nilai aset yang

signifikan. Kenaikan ini memotivasi investasi di sektor real estate dan konstruksi, yang memberikan kontribusi pada pertumbuhan PDRB daerah. Namun, efek ini masih cenderung lebih menguntungkan bagi pemilik modal besar.

Pelaku usaha logistik melaporkan bahwa infrastruktur transportasi yang baik mengurangi kerusakan barang selama distribusi. Wawancara dengan eksportir di kota metropolitan mengungkapkan bahwa efisiensi ini menurunkan biaya operasional dan meningkatkan daya saing di pasar internasional. Dampak positif ini menegaskan bahwa infrastruktur bukan hanya memengaruhi pasar lokal, tetapi juga posisi kota dalam rantai pasok global (Iswanto et al., 2023).

Investasi asing langsung (FDI) juga cenderung meningkat di kota yang memiliki infrastruktur modern. Perusahaan multinasional menilai konektivitas dan kualitas layanan publik sebagai faktor penentu lokasi investasi. Data dari pemerintah daerah menunjukkan bahwa proyek infrastruktur strategis berkontribusi pada peningkatan FDI hingga 25% dalam lima tahun terakhir di kota metropolitan.

Pembangunan pusat perdagangan grosir yang terhubung dengan jaringan transportasi utama memudahkan distribusi produk ke seluruh kota dan daerah sekitarnya. Hal ini tidak hanya meningkatkan volume perdagangan, tetapi juga menurunkan harga barang di tingkat konsumen karena efisiensi rantai pasok. Observasi menunjukkan bahwa harga barang kebutuhan pokok di wilayah yang terhubung dengan infrastruktur baru cenderung lebih stabil. Kawasan industri baru yang dibangun di pinggiran kota menengah menjadi magnet bagi investor dan penyedia lapangan kerja. Infrastruktur jalan, listrik, dan air bersih yang memadai memudahkan operasional pabrik dan meningkatkan produktivitas tenaga kerja (Oktaviani & Putri, 2025). Hal ini berdampak pada penurunan angka pengangguran di daerah sekitar kawasan industri.

Dengan demikian, hasil penelitian ini menegaskan bahwa infrastruktur memiliki peran vital dalam mendorong pertumbuhan ekonomi

perkotaan. Melalui peningkatan konektivitas, efisiensi distribusi, dan penciptaan ekosistem usaha baru, infrastruktur menjadi pendorong utama transformasi ekonomi. Namun, keberlanjutan manfaatnya bergantung pada kebijakan yang memastikan pemerataan akses dan peluang.

2. Infrastruktur sebagai Pemicu Kesenjangan Ekonomi

Hasil penelitian lapangan menunjukkan bahwa pembangunan infrastruktur perkotaan, meskipun berdampak positif bagi pertumbuhan ekonomi, juga memicu kesenjangan antar kelompok sosial-ekonomi. Di kota metropolitan, proyek transportasi massal dan jalan tol sering kali meningkatkan nilai tanah secara drastis di sekitarnya. Pemilik lahan dan properti memperoleh keuntungan besar dari kenaikan harga ini, sementara warga penyewa harus menanggung beban kenaikan biaya hidup atau bahkan terpaksa pindah ke wilayah yang lebih terjangkau.

Fenomena gentrifikasi menjadi temuan utama di kawasan perkotaan padat. Pembangunan kawasan komersial dan residensial modern di sekitar infrastruktur baru menyebabkan biaya sewa tempat tinggal dan ruang usaha melonjak tajam (Sutarto et al., 2018). Usaha mikro dan pedagang kecil kehilangan tempat strategis karena tidak mampu bersaing membayar sewa, sehingga terpinggirkan dari pusat ekonomi kota. Hal ini memperkuat polarisasi antara pelaku usaha besar dan kecil.

Di kota menengah, pembangunan jalan lingkar dan jalur logistik utama justru memusatkan aktivitas ekonomi di titik-titik tertentu, meninggalkan wilayah lain yang tidak terhubung dengan baik. Wawancara dengan warga lokal mengungkap bahwa akses terbatas ini menyebabkan kesenjangan harga barang dan kesempatan kerja antar wilayah dalam satu kota (Rahman et al., 2024). Infrastruktur yang seharusnya menghubungkan justru menciptakan “pulau-pulau kemajuan” yang eksklusif.

Ketidakmerataan manfaat juga terlihat pada distribusi peluang kerja. Pembangunan infrastruktur besar sering kali membutuhkan tenaga kerja dengan keterampilan teknis tinggi, yang umumnya dimiliki oleh

tenaga kerja dari luar daerah. Sementara itu, warga lokal yang berpendidikan rendah hanya mendapatkan pekerjaan sementara atau berupah rendah, sehingga kontribusinya terhadap peningkatan kesejahteraan jangka panjang minim.

Di sektor properti, proyek infrastruktur telah meningkatkan nilai aset bagi pemilik modal, tetapi pada saat yang sama mempersempit peluang kepemilikan bagi masyarakat berpenghasilan rendah. Observasi lapangan di kota berkembang menunjukkan bahwa banyak keluarga muda menunda pembelian rumah karena harga yang tidak terjangkau, sehingga tetap tinggal di hunian sewa dengan kondisi yang kurang layak.

Pelaku usaha kecil di sekitar kawasan proyek juga menghadapi tantangan baru. Selama masa konstruksi, akses jalan sering terganggu, mengakibatkan penurunan jumlah pelanggan. Setelah proyek selesai, area tersebut sering kali dikuasai oleh usaha besar yang memiliki modal untuk memanfaatkan fasilitas baru (Zaki et al., 2020). Proses ini mengurangi daya saing usaha lokal yang sebelumnya menjadi tulang punggung ekonomi komunitas.

Dari sisi sosial, kesenjangan ini menciptakan perbedaan kualitas hidup yang nyata. Warga yang tinggal di dekat pusat infrastruktur menikmati fasilitas publik yang memadai, akses transportasi cepat, dan peluang kerja yang lebih besar. Sebaliknya, masyarakat di wilayah pinggiran tanpa infrastruktur memadai menghadapi biaya transportasi tinggi, akses layanan publik terbatas, dan peluang ekonomi yang minim.

Penelitian juga menemukan bahwa pembangunan infrastruktur tanpa pendekatan partisipatif memperparah ketimpangan. Banyak warga terdampak yang tidak dilibatkan dalam proses perencanaan, sehingga kebijakan kompensasi atau relokasi tidak memenuhi kebutuhan mereka. Akibatnya, kelompok ini kehilangan sumber penghidupan tanpa mendapatkan alternatif yang setara.

Kesenjangan ekonomi juga tercermin dalam akses terhadap manfaat teknologi yang dihadirkan infrastruktur digital (Hakim & Birusman

Nuryadin, 2024). Kawasan bisnis modern mendapat prioritas dalam pemasangan jaringan internet cepat, sementara daerah pinggiran tertinggal. Perbedaan ini membatasi kemampuan pelaku usaha kecil untuk bersaing di era ekonomi digital, memperkuat kesenjangan ekonomi berbasis teknologi. Kota dengan tingkat ketimpangan tinggi cenderung mengalami penurunan kohesi sosial. Observasi lapangan di kota metropolitan menunjukkan meningkatnya rasa eksklusif di kalangan warga pinggiran yang merasa pembangunan kota tidak memihak mereka. Kondisi ini berpotensi menimbulkan ketegangan sosial yang dapat mengganggu stabilitas kota di masa depan.

Dengan demikian, penelitian ini menegaskan bahwa infrastruktur tidak selalu menjadi instrumen pemerataan ekonomi. Tanpa kebijakan pendukung yang inklusif, pembangunan infrastruktur justru dapat memperdalam jurang antara kelompok kaya dan miskin di wilayah perkotaan. Oleh karena itu, perencanaan infrastruktur perlu mengintegrasikan strategi mitigasi kesenjangan sejak tahap awal agar manfaatnya dapat dirasakan secara merata.

3. Dampak Kesenjangan Infrastruktur terhadap Stabilitas Sosial-Ekonomi Kota

Penelitian lapangan menunjukkan bahwa kesenjangan akses dan manfaat infrastruktur di perkotaan berdampak langsung pada stabilitas sosial-ekonomi. Kawasan yang terhubung dengan infrastruktur modern mengalami percepatan pertumbuhan ekonomi, sedangkan daerah yang terisolasi semakin tertinggal. Ketimpangan ini memicu ketidakpuasan masyarakat, terutama di wilayah yang merasa diabaikan dalam agenda pembangunan. Ketidakpuasan tersebut sering diekspresikan melalui protes publik atau tekanan terhadap pemerintah daerah untuk melakukan pemerataan pembangunan.

Kesenjangan infrastruktur juga memperlebar perbedaan kualitas hidup antarwilayah. Warga yang tinggal di area dengan fasilitas

transportasi, pendidikan, dan kesehatan memadai cenderung memiliki tingkat kesejahteraan lebih tinggi. Sebaliknya, warga di wilayah kurang terlayani infrastruktur menghadapi biaya hidup yang lebih tinggi dan keterbatasan peluang kerja. Perbedaan ini menimbulkan rasa ketidakadilan sosial yang dapat mengikis kohesi antarwarga kota (Syahputra et al., 2023).

Dari aspek ekonomi, ketimpangan infrastruktur mengakibatkan konsentrasi kegiatan produktif di lokasi tertentu, yang menciptakan “koridor ekonomi eksklusif” hanya bagi kelompok beruntung. Hal ini membuat distribusi pendapatan di tingkat kota menjadi semakin timpang. Wawancara dengan pelaku usaha di wilayah pinggiran menunjukkan bahwa mereka kesulitan bersaing karena biaya logistik dan operasional lebih tinggi dibandingkan pelaku usaha di pusat kota.

Dampak negatif juga terlihat dalam mobilitas tenaga kerja. Infrastruktur transportasi yang terpusat memudahkan akses ke pusat ekonomi hanya bagi sebagian wilayah. Warga di daerah terpencil harus mengeluarkan biaya dan waktu lebih besar untuk mencapai lokasi kerja, yang mengurangi produktivitas dan pendapatan bersih mereka. Kondisi ini memperkuat siklus kemiskinan di wilayah yang tertinggal.

Kesenjangan infrastruktur dapat memicu perbedaan akses terhadap layanan publik yang vital. Di kota metropolitan, rumah sakit besar dan sekolah unggulan umumnya berlokasi di pusat kota atau kawasan elite. Masyarakat di wilayah pinggiran harus menempuh jarak lebih jauh untuk mendapatkan layanan serupa, sehingga kualitas kesehatan dan pendidikan mereka tertinggal. Perbedaan ini berimplikasi pada rendahnya mobilitas sosial di jangka panjang (M. Haris Hidayatulloh, 2022).

Aspek keamanan juga terpengaruh oleh ketimpangan infrastruktur. Wilayah dengan fasilitas publik yang baik umumnya memiliki tingkat keamanan lebih tinggi karena penerangan jalan, pengawasan CCTV, dan patroli rutin. Sebaliknya, daerah yang kurang terlayani infrastruktur keamanan cenderung memiliki tingkat kriminalitas lebih tinggi. Data

lapangan menunjukkan bahwa warga di wilayah tersebut merasa kurang terlindungi dan kurang percaya pada aparat keamanan.

Ketidakmerataan infrastruktur juga memengaruhi integrasi sosial. Wilayah yang terhubung baik menjadi pusat pertemuan lintas kelas sosial, sedangkan wilayah tertinggal semakin terisolasi. Kondisi ini membatasi interaksi antar kelompok sosial-ekonomi dan memperkuat stereotip negatif. Observasi di kota menengah menunjukkan bahwa warga dari wilayah terisolasi jarang mengakses pusat kota karena hambatan biaya transportasi.

Ketimpangan yang terus berlanjut berpotensi menciptakan segregasi spasial yang permanen. Pusat kota menjadi simbol kemajuan dan kemewahan, sedangkan wilayah pinggiran identik dengan keterbelakangan. Segregasi ini tidak hanya berdampak pada persepsi sosial, tetapi juga mengurangi solidaritas antarwarga, sehingga memperlemah fondasi stabilitas kota. Kesenjangan infrastruktur juga mempengaruhi partisipasi politik (Iswanto et al., 2023). Warga yang merasa tidak diuntungkan oleh pembangunan cenderung apatis atau mendukung gerakan populis yang menjanjikan pemerataan cepat. Perbedaan aspirasi politik ini berpotensi memecah konsensus kebijakan di tingkat kota, menghambat perencanaan pembangunan jangka panjang yang berkelanjutan.

Dalam jangka panjang, kesenjangan infrastruktur dapat menurunkan daya saing kota secara keseluruhan. Ketika sebagian besar potensi ekonomi hanya berkembang di titik-titik tertentu, kontribusi wilayah lain terhadap PDRB kota menurun (Rizqy, 2021). Hal ini mengurangi ketahanan ekonomi kota terhadap krisis dan memperbesar ketergantungan pada sektor tertentu yang rentan terhadap fluktuasi global.

Dengan demikian, penelitian ini menegaskan bahwa kesenjangan infrastruktur bukan hanya masalah teknis pembangunan, tetapi juga faktor penentu stabilitas sosial-ekonomi kota. Tanpa strategi pemerataan yang terencana dan partisipatif, infrastruktur dapat menjadi sumber fragmentasi

sosial dan ketidakstabilan ekonomi. Pendekatan kebijakan yang inklusif diperlukan agar pembangunan infrastruktur mampu memperkuat, bukan melemahkan, stabilitas perkotaan.

D. KESIMPULAN

Penelitian lapangan ini menunjukkan bahwa infrastruktur perkotaan memiliki peran ganda yang kompleks. Di satu sisi, pembangunan infrastruktur terbukti mendorong pertumbuhan ekonomi melalui peningkatan konektivitas, efisiensi distribusi, penciptaan pusat-pusat usaha baru, dan peningkatan nilai aset. Manfaat ini dirasakan terutama oleh pelaku usaha besar, pemilik modal, dan wilayah yang terhubung langsung dengan proyek pembangunan. Namun, di sisi lain, infrastruktur juga memicu kesenjangan ekonomi dengan memperkuat gentrifikasi, memusatkan kegiatan ekonomi di titik-titik tertentu, serta membatasi akses masyarakat berpenghasilan rendah terhadap manfaatnya.

Ketimpangan ini berdampak pada penurunan kohesi sosial, segregasi spasial, dan ketidakmerataan peluang ekonomi, yang pada akhirnya mengancam stabilitas sosial-ekonomi kota. Oleh karena itu, diperlukan kebijakan pembangunan infrastruktur yang inklusif, partisipatif, dan berbasis pemerataan. Integrasi strategi redistribusi, perlindungan warga rentan, dan pemerataan akses layanan publik menjadi langkah penting untuk memastikan infrastruktur benar-benar menjadi penggerak pertumbuhan yang berkeadilan dan berkelanjutan bagi seluruh lapisan masyarakat.

REFERENSI

- Hakim, L., & Birusman Nuryadin, M. (2024). Nilai-Nilai Islam dalam Kebijakan Ekonomi Modern; Pemikiran Umer Chapra Integration of Islamic Values into Modern Economic Policies; Umer Chapra Perspective. *Jurnal Ekonomi Syariah Dan Bisnis*, 7(2), 339–349. <http://ejournal.unma.ac.id/index.php/Maro>
- Iswanto, J., Tohawi, A., Hendratri, B. G., & ... (2023). Elaborasi Khiyar: Dinamika Transaksi Jual Beli Pakaian di Pasar Tradisional Bagor Nganjuk. *Jurnal Kolaboratif ...*, 6(11), 1601–1606.

<https://doi.org/10.56338/jks.v6i11.4652>

- Kasto, & Aminulloh, A. (2024). Analisis Ragam Transaksi Jual Beli Di Pasar Modern Dan Tradisional Dalam Pandangan Ekonomi Syariah. *Journal of Islamic Studies*, 1(5), 618–629. <https://doi.org/10.61341/jis/v2i2.049>
- M. Haris Hidayatulloh. (2022). Implementasi Akad Muamalah di Pasar Tradisional Keppo Pamekasan. *Al-Huquq: Journal of Indonesian Islamic Economic Law*, 4(1), 1–14. <https://doi.org/10.19105/alhuquq.v4i1.5258>
- Oktaviani, N., & Putri, R. (2025). Strategi Pengembangan Usaha Mikro, Kecil, Dan Menengah Berbasis Ekonomi Kreatif Dalam Perspektif Ekonomi Islam. *Khulasah: Islamic Studies Journal*, 7(1), 137–148. <https://doi.org/10.55656/kisj.v7i1.211>
- Rahman, R., Zulaiha, H., Maulana, A. M., S.Pd.I., M.Sy, T., & Siregar, S. (2024). Dinamika Pembagian Harta Warisan Perspektif Syariat Islam Dan Adat. *Yurisprudencia: Jurnal Hukum Ekonomi*, 10(1), 17–31. <https://doi.org/10.24952/yurisprudencia.v10i1.11106>
- Rizqy, R. (2021). Implementasi Akad Musawamah pada Pasar Tradisional. *Hukum Ekonomi Syariah STI SEBI*, 1(1), 1.
- Sutarto, J., Mulyono, S. E., Nurhalim, K., & Pratiwi, H. (2018). Model Pemberdayaan Masyarakat Melalui Pelatihan Kecakapan Hidup Berbasis Keunggulan Lokal Desa Wisata Mandiri Wanurejo Borobudur Magelang. *Jurnal Penelitian Pendidikan*, 35(1), 27–40.
- Syahputra, A., Harahap, I., Kaswinata, & Nawawi, Z. M. (2023). Signifikansi Peranan Umkm Dalam Pembangunan Ekonomi Di Kota Medan Dalam Prespektif Syariah. *Jurnal Tabarru': Islamic Banking and Finance*, 6(November), 718–728.
- Yulianti, D., Arif Musthofa, M., & Yatima, K. (2021). Analisis Peran Pasar Tradisional Terhadap Peningkatan Ekonomi Masyarakat Desa Lagan Tengah Kecamatan Geragai. *Jurnal Ilmu Manajemen Terapan*, 3(1), 65–76. <https://doi.org/10.31933/jimt.v3i1.703>
- Zaki, M., Nuruddin, A., & Siregar, S. (2020). Konstruksi Model Manajemen Mutu Syariah Dalam Pengelolaan Zakat di Baznas Provinsi Jambi. *NUR EL-ISLAM: Jurnal Pendidikan Dan Sosial Keagamaan*, 6(2), 167–195. <https://doi.org/10.51311/nuris.v6i2.139>