



TESIS - RC185401

**KRITERIA PARTISIPASI MASYARAKAT UNTUK
MENCAPAI PROYEK JALAN RAYA YANG SUSTAINABLE
DI KOTA SURABAYA**

**WAHYU ADISTYA RINDARTI
03111650030001**

Dosen Pembimbing
M. Arif Rohman, S.T., M.Sc., Ph.D.

Departemen Teknik Sipil
Fakultas Teknik Sipil, Lingkungan dan Kebumihan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
2019



TESIS - RC185401

**KRITERIA PARTISIPASI MASYARAKAT UNTUK
MENCAPAI PROYEK JALAN RAYA YANG SUSTAINABLE
DI KOTA SURABAYA**

**WAHYU ADISTYA RINDARTI
03111650030001**

**Dosen Pembimbing
M. Arif Rohman, S.T., M.Sc., Ph.D.**

**Departemen Teknik Sipil
Fakultas Teknik Sipil, Lingkungan dan Kebumihan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
2019**



THESIS - RC185401

**CRITERIA FOR COMMUNITY PARTICIPATION
TO ACHIEVE SUSTAINABLE ROAD PROJECT
IN SURABAYA**

**WAHYU ADISTYA RINDARTI
03111650030001**

**Advisor
M. Arif Rohman, S.T., M.Sc., Ph.D.**

**Department Civil Engineering
Faculty of Civil, Environmental and Geo Engineering
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
2019**

LEMBAR PENGESAHAN TESIS

Tesis disusun untuk memenuhi salah satu syarat memperoleh gelar
Magister Teknik (M.T.)
di

Institut Teknologi Sepuluh Nopember

Oleh:

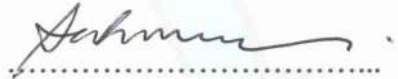
Wahyu Adistya Rindarti
NRP. 03111650030001

Tanggal Ujian : 04 Juli 2019
Periode Wisuda : September 2019

Disetujui oleh:

Pembimbing :

Moh. Arif Rohman, S.T., M.Sc., Ph.D.



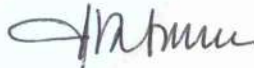
NIP. 197712082005011002

Penguji :

1. Christiono Utomo, S.T., M.T., Ph.D.
NIP. 196703192002121005



2. Ir. I Putu Artama Wiguna, M.T., Ph.D.



NIP. 196911251999031001

Kepala Departemen Teknik Sipil
Fakultas Teknik Sipil, Lingkungan, dan Kebumihan



Tri Joko Wahyu Adi, S.T., M.T., Ph.D.
NIP. 197404202002121003

PERNYATAAN KEASLIAN TESIS

Saya menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa:

Tesis yang berjudul: “**Kriteria Partisipasi Masyarakat untuk Mencapai Proyek Jalan Raya yang *Sustainable* di Kota Surabaya**” ini adalah karya penelitian saya sendiri dan tidak terdapat karya /tuliskan untuk memperoleh gelar akademik maupun karya ilmiah/tuliskan yang pernah dipublikasikan oleh orang lain, kecuali dijadikan kutipan dari bagian karya ilmiah/tuliskan orang lain dengan menyebutkan sumbernya, baik dalam naskah disertasi maupun daftar pustaka.

Apabila ternyata ditemukan dan terbukti terdapat unsur-unsur plagiasi di dalam naskah **tesis** ini, maka saya bersedia menerima sanksi sesuai dengan peraturan akademik ITS dan/atau perundang-undangan yang berlaku.

Surabaya, 26 Juli 2019



Wahyu Adistya Rindarti

NRP: 03111650030001

KRITERIA PARTISIPASI MASYARAKAT UNTUK MENCAPAI PROYEK JALAN YANG SUSTAINABLE DI KOTA SURABAYA

Nama Mahasiswa : Wahyu Adistya Rindarti
NRP : 03111650030001
Dosen Pembimbing : M. Arif Rohman, S.T., M.Sc., Ph.D.

ABSTRAK

Pelaksanaan proyek jalan raya dapat dinilai berhasil ketika dapat mendukung kegiatan masyarakat, salah satu kriteria proyek jalan raya yang berhasil adalah proyek yang mengusung konsep *sustainable development*. Konsep ini terdiri dari tiga bidang yaitu ekonomi, lingkungan dan sosial. dalam penelitian ini penulis membahas bidang sosial mengenai peran atau partisipasi masyarakat dalam pelaksanaan proyek pembangunan jalan raya. Selama ini praktek partisipasi masyarakat diterapkan pada tahap AMDAL, seringkali dianggap sebagai bentuk formalitas untuk mendapatkan ijin dalam pembangunan. Beberapa penelitian tentang konsep partisipasi sudah dilakukan pada pada proyek jalan tol, gedung publik, perencanaan tata kota, namun sejauh ini konsep partisipasi untuk proses pembangunan jalan raya belum banyak ditemukan. Bentuk partisipasi yang dimaksudkan berupa pemberian kesempatan kepada masyarakat dalam mengemukakan pendapatnya untuk menilai suatu rencana atau program yang akan ditetapkan

Penelitian ini dimaksudkan untuk menjembatani kesenjangan yang ada pada literatur dengan mencari kriteria partisipasi masyarakat yang sesuai untuk konteks pembangunan jalan raya untuk mewujudkan infrastruktur yang sustainable. Penelitian melibatkan 300 responden dengan tiga kategori yaitu pemerintah, swasta dan masyarakat menggunakan metode purposive sampling. Serangkaian uji statistik yang dilakukan yaitu analisis deskriptif, analysis of variance (ANOVA), uji post-hoc analisa faktor. Dari hasil penelitian, diperoleh kriteria untuk mengukur kriteria partisipasi masyarakat yang dapat mencapai proyek jalan raya yang berkelanjutan, serta terdapat perbedaan yang signifikan terlihat pada pada kategori pemerintah dan masyarakat.

Kata kunci : jalan raya, partisipasi masyarakat, *sustainable development*, surabaya.

Halaman ini sengaja dikosongkan

CRITERIA FOR COMMUNITY PARTICIPATION TO ACHIEVE SUSTAINABLE ROAD PROJECT IN SURABAYA

By : Wahyu Adistya Rindarti
Student Identity Number : 03111650030001
Supervisor : M. Arif Rohman, S.T., M.Sc., Ph.D.

ABSTRACT

The implementation of the road project can be considered successful when it can support community activities, one of the criteria for a successful road project is a project that carries the concept of sustainable development. This concept consists of three fields namely economic, environmental and social. In this study the author discusses the social field regarding the role or participation of the community in the implementation of road construction projects. During this time the practice of community participation was applied at the AMDAL stage, often considered as a form of formality to get permission in development. Several studies on the concept of participation have been carried out on toll road projects, public buildings, urban planning, but so far the concept of participation in the road construction process has not been found. The form of participation is meant in the form of giving an opportunity to the community in expressing their opinions to assess a plan or program to be determined.

This study is intended to bridge the gap that exists in the literature by looking for criteria for community participation that are appropriate for the context of road development to realize sustainable infrastructure. The study involved 300 respondents with three categories, namely government, private sector and community using purposive sampling method. A series of statistical tests were carried out, namely descriptive analysis, analysis of variance (ANOVA), post-hoc factor analysis. From the results of the study, a variable was obtained to measure the criteria for community participation that could achieve a sustainable road project, as well as a difference in perceptions among the stakeholders involved.

Keywords: road, community participation, sustainable development, Surabaya.

Halaman ini sengaja dikosongkan

KATA PENGANTAR

Puji Syukur kepada Allah SWT yang telah memberikan rahmat, karunia, dan kemudahan dalam proses penulisan tesis yang berjudul “Kriteria Partisipasi Masyarakat Untuk Mencapai Proyek Jalan Raya Yang *Sustainable* di Kota Surabaya” sehingga dapat terselesaikan dengan baik. Dengan selesainya penulisan tesis ini maka akan di ajukan sebagai syarat untuk memperoleh gelar Magister Teknik. Penulis ingin menyampaikan ucapan terimakasih karena telah membantu secara langsung maupun tidak langsung hingga terselesaikannya tesis ini, antara lain kepada:

1. Kedua orang tua yang telah memberikan doa, kasih sayang dan dukungan baik moral dan materi,
2. Mega Dharini serta Dini Hari Indarto sebagai kakak serta adik yang telah memberikan dukungan serta semangat
3. Bapak M. Arif Rohman, S.T., M.Sc., Ph.D. selaku dosen konsultasi pembimbing, yang telah memberikan motivasi, bimbingan, serta meluangkan waktunya.
4. Rintih Prastianing A.T. dan Urifatul Azizah sebagai sahabat saya yang selalu memberikan semangat serta nasihat kepada penulis
5. Mira Anjar Gita dan Laveda Nidya Irianti yang selalu memberikan nasihat, arahan, serta waktu sehingga penulis dapat menyelesaikan Tesis ini.
6. Teman-teman Manajemen Proyek Konstruksi 2016
7. Semua pihak yang telah membantu dalam proses penyusunan tesis ini.

Penulis juga menyadari bahwa dalam tesis ini masih terdapat beberapa kekurangan. Untuk itu penulis mengharapkan kritik dan saran yang membangun agar penulis dapat memperbaiki kesalahannya.

Surabaya, 29 Juli 2019

Wahyu Adistya Rindarti

Halaman ini sengaja dikosongkan

DAFTAR ISI

ABSTRAK	iii
<i>ABSTRACT</i>	v
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR GAMBAR	xiii
DAFTAR TABEL	xv
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Penelitian	1
1.2 Perumusan Masalah Penelitian	3
1.3 Tujuan Penelitian	4
1.4 Manfaat Penelitian	4
1.5 Ruang Lingkup Penelitian	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	7
2.1 Proyek Jalan Raya	7
2.1.1 Klasifikasi Menurut Fungsi Jalan	8
2.1.2 Klasifikasi Menurut Kelas Jalan	9
2.1.3 Klasifikasi Menurut Medan Jalan	10
2.1.4 Klasifikasi Menurut Wewenang Pembinaan Jalan	11
2.2 Proyek jalan Raya di Surabaya	12
2.3 Sustainable Development	12
2.3.1. Konsep <i>Sustainable Development</i>	12
2.3.2. Konsep <i>Sustainable</i> Jalan Raya	14
2.4 Pemangku Kepentingan (<i>Stakeholder</i>)	15
2.4.1 Konsep Pemangku Kepentingan (<i>Stakeholder</i>)	15
2.4.2 Peran Pemangku Kepentingan (<i>Stakeholder</i>) pada proyek.....	16
2.5 Partisipasi Masyarakat	17
2.5.1 Konsep Partisipasi Masyarakat	17
2.5.2 Hubungan Konsep Partisipasi Masyarakat dengan <i>Sustainable</i>	21
2.5.3 Konsep Partisipasi Masyarakat Dalam Proyek Kontruksi	22

2.5.4 Konsep Partisipasi Masyarakat di Indonesia	22
2.6 Penelitian Terdahulu	23
2.7 Kriteria Penelitian	26
2.8 Posisi Penelitian	29
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	33
3.1 Gambaran Obyek Penelitian	33
3.2 Tahapan Penelitian	34
3.3 Metode Penyusunan Kuesioner	35
3.3.1 Skala Pengukuran	35
3.3.2 Pilot Test	36
3.4 Metode Pengumpulan Data	37
3.4.1 Metode Survei	37
3.4.2 Metode Purposive Sampling	37
3.4.3 Pengumpulan Data secara <i>Cross-Sectional</i>	38
3.4.4 Penyebaran Kuesioner	39
3.4.4.1 Populasi.....	39
3.4.4.2 Sampel.....	39
3.5 Metode Analisis Data.....	40
3.5.1 Analisa Deskriptif	40
3.5.2 Uji <i>analysis of variance</i> (ANOVA).....	41
3.5.3 Uji <i>Post-Hoc</i>	41
3.5.4 Analisa Faktor	41
BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN	43
4.1 Proses Survei	43
4.1.1 Survei Pendahuluan	43
4.1.2 Survei Utama	50
4.2 Analisa Deskriptif	51
4.2.1 Analisa Deskriptif Demografi Berdasarkan Kategori	51
4.2.2 Analisa Deskriptif Demografi Berdasarkan Usia.....	52
4.2.3 Analisa Deskriptif Demografi Berdasarkan Gender.....	52
4.2.4 Analisa Deskriptif Demografi Berdasarkan Tingkat Pendidikan.....	53
4.3 Pengujian Instrumen Penelitian	53

4.3.1 Uji Validitas Instrumen.....	54
4.3.2 Uji Reliabilitas Instrumen.....	55
4.4. Uji rata-rata (<i>mean</i>).....	56
4.5 Uji <i>analysis of variance</i> (ANOVA).....	59
4.6 Uji <i>Post-Hoc</i>	61
4.7 Analisa Faktor.....	65
4.7.1 Menguji Kelayakan Item.....	65
4.7.2 Faktoring dan Rotasi.....	66
4.8 Diskusi dan Pembahasan.....	70
4.8.1 Kriteria Partisipasi Masyarakat.....	71
4.8.2 Perbedaan Persepsi Antar Kategori terhadap Kriteria.....	78
4.8.3 Klasifikasi Kriteria Partisipasi Masyarakat.....	80
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN.....	85
5.1 Kesimpulan.....	85
5.2 Saran.....	85
DAFTAR PUSTAKA.....	87
LAMPIRAN.....	93

Halaman ini sengaja dikosongkan

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Eksisting Jalan Raya Kota Surabaya.....	12
Gambar 2.2 Pilar Pendukung Keberlanjutan	13
Gambar 2.3 Posisi Penelitian	30
Gambar 3.1 Bagan Alir Penelitian	35
Gambar 4.1 Tingkat Relevansi Kriteria	44
Gambar 4.2 Demografi Responden Berdasarkan Kategori.....	51
Gambar 4.3 Demografi Responden Berdasarkan Usia	52
Gambar 4.4 Demografi Responden Berdasarkan Gender	52
Gambar 4.5 Demografi Responden Berdasarkan Tingkat Pendidikan	53

Halaman ini sengaja dikosongkan

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Klasifikasi Menurut Kelas Jalan	10
Tabel 2.2 Klasifikasi Menurut Medan Jalan	10
Tabel 2.3 Kriteria <i>Sustainable</i> Jalan Raya	15
Tabel 2.4 Level Partisipasi Menurut Arnstein	18
Tabel 2.5 Hubungan Partisipasi dengan <i>Sustainable</i>	21
Tabel 2.6 Kriteria Penelitian	26
Tabel 2.7 Posisi Penelitian	30
Tabel 4.1 Data Responden Ahli	44
Tabel 4.2 Daftar Survei Pendahuluan	45
Tabel 4.3 Uji Validitas Responden	54
Tabel 4.4 Nilai <i>Cronbrach Alpha</i>	55
Tabel 4.5 Uji Rata-rata (<i>mean</i>)	56
Tabel 4.6 Hasil Uji ANOVA	60
Tabel 4.7 Hasil Uji <i>Post-Hoc</i> Secara Keseluruhan	62
Tabel 4.8 Hasil Uji <i>Post-Hoc</i> antar kategori responden	62
Tabel 4.9 Hasil KMO and <i>Bartlet Test</i> Seluruh Kategori	66
Tabel 4.10 <i>Communalities</i>	66
Tabel 4.11 <i>Initial Eigen Values</i> Kategori Masyarakat	67
Tabel 4.12 <i>Rotated Component Matrix</i>	68
Tabel 4.13 Klasifikasi yang Terbentuk	80

Halaman ini sengaja dikosongkan

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Penelitian

Semakin berkembangnya teknologi, memperbesar tuntutan masyarakat terhadap ketersediaan prasarana transportasi. Berdasarkan UU RI No 38 Tahun 2004, jalan merupakan prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel. Ketersediaan jalan raya merupakan salah satu sarana transportasi darat yang berguna untuk memfasilitasi masyarakat dalam melakukan aktifitas sehari-hari. Perlu adanya usaha agar pelaksanaan proyek jalan raya dapat berjalan dengan baik dan sukses sehingga dapat mendukung kegiatan masyarakat dalam menyelesaikan aktifitasnya. Dalam mewujudkan proyek jalan raya yang baik dan sukses, juga perlu adanya penerapan konsep pembangunan berkelanjutan atau *sustainable development*. Konsep Pembangunan berkelanjutan merupakan solusi untuk meningkatkan taraf hidup manusia dengan menyesuaikan keterbatasan sumber daya alam dan kebutuhan manusia. Kesesuaian sumber daya alam yang tidak sesuai dengan kebutuhan manusia menjadi masalah utama dalam era keberlanjutan saat ini. Konsep tentang berkelanjutan muncul sejak tahun 1890-an. Pada saat itu PBB melalui UNESCO, mencanangkan sebagai tindakan nyata dalam memajukan perekonomian dan perkembangan sosial.

Pembangunan berkelanjutan yang dimaksud oleh UNESCO mengacu pada peningkatan taraf hidup masyarakat dan pelaksanaan pembangunan yang efisien. Selain itu, pemanfaatan sumber daya alam yang terdapat dalam lingkungan kehidupan manusia juga harus menjamin pemenuhan kebutuhan jangka panjang serta mempertimbangkan keberadaan generasi yang akan datang. Menurut Elkington (1998) konsep pembangunan berkelanjutan didasarkan pada integrasi terhadap 3 bidang yaitu ekonomi, lingkungan dan sosial yang dikenal sebagai triple

bottom line (TBL). Bidang sosial merupakan sebuah aspek yang berkaitan dengan kehidupan manusia. Pada umumnya konsep *sustainable development* hanya dilihat dari segi lingkungan dan ekonomi saja, sedangkan pada segi sosial sedikit terabaikan. Menurut Lawalata (2013) salah satu prinsip pembangunan jalan berkelanjutan dalam bidang sosial adalah partisipasi masyarakat. Partisipasi masyarakat merupakan suatu kegiatan yang bertujuan untuk mewujudkan kesetaraan hak bagi masyarakat diarea sekitar jalan. Salah satu upaya untuk mewujudkan pembangunan berkelanjutan pada proyek infrastruktur, termasuk jalan raya adalah melalui implementasi prinsip partisipasi masyarakat.

Di Indonesia, landasan hukum pelaksanaan partisipasi masyarakat adalah UUD 1945 yang menyebutkan bahwa partisipasi adalah hak dasar warga Negara, dan partisipasi politik sebagai prinsip dasar demokrasi. Partisipasi masyarakat yang dimaksudkan berupa pemberian kesempatan kepada masyarakat dalam mengemukakan pendapatnya untuk menilai suatu rencana atau program yang akan ditetapkan. Proses partisipasi masyarakat lebih dimungkinkan dilakukan pada era reformasi. Dampaknya, masyarakat menjadi lebih kritis dan terbuka mengkaji serta mengkritisi kebijakan-kebijakan yang akan dan sedang dilakukan pemerintah. Secara ideal proses partisipasi masyarakat yang baik adalah ketika dapat dilakukan dengan memenuhi kaidah-kaidah partisipasi. Arnstein (1969) mengatakan bahwa proses partisipasi yang baik adalah mekanisme yang bisa berujung pada penguatan kapasitas masyarakat (empowerment) sehingga mereka dapat terlibat secara aktif dalam proses pengambilan keputusan pada waktu, lingkup dan tahapan yang tepat pada tahapan proyek (*project life cycle*). Harapannya agar mekanisme kontrol dapat berjalan dengan baik yang pada akhirnya akan berdampak pada kesuksesan proyek. Menurut Creighton (2005), partisipasi masyarakat jika dilihat secara prinsip melibatkan setiap orang, walaupun tidak mungkin menjangkau semua individu. Namun, sayangnya selama ini menurut Li (2013) praktek partisipasi pada kegiatan pembangunan proyek infrastruktur yang biasa dilakukan sebagai bagian dari *Environmental Impact Assessment* (EIA) atau yang di Indonesia dikenal dengan istilah Analisis Mengenai Dampak Lingkungan (AMDAL) masih belum berjalan dengan baik. Handayani (2009) juga mengkritisi bahwa proses seringkali dianggap sebagai suatu bentuk formalitas untuk mendapatkan ijin dalam pembangunan.

Berangkat pada kondisi di atas, kriteria yang bisa digunakan untuk menilai apakah pelaksanaan proses partisipasi masyarakat melalui proses AMDAL sudah dilakukan dengan baik. Beberapa penelitian tentang konsep partisipasi juga sudah dilakukan pada beberapa bidang. Diantaranya pada proyek jalan tol, gedung publik, perencanaan tata kota dan sebagainya. Namun hingga saat ini, kriteria untuk mengukur performa partisipasi masyarakat untuk proses pembangunan jalan raya masih belum cukup jelas. Surabaya merupakan kota terbesar kedua dengan tingkat perkembangan pembangunan jalan yang pesat. Kondisi eksisting pada saat ini dengan mobilisasi penduduk Surabaya yang sangat dinamis membutuhkan penyediaan peningkatan dan penyediaan jalan yang memadai. Sehubungan dengan itu agar proses pembangunan jalan raya dapat selaras dengan konsep *sustainability*. Oleh karena itu, penelitian ini dimaksudkan untuk menjembatani kesenjangan yang ada pada literatur dengan mencari kriteria partisipasi masyarakat yang sesuai untuk konteks pembangunan jalan raya untuk mewujudkan infrastruktur yang *sustainable* di Kota Surabaya. Konsep partisipasi yang sesuai untuk pembangunan proyek jalan raya dapat diformulasikan dengan mengidentifikasi kriteria untuk mengukur performa atau kinerjanya. Berdasarkan kriteria tersebut selanjutnya dapat dilakukan penilaian atau evaluasi terhadap pelaksanaan konsep yang ada.

1.2 Perumusan Masalah Penelitian

Berdasarkan uraian dari latar belakang diatas, maka permasalahan yang akan dikaji adalah sebagai berikut:

- a. Apa saja kriteria partisipasi masyarakat untuk mencapai proyek jalan raya yang *sustainable* di Surabaya?
- b. Apakah terdapat perbedaan persepsi antara setiap kategori responden mengenai kriteria partisipasi masyarakat untuk mencapai proyek jalan raya yang *sustainable* di Surabaya?
- c. Seperti apakah klasifikasi kriteria partisipasi masyarakat untuk mencapai proyek jalan raya yang *sustainable* di Surabaya?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan uraian dari rumusan masalah penelitian diatas, maka tujuan penelitian adalah sebagai berikut:

- a. Mengetahui apa saja kriteria partisipasi masyarakat untuk mencapai proyek jalan yang *sustainable* di Surabaya.
- b. Mengetahui seperti apa perbedaan antara persepsi responden mengenai kriteria partisipasi masyarakat untuk mencapai proyek jalan yang *sustainable* di Surabaya.
- c. Mengetahui seperti apa klasifikasi kriteria partisipasi masyarakat untuk mencapai proyek jalan yang *sustainable* di Surabaya.

1.4 Manfaat Penelitian

Berdasarkan tujuan penelitian, harapan dari penelitian yang disusun ini akan dapat memberikan manfaat, yaitu :

- a. Sebagai salah satu kontribusi terhadap pengembangan teori *sustainable development* khususnya terkait dengan proyek jalan raya .
- b. Penelitian yang dilakukan yaitu sebagai informasi bagi stakeholder yang terkait dengan proyek jalan raya dalam mengimplementasi konsep *sustainable development*.

1.5 Ruang Lingkup Penelitian

Menambah jelasnya materi pembahasan penelitian ini dan agar masalah dapat berfokus pada titik permasalahan sehingga tidak meluas, maka perlu adanya batasan sebagai berikut:

- a. Subyek penelitian ini adalah masyarakat terdampak yang pernah mengikuti proses partisipasi serta pihak pemerintah dan swasta yang terkait pada proyek jalan di Surabaya.
- b. Obyek pada penelitian ini adalah kriteria partisipasi masyarakat untuk mencapai proyek jalan yang *sustainable* di Surabaya. Mengingat keterbatasan waktu dan biaya, maka dalam hal ini peneliti memberikan batasan sebagai berikut:
 - i. Penelitian dilakukan pada 3 jaringan jalan raya di kota Surabaya.
 - ii. Jalan yang akan dijadikan obyek berupa jalan yang dibangun pada masa reformasi.

- iii. Masyarakat yang dijadikan obyek penelitian merupakan masyarakat yang telah mengikuti proses partisipasi serta pihak pemerintah dan swasta yang terkait pada proyek jalan di Surabaya.
- c. Lokasi Penelitian dilakukan di kota Surabaya.

Halaman ini sengaja dikosongkan

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

Penelitian ini didukung oleh teori *sustainable* dan konsep partisipasi masyarakat. Bab sebelumnya memberikan latar belakang penelitian tentang pentingnya menyelidiki konsep partisipasi masyarakat sebagai bagian dari kriteria *sustainable* jalan raya. Beberapa penelitian tentang konsep partisipasi sudah dilakukan pada beberapa bidang. Namun hingga saat ini, kriteria untuk mengukur performa partisipasi masyarakat untuk proses pembangunan jalan raya masih belum cukup jelas. Oleh karena itu, bab ini memberikan ulasan tentang *sustainable* jalan raya dan bagaimana konsep ini terhubung dengan konsep partisipasi masyarakat.

Setelah pengantar ini di Bagian 2.1 mengulas proyek jalan raya, Bagian 2.2 mengulas tentang proyek jalan raya di Surabaya, dan ini diikuti oleh Bagian 2.3 yang menyajikan konsep *sustainable* development. Selanjutnya pada bagian 2.4 mengulas konsep partisipasi masyarakat, meninjau penelitian terdahulu yang berisi tentang konsep *sustainable* melalui proses partisipasi masyarakat. Sebelum mengakhiri bab tinjauan pustaka, variabel penelitian yang diidentifikasi sebagai kriteria partisipasi masyarakat untuk mencapai proyek jalan raya yang *sustainable berada* dalam Bagian 2.5 menjelaskan tentang partisipasi masyarakat. Secara garis besar pada bagian tinjauan pustaka, menjelaskan tentang beberapa teori serta konsep partisipasi masyarakat yang digunakan sebagai rujukan berfikir dan menganalisis.

2.1 Proyek Jalan Raya

Keberadaan jalan merupakan hal pokok dalam menunjang pergerakan dan segala aktivitas manusia maupun perkembangannya terutama di darat. Dalam arti lain, perkembangan jalan seiring dan saling membutuhkan dengan perkembangan aktivitas manusia baik pembangunan fisik wilayah maupun mobilitas orang dan barang. Semakin baik atau semakin tersedia prasarana jalan, maka semakin baik pula kemudahan dalam beraktivitas bagi manusia. Jalan raya merupakan sarana transportasi darat yang berguna untuk memfasilitasi masyarakat dalam melakukan

aktifitas sehari-hari. Di Indonesia, keberadaan jalan diatur dalam Undang-Undang Nomor 38 tahun 2004 tentang Jalan. Didalamnya terkandung bahwa jalan merupakan suatu prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel. Klasifikasi jalan merupakan aspek penting yang pertama kali harus diidentifikasi sebelum melakukan perancangan jalan, karena kriteria desain suatu rencana jalan yang ditentukan dari standar desain ditentukan oleh klasifikasi jalan rencana. Pada prinsipnya klasifikasi jalan dalam standar desain (baik untuk jalan antar kota maupun jalan luar kota) didasarkan kepada klasifikasi jalan menurut undang-undang dan peraturan pemerintah yang berlaku. Berdasarkan Pedoman Bina Marga 1997, Jalan raya digolongkan dalam 4 klasifikasi yaitu:

2.1.1 Klasifikasi Menurut Fungsi Jalan

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 34 tahun 2006 tentang jalan, klasifikasi jalan menurut fungsinya terbagi menjadi empat jalan yaitu:

a. Jalan Arteri

Jalan arteri merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanannya jarak jauh, dengan kecepatan rata-rata tinggi dan jumlah jalan masuk ke jalan ini sangat dibatasi secara berdaya guna

b. Jalan Kolektor

Jalan kolektor merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan dengan ciri-ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang dan jumlah jalan masuk dibatasi.

c. Jalan Lokal

Jalan lokal merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan setempat dengan ciri-ciri perjalanan jarak pendek, kecepatan rata-rata rendah dan masuk tidak dibatasi.

d. Jalan Lingkungan

Jalan lingkungan merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan setempat dengan ciri-ciri perjalanan jarak pendek, kecepatan rata-rata rendah dan jalan masuk dibatasi.

2.1.2 Klasifikasi Menurut Kelas Jalan

Berdasarkan UU No.22 Tahun 2009, jalan dikelompokkan menjadi dua yaitu:

- a. Fungsi dan intensitas lalu lintas guna kepentingan pengaturan penggunaan jalan dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan.
- b. Daya dukung untuk menerima muatan sumbu terberat dan dimensi kendaraan bermotor.

Klasifikasi pengelompokan menurut kelas Jalan yaitu:

- a. Jalan kelas I, yaitu jalan arteri dan kolektor yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 (delapan belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 10 (sepuluh) ton;
- b. Jalan kelas II, yaitu jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 12.000 (dua belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton;
- c. Jalan kelas III A adalah jalan arteri atau kolektor yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2500 mm, ukuran panjang tidak melebihi 18000 mm dan muatan sumbu terberat yang diizinkan 8 ton.
- d. Jalan kelas III B adalah jalan kolektor yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2500 mm, ukuran panjang tidak melebihi 12000 mm dan muatan sumbu terberat yang diizinkan 8 ton.
- e. Jalan kelas III C adalah jalan lokal dan lingkungan yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2100 mm,

ukuran panjang tidak melebihi 9000 mm dan muatan sumbu terberat yang diizinkan 8 ton.

- f. Jalan kelas khusus, yaitu jalan arteri yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang melebihi 18.000 (delapan belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat lebih dari 10 (sepuluh) ton.

Adapun klasifikasi jalan adalah seperti tercantum dalam tabel berikut:

Tabel 2.1 Klasifikasi Menurut Kelas Jalan

Fungsi	Kelas	Lebar Kendaraan (mm)	Panjang Kendaraan (mm)	Muatan Sumbu Terberat (MST) (Ton)
Arteri	I	> 2.500	> 18.000	> 10
	II	> 2.500	> 18.000	10
	III A	> 2.500	> 18.000	8
Kolektor	III A	> 2.500	> 18.000	8
	III B	> 2.500	> 12.000	
Lokal	III C	> 2.100	> 9.000	8

Sumber: Pedoman Bina Marga 1997 Tata Cara Perencanaan Geometrik Jalan Antar Kota No. 038 TBM 1997

2.1.3 Klasifikasi Menurut Medan Jalan

Medan jalan diklasifikasikan berdasarkan kondisi sebagian besar kemiringan medan yang diukur tegak lurus garis kontur. Klasifikasi menurut medan jalan dapat dilihat pada tabel 2.2.

Tabel 2.2 Klasifikasi Menurut Medan Jalan

Jenis Medan	Notasi	Kemiringan Medan (%)
Datar	D	< 3
Berbukit	B	3-25
Pegunungan	G	25

Sumber: Pedoman Bina Marga 1997 Tata Cara Perencanaan Geometrik Jalan Antar Kota No. 038 TBM 1997

2.1.4 Klasifikasi Menurut Wewenang Pembinaan Jalan

Berdasarkan UU No.22 Tahun 2009 Klasifikasi menurut wewenang pembinaannya terdiri dari jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten/kotamadya, dan jalan desa.

- a. Jalan nasional, merupakan jalan arteri dan jalan kolektor dalam sistem primer yang menghubungkan antar ibukota provinsi, dan jalan strategis nasional, serta jalan tol.
- b. Jalan provinsi, merupakan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota provinsi dengan ibukota kabupaten/kota, antar ibukota kabupaten/kota, dan jalan setrategis nasional.
- c. Jalan kabupaten, merupakan jalan lokal dalam sistem jaringan jalan primer yang tidak termasuk jalan yang menghubungkan ibukota kabupaten dengan ibukota kecamatan, antar ibukota kecamatan, ibukota kabupaten dengan pusat kegiatan lokal, serta jalan umum dalam sitem jaringan jalan sekunder dalam wilayah kabupaten, dan jalan strategis kabupaten
- d. Jalan kota/kotamadya, merupakan jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder yang menghubungkan antar pusat pelayanan dalam kota, menghubungkan pusat pelayanan dengan persil, menghubungkan antar persil, serta menghubungkan antar pusat pemukiman yang berada di dalam kota.
- e. Jalan desa, merupakan jalan umum yang menghubungkan kawasan dan atau antar pemukiman di dalam desa, serta jalan lingkungan.

Era globalisasi yang ditunjukkan oleh berbagai kemajuan teknologi khususnya dibidang informasi, komunikasi dan transportasi telah memperluas jangkauan kegiatan ekonomi masyarakat yang menuntut tersedianya prasarana yang dapat mempercepat mobilitas barang, jasa dan manusia. Perkembangan teknologi yang cukup tinggi memperbesar tuntutan masyarakat terhadap ketersediaan prasarana transportasi. Perlu adanya usaha agar pelaksanaan proyek jalan raya dapat berjalan dengan baik dan sukses sehingga dapat mendukung kegiatan masyarakat dalam menyelesaikan aktifitasnya. Dalam mewujudkan proyek jalan raya yang baik dan sukses, juga perlu adanya penerapan konsep pembangunan berkelanjutan atau *sustainable development*.

2.2 Proyek Jalan Raya di Surabaya

Kota Surabaya merupakan kota terbesar kedua dengan tingkat perkembangan pembangunan jalan yang pesat. Kondisi eksisting pada saat ini dengan mobilisasi penduduk Surabaya yang sangat dinamis membutuhkan penyediaan peningkatan dan penyediaan jalan yang memadai. Gambar 2.1 merupakan eksisting jalan raya di kota Surabaya.



Gambar 2.1 Eksisting jalan raya kota Surabaya
Sumber: Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga Surabaya

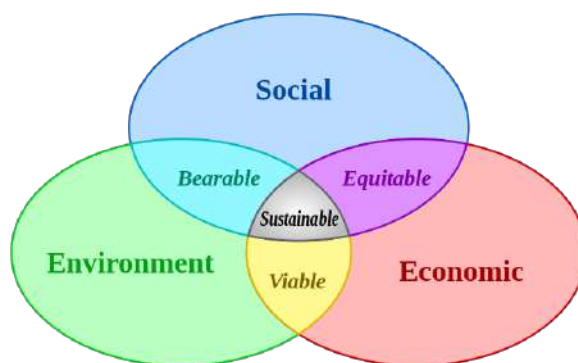
2.3 Sustainable Development

Dalam mewujudkan proyek jalan raya yang baik dan sukses, juga perlu adanya penerapan konsep pembangunan berkelanjutan atau *sustainable development*. Konsep *sustainable development* merupakan solusi untuk meningkatkan taraf hidup manusia dengan menyesuaikan keterbatasan sumber daya alam dan kebutuhan manusia. Kesesuaian sumber daya alam yang tidak sesuai dengan kebutuhan manusia menjadi masalah utama dalam era keberlanjutan saat ini. Bagian berikutnya meninjau definisi, sejarah, konsep dan aplikasinya ke jalan raya.

2.3.1 Konsep Sustainable Development

Menurut Elkington (1998) berpendapat bahwa konsep pembangunan berkelanjutan didasarkan pada integrasi terhadap 3 dimensi yaitu ekonomi, lingkungan dan sosial yang dikenal sebagai triple bottom line (TBL). Wheeler

2004) berpendapat, terdapat tiga pilar yang mendukung konsep berkelanjutan, yang saling berinteraksi satu sama lain. Gambar 2.2 menunjukkan akan kebutuhan manusia yang disebut berkelanjutan jika kebutuhan standar didapatkan dalam waktu yang panjang. Kebutuhan standar meliputi udara, air, dan sumber daya alam lainnya. Dengan demikian lingkungan dapat memberi kebutuhan dasar manusia sebagai makhluk sosial (*bearable*). Kebutuhan dasar manusia terhadap ekonomi disebut berkelanjutan jika memiliki kesamaan kesempatan (*equitable*) untuk mendapat pemenuhan kebutuhan. Sedangkan kebutuhan kegiatan ekonomi yang berkelanjutan tidak lepas dari ketersediaan lingkungan, seperti udara, air, tanaman, hewan dalam waktu yang lama (*viabel*).



Gambar 2.2 Pilar pendukung keberlanjutan

Budimanta (2005) mengutarakan bahwa pembangunan berkelanjutan merupakan suatu cara pandang mengenai kegiatan yang dilakukan secara sistematis dan terencana dalam kerangka peningkatan kesejahteraan, kualitas kehidupan dan lingkungan umat manusia tanpa mengurangi akses dan kesempatan kepada generasi yang akan datang untuk menikmati dan memanfaatkannya. Konsep Pembangunan berkelanjutan merupakan solusi untuk meningkatkan taraf hidup manusia dengan menyesuaikan keterbatasan sumber daya alam dan kebutuhan manusia. Kesesuaian sumber daya alam yang tidak sesuai dengan kebutuhan manusia menjadi masalah utama dalam era keberlanjutan saat ini. Konsep tentang berkelanjutan muncul sejak tahun 1890-an. Pada saat itu PBB melalui UNESCO, mencanangkan sebagai tindakan nyata dalam memajukan perekonomian dan perkembangan sosial. Pembangunan berkelanjutan yang dimaksud oleh UNESCO mengacu pada peningkatan taraf hidup masyarakat dan pelaksanaan pembangunan yang efisien.

Selain itu, pemanfaatan sumber daya alam yang terdapat dalam lingkungan kehidupan manusia juga harus menjamin pemenuhan kebutuhan jangka panjang serta mempertimbangkan keberadaan generasi yang akan datang Menurut Marlina (2009) mengatakan pembangunan berkelanjutan tidak saja berkonsentrasi pada isu-isu lingkungan. Lebih luas dari itu, pembangunan berkelanjutan mencakup tiga lingkup kebijakan: pembangunan ekonomi, pembangunan sosial dan perlindungan lingkungan (selanjutnya disebut 3 Pilar Pembangunan berkelanjutan). Pada umumnya konsep *sustainable development* hanya dilihat dari segi lingkungan dan ekonomi saja, sedangkan pada segi sosial sedikit terabaikan.

2.3.2 Konsep *Sustainable* Jalan Raya

FHWA (2011) memandang jalan raya yang berkelanjutan sebagai bagian integral dari konteks pembangunan berkelanjutan yang lebih luas. Jalan raya yang berkelanjutan harus memenuhi persyaratan fungsional pembangunan kemasyarakatan dan pertumbuhan ekonomi sambil mengurangi dampak negatif terhadap lingkungan dan konsumsi sumber daya alam. Keberlanjutan jalan raya harus dipertimbangkan sepanjang siklus hidup proyek - dari konsepsi hingga konstruksi. Fasilitas apa pun yang dirancang untuk mengakomodasi transportasi kendaraan bermotor. Ini termasuk semua kelas jalan jalan fungsional (arteri, kolektor, lokal) yang mengakomodasi kendaraan bermotor.

NYCDOT (2013) memandang jalan berkelanjutan sebagai suatu kebijakan transportasi inovatif yang akan menghasilkan jalan yang lebih bervariasi dan lebih aman, mobilitas yang lebih baik, lebih banyak pilihan perjalanan dan kemajuan pada kelestarian lingkungan. Menurut Greenroads (2011) lembaga penilai jalan, *sustainable road* adalah kegiatan penyelenggaraan jalan yang menerapkan prinsip lingkungan dimulai dari tahap pembiayaan, perencanaan, desain, konstruksi, dan pemeliharaan jalan. serta penanganan dampak perubahan iklim. Sedangkan prinsip lingkungan adalah prinsip yang mengedepankan dan memperhatikan unsur pelestarian lingkungan seperti pemanfaatan secara efektif dan efisien sumber daya air dan energi, pengurangan limbah dan polusi, dan pensinergisan lingkungan alami dan buatan. Tabel 2.3 menunjukkan kriteria-kriteria pembangunan jalan berkelanjutan dari beberapa literatur.

Tabel 2.3 Kriteria *Sustainable* Jalan Raya

Literatur	Kriteria <i>sustainable</i> jalan raya
Muench (2011)	(1) lingkungan, (2) akses dan kesetaraan, (3) kegiatan konstruksi, (4) material dan sumber daya alam, (5) teknologi perkerasan.
VicRoads (2011)	(1) perubahan perilaku dan peningkatan kemampuan, (2) budaya dan sejarah, (3) partisipasi masyarakat, (4) pengaturan energi, (5) perancangan jalan, (6) perancangan kota, (7) kualitas udara, (8) keanekaragaman hayati, (9) pengaturan kebisingan, (10) pengaturan sumber daya alam, (11) pengaturan keairan,
FHWA (2013)	(1) kesehatan manusia, (2) keselamatan, (3) akses, (4) mobilitas, (5) pilihan mode, (6) sumber daya budaya, (7) partisipasi masyarakat (8) sumber arkeologi, (9) estetika, dan (10) rekreasi.
NYCDOT (2013)	(1)keamanan, (2) mobilitas, (3) kenyamanan, (4) akses dan kesetaraan, (5) partisipasi masyarakat, (6) perubahan perilaku, (7) perancangan jalan

2.4 Pemangku Kepentingan (*Stakeholder*)

Dalam sebuah proyek infrastruktur, peran pemangku kepentingan (*stakeholder*) sangatlah penting serta berpengaruh dalam mencapai proyek jalan raya yang *sustainable*. Keberhasilan proyek dipengaruhi oleh banyak kondisi diantaranya adalah pengelolaan *stakeholder* atau pemangku kepentingan yang terkait dengan proyek tersebut.

2.4.1 Konsep Pemangku Kepentingan (*Stakeholder*)

Menurut Freeman (1984), *stakeholders* merupakan suatu kelompok masyarakat atau individu yang saling mempengaruhi dan dipengaruhi dalam pencapaian tujuan tertentu dari organisasi. Selanjutnya Wibisono (2007), pengertian *stakeholder* adalah seseorang maupun kelompok yang mempunyai kepentingan secara langsung/tidak langsung, dan bisa mempengaruhi atau dipengaruhi atas aktivitas dan eksistensi perusahaan. Untuk mencapai *sustainable* dalam proyek jalan raya sangat penting untuk mengidentifikasi dengan mengetahui pihak yang terlibat, kebutuhan apa yang dilakukan, serta sumber daya apa yang dilibatkan atau diperlukan. Koppenjan dkk (2004) Untuk mengetahui kepentingan para pemangku kepentingan dapat didekati dengan cara membentuk jaringan yang bisa melibatkan pemangku kepentingan berjalan dengan mempelajari persepsi, tujuan, dan sumberdaya, untuk saling mendapatkan manfaat. Menurut Ghozali &

Chariri (2007) Konsep stakeholder bahwa perusahaan bukanlah entitas yang hanya beroperasi untuk kepentingannya sendiri, namun bermanfaat bagi stakeholder. Stakeholder proyek secara umum diuraikan di bawah ini.

- a. Manajer Proyek: seseorang yang bertanggung jawab mengelola proyek.
- b. Pelanggan (*costumer*): seseorang/organisasi yang menggunakan produk proyek.
- c. Organisasi Proyek hierarki/susunan tugas dan wewenang individual.
- d. Sponsor penyedia sumber dana untuk proyek.
- e. Masyarakat: sebagai konsumen

Dengan demikian, keberadaan suatu proyek sangat dipengaruhi oleh dukungan yang diberikan oleh stakeholder kepada proyek tersebut, sehingga kebutuhan pada masing masing pihak dapat terpenuhi.

2.4.2 Peran Pemangku Kepentingan (Stakeholder) pada proyek

Agar keinginan dan kebutuhan masing-masing pihak dalam suatu proyek dapat direalisasikan dalam proyek bersama untuk pencapaian sasaran dan tujuan, perlu dilakukan identifikasi terhadap organisasi atau individual (stakeholder), baik dari internal maupun eksternal, yang akan berperan mempengaruhi proyek dan harus diantisipasi selama proyek berlangsung. Individu, kelompok, maupun komunitas dan masyarakat dapat dikatakan sebagai stakeholders jika memiliki karakteristik seperti yang diungkapkan oleh Budimanta dkk (2008), yaitu mempunyai: kekuasaan, legitimasi, kepentingan terhadap program. Soemanto (2007) mengkategorikannya ke dalam empat kelompok, antara lain: pemerintah (*government*), sektor privat (*private sector*), lembaga swadaya masyarakat (LSM)/*Non-Governmental Organizations* (NGOs), dan Masyarakat (*community*). Sukada (2007) mengungkapkan bahwa derajat relevansi pemangku kepentingan terhadap aktivitas perusahaan ditimbang dengan tiga hal, yaitu: kekuasaan, legitimasi, dan urgensi.

Perlibatan pemangku kepentingan ditentukan berdasarkan derajat relevansinya atau kesesuaian dengan keberadaan serta program yang akan diselenggarakan. Pelaksanaan proyek konstruksi utamanya harus ditentukan pihak-

pihak yang terlibat dan menjadi subjek dalam pelaksanaan kegiatan dan program yang telah direncanakan, yaitu:

1. Pemerintah berperan memberikan proteksi, menyelenggarakan pembangunan melaksanakan fungsi fasilitasi, regulasi dan distribusi.
2. Swasta berperan sebagai pemasok jasa, keahlian, dana maupun material yang diperlukan. Mereka akan mendapat lahan usaha, dan keuntungan dari usaha serta peran sertanya dalam pelaksanaan pengembangan wilayah dengan terciptanya pasar bagi produk-produk mereka.
3. Masyarakat sebagai pelaku utama merupakan pengguna akhir dari hasil proyek jalan raya, dan karenanya menjadi pemangku kepentingan utama dalam penelitian ini, sehingga perspektif keberhasilannya sangat penting untuk proyek-proyek infrastruktur yang berhasil.

Menurut Li dkk (2013) kegagalan untuk merespons dan memenuhi harapan masyarakat dapat menyebabkan oposisi pemangku kepentingan dan dapat menyebabkan kegagalan proyek. Dengan demikian, infrastruktur harus memberikan kepuasan masyarakat untuk mencapai keberhasilannya. Chan dkk. (2002) Kepuasan adalah tingkat kebahagiaan orang-orang yang dipengaruhi oleh suatu proyek. Karena proyek infrastruktur memengaruhi masyarakat tidak hanya dalam jangka pendek atau menengah, keberhasilan proyek-proyek infrastruktur harus memastikan bahwa ia dapat memberikan dampak positif kepada masyarakat dalam periode jangka panjang selama siklus hidup proyek.

2.5 Partisipasi Masyarakat

Partisipasi masyarakat merupakan suatu kegiatan yang bertujuan untuk mewujudkan kesetaraan hak bagi masyarakat di area sekitar jalan. Salah satu upaya untuk mewujudkan pembangunan berkelanjutan pada proyek infrastruktur, termasuk jalan raya adalah melalui implementasi prinsip partisipasi masyarakat. Pada bagian berikut meninjau definisi, sejarah, konsep dan aplikasi partisipasi masyarakat di proyek konstruksi serta di Indonesia.

2.5.1 Konsep Partisipasi Masyarakat

Secara umum Arnstein (1969) mengusulkan model yang dinamakan "ladder of participation" Dalam konsepnya, Arnstein menjelaskan "partisipasi masyarakat

yang didasarkan kepada kekuatan masyarakat untuk menentukan suatu produk akhir, tiap tangga dibedakan berdasarkan “*corresponding to the extent of citizen’s power in determining the plan and/or program*”. Secara umum dalam model ini ada tiga derajat partisipasi masyarakat:

- a. Tidak Partisipatif (*Non Participation*)
- b. Derajat Partisipasi Semu (*Degrees of Tokenism*)
- c. Kekuatan Masyarakat (*Degrees of Citizen Powers*)

Tabel 2.4 Level Partisipasi menurut Arnstein

8	Kendali Warga (<i>citizen control</i>)	Derajat Kuasa/Kekuatan Masyarakat (<i>Degree of Citizen Power</i>)
7	Kuasa yang didelegasi (<i>delegated power</i>)	
6	Kemitraan (<i>partnership</i>)	
5	Penentraman (<i>placation</i>)	Derajat Partisipasi Semu (<i>Degrees of Tokenism</i>)
4	Konsultasi (<i>consultation</i>)	
3	Pemberian Informasi (<i>information</i>)	
2	Terapi (<i>theraphy</i>)	Tidak Partisipatif (<i>Non Participation</i>)
1	Manipulasi (<i>manipulation</i>)	

Sumber: Sherry R Arnstein, *A Ladder of Citizen Participation*. *Journal of the American Institute of Planners* 35.1969, hal 216-224 dalam Bruce Mitchell, *Resources and Environmental Management*, First Edition. Addison Wesley Longman Limited.1997, hal 187.

Cohen (1977) yang membedakan partisipasi atas empat jenis berdasarkan sistem dan mekanisme partisipasi, antara lain:

- a. *Participation in Decision Making* adalah partisipasi masyarakat dalam proses pembuatan keputusan dan kebijakan organisasi. Partisipasi dalam bentuk ini berupa pemberian kesempatan kepada masyarakat dalam mengemukakan pendapatnya untuk menilai suatu rencana atau program yang akan ditetapkan. Masyarakat juga diberikan kesempatan untuk menilai suatu keputusan atau kebijaksanaan yang sedang berjalan. Partisipasi dalam pembuatan keputusan adalah proses dimana prioritas- prioritas pembangunan dipilih dan dituangkan dalam bentuk program yang disesuaikan dengan kepentingan masyarakat. Dengan mengikutsertakan masyarakat secara tidak langsung mengalami latihan untuk menentukan masa depannya sendiri secara demokratis.
- b. *Participation in Implementation* adalah partisipasi atau keikutsertaan masyarakat dalam kegiatan operasional pembangunan berdasarkan program

yang telah ditetapkan. Dalam pelaksanaan program pembangunan, bentuk partisipasi masyarakat dapat dilihat dari jumlah (banyaknya) yang aktif dalam berpartisipasi, bentuk-bentuk yang diparticipasikan misalnya tenaga, bahan, uang, semuanya atau sebagian- sebagian, partisipasi langsung atau tidak langsung, semangat berpartisipasi, sekali-sekali atau berulang-ulang.

- c. *Participation in Benefit* adalah partisipasi masyarakat dalam menikmati atau memanfaatkan hasil-hasil pembangunan yang dicapai dalam pelaksanaan pembangunan.
- d. *Participation in Evaluation* adalah partisipasi masyarakat dalam bentuk keikutsertaan menilai serta mengawasi kegiatan pembangunan serta hasil-hasilnya. Penilaian ini dilakukan secara langsung, misalnya dengan ikut serta dalam mengawasi dan menilai atau secara tidak langsung, misalnya, memberikan saran-saran, kritikan atau protes.

Sedangkan menurut Hobley (1996) membedakan partisipasi menjadi 7 jenis partisipasi, antara lain:

- a. Partisipasi Manipulasi (*Manipulative Participation*)
Karakteristik dari model partisipasi ini adalah keanggotaan bersifat keterwakilan pada suatu komisi kerja, organisasi kerja, dan atau kelompok-kelompok. Jadi tidak berbasis pada partisipasi individu.
- b. Partisipasi Pasif (*Passive Participation*)
Partisipasi rakyat dilihat dari apa yang telah diputuskan atau apa yang telah terjadi, informasi dari administrator tanpa mau mendengar respon dari rakyat tentang keputusan atau informasi tersebut. Informasi yang disampaikan hanya untuk orang-orang luar yang profesional.
- c. Partisipasi Melalui Konsultasi (*Participation by Consultation*)
Partisipasi rakyat dengan berkonsultasi atau menjawab pertanyaan. Orang dari luar mendefinisikan masalah-masalah dan proses pengumpulan informasi, dan mengawasi analisa. Proses konsultasi tersebut tidak ada pembagian dalam pengambilan keputusan, dan pandangan-pandangan rakyat tidak dipertimbangkan oleh orang luar.
- d. Partisipasi Untuk Insentif (*Participation for Material Incentives*)

Partisipasi rakyat melalui dukungan berupa sumber daya, misalnya tenaga kerja, dukungan pangan, pendapatan atau insentif material lainnya. Mungkin petani menyediakan lahan dan tenaga, tetapi mereka dilibatkan dalam proses percobaan-percobaan dan pembelajaran. Kelemahan dari model partisipasi ini adalah apabila insentif habis maka teknologi yang digunakan dalam program juga tidak akan berlanjut.

e. Partisipasi Fungsional (*Functional Participation*)

Partisipasi dilihat dari lembaga eksternal sebagai suatu tujuan akhir untuk mencapai target proyek, khususnya mengurangi biaya. Rakyat mungkin berpartisipasi melalui pembentukan kelompok untuk menentukan tujuan yang terkait dengan proyek. Keterlibatan seperti itu mungkin cukup menarik, dan mereka juga dilibatkan dalam proses pengambilan keputusan, tetapi cenderung keputusan tersebut diambil setelah keputusan utama ditetapkan oleh orang luar desa atau dari luar komunitas rakyat desa yang bersangkutan.

f. Partisipasi interaktif (*Interactive Participation*)

Partisipasi rakyat dalam analisis bersama mengenai pengembangan perencanaan aksi dan pembentukan atau penekanan lembaga lokal. Partisipasi dilihat sebagai suatu hak, tidak hanya berarti satu cara untuk mencapai target proyek saja, tetapi melibatkan multi-disiplin metodologi dan ada proses belajar terstruktur. Pengambilan keputusan bersifat lokal oleh kelompok dan kelompok menentukan bagaimana ketersediaan sumber daya yang digunakan, sehingga kelompok tersebut memiliki kekuasaan untuk menjaga potensi yang ada di lingkungannya.

g. Partisipasi inisiatif (*Self-Mobilisation*)

Partisipasi rakyat melalui pengambilan inisiatif secara independen dari lembaga luar untuk melakukan perubahan sistem. Masyarakat mengembangkan hubungan dengan lembaga eksternal untuk advis mengenai sumber daya dan teknik yang mereka perlukan, tetapi juga mengawasi bagaimana sumber daya tersebut digunakan.

Dari beberapa arti partisipasi masyarakat yang dikemukakan oleh beberapa ahli, dapat disimpulkan bahwa yang dimaksud dengan partisipasi masyarakat merupakan suatu kegiatan yang melibatkan masyarakat bukan hanya kepada proses

pelaksanaan kegiatan saja, tetapi juga melibatkan masyarakat dalam hal perencanaan dan pengembangan dari pelaksanaan kegiatan tersebut, termasuk menikmati hasil dari pelaksanaan kegiatan tersebut. Lebih lanjut secara sederhana partisipasi masyarakat merupakan keterlibatan seseorang (individu) atau sekelompok masyarakat secara sukarela, dalam suatu kegiatan mulai dari proses perencanaan, pelaksanaan kegiatan, sampai kepada proses pengembangan kegiatan tersebut. Partisipasi yang dimaksud yaitu berupa pemberian kesempatan kepada masyarakat dalam mengemukakan pendapatnya untuk menilai suatu rencana atau program yang akan ditetapkan.

2.5.2 Hubungan Konsep Partisipasi Masyarakat dengan *Sustainable*

Hubungan pembangunan berkelanjutan dengan adanya partisipasi masyarakat dibahas dalam beberapa penelitian terdahulu. Tabel 2.5 menjelaskan tentang hasil penelitian terdahulu tentang kebutuhan partisipasi masyarakat terhadap proyek konstruksi yang mendukung konsep *sustainable*.

Tabel 2.5 Hubungan Partisipasi dengan *Sustainable*

Penulis	Hasil Penelitian
Silvius dan Schipper (2016)	Adanya proses partisipasi dapat menunjukkan pengaruh positif terhadap keberhasilan proyek
Bal dkk (2013)	keterlibatan partisipasi pada proyek konstruksi dapat mengintegrasikan konsep desain untuk mencapai target <i>sustainable</i>
Lim (2008)	adanya proses partisipasi di antara para pembuat keputusan utama dengan masyarakat dapat meningkatkan konsistensi hasil proyek yang mendukung konsep <i>sustainable</i>
Aaltonen (2010)	Melibatkan pemangku kepentingan dalam pengembangan dan pelaksanaan proyek juga mengurangi risiko para pemangku kepentingan yang menentang proyek

Pada dasarnya beberapa penelitian tentang partisipasi dan keterlibatan pemangku kepentingan menunjukkan dampak positifnya terhadap keberhasilan proyek sehingga dapat mencapai proyek yang *sustainable*.

2.5.3 Konsep Partisipasi Masyarakat Dalam Proyek Kontruksi

Menurut Creighton (2005), partisipasi masyarakat jika dilihat secara prinsip melibatkan setiap orang, walaupun tidak mungkin menjangkau semua individu. Kemudian, Meshack (2004) menegaskan bahwa partisipasi merupakan sebuah proses komunikasi, yang berarti proses berbagi informasi, kekuasaan, sikap, dan kepentingan. Menurut Sanoff (2007) partisipasi sebenarnya bukan hanya bertujuan untuk mencapai kesepakatan, tetapi juga masalah melibatkan orang untuk mengubah dan menyesuaikan lingkungan sehari-hari mereka secara purposif dan bermakna. Dalam penelitian ini, konsep partisipasi masyarakat didefinisikan sebagai proses melibatkan masyarakat yang terkena dampak positif maupun negatif melalui proyek jalan raya serta menjadi pengguna jalan raya dalam proses pengambilan keputusan. Menurut Shan (2011) Partisipasi masyarakat dapat menjadi tantangan untuk diterapkan, karena beberapa penyelenggara proyek dapat memiliki sikap sinis mengenai nilai partisipasi, dan khawatir bahwa warga yang terlalu aktif dapat menyebabkan kekacauan dan konflik sosial. Namun, IFC (1998) keberhasilan partisipasi publik tidak hanya tergantung pada sikap asli dari penyelenggara proyek dalam meminta opini publik, namun juga memerlukan perencanaan dan pengorganisasian yang hati-hati dari setiap aktivitas partisipatif. Menurut Chan (2007) Masyarakat biasanya tidak berhak ikut serta dalam merumuskan rencana pembangunan, hanya dapat mengungkapkan pendapat dan keprihatinan mereka pada tonggak sejarah tertentu atau hanya 'diberitahu' mengenai kemajuan pekerjaan di beberapa proyek.

2.5.4 Konsep Partisipasi Masyarakat di Indonesia

Di Indonesia, landasan hukum pelaksanaan partisipasi masyarakat adalah UUD 1945 yang menyebutkan bahwa partisipasi adalah hak dasar warga Negara, dan partisipasi politik sebagai prinsip dasar demokrasi. Proses partisipasi masyarakat lebih dimungkinkan dilakukan pada era reformasi. Dampaknya, masyarakat menjadi lebih kritis dan terbuka mengkaji serta mengkritisi kebijakan-kebijakan yang akan dan sedang dilakukan pemerintah. Secara ideal proses partisipasi masyarakat yang baik adalah ketika dapat dilakukan dengan memenuhi kaidah-kaidah partisipasi.

2.6 Penelitian Terdahulu

Sebagai bahan pendukung dalam penelitian ini maka akan disajikan beberapa penelitian terdahulu yang mengkaji tentang konsep *sustainable* melalui proses partisipasi masyarakat dalam proyek konstruksi. Li (2012) melakukan penelitian yang bertujuan untuk mengidentifikasi kelemahan partisipasi publik berbasis AMDAL di China. Penelitian ini mempertimbangkan kemungkinan untuk memperkenalkan partisipasi publik yang lebih komprehensif untuk proyek-proyek konstruksi di China dengan memeriksa praktik dan kelemahan proses partisipasi masyarakat berbasis AMDAL di negara tersebut. Karena kurangnya data yang dipublikasikan yang menggambarkan mekanisme partisipasi masyarakat di China dan kebutuhan untuk menangkap pengetahuan serta opini terperinci dari pemangku kepentingan yang terlibat dalam proses partisipatif, sebuah wawancara semi-terstruktur dianggap tepat pada penelitian tersebut karena memungkinkan peneliti berinteraksi lebih teliti dengan para ahli untuk mengidentifikasi cara memperbaiki mekanisme partisipasi masyarakat.

Proses wawancara dilakukan dengan 24 ahli yang mewakili bagian lintas masyarakat, termasuk pemerintah, sektor swasta, organisasi profesi, kelompok penekan, LSM, masyarakat umum, dan akademisi. Untuk memastikan kegunaan temuan wawancara, orang yang diwawancarai dipilih sesuai dengan pendekatan purposive sampling. Kriteria utama untuk memilih orang yang diwawancarai adalah sejauh mana mereka memiliki pengetahuan dan pengalaman praktis yang memadai dari proses partisipasi publik yang ada. Pertanyaan wawancara dirancang untuk mencakup tiga aspek penting dari partisipasi masyarakat yaitu: (i) pengalaman partisipasi publik berbasis AMDAL di China; (ii) potensi untuk menerapkan mekanisme partisipatif proyek secara keseluruhan untuk skema proyek konstruksi; dan (iii) rekomendasi untuk perbaikan di masa depan.

Responden dikaitkan kurangnya partisipasi terhadap tiga isu utama: (i) kemajuan yang tidak merata dalam penerapan mekanisme partisipatif; (ii) risiko tidak memenuhi target; dan (iii) kurang percaya diri terhadap kompetensi publik. Beberapa orang yang diwawancarai dari departemen pemerintah, mengakui bahwa partisipasi publik kadang-kadang diabaikan oleh pejabat pemerintah karena ada pandangan bahwa melibatkan masyarakat umum berisiko untuk mencapai target

ekonomi kuantitatif yang diantisipasi. Meskipun risiko ini mungkin merupakan hasil yang tak terelakkan dalam ekonomi terencana, namun juga dilihat berkaitan langsung dengan peluang promosi. Demikian juga, 20 dari total 24 orang yang diwawancarai percaya bahwa melakukan kegiatan partisipasi publik dapat menyebabkan kenaikan biaya dan waktu tunda. Dapat diambil keputusan, seperti yang diungkapkan dari survei wawancara, banyak masalah telah terjadi dalam pengembangan partisipasi masyarakat di China berbasis AMDAL bahwa kelemahan terletak dalam hal struktur birokrasi, kapasitas publik, manajemen proses, legislasi, personil, dll. Li (2012) menegaskan bahwa hanya dengan meniru mode partisipatif, tidak akan bias bekerja dalam praktik China karena latar belakang sosial, politik, budaya dan lingkungan negara tersebut yang unik.

Wong (2013) melakukan penelitian untuk memikirkan kembali masalah pragmatis yang mendasari keterlibatan publik dan menyarankan kerangka kerja proses yang menempatkan orang-orang sebagai pemangku kepentingan utama dalam proyek Kemitraan Pemerintah Swasta (KPS) pada infrastruktur di Hong Kong. Tujuan penelitian tersebut adalah untuk membangun kerangka proses keterlibatan publik untuk proyek KPS. Untuk setiap perencanaan infrastruktur di Hong Kong, otoritas yang bertanggung jawab secara hukum diharuskan untuk melakukan konsultasi publik, karena keputusan yang dibuat akan berdampak jangka pendek dan juga jangka panjang pada masyarakat. Untuk membangun kerangka proses keterlibatan publik yang holistik dan pragmatis untuk proyek KPS, studi tersebut dilakukan dalam tiga tahap utama, yang meliputi (i) meninjau praktik keterlibatan publik dan konsep KPS yang ada dari literatur; (ii) memuluskan kerangka kerja proses berdasarkan studi kasus dan serangkaian wawancara semi terstruktur; dan (iii) meningkatkan dan memvalidasi kerangka kerja melalui pertemuan kelompok fokus dan survei Delphi sebanyak dua putaran. Sebanyak 15 wawancara semi terstruktur diadakan dengan staf organisasi kunci publik dan swasta. Orang yang diwawancarai diundang berdasarkan pengalaman dan pengetahuan mereka yang luas dalam menjalankan proyek KPS dan keterlibatan publik. Mengikuti Buku Pedoman Kelompok Fokus Morgan (1998), sekelompok mantan dipilih untuk mengumpulkan pengetahuan mendalam tentang keterlibatan publik untuk proyek KPS berdasarkan tiga kriteria berikut:

- a. Kriteria 1: Pengalaman kerja yang luas dalam proyek KPS.
- b. Kriteria 2: Keterlibatan langsung dalam latihan keterlibatan masyarakat untuk proyek infrastruktur utama.
- c. Kriteria 3: Pengetahuan yang baik tentang sistem dan praktik pertunangan masyarakat setempat.

Secara keseluruhan Akhirnya 29 praktisi dan akademisi berpartisipasi dalam pertemuan kelompok terarah dan membentuk panel ahli. Panel tersebut terdiri dari 8 dari sektor publik dan organisasi kualisi pemerintah, 10 dari sektor swasta, 6 dari sektor akademik, 3 dari Dewan Distrik, dan 2 dari profesional institut. Semua temuan dari penelitian ini menunjukkan bahwa proses pengembangan berbasis masyarakat publik-swasta-orang memberikan fleksibilitas dan manfaat bagi semua pemangku kepentingan dan membantu menciptakan fasilitas infrastruktur yang diinginkan. kekuatan pengambilan keputusan akan beralih dari pembuat kebijakan yang secara tradisional duduk di pusat, menuju jaringan komunitas bersama yang bertenaga bersama. Pergeseran paradigma semacam itu diperlukan untuk mengurangi risiko keputusan sepihak dengan menciptakan hak dan tanggung jawab yang jelas dan menawarkan bukaan untuk publik

Li (2013) melakukan penelitian dengan tujuan menyediakan sarana untuk mengevaluasi secara sistematis tentang efektivitas partisipasi masyarakat, melalui pengukuran kepuasan pemangku kepentingan. Penelitian tersebut mengembangkan model evaluasi multi faktor untuk menilai kepuasan pemangku kepentingan selama partisipasi publik dalam proyek infrastruktur dan konstruksi utama. Tiga langkah utama yang terlibat meliputi: (i) membangun sistem indeks evaluasi; (ii) menentukan fungsi keanggotaan masing-masing perhatian utama dari kelompok pemangku kepentingan yang berbeda; dan (iii) mengembangkan pembobotan yang tepat dari beragam kelompok pemangku kepentingan dan keprihatinan pemegang saham utama. Fungsi anggota dari masing-masing perhatian utama kemudian ditentukan sesuai dengan persentase responden dari kelompok pemangku kepentingan tertentu yang memilih salah satu alternatif kelas sebagai tingkat kepuasan mereka terkait kekhawatiran tersebut. Teknik skor diadopsi saat menganalisis tanggapan yang diperoleh dari survei kuesioner dan wawancara. Nilai rata-rata dihitung sesuai dengan kepentingan relatif dari masing-

masing pemangku kepentingan yang paling penting (yaitu indeks kelas dua) dan masing-masing kelompok pemangku kepentingan (yaitu indeks kelas satu), yang kemudian menjadi dasar saat mengembangkan pembobotan masalah pemangku kepentingan yang beragam. dan kelompok pemangku kepentingan.

Berdasarkan hasil penelitian, sistem indeks evaluasi dua tingkat dibentuk di mana kepuasan keempat kelompok pemangku kepentingan didefinisikan sebagai indeks kelas satu, sementara masalah yang paling penting dari masing-masing kelompok pemangku kepentingan membentuk indeks kelas dua. Dalam melakukan hal tersebut didapatkan, titik keseimbangan dapat ditemukan di mana kepuasan stakeholder secara keseluruhan dalam proyek MIC dimaksimalkan sementara kepuasan masing-masing kelompok mempertahankan tingkat yang dapat diterima, dan membantu menciptakan masyarakat yang harmonis dan semangat partisipasi publik yang sejati

2.7 Kriteria Penelitian

Kriteria penelitian didapatkan studi literature pada penelitian terdahulu berupa kriteria – kriteria partisipasi masyarakat yang sesuai pada proyek kontruksi. dari berbagai literatur, Tabel 2.6 merupakan kriteria – kriteria partisipasi masyarakat yang didapatkan dari penelitian terdahulu sesuai dengan konsep *sustainable*:

Tabel 2.6 Kriteria Penelitian

No.	Kriteria Partisipasi Masyarakat	Source	Deskripsi
1	Proses partisipasi melibatkan seluruh perwakilan masyarakat terdampak.	Blackstock dkk. (2012), CANARI (2004), Bickerstaff dkk. (2002), Luyet at al. (2012)	Partisipasi harus memastikan bahwa setiap jenis lapisan masyarakat sudah diwakili dalam partisipasi proses sejak awal proyek tahap.
2	Proses partisipasi melibatkan masyarakat terdampak sejak tahap awal proyek.	Blackstock dkk. (2012), CANARI (2004), Luyet at al. (2012), Reed (2008)	Proses partisipasi melibatkan masyarakat terdampak sejak dari tahap awal proyek.
3	Proses pelaksanaan mendapatkan partisipasi yang tinggi dari masyarakat terdampak.	CPPE (2000)	Prosesnya mendapatkan partisipasi yang tinggi dari masyarakat terdampak

No.	Kriteria Partisipasi Masyarakat	Source	Deskripsi
4	Proses partisipasi menyediakan informasi yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat terdampak.	Blackstock dkk. (2012), CANARI (2004), Luyet at al. (2012), Carr dkk. (2012)	Informasi yang memadai sangat penting untuk diberikan karena dengan informasi yang baik masyarakat dapat lebih memahami proyek. Dengan pemahaman yang baik tentang masalah ini, masyarakat selanjutnya dapat memberikan saran dan umpan balik yang bermanfaat yang dapat meningkatkan kualitas keputusan.
5	Proses partisipasi dilakukan secara transparan (terbuka), sehingga masyarakat terdampak dapat dengan mudah mencari informasi umum yang berkaitan dengan proyek.	Blackstock dkk. (2012), Bickerstaff dkk. (2002), Luyet at al. (2012)	Proses transparan berarti bahwa proses partisipasi dilakukan secara terbuka di mana setiap anggota masyarakat dapat dengan mudah mengakses informasi tentangnya.
6	Terdapat tata tertib dalam pelaksanaan proses partisipasi.	Luyet at al. (2012), Carr dkk. (2012)	Karena partisipasi masyarakat biasanya melibatkan banyak peserta, aturan perilaku diperlukan untuk mengelola hak dan tanggung jawab peserta sehingga prosesnya dapat dilakukan dalam lingkungan yang kondusif.
7	Proses partisipasi dilaksanakan secara dua arah (interaktif), dimana masyarakat memiliki kebebasan untuk mengutarakan pendapatnya.	Blackstock dkk. (2012), CANARI (2004), Luyet at al. (2012), Carr dkk. (2012)	Proses partisipasi dilakukan dalam dialog dua arah di mana masyarakat dapat memiliki kebebasan untuk mengekspresikan pendapat dan umpan balik mereka
8	Proses partisipasi dilakukan secara berkelanjutan di sepanjang siklus hidup proyek (tidak hanya pada tahap proyek tertentu).	CANARI (2004), Bickerstaff dkk. (2002)	Proses ini dilakukan sepanjang siklus hidup proyek, tidak hanya dalam tahap proyek tertentu.
9	Proses partisipasi melibatkan semua kalangan (tanpa dibatasi gender atau status sosial)	Blackstock dkk. (2012), CANARI (2004), Luyet at al. (2012), Carr dkk. (2012)	Proses partisipasi melibatkan semua kalangan (tanpa dibatasi gender atau status sosial)

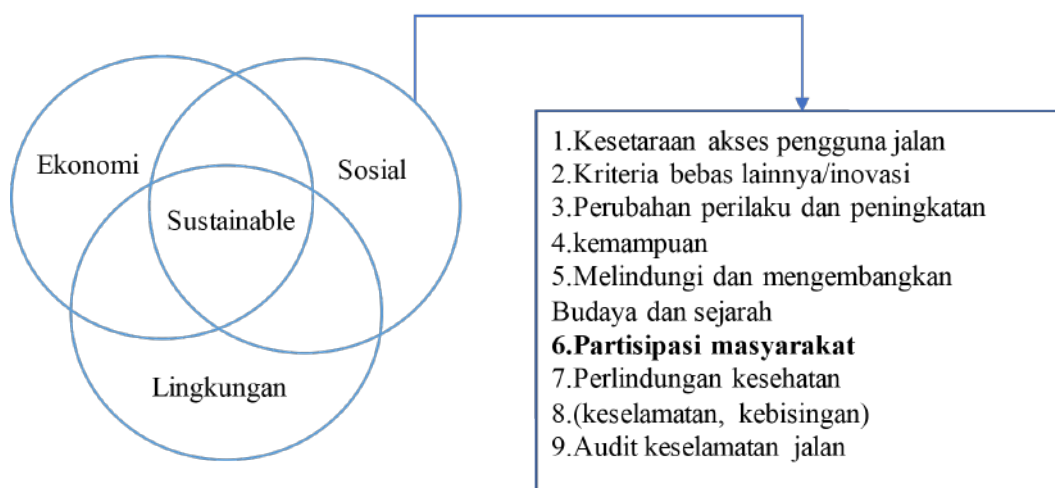
No.	Kriteria Partisipasi Masyarakat	Source	Deskripsi
10	Terdapat fasilitator atau moderator yang tepat dalam proses partisipasi.	Blackstock dkk. (2012), Luyet at al. (2012), Carr dkk. (2012), Reed (2008)	Fasilitator atau mediator dapat memandu arah partisipasi, jadi sangat penting bahwa fasilitator memiliki pengetahuan yang baik dan keterampilan kepemimpinan untuk memimpin proses.
11	Proses partisipasi dapat meningkatkan pengetahuan atau membangun kapasitas masyarakat terdampak untuk memahami permasalahan yang sedang dibahas.	Blackstock dkk. (2012), Luyet at al. (2012), Flannery dkk. (2011)	Partisipasi harus meningkatkan pengetahuan masyarakat atau membangun kapasitas mereka untuk lebih memahami topik yang sedang dibahas sehingga mereka dapat memberikan umpan balik dan saran yang lebih baik.
12	Proses partisipasi dapat membangun kesepahaman diantara semua stakeholder yang terlibat.	Blackstock dkk. (2012), IAIA (2006)	Proses partisipasi merupakan diskusi yang bagus di mana semua peserta dapat berkomunikasi dan berbagi ide dan pengetahuan mereka. Dengan demikian, akan sangat berguna untuk memahami dan menghormati perspektif yang berbeda di antar para peserta.
13	Terdapat waktu yang cukup untuk pelaksanaan proses partisipasi (waktu yang cukup bagi masyarakat terdampak untuk menerima, memahami dan menanggapi informasi yang diberikan).	Luyet at al. (2012)	Terdapat waktu yang cukup bagi masyarakat untuk menerima, memahami dan menanggapi informasi selama proses partisipasi masyarakat.
14	Seluruh yang terlibat dalam proses partisipasi menghormati proses yang dilakukan.	CANARI (2004), Luyet at al. (2012), Woltjer (2002)	proses partisipasi dapat meningkatkan rasa hormat masyarakat terhadap proses dan keputusan yang telah diraih
15	Hasil keputusan proses partisipasi disampaikan secara merata ke seluruh masyarakat terdampak.	Blackstock dkk. (2012)	Hasil partisipasi diinformasikan secara merata ke semua masyarakat terdampak

No.	Kriteria Partisipasi Masyarakat	Source	Deskripsi
16	Hasil keputusan proses partisipasi dapat diterima oleh masyarakat terdampak	Blackstock dkk. (2012), Carr dkk. (2012)	Hasil keputusan dapat diterima oleh masyarakat terdampak secara luas
17	Terdapat efektivitas biaya dalam pelaksanaan proses partisipasi masyarakat.	Blackstock dkk. (2012), Carr dkk (2012)	Kriteria ini tidak mengacu pada efektivitas biaya dari keputusan yang dibuat dalam proses partisipasi, tetapi untuk efektivitas biaya dalam memilih di antara pendekatan partisipatif atau non-partisipatif yang berbeda untuk pengambilan keputusan.
18	Hasil keputusan dapat disepakati oleh masyarakat terdampak secara luas, sehingga memiliki legitimasi yang kuat.	Blackstock dkk. (2012), Carr dkk (2012)	Hasil keputusan dapat disepakati oleh masyarakat terdampak secara luas, sehingga memiliki legitimasi yang kuat.
19	Hasil proses partisipasi merupakan rencana yang komprehensif (mempertimbangkan banyak aspek dan kepentingan secara menyeluruh).	Blackstock dkk. (2012)	Masyarakat terdampak dapat menangkap (menerima) hasil keputusan
20	Hasil proses partisipasi bersifat adaptif terhadap konteksnya (dapat disesuaikan dengan kondisi di sekitarnya)	IAIA (2006), Ng, Li and Wong (2012)	Masyarakat terdampak dapat menyesuaikan diri dengan hasil keputusan partisipasi
21	Hasil keputusan partisipasi dapat diterapkan di lapangan.	Blackstock dkk. (2012)	Hasil keputusan partisipasi dapat diterapkan di dalam proyek

2.8 Posisi Penelitian

Berdasarkan literatur dan penelitian terdahulu, telah banyak dilakukan mengenai berbagai Partisipasi masyarakat dalam proyek namun hanya berbasis pada proyek AMDAL. Beberapa penelitian tentang konsep partisipasi juga sudah dilakukan pada beberapa bidang. Diantaranya pada jalan tol, gedung publik, perencanaan tata kota dan sebagainya. Namun sejauh ini bagaimana konsep

partisipasi untuk proses pembangunan jalan raya belum banyak ditemukan. Gambar 2.3 menunjukkan hubungan antara konsep *sustainable* dan konsep partisipasi masyarakat



Gambar 2.3 Posisi Penelitian

Dilanjutkan dengan tabel 2.7 dimana penelitian terdahulu telah melakukan penelitian di berbagai bidang, serta menunjukkan *stakeholder* yang digunakan sebagai obyek penelitian (ditunjukkan dengan tanda ✓).

Tabel 2.7 Posisi Penelitian

NO	Peneliti (Tahun)	Infrastruktur					Responden		
		Bangunan Publik	Jalan Tol	Sungai	Perencanaan Tata Kota	Jalan Raya	Swasta	Pemerintah	Masyarakat terdampak
1	Blackstock , (2012)			✓				✓	
2	Luyet, (2012)			✓			✓		
3	Arnstein (1969)	✓					✓	✓	
4	Li (2012)	✓						✓	✓
5	Li (2013)	✓						✓	✓
6	Li (2012)	✓					✓	✓	
7	NYCDOT (2013)					✓		✓	
7	Thomas (2012)	✓					✓	✓	
8	Rohman (2017)		✓				✓	✓	✓
9	Reed (2008)	✓						✓	
10	Tsang (2009)				✓			✓	✓
11	Stewart (2006)				✓			✓	
	FHWA (2012)					✓	✓	✓	
12	Woltjer (2002)	✓					✓	✓	
	Penelitian yang dilakukan (2018)					✓	✓	✓	✓

Penelitian ini berfokus pada menentukan Kriteria – kriteria partisipasi masyarakat untuk mencapai proyek jalan raya yang *sustainable* di kota Surabaya. Penelitian ini dimaksudkan untuk menjembatani kesenjangan yang ada pada literatur dengan mencari kriteria partisipasi masyarakat yang sesuai untuk konteks pembangunan jalan raya untuk mewujudkan infrastruktur yang *sustainable* di Kota Surabaya. Konsep partisipasi yang sesuai untuk pembangunan proyek jalan raya dapat diformulasikan dengan mengidentifikasi kriteria atau kriteria untuk mengukur performa atau kinerjanya. Berdasarkan kriteria tersebut selanjutnya dapat dilakukan penilaian atau evaluasi terhadap pelaksanaan konsep yang ada.

Halaman ini sengaja dikosongkan

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

Pada bab ini menyajikan metodologi penelitian yang diadopsi dalam penelitian ini. Pada bagian metodologi penelitian menjelaskan tentang metode untuk menganalisis yang digunakan untuk menjawab permasalahan yang telah diuraikan di bab pendahuluan. metodologi penelitian menurut Sedarmayanti (2002) adalah pembahasan mengenai konsep teoritik berbagai metode, kelebihan dan kekurangan, yang dalam karya ilmiah dilanjutkan dengan pemilihan metode yang digunakan. Pengetian metodologi adalah “pengkajian terhadap langkah-langkah dalam menggunakan sebuah metode”. Metode kuantitatif dipilih karena selama ini belum banyak penelitian di bidang partisipasi masyarakat yang menggunakan pendekatan tersebut. Setelah pengantar ini, Bagian 3.1 berikutnya menentukan gambaran obyek penelitian, lalu dilanjutkan pada 3.2 yang menjelaskan proses dari tahapan penelitian. Pada bagian 3.3 menjelaskan tentang metode yang digunakan dalam penyusunan kuesioner, lalu dilanjutkan dengan menjelaskan metode pengumpulan data yang terdapat pada bagian 3.4. Selanjutnya pada bagian 3.5 yaitu menjelaskan tentang metode dalam menganalisis data. metode yang digunakan dalam menganalisis data adalah analisis deskriptif, *analysis of variance* (ANOVA), analisa faktor.

3.1 Gambaran Obyek Penelitian

Berdasarkan data dari Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga dan Pematuan Pemerintah Kota Surabaya (2010) panjang jalan di Kota Surabaya sampai dengan tahun 2010 adalah 1.421,51 km dan total ruas jalan 3,334 m. Obyek penelitian adalah 3 jenis jaringan jalan yang dibangun pada masa reformasi yaitu dimulai pada tahun 1998, dikarenakan pada masa reformasi peluang masyarakat untuk berpartisipasi terbuka. Peta Surabaya dapat dilihat pada lampiran 1. Beberapa jenis jaringan jalan di Kota Surabaya yang dibangun pada masa reformasi yaitu :

- a. Jalan Lingkar Luar Timur (OERR),
- b. Jalan Lingkar Timur Tengah (MERR),
- c. Jalan Lingkar Luar Barat (OWRR)

Pemilihan tiga objek tersebut dikarena prioritas utama yg dibutuhkan masyarakat. Serta merupakan saran dari pihak pemerintah untuk melakakukan penelitian pada ketiga objek tersebut.

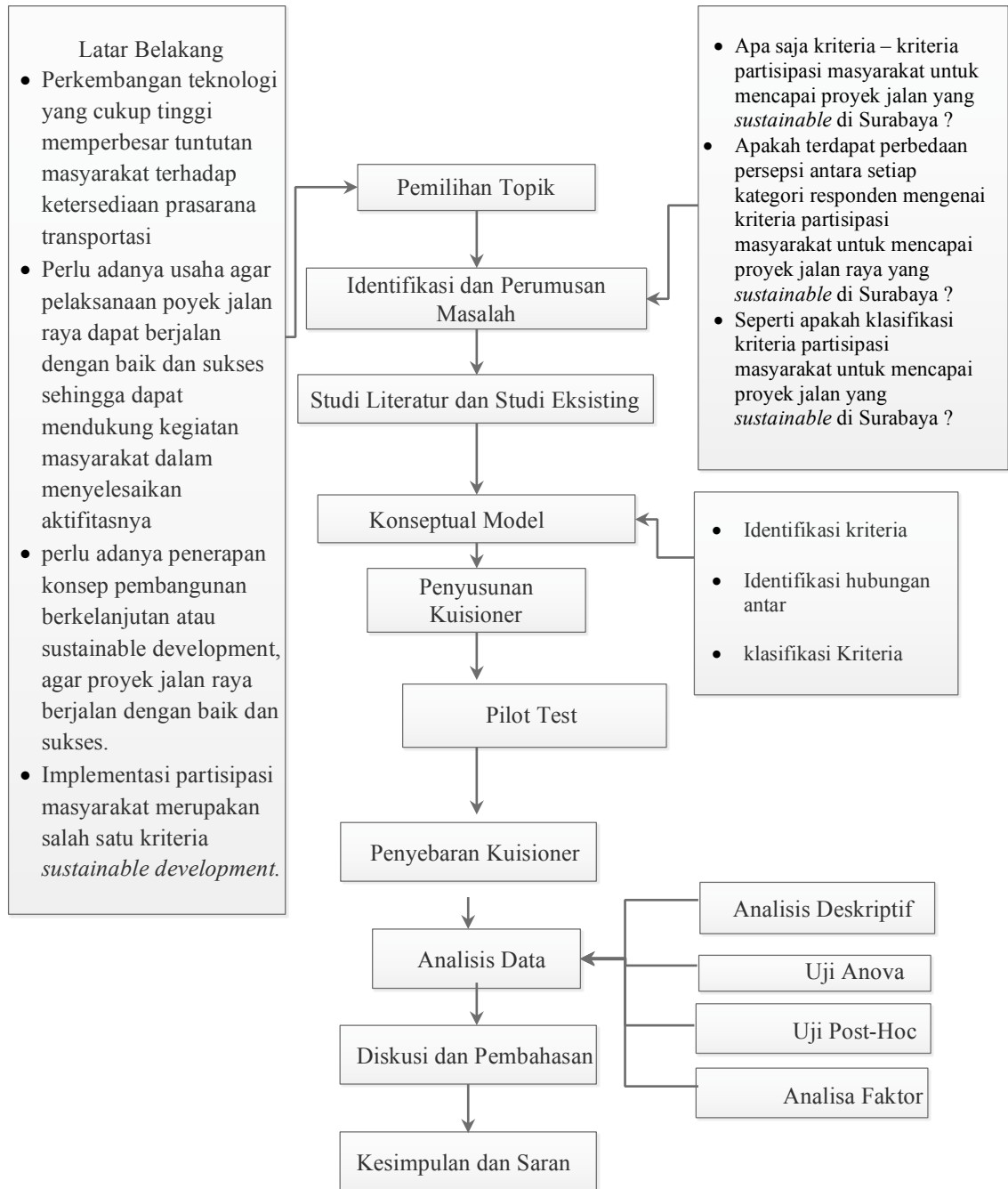
3.2 Tahapan Penelitian

Penelitian ini mempunyai tujuan untuk memberikan deskripsi tentang identifikasi kriteria-kriteria partisipasi masyarakat dalam proyek jalan raya di kota Surabaya. Adapun proses penelitian yang dimaksud adalah sebagai berikut:

Penetapan judul dengan melakukan pengkajian latar belakang permasalahan, dilanjutkan dengan identifikasi perumusan masalah dan tujuan serta manfaat penelitian.

1. Survei pendahuluan, Kriteria pada proses identifikasi kriteria-kriteria partisipasi masyarakat dalam proyek jalan raya di kota Surabaya, kemudian membuat instrumen penelitian untuk survei pendahuluan, dengan wawancara tidak terstruktur, yaitu pewawancara membawa hasil studi literatur dalam berdiskusi dengan responden, untuk memvalidasi kriteria partisipasi. Wawancara ini dilakukan kepada beberapa masyarakat di sekitar proyek jalan raya di kota Surabaya. Data yang didapat dari survei pendahuluan, dijadikan sebagai dasar dalam membuat kuesioner survei utama dan selanjutnya melakukan penyebaran kuesioner dengan sasaran responden adalah masyarakat sekitar proyek dan pengambil keputusan pihak-pihak yang terlibat dalam proyek jalan raya di kota Surabaya.
2. Penyusunan draft kuesioner
Data yang didapat dari survei pendahuluan, dijadikan sebagai dasar dalam membuat kuesioner survei utama.
3. Pelaksanaan pilot survey (melakukan standarisasi keusioner)
4. Mengadakan pengolahan data dari hasil penyebaran kuesioner dengan analisa statistik deskriptif.
5. Pembahasan terhadap setiap respon kriteria-kriteria partisipasi masyarakat dalam proyek jalan raya di kota Surabaya
6. Kemudian menyimpulkan hasil dan memberikan saran bagi penelitian selanjutnya.

Proses tersebut dapat dilihat pada diagram alir penelitian, tampak pada Gambar 3.1.



Gambar 3.1 Bagan Alir Penelitian

3.3 Metode Penyusunan Kuesioner

3.3.1 Skala Pengukuran

Skala pengukuran yang digunakan dalam penelitian ini adalah skala Likert (Likert Scale) yaitu, skala yang mengubah pertanyaan menjadi pernyataan dan

meminta kesediaan responden untuk menyatakan tingkat persetujuan mereka terhadap pernyataan tersebut dengan menandai kotak atau melingkari jawaban mereka. Skala Likert digunakan untuk mengukur sikap, pendapat dan persepsi seseorang atau sekelompok tentang kejadian atau gejala sosial. Dalam penelitian, gejala sosial ini telah ditetapkan secara spesifik oleh peneliti, yang selanjutnya disebut sebagai kriteria penelitian. Keuntungan metode ini adalah banyak pernyataan bisa dicantumkan tanpa memakan banyak tempat, cukup sederhana untuk dijawab oleh responden, dan cukup sederhana untuk ditandai dan dianalisa oleh peneliti (Sekaran 2003).

Semua pernyataan dalam kuesioner menggunakan Skala Likert, kecuali untuk faktor-faktor demografis (umur, jabatan, jenis kelamin, lama bekerja di perusahaan, dan sebagainya). Setiap jawaban dari responden dihubungkan dengan bentuk pernyataan atau dukungan sikap yang diungkapkan dengan kata-kata sebagai berikut:

Untuk mengukur kriteria kriteria partisipasi masyarakat yang sesuai pada proyek jalan raya di kota Surabaya, digunakan skala Likert 1 sampai 5 yaitu:

Sangat Tidak Setuju	= diberi skor 1
Tidak Setuju	= diberi skor 2
Netral	= diberi skor 3
Setuju	= diberi skor 4
Sangat Setuju	= diberi skor 5

3.3.2 Pilot Test

Sebelum dilakukannya survei utama, penelitian ini melakukan pilot-test terlebih dahulu. Ng dkk. (2010) berpendapat bahwa adanya pilot test bertujuan untuk memahami keadaan saat ini dan memverifikasi kesesuaian kriteria. Pilot-test ini bertujuan untuk memastikan bahwa kuisisioner dan kasus yang akan diberikan tidak menimbulkan bias atau dapat dipahami.

3.4 Metode Pengumpulan Data

3.4.1 Metode Survei

Menurut Wallen, (1990) Metode pengumpulan data secara survey merupakan penelitian yang mengumpulkan informasi dari suatu sampel dengan menanyakan melalui angket atau interview supaya nantinya menggambarkan berbagai aspek dari populasi. Survey dibedakan dari percobaan (eksprimen) yang lebih banyak dilakukan dalam peneliti ilmu – ilmu pengetahuan alam (natural sciencies). Berkaitan dengan jenis data yang dikumpulkan, menurut Mubyanto dan Suratno (1981) survey merupakan satu cara yang utama untuk mengumpulkan data primer bila data sekunder dianggap belum cukup lengkap untuk menjawab sesuatu pertanyaan. Penelitian survey antara lain bertujuan untuk:

- a. Mencari informasi faktual secara mendetail yang sedang menggejala
- b. Mengidentifikasi masalah-masalah atau untuk mendapat justifikasi keadaan dan kegiatan-kegiatan yang sedang berjalan
- c. Untuk mengetahui hal-hal yang dilakukan oleh orang – orang yang menjadi sasaran penelitian dalam memecahkan masalah, sebagai bahan penyusunan rencana dan pengambilan keputusan dimasa mendatang.

Metode survei dianggap sebagai metode terbaik untuk diterapkan pada penelitian ini karena pengukuran yang digunakan dalam penelitian ini terkait dengan keyakinan, pendapat, karakteristik, dan perilaku masa lalu atau masa kini.

3.4.2 Metode Purposive Sampling

Arikunto (2006) berpendapat bahwa teknik mengambil sampel dengan tidak berdasarkan random, daerah atau strata, melainkan berdasarkan atas adanya pertimbangan yang berfokus pada tujuan tertentu. Sedangkan Notoatmodjo (2010) berpendapat pengambilan sampel yang berdasarkan atas suatu pertimbangan tertentu seperti sifat-sifat populasi ataupun ciri-ciri yang sudah diketahui sebelumnya. Menurut Sugiyono (2010) teknik untuk menentukan sampel penelitian dengan beberapa pertimbangan tertentu yang bertujuan agar data yang diperoleh nantinya bisa lebih representatif.

Dari beberapa paparan di atas teknik pengambilan sampel dengan *purposive sampling* digunakan sebagai metode sampling, karena survei dilakukan hanya

dengan responden potensial yang bersedia memberikan tanggapan selama mereka memenuhi persyaratan yang ditentukan. Tidak mungkin penelitian dilakukan secara probabilitas sampling karena pertama, populasi secara keseluruhan tidak diketahui karena tidak ada daftar data mengenai orang-orang yang terlibat dalam pengembangan proyek jalan tol di Indonesia dan kedua, sulit untuk mendapatkan tanggapan dari responden yang ditargetkan berdasarkan konsep probabilitas.

3.4.3 Pengumpulan Data secara *Cross-Sectional*

Jenis penelitian ini berusaha mempelajari dinamika hubungan hubungan atau korelasi antara faktor-faktor risiko dengan dampak atau efeknya. Faktor risiko dan dampak atau efeknya diobservasi pada saat yang sama, artinya setiap subyek penelitian diobservasi hanya satu kali saja dan faktor risiko serta dampak diukur menurut keadaan atau status pada saat observasi. Menurut Notoatmodjo, 2002 Survey cross sectional ialah suatu penelitian untuk mempelajari dinamika korelasi antara faktor-faktor resiko dengan efek, dengan cara pendekatan, observasi atau pengumpulan data sekaligus pada suatu saat (point time approach). Artinya, tiap subyek penelitian hanya diobservasi sekali saja dan pengukuran dilakukan terhadap status karakter atau kriteria subyek pada saat pemeriksaan.

Hal ini tidak berarti bahwa semua subyek penelitian diamati pada waktu yang sama. Penelitian ini menggunakan metode pengumpulan data cross-sectional karena berfokus pada analisis sekelompok besar persepsi responden dan tidak berkaitan dengan penyelidikan perubahan dalam proses obyek.

Untuk menentukan sampel masyarakat yang tidak diketahui jumlah populasinya.

$$n = \frac{t^2 p(q)}{d^2}$$

Dengan n = jumlah sampel responden

t = nilai distribusi normal pada absis tertentu (untuk $\alpha = 5\%$, maka $t=1.96$)

p = proporsi responden yang memberikan nilai tinggi

q = proporsi responden yang memberikan nilai rendah

d = besar toleransi yang digunakan 5%

3.4.4 Penyebaran Kuesioner

Kuesioner adalah instrumen yang paling sering digunakan untuk mendapatkan data kualitatif. Kuesioner bertujuan untuk mencari informasi yang lebih lengkap mengenai suatu masalah dan responden tanpa merasa khawatir bila responden memberikan jawaban yang tidak sesuai dengan kenyataan dalam pengisian daftar pertanyaan/pernyataan. Responden diminta memberikan penilaian terhadap masing-masing kriteria. Kuesioner disebarakan kepada masyarakat didaerah proyek jalan raya di Surabaya. Satu minggu setelah penyebaran, setiap responden akan dihubungi untuk mengingatkan bahwa kuesioner akan diambil kembali dalam 2 minggu. Kuesioner diambil 2 minggu setelah diberikan kepada responden. Diharapkan tingkat pengembalian kuesioner dapat mencapai 70-80% untuk meyakinkan representativitas sampel (Hadi 2004). Kuesioner bersifat tertutup dan terbuka. Kuesioner tertutup yaitu jawaban kuesioner telah disediakan dengan pilihan jawaban yang memiliki bobot berbeda dan terbuka yaitu responden dapat memberikan isian sesuai dengan kehendak dan keadaannya. Rancangan kuesioner dapat dilihat pada lampiran 2.

3.4.4.1 Populasi

Populasi adalah sekumpulan obyek yang menjadi pusat perhatian, yang padanya terkandung informasi yang ingin diketahui. Obyek ini disebut dengan satuan analisis. Satuan analisis ini memiliki kesamaan perilaku atau karakteristik yang ingin diteliti. Populasi pada penelitian ini adalah ruas jalan raya yang terdapat di kota Surabaya.

3.4.4.2 Sampel

Menurut Sugiyono (2009), "Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tertentu." Menurut Saifuddin Azwar (2005), "Sampel adalah sebagian dari populasi." Jadi yang dimaksud dengan sampel adalah sebagian atau wakil dari suatu populasi yang akan diambil. Sampel pada penelitian ini menggunakan metode purposive sampling. Sampel penelitian ini merupakan beberapa perwakilan masyarakat terdampak yang pernah mengikuti proses partisipasi dinas/instansi terkait dan pada proyek jalan di Kota Surabaya. Dalam penelitian ini terdapat 300 responden.

3.5 Metode Analisis Data

Setelah data yang diperlukan telah terkumpul, maka langkah selanjutnya adalah menganalisis data. Metode kuantitatif dipilih karena selama ini belum banyak penelitian di bidang partisipasi masyarakat yang menggunakan pendekatan ini.

3.5.1 Analisa Deskriptif

Analisa deskriptif merupakan analisa penelitian yang digunakan untuk menggambarkan masalah yang terjadi pada masa sekarang atau yang sedang berlangsung, bertujuan untuk mendeskripsikan apa-apa yang terjadi sebagaimana mestinya pada saat penelitian dilakukan. Sudjana (2001) mendefinisikan penelitian deskriptif adalah “Penelitian yang berusaha mendeskripsikan suatu gejala, peristiwa, kejadian yang terjadi pada saat sekarang”. Ciri-ciri dari analisa deskriptif seperti yang dikemukakan oleh Nasution (2003:61) yaitu :

- a. Memusatkan diri pada pemecahan-pemecahan masalah yang ada pada masa sekarang atau masalah-masalah yang aktual.
- b. Data yang dikumpulkan mula-mula disusun, dijelaskan dan kemudian dianalisa.

Berdasarkan pendapat diatas, penelitian ini dimaksudkan untuk mendeskripsikan kondisi yang berkaitan dengan pelaksanaan proses partisipasi masyarakat dalam proyek jalan yang *sustainable* di Surabaya. Adapun yang menjadi landasan peneliti menggunakan analisa deskriptif yaitu:

- a. Penelitian ini mengungkapkan masalah-masalah aktual yang terjadi pada masa sekarang.
- b. Dengan metode ini dapat memberikan gambaran tentang hubungan pelaksanaan sistem kearsipan dengan efektifitas pengambilan keputusan pimpinan. Memudahkan peneliti dalam pengolahan data karena data yang terkumpul bersifat homogen atau sama.
- c. Metode ini selain dapat mengumpulkan data, menyusun data, menginterpretasikan data serta datanya dapat disimpulkan.

Analisis deskriptif adalah penjelasan tentang karakteristik sampel serta memeriksa kinerja kriteria sesuai dengan persepsi responden. Analisis latar

belakang responden memberikan informasi yang berkaitan dengan karakteristik responden yang telah terlibat dalam penelitian ini. Sementara itu, analisis kriteria partisipasi memberikan pemahaman tentang bagaimana kriteria tersebut dirasakan oleh responden serta bagaimana mereka memberi peringkat terhadap kriteria partisipasi untuk mencapai proyek jalan raya yang *sustainable* di Surabaya. Analisis deskriptif pada penelitian ini digunakan untuk memberikan gambaran pada masa saat ini tentang kriteria-kriteria partisipasi masyarakat untuk mencapai proyek jalan raya yang *sustainable* di Kota Surabaya.

3.5.2 Uji analysis of variance (ANOVA)

Analisis varian berguna untuk mengetahui ada tidaknya perbedaan antara dua atau lebih kelompok populasi. Pengujian menggunakan uji berupa F hitung/F tabel dilakukan dengan taraf signifikan $\alpha = 0,05$. Jika F hitung \leq F tabel maka H_0 diterima dan jika F hitung \geq F tabel maka H_1 diterima. Uji ANOVA ini digunakan pada penelitian ini bertujuan untuk mengetahui apakah terdapat perbedaan persepsi antar responden/stakeholder sesuai dengan kriteria yang terdapat pada kriteria penelitian

3.5.3 Uji *Post-Hoc*

Uji *Post-Hoc* merupakan kelanjutan dari uji ANOVA. pada uji ANOVA kita bisa menerima atau menolak hipotesis, jika kita menolak H_0 berarti terdapat perbedaan yang persepsi antar kategori, maka untuk melihat dibagian manakah perbedaan persepsi diantara *kategori* tersebut dapat kita ketahui dengan melakukan uji *Post-Hoc*.

3.5.4 Analisa Faktor

Menurut Wibisono (2003) Analisis faktor dipergunakan untuk mereduksi atau meringkas data, dari kriteria banyak dirubah menjadi kriteria baru yang lebih sedikit yang dinamakan faktor, yang masih memuat sebagian besar informasi yang terkandung dalam kriteria asal. Analisa faktor juga dapat digunakan untuk mengidentifikasi kriteria permasalahan yang dominan dari banyaknya data kriteria. (Sarwono, 2012). Tujuan utama dalam penelitian ini adalah untuk menjelaskan hubungan diantara banyak kriteria dalam bentuk faktor. Pengujian dengan analisis

faktor dapat menggunakan data yang berasal dari data primer maupun data sekunder. Analisis faktor yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Confirmatory Faktor Analysis* karena peneliti ingin mereduksi dengan pengelompokkan beberapa kriteria dari sejumlah teori menjadi kriteria yang jumlahnya semakin sedikit.

Metode yang digunakan pada penelitian ini dimaksudkan untuk menjembatani kesenjangan yang ada pada literatur dengan mencari kriteria partisipasi masyarakat yang sesuai untuk konteks pembangunan jalan raya untuk mewujudkan infrastruktur yang *sustainable* di Kota Surabaya. Konsep partisipasi yang sesuai untuk pembangunan proyek jalan raya dapat diformulasikan dengan mengidentifikasi kriteria untuk mengukur performa atau kinerja partisipasi. Berdasarkan kriteria tersebut selanjutnya dapat dilakukan penilaian atau evaluasi terhadap pelaksanaan konsep yang ada.

BAB IV

ANALISA DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini menjelaskan analisa data yang diperoleh dari survei dan pembahasan dari penelitian yang dilakukan. Tahap pertama yang dilakukan yaitu survei pendahuluan untuk mengukur tingkat relevansi dari kriteria yang telah diuraikan pada bab sebelumnya menggunakan skala likert. Uji statistik yang dilakukan yaitu analisis deskriptif, analisis korelasi, RII, uji analisis varians (ANOVA), serta analisa faktor. Bagian 4.1 Proses Survei dimana berisikan, 4.1.1 Survei Pendahuluan, yang tentang pembahasan survei pendahuluan yang telah dilakukan terhadap expert judgement (pedapat ahli). Selanjutnya, 4.1.2 menjelaskan tahap survei utama berisi tentang metode pengumpulan data. Bagian 4.2 menjelaskan tentang hasil analisa deskriptif demografi responden, lalu 4.3 pemberian kode pada kriteria untuk dapat memudahkan dalam mengolah data penelitian. Subab 4.4 membahas tentang analisa deskriptif terhadap kriteria yang telah didapatkan, dilanjutkan dengan 4.5 yaitu hasil dari uji validitas dan 4.6 uji reliabilitas. Kemudian 4.7 membahas tentang analisa korelasi dan dilanjutkan 4.8 dengan perhitungan *Relative Important Index (RII)*. Pada bagian 4.9 membahas tentang uji *analysis of variance* (ANOVA) dilanjutkan dengan 4.10 yaitu analisa faktor.

4.1 Proses Survei

Proses survei terdiri dari dua tahap, yaitu survei pendahuluan dimana berguna untuk mereduksi kriteria yang didapatkan dari literature review dengan cara *expert judgement* dan selanjutnya merupakan tahap survei lanjutan yang berisi tentang metode pengumpulan data menggunakan penyebaran kuesioner. Sumber data kuesioner diambil dari olahan data hasil survei pendahuluan yang telah dikembangkan

4.1.1 Survei Pendahuluan

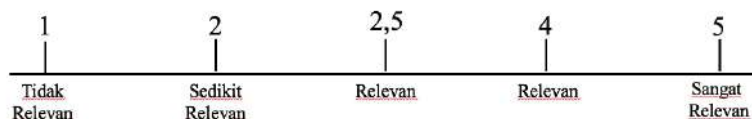
Tahap survei pendahuluan bertujuan untuk mengukur tingkat relevansi dari variable yang telah diuraikan pada bab sebelumnya. Penelitian ini menitikberatkan pada validitas konstruk untuk melihat validasi kriteria yang akan digunakan.

Peneliti melakukan survei pendahuluan dengan mengajukan pengujian kuesioner kepada pihak Ahli dan Praktisi berupa penilaian dan pendapat (*expert judgement*). *Expert judgement* dilakukan terhadap 7 orang Dosen Ahli dan Praktisi pada bidang *sustainable development*, partisipasi masyarakat serta pembangunan jalan raya, berhubungan dengan pengalaman yang dimiliki oleh ahli secara teoritis. Kriteria ahli dalam penelitian ini dapat dilihat pada tabel 4.1.

Tabel 4.1 Data Responden Ahli

Ahli	Jabatan	Pendidikan	Bidang	Instansi
1	Dosen	S3	Pembangunan Jalan	Perguruan Tinggi
2	Dosen	S3	Partisipasi Masyarakat	Perguruan Tinggi
3	Dosen	S3	Sustainable Development	Perguruan Tinggi
4	Kepala Bidang	S2	Pembangunan Jalan	Kontraktor
5	Pelaksana	S3	Pembangunan Jalan	Kontraktor
6	Kepala Bidang	S2	Pembangunan Jalan	Pemerintah
7	Kepala Bidang	S2	Pembangunan Jalan	Kontraktor

Peneliti mendapat arahan mengenai kesesuaian dalam bahasa yang digunakan pada setiap pertanyaan yang diajukan kepada masyarakat agar tidak terbentuk suatu kekeliruan (*bias*) terhadap persepsi atau pendapat yang diberikan. Berdasarkan pengalaman dan kesesuaian teori yang bersangkutan dalam penelitian ini, maka diperoleh kelayakan kuesioner untuk disebarakan kepada responden di lapangan yang digunakan dalam penelitian. Interpretasi tingkat relevansi tiap kriteria dapat disimpulkan dengan grafik dibawah ini :



Gambar 4.1 Tingkat Relevansi Kriteria

Dari hasil tersebut, jika nilai rata-rata kriteria berada pada rentan 2.5-5 berarti dapat ditarik kesimpulan bahwa hasil *expert judgement* terhadap kriteria relevan. Berikut (tabel 4.2) merupakan hasil pengujian kuesioner kepada *expert judgement* dalam kuesioner ini :

Tabel 4.2 Data Survei Pendahuluan

No.	Kriteria Partisipasi Masyarakat	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	Mean	Kesimpulan
1	Melibatkan seluruh perwakilan masyarakat terdampak.	5	4	5	4	4	5	4	4.4	Relevan
2	Melibatkan masyarakat terdampak sejak dari tahap awal proyek.	5	4	4	5	4	4	4	4.3	Relevan
3	Mendapatkan partisipasi yang tinggi dari masyarakat terdampak.	5	4	4	5	5	5	4	4.6	Relevan
4	Menyediakan informasi yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat terdampak.	5	4	4	4	5	4	5	4.4	Relevan
5	Dilakukan secara transparan (terbuka),	5	4	4	5	4	4	4	4.3	Relevan
6	Terdapat tata tertib dalam pelaksanaan proses partisipasi.	3	3	5	3	4	4	3	3.6	Relevan
7	Dilaksanakan secara dua arah (ada proses dialog),	4	4	4	4	4	5	4	4.1	Relevan
8	Dilakukan secara berkelanjutan.	5	3	4	4	3	4	4	3.9	Relevan
9	Melibatkan semua kalangan, tanpa dibatasi gender, status sosial.	5	3	4	3	4	3	3	3.6	Relevan
10	Terdapat fasilitator atau moderator yang tepat dalam proses partisipasi.	4	4	3	5	4	4	4	4.0	Relevan

No.	Kriteria Partisipasi Masyarakat	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	Mean	Kesimpulan
11	Dapat meningkatkan pengetahuan atau membangun kapasitas masyarakat terdampak untuk memahami permasalahan yang sedang dibahas.	4	4	4	5	4	3	4	4.0	Relevan
12	Dapat membangun kesepahaman diantara semua yang terlibat.	4	4	4	5	4	5	4	4.3	Relevan
13	Terdapat waktu yang cukup untuk pelaksanaan proses partisipasi.	3	3	3	3	4	3	3	3.1	Relevan
14	Seluruh yang terlibat dalam proses partisipasi menghormati proses yang dilakukan.	4	5	5	4	4	4	4	4.3	Relevan
15	Hasil keputusan proses partisipasi disampaikan secara merata ke seluruh masyarakat terdampak.	5	4	4	5	4	3	3	4.0	Relevan
16	Hasil keputusan proses partisipasi dapat diterima secara luas oleh masyarakat terdampak	2	3	3	2	2	3	4	2.7	Relevan
17	Terdapat efektivitas biaya dalam pelaksanaan proses partisipasi masyarakat.	2	2	2	2	2	3	3	2.3	Tidak Relevan

No.	Kriteria Partisipasi Masyarakat	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	Mean	Kesimpulan
18	Hasil keputusan dapat disepakati oleh masyarakat terdampak, sehingga memiliki legitimasi yang kuat.	5	4	4	4	4	4	4	4.1	Relevan
19	Hasil proses partisipasi merupakan rencana yang komprehensif.	5	4	4	5	5	5	4	4.6	Relevan
20	Hasil proses partisipasi bersifat adaptif terhadap konteksnya, dapat disesuaikan dengan kondisi di sekitarnya.	5	4	5	5	4	4	4	4.4	Relevan
21	Hasil keputusan partisipasi dapat diterapkan di lapangan.	3	4	5	4	4	3	4	3.9	Relevan

Berdasarkan hasil pengolahan data survey pendahuluan (*Expert Judgment*) secara umum diperoleh nilai rata-rata diantara 2.5 – 5 dimana nilai tersebut menunjukkan tingkat relevansi dari kriteria. Dari hasil analisa survei pendahuluan, didapatkan 20 kriteria yang dikatakan relevan untuk diujikan sebagai kriteria Partisipasi Masyarakat Untuk Mencapai Proyek Jalan Raya Yang *Sustainable* di Kota Surabaya. Kriteria tersebut yaitu :

1. Melibatkan seluruh perwakilan masyarakat terdampak. Kriteria ini memiliki arti bahwa partisipasi harus memastikan bahwa setiap jenis lapisan masyarakat sudah diwakili dalam partisipasi proses sejak awal proyek tahap.
2. Melibatkan masyarakat terdampak sejak dari tahap awal proyek. Kriteria ini memiliki arti bahwa proses partisipasi melibatkan semua pemangku kepentingan dari tahap awal proyek.

3. Mendapatkan partisipasi yang tinggi dari masyarakat terdampak. Dapat diartikan bahwa dalam prosesnya terdapat partisipasi yang tinggi dari masyarakat terdampak.
4. Menyediakan informasi yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat terdampak. Kriteria ini memiliki arti informasi yang memadai sangat penting untuk diberikan karena dengan informasi yang baik masyarakat dapat lebih memahami proyek. Dengan pemahaman yang baik tentang masalah ini, masyarakat selanjutnya dapat memberikan saran dan umpan balik yang bermanfaat yang dapat meningkatkan kualitas keputusan.
5. Dilakukan secara transparan (terbuka).
6. Terdapat tata tertib dalam pelaksanaan proses partisipasi. Dapat diartikan juga bahwa Proses transparan berarti bahwa proses partisipasi dilakukan secara terbuka di mana setiap anggota masyarakat dapat dengan mudah mengakses informasi tentangnya.
7. Dilaksanakan secara dua arah (ada proses dialog). Dari kriteria tersebut dapat diartikan bahwa Proses partisipasi dilakukan dalam dialog dua arah di mana masyarakat dapat memiliki kebebasan untuk mengekspresikan pendapat dan umpan balik mereka.
8. Dilakukan secara berkelanjutan. Dari kriteria diatas diasumsikan bahwa proses ini dilakukan sepanjang siklus hidup proyek, tidak hanya dalam tahap proyek tertentu.
9. Melibatkan semua kalangan, tanpa dibatasi gender, status sosial. Kriteria tersebut memiliki arti bahwa, proses partisipasi melibatkan semua elemen masyarakat, tanpa dibatasi gender ataupun status sosial.
10. Terdapat fasilitator atau moderator yang tepat dalam proses partisipasi. Kriteria ini memiliki arti Fasilitator atau mediator dapat memandu arah partisipasi, jadi sangat penting bahwa fasilitator memiliki pengetahuan yang baik dan keterampilan kepemimpinan untuk memimpin proses.
11. Dapat meningkatkan pengetahuan atau membangun kapasitas masyarakat terdampak untuk memahami permasalahan yang sedang dibahas. Dapat juga diartikan bahwa, Partisipasi harus meningkatkan pengetahuan masyarakat atau membangun kapasitas mereka untuk lebih memahami topik yang sedang

dibahas sehingga mereka dapat memberikan umpan balik dan saran yang lebih baik.

12. Dapat membangun kesepahaman diantara semua yang terlibat. Proses partisipasi merupakan diskusi yang bagus di mana semua peserta dapat berkomunikasi dan berbagi ide dan pengetahuan mereka. Dengan demikian, akan sangat berguna untuk memahami dan menghormati perspektif yang berbeda di antar para peserta.
13. Terdapat waktu yang cukup untuk pelaksanaan proses partisipasi. Dapat diartikan bahwa dalam adanya waktu yang cukup dalam pelaksanaan proses partisipasi,
14. Seluruh yang terlibat dalam proses partisipasi menghormati proses yang dilakukan. Dapat diartikan bahwa, proses partisipasi dapat meningkatkan rasa hormat masyarakat terhadap proses dan keputusan yang telah diraih.
15. Hasil keputusan proses partisipasi disampaikan secara merata ke seluruh masyarakat terdampak. Hasil keputusan dari proses partisipasi yang telah dilaksanakan, disampaikan secara menyeluruh ke masyarakat terdampak.
16. Hasil keputusan proses partisipasi dapat diterima oleh masyarakat terdampak secara luas. Kriteria tersebut dimaksudkan bahwa, hasil keputusan dari proses partisipasi diterima oleh masyarakat terdampak.
17. Hasil keputusan dapat disepakati oleh masyarakat terdampak, sehingga memiliki legitimasi yang kuat.
18. Hasil proses partisipasi merupakan rencana yang komprehensif, yang artinya Masyarakat terdampak dapat menangkap (menerima) hasil keputusan dengan mempertimbangkan banyak aspek serta kepentingan secara menyeluruh. komunikasi, yang berarti proses berbagi informasi, kekuasaan, sikap, dan kepentingan.
19. Hasil proses partisipasi bersifat adaptif terhadap konteksnya, dapat disesuaikan dengan kondisi di sekitarnya. Kriteria tersebut dapat diartikan, masyarakat terdampak dapat menyesuaikan diri dengan hasil keputusan partisipasi.

20. Hasil keputusan partisipasi dapat diterapkan di lapangan. Hasil keputusan dari proses partisipasi tersebut dapat diterapkan kedalam proyek pembangunan jalan raya sebagaimana.

Selanjutnya seluruh kriteria yang dikatakan relevan pada hasil pada survei pendahuluan ini digunakan sebagai acuan untuk pelaksanaan survei utama .

4.1.2 Survei Utama

Pada tahap ini, peneliti melakukan survei dengan menggunakan kuesioner. Sumber data kuesioner diambil dari olahan data hasil survei pendahuluan yang telah dikembangkan dengan melakukan 7 pilot tes terhadap calon responden. Kuesioner berfungsi sebagai sarana untuk mengumpulkan data yang dibutuhkan oleh peneliti yang nantinya dapat dianalisis guna mendapatkan hasil sesuai dengan tujuan. Secara garis besar, kuesioner penelitian ini terdiri dari : (1) pengantar kuesioner dan informasi peneliti, berisi tentang informasi data peneliti serta tujuan disebarkannya kuesioner (2) petunjuk pengisian kuesioner, berisi tentang cara pengisian kuesioner berupa penilaian persetujuan dari responden menggunakan skala *likert*. Selanjutnya, (3) kuesioner tahap 1, berisikan tentang pertanyaan *multiple choice* yang disesuaikan dengan kategori responden dan difungsikan sebagai metode *purposive sampling* dimana dapat membantu peneliti untuk mendapatkan kuesioner yang sesuai. (4) Kuesioner tahap 2 yang berisi tabel kriteria yang akan dinilai oleh responden, kriteria tersebut yang didapatkan dari hasil survei pendahuluan. Kemudian (5) karakteristik demografi responden, yang terdiri dari nama, jenis kelamin, usia, pendidikan.

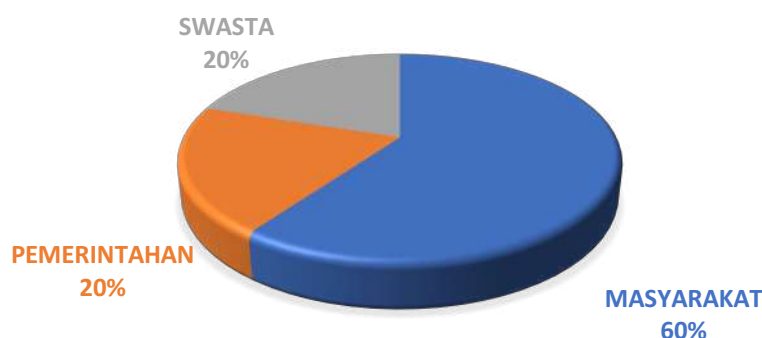
Survei pada tahap ini menggunakan sampel dengan populasinya yaitu beberapa masyarakat, pegawai pemerintah serta kontraktor yang telah mengikuti proses partisipasi terkait pembangunan jalan di Surabaya. Responden yang didapatkan untuk penelitian ini sebanyak 300. Semua data dikumpulkan dalam jangka waktu 19 hari. Kumpulan data kuesioner diolah dengan menggunakan metode statistik. Hasil data kemudian dianalisis lebih lanjut dan diinterpretasikan guna mendapatkan hasil sesuai dengan tujuan.

4.2 Analisa Deskriptif

Analisis deskriptif bertujuan untuk mengetahui karakteristik serta memeriksa kinerja kriteria sesuai dengan persepsi responden. Seperti yang telah dikatakan sebelumnya, total 300 responden yang telah mengikuti proses partisipasi terkait pembangunan jalan di Surabaya diperoleh dari hasil survei utama di tiga kategori. Pada bagian ini akan dipaparkan pengolahan mengenai analisa deskriptif yang sudah didapatkan dari tahap survei sebelumnya. Analisa ini dilakukan untuk mengetahui karakteristik responden berdasarkan kategori responden, usia, jenis kelamin (gender), tingkat pendidikan serta pekerjaan. Arikunto (2005:234), bahwa analisa deskriptif merupakan tahapan analisa untuk mengetahui tentang status gejala yang ada , yaitu keadaan gejala menurut apa adanya pada saat penelitian dilakukan. Tujuan dari analisa deskriptif ini adalah untuk membuat , gambaran, atau lukisan secara sistematis faktual dan akurat mengenai fakta-fakta, sifat-sifat serta fenomena yang diteliti.

4.2.1 Analisa Deskriptif Demografi Berdasarkan Kategori

Berikut ini gambar 4.2 merupakan komposisi demografi responden berdasarkan kategori



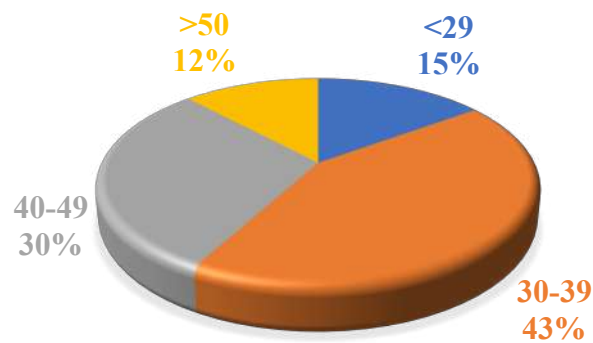
Gambar 4.2 Demografi responden berdasarkan kategori

Jumlah responden dalam penelitian ini sebanyak 300 responden yang terdiri dari masyarakat, pemerintahan dan swasta. Berdasarkan Gambar 4.2, dapat dilihat bahwa jumlah responden masyarakat lebih mendominasi dengan jumlah 180 orang (60%), dibanding dengan responden kategori pemerintah dan swasta yang hanya berjumlah 60 orang (20%). Responden di dominasi dengan kategori masyarakat memiliki pengaruh, karena masyarakat merupakan reponden utama didalam penelitian ini. Hal ini menunjukkan bahwa responden yang diharapkan peneliti sesuai dengan bab 3, sudah terwakilkan secara keseluruhan dan diharapkan mampu

untuk memaparkan kondisi proses partisipasi masyarakat dalam proyek jalan raya yang *sustainable* di kota Surabaya.

4.2.2 Analisa Deskriptif Demografi Berdasarkan Usia

Berikut Demografi berdasarkan usia, responden dibedakan menjadi 4 kelompok dengan rentang, yaitu : <29 tahun, 30-39 tahun, 40-49 tahun dan >50 tahun. Dapat dilihat dalam gambar 4.3.

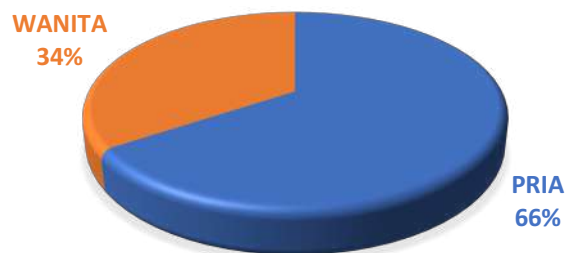


Gambar 4.3 Demografi responden berdasarkan usia

Berdasarkan hasil pengumpulan data seperti yang tertera pada gambar 4.3 Didapatkan bahwa 12% responden berada lebih dari 50 tahun, 15% berusia kurang dari 29 tahun, 30 % berusia diantara 40-49 tahun, 43% berusia 30-39 tahun. Responden yang mendominasi adalah responden dengan usia 30-39 tahun yang mencapai 43% dari jumlah responden. Hal ini menurut peneliti, responden dapat memberikan pendapat dengan baik tentang obyek yang diteliti.

4.2.3 Analisa Deskriptif Demografi Berdasarkan Gender

Berikut Demografi berdasarkan Gender (Diagram 4.4)

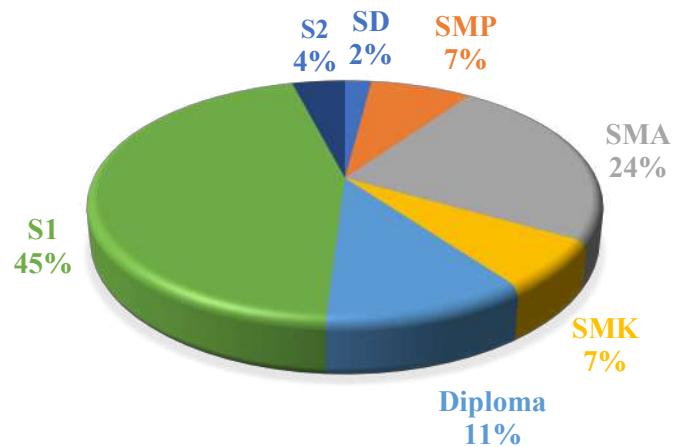


Gambar 4.4 Demografi responden berdasarkan gender

Jumlah responden dalam penelitian ini sebanyak 300 responden yang terdiri atas wanita dan pria. Berdasarkan data pada Diagram 4.4 dapat dilihat bahwa jumlah responden pria dengan wanita tidak berimbang. Dominasi responden berjenis kelamin pria yang berjumlah 197 orang (66%), sementara wanita hanya berjumlah 103 orang (34%).

4.2.4 Analisa Deskriptif Demografi Berdasarkan Tingkat Pendidikan

Berikut adalah komposisi demografi responden berdasarkan tingkat pendidikannya (Diagram 4.5).



Gambar 4.5 Demografi responden berdasarkan tingkat pendidikan

Dari gambar diagram 4.5 diatas, diketahui mayoritas responden memiliki latar belakang pendidikan S1 yaitu 135 orang (45%), hanya 12 orang (4%) yang memiliki latar belakang pendidikan S2, sedangkan 33 orang (11%) memiliki latar belakang pendidikan Diploma dan juga 6 orang (2%) dengan latar belakang SD, 23 orang (7%) memiliki latar belakang SMP serta 71 orang (24%) bertalar belakang SMA, 20 orang (7%) dengan latar belakang SMK. Hasil diatas memiliki keragaman tingkat pendidikan. Menurut Siswoyo (2007), bahwa pendidikan yang tinggi merupakan suatu usaha yang dilakukan untuk mengubah tingkah laku manusia, baik secara individu maupun kelompok.

4.3 Pengujian Instrumen Penelitian

Kuisoner yang digunakan terlebih dahulu dilakukan uji validitas dan reliabilitas. Pengujian ini dimaksudkan untuk mengukur tingkat kelayakan

kuesioner sebagai alat pengumpul data. Adapun hasil uji validitas dan reliabilitas kuesioner penelitian dapat dijelaskan sebagaimana di bawah ini :

4.3.1 Uji Validitas Instrumen

Uji validitas instrumen dilakukan dengan cara mengkorelasikan skor item dengan skor total dengan menggunakan teknik korelasi pearson. Menurut Sudjana (2004;12) uji validitas adalah ketepatan alat penilaian terhadap konsep yang dinilai sehingga betul-betul menilai apa yang harus dinilai. Kriteria pengujian adalah jika koefisien korelasi r_{xy} lebih besar dari nilai *cut off* atau R table maka item kuisisioner dinyatakan valid dan dinyatakan sah sebagai alat pengumpul data. Berikut hasil hasil uji validitas masing-masing kriteria.

Tabel 4.3 Uji Validitas Responden

Kriteria	Nilai Koefisien R	Cut Off	Keterangan
Melibatkan seluruh perwakilan masyarakat terdampak.	0.484	0.113	Valid
Melibatkan masyarakat terdampak sejak dari tahap awal proyek.	0.587	0.113	Valid
Mendapatkan partisipasi yang tinggi dari masyarakat terdampak	0.54	0.113	Valid
Menyediakan informasi yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat terdampak	0.492	0.113	Valid
Dilakukan secara transparan atau terbuka.	0.504	0.113	Valid
Terdapat tata tertib dalam pelaksanaan proses partisipasi.	0.528	0.113	Valid
Dilaksanakan secara dua arah (ada proses dialog)	0.551	0.113	Valid
Dilakukan secara berkelanjutan.	0.59	0.113	Valid
Melibatkan semua kalangan, tanpa dibatasi gender atau status sosial.	0.615	0.113	Valid
Terdapat fasilitator atau moderator yang tepat dalam proses partisipasi.	0.572	0.113	Valid
Dapat meningkatkan pengetahuan atau membangun kapasitas masyarakat terdampak untuk memahami permasalahan yang sedang dibahas.	0.542	0.113	Valid
Dapat membangun kesepahaman diantara semua yang terlibat.	0.543	0.113	Valid
Terdapat waktu yang cukup untuk pelaksanaan proses partisipasi.	0.564	0.113	Valid

Kriteria	Nilai Koefisien R	Cut Off	Keterangan
Seluruh yang terlibat dalam proses partisipasi menghormati proses yang dilakukan.	0.612	0.113	Valid
Hasil keputusan proses partisipasi disampaikan secara merata ke seluruh masyarakat terdampak.	0.442	0.113	Valid
Hasil keputusan proses partisipasi dapat diterima oleh masyarakat terdampak.	0.422	0.113	Valid
Hasil keputusan dapat disepakati oleh masyarakat terdampak secara luas, sehingga memiliki legitimasi yang kuat.	0.52	0.113	Valid
Hasil proses partisipasi merupakan rencana yang komprehensif.	0.502	0.113	Valid
Hasil proses partisipasi bersifat adaptif terhadap konteksnya, dapat disesuaikan dengan kondisi di sekitarnya.	0.612	0.113	Valid
Hasil keputusan partisipasi dapat diterapkan di lapangan.	0.615	0.113	Valid

Berdasarkan Tabel 4.6 didapatkan nilai R pada masing-masing item. Karena nilai koefisien R masing-masing item lebih besar dari 0,113 maka dapat diambil kesimpulan bahwa seluruh kriteria yang digunakan pada penelitian ini bersifat valid.

4.3.2 Uji Reliabilitas Instrumen

Uji Reliabilitas Instrumen digunakan dengan tujuan untuk mengetahui konsistensi dari instrumen sebagai alat ukur, sehingga suatu pengukuran dapat dipercaya. Menurut Soegeng.A.Y (2006) Reabilitas merupakan tingkat konsistensi, untuk mengukur apapun. Makin bervariasi hasil pengukuran dengan sebuah alat ukur maka semakin tidak reliabel alat ukur tersebut. Untuk menguji digunakan *Alpha Cronbach*. Dimana suatu instrumen akan semakin *reliable* apabila koefisien *alpha* semakin mendekati nilai 1.00 atau koefisien *alpha* kurang dari 0.60 dianggap tidak *reliable* dan sebaliknya dinyatakan *reliable*. Adapun rangkuman interpretasi reliabilitas kuisioner dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 4.4 Nilai *Cronbrach Alpha*

Conbrach Alpha	Cut off	Keterangan
0,873	0,6	Reliabel

Berdasarkan Tabel 4.7 didapatkan nilai *Cronbach Alpha* pada kriteria. Pada Tabel didapatkan nilai Cronbach Alpha lebih besar dari 0,6 sehingga dapat diambil kesimpulan bahwa kriteria kriteria partisipasi dinyatakan handal dan layak sebagai alat pengumpul data.

4.4 Uji rata-rata (*mean*)

Setelah melakukan analisa deskriptif, maka dilakukan uji rata rata (*mean*) terhadap data yang sudah dihimpun kemudian ditabelkan dan diurutkan penilaiannya guna mempermudah menginterpretasikan hasil survey.

Tabel 4.5 Uji Rata-Rata (*mean*)

Kriteria Partisipasi Masyarakat	Kategori							
	Keseluruhan		Pemerintah		Swasta		Masyarakat	
	Mean	Rank	Mean	Rank	Mean	Rank	Mean	Rank
Melibatkan seluruh perwakilan masyarakat terdampak.	4.41	1	4.30	1	4.48	1	4.42	1
Hasil keputusan proses partisipasi disampaikan secara merata ke seluruh masyarakat terdampak.	4.27	2	4.12	6	4.13	9	4.36	2
Hasil keputusan partisipasi dapat diterapkan di lapangan.	4.27	3	4.15	4	4.25	4	4.32	3
Hasil keputusan proses partisipasi dapat diterima oleh masyarakat terdampak.	4.24	4	4.23	2	4.12	10	4.28	4
Menyediakan informasi yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat terdampak.	4.23	5	4.03	10	4.33	2	4.26	7
Hasil keputusan dapat disepakati oleh masyarakat terdampak secara luas, sehingga memiliki legitimasi yang kuat.	4.23	6	4.22	3	4.25	5	4.22	10

Kriteria Partisipasi Masyarakat	Kategori							
	Keseluruhan		Pemerintah		Swasta		Masyarakat	
	Mean	Rank	Mean	Rank	Mean	Rank	Mean	Rank
Hasil proses partisipasi merupakan rencana yang komprehensif.	4.20	7	4.02	12	4.18	7	4.27	5
Dilakukan secara transparan atau terbuka.	4.19	8	4.12	7	4.17	8	4.23	9
Dapat meningkatkan pengetahuan atau membangun kapasitas masyarakat terdampak untuk memahami permasalahan yang sedang dibahas.	4.18	9	4.15	5	4.12	11	4.21	14
Seluruh yang terlibat dalam proses partisipasi menghormati proses yang dilakukan.	4.17	10	4.00	13	4.03	15	4.27	6
Terdapat fasilitator atau moderator yang tepat dalam proses partisipasi.	4.17	11	3.88	17	4.33	3	4.21	15
Hasil proses partisipasi bersifat adaptif terhadap konteksnya, dapat disesuaikan dengan kondisi di sekitarnya.	4.16	12	4.00	14	4.20	6	4.19	16
Mendapatkan partisipasi yang tinggi dari masyarakat terdampak.	4.15	13	4.07	9	4.00	16	4.22	11
Terdapat waktu yang cukup untuk pelaksanaan proses partisipasi.	4.13	14	3.93	16	4.00	17	4.24	8
Dapat membangun kesepahaman diantara semua yang terlibat.	4.13	15	3.88	18	4.08	12	4.22	12

Kriteria Partisipasi Masyarakat	Kategori							
	Keseluruhan		Pemerintah		Swasta		Masyarakat	
	Mean	Rank	Mean	Rank	Mean	Rank	Mean	Rank
Melibatkan semua kalangan, tanpa dibatasi gender atau status sosial.	4.09	16	3.97	15	4.05	14	4.14	18
Dilaksanakan secara dua arah (ada proses dialog).	4.08	17	4.03	11	3.83	20	4.18	17
Dilakukan secara berkelanjutan.	4.08	18	3.67	20	4.07	13	4.22	13
Melibatkan masyarakat terdampak sejak dari tahap awal proyek.	4.07	19	4.10	8	3.88	19	4.10	8
Terdapat tata tertib dalam pelaksanaan proses partisipasi.	3.95	20	3.78	19	4.00	18	3.99	20

Selanjutnya, peneliti akan melihat persepsi responden secara keseluruhan, berdasarkan persepsi masyarakat, pemerintah, dan swasta. Dapat dilihat pada tabel 4.5, dari hasil analisa uji rata-rata dapat disimpulkan bahwa lima kriteria dengan peringkat tertinggi dalam proses partisipasi masyarakat untuk mencapai proyek jalan raya yang *sustainable* di kota Surabaya, yaitu :

1. melibatkan seluruh perwakilan masyarakat terdampak, dengan nilai rata-rata 4.41. Kriteria tersebut juga diperkuat dengan persepsi pemerintah, swasta dan masyarakat yang juga menyimpulkan bahwa kriteria tersebut menduduki peringkat pertama.
2. Hasil keputusan proses partisipasi disampaikan secara merata ke seluruh masyarakat terdampak, dengan nilai 4.27. Kriteria tersebut didukung oleh persepsi dari kategori masyarakat, namun tidak didukung oleh kategori swasta dan pemerintah. Kategori pemerintah menganggap bahwa kategori tersebut menempati peringkat ke enam, sedangkan kategori swasta menganggap kriteria tersebut menempati peringkat ke sembilan.
3. Hasil keputusan partisipasi dapat diterapkan di lapangan, dengan nilai rata rata 4.27. Kriteria tersebut didukung oleh persepsi dari kategori masyarakat, namun tidak untuk kategori swasta dan pemerintah. Kedua kategori tersebut memberikan peringkat ke empat untuk kriteria ini.

4. Hasil keputusan proses partisipasi dapat diterima oleh masyarakat terdampak, dengan nilai rata-rata 4.24. Kriteria ini didukung sebagai peringkat tertinggi keempat menurut kategori masyarakat. Namun, berbeda dengan kategori pemerintah yang memposisikan bahwa kriteria ini menduduki peringkat tertinggi kedua. Berbeda juga dengan kategori swasta yang menganggap kriteria ini tidak begitu penting, dengan memposisikan pada peringkat ke sepuluh.
5. Menyediakan informasi yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat terdampak, dengan nilai rata-rata 4.23. Menurut kategori swasta, kriteria ini berada pada peringkat tertinggi ke dua, sedangkan menurut kategori masyarakat berada di posisi ke tujuh. Sedangkan menurut kategori pemerintah, kriteria ini berada pada posisi peringkat ke sepuluh.

Berdasarkan uji rata-rata (*mean*) yang telah dilakukan, terdapat perbedaan persepsi terhadap kriteria tersebut. Peneliti akan menganalisa survei utama dengan uji ANOVA, untuk mengetahui kriteria yang memiliki perbedaan.

4.5 Uji Analisis Varians (ANOVA)

Berdasarkan analisis di atas, terlihat adanya perbedaan persepsi antara ketiga kategori responden. Menurut Field (2005) uji-t biasanya dilakukan untuk menganalisis perbedaan persepsi. Namun, uji-t menghasilkan probabilitas kesalahan signifikan yang berpotensi menimbulkan bias dalam pengujian ketika digunakan untuk menguji perbedaan persepsi antara tiga atau lebih kelompok sampel. Dengan demikian, Analisis Varians (ANOVA) direkomendasikan sebagai teknik untuk menguji persepsi yang berbeda antara tiga atau lebih kelompok sampel. Uji ANOVA satu arah digunakan untuk menentukan perbedaan antara rata-rata ketiga kategori responden. Ketentuan dari uji ANOVA adalah jika didapatkan nilai signifikansi $<0,05$ maka dapat dikatakan bahwa terdapat perbedaan rata-rata antara kategori pemerintah, swasta, dan masyarakat. Sebaliknya jika didapatkan nilai signifikansi $>0,05$ maka sehingga dapat dikatakan bahwa tidak terdapat perbedaan rata-rata antara kategori pemerintah, swasta, dan masyarakat. Berikut hasil ANOVA pada penelitian ini.

Tabel 4.6 Hasil Uji ANOVA

Kriteria	Sig.	Keterangan
Melibatkan seluruh perwakilan masyarakat terdampak.	0.182	Sama
Melibatkan masyarakat terdampak sejak dari tahap awal proyek.	0.081	Sama
Mendapatkan partisipasi yang tinggi dari masyarakat terdampak	0.062	Sama
Menyediakan informasi yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat terdampak	0.019	Berbeda
Dilakukan secara transparan atau terbuka.	0.530	Sama
Terdapat tata tertib dalam pelaksanaan proses partisipasi.	0.297	Sama
Dilaksanakan secara dua arah (ada proses dialog)	0.004	Berbeda
Dilakukan secara berkelanjutan.	0.000	Berbeda
Melibatkan semua kalangan, tanpa dibatasi gender atau status sosial.	0.388	Sama
Terdapat fasilitator atau moderator yang tepat dalam proses partisipasi.	0.004	Berbeda
Dapat meningkatkan pengetahuan atau membangun kapasitas masyarakat terdampak untuk memahami permasalahan yang sedang dibahas.	0.604	Sama
Dapat membangun kesepahaman diantara semua yang terlibat.	0.004	Berbeda
Terdapat waktu yang cukup untuk pelaksanaan proses partisipasi.	0.003	Berbeda
Seluruh yang terlibat dalam proses partisipasi menghormati proses yang dilakukan.	0.009	Berbeda
Hasil keputusan proses partisipasi disampaikan secara merata ke seluruh masyarakat terdampak.	0.005	Berbeda
Hasil keputusan proses partisipasi dapat diterima oleh masyarakat terdampak.	0.162	Sama
Hasil keputusan dapat disepakati oleh masyarakat terdampak secara luas, sehingga memiliki legitimasi yang kuat.	0.944	Sama
Hasil proses partisipasi merupakan rencana yang komprehensif.	0.023	Berbeda
Hasil proses partisipasi bersifat adaptif terhadap konteksnya, dapat disesuaikan dengan kondisi di sekitarnya.	0.178	Sama
Hasil keputusan partisipasi dapat diterapkan di lapangan.	0.210	Sama

Berdasarkan tabel hasil uji ANOVA nilai signifikansi 0,05 yang menjadi acuan dalam pengambilan keputusan. Maka apabila nilai signifikansi $> 0,05$ maka H_0 diterima, dan apabila nilai signifikansi $< 0,05$ maka H_0 ditolak. Berdasarkan hasil pengolahan uji statistik seperti yang tertera pada tabel 4.8, dapat kita ketahui bahwa pada 9 kriteria berikut, terdapat perbedaan persepsi antar responden:

1. Menyediakan informasi yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat terdampak,
2. Dilaksanakan secara dua arah (ada proses dialog)
3. Dilakukan secara berkelanjutan.
4. Terdapat fasilitator atau moderator yang tepat dalam proses partisipasi.
5. Dapat membangun kesepahaman diantara semua yang terlibat.
6. Terdapat waktu yang cukup untuk pelaksanaan proses partisipasi.
7. Seluruh yang terlibat dalam proses partisipasi menghormati proses yang dilakukan.
8. Hasil keputusan proses partisipasi disampaikan secara merata ke seluruh masyarakat terdampak.
9. Hasil proses partisipasi merupakan rencana yang komprehensif.

Hasil uji ANOVA memberikan informasi tentang perbedaan persepsi yang terjadi antara tiga kategori responden. Namun, masih belum dapat mengidentifikasi kategori mana yang memiliki persepsi yang berbeda. Oleh karena itu pada uji selanjutnya, peneliti menguji dengan jelas perbedaan persepsi antara masing-masing kelompok pemangku kepentingan dengan uji *post-hoc*.

4.6 Uji Post-Hoc

Uji *Post-Hoc* merupakan kelanjutan dari uji ANOVA. pada uji ANOVA kita bisa menerima atau menolak hipotesis, jika kita menolak H_0 berarti terdapat perbedaan yang persepsi antar *kategori*, maka untuk melihat dibagian manakah perbedaan persepsi diantara *kategori* tersebut dapat kita ketahui dengan melakukan uji Post-Hoc. Uji *Post-Hoc* melihat nilai signifikansi dari hasil, jika nilai signifikansi kurang dari 0.05 (< 0.05) maka terdapat perbedaan persepsi antar kategori responden pada kriteria tersebut.

Tabel 4.7 Hasil Uji Post-Hoc Secara Keseluruhan

LSD		
(I) responden	(J) responden	Sig.
swasta	pemerintah	0.175
pemerintah	masayarakat	0.001
masayarakat	swasta	0.066

Berdasarkan tabel di atas, perbedaan persepsi antar kategori swasta dan pemerintah didapatkan nilai signifikansi $0,175 > 0,05$. hal ini menunjukkan bahwa tidak terdapat perbedaan persepsi antara responden swasta dan pememrintah terhadap kriteria yang terdapat pada kriteria penelitian. Selanjutnya pada kategori masyarakat dan swasta didapatkan nilai signifikansi $0,066 > 0,05$. Hal ini menunjukkan bahwa tidak terdapat perbedaan persepsi antara responden swasta dan masyarakat terhadap kriteria yang terdapat pada kriteria penelitian. Sedangkan, pada kategori pemerintah dan masyarakat didapatkan nilai signifikansi $0,001 < 0,05$. Hal ini menunjukkan bahwa terdapat perbedaan persepsi antara responden pemerintah dan masyarakat terhadap kriteria yang terdapat pada kriteria penelitian. Selain melihat perbedaan persepsi secara keseluruhan, peneliti juga melakukan uji *post-hoc* terhadap persepsi antar kelompok responden.

Tabel 4.8 Hasil Uji Post-Hoc antar kategori responden

Dependent Variable	Kategori Responden		Sig.	
Melibatkan seluruh perwakilan masyarakat terdampak	LSD	Swasta	Pemerintah	0.071
		Pemerintah	Masyarakat	0.159
		Masyarakat	Swasta	0.421
Melibatkan masyarakat terdampak sejak dari tahap awal proyek	LSD	Swasta	Pemerintah	0.094
		Pemerintah	Masyarakat	0.874
		Masyarakat	Swasta	0.027
Mendapatkan partisipasi yang tinggi dari masyarakat terdampak	LSD	Swasta	Pemerintah	0.599
		Pemerintah	Masyarakat	0.133
		Masyarakat	Swasta	0.032
Menyediakan informasi yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat terdampak	LSD	Swasta	Pemerintah	0.008
		Pemerintah	Masyarakat	0.017
		Masyarakat	Swasta	0.399
Dilakukan secara transparan atau terbuka	LSD	Swasta	Pemerintah	0.693
		Pemerintah	Masyarakat	0.282

Dependent Variable		Kategori Responden		Sig.
		Masyarakat	Swasta	0.554
Terdapat tata tertib dalam pelaksanaan proses partisipasi	LSD	Swasta	Pemerintah	0.201
		Pemerintah	Masyarakat	0.137
		Masyarakat	Swasta	0.936
Dilaksanakan secara dua arah (ada proses dialog)	LSD	Swasta	Pemerintah	0.123
		Pemerintah	Masyarakat	0.157
		Masyarakat	Swasta	0.001
Dilakukan secara berkelanjutan	LSD	Swasta	Pemerintah	0.006
		Pemerintah	Masyarakat	0.000
		Masyarakat	Swasta	0.191
Melibatkan semua kalangan, tanpa dibatasi gender atau status sosial	LSD	Swasta	Pemerintah	0.613
		Pemerintah	Masyarakat	0.187
		Masyarakat	Swasta	0.482
Terdapat fasilitator atau moderator yang tepat dalam proses partisipasi	LSD	Swasta	Pemerintah	0.001
		Pemerintah	Masyarakat	0.005
		Masyarakat	Swasta	0.265
Dapat meningkatkan pengetahuan atau membangun kapasitas masyarakat terdampak untuk memahami permasalahan yang sedang dibahas.	LSD	Swasta	Pemerintah	0.789
		Pemerintah	Masyarakat	0.548
		Masyarakat	Swasta	0.353
Dapat membangun kesepahaman diantara semua yang terlibat	LSD	Swasta	Pemerintah	0.114
		Pemerintah	Masyarakat	0.001
		Masyarakat	Swasta	0.179
Terdapat waktu yang cukup untuk pelaksanaan proses partisipasi	LSD	Swasta	Pemerintah	0.594
		Pemerintah	Masyarakat	0.002
		Masyarakat	Swasta	0.017
Seluruh yang terlibat dalam proses partisipasi menghormati proses yang dilakukan	LSD	Swasta	Pemerintah	0.790
		Pemerintah	Masyarakat	0.009
		Masyarakat	Swasta	0.023
Hasil keputusan proses partisipasi disampaikan secara merata ke seluruh masyarakat terdampak	LSD	Swasta	Pemerintah	0.880
		Pemerintah	Masyarakat	0.007
		Masyarakat	Swasta	0.012
Hasil keputusan proses partisipasi dapat diterima oleh masyarakat terdampak	LSD	Swasta	Pemerintah	0.275
		Pemerintah	Masyarakat	0.567
		Masyarakat	Swasta	0.057
Hasil keputusan dapat disepakati oleh masyarakat terdampak secara luas,	LSD	Swasta	Pemerintah	0.763
		Pemerintah	Masyarakat	0.951

Dependent Variable		Kategori Responden		Sig.
sehingga memiliki legitimasi yang kuat		Masyarakat	Swasta	0.758
Hasil proses partisipasi merupakan rencana yang komprehensif	LSD	Swasta	Pemerintah	0.145
		Pemerintah	Masyarakat	0.006
		Masyarakat	Swasta	0.340
Hasil proses partisipasi bersifat adaptif terhadap konteksnya, dapat disesuaikan dengan kondisi di sekitarnya	LSD	Swasta	Pemerintah	0.134
		Pemerintah	Masyarakat	0.075
		Masyarakat	Swasta	0.959
Hasil keputusan partisipasi dapat diterapkan di lapangan	LSD	Swasta	Pemerintah	0.409
		Pemerintah	Masyarakat	0.082
		Masyarakat	Swasta	0.465

Berdasarkan hasil yang didapatkan pada tabel 4.10 , terdapat 11 perbedaan persepsi antar kategori responden terhadap beberapa kriteria. Peneliti memberikan kode warna sebagai penanda adanya perbedaan setiap persepsi diantara kategori responden. Perbedaan yang terjadi pada kategori responden terlihat pada kriteria:

1. Melibatkan masyarakat terdampak sejak dari tahap awal proyek. Terdapat perbedaan persepsi antar kategori masyarakat dan swasta.
2. Mendapatkan partisipasi yang tinggi dari masyarakat terdampak. Terdapat perbedaan persepsi antar kategori masyarakat dan swasta.
3. Menyediakan informasi yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat terdampak. Terdapat perbedaan persepsi antar kategori swasta dan pemerintah, serta juga kategori pemerintah dan masyarakat.
4. Dilaksanakan secara dua arah (ada proses dialog). Terdapat perbedaan persepsi antar kategori masyarakat dan swasta.
5. Dilakukan secara berkelanjutan. Terdapat perbedaan persepsi antar kategori swasta dan pemerintah, serta pemerintah dan masyarakat.
6. Terdapat fasilitator atau moderator yang tepat dalam proses partisipasi. Terlihat perbedaan persepsi antara kategori swasta dan pemerintah, serta pemerintah dan masyarakat.
7. Dapat membangun kesepahaman diantara semua yang terlibat. Terdapat perbedaan persepsi antar kategori pemerintah dan masyarakat.

8. Terdapat waktu yang cukup untuk pelaksanaan proses partisipasi. Terdapat perbedaan persepsi antar kategori pemerintah dan masyarakat, serta masyarakat dan swasta.
9. Seluruh yang terlibat dalam proses partisipasi menghormati proses yang dilakukan. Terdapat perbedaan persepsi antar kategori pemerintah dan masyarakat, serta masyarakat dan swasta.
10. Hasil keputusan proses partisipasi disampaikan secara merata ke seluruh masyarakat terdampak. Terlihat perbedaan persepsi antara kategori pemerintah dan masyarakat, serta masyarakat dan swasta
11. Hasil proses partisipasi merupakan rencana yang komprehensif. Terdapat perbedaan persepsi antar kategori pemerintah dan masyarakat.

Hasil uji *post-hoc* memberikan informasi tentang perbedaan persepsi yang terjadi antara tiga kategori responden. Perbedaan persepsi pada setiap kategori dapat diidentifikasi. Pada uji selanjutnya, peneliti melakukan analisa faktor yang bertujuan untuk mengetahui hubungan antar kriteria dalam bentuk faktor, dengan harapan mampu mendapatkan faktor baru yang menjadi kriteria partisipasi masyarakat untuk mencapai proyek jalan raya yang *sustainable* di Kota Surabaya.

4.7 Analisis Faktor

Analisis faktor dipergunakan untuk mereduksi atau meringkas data yang awalnya kriteria banyak menjadi kriteria baru yang lebih sedikit yang dinamakan faktor, yang masih memuat sebagian besar informasi yang terkandung dalam kriteria asal. Pada penelitian ini analisis faktor digunakan untuk mereduksi kriteria partisipasi masyarakat yang sesuai untuk konteks pembangunan jalan raya untuk mewujudkan infrastruktur yang *sustainable* di Kota Surabaya.

4.7.1 Menguji Kelayakan Item

Setelah di uji validitas dan reliabilitas, selanjutnya dilakukan analisis faktor untuk mereduksi item kategori seluruh kategori menjadi beberapa faktor yang lebih ringkas dan lebih sedikit. Sebelum dilakukan analisis faktor dilakukan uji KMO and Bartlet Test dan *Measures of Sampling Adequacy* (MSA) untuk mengetahui apakah item layak untuk dilakukan pengujian. nilai KMO harus lebih besar dari

0,5 dengan signifikansi kurang dari 0,05 dan nilai MSA item harus lebih besar dari 0,5. Berikut hasil uji KMO and Bartlet Test seluruh Kategori dengan 20 item.

Tabel 4.9 Hasil KMO and Bartlet Test Seluruh Kategori

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.		0.883
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square	1624.007
	df	190
	Sig.	0.000

Berdasarkan tabel 4.10 dari 20 item didapatkan nilai KMO sebesar 0,883 dan signifikansi pada *Bartlet Test of Sphericity* 0,000. karena nilai KMO >0,5 dan signifikansi <0,05 maka analisis dapat dilanjutkan. Selanjutnya dilakukan uji MSA untuk mengetahui kelayakan item secara parsial. Berdasarkan hasil uji MSA terlihat bahwa setiap item mempunyai nilai MSA atau *anti image correlation* lebih besar dari 0,5. Karena nilai Anti Image Correlation pada seluruh item lebih besar dari 0,5 maka dapat dikatakan bahwa item secara parsial layak untuk dianalisis dan tidak dikeluarkan dari pengujian.

4.7.2 Faktoring dan Rotasi

Setelah dilakukan uji kelayakan item dan didapatkan bahwa seluruh item layak untuk dilakukan analisis, langkah selanjutnya adalah ekstraksi dari sekumpulan item yang sudah ada menjadi beberapa faktor. Dalam melakukan proses ekstraksi model ini digunakan *Principal Component Analysis*. Sebelumnya dilihat nilai *Communalities* untuk mengetahui keragaman dari item awal yang mampu dijelaskan oleh faktor yang terbentuk. Menurut Singgih Santoso (2004:32) *Communalities* merupakan jumlah varians (bisa dalam bentuk persentase), suatu kriteria mula-mula yang bisa dijelaskan oleh faktor yang ada. Semakin besar nilai *Communalities* maka semakin erat hubungannya dengan faktor yang terbentuk.

Tabel 4.10 Communalities

Indikator	Initial	Extraction	Indikator	Initial	Extraction
X1	1	0.356	X11	1	0.469
X2	1	0.447	X12	1	0.411
X3	1	0.417	X13	1	0.504
X4	1	0.318	X14	1	0.475
X5	1	0.352	X15	1	0.497

Indikator	Initial	Extraction	Indikator	Initial	Extraction
X6	1	0.601	X16	1	0.483
X7	1	0.589	X17	1	0.495
X8	1	0.608	X18	1	0.544
X9	1	0.582	X19	1	0.632
X10	1	0.614	X20	1	0.549

Berdasarkan tabel di atas bahwa item X1 mempunyai nilai 0,356 hal ini menunjukkan bahwa sebesar 35,6% varians dari item X1 bisa dijelaskan oleh faktor yang terbentuk, item X2 nilainya 0,447 hal ini menunjukkan bahwa sebesar 44,7% varians dari item X2 bisa dijelaskan oleh faktor yang terbentuk, item X3 nilainya 0,417 hal ini menunjukkan bahwa sebesar 41,7% varians dari item X3 bisa dijelaskan oleh faktor yang terbentuk, item X4 nilainya 0,318 hal ini menunjukkan bahwa sebesar 31,8% varians dari item X4 bisa dijelaskan oleh faktor yang terbentuk, dan begitu pula untuk indikator lainnya. Selanjutnya untuk melihat banyak faktor yang terbentuk dapat dilihat pada nilai *eigen value* harus diatas 1. Jika di bawah angka 1 maka sudah tidak tepat. Eigenvalue menunjukkan kepentingan relative masing-masing faktor dalam menghitung varians dari total item yang ada. Berikut nilai eigenvalue pada kategori pemerintah.

Tabel 4.11 *Initial Eigen Values* Kategori Masyarakat

Kriteria	Initial Eigenvalues			Extraction Sums of Squared Loadings		
	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %
X1	5.949	29.744	29.744	5.949	29.744	29.744
X2	1.429	7.144	36.888	1.429	7.144	36.888
X3	1.341	6.707	43.595	1.341	6.707	43.595
X4	1.223	6.113	49.708	1.223	6.113	49.708
X5	.968	4.839	54.547			
X6	.938	4.692	59.240			
X7	.889	4.443	63.683			
X8	.850	4.249	67.932			
X9	.748	3.740	71.672			
X10	.694	3.472	75.143			
X11	.658	3.290	78.433			
X12	.628	3.142	81.575			

Kriteria	Initial Eigenvalues			Extraction Sums of Squared Loadings		
	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %
X13	.556	2.781	84.357			
X14	.554	2.768	87.124			
X15	.507	2.533	89.657			
X16	.460	2.299	91.956			
X17	.432	2.160	94.116			
X18	.421	2.107	96.222			
X19	.404	2.019	98.241			
X20	.352	1.759	100.000			

Berdasarkan tabel di atas terlihat bahwa terdapat 20 item yang dimasukkan dalam analisis faktor. Pada tabel terlihat bahwa pada faktor atau component ke empat nilai *eigen values* diatas angka 1, sedangkan pada faktor ke lima kebawah mempunyai nilai eigenvalue kurang dari 1. Oleh sebab itu dapat dikatakan bahwa dari 20 item terbentuk 4 faktor. Pada faktor 4 didapatkan nilai *Cumulative* sebesar 49,708% artinya keragaman yang mampu dijelaskan oleh Faktor 1 sampai 4 sebesar 49.708% dan nilai tersebut cukup untuk mewakili keragaman item asal.

Tabel 4.12 *Rotated Component Matrix*

Kriteria Partisipasi Masyarakat	Component			
	1	2	3	4
Hasil proses partisipasi bersifat adaptif terhadap konteksnya, dapat disesuaikan dengan kondisi di sekitarnya.(X19)	0.722			
Hasil proses partisipasi merupakan rencana yang komprehensif. (X18)	0.711			
Hasil keputusan partisipasi dapat diterapkan di lapangan. (X20)	0.646			
Melibatkan seluruh perwakilan masyarakat terdampak. (X1)	0.507			
Dilaksanakan secara dua arah (ada proses dialog) (X7)		0.661		
Terdapat waktu yang cukup untuk pelaksanaan proses partisipasi. (X13)		0.633		
Mendapatkan partisipasi yang tinggi dari masyarakat terdampak (X3)		0.563		
Hasil keputusan dapat disepakati oleh masyarakat terdampak secara luas, sehingga memiliki legitimasi yang kuat. (X17)		0.555		

Kriteria Partisipasi Masyarakat	Component			
	1	2	3	4
Dapat membangun kesepahaman diantara semua yang terlibat. (X12)		0.554		
Seluruh yang terlibat dalam proses partisipasi menghormati proses yang dilakukan. (X14)		0.486		
Hasil keputusan proses partisipasi disampaikan secara merata ke seluruh masyarakat terdampak. (X15)			0.694	
Dapat meningkatkan pengetahuan atau membangun kapasitas masyarakat terdampak untuk memahami permasalahan yang sedang dibahas. (X11)			0.616	
Terdapat fasilitator atau moderator yang tepat dalam proses partisipasi. (X10)			0.565	
Hasil keputusan proses partisipasi dapat diterima oleh masyarakat terdampak. (X16)			0.556	
Dilakukan secara transparan atau terbuka. (X5)			0.500	
Melibatkan masyarakat terdampak sejak dari tahap awal proyek. (X2)			0.445	
Menyediakan informasi yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat terdampak. (X4)			0.388	
Terdapat tata tertib dalam pelaksanaan proses partisipasi. (X6)				0.744
Melibatkan semua kalangan, tanpa dibatasi gender atau status sosial. (X9)				0.685
Dilakukan secara berkelanjutan. (X8)				0.651

Berdasarkan tabel di atas terlihat bahwa item di bagi kedalam 4 faktor.

Berikut masing-masing kriteria yang masuk pada masing-masing faktor, yaitu:

1. Faktor 1 terdiri dari 4 item kriteria: Hasil proses partisipasi bersifat adaptif terhadap konteksnya, dapat disesuaikan dengan kondisi di sekitarnya (X19), Hasil proses partisipasi merupakan rencana yang komprehensif (X18), Hasil keputusan partisipasi dapat diterapkan di lapangan (X20), dan Melibatkan seluruh perwakilan masyarakat terdampak (X1)
2. Faktor 2 terdiri dari 6 item kriteria: Dilaksanakan secara dua arah (ada proses dialog) (X7), Terdapat waktu yang cukup untuk pelaksanaan proses partisipasi (X13), Mendapatkan partisipasi yang tinggi dari masyarakat terdampak (X3), Hasil keputusan dapat disepakati oleh masyarakat terdampak secara luas, sehingga memiliki legitimasi yang kuat (X17), Dapat membangun

kesepahaman diantara semua yang terlibat (X12), , Seluruh yang terlibat dalam proses partisipasi menghormati proses yang dilakukan (X14).

3. Faktor 3 terdiri dari 7 item kriteria: Hasil keputusan proses partisipasi disampaikan secara merata ke seluruh masyarakat terdampak (X15), Dapat meningkatkan pengetahuan atau membangun kapasitas masyarakat terdampak untuk memahami permasalahan yang sedang dibahas (X11), Terdapat fasilitator atau moderator yang tepat dalam proses partisipasi (X10), Hasil keputusan proses partisipasi dapat diterima oleh masyarakat terdampak (X16), Dilakukan secara transparan atau terbuka (X5), Melibatkan masyarakat terdampak sejak dari tahap awal proyek (X2), Menyediakan informasi yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat terdampak (Bapak/Ibu tidak kesulitan dalam mencari informasi mengenai proyek jalan tersebut) (X4)
4. Faktor 4 terdiri dari 3 item kriteria : Terdapat tata tertib dalam pelaksanaan proses partisipasi (X6), Melibatkan semua kalangan, tanpa dibatasi gender atau status sosial (X9), dan Dilakukan secara berkelanjutan (X8).

4.8 Diskusi dan Pembahasan

Penelitian bertujuan untuk menilai tingkat kepentingan kriteria partisipasi masyarakat untuk mencapai proyek jalan raya yang bermanfaat secara sosial atau *sustainable* kepada masyarakat terdampak di Kota Surabaya. Tahapan uji statistik yang dilakukan dalam penelitian ini yaitu, survei pendahuluan. Penelitian ini menitikberatkan pada validitas konstruk untuk melihat validasi kriteria yang akan digunakan sebagai bahan survei utama. Sumber data kuesioner diambil dari olahan data hasil survei pendahuluan yang telah dikembangkan dengan melakukan 7 pilot tes terhadap calon responden. Selanjutnya yaitu, tahap survei utama. Survei pada tahap ini menggunakan sampel dengan populasinya yaitu beberapa masyarakat, pegawai pemerintah serta kontraktor yang telah mengikuti proses partisipasi terkait pembangunan jalan di Surabaya. Responden yang didapatkan untuk penelitian ini sebanyak 300. Semua data dikumpulkan dalam jangka waktu 19 hari. Serangkaian uji statistik, digunakan untuk mengetahui kriteria – kriteria yang dikatakan relevan untuk diujikan sebagai kriteria partisipasi masyarakat untuk mencapai proyek jalan raya yang *sustainable* di kota Surabaya.

4.8.1 Kriteria Partisipasi Masyarakat

Dari hasil analisa survei pendahuluan, didapatkan 20 kriteria yang dikatakan relevan untuk diujikan sebagai kriteria partisipasi masyarakat untuk mencapai proyek jalan raya yang *sustainable* di kota Surabaya. Kriteria tersebut yaitu:

1. Melibatkan seluruh perwakilan masyarakat terdampak. Kriteria ini memiliki arti bahwa partisipasi harus memastikan bahwa setiap jenis lapisan masyarakat sudah diwakili dalam partisipasi proses sejak awal proyek tahap. Menurut Creighton (2005), partisipasi masyarakat jika dilihat secara prinsip melibatkan setiap orang, walaupun tidak mungkin menjangkau semua individu.
2. Melibatkan masyarakat terdampak sejak dari tahap awal proyek. Kriteria ini memiliki arti bahwa proses partisipasi melibatkan semua pemangku kepentingan dari tahap awal proyek, menurut Adisasmita (2006:38), Partisipasi masyarakat dapat didefinisikan sebagai bentuk keterlibatan dan pelibatan anggota masyarakat dalam suatu pembangunan, meliputi kegiatan dalam perencanaan dan pelaksanaan (implementasi) program pembangunan.
3. Mendapatkan partisipasi yang tinggi dari masyarakat terdampak. Dapat diartikan bahwa dalam prosesnya terdapat partisipasi yang tinggi dari masyarakat terdampak. Menurut Lim (2008), adanya proses partisipasi di antara para pembuat keputusan utama dengan masyarakat dapat meningkatkan konsistensi hasil proyek yang mendukung konsep *sustainable*.
4. Menyediakan informasi yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat terdampak. Kriteria ini memiliki arti informasi yang memadai sangat penting untuk diberikan karena dengan informasi yang baik masyarakat dapat lebih memahami proyek. Dengan pemahaman yang baik tentang masalah ini, masyarakat selanjutnya dapat memberikan saran dan umpan balik yang bermanfaat yang dapat meningkatkan kualitas keputusan. Menurut Hampton (1977) bahwa semakin banyak informasi yang tersebar oleh otoritas perencanaan, semakin banyak data yang akan dikumpulkan dari para peserta dan karenanya interaksi yang lebih efektif akan dicapai antara pengambil keputusan dan masyarakat.

5. Dilakukan secara transparan (terbuka). Common Ground (2005) mengemukakan bahwa interaksi yang efektif dan efisien dapat dicapai hanya jika pembuat kebijakan dapat berkomunikasi dengan pemangku kepentingan yang terlibat secara inklusif, mudah diakses, transparan dan adil. Song dkk. (2011) percaya bahwa proses partisipasi publik yang transparan dan sistematis dapat meningkatkan peluang keberhasilan proyek,
6. Terdapat tata tertib dalam pelaksanaan proses partisipasi. Dapat diartikan juga bahwa Proses transparan berarti bahwa proses partisipasi dilakukan secara terbuka di mana setiap anggota masyarakat dapat dengan mudah mengakses informasi tentangnya. Menurut Deegan (2011) berpendapat untuk menghilangkan hambatan tersebut, lebih banyak usaha harus diarahkan untuk mendidik berbagai kelompok pemangku kepentingan untuk saling menghormati perhatian dan saran masing-masing.
7. Dilaksanakan secara dua arah (ada proses dialog). Dari kriteria tersebut dapat diartikan bahwa Proses partisipasi dilakukan dalam dialog dua arah di mana masyarakat dapat memiliki kebebasan untuk mengekspresikan pendapat dan umpan balik mereka. Menurut Blackstock dkk (2012) bahwa proses partisipasi dilakukan dalam dialog dua arah di mana masyarakat dapat memiliki kebebasan untuk mengekspresikan pendapat dan mendapatkan umpan balik.
8. Dilakukan secara berkelanjutan. Dari kriteria diatas diasumsikan bahwa proses ini dilakukan sepanjang siklus hidup proyek, tidak hanya dalam tahap proyek tertentu. Menurut Giddings dkk. (2010) partisipasi masyarakat adalah proses yang berorientasi pada orang dan masyarakat merupakan pusat dari setiap program partisipasi masyarakat.
9. Melibatkan semua kalangan, tanpa dibatasi gender, status sosial. Kriteria tersebut memiliki arti bahwa, proses partisipasi melibatkan semua elemen masyarakat, tanpa dibatasi gender ataupun status sosial. Menurut Randeree dan Faramawy (2011), dalam proses partisipasi agar melibatkan keseluruhan tanpa menghindari, atau mempercepat, proses partisipatif - tindakan yang naif serta perbedaan sejarah, karakter, jenis kelamin, budaya, nilai-nilai, kepercayaan, dan perilaku kelompok pemangku kepentingan yang berbeda.

10. Terdapat fasilitator atau moderator yang tepat dalam proses partisipasi. Kriteria ini memiliki arti Fasilitator atau mediator dapat memandu arah partisipasi, jadi sangat penting bahwa fasilitator memiliki pengetahuan yang baik dan keterampilan kepemimpinan untuk memimpin proses. Menurut Adriansyah (2003), adanya fasilitator yang juga memainkan peran dalam upaya meningkatkan kesadaran akan pentingnya partisipasi masyarakat dalam proses pengambilan keputusan publik serta advokasi untuk reformasi kebijakan agar lebih kondusif bagi partisipasi masyarakat.
11. Dapat meningkatkan pengetahuan atau membangun kapasitas masyarakat terdampak untuk memahami permasalahan yang sedang dibahas. Dapat juga diartikan bahwa, Partisipasi harus meningkatkan pengetahuan masyarakat atau membangun kapasitas mereka untuk lebih memahami topik yang sedang dibahas sehingga mereka dapat memberikan umpan balik dan saran yang lebih baik. Menurut Hetifa (2003), beranggapan bahwa proses partisipasi dapat mempertinggi kesadaran terhadap kemampuan sendiri dan percaya bahwa partisipan dapat mempengaruhi hasil,
12. Dapat membangun kesepahaman diantara semua yang terlibat. Proses partisipasi merupakan diskusi yang bagus di mana semua peserta dapat berkomunikasi dan berbagi ide dan pengetahuan mereka. Dengan demikian, akan sangat berguna untuk memahami dan menghormati perspektif yang berbeda di antar para peserta. Menurut Lin Herlina (2003) partisipasi bertujuan untuk meningkatkan kemampuan (*empowerment*) dalam pengertian meningkatkan kesadaran masyarakat sehingga mereka mampu berinisiatif sendiri dan mempengaruhi proses dan hasil pembangunan, meningkatkan kapasitas masyarakat sehingga mereka mampu mengambil tanggung jawab dalam pengelolaan proyek pembangunan, serta meningkatkan efisiensi dan efektivitas proyek.
13. Terdapat waktu yang cukup untuk pelaksanaan proses partisipasi. Dapat diartikan bahwa dalam adanya waktu yang cukup dalam pelaksanaan proses partisipasi, Menurut Luyet (2012), kebutuhan waktu yang cukup bagi masyarakat untuk menerima, memahami dan menanggapi informasi selama proses partisipasi berlangsung.

14. Seluruh yang terlibat dalam proses partisipasi menghormati proses yang dilakukan. Dapat diartikan bahwa, proses partisipasi dapat meningkatkan rasa hormat masyarakat terhadap proses dan keputusan yang telah diraih DETR (2000) berpendapat bahwa publik yang terlibat harus lebih memperhatikan cara komentar mereka ditangani daripada keputusan akhir dari keputusan tersebut.
15. Hasil keputusan proses partisipasi disampaikan secara merata ke seluruh masyarakat terdampak. Hasil keputusan dari proses partisipasi yang telah dilaksanakan, disampaikan secara menyeluruh ke masyarakat terdampak. Menurut Blackstock dkk (2012) berpendapat bahwa hasil keputusan dari proses partisipasi disebarluaskan atau diinformasikan kepada seluruh pemangku kepentingan yang terlibat didalamnya.
16. Hasil keputusan proses partisipasi dapat diterima oleh masyarakat terdampak secara luas. Kriteria tersebut dimaksudkan bahwa, hasil keputusan dari proses partisipasi diterima oleh masyarakat terdampak. Menurut DETR (2000) Hasil keputusan yang disepakati mungkin tidak sama dengan apa yang semula diusulkan, karena intinya adalah menentukan keputusan akhir yang dapat mencerminkan kepentingan masyarakat luas untuk memaksimalkan tujuannya.
17. Hasil keputusan dapat disepakati oleh masyarakat terdampak, sehingga memiliki legitimasi yang kuat. Blackstock dkk (2012) berpendapat bahwa hasil keputusan dari proses partisipasi disepakati oleh masyarakat secara luas, sehingga dapat diakui secara sah.
18. Hasil proses partisipasi merupakan rencana yang komprehensif, yang artinya Masyarakat terdampak dapat menangkap (menerima) hasil keputusan dengan mempertimbangkan banyak aspek serta kepentingan secara menyeluruh. komunikasi, yang berarti proses berbagi informasi, kekuasaan, sikap, dan kepentingan. Wong dkk (2009) berpendapat untuk mencegah agar kelompok masyarakat tidak diuntungkan oleh pembangunan, proses partisipasi dilaksanakan secara menyeluruh dan komprehensif
19. Hasil proses partisipasi bersifat adaptif terhadap konteksnya, dapat disesuaikan dengan kondisi di sekitarnya. Kriteria tersebut dapat diartikan, masyarakat terdampak dapat menyesuaikan diri dengan hasil keputusan partisipasi,

Menurut Sanoff (2007) partisipasi sebenarnya bukan hanya bertujuan untuk mencapai kesepakatan, tetapi juga masalah melibatkan orang untuk mengubah dan menyesuaikan lingkungan sehari-hari mereka secara purposif dan bermakna.

20. Hasil keputusan partisipasi dapat diterapkan di lapangan. Hasil keputusan dari proses partisipasi tersebut dapat diterapkan kedalam proyek pembangunan jalan raya sebagaimana menurut IFC (1998) keberhasilan partisipasi tidak hanya tergantung pada sikap asli dari penyelenggara proyek dalam meminta opini publik, namun juga memerlukan penerapan hasil terhadap perencanaan dan pengorganisasian yang hati-hati dari setiap aktivitas partisipatif,

Selanjutnya seluruh kriteria yang dikatakan relevan pada survei pendahuluan ini digunakan sebagai acuan pelaksanaan survei utama untuk mengetahui kriteria yang dianggap paling berpengaruh untuk mencapai proyek jalan raya yang *sustainable* di kota Surabaya. Uji yang dilakukan untuk mendapatkan kriteria tersebut yaitu uji rata-rata (*mean*), lima kriteria dengan peringkat tertinggi sehingga dapat tercapainya proyek jalan raya yang *sustainable* di kota Surabaya, yaitu :

1. melibatkan seluruh perwakilan masyarakat terdampak, dengan nilai rata-rata 4.41. Kriteria tersebut juga diperkuat dengan persepsi pemerintah, swasta dan masyarakat yang juga menyimpulkan bahwa kriteria tersebut menduduki peringkat pertama.
2. Hasil keputusan proses partisipasi disampaikan secara merata ke seluruh masyarakat terdampak, dengan nilai 4.27. Kriteria tersebut didukung oleh persepsi dari kategori masyarakat, namun tidak didukung oleh kategori swasta dan pemerintah. Kategori pemerintah menganggap bahwa kategori tersebut menempati peringkat ke enam, sedangkan kategori swasta menganggap kriteria tersebut menempati peringkat ke sembilan.
3. Hasil keputusan partisipasi dapat diterapkan di lapangan, dengan nilai rata rata 4.27. Kriteria tersebut didukung oleh persepsi dari kategori masyarakat, namun tidak untuk kategori swasta dan pemerintah. Kedua kategori tersebut memberikan peringkat ke empat untuk kriteria ini.
4. Hasil keputusan proses partisipasi dapat diterima oleh masyarakat terdampak,

dengan nilai rata-rata 4.24. Kriteria ini didukung sebagai peringkat tertinggi keempat menurut kategori masyarakat. Namun, berbeda dengan kategori pemerintah yang memposisikan bahwa kriteria ini menduduki peringkat tertinggi kedua. Berbeda juga dengan kategori swasta yang menganggap kriteria ini tidak begitu penting, dengan memposisikan pada peringkat ke sepuluh.

5. Menyediakan informasi yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat terdampak, dengan nilai rata-rata 4.23. Menurut kategori swasta, kriteria ini berada pada peringkat tertinggi ke dua, sedangkan menurut kategori masyarakat berada di posisi ke tujuh. Sedangkan menurut kategori pemerintah, kriteria ini berada pada posisi peringkat ke sepuluh.

Dari hasil uji tersebut dapat disimpulkan, lima kriteria dengan peringkat terendah sehingga tidak tercapainya proyek jalan raya yang *sustainable* di kota Surabaya, yaitu :

1. Terdapat tata tertib dalam pelaksanaan proses partisipasi. Sebagai kriteria paling terendah dengan nilai rata-rata 3.95. Hal tersebut didukung oleh kategori masyarakat yang menganggap kriteria ini sebagai kriteria paling rendah. Hal tersebut juga didukung oleh pihak pemerintah namun, persepsi pemerintah menganggap bahwa kriteria tersebut berada pada posisi ke dua terendah. Berbeda dengan persepsi dari kategori swasta yang menganggap bahwa, kriteria tersebut menduduki kriteria tertinggi ke empat.
2. Melibatkan masyarakat terdampak sejak dari tahap awal proyek. Sebagai kriteria terendah ke dua, dengan nilai rata-rata 4.07. Hal tersebut diperkuat oleh persepsi swasta yang menetapkan pada peringkat ke sembilan belas. Berbeda dengan persepsi masyarakat serta pemerintah, kedua kategori tersebut menganggap kriteria ini menduduki peringkat sepuluh besar yaitu pada peringkat ke delapan.
3. Dilakukan secara berkelanjutan. Dianggap sebagai kriteria dengan peringkat ketiga terendah sehingga tidak tercapainya proyek jalan raya yang *sustainable* di kota Surabaya, dengan nilai rata-rata 4.08. Hal tersebut diperkuat oleh persepsi pemerintah, namun kategori tersebut menempatkan pada peringkat ke dua puluh atau paling rendah. Sedangkan pada persepsi swasta dan masyarakat

memposisikan pada peringkat ke tiga belas.

4. Dilaksanakan secara dua arah (ada proses dialog). Menduduki peringkat terendah keempat (tujuh belas) dengan nilai rata-rata 4.08. Hal tersebut diperkuat oleh persepsi masyarakat dengan peringkat tujuh belas, serta persepsi swasta pada peringkat ke dua puluh. Namun, peringkat tersebut dianggap menduduki peringkat ke sebelas menurut persepsi swasta.
5. Melibatkan semua kalangan, tanpa dibatasi gender atau status sosial, dengan nilai rata-rata 4.09 yang menduduki peringkat kelima terendah sehingga tidak tercapainya proyek jalan raya yang *sustainable* di kota Surabaya. Hal tersebut diperkuat oleh ketiga kategori. Persepsi masyarakat berpendapat bahwa, kategori tersebut berada pada posisi ke delapan belas, sedangkan pemerintah mengungkapkan pada posisi ke lima belas dan swasta pada posisi ke empat belas.

Berdasarkan hasil uji rata rata yang telah dilakukan, lima kriteria yang menempati peringkat tertinggi yang paling penting menurut:

- a. ketiga kategori responden adalah (1) melibatkan seluruh perwakilan masyarakat terdampak, (2) Hasil keputusan proses partisipasi disampaikan secara merata ke seluruh masyarakat terdampak, (3) Hasil keputusan partisipasi dapat diterapkan di lapangan, (4) Hasil keputusan proses partisipasi dapat diterima oleh masyarakat terdampak, dan (5) Menyediakan informasi yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat terdampak.
- b. Menurut kategori pemerintah, lima kriteria yang menempati peringkat tertinggi adalah (1) Melibatkan seluruh perwakilan masyarakat terdampak, (2) Hasil keputusan proses partisipasi dapat diterima oleh masyarakat terdampak, (3) Hasil keputusan dapat disepakati oleh masyarakat terdampak secara luas, sehingga memiliki legitimasi yang kuat, (4) Hasil keputusan partisipasi dapat diterapkan di lapangan, (5) Dapat meningkatkan pengetahuan atau membangun kapasitas masyarakat terdampak untuk memahami permasalahan yang sedang dibahas.
- c. Menurut kategori swasta, lima kriteria yang menempati peringkat tertinggi adalah (1) Melibatkan seluruh perwakilan masyarakat terdampak, (2) Menyediakan informasi yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat terdampak,

- (3) Terdapat fasilitator atau moderator yang tepat dalam proses partisipasi, (4) Hasil keputusan partisipasi dapat diterapkan di lapangan, (5) Hasil keputusan dapat disepakati oleh masyarakat terdampak secara luas, sehingga memiliki legitimasi yang kuat.
- d. Menurut kategori masyarakat, lima kriteria yang menempati peringkat tertinggi adalah (1) melibatkan seluruh perwakilan masyarakat terdampak, (2) Hasil keputusan proses partisipasi disampaikan secara merata ke seluruh masyarakat terdampak, (3) Hasil keputusan partisipasi dapat diterapkan di lapangan, (4) Hasil keputusan proses partisipasi dapat diterima oleh masyarakat terdampak, dan (5) Hasil proses partisipasi merupakan rencana yang komprehensif.

Berdasarkan uji rata-rata (*mean*) yang telah dilakukan, terdapat perbedaan persepsi terhadap kriteria tersebut. Peneliti menganalisa survei utama dengan uji ANOVA, uji *post-hoc* untuk mengetahui kriteria yang memiliki perbedaan persepsi antar kategori terhadap kriteria tersebut.

4.8.2 Perbedaan Persepsi Antar Kategori terhadap Kriteria

Untuk mengetahui perbedaan persepsi yang terjadi pada kriteria partisipasi masyarakat untuk mencapai proyek jalan raya yang *sustainable* di kota Surabaya. Tahap pertama yang dilakukan ialah uji ANOVA. Dari hasil tersebut, terdapat 9 kriteria berikut, terdapat perbedaan persepsi antar responden, kriteria tersebut memiliki nilai signifikansi $< 0,05$ maka H_0 ditolak hal tersebut, berikut kriterianya:

1. Menyediakan informasi yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat terdampak, dengan nilai signifikansi 0.019,
2. Dilaksanakan secara dua arah (ada proses dialog), dengan nilai signifikansi 0.004,
3. Dilakukan secara berkelanjutan, dengan nilai signifikansi 0.000,
4. Terdapat fasilitator atau moderator yang tepat dalam proses partisipasi. dengan nilai signifikansi 0.004,
5. Dapat membangun kesepahaman diantara semua yang terlibat, dengan nilai signifikansi 0.004,

6. Terdapat waktu yang cukup untuk pelaksanaan proses partisipasi, dengan nilai signifikansi 0.003,
7. Seluruh yang terlibat dalam proses partisipasi menghormati proses yang dilakukan, dengan nilai signifikansi 0.009,
8. Hasil keputusan proses partisipasi disampaikan secara merata ke seluruh masyarakat terdampak, dengan nilai signifikansi 0.005,
9. Hasil proses partisipasi merupakan rencana yang komprehensif, dengan nilai signifikansi 0.023.

Peneliti juga melakukan serangkaian uji statistik untuk mengetahui lebih detail perbedaan persepsi yang terjadi antar ketiga kategori tersebut. Diuji menggunakan metode *post-hoc* terhadap keseluruhan kategori responden, penulis mendapatkan perbedaan pada kategori pemerintah dan masyarakat dengan nilai signifikansi $0,001 < 0,05$. Hal ini menunjukkan bahwa terdapat perbedaan persepsi antara responden pemerintah dan masyarakat terhadap kriteria yang terdapat pada kriteria penelitian. Selain melihat perbedaan persepsi secara keseluruhan, peneliti juga melakukan uji *post-hoc* terhadap persepsi antar kelompok responden. Adanya perbedaan pada kategori pemerintah dan masyarakat diperkuat oleh hasil uji ini. Dari keseluruhan uji *post-hoc* pada ketiga kategori

- a. Terdapat 3 perbedaan yang terjadi antar kategori swasta dan masyarakat. Hal tersebut terjadi pada kriteria (1) Menyediakan informasi yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat terdampak, (2) Dilakukan secara berkelanjutan, (3) Terdapat fasilitator atau moderator yang tepat dalam proses partisipasi.
- b. Terdapat 6 perbedaan yang terjadi antar kategori masyarakat dan swasta. Hal tersebut terjadi pada kriteria (1) Melibatkan masyarakat terdampak sejak dari tahap awal proyek, (2) Mendapatkan partisipasi yang tinggi dari masyarakat terdampak, (3) Dilaksanakan secara dua arah (ada proses dialog), (4) Terdapat waktu yang cukup untuk pelaksanaan proses partisipasi, (5) Seluruh yang terlibat dalam proses partisipasi menghormati proses yang dilakukan, (6) Hasil keputusan proses partisipasi disampaikan secara merata ke seluruh masyarakat terdampak.

- c. Terdapat 8 perbedaan yang terjadi antar kategori pemerintah dan masyarakat, hal tersebut terjadi pada kriteria (1) Menyediakan informasi yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat terdampak, (2) Dilakukan secara berkelanjutan, (3) Terdapat fasilitator atau moderator yang tepat dalam proses partisipasi, (4) Dapat membangun kesepahaman diantara semua yang terlibat, (5) Terdapat waktu yang cukup untuk pelaksanaan proses partisipasi, (6) Seluruh yang terlibat dalam proses partisipasi menghormati proses yang dilakukan, (7) Hasil keputusan proses partisipasi disampaikan secara merata ke seluruh masyarakat terdampak, (8) Hasil proses partisipasi merupakan rencana yang komprehensif.

Dari hasil tahapan uji ANOVA dan uji *post-hoc* didapatkan perbedaan persepsi antar kategori terhadap kriteria yang ada. Hasil uji *post-hoc* memberikan informasi tentang perbedaan persepsi yang terjadi antara tiga kategori responden. Perbedaan persepsi pada setiap kategori dapat diidentifikasi. Pada uji selanjutnya, peneliti melakukan analisa faktor yang bertujuan untuk mengetahui hubungan antar kriteria dalam bentuk faktor, dengan harapan mampu mendapatkan kriteria baru atau mengklasifikasi kriteria partisipasi masyarakat untuk mencapai proyek jalan raya yang *sustainable* di Kota Surabaya.

4.8.3 Klasifikasi yang terbentuk Kriteria

Analisis faktor dipergunakan untuk mereduksi atau mengklasifikasi kriteria banyak menjadi kriteria baru yang lebih sedikit, yang masih memuat sebagian besar informasi yang terkandung dalam kriteria asal. Pada penelitian ini analisis faktor digunakan untuk mereduksi kriteria partisipasi masyarakat yang sesuai untuk konteks pembangunan jalan raya untuk mewujudkan infrastruktur yang *sustainable* di Kota Surabaya. Kriteria mana saja yang terdapat pada faktor-faktor yang terbentuk, dengan menentukan angka tertinggi dari kriteria, akan menunjukkan letak kriteria tersebut dalam pemfaktoran. Jumlah faktor yang terbentuk yaitu 4 faktor yang secara rinci dapat dilihat pada tabel 4.13.

Tabel 4.13 Klasifikasi yang terbentuk

	Kriteria
Hasil Partisipasi Masyarakat	Hasil proses partisipasi bersifat adaptif terhadap konteksnya, dapat disesuaikan dengan kondisi di sekitarnya
	Hasil proses partisipasi merupakan rencana yang komprehensif

	Kriteria
	Hasil keputusan partisipasi dapat diterapkan di lapangan
	Melibatkan seluruh perwakilan masyarakat terdampak
Proses Partisipasi Masyarakat	Dilaksanakan secara dua arah (ada proses dialog)
	Terdapat waktu yang cukup untuk pelaksanaan proses partisipasi.
	Mendapatkan partisipasi yang tinggi dari masyarakat terdampak
	Hasil keputusan dapat disepakati oleh masyarakat terdampak secara luas, sehingga memiliki legitimasi yang kuat.
	Dapat membangun kesepahaman diantara semua yang terlibat.
	Seluruh yang terlibat dalam proses partisipasi menghormati proses yang dilakukan.
Informasi	Hasil keputusan proses partisipasi disampaikan secara merata ke seluruh masyarakat terdampak.
	Dapat meningkatkan pengetahuan atau membangun kapasitas masyarakat terdampak untuk memahami permasalahan yang sedang dibahas.
	Terdapat fasilitator atau moderator yang tepat dalam proses partisipasi.
	Hasil keputusan proses partisipasi dapat diterima oleh masyarakat terdampak.
	Dilakukan secara transparan atau terbuka.
	Melibatkan masyarakat terdampak sejak dari tahap awal proyek.
	Menyediakan informasi yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat terdampak.
Tata Tertib Partisipasi Masyarakat	Terdapat tata tertib dalam pelaksanaan proses partisipasi.
	Melibatkan semua kalangan, tanpa dibatasi gender atau status sosial.
	Dilakukan secara berkelanjutan.

Dari 4 klasifikasi yang terbentuk setelah dilakukan analisis faktor, peneliti akan mengurai beberapa klasifikasi yang menurut peneliti bisa dijadikan sebagai hasil dari penelitian ini.

1. Hasil Partisipasi Masyarakat. Dalam hal ini, proses partisipasi masyarakat yang dilakukan mampu untuk mengutamakan kepentingan dari hasil yang didapatkan pada proses tersebut. Menurut DETR (2000) Hasil keputusan yang disepakati mungkin tidak sama dengan apa yang semula diusulkan, karena intinya adalah menentukan keputusan akhir yang dapat mencerminkan kepentingan masyarakat luas untuk memaksimalkan tujuannya. Faktor ini dari 4 item kriteria: Hasil proses partisipasi bersifat adaptif terhadap konteksnya, dapat disesuaikan dengan kondisi di sekitarnya, Hasil proses partisipasi merupakan rencana yang

komprehensif, Hasil keputusan partisipasi dapat diterapkan di lapangan, dan Melibatkan seluruh perwakilan masyarakat terdampak.

2. Proses Partisipasi Masyarakat. Faktor ini memiliki makna bahwa, proses partisipasi dilakukan secara dua arah dan terdapat waktu yang cukup untuk setiap kategori memutuskan hasil atau tujuan yang akan diraih. Menurut Blackstock dkk (2012) bahwa proses partisipasi dilakukan dalam dialog dua arah di mana masyarakat dapat memiliki kebebasan untuk mengekspresikan pendapat dan mendapatkan umpan balik. Terdiri dari 6 item kriteria: Dilaksanakan secara dua arah (ada proses dialog), Terdapat waktu yang cukup untuk pelaksanaan proses partisipasi, Mendapatkan partisipasi yang tinggi dari masyarakat terdampak, Hasil keputusan dapat disepakati oleh masyarakat terdampak secara luas, sehingga memiliki legitimasi yang kuat, Dapat membangun kesepahaman diantara semua yang terlibat. Seluruh yang terlibat dalam proses partisipasi menghormati proses yang dilakukan.
3. Informasi. Dalam hal ini, proses partisipasi masyarakat yang dilakukan mampu untuk menyebarkan informasi yang sesuai kepada masyarakat terdampak dari hasil yang didapatkan pada proses tersebut. Blackstock dkk (2012) berpendapat bahwa hasil keputusan dari proses partisipasi disebarluaskan atau diinformasikan kepada seluruh pemangku kepentingan yang terlibat didalamnya. Faktor ini terdiri dari 7 item kriteria: Hasil keputusan proses partisipasi disampaikan secara merata ke seluruh masyarakat terdampak, Dapat meningkatkan pengetahuan atau membangun kapasitas masyarakat terdampak untuk memahami permasalahan yang sedang dibahas, Terdapat fasilitator atau moderator yang tepat dalam proses partisipasi, Hasil keputusan proses partisipasi dapat diterima oleh masyarakat terdampak, Dilakukan secara transparan atau terbuka, Melibatkan masyarakat terdampak sejak dari tahap awal proyek, Menyediakan informasi yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat terdampak.
4. Tata Tertib Partisipasi Masyarakat. Faktor ini mempunyaia arti agar proses partisipasi mempunyai tata tertib atau aturan yang berlaku agar proses partisipasi dapat berjalan sesuai dengan tujuan. Deegan (2011) berpendapat untuk menghilangkan hambatan tersebut, lebih banyak usaha harus diarahkan

untuk mendidik berbagai kelompok pemangku kepentingan untuk saling menghormati perhatian dan saran masing-masing. Faktor 4 terdiri dari 3 item kriteria : Terdapat tata tertib dalam pelaksanaan proses partisipasi, Melibatkan semua kalangan, tanpa dibatasi gender atau status sosial, dan Dilakukan secara berkelanjutan.

Halaman ini sengaja dikosongkan

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan terhadap penelitian “Kriteria Partisipasi Masyarakat Untuk Mencapai Proyek Jalan Raya Yang *Sustainable* Di Kota Surabaya” didapatkan kesimpulan sebagai berikut:

1. Terdapat 20 kriteria untuk mengukur kriteria partisipasi masyarakat yang dapat mencapai proyek jalan raya yang berkelanjutan di kota Surabaya. Dengan tiga kriteria dengan peringkat tertinggi sehingga dapat tercapainya proyek jalan raya yang *sustainable* di kota Surabaya, yaitu : melibatkan seluruh perwakilan masyarakat terdampak, hasil keputusan proses partisipasi disampaikan secara merata ke seluruh masyarakat terdampak, serta hasil keputusan partisipasi dapat diterima oleh masyarakat terdampak.
2. Terdapat perbedaan persepsi antara kategori (masyarakat, pemerintah dan swasta) mengenai kriteria partisipasi masyarakat untuk mencapai proyek jalan raya yang *sustainable* di Surabaya. Perbedaan yang signifikan terlihat pada pada kategori pemerintah dan masyarakat. Perbedaan persepsi yang terjadi pada kriteria kriteria tertentu, seperti : menyediakan informasi yang sesuai dengan masyarakat terdampak, proses partisipasi dilaksanakan secara dua arah (terdapat proses dialog), terdapat fasilitator atau moderator yang tepat dalam proses partisipasi, dll.
3. Bentuk klasifikasi kriteria partisipasi masyarakat untuk mencapai proyek jalan raya yang *sustainable* di Surabaya yaitu terbagi menjadi empat, yaitu : hasil partisipasi masyarakat, proses partisipasi masyarakat, informasi, dan tata tertib partisipasi masyarakat.

5.2 Saran

Penelitian ini masih perlu dilakukan pengkajian lebih lanjut secara lebih luas dan detail dengan melibatkan lebih banyak responden dari berbagai persepsi kategori responden. Penelitian ini masih perlu dilakukan pengkajian lebih lanjut

secara lebih luas dan detail dengan melibatkan lebih banyak responden tetang sehingga dapat diketahui penyebab perbedaan-perbedaan yang terdapat pada hasil. Harapannya bisa lebih menjelaskan gambaran lebih detail dari kriteria partisipasi masyarakat untuk mencapai proyek jalan raya yang *sustainable* di kota Surabaya. Dalam penelitian dan penyusunan tesis ini masih terdapat kekurangan, khususnya dalam membuat pertanyaan dalam penyusunan kuisisioner sehingga masih terdapat pertanyaan yang memiliki arti yang mirip. Semoga penelitian ini dapat menjadi salah satu sumber.

DAFTAR PUSTAKA

- Aaltonen, K. dan Kujalab, J. (2010), "A project lifecycle perspective on stakeholder influence strategies in global projects," *Scandinavian Journal of Management*, vol. 26, no. 4, pp. 381–397.
- Abbas, S. (2003). *Manajemen Transportasi*. PT Grafindo Persada. Jakarta
- Akdon, R. (2008). *Rumus dan Data dalam Analisis Statistika*, Bandung: Alfabeta.
- Alexander, E. (2008). "Public Participation in Planning—A Multidimensional Model: The Case of Israel", *Planning Theory & Practice*, 9:1, 57-80,
- Arnstein, S. (1969). *A ladder of citizen participation*. *Journal of the American Institute of Planners*, 35, 216-224.
- Bal, M., Bryde, D., Fearon, D. & Ochieng, F. (2013) "Stakeholder Engagement: Achieving Sustainability in the Construction Sector". *Journal Sustainability*, 6, 695-710
- Bickerstaff, K., Tolley, R., & Walker, G. (2002). "Transport planning and participation the rhetoric and realities of public involvement". *Journal of Transport Geography*, 10(1), 61–73.
- Blackstock, K.L., Waylen, K.A., Dunglinson, J. and Marshall, K.M. (2012). "Linking process to outcomes-internal and external criteria for a stakeholder involvement in river basin management planning". *Ecological Economics*, 77, 113-122.
- Budimanta, A. (2005). *Memberlanjatkan Pembangunan di Perkotaan melalui Pembangunan Berkelanjutan dalam Bunga Rampai Pembangunan Kota Indonesia dalam Abad 21*. Yogyakarta: Fakultas Arsitektur.
- Budimanta, A., Rudito, B dan Prasetyo, A. (2008). *Corporate social responsibility: jawaban bagi pembangunan Indonesia masa kini*. Jakarta [ID]: Indonesia Business Link.
- Bockish, J. (2012). *Transportation Sustainability Rating Systems*. Gresham Smith and Partners. Presentation. <http://www.gaite.org/wp-content/uploads/2012/07/GAITE-Presentation-Sustainability-July-2012.pdf>, diakses 26 Februari 2018.
- CANARI (Caribbean Natural Resources Institute). (2004). "Guidelines for participatory planning: a manual for Caribbean natural resource managers and planners". *UNEP Caribbean Environment Programme*.
- Carr, G., Blöschl, G. and Loucks, D.P. (2012). "Evaluating participation in water resource management: a review". *Water Resource Research*, 48, W11401, doi:10.1029/2011WR011662.
- Chan, A.P.C., Scott, D. and Lam, E.W.M. (2002). "Framework of success criteria for design/build projects". *Journal of Management in Engineering*, 18(3),120-128.
- Cohen J. M and Uphoff N. T, (1977). "Rural Development Participation: Concepts and Measures for Project Design, Implementation and Evaluation" Ithaca NY: Rural Development Committee, Cornell University.
- Creighton, J. L. (2005). *The public participation handbook: Making better decisions through citizen involvement*. San Francisco: Jossey-Bass.

- DETR (Department of the Environment, Transport and the Regions) dan CABE (Commission for Architecture and the Built Environment). (2000). *By design: urban design in the planning system: towards better practice*. London. Bressenden Place.
- DEC (Department of Environment and Conservation) (2011). *Principles for public participation. Australia:*
- DETR (Department of the Environment, Transport and the Regions) (2000) “Public Participation in Making Local Environmental Decision”. Department of the Environment, Transport and the Regions, London, UK.
- Dwiningrum, Astuti, S.I. (2011) *Desentralisasi dan Partisipasi Masyarakat dalam Pendidikan*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Elkington, J. (1998). *Partnerships from cannibals with forks: the triple bottom line of 21st-century business*. *Environmental Quality Management*, 37-51.
- FHWA (Federal Highway Administration) (2012). *INVEST User Guide. Version 1.0*. (Online), (<https://www.sustainablehighways.org/120/learn.html>, diakses 10 Desember 2018).
- Field, A. (2005), “*Discovering statistics using SPSS*. Sage Publication Ltd”, London.
- Flannery, W. and Cinneide, M.O. (2012). “*Stakeholder participation in marine spatial planning: lessons from the Channel Islands National Marine Sanctuary*”. *Society and Natural Resources* 25, 727-742.
- Freeman, R.E. (1984) “*Strategic Management: A Stakeholders Approach*”, Fitman, Boston, hlm.37
- Ghozali, I dan Chariri, A. (2007). *Teori Akuntansi-Edisi 3*. Badan Penerbit Universitas Diponegoro. Semarang.
- Hobley, M., (1996). *Participatory Forestry: The Process of Change in India and Nepal. Rural Development Forestry Study Guide 3*. London
- Hadi, S. (2004). *Metodologi Research Jilid 3*. Yogyakarta.
- Hair, J.F., Black, W.C., Barin, B.J., and Anderson, R.E. (2010). *Multivariate Data Analysis, a Global Perspective*, New Jersey: Pearson.
- Handayani, A. (2008). “*Environmental management in toll road sector towards sustainable urban transport a study of Jakarta intra urban toll road, Indonesia*”. MSc Thesis in Urban Management and Development, Erasmus University of Rotterdam, The Netherlands.
- Herlina, L. (2003). *Partisipasi sebagai salah satu Determinan dalam Pembangunan Desa*. Tesis ITB
- IAIA (International Association for Impact Assessment) (2017). <http://www.iaia.org/>. Diakses 25 February 2019.
- IFC (International Finance Corporation) (1998) “*Doing Better Business through Effective Public Consultation and Disclosure: A Good Practice Manual. Environment Division*”, International Finance Corporation, Washington, DC, USA.
- Koppenjan, J.F.M & Klijn, E.H. (2004) “*Managing Uncertainties in Networks: A Network Approach to Problem Solving and Decision Making*”. London: Routledge
- Kumaraswamy, M.M., Ling, F.Y.Y., Anvuur, A.M. and Rahman, M.M. (2007), “*Targeting relationally integrated teams for sustainable PPPs*,

- Engineering, Construction and Architectural Management*”, 14(6), 581-595.
- Li, Terry H.Y., Ng, S. Thomas, & Skitmore, Martin (2012) “*Conflict or consensus : an investigation of stakeholder concerns during the participation process of major infrastructure and construction projects in Hong Kong*”. *Habitat International*, 36(2), pp. 333-342.
- Li, T.H., Ng, S.T. and Skitmore M. (2012). “*Public participation in infrastructure and construction projects in China: from an EIA-based to a whole-cycle process*”. *Habitat International*, 36, 47-56.
- Li, T.H., Ng, S.T. and Skitmore M. (2013). “*Evaluating stakeholder satisfaction during public participation in major infrastructure and construction projects: a fuzzy approach*”. *Automation in Construction*, 29, 123-135.
- Lim, S.K. (2009). “*Framework and processes for enhancing sustainability deliverables in Australian road infrastructure projects*”. *PhD Thesis*. School of Urban Development, Queensland University of Technology (QUT), Australia.
- Lim, S.K.; Yang, J. (2008) “*Understanding the Need of Project Stakeholders for Improving Sustainability Outcomes in Infrastructure Projects*”. In *Proceedings of the Performance and Knowledge Management Joint CIB Conference*, Finland, Helsinki; In-house Publishing: Rotterdam, the Netherlands; pp. 332–343.
- Littig, B., Grießler, E. (2005) “*Sosial sustainability: a catchword between political pragmatism and social theory*”, *International Journal for Sustainable Development*, 8(1/2), pp. 65–79. Google Scholar, Crossref
- Lo, W. C. W. (2002). “*Public participation in transport planning in Hong Kong – How well does the road infrastructure planning in Hong Kong encourage public participation?*”. M.Sc. Thesis, The University of Hong Kong, Hong Kong.
- Luyet, V., Schlaepfer, Parlange, M.B. and Buttler, A. (2012). “*A framework to implement stakeholder participation in environmental projects*”. *Journal of Environmental Management*, 111, 213-219.
- Majamaa, W., Junnila, S., Doloi, H., and Niemistö, E. (2008). “*End-user oriented public-private partnerships in real estate industry*”. *International Journal of Strategic Property Management*, 12, 1–17.
- Manoliadis, O., Tsolas, O., & Nakou, A. (2006). “*Sustainable construction and drivers of change in Greece: A Delphi study*”. *Construction Management and Economics*, 24(2), 113–120.
- Meshack, M.V. (2004). “*Potential and limitations of stakeholders’ participation in community-based projects*”. IDPR 26.
- Marlina, Ani, (2009), *Karakteristik untuk Mendefinisikan Sustainable*, Wordpress: Jakarta
- Muench, S.T, Anderson, J.L, dan Weiland, C.D. 2011. *Greenroads Manual v1.5*. (J.L. Anderson, C.D. Weiland, and S.T. Muench, Eds). Seattle, WA: University of Washington., (<https://www.greenroads.org/files/89.pdf>, diakses 29 November 2018).

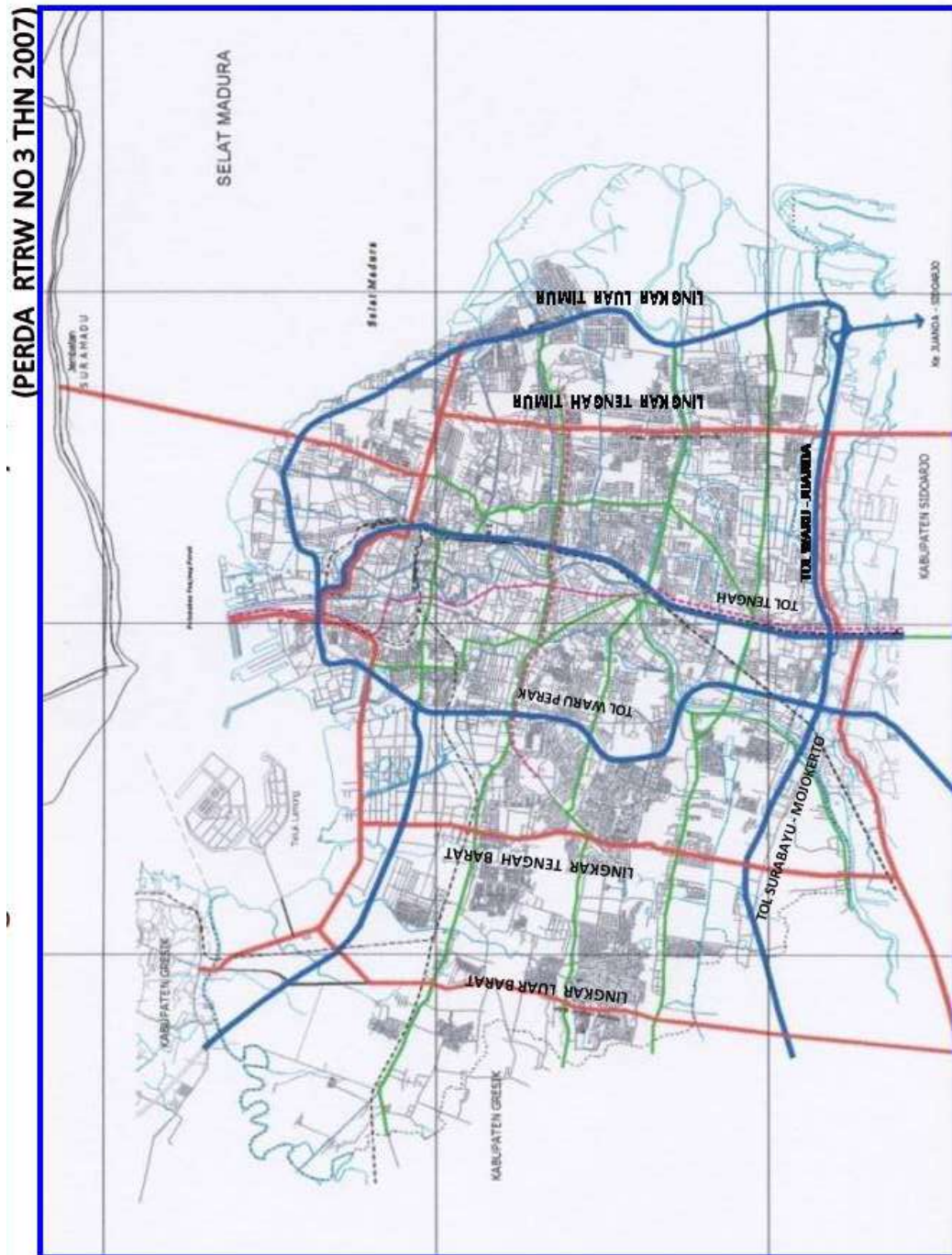
- Ng, S.T., Li, T.H.Y. and Wong, J.M.W. (2012). “*Rethinking public participation in infrastructure projects*”. *Proceedings of the Institution of Civil Engineers: Municipal Engineer*, 165 (2), 101-113.
- Ng, S.T., Wong, J.M.W. and Wong, K.K.W. (2013). “*A public private people partnerships (P4) process framework for infrastructure development in Hong Kong*”. *Cities*, 31, 370-381.
- Nurdin, A. (2000). *Identifikasi. Faktor-faktor yang mempengaruhi partisipasi dalam Pemeliharaan Prasarana Paca Program P3DT*, Tasikmalaya.
- NYCDOT (New York City Department of Transportation). (2013). *Sustainable Streets 2013 and Beyond* (<http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/2013-dot-sustainable-streets-lowres.pdf>, diakses 10 Desember 2018).
- OECD (*Organisation for Economic Co-operation and Development*) (1994), “*Risk Reduction Monograph No. 5*” *Cadmium OECD Environment Directorate*, Paris, France.
- OECD (2008). “*Measuring sustainable development. report of the joint unece/OECD/Eurostat working group on statistics for sustainable development*”. United Nations. New York and Geneva.
- OECD. (2009). *Society at a glance: OECD Sosial Indicators*. OECD Publishing. http://dx.doi.org/10.1787/soc_glance-2011-en.
- Olander, S. (2007). “*Stakeholder impact analysis in construction project management*”. *Construction Management and Economics*, 25, 277–287.
- Ozerol, G. dan Newig, J. (2008). “*Evaluating the success of public participation in water resources management: five key constituents*”. *Water Policy*, 10, 639-655.
- Pedoman Bina Marga (1997) tentang Tata Cara Perencanaan Geometrik Jalan antar Kota No. 038 TBM 1997
- Plummer, J., dan Taylor, J. G. (2004). “*Community participation in China: Issues and processes for capacity building*”. London: Earthscan.
- Rahardja, P. dan Manurung, M. (2008). *Teori Ekonomi Makro*. Edisi Keempat : Lembaga Penerbit FE UI
- Randeree, K. Faramawy, A.T.E. (2011) “*Islamic perspectives on conflict management with- in project managed environments*”, *International Journal of Project Management* 29 (1) 26–32.
- Reed, M.S. (2008). “*Stakeholder participation for environmental management: a literature review*”. *Biological Conservation*, 141, 2417-2431.
- Rohman, M.A, Doloi, H. dan Heywood, C.A. (2017). “*Success Criteria of PPP Toll Road Project from a Community Societal Perspective*”. *Built Environment Project and Asset Management*. 7 (1), 32-44.
- Sanoff, H. (2007). “*Special issue on participatory design*”. *Design Studies*, 28, 213-215. doi:10.1016/j.destud.2007.02.001.
- Sekaran, U (2003), “*Research Methods For Business: A Skill Building Aproach*”, New York-USA: John Wiley and Sons, Inc
- Shan, C. dan Yai, T. (2011). “*Public involvement requirements for infrastructure planning in China*”. *Habitat International*, 35(1), pp.158-166.
- Silvius, A.J.G., Schipper, R. (2016) “*Exploring the relationship between sustainability and project success - conceptual model and expected relationships*”. *International Journal of Information Systems and Project*

- Management*, Vol. 4, No. 3, 2016, 5-22
- Soemanto, B. 2007. *Sustainable Corporation: Implikasi Hubungan Harmonis Perusahaan dan Masyarakat*. PT. Semen Gresik (Persero) Tbk. Gresik.
- Sumarto, H.S (2003). *Inovasi, Partisipasi dan Good Governace*. Jakarta.
- Stewart, K. (2006). “*Designing good urban governance indicators: The importance of citizen participation and its evaluation in Greater Vancouver*”. *Cities*, 23(3), 196–204.
- Sukada, Sonny. (2007). *Membumikan bisnis berkelanjutan*. Jakarta [ID]: Indonesia Business Link.
- T.H.Y. Li, S.T. Ng, M. Skitmore (2012), “*Public participation in infrastructure and construction projects in China: from an EIA-based to a whole-cycle process*”, *Habitat International* 36 (1) 47–56.
- T.H.Y. Li, S.T. Ng, M. Skitmore, (2013) “*Evaluating stakeholder satisfaction during public participation in major infrastructure and construction projects: A fuzzy approach*”, *Automation in Construction* 29 123–135.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- Undang - Undang Republik Indonesia No 38 Tahun 2004 tentang Jalan
- Tsang, S., Burnett, M., Hills, P., & Welford, R. (2009). “*Trust, public participation and environmental governance in Hong Kong*”. *Environmental Policy and Governance*, 19(2), 99–114.
- Vicroads. (2011). “*Integrated Vicroads Environmental Sustainability Tool (INVEST)*”. Vicroads Environmental Sustainability.
- Wheeler, S. dan Beatley, T. (2004). “*Introduction to Chapter 7*” from *Agenda 21 (1192). And the “Istanbul Declaration on Human Settlements”*. *The Sustainable Urban Development Reader. The Routledge Urban Reader Series. New York, NY*.
- Wibisono, D. (2003), *Riset Bisnis Panduan Bagi Praktisi & Akademisi*, Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama, 238
- Wibisono, Y. (2007) *Membedah Konsep dan Aplikasi CSR*. Gresik: Fascho Publishing,
- Woltjer, J. (2002). “*The ‘public support machine’: notions of the function of participatory planning by Dutch infrastructure planners*”. *Planning Practice & Research*, 17, 437-453.
- World Bank (1994). “*World development report: infrastructure for development*”. *Oxford University Press, New York*.
- World Bank. (1996). *The World Bank participation sourcebook*. Washington.
- WCED (*World Commission on Environment and Development*).(1987). *Our common future*. New York.

Halaman ini sengaja dikosongkan

LAMPIRAN

Gambar eksisting jalan raya pada masa reformasi



Halaman ini sengaja dikosongkan

Lampiran form kuesioner kategori masyarakat



**FORM SURVEI PARTISIPASI MASYARAKAT
DALAM PEMBANGUNAN JALAN DI SURABAYA
PASCASARJANA TEKNIK SIPIL
PROGRAM MANAJEMEN PROYEK KONSTRUKSI
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER SURABAYA**

Kepada Yth.

Bapak/Ibu Responden Penelitian

**Kategori masyarakat terdampak pembangunan jalan raya
di Tempat**

Saya Wahyu Adistya Rindarti, mahasiswa pascasarjana jurusan Teknik Sipil Institut Teknologi Sepuluh Nopember yang sedang mengerjakan tesis untuk menyelesaikan studi S2 (program magister) yang berjudul **Kriteria Partisipasi Masyarakat Untuk Mencapai Proyek Jalan Raya Yang *Sustainable* di Kota Surabaya**. Kami ingin mendapat informasi tentang peran serta atau keterlibatan Bapak/Ibu mengenai pembangunan jalan raya yang berada di daerah berikut :

- a. Lingkar Luar Timur (OERR)
- b. Lingkar Dalam Timur (MERR)
- c. Lingkar Luar Barat (OWRR)

Sebagai informasi yang didapatkan dari wawancara ini akan dijaga kerahasiaannya dan hanya digunakan untuk kepentingan penelitian. Sekiranya memerlukan informasi tambahan mengenai penelitian ini, Bapak/Ibu dapat menghubungi **Wahyu Adistya Rindarti**, dengan nomor **HP: +6282245721512**

Hormat saya,

Wahyu Adistya Rindarti

A. PETUNJUK PENGISIAN KUESIONER

Bapak/Ibu dapat memberikan tanda silang (X) pada kolom jawaban pada tabel.

Pilihan jawaban ada lima macam, yaitu

Angka 1 = Sangat Tidak Setuju (STS)

Angka 2 = Tidak Setuju (TS)

Angka 3 = Netral (N)

Angka 4 = Setuju (S)

Angka 5 = Sangat setuju (SS)

B. KUESIONER

Jawablah pertanyaan di bawah ini dengan memberikan tanda silang (X) jawaban yang Bapak/Ibu/Sdra/Sdri pilih.

- a. Apakah anda tinggal di salah satu lokasi pembangunan jalan raya berikut ini (OERR/MERR/OWRR) ?
 - a. Iya
 - b. Tidak
- b. Apakah anda merasakan dampak secara langsung dari pembangunan jalan raya berikut ini (OERR/MERR/OWRR) ?
 - a. Iya
 - b. Tidak
- c. Berikut ini nama jalan raya yang digunakan dalam penelitian ini, silahkan pilih jalan yang anda maksudkan.
 - a. Lingkar Luar Timur (OERR)
 - b. Lingkar Dalam Timur (MERR)
 - c. Lingkar Luar Barat (OWRR)
- d. Apakah Bapak/Ibu pernah terlibat dalam proses sosialisasi pembangunan jalan raya tersebut ?
 - Iya
 - Tidak

Jika anda menjawab “iya” pada keseluruhan pertanyaan diatas, anda dapat melanjutkan ke pertanyaan selanjutnya. Namun jika anda menjawab tidak pada salah satu/keseluruhan pertanyaan, mohon maaf anda belum memenuhi kriteria sebagai responden pada penelitian ini.

- Apakah bentuk keterlibatan anda pada pembangunan jalan tersebut ?
 1. Individu Masyarakat
 2. Tokoh Masyarakat
 3. Lainnya (Mohon disebutkan).....

Kuesioner berikut untuk menilai tingkat kepentingan kriteria partisipasi masyarakat untuk mencapai proyek jalan raya yang bermanfaat secara sosial kepada masyarakat terdampak di Kota Surabaya. Berikut beberapa pernyataan untuk Bapak/Ibu berikan tanda silang (X) pada kolom sesuai dengan persepsi Bapak/Ibu.

No.	Menurut saya suatu proses partisipasi masyarakat pada proyek jalan raya dikatakan baik apabila	STS	TS	N	S	SS
1	Melibatkan seluruh perwakilan masyarakat terdampak.	1	2	3	4	5
2	Melibatkan masyarakat terdampak sejak dari tahap awal proyek.	1	2	3	4	5
3	Mendapatkan partisipasi yang tinggi dari masyarakat terdampak	1	2	3	4	5
4	Menyediakan informasi yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat terdampak (Bapak/Ibu tidak kesulitan dalam mencari informasi mengenai proyek jalan tersebut).	1	2	3	4	5
5	Dilakukan secara transparan atau terbuka.	1	2	3	4	5
6	Terdapat tata tertib dalam pelaksanaan proses partisipasi.	1	2	3	4	5
7	Dilaksanakan secara dua arah (ada proses dialog)	1	2	3	4	5
8	Dilakukan secara berkelanjutan.	1	2	3	4	5
9	Melibatkan semua kalangan, tanpa dibatasi gender atau status sosial.	1	2	3	4	5
10	Terdapat fasilitator atau moderator yang tepat dalam proses partisipasi.	1	2	3	4	5
11	Dapat meningkatkan pengetahuan atau membangun kapasitas masyarakat terdampak untuk memahami permasalahan yang sedang dibahas.	1	2	3	4	5
12	Dapat membangun kesepahaman diantara semua yang terlibat.	1	2	3	4	5
13	Terdapat waktu yang cukup untuk pelaksanaan proses partisipasi.	1	2	3	4	5
14	Seluruh yang terlibat dalam proses partisipasi menghormati proses yang dilakukan.	1	2	3	4	5
15	Hasil keputusan proses partisipasi disampaikan secara merata ke seluruh masyarakat terdampak.	1	2	3	4	5
16	Hasil keputusan proses partisipasi dapat diterima oleh masyarakat terdampak.	1	2	3	4	5

No.	Menurut saya suatu proses partisipasi masyarakat pada proyek jalan raya dikatakan baik apabila	STS	TS	N	S	SS
17	Hasil keputusan dapat disepakati oleh masyarakat terdampak secara luas, sehingga memiliki legitimasi yang kuat.	1	2	3	4	5
18	Hasil proses partisipasi merupakan rencana yang komprehensif.	1	2	3	4	5
19	Hasil proses partisipasi bersifat adaptif terhadap konteksnya, dapat disesuaikan dengan kondisi di sekitarnya.	1	2	3	4	5
20	Hasil keputusan partisipasi dapat diterapkan di lapangan.	1	2	3	4	5

C. INFORMASI LATAR BELAKANG RESPONDEN

Mohon Bapak/Ibu dapat melengkapi informasi berikut ini untuk bahan analisis. Kami akan menjaga kerahasiaan informasi yang diberikan

I. Identitas Responden

1. Nama :
2. Jenis kelamin : 1. Laki-laki 2. Perempuan
3. Umur : Tahun
4. Alamat :
- RT/RW :

5. Pendidikan terakhir : 1. Tidak Sekolah
2. Tamat SD
3. Tamat SMP/Mts
4. Tamat SMA/SMK/MA
5. Diploma
6. Sarjana
6. Pekerjaan pokok : 1. Pelajar/Mahasiswa
2. Wiraswasta
3. PNS
4. Pegawai
5. Buruh
6.

1. Terima Kasih Atas Perhatian dan Partisipasi Anda -

Lampiran form kuesioner kategori pemerintah



**FORM SURVEI PARTISIPASI MASYARAKAT
DALAM PEMBANGUNAN JALAN DI SURABAYA
PASCASARJANA TEKNIK SIPIL
PROGRAM MANAJEMEN PROYEK KONSTRUKSI
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER SURABAYA**

Kepada Yth.

Bapak/Ibu Responden Penelitian

Kategori Sektor Pemerintah

di Tempat

Saya Wahyu Adistya Rindarti, mahasiswa pascasarjana jurusan Teknik Sipil Institut Teknologi Sepuluh Nopember yang sedang mengerjakan tesis untuk menyelesaikan studi S2 (program magister) yang berjudul **Kriteria Partisipasi Masyarakat Untuk Mencapai Proyek Jalan Raya Yang *Sustainable* di Kota Surabaya**. Kami ingin mendapat informasi tentang peran serta atau keterlibatan Bapak/Ibu mengenai pembangunan jalan raya yang berada di daerah berikut :

- d. Lingkar Luar Timur (OERR)
- e. Lingkar Dalam Timur (MERR)
- f. Lingkar Luar Barat (OWRR)

Sebagai informasi yang didapatkan dari wawancara ini akan dijaga kerahasiaannya dan hanya digunakan untuk kepentingan penelitian. Sekiranya memerlukan informasi tambahan mengenai penelitian ini, Bapak/Ibu dapat menghubungi **Wahyu Adistya Rindarti**, dengan nomor **HP: +6282245721512**

Hormat saya,

Wahyu Adistya Rindarti

A. PETUNJUK PENGISIAN KUESIONER

Bapak/Ibu dapat memberikan tanda silang (X) pada kolom jawaban pada tabel. Pilihan jawaban ada lima macam, yaitu

Angka 1 = Sangat Tidak Setuju (STS)

Angka 2 = Tidak Setuju (TS)

Angka 3 = Netral (N)

Angka 4 = Setuju (S)

Angka 5 = Sangat setuju (SS)

B. KUESIONER

Jawablah pertanyaan di bawah ini dengan memberikan tanda silang (X) jawaban yang Bapak/Ibu/Sdra/Sdri pilih.

- e. Apakah Bapak/Ibu sedang/pekerja di lembaga pemerintah ?
- c. Iya d. Tidak
- f. Sebagai pegawai pemerintahan, apakah Bapak/Ibu sedang/pekerja terlibat dalam salah satu tahapan pembangunan jalan raya ? (Contoh : tahap perencanaan awal proyek, studi kelayakan, desain , konstruksi)
1. Iya 2. Tidak
- g. Apakah Bapak/Ibu pernah mengetahui proses partisipasi/penyampaian aspirasi oleh masyarakat pembangunan jalan raya tersebut ? (contoh : sosialisasi rencana proyek, diskusi/musyawarah mengenai AMDAL, musyawarah pembebasan tanah, pelaksanaan pekerjaan konstruksi, dll)
- Iya - Tidak
- h. Sebagai pegawai pemerintah tersebut, apakah Bapak/Ibu juga pernah terlibat dalam salah satu tahapan pembangunan jalan raya berikut ini (OERR/MERR/OWRR) ?
- c. Iya d. Tidak
- i. Berikut ini nama jalan raya yang digunakan dalam penelitian ini, silahkan pilih jalan yang anda maksudkan.
- d. Lingkar Luar Timur (OERR) f. Lingkar Luar Barat (OWRR)
- e. Lingkar Dalam Timur (MERR)

Jika anda menjawab “iya” pada keseluruhan pertanyaan diatas, anda dapat melanjutkan ke pertanyaan selanjutnya. Namun jika anda menjawab tidak pada salah satu/keseluruhan pertanyaan, mohon maaf anda belum memenuhi kriteria sebagai responden pada penelitian ini.

6. Termasuk kategori lembaga pemerintah apa Bapak/Ibu pada saat pembangunan jalan raya tersebut ?
- | | |
|-------------------------|------------------------------------|
| 4. Pemerintah Pusat | 8. Pemerintah Desa |
| 5. Pemerintah Provinsi | 9. Lainnya (Mohon disebutkan)..... |
| 6. Pemerintah Kab/Kota | |
| 7. Pemerintah Kecamatan | |

Kuesioner berikut untuk menilai tingkat kepentingan kriteria partisipasi masyarakat untuk mencapai proyek jalan raya yang bermanfaat secara sosial kepada masyarakat terdampak di Kota Surabaya. Berikut beberapa pernyataan untuk Bapak/Ibu berikan tanda silang (X) pada kolom sesuai dengan persepsi Bapak/Ibu.

No.	Menurut saya suatu proses partisipasi masyarakat pada proyek jalan raya dikatakan baik apabila	STS	TS	N	S	SS
1	Melibatkan seluruh perwakilan masyarakat terdampak.	1	2	3	4	5
2	Melibatkan masyarakat terdampak sejak dari tahap awal proyek.	1	2	3	4	5
3	Mendapatkan partisipasi yang tinggi dari masyarakat terdampak	1	2	3	4	5
4	Menyediakan informasi yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat terdampak (Bapak/Ibu tidak kesulitan dalam mencari informasi mengenai proyek jalan tersebut).	1	2	3	4	5
5	Dilakukan secara transparan atau terbuka.	1	2	3	4	5
6	Terdapat tata tertib dalam pelaksanaan proses partisipasi.	1	2	3	4	5
7	Dilaksanakan secara dua arah (ada proses dialog)	1	2	3	4	5
8	Dilakukan secara berkelanjutan.	1	2	3	4	5
9	Melibatkan semua kalangan, tanpa dibatasi gender atau status sosial.	1	2	3	4	5
10	Terdapat fasilitator atau moderator yang tepat dalam proses partisipasi.	1	2	3	4	5
11	Dapat meningkatkan pengetahuan atau membangun kapasitas masyarakat terdampak untuk memahami permasalahan yang sedang dibahas.	1	2	3	4	5
12	Dapat membangun kesepahaman diantara semua yang terlibat.	1	2	3	4	5
13	Terdapat waktu yang cukup untuk pelaksanaan proses partisipasi.	1	2	3	4	5
14	Seluruh yang terlibat dalam proses partisipasi menghormati proses yang dilakukan.	1	2	3	4	5
15	Hasil keputusan proses partisipasi disampaikan secara merata ke seluruh masyarakat terdampak.	1	2	3	4	5
16	Hasil keputusan proses partisipasi dapat diterima oleh masyarakat terdampak.	1	2	3	4	5
17	Hasil keputusan dapat disepakati oleh masyarakat terdampak secara luas, sehingga memiliki legitimasi yang kuat.	1	2	3	4	5
18	Hasil proses partisipasi merupakan rencana yang komprehensif.	1	2	3	4	5

No.	Menurut saya suatu proses partisipasi masyarakat pada proyek jalan raya dikatakan baik apabila	STS	TS	N	S	SS
19	Hasil proses partisipasi bersifat adaptif terhadap konteksnya, dapat disesuaikan dengan kondisi di sekitarnya.	1	2	3	4	5
20	Hasil keputusan partisipasi dapat diterapkan di lapangan.	1	2	3	4	5

C. INFORMASI LATAR BELAKANG RESPONDEN

Mohon Bapak/Ibu dapat melengkapi informasi berikut ini untuk bahan analisis. Kami akan menjaga kerahasiaan informasi yang diberikan. (Berikan jawaban silang (X) pada pertanyaan pilihan)

II. Identitas Responden

6. Nama :
7. Jenis kelamin : 1. Laki-laki 2. Perempuan
8. Umur : Tahun
9. Alamat :
10. Telp :
11. Email :
12. Tingkat Pendidikan : 1. Doktor/S3
2. Magister/S2
3. Sarjana/S1
4. Diploma 3
5. SMA
6. Lainnya (mohon disebutkan).....
8. Jabatan : 1. Kepala Dinas/Instansi
7. Kepala Bidang
8. Kepala Seksi
9. Staf
10. Lainnya (mohon disebutkan).....
9. Pengalaman Kerja : 1. < 5 tahun
2. 5-10 tahun
3. 11-15 tahun
4. 16-20 tahun
5. > 20 tahun
10. Kategori Bidang Pendidikan: 1. Teknik 2. Non Teknik
2. *Terima Kasih Atas Perhatian dan Partisipasi Anda* -

Lampiran form kuesioner kategori swasta



**FORM SURVEI PARTISIPASI MASYARAKAT
DALAM PEMBANGUNAN JALAN DI SURABAYA
PASCASARJANA TEKNIK SIPIL
PROGRAM MANAJEMEN PROYEK KONSTRUKSI
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER SURABAYA**

Kepada Yth.

Bapak/Ibu Responden Penelitian

Kategori Sektor Swasta

di Tempat

Saya Wahyu Adistya Rindarti, mahasiswa pascasarjana jurusan Teknik Sipil Institut Teknologi Sepuluh Nopember yang sedang mengerjakan tesis untuk menyelesaikan studi S2 (program magister) yang berjudul **Kriteria Partisipasi Masyarakat Untuk Mencapai Proyek Jalan Raya Yang *Sustainable* di Kota Surabaya**. Kami ingin mendapat informasi tentang peran serta atau keterlibatan Bapak/Ibu mengenai pembangunan jalan raya yang berada di daerah berikut :

- g. Lingkar Luar Timur (OERR)
- h. Lingkar Dalam Timur (MERR)
- i. Lingkar Luar Barat (OWRR)

Sebagai informasi yang didapatkan dari wawancara ini akan dijaga kerahasiaannya dan hanya digunakan untuk kepentingan penelitian. Sekiranya memerlukan informasi tambahan mengenai penelitian ini, Bapak/Ibu dapat menghubungi **Wahyu Adistya Rindarti**, dengan nomor **HP: +6282245721512**

Hormat saya,

Wahyu Adistya Rindarti

Kuesioner berikut untuk menilai tingkat kepentingan kriteria partisipasi masyarakat untuk mencapai proyek jalan raya yang bermanfaat secara sosial kepada masyarakat terdampak di Kota Surabaya. Berikut beberapa pernyataan untuk Bapak/Ibu berikan tanda silang (X) pada kolom sesuai dengan persepsi Bapak/Ibu.

No.	Menurut saya suatu proses partisipasi masyarakat pada proyek jalan raya dikatakan baik apabila	STS	TS	N	S	SS
1	Melibatkan seluruh perwakilan masyarakat terdampak.	1	2	3	4	5
2	Melibatkan masyarakat terdampak sejak dari tahap awal proyek.	1	2	3	4	5
3	Mendapatkan partisipasi yang tinggi dari masyarakat terdampak	1	2	3	4	5
4	Menyediakan informasi yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat terdampak (Bapak/Ibu tidak kesulitan dalam mencari informasi mengenai proyek jalan tersebut).	1	2	3	4	5
5	Dilakukan secara transparan atau terbuka.	1	2	3	4	5
6	Terdapat tata tertib dalam pelaksanaan proses partisipasi.	1	2	3	4	5
7	Dilaksanakan secara dua arah (ada proses dialog)	1	2	3	4	5
8	Dilakukan secara berkelanjutan.	1	2	3	4	5
9	Melibatkan semua kalangan, tanpa dibatasi gender atau status sosial.	1	2	3	4	5
10	Terdapat fasilitator atau moderator yang tepat dalam proses partisipasi.	1	2	3	4	5
11	Dapat meningkatkan pengetahuan atau membangun kapasitas masyarakat terdampak untuk memahami permasalahan yang sedang dibahas.	1	2	3	4	5
12	Dapat membangun kesepahaman diantara semua yang terlibat.	1	2	3	4	5
13	Terdapat waktu yang cukup untuk pelaksanaan proses partisipasi.	1	2	3	4	5
14	Seluruh yang terlibat dalam proses partisipasi menghormati proses yang dilakukan.	1	2	3	4	5
15	Hasil keputusan proses partisipasi disampaikan secara merata ke seluruh masyarakat terdampak.	1	2	3	4	5
16	Hasil keputusan proses partisipasi dapat diterima oleh masyarakat terdampak.	1	2	3	4	5

No.	Menurut saya suatu proses partisipasi masyarakat pada proyek jalan raya dikatakan baik apabila	STS	TS	N	S	SS
17	Hasil keputusan dapat disepakati oleh masyarakat terdampak secara luas, sehingga memiliki legitimasi yang kuat.	1	2	3	4	5
18	Hasil proses partisipasi merupakan rencana yang komprehensif.	1	2	3	4	5
19	Hasil proses partisipasi bersifat adaptif terhadap konteksnya, dapat disesuaikan dengan kondisi di sekitarnya.	1	2	3	4	5
20	Hasil keputusan partisipasi dapat diterapkan di lapangan.	1	2	3	4	5

C. INFORMASI LATAR BELAKANG RESPONDEN

Mohon Bapak/Ibu dapat melengkapi informasi berikut ini untuk bahan analisis. Kami akan menjaga kerahasiaan informasi yang diberikan. (Berikan jawaban silang (X) pada pertanyaan pilihan)

III. Identitas Responden

13. Nama :
14. Jenis kelamin : 1. Laki-laki 2. Perempuan
15. Umur : Tahun
16. Alamat :
17. Telp :
18. Email :
19. Tingkat Pendidikan : 1. Doktor/S3
2. Magister/S2
3. Sarjana/S1
4. Diploma 3
5. SMA
6. Lainnya (mohon disebutkan).....
8. Jabatan : 1. Direktur
11. Manajer Umum
12. Manajer Bagian
13. Pengawas
14. Pelaksana
15. Lainnya (mohon disebutkan).....
9. Pengalaman Kerja : 1. < 5 tahun
2. 5-10 tahun
3. 11-15 tahun
4. 16-20 tahun
5. > 20 tahun
10. Kategori Bidang Pendidikan : 1. Teknik 2. Non Teknik

Terima Kasih Atas Perhatian dan Partisipasi Anda
Lampiran pengisian form kuesioner oleh responden untuk kategori masyarakat

R. 149.

C. INFORMASI LATAR BELAKANG RESPONDEN

Mohon Bapak/Ibu dapat melengkapi informasi berikut ini untuk bahan analisis. Kami akan menjaga kerahasiaan informasi yang diberikan.

1. Identitas Responden

1. Nama: [Redacted]

2. Jenis kelamin: Laki-laki Perempuan

3. Umur: [Redacted]

4. Alamat RT/RW: [Redacted]


5. Pendidikan terakhir

1. Tidak Sekolah
2. Tamat SD
3. Tamat SMP/MTs
4. Tamat SMA/SMK/MA
5. Diploma
6. Sarjana

6. Pekerjaan pokok

1. Pelajar/Mahasiswa
2. Iraswasta
3. PNS
4. Pegawai
5. Buruh
6. _____

Terima Kasih Atas Perhatian dan Partisipasi Anda



**FORM SURVEI PARTISIPASI MASYARAKAT
DALAM PEMBANGUNAN JALAN DI SURABAYA**
PASCASARJANA TEKNIK SIPIL
PROGRAM MANAJEMEN PROYEK KONSTRUKSI
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER SURABAYA

Kepada Yth
Bapak/Ibu Responden Penelitian
Kategori masyarakat terdampak pembangunan jalan raya di Tempat

Saya Wahyu Aditya Rindero, mahasiswa pascasarjana jurusan Teknik Sipil Institut Teknologi Sepuluh Nopember yang sedang mengerjakan tesis untuk menyelesaikan studi S2 (program magister) yang berjudul **Kriteria Partisipasi Masyarakat Untuk Menunjang Proyek Jalan Raya yang Sustainable di Kota Surabaya**. Kami ingin mendapat informasi tentang peran serta atau keterlibatan Bapak/Ibu mengenai pembangunan jalan raya yang berada di daerah berikut:

- Lingkar Luar Timur (OERR)
- Lingkar Dalam Timur (MERR)
- Lingkar Luar Barat (OWRR)

Sebagai informasi yang didapatkan dari wawancara ini akan dijaga kerahasiaannya dan hanya digunakan untuk kepentingan penelitian. Sekiranya memerlukan informasi tambahan mengenai penelitian ini, Bapak/Ibu dapat menghubungi Wahyu Aditya Rindero, dengan nomor HP: +6282245721512

Hormat saya,

Wahyu Aditya Rindero

A. PETUNJUK PENGISIAN KUESIONER

Bapak/Ibu dapat memberikan tanda silang (X) pada kolom jawaban pada tabel. Pilihan jawaban ada lima macam, yaitu:

Angka 1 = Sangat Tidak Setuju (STS)
Angka 2 = Tidak Setuju (TS)
Angka 3 = Netral (N)
Angka 4 = Setuju (S)
Angka 5 = Sangat setuju (SS)

B. KUESIONER

Jawablah pernyataan di bawah ini dengan memberikan tanda silang (X) jawaban yang Bapak/Ibu/Sdr/She/nya pilih.

- Apakah anda tinggal di salah satu lokasi pembangunan jalan raya berikut ini (OERR/MERR/OWRR)?
 - Iya
 - Tidak
- Apakah anda merasakan dampak secara langsung dari pembangunan jalan raya berikut ini (OERR/MERR/OWRR)?
 - Iya
 - Tidak
- Untuk ini nama jalan raya yang digunakan dalam penelitian ini, silahkan pilih jalan yang anda maksudkan.
 - Lingkar Luar Timur (OERR)
 - Lingkar Dalam Timur (MERR)
 - Lingkar Luar Barat (OWRR)
- Apakah Bapak/Ibu pernah terlibat dalam proses sosialisasi pembangunan jalan raya tersebut?
 - Iya
 - Tidak

Jika anda menjawab "iya" pada keseluruhan pertanyaan diatas, anda dapat melanjutkan ke pertanyaan selanjutnya. Namun jika anda menjawab tidak pada salah satu/keseluruhan pertanyaan, mohon maaf anda belum memenuhi kriteria sebagai responden pada penelitian ini.

c. Apakah berikut ketertarikan anda pada pembangunan jalan tersebut?

- Individu Masyarakat
- Tokoh Masyarakat
- Lainnya (Mohon dijabarkan).....

Kuesioner berikut untuk menilai tingkat kepentingan variabel partisipasi masyarakat untuk mencapai proyek jalan raya yang bermanfaat secara sosial kepada masyarakat terdampak di Kota Surabaya. Berikut beberapa pernyataan untuk Bapak/Ibu berikan tanda silang (X) pada kolom sesuai dengan peringkat Bapak/Ibu.

No.	Memurut saya suatu proses partisipasi masyarakat pada proyek jalan raya dikatakan baik apabila	STS	TS	N	S	SS
1	Melibatkan seluruh perwakilan masyarakat terdampak.	1	2	3	4	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Melibatkan masyarakat terdampak sejak dari tahap awal proyek.	1	2	3	<input checked="" type="checkbox"/>	5
3	Mendapatkan partisipasi yang tinggi dari masyarakat terdampak.	1	2	3	4	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Menyediakan informasi yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat terdampak (Bapak/Ibu tidak kesulitan dalam mencari informasi mengenai proyek jalan tersebut).	1	2	<input checked="" type="checkbox"/>	4	5
5	Dilakukan secara transparan atau terbuka.	1	2	3	<input checked="" type="checkbox"/>	5
6	Terdapat tata tertib dalam pelaksanaan proses partisipasi.	1	2	3	4	<input checked="" type="checkbox"/>
7	Dilaksanakan secara dua arah (ada proses dialog).	1	2	3	<input checked="" type="checkbox"/>	5
8	Dilakukan secara berkelanjutan.	1	2	3	<input checked="" type="checkbox"/>	5
9	Melibatkan semua kalangan, tanpa dibatasi gender atau status sosial.	1	2	3	<input checked="" type="checkbox"/>	5
10	Terdapat fasilitator atau moderator yang tepat dalam proses partisipasi.	1	2	3	<input checked="" type="checkbox"/>	5
11	Dapat meningkatkan pengetahuan atau membangun kapasitas masyarakat terdampak untuk memahami permasalahan yang sedang dibahas.	1	2	3	4	<input checked="" type="checkbox"/>
12	Dapat membangun kesepakatan diantara semua yang terlibat.	3	2	3	4	<input checked="" type="checkbox"/>
13	Terdapat waktu yang cukup untuk pelaksanaan proses partisipasi.	1	2	3	4	<input checked="" type="checkbox"/>
14	Seluruh yang terlibat dalam proses partisipasi menghormati proses yang dilakukan.	1	2	3	4	<input checked="" type="checkbox"/>
15	Hasil keputusan proses partisipasi disampaikan secara merata ke seluruh masyarakat terdampak.	1	2	3	<input checked="" type="checkbox"/>	5
16	Hasil keputusan proses partisipasi dapat diterima oleh masyarakat terdampak.	1	2	3	4	<input checked="" type="checkbox"/>
17	Hasil keputusan dapat disepakati oleh masyarakat terdampak secara luas, sehingga memiliki legitimasi yang kuat.	1	2	3	4	<input checked="" type="checkbox"/>
18	Hasil proses partisipasi merupakan rencana yang komprehensif.	1	2	3	<input checked="" type="checkbox"/>	5
19	Hasil proses partisipasi bersifat adaptif terhadap kondisinya, dapat disesuaikan dengan kondisi di sekitarnya.	1	2	3	4	<input checked="" type="checkbox"/>
20	Hasil keputusan partisipasi dapat dilaksanakan di lapangan.	1	2	3	4	<input checked="" type="checkbox"/>

Lampiran pengisian form kuesioner oleh responden untuk kategori pemerintah

C. INFORMASI LATAR BELAKANG RESPONDEN

Mohon Bapak/Ibu dapat melengkapi informasi berikut ini untuk bahan analisis. Kami akan menjaga kerahasiaan informasi yang diberikan. (Berikan jawaban silang (X) pada pertanyaan pilihan)

I. Identitas Responden

1. Nama: [Redacted]

2. Jenis kelamin: Laki-laki 2. Perempuan

3. Umur: [Redacted]

4. Alamat: [Redacted]

5. Telp: [Redacted]

6. Email: [Redacted]

7. Tingkat Pendidikan: 1. Doktor/S3
2. Magister/S2
 Sarjana/S1
4. Diploma 3
5. SMA
6. Lainnya (mohon disebutkan):

K. Jabatan

1. Kepala Dinas/Instansi
2. Kepala Bidang
 Kepala Seksi
4. Staf
5. Lainnya (mohon disebutkan):

9. Pengalaman Kerja: 1. < 5 tahun
2. 5-10 tahun
3. 11-15 tahun
 16-20 tahun
5. > 20 tahun

10. Kategori Bidang Pendidikan: Teknik 2. Non Teknik

**FORM SURVEI PARTISIPASI MASYARAKAT
DALAM PEMBANGUNAN JALAN DI SURABAYA
PASCASARJANA TEKNIK SIPIL
PROGRAM MANAJEMEN PROYEK KONSTRUKSI
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER SURABAYA**

Kepala Yth.
Bapak/Ibu Responden Penelitian
Kategori Sektor Pemerintah
di Tempat.

Saya Wahyu Aditya Rindarti, mahasiswa pascasarjana jurusan Teknik Sipil Institut Teknologi Sepuluh Nopember yang sedang mengerjakan tesis untuk menyelesaikan studi S2 (program magister) yang berjudul **Kriteria Partisipasi Masyarakat Untuk Mencapai Proyek Jalan Raya Yang Sustainable di Kota Surabaya**. Kami ingin mendapat informasi tentang peran serta atau keterlibatan Bapak/Ibu mengenai pembangunan jalan raya yang berada di daerah berikut:

- Lingkar Luar Timur (OERR)
- Lingkar Dalam Timur (MERR)
- Lingkar Luar Barat (OWRR)

Sebagai informasi yang didapatkan dari wawancara ini akan dijaga kerahasiaannya dan hanya digunakan untuk kepentingan penelitian. Sekiranya memerlukan informasi tambahan mengenai penelitian ini, Bapak/Ibu dapat menghubungi Wahyu Aditya Rindarti, dengan nomor HP: +6282245721512

Hormat saya,

Wahyu Aditya Rindarti

A. PETUNJUK PENGISIAN KUESIONER

Bapak/Ibu dapat memberikan tanda silang (X) pada kolom jawaban pada tabel. Pilihan jawaban ada lima macam, yaitu:

Angka 1 = Sangat Tidak Setuju (STS)

Angka 2 = Tidak Setuju (TS)

Angka 3 = Netral (N)

Angka 4 = Setuju (S)

Angka 5 = Sangat setuju (SS)

B. KUESIONER

Jawablah pertanyaan di bawah ini dengan memberikan tanda silang (X) jawaban yang Bapak/Ibu Suka-Suka pilih.

- Apakah Bapak/Ibu sedang/pernah bekerja di lembaga pemerintah?
 - Iya
 - Tidak
- Sebagai pegawai pemerintahan, apakah Bapak/Ibu sedang/pernah terlibat dalam salah satu tahapan pembangunan jalan raya? (Contoh: tahap perencanaan awal proyek, studi kelayakan, desain, konstruksi)
 - Iya
 - Tidak
- Apakah Bapak/Ibu pernah mengalami proses partisipasi/penyampaian aspirasi oleh masyarakat pembangunan jalan raya tersebut? (contoh: sosialisasi rencana proyek, diskusi/musyawarah mengenai AMDAL, musyawarah pembebasan tanah, pelaksanaan pekerjaan konstruksi, dll)
 - Iya
 - Tidak
- Sebagai pegawai pemerintahan tersebut, apakah Bapak/Ibu juga pernah terlibat dalam salah satu tahapan pembangunan jalan raya berikut ini (OERR/MERR/OWRR)?
 - Iya
 - Tidak
- Berikut ini nama jalan raya yang digunakan dalam penelitian ini, silahkan pilih jalan yang anda maksudkan.
 - a. Lingkar Luar Timur (OERR)
 - c. Lingkar Luar Barat (OWRR)
 - Lingkar Dalam Timur (MERR)

Jika anda menjawab "iya" pada keseluruhan pertanyaan diatas, anda dapat melanjutkan ke pertanyaan selanjutnya. Namun jika anda menjawab tidak pada salah satu/keluruhan pertanyaan, mohon maaf anda belum memenuhi kriteria sebagai responden pada penelitian ini.

6. Termasuk kategori lembaga pemerintah apa Bapak/Ibu pada saat pembangunan jalan raya tersebut?

- a. Pemerintah Pusat
- b. Pemerintah Provinsi
- c. Pemerintah Kab/Kota
- Pemerintah Kecamatan
- d. Pemerintah Desa
- e. Lainnya (Mohon disebutkan):

Kuesioner berikut untuk menilai tingkat kepentingan variabel partisipasi masyarakat untuk mencapai proyek jalan raya yang bermanfaat secara sosial kepada masyarakat/terdampak di Kota Surabaya. Berikut beberapa pernyataan untuk Bapak/Ibu berikan tanda silang (X) pada kolom sesuai dengan persepsi Bapak/Ibu.

No.	Menurut saya suatu proses partisipasi masyarakat pada proyek jalan raya dilakukan baik apabila	STS	TS	N	S	SS
1	Melibatkan seluruh perwakilan masyarakat terdampak.	1	2	<input checked="" type="checkbox"/> 3	4	5
2	Melibatkan masyarakat terdampak sejak dari tahap awal proyek.	1	2	3	<input checked="" type="checkbox"/> 4	5
3	Mendapatkan partisipasi yang tinggi dari masyarakat terdampak.	1	2	3	4	<input checked="" type="checkbox"/> 5
4	Menyediakan informasi yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat terdampak (Bapak/Ibu tidak kesulitan dalam mencari informasi mengenai proyek jalan tersebut).	1	2	<input checked="" type="checkbox"/> 3	4	5
5	Dilakukan secara transparan atau terbuka.	1	2	3	<input checked="" type="checkbox"/> 4	5
6	Terdapat tata tertib dalam pelaksanaan proses partisipasi.	1	<input checked="" type="checkbox"/> 2	3	4	5
7	Dilaksanakan secara dua arah (ada proses dialog).	1	2	3	4	<input checked="" type="checkbox"/> 5
8	Dilakukan secara berkelanjutan.	1	2	<input checked="" type="checkbox"/> 3	4	5
9	Melibatkan semua kalangan, tanpa dibatasi gender atau status sosial.	1	2	3	4	<input checked="" type="checkbox"/> 5
10	Terdapat fasilitas atau moderator yang tepat dalam proses partisipasi.	1	2	3	<input checked="" type="checkbox"/> 4	5
11	Dapat meningkatkan pengetahuan atau membangun kemitra masyarakat terdampak untuk membahas permasalahan yang sedang dibahas.	1	2	3	4	<input checked="" type="checkbox"/> 5
12	Dapat membangun kesepakatan diantara semua yang terlibat.	1	2	3	4	<input checked="" type="checkbox"/> 5
13	Terdapat waktu yang cukup untuk pelaksanaan proses partisipasi.	1	2	3	<input checked="" type="checkbox"/> 4	5
14	Seluruh yang terlibat dalam proses partisipasi menginformasi proses yang dilakukan.	1	2	3	4	<input checked="" type="checkbox"/> 5
15	Hasil keputusan proses partisipasi disampaikan secara merata ke seluruh masyarakat terdampak.	1	2	3	<input checked="" type="checkbox"/> 4	5
16	Hasil keputusan proses partisipasi dapat diterima oleh masyarakat terdampak.	1	2	3	<input checked="" type="checkbox"/> 4	5
17	Hasil keputusan dapat disepakati oleh masyarakat terdampak secara luas, sehingga memiliki legitimasi yang kuat.	1	2	3	4	<input checked="" type="checkbox"/> 5
18	Hasil proses partisipasi merupakan rencana yang komprehensif.	1	2	3	4	<input checked="" type="checkbox"/> 5
19	Hasil proses partisipasi bersifat adaptif terhadap kondisinya, dapat disesuaikan dengan kondisi di sekitarnya.	1	2	3	4	<input checked="" type="checkbox"/> 5
20	Hasil keputusan partisipasi dapat diterapkan di lapangan.	1	2	3	<input checked="" type="checkbox"/> 4	5

Lampiran pengisian form kuesioner oleh responden untuk kategori swasta

R1

C. INFORMASI LATAR BELAKANG RESPONDEN
 Mohon Bapak/Ibu dapat melengkapi informasi berikut ini untuk bahan analisis. Kami akan menjaga kerahasiaan informasi yang diberikan. (Berikan jawaban silang (X) pada pertanyaan pilihan)

I. Identitas Responden

1. Nama : [Redacted]
 2. Jenis kelamin : Laki-laki Perempuan
 3. Umur : [Redacted]
 4. Alamat : [Redacted]
 5. Telp : [Redacted]
 6. Email : [Redacted]
 7. Tingkat Pendidikan : 1. Doktor/S3
 2. Magister/S2
 3. Sarjana/S1
 4. Diploma 3
 5. SMA
 6. Lainnya (mohon disebutkan).....

II. Jabatan

1. Dinklat
 2. Manajer Umum
 3. Manajer Bagian
 4. Pengawas
 5. Pelaksana
 6. Lainnya (mohon disebutkan).....

III. Pengalaman Kerja

1. < 5 tahun
 2. 5-10 tahun
 3. 11-15 tahun
 4. 16-20 tahun
 5. > 20 tahun

IV. Kategori Bidang Pendidikan : Teknik Non Teknik

* Terima Kasih Atas Perhatian dan Partisipasi Anda *

**FORM SURVEI PARTISIPASI MASYARAKAT
 DALAM PEMBANGUNAN JALAN DI SURABAYA
 PASCASARJANA TEKNIK SIPIL
 PROGRAM MANAJEMEN PROYEK KONSTRUKSI
 INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER SURABAYA**

Kepada Yth.
Bapak/Ibu Responden Penelitian
Kategori Sektor Swasta
di Tempat

Saya Wahyu Aditya Rindarti, mahasiswa pascasarjana jurusan Teknik Sipil Institut Teknologi Sepuluh Nopember yang sedang mengerjakan tesis untuk menyelesaikan studi S2 (program magister) yang berjudul **Kriteria Partisipasi Masyarakat Untuk Mencapai Proyek Jalan Raya Yang Sustainable di Kota Surabaya**. Kami ingin mendapat informasi tentang peran serta atau keterlibatan Bapak/Ibu mengenai pembangunan jalan raya yang berada di daerah berikut :

- Lingkar Luar Timur (OERR)
- Lingkar Dalam Timur (MERR)
- Lingkar Luar Barat (OWRR)

Sebagai informasi yang didapatkan dari wawancara ini akan dijaga kerahasiaannya dan hanya digunakan untuk kepentingan penelitian. Sekiranya memerlukan informasi tambahan mengenai penelitian ini, Bapak/Ibu dapat menghubungi Wahyu Aditya Rindarti, dengan nomor HP: +6282245721512

Hormat saya,

Wahyu Aditya Rindarti

A. PETUNJUK PENGISIAN KUESIONER
 Bapak/Ibu dapat menuliskan tanda silang (X) pada kolom jawaban pada tabel. Pilihan jawaban ada lima macam, yaitu:
 Angka 1 = Sangat Tidak Setuju (STS)
 Angka 2 = Tidak Setuju (TS)
 Angka 3 = Netral (N)
 Angka 4 = Setuju (S)
 Angka 5 = Sangat setuju (SS)

B. KUESIONER
 Jawablah pertanyaan di bawah ini dengan memberikan tanda silang (X) jawaban yang Bapak/Ibu pilih.

- Apakah Bapak/Ibu sedang/ pernah bekerja di perusahaan yang terlibat dalam salah satu tahapan pembangunan jalan raya berikut ini ? (Contoh : tahap perencanaan awal proyek, studi kelayakan, desain, konstruksi)
 - Iya
 - Tidak
- Apakah Bapak/Ibu pernah mengetahui proses partisipasi/penyampaian aspirasi oleh masyarakat pembangunan jalan raya tersebut ? (contoh : sosialisasi rencana proyek, diskusi/menyawarakat mengenai AMDAL, menyawarakat pembebasan tanah, pelaksanaan pekerjaan konstruksi, dll)
 - Iya
 - Tidak
- Sebagai pegawai perusahaan tersebut, apakah Bapak/Ibu juga pernah terlibat dalam salah satu tahapan pembangunan jalan raya berikut ini (OERR/MERR/OWRR) ?
 - Iya
 - Tidak

Ditandai ini nama jalan raya yang digunakan dalam penelitian ini, silahkan pilih jalan yang anda maksudkan.

- Lingkar Luar Timur (OERR)
- Lingkar Dalam Timur (MERR)
- Lingkar Luar Barat (OWRR)

Jika anda menjawab "iya" pada keseluruhan pertanyaan diatas, anda dapat melanjutkan ke pertanyaan selanjutnya. Namun jika anda menjawab tidak pada salah satu/kelompokan pertanyaan, mohon maaf anda belum memenuhi kriteria sebagai responden pada penelitian ini.

5. Termasuk kategori apa perusahaan Bapak/Ibu pada saat pembangunan jalan raya tersebut ?

- Kontraktor
- Lainnya (Mohon disebutkan).....
- Kemudian perencanaan/pengawas

Kuesioner berikut untuk menilai tingkat kepentingan variabel partisipasi masyarakat untuk mencapai proyek jalan raya yang bermanfaat secara sosial kepada masyarakat terdampak di Kota Surabaya. Berikut beberapa pernyataan untuk Bapak/Ibu berikan tanda silang (X) pada kolom sesuai dengan perspektif Bapak/Ibu.

No.	Menurut saya suatu proses partisipasi masyarakat pada proyek jalan raya dikatakan baik apabila	STS	TS	N	S	SS
1	Melibatkan seluruh perwakilan masyarakat terdampak	1	2	3	4	5
2	Melibatkan masyarakat terdampak sejak dari tahap awal proyek.	1	2	3	4	5
3	Mendapatkan partisipasi yang tinggi dari masyarakat terdampak	1	2	3	4	5
4	Menyediakan informasi yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat terdampak (Bapak/Ibu tidak kesulitan dalam mencari informasi mengenai proyek jalan tersebut)	1	2	3	4	5
5	Dilakukan secara transparan atau terbuka	1	2	3	4	5
6	Terdapat tata tertib dalam pelaksanaan proses partisipasi.	1	2	3	4	5
7	Dilaksanakan secara dua arah (ada proses dialog)	1	2	3	4	5
8	Dilakukan secara berkelanjutan	1	2	3	4	5
9	Melibatkan semua kalangan, tanpa dibatasi gender atau status sosial.	1	2	3	4	5
10	Terdapat fasilitas atau moderator yang tepat dalam proses partisipasi	1	2	3	4	5
11	Dapat meningkatkan pengetahuan atau meningkatkan kapasitas masyarakat terdampak untuk memahami permasalahan yang sedang dibahas	1	2	3	4	5
12	Dapat membangun kesepakatan diantara semua yang terlibat	1	2	3	4	5
13	Terdapat waktu yang cukup untuk pelaksanaan proses partisipasi.	1	2	3	4	5
14	Seluruh yang terlibat dalam proses partisipasi menghormati proses yang dilakukan.	1	2	3	4	5
15	Hasil keputusan proses partisipasi disampaikan secara merata ke seluruh masyarakat terdampak.	1	2	3	4	5
16	Hasil keputusan proses partisipasi dapat diterima oleh masyarakat terdampak.	1	2	3	4	5
17	Hasil keputusan dapat dipecahkan oleh masyarakat terdampak secara luas, sehingga memiliki legitimasi yang kuat.	1	2	3	4	5
18	Hasil proses partisipasi merupakan rencana yang komprehensif.	1	2	3	4	5
19	Hasil proses partisipasi bersifat adaptif terhadap konteksnya, dapat disesuaikan dengan kondisi di sekitarnya.	1	2	3	4	5
20	Hasil keputusan partisipasi dapat diterapkan di lapangan.	1	2	3	4	5

Lampiran hasil olahan Data dengan menggunakan uji statistik
1. Uji Validitas

Correlations

		X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	X9	X10	Total
X1	Pearson Correlation	1	.321*	.130*	.292*	.256*	.131*	.141*	.273*	.174*	.244*	.484**
	Sig. (2-tailed)		.000	.024	.000	.000	.024	.015	.000	.003	.000	.000
	N	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300
X2	Pearson Correlation	.321*	1	.284*	.253*	.274*	.198*	.225*	.226*	.252*	.288*	.587**
	Sig. (2-tailed)	.000		.000	.000	.000	.001	.000	.000	.000	.000	.000
	N	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300
X3	Pearson Correlation	.130*	.284*	1	.238*	.281*	.136*	.329*	.335*	.282*	.158*	.540**
	Sig. (2-tailed)	.024	.000		.000	.000	.019	.000	.000	.000	.006	.000
	N	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300
X4	Pearson Correlation	.292*	.253*	.238*	1	.348*	.130*	.136*	.225*	.243*	.273*	.492**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000		.000	.025	.018	.000	.000	.000	.000
	N	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300
X5	Pearson Correlation	.256*	.274*	.281*	.348*	1	.167*	.203*	.143*	.251*	.281*	.504**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000		.004	.000	.013	.000	.000	.000
	N	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300
X6	Pearson Correlation	.131*	.198*	.136*	.130*	.167*	1	.312*	.414*	.386*	.327*	.528**
	Sig. (2-tailed)	.024	.001	.019	.025	.004		.000	.000	.000	.000	.000
	N	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300

	X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	X9	X10	Total	
X7	N	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300
	Pearson Correlation	.141*	.225*	.329*	.136*	.203*	.312*	1	.441*	.313*	.172*	.551**
	Sig. (2-tailed)	.015	.000	.000	.018	.000	.000		.000	.000	.003	.000
X8	N	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300
	Pearson Correlation	.273*	.226*	.335*	.225*	.143*	.414*	.441*	1	.474*	.297*	.590**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.013	.000	.000		.000	.000	.000
X9	N	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300
	Pearson Correlation	.174*	.252*	.282*	.243*	.251*	.386*	.313*	.474*	1	.431*	.615**
	Sig. (2-tailed)	.003	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000		.000	.000
X10	N	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300
	Pearson Correlation	.244*	.288*	.158*	.273*	.281*	.327*	.172*	.297*	.431*	1	.572**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.006	.000	.000	.000	.003	.000	.000		.000
Total	N	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300
	Pearson Correlation	.484*	.587*	.540*	.492*	.504*	.528*	.551*	.590*	.615*	.572*	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	.000	
	N	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

* . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

2. Uji Reliabilitas

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.873	20

3. Analisa Deskriptif

	X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	X9	X10
N Valid	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300
Missing	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mean	4.4067	4.0667	4.1467	4.2267	4.1933	3.9500	4.0833	4.0800	4.0900	4.1667
Std. Deviation	.55586	.70986	.69769	.62444	.69105	.92576	.71980	.82210	.90071	.77947

	X11	X12	X13	X14	X15	X16	X17	X18	X19	X20
N Valid	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300
Missing	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mean	4.1800	4.1267	4.1333	4.1667	4.2667	4.2400	4.2267	4.2033	4.1567	4.2733
Std. Deviation	.68006	.70161	.69558	.69317	.61385	.58613	.60263	.62980	.73069	.66339

4. Anova

ANOVA

kriteria

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Between Groups	752.533	2	376.267	6.659	0.001
Within Groups	16782.383	297	56.506		
Total	17534.917	299			

5. Uji Post-Hoc

Dependent Variable: kriteria

LSD

(I) responden	(J) responden	Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
					Lower Bound	Upper Bound
swasta	pemerintah	1.86667	1.37242	.175	-.8342	4.5676
	masayarakat	-2.06667	1.12058	.066	-4.2719	.1386
pemerintah	swasta	-1.86667	1.37242	.175	-4.5676	.8342
	masayarakat	-3.93333*	1.12058	.001	-6.1386	-1.7281
masayarakat	swasta	2.06667	1.12058	.066	-.1386	4.2719
	pemerintah	3.93333*	1.12058	.001	1.7281	6.1386

*. The mean difference is significant at the 0.05 level.

6. Analisa Faktor

Communalities		
	Initial	Extraction
X1	1.000	0.356
X2	1.000	0.447
X3	1.000	0.417
X4	1.000	0.318
X5	1.000	0.352
X6	1.000	0.601
X7	1.000	0.589
X8	1.000	0.608
X9	1.000	0.582
X10	1.000	0.614
X11	1.000	0.469
X12	1.000	0.411
X13	1.000	0.504
X14	1.000	0.475
X15	1.000	0.497
X16	1.000	0.483
X17	1.000	0.495
X18	1.000	0.544
X19	1.000	0.632
X20	1.000	0.549

Extraction Method: Principal
Component Analysis.

		Anti-image Matrices																			
		X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	X9	X10	X11	X12	X13	X14	X15	X16	X17	X18	X19	X20
Anti-image Covariance	X1	0.722	-0.075	0.089	-0.08	-0.07	0.063	0.052	-0.12	0.056	-0.028	-0.03	-0.088	-0.03	-0.042	-5.59E-05	-0.025	0.018	-0.054	-0.097	-0.032
	X2	-0.075	0.669	-0.03	-0.01	-0.03	0.013	-0.004	-0.01	-0.006	-0.017	-0.11	0.023	-0.03	-0.023	-0.055	-0.082	-0.06	-0.084	-0.071	-0.018
	X3	0.089	-0.03	0.691	-0.04	-0.08	0.069	-0.06	-0.11	-0.034	0.073	-0.1	-0.04	-0.02	-0.081	-0.005	-0.054	-0.04	-0.034	-0.018	-0.04
	X4	-0.078	-0.007	-0.04	0.745	-0.16	0.05	0.057	-0.05	-0.026	-0.061	0	-0.047	-0.05	0.063	-0.02	-0.066	-0.06	-0.026	-0.008	-0.052
	X5	-0.068	-0.028	-0.08	-0.16	0.74	-0.02	-0.049	0.08	-0.04	-0.044	-0.06	0.024	0	-0.084	-0.019	-0.02	0.055	-0.025	0.013	-0.047
	X6	0.063	0.013	0.069	0.05	-0.02	0.637	-0.067	-0.15	-0.074	-0.098	-0.05	0.039	-0.09	0.071	0.063	-0.121	0.084	-0.044	-0.095	-0.08
	X7	0.052	-0.004	-0.06	0.057	-0.05	-0.07	0.659	-0.15	-0.023	0.041	0.015	-0.092	-0.1	-0.04	-0.024	-0.029	-0.06	-0.018	-0.008	0.005
	X8	-0.115	-0.006	-0.11	-0.05	0.08	-0.15	-0.146	0.57	-0.154	-0.03	0.024	-0.053	0.01	-0.064	0.034	0.011	0.024	0.007	0.031	0.031
	X9	0.056	-0.006	-0.03	-0.03	-0.04	-0.07	-0.023	-0.15	0.617	-0.148	0.007	-0.005	0	-0.039	0.009	0.026	-0.01	-0.019	-0.032	-0.054
	X10	-0.028	-0.017	0.073	-0.06	-0.04	-0.1	0.041	-0.03	-0.148	0.637	-0.11	-0.008	0.04	-0.067	-0.126	0.005	-0.03	0.019	-0.016	-0.002
	X11	-0.033	-0.113	-0.1	0	-0.06	-0.05	0.039	-0.092	-0.05	-0.008	-0.11	0.638	-0.125	0.14	-0.025	-0.076	-0.056	-0.07	-0.039	-0.015
	X12	-0.088	0.023	-0.04	-0.05	0.02	0.039	-0.092	-0.05	-0.005	-0.008	-0.13	0.704	-0.08	-0.02	0.044	-0.012	-0.08	0.005	-0.023	-0.017
	X13	-0.03	-0.026	-0.02	-0.05	0	-0.09	-0.098	0.01	0	0.041	0.143	-0.078	0.62	-0.165	-0.027	-0.04	-0.09	-0.041	-0.028	-0.032
	X14	-0.042	-0.023	-0.08	0.063	-0.08	0.071	-0.04	-0.06	-0.039	-0.067	-0.03	-0.02	-0.17	0.593	-0.13	-0.012	-0.01	0.037	-0.012	-0.022
	X15	-5.59E-05	-0.055	-0.01	-0.02	-0.02	0.063	-0.024	0.03	0.009	-0.126	-0.08	0.044	-0.03	-0.13	0.723	-0.152	0.083	-0.022	-0.014	-0.025
	X16	-0.025	-0.082	-0.05	-0.07	-0.02	-0.12	-0.029	0.01	0.026	0.005	-0.06	-0.012	-0.04	-0.012	-0.152	0.737	-0.13	0.127	0.049	0.053
	X17	0.018	-0.056	-0.04	-0.06	0.06	0.084	-0.064	0.02	-0.012	-0.029	-0.07	-0.081	-0.09	-0.012	0.083	-0.126	0.681	-0.114	-0.017	-0.065
	X18	-0.054	-0.084	-0.03	-0.03	-0.03	-0.04	-0.018	0.01	-0.019	0.019	-0.04	0.005	-0.04	0.037	-0.022	0.127	-0.11	0.693	-0.129	-0.03
	X19	-0.097	-0.071	-0.02	-0.01	0.01	-0.1	-0.008	0.03	-0.032	-0.016	0.015	-0.023	-0.03	-0.012	-0.014	0.049	-0.02	-0.129	0.558	-0.185
	X20	-0.032	-0.018	-0.04	-0.05	-0.05	-0.08	0.005	0.03	-0.054	-0.002	-0.02	-0.017	-0.03	-0.022	-0.025	0.053	-0.07	-0.03	-0.185	0.591
Anti-image Correlation	X1	.877 ^a	-0.108	0.127	-0.11	-0.09	0.093	0.075	-0.18	0.084	-0.041	-0.05	0.124	-0.05	-0.064	-7.73E-05	-0.035	0.026	-0.076	-0.153	-0.049
	X2	-0.108	.938 ^a	-0.04	-0.01	-0.04	0.019	-0.006	-0.01	-0.01	-0.027	-0.17	0.033	-0.04	-0.037	-0.079	-0.116	-0.08	-0.123	-0.116	-0.028
	X3	0.127	-0.044	.898 ^a	-0.05	-0.11	0.104	-0.088	-0.17	-0.052	0.11	-0.15	-0.058	-0.03	-0.127	-0.007	-0.076	-0.06	-0.049	-0.029	-0.062
	X4	-0.106	-0.009	-0.05	.897 ^a	-0.21	0.073	0.081	-0.08	-0.039	-0.089	0	-0.066	-0.08	0.095	-0.027	-0.09	-0.08	-0.036	-0.013	-0.072
	X5	-0.094	-0.04	-0.11	-0.21	.895 ^a	-0.03	-0.071	0.13	-0.059	-0.065	-0.08	0.034	0	-0.127	-0.025	-0.027	0.078	-0.035	0.02	-0.072
	X6	0.093	0.019	0.104	0.073	-0.03	.807 ^a	-0.103	-0.25	-0.118	-0.154	-0.08	0.058	-0.15	0.116	0.093	-0.176	0.127	-0.066	-0.159	-0.131
	X7	0.075	-0.006	-0.09	0.081	-0.07	-0.1	.899 ^a	-0.24	-0.036	0.063	0.023	-0.135	-0.15	-0.064	-0.035	-0.042	-0.1	-0.026	-0.014	0.008
	X8	-0.178	-0.01	-0.17	-0.08	0.13	-0.25	-0.238	.839 ^a	-0.258	-0.049	0.04	-0.084	0.02	-0.11	0.053	0.017	0.039	0.011	0.055	0.053
	X9	0.084	-0.01	-0.05	-0.04	-0.06	-0.12	-0.036	-0.26	.906 ^a	-0.236	0.011	-0.008	-0	-0.064	0.014	0.039	-0.02	-0.029	-0.055	-0.09
	X10	-0.041	-0.027	0.11	-0.09	-0.07	-0.15	0.063	-0.05	-0.236	.881 ^a	-0.17	-0.011	0.07	-0.11	-0.185	0.007	-0.04	0.028	-0.027	-0.003
	X11	-0.048	-0.173	-0.15	0	-0.08	-0.08	0.023	0.04	0.011	-0.173	.863 ^a	-0.187	0.23	-0.04	-0.112	-0.081	-0.1	-0.059	0.026	-0.034
	X12	-0.124	0.033	-0.06	-0.07	0.03	0.058	-0.135	-0.08	-0.008	-0.011	-0.19	.916 ^a	-0.12	-0.032	0.061	-0.017	-0.12	0.007	-0.037	-0.027
	X13	-0.045	-0.04	-0.03	-0.08	0	-0.15	-0.154	0.02	-0.001	0.065	0.228	-0.119	.867 ^a	-0.272	-0.04	-0.059	-0.13	0.063	-0.047	-0.054
	X14	-0.064	-0.037	-0.13	0.095	-0.13	0.116	-0.064	-0.11	-0.064	-0.11	-0.04	-0.032	-0.27	.893 ^a	-0.198	-0.017	-0.02	0.058	-0.02	-0.038
	X15	-7.73E-05	-0.079	-0.01	-0.03	-0.03	0.093	-0.035	0.05	0.014	-0.185	-0.11	0.061	-0.04	-0.198	.846 ^a	-0.209	0.118	-0.031	-0.022	-0.038
	X16	-0.035	-0.116	-0.08	-0.09	-0.03	-0.18	-0.042	0.02	0.039	0.007	-0.08	-0.017	-0.06	-0.017	-0.209	.812 ^a	-0.18	0.177	0.076	0.08
	X17	0.026	-0.083	-0.06	-0.08	0.08	0.127	-0.096	0.04	-0.018	-0.044	-0.1	-0.118	-0.13	-0.02	0.118	-0.178	.881 ^a	-0.166	-0.027	-0.102
	X18	-0.076	-0.123	-0.05	-0.04	-0.04	-0.07	-0.026	0.01	-0.029	0.028	-0.06	0.007	-0.06	0.058	-0.031	0.177	-0.17	.893 ^a	-0.207	-0.047
	X19	-0.153	-0.116	-0.03	-0.01	0.02	-0.16	-0.014	0.06	-0.055	-0.027	0.026	-0.037	-0.05	-0.02	-0.022	0.076	-0.03	-0.207	.889 ^a	-0.322
	X20	-0.049	-0.028	-0.06	-0.08	-0.07	-0.13	0.008	0.05	-0.09	-0.003	-0.03	-0.027	-0.05	-0.038	-0.038	0.08	-0.1	-0.047	-0.322	.912 ^a

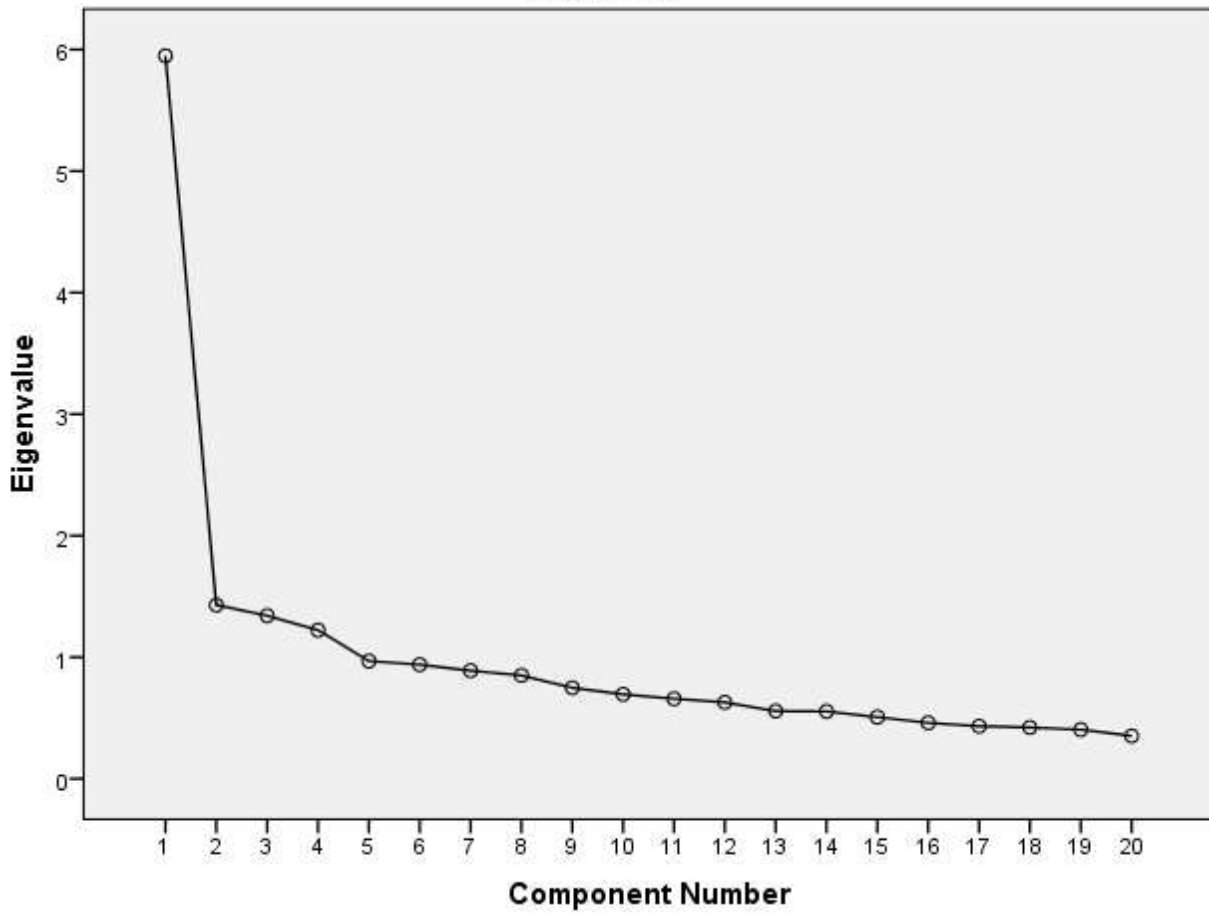
a. Measures of Sampling Adequacy(MSA)

Total Variance Explained

Component	Initial Eigenvalues			Extraction Sums of Squared Loadings			Rotation Sums of Squared Loadings		
	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %
1	5.949	29.744	29.744	5.949	29.744	29.744	2.641	13.207	13.207
2	1.429	7.144	36.888	1.429	7.144	36.888	2.581	12.907	26.114
3	1.341	6.707	43.595	1.341	6.707	43.595	2.556	12.782	38.896
4	1.223	6.113	49.708	1.223	6.113	49.708	2.162	10.812	49.708
5	.968	4.839	54.547						
6	.938	4.692	59.240						
7	.889	4.443	63.683						
8	.850	4.249	67.932						
9	.748	3.740	71.672						
10	.694	3.472	75.143						
11	.658	3.290	78.433						
12	.628	3.142	81.575						
13	.556	2.781	84.357						
14	.554	2.768	87.124						
15	.507	2.533	89.657						
16	.460	2.299	91.956						
17	.432	2.160	94.116						
18	.421	2.107	96.222						
19	.404	2.019	98.241						
20	.352	1.759	100.000						

Extraction Method: Principal Component Analysis.

Scree Plot



Rotated Component Matrix^a

	Component			
	1	2	3	4
X19	.722	.140	.083	.290
X18	.711	.169	.005	.101
X20	.646	.172	.151	.280
X1	.507	.132	.282	.045
X7	.034	.661	.018	.388
X13	.249	.633	.033	.200
X3	.129	.563	.272	.092
X17	.390	.555	.158	-.102
X12	.270	.554	.163	.071
X14	.109	.486	.422	.220
X15	.016	.090	.694	.082
X11	.266	.114	.616	.077
X10	.193	-.080	.565	.501
X16	-.161	.384	.556	.036
X5	.281	.108	.500	.104
X2	.440	.232	.445	.041
X4	.372	.167	.388	.038
X6	.190	.091	.048	.744
X9	.200	.169	.211	.685
X8	.057	.418	.080	.651

Extraction Method: Principal Component Analysis.

Rotation Method: Varimax with Kaiser Normalization.

a. Rotation converged in 7 iterations.

Halaman ini sengaja dikosongkan

Biografi Penulis



Wahyu Adistya RIndarti dilahirkan di Surabaya pada 19 November 1992. Penulis telah menempuh pendidikan formal di SD Hangtuh X Juanda, Sidoarjo (1998-2005), SMP Negeri 2 Waru, Sidoarjo (2005-2008), SMA Kemala Bhayangkari 1 Surabaya (2008-2011), dilanjutkan dengan menempuh gelar Sarjana Teknik di Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya pada jurusan Desain Produk Industri – Desain Interior (2011-2015), dan menyelesaikan pendidikan

Magister di Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya dengan bidang keahlian Manajemen Proyek Konstruksi pada jurusan Teknik Sipil. Penulis dapat dihubungi melalui email : adistyarindarti@gmail.com.

Halaman ini sengaja dikosongkan