



TUGAS AKHIR - RP141501

PEMODELAN DAMPAK PEMBANGUNAN OUTER EAST RING ROAD TERHADAP EKONOMI PADA KAWASAN SURABAYA TIMUR

ADELYA SUSWANTO PUTRI
3612 100 057

Dosen Pembimbing
Cahyono Susetyo, ST., M.Sc., Ph.D.

JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
Surabaya 2016



FINAL PROJECT - RP141501

MODELING OUTER EAST RING ROAD DEVELOPMENT IMPACT TO ECONOMIC IN EAST SURABAYA AREA

ADELYA SUSWANTO PUTRI
3612 100 057

Advisor
Cahyono Susetyo, ST., M.Sc., Ph.D.

DEPARTMENT OF URBAN AND REGIONAL PLANNING
Faculty of Civil Engineering and Planning
Sepuluh Nopember Institute of Technology
Surabaya 2016

LEMBAR PENGESAHAN
PEMODELAN DAMPAK PEMBANGUNAN OUTER EAST
RING ROAD TERHADAP EKONOMI PADA KAWASAN
SURABAYA TIMUR

TUGAS AKHIR

Ditujukan Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat
Memperoleh Gelar Sarjana Teknik
Pada
Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember

Oleh

ADELYA SUSWANTO POTRI
NRP. 3612100057

Disetujui oleh Pembimbing Tugas Akhir :

Cahyono Susetyo, ST., M.Sc., Ph.D.

NIP. 197801082003121002

SURABAYA, JULI 2016



PEMODELAN DAMPAK PEMBANGUNAN OUTER EAST RING ROAD TERHADAP EKONOMI PADA KAWASAN SURABAYA TIMUR

Nama Mahasiswa : Adelya Suswanto Putri
NRP : 36 12 100 057
Jurusan : Perencanaan Wilayah dan Kota
Dosen Pembimbing : Cahyono Susetyo, S.T.,M.Sc.

ABSTRAK

Kota Surabaya mengalami peningkatan jumlah penduduk dari periode ke periode. Peningkatan jumlah penduduk ini diikuti juga dengan penambahan infrastruktur, yaitu jalan. Pembangunan infrastruktur memiliki berbagai dampak dan salah satunya akan berdampak pada ekonomi pada suatu wilayah. Pembangunan Jalur Lingkar Luar Timur (OERR) merupakan salah satu rencana pembangunan infrastruktur yang akan melewati 6 Kecamatan di Surabaya Timur dan berhubungan langsung dengan Kota Sidoarjo. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dampak pembangunan OERR terhadap ekonomi pada kawasan Surabaya Timur. Sasaran yang disusun adalah mengidentifikasi faktor-faktor yang berpengaruh sebagai dampak pembangunan OERR, kemudian membuat model dampak pembangunan OERR terhadap ekonomi di kawasan Surabaya Timur.

Penelitian ini menggunakan teknik analisa Delphi dalam menjawab sasaran pertama dan cost benefit analysis dalam menjawab sasaran kedua. Output yang dihasilkan dari penelitian ini merupakan model dampak pembangunan OERR terhadap ekonomi, yang merupakan hasil perhitungan cost benefit ratio. Hasilnya, didapatkan nilai benefit yang lebih besar dibandingkan dengan nilai cost. Dimana dalam simulasi menggunakan software @Risk didapatkan nilai total benefit minimum sebesar 34.4 miliar rupiah dan total benefit maksimum sebesar 83.3 miliar rupiah dengan probabilitas sebesar 90%.

Kata Kunci: *dampak pembangunan infrastruktur; cost benefit analysis, Jalur Lingkar Luar Timur*

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

MODELING OUTER EAST RING ROAD DEVELOPMENT IMPACT TO ECONOMIC IN EAST SURABAYA AREA

Name : Adelya Suswanto Putri
NRP : 36 12 100 057
Department : Perencanaan Wilayah dan Kota
Supervisor : Cahyono Susetyo, S.T.,M.Sc.

ABSTRACT

Surabaya city has increasing number of population from period to period which has to be followed by the addition of infrastructure, namely road. Infrastructure development has many impacts, and one of them is in regional economy aspect. Outer East Ring Road development is an infrastructure development planning which surpass 6 districts in East Surabaya all the way through Sidoarjo Regency. This research's purpose is to know the economic impact of OERR development to East Surabaya Area. The goals are to identify the determining factors of OERR development's impact and to create a model based on OERR development's economic impact to East Surabaya Area.

This research is conducted by using Delphi and Cost Benefit Analysis as analytical method. The output from this research is a model of OERR development's economic impact to East Surabaya Area, as the result of cost benefit ratio. The benefit value is more than the cost value, which in the simulation with @Risk software, the minimum total benefit value is 34.4 billions rupiah and the maximum total benefit value is 83.3 billions rupiah, and the probability is about 90%.

Keywords: *infrastructure development impacts; Outer East Ring Road; dynamic system*

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PENGESAHAN	v
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	ix
KATA PENGANTAR.....	xi
DAFTAR ISI.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xvii
DAFTAR TABEL	xix
DAFTAR GAMBAR.....	xxi
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	6
1.3 Tujuan dan Sasaran	6
1.4 Ruang Lingkup	7
1.4.1 Ruang Lingkup Wilayah	7
1.4.2 Ruang Lingkup Pembahasan.....	11
1.4.3 Ruang Lingkup Substansi	11
1.5 Manfaat Penelitian.....	11
1.5.1 Manfaat Teoritis.....	11
1.5.2 Manfaat Praktis	11
1.6 Sistematika Penulisan.....	11
BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA.....	15
2.1 Dampak Pembangunan.....	15
2.2 Infrastruktur.....	15
2.2.1 Pengertian.....	15
2.2.2 Infrastruktur Jalan	18
2.2.3 Dampak Pembangunan Infrastruktur Jalan	21
2.3 Pertumbuhan Ekonomi	24

2.3.1	Dampak Pembangunan Infrastruktur terhadap Ekonomi Wilayah	27
2.4	Studi Kelayakan	32
2.5	Cost Benefit Analysis.....	33
2.5.1	Pengertian CBA	33
2.5.2	Pengertian Cost	34
2.5.3	Pengertian Benefit.....	35
2.5.4	Tahapan <i>Cost Benefit Analysis</i>	35
2.5.5	Metode Perhitungan <i>Cost Benefit Analysis</i>	38
2.6	Sintesa Pustaka	42
BAB 3 METODOLOGI PENELITIAN.....		45
3.1	Pendekatan Penelitian.....	45
3.2	Jenis Penelitian	46
3.3	Variabel Penelitian	46
3.4	Metode Penelitian.....	50
3.4.1	Penentuan Populasi dan Sampel	50
3.4.2	Metode Pengumpulan Data.....	53
3.4.3	Metode dan Teknik Analisis Data.....	56
3.5	Tahapan Penelitian	62
BAB 4 HASIL DAN PEMBAHASAN.....		65
4.1	Gambaran Umum Wilayah Penelitian.....	65
4.1.1	Gambaran Umum Kota Surabaya	65
4.1.2	Gambaran Umum Wilayah Penelitian	74
4.2	Identifikasi Variabel-Variabel Berpengaruh Sebagai Dampak Pembangunan <i>Outer East Ring Road</i> Terhadap Dinamika Ekonomi di Kawasan Surabaya Timur.....	90
4.3	Memodelkan Dampak Pembangunan <i>Outer East Ring Road</i> Terhadap Ekonomi pada Kawasan Surabaya Timur.....	103
4.3.1	Perhitungan Biaya dan Manfaat.....	103
4.3.2	Evaluasi Ekonomi	108
4.3.3	Model <i>Cost Benefit Analysis</i>	115

BAB V KESIMPULAN DAN REKOMENDASI	119
5.1 Kesimpulan.....	119
5.2 Rekomendasi	119
DAFTAR PUSTAKA.....	121
LAMPIRAN A.....	125
LAMPIRAN B	133
LAMPIRAN B1	133
LAMPIRAN B2	139
LAMPIRAN B3	165
BIODATA PENULIS.....	181

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

DAFTAR LAMPIRAN

LAMPIRAN A..... Error! Bookmark not defined.

LAMPIRAN B..... Error! Bookmark not defined.

LAMPIRAN B1**Error! Bookmark not defined.**

LAMPIRAN B2**Error! Bookmark not defined.**

LAMPIRAN B3**Error! Bookmark not defined.**

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

DAFTAR TABEL

- Tabel 2. 1 Kajian Mengenai Dampak Pembangunan Infrastruktur Jalan **Error! Bookmark not defined.**
- Tabel 2. 2 Kajian Mengenai Pertumbuhan Ekonomi Wilayah **Error! Bookmark not defined.**
- Tabel 2. 3 Sintesa Kajian Teori **Error! Bookmark not defined.**
- Tabel 3. 1 Variabel Penelitian **Error! Bookmark not defined.**
- Tabel 3. 3 Stakeholder dalam penelitian **Error! Bookmark not defined.**
- Tabel 3. 4 Teknik Pengumpulan Data Primer **Error! Bookmark not defined.**
- Tabel 3. 5 Teknik Pengumpulan Data Sekunder **Error! Bookmark not defined.**
- Tabel 3. 6 Teknik Analisis Data **Error! Bookmark not defined.**
- Tabel 4. 1 Luas Wilayah per Kecamatan Kota Surabaya **Error! Bookmark not defined.**
- Tabel 4. 2 PDRB Kota Surabaya Atas Dasar Harga Berlaku Menurut Lapangan Usaha Tahun 2010-2014 (juta Rupiah) **Error! Bookmark not defined.**
- Tabel 4. 3 Jumlah Penduduk pada Kawasan Penelitian... **Error! Bookmark not defined.**
- Tabel 4. 4 Jumlah Penduduk pada Usia Produktif **Error! Bookmark not defined.**
- Tabel 4. 5 Data PDRB per Kecamatan .. **Error! Bookmark not defined.**
- Tabel 4. 6 Jumlah Keluarga Miskin **Error! Bookmark not defined.**
- Tabel 4. 7 Jumlah Keluarga Sejahtera ... **Error! Bookmark not defined.**
- Tabel 4. 8 Hasil Analisa Delphi Tahap 1 **Error! Bookmark not defined.**

Tabel 4. 9 Eksplorasi Responden Analisa Delphi Tahap 1
.....**Error! Bookmark not defined.**
Tabel 4. 10 Hasil Analisa Delphi Tahap 2**Error! Bookmark
not defined.**
Tabel 4. 11 Perhitungan Biaya Manfaat (Rupiah) **Error!
Bookmark not defined.**
Tabel 4. 12 Biaya dan Manfaat Pembangunan JLLT..... **Error!
Bookmark not defined.**
Tabel 4. 13 Arus Kas (*Cash Flow*) Perhitungan Analisis NPV
.....**Error! Bookmark not defined.**

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1 Batas Wilayah Penelitian .. **Error! Bookmark not defined.**

Gambar 2. 1 Hubungan Antara Sistem Sosial, Ekonomi, Infrastruktur, dan Lingkungan Alam **Error! Bookmark not defined.**

Gambar 2. 2 Lima Tahapan CBA **Error! Bookmark not defined.**

Gambar 3. 1 Tahap Analisis Delphi **Error! Bookmark not defined.**

Gambar 3. 2 Proses Analisa *Cost Benefit Analysis* **Error! Bookmark not defined.**

Gambar 3. 3 Tahapan Penelitian **Error! Bookmark not defined.**

Gambar 4. 1 Peta Administrasi Kota Surabaya **Error! Bookmark not defined.**

Gambar 4. 2 Ruas Jalan di Kecamatan Kenjeran yang akan digunakan sebagai JLLT **Error! Bookmark not defined.**

Gambar 4. 3 Pembangunan JLLT di Kecamatan Rungkut **Error! Bookmark not defined.**

Gambar 4. 4 Jalan di perumahan Pakuwon City yang akan digunakan untuk mendukung jalan JLLT **Error! Bookmark not defined.**

Gambar 4. 5 Perumahan dan Fasilitas Umum di Kecamatan Bulak yang terkena pembebasan lahan .. **Error! Bookmark not defined.**

Gambar 4. 6 Perumahan Developer yang dibangun di sekitar kawasan JLLT **Error! Bookmark not defined.**

Gambar 4. 7 Peta Batas Wilayah Penelitian . **Error! Bookmark not defined.**

Gambar 4. 8 Peta Landuse Wilayah Penelitian **Error! Bookmark not defined.**

Gambar 4. 9 Peta Rencana Jaringan JalanPeta Rencana Jaringan Jalan.....**Error! Bookmark not defined.**
Gambar 4. 10 Diagram Alur Analisa Delphi **Error! Bookmark not defined.**
Gambar 4. 11 Diagram Alir Biaya Manfaat..**Error! Bookmark not defined.**
Gambar 4. 12 Simulasi *Benefit Cash Flow* ...**Error! Bookmark not defined.**

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pembangunan dalam konteks penataan dan pengembangan wilayah adalah berbagai jenis kegiatan, baik yang mencakup sektor pemerintah maupun masyarakat dilaksanakan dalam rangka memperbaiki tingkat kesejahteraan hidup masyarakat (Santosa, 2000). Teori pembangunan dalam ilmu sosial dapat dibagi ke dalam dua paradigma besar, modernisasi dan ketergantungan (Lewwellen, 1995; Larrin, 1994; Kiely, 1995; dalam Tikson, 2005). Paradigma modernisasi mencakup teori-teori makro tentang pertumbuhan ekonomi dan perubahan sosial dan teori-teori mikro tentang nilai-nilai individu yang menunjang proses perubahan. Paradigma ketergantungan mencakup teori-teori keterbelakangan (*under-development*), ketergantungan pembangunan (*dependent development*), dan sistem dunia (*world sistem theory*). Pembangunan adalah proses perubahan yang mencakup seluruh sistem sosial, seperti politik, ekonomi, infrastruktur, pertahanan, pendidikan dan teknologi, kelembagaan, dan budaya (Alexander, 1994). Proses pembangunan terjadi di semua aspek kehidupan masyarakat, ekonomi, sosial, budaya, politik, yang berlangsung pada level makro (nasional) dan mikro.

Makna penting dari pembangunan adalah adanya kemajuan/perbaikan (*progress*), pertumbuhan dan diversifikasi. Dapat dikatakan bahwa tiap pembangunan pasti memiliki dampak. Dampak adalah suatu perubahan

yang terjadi sebagai akibat suatu aktivitas. Aktivitas tersebut dapat bersifat alamiah, baik kimia, fisik, maupun biologi (Soemarwoto, 2001). Aktivitas pembangunan akan menghasilkan dampak, baik pada manusia ataupun lingkungan hidup. Dampak terhadap manusia yakni meningkat atau menurunnya kualitas hidup manusia (Wardhana, 2001). Identifikasi dampak merupakan langkah yang sangat penting. Langkah-langkah yang harus dilakukan dalam mengidentifikasi dampak adalah menyusun berbagai dampak yang menonjol yang diperkirakan akan timbul, serta menuliskan semua aktivitas pembangunan yang menimbulkan dampak sebagai sumber dampak (Fandeli, 2004).

Dampak dari upaya pengembangan suatu kota yang dilakukan berdasarkan pada peran dan fungsi kota melalui suatu kebijakan pembangunan kota pada aspek fisik dapat meliputi meningkatnya intensitas penggunaan lahan kota, meningkatnya penyediaan sarana dan prasarana kota, serta menurunnya kualitas lingkungan kota (Khairuddin, 2000). Usaha untuk memperbaiki kondisi lingkungan sebagai tempat hidup manusia yang layak akan bertitik tolak pada pembangunan dan penyediaan sarana dan prasarana. Kurangnya penyediaan sarana dan prasarana tersebut, maka diperlukan adanya peningkatan dan jumlah sesuai dengan kebutuhan. Sarana dan prasarana tersebut meliputi perumahan, air minum, listrik, fasilitas sosial lainnya dan jaringan jalan (Ilhami, 1998). Infrastruktur dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia dalam lingkup sosial dan ekonomi.

Kota Surabaya selalu mengalami perkembangan dari waktu ke waktu, sejalan dengan dinamika masyarakatnya. Hal ini disebabkan karena perkembangan ruang kota ditentukan oleh tiga faktor utama yaitu masyarakat, kegiatan masyarakat dan pola pergerakan antar pusat kegiatan masyarakat satu dengan lainnya (Mulyandari, 2010). Perkembangan penduduk di Kota Surabaya akan diiringi dengan perkembangan kebutuhan fasilitas dan sistem prasarana wilayah. Dalam naskah akademis RTRW Kota Surabaya Tahun 2009-2029, terdapat beberapa strategi pengembangan sistem prasarana wilayah kota yang meliputi pengembangan sistem jaringan transportasi yang terpadu. Salah satu strategi pengembangan sistem transportasi adalah rencana pengembangan jaringan jalan yang terletak pada jalan ruas Gunung Anyar-Tambak Wedi (Jalan Lingkar Luar Timur/Outer East Ring Road) dimana termasuk rencana jaringan jalan arteri primer.

Berdasarkan Peraturan Walikota Surabaya nomor 67 tahun 2012 tentang Rencana Aligment Koridor Jalan Lingkar Luar Timur Kota Surabaya, disebutkan bahwa pembangunannya bertujuan untuk mengarahkan pembangunan di Kota Surabaya dengan memanfaatkan ruang wilayah secara berdaya guna, berhasil guna, selaras, serasi, seimbang dan berkelanjutan, dalam rangka meningkatkan kesejahteraan dan perekonomian masyarakat. Pengembangan Jalur Lingkar Luar Timur dilakukan guna mendukung akses penduduk menuju Bandara Juanda Baru terminal 2-3, serta diharapkan mampu mengurangi kemacetan.

Pembangunan *Outer East Ring Road* (OERR) diprediksi akan selesai pada tahun 2017. Walikota Surabaya, Tri Rismaharini, mengatakan bahwa alur akses JLLT memiliki panjang 17 kilometer (km) dengan lebar 60 meter (m) yang membentang dari wilayah Kenjeran-Bulak-Mulyorejo-Sukolilo-Rungkut-Gunung Anyar. Berdasarkan Rencana Struktur Wilayah Laut Kota Surabaya tahun 2014-2034 yang dibagi dalam empat zona pengembangan dimana pembagian didasarkan pada kondisi, karakteristik dan potensi yang dimiliki oleh laut, Jalur Luar Lingkaran Timur masuk pada zona III, dengan fungsi kegiatan utama wisata bahari/laut, areal penangkapan dan budidaya perikanan, dan alur pelayanan kapal nelayan.

Jalan lingkaran luar timur akan melintasi enam kecamatan mulai Kecamatan Bulak, Mulyorejo, Sukolilo, Kenjeran, Rungkut hingga Gunung Anyar. Proyek tersebut akan tersambung dengan wilayah Sidoarjo di kawasan Tambak Oso, Kecamatan Waru yang merupakan akses menuju Bandara Juanda. Jalan ini nanti akan menghubungkan Jembatan Suramadu dan Bandara Juanda. Untuk mendukung pembangunan jalan ini rencananya akan dibebaskan lahan sepanjang 18 kilometer. Pihak pemerintah akan berkoordinasi dengan camat serta lurah guna persiapan pembebasan lahan (Purnawati, 2015).

Adanya aktivitas perubahan guna lahan dapat berpengaruh pada kegiatan perekonomian kawasan yang dilewati oleh jalur tersebut. Sebagai contoh adalah pembangunan jalan MERR yang memiliki dampak bagi ekonomi di kawasan tersebut. Laju roda ekonomi di

kawasan tersebut bergerak sangat cepat. Warga sekitar yang sebelumnya tak pernah berpikir jika rumahnya berada di tepi jalan besar, mulai tergerak untuk membangun kawasan usaha. Beberapa kawasan di tepi jalan Ir. Soekarno yang semula tak berfungsi, kini sudah terbangun kawasan bisnis baru mulai dari restoran, mini market, hingga kompleks ruko. Dampak adanya pembangunan MERR selain dapat menciptakan kawasan ekonomi baru di sekitarnya juga menyebabkan meningkatnya nilai lahan. Harga tanah di kawasan Kedung Asem yang dulunya Rp 2 juta per meter persegi, kini meningkat menjadi Rp 5 juta hingga Rp 6 juta per meter persegi. Nilai jual objek pajak (NJOP) di lokasi tersebut juga terus meningkat. Pada tahun 2014 NJOP sekitar Rp 1,7 juta, sedangkan pada tahun 2015 sebesar Rp 2,1 juta (Wirjawan, 2014).

Berdasarkan teori serta fakta di atas, pembangunan OERR memberikan dampak pada ekonomi masyarakat, khususnya yang berada di wilayah Surabaya Timur. Aspek ekonomi sebagai variabel inti dalam mencerminkan dinamika wilayah akan mengalami perubahan jika ada suatu kebijakan atau rencana yang diberlakukan dalam wilayah tersebut. Dalam hal ini perlu dikaji bagaimana pengaruh pembangunan *Outer East Ring Road* dalam memecahkan permasalahan Kota Surabaya dari sudut pandang yang lebih komprehensif. Oleh karena itu diperlukan penelitian mengenai dampak pembangunan *Outer East Ring Road* terhadap ekonomi pada Kawasan Surabaya Timur.

1.2 Rumusan Masalah

Semakin berkembangnya suatu kota, maka pemenuhan infrastruktur kota juga harus diperhatikan. Infrastruktur dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan sosial serta ekonomi masyarakat. Pertumbuhan yang cukup tinggi di Kota Surabaya, menyebabkan Pemerintah Kota Surabaya memiliki kewajiban untuk menambah infrastruktur kota. Pembangunan *Outer East Ring Road* (OERR) merupakan salah satu strategi pengembangan sistem sarana kota yang juga diharapkan mampu memecahkan masalah kemacetan di Kota Surabaya. Namun, berkaca pada pembangunan jalan MERR yang memiliki dampak pada ekonomi di sekitarnya, pembangunan OERR juga diprediksi akan mengalami hal yang serupa. Pembangunan OERR akan memberikan dampak bagi ekonomi pada Kecamatan Kenjeran hingga Kecamatan Gunung Anyar yang dilalui oleh OERR. Sehingga dalam penelitian ini dapat dirumuskan suatu masalah yaitu, *Bagaimanakah pemodelan dampak pembangunan OERR terhadap ekonomi di Kawasan Surabaya Timur?*

1.3 Tujuan dan Sasaran

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui skenario dampak pembangunan *Outer East Ring Road* terhadap ekonomi pada Kawasan Surabaya Timur.

Berdasarkan tujuan penelitian maka dapat ditentukan sasaran dalam penelitian ini meliputi:

1. Mengidentifikasi faktor-faktor yang berpengaruh sebagai dampak pembangunan OERR terhadap dinamika ekonomi.

2. Memodelkan dampak pembangunan OERR terhadap ekonomi pada Kawasan Surabaya Timur.

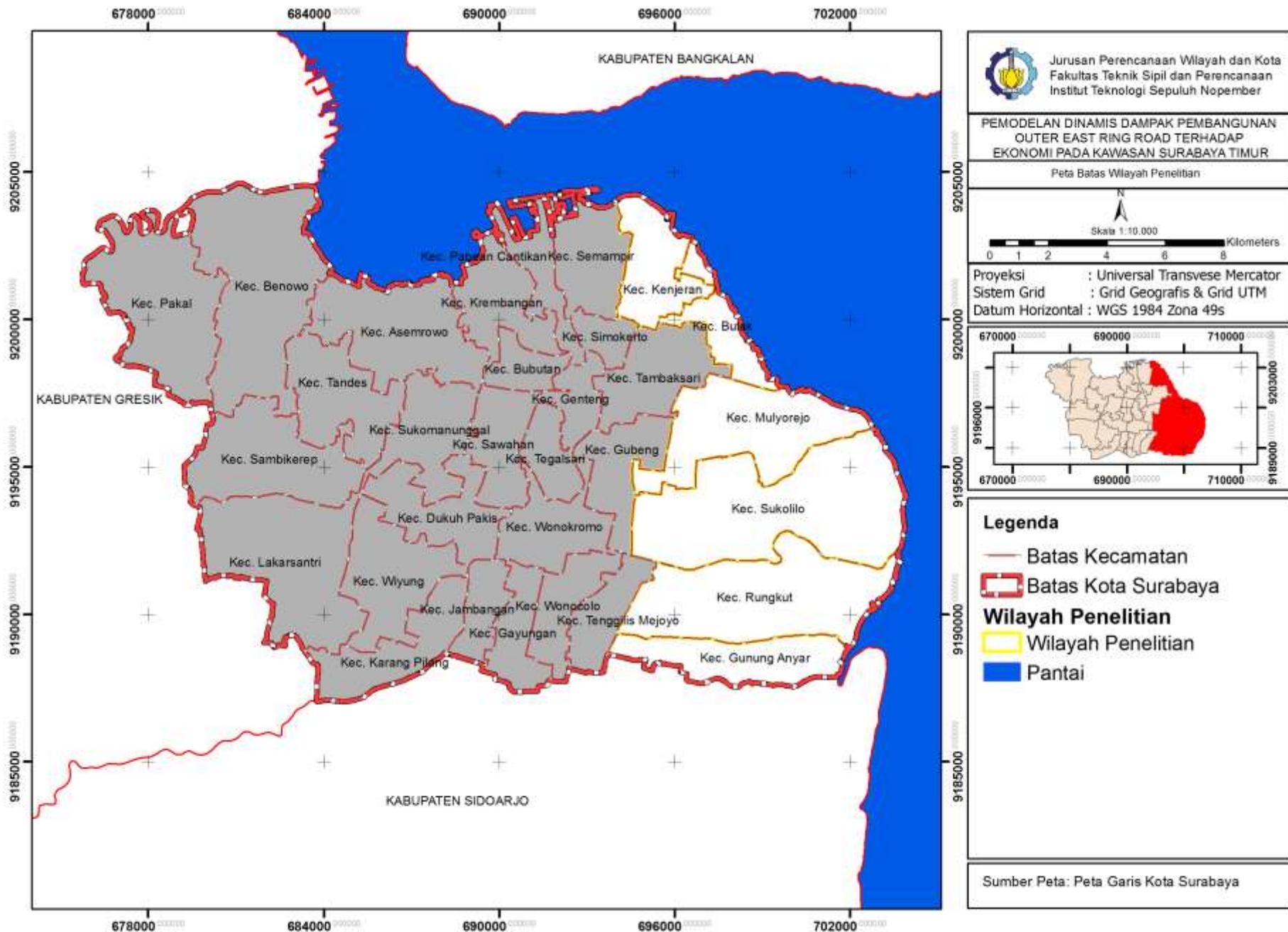
1.4 Ruang Lingkup

Ruang lingkup studi ini terbagi menjadi tiga bagian, yaitu ruang lingkup wilayah, ruang lingkup pembahasan, dan ruang lingkup substansi. Ruang lingkup wilayah, menjelaskan batasan wilayah studi secara fisik dan administratif. Ruang lingkup pembahasan, menjelaskan mengenai pembahasan batasan cakupan penelitian tersebut. Ruang lingkup substansi merupakan penjelasan mengenai cakupan pembahasan yang terkait dengan penelitian.

1.4.1 Ruang Lingkup Wilayah

Ruang lingkup penelitian ini adalah Kawasan Surabaya Timur yang meliputi Kecamatan Bulak, Mulyorejo, Kenjeran, Sukolilo, Rungkut hingga Gunung Anyar serta kawasan koridor jalan *Middle East Ring Road* (MERR) yang merupakan kawasan yang digunakan sebagai asumsi.

“Halaman ini sengaja dikosongkan”



Gambar 1.1 Batas Wilayah Penelitian

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

1.4.2 Ruang Lingkup Pembahasan

Ruang lingkup pembahasan yang akan dibahas dalam penelitian ini meliputi identifikasi faktor-faktor yang menjadi dampak pembangunan OERR terhadap ekonomi pada Kawasan Surabaya Timur, yang kemudian memunculkan skenario dampak pembangunan OERR terhadap ekonomi pada Kawasan Surabaya Timur.

1.4.3 Ruang Lingkup Substansi

Penelitian ini memiliki ruang lingkup substansi yang berkaitan dengan teori-teori dan konsep yang digunakan antara lain adalah teori dampak pembangunan infrastruktur jalan, teori dampak pembangunan infrastruktur terhadap ekonomi wilayah, dan *cost benefit analysis*.

1.5 Manfaat Penelitian

1.5.1 Manfaat Teoritis

Secara teoritis, penelitian ini dapat digunakan sebagai referensi untuk penelitian dalam disiplin ilmu bidang Perencanaan Wilayah dan Kota, khususnya Pemodelan Statistik maupun penelitian sejenis.

1.5.2 Manfaat Praktis

Secara praktis, penelitian ini dapat digunakan sebagai rekomendasi bagi pemerintah Kota Surabaya untuk upaya mengatasi dampak pembangunan Jalur Luar Lingkar Timur terhadap ekonomi pada Kawasan Surabaya Timur.

1.6 Sistematika Penulisan

Penelitian tugas akhir ini terdiri atas lima bab pembahasan, yaitu:

- **BAB I – Pendahuluan**

Bab ini menjelaskan mengenai latar belakang penelitian, rumusan permasalahan, tujuan dan sasaran penelitian, ruang lingkup penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika pembahasan.

- **BAB II - Tinjauan Pustaka**

Bab ini menjelaskan mengenai teori-teori yang digunakan atau dijadikan pedoman dalam melakukan proses analisa dalam mencapai tujuan penelitian dimana teori-teori yang diuraikan mengenai pemodelan dampak pembangunan terhadap ekonomi.

- **BAB III - Metodologi Penelitian**

Bab ini akan menjelaskan mengenai pendekatan yang digunakan dalam proses penelitian terutama dalam melakukan analisa, teknik pengumpulan data serta tahapan analisa yang digunakan dalam penelitian.

- **BAB IV – Hasil dan Pembahasan**

Bab ini berisi tentang gambaran umum wilayah penelitian, serta hasil analisis yang telah dilakukan selama penelitian.

- **BAB V – Kesimpulan**

Bab ini berisi tentang kesimpulan dari hasil pembahasan dalam penelitian.

Kerangka Berpikir



“Halaman ini sengaja dikosongkan”

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Dampak Pembangunan

Dampak adalah suatu perubahan yang terjadi sebagai akibat suatu aktivitas. Aktivitas tersebut dapat bersifat alamiah, baik kimia, fisik maupun biologi (Soemarwoto, 2001). Aktivitas pembangunan akan menghasilkan dampak, baik pada manusia ataupun lingkungan hidup. Dampak terhadap manusia yakni meningkat atau menurunnya kualitas hidup manusia, sedangkan dampak bagi lingkungan yakni meningkat atau menurunnya daya dukung alam yang akan mendukung kelangsungan hidup manusia (Wardhana, 2001).

2.2 Infrastruktur

2.2.1 Pengertian

Infrastruktur merupakan hal yang dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia dalam lingkup sosial dan ekonomi (Grigg, 1998). Menurut Kelompok Bidang Keahlian Manajemen Rekayasa Konstruksi ITB (2001), infrastruktur diartikan sebagai bangunan atau fasilitas fisik yang dikembangkan untuk mendukung pencapaian tujuan sosial dan ekonomi suatu masyarakat atau komunitas. Sedangkan Hudson (1997) menyatakan bahwa infrastruktur adalah sistem fasilitas public berasal dari dana public maupun privat, yang menyediakan pelayanan penting serta standar hidup berkelanjutan.

Infrastruktur merujuk pada sistem fisik yang menyediakan transportasi, pengairan, drainase, bangunan

gedung, dan fasilitas public (Hudson, 1997). Grigg (1998) membagi infrastruktur dalam enam kategori besar, yaitu:

1. Kelompok jalan (jalan, jalan raya, jembatan);
2. Kelompok pelayanan transportasi (transit, jalan rel, pelabuhan, bandar udara);
3. Kelompok air (air bersih, air kotor, semua sistem air termasuk jalan air);
4. Kelompok manajemen limbah (sistem manajemen limbah padat);
5. Kelompok bangunan dan fasilitas olahraga luar;
6. Kelompok produksi dan distribusi energy (listrik dan gas).

Fasilitas-fasilitas atau struktur-struktur dasar, peralatan-peralatan, instalasi-instalasi yang dibangun dan yang dibutuhkan untuk berfungsinya sistem sosial dan sistem ekonomi masyarakat disebut sebagai sistem infrastruktur. Sistem infrastruktur juga merupakan proses dengan keterlibatan berbagai aspek, interdisiplin, dan multi sectoral. Salah satu tantangan dalam perancangan sistem infrastruktur adalah mempertimbangkan bagaimana semua memberikan pengaruh pada lainnya, keterkaitan satu sama lain dan dampak-dampaknya (Grigg, 1998).



Gambar 2. 1 Hubungan Antara Sistem Sosial, Ekonomi, Infrastruktur, dan Lingkungan Alam

Sumber: Grigg, 1998

Berdasarkan gambar 2.1 dapat dilihat bahwa lingkungan alam merupakan pendukung dasar dari semua sistem yang ada. Peran infrastruktur sebagai mediator antara sistem ekonomi dan sosial dalam kehidupan dengan tetap didukung oleh lingkungan alam. Infrastruktur yang kurang berfungsi akan memberikan dampak terhadap kehidupan manusia dan sebaliknya infrastruktur yang berlebihan yang tidak memperhitungkan daya dukung lingkungan akan merusak alam yang pada akhirnya akan merugikan manusia dan makhluk hidup lainnya. Selain itu, berdasarkan gambar diatas dapat dilihat bahwa infrastruktur merupakan pendukung dari sistem sosial dan ekonomi, dimana sistem ekonomi didukung oleh sistem infrastruktur dan sistem sosial sebagai obyek dan sasaran didukung oleh sistem ekonomi. Oleh karena itu setiap perancangan dan

perencanaannya harus dilakukan secara terpadu dan menyeluruh.

2.2.2 Infrastruktur Jalan

Jalan merupakan suatu jalur dimana terjadinya perpindahan atau pergerakan dari manusia ataupun barang dari suatu tempat menuju tempat lain sesuai dengan tujuannya. Struktur jalan pada suatu kota dipengaruhi oleh pola jaringan transportasi kota tersebut dan pola jaringan transportasi kota tersebut akan sangat ditentukan oleh morfologi kota.

Jalan berperan penting dalam merangsang maupun mengantisipasi pertumbuhan ekonomi yang terjadi. Karena itu setiap negara melakukan investasi yang besar dalam meningkatkan kualitas dan kuantitas jalan. Sekitar 0,8% dari PDB negara berkembang dikeluarkan untuk pembangunan, pengembangan jalur, dan rehabilitasi jalan (Fay, 1999, 13). Pembangunan prasarana jalan turut berperan dalam merangsang tumbuhnya wilayah-wilayah baru yang akhirnya akan menimbulkan bangkitan jalan (*trip generation*) baru yang akan meningkatkan volume lalu lintas yang terjadi. Tumbuhnya kota-kota baru dalam mengantisipasi kebutuhan masyarakat akan perumahan dan lingkungan yang memadai tentunya membutuhkan akses baru untuk memberikan pelayanan terhadap wilayah tersebut.

Secara umum jaringan jalan dapat dikelompokkan berdasarkan struktur jaringannya atas enam kelompok (Bambang I.S., 1992 dan UU No.3 Tahun 1980 tentang Jalan) yaitu :

- a. Jaringan jalan berdasarkan pelayanan penghubung, terbagi atas :
 - Sistem jaringan jalan primer, adalah jaringan jalan yang menghubungkan kota/wilayah di tingkat nasional.
 - Sistem jaringan jalan sekunder, adalah jaringan jalan yang menghubungkan kota/wilayah di tingkat nasional. Sistem jaringan jalan sekunder, adalah jaringan jalan yang menghubungkan kawasan-kawasan di dalam kota.
- b. Jaringan jalan berdasarkan peranan (fungsi), terbagi atas :
 - Jalan arteri, merupakan jalan yang melayani angkutan jarak jauh dengan kecepatan rata-rata tinggi dan jumlah jalan masuk dibatasi secara efisien.
 - Jalan kolektor, merupakan jalan yang melayani angkutan jarak sedang (angkutan pengumpul/pembagi) dengan kecepatan rata-rata sedang dan jumlah jalan masuk masih dibatasi.
 - Jalan lokal, merupakan jalan yang melayani angkutan jarak dekat (angkutan setempat) dengan kecepatan rata-rata rendah dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi.
- c. Jaringan jalan berdasarkan peruntukkan dibedakan menjadi jenis jalan, yaitu :
 - Jalan umum, adalah jalan yang diperuntukkan untuk lalu lintas umum.
 - Jalan khusus, adalah jalan yang diperuntukkan untuk lalu lintas selain dari jalan umum atau jalan yang tidak diperuntukkan bagi lalu lintas umum seperti jalan di kompleks-komplek perkebunan,

kehutanan, pertambangan, kompleks hankam, jalan pipa, jalan inspeksi (irigasi dan gas).

- d. Jaringan jalan berdasarkan klasifikasi teknis, merupakan pembedaan jalan yang dihubungkan dengan kemampuan teknis jalan dalam mendukung beban lalu lintas (berat kendaraan) yang lewat di atasnya. Jaringan jalan berdasarkan klasifikasi teknis dibagi menjadi enam kelas jalan.
- e. Jaringan jalan berdasarkan status dan wewenang pembinaan, dibedakan atas :
 - Jalan nasional, adalah jaringan jalan primer, arteri dan kelas I pembinaannya dilakukan oleh pemerintah pusat.
 - Jalan provinsi, merupakan jalan kolektor primer dan kelas I yang pembinaannya dilakukan oleh pemerintah pusat dan juga oleh Pemda Tingkat I.
 - Jalan Kabupaten (Kotamadya), untuk jalan kabupaten terdiri dari jalan kolektor dan primer dimana kelas jalannya mayoritas merupakan jalan kelas III dan dibina oleh Pemda Tingkat II. Sedangkan untuk jalan kotamadya secara mutlak merupakan jaringan jalan sekunder dan kelas jalannya dari kelas I hingga kelas IV dan pembinaannya dilakukan oleh Pemda Kotamadya.
 - Jalan desa, umumnya merupakan jalan lokal dan akses untuk mencapai perkarangan rumah merupakan jalan lokal primer dan lokal sekunder serta pembinaannya dilakukan oleh pemerintahan desa setempat.
- f. Jaringan jalan berdasarkan kualitas permukaan, dibedakan atas :

- Jalan aspal dan campuran aspal beton, umumnya jalan aspal merupakan jalan Negara, provinsi, kabupaten/kotamadya
- Jalan kerikil, umumnya merupakan jalan kabupaten dan desa
- Jalan tanah

2.2.3 Dampak Pembangunan Infrastruktur Jalan

Setiap pembangunan yang menggunakan dan memerlukan lahan maupun merubah bentuk landscap permukaan pasti akan memberikan dampak bagi lingkungan di sekitar wilayah pembangunan tersebut. Dampak terhadap manusia, tumbuhan, binatang, tanah, tata air, udara dan fungsi lingkungan lainnya dalam skala mikro ataupun makro, tergantung pada skala pembangunan. Dampak dimaksud dalam bentuk yang diinginkan (tujuan) ataupun tidak diinginkan (effek). Tidak bisa dihindari bahwa eskalasi dampak yang tidak diinginkan sangat tergantung kepada design, konstruksi maupun kontrol (pengawasan) pada pembangunan yang akan maupun sedang dilaksanakan (Saragih, 2008).

Pembangunan sarana jalan raya harus memberikan manfaat bagi berbagai kepentingan sosio ekonomis masyarakat dilingkungannya. Wipper (1994) menyatakan ada dua hal penting yang seharusnya menjadi orientasi pembangunan sarana ini. Kedua hal itu adalah keselamatan dan kualitas kehidupan kerja. Artinya pembangunan ini tidak hanya memberikan kemudahan dan perlindungan fisik, tetapi seharusnya memberikan kesempatan kepada masyarakat untuk meningkatkan taraf hidupnya. Terbukanya (baca : kemudahan) akses dengan pihak lain (luar) memberikan peluang kepada masyarakat

untuk memperbaiki taraf hidupnya. Poister dan Harris (2000) menyatakan bahwa membangun sistem jalan raya harus memberikan dampak terhadap peningkatan kualitas layanan, efektifitas dalam segala hal dan penghematan. Suwardjoko (1990) mengungkapkan pembangunan jalan memiliki dampak terhadap tingkat pendapatan, nilai lahan dan kepadatan daerah pemukiman dan luas lahan.

Menurut Adisasmita (2011) beberapa manfaat yang berpotensi muncul akibat dari perkembangan sektor transportasi jalan adalah:

- a. Perubahan biaya relatif dari sarana transportasi tertentu terhadap sarana transportasi lainnya;
- b. Peningkatan pendapatan perkapita masyarakat;
- c. Peningkatan ketersediaan sarana transportasi;
- d. Peningkatan kualitas perjalanan (kecepatan, kenyamanan, kepercayaan) yang dihasilkan dari peningkatan kualitas sarana maupun teknologi infrastrukturnya.
- e. Pengaruh pada tata guna lahan akibat migrasi antar daerah dan perubahan pola pemukiman;
- f. Peningkatan aktivitas ekonomi yang pada akhirnya juga mempengaruhi timbulnya perubahan pola dan struktur konsumsi masyarakat;
- g. Perubahan demografis (struktur usia dan gender); serta
- h. Perubahan perilaku operasional dunia usaha setempat.

Sedangkan Siagian (1994) berpendapat bahwa dampak yang diakibatkan dari pembangunan infrastruktur jalan adalah sebagai berikut:

- a. Kelancaran lalu lintas
- b. Merangsang tumbuhnya aktivitas perekonomian
- c. Pertumbuhan PDRB
- d. Percepatan penyediaan infrastruktur

Tabel 2. 1 Kajian Mengenai Dampak Pembangunan Infrastruktur Jalan

No.	Sumber Teori	Faktor-Faktor Dampak Pembangunan Infrastruktur Jalan
1	Wipper (1994)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kemudahan dan perlindungan fisik 2. Peningkatan taraf hidup
2	Poister dan Harris (2000)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Peningkatan kualitas layanan 2. Efektivitas ekonomi 3. Penghematan
3	Suwardjoko (1990)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tingkat pendapatan 2. Nilai lahan 3. Luas lahan
4	Adisasmita (2011)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Perubahan biaya relative 2. Tingkat pendapatan 3. Peningkatan sarana transportasi 4. Peningkatan kualitas perjalanan 5. Tata guna lahan 6. Peningkatan aktivitas ekonomi 7. Perubahan demografis 8. Perubahan perilaku operasional
5	Siagian (1994)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kelancaran lalu lintas 2. Tumbuhnya perekonomian 3. Pertumbuhan PDRB 4. Percepatan penyediaan infrastruktur

Sumber: Hasil Kajian Pustaka, 2015

2.3 Pertumbuhan Ekonomi

Istilah pembangunan ekonomi dan pertumbuhan ekonomi sering digunakan secara bergantian. Akan tetapi beberapa ahli ekonomi tertentu telah menarik perperbedaan yang lazim antara istilah pembangunan ekonomi dan pertumbuhan ekonomi. Schumpeter dan Ursula (dalam Jhingan, 1992) mengemukakan bahwa pembangunan ekonomi mengacu pada masalah negara berkembang seangkan pertumbuhan ekonomi mengacu pada masalah negara maju. Masalah negara berkembang menyangkut pengembangan sumber-sumber yang tidak atau belum digunakan meskipun penggunaannya telah cukup dikenal. Sedangkan negara maju terkait dengan keberadaan sumber-sumber ekonomi yang ada telah digunakan pada batas tertentu. Pembangunan ekonomi daerah adalah suatu proses dimana pemerintah daerah dan masyarakatnya mengelola sumberdaya-sumberdaya yang ada dan membentuk suatu pola kemitraan antara pemerintah daerah dan sektor swasta untuk menciptakan lapangan kerja baru dan merangsang perkembangan kegiatan ekonomi (pertumbuhan ekonomi) dalam wilayah tersebut (Arsyad, 1999:108). Sedangkan Todaro (2002) mengartikannya sebagai suatu proses multidimensional yang menyangkut perubahan-perubahan dalam struktur ekonomi, pendapatan masyarakat, kelembagaan nasional maupun percepatan pertumbuhan ekonomi, pengurangan ketidakmerataan dan penghapusan dari kemiskinan mutlak. Berbeda dengan pembangunan Pembangunan regional pada dasarnya adalah berkenaan dengan tingkat dan perubahan selama kurun waktu tertentu suatu set (gugus) variabel-variabel, seperti produksi, penduduk,

angkatan kerja, rasio modal tenaga, dan imbalan bagi faktor (*factor returns*) dalam daerah dibatasi secara jelas. Laju pertumbuhan dari daerah-daerah biasanya diukur menurut output atau tingkat pendapatan. Pembangunan ekonomi daerah berorientasi pada proses. Suatu proses yang melibatkan pembentukan institusi baru, pembangunan industry alternative, perbaikan kapasitas tenaga kerja yang ada untuk menghasilkan produk yang lebih baik, identifikasi pasar-pasar baru, dan transformasi pengetahuan (Adisasmita 2005 dalam Manik, 2009:32).

Pada umumnya para ekonom memberikan pengetahuan yang sama mengenai pertumbuhan ekonomi yaitu sebagai kenaikan GDP/GNP saja tanpa memandang apakah kenaikan itu lebih besar atau lebih kecil dari tingkat pertumbuhan penduduk, atau apakah perubahan struktur ekonomi terjadi atau tidak (Arsyad, 1999). Pertumbuhan ekonomi wilayah adalah penambahan pendapatan masyarakat secara keseluruhan yang terjadi di wilayah tersebut, yaitu kenaikan seluruh nilai tambah (*value added*) yang terjadi di wilayah tersebut sehingga mempengaruhi PDRB dan kesejahteraan masyarakat. Pertambahan pendapatan itu diukur dalam nilai *riil*, artinya dinyatakan dalam harga konstan (Tarigan, 2005:46). Perhitungan pendapatan wilayah pada awalnya dibuat dalam harga berlaku. Namun agar dapat melihat pertambahan dari satu kurun waktu ke kurun waktu berikutnya, harus dinyatakan dalam nilai *riil*, artinya dinyatakan dalam harga konstan. Pendapatan wilayah menggambarkan balas jasa bagi faktor-faktor produksi yang beroperasi di daerah tersebut (tanah, modal, tenaga kerja, dan teknologi), yang berarti secara kasar dapat menggambarkan kemakmuran daerah tersebut.

Kemakmuran suatu wilayah ditentukan oleh besarnya nilai tambah yang tercipta di wilayah tersebut juga oleh seberapa besar terjadi *transfer payment*, yaitu bagian pendapatan yang mengalir ke luar wilayah atau mendapat aliran dana dari luar wilayah.

Menurut Fisher dan Kindleberger dalam Djojohadikusumo (1994), bahwa pertumbuhan ekonomi wilayah selain berkaitan dengan pendapatan masyarakat biasanya disertai dengan pergeseran permintaan dari sector primer ke sector sekunder. Pendapat Fisher ini kemudian didukung oleh Clark dengan menggunakan data *Cross Sectional* dari beberapa negara. Clark menyusun struktur kesempatan kerja menurut sector produksi dan tingkat pendapatan per kapita. Hasilnya, semakin tinggi tingkat pendapatan per kapita, maka makin kecil peranan sector primer dalam menyediakan kesempatan kerja. Chenery dan Taylor (1975), memperlihatkan corak perubahan struktur ekonomi ada hubungan antara besarnya pendapatan per kapita dengan presentase sumbangan berbagai sector ekonomi.

Pertumbuhan regional adalah produk dari banyak faktor, sebagian bersifat intern dan sebagian lagi bersifat ekstern dan sosio politik. Faktor-faktor yang berasal dari daerah itu sendiri meliputi distribusi faktor produksi seperti tanah, tenaga kerja, dan modal. Sedangkan salah satu penentu ekstern yang penting adalah tingkat permintaan dari daerah-daerah lain terhadap komoditi yang dihasilkan daerah tersebut. Glasson (1997) menjelaskan bahwa region dapat diklasifikasikan menjadi daerah homogeny (*homogenous region*), daerah

administrasi (*administrative region*) dan daerah nodal (*nodal region*).

Pertumbuhan ekonomi daerah yang berbeda-beda intensitasnya akan menyebabkan terjadinya ketimpangan atau disparitas ekonomi dan ketimpangan pendapatan antar daerah. Myrdal (1968) dan Friedman (1976) menyebutkan bahwa pertumbuhan atau perkembangan daerah akan menuju kepada divergensi terlebih pada pendapatan per kapita. Dengan adanya pertumbuhan ekonomi baik secara langsung maupun tidak langsung akan berpengaruh terhadap masalah ketimpangan regional. Ketimpangan dalam pembagian pendapatan adalah ketimpangan dalam perkembangan ekonomi antara berbagai daerah pada suatu wilayah yang akan menyebabkan pula ketimpangan tingkat pendapatan per kapita antar daerah.

2.3.1 Dampak Pembangunan Infrastruktur terhadap Ekonomi Wilayah

Perkembangan infrastruktur dengan pembangunan ekonomi mempunyai hubungan yang erat dan saling ketergantungan satu sama lain. perbaikan dan peningkatan infrastruktur pada umumnya akan dapat meningkatkan mobilitas penduduk, terciptanya penurunan ongkos pengiriman barang-barang, terdapatnya pengangkutan barang-barang dengan kecepatan yang lebih tinggi, dan perbaikan kualitas dari jasa- jasa pengangkutan tersebut. Marsuki (2005) dan Prof.Sjafrizal (2008) mengatakan bahwa untuk menciptakan dan meningkatkan kegiatan ekonomi diperlukan sarana infrastruktur yang memadai.Saat ini masalah infrastruktur menjadi agenda penting untuk

dibenahi pemerintah daerah, karena infrastruktur merupakan penentu utama keberlangsungan kegiatan pembangunan, diantaranya untuk mencapai target pembangunan ekonomi secara kualitatif maupun kuantitatif. Dalam jangka pendek pembangunan infrastruktur akan menciptakan lapangan kerja sektor konstruksi dalam jangka menengah dan panjang akan mendukung peningkatan efisiensi dan produktifitas sektor-sektor ekonomi terkait. Sehingga pembangunan infrastruktur dapat dianggap sebagai strategi untuk mendorong pertumbuhan ekonomi, pengentasan kemiskinan, peningkatan kualitas hidup, peningkatan mobilitas barang dan jasa, serta dapat mengurangi biaya investor dalam dan luar negeri (Marsuki, 2007). Hubungan infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi adalah secara langsung infrastruktur memberikan manfaat kepada rumah tangga (household) dan banyak dinikmati juga oleh perusahaan yang menyebabkan terjadinya pertumbuhan ekonomi dan pada akhirnya memberikan kesejahteraan (*Prud'homme*) (dalam Briceno dkk, 2004). Sedangkan Parikesit, et.al. (1999) mengatakan bahwa proses pembangunan infrastruktur akan mempengaruhi tata guna lahan yang memiliki hubungan dengan kegiatan perekonomian dan berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi.

Infrastruktur merupakan roda penggerak pertumbuhan ekonomi. Ketidacukupan infrastruktur merupakan salah satu kunci terjadinya hambatan bagi pertumbuhan ekonomi yang lebih cepat (Ndulu, et. al., 2005). Penelitian Ramírez dan Esfahani (1999) membuktikan bahwa infrastruktur mempunyai dampak kuat terhadap pertumbuhan ekonomi. Secara ekonomi

makro, ketersediaan jasa pelayanan infrastruktur mempengaruhi marginal productivity of private capital, sedangkan dalam konteks ekonomi mikro, ketersediaan jasa pelayanan infrastruktur berpengaruh terhadap pengurangan biaya produksi (Gie, 2002). Infrastruktur juga berpengaruh penting bagi peningkatan nilai konsumsi, peningkatan produktivitas tenaga kerja dan akses kepada lapangan kerja, serta peningkatan kemakmuran nyata dan terwujudnya stabilitas makro ekonomi, yaitu keberlanjutan fiskal, berkembangnya pasar kredit, dan pengaruhnya terhadap pasar tenaga kerja (Todaro, 2000). Simon Kuznet (1998) menyatakan bahwa pembangunan infrastruktur merupakan *public service obligation*, yaitu sesuatu yang seharusnya menjadi kewajiban pemerintah karena infrastruktur merupakan prasarana publik paling primer dalam mendukung kegiatan ekonomi suatu negara. Ketersediaan infrastruktur juga sangat menentukan tingkat keefisienan dan keefektifan kegiatan ekonomi serta merupakan prasyarat agar berputarnya roda perekonomian berjalan dengan baik. Pertumbuhan ekonomi suatu negara dipengaruhi oleh akumulasi modal (investasi pada tanah, peralatan, prasarana dan sarana serta sumber daya manusia), sumber daya alam, sumber daya manusia (*human resources*) baik dalam kuantitas maupun dalam tingkat kualitas penduduknya, kemajuan teknologi, akses terhadap informasi, keinginan untuk melakukan inovasi, dan mengembangkan diri serta budaya kerja. Lopez (2003) menemukan bahwa di negara-negara Amerika Latin kemunduran investasi infrastruktur publik akan menyebabkan perekonomian stagnan, ketimpangan sosial dan kerusakan lingkungan. Dampak

suatu aktivitas pembangunan terhadap perekonomian daerah bisa diukur melalui penciptaan lapangan kerja, peningkatan pendapatan per kapita, pertumbuhan dan peningkatan daya tarik investasi, produktivitas investasi, dan berbagai bentuk manfaat lainnya (Dixon, et.al, 1992). Direktur Jendral ADB untuk wilayah Asia Tenggara mengatakan bahwa pembangunan infrastruktur sangat penting untuk mendorong pertumbuhan ekonomi yang dibutuhkan Indonesia dalam upaya menciptakan lapangan pekerjaan dan melepaskan orang dari kemiskinan.

Tabel 2. 2 Kajian Mengenai Pertumbuhan Ekonomi Wilayah

No.	Sumber Teori	Indikator Dampak Pembangunan Infrastruktur terhadap Ekonomi Wilayah
1	Marsuki (2007)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pertumbuhan ekonomi 2. Mengurangi kemiskinan 3. Peningkatan kualitas hidup 4. Peningkatan mobilitas barang dan jasa 5. Mengurangi biaya investor
2	Briceno, dkk (2004)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Manfaat sosial 2. Pertumbuhan ekonomi 3. Kesejahteraan
3	Parikesit, et.al (1999)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tata guna lahan 2. Kegiatan perekonomian
4	Ndulu, et.al. (2005)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pertumbuhan ekonomi
5	Gie (2002)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Peningkatan pendapatan per kapita 2. Pengurangan biaya produksi
6	Todaro (2000)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Peningkatan nilai konsumsi 2. Peningkatan produktivitas tenaga kerja 3. Peningkatan ekonomi
7	Simon Kuznet (1998)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Peningkatan ekonomi 2. Perubahan SDA 3. Perubahan SDM
8	Lopez (2003)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pertumbuhan ekonomi

No.	Sumber Teori	Indikator Dampak Pembangunan Infrastruktur terhadap Ekonomi Wilayah
		2. Ketimpangan sosial 3. Kerusakan lingkungan
9	Dixon, et.al. (1992)	1. Penciptaan lapangan kerja 2. Peningkatan pendapatan per kapita 3. Pertumbuhan dan peningkatan investasi

Sumber: Hasil Kajian Pustaka, 2015

2.4 Studi Kelayakan

Studi kelayakan menurut O'Brien (2005) adalah analisis awal untuk mengumpulkan informasi yang dibutuhkan pengguna akhir, sumber daya, biaya, manfaat akan kelayakan proyek yang disarankan. Menurut Dereli et al. (2009) studi kelayakan membahas dua faktor yang sangat penting untuk keberhasilan bisnis, antara lain pasokan (produksi) dan permintaan (pemasaran). Studi kelayakan harus menjadi langkah pertama dalam sebuah perencanaan perusahaan. Ini adalah langkah pertama yang penting sebelum mengeluarkan uang dan waktu pada rencana yang lebih rinci.

Sebuah studi kelayakan yang komprehensif memungkinkan pengguna untuk:

- Menentukan apakah ada produk yang dituju di pasar.
- Mengembangkan dan menjelaskan proses produksi yang diperlukan.

- Menentukan biaya yang berkaitan dengan produksi produk tersebut.
- Menentukan apakah usaha ini akan menguntungkan atau tidak.

Ada lima tes untuk kelayakan, antara lain :

1. Kelayakan Ekonomi = langkah-langkah yang termasuk penilaian pasar
2. Kelayakan Operasional = pengukuran seberapa baik proyek ini akan bekerja
3. Kelayakan Teknis = pengukuran dari kepraktisan teknis yang spesifik dan juga ketersediaan sumber daya teknis dan keahlian
4. Jadwal Kelayakan = mengukur seberapa wajar jadwal proyek yang akan dilakukan
5. Kelayakan Finansial = ukurab efektivitas biaya dari proyek atau solusinya.

Sebuah studi kelayakan akan melihat kriteria-kriteria berikut, antara lain konsumsi, pasar, system distribusi, dan masukkan pasar, pembeli, penjual, harga, proses produksi, penentuan fasilitas, kebutuhan modal investasi, dan profitabilitas. Selain itu modal kerja juga menjadi hal penting dalam factor dari studi kelayakan.

2.5 Cost Benefit Analysis

2.5.1 Pengertian CBA

Menurut Marc J. Schniederjans, Jamie L. Hamaker, Ashlyn M. Schniederjans (2010), Cost Benefit Analysis adalah suatu teknik untuk menganalisis biaya dan manfaat yang melibatkan estimasi dan mengevaluasi dari manfaat yang terkait dengan alternative tindakan yang akan dilakukan. Teknik ini membandingkan nilai

manfaat kini dengan investasi dari biaya investasi yang sama sebagai alat bantu dalam pengambilan keputusan. Pearce, (2008). CBA dilengkapi dengan pendekatan diskonto untuk menghitung pemasukan dan pengeluaran di masa yang akan datang berdasarkan nilai sekarang dan tingkat diskonto tertentu. Hal ini disebabkan oleh biaya dan manfaat yang cenderung terakumulasi. dalam realitas deskriptif, tingkat preferensi waktu dan taksiran biaya modal sangat bervariasi akibat ketidaksempurnaan pasar-pasar modal. Hal ini disebabkan oleh kebiasaan publik (sebagai konsumen) lebih menyukai kondisi.

Nassar dan Al-mohaisen (2006) *CBA is a method of making economic decisions by comparing the cost of a project with its benefits*. CBA adalah metode pengambilan keputusan yang melibatkan perhitungan dan evaluasi dari keuntungan bersih yang terhubung dengan program alternative untuk membandingkan biaya suatu proyek dengan manfaatnya.

Menurut definisi diatas dapat disimpulkan bahwa CBA adalah teknik pengambilan keputusan yang melibatkan adanya identifikasi atas biaya dan manfaat dibandingkan dengan perlunya dilakukan investasi lainnya. CBA dilengkapi dengan pendekatan diskonto untuk menghitung pemasukan dan pengeluaran di masa yang akan datang berdasarkan nilai sekarang dan tingkat diskonto tertentu.

2.5.2 Pengertian Cost

Menurut Horngren (2009), *Cost as a resource sacrificed or forgone to achieve a spesific objective*. Dapat

diartikan bahwa biaya adalah sumber daya yang korbankan untuk mencapai tujuan tertentu.

2.5.3 Pengertian Benefit

Menurut Remenyi (2007), “*Benefit a term used to indicate an advantage, profit or gain attained by an individual or organisation*”. Dapat diartikan bahwa, benefit adalah suatu istilah untuk menunjukkan kelebihan atau keuntungan yang didapat oleh perolehan maupun organisasi.

2.5.4 Tahapan *Cost Benefit Analysis*

Mengacu pada pendapat Schniederjans et al (2010) terdapat lima tahapan dalam melakukan analisis investasi menggunakan cost benefit analysis, yaitu :



Gambar 2. 2 Lima Tahapan CBA

Sumber: M.J Schniederjans, J.L Hamaker dan A.M Schniederjans, 2010

1. Menetapkan masalah

- Menetapkan masalah adalah hal terpenting dalam setiap pengambilan keputusan. Hal tersebut memerlukan analisis yang mendalam terhadap suatu situasi, seperti menyelidiki kebutuhan dan keperluan dari suatu teknologi informasi. Cara terbaik dalam menetapkan suatu masalah dengan membuat rincian tujuannya dan merencanakan cara untuk mencapai tujuan tersebut.
2. Mengidentifikasi serta menghitung biaya dan manfaat
Setelah menetapkan masalah dan mengidentifikasi alternatif yang layak, tahap selanjutnya adalah mengidentifikasi semua biaya dan manfaat yang relevan.
 - A. Biaya (*cost*)
Biaya adalah setiap pengeluaran yang harus dikeluarkan untuk pengadaan suatu investasi teknologi investasi. Biaya investasi dibagi kedalam dua jenis, yaitu:
 - Biaya nyata (*tangible cost*)
Biaya yang dikeluarkan untuk membeli atau menyewa suatu teknologi informasi. Contohnya, biaya pembelian hardware, software server, biaya instalasi, training karyawan, dan lain-lain.
 - Biaya tidak nyata (*intangible cost*)
Biaya yang dikeluarkan karena dampak dari implementasi teknologi informasi yang baru. Contohnya, biaya change management, biaya penyusutan peralatan, mesin listrik karena penggunaan TI, dan lain-lain.
 - B. Manfaat (*benefit*)

Manfaat adalah keuntungan dari suatu tindakan investasi teknologi informasi sama halnya seperti biaya manfaat juga terbagi kedalam dua jenis, yaitu:

- Manfaat berwujud (*tangible benefit*)
Manfaat yang secara langsung berpengaruh terhadap keuntungan perusahaan, baik berupa pengurangan atau penghematan biaya (*cost*) maupun peningkatan pendapatan (*revenue*). Contohnya peningkatan produktivitas, pengurangan biaya operasional pengurangan tingkat pengeluaran dan lain-lain.
- Manfaat tak berwujud (*intangible benefit*)
Manfaat positif yang diperoleh perusahaan sehubungan dengan pemanfaatan teknologi informasi, namun tidak memiliki korelasi secara langsung dengan keuntungan perusahaan *intangible benefit* sulit diukur secara finansial. Contohnya, peningkatan kepuasan pelanggan, semangat kerja karyawan pengurangan tingkat kesalahan, peningkatan kualitas informasi dan lainnya.

3. Membandingkan langkah alternatif
Membandingkan alternatif investasi dengan menggunakan beberapa metode *cost benefit analysis* seperti *benefits cost ratio*, *net present value*, *internal rate of return* dan *payback period*.
4. Melakukan sensitifitas/menguji kelayakan
Analisis sensitivitas didefinisikan sebagai penentu kehandalan suatu keputusan yang dihasilkan oleh *cost benefit analysis*. Hasil keputusan akan baik jika memperhitungkan setiap biaya dan manfaat sebenarnya terkait dengan alternatif investasi. Jika

nilainya diketahui secara pasti, kemungkinan terjadi kesalahan sangatlah kecil. Namun biaya dan manfaat khususnya yang intangible, hanyalah sebuah perkiraan nilai dan kesalahan sangat mungkin terjadi. sehingga analisis sensitivitas merupakan salah satu cara untuk memperkirakan tingkat kesalahan dalam perkiraan nilai.

2.5.5 Metode Perhitungan *Cost Benefit Analysis*

2.5.5.1 Return of Investment (ROI)

Menurut Schniederjans (2010), "*Return on Investment methodology is another technique traditionally used in capital budgeting decisions where the rate of return of an investment is compared to the opportunity cost of capital.*" Definisi tersebut dapat diartikan ROI adalah teknik lain yang biasanya digunakan dalam keputusan modal di penganggaran mana tingkat pengembalian investasi dibandingkan dengan biaya peluang modal. Return on investment dapat dihitung sebagai berikut :

$$ROI = \frac{\text{Keuntungan}}{\text{Biaya Investasi}} \times 100\%$$

Jika $ROI > 1$ maka investasi diterima

Jika $ROI \leq$ maka investasi ditolak

2.5.5.2 *Net Present Value (NPV)*

Menurut Schniederjans (2010), "*Net present value is the present value of cash flow minus the initial investment cost*" Definisi tersebut dapat diartikan net present value adalah nilai sekarang dari arus kas dikurangi

biaya investasi awal suatu teknik analisis yang membandingkan biaya dan manfaat annual discounted dari solusi alternatif Net Present Value dapat dihitung sebagai berikut :

$$NPV = \frac{B_0 - C_0}{(1+r)_0} + \frac{B_1 - C_1}{(1+r)_1} + \dots + \frac{B_T - C_T}{(1+r)_T}$$

B_0 = Biaya Awal
 C_0 = Investasi Awal
 r = Tingkat Diskon (*interst*)
 T = Waktu

$$NPV = \sum_{t=0}^n \frac{(Benefit - Cost)_t}{(1+x)^t}$$

r = tingkat diskon
 t = tahun
 n = analitik horizon (dalam tahun)

2.5.5.3 Profitability Index (PI)

Menurut Schnedejans (2010 p.126) "PI is a ratio that can be used to rank projects when the size of initialt investment in mutualy exclusive set". Definisi tersebut dapat diartikan PI adalah rasio yang dapat digunakan untuk menentukan tingkatan proyek ketika investasi awal berada pada mutualy exclusive set. Profitability index dapat dihitung sebagai berikut:

$$PI = \frac{NPV}{Investment Cost}$$

Jika $PI > 1$ maka investasi diterima

Jika $PI < 1$ maka investasi ditolak

2.5.5.4 Payback Period (PP)

Menurut Schniederjans M.J, Hamaker J.L dan Schniederjans A.M (2010) “*Payback period is a common accounting and finance tool used select the alternative that recovers its cost in the shortest amount of time*”. Definisi diatas disimpulkan bahwa Payback period adalah akuntansi umum dan alat keuangan yang digunakan memilih alternatif yang pengembalian biaya atau balik modal dalam waktu terpendek atau tersingkat.

Payback period dapat dihitung dengan 2 cara, yaitu :

1. Bila arus kas masuk yang dihasilkan tiap tahun jumlahnya sama, maka

$$PP = \frac{C_0}{C} \times 1 \text{ tahun}$$

C_0 = Investasi Awal

C = Arus Kas

2. Bila arus kas masuk yang dihasilkan tiap tahun jumlahnya tidak sama, maka perhitungannya dapat dilakukan dengan mengurangi biaya investasi awal dengan arus kas yang masuk tahun pertama, kedua dan seterusnya sampai biaya investasi awal habis. Menggunakan rumus :

$$PP = n + \frac{a + b}{c - b}$$

a = biaya investasi awal

- b = jumlah kumulatif arus kas pada tahun ke n
 c = jumlah kumulatif arus kas pada tahun ke n+1

Jika *payback* > waktu yang ditentukan maka investasi diterima

Jika *payback* < waktu yang ditentukan maka investasi ditolak

Menurut Abdul Choliq dkk (2004) *payback periods* dapat diartikan sebagai jangka waktu kembalinya investasi yang telah dikeluarkan, melalui keuntungan yang diperoleh dari suatu proyek yang telah direncanakan. Semakin cepat waktu pengembalian, semakin baik untuk diusahakan resiko yang mungkin terjadi. Akan tetapi *payback periods* ini telah mengabaikan nilai uang pada saat sekarang ini (*present value*).

Kelemahan - kelemahan lain dari *payback periods* ini, sebagai berikut :

1. *Payback periods* digunakan untuk mengukur kecepatan kembalinya dana, dan tidak mengukur keuntungan proyek pembangunan yang telah direncanakan.
2. *Payback periods* mengabaikan benefit yang diperoleh sesudah dana investasi itu kembali.

Perangkat untuk mengukur *payback periods* diantaranya, dapat dibagi menjadi:

- a) Dengan net benefit kumulatif.
 - b) Dengan menggunakan net benefit rata-rata tiap tahun.
- Untuk selanjutnya, dalam menghitung jangka waktu pengembalian investasi, maka digunakan peralatan analisis net benefit dengan formula sebagai berikut :

$$\text{Payback in Months} = \frac{\text{Cost of Projects}}{\text{Monthly Savings}}$$

$$\text{Payback Period} = \frac{\text{Total Cash Out}}{\text{Average per Period Cash In}}$$

2.5.5.5 Benefit/Cost Ratio

Menurut Schniederjans (2010) “The benefit / cost ratio is the present value of benefits divided by the present value of cost”. Definisi diatas disimpulkan bahwa benefit cost ratio menunjukkan nilai sekarang setelah nilai yang diterima yang terlebih dahulu dibagi nilai cost atau pengeluaran.

$$\text{Benefits Cost Ratio} = \frac{\sum_{t=0}^n \frac{B_t}{(1+r)^t}}{\sum_{t=0}^n \frac{C_t}{(1+r)^t}}$$

- B = Manfaat dalam jangka waktu t
 C = Biaya dalam jangka waktu t
 t = Jangka Waktu
 r = Tingkat diskonto

Jika Rasio > 1 maka investasi layak dilakukan

Jika Rasio ≤ maka investasi tidak layak dilakukan

2.6 Sintesa Pustaka

Pembahasan mengenai sintesa teori bertujuan untuk merumuskan indicator dan variabel yang akan digunakan untuk menjawab pertanyaan penelitian. Berdasarkan hasil tinjauan teori telah didapatkan beberapa indicator dan variabel. Berikut merupakan indicator dan variabel yang telah teridentifikasi dari masing-masing topik pembahasan.

Tabel 2. 3 Sintesa Kajian Teori

Teori	Indikator	Variabel	Sub Variabel	
Faktor-faktor yang menjadi dampak pembangunan infrastruktur jalan terhadap dinamika ekonomi	Peningkatan Ekonomi	Pendapatan per kapita	-	
		PDRB	-	
		Peningkatan investasi	Investasi dalam negeri	
			Investasi luar negeri	
		PBB	-	
	Tata guna lahan	Perubahan nilai lahan	-	
			Perubahan luas lahan	-
			Penciptaan lapangan pekerjaan	-
	Kualitas hidup	Kesejahteraan	-	
		Kemiskinan	-	
		Ketimpangan sosial	IPM	
	Kependudukan	Jumlah penduduk	-	
		Jumlah tenaga kerja	-	

Sumber: Hasil Kajian Pustaka, 2015

Variabel-variabel diatas akan mengalami eliminasi melalui tahap analisa sasaran pertama, sebab menyesuaikan dengan tujuan penelitian.

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

BAB 3

METODOLOGI PENELITIAN

Bagian ini menjelaskan mengenai metode penelitian yang digunakan dalam penelitian pemodelan dampak pembangunan *Outer East Ring Road* terhadap ekonomi pada Kawasan Surabaya Timur. Adapun hal-hal yang dibahas dalam bagian ini meliputi pendekatan penelitian, jenis penelitian, variabel penelitian, metode penelitian dan tahap penelitian.

3.1 Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan rasionalistik. Adapun penelitian yang menggunakan pendekatan ini dimulai dari pengamatan kondisi eksisting ruang lingkup penelitian yang akan berfokus pada objek tertentu, namun tidak mengeliminasi objek-objek lain yang ada dalam penelitian tersebut. (Moleong, 2007).

Dalam model penelitian ini pertama-tama akan dilakukan perumusan teori pembatas lingkup dan definisi serta teoritik dan empiric yang berkaitan dengan definisi infrastruktur, dampak pembangunan infrastruktur jalan dan dampak pembangunan infrastruktur terhadap ekonomi. Kemudian disusunlah sebuah simpulan yang berasal dari teoritik tersebut dan dijadikan sebuah variabel yang valid dalam mencari korelasi, kemudian menentukan parameter dan selanjutnya akan ditentukannya scenario dampak pembangunan *Outer East Ring Road* terhadap dinamika ekonomi di Kawasan Surabaya Timur.

Langkah terakhir yaitu tahap generalisasi hasil yaitu menarik kesimpulan berdasarkan hasil analisis dan didukung dengan landasan teori yang digunakan dengan kenyataan empiric yang muncul dari hasil analisis.

3.2 Jenis Penelitian

Adapun jenis penelitian yang digunakan merupakan deskriptif-kuantitatif. Jenis penelitian deskriptif dipilih dalam menjawab sasaran 1, sedangkan jenis kuantitatif dipilih dalam menjawab sasaran 2. Penelitian deskriptif merupakan metode yang digunakan untuk menggambarkan keadaan yang sesungguhnya tentang obyek yang diteliti. Pusat perhatian dari jenis penelitian ini adalah masalah actual yang menggambarkan fakta-fakta tentang masalah yang diteliti. Penelitian deskriptif merupakan jenis penelitian yang mencari hubungan antar variabel yang terkait (Hidayat, 2009).

Pendekatan kuantitatif adalah pendekatan yang berdasarkan data dari hasil pengukuran variabel yang ada. Data yang digunakan adalah data kuantitatif, yaitu hasil pengamatan (observasi) atas sesuatu hal yang dinyatakan dalam angka (numerik) (Santoso, 2008). Sehingga dapat disimpulkan bahwa jenis penelitian deskriptif-kuantitatif adalah penelitian yang menggambarkan fenomena yang terjadi di lapangan dengan menggunakan data statistic.

3.3 Variabel Penelitian

Variabel penelitian merupakan hal yang akan diteliti yang memiliki ukuran baik bersifat kuantitatif maupun kualitatif. Penentuan variabel penelitian dilakukan berdasarkan hasil dari kajian pustaka yang telah

dilakukan sebelumnya dengan melakukan penyesuaian kondisi eksisting yang terdapat pada wilayah penelitian. Berikut merupakan table ringkasan variabel penelitian beserta definisi operasionalnya:

Tabel 3. 1 Variabel Penelitian

Teori	Indikator	Variabel	Sub Variabel	Definisi Operasional
Faktor-faktor yang menjadi dampak pembangunan infrastruktur jalan terhadap dinamika ekonomi	Peningkatan ekonomi	Pendapatan per kapita	-	Pendapatan rata-rata penduduk (rupiah).
		PDRB	-	Jumlah pertumbuhan PDRB 6 kecamatan (rupiah).
		Peningkatan investasi	Investasi dalam negeri	Laju pertumbuhan investasi dalam negeri (rupiah).
			Investasi luar negeri	Laju pertumbuhan investasi dalam negeri (rupiah).
		PBB		Jumlah nilai PBB 6 kecamatan (rupiah).
	Tata guna lahan Kualitas hidup	Perubahan nilai lahan	-	Jumlah perubahan harga lahan di 6 Kecamatan selama 2 tahun terakhir (rupiah).
		Perubahan luas lahan	-	Jumlah perubahan luas lahan di 6 Kecamatan 2 tahun terakhir (m ²).

		Penciptaan lapangan pekerjaan	Banyak usaha menurut lapangan pekerjaan	Jumlah sector lapangan usaha di 6 Kecamatan (buah).
		Kesejahteraan	-	Jumlah Pra KS dan KS di 6 Kecamatan (KK).
		Kemiskinan	-	Jumlah penduduk miskin di 6 Kecamatan (jiwa).
		Ketimpangan sosial	IPM	Rata-rata nilai IPM di 6 Kecamatan.
	Kependudukan	Jumlah penduduk	-	Jumlah penduduk di 6 Kecamatan.
		Banyaknya tenaga kerja	-	Jumlah tenaga kerja menurut sector lapangan usaha di 6 kecamatan (jiwa).

Sumber: Hasil Analisa, 2015

3.4 Metode Penelitian

3.4.1 Penentuan Populasi dan Sampel

Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh *stakeholder* yang memiliki pengaruh dan kepentingan dalam pengerjaan Jalur Lingkar Luar Timur Kota Surabaya. *Stakeholder* yang dimaksud antara lain:

1. Pemerintah
2. Swasta
3. Kelompok Masyarakat

Sampel dalam penelitian ini dilakukan dengan menggunakan teknik *non probability sampling*. Menurut Sugiyono (2008) teknik *non probability sampling* merupakan teknik pengambilan sampel yang tidak memberikan peluang atau kesempatan yang sama bagi setiap unsur atau anggota populasi untuk dipilih menjadi sampel. Terdapat beberapa teknik yang digunakan dalam *non probability sampling*, yaitu: (Al-Assaf, 2009)

- a. Teknik Haphazard
- b. Teknik Voluntary
- c. Teknik Purposive
- d. Teknik Snowball
- e. Teknik Kuota

Dalam penelitian ini penulis menggunakan teknik purposive (*purposive sampling*). Teknik purposive merupakan teknik penentuan sampel dengan pertimbangan data tertentu untuk memperoleh data lebih representative dengan melakukan proses penelitian kepada responden yang berkompeten pada bidangnya. Untuk mendukung tahapan teknik *purposive*, maka perlu diidentifikasi pihak mana saja yang memiliki pengaruh terhadap penelitian melalui teknik analisis *stakeholder*.

Sasaran penelitian ini melibatkan beberapa *stakeholder* dalam proses menganalisis dinamika perkembangan variabel-variabel yang berpengaruh terhadap penelitian. Analisis *stakeholder* dapat menyediakan beberapa informasi awal dan mendasar mengenai:

- a. Siapa yang akan terkena dampak dari suatu program (dampak positif maupun negatif);
- b. Siapa yang dapat mempengaruhi program tersebut (positif maupun negatif);
- c. Individu atau kelompok mana yang perlu dilibatkan dalam program tersebut;
- d. Bagaimana caranya, serta kapasitas siapa yang perlu dibangun untuk memberdayakan mereka dalam berpartisipasi.

	Pengaruh Rendah	Pengaruh Tinggi
Kepentingan rendah	Kelompok <i>stakeholder</i> yang paling rendah prioritasnya	Kelompok yang bermanfaat untuk merumuskan atau menjembatani keputusan dan opini
Kepentingan tinggi	Kelompok <i>stakeholder</i> yang penting namun barangkali perlu pemberdayaan	Kelompok <i>stakeholder</i> yang paling kritis

Gambar 3.0.1 Pemetaan Stakeholder

Sumber: UNCHS Habitat, 2001 dalam Sugiarto, 2009

Dalam penelitian ini, analisis *stakeholder* digunakan untuk mengidentifikasi informan kunci guna mendapatkan

pengetahuan khusus yang dimiliki oleh informan kunci tersebut, khususnya dalam menjawab tujuan penelitian yakni menganalisis dinamika perkembangan variabel-variabel yang berpengaruh sebagai dampak dari pembangunan Jalur Lingkar Luar Timur di Surabaya. Adapun *stakeholder* yang berpengaruh dalam penentuan variabel yang berpengaruh sebagai dampak dari pembangunan Jalur Lingkar Luar Timur di Surabaya adalah sebagai berikut:

Tabel 3. 2 Stakeholder dalam penelitian

Jenis <i>Stakeholder</i>	Nama <i>Stakeholder</i>
Pemerintah	Bidang Fisik dan Prasarana Bappeko Kota Surabaya
	Dinas PU Cipta Karya dan Tata Ruang Kota Surabaya
	Kecamatan Bulak Kota Surabaya
	Kecamatan Mulyorejo Kota Surabaya
	Kecamatan Sukolilo Kota Surabaya
	Kecamatan Rungkut Kota Surabaya
	Kecamatan Gunung Anyar Kota Surabaya
	Kecamatan Kenjeran Kota Surabaya
Kelompok Masyarakat	Akademisi Ahli Tata Ruang
Swasta	Pengembang infrastruktur

Sumber: Penulis, 2015

3.4.2 Metode Pengumpulan Data

Pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian terdiri atas 2 bagian yaitu sebagai berikut:

3.4.2.1 Metode Pengumpulan Data Primer

Metode pengumpulan data primer dalam penelitian ini dengan cara melakukan pengamatan seara langsung (observasi lapangan), wawancara serta kuesioner. Metode ini bertujuan untuk mendapatkan kondisi lingkungan dan perubahan-perubahan yang terjadi dengan melihat dan mendengar fakta yang ada tanpa harus mengambil sampel ataupun dengan sampel.

A. Pengamatan Langsung

Survey primer yang pertama adalah dengan melakukan pengamatan secara langsung yaitu dengan melakukan pengamatan langsung ke wilayah penelitian dan dihasilkan dokumentasi kondisi lapangan atas hal tersebut.

B. Wawancara Lisan

Survey primer yang kedua adalah dengan melakukan wawancara lisan guna mengeksplor lebih dalam mengenai teori-teori yang telah didapatkan pada tinjauan pustaka kepada para ahli. Wawancara dilakukan untuk menentukan besaran dampak pembangunan jalur lingkaran luar timur terhadap variabel-variabel dalam penelitian.

Tabel 3. 3 Teknik Pengumpulan Data Primer

No	Data	Sumber Data	Teknik
1	Kondisi pemanfaatan lahan di Kawasan Surabaya Timur	Wilayah Penelitian	Observasi

2	Kegiatan perekonomian masyarakat	Wilayah Penelitian	Observasi
3	Variabel-variabel yang berpengaruh sebagai dampak pembangunan infrastruktur	Pemerintah Swasta Masyarakat	Wawancara

Sumber: Penulis, 2015

3.4.2.2 Metode Pengumpulan Data Sekunder

Metode pengumpulan data sekunder dilakukan untuk mendapatkan data sekunder, yaitu data dari sumber lain, biasanya berupa dokumen data-data yang diarsipkan. Pengumpulan data sekunder dilakukan melalui:

A. Survey Instansi

Pencarian data dan informasi pada beberapa instansi yaitu Badan Perencanaan dan Pembangunan Kota Surabaya, Dinas PU Cipta Karya dan Tata Ruang, Badan Pusat Statistik, Kantor Kecamatan, dan lain-lain.

B. Survey Literatur

Survey literature ini bertujuan untuk meninjau isi dari literature yang bersangkutan sesuai dengan tema penelitian, diantaranya berupa buku, hasil penelitian, dokumen rencana tata ruang, tugas akhir, serta artikel di internet dan media massa. Studi literature dilakukan dengan membaca, menyaring, dan kemudian menyimpulkan untuk memenuhi kebutuhan data perihal pengembangan kawasan permukiman.

Tabel 3. 4 Teknik Pengumpulan Data Sekunder

No	Data	Sumber Data	Teknik
1	Variabel-variabel yang dianggap berdampak dalam pembangunan infrastruktur	Buku, jurnal, dan literature <i>online</i> yang lain	Survey Literatur
2	PDRB	Kecamatan dalam Angka	Survey Instansi
3	Investasi	Kecamatan dalam Angka, Laporan Kinerja Ekonomi Kota Surabaya	Survey Instansi
4	Pendapatan per kapita	Kecamatan dalam Angka	Survey Instansi
5	Jumlah tenaga kerja	Kecamatan dalam Angka	Survey Instansi
6	Tingkat kesejahteraan	Kecamatan dalam Angka	Survey Instansi
7	Angka kemiskinan	Kecamatan dalam Angka	Survey Instansi
8	Tingkat kesenjangan	Kecamatan dalam Angka	Survey Instansi
9	IPM	Kecamatan dalam Angka	Survey Instansi
10	Peta guna lahan	Kecamatan dalam Angka	Survey Instansi

Sumber: Penulis, 2015

3.4.3 Metode dan Teknik Analisis Data

Teknik analisis dalam penelitian ini bertujuan untuk merumuskan skenario dampak pembangunan terhadap ekonomi masyarakat berdasarkan variabel-variabel yang mempengaruhinya. Adapun metode yang digunakan untuk mencapai tujuan tersebut adalah sebagai berikut:

Tabel 3. 5 Teknik Analisis Data

Sasaran	Input Data	Teknik Analisis	Output
Mengidentifikasi faktor-faktor yang berpengaruh sebagai dampak pembangunan OERR terhadap dinamika ekonomi.	Variabel: 1. Pendapatan per kapita 2. Pertumbuhan ekonomi 3. Peningkatan investasi 4. Peningkatan nilai konsumsi 5. Perubahan nilai lahan 6. Perubahan luas lahan 7. Penciptaan lapangan pekerjaan 8. Kesejahteraan 9. Kemiskinan 10. Ketimpangan social	Analisis Delphi	1. Variabel berpengaruh 2. Keterkaitan antar variabel

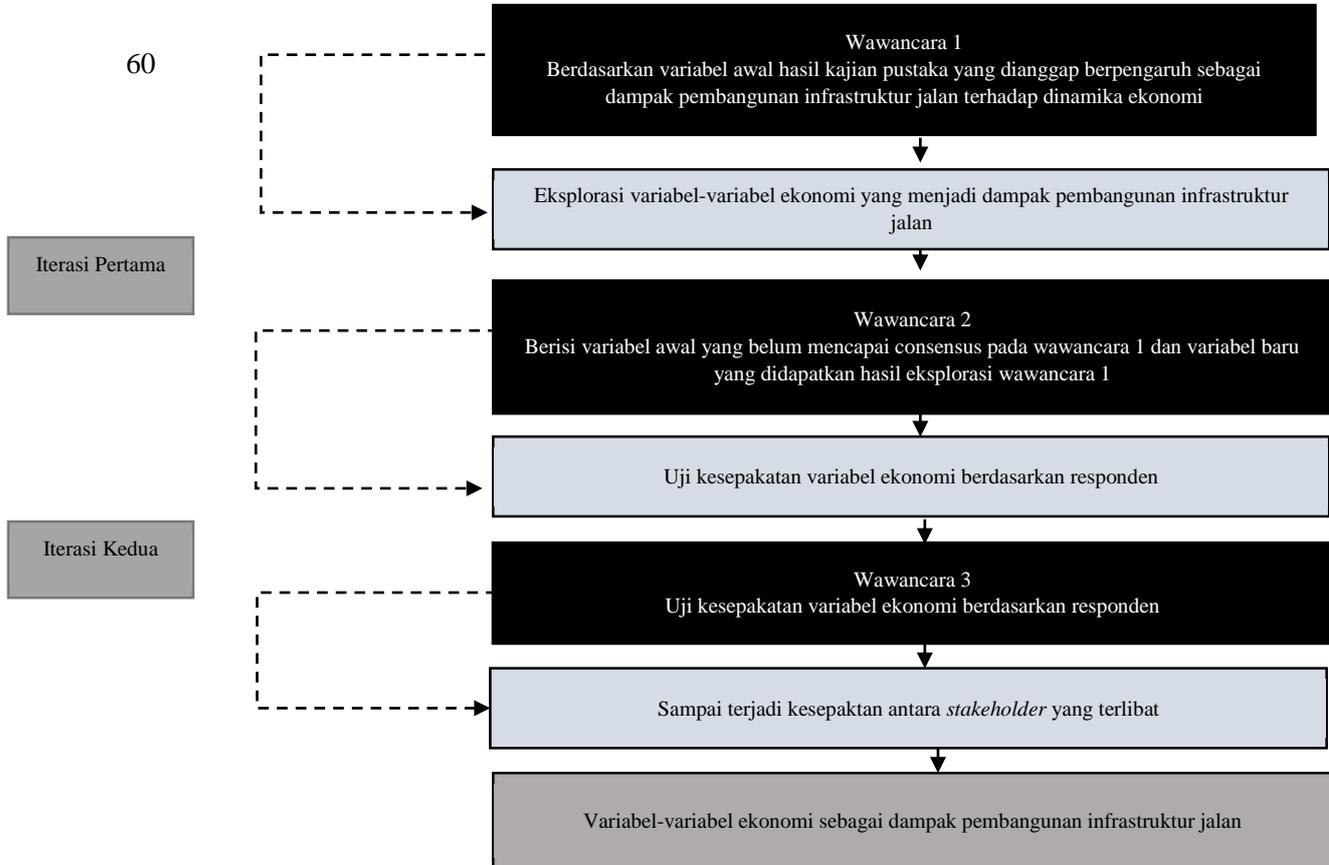
	11. Perubahan demografis 12. Banyaknya tenaga kerja		
Memodelkan dampak pembangunan OERR terhadap ekonomi pada Kawasan Surabaya Timur	Output dari sasaran 1	<i>Cost Benefit Analysis</i>	Skenario dampak pembangunan OERR terhadap ekonomi pada Kawasan Surabaya Timur

Sumber: Penulis, 2015

3.4.3.1 Mengidentifikasi faktor-faktor yang berpengaruh sebagai dampak pembangunan OERR terhadap dinamika ekonomi.

Analisa yang dilakukan untuk mencari faktor-faktor yang berpengaruh sebagai dampak pembangunan OERR terhadap ekonomi menggunakan analisa kualitatif, yaitu analisis Delphi. Metode ini digunakan karena dibutuhkannya suatu persepsi, asumsi, penilaian, atas prasangka pihak-pihak yang sekiranya memiliki keterkaitan dan kepentingan. Teknik Delphi adalah prosedur peramalan pendapat untuk memperoleh, menukar, dan membuat opini tentang peristiwa di masa depan. Penerapan teknik Delphi ini sesuai dengan tujuan dari proses identifikasi penentuan faktor-faktor yang berpengaruh sebagai dampak pembangunan OERR terhadap dinamika ekonomi di kawasan Surabaya Timur.

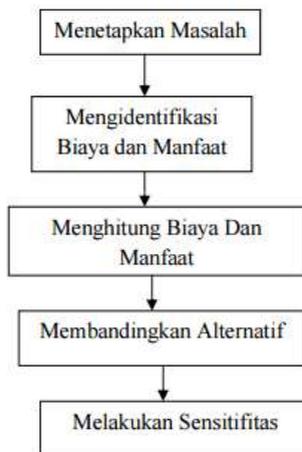
Hal ini dikarenakan metode ini dapat menggunakan kemampuan peneliti di dalam proses analisisnya. Jadi dapat disimpulkan bahwa teknik Delphi ini memiliki kelebihan karena proses evaluasi ini dapat memanfaatkan *stakeholder* didalam menganalisis faktor-faktor sebagai dampak pembangunan OERR terhadap dinamika ekonomi. Sebelum melakukan analisa Delphi ini terlebih dahulu harus dilakukan analisis stakeholder untuk menentukan stakeholder mana yang terlibat dalam pembangunan dan pengembangan infrastruktur tersebut. Berikut adalah tahapan analisis Delphi dalam penelitian ini. Format wawancara dapat dilihat pada Lampiran.



Gambar 3. 1 Tahap Analisis Delphi

3.4.3.2 Memodelkan Dampak Pembangunan Terhadap Ekonomi Menggunakan *Cost Benefit Analysis*

Perumusan model dampak pembangunan *Outer East Ring Road* terhadap ekonomi pada Kawasan Surabaya Timur didasarkan pada hasil keluaran sasaran 1. Nilai konstanta variabel-variabel yang terpengaruh akan dianalisis dengan *Cost Benefit Analysis*. Setelah melakukan analisa, proses dilanjutkan dengan melakukan simulasi model *Cost Benefit Analysis* dengan menggunakan software *@Risk* dengan memakai metode Monte Carlo. Adapun proses yang dilakukan untuk menghasilkan scenario dampak pembangunan terhadap ekonomi adalah sebagai berikut.



Gambar 3. 2 Proses Analisa *Cost Benefit Analysis*

Sumber: Schneiderjans, 2010

3.5 Tahapan Penelitian

Secara umum tahapan penelitian dilakukan dalam lima tahap, yaitu perumusan masalah, tinjauan pustaka, pengumpulan data, analisis, dan penarikan kesimpulan. Untuk tahapan penelitian ini dapat dilihat dalam bagan berikut:

1. Perumusan Masalah

Pada tahapan ini terdiri atas identifikasi masalah, yakni adanya peramalan terhadap indikasi-indikasi dampak yang akan diberikan terhadap kondisi ekonomi atas pembangunan Jalur Lingkar Luar Timur.

2. Studi Pustaka

Pada tahap ini dilakukan penghimpunan berbagai landasan teori mengenai pertumbuhan ekonomi wilayah dan teori *cost benefit analysis*. Sumber teori yang digunakan meliputi buku, jurnal, prosiding, undang-undang, internet, dan sebagainya. Pada akhir bagian ini dihasilkan sintesa pustaka yang merupakan variabel-variabel yang digunakan dalam penelitian ini.

3. Pengumpulan Data

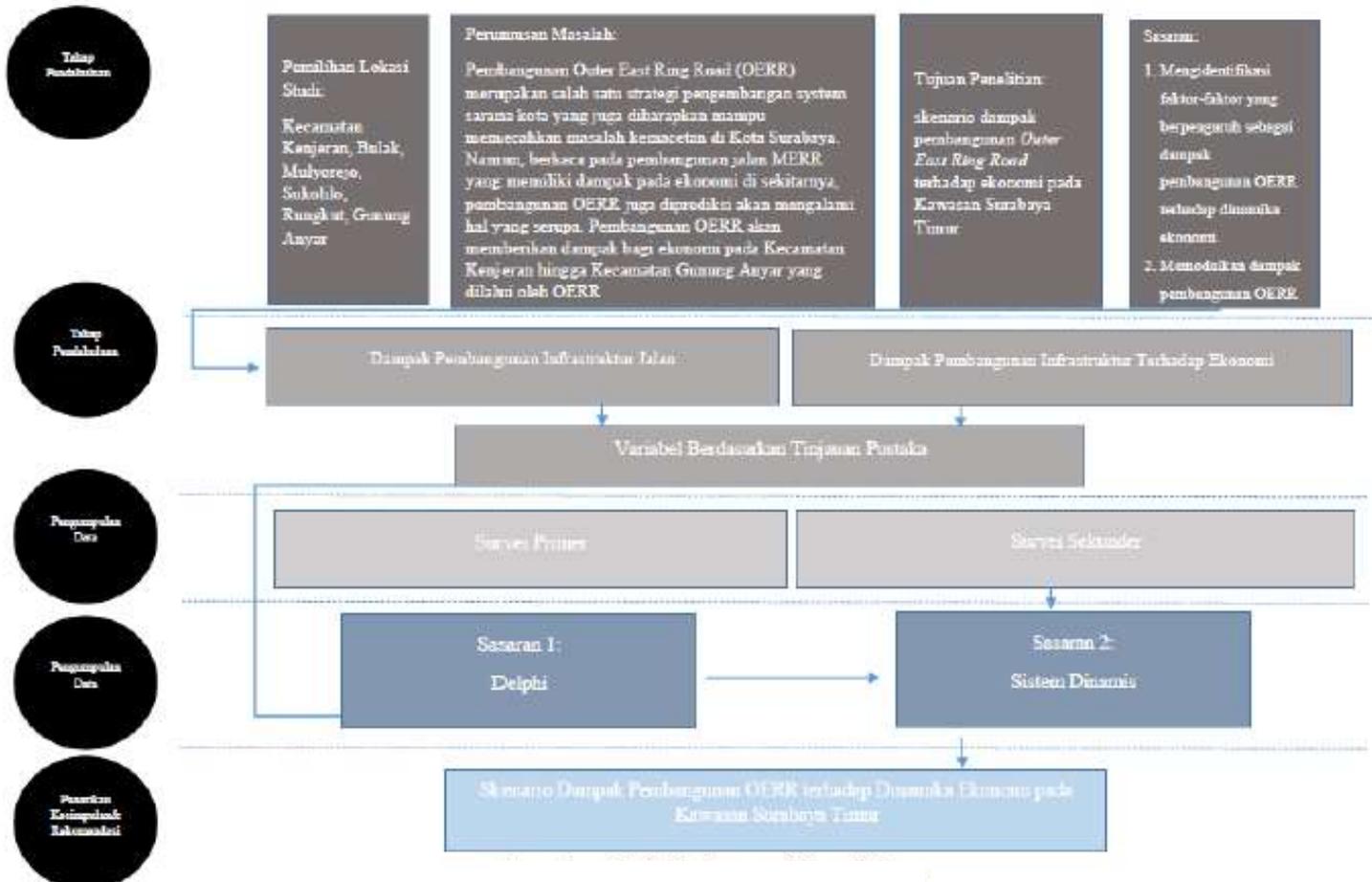
Tahap pengumpulan data dilakukan melalui survey primer dan survey sekunder. Sebagai input penelitian, data dikumpulkan dan dikompilasi dengan seksama. Kelengkapan dan keakuratan data sangat mempengaruhi proses analisis dan hasil penelitian. Kebutuhan data disesuaikan dengan analisis variabel yang digunakan dalam penelitian. Data yang dikumpulkan berupa data primer dan data sekunder.

4. Analisis Data

Analisis ini dipergunakan sebagai penjabaran dari sasaran yang telah dirumuskan sebelumnya. Setelah data yang diperlukan terhimpun, dilakukan tahap analisis data sesuai dengan tahapan sasaran penelitian yang telah ditetapkan pada metodologi penelitian. Hasil analisis data yang digunakan sebagai dasar penarikan kesimpulan penelitian.

5. Penarikan Kesimpulan

Tahap ini merupakan tahapan terakhir dari proses penelitian dan merupakan jawaban dari pertanyaan penelitian. Penarikan kesimpulan dilakukan berdasarkan hasil yang didapatkan dari analisis data. Dalam proses penarikan kesimpulan diharapkan dapat tercapai tujuan akhir penelitian, yakni tersusunnya model dampak pembangunan terhadap ekonomi pada kawasan Surabaya Timur.



Gambar 3. 3 Tahapan Penelitian

BAB 4

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Wilayah Penelitian

4.1.1 Gambaran Umum Kota Surabaya

4.1.1.1 Kondisi Eksisting

Kota Surabaya terletak diantara $7^{\circ}12'$ – $7^{\circ}21'$ Lintang Selatan dan $112^{\circ}36'$ – $112^{\circ}54'$ Bujur Timur, merupakan kota terbesar kedua di Indonesia setelah Jakarta. Batas-batas wilayah Kota Surabaya adalah sebagai berikut.

- Batas Utara : Selat Madura
- Batas Selatan : Kabupaten Sidoarjo
- Batas Timur : Selat Madura
- Batas Barat : Kabupaten Gresik

Topografi Surabaya meliputi:

- Kota pantai
- Dataran rendah antara 3-6 meter diatas permukaan laut
- Daerah berbukit, di Surabaya bagian selatan 20-30 meter di atas permukaan laut

Temperatur Kota Surabaya cukup panas, yaitu rata-rata antara 22.6° – 34.1° , dengan tekanan udara rata-rata antara 1005.2 – 1013.9 milibar dan kelembaban antara 42% - 97%. Kecepatan angin rata-rata perjam mencapai 12 – 23 km, curah hujan rata-rata antara 120 – 190 mm. jenis tanah yang terdapat di wilayah Kota Surabaya terdiri atas jenis tanah alluvial dan grumusol, pada jenis tanah

alluvial terdiri atas 3 karakteristik yaitu alluvial hidromorf, alluvial kelabu tua, dan alluvial kelabu.

Kota Surabaya memiliki luas wilayah sebesar 326.36 km² yang terbagi menjadi 31 Kecamatan dan 163 Kelurahan. Adapun luas daerah per Kecamatan Kota Surabaya adalah sebagai berikut.

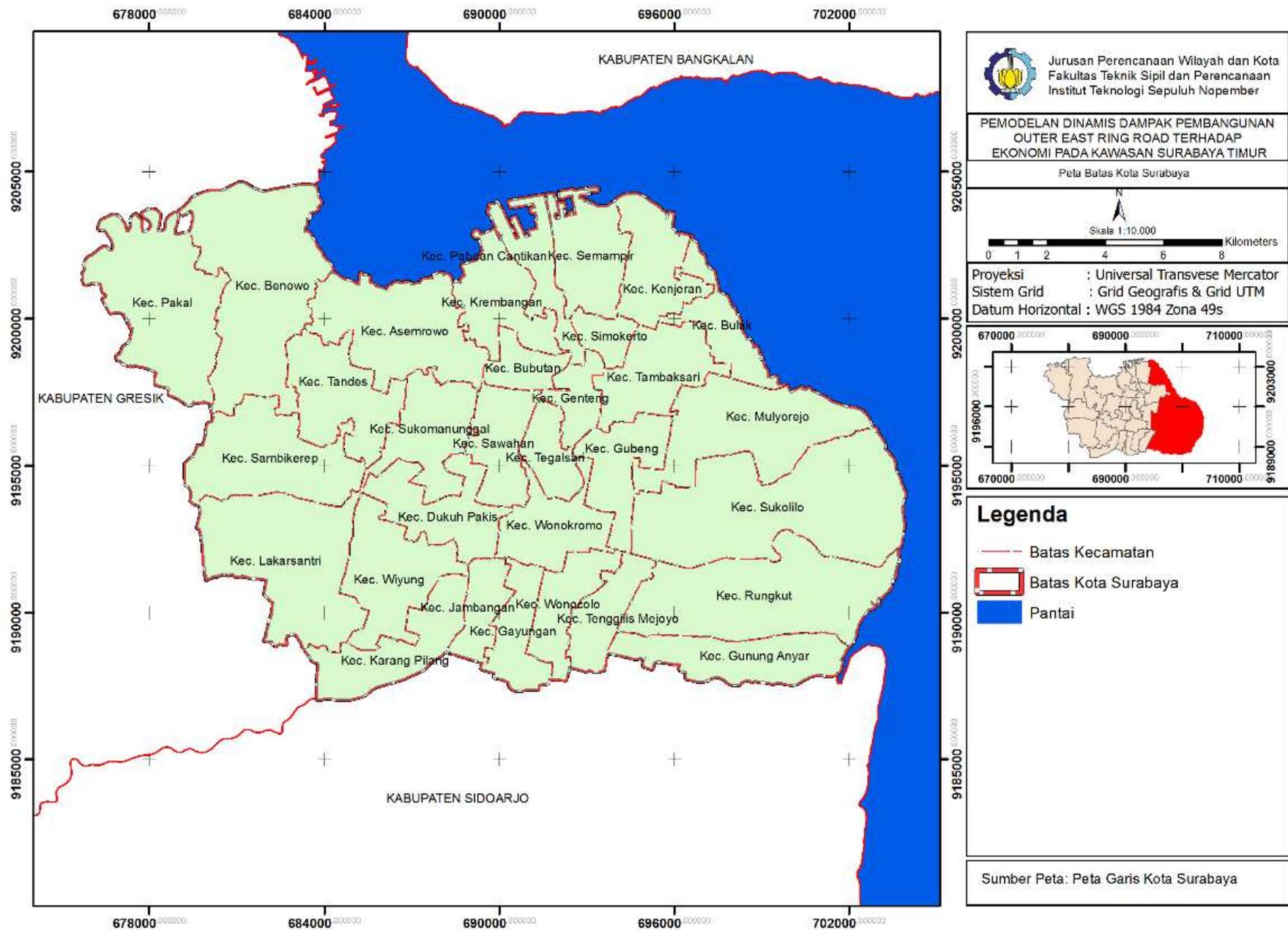
Tabel 4. 1 Luas Wilayah per Kecamatan Kota Surabaya

No	Kecamatan	Luas Wilayah (Km ²)
1	Tegalsari	91.69
2	Genteng	87.63
3	Bubutan	95.51
4	Simokerto	92.02
5	Pabean Cantian	94.90
6	Semampir	96.79
7	Krempangan	96.82
8	Kenjeran	96.79
9	Bulak	-
10	Tambaksari	94.66
11	Gubeng	94.40
12	Rungkut	96.14
13	Tenggilis Mejoyo	-
14	Gunung Anyar	-
15	Sukolilo	99.94
16	Mulyorejo	-
17	Sawahan	94.28
18	Wonokromo	97.75
19	Karangpilang	99.77
20	Dukuh Pakis	-

No	Kecamatan	Luas Wilayah (Km ²)
21	Wiyung	-
22	Wonocolo	98.31
23	Gayungan	-
24	Jambangan	-
25	Tandes	99.16
26	Sukomanunggal	-
27	Asemrowo	-
28	Benowo	97.08
29	Pakal	-
30	Lakarsantri	96.25
31	Sambikerep	-

Sumber: Kota Surabaya dalam Angka 2015

“Halaman ini sengaja dikosongkan”



Gambar 4. 1 Peta Administrasi Kota Surabaya

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

4.1.1.2 Kondisi Ekonomi

Surabaya adalah pusat perdagangan dan pendidikan yang mengalami perkembangan pesat. Industri-industri utamanya antara lain pembuatan kapal, alat-alat berat, pengolahan makanan dan agrikultur, elektronik, perabotan rumah tangga serta kerajinan tangan.

Sektor perdagangan mampu menyumbang 29.50% pada tahun 1991 dan terus meningkat menjadi 33.86% pada tahun 2001 dari PDRB Surabaya. Dengan mengemban fungsi sebagai kota perdagangan, Surabaya merupakan jembatan penghubung timbal balik antara produsen dengan konsumen. Berikut ini merupakan data PDRB kota Surabaya.

Tabel 4. 2 PDRB Kota Surabaya Atas Dasar Harga Berlaku Menurut Lapangan Usaha Tahun 2010-2014 (juta Rupiah)

No	Lapangan Usaha	2010	2011	2012	2013	2014
1	Pertanian, Kehutanan dan Perikanan	431,542.7	460,810.4	523,828.1	607,866.7	671,584.3
2	Pertambangan dan Penggalian	16,714.4	18,135.1	19,364.4	21,401.5	24,336.1
3	Industri Pengolahan	45,351,158.5	50,544,589.6	57,162,3244.8	62,295,293.6	70,661,843.1
4	Pengadaan Listrik dan Gas	1,948,227.1	2,389,674.2	2,483,997	1,951,115.4	1,978,907.2
5	Pengadaan Air, Pengelolaan Limbah dan Daur Ulang	416,581.9	466,086.4	497,833.7	534,488.9	572,049.4
6	Konstruksi	23,729,940.1	27,121,124.2	29,895,785.9	33,747,741.6	37,891,835.8
7	Perdagangan Besar dan Eceran; Reparasi Mobil dan Sepeda Motor	66,954,860.1	76,324,230.1	83,274,148.7	92,633,744.4	99,966,844.3
8	Transportasi dan Pergudangan	10,966,478.7	12,475,013.6	14,197,124.8	16,243,530.7	18,927,734.9

No	Lapangan Usaha	2010	2011	2012	2013	2014
9	Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum	31,651,758.6	34,358,762.8	36,714,484.9	39,334,025.3	42,503,082.6
10	Informasi dan Komunikasi	13,366,551.4	14,710,691.8	16,403,598.2	18,484,072.8	19,701,365.9
11	Jasa Keuangan dan Asuransi	9,947,341.9	10,687,470.1	11,781,104	13,778,309	14,842,875.7
12	Real Estate	6,105,900	6,631,618.1	7,314,011.6	7,747,001.1	8,264,384.5
13	Jasa Perusahaan	5,697,320.8	6,006,001.6	6,282,187.6	6,586,339.7	7,011,356.2
14	Administrasi Pemerintahan Pertahanan dan Jaminan Sosial Wajib	3,736,741	3,818,575.6	3,931,910.9	3,981,240.6	4,004,411.5
15	Jasa Pendidikan	5,444,971.1	5,685,743.6	6,276,776.6	6,758,833.1	7,144,694.9
16	Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial	1,533,114.2	1,809,687.8	2,018,033.5	2,183,940.1	2,348,390.8
17	Jasa Lainnya	3,905,533.6	4,122,058.5	4,222,224.5	4,119,444.7	4,620,617.8
Total PDRB		231,204,741	247,686,548.1	285,892,080.7	285,057,232	305,306,006.2

Sumber: PDRB Kota Surabaya Tahun 2010-2014

4.1.2 Gambaran Umum Wilayah Penelitian

4.1.2.1 Kondisi Eksisting Wilayah Penelitian

Wilayah dalam penelitian meliputi kawasan yang dilalui oleh Jalur Lingkar Luar Timur Surabaya atau yang bisa dikatakan sebagai kecamatan yang berada pada Kawasan Surabaya Timur. Kawasan tersebut meliputi Kecamatan Bulak, Kecamatan Kenjeran, Kecamatan Mulyorejo, Kecamatan Sukolilo, Kecamatan Rungkut dan Kecamatan Gunung Anyar. Secara administrasi, ruang lingkup wilayah penelitian berbatasan dengan:

- Utara : Laut Jawa
- Selatan: Kabupaten Sidoarjo
- Timur : Selat Madura
- Barat : Kecamatan Semampir, Tambaksari, Gubeng dan Tenggilis Mejoyo

Penggunaan lahan pada enam kecamatan yang menjadi ruang lingkup penelitian terdiri dari perumahan, fasilitas umum, tambak, boezem, hutan mangrove dan sawah. Perumahan mendominasi penggunaan lahan di kawasan penelitian. Beberapa karakteristik dari perumahan pada enam kecamatan di Kawasan Surabaya Timur, yaitu:

- a. Kelompok pertama adalah perumahan yang dikembangkan oleh developer.
- b. Kelompok kedua adalah perumahan perkampungan. Perumahan perkampungan ini banyak dijumpai di Kecamatan Gunung Anyar Tambak, Kecamatan Wonorejo, Kecamatan Kenjeran dan Kecamatan Bulak, dimana

kecenderungan permukiman lebih mengarah ke perkampungan petani tambak.

- c. Kelompok ketiga adalah perumahan vertical yang berupa rumah susun seperti yang terdapat pada Kecamatan Mulyorejo dan Kecamatan Sukolilo yaitu berupa apartemen.

Fasilitas umum yang terdapat pada kawasan penelitian berupa fasilitas pendidikan, kesehatan, peribadatan, dan fasilitas olahraga dan rekreasi. Penggunaan lahan berupa tambak merupakan penggunaan lahan tidak terbangun yang mendominasi pada kawasan ini. Penggunaan lahan tidak terbangun lainnya adalah berupa sawah dan boezem yang tersebar hampir di seluruh kecamatan.

Rencana pembangunan jalur lingkaran luar timur Kota Surabaya menghubungkan Kecamatan Kenjeran hingga Kecamatan Gunung Anyar. Pada Kecamatan Kenjeran ruas jalan yang akan digunakan telah ada. Jalan tersebut sepanjang kurang lebih 1 kilometer. Pembangunan jalan juga mulai dilakukan di Kecamatan Rungkut, dimana peletakan batu pertama dilakukan di Kelurahan Wonorejo Kecamatan Rungkut pada September 2015.



Gambar 4. 2 Ruas Jalan di Kecamatan Kenjeran yang akan digunakan sebagai JLLT

Sumber: Survey primer, 2015



Gambar 4. 3 Pembangunan JLLT di Kecamatan Rungkut

Sumber: Survey primer, 2015

Pembangunan jalur lingkaran luar timur menyebabkan terjadinya pembebasan lahan. Pembebasan lahan sebesar 60% milik developer dan sisanya

merupakan milik masyarakat setempat. Lahan milik masyarakat yang diprediksi akan dibebaskan terletak di Kecamatan Kenjeran. Sedangkan lahan milik developer tersebar di Kecamatan Mulyorejo hingga Kecamatan Rungkut. Bagi developer yang telah membangun perumahan di sekitar JLLT diharuskan memberikan akses jalannya untuk dihubungkan dengan JLLT sebab pembangunan perumahan oleh developer tidak sesuai dengan RTRW Kota Surabaya serta mengganggu rencana pembangunan JLLT. Dengan adanya pembangunan JLLT memang menyebabkan developer membangun perumahan di sekitar kawasan pembangunan JLLT. Pembangunan perumahan tersebut banyak yang berada pada daerah perkampungan serta daerah yang ditetapkan sebagai kawasan lindung sehingga berpotensi menimbulkan konflik.



Gambar 4. 4 Jalan di perumahan Pakuwon City yang akan digunakan untuk mendukung jalan JLLT

Sumber: Survey primer, 2015



Gambar 4. 5 Perumahan dan Fasilitas Umum di Kecamatan Bulak yang terkena pembebasan lahan

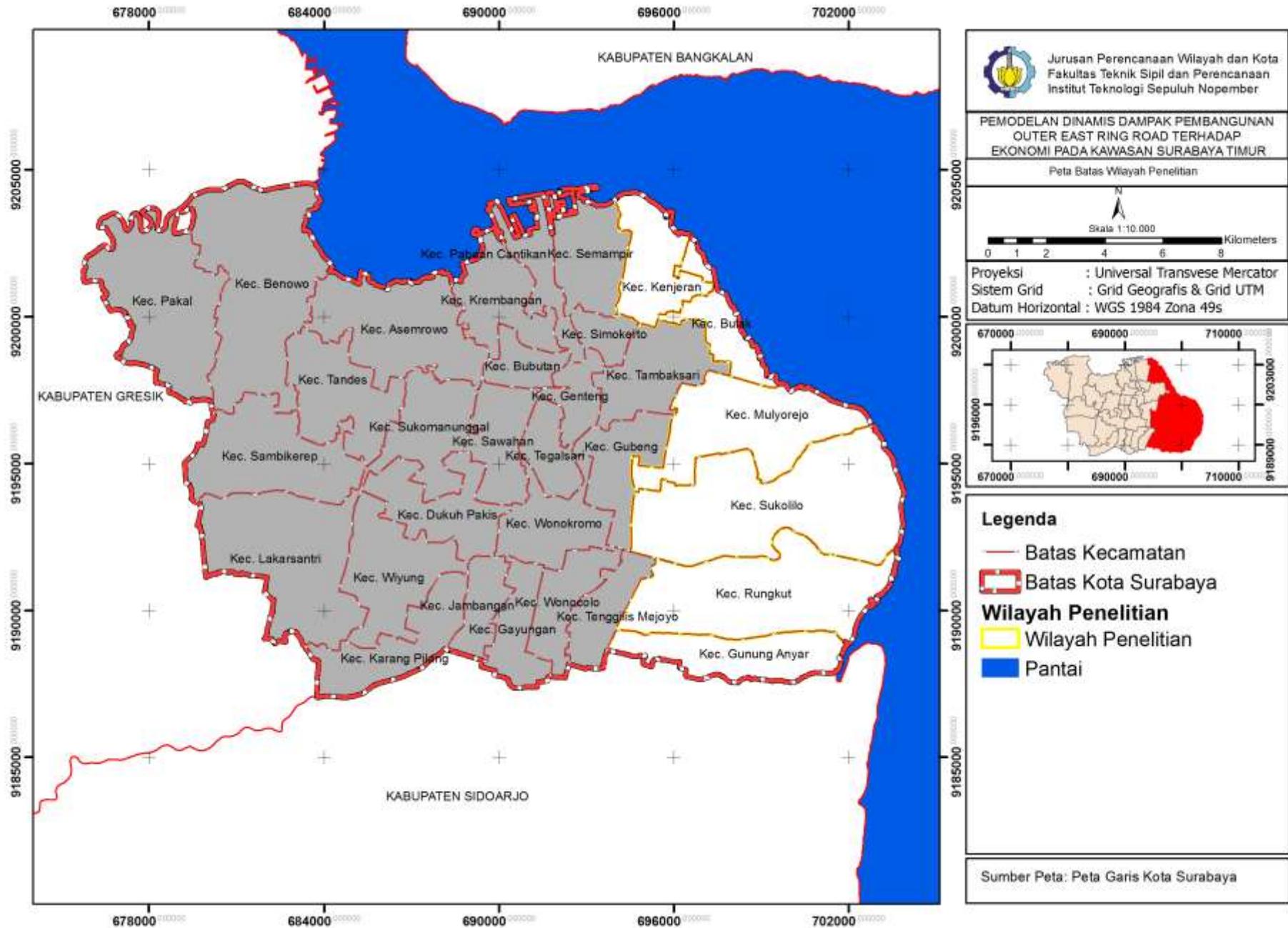
Sumber: Survey primer, 2015



Gambar 4. 6 Perumahan Developer yang dibangun di sekitar kawasan JLLT

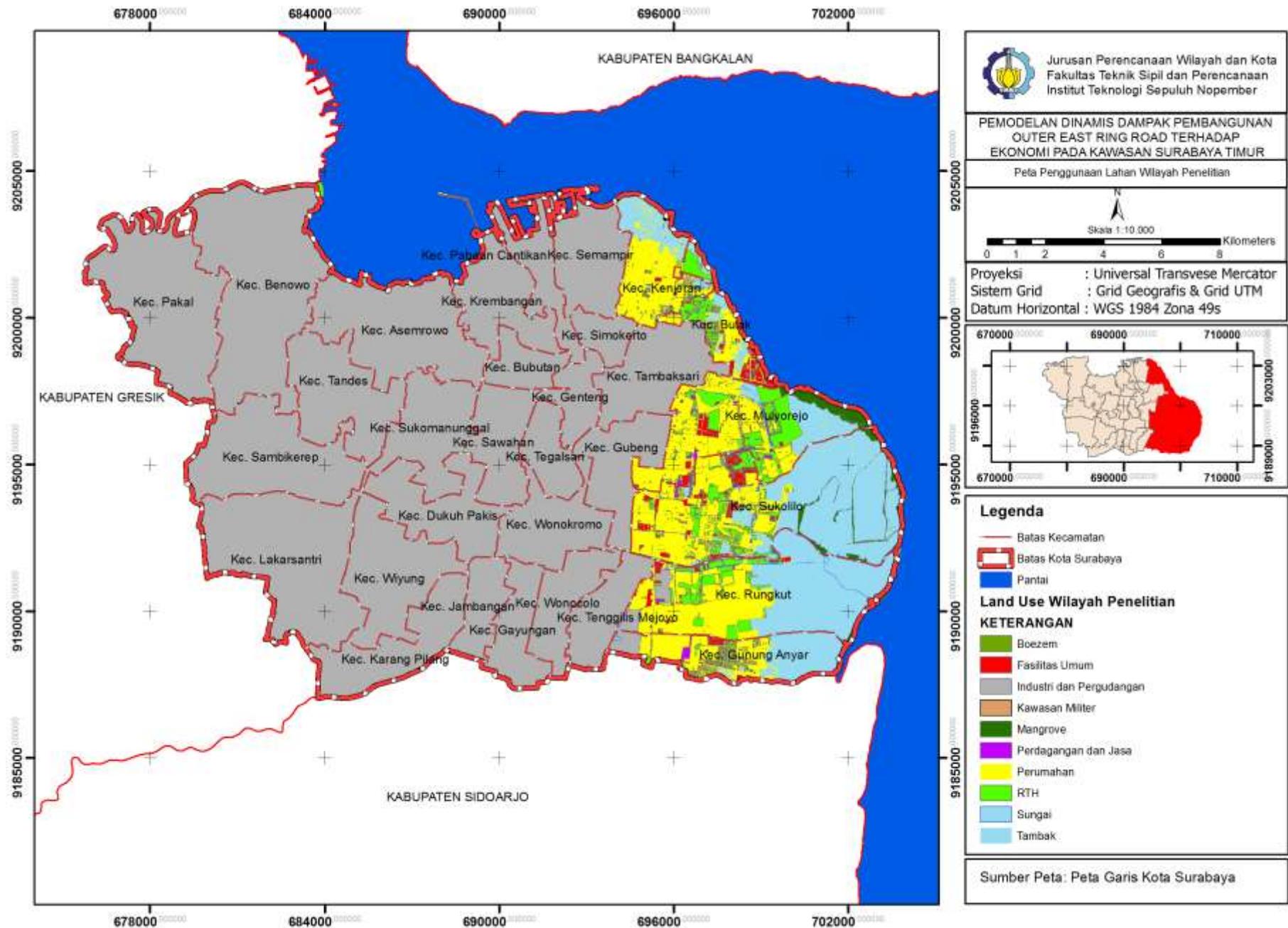
Sumber: Survey primer, 2015

Peta orientasi kawasan penelitian dapat dilihat pada gambar dibawah ini.



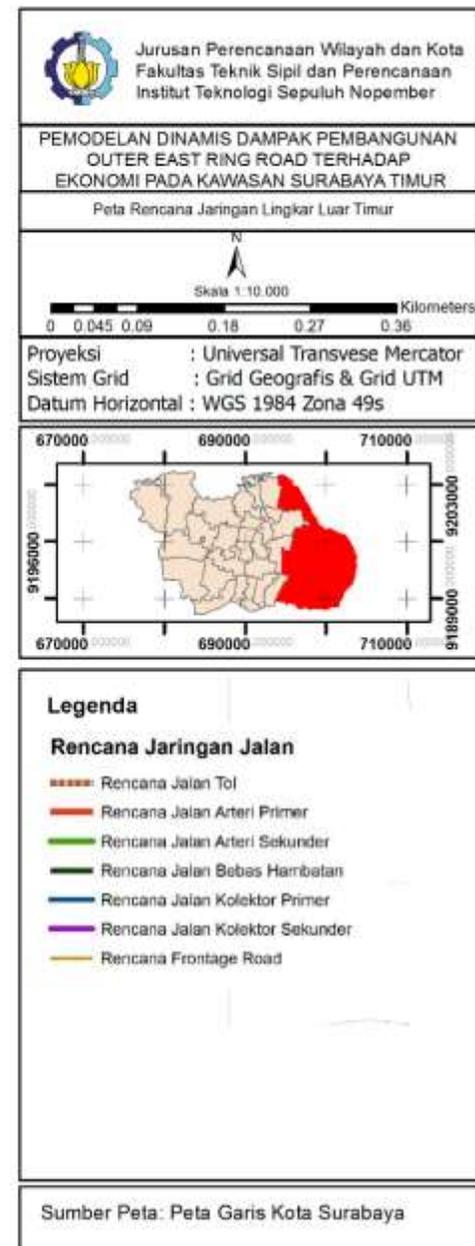
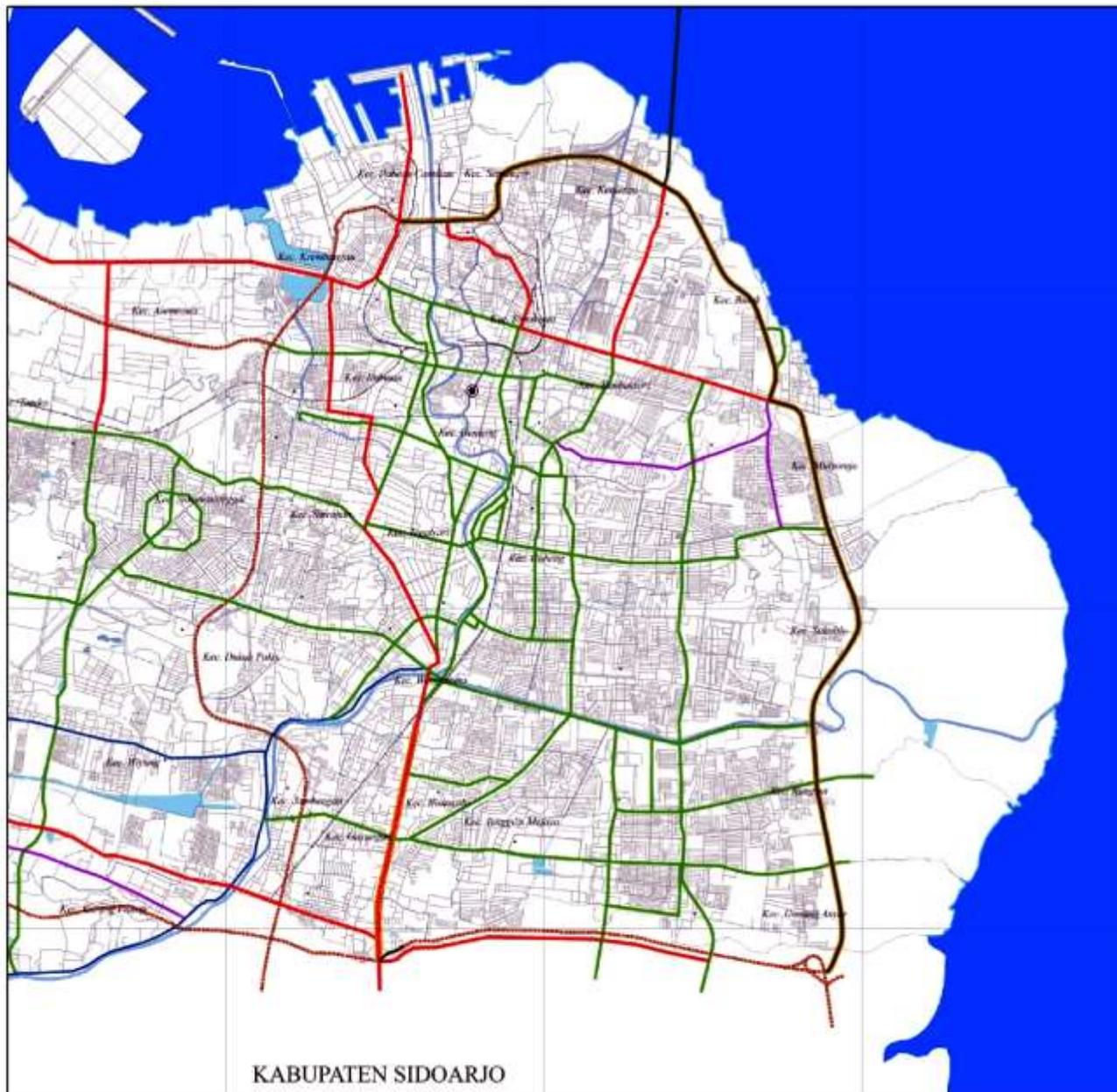
Gambar 4. 7 Peta Batas Wilayah Penelitian

“Halaman ini sengaja dikosongkan”



Gambar 4. 8 Peta Landuse Wilayah Penelitian

“Halaman ini sengaja dikosongkan”



Gambar 4. 9 Peta Rencana Jaringan JalanPeta Rencana Jaringan Jalan

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

4.1.2.2 Kondisi Kependudukan

Penduduk sebagai obyek dalam pembangunan serta tujuan akhir dari produk perencanaan sehingga keberadaan penduduk menjadi elemen penting. Penduduk dalam Kawasan Surabaya Timur yang dibatasi oleh administrasi enam kecamatan memiliki perbedaan jumlah penduduk. Berikut adalah table jumlah penduduk tahun 2014 pada tiap kelurahan.

Tabel 4. 3 Jumlah Penduduk pada Kawasan Penelitian

No	Kecamatan	Jumlah Penduduk (jiwa)		
		2012	2013	2014
1.	Bulak	42142	42142	42302
2.	Mulyorejo	80603	80603	82800
3.	Sukolilo	107889	112474	114935
4.	Kenjeran	151993	158554	147592
5.	Rungkut	108076	111945	104042
6.	Gunung Anyar	53467	53467	63969
Total		544170	559185	562429

Sumber: Kecamatan dalam Angka 2015

Struktur kependudukan yang dijelaskan adalah struktur penduduk berdasarkan usia. Struktur penduduk berdasarkan usia akan membantu penjelasan tentang jumlah penduduk usia produktif yang memberikan pengaruh pada variabel. Penduduk yang masuk dalam kategori umur produktif merupakan penduduk yang berusia 15-64 tahun. Berikut ini adalah tabel mengenai jumlah penduduk yang memiliki usia produktif pada masing-masing kecamatan.

Tabel 4. 4 Jumlah Penduduk pada Usia Produktif

No	Kecamatan	2014		2013	
		L	P	L	P
1.	Bulak	13289	14383	21135	21007
2.	Mulyorejo	29547	30494	40126	40477
3.	Sukolilo	32711	36787	56186	56288
4.	Kenjeran	56155	53796	80065	78489
5.	Rungkut	52118	51924	56028	55917
6.	Gunung Anyar	20317	21239	18760	19920
Total		192964	197563	272300	272098

Sumber: Kecamatan dalam Angka, 2015

4.1.2.3 Kondisi Ekonomi

PDRB adalah jumlah nilai tambah barang dan jasa yang dihasilkan dari seluruh kegiatan perekonomian di seluruh daerah dalam tahun tertentu. Berikut adalah table PDRB pada enam kecamatan Menurut Lapangan Usaha Atas Dasar Harga Konstan.

Tabel 4. 5 Data PDRB per Kecamatan

No	Kecamatan	PDRB (juta rupiah)				
		2009	2010	2011	2012	2013
1.	Bulak	864,873.03	919,259.87	987,707.96	1,066,668.52	1,144,638.98
2.	Mulyorejo	1,547,135.55	1,672,941.48	1,797,626.43	1,922,189.71	2,071,865.64
3.	Sukolilo	1,948,116.81	2,096,743.34	2,243,513.95	2,381,034.17	2,539,934.99
4.	Kenjeran	3,210,999.98	3,422,073.56	3,672,123.08	3,982,617.53	4,262,960.12
5.	Rungkut	1,617,060.61	1,716,966.75	1,837,288.07	1,953,359.32	2,076,958.97
6.	Gunung Anyar	2,443,425.79	2,576,913.68	2,735,607.99	2,917,241.26	3,078,093.08
Total		11,631,611.77	12,404,898.68	13,273,867.48	14,223,110.51	15,174,451.78

Sumber: Produk Domestik Regional Bruto per Kecamatan 2014

4.1.2.4 Kondisi Sosial

Kondisi sosial masyarakat pada enam kecamatan di Kawasan Surabaya Timur menjadi salah satu pertimbangan dalam mengetahui dampak pembangunan OERR yang memiliki hubungan dengan perekonomian. Penilaian pada aspek sosial dapat dilihat dengan presentase jumlah penduduk miskin, jumlah keluarga sejahtera, tingkat kesenjangan ekonomi serta nilai IPM. Penjelasan mengenai variabel yang menjelaskan tentang kondisi sosial di enam kecamatan Kawasan Surabaya Timur akan diuraikan pada sub-bab di bawah ini.

A. Kemiskinan

Kemiskinan adalah keadaan dimana terjadi ketidakmampuan untuk memenuhi kebutuhan dasar seperti makanan, pakaian, tempat tinggal, pendidikan dan kesehatan. Kemiskinan dapat disebabkan oleh langkanya alat pemenuh kebutuhan dasar, ataupun sulitnya akses terhadap pendidikan dan pekerjaan. Tingginya angka kemiskinan berbanding lurus dengan tingginya jumlah keluarga pra sejahtera serta tingginya kesenjangan ekonomi pada suatu wilayah. Berikut ini merupakan jumlah keluarga miskin yang beraada pada kawasan penelitian.

Tabel 4. 6 Jumlah Keluarga Miskin

No.	Kecamatan	Keluarga Seluruhnya	Keluarga Miskin	Persentase (%)
1.	Bulak	12692	1527	14
2.	Mulyorejo	23401	2518	11
3.	Sukolilo	26780	4463	17
4.	Kenjeran	42197	4220	10
5.	Rungkut	32946	4312	13
6.	Gunung Anyar	14302	2383	17
Total		152318	19432	14

Sumber: Kecamatan dalam Angka, 2015, diolah

B. Kesejahteraan

Banyaknya penduduk sejahtera berbanding lurus dengan banyaknya keluarga miskin pada suatu kawasan. Tingkat kesejahteraan keluarga pada suatu kawasan juga dapat menunjukkan kondisi ekonomi di kawasan tersebut. Berikut ini merupakan jumlah keluarga sejahtera dan pra sejahtera yang berada pada kawasan penelitian.

Tabel 4. 7 Jumlah Keluarga Sejahtera

No	Kecamatan	Keluarga Sejahtera	Keluarga Pra Sejahtera
1.	Bulak	9231	3461
2.	Mulyorejo	20883	2518
3.	Sukolilo	22317	4463
4.	Kenjeran	16860	9653
5.	Rungkut	24312	8634
6.	Gunung Anyar	10146	2980
Total		103749	31709

Sumber: Kecamatan dalam Angka, 2015, diolah

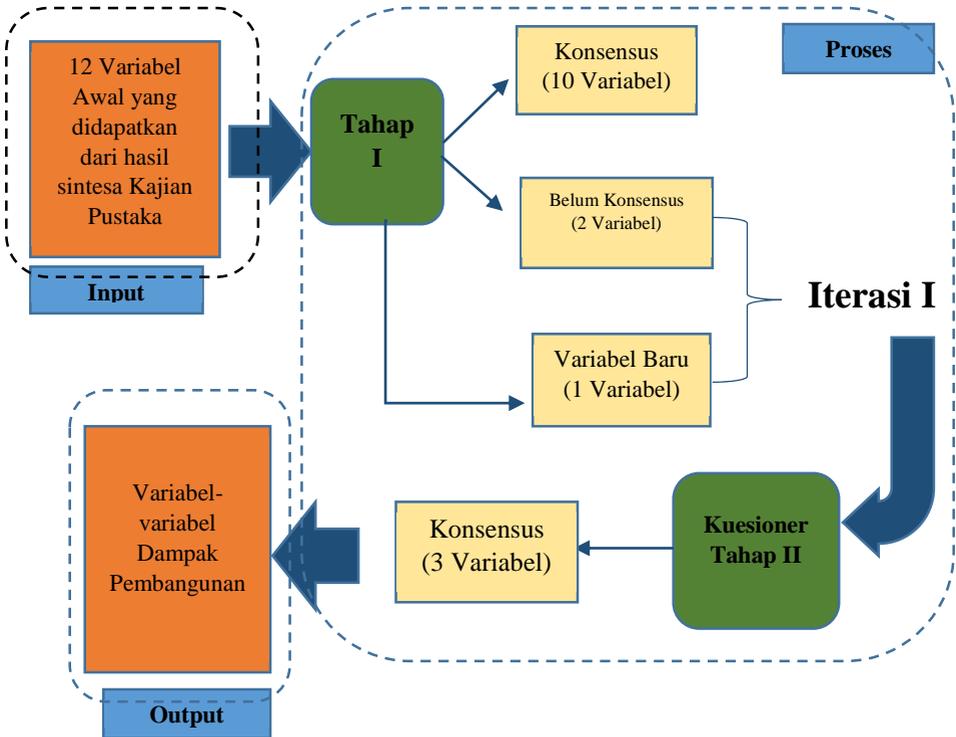
4.2 Identifikasi Variabel-Variabel Berpengaruh Sebagai Dampak Pembangunan *Outer East Ring Road* Terhadap Dinamika Ekonomi di Kawasan Surabaya Timur

Dalam menentukan variabel-variabel dampak pembangunan terhadap ekonomi di Kawasan Surabaya Timur ini dilakukan identifikasi menggunakan analisis Delphi. Analisis Delphi dilakukan dengan tujuan memungkinkan bagi peneliti dalam melakukan eksplorasi pendapat masing-masing responden terhadap masing-masing variabel yang diajukan dalam pertanyaan serta memungkinkan untuk mendapatkan variabel baru yang diajukan oleh responden.

Input yang dijadikan sebagai masukan dalam analisis Delphi ini adalah variabel-variabel awal yang dianggap berpengaruh sebagai dampak pembangunan Jalan Lingkar Luar Timur terhadap ekonomi di Kawasan Surabaya Timur. Variabel-variabel tersebut didapatkan berdasarkan hasil sintesa kajian pustakan yang telah dilakukan pada pembahasan sebelumnya. Adapun variabel-variabel awal yang didapatkan tersebut terbagi kedalam 4 indikator sebagai berikut:

1. Pertumbuhan Ekonomi, dengan variabel pendapatan per kapita, PDRB, nilai investasi dan PBB.
2. Tata Guna Lahan, dengan variabel perubahan nilai lahan, perubahan luas lahan, dan penciptaan lapangan pekerjaan.
3. Kualitas Hidup, dengan variabel kesejahteraan, kemiskinan dan ketimpangan sosial.
4. Kependudukan, dengan variabel jumlah penduduk dan banyaknya tenaga kerja.

Adapun responden yang digunakan dalam analisis Delphi ini berjumlah sebanyak 8 orang responden yang didapatkan berdasarkan hasil analisis *stakeholder* (Lampiran A). Pemilihan *stakeholder* hingga terdapat 8 responden disebabkan tidak semua *stakeholder* yang ditunjuk dapat memberikan keterangan dan pendapat mengenai pembangunan *Outer East Ring Road*, karena proses pembangunan proyek yang masih dalam tahap penyelesaian rencana dinilai masih tidak stabil dan sesitif sehingga kerahasiaan proyek ini sangat dijaga agar tidak menimbulkan konflik. Analisis Delphi dilakukan dengan menyebarkan kuesioner dan melakukan wawancara semi terstruktur kepada responden terpilih. Kuesioner ditanyakan kepada responden beberapa kali sampai akhirnya terjadi consensus jawaban dari keseluruhan responden terhadap masing-masing variabel-variabel dampak pembangunan OERR terhadap ekonomi di Kawasan Surabaya Timur. Adapun proses analisis Delphi yang telah dilakukan adalah sebagai berikut:



Gambar 4. 10 Diagram Alur Analisa Delphi

Sumber: Hasil Analisa, 2016

Kuesioner Delphi telah diajukan kepada responden sebanyak 2 kali, dimana telah melalui proses analisis dengan 1 kali iterasi hingga mencapai consensus atau kesepakatan. Adapun tahapan proses analisis Delphi akan dijelaskan sebagai berikut:

a. Kuesioner Delphi Tahap I

Dalam mengeksplorasi pendapat responden, peneliti melakukan metode wawancara semi terstruktur, dimana responden secara langsung ditanyakan berdasarkan pemahamannya mengenai apakah variabel berikut mendapatkan dampak atau tidak terhadap pembangunan Jalur Lingkar Luar Timur. Hasil eksplorasi pendapat dari masing-masing responden kuesioner Delphi Tahap I secara jelas dapat dilihat pada **Lampiran B2**, dengan hasil rekapitulasi sebagai berikut:

Tabel 4. 8 Hasil Analisa Delphi Tahap 1

Variabel	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	Alternatif Variabel
Pendapatan per kapita	D	D	D	D	D	D	D	D	-
PDRB	D	D	D	D	D	D	D	D	-
Peningkatan investasi	D	D	TD	TD	D	D	D	D	Prospek usaha
PBB	D	D	D	D	D	D	D	D	-
Perubahan nilai lahan	D	D	D	D	D	D	D	D	-
Perubahan luas lahan	TD	-							
Penciptaan lapangan pekerjaan	TD	-							
Kesejahteraan	D	TD	TD	TD	D	D	D	D	-
Kemiskinan	TD	-							
Ketimpangan social	TD	-							
Jumlah penduduk	D	D	D	D	D	D	D	D	-
Banyaknya tenaga kerja	TD	-							

Sumber: Hasil Analisa, 2016

Keterangan:

- D : Ada Dampak
- TD : Tidak Ada Dampak
- R1 : Sekretaris Kecamatan Bulak
- R2 : Kasie Fisik dan Prasarana Kecamatan Kenjeran
- R3 : Sekretaris Kecamatan Mulyorejo
- R4 : Kasie Fisik dan Prasarana Kecamatan Gunung Anyar
- R5 : Kasie Fisik dan Prasarana Kecamatan Rungkut
- R6 : Kasie Fisik dan Prasarana Kecamatan Sukolilo
- R7 : Staff Bidang Tata Ruang Dinas PU Cipta Karya Tata Ruang Kota Surabaya
- R8 : Staff Bidang Fisik dan Prasarana Bappeko Surabaya
- : Belum Konsensus

Berdasarkan hasil rekapitulasi eksplorasi jawaban responden pada kuesioner Delphi Tahap I diatas, didapatkan sebanyak 10 variabel telah mencapai consensus dan 2 variabel lainnya belum. Variabel yang telah mencapai consensus tersebut terdiri atas 5 variabel yang dianggap terkena dampak dan 5 variabel yang dianggap tidak terkena dampak dalam pembangunan Jalur Lingkar Luar Timur. Sedangkan 2 variabel yang belum mencapai consensus adalah peningkatan investasi dan kesejahteraan yang akan ditanyakan kembali pada proses kuesioner Delphi Tahap II dengan alternative variabel berdasarkan eksplorasi yang didapatkan dari responden. Berikut merupakan uraian mengenai hasil eksplorasi pendapat responden pada masing-masing variabel pada tahap proses Kuesioner Delphi Tahap I:

**Tabel 4. 9 Eksplorasi Responden Analisa Delphi
Tahap 1**

Variabel	Hasil Eksplorasi dan Diskusi
Pendapatan per kapita	<p>Hasil Eksplorasi Responden: Keseluruhan responden menyatakan pernyataan yang sama bahwa pendapatan per kapita atau perekonomian masyarakat dapat meningkat. Namun, kembali lagi bagaimana masyarakat dapat memanfaatkan peluang yang ada. Hal ini terlihat dari pembangunan jalan MERR yang berada pada kawasan yang sama dengan OERR, dimana pendapatan masyarakat cukup meningkat.</p>
	<p>Kesimpulan: Variabel mencapai consensus dan dianggap Ada Dampak.</p>
PDRB	<p>Hasil Eksplorasi Responden: Seluruh responden telah sepakat bahwa pembangunan infrastruktur dapat mempengaruhi aktivitas perekonomian suatu wilayah. Dengan adanya peningkatan aktivitas pada suatu wilayah maka dapat meningkatkan angka PDRB pada wilayah tersebut.</p>
	<p>Kesimpulan: Variabel mencapai consensus dan dianggap Ada Dampak.</p>

Peningkatan investasi	<p>Hasil Eksplorasi Responden: Responden 3 dan responden 4 tidak menyepakati variabel peningkatan investasi sebab pembangunan jalan yang hampir sama dengan pembangunan jalan MERR menyebabkan meningkatnya peluang usaha bagi warga. Inevestasi lebih ke masyarakat bukan investasi oleh investor. Sedangkan responden yang sepakat menyatakan bahwa peluang investasi akan meningkat seiring dengan kemudahan akses jalan.</p>
	<p>Kesimpulan: Variabel belum mencapai consensus. Terdapat variabel usulan baru yaitu Prospek Usaha. Diperlukan iterasi hingga mencapai consensus.</p>
PBB	<p>Hasil Eksplorasi Responden: Seluruh responden telah sepakat bahwa pembangunan infrastruktur jalan dapat memberikan dampak bagi nilai PBB. Nilai PBB akan meningkat seiring dengan kemudahan jangkauan atau aksesibilitas yang baik. Responden 6 mencontohkan dengan adanya pembangunan jalan MERR, PBB yang terletak di sekitar jalan MERR meningkat tajam. Hal ini diprediksi bahwa JLLT akan mengalami hal yang serupa.</p>
	<p>Kesimpulan: Variabel mencapai consensus dan dianggap Ada Dampak.</p>
Perubahan nilai lahan	<p>Hasil Eksplorasi Responden:</p>

	Seluruh responden menyatakan bahwa perubahan nilai lahan akan terjadi jika terjadi pembangunan akses jalan baru. Dengan adanya akses jalan baru akan memudahkan aksesibilitas menuju wilayah tersebut.
	Kesimpulan: Variabel mencapai consensus dan dianggap Ada Dampak.
Perubahan luas lahan	Hasil Eksplorasi Responden: Seluruh responden sepakat bahwa pembangunan infrastruktur tidak menyebabkan adanya perubahan lahan pada suatu wilayah. Perubahan terjadi pada penggunaan lahannya. Responden 4 mencontohkan di sepanjang jalan MERR yang awalnya merupakan kawasan permukiman, setelah adanya pembangunan jalan MERR berubah fungsi menjadi kawasan perdagangan dan jasa.
	Kesimpulan: Variabel mencapai konsensus dan dianggap Tidak Ada Dampak.
Penciptaan lapangan pekerjaan	Hasil Eksplorasi Responden: Seluruh responden sepakat bahwa lapangan pekerjaan baru tidak tercipta. Lapangan pekerjaan baru yang dimaksud disini merupakan lapangan kerja yang mampu menyerap banyak tenaga kerja. Sebab dengan adanya akses jalan baru yang biasa tumbuh merupakan kawasan permukiman.
	Kesimpulan:

	Variabel mencapai consensus dan dianggap Tidak Ada Dampak.
Kesejahteraan	Hasil Eksplorasi Responden: Responden 2, 3 dan 4 tidak sepakat dengan variabel kesejahteraan. Variabel ini dinilai terlalu general, sebab tingkat kesejahteraan itu bisa berubah dari usaha masing-masing individunya. Dan untuk mengubah kesejahteraan tidaklah mudah.
	Kesimpulan: Variabel ini belum mencapai consensus sebab 3 responden tidak sepakat dengan variabel tersebut. Sehingga diperlukan iterasi hingga mencapai consensus.
Kemiskinan	Hasil Eksplorasi Responden: Seluruh responden sepakat bahwa dalam menentukan kemiskinan, banyak indicator penilaiannya. Sehingga dengan adanya pembangunan jalan baru belum mampu mengurangi atau menghilangkan angka kemiskinan meskipun peluang tersebut ada dan dapat saja terjadi pada waktu yang lama.
	Kesimpulan: Variabel mencapai consensus dan dianggap Tidak Ada Dampak.
Ketimpangan sosial	Hasil Eksplorasi Responden: Seluruh responden sepakat bahwa ketimpangan sosial pasti terjadi pada suatu wilayah dan sangat sulit untuk dihilangkan. Hal ini biasa terjadi sebab terjadinya migrasi pada suatu kawasan.

	<p>Kesimpulan: Variabel mencapai consensus dan dianggap Tidak Ada Dampak.</p>
Jumlah penduduk	<p>Hasil Eksplorasi Responden: Seluruh responden sepakat bahwa jumlah penduduk merupakan variabel yang sangat terpengaruh. Dinamika penduduk merupakan sesuatu yang pasti terjadi dengan atau tidaknya pembangunan jalan. Jika melihat pada kasus pembangunan jalan baru yang jika dilihat trennya menimbulkan banyak pembangunan perumahan, maka perubahan jumlah penduduk pasti terjadi.</p>
	<p>Kesimpulan: Variabel mencapai consensus dan dianggap Ada Dampak.</p>
Banyaknya tenaga kerja	<p>Hasil Eksplorasi Responden: Seluruh responden sepakat jika tenaga kerja tidak akan meningkat sebab lapangan pekerjaan tidak meningkat. Lapangan kerja baru yang mungkin terjadi merupakan lapangan kerja yang tidak banyak menyerap tenaga kerja sehingga tidak akan terjadi perubahan jumlah tenaga kerja.</p>
	<p>Kesimpulan: Variabel mencapai consensus dan dianggap Tidak Ada Dampak.</p>

Sumber: Survey Primer, 2016

Berdasarkan hasil eksplorasi pada kuesioner Delphi Tahap I diatas menunjukkan bahwa terdapat 2 variabel yang belum mencapai consensus atau jawaban dari

responden yaitu Peningkatan Investasi yang telah dirubah menjadi **Prospek Usaha** dan Kesejahteraan. Disamping itu, hasil proses eksplorasi kuesioner Delphi Tahap I juga ditemukan variabel baru yang dinyatakan oleh responden tertentu berdasarkan hasil pemahaman responden dan identifikasi kondisi nyata yang dijumpai di lapangan. Variabel baru tersebut adalah **NJOP**. Responden 7 dan 8 menyatakan bahwa pembangunan infrastruktur jalan dengan fungsi jalan tinggi dapat menyebabkan naiknya harga lahan. Kenaikan harga lahan juga diiringi oleh meningkatnya NJOP pada kawasan sekitarnya.

Selanjutnya, variabel baru yang ditemukan di atas dianggap terkena dampak dari pembangunan Jalur Lingkar Luar Timur. Agar mencapai kesepakatan dari semua pihak terhadap variabel dampak pembangunan JLLT, maka perlu dilakukan analisis Delphi pada proses wawancara kuesioner Delphi Tahap 2 atau Iterasi 1 dengan menyarankan kembali variabel yang belum mencapai consensus hasil proses eksplorasi kuesioner Delphi Tahap I beserta variabel yang telah ditemukan di atas. Adapun hasil rekapitulasi wawancara kuesioner Delphi Tahap II adalah sebagai berikut:

b. Kuesioner Delphi Tahap II

Kuesioner Delphi Tahap II ini dilakukan dengan cara sama terhadap tahap sebelumnya yakni wawancara terstruktur kepada responden yang sama. Hasil wawancara pendapat dari masing-masing responden kuesioner Delphi Tahap II dapat dilihat pada **Lampiran B4**, dengan hasil rekapitulasi jawaban kuesioner sebagai berikut:

Tabel 4. 10 Hasil Analisa Delphi Tahap 2

Variabel	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8
Kesejahteraan	TD							
Prospek Usaha	D	D	D	D	D	D	D	D
NJOP	D	D	D	D	D	D	D	D

Sumber: Hasil Analisa, 2016

Keterangan:

D : Ada Dampak

TD : Tidak Ada Dampak

R1 : Sekretaris Kecamatan Bulak

R2 : Kasie Fisik dan Prasarana Kecamatan Kenjeran

R3 : Sekretaris Kecamatan Mulyorejo

R4 : Kasie Fisik dan Prasarana Kecamatan Gunung Anyar

R5 : Kasie Fisik dan Prasarana Kecamatan Rungkut

R6 : Kasie Fisik dan Prasarana Kecamatan Sukulilo

R7 : Staff Bidang Tata Ruang Dinas PU Cipta Karya Tata Ruang Kota Surabaya

R8 : Staff Bidang Fisik dan Prasarana Bappeko Surabaya

Berdasarkan rekapitulasi jawaban responden pada proses kuesioner Delphi Tahap II atau iterasi 1, menunjukkan telah dicapai kesepakatan terhadap variabel yang ditanyakan tersebut. Dengan terdapatnya kesepakatan tersebut, maka keseluruhan variabel pada kuesioner Delphi telah mencapai consensus dan hasil yang didapatkan dapat ditarik sebagai variabel yang terkena dampak terhadap pembangunan Jalur Lingkar Luar Timur.

c. Kesimpulan Rekapitulasi

Hasil rekapitulasi diskusi jawaban pada kuesioner Delphi Tahap I dan II didapatkan berdasarkan pemahaman yang dimiliki responden sekaligus meninjau kondisi eksisting yang terdapat pada kawasan penelitian dan membandingkan dengan kondisi yang serupa. Selain itu, pada tahap eksplorasi juga terdapat 1 variabel baru yang dinyatakan oleh responden tertentu dalam memperkuat hasil penelitian nantinya. Proses analisa dilakukan melalui 2 tahap dengan 1 iterasi, dimana dihasilkan 7 variabel yang terkena dampak dan 6 variabel yang dianggap tidak terkena dampak. Berdasarkan hal tersebut, maka dapat disimpulkan variabel-variabel yang terkena dampak pembangunan Jalur Lingkar Luar Timur pada Kawasan Surabaya Timur adalah:

1. Pendapatan per kapita
2. PDRB
3. PBB
4. Perubahan nilai lahan
5. Jumlah penduduk
6. NJOP
7. Prospek usaha

4.3 Memodelkan Dampak Pembangunan *Outer East Ring Road* Terhadap Ekonomi pada Kawasan Surabaya Timur

Dalam memodelkan dampak pembangunan terhadap ekonomi, digunakan analisis *Cost Benefit Analysis*. Dampak pembangunan diketahui dengan menghitung nilai kebermanfaatan pembangunan Jalur Lingkar Luar Timur. Perhitungan tersebut dilakukan dengan menggunakan analisis Biaya-Manfaat yang kemudian dimodelkan dengan menggunakan *software simulator @Risk*.

4.3.1 Perhitungan Biaya dan Manfaat

Untuk menganalisis besarnya biaya dan manfaat, terlebih dahulu diidentifikasi jenis biaya dan manfaat. Biaya dalam pembangunan Jalur Lingkar Luar Timur mencakup biaya pembangunan infrastruktur serta biaya operasional dan perawatan fasilitas. Biaya pembangunan infrastruktur berasal dari APBD sebesar 25% dari total biaya yaitu 50 miliar rupiah. Pembangunan infrastruktur dilaksanakan selama 10 tahun, sehingga asumsi biaya per tahun untuk pembangunan infrastruktur adalah sebesar 5 miliar rupiah. Sedangkan biaya operasional dan perawatan fasilitas sebesar 30% dari biaya pembangunan yaitu 15 miliar rupiah tiap tahunnya.

Biaya manfaat dibedakan menjadi biaya manfaat langsung (*direct benefit*) dan biaya manfaat tidak langsung. Dalam pembangunan Jalur Lingkar Luar Timur, biaya manfaat langsung meliputi PDRB, nilai lahan dan NJOP. Sedangkan biaya manfaat tidak langsungnya adalah pendapatan per kapita. Nilai PDRB

meningkat sebesar Rp 1,560,650,372,- per tahun dimana angka tersebut merupakan rata-rata peningkatan PDRB eksisting tahun 2009-2013. Nilai lahan akan meningkat sebesar Rp 1,000,000,- tiap 5 tahun sekali, dan nilai NJOP akan meningkat sebesar Rp 500,000,- tiap 5 tahun sekali. Hal ini didasarkan pada kondisi pembangunan Jalur Lingkar Luar Timur. Sedangkan biaya tidak langsung, pendapatan per kapita naik sebesar Rp 250,000,- per tahun.

Dalam membandingkan manfaat dan biaya, maka dibutuhkan angka dengan dasar waktu yang sama dimana dalam penelitian ini jangka waktu yang digunakan selama 20 tahun, yaitu hingga tahun 2036. Untuk mengetahui kelayakan dan dampak dari pembangunan Jalur Lingkar Luar Timur maka diperlukan suatu perhitungan berdasarkan nilai dari variabel hasil analisa sebelumnya. Untuk mendapatkan nilai total biaya dan manfaat digunakan fungsi sebagai berikut.

$$T = ((M1.r)+(M2.r)+....(Mn.r)) - ((B1.r)+(B2.r)+....(Bn.r))$$

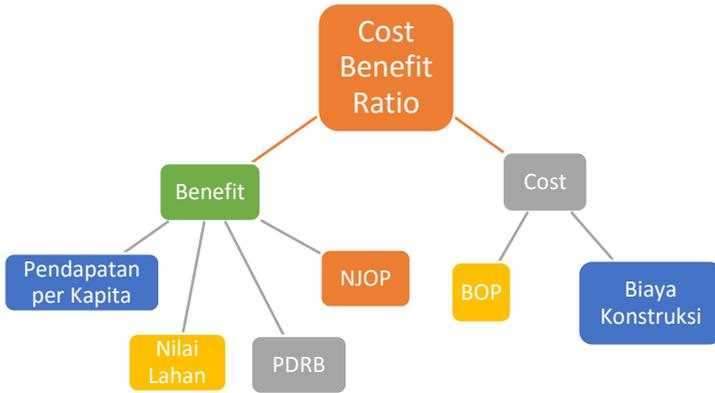
Dimana;

T = Total Nilai

B = Biaya

M = Manfaat

r = Inflasi



Gambar 4. 11 Diagram Alir Biaya Manfaat

Sumber: Hasil Analisa, 2016

Berikut ini merupakan tabel biaya manfaat pembangunan Jalur Lingkar Luar Timur Surabaya.

Tabel 4. 11 Perhitungan Biaya Manfaat (Rupiah)

Tahun	Biaya Pembangunan	Biaya Operasional dan Perawatan	PDRB	NJOP	Nilai Lahan	Pendapatan per Kapita
2016	0	0	14,590,476,911	1,500,000	1,500,000	0
2017	5,000,000,000	15,000,000,000	16,151,127,283	2,000,000	2,500,000	40,637,511,900
2018	5,000,000,000	15,000,000,000	17,711,777,655	2,000,000	2,500,000	41,036,416,150
2019	5,000,000,000	15,000,000,000	19,272,428,027	2,000,000	2,500,000	41,435,320,400
2020	5,000,000,000	15,000,000,000	20,833,078,399	2,000,000	2,500,000	41,834,224,650
2021	5,000,000,000	15,000,000,000	22,393,728,771	2,000,000	2,500,000	42,233,128,900
2022	5,000,000,000	15,000,000,000	23,954,379,143	2,500,000	3,500,000	42,632,033,150
2023	5,000,000,000	15,000,000,000	25,515,029,515	2,500,000	3,500,000	43,030,937,400
2024	5,000,000,000	15,000,000,000	27,075,679,887	2,500,000	3,500,000	43,429,841,650
2025	5,000,000,000	15,000,000,000	28,636,330,259	2,500,000	3,500,000	43,828,745,900
2026	5,000,000,000	15,000,000,000	30,196,980,631	2,500,000	3,500,000	44,227,650,150
2027		15,000,000,000	31,757,631,003	3,000,000	4,500,000	44,626,554,400
2028		15,000,000,000	33,318,281,375	3,000,000	4,500,000	45,025,458,650
2029		15,000,000,000	34,878,931,747	3,000,000	4,500,000	45,424,362,900
2030		15,000,000,000	36,439,582,119	3,000,000	4,500,000	45,823,267,150
2031		15,000,000,000	38,000,232,491	3,000,000	4,500,000	46,222,171,400

Tahun	Biaya Pembangunan	Biaya Operasional dan Perawatan	PDRB	NJOP	Nilai Lahan	Pendapatan per Kapita
2032		15,000,000,000	39,560,882,863	3,500,000	5,000,000	46,621,075,650
2033		15,000,000,000	41,121,533,235	3,500,000	5,000,000	47,019,979,900
2034		15,000,000,000	42,682,183,607	3,500,000	5,000,000	47,418,884,150
2035		15,000,000,000	44,242,833,979	3,500,000	5,000,000	47,817,788,400
2036		15,000,000,000	45,803,484,351	3,500,000	5,000,000	48,216,692,650

Sumber: Hasil Analisa, 2016

4.3.2 Evaluasi Ekonomi

Evaluasi ekonomi ini digunakan untuk membandingkan manfaat proyek dengan komponen biaya untuk pembangunan Jalur Lingkar Luar Timur. Hal ini digunakan untuk mengetahui dampak pembangunan apakah menguntungkan dari segi ekonomi atau tidak. Berikut ini merupakan rekapitulasi keseluruhan biaya dan manfaat pembangunan Jalur Lingkar Luar Timur.

Berdasarkan tabel 4.12 dapat disimpulkan bahwa pembangunan Jalur Lingkar Luar Timur memiliki dampak positif bagi perekonomian wilayah di Surabaya Timur. Hal ini dikarenakan saat tahun ekonomis pembangunan telah habis, manfaat langsung dan manfaat tidak langsung yang diberikan lebih besar daripada modal yang dibutuhkan.

Tabel 4. 12 Biaya dan Manfaat Pembangunan JLLT

Tahun	Tahun ke-	Biaya Pembangunan	Biaya Operasional dan Pemeliharaan	Total	Manfaat Langsung	Manfaat Tidak Langsung
2016	0	0	0	0	14,593,476,911	0
2017	1	5,000,000,000	15,000,000,000	20,000,000,000	16,155,627,283	40,637,511,900
2018	2	5,000,000,000	15,000,000,000	20,000,000,000	17,716,277,655	41,036,416,150
2019	3	5,000,000,000	15,000,000,000	20,000,000,000	19,276,928,027	41,435,320,400
2020	4	5,000,000,000	15,000,000,000	20,000,000,000	20,837,578,399	41,834,224,650
2021	5	5,000,000,000	15,000,000,000	20,000,000,000	22,398,228,771	42,233,128,900
2022	6	5,000,000,000	15,000,000,000	20,000,000,000	23,960,379,143	42,632,033,150
2023	7	5,000,000,000	15,000,000,000	20,000,000,000	25,521,029,515	43,030,937,400
2024	8	5,000,000,000	15,000,000,000	20,000,000,000	27,081,679,887	43,429,841,650
2025	9	5,000,000,000	15,000,000,000	20,000,000,000	28,642,330,259	43,828,745,900
2026	10	5,000,000,000	15,000,000,000	20,000,000,000	30,202,980,631	44,227,650,150
2027	11		15,000,000,000	15,000,000,000	31,765,131,003	44,626,554,400
2028	12		15,000,000,000	15,000,000,000	33,325,781,375	45,025,458,650
2029	13		15,000,000,000	15,000,000,000	34,886,431,747	45,424,362,900
2030	14		15,000,000,000	15,000,000,000	36,447,082,119	45,823,267,150
2031	15		15,000,000,000	15,000,000,000	38,007,732,491	46,222,171,400
2032	16		15,000,000,000	15,000,000,000	39,569,382,863	46,621,075,650

Tahun	Tahun ke-	Biaya Pembangunan	Biaya Operasional dan Pemeliharaan	Total	Manfaat Langsung	Manfaat Tidak Langsung
2033	17		15,000,000,000	15,000,000,000	41,130,033,235	47,019,979,900
2034	18		15,000,000,000	15,000,000,000	42,690,683,607	47,418,884,150
2035	19		15,000,000,000	15,000,000,000	44,251,333,979	47,817,788,400
2036	20		15,000,000,000	15,000,000,000	45,811,984,351	48,216,692,650

Sumber: Hasil Analisa, 2016

4.3.2.1 Analisis Kriteria Investasi

A. Analisis *Net Present Value* (NPV)

Net Present Value (NPV) merupakan net benefit yang telah didiskon dengan menggunakan *social opportunity cost of capital* sebagai diskon faktor. *Discounted factor* merupakan titik batas yang memberi petunjuk layak atau tidaknya suatu proyek. Pada penelitian ini analisis biaya-manfaat dilakukan dengan menggunakan faktor sebagai upaya untuk mengantisipasi fluktuasi ekonomi yang berubah-ubah, yaitu sebesar 3.39%, 5.67% dan 7.67%. Nilai fluktuasi didasarkan pada laju inflasi kota Surabaya tahun 2012-2015. Umur ekonomi yang digunakan untuk Pembangunan Jalur Lingkar Luar Timur ini adalah selama 20 tahun. Persamaan umum yang digunakan untuk menghitung analisis NPV adalah sebagai berikut:

$$NPV = \sum_{i=1}^n NB_i (1+i)^{-n}$$

atau

$$NPV = \sum_{i=1}^n \frac{NB_i}{(1+i)^n}$$

atau

$$NPV = \sum_{i=1}^n \bar{B}_i - \bar{C}_i = \sum_{i=1}^n N \bar{B}_i$$

Dimana:

- NB = Net benefit = Benefit – Cost
- C = Biaya investasi + Biaya operasi
= Benefit yang telah didiskon
= Cost yang telah didiskon
- i = diskon faktor
- n = tahun (waktu ekonomis)

Tabel 4. 13 Arus Kas (*Cash Flow*) Perhitungan Analisis NPV

Tahun	Tahun ke-	Manfaat (B)	Biaya (C)	B-C	PV 1 (df = 3.39 %)	PV 2 (df = 5.67 %)	PV 3 (df = 7.67 %)
2016	0	16,091,976,911	0	16,091,976,911	16,091,976,911	16,091,976,911	16,091,976,911
2017	1	56,793,139,183	20,000,000,000	36,793,139,183	35,722,458,833	34,710,647,505	34,066,767,570
2018	2	58,752,693,805	20,000,000,000	38,752,693,805	36,528,289,181	34,489,897,486	33,222,684,399
2019	3	60,712,248,427	20,000,000,000	40,712,248,427	37,255,778,536	34,182,003,779	32,317,382,801
2020	4	62,671,803,049	20,000,000,000	42,671,803,049	37,913,897,009	33,800,335,195	31,363,775,241
2021	5	64,631,357,671	20,000,000,000	44,631,357,671	38,499,009,127	33,353,013,588	30,376,102,031
2022	6	66,592,412,293	20,000,000,000	46,592,412,293	39,021,145,295	32,847,650,667	29,362,538,227
2023	7	68,551,966,915	20,000,000,000	48,551,966,915	39,477,604,299	32,291,913,195	28,330,072,695
2024	8	70,511,521,537	20,000,000,000	50,511,521,537	39,873,795,101	31,690,928,612	27,291,375,086
2025	9	72,471,076,159	20,000,000,000	52,471,076,159	40,213,832,768	31,057,629,979	26,246,032,295
2026	10	74,430,630,781	15,000,000,000	59,430,630,781	44,222,332,364	33,186,064,228	27,528,268,178
2027	11	76,391,685,403	15,000,000,000	61,391,685,403	44,349,353,535	32,341,139,870	26,330,893,869
2028	12	78,351,240,025	15,000,000,000	63,351,240,025	44,434,559,754	31,485,566,292	25,156,777,414
2029	13	80,310,794,647	15,000,000,000	65,310,794,647	44,476,651,155	30,617,700,531	24,014,779,192
2030	14	82,270,349,269	15,000,000,000	67,270,349,269	44,472,427,902	29,753,675,482	22,905,553,926
2031	15	84,229,903,891	15,000,000,000	69,229,903,891	44,438,675,308	28,889,638,894	21,821,265,706
2032	16	86,190,458,513	15,000,000,000	71,190,458,513	44,365,893,745	28,020,564,471	20,780,494,840
2033	17	88,150,013,135	15,000,000,000	73,150,013,135	44,255,757,947	27,167,914,878	19,772,448,550
2034	18	90,109,567,757	15,000,000,000	75,109,567,757	44,119,360,100	26,310,881,585	18,792,413,853

Tahun	Tahun ke-	Manfaat (B)	Biaya (C)	B-C	PV 1 (df = 3.39 %)	PV 2 (df = 5.67 %)	PV 3 (df = 7.67 %)
2035	19	92,069,122,379	15,000,000,000	77,069,122,379	43,952,520,493	25,471,344,946	17,856,915,655
2036	20	94,028,677,001	15,000,000,000	79,028,677,001	43,758,178,455	24,641,141,489	16,951,651,217
TOTAL		1,524,312,638,751	345,000,000,000	1,179,312,638,751	847,443,497,817	632,401,629,583	530,580,169,656
					NPV	NPV	NPV
					585,012,658,495	368,572,397,172	274,814,286,320
					BCR	BCR	BCR
					4.210730571	4.086003953	3.987599065

Sumber: Hasil Analisa, 2016

Berdasarkan tabel diatas diketahui bahwa nilai NPV dengan pemberian diskon faktor (DF) sebesar 3.39%, 5.67%, dan 7.67% lebih dari nol ($NPV > 0$). Hal ini berarti pembangunan Jalur Lingkar Luar Timur memberikan dampak positif. Dampak positif ini memberikan peningkatan bagi PDRB serta peningkatan kesejahteraan masyarakat.

Dari hal tersebut diperoleh kesimpulan bahwa semakin besar DF yang diambil, maka keuntungan yang diperoleh akan semakin kecil. Oleh karena itu DF yang paling baik untuk digunakan adalah sebesar 3.39%.

B. Analisis Benefit Cost Ratio

Benefit cost ratio (BCR) adalah perbandingan antara benefit yang telah didiskon positif (+) dengan benefit yang telah didiskon negative (-). Analisis ini menggunakan rumus:

$$BCR = \frac{\sum_{i=1}^n NB_i(+)}{\sum_{i=1}^n NB_i(-)}$$

Dimana:

NB = Net benefit = Benefit - Cost

i = diskon faktor

n = tahun (waktu ekonomis)

Berdasarkan tabel 4.13 diketahui bahwa nilai BCR dengan pemberian Diskon Faktor (DF) sebesar 3.39%, 5.67%, dan 7.67% > 1 ($BCR > 1$). Hal ini berarti pembangunan JLLT memiliki dampak positif sebab nilai manfaat melebihi nilai biaya untuk pelaksanaan pembangunan.

C. Analisis *Internal Rate of Return* (IRR)

IRR adalah suatu tingkat *discount rate* yang menghasilkan NPV = 0 (nol) dengan kriteria penilaian sebagai berikut:

- IRR > SOCC, maka proyek dikatakan layak
- IRR = SOCC, berarti proyek pada BEP
- IRR < SOCC, proyek tidak layak

IRR dapat dihitung dengan persamaan sebagai berikut:

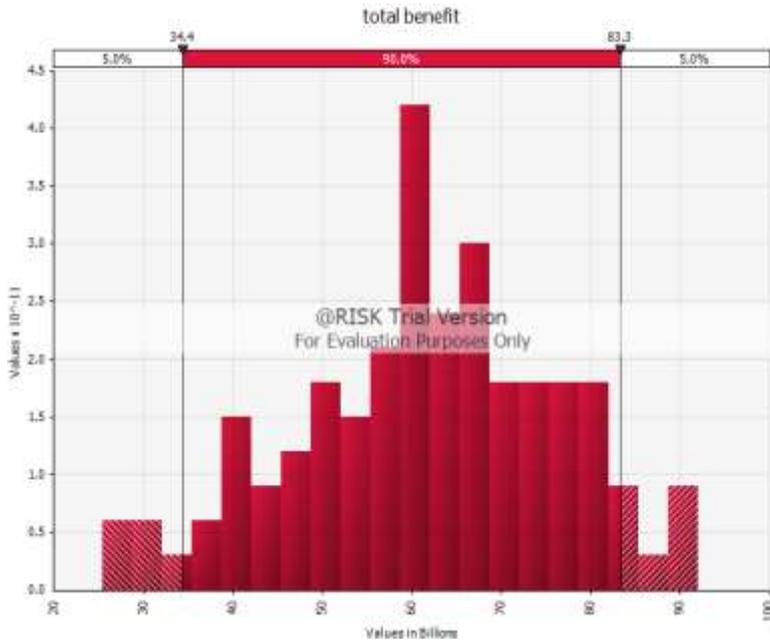
$$IRR = i_1 + \frac{NPV_1}{(NPV_1 - NPV_2)} (i_2 - i_1)$$

Berdasarkan rumus diatas, diperoleh nilai IRR untuk pembangunan JLLT adalah sebesar 0.095, dimana lebih dari SOCC atau *discount factor* sehingga pembangun JLLT memiliki manfaat dan *feasible* untuk dilaksanakan.

4.3.3 Model *Cost Benefit Analysis*

Dalam pembangunan Jalur Lingkar Luar Timur biaya yang digunakan diantaranya biaya pembangunan infrastruktur serta biaya perbaikan dan perawatan infrastruktur. Sedangkan manfaat yang didapat berdasarkan hasil analisa Delphi, diantaranya adalah kenaikan nilai lahan, NJOP, pendapatan per kapita, PBB, dan nilai PDRB. Berdasarkan evaluasi ekonomi diketahui bahwa pembangunan Jalur Lingkar Luar Timur *feasible* atau layak dilakukan sebab memiliki perbandingan nilai *benefit* yang lebih besar dibandingkan dengan nilai *cost*. Nilai tersebut kemudian dibuat model simulasi dengan menggunakan software *@Risk* sehingga menghasilkan model yang menunjukkan simulasi nilai minimum dan

maksimum benefit yang dapat diperoleh dari pembangunan Jalur Lingkar Luar Timur.



Gambar 4. 12 Simulasi *Benefit Cash Flow*

Sumber: Hasil Analisa, 2016

Berdasarkan gambar 4.11 dapat disimpulkan bahwa nilai total benefit dari pembangunan Jalur Lingkar Luar Timur berada pada angka 34.4 miliar rupiah sampai 83.3 miliar rupiah, atau dapat dikatakan bahwa total benefit minimum yaitu sebesar 34.4 miliar rupiah dan total benefit maksimum sebesar 83.3 miliar rupiah dengan probabilitas nilai total benefit sebesar 90%. Terdapat probabilitas nilai dibawah nilai minimum dan diatas nilai maksimum sebesar 5%. Salah satu penyebab yang memungkinkan

terjadinya nilai dibawah nilai minimum dan diatas nilai maksimum adalah perubahan nilai inflasi mata uang yang tidak menentu dari tahun ke tahun. Namun, berdasarkan simulasi dapat diketahui bahwa pembangunan Jalur Lingkar Luar Timur akan membawa dampak positif bagi ekonomi pada kawasan Surabaya Timur.

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

LAMPIRAN A

Analisis Stakeholder Penelitian

Kelompok Stakeholder	Tugas Pokok Fungsi	Dampak Program Terhadap <i>Interest</i> (+) (0) (-)	Kepentingan <i>Stakeholder</i> terhadap kesuksesan program 1= sangat lemah 2= lemah 3= rata-rata 4= kuat 5= sangat kuat	Pengaruh <i>Stakeholder</i> terhadap program 1= sangat lemah 2= lemah 3= rata-rata 4= kuat 5= sangat kuat
Pemerintah				
Bappeko Kota Surabaya	<ol style="list-style-type: none"> Pelaksanaan koordinasi dengan instansi-intansi vertikal di Kabupaten Jombang Pelaksanaan evaluasi terhadap kegiatan-kegiatan persiapan dan perkembangan pelaksanaan rencana 	+	5	5

	<p>pembangunan daerah untuk penyempurnaan</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Penyusunan dan pengembangan struktur wilayah dan pelaksanaan rencana tata ruang 4. Pelaksanaan pengkajian, penelitian dan pengembangan bidang-bidang pembangunan 			
Dinas PU Cipta Karya dan Tata Ruang Kota Surabaya	<ol style="list-style-type: none"> 1. Penyusunan dan pelaksanaan rencana program dan petunjuk teknis di bidang tata ruang. 2. Pelaksanaan koordinasi dan kerjasama dengan lembaga dan instansi lain di bidang tata ruang. 3. Pelaksanaan pengawasan dan pengendalian pelaksanaan serta pembinaan dan penyuluhan di bidang tata ruang. 	+	5	5

	4. Terdapat tiga seksi yang membawahnya; seksi perencanaan tata ruang, seksi pemanfaatan tata ruang, dan seksi pengendalian tata ruang.			
Kecamatan Bulak Kota Surabaya	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pihak yang mengetahui gambaran umum permasalahan dan kondisi nyata di wilayah penelitian 2. Terlibat dalam program pembangunan Jalur Lingkar Luar Timur Surabaya 	+	4	4
Kecamatan Mulyorejo Kota Surabaya	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pihak yang mengetahui gambaran umum permasalahan dan kondisi nyata di wilayah penelitian 2. Terlibat dalam program pembangunan Jalur Lingkar Luar Timur Surabaya 	+	4	4
Kecamatan Sukolilo Kota Surabaya	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pihak yang mengetahui gambaran umum 	+	4	4

	<p>permasalahan dan kondisi nyata di wilayah penelitian</p> <p>2. Terlibat dalam program pembangunan Jalur Lingkar Luar Timur Surabaya</p>			
Kecamatan Rungkut Kota Surabaya	<p>1. Pihak yang mengetahui gambaran umum permasalahan dan kondisi nyata di wilayah penelitian</p> <p>2. Terlibat dalam program pembangunan Jalur Lingkar Luar Timur Surabaya</p>	+	4	4
Kecamatan Gunung Anyar Kota Surabaya	<p>1. Pihak yang mengetahui gambaran umum permasalahan dan kondisi nyata di wilayah penelitian</p> <p>2. Terlibat dalam program pembangunan Jalur Lingkar Luar Timur Surabaya</p>	+	4	4
Kecamatan Kenjeran Kota Surabaya	<p>1. Pihak yang mengetahui gambaran umum permasalahan dan kondisi nyata di wilayah penelitian</p>	+	4	4

	2. Terlibat dalam program pembangunan Jalur Lingkar Luar Timur Surabaya			
Kelompok Masyarakat				
Akademisi Ahli Tata Ruang	1. Dapat memberikan masukan dalam penentuan pengembangan kawasan 2. Mengetahui secara teoritis terkait variabel dalam pengembangan kawasan	-	1	2
Swasta				
Pengembang Infrastruktur	1. Dapat memberikan masukan dalam penentuan pembangunan infrastruktur 2. Terlibat dalam program pembangunan Jalur Lingkar Luar Timur Surabaya	-	1	2

Tingkat Kepentingan Stakeholder	Pengaruh Aktivitas Stakeholder					
	0	1	2	3	4	5
0						
1						
2						
3						
4						
5						

Tingkat Kepentingan Stakeholder	Pengaruh Aktivitas Stakeholder					
	0	1	2	3	4	5
0						
1						
2		<ul style="list-style-type: none"> ✓ Akademisi Ahli Tata Ruang ✓ Pengembang infrastruktur 				
3						
4					<ul style="list-style-type: none"> ✓ Kecamatan Bulak Kota Surabaya ✓ Kecamatan Mulyorejo Kota Surabaya ✓ Kecamatan Sukolilo Kota Surabaya ✓ Kecamatan Rungkut Kota Surabaya 	

					<ul style="list-style-type: none"> ✓ Kecamatan Gunung Anyar Kota Surabaya ✓ Kecamatan Kenjeran Kota Surabaya 	
5						<ul style="list-style-type: none"> ✓ Bappeko Kota Surabaya ✓ Dinas PU Cipta Karya dan Tata Ruang Kota Surabaya



= *Stakeholder Kunci*

LAMPIRAN B

PROSES ANALISIS DELPHI

LAMPIRAN B1

KUESIONER PENELITIAN DELPHI TAHAP I



KUESIONER WAWANCARA DELPHI

Variabel-Variabel yang Terkena Dampak dari Pembangunan Jalur Lingkar Luar Timur terhadap Ekonomi pada Kawasan Surabaya Timur

Bapak/Ibu/Saudara/i yang saya hormati,

Sehubungan dengan penyusunan Tugas Akhir, saya selaku mahasiswa mata kuliah Tugas Akhir pada Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya, memohon kesediaan dari Bapak/Ibu/Saudara/i agar berkenan menjadi responden dalam penelitian Tugas Akhir saya yang berjudul ***“Pemodelan Dampak Pembangunan Outer East Ringroad Terhadap Ekonomi pada Kawasan Surabaya Timur.”*** Kuesioner ini bertujuan untuk memperoleh informasi dan pendapat mengenai variabel-variabel yang akan digunakan sebagai input dalam merumuskan skenario dampak pengembangannya. Besar harapan saya agar Bapak/Ibu/Saudara/i dapat membantu memberikan masukan sesuai dengan kompetensi yang dimiliki Bapak/Ibu/Saudara/i. Atas perhatian dan kesediaan Bapak/Ibu/Saudara/i saya sampaikan banyak terima kasih.

Hormat Saya,

Adelya Suswanto Putri

3612100057

Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota
Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya

Latar Belakang Penelitian

Berdasarkan Peraturan Walikota Surabaya nomor 67 tahun 2012 tentang Rencana Aligment Koridor Jalan Lingkar Luar Timur Kota Surabaya, disebutkan bahwa pembangunannya bertujuan untuk mengarahkan pembangunan di Kota Surabaya dengan memanfaatkan ruang wilayah secara berdaya guna, berhasil guna, selaras, serasi, seimbang dan berkelanjutan, dalam rangka meningkatkan kesejahteraan dan perekonomian masyarakat. Pembangunan *Outer East Ring Road* (OERR) diprediksi akan selesai pada tahun 2017. Walikota Surabaya, Tri Rismaharini, mengatakan bahwa alur akses JLLT memiliki panjang 17 kilometer (km) dengan lebar 60 meter (m) yang membentang dari wilayah Kenjeran-Bulak-Mulyorejo-Sukolilo-Rungkut-Gunung Anyar.

Pembangunan jalan MERR merupakan contoh pembangunan yang memiliki dampak bagi ekonomi di kawasan tersebut. Laju roda ekonomi di kawasan tersebut bergerak sangat cepat. Beberapa kawasan di tepi jalan Ir.Soekarno yang semula tak berfungsi, kini sudah terbangun kawasan bisnis baru mulai dari restoran, mini market, hingga kompleks ruko . Dampak adanya pembangunan MERR selain dapat menciptakan kawasan ekonomi baru di sekitarnya juga menyebabkan meningkatnya nilai lahan. Melihat karakteristik dan lokasi yang sama, diharapkan JLLT memiliki dampak yang baik untuk masyarakat. Analisis dampak tersebut berupa skenario dimana dalam merumuskannya terlebih dahulu dianalisis variabel-variabel ekonomi yang memiliki dampak. Perumusan variabel-variabel tersebut didasarkan

pada hasil sintesa terhadap kajian teori terkait yang selanjutnya dijadikan sebagai variabel-variabel dampak pembangunan terhadap ekonomi.

Kuesioner ini terdiri atas 2 bagian, yaitu Data Identitas Responden dan Data Kuesioner.

I. Data Identitas

Nama :
 Jabatan :
 Instansi :
 Telepon/HP :
 Tanggal Pengisian :

II. Data Kuesioner

Petunjuk Pengisian:

Pertanyaan pada kuesioner ini merupakan substansi yang berkaitan dengan variabel-variabel yang terkena dampak terhadap pembangunan Jalur Lingkar Luar Timur. Cara pengisian kuesioner ini adalah dengan mengisi pada kolom jawaban sesuai dengan pendapat Bapak/Ibu/Saudara/I dengan memberikan tanda centang (V) pada kolom:

D : Variabel dianggap Ada Dampak

TD : Variabel dianggap Tidak Ada Dampak

Pertanyaan Kuesioner:

Menurut pendapat Bapak/Ibu/Saudara/I apakah variabel-variabel berikut terkena dampak dari pembangunan Jalur Lingkar Luar Timur terhadap Ekonomi pada Kawasan Surabaya Timur?

Tabel Pendapat Pakar Terhadap Variabel-Variabel Dampak Pembangunan Jalur Lingkar Luar Timur terhadap Ekonomi pada Kawasan Surabaya Timur

Variabel	D	TD	Alasan
Pendapatan per kapita			
PDRB			
Peningkatan investasi			
PBB			
Perubahan nilai lahan			
Perubahan luas lahan			
Penciptaan lapangan pekerjaan			
Kesejahteraan			
Kemiskinan			
Ketimpangan sosial			
Jumlah penduduk			
Banyaknya tenaga kerja			

Apakah Bapak/Ibu/Saudara/I mengajukan variabel baru lainnya yang terkena dampak dalam pembangunan Jalur Lingkar Luar Timur terhadap ekonomi pada Kawasan Surabaya Timur?

Sebutkan

.....

Alasan

.....

.....

.....

-Sekian dan Terima Kasih Atas Kerjasamanya-

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

LAMPIRAN B2**Rekapitulasi Hasil Wawancara Kuesioner Delphi Tahap RESPONDEN 1**

Nama : Chairul Bachri
 Jabatan : Sekretaris Camat
 Instansi : Kecamatan Bulak
 Telepon/HP : 081249932424
 Tanggal Pengisian : 18 Februari 2016

Variabel	D	TD	Alasan
Pendapatan per kapita	√		Adanya kemudahan akses dapat mempengaruhi pertumbuhan ekonomi masyarakat
PDRB	√		Kemudahan akses dapat mempengaruhi pembangunan daerah
Peningkatan investasi	√		Akses yang baik dapat meningkatkan datangnya inestor
PBB	√		NJOP yang tinggi menyebabkan PBB berubah

Perubahan nilai lahan	√		Pembangunan jalan dapat mempengaruhi nilai lahan
Perubahan luas lahan		√	Luas lahan tidak berkurang, mungkin penggunaannya
Penciptaan lapangan pekerjaan		√	Bukan lapangan kerja yang dapat menarik banyak pekerja namun lebih ke prospek usaha masyarakat
Kesejahteraan	√		Meningkatnya kegiatan perekonomian dapat memengaruhi kesejahteraan masyarakat
Kemiskinan		√	Susah mengubah status masyarakat
Ketimpangan sosial		√	Tidak ada perubahan, semua tergantung usaha

Jumlah penduduk	√		Adanya perpindahan penduduk itu pasti sebab dampak dari pembangunan memakan lahan rumah milik warga
Banyaknya tenaga kerja		√	Tidak ada pengaruh
Variabel lain	Prospek usaha		Adanya peluang bagi masyarakat untuk memanfaatkan jalan dengan membangun usaha

RESPONDEN 2

Nama : Sanny Safa'ah
 Jabatan : Kasie Fisik dan Prasarana
 Instansi : Kecamatan Kenjeran
 Telepon/HP : 08123112296
 Tanggal Pengisian : 9 Februari 2016

Variabel	D	TD	Alasan
Pendapatan per kapita	√		Kemudahan akses mempengaruhi kegiatan perekonomian masyarakat
PDRB	√		Kemudahan akses mempengaruhi kegiatan perekonomian suatu wilayah
Peningkatan investasi	√		Kemudahan akses meningkatkan daya Tarik bagi inestor untuk menanamkan investasi

PBB	√		Letaknya yang berdekatan dengan jalan baru yang memiliki fungsi tinggi dapat mempengaruhi besar PBB
Perubahan nilai lahan	√		Letaknya yang berdekatan dengan jalan baru dapat mempengaruhi harga lahan
Perubahan luas lahan		√	Luas lahan akan tetap sama
Penciptaan lapangan pekerjaan		√	Lapangan pekerjaan diciptakan jika ada inisiatif
Kesejahteraan		√	Kesejahteraan masyarakat tercipta dari usaha masing-masing individunya
Kemiskinan		√	Angka kemiskinan tidak mudah berubah tergantung dari usaha

Ketimpangan sosial		√	Ketimpangan social dapat berubah jika ada usaha dari individu yang dapat mempengaruhi kelompok
Jumlah penduduk	√		Dinamika penduduk pasti terjadi di semua wilayah yang mengalami pembangunan
Banyaknya tenaga kerja		√	Pembangunan akses jalan tidak mempengaruhi tenaga kerja kecuali kawasan ekonomi
Variabel lain	-		

RESPONDEN 3

Nama : Eko Budi Susilo
 Jabatan : Sekretaris Camat
 Instansi : Kecamatan Mulyorejo
 Telepon/HP : 087854127633
 Tanggal Pengisian : 9 Februari 2016

Variabel	D	TD	Alasan
Pendapatan per kapita	√		Akses yang baik dapat mempengaruhi ekonomi masyarakat
PDRB	√		Ekonomi suatu wilayah dapat meningkat seiring dengan adanya akses yang baik
Peningkatan investasi		√	Bukan investasi dari investor tetapi lebih ke investasi dari masyarakat
PBB	√		Dengan adanya pembangunan infrastruktur dapat

			menambah kelengkapan sehingga menyebabkan nilai PBB meningkat
Perubahan nilai lahan	√		Semakin lengkap infrastruktur pada suatu wilayah dapat mempengaruhi nilai lahan
Perubahan luas lahan		√	Luas lahan tidak terpengaruh oleh pembangunan jalan
Penciptaan lapangan pekerjaan		√	Tidak ada pengaruh antara lapangan pekerjaan dengan adanya jalan baru
Kesejahteraan		√	Kesejahteraan dipengaruhi oleh usaha dari individunya
Kemiskinan		√	Tidak mudah mengubah status warga, dan pembangunan

			infrastruktur saja tidak mempengaruhi kemiskinan
Ketimpangan sosial		√	Tidak ada pengaruh
Jumlah penduduk	√		Adanya akses yang baik dapat memicu perpindahan penduduk
Banyaknya tenaga kerja		√	Tidak ada hubungannya sebab tidak ada penambahan lapangan kerja
Variabel lain	Prospek Usaha		Dengan adanya kemudahan akses dapat menumbuhkan inisiatif warga untuk membangun suatu usaha

RESPONDEN 4

Nama : Tri Junya Rismawati
 Jabatan : Kasie Fisik dan Prasarana
 Instansi : Kecamatan Gunung Anyar
 Telepon/HP : 081330134169
 Tanggal Pengisian : 10 Februari 2016

Variabel	D	TD	Alasan
Pendapatan per kapita	√		Akses yang baik dapat meningkatkan ekonomi masyarakat
PDRB	√		Akses yang baik dapat meningkatkan ekonomi wilayah
Peningkatan investasi		√	Investasi bukan milik investor tetapi lebih ke peluang usaha warga sekitar
PBB	√		Meningkatnya NJOP dapat otomatis mempengaruhi besar PBB

Perubahan nilai lahan	√		Akses yang baik akan meningkatkan nilai jual tanah
Perubahan luas lahan		√	Tidak ada pengaruh antara pembangunan akses dengan luasan lahan, mungkin perubahan penggunaannya
Penciptaan lapangan pekerjaan		√	Tidak ada lapangan kerja baru tetapi usaha dari individu
Kesejahteraan		√	Kesejahteraan ditentukan oleh usaha warganya bagaimana mau mengubah hidupnya
Kemiskinan		√	Banyak indikator untuk menentukan kemiskinan, tidak hanya masalah akses
Ketimpangan sosial		√	Kembali lagi, seperti kesejahteraan, jika

			orangnya mau berusaha ketimpangan juga tidak ada
Jumlah penduduk	√		Jumlah penduduk pasti akan mengalami perubahan, terlebih jika di daerah tersebut mengalami pembangunan
Banyaknya tenaga kerja		√	Tidak ada lapangan kerja baru yang menampung banyak pekerja, lebih ke usaha individu
Variabel lain	Prospek usaha		Tingginya aktivitas ekonomi yang akan terjadi dapat menciptakan peluang usaha bagi masyarakat

RESPONDEN 5

Nama : Niken Handraini
 Jabatan : Kasie Fisik dan Prasarana
 Instansi : Kecamatan Rungkut
 Telepon/HP :
 Tanggal Pengisian : 10 Februari 2016

Variabel	D	TD	Alasan
Pendapatan per kapita	√		Adanya akses jalan baru dapat mempengaruhi tingkat pendapatan ekonomi masyarakat
PDRB	√		Adanya akses jalan baru dapat mempengaruhi tingkat aktivitas kegiatan ekonomi pada suatu wilayah
Peningkatan investasi	√		Pembangunan jalan baru dapat mempengaruhi minat investor untuk

			berinvestasi pada wilayah di sekitarnya
PBB	√		Dikarenakan NJOP yang meningkat dapat mempengaruhi nilai PBB
Perubahan nilai lahan	√		Harga lahan pada wilayah yang dilalui akses baru pasti meningkat pesat
Perubahan luas lahan		√	Tidak ada pengaruh antara pembangunan akses dengan perubahan luas lahan
Penciptaan lapangan pekerjaan		√	Lapangan kerja tidak akan tercipta sebab usaha lebih ke usaha kecil
Kesejahteraan	√		Meningkatnya ekonomi masyarakat dapat mempengaruhi kesejahteraan

Kemiskinan		√	Kemiskinan tidak hanya dipengaruhi oleh adanya akses baru
Ketimpangan sosial		√	Tidak ada hubungannya dengan ketimpangan social
Jumlah penduduk	√		Adanya akses baru dapat mempengaruhi perpindahan
Banyaknya tenaga kerja		√	Tidak ada hubungannya sebab tidak ada usaha baru
Variabel lain	-		

RESPONDEN 6

Nama : Lestari Rahayu
 Jabatan : Kasie Fisik dan Prasarana
 Instansi : Kecamatan Sukolilo
 Telepon/HP : 0818325615
 Tanggal Pengisian : 11 Februari 2016

Variabel	D	TD	Alasan
Pendapatan per kapita	√		Pembangunan jalan mempengaruhi ekonomi masyarakat
PDRB	√		Pembangunan jalan mempengaruhi aktivitas ekonomi wilayah
Peningkatan investasi	√		Pembangunan jalan meningkatkan keinginan investor untuk investasi
PBB	√		Pembangunan jalan dapat meningkatkan PBB

Perubahan nilai lahan	√		Berkaca pada jalan MERR, nilai lahan berubah sangat pesat
Perubahan luas lahan		√	Tidak ada perubahan luas lahan akibat pembangunan jalan
Penciptaan lapangan pekerjaan		√	Tidak ada lapangan kerja baru akibat pembangunan jalan
Kesejahteraan	√		Pembangunan jalan yang mempengaruhi ekonomi dapat berpengaruh pada kesejahteraan
Kemiskinan		√	Indicator dalam menentukan kemiskinan tidak hanya dari pembangunan jalan
Ketimpangan sosial		√	Ketimpangan social tidak disebabkan dari pembangunan jalan

Jumlah penduduk	√		Pembangunan jalan dapat menarik minat warga dari luar untuk tinggal di dekat jalan baru
Banyaknya tenaga kerja		√	Tidak ada tenaga kerja sebab tidak ada usaha baru
Variabel lain	-		

RESPONDEN 7

Nama : Siti Aisyah
 Jabatan : Staff Bidang Tata Ruang
 Instansi : Dinas PU Cipta Karya dan Tata Ruang Kota Surabaya
 Telepon/HP : 082244562963
 Tanggal Pengisian : 12 Februari 2016

Variabel	D	TD	Alasan
Pendapatan per kapita	√		Kondisi infrastruktur dapat mempengaruhi kegiatan ekonomi baik masyarakat maupun wilayah
PDRB	√		Kondisi infrastruktur dapat mempengaruhi kegiatan ekonomi baik masyarakat maupun wilayah
Peningkatan investasi	√		Adanya aksesibilitas yang baik dapat meningkatkan minat

			investor untuk memulai investasi
PBB	√		Dengan adanya pembangunan akses baru yang sangat baik dan potensial dapat menyebabkan naiknya NJOP yang berpengaruh juga terhadap nilai PBB
Perubahan nilai lahan	√		Dengan adanya pembangunan akses baru yang sangat baik dan potensial dapat menyebabkan naiknya NJOP
Perubahan luas lahan		√	Luas lahan yang ada tidak terkena dampak, lebih ke pengalihan fungsi lahan yang berubah
Penciptaan lapangan pekerjaan		√	Lapangan kerja tidak tercipta, namun adanya

			kompetisi dari warga yang berlomba untuk memulai sebuah usaha
Kesejahteraan	√		Adanya perubahan ekonomi dapat menyebabkan perubahan pada tingkat kesejahteraan masyarakat
Kemiskinan		√	Tidak mudah mengubah orang yang miskin menjadi tidak miskin, dan kemiskinan memiliki banyak indicator
Ketimpangan sosial		√	Kesenjangan social terjadi akibat dari beberapa indicator namun ekonomi tidak terlalu memiliki pengaruh yang signifikan

Jumlah penduduk	√		Investor yang menanam modal investasi kebanyakan berupa permukiman, dengan adanya permukiman baru dapat menarik minat warga untuk pindah
Banyaknya tenaga kerja		√	Usaha yang dibangun biasanya berupa usaha kecil perorangan sehingga tidak ada pengaruh yang signifikan untuk tenaga kerja
Variabel lain	NJOP		Berkaca dari pembangunan MERR yang NJOP disekitarnya melejit dengan cepat, pembangunan JLLT diprediksi akan mengalami hal serupa

RESPONDEN 8

Nama : Aryo
 Jabatan : Staff Bidang Fisik dan Prasarana
 Instansi : Bappeko Surabaya
 Telepon/HP : 085642428719
 Tanggal Pengisian : 12 Februari 2016

Variabel	D	TD	Alasan
Pendapatan per kapita	√		Pembangunan infrastruktur dapat mempengaruhi ekonomi masyarakat
PDRB	√		Infrastruktur dapat mempengaruhi aktivitas perekonomian dalam suatu wilayah
Peningkatan investasi	√		Akses yang baik dapat menumbuhkan minat investor untuk berinvestasi di daerah yang dekat dengan infrastruktur baru

PBB	√		NJOP yang meningkat dapat mempengaruhi besaran PBB
Perubahan nilai lahan	√		Nilai lahan akan meningkat seiring dengan akses jalan yang baik
Perubahan luas lahan		√	Luas lahan tidak berubah namun luas penggunaan lahannya
Penciptaan lapangan pekerjaan		√	Lapangan pekerjaan tidak berpengaruh sebab pembangunan lebih ke permukiman
Kesejahteraan	√		Peningkatan ekonomi dapat mempengaruhi kesejahteraan masyarakat
Kemiskinan		√	Indikator dalam menentukan tingkat kemiskinan individu terdapat banyak indicator. Berdasarkan

			studi kajian, pembangunan JLLT tidak memiliki pengaruh terhadap masalah kemiskinan bagi masyarakat
Ketimpangan sosial		√	Ketimpangan social dipengaruhi beberapa indicator
Jumlah penduduk	√		Akses yang baik meningkatkan pembangunan perumahan sehingga dapat meningkatkan perpindahan penduduk
Banyaknya tenaga kerja		√	Tenaga kerja tidak terpengaruh sebab tidak ada lapangan usaha baru
Variabel lain	NJOP		Pembangunan infrastruktur pasti mempengaruhi besaran NJOP

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

LAMPIRAN B3**KUESIONER PENELITIAN DELPHI TAHAP II****KUESIONER WAWANCARA DELPHI**

Variabel-Variabel yang Terkena Dampak dari Pembangunan Jalur Lingkaran Luar Timur terhadap Ekonomi pada Kawasan Surabaya Timur

Bapak/Ibu/Saudara/i yang saya hormati,

Sehubungan dengan penyusunan Tugas Akhir, saya selaku mahasiswa mata kuliah Tugas Akhir pada Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya, memohon kesediaan dari Bapak/Ibu/Saudara/i agar berkenan menjadi responden dalam penelitian Tugas Akhir saya yang berjudul ***“Pemodelan Dampak Pembangunan Outer East Ringroad Terhadap Ekonomi pada Kawasan Surabaya Timur.”*** Kuesioner ini bertujuan untuk memperoleh informasi dan pendapat mengenai variabel-variabel yang akan digunakan sebagai input dalam merumuskan skenario dampak pengembangannya. Besar harapan saya agar Bapak/Ibu/Saudara/i dapat membantu memberikan masukan sesuai dengan kompetensi yang dimiliki Bapak/Ibu/Saudara/i. Atas perhatian dan kesediaan Bapak/Ibu/Saudara/i saya sampaikan banyak terima kasih.

Hormat Saya,

Adelya Suswanto Putri

3612100057

Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota
Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya

Kuesioner ini terdiri atas 2 bagian, yaitu Data Identitas Responden dan Data Kuesioner.

III. Data Identitas

Nama :
 Jabatan :
 Instansi :
 Telepon/HP :
 Tanggal Pengisian :

IV. Data Kuesioner

Petunjuk Pengisian:

Pertanyaan pada kuesioner ini merupakan substansi yang berkaitan dengan variabel-variabel yang terkena dampak terhadap pembangunan Jalur Lingkar Luar Timur. Cara pengisian kuesioner ini adalah dengan mengisi pada kolom jawaban sesuai dengan pendapat Bapak/Ibu/Saudara/I dengan memberikan tanda centang (V) pada kolom:

D : Variabel dianggap Ada Dampak

TD : Variabel dianggap Tidak Ada Dampak

Pertanyaan Kuesioner:

Menurut pendapat Bapak/Ibu/Saudara/I apakah variabel-variabel berikut terkena dampak dari pembangunan Jalur Lingkar Luar Timur terhadap Ekonomi pada Kawasan Surabaya Timur?

Tabel Pendapat Pakar Terhadap Variabel-Variabel Dampak Pembangunan Jalur Lingkar Luar Timur terhadap Ekonomi pada Kawasan Surabaya Timur

Variabel	D	TD	Alasan
Kesejahteraan			
Prospek Usaha			
NJOP			

-Sekian dan Terima Kasih Atas Kerjasamanya-

LAMPIRAN B4
Rekapitulasi Hasil Wawancara Kuesioner Delphi Tahap II
RESPONDEN 1

Nama : Chairul Bachri
 Jabatan : Sekretaris Camat
 Instansi : Kecamatan Bulak
 Telepon/HP : 081249932424
 Tanggal Pengisian : 23 Februari 2016

Variabel	D	TD	Alasan
Kesejahteraan		√	Kesejahteraan ditentukan oleh sifat dasar masyarakatnya sendiri. Kesejahteraan dapat berubah jika dari orangnya ada kemauan untuk berubah
Prospek Usaha	√		Prospek usaha akan meningkat seiring dengan pembangunan jalan
NJOP	√		Melihat dari pembangunan MERR, nilai NJOP meningkat

			seiring dengan pembangunan jalan MERR
--	--	--	---

RESPONDEN 2

Nama : Sanny Safa'ah
 Jabatan : Kasie Fisik dan Prasarana
 Instansi : Kecamatan Kenjeran
 Telepon/HP : 08123112296
 Tanggal Pengisian : 23 Februari 2016

Variabel	D	TD	Alasan
Kesejahteraan		√	Sejahtera tidaknya itu melihat dari usaha orangnya itu sendiri bukan dari ada tidaknya pembangunan
Prospek Usaha	√		Melihat dari adanya jalan MERR maka prospek usaha bagi masyarakat akan meningkat
NJOP	√		Dengan adanya pembangunan yang mana meningkatkan harga lahan maka NJOP meningkat

RESPONDEN 3

Nama : Eko Budi Susilo
 Jabatan : Sekretaris Camat
 Instansi : Kecamatan Mulyorejo
 Telepon/HP : 087854127633
 Tanggal Pengisian : 23 Februari 2016

Variabel	D	TD	Alasan
Kesejahteraan		√	Kesejahteraan dipengaruhi oleh usaha dari individunya
Prospek Usaha	√		Jika melihat dari pembangunan jalan MERR maka akan banyak timbul perdagangan dan jasa di sekitar jalan
NJOP	√		Meningkatnya harga lahan pasti diikuti naiknya NJOP

RESPONDEN 4

Nama : Tri Junya Rismawati
 Jabatan : Kasie Fisik dan Prasarana
 Instansi : Kecamatan Gunung Anyar
 Telepon/HP : 081330134169
 Tanggal Pengisian : 24 Februari 2016

Variabel	D	TD	Alasan
Kesejahteraan		√	Kesejahteraan ditentukan oleh usaha masing-masing individu
Prospek Usaha	√		Prospek usaha sama halnya dengan sector perdagangan dan jasa. Sector perdagangan dan jasa akan meningkat jika aksesibilitas baik
NJOP	√		Adanya perubahan nilai lahan mempengaruhi nilai NJOP

RESPONDEN 5

Nama : Niken Handraini
 Jabatan : Kasie Fisik dan Prasarana
 Instansi : Kecamatan Rungkut
 Telepon/HP :
 Tanggal Pengisian : 24 Februari 2016

Variabel	D	TD	Alasan
Kesejahteraan		√	Kesejahteraan masyarakat sama halnya dengan nasib yang juga ditentukan oleh usaha masing-masing
Prospek Usaha	√		Peluang usaha bagi masyarakat untuk mengembangkan sector perdagangan dan jasa akan tinggi
NJOP	√		Seiring dengan tingginya nilai lahan maka nilai NJOP juga meningkat

RESPONDEN 6

Nama : Lestari Rahayu
 Jabatan : Kasie Fisik dan Prasarana
 Instansi : Kecamatan Sukolilo
 Telepon/HP : 0818325615
 Tanggal Pengisian : 24 Februari 2016

Variabel	D	TD	Alasan
Kesejahteraan		√	Kesejahteraan kriterianya banyak, tidak mudah mengubah status sejahtera masyarakat
Prospek Usaha	√		Pembangunan jalan yang baik akan meningkatkan minat masyarakat untuk mengembangkan sector perdagangan dan jasa, sama dengan halnya pada jalan MERR

NJOP	√		Melihat dari jalan MERR, nilai lahan yang meningkat menyebabkan meningkatnya NJOP
------	---	--	---

RESPONDEN 7

Nama : Siti Aisyah
 Jabatan : Staff Bidang Tata Ruang
 Instansi : Dinas PU Cipta Karya dan Tata Ruang Kota Surabaya
 Telepon/HP : 082244562963
 Tanggal Pengisian : 25 Februari 2016

Variabel	D	TD	Alasan
Kesejahteraan		√	Untuk mengubah status kesejahteraan masyarakat juga dilihat dari pendapatan masing-masing orangnya, belum tentu pembangunan jalan tersebut memberikan dampak bagi perorangan tersebut
Prospek Usaha	√		Sektor perdagangan dan jasa akan meningkat seiring dengan adanya pembangunan jalan.

			Aksesibilitas yang baik dapat meningkatkan ekonomi terlebih pada kedua sector tersebut
NJOP	√		Berkaca dari pembangunan MERR yang NJOP disekitarnya melejit dengan cepat, pembangunan JLLT diprediksi akan mengalami hal serupa

RESPONDEN 8

Nama : Aryo
 Jabatan : Staff Bidang Fisik dan Prasarana
 Instansi : Bappeko Surabaya
 Telepon/HP : 085642428719
 Tanggal Pengisian : 25 Februari 2016

Variabel	D	TD	Alasan
Kesejahteraan		√	Secara teori memang harusnya memberikan perubahan bagi kesejahteraan masyarakat, namun kembali lagi pada pola perilaku masing-masing individu
Prospek Usaha	√		Dampak yang diberikan bagi masyarakat merupakan sebuah peluang usaha dalam pengembangan sector perdagangan dan jasa

NJOP	√		Dengan meningkatnya harga lahan akibat pembangunan infrastruktur otomatis juga meningkatkan NJOP
------	---	--	--

“Halaman ini sengaja dikosongkan”

BAB V

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan pada pembahasan sebelumnya, maka dapat diperoleh kesimpulan dari penelitian ini sebagai berikut:

1. Variabel-variabel yang terkena dampak dari pembangunan Jalur Lingkar Luar Timur terhadap ekonomi pada Kawasan Surabaya Timur adalah PDRB, pendapatan per kapita, prospek usaha, NJOP, PBB, jumlah penduduk, dan perubahan nilai lahan.
2. Nilai DF yang paling sesuai sebesar 3.39%, sehingga didapatkan nilai NPV sebesar 585,012,658,495; nilai BCR sebesar 4.210730571; dan nilai IRR sebesar 0.095525728.
3. Hasil perhitungan menggunakan *cost benefit analysis* menunjukkan bahwa pembangunan Jalur Lingkar Luar Timur layak untuk dijalankan.
4. Pemodelan hasil *cost benefit analysis* menggunakan *@Risk* didapatkan nilai minimum total benefit yang dapat dihasilkan yaitu sebesar 34.4 miliar rupiah dan nilai maksimum sebesar 83.3 miliar rupiah dengan probabilitas sebesar 90%.

5.2 Rekomendasi

Berdasarkan kesimpulan hasil penelitian, maka rekomendasi yang dapat diberikan yaitu:

1. Jika kondisi yang terjadi merupakan kondisi pesimis, maka diperlukan upaya untuk meningkatkan sektor-sektor perdagangan dan jasa, seperti membangun pusat perbelanjaan di lokasi yang dilewati oleh Jalur Lingkar Luar Timur.
2. Jika kondisi yang terjadi merupakan kondisi optimis, maka diperlukan perhatian dari Pemerintah Kota Surabaya dalam menjaga keteraturan lokasi perdagangan dan jasa agar tidak merusak lingkungan dan estetika, serta tidak mengganggu beroperasinya Jalur Lingkar Luar Timur.

DAFTAR PUSTAKA

Buku Rencana dan Peraturan

Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Surabaya.
2013.

Peraturan Walikota Surabaya nomor 67 tahun 2012
tentang Rencana Aligment Koridor Jalan Lingkar Luar
Timur Kota Surabaya

Peraturan Walikota Surabaya nomor 51 tahun 2014
tentang Perubahan Atas Peraturan Walikota Surabaya
nomor 67 tahun 2012 tentang Rencana Aligment Koridor
Jalan Lingkar Luar Timur Kota Surabaya

Buku

Sukirno, Sadono. 2003. Pengantar Teori Mikroekonomi.
Raja Grafindo Persada: Jakarta.

Tarigan, Robinson. 2005. Ekonomi Regional. Bumi
Aksara: Jakarta.

Purba, Radiks. 1997. Analisis Biaya dan Manfaat (Cost
Benefit Analysis). Rineka Cipta: Padang.

Frost, Michael J. 1971. How To Use Cost Benefit
Analysis In Project Appraisal. A Gower Press
Handbook.

Jurnal

- Chalil, Tengku Munawar. 2011. Pemodelan Dampak Pembangunan Jembatan Batam-Bintan Terhadap Dinamika Kependudukan, Ekonomi, dan Guna Lahan Batam dan Bintan. *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota*, Vol. 23 No. 3.
- Rukmana, Didi. 2010. Analisis Ekonomi Dampak Kegiatan Pembangunan.
- Adisendjaja, Yusuf Hilmi. 2003. Analisis Dampak Pembangunan Terhadap Lingkungan.
- Effendi, Mochammad. 2013. Dampak Pembangunan Jembatan Suramadu Terhadap Perekonomian Pulau Madura.
- Novitasari, Fika, dan Sri Maryati. 2013. Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Terhadap Perkembangan Wilayah di Indonesia.
- Cakrawijaya, Muhammad Amin, dkk. 2014. Evaluasi Program Pembangunan Infrastruktur Perdesaan di Desa Wonokerto, Kecamatan Turi, Kabupaten Sleman. *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota* Vol. 25 No. 2.

- Purwoto, Hengki dan Dwi Ardianta. 2009. Kajian Dampak Infrastruktur Jalan Terhadap Pembangunan Ekonomi dan Pengembangan Wilayah. Simposium XII FSTPT, Universitas Kristen Petra Surabaya.
- Suwartapradja, Opan S. 2010. Dampak Pembangunan Terhadap Kependudukan (Studi Tentang Mobilitas Eksternal Pada Pembangunan Bendungan di Jawa Barat).
- Sasana, Hadi. 2009. Analisis Dampak Pertumbuhan Ekonomi, Kesenjangan Antar Daerah dan Tenaga Kerja Terserap Terhadap Kesejahteraan di Kabupaten/Kota Provinsi Jawa Tengah dalam Era Desentralisasi Fiskal. *Jurnal Bisnis dan Ekonomi* Vol. 16 No. 1.
- Masli, Lili. 2008. Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pertumbuhan Ekonomi dan Ketimpangan Regional Antar Kabupaten/Kota di Propinsi Jawa Barat.
- Kurniawan, Fajar. 2008. Implementasi Sistem Dinamik pada Pengembangan Pola Kemitraan Industri Kecil dan Menengah di DKI Jakarta.

- Rosiana, Yulita, dan Erma Suryani. 2012. Simulasi Sistem Dinamik Analisis Pengaruh Performa Ekonomi Makro Terhadap Angka Kemiskinan. *Jurnal Teknik POMITS* Vo. 1 No. 1.
- Novianto, Trias Fajar. 2013. Analisis Pengaruh Pendapatan Asli Daerah, Investasi Dan Angkatan Kerja Terhadap Pertumbuhan PDRB Provinsi Jawa Tengah Tahun 1992-2011.

BIODATA PENULIS



Penulis dilahirkan di Surabaya, 21 Desember 1994, merupakan anak kedua dari tiga bersaudara. Penulis telah menempuh pendidikan formal yaitu di SDN Kertajaya XIII no.219 Surabaya, SMPN 12 Surabaya, SMAN 16 Surabaya dan terakhir tercatat sebagai Mahasiswa di Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota ITS Surabaya melalui jalur Mandiri pada Tahun 2012 dan terdaftar dengan NRP 3612 100 057. Selama perkuliahan, penulis tercatat aktif di organisasi kemahasiswaan yaitu Himpunan

Mahasiswa Planologi (HMPL) selama dua periode dan pernah menjabat sebagai staff Departemen Hubungan Luar dan Sekretaris Divisi Plano Event HMPL ITS. Penulis juga tercatat pernah mengikuti kegiatan Kerja Praktek di PT. Citra Gama Sakti Sleman, Yogyakarta pada Tahun 2015 dan memegang proyek Penyusunan Review Rencana Detail Tata Ruang Kecamatan Kota Bangun, Kabupaten Kutai Kartanegara. Penulis dapat dihubungi di adelyasputri@gmail.com.