



UNIVERSITAS INDONESIA

**ANALISIS BENEFIT KEBERADAAN
JALAN BARU IR. H. JUANDA DEPOK TERHADAP
PENGHASILAN, KEGIATAN EKONOMI DAN BIAYA
TRANSPORT PENDUDUK SEKITAR**

TESIS

SUPRAPTI

0706181372

**FAKULTAS EKONOMI
PROGRAM MAGISTER PERENCANAAN DAN KEBIJAKAN PUBLIK
JAKARTA
JANUARI
2012**



UNIVERSITAS INDONESIA

**ANALISIS BENEFIT KEBERADAAN
JALAN BARU IR. H. JUANDA DEPOK TERHADAP
PENGHASILAN, KEGIATAN EKONOMI DAN BIAYA
TRANSPORT PENDUDUK SEKITAR**

TESIS

**Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Memperoleh Gelar Magister
Magister Ekonomi**

SUPRPTI

0706181372

**FAKULTAS EKONOMI
PROGRAM MAGISTER PERENCANAAN DAN KEBIJAKAN PUBLIK
KEKHUSUSAN MANAJEMEN INFRASTRUKTUR
JAKARTA
JANUARI
2012**

SURAT PERNYATAAN BEBAS PLAGIARISME

Saya yang bertanda tangan dibawah ini dengan sebenarnya menyatakan bahwa tesis ini saya susun tanpa tindakan plagiarisme sesuai dengan peraturan yang berlaku di Universitas Indonesia.

Jika di kemudian hari ternyata saya melakukan tindakan plagiarisme, saya akan bertanggungjawab sepenuhnya dan menerima sanksi yang diajukan oleh Universitas Indonesia kepada saya.

Jakarta, 27 Januari 2012



(Suprpti)

PERNYATAAN ORISINALITAS

Tesis ini adalah hasil karya saya sendiri
dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk
telah nyatakan dengan benar.

Nama : Suprapti

NPM : 0706181372

Tanda Tangan :



Tanggal : 27 Januari 2012

HALAMAN PENGESAHAN

Nama : SUPRAPTI
Tempat/tanggal lahir : Jakarta, 20 Mei 1971
NPM : 0706181372
Program Studi : Magister Perencanaan Kebijakan Publik
Judul Tesis : Analisis Benefit keberadaan Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok terhadap penghasilan, kegiatan ekonomi dan biaya transportasi penduduk sekitar.

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Magister Ekonomi pada Program Studi Magister Perencanaan Kebijakan Publik, Fakultas Ekonomi, Universitas Indonesia.

DEWAN PENGUJI

Pembimbing : Ringoringo H. Achmadi, SE.,M.Soc.Sc

Penguji : Dr. Andi Fahmi Lubis

Penguji : Iman Rozani,SE.,M.Soc.Sc

Ditetapkan di : Jakarta

Tanggal : 27 Januari 2012

KATA PENGANTAR/UCAPAN TERIMA KASIH

Puji dan syukur saya panjatkan kehadirat Allah SWT, karena atas berkat dan rahmat-Nya, saya dapat menyelesaikan tesis ini. Penulisan tesis ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Master Ekonomi Jurusan Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik pada Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia. Pada kesempatan ini secara khusus penulis menyampaikan penghargaan dan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada Bapak Ringoringo H. Achmadi, SE., M. Soc. Sc dosen pembimbing yang telah menyediakan waktu, tenaga, dan pikiran untuk mengarahkan saya dalam penyusunan Tesis ini.

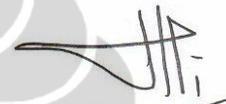
Disamping itu saya menyadari sepenuhnya tanpa bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak dari masa perkuliahan sampai penyusunan tesis ini, sangatlah sulit bagi saya untuk menyelesaikan tesis ini. Oleh karena itu, saya mengucapkan terima kasih kepada :

1. Ketua Program Studi Magister dan Perencanaan Kebijakan Publik (MPKP) FEUI beserta staf administrasi program yang telah banyak memberikan kemudahan dalam proses perkuliahan.
2. Para dosen pengajar yang telah memberikan wawasan selama mengikuti perkuliahan.
3. Ayahanda, kakak-kakak, serta adik-adikku tercinta yang tak pernah lelah mendoakan dan memberikan dukungan moral dan material.
4. Suamiku tercinta Sam'ari, serta anak-anakku tersayang Arash, Aurel dan Attar yang sangat pengertian dan yang menjadi motivator sekaligus dinamisator bagi penulis untuk menyelesaikan penelitian ini.
5. Rekan-rekan MPKP Angkatan XVII kelas C Sore yang telah banyak memberikan bantuan baik selama masa perkuliahan maupun dalam penyelesaian Tesis ini.
6. Teman-teman di sekretariat MPKP (Mas Haris, Mas Triman, Mas Dwi dan Mbak Siti dan lain-lainnya yang tak bisa penulis sebutkan satu persatu yang

telah banyak membantu selama masa perkuliahan maupun penyelesaian Tesis ini.

Akhir kata, semoga Allah SWT selalu memberikan perlindungan bagi kita semua, kemudahan dalam mengarungi kehidupan dan membalas segala kebaikan semua pihak yang telah membantu. Semoga Tesis ini membawa manfaat bagi pengembangan ilmu.

Jakarta, Januari 2012



Suprapti

HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

=====

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Suprapti
NPM : 0706181372
Program Studi : Magister Perencanaan Dan Kebijakan Publik
Departemen : Ekonomi
Fakultas : Ekonomi
Jenis karya : Tesis

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia Hak Bebas Royalti Non-eksklusif (Non-exclusive Royalty-Free Right) atas karya ilmiah saya yang berjudul :

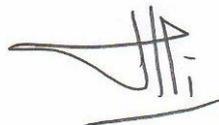
“Analisis Benefit keberadaan Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok terhadap penghasilan, kegiatan ekonomi dan biaya transportasi penduduk sekitar”

Beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Non eksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalih media/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (database), merawat, dan memublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya

Dibuat di : Jakarta
Pada Tanggal : Januari 2012

Yang menyatakan,



(Suprapti)

ABSTRAK

Nama : Suprapti
Program Studi : Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik
Judul Tesis : Analisis Benefit Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok terhadap penghasilan, kegiatan Ekonomi dan biaya transport penduduk sekitar.

Tesis ini membahas tentang Pembangunan Jalan Ir. H. Juanda di Kota Depok yang dibangun sekitar tahun 2002 sampai dengan 2003 merupakan program dari pemerintah Daerah Kota Depok dimaksudkan agar dapat mengurangi kemacetan disekitar Jalan Margonda dan Jalan Tole Iskandar yang sangat padat terutama pada sekitar jam masuk kerja dan pulang kerja.

Disamping itu keberadaan Jalan Baru Ir. H. Juanda menimbulkan dampak positif dengan tumbuhnya usaha – usaha baru disepanjang jalan itu, seperti perdagangan, usaha bisnis dan usaha properti, dan juga menimbulkan dampak negatif dikarenakan terjadinya penggusuran rumah warga yang terkena imbas dari pembangunan jalan Ir. H. Juanda tersebut

Dengan memperhatikan uraian latar belakang tersebut di atas maka dapat dirumuskan bahwa yang menjadi dasar dan faktor utama yang menjadi pertanyaan dalam studi ini adalah : “ Seberapa jauh dampak pembangunan Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok terhadap pertumbuhan ekonomi masyarakat disekitar jalan tersebut”.

Penelitian ini menggunakan tipe penelitian deskriptif yaitu suatu penelitian yang berupaya menggambarkan, mencatat, menganalisa dan menginterpretasikan perubahan yang telah terjadi. Penelitian ini mengambil sampel kelompok pedagang, pengusaha properti, pelaku bisnis dan pengguna jalan di lingkungan Jalan Baru Ir. H. Juanda tersebut yang terdapat di kelurahan baktijaya, kecamatan Sukmajaya yang menggunakan teknik pengumpulan data dengan cara kuesioner.

Berdasarkan hasil penelitian maka dapat ditarik kesimpulan bahwa ke beradaan Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok telah turut memicu tumbuhnya berbagai aktivitas baru disepanjang jalan baru antara lain, banyaknya para pedagang, pengusaha yang tumbuh di lokasi tersebut, sehingga berpengaruh terhadap pendapatan perkapita penduduk sekitar Jalan Baru tersebut. Dan juga berpengaruh terhadap pengguna jalan yaitu dengan adanya jalan itu, dapat memperpendek jarak tempuh, dapat mengurangi biaya operasional perjalanan, mengurangi transport atau ongkos dalam menuju aktivitas sehari-harinya, dapat mengurangi kemacetan yang selama ini terjadi di kota Depok.

Dan juga dengan dibangunnya jalan Baru Ir. H. Juanda berpengaruh terhadap Nilai Jual Obyek Pajak Bumi dan Bangunan (NJOP) sehingga harga tanah maupun rumah lebih mahal karena sebelum adanya jalan tersebut harga tanah relatif terlalu murah disebabkan letaknya yang ada dibelakang.

Kata kunci : Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok, Dampak Ekonomi Masyarakat disekitar Jalan, pedagang, pengusaha dan Pengguna Jalan

ABSTRACT

Name : Suprapti
Study Program : Master of Planning and Public Policy
Thesis Title : The existence of Analysis Benefit income of Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok, economic activity and transportation costs residents about

This thesis discusses the development of Ir. H. Juanda Street in Depok city that was built around 2002 to 2003 to reduce congestion around Margonda Street and Tole Iskandar Street. Ir. H. Juanda New Road Construction is a program of the Regional Government of Depok City, with the aim to reduce the congestion that has been happening in the city of Depok especially before and after working hours. But the existence of the New Road has an impact on the environmental quality degradation, due to the occurrence of home evictions affected by road construction, the presence of air pollution and lack of clean air.

By considering the description of the background mentioned above, can be formulated that is the basis and the main factor that become a question in this study is: "How far the impact of Ir. H. Juanda Depok New Road construction towards an economic growth around the road".

This study used a descriptive type of research that attempts to describe, record, analyze and interpret the changes that have occurred. This study took a sample group of traders, property entrepreneur and road users within the Ir. H. Juanda New Road that contained in baktijaya village, subdistrict Sukmajaya which uses techniques of data collection by questionnaire.

Based on this results it can be concluded that the existence of Ir. H. Juanda New Road Depok has helped trigger the growth of new activities along the new roads, among others, the number of traders, businessmen who grew in that location, so it effect on the per capita income of residents around the New Road. And also affect the road users because it can shorten the travel distance, reduce the operational costs of travel, reduce the cost of transport or fee in the way to daily activities, and can reduce the congestion that has been happening in the city of Depok. With the construction of the new road affect the Tax Object Sale Value of Land and Buildings (NJOP) so that land and house prices are more expensive because before it builds, the price is too cheap due to its location that is behind and almost unreachable.

Key words: Construction of New Roads Ir. H. Juanda Depok, Economic Impact for the communities around the road, traders, businessmen and Road Users

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PERNYATAAN BEBAS PLAGIARISME	ii
LEMBAR PERNYATAAN ORISINALITAS	iii
LEMBAR PENGESAHAN	iv
KATA PENGANTAR	v
LEMBAR PERSETUJUAN PUBLIKASI	vii
ABSTRAK	viii
ABSTRACT	ix
DAFTAR ISI	x
DAFTAR GAMBAR	xiv
DAFTAR TABEL	xv
1. PENDAHULUAN	
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Identifikasi Masalah	6
1.3. Tujuan Penelitian	6
1.4. Hipotesis Penelitian	6
1.5. Kerangka Pikir Penelitian	6
1.6. Sistematika Penulisan	7
2. TINJAUAN PUSTAKA TENTANG PEMBANGUNAN JALAN	
2.1. Infrastruktur Transportasi	11
2.2. Infrastruktur jalan	12
2.2.1 Permintaan Infrastruktur Jalan	14
2.2.2. Permintaan Infrastruktur Jalan sebagai Derived Demand	16
2.3. Peran dan Manfaat peningkatan Infrastruktur Jalan	16
2.3.1. Dampak Positif Pembangunan Infrastruktur Jalan	16
2.3.2. Dampak Negatif Pembangunan Infrastruktur Jalan	17
2.4. Peran Pembangunan Jalan Dan Pertumbuhan Ekonomi Daerah	17
2.4.1. Peran Jalan Pada Sektor Industri	18
2.4.2. Peran Jalan di Bidang Sosial Ekonomi	18
2.5. Hubungan Pembangunan jalan dengan letak Geografis Dan Institusi	22
2.6. Dampak Ekonomi Pembangunan Jalan Pada Tingkat Perbedaan	24
2.6.1. Efek Langsung	28
2.6.2. Efek Tidak Langsung	28
2.7. Dampak Aspek Sosial Ekonomi Pembangunan Jalan ...	30
2.8. Pembangunan Jalan Dalam Pengembangan Daerah	30
2.8.1 Pengembangan Jalan Daerah	32

2.9. Faktor Penentu Pertumbuhan dan Perkembangan Kota	38
2.10. Tantangan dan Kendala adanya Pembangunan Jalan ...	39
2.11. Infrastruktur Ekonomi Pada Proses Anggaran	40
2.12. Faktor dan Variabel Penelitian Hasil Studi	41
2.13. Manfaat adanya Peningkatan Jalan	42
3. METODE PENELITIAN	
3.1. Ruang Lingkup Penelitian	43
3.1.1. Lokasi Penelitian	43
3.1.2. Sampel	43
3.1.2.1 Teknik Pengambilan Sampel	44
3.2. Teknik Pengumpulan Data	46
3.2.1. Observasi	46
3.2.2. Wawancara	46
3.2.3. Kuesioner	47
3.3. Analisa Data	47
3.4. Definisi Operasional	48
4. GAMBARAN UMUM WILAYAH KAJIAN	
4.1. Gambaran Umum	61
4.2. Kondisi Geografis dan Perbatasan Wilayah Kota Depok	61
4.3. Penduduk dan Tenaga Kerja	64
4.3.1. Penduduk	64
4.3.2. Perkembangan Jumlah Penduduk Berdasarkan Kecamatan	65
4.4. Tenaga Kerja	67
4.5. Perkembangan Ekonomi Kota Depok Tahun 2001-2008	67
4.5.1. Pendapatan Perkapita	67
4.5.2. Pertumbuhan Ekonomi Kota Depok	70
4.5.3. Perkembangan Perekonomian Makro Kota Depok	74
4.6. Infrastruktur Jalan Di Kota Depok	75
4.6.1. Kondisi Prasarana Jalan Di Kota Depok	75
4.6.2. Jumlah Panjang Jalan Berdasarkan Kondisi Jalan Di Kota Depok	77
4.7. Perkembangan Jaringan Jalan di Kota Depok	79
4.7.1. Jaringan Jalan Raya Kota Depok	81
4.8. Gambaran Umum Jalan Ir. H. Juanda Depok	83
4.8.1. Proses Pembangunan Lahan pada Jalan Ir. H. Juanda Depok	84
4.8.2. Kondisi Fisik	85
4.8.3. Letak Geografi dan Aktivitas di Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok	86
4.9. Komponen Aktivitas di sekitar Jalan Baru Ir. H. Juanda	87
	88

5. ANALISIS HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN JALAN IR. H. JUANDA DEPOK	
5.1. Hasil Penelitian Berdasarkan Stratifikasi Responden	89
5.2. Jenis Usaha dilokasi Penelitian	91
5.3. Modal Membuka Usaha dilokasi Penelitian	91
5.4. Penghasilan Usaha dilokasi Penelitian.....	93
5.4.1. Penambahan Waktu Bekerja.....	94
5.4.2. Pendapatan Bersih Kelompok Pedagang maupun Pengusaha	96
5.4.3. Biaya Operasional Kelompok Pedagang maupun Pengusaha	101
5.4.4. Pengaruh Penghasilan Terhadap Kebutuhan Hidup.	105
5.4.5. Persepsi Responden Terhadap Perubahan Penghasilan	106
5.5. Perubahan Status Pekerjaan dan Alih Profesi	115
5.6. Konflik Pemanfaatan Lahan	116
6. KESIMPULAN DAN SARAN	
6.1. Kesimpulan	118
6.2. Saran	119

**DAFTAR PUSTAKA
LAMPIRAN**

DAFTAR GAMBAR

No. Gambar		Halaman
Gambar 1.1	Peta Ruas Jalan Di Kota Depok	4
Gambar 1.2	Kerangka Pikir Penelitian.....	9
Gambar 4.1	Peta Kota Depok	62
Gambar 4.2	Jumlah penduduk berdasarkan kepadatan penduduk (jiwa/km) Menurut Kecamatan	67
Gambar 4.3	PDRB perkapita tahun 2001-2008	70
Gambar 4.4	Grafik Laju Pertumbuhan PDRB Kota Depok Tahun 2001-2008.....	72
Gambar 4.5	Grafik Jumlah Penduduk Tahun 2001-2008.....	79
Gambar 4.6	Foto 4.1 Jembatan di Jalan Ir. H. Juanda Depok	85
Gambar 4.7	Foto 4.2 Sebelum Jalan Ir. H. Juanda Depok	87
	Foto 4.3 Setelah dibangun Jalan Baru	87
Gambar 4.8	Foto 4.4 Situasi Pasar Mingguan disepanjang Jalan Ir. H. Juanda	87
Gambar 4.9	Foto 4.5 Pasar Mingguan Menghasilkan Kemacetan di Jalan Ir. H. Juanda	88

DAFTAR TABEL

No. Tabel		Halaman
Tabel 1.1	Presentasi Komposisi Volume Kendaraan yang melintasi Jalan kota Depok	3
Tabel 2.1	Dampak ekonomi Pembangunan Jalan baru pada tingkat spasial	24
Tabel 2.2	Dampak ekonomi jalan baru pada tingkat temporal	25
Tabel 2.3	Dampak sosial ekonomi jalan tol baru pada tingkat spasial	26
Tabel 2.4	Dampak sosial ekonomi jalan Tol baru pada tingkat temporal..	27
Tabel 2.5	Dampak sosial ekonomi jalan tol baru di berbagai sektor	27
Tabel 2.6	Dampak Pembangunan Jalan Raya	29
Tabel 2.7	Faktor dan Variabel Penelitian Hasil Studi	41
Tabel 2.8	Manfaat adanya Pembangunan Jalan.....	42
Tabel 3.1	Indikator penilaian Kategori menurut <i>table distribusi frekuensi</i>	45
Tabel 4.1	Batas Wilayah di Kota Depok	63
Tabel 4.2	Jarak Antar Kecamatan di Kota Depok.....	64
Tabel 4.3	Data Luas, Jumlah Kepadatan Penduduk di Kota Depok.....	65
Tabel 4.4	Data Luas, Jumlah Kepadatan Penduduk (jiwa/km ²) di Kota Depok Tahun 2001-2008.....	66
Tabel 4.5	Angka agregat PDRB, jumlah Penduduk PDRB Perkapita Kota Depok Tahun 2001-2008.....	69
Tabel 4.6	Laju Pertumbuhan Ekonomi Kota Depok Tahun 2001-2008 ..	71
Tabel 4.7	PDRB Perkapita berdasarkan Kecamatan atas Dasar Harga konstan 2000 (Rp)	73
Tabel 4.8	Perkembangan Perekonomian Makro Kota Depok	75
Tabel 4.9	Kondisi Umum Infrastruktur Kota, 2009	76
Tabel 4.10	Jumlah Panjang Jalan Berdasarkan Kondisi Jalan Menurut Kecamatan di Kota Depok Tahun 2001-2008	78
Tabel 5.1	Stratifikasi Responden Tahap Pertama	90
Tabel 5.2	Stratifikasi Responden Tahap Kedua.....	91

Tabel 5.3	Modal Awal Kelompok Pedagang makanan dan minuman.....	92
Tabel 5.4	Modal Awal Kelompok Pedagang Tanaman Hias.....	93
Tabel 5.5	Modal Awal Kelompok Pengusaha Rumah Makan atau Restoran	93
Tabel 5.6	Penambahan Waktu dalam Bekerja sebagai Pedagang maupun Pengusaha	94
Tabel 5.7	Pendapatan Bersih Kelompok Pengusaha Restoran atau Rumah makan	97
Tabel 5.8	Pendapatan Bersih Kelompok Pedagang Tanaman Hias.....	98
Tabel 5.9	Pendapatan Bersih Kelompok Pedagang Makanan dan Minuman	100
Tabel 5.10	Biaya Operasional Kelompok Pengusaha Rumah Makan atau Restoran.....	101
Tabel 5.11	Perubahan Biaya Operasional Kelompok Pedagang Tanaman Hias	103
Tabel 5.12	Biaya Operasional Responden Kelompok Makanan Dan Minuman	104
Tabel 5.13	Perbandingan Penghasilan Terhadap Kebutuhan sehari-hari....	106
Tabel 5.14	Persepsi responden terhadap perubahan jumlah hasil penjualan	107
Tabel 5.15	Jumlah Responden yang Menggunakan Jalan	108
Tabel 5.16	Jumlah Responden yang Menggunakan waktu perjalanan.....	109
Tabel 5.17	Jenis Kendaraan Responden yang digunakan untuk Bekerja....	110
Tabel 5.18	Rata-rata Ongkos atau Transport yang dikeluarkan Responden Dalam Sehari	112
Tabel 5.19	Perbandingan Jumlah alih profesi menurut Jenis Pekerjaan	115
Tabel 5.20	Jumlah Responden Terhadap Konflik Permasalahan lahan	116

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kota merupakan tempat segala kegiatan / aktivitas, kegiatan di pusat kota terus berkembang seiring dengan perkembangan kota dan penambahan jumlah penduduk. Dengan semakin berkembangnya kota, pembangunan prasarana dan sarana perkotaan semakin banyak dan terus meningkat dengan ditandai semakin banyaknya pembangunan fasilitas umum, kondisi yang demikian akan selalu memerlukan lahan dalam pembangunannya, sehingga akan menjadi suatu permasalahan bagi kota dalam hal keterbatasan lahan selain permasalahan lainnya seperti kemacetan lalu lintas dalam kota, urbanisasi dan lain-lain.

Sebagaimana kondisi lalu lintas dalam kota Depok sering terjadi kemacetan karena kapasitas jalan yang ada, sudah tidak mampu lagi menampung arus lalu lintas yang ada, baik itu dari dalam maupun arus regional yang masuk dalam kota. Meskipun selama ini sudah dilakukan penanganan dengan manajemen *traffic* misalnya dengan pelebaran jalan, pengaturan lalu lintas dan lain-lain, maka perlu dipikirkan lagi untuk membangun suatu jalan alternatif guna mengurangi kepadatan arus lalu lintas yang ada.

Penyediaan infrastruktur jalan yang berkualitas baik merupakan faktor yang paling penting untuk pengembangan wilayah lokal maupun regional, dengan kondisi lahan yang ada, maka menjadi daya tarik perusahaan dalam mengembangkan perdagangan, usaha dan bisnis.

Usaha bisnis akan berkembang dengan baik apabila produktivitas dan hasil (*output*) bagi penduduk meningkat, hal ini dapat dilihat dengan adanya pembangunan jalan dapat meningkatkan intensitas kegiatan ekonomi di setiap daerah untuk mengembangkan wilayahnya, sebagai halnya kota Depok, berdasarkan pasal 11 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah membuka Peluang bagi daerah untuk mengembangkan wilayahnya sesuai dengan kondisi yang dimiliki daerah masing-masing. Hal tersebut memberikan konsekuensi terhadap meningkatnya tuntutan kebutuhan masyarakat. Kondisi ini menuntut kesiapan Pemerintah Daerah guna menyikapi

kompleksitas permasalahan yang dihadapi, khususnya dalam penyediaan infrastruktur jalan yang lebih baik.

Infrastruktur Jalan merupakan prasarana yang salah satu fungsinya merupakan penunjang perekonomian masyarakat, karena jalan mempunyai fungsi sebagai prasarana untuk melayani pergerakan manusia ataupun barang dari tempat satu ke tempat lainnya secara aman, cepat dan ekonomis, maka dari itu kelancaran arus lalu lintas sangat mendukung terhadap kehidupan masyarakat. Akibat dari ketidaklancaran arus lalu lintas sendiri, yaitu selain karena arus lalu lintas yang padat, juga dapat dikarenakan banyaknya terjadi kerusakan yang terjadi pada suatu ruas jalan. Kondisi ini dapat mengakibatkan kecepatan berkurang, waktu tempuh bertambah, serta kapasitas jalan, sehingga mengakibatkan suatu tundaan perjalanan yang diakibatkan karena waktu tempuh yang menurun.

Dengan semakin meningkatnya aktifitas perkotaan ditambah dengan peningkatan jumlah penduduk berdampak pada meningkatnya tingkat pergerakan masyarakat. Berdasarkan keinginan untuk melakukan pergerakan menyebabkan kehidupan perkotaan tergantung pada kelancaran arus transportasi. Kota sebagai pusat kegiatan akan menarik pergerakan (orang dan barang) dari daerah lain dan daerah pinggiran kota untuk datang memenuhi berbagai macam kebutuhan/aktifitasnya sehingga konsekuensinya adalah pemerintah daerah/ kota harus membangun sarana dan prasarananya menjadi lebih memadai. Pemerintah Kota Depok dalam mengantisipasi permasalahan ini telah mulai mempersiapkan sarana dan prasarana perkotaannya.

Berdasarkan perkembangan penduduk tersebut maka, semakin banyak pula operasional kegiatan jasa dan niaga yang berkembang pesat, oleh karena itu pembangunan infrastruktur transportasi khususnya jalan sangat dibutuhkan. Kota Depok memiliki prasarana jalan yang sangat terbatas, baik dalam hal jaringannya yang belum menjangkau seluruh wilayah kota, maupun kondisi ruas jalan yang memerlukan perbaikan.

Pemerintah daerah kota Depok harus bekerja keras dalam upaya pembangunan jalan, sebagaimana yang sudah dibangun Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok, yang terletak di kelurahan Baktijaya, pada kecamatan Sukmajaya, yang pembebasannya pada tahun 2002, dan pelaksanaan pada tahun 2003 sampai 2004 dengan panjangnya 2,665 km, lebarnya 24 meter, dan panjang ruas 1,503 km,

Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok termasuk termasuk jalan Propinsi, yang diklasifikasikan termasuk fungsi ruas jalan Arteri. Tujuan dari Pemerintah Depok membangun jalan Ir. H. Juanda ini sebagai jalan percontohan lalulintas.

Pada saat ini penyebab kepadatan kendaraan di ruas-ruas jalan kota Depok adalah banyaknya ruas jalan, sebagai contoh adalah ruas jalan Merawan, jalan Margonda, jalan Raya Bogor, jalan Pangkalan Jati, dan termasuk Jalan Ir. H. Juanda yang sudah cukup padat, volume kendaraan yang melintas di ruas jalan tersebut baik yang berasal dari dalam dan luar wilayah kota Depok itu sendiri, seperti yang terlihat pada tabel 1.1 di bawah ini adalah sebagai berikut:

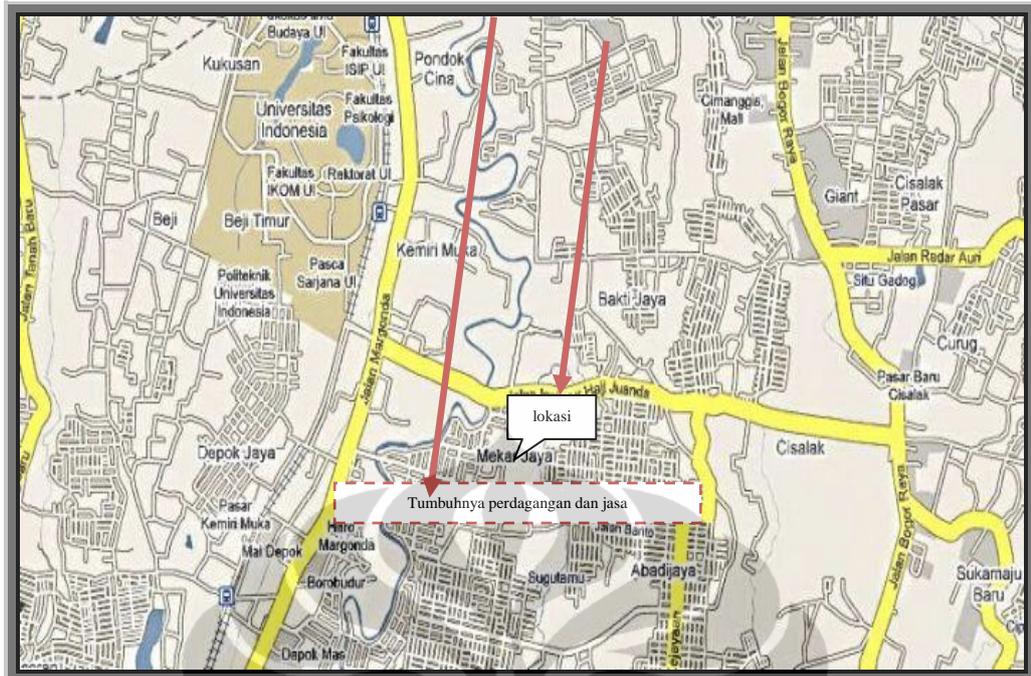
Tabel 1.1
Prosentasi komposisi volume Kendaraan yang melintasi jalan kota Depok tahun 2009

Ruas Jalan	Sepeda Motor %	Mobil Pribadi %	Angkot %	Metromini %	Bus Kota (PPD) %	Truk Kecil %	Truck Sedang %	Truk Besar %	Kendaraan Tak Bermotor
Jl. Merawan	56,33	33,54	5,98	0,12	0,01	1,75	1,26	0,05	0,96
Jl. Margonda	69,21	14,84	9,67	3,1	1,23	0,68	0,63	0,03	0,210
Jl. Raya Bogor	70,88	8,4	16,25	1,16	0,19	1,53	1,02	0,26	0,3
Jl. Pangkalan Jati	73,53	13,91	9,93	0,14	0,09	1,49	0,28	0,08	0,55
Jl. Ir. H. Juanda	68,22	22,68	0,01	0,2	0,14	3,31	1,49	0,06	0,77

Sumber : Warta Depok , 14 Agustus 2009

Jika melihat dari komposisi volume lalu lintas, sepeda motor merupakan yang paling banyak digunakan (60-70%) diikuti dengan mobil pribadi (10-30%) kecuali pada jalan Raya Bogor dimana angkot lebih dominan dari mobil pribadi.

Untuk lebih jelasnya nama-nama ruas jalan dapat dilihat pada peta ruas jalan dibawah ini:



Gambar Peta 1.1 Peta Ruas Jalan di Kota Depok

Dengan adanya keinginan peningkatan dan pertumbuhan ekonomi yang nyata, serta didorong oleh kebutuhan jalan kota yang memadai akibat peningkatan aktifitas dan pertumbuhan kota, maka Pemerintah Kota Depok mulai mengembangkan kawasan Jalan Ir. H. Juanda Depok sebagai kawasan perdagangan dan jasa. Pengembangan Kawasan Jalan Ir. H. Juanda Depok sesuai dengan tujuannya diharapkan untuk memperlancar transportasi, dengan segala aktifitas yang terdapat di dalamnya. Agar dapat mendukung bangkitan yang akan timbul akibat tumbuhnya pergerakan tersebut maka dibutuhkan infrastruktur yang memadai, dan salah satunya adalah tersedianya prasarana jalan. Benson dan White (dalam Santoso, 1999) menyebutkan bahwa jalan adalah bagian kegiatan ekonomi yang berkaitan dengan pemenuhan kebutuhan manusia dengan cara mengubah letak geografis barang atau orang.

Oleh karena itu dengan adanya Jalan Ir. H. Juanda, menurut Kasubid Infrastruktur Bappeda Kota Depok, Herniwaty di Depok, Senin, Februari 2010 dengan adanya jalan Ir. H. Juanda diharapkan dapat mengurangi kepadatan kendaraan di Jalan Margonda Raya segmen I/II Siliwangi Tole Iskandar, karena jalan Margonda merupakan jalan yang paling ramai sehingga kemacetan terjadi setiap hari pada jam kerja dan pulang kerja.

Oleh karena itu dapat dikatakan bahwa kelancaran di bidang jalan akan berakibat pemenuhan kebutuhan manusia di lokasi tersebut, yang juga sekaligus berdampak pada aktivitas perekonomian suatu tempat.

Menurut Bourne (1982) ada 4 (empat) proses utama yang menyebabkan terjadinya perubahan guna lahan, antara lain perluasan jaringan jalan terutama pembangunan jalan serta tumbuh dan hilangnya pemusatan aktifitas tertentu. Perubahan ini secara ekonomi menunjukkan adanya pertumbuhan yang positif, dikarenakan lahan semula yang tidak menguntungkan/ kurang produktif menjadi lebih menguntungkan. Namun, akibat adanya perubahan guna lahan ini dikhawatirkan terjadi pula pelanggaran peruntukan lahan dan struktur ruang kota yang dapat berpengaruh kurang baik terhadap fungsi dan hak guna bangunan.

Jalan berfungsi sebagai prasarana untuk memindahkan / transportasi orang maupun barang. Dalam Dimensi yang lebih luas, jaringan jalan mempunyai peranan yang sangat penting dalam pengembangan wilayah sesuai dengan fungsi dari jaringan jalan tersebut. Jaringan jalan merupakan urat nadi untuk mendorong pertumbuhan ekonomi, sosial, budaya dan stabilitas nasional, serta upaya pemerataan dan penyebaran pembangunan. Dengan meningkatnya sarana dan prasarana maka dengan sendirinya masyarakat akan makin mudah memenuhi kebutuhan dasarnya.

Dengan adanya Jalan Baru Ir. H. Juanda berdampak positif terhadap aspek ekonomi masyarakat, pembangunan jalan ini dimaksudkan sebagai suatu pilihan pengembangan yang dapat memberikan percepatan pertumbuhan ekonomi masyarakat dan kawasan, sebagai alternatif para pelaku bisnis, pedagang dan pemakai jalan, sehingga akan dapat berkontribusi besar dalam peningkatan tingkat pendapatan masyarakat di kawasan Jalan ini. Menurut Marpaung, (2002;53) pembangunan jalan ditujukan untuk memberikan manfaat kepada pemenuhan kebutuhan masyarakat dan peningkatan kualitas hidup dan kesejahteraan, di jelaskan pula pengaruh yang ditimbulkan oleh pembangunan terkait pada beberapa aspek yaitu ekonomi, sosial budaya dan lingkungan. Dengan adanya pembangunan di bidang pembangunan jalan, diharapkan membawa pengaruh yang positif pada aspek-aspek tersebut baik bagi lingkungan dan masyarakat di sekitar jalan tersebut khususnya serta kota Depok umumnya.

Dengan adanya studi ini diharapkan dapat mengetahui dan menganalisis pengaruh perkembangan Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok, yang dikaitkan pada peningkatan penghasilan para usaha perdagangan, pengusaha properti dan banyak kegunaannya bagi pengguna jalan.

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah, maka timbul pertanyaan yang merupakan masalah-masalah yang perlu diteliti. Adapun masalah-masalah itu diidentifikasi sebagai berikut :

- a. Apakah keberadaan Jalan Baru Ir. H. Juanda telah meningkatkan penghasilan para usaha perdagangan, pengusaha properti dan mempunyai banyak kegunaannya bagi pengguna jalan?
- b. Apakah keberadaan Jalan Baru Ir. H. Juanda telah mengurangi biaya perjalanan atau transportasi penduduk?
- c. Apakah keberadaan Jalan Baru Ir. H. Juanda menciptakan prospek usaha dibidang properti dan membuka peluang untuk bisnis?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dilaksanakan penelitian ini adalah untuk mengetahui keberadaan Jalan Baru Ir. H. Juanda dapat meningkatkan penghasilan para usaha perdagangan, pengusaha properti, banyak kegunaannya bagi pengguna jalan, juga dapat mengurangi biaya perjalanan atau transportasi penduduk, menciptakan prospek usaha dibidang properti dan membuka peluang untuk bisnis.

1.4 Hipotesis Penelitian

1. Pembangunan Jalan Baru Ir. H. Juanda diduga berpengaruh terhadap peningkatan penghasilan para usaha perdagangan, pengusaha properti dan mempunyai banyak kegunaannya bagi pengguna jalan.
2. Pembangunan Jalan Baru Ir. H. Juanda diduga dapat mengurangi biaya perjalanan atau transportasi penduduk, dapat menciptakan prospek usaha dibidang properti dan membuka peluang usaha.

1.5 Kerangka Pikir Penelitian

Kerangka pikir penelitian diawali dengan perkembangan kota Depok sebagai tempat segala aktifitas/kegiatan berjalan dengan cepat, penambahan penduduk, meningkatnya pembangunan prasarana dan sarana, dengan

menganalisis pengaruh infrastruktur jalan terhadap benefit keberadaan Jalan Baru Ir. H. Juanda terhadap penghasilan, kegiatan ekonomi dan biaya transportasi penduduk sekitar, dengan menentukan variabel-variabel yang menjadi tolak ukur sebagai indikator dalam menentukan pengaruh pembangunan jalan Ir. H. Juanda Depok dan membahas tentang pengaruh potensialnya antara sebelum dan sesudah pembangunan Jalan Baru tersebut.

Dengan adanya sistem transportasi yang baik dapat mendorong pembangunan dan pertumbuhan serta menyetarakan ekonomi suatu daerah atau wilayah. Oleh karena itu infrastruktur jalan khususnya jalan berperan penting dalam merangsang maupun mengantisipasi pertumbuhan ekonomi yang terjadi.

Pembangunan jalan memiliki peran paling penting dalam pembangunan daerah. Dalam jangka waktu lama dapat diasumsikan bahwa pembangunan jalan memiliki dampak positif terhadap pembangunan daerah, yang dapat dievaluasi melalui efek langsung maupun tidak langsung untuk perkembangan kota Depok, Dengan menggunakan metode penelitian maka dapat dianalisis apakah dengan adanya jalan Baru Ir. H. Juanda dapat meningkatkan benefit para pedagang, pengusaha dan berguna bagi pengguna jalan maka dilakukan metodologi penelitian menurut tabel *distribusi frekuensi* kemudian hasilnya dibahas dan dianalisis setelah itu ditarik suatu kesimpulan dan memberikan saran terhadap kebijakan sekaligus *output* dari penelitian ini.

1.6 Sistematika Penulisan

Untuk menunjang penelitian ini, pendekatan yang dilakukan adalah sebagai berikut:

Pada Bab 1 dimulai dengan adanya latar belakang, identifikasi masalah, tujuan penelitian, hipotesis penelitian, kerangka pikir penelitian dan sistematika penulisan.

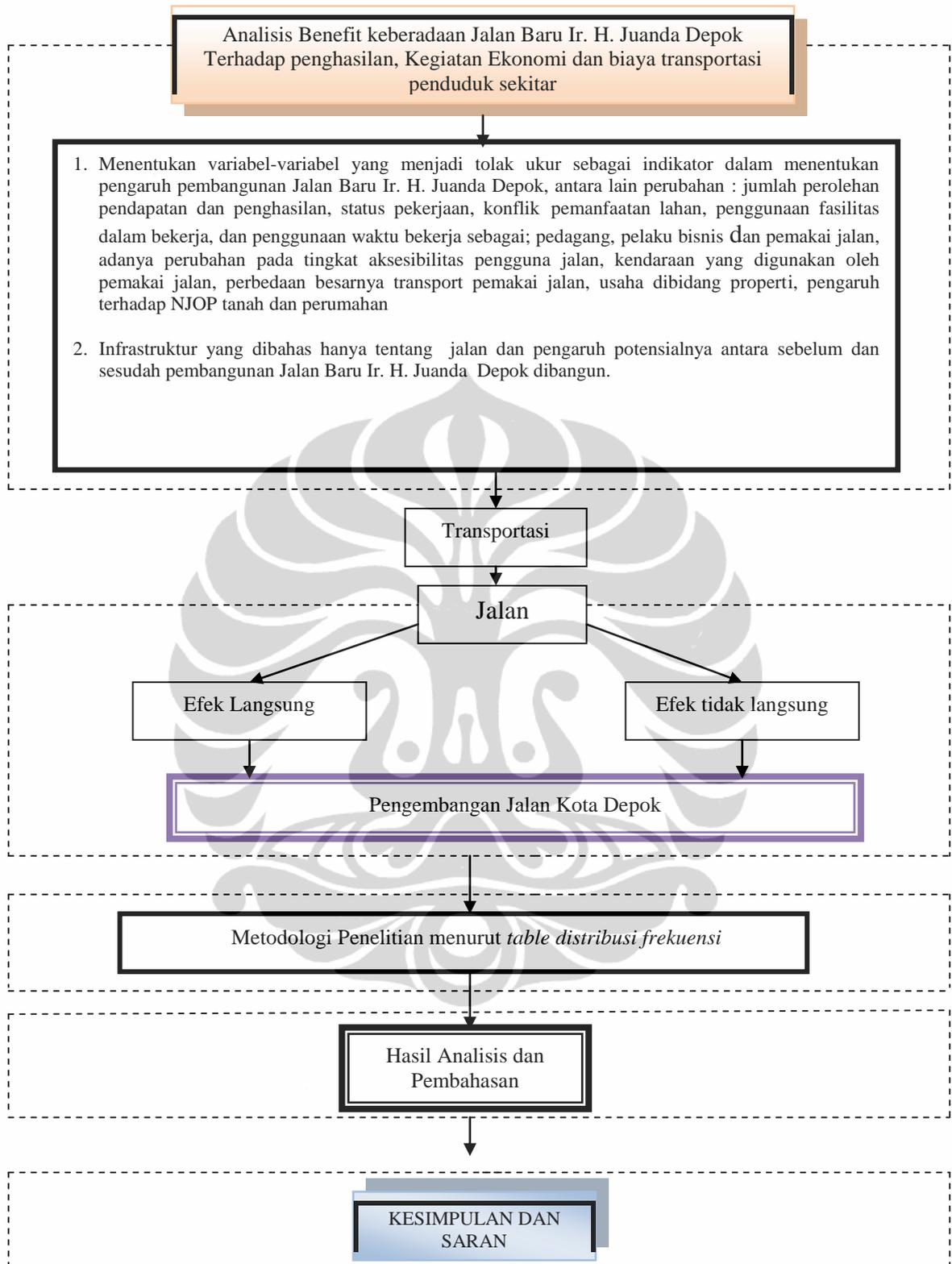
Pada Bab 2 dimulai dengan tinjauan pustaka, dengan membahas referensi yang berkaitan dengan objek penelitian, baik berupa text book, paper, journal, atau buku – buku yang berkaitan dengan tinjauan pustaka.

Pada Bab 3 akan disajikan metode Penelitian, yang terdiri 1). Ruang Lingkup penelitian yang terdiri dari : Lokasi penelitian, waktu penelitian, 2) Jenis dan sumber data, 3) Populasi dan Sampel, 4) Teknik pengumpulan data yang terdiri; dari observasi, wawancara, kuesioner, Analisa data dan definisi operasional

Pada Bab 4 akan disajikan dengan data primer dan sekunder mengenai gambaran umum wilayah kajian yaitu Kota Depok, termasuk kondisi infrastruktur jalan secara deskriptif.

Pada Bab 5 akan dilakukan analisa pembahasan terhadap metode penelitian menurut tabel *frekuensi distribusi* yang dilakukan yaitu dengan menggunakan data primer dan sekunder.

Pada Bab 6 akan disajikan Kesimpulan terhadap hasil penelitian dan analisis terhadap data dan informasi yang diperoleh. Disajikan pula Saran sebagai perbaikan dari kondisi di lapangan terhadap hasil penelitian dan hasil analisis mengenai pengembangan Jalan Baru Ir. H. Juanda yang ada di Kota Depok.



Gambar 1.2 Kerangka Pikir Penelitian

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

TENTANG PEMBANGUNAN JALAN

Pembangunan mempunyai peranan yang vital dalam pemenuhan hak dasar rakyat. Lebih dari satu dekade terakhir, pemerintah di negara-negara berkembang mulai mengenali pentingnya mengembangkan dan menjaga kecukupan dan efisiensi pelayanan infrastruktur, pada suatu perekonomian, produktivitas modal kerja dan non infrastruktur tergantung dari ketersediaan infrastruktur yang memadai. Ketidakadaan atau kekurangan dari suatu bentuk infrastruktur dapat merusak atau mengurangi ketersediaan lainnya. Hal ini disebabkan sebagian besar pelayanan infrastruktur dihasilkan dalam bentuk investasi jaringan yang saling terkait yang meliputi jalan dan jalan raya, jaringan distribusi gas dan listrik, pipa pembuangan dan air bersih. (Ferreira dan Khatami, 1996).

Infrastruktur atau prasarana dan sarana fisik, di samping memiliki keterkaitan yang sangat kuat dengan kesejahteraan sosial dan kualitas lingkungan juga terhadap proses pertumbuhan ekonomi suatu wilayah atau region. Hal tersebut dapat ditunjukkan dengan indikasi bahwa wilayah yang memiliki kelengkapan sistem infrastruktur lebih baik biasanya mempunyai tingkat kesejahteraan sosial dan kualitas lingkungan serta pertumbuhan ekonomi yang lebih baik pula (Departemen Pekerjaan Umum, 2006).

Seperti halnya infrastruktur dalam pengertian luas, jalan adalah salah satu infrastruktur yang sangat penting guna menunjang kegiatan ekonomi. Dalam konteks pembangunan pertanian dan ekonomi pedesaan secara umum, jaringan jalan merupakan infrastruktur wilayah yang sangat dibutuhkan untuk kelancaran arus produksi maupun pemasaran hasil produksi (Tambunan dan Kadin, 2006)

Secara tidak langsung, keberadaan infrastruktur jalan akan mendukung produktivitas sektor ekonomi lainnya sehingga mendorong pertumbuhan ekonomi dan peningkatan kondisi sosial-budaya kehidupan masyarakat melalui efek berganda. Sedangkan secara langsung terkait sektor konstruksi, infrastruktur jalan juga akan menciptakan kesempatan kerja dan usaha. Oleh karena itu, keberadaan infrastruktur jalan yang baik akan dapat mendorong terciptanya stabilitas berbagai

aspek dalam masyarakat guna menunjang laju pembangunan nasional (Departemen Pekerjaan Umum, 2006).

2.1 Infrastruktur Transportasi

Sistem transportasi dapat meningkatkan atau dapat juga menghambat realisasi yang efektif berbagai kebijakan pembangunan daerah, khususnya desentralisasi yang memerlukan kegiatan, yang melibatkan pergerakan orang dan barang. Secara luas penyebaran pertumbuhan daerah dapat dipromosikan sampai dengan batas tertentu, dengan adanya sistem transportasi yang baik dapat mendorong pembangunan dan pertumbuhan serta menyetarakan ekonomi suatu daerah atau wilayah. Kekurangan transportasi yang memadai atau tidak adanya fasilitas transportasi dapat merusak proses produktif (Ahmed et.al 1976).

Button (1993) mengatakan bahwa kekurangan fasilitas transportasi merupakan salah satu hambatan untuk pembangunan ekonomi dan integrasi nasional di berbagai Negara berkembang. Hoyle (1980) berpendapat bahwa infrastruktur transportasi kemungkinan sebagai penggerak utama dalam analisis tata ruang dan fungsi. Dalam hal ini contohnya dengan adanya pembangunan jalan daerah yang berkualitas, maka pemerintah daerah dan perusahaan swasta mempunyai tujuan untuk mendirikan fasilitas sosial seperti membangun sarana pendidikan, balai latihan kerja, dan tempat kursus-kursus yang bermanfaat bagi masyarakat dibanding dengan kondisi jalan yang buruk pemerintah maupun pihak swasta enggan untuk melakukan kerjasama dalam membangun sarana di lokasi jalan ini.

Keuntungan peningkatan infrastruktur transportasi berupa peningkatan aksesibilitas, pengurangan waktu tempuh dan biaya pergerakan barang, manusia serta jasa. Peningkatan transportasi tidak hanya mempengaruhi orang atau bisnis yang berhubungan langsung dengan fasilitas transportasi dan juga pada konsumen barang dan jasa baik berupa pengurangan harga serta peningkatan upah bagi para pekerja.

Transportasi merupakan sarana penting untuk menghubungkan antara daerah yang satu dengan dengan daerah yang lainnya, khususnya dalam hal ini adalah transportasi jalan darat. Transportasi juga berfungsi sebagai sarana untuk

menghubungkan antar pemukiman masyarakat, menyediakan akses bagi masyarakat, serta untuk memberikan layanan dan fasilitas kepada masyarakat.

2.2 Infrastruktur Jalan

Infrastruktur jalan berperan penting dalam merangsang maupun mengantisipasi pertumbuhan ekonomi yang terjadi. Karena setiap negara berkembang 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). Sementara hasil kajian yang dilakukan oleh Pusat Kajian Kebijakan Sekjen Kimpraswil tersimpulkan bahwa peningkatan penghematan biaya perjalanan sebesar 1 persen akibat meningkatnya kualitas jalan dapat meningkatkan PDRB rata-rata sebesar 0,99 persen (Puska, 2004).

Pembangunan infrastruktur jalan turut berperan dalam merangsang tumbuhnya wilayah-wilayah baru yang akan menimbulkan bangkitan perjalanan (*trip generation*) baru sehingga dapat meningkatkan volume lalu lintas yang terjadi. Tumbuhnya kota-kota baru dalam mengantisipasi kebutuhan masyarakat akan perumahan dan lingkungan yang memadai tentunya membutuhkan akses baru yang dapat memberikan pelayanan terhadap wilayah tersebut.

Dengan tumbuhnya wilayah – wilayah baru, maka menimbulkan kegiatan bisnis atau usaha baru yang didirikan disepanjang jalan tersebut, sehingga dengan tersedianya jalan yang berkualitas akan meningkatkan usaha pembangunan khususnya dalam memudahkan mobilitas penduduk dan memperlancar lalu lintas barang dari suatu daerah ke daerah yang lain (Indikator Ekonomi).

Kegiatan Bisnis atau usaha ini menjadi ramai dan lancar sangat berpengaruh terhadap peningkatan omzet atau laba maximum. Untuk mengimbangi agar omzet tidak turun, hasil produksi meningkat dengan biaya produksinya menurun maka perusahaan atau pelaku bisnis tersebut harus membuka lapangan kerja yang baru yang bertujuan dapat menyerap tenaga kerja lebih banyak yang selanjutnya akan berpengaruh pada meningkatnya gairah ekonomi masyarakat. Dengan infrastruktur yang memadai, efisiensi yang dicapai

oleh dunia usaha akan makin besar dan investasi yang didapat semakin meningkat.

Infrastruktur jalan merupakan salah satu investasi yang prioritas utamanya untuk mengurangi kemiskinan, dan juga memberikan kontribusi terhadap pembangunan ekonomi. Pengembangan jalan merupakan investasi yang diarahkan untuk mendorong tumbuhnya investasi yang kondusif, pemenuhan prasarana ekonomi dan menjamin kepastian berusaha. Dalam hal ini adalah investasi infrastruktur jalan yang dapat dihitung dari jumlah panjang jalan dan lebar yang ada di daerahnya masing-masing.

Study Queiroz (1992) (Hudson et al., 1997) menunjukkan hubungan yang konsisten dan signifikan antara pendapatan Produk Domestik Bruto Perkapita (PDBP) dengan panjang jalan. Negara berpenghasilan lebih dari US\$ 6000 perkapita mempunyai rasio panjang jalan sekitar 10.110 km/1 juta penduduk, Negara berpenghasilan menengah antara US\$ 545 – US\$ 6000 perkapita mempunyai rasio 1.720 km/1 juta penduduk dan Negara berpenghasilan kurang dari US\$ 545 perkapita mempunyai rasio 170 km/1 juta penduduk.

Jadi rasio di Negara berpenghasilan tinggi 59 kali Negara berpenghasilan rendah.¹

Adapun manfaat akan adanya prasarana jalan berupa investasi jalan adalah;

1. Dapat meningkatkan aksesibilitas dalam hal ini adalah untuk meningkatkan infrastruktur sosial, meningkatkan kesempatan untuk mengakses fasilitas pendidikan dan kesehatan, meningkatkan interaksi sosial dan mobilitas dan yang terpenting adalah untuk pembangunan ekonomi daerah.
2. Dengan adanya prasarana jalan yang baik akan meningkatkan akses ke pasar yang dapat menurunkan biaya transportasi.
3. Dengan adanya prasarana jalan yaitu; (a) meningkatkan daya jual barang ke pasar sehingga dapat mengurangi waktu perjalanan dan barang yang

¹ Robert J. Kodoatie, Ph.D. “*Pengantar Manajemen Infrastruktur*” hal.268

diantar sampai tepat pada waktunya, (b) untuk meningkatkan pendapatan daerah, (c) sebagai tambahan pada kesempatan kerja lokal.

Penelitian Zawdie dan Langford (2002) di daerah Sub Sahara Afrika mengatakan bahwa pentingnya ketahanan infrastruktur jalan dapat meningkatkan pertumbuhan perekonomian, terutama bila terjadi salah manajemen dan kurang berfungsinya keteknikan. Hasil penelitiannya menyimpulkan bahwa dengan rendahnya perekonomian di daerah Sub Sahara Afrika. Ketahanan prasarana transportasi khususnya jalan, maka rendah pula perkembangan daerahnya. Alexander dan Estache (2000) mengadakan penelitian untuk negara-negara Amerika Latin dan mengatakan bahwa pertumbuhan perekonomian dipengaruhi oleh prasarana jalan nya. Apabila kita memperkirakan untuk meningkatkan 1% PDRB maka dibutuhkan investasi 1% dari PDRB untuk energi, transportasi, telekomunikasi dan air bersih dan sanitasi infrastruktur.

Infrastruktur jalan perkotaan maupun pedesaan merupakan faktor pendorong untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi suatu daerah, sehingga infrastruktur jalan merupakan kebutuhan yang sangat penting, oleh karena itu harus ada permintaan infrastruktur jalan kepada pemerintah daerah.

2.2.1 Permintaan Infrastruktur Jalan

Infrastruktur Jalan adalah infrastruktur yang paling luas dan paling banyak penggunaannya, karena dibutuhkan pada berbagai tahap kemajuan ekonomi, oleh semua pihak, bernilai bisnis, ekonomis dan strategis dengan masing-masing penjelasan sebagai berikut :

1. Dibutuhkan Pada Berbagai Tahap Kemajuan Ekonomi

Sejarah perkembangan peradaban manusia menunjukkan bahwa sebelum manusia mampu membangun infrastruktur telekomunikasi, komunikasi keuangan, manusia telah lebih dahulu membangun jalan. Bahkan jalan senantiasa tersedia pada berbagai tingkat kehidupan ekonomi. Pada perekonomian masyarakat yang masih dalam tahap yang sangat sederhana, jalan-jalan yang tersedia masih sangat

sederhana. Sedangkan para perekonomian yang sudah sangat maju, jalan-jalan yang tersedia juga sangat baik dan memiliki jaringan kompleks dan terintegrasi.

2. Dibutuhkan Berbagai Pihak

Tidak semua kelompok masyarakat merasa membutuhkan jaringan telekomunikasi infrastruktur keuangan. Bahkan masih ada kelompok masyarakat yang mampu bertahan hidup dengan kondisi ketiadaan listrik dan kekurangan air bersih yang dihasilkan dengan teknologi modern. Tetapi tidak ada satupun kelompok masyarakat yang dapat hidup tanpa adanya infrastruktur jalan. Dapat dikatakan tidak ada satupun kelompok masyarakat yang tidak membutuhkan jalan, selama mereka masih melakukan kegiatan mobilisasi sumberdaya.

3. Dibutuhkan Untuk Kepentingan Bisnis

Pembangunan Jalan dibutuhkan oleh sektor dunia usaha untuk memobilisasi faktor produksi dan atau barang/jasa yang dihasilkan. Pertimbangan produsen membeli faktor produksi dan menghasilkan barang dan jasa adalah optimalisasi diri dengan mencapai laba maksimum. Sektor rumah tangga mempunyai dua fungsi yaitu sebagai pemasok faktor produksi terutama tenaga kerja dan konsumen barang/jasa. Pertimbangan sektor rumah tangga menawarkan faktor produksi dan atau mengkonsumsi barang dan jasa adalah juga optimalisasi diri. Ketika bertindak sebagai pemasok faktor produksi tujuan yang ingin dicapai adalah laba maksimum atau omzetnya meningkat. Pada saat bertindak sebagai pemasok faktor produksi tujuan yang ingin dicapai adalah laba maksimum. Pada saat bertindak sebagai konsumen tujuan yang ingin dicapai adalah kepuasan maksimum. Tanpa infrastruktur jalan tidak ada mobilisasi faktor produksi maupun barang dan jasa.

Dalam analisis ekonomi mikro, interaksi antar sektor rumah tangga dan perusahaan diasumsikan menggunakan mekanisme pasar. Lebih lanjut diasumsikan bahwa struktur pasar barang/jasa maupun faktor produksi adalah persaingan sempurna. Dalam kenyataannya, tidak ada satupun asumsi-asumsi pasar persaingan sempurna yang dapat terpenuhi. Akibatnya terjadilah kegagalan pasar yang menyebabkan alokasi sumberdaya ekonomi menjadi tidak mencapai

tingkat efisiensi seperti yang diharapkan. Inefisiensi pada level mikro tersebut diatas, berdampak pada inefisiensi di level makro.

2.2.2 Permintaan Infrastruktur Jalan sebagai *Derived Demand* :

Permintaan infrastruktur jalan dikatakan *derived demand* karena permintaan terhadap infrastruktur jalan ditentukan oleh permintaan terhadap barang dan jasa lain. Misalnya ketika permintaan terhadap barang dan jasa lain meningkat, maka permintaan terhadap jalan juga meningkat. Dengan demikian permintaan terhadap infrastruktur jalan dipengaruhi oleh pertumbuhan dan perkembangan ekonomi. Hanya saja, karena secara teoritis dan berdasarkan sejarah, perekonomian terus berkembang, maka permintaan terhadap infrastruktur jalan terus meningkat.

2.3 Peran dan Manfaat peningkatan Infrastruktur Jalan

Dampak atau pengaruh keberadaan suatu infrastruktur jalan akan dapat menimbulkan dampak positif (manfaat) dan dampak negatif pada suatu masyarakat, dan dampak negatif ini akan menjadi variabel menghambat infrastruktur jalan sedangkan dampak positif akan menjadi nilai tambah pada pembangunan Infrastruktur jalan. Dalam merencanakan suatu program pembangunan, hal utama yang dilakukan adalah mengidentifikasi bentuk-bentuk manfaat dari setiap pembangunan yang akan diimplementasikan. Hal ini terkait dengan kemampuannya untuk ditetapkan jadi skala yang utama. Manfaat pembangunan infrastruktur jalan adalah selisih antara pembangunan infrastruktur jalan dengan keadaan seandainya infrastruktur jalan tidak jadi dibangun. Evaluasi manfaat infrastruktur jalan sebaiknya digunakan konsep "*with and without project*" dan bukan "*before and after project*" (Robinson T, 2005).

Pembangunan infrastruktur jalan dapat dibedakan atas dua jenis yaitu dampak negatif dan positif.

2.3.1 Dampak Positif Pembangunan Infrastruktur Jalan

Beberapa bukti menunjukkan bahwa perbaikan jalan atau pembangunan jalan baru berdampak cukup signifikan terhadap beberapa aspek misalnya:

1. Investasi pada jalan penghubung pedesaan yang membuka daerah terisolasi atau mampu mereduksi biaya transportasi secara dramatis sering memiliki peluang lebih besar membangkitkan pembangunan sosial ekonomi (Thagesen,1996)
2. Dengan adanya jalan akan memudahkan akses transportasi jalan antar daerah, sehingga bisnis berjalan dengan lancar.
3. Terbukanya akses jalan semakin memudahkan dan mempersingkat waktu tempuh ke pusat-pusat perdagangan, pendidikan, dan ke tempat rekreasi.
4. Terbentuknya simpul-simpul perdagangan baru di sepanjang jalan.
5. Terbentuknya lapangan kerja baru, sehingga dapat menekan angka pengangguran.

2.3.2 Dampak Negatif Pembangunan Infrastruktur Jalan

Dan juga beberapa bukti menunjukkan bahwa adanya dampak negatif pembangunan infrastruktur jalan terhadap beberapa aspek misalnya:

1. Beberapa aspek penting disepakati, bahwa dimana telah terjadi akses masyarakat terhadap kendaraan bermotor, investasi jalan tidak dapat diharapkan membangkitkan aktivitas ekonomi. Investasi pada infrastruktur jalan utama di negara berkembang hanya akan mengarah pada biaya operasi kendaraan dan waktu tempuh perjalanan saja, tetapi jarang berpengaruh terhadap pembangunan ekonomi secara signifikan.
2. Pembayaran ganti rugi terhadap warga yang mempunyai lahan atau tanah yang terkena untuk pembangunan infrastruktur jalan, ganti ruginya terlalu rendah jauh dari harga yang diinginkan warga.
3. Kendaraan berat yang bermuatannya banyak dapat menurunkan kualitas udara, debu dan kebisingan.

2.4 Peran Pembangunan Jalan Dan Pertumbuhan Ekonomi Daerah

Peran pembangunan jalan memungkinkan orang, barang dan jasa diangkut dari satu tempat ke tempat lainnya, begitupun dalam proses produksi maupun dalam menunjang distribusi komoditi ekonomi. Beberapa studi menunjukkan

korelasi antar kedua faktor ini. Klasifikasi hubungan antara infrastruktur dan pertumbuhan ekonomi dinyatakan oleh penelitian berikut:

Hirschman (1958) mendasarkan tesisnya pada ide bahwa pertumbuhan ekonomi tidak diciptakan tetapi merupakan sebuah proses perubahan. Dia setuju dengan konsep jalan sebagai suatu fasilitator. Namun demikian dia menyarankan bahwa perubahan dalam satu sektor produksi membawa perubahan pada sektor lainnya dan bahwa jalan sering diartikan dalam perubahan tersebut. Jalan dapat dipandang sebagai promotor perubahan.

Dengan meningkatkan pembangunan jalan dan meningkatnya aksesibilitas perdesaan akan dapat memperbaiki perekonomian di daerah perdesaan. Meningkatnya kegiatan perekonomian, berarti akan meningkatkan kesejahteraan dan dapat mengurangi kemiskinan penduduk perdesaan.

Oleh karena itu, perencanaan aksesibilitas adalah penting. Dalam hal ini perencanaan aksesibilitas sebagai penyedia kesempatan untuk menempatkan jalan ke dalam kategori yang lebih luas. Salah satu keuntungan nyata dari perbaikan akses jalan adalah penghematan waktu. Pengeluaran waktu adalah beban serius dan membatasi potensi untuk pembangunan ekonomi.

2.4.1 Peran Jalan pada Sektor Industri

Tidak diragukan lagi bahwa jalan memiliki pengaruh yang besar terhadap pembangunan di segala bidang khususnya pada sektor industri. Hampir semua kegiatan yang berhubungan dengan industri memerlukan mobilitas spasial dan melibatkan prasarana jalan. Pada kondisi perekonomian di suatu wilayah sektor industri sangat erat hubungannya dengan pendistribusian hasil dari proses produksi sehingga barang-barang yang dihasilkan dapat sampai ke konsumen tepat waktu.

2.4.2 Peran Jalan di Bidang Sosial Ekonomi

Pembangunan prasarana jalan oleh pemerintah daerah, diharapkan dapat memperbaiki keseimbangan neraca pembayaran didalam suatu daerah, untuk membantu pembangunan perekonomian daerah, penganeekaragaman sektor perekonomian yang ada pada daerah ini, diharapkan dapat meningkatkan tingkat

pendapatan perkapita suatu daerah. Berbagai aktifitas terkait dalam pemenuhan kebutuhan dasar di daerah tersebut memerlukan ketersediaan jalan yang baik, Peran jalan merupakan hal yang penting dalam mengakomodasi aktifitas sosial dan ekonomi masyarakat daerah. Peran lain pada tahap ini adalah sebagai fasilitas bagi sistem produksi, dan investasi sehingga memberikan dampak positif pada kondisi ekonomi daerah yang juga berpengaruh terhadap peningkatan pendapatan pemerintah daerah dari sektor pajak, maupun melalui lapangan kerja baru.

Dengan adanya prasarana jalan yang baik berdampak terhadap ekonomi, ada yang secara langsung maupun tidak langsung. Pengaruh langsung dari prasarana jalan dapat dirasakan oleh pemakai jalan, penduduk sekitar dan tenaga kerja. Sedangkan pengaruh secara tidak langsung datang dari uang yang nyata digunakan oleh para pelaku ekonomi seperti pedagang dan pembeli. Ketika pembeli membayar harga barang atau jasa tersebut secara langsung memiliki dampak ekonomi. Harga barang dan jasa serta sebagian uang lain digunakan untuk membeli barang maupun jasa dan sebagian lagi dapat digunakan untuk membayar upah pegawai.

Adapun kegiatan yang dilakukan oleh para pelaku ekonomi dengan adanya jalan baru maka dapat berpengaruh terhadap pendapatan, meningkatkan tenaga kerja, berpengaruh terhadap pendapatan pemerintah daerah, dan juga akan meningkatkan kemajuan bisnis kecil, dengan uraian dari masing-masing penjelasan adalah sebagai berikut;

1. Pendapatan

Pendapatan adalah sesuatu yang sangat penting dihasilkan oleh kelompok masyarakat, individu, maupun perusahaan baik secara langsung maupun tak langsung yang dihasilkan dari hasil kerjanya atau hasil produksi suatu perusahaan, tanpa ada pendapatan atau penghasilan yang didapat atau yang diperoleh pekerja mustahil akan didapat penghasilan atau *earnings*. Pendapatan adalah penghasilan yang timbul dari aktivitas perusahaan yang biasa dikenal atau disebut penjualan, penghasilan jasa (*fees*), bunga, dividen, royalti dan sewa.

Pendapatan dapat dipengaruhi dari peningkatan pada daerah tersebut. Pendapatan masyarakat akan bertambah apabila daerah tersebut dibangun pusat-

pusat perdagangan maupun bisnis. Sehingga dengan semakin ramainya perdagangan maka tenaga kerja semakin banyak sehingga pemasukan untuk daerah juga semakin bertambah.

2. Tenaga Kerja

Tenaga kerja (*manpower*) adalah seluruh penduduk usia kerja (berusia 15 tahun atau lebih) yang potensial dapat memproduksi barang dan jasa atau penduduk daerah setempat yang menghasilkan suatu produksi baik barang maupun jasa atau penduduk yang dapat membuat lapangan pekerjaan baru sehingga tumbuhnya kegiatan baru disepanjang jalan tersebut dan disekitar daerahnya, oleh karena itu banyak membutuhkan tenaga kerja yang cukup besar. Dengan demikian dapat meningkatkan pendapatan masyarakat sekitar.

Tenaga kerja dapat dibagi menjadi tenaga kerja terdidik dan tenaga kerja tidak terdidik. Tenaga kerja terdidik adalah tenaga kerja yang memerlukan keahlian, pendidikan formal dan kepandaian sedangkan tenaga kerja tidak terdidik hanya memerlukan keahliannya saja.

3. Pendapatan Pemerintah Daerah

Pertambahan pendapatan kepada pemerintah daerah dengan adanya prasarana jalan dapat diperoleh dari perpajakan yang langsung diambil dari tenaga kerja, contohnya, barang dan pelayanan. Dari perpajakan tidak langsung seperti bea cukai, pajak real properti, pajak pertunjukan, pelayanan perangko, pelayanan komersial, ongkos pendapatan dan pelayanan, pajak ini adalah milik pemerintah daerah, sehingga pendapatan pemerintah daerah akan bertambah.

-
1. Menurut Niswonger (1992:22) pendapatan adalah jumlah yang ditagih kepada pelanggan atas barang ataupun jasa yang diberikan kepada mereka.
 2. Menurut Niswonger (1992:56) pendapatan atau revenue merupakan kenaikan kotor atau gross dalam modal pemilik yang dihasilkan dari penjualan barang dagangan pelaksanaan jasa kepada pelanggan atau klien, penyewa harta, peminjam uang, dan semua kegiatan usaha serta profesi yang bertujuan untuk memperoleh penghasilan.

4. Kemajuan Bisnis Kecil

Banyak bisnis berskala kecil yang dikelola oleh keluarga maupun dengan kerjasama, bisnis ini dapat berupa toko pakaian, toko bangunan, warung makan restoran kecil, perluasan tergantung langsung kepada kepemimpinan, seperti perusahaan retail dan transportasi dapat meningkatkan hubungan kepada sektor lain dari ekonomi akan menentukan berapa banyak pekerjaan dapat dilaksanakan. Sering terjadi, ketika kemajuan ekonomi secara besar-besaran terjadi di negara berkembang, pemasok lokal tidak mengirim jumlah dan mutu barang sesuai dengan keinginan. Sebagai akibatnya, banyak kerugian, dan potensi pemasukan atau pekerjaan pun hilang.

Pembangunan prasarana jalan mengubah struktur ekonomi tempat asal. Sudah jelas dampak positifnya pada perubahan tersebut. Perubahan besar terjadi ketika pembangunan prasarana jalan akan menambah lapangan pekerjaan bagi masyarakat lokal. Dari pihak lain pembangunan prasarana jalan dapat membantu mengurangi jumlah penduduk di pedesaan.

Sebelum tahun 2000, Indonesia menggunakan patokan seluruh penduduk berusia 10 tahun ke atas (lihat hasil Sensus Penduduk 1971, 1980 dan 1990). Namun sejak Sensus Penduduk 2000 dan sesuai dengan ketentuan internasional, tenaga kerja adalah penduduk yang berusia 15 tahun atau lebih

2.5 Hubungan Pembangunan jalan dengan letak Geografis dan Institusi .

Hubungan pembangunan jalan dengan letak geografis suatu daerah dapat mempengaruhi pendapatan perkapita suatu daerahnya. Hal ini dapat dilihat dengan adanya letak dibangunnya jalan yang strategis maka daerah tersebut dapat membangun berbagai kegiatan ekonomi, sehingga dengan adanya letak geografi dan strategis pada daerah tersebut, maka daerah itu dapat melakukan kerjasama dalam berbagai bidang dengan daerah lain sebagaimana contoh seperti; bidang jasa, pembangunan terminal bus, pusat-pusat pendidikan, industri, perdagangan, manufaktur, maupun jasa transportasi dan banyak juga dibangunnya pusat-pusat pertokoan, hotel, perkantoran, lembaga – lembaga latihan baik yang formal maupun tidak formal yang bertujuan untuk memicu pertumbuhan ekonomi daerah.

Pembangunan jalan yang pada hakekatnya merupakan unsur penting dalam pembangunan ekonomi suatu daerah. Oleh karena itu pembangunan jalan harus dikembangkan melalui serangkaian program pembangunan yang menyeluruh terarah dan terpadu serta berlangsung terus menerus.

Tumbuh dan berkembangnya suatu masyarakat, memerlukan peranan jalan dan jasa angkutan yang mendukung untuk berlangsungnya kegiatan usaha masyarakat.

Oleh karena itu jalan merupakan prasarana vital bagi sistem distribusi. Dalam rangka berfungsinya bagian-bagian jaringan jalan dengan baik, maka daerah yang perkembangannya relatif cepat perlu dibangun jalan-jalan yang berkualitas dengan baik.

Menurut Setiawan (2004) sebagai mana contohnya ; kerjasama prasarana jalan dengan pengelolaan terminal Landungsari dengan adanya kerjasama dengan pengelola terminal maka kota Malang dapat meningkatkan pendapatan perkapita, yakni terminal milik pemerintah daerah kota Malang yang terletak di desa Landungsari, kecamatan Dau, kabupaten Malang, yang secara geografis terletak lebih kurang 3 km sebelah batas wilayah kota Malang, yang merupakan kolaborasi kabupaten kota Malang, sehingga dengan dibangunnya terminal di Kota Malang akan menambah pendapatan perkapita kota Malang.

Jalan merupakan komponen terpenting untuk mendukung pertumbuhan ekonomi suatu daerah, karena mobilitas penduduk yang ada di dalam suatu daerah

sangat dipengaruhi oleh ketersediaan jalan. Jalan merupakan prioritas utama yang harus diperhatikan dalam proyek pembangunan jalan pemerintah daerah, dengan tujuan untuk mengubah kondisi hidup masyarakat pedesaan. Pembangunan jalan diperlukan, karena adanya ketidaksetaraan spasial. Aksesibilitas adalah ukuran dari hubungan spasial dan oleh karena itu merupakan bagian penting dari proses pembangunan jalan. Koneksi spasial sering terkait dan tercermin dalam fasilitas jalan serta aliran barang dan jasa.



Umoren, Atser, dan Ekong (2004) mengatakan dalam masyarakat modern, fungsional dan pembangunan jalan yang efisien sudah menjadi keharusan untuk pertumbuhan ekonomi dan pembangunan. Ketidakadaan atau kekurangan jalan ini akan mengakibatkan keterbelakangan pada pengembangan daerahnya.

2.6 Dampak Ekonomi Pembangunan Jalan pada tingkat perbedaan.

Dampak ekonomi pembangunan jalan pada tingkat perbedaan dapat diklasifikasikan berdasarkan tingkatannya yaitu tingkat lokal, tingkat regional maupun tingkat nasional yang dapat dilihat pada tabel 2.1 dibawah ini;

Tabel 2.1 dampak ekonomi pembangunan jalan baru pada tingkat spasial

	Tingkat Lokal	Tingkat Regional	Tingkat Nasional
Efek Langsung	<ul style="list-style-type: none"> • Peningkatan Kerja dibidang perdagangan, usaha properti, dan bisnis Seperti; bisnis naik, omsetnya naik, tenaga kerja bertambah, meningkatnya perekonomian disekitar jalan baru tersebut. 	<ul style="list-style-type: none"> • Sektor jasa yang luas karena efek multiplier seperti ; (adanya sopir, kendaraan) • Meningkatkan kendaraan antar jemput tenaga kerja, antar anak sekolah. 	
Efek Akibat	<ul style="list-style-type: none"> • Peningkatan sewa kios • Peningkatan rumah kontrakan (ruko) • bertambahnya kepemilikan kendaraan roda dua (motor) • Berdampak terhadap lingkungan dan bentang alam seperti; <ol style="list-style-type: none"> 1. Polusi dari kendaraan (polusi udara, debu dan kebisingan). 2. Adanya penggusuran tanah masyarakat. 		Peningkatan daya saing perdagangan karena pengurangan biaya perjalanan, kelancaran lalu lintas
Efek Katalis	Meningkatnya bisnis properti karena persamaan persepsi daerah		

Dan dampak ekonomi jalan dapat juga diklasifikasikan berdasarkan tingkat temporalnya yaitu jangka panjang, jangka menengah dan jangka pendek. Uraian dan penjelasan dari masing-masing temporal dapat dilihat pada tabel 2.2 dibawah ini;

Tabel 2.2 dampak ekonomi jalan baru pada tingkat temporal

	Jangka Pendek	Jangka Menengah	Jangka Panjang
Efek Langsung	Peningkatan Kerja di bidang jasa, perdagangan, usaha properti dan bisnis		<ul style="list-style-type: none"> • Harga tanah naik • Harga penjualan rumah naik • Harga NJOP naik • Sangat penting sebagai sarana untuk menghubungkan antar pemukiman penduduk sekitar jalan. • Meningkatkan aksesibilitas seperti; akses jalan perumahan, akses jalan terminal, akses jalan ke stasiun kereta api, akses ke tempat perbelanjaan, hiburan, pendidikan (sekolah, kampus)
Efek Akibat	Beberapa antisipasi perpindahan penduduk urban ke lokasi jalan baru untuk membuka usaha atau bisnis.	Beberapa aglomerasi perdagangan dan usaha bisnis dekat dengan jalan baru.	Lebih lanjut gerakan perusahaan dan rumah tangga, jauh dari daerah karena kemacetan dan sewa yang tinggi
Efek Katalis	<ul style="list-style-type: none"> • Kerja tambahan di bidang keamanan (satpam perumahan) • Kerja tambahan dibidang penagihan retribusi kebersihan jalan setiap hari minggu karena ada pasar dadakan (mingguan). • Kerja tambahan dibidang perparkiran. 		

Berdasarkan Komisi Eropa Direktorat Jenderal menerbitkan panduan pada metodologi untuk penilaian dampak jalan yang mencakup pada daerah pengembangan (EC,1996). Menurut ini, metodologi APAS (*Action de Promotion, d'Accompagnement et Sivi autres activities*), dampak dari pembangunan jalan terhadap pengembangan daerah terbagi menjadi 3 (tiga) efek analisis yaitu yang meliputi;

- Efek langsung yaitu yang dianalisa melalui perubahan dalam pekerjaan
- Efek Akibat yaitu perubahan dalam karakter aksesibilitas suatu daerah, dan
- Katalis efek yaitu pengaruh pada instrument kebijakan yang lainnya.

Semua ketiga efek tersebut dianalisis pada tingkat spasial yang berbeda berdasarkan kerangka waktu dan sektor. Adapun sektor-sektor tersebut, dapat dilihat pada tabel dibawah ini;

Tabel 2.3 dampak sosial-ekonomi jalan tol baru pada tingkat spasial

	Tingkat Lokal	Tingkat Regional	Tingkat Nasional
Efek Langsung	Peningkatan Kerja di Sektor Konstruksi	Sektor jasa yang luas kerja karena efek multiplier	
Efek Akibat	Peningkatan sewa kantor yang dekat dengan persimpangan	Desentralisasi rumah tangga menjadi daerah dengan peningkatan aksesibilitas	Peningkatan daya saing perusahaan karena pengurangan biaya perjalanan
Efek Katalis	Meningkatnya bisnis karena peningkatan persepsi daerah		

Source: European Commission (1996): "APAS - Methodologies for transport impact assessment". Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.

Berdasarkan dampak sosial ekonomi jalan tol pada tingkat temporalnya dapat diuraikan dan dijelaskan pada tabel 2.4 dibawah ini;

Tabel 2.4 dampak sosial ekonomi jalan tol baru pada tingkat temporal

	Jangka Pendek	Jangka Menengah	Jangka Panjang
Efek Langsung	Peningkatan Kerja di Sektor Konstruksi		
Efek Akibat	Beberapa antisipasi relokasi rumah tangga ke koridor ditingkatkan	Beberapa aglomerasi perusahaan dekat dengan persimpangan	Lebih lanjut gerakan perusahaan dan rumah tangga, jauh dari daerah karena kemacetan dan sewa tinggi
Efek Katalis	Kerja tambahan dalam proyek lansekap		

Source: European Commission (1996): "APAS - Methodologies for transport impact assessment". Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.

Berdasarkan dampak sosial ekonomi jalan tol diberbagai sektor maka jalan tol dapat diuraikan dan dijelaskan pada tabel 2.5 dibawah ini;

Tabel 2.5 Dampak sosial-ekonomi jalan tol baru di berbagai sektor

	Rumah tangga pendapatan rendah	Rumah tangga pendapatan tinggi	Produksi	Jasa
Efek Langsung	Peningkatan kerja kasual di sektor konstruksi			Sumber penghasilan tambahan bisnis untuk sektor jasa karena meningkatnya pengeluaran konstruksi lokal
Efek Akibat		Realokasi ke koridor yang dipengaruhi dengan rumah tangga yang memiliki mobil	Peningkatan laba karena mengurangi biaya transportasi	Realokasi ke titik akses baru
Efek Katalis	Beberapa peningkatan kerja			Beberapa relokasi karena peningkatan persepsi daerah

Source: European Commission (1996): "APAS - Methodologies for transport impact assessment". Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.

Pembangunan jalan memiliki peran yang paling penting dalam pembangunan daerah. Dalam jangka waktu lama dapat juga diasumsikan bahwa pembangunan jalan memiliki dampak positif terhadap pembangunan daerah. Peran pembangunan jalan pada pembangunan daerah dapat dievaluasi melalui efek langsung maupun tidak langsung, baik yang positif maupun negatif (Pandjen,1996). Pembahasan secara singkat mengenai efek langsung maupun tidak langsung dapat dibahas sebagai berikut;

Semua ketiga efek tersebut dianalisis pada tingkat spasial yang berbeda berdasarkan kerangka waktu dan sektor. Adapun sektor-sektor tersebut, dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

2.6.1 Efek langsung

Efek langsung pembangunan jalan mempengaruhi biaya-biaya atau pengeluaran yang terkait dengan perubahan pada infrastruktur transportasi. Perubahan ini diikuti oleh menurunnya tingkat konsumsi bahan bakar, penurunan jarak tempuh, meningkatkan keselamatan perjalanan, serta mempersingkat waktu perjalanan, sehingga dengan adanya perubahan ini berdampak terhadap kompensasi bagi karyawan. Perubahan ini juga diikuti oleh perubahan dalam bentuk transportasinya yaitu, rute perjalanan, waktu setempat dan aksesibilitas dari pergerakan di daerah. Dengan adanya penurunan biaya-biaya ini akan berpengaruh pada sektor ekonomi, yang dapat meningkatkan pendapatan pada daerah tersebut. (Ladavac,1999)

2.6.2 Efek tidak langsung

Efek tidak langsung dari pembangunan jalan dapat dianalisis melalui tingkat perubahan daya tarik wilayah sekitarnya, misalnya dengan adanya peningkatan pendapatan pada sektor ekonomi, antara lain berupa industri, industri kerajinan, jasa dan transportasi, peningkatan pendapatan pada sektor ekonomi ini, akan mendorong peningkatan produktivitas sektor ekonomi yang lainnya, selanjutnya akan meningkatkan pendapatan pemilik faktor produksi, yaitu rumah tangga dan perusahaan. efek tidak langsung (*indirect effects*) terkait juga dengan

perubahan pada lingkungan seperti; kebisingan, polusi udara, dan perubahan bentang alam.

Pada daerah berkembang perubahan jalan hanya membawa pada keuntungan yang kecil, maka dari itu perbaikan jalan memiliki dampak yang lebih besar ketika ia pindah ke wilayah yang lebih besar. (*bottleneck*). (EC,1996).

Nijkamp et.al (2002) telah menyimpulkan efek dasar pembangunan jalan raya seperti tabel dibawah ini;

Tabel 2.6 Dampak Pembangunan Jalan Raya

Pengaruh Terhadap Transportasi Ekonomi	Pengaruh terhadap lingkungan dan bentang alam	Pengaruh terhadap pembangunan daerah
<ul style="list-style-type: none"> - Peningkatkan keselamatan perjalanan - Mengurangi waktu perjalanan - Meningkatkan kenyamanan perjalanan - Penurunan biaya operasi - Menurunkan biaya pemeliharaan - Manfaat pengguna jalan 	<ul style="list-style-type: none"> - kebisingan - Polusi udara - Polusi air - getaran - perubahan bentang Alam - konservasi alam - pengembangan lahan 	<ul style="list-style-type: none"> - Pertumbuhan ekonomi regional - kerja meningkat - berpengaruh pada perdagangan, industri, bisnis dan pariwisata

Source.European Commission (1996).*"APAS – Methodologi for transport impact assessment"*. Luxembourg:Office for Official Publication of the European Communities.

Pendekatan tradisional terhadap evaluasi pembangunan sebuah jalan tol baru biasanya berfokus pada penurunan perjalanan waktu, peningkatan keselamatan dan pengurangan biaya operasional kendaraan

2.7 Dampak Aspek Sosial Ekonomi Pembangunan Jalan

Pembangunan prasarana jalan akan berdampak pada aspek sosial ekonomi, baik perubahan ke arah positif maupun negatif. Namun sebagian besar perubahan yang ditimbulkan dari perubahan kawasan ini mengarah ke aspek positif.

Menurut Roucek dan Warren (2000) aspek sosial ekonomi pada suatu masyarakat umumnya dipengaruhi oleh aspek lingkungan alam dimana masyarakat tersebut berdomisili. Aspek sosial ekonomi memberikan gambaran mengenai tingkat pendapatan masyarakat, jenis atau keragaman mata pencaharian, aspek perumahan serta hubungan atau interaksi antara individu maupun kelompok masyarakat dalam meningkatkan kesejahteraannya. Aspek sosial ekonomi seseorang dapat ditentukan lewat kegiatan ekonomi yang dilakukan, jumlah pendapatan yang diperoleh, jenis pekerjaan yang ditekuni, pendidikan formal, pemilikan barang dan pemilikan rumah.

2.8 Pembangunan Jalan Dalam Pengembangan Daerah

Pembangunan jalan merupakan salah satu bagian penting untuk pengembangan daerah dengan tujuan meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Salah satu indikator kesejahteraan adalah melalui peningkatan pendapatan perkapita pada setiap warga masyarakat dan tersebar di setiap daerah. Oleh karena itu pertumbuhan ekonomi setiap daerah menjadi salah satu target penting yang perlu dicapai dalam proses pembangunan. Peran pembangunan jalan terhadap peningkatan daya saing daerah. Dengan peningkatan jalan akan meningkatkan keunggulan kompetitif suatu wilayah, karena barang dan orang dapat diangkut dengan aman, cepat, murah dan tepat.

Pembangunan jalan yang efisien dapat menurunkan biaya komoditi di pasar daerah. Ketidakseimbangan daerah dengan pembangunan daerah dapat dilihat sebagai sebuah kenyataan pada suatu daerah atau wilayah. Secara tradisional, perekonomian daerah telah menjelaskan pada perbedaan dasar diantara daerah-daerah dengan sumber daya alamnya, faktor produksi, infrastruktur dan teknologinya. Ketertinggalan pembangunan jalan dapat dianggap sebagai hambatan penting bagi pembangunan daerah, dan perbaikan yang seharusnya dapat memacu pertumbuhan ekonomi di daerah tersebut.

Darwis dan Firman, (www.artikeljalanKal.com, 2011) Keterbatasan jalan merupakan satu kendala utama di Kalimantan. Sebagai gambaran, bila masyarakat di Pulau Jawa jika ingin bepergian kemanapun tak perlu khawatir akan sarana jalan, karena seluruh wilayahnya sudah tersambung dengan jaringan lintas Jawa. Kondisi yang sama belum tentu dinikmati oleh warga yang tinggal di Kalimantan. Belum tersambunginya proyek jalan lintas Kalimantan yang menghubungkan empat propinsi di pulau tersebut merupakan kendala utama belum meratanya distribusi ekonomi pada semua wilayah dan belum baiknya pemanfaatan potensi alam. Oleh karena itu propinsi Kalimantan berusaha untuk memiliki dan membangun jalan trans Kalimantan, sehingga akhirnya Kalimantan mempunyai jalan trans Kalimantan Lintas Selatan sepanjang 3.600 km melalui program *multi years* dari tahun 2007-2009 dengan anggaran Rp 3,1 triliun. Dengan adanya Jalan Lintas Selatan maka pertumbuhan ekonomi pulau Kalimantan meningkat, dilihat dari tumbuhnya pelaku Usaha Mikro, Kecil dan Menengah (UMKM) yang menjamur disepanjang Jalan Lintas Selatan maupun akses menuju Jalan Lintas Selatan.

-
1. James Hunt (1996), berdasarkan penelitiannya bahwa untuk 160 proyek yang didanai hingga tahun 1993 dan pemeriksaan rinci dari tujuh kasus yang memberikan wawasan kepada karakteristik proyek “khusus” RISE, tingkat keberhasilan proyek, dan tema berulang dalam pelaksanaan program proyek tersebut.
 2. Proyek khusus RISE melibatkan lapisan segmen kecil dari jalan yang ada dari jalan yang kerikil. Dapat meningkatkan ke fasilitas bisnis. Dua belas (12 persen) dari proyek didanai untuk mencapai pembangunan ekonomi melalui pertumbuhan untuk fasilitas yang spesifik yaitu rekreasi atau wisata. Panjang rata-rata perbaikan jalan itu 0,8 kilometer dan dana RISE yang dikeluarkan perproyek adalah \$ 156.000. Terlepas dari kenyataan bahwa perbaikan pada umumnya sederhana, sekitar 70 persen dari proyek mencapai tujuan pembangunan. Hal ini menunjukkan bahwa pembangunan dapat dipromosikan melalui perbaikan jalan yang sederhana. Tingkat keberhasilan ini didasarkan pada target pembangunan DOT Lowa yang ditetapkan dan dikembangkan pada kerangka waktunya. Ini menunjukkan proyek didanai oleh RISE sukses.
 3. Dari hasil penelitiannya juga menunjukkan bahwa sebelumnya proyek yang didanai oleh RISE melalui program Pengembangan Daerah, dapat memberikan wawasan ke daerah menengah kecil dan mempertimbangkan penggunaan investasi jalan raya sebagai instrument kebijakan dalam pembangunan ekonomi lokal. Dan juga dapat berkontribusi terhadap pembangunan ekonomi dengan mendorong daya tarik bisnis ke situs yang dilengkapi dengan akses yang baik dan dengan meningkatkan efisiensi perjalanan bisnis yang ada.

Dalam dua tahun terakhir tercatat tumbuh UMKM baru sebanyak 22.610 unit. Dengan adanya Jalan Lintas Selatan, di Kalimantan Selatan kini telah berdiri 20 hotel berbintang, 178 hotel melati, 316 rumah makan dan restoran, 198 toko cinderamata, dan 162 biro perjalanan wisata. Sebagai mana contoh dengan adanya Jalan Lintas Selatan, dapat berpengaruh positif terhadap para pedagang minuman, dengan adanya jalan tersebut lalu lintas menjadi ramai, sehingga pedagang minuman tersebut mendapat penghasilan bersih hingga Rp 200.000 perhari, dan juga dengan adanya Jalan Lintas Selatan berdampak positif terhadap pengusaha bahan bangunan yang mengalami perkembangan cukup pesat, yang sebelumnya sepi akan pembeli tetapi dengan adanya Jalan Lintas Selatan ini usahanya menjadi ramai dengan adanya pelanggan datang dari mana-mana, sehingga omset usahanya mengalami peningkatan cukup tinggi dari semula Rp 4 juta per hari menjadi 50 juta per hari, sehingga kalau dijumlahkan omset perbulan bisa mencapai sekitar Rp 2 miliar. Peningkatan omset berdampak kepada penyerapan tenaga kerja. Tahun 2010 usahanya menyerap 15 tenaga kerja tambahan, sehingga kini jumlah pekerjanya mencapai 33 orang.

2.8.1 Pengembangan Jalan Daerah

Pengembangan jalan daerah ditujukan untuk menunjang kegiatan ekonomi dan untuk penyebaran pusat-pusat permukiman serta sektor terkait lainnya yang menghubungkan antar pusat permukiman, daerah urban, terminal dan stasiun kereta api, sehingga terbentuk satu kesatuan sistem transportasi darat.

Pengembangan jalan daerah ini terdiri dari jalan kolektor primer yang dikembangkan untuk melayani dan menghubungkan kota-kota antar pusat kegiatan daerah, pusat kegiatan lokal, dan juga saling berkaitan dengan akses pada daerah yang satu ke daerah yang lainnya antara lain sebagai berikut;

(1) Keterkaitan Pembangunan Jalan ke akses Perumahan

Merupakan salah satu struktur penting dari suatu wilayah dalam suatu sistem pembangunan transportasi perkotaan, sehingga peranan jalan ini jika berfungsi dengan baik dapat menentukan kualitas sebuah kota, serta memberikan kenyamanan dan kesejahteraan bagi warganya. Pembangunan jalan perumahan

yang baik harus dapat memberikan rasa aman dan nyaman bagi pergerakan pejalan kaki, pengendara sepeda dan pengendara kendaraan bermotor lainnya, seperti trotoar, drainase, taman lingkungan, rambu lalu lintas, marka jalan, parkir, kanopi disepanjang pinggir jalan dan lain-lain.

(2) Keterkaitan Pembangunan Jalan akses ke Pedesaan.

Pembangunan jalan untuk menuju akses ke pedesaan pengembangannya dititikberatkan pada pembangunan jalan yang menghubungkan antar kawasan atau antar pemukiman antar desa yang satu dengan desa yang lainnya. Dengan tujuan dengan adanya jalan ke akses ke pedesaan, maka jalan pedesaan khususnya dalam membawa hasil panen petani menuju ke kota akan semakin lancar. Oleh karena itu pemerintah harus memperhatikan sistem pembangunan jalan yang ada di pedesaan, dengan adanya jalan pedesaan maka biaya akomodasi para petani menuju pasar akan semakin murah, jalan pedesaan juga berpengaruh terhadap perekonomian masyarakat pedesaan. Karena luasnya yang memadai dan efisien, maka jalan pedesaan berfungsi sebagai saluran untuk pergerakan barang dan jasa, dan juga untuk berbagai macam kegiatan masyarakat pedesaan yang bermanfaat dalam menyebarkan informasi. Juga membantu dalam pertukaran produktivitas pedesaan serta sebagai memperkuat ekonomi.

Richardson dan Jensen (2000), menunjukkan bahwa perbedaan spasial di Uni Eropa tidak dapat dikurangi tanpa perbaikan mendasar pembangunan jalan yang dapat membatasi pembangunan ekonomi. Perbaikan aksesibilitas dilihat sebagai prioritas penting dalam pengembangan sistem perkotaan.

Beberapa bukti menunjukkan bahwa perbaikan pembangunan jalan baru akses ke pedesaan berdampak cukup signifikan terhadap beberapa aspek misalnya:

- Meningkatkan akses bagi perumahan pedesaan terhadap kesempatan kerja dan pusat kesehatan, perkantoran, pendidikan dan sebagainya.
- Meningkatkan pasokan barang-barang konsumsi import dengan harga yang lebih murah.
- Pembangunan pertanian dengan hasil yang lebih tinggi, perubahan guna lahan, peningkatan penggunaan kebutuhan pertanian yang lebih modern, dan peningkatan produksi untuk dipasarkan.⁴

Menurut Wagner (1986) berdasarkan hasil penelitiannya mengenai pengaruh perbaikan pembangunan jalan yang sangat terbatas, khususnya dibandingkan dengan studi pengaruh jalan baru yang membuka daerah perbatasan. Studi ini terdapat di beberapa Negara Afrika Barat dengan adanya peningkatan jalan baru, khususnya di daerah Kamerun Utara, ia melaporkan jalan yang sudah memakai paving ataupun jalan yang sudah diaspal sudah terintegrasi, sebelumnya daerah tersebut masih terisolasi dalam perekonomiannya. Dengan adanya jalan baru maka permintaan terhadap kayu lebih besar atau meningkat daripada permintaan terhadap produksi pertanian, baik itu untuk tanaman pangan maupun ekspor.

Edmonds (2002) menemukan hasil penelitiannya di Vietnam Delta Mekong bahwa dengan adanya perbaikan jalan yang baik berpengaruh terhadap penurunan waktu tempuh dan juga menurunnya biaya transportasi sehingga berdampak pada perubahan pada kondisi pasar baik pengaruh dari dalam maupun dari luar.

⁴ Robert J. Kodoatie, Ph.D. “*Pengantar Manajemen Infrastruktur*” hal.269

Menurut hasil penelitian Belize dan Amazonia Barat, Chomiz dan Gray (2002) yaitu bahwa hasil pertanian akan menurun disebabkan jarak kota ke jalan sangat jauh (dapat diukur dari segi waktu dan jarak tempuh dalam perjalanan). Chomiz dan Gray (1995, hal.35) juga menemukan hasil dari penelitiannya, dengan adanya pengaruh yang kuat terhadap pemanfaatan lahan "deforestasi", khususnya yang berhubungan dengan pertanian komersial) berdasarkan pengetahuan para petani sehingga para petani hanya sedikit memberikan lahan yang disediakan untuk pembangunan jalan, karena para petani hanya menilai dari tingkat ke akses pasar yang positif maupun negatif dari sudut pandang pembangunan apabila pembangunan jalan untuk menuju ke akses pasar tersebut dibangun, sebagai prasarana jalan, apakah ada keuntungan maupun kerugiannya apabila mereka menyediakan lahannya.

(3) Keterkaitan Jalan akses ke Terminal

Pembangunan jalan ini dititikberatkan untuk akses ke terminal yang merupakan akses yang baik untuk berinvestasi melalui pembangunan jalan menuju terminal. Sebab dengan adanya jalan yang baik jalan menuju akses ke terminal semakin mudah. Dengan adanya terminal maka semua kendaraan umum seperti bus antar kota, propinsi dan wilayah harus melalui terminal terlebih dahulu. Daerah yang tidak mempunyai terminal, maka daerah tersebut akan berantakan dan akan terjadi kemacetan.

(4) Keterkaitan Jalan akses ke stasiun Kereta Api (KA).

Pembangunan jalan untuk menuju ke akses stasiun kereta Api dititikberatkan pengembangannya untuk angkutan massal di kota – kota besar. Dengan adanya akses jalan Kereta Api maka akses menuju stasiun kereta api sangat bermanfaat dan berguna untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi suatu daerah. Karena dengan adanya akses jalan ke stasiun semakin mudah dan lancar.

Penanganan jalan ini sangat penting bila dikaitkan dengan pembangunan daerah sekitar bila ditangani dengan baik, maka dapat meningkatkan pendapatan lokal.

Berdasarkan hasil studi, Umoren (2009), menunjukkan bahwa ada hubungan yang signifikan antara pengembangan pembangunan jalan dan kegiatan sosial-ekonomi, sebagaimana contoh daerah pedesaan, dengan kondisi jalan yang

buruk dapat menghambat proses pembangunan jalan. Dengan adanya jalan yang buruk dapat menghalangi transportasi dan komunikasi dari satu titik ke titik yang dapat mengakibatkan jarak tempuh ke pusat kota semakin jauh, jarak titik tempuh ke pasar juga akan semakin jauh. Permasalahan yang paling besar adalah biaya jalan yang tinggi.⁵

(5) Keterkaitan jalan akses ke daerah Urban

Pembangunan jalan ini dititikberatkan pengembangannya pada daerah urban. Jalan urban ini merupakan salah satu akses yang dibangun dari daerah yang satu ke daerah yang lain, dalam arti akses transportasi ke daerah urban yang merupakan jalan yang dapat dimanfaatkan untuk kelancaran kegiatan ekonomi dan sosial pada kehidupan masyarakat, terutama dalam hal perdagangan dan bisnis dengan dibangunnya jalan darat ke daerah urban maka jarak tempuh ke pasar akan semakin mudah, aman dan lancar.

Jaringan jalan ke daerah Urban juga dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi suatu daerah, karena dengan adanya jalan ke daerah urban maka daerah yang tadinya terisolasi, akan tumbuh menjadi daerah yang ramai, disebabkan banyak penduduk yang pindah dari satu daerah ke daerah yang lain, atau dari satu kota ke kota yang lainnya. Dengan adanya akses jalan ke daerah urban dapat membentuk struktur ruang nasional yang memiliki keterkaitan yang sangat kuat dengan pertumbuhan ekonomi antar daerah.

Pengaruh adanya jalan ke daerah urban terhadap perkembangan kota diperkuat oleh pendapat Sukirno dalam Hendarto (2001) yang menyatakan adanya jalan daerah urban dan pembangunan ekonomi merupakan faktor penting.

⁵. Global journal of social Science Vo. 8. No.2 2009:53-59," *Development of road Infrastructure as A Tool of Transforming Ibiono Ibom Local Government Area*", V. Umoren, E.Ikurekong, A

Dalam kaitannya dengan urban, menurut Hammond dalam Daljoeni (1998) ada 8 (delapan) faktor-faktor pendorong adanya urban, yaitu 1) kemajuan di bidang pertanian, yaitu adanya mekanisme di bidang pertanian mendorong dua hal, pertama, tersedotnya sebagian tenaga kerja agraris ke kota untuk menjadi buruh industri; kedua, bertambahnya hasil pertanian untuk menjamin kebutuhan penduduk yang hidupnya dari pertanian; 2) industrilisasi, karena industri tergantung kepada bahan mentah dan tenaga kerja, maka pabrik-pabriknya didirikan di lokasi di sekitarnya, itu demi mudahnya pengelolaan. Mereka boyong dan bekerja disitu maka lahirlah kota baru; 3) potensi pasar, berkembangnya industri ringan melahirkan kota-kota yang menawarkan diri sebagai pasaran hasil diteruskan kepada kawasan pedesaan; 4) peningkatan kegiatan pelayanan; industri tersier dan kuarter tumbuh dan meningkatkan perdagangan, taraf hidup dan memacu timbulnya organisasi ekonomi dan sosial; 5) kemajuan transportasi, hal ini mendorong majunya mobilitas penduduk, khususnya dari pedesaan ke perkotaan; 6) tarikan sosial dan kultur, dikota banyak hal yang menarik seperti bioskop, museum dan tempat rekreasi; 7) kemajuan pendidikan, banyaknya sekolah yang berlokasi di perkotaan menarik kaum muda untuk pindah ke kota; dan 8) pertumbuhan penduduk alami, disamping penduduk kota bertambah oleh masuknya urban, angka kelahiran di kota lebih tinggi dibandingkan di pedesaan.

(6) Keterkaitan Jalan Dengan Ketersediaan tanah

Dalam jangka panjang penawaran tanah lebih bersifat konstan. Akibatnya penyediaan tanah (penawaran tanah) adalah inelastis sempurna. Sifat penawaran tanah yang inelastis sempurna mempunyai beberapa konsekuensi dalam penyediaan jalan.

Konsekuensi pertama adalah penyediaan jalan dalam jangka panjang akan cenderung semakin inelastis. Luas jalan pada suatu wilayah dapat ditambah tidak dengan menambah panjang dan lebarnya, melainkan menyusunnya secara bertingkat. Hal ini membutuhkan teknologi yang tinggi dan dana yang relatif sangat besar.

Menurut Edward K. Morlok (1984), adanya penyediaan jalan di suatu daerah akan mengakibatkan naiknya nilai tanah di daerah itu. Dengan adanya

jalan maka kemudahan transportasi ke tempat lain (*aksesibilitas*) dari sebidang tanah akan bertambah dengan meningkatnya pelayanan sistem transportasi, dan karena itu harga tanah akan meningkat pula.

Simon (1996) berdasarkan hasil penelitiannya bahwa peran jalan mempunyai dampak positif maupun negatif terhadap perubahan struktur jalan yang berhubungan terhadap pertanian dan penggunaan lahan, penelitiannya menunjukkan bahwa perubahan aksesibilitas yang merupakan hasil dari modifikasi tersebut dapat mempengaruhi kondisi pasar, baik *output* maupun *input* yang dapat mempengaruhi nilai terhadap harga tanah, pola tanah, dan dapat juga dilihat dari skala yang lebih besar yaitu seperti pendapatan para pedagang atau pengusaha dalam melakukan usaha bisnisnya dan juga terhadap pertumbuhan ekonomi regional.

2.9 Faktor Penentu Pertumbuhan dan Perkembangan Kota

Secara umum kota akan mengalami pertumbuhan dan perkembangan. Menurut Sujamto (dalam Mawardi, 1998) perkembangan kota mengikuti alur sebuah organisme hidup, yaitu dari kecil menjadi besar melalui tahap-tahapnya sendiri. Sebagai organisme hidup, kota akan mengalami perubahan secara terus menerus sesuai dengan dinamika dan perubahan-perubahan yang menyangkut segi-segi sosial, ekonomi, kultural dan politik. Kinerja perkembangan kota akan tampak pada perkembangan penduduk dan perkembangan ekonomi, sedangkan manifestasi dari perkembangan tersebut tercermin pada perubahan struktur fisik kota. Pertumbuhan dan perkembangan kota pada dasarnya sangat ditentukan oleh faktor-faktor perkembangannya, yang mana faktor-faktor tersebut tidak berdiri sendiri, namun saling berinteraksi dan saling mempengaruhi atau dengan kata lain merupakan suatu sistem yang dinamis. Faktor-faktor itu dapat bersifat positif sehingga dapat dimanfaatkan sebagai potensi dalam pembangunan kota dan dapat pula bersifat negatif atau menjadi masalah dalam perkembangan kota.

Potensi yang dimiliki oleh suatu kota dapat dipakai sebagai kriteria untuk mengetahui perkembangan kota itu sendiri, diantara potensi tersebut yang sangat berperan adalah kedudukan kota dalam konstelasi regional. Kota yang memiliki lokasi geografis yang strategis dan mempunyai daerah belakang yang kuat dalam

arti ekonomi, cenderung lebih cepat berkembang daripada kota yang terisolir, seperti diungkapkan oleh Branch (1995) bahwa kondisi geografis sangat menentukan eksistensi dan perkembangan kota dapat mempengaruhi fungsi dan bentuk fisiknya. Menurutnya faktor-faktor lain yang menentukan perkembangan kota, diantaranya : a) Tapak (*site*), yang terkait dengan kondisi terhadap kemiringan lahan yang sangat menentukan dalam pola drainase dan kemungkinan terjadinya banjir; b) Ekonomi, ekonomi yang mendasari kota-kota juga tercermin pada fasilitas dan bentuk fisiknya; c) Sejarah, dan kebudayaan, yang dapat mempengaruhi karakter fisik dan sifat-sifat kemasyarakatan kota. Agama pun memegang peranan penting dalam perkembangan perkotaan.

Perkembangan kota juga tergantung pada kemampuannya untuk menciptakan dan menarik sumberdaya produktif dari luar yang sangat dibutuhkan untuk perkembangannya, serta kemampuan kota untuk menghasilkan barang dan jasa yang dibutuhkan oleh pasar regional.

2.10 Tantangan dan Kendala adanya Pembangunan Jalan

Kendala yang dihadapi pembangunan jalan meliputi aspek-aspek kelembagaan dan peraturan, sumber daya manusia, teknologi, pendanaan investasi, kapasitas, serta operasi dan pemeliharaan. Pada aspek kelembagaan pembinaan jalan yang diakibatkan oleh kurang efektifnya koordinasi dan pembagian peran dan fungsi antarlembaga, terutama dalam hal ketidakjelasan hubungan antara *regulator*, *owner* dan *operator*. Perubahan lingkungan eksternal dapat diantisipasi. Sejalan dengan itu peran pemerintah daerah sebagai regulator, peran operator seperti BUMD, maupun swasta agar dapat meningkatkan efektivitas kelembagaan dan efisiensi pelayanan daerah setempat.

Pada aspek teknologi, masih kurangnya pengetahuan akan teknologi, sehingga salah satu penyebab wilayah tersebut tidak berkembang, sesuai dengan yang diharapkan pemerintah daerah.

Pada aspek kapasitas, masih banyak dijumpai kondisi yang tidak seimbang antara kebutuhan dan penyediaan pembangunan jalan. Di satu sisi telah terjadi kejenuhan dan “*bottleneck*” pada beberapa lintas pelayanan yang berkembang secara pesat, sedangkan di sisi lain, masih terjadi ketersediaan prasarana yang

belum dimanfaatkan secara optimal kapasitasnya, terutama pada beberapa lintas keperintisan.

Pada aspek operasi, kualitas tingkat pelayanan umumnya masih rendah, baik akibat manajemen, kondisi prasarana dan sarana iklim berusaha yang belum berkembang. Pada aspek pemeliharaan, masih banyak dijumpai kondisi prasarana dan sarana yang kurang terawat, diantaranya akibat kurangnya pendanaan.

2.11 Infrastruktur Ekonomi Pada Proses Anggaran

Dalam kegiatan pembangunan, penganggaran menjadi suatu bagian terpenting untuk suksesnya maksud pembangunan jalan. Demikian halnya untuk pembangunan jalan penganggaran juga menjadi salah satu faktor utama baik untuk pembangunan jalan baru maupun peningkatan sistem yang ada. Penentuan anggaran yang terencana dan tersistem sekaligus merupakan salah satu alat manajemen di dalam pembangunan jalan. Karena dalam penganggaran unsur biaya yang dikeluarkan dan unsur pendapatan harus menjadi satu kesatuan kajian yang utuh, sehingga perencanaan penganggaran sekaligus merupakan bagian penting bahkan yang utama dalam manajemen.

Pengelolaan anggaran secara menyeluruh merupakan penghubung dari proses – proses perencanaan (*planning*), operasional, pemeliharaan, pemanfaatan sampai pada proses kontrol, evaluasi dan monitoring. Laporan anggaran yang lengkap harus meliputi kriteria-kriteria antara lain sebagai pendukung kebijakan, petunjuk operasional, dan sebagai alat mediator dalam berkomunikasi (City of Fort Collins, 1986 di dalam Grigg,1988).

Pada pelaksanaan pembangunan, mulai dari ide, studi kelayakan, perencanaan, penentuan alternatif, desain detail alternatif terpilih, pelaksanaan, sampai pada operasi dan pemeliharaan membutuhkan bermacam-macam biaya. Pada analisis kelayakan ekonomi biaya-biaya tersebut dikelompokkan menjadi beberapa komponen sehingga memudahkan analisis perhitungannya. Menurut Kuiper (1971) semua biaya itu dikelompokkan menjadi dua yaitu biaya modal (*capital cost*) dan biaya tahunan (*annual cost*).

Biaya juga bisa dilihat dari biaya pengeluaran atau pembelanjaan (*expenditure*) dan biaya penghasilan (*revenue*). Secara ekonomi, hal ini akan

nampak jelas bilamana seseorang mengeluarkan biaya untuk kegiatan bisnis maka perlu mengetahui penghasilan atau pendapatan dari adanya kegiatan tersebut.

Dalam pandangan yang paling sederhana adalah bilamana besarnya seluruh pendapatan dikurangi seluruh pengeluaran (dengan cara perbandingan ekonomi yang spesifik) didapat angka positif maka kegiatan tersebut menguntungkan, angka nol menunjukkan *break event point* (impas) dan angka negatif menunjukkan kegiatan tersebut merugikan. Salah satu cara yang sering dipakai adalah analisis biaya manfaat (*benefit – cost analysis*).

Dari sudut pandang ekonomi biaya pengeluaran dapat dibagi menjadi tiga hal utama yaitu biaya modal atau investasi, biaya operasi yang secara implisit mengandung unsur biaya pemeliharaan dan biaya akibat timbulnya bunga sesuai dengan waktu dan tingkat suku bunga yang berlaku. Untuk perawatan sistem infrastruktur yang telah ada, pemeliharaan rutin dan minor masuk dalam kategori biaya pemeliharaan, namun perbaikan mayor, rehabilitasi atau penggantian masuk dalam kategori biaya modal.

2.12 Faktor dan Variabel Penelitian Hasil Studi

Hasil studi penelitian mengenai hubungan antara pertumbuhan pembangunan jalan meliputi banyak aspek antara lain : ekonomi, industri, pengembangan wilayah, peluang kerja dan lainnya dapat dilihat pada tabel 2.7 dibawah ini;

Tabel 2.7 Faktor dan Variabel Penelitian hasil studi

No.	Faktor	Variabel	Referensi
1	Peningkatan ekonomi	Pendapatan dan reduksi ketidakmerataan	(lopez, 2003)
2	Sektor Industri swasta	Peningkatan hasil produktivitas pekerja	(David Aschauer, 1989)
3	Pengembangan Wilayah	Dampak peningkatan tergantung pada karakter masing wilayah/Negara terutama efisiensinya.	(herten, 1996)
4	Produksi	Efisiensi biaya transaksi	(Gannon an Liu, 1997)
5	Peluang Kerja	Reduksi biaya transportasi	(smith, 2001)

2.13 Manfaat adanya Peningkatan Jalan

Manfaat dari peningkatan jalan dapat menimbulkan manfaat baik langsung maupun tidak langsung pada suatu masyarakat.

Bentuk manfaat dari pembangunan jalan dapat dilihat pada tabel 2.8 dibawah ini:

Tabel 2.8. Manfaat adanya Pembangunan Jalan

MANFAAT ADANYA PEMBANGUNAN JALAN	
Manfaat Utama (<i>Primary Benefits</i>)	<p>1. Manfaat langsung (<i>Direct Benefits</i>):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Berkurangnya biaya operasi kendaraan (BOK) pertrip • Penghematan waktu tempuh • Berkurangnya kerusakan barang yang dibawa. <p>2. Manfaat Tidak langsung (<i>Indirect Benefits</i>):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bertambahnya berbagai kegiatan baru disepanjang jalan tersebut. • Makin ramainya perdagangan
Manfaat Lanjutan (<i>Secondary Benefits</i>)	<ul style="list-style-type: none"> • Terdorongnya sektor lain untuk berkembang. • Makin sering orang bepergian

Sumber : Perencanaan Pembangunan Wilayah, 2005

BAB 3

METODE PENELITIAN

3.1 Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup penelitian adalah batasan penelitian yang menggambarkan karakteristik responden melalui variabel-variabel yang diteliti, sebagian populasi yang diambil untuk dijadikan sampel dan lokasi penelitian sehingga pembahasan tidak melebar kemana-mana.

3.1.1 Lokasi Penelitian

Penentuan lokasi penelitian di Kota Depok Propinsi Jawa Barat, pelaksanaan penelitian dilakukan di Jalan Baru Ir. H. Juanda yang terletak di Kecamatan Sukmajaya pada Kelurahan Baktijaya.

3.1.2 Sampel

Menurut Sugiono (2003), menjelaskan proses pengambilan sampel yaitu dari jumlah populasi yang diambil sebagian untuk dijadikan sampel atau dapat juga dipandang bahwa sampel merupakan unsur-unsur yang diambil sebagai gambaran populasi secara keseluruhan. Dengan demikian sampel sebagai dari populasi akan menggambarkan karakteristik dan dianggap dapat mewakili atau mencerminkan ciri dari obyek penelitian.

Adapun penarikan sampel yang digunakan adalah *probability sampling*, menurut Pasolong (2005), yaitu teknik penarikan sampel yang memberikan peluang yang sama bagi setiap unsur (anggota) populasi untuk dipilih menjadi sampel dalam suatu penelitian.

Tetapi dengan melihat populasi yang ada di lokasi penelitian, maka dalam penelitian ini digunakan teknik penarikan *sample proporsional* (berimbang) dalam setiap strata berbanding lurus dengan unsur-unsur satuan anggota populasi dalam strata yang bersangkutan. Teknik ini merupakan sub bagian dari *probability sampling*.

Tidak ada aturan yang tegas tentang jumlah sampel yang diisyaratkan untuk suatu penelitian dari populasi yang tersedia. Juga tidak ada batasan yang

kelas tentang apa yang dimaksud dengan sampel yang besar dan jumlah yang kecil. Sampel yang besar belum tentu menjamin mutu hasil penelitian, yang penting sampel harus *representative*, artinya mewakili keseluruhan populasi agar dapat diambil kesimpulan berupa generalisasi (Nasution 2001).

Dalam teknik sampling ini, peneliti membagi sub populasi atau semua populasi dikelompokkan menurut tingkatannya seperti pengelompokan pedagang menurut jenis dagangannya yang di jual dan tingkat pendapatannya sebagaimana yang terdapat di lokasi penelitian.

3.1.2.1 Teknik Pengambilan Sampel

Mengingat karakteristik pelaku ekonomi di sekitar jalan Baru Ir. H. Juanda pada umumnya beraneka ragam atau bervariasi maka teknik penarikan sampel yang dipergunakan dengan membagi kelompok yang sesuai dengan jenis usaha dan dagangannya yang sejenis atau homogen terlebih dahulu yang dibagi menjadi beberapa kelompok yang masing-masing responden berdasarkan spesialisasinya.

1. Data yang diperoleh dari hasil survei dilapangan yaitu jumlah pedagang berjumlah 38 responden yang terdiri sebagai berikut :
 - a. Pedagang makanan dan minuman berjumlah 10 pedagang dengan rincian 3 pedagang sebelum dibangunnya jalan dan 7 pedagang setelah dibangunnya jalan baru Ir. Juanda.
 - b. Pedagang tanaman hias berjumlah 20 pedagang dengan rincian 7 pedagang sebelum jalan baru dibangun dan 13 pedagang setelah Jalan Baru Ir. H. Juanda dibangun.
 - c. Pengusaha rumah makan atau restouran berjumlah 8 buah dengan rincian 2 buah rumah makan atau restoran sebelum jalan baru dibangun dan 6 buah rumah makan atau restoran setelah adanya Jalan Baru Ir. H. Juanda
2. Untuk pengusaha dibidang properti berdasarkan data yang diperoleh dari hasil survei dilapangan yaitu jumlah pengusaha yang membuka usaha dibidang properti hanya ada 2 responden.

3. Untuk pengguna Jalan berdasarkan data yang diperoleh dari hasil survei di lokasi penelitian berjumlah 50 responden yang terdiri dari 15 responden berstatus mahasiswa, 15 responden pegawai pemerintah, 10 responden pegawai swasta, 5 responden dari kalangan tukang ojek, dan 5 responden karyawan pabrik. Dengan rumus sebagai berikut;

Rumus :

$$P = f/n \times 100 \%$$

Keterangan : P = Persentase

f = Frekuensi tingkat jawaban

n = Jumlah sampel (responden)

Tabel 3.1. Indikator penilaian kategori menurut *table distribusi frekuensi*

No.	Kategori	Persentase
1	Tinggi sekali	81 – 100
2	Tinggi	61 - 80
3	Sedang	41 - 60
4	Rendah	21 - 40
5	Rendah sekali	0 - 20

Berdasarkan Indikator penilaian kategori menurut tabel *distribusi frekuensi* diatas maka untuk penentuan jumlah sampel berdasarkan hasil dari survei dilokasi penelitian, yaitu sebagai berikut:

a. Jumlah Pedagang : 38 responden

Dengan rincian keterangan sebagai berikut ;

- Pedagang makanan dan minuman : 10 responden
- Pedagang tanaman hias : 20 responden
- Pengusaha rumah makan / restoran : 8 responden

b. Pengusaha bisnis atau properti : 3 responden

c. Jumlah Pemakai jalan : 50 responden

Dengan rincian keterangan sebagai berikut ;

- Mahasiswa : 15 responden
- Pegawai Pemerintah : 15 responden
- Pegawai Swasta : 10 responden

- Tukang Ojek : 5 responden
- Karyawan Pabrik : 5 responden

Jadi (n) = 38 + 2 + 50 = 91 responden

3.2 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

3.2.1 Observasi

Observasi adalah pengamatan dan pencatatan dengan sistematis tentang gejala-gejala yang diamati. Peneliti melakukan observasi langsung dan mengadakan wawancara dengan melakukan pengamatan lingkungan secara umum dan lingkungan dari responden yang diwawancarai (Sudharto P. Hadi, 2005)

Adapun menurut Guba (1995), dalam penelitian kualitatif, pengamatan memungkinkan peneliti dapat untuk melihat dan mengamati sendiri secara langsung kemudian mencatat perilaku serta kejadian yang berkenaan dengan aktivitas sampel di lokasi penelitian.

3.2.2 Wawancara

Menurut Arikunto (1998) untuk mendapatkan data dan informasi yang lebih jelas dan mendalam, maka di samping melakukan penyebaran kuesioner juga dilakukan wawancara terhadap responden yang lebih mendalam dan jumlah respodennya sedikit/kecil.

Sutrisno Hadi (1986) mengemukakan bahwa anggapan yang perlu dipegang oleh peneliti dalam menggunakan metode wawancara dan juga kuesioner adalah sebagai berikut;

1. Bahwa subyek (responden) adalah orang yang paling tahu tentang dirinya sendiri.
2. Bahwa apa yang dinyatakan oleh subyek kepada peneliti adalah benar dan dapat dipercaya.
3. Bahwa interpretasi subyek tentang pertanyaan-pertanyaan yang diajukan peneliti kepadanya adalah sama dengan apa yang dimaksudkan oleh peneliti.

Dalam hal ini maka peneliti memilih responden yang akan diwawancarai yang dianggap dapat mewakili dari survei dilapangan antara lain ; Toko masyarakat disekitar lokasi penelitian atau jalan baru, aparat Pemerintah Daerah (Lurah) setempat, Staf Dinas Pekerjaan Umum (PU), Kasubdib Bappeda kota Depok, para pakar Infrastruktur jalan, para pedagang yang ada disekitar jalan baru, para pelaku ekonomi dan pengguna jalan. Pemilihan ini dilakukan karena responden tersebut dianggap mengetahui masalah yang terdapat dalam penelitian ini. Adapun wawancara dilakukan dengan mengajukan beberapa pertanyaan yang telah disusun dengan sistematis agar dapat data yang berhubungan dengan hasil penelitian yaitu pengaruh sebelum dan sesudah adanya pembangunan Jalan Baru.

3.2.3 Kuesioner

Kuesioner merupakan suatu teknik pengumpulan data dengan cara menyebarkan daftar dilembar pertanyaan secara tertulis kepada responden yang disertai pilihan dan alternatif yang dapat diisi sebagai jawaban yang telah disediakan penulis, jumlah responden akan disesuaikan dengan yang ada dilapangan.

3.3 Analisis Data

Menurut Pasolong (2005), analisis data yang dilakukan pada suatu penelitian berdasarkan pada tujuan penelitian. Data yang telah terkumpul diolah dan dianalisis dengan menggunakan analisis deskriptif, yaitu penilaian berupaya menggambarkan, mencatat, menganalisa dan menginterpretasikan aspek sebelum dan sesudah terjadi perubahan.

Tahap pertama yang dilakukan untuk menganalisa data dengan menggunakan analisis secara kuantitatif dengan menggunakan tabel *distribusi frekuensi* untuk menggambarkan hasil yang obyektif dari penelitian ini.

Tahap selanjutnya adalah menganalisa data dengan memberi predikat setiap variabel yang diteliti sesuai dengan keadaan yang sebenarnya. Pemberian predikat setiap variabel diukur dengan menggunakan angka mutlak dan jumlah persentase responden. Lalu digunakan metode kualitatif untuk menterjemahkan

hasil-hasil dari perhitungan kuantitatif kedalam kata-kata atau kalimat-kalimat kemudian dipisah-pisahkan menurut standard dan kategori tertentu.

Adapun tujuan penggunaan kombinasi kedua analisis ini diharapkan dapat menggambarkan dengan cara membandingkan perubahan pendapatan para pedagang, pengusaha dan pengguna jalan sebelum dan setelah ada Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok dari variabel penelitian.

3.4 Definisi operasional

Menurut Pasong (2005) definisi operasional adalah merupakan suatu pernyataan dalam bentuk yang khusus dan merupakan kriteria yang bisa diuji secara empiris.

Definisi operasional merupakan bagian dari elemen penelitian yang memberi petunjuk metode pengukuran suatu variabel atau semacam dan untuk mengetahui baik buruknya pengukurannya dalam konsep.

Selain itu, definisi operasional juga berfungsi sebagai perangkat untuk menghindari terjadinya disinterpretasi dari variabel yang akan diteliti.

Dengan adanya definisi operasional, maka peneliti dapat mengukur menghitung atau mengumpulkan informasi melalui logika empiris dari suatu obyek. Suatu variabel harus bisa didefinisikan secara konkrit, dengan karakteristik yang khusus dapat diukur dan diberi penilaian seperti pendapatan setiap pedagang atau pengusaha disekitar Jalan Ir. H. Juanda Depok. Oleh karena itu, maka dikemukakan pengertian dan menentukan indikator-indikator dari variabel – variabel yang akan diukur tersebut berdasarkan survei dan penelitian dilapangan, yaitu ;

1. Perubahan jumlah perolehan pendapatan hasil dari responden dilokasi penelitian

- a. Definisi operasional

Perubahan jumlah pendapatan atau omset adalah perubahan jumlah rata-rata perolehan pendapatan bersih hasil penjualan responden sebagai pedagang makanan dan minuman sebelum dan sesudah adanya jalan Baru Ir. H. Juanda yang dihitung dalam satu hari sebelum dan sesudah adanya jalan Baru Ir. H. Juanda.

- b. Indikatornya adalah perbandingan jumlah persentase responden dalam memperoleh jumlah rata-rata hasil pendapatan atau omset dari hasil penjualan perhari sebelum dan sesudahnya adanya jalan Baru Ir. H. Juanda.
- c. Klasifikasi jumlah rata-rata pendapatan bersih yang diperoleh dari hasil penjualan makanan dan minuman sebagai pedagang dihitung per rupiah dalam satu hari sebelum dan sesudah adanya jalan Baru Ir. H. Juanda Depok sesuai dengan survei dilokasi penelitian.
- 1) Rendah sekali jika < 50.000 Rp/hari
 - 2) Rendah jika $50.000 - 100.000$ Rp/hari
 - 3) Sedang jika $150.000 - 200.000$ Rp/hari
 - 4) Tinggi jika $200.000 - 250.000$ Rp/hari
 - 5) Tinggi sekali jika > 250.000 Rp/hari
2. Perubahan jumlah perolehan pendapatan bersih responden dilokasi penelitian.
- a. Definisi operasional
- Perubahan jumlah pendapatan atau omset adalah perubahan jumlah rata-rata perolehan pendapatan bersih hasil penjualan responden sebagai pengusaha rumah makan dan restoran sebelum dan sesudah adanya jalan Baru Ir. H. Juanda yang dihitung dalam satu hari sebelum dan sesudah adanya jalan baru Ir. H. Juanda.
- b. Indikator adalah perbandingan jumlah persentase responden dalam memperoleh jumlah rata-rata pendapatan bersih atau omset usaha rumah makan dan restoran perhari sebelum dan sesudah adanya jalan Baru Ir. H. Juanda.
- c. Klasifikasi jumlah rata-rata pendapatan bersih yang diperoleh dari hasil usaha rumah makan dan restoran sebagai pedagang dihitung per rupiah dalam satu hari sebelum dan sesudah adanya jalan Baru Ir. H. Juanda Depok sesuai dengan survei dilokasi penelitian.
- 1) Rendah sekali jika < 500.000 Rp/hari
 - 2) Rendah jika $500.000 - 1.000.000$ Rp/hari
 - 3) Sedang jika $1.500.000 - 3.500.000$ Rp/hari

- 4) Tinggi jika 4.000.000 – 5.000.000 Rp/hari
- 5) Tinggi sekali jika > 5.000.000 Rp/hari

3. Perubahan jumlah perolehan pendapatan bersih responden dilokasi penelitian.

a. Definisi operasional

Perubahan jumlah pendapatan atau omset adalah perubahan jumlah rata-rata perolehan pendapatan bersih hasil penjualan responden sebagai pedagang tanaman hias sebelum dan sesudah adanya jalan Baru Ir. H. Juanda yang dihitung dalam satu hari sebelum dan sesudah adanya jalan baru Ir. H. Juanda.

b. Indikator adalah perbandingan jumlah persentase responden dalam memperoleh jumlah rata-rata pendapatan bersih atau omset pedagang tanaman hias perhari sebelum dan sesudah adanya jalan Baru Ir. H. Juanda.

c. Klasifikasi jumlah rata-rata pendapatan bersih yang diperoleh dari hasil pedagang tanaman hias dihitung per rupiah dalam satu hari sebelum dan sesudah adanya jalan Baru Ir. H. Juanda Depok sesuai dengan survei dilokasi penelitian.

- 1) Rendah sekali jika < 100.000 Rp/hari
- 2) Rendah jika 100.000 – 300.000 Rp/hari
- 3) Sedang jika 300.000 – 450.000 Rp/hari
- 4) Tinggi jika 500.000 – 750.000 Rp/hari
- 5) Tinggi sekali jika > 750.000 Rp/hari

4. Perubahan persepsi responden menurut dampak Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok terhadap perubahan hasil jumlah pendapatan atau omset yang diperoleh sebelum dan sesudah adanya jalan Baru Ir. H. Juanda Depok berdasarkan survei dilokasi penelitian.

a. Definsi operasional

Perubahan persepsi responden menurut dampak Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok terhadap jumlah pendapatan atau omset yang diperoleh adalah perbandingan jumlah persepsi responden pada tahap sosialisasi

pembangunan Jalan Baru Ir. H. Juanda dan perubahannya sesudah ada Jalan Baru Ir. H. Juanda terhadap perubahan jumlah rata-rata hasil pendapatan dan omset yang diperoleh responden berdasarkan survei dilokasi penelitian.

- b. Indikatornya adalah perbandingan jumlah persentase responden menurut persepsi responden terhadap pembangunan jalan Baru Ir. H. Juanda Depok yang dilakukan pada tahap sosialisasi dan perubahan persepsi responden sesudah ada jalan Baru Ir. H. Juanda Depok menurut dampaknya terhadap perubahan jumlah rata-rata hasil pendapatan atau omset yang diperoleh disekitar jalan Baru Ir. H. Juanda berdasarkan survei di lokasi penelitian.
- c. Klasifikasinya adalah persepsi responden terhadap keberadaan jalan Baru Ir. H. Juanda berdasarkan kuesioner yang diisi oleh responden (1) sangat tidak berdampak ; (2) kurang berdampak; (3) cukup berdampak (4) berdampak (5) sangat berdampak sekali terhadap kedua kelompok responden tersebut, yaitu :
 - 1) sangat tidak berdampak jika 0-20 % dari jumlah persentase responden
 - 2) Kurang berdampak jika 21-40% dari jumlah persentase responden
 - 3) cukup berdampak 41-60% dari jumlah persentase responden
 - 4) berdampak sekalin 61-80% dari jumlah persentase responden
 - 5) sangat berdampak sekali jika 81-100% dari jumlah persentase responden.

6. Perubahan jumlah biaya operasional berdasarkan survei dilapangan

a. Definisi operasional

Perubahan jumlah biaya operasional adalah perubahan jumlah rata-rata biaya operasional yang harus dikeluarkan responden untuk melakukan pekerjaannya sebagai pengusaha rumah makan dan restoran dalam satu hari di wilayah sekitar jalan Ir. H. Juanda sebelum dan sesudah adanya Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok berdasarkan survei dilokasi penelitian.

- b. Indikator adalah perbandingan jumlah persentase responden untuk pengeluaran biaya operasional dalam penjualannya sebagai pedagang

dihitung perhari sebelum dan sesudah adanya jalan Baru Ir. H. Juanda berdasarkan survei dilokasi penelitian.

- c. Klasifikasi jumlah persentase operasional yang dikeluarkan responden untuk bekerja sebagai pengusaha rumah makan atau restoran dalam satu hari sebelum dan sesudah adanya jalan Baru Ir. H. Juanda Depok berdasarkan survei di lokasi penelitian.
 - 1) Sangat rendah jika 0-20% apabila $< \text{Rp } 500.000/\text{hari}$ dari jumlah persentase responden.
 - 2) rendah jika 21-40% apabila $\text{Rp } 500.000 - \text{Rp } 750.000/\text{hari}$ dari jumlah persentase responden.
 - 3) Sedang jika 41-60% apabila $\text{Rp } 800.000 - \text{Rp } 1.050.000/\text{hari}$ dari jumlah persentase responden.
 - 4) Tinggi jika 61 – 80 % apabila $1.100.000 - \text{Rp } 1.250.000/\text{hari}$ dari jumlah persentase responden.
 - 5) Sangat Tinggi sekali jika 81 – 100% apabila $> \text{Rp } 1.250.000/\text{hari}$ dari jumlah persentase responden.

7. Perubahan jumlah biaya operasional berdasarkan survei dilapangan

a. Definisi operasional

Perubahan jumlah biaya operasional adalah perubahan jumlah rata-rata biaya operasional yang harus dikeluarkan responden untuk melakukan pekerjaannya sebagai pedagang tanaman hias dalam satu hari di wilayah sekitar jalan Ir. H. Juanda sebelum dan sesudah adanya Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok berdasarkan survei dilokasi penelitian.

- b. Indikator adalah perbandingan jumlah persentase responden untuk pengeluaran biaya operasional dalam penjualannya sebagai pedagang tanaman hias dihitung perhari sebelum dan sesudah adanya jalan Baru Ir. H. Juanda berdasarkan survei dilokasi penelitian.

- d. Klasifikasi jumlah persentase operasional yang dikeluarkan responden untuk bekerja sebagai pedagang tanaman hias dalam satu hari sebelum dan sesudah adanya jalan Baru Ir. H. Juanda Depok berdasarkan survei di lokasi penelitian.

1. Sangat rendah jika 0-20% apabila $< \text{Rp } 250.000/\text{hari}$ dari jumlah persentase responden.
 2. Rendah jika 21-40% apabila $\text{Rp } 300.000 - \text{Rp } 500.000/\text{hari}$ dari jumlah persentase responden.
 2. Sedang jika 41-60% apabila $\text{Rp } 550.000 - \text{Rp } 750.000/\text{hari}$ dari jumlah persentase responden.
 3. Tinggi jika 61 – 80 % apabila $800.000 - \text{Rp } 1.000.000/\text{hari}$ dari jumlah persentase responden.
 4. Sangat Tinggi sekali jika 81–100% apabila $>\text{Rp}1.000.000/\text{hari}$ dari jumlah persentase responden.
8. Perubahan jumlah biaya operasional berdasarkan survei lapangan
- a. Definisi operasional
Perubahan jumlah biaya operasional adalah perubahan jumlah rata-rata biaya operasional yang harus dikeluarkan responden untuk melakukan pekerjaannya sebagai pedagang makanan dan minuman dalam satu hari di wilayah sekitar jalan Ir. H. Juanda sebelum dan sesudah adanya Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok berdasarkan survei dilokasi penelitian.
 - b. Indikator adalah perbandingan jumlah persentase responden untuk pengeluaran biaya operasional dalam penjualannya sebagai pedagang makanan dan minuman dihitung perhari sebelum dan sesudah adanya jalan Baru Ir. H. Juanda berdasarkan survei dilokasi penelitian.
 - c. Klasifikasi jumlah persentase operasional yang dikeluarkan responden untuk bekerja sebagai pedagang makanan dan minuman dalam satu hari sebelum dan sesudah adanya jalan Baru Ir. H. Juanda Depok berdasarkan survei di lokasi penelitian.
 1. Sangat rendah jika 0-20% apabila $< \text{Rp } 30.000/\text{hari}$ dari jumlah persentase responden.
 2. rendah jika 21-40% apabila $\text{Rp } 30.000 - \text{Rp } 50.000/\text{hari}$ dari jumlah persentase responden.
 3. Sedang jika 41-60% apabila $\text{Rp } 50.000 - \text{Rp } 80.000/\text{hari}$ dari jumlah persentase responden.

4. Tinggi jika 61 – 80 % apabila 80.000 – Rp 100.000/hari dari jumlah persentase responden.
 5. Sangat Tinggi sekali jika 81–100% apabila >Rp100.000/hari dari jumlah persentase responden.
9. Dampak perubahan jumlah rata-rata penghasilan terhadap perubahan terhadap tenaga kerja pada aspek kebutuhan hidup keluarga sehari-hari berdasarkan survei dilokasi penelitian.
- a. Definisi operasional
Dampak perubahan jumlah penghasilan tenaga kerja terhadap perubahan aspek kebutuhan hidup sehari-hari adalah dampak dari perubahan jumlah rata-rata perolehan penghasilan responden per hari yang terjadi setelah adanya jalan baru Ir. H. Juanda telah berdampak lebih lanjut terhadap perubahan aspek kebutuhan hidup keluarganya sehari-hari berdasarkan survei dilokasi penelitian.
 - b. Indikatornya adalah perbandingan jumlah persentase responden menurut dampak perubahan rata-rata tenaga kerja dalam satu bulan sebelum dan sesudah adanya jalan Baru Ir. H. Juanda terhadap kebutuhan dalam memenuhi kebutuhan hidup dirinya maupun keluarganya sehari-hari berdasarkan survei dilokasi penelitian.
 - c. Klasifikasi adalah perubahan aspek setelah dan sesudah adanya jalan Baru Ir. H. Juanda Depok berdasarkan survei dilokasi penelitian.
 - 1) Kurang mencukupi jika 0-20 % dari jumlah persentase responden
 - 2) Tidak mencukupi jika 21-40% dari jumlah persentase responden
 - 3) Cukup mencukupi jika 41-60% dari jumlah persentase responden
 - 4) Mencukupi jika 61-80% dari jumlah persentase responden
 - 5) Sangat mencukupi sekali jika 81-100% dari jumlah persentase responden
10. Perubahan status pekerjaan dan alih profesi berdasarkan survei dilokasi penelitian.
- a. Definisi operasional

Perubahan status pekerjaan dan alih profesi adalah perubahan status pekerjaan yang telah dilakukan responden yang tadinya pekerjaan sebagai pegawai pemerintah maupun swasta merupakan pekerjaan pokok kemudian setelah ada jalan Baru Ir. Juanda Depok responden menjadi pedagang berdasarkan survei dilokasi penelitian.

- b. Indikatornya adalah perbandingan jumlah persentase responden dan populasi penduduk di lokasi penelitian yang telah melakukan perubahan status pekerjaan maupun alih profesi sebelum dan setelah dibangunnya jalan Baru Ir. H. Juanda berdasarkan survei dilokasi penelitian.
- c. Klasifikasi adalah perubahan status pekerjaan yang dilakukan responden sebelum dan sesudah ada jalan Baru Ir. H. Juanda berdasarkan survei dilokasi penelitian, yaitu pekerjaan pegawai merupakan (1) pekerjaan pokok, (2) pekerjaan sampingan, (3) pekerjaan tambahan sampingan.
 - 1) Sedikit sekali jika 0-20% dari jumlah persentase responden
 - 2) sedikit jika 21-40% dari jumlah persentase responden
 - 3) Sedang jika 41-60% dari jumlah persentase responden
 - 4) Banyak jika 61-80% dari jumlah persentase responden
 - 5) Banyak sekali jika 81-100% dari jumlah persentase responden

11. Perubahan terjadinya konflik terhadap penggunaan lahan untuk membuka usaha berdasarkan survei dilokasi penelitian.

a. Definisi operasional

Perubahan terjadinya konflik adalah perubahan sebelum dan sesudahnya jalan Baru Ir. Juanda Depok responden menjadi pedagang yang ditimbul akibat adanya perebutan lahan untuk dijadikan tempat usaha oleh responden berdasarkan survei dilokasi penelitian.

- d. Indikatornya adalah perbandingan jumlah persentase konflik yang ada pada responden dan sebelum dan setelah dibangunnya jalan Baru Ir. H. Juanda berdasarkan survei dilokasi penelitian.
- e. Klasifikasi adalah perubahan konflik yang ada oleh responden sebelum dan sesudah ada jalan Baru Ir. H. Juanda berdasarkan survei dilokasi

penelitian, yaitu (1) berpengaruh, (2) tidak berpengaruh, (3) sangat berpengaruh

- | | |
|------------------------|--|
| 1) Sedikit sekali jika | 0-20% dari jumlah persentase responden |
| 2) Sedikit jika | 21-40% dari jumlah persentase responden |
| 3) Sedang jika | 41-60% dari jumlah persentase responden |
| 4) Banyak jika | 61-80% dari jumlah persentase responden |
| 5) Banyak sekali jika | 81-100% dari jumlah persentase responden |

12. Kemampuan dalam melakukan pekerjaan yang bukan pedagang berdasarkan survei dilokasi penelitian.

a. Definisi Operasional

Kemampuan dalam melakukan pekerjaan yang bukan pedagang adalah kemampuan yang dimiliki responden baik kemampuan modal, kemampuan fisik maupun keahlian yang dimilikinya untuk melakukan pekerjaan sampingan, sampingan tambahan ataupun alih profesi yang terjadi dilokasi penelitian sebelum dan setelah ada Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok.

b. Indikator adalah perbandingan jumlah persentase dalam melakukan pekerjaan yang bukan pedagang menurut kemampuan yang dimiliki responden sebelum dan sesudah ada Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok.

c. Klasifikasi adalah kemampuan yang dimiliki responden pekerjaan yang bukan pedagang (1) mampu; (2) kurang mampu; (3) tidak mampu.

- | | |
|------------------------|--|
| 1) Sedikit sekali jika | 0-20 % dari jumlah persentase responden |
| 2) Sedikit jika | 21-40% dari jumlah persentase responden |
| 3) Sedang jika | 41-60% dari jumlah persentase responden |
| 4) Banyak jika | 61-80% dari jumlah persentase responden |
| 5) Banyak sekali jika | 81-100% dari jumlah persentase responden |

13. Perubahan penggunaan waktu bekerja berdasarkan survei dilokasi penelitian

a. Definisi operasional

Perubahan penggunaan waktu bekerja adalah perubahan jumlah waktu digunakan responden untuk bekerja sebagai pedagang karena adanya

beberapa faktor sehingga responden melakukan perubahan penggunaan jumlah waktu bekerja dengan sebelum dan sesudah adanya Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok berdasarkan survei dilokasi penelitian.

- b. Indikator adalah responden jumlah persentase responden menurut jumlah responden yang melakukan perubahan dalam penggunaan waktu untuk bekerja sebagai pedagang sebelum dan sesudah adanya jalan Baru Ir. H. Juanda Depok berdasarkan survei dilokasi penelitian.
- c. Klasifikasi adalah diukur dalam presentase responden pedagang dalam menggunakan waktu untuk bekerja sebagai pedagang berdasarkan survei dilokasi penelitian.
 - 1) Sedikit sekali jika 0-20 % apabila < 5 jam/hari dari jumlah persentase responden.
 - 2) Sedikit jika 21-40 % apabila 6-8 jam/hari dari jumlah persentase responden.
 - 3) Sedang jika 41-60 % apabila 7-10 jam/hari dari jumlah persentase responden
 - 4) Banyak jika 61-80% apabila 10-12 jam/hari dari jumlah persentase responden.
 - 5) Banyak sekali jika 81-100% apabila > 12 jam/hari dari jumlah persentase responden.

14. Perubahan penggunaan waktu perjalanan ke tempat tujuan berdasarkan survei dilokasi penelitian.

a. Definisi operasional

Perubahan penggunaan waktu perjalanan ke tempat tujuan adalah perubahan jumlah waktu yang digunakan responden untuk mencapai ke tempat pekerjaan sebagai pedagang, pegawai, mahasiswa dll, karena adanya beberapa faktor sehingga responden melakukan perubahan penggunaan jumlah waktu perjalanan ke tempat tujuan responden bekerja sebelum dan sesudahnya adanya Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok. Berdasarkan survei dilokasi penelitian.

- b. Indikator adalah responden jumlah persentase responden menurut jumlah responden yang melakukan perubahan dalam penggunaan waktu perjalanan untuk mencapai ke tempat tujuan sebagai pedagang, pegawai, mahasiswa, dll. sebelum dan sesudah adanya jalan Baru Ir. H. Juanda Depok berdasarkan survei dilokasi penelitian.
- c. Klasifikasi adalah diukur dalam presentase responden pemakai jalan dalam menggunakan waktu untuk aktivitas sehari sebagai pemakai jalan
- 1) Sedikit sekali jika 0-20 % apabila < 30 menit/hari dari jumlah persentase responden
 - 2) Sedikit jika 21-40 % apabila 30-45 menit/hari dari jumlah persentase responden.
 - 3) Sedang jika 41-60 % apabila 46-60 menit/hari dari jumlah persentase responden
 - 4) Lama jika 61-80% apabila 60-90 menit/hari dari jumlah persentase responden.
 - 5) Lama sekali jika 81-100% apabila 91-120 menit/hari dari jumlah persentase responden.
15. Perubahan jumlah pemakai jalan yang dilewati responden ke tempat tujuan berdasarkan survei dilokasi penelitian.
- a. Definisi operasional
Perubahan jumlah pemakai jalan yang dilewati ke tempat tujuan adalah perubahan jumlah waktu yang digunakan responden untuk mencapai ke tempat pekerjaan sebagai pegawai, tukang ojek, mahasiswa dan lain-lain, karena adanya beberapa faktor sehingga responden melakukan perubahan jumlah pemakai jalan dalam perjalanannya ke tempat tujuan responden bekerja sebelum dan sesudah adanya Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok berdasarkan survei dilokasi penelitian.
 - b. Indikator adalah jumlah pemakai jalan yang dilewati persentase responden menurut jumlah responden yang melakukan perubahan dalam jumlah perjalanan untuk mencapai ke tempat tujuan sebagai pedagang, pegawai,

tukang ojek, mahasiswa dan lain-lain, sebelum dan sesudah adanya Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok berdasarkan survei dilokasi penelitian.

c. Klasifikasi adalah diukur dalam prosentase pemakai jalan dalam menggunakan waktu untuk aktivitas sehari sebagai pemakai jalan. berdasarkan survei dilokasi penelitian.

- 1) Sedikit sekali jika 0-20% apabila < 2 kali /minggu dari jumlah persentase responden.
- 2) Sedikit jika jika 21-40 % apabila 3-4 kali/minggu dari jumlah persentase responden.
- 3) Sedang jika 41-60% apabila 5-6 kali/minggu dari jumlah persentase responden
- 4) Sering jika 61-80% apabila 7-8 kali/minggu dari jumlah persentase responden
- 5) Sering sekali jika 81-100% apabila > 9 kali/minggu dari jumlah persentase responden

16. Perubahan harga jual rumah dalam membuka usaha properti berdasarkan survei dilokasi penelitian.

a. Definisi operasional

Perubahan harga jual sesuai dengan NJOP dalam membuka usaha properti yang dibangun responden sebelum dan sesudahnya adanya Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok berdasarkan survei dilokasi penelitian.

b. Indikator adalah perubahan persentase harga rumah dalam membuka usaha properti sebelum dan sesudah adanya jalan Baru Ir. H. Juanda Depok.

c. Klasifikasi adalah persentase terhadap perubahan harga lahan atau tanah sesuai dengan NJOP dalam membuka usaha bisnis properti (perumahan) sebelum dan sesudah adanya jalan Baru Ir. H. Juanda Depok berdasarkan survei di lokasi penelitian.

- 1) Kecil sekali jika 0-20 % apabila harga rumah < Rp 100 juta/unit dari jumlah persentase responden

- 2) Kecil jika 21-40% apabila harga rumah Rp 100 – Rp 150 juta/unit dari jumlah persentase responden.
- 3) Sedang jika 41-60% apabila harga rumah Rp 175 juta – Rp 250 juta /unit dari jumlah persentase responden
- 4) Tinggi jika 61-80% apabila harga rumah Rp 250 juta- Rp 300 juta /unit dari jumlah persentase responden
- 5) Tinggi jika 81-100% apabila harga rumah > Rp 300 juta/unit dari jumlah persentase responden



BAB 4

GAMBARAN UMUM WILAYAH KAJIAN

4.1 Gambaran Umum

Kota Depok, sebagai kota baru yang ditetapkan dengan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1999 tentang Pembentukan Kotamadya Daerah Tingkat II. Semula Kota Depok berbentuk Kota Administratif (Kotif) yang wilayahnya termasuk dalam wilayah Kabupaten Bogor. Pada saat berstatus sebagai Kotif, Depok hanya terdiri atas 3 Kecamatan yaitu Kecamatan Pancoran Mas, Beji dan Sukmajaya. Namun sejak berstatus menjadi kota, Depok kini memiliki 20.029 Ha yang terdiri atas 6 Kecamatan, yaitu Kecamatan Limo, Sawangan dan Cimanggis serta 3 Kecamatan pada saat berstatus Kotif dahulu.

Sebagai wilayah yang termasuk dalam Propinsi Jawa Barat, Kota Depok memiliki lokasi yang strategis yaitu berbatasan langsung dengan Ibukota Negara yaitu DKI Jakarta, Kabupaten Tangerang serta Kabupaten Bogor. Posisi Depok yang sangat strategis ini memberikan konsekuensi bagi kota Depok yang merupakan kota yang baru lahir untuk mengembangkan wilayah dan pertumbuhan ekonomi. Selain itu, Kota Depok merupakan pintu arus lalu lintas manusia, barang dan jasa skala lokal dan regional yang sangat strategis.

4.2 Kondisi Geografis dan Perbatasan Wilayah Kota Depok

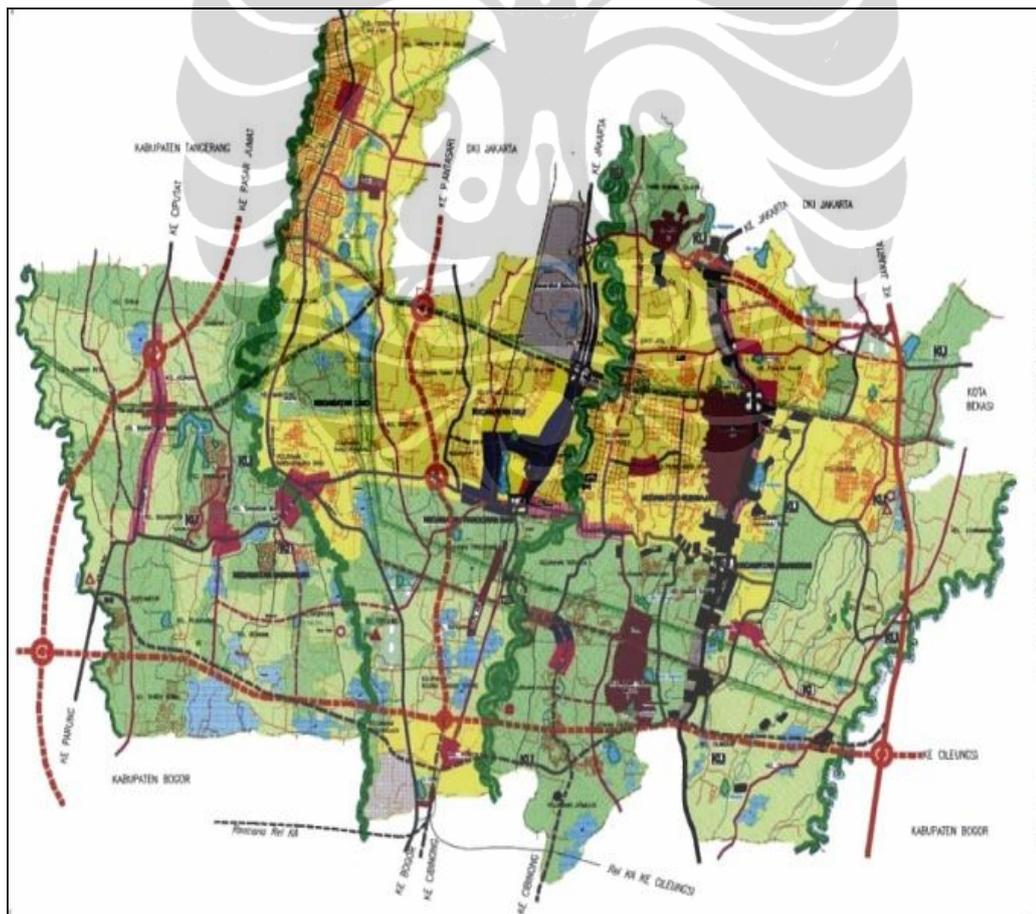
Secara geografis Kota Depok terletak pada koordinat $6^{\circ} 19'00'' - 6^{\circ} 28'00''$ Lintang Selatan dan $106^{\circ} 43'00'' - 106^{\circ} 55'30''$ Bujur Timur. Bentang alam Depok dari Selatan ke Utara merupakan daerah dataran rendah – pembuktian bergelombang dengan elevasi antara 50-140 meter diatas permukaan laut dan kemiringan lereng kurang dari 15 persen. Kota Depok sebagai salah satu wilayah termuda di Jawa Barat, mempunyai luas wilayah sekitar 200,29 km².

Wilayah Kota Depok berbatasan dengan tiga kabupaten dan satu propinsi. Secara lengkap wilayah ini mempunyai batas-batas sebagai berikut;

- a. Sebelah Utara berbatasan dengan Kecamatan dan satu propinsi. Secara Wilayah Daerah Khusus Ibukota Jakarta.

- b. Sebelah Timur berbatasan dengan Kecamatan Pondok Gede Kota Bekasi dan Kecamatan Gunung Putri Kabupaten Bogor.
- c. Sebelah Selatan berbatasan dengan Kecamatan Cibinong dan Kecamatan Bojonggede Kabupaten Bogor.
- d. Sebelah Barat berbatasan dengan Kecamatan Parung dan Kecamatan Gunung Sindur Kabupaten Bogor.

Letak Kota Depok sangat strategis, diapit oleh Kota Jakarta dan Kota Bogor. Hal ini menyebabkan Kota Depok semakin tumbuh dengan pesat seiring dengan meningkatnya perkembangan jaringan transportasi yang tersinkronisasi secara regional dengan kota-kota lainnya, lebih jelasnya dapat dilihat pada peta kota Depok dibawah ini:



Gambar 4.1 PETA KOTA DEPOK

Sebagai wilayah administrasi Kota Depok dibagi menjadi 6 Kecamatan dengan masing – masing batas wilayah Utara, Timur, Selatan dan Barat, adapun batas wilayah antar kecamatan adalah dapat dilihat pada tabel 4.1 dibawah ini:

Tabel 4.1
Batas Wilayah di Kota Depok

No. Kode	Kecamatan	Batas Wilayah
010	Sawangan	Utara : Kab. Tangerang Selatan : Kec. Parung Kab. Bogor Timur : Kec. Limo dan Pancoran Mas Barat : Kec. Parung dan Gunung Sindur Kab. Bogor.
020	Pancoran Mas	Utara : Kec. Limo dan Beji Kota Depok Selatan : Kec. Bojong Gede Kab. Bogor Timur : Kec. Sukmajaya Kota Depok Barat : Kec. Sawangan Kota Depok
030	Sukmajaya	Utara : Kec. Cimanggis Kota Depok Selatan : Kec. Cibinong Kab. Bogor Timur : Kec. Cimanggis Kota Depok Barat : Kec. Beji dan Pancoran Mas Kota Depok
040	Cimanggis	Utara : DKI Jakarta Selatan : Kec. Cibinong Kab. Bogor Timur : Kab. Bekasi dan Kec. Gn. Putri Barat : Kec. Sukmajaya dan Beji Kota Depok
050	Beji	Utara : DKI Jakarta Selatan : Kec. Pancoran Mas Kota Depok Timur : Kec. Sukmajaya dan Cimanggis Kota Depok Barat : Kec. Limo dan Pancoran Mas Kota Depok
060	Limo	Utara : DKI Jakarta Selatan : Kec. Pancoran Mas Kota Depok Timur : DKI Jakarta dan Kec. Beji Kota Depok Barat : Kab. Tangerang dan Kec. Sawangan Kota Depok

Sumber : BPN Kota Depok

Berdasarkan geografis kota Depok, terlihat jarak antar Kecamatan yang dapat dilihat pada tabel 4.2 dibawah ini:

Tabel 4.2
Jarak Antar Ibu Kota Kecamatan di Kota Depok (Km)

Kecamatan	Sawangan	Pancoran Mas	Sukmajaya	Cimanggis	Beji	Limo
Sawangan		13	14	18	18	2
Pancoran Mas	13		7	13	3	9
Sukmajaya	14	7		10	4	16
Cimanggis	18	13	10		16	58
Beji	18	3	4	16		12
Limo	2	9	16	58	12	

Sumber : Kota Dalam Angka 2008

4.3 Penduduk dan Tenaga Kerja

4.3.1 Penduduk

Jumlah penduduk sebesar 1,470,002 jiwa lebih (sensus penduduk, 2003) dan laju pertumbuhan penduduk rata-rata per tahun sebesar 3,43 persen serta tingkat kepadatan penduduk sebesar 7.507,50 jiwa/Km², Kecamatan Sukmajaya merupakan kecamatan terpadat di Kota Depok dengan tingkat kepadatan 9.782,38 jiwa/km². Sedangkan kecamatan dengan kepadatan penduduk terendah adalah kecamatan Sawangan yaitu sebesar 3.634,84 jiwa/km².

Berikut ini adalah Tabel 4.3 yang menggambarkan jumlah penduduk, luas wilayah dan kepadatan penduduk menurut Kecamatan di Kota Depok.

Tabel 4.3
Data Luas, jumlah & Kepadatan Penduduk di Kota Depok

No.	Kecamatan	Luas Wilayah (Km ²)	Jumlah Penduduk (Jiwa)	Kepadatan Penduduk (jiwa/Km ²)
1	Sawangan	45.69	166.076	3.634,84
2	Pancoran Mas	29.83	269.144	9.022,59
3	Sukmajaya	34.13	342.447	10.033,61
4	Cimanggis	53.54	403.037	7.527,77
5	Beji	14.30	139.888	9.782,38
6	Limo	22.80	149.410	6.553,07
	Jumlah	200.29	1.470,002	7.339,37

Sumber : Proyeksi Penduduk BPS Kota Depok

4.3.2 Perkembangan Jumlah Penduduk berdasarkan Kecamatan

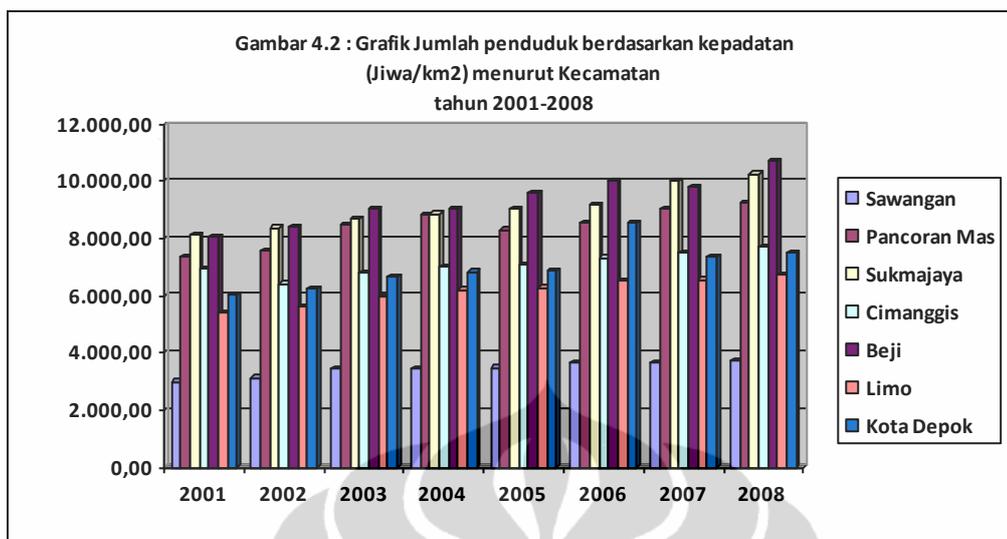
Hingga tahun 2008 jumlah perkembangan penduduk di Kota Depok adalah 7.339,37 jiwa/km². Berdasarkan kepadatan penduduk (jiwa/km²) menurut kecamatan yang ada di kota Depok. Jika dilihat dari Tabel di bawah ini maka peningkatan jumlah penduduk yang paling besar sampai dengan tahun 2008 adalah kecamatan Beji sejumlah 10.702.43 jiwa/km², kemudian yang kedua adalah kecamatan Sukmajaya yaitu sejumlah 10.264.61 jiwa/km², kemudian yang ketiga adalah kecamatan Pancoran Mas dengan jumlah penduduknya sebanyak 9,222,36 jiwa/km², yang keempat adalah kecamatan Cimanggis yaitu sejumlah 7.702,43 jiwa/km², urutan yang kelima adalah kecamatan Limo dengan jumlah penduduknya adalah sebanyak 6.707,81 jiwa/km², dan yang terakhir dengan jumlah penduduknya hanya sebanyak 3.714,75 jiwa/km² yaitu kecamatan Sawangan. Jika dilihat pada perbedaan jumlah penduduk berdasarkan kecamatan maka terlihat perbedaannya antara kecamatan yang satu dengan kecamatan yang lainnya.

Tabel 4.4
Jumlah Penduduk Berdasarkan Kepadatan Penduduk (jiwa/km²)
Di Kota Depok Tahun 2001 – 2008

Kecamatan	Jumlah Penduduk Berdasarkan Kepadatan Penduduk (jiwa/km ²) Menurut Kecamatan							
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Sawangan	2,995.49	3,134.41	3,443.29	3,447.69	3,491.86	3.639,22	3.634,84	3.714.75
Pancoran Mas	7,352.06	7,589.84	8,475.16	8,809.42	8,301.11	8.541,64	9.022,59	9.222.36
Sukmajaya	8,147.67	8,377.62	8,704.89	8,857.63	9,017.08	9.204,42	10.033,61	10.264.61
Cimanggis	6,961.82	6,413.88	6,790.16	7,024.71	7,087.92	7.331,19	7.527,77	7.702.43
Beji	8,082.17	8,423.92	9,033.85	9,034.41	9,573.36	1.0041,40	9.782,38	10.702.43
Limo	5,398.16	5,606.49	5,954.78	6,208.11	6,281.49	6.541,93	6.553,07	6.707.81
Kota Depok	6,014.71	6,227.14	6,669.00	6,837.39	6,862.66	8.541,64	7.339,37	7.507.50

Sumber : BPS Kota Depok

Jumlah penduduk berdasarkan kepadatan menurut kecamatan dapat juga dilihat pada gambar grafik 4.2 dibawah ini:



Gambar 4.2 : Grafik Jumlah penduduk berdasarkan kepadatan (jiwa/km²) menurut kecamatan

4.4 Tenaga Kerja

Penduduk usia kerja didefinisikan sebagai penduduk yang berumur 15 tahun keatas. Penduduk usia kerja terdiri dari “angkatan kerja” dan bukan “angkatan kerja”. Penduduk yang tergolong “Angkatan kerja adalah mereka yang aktif dalam kegiatan ekonomi. Kesempatan kerja memberikan gambaran besarnya tingkat penyerapan pasar kerja, sehingga angkatan kerja yang tidak terserap dikategorikan sebagai penganggur.¹

4.5 Perkembangan Ekonomi Kota Depok Tahun 2001-2008

4.5.1 Pendapatan Perkapita

Pendapatan regional dibagi dengan jumlah penduduk pertengahan tahun. Sehubungan dengan penghitungan pendapatan yang benar-benar diterima oleh penduduk Kota Depok sulit dilakukan karena masih belum tersedianya data arus pendapatan yang mengalir antar kabupaten/kota, maka sampai saat ini penyajian

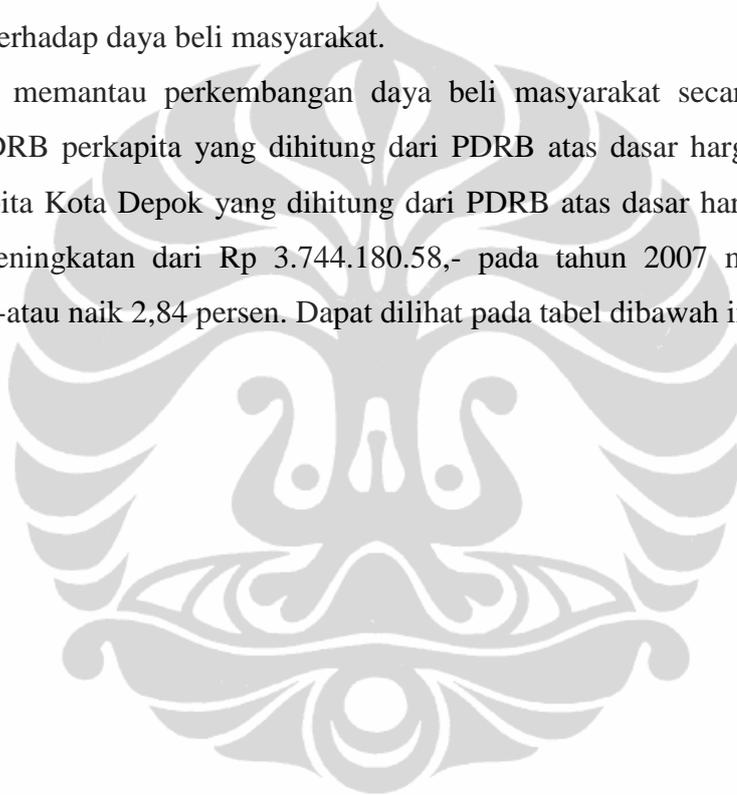
¹. Depok dalam Angka 2008

data ekonomi makro hanyalah Produk Domestik Regional Bruto (PDRB). Dengan demikian angka PDRB ini merupakan indikator yang menunjukkan kemampuan

daerah tersebut untuk menghasilkan pendapatan atau balas jasa faktor produksi yang ikut berpartisipasi dalam proses produksi di daerah tersebut. Dengan kata lain PDRB merupakan gambaran “*product originated*”. PDRB perkapita kota Depok atas dasar harga berlaku menunjukkan kenaikan 14,36 persen.

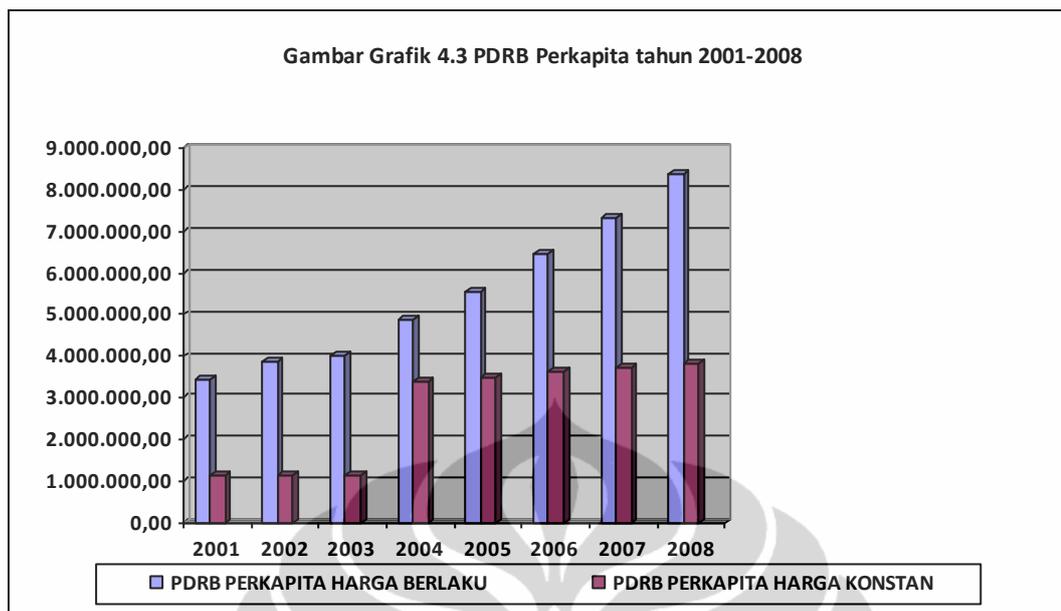
Kendati demikian peningkatan PDRB perkapita di atas masih belum menggambarkan secara riil kenaikan daya beli masyarakat Kota Depok secara umum. Hal ini disebabkan pada PDRB perkapita yang dihitung berdasarkan PDRB atas harga berlaku masih terkandung faktor inflasi yang sangat berpengaruh terhadap daya beli masyarakat.

Untuk memantau perkembangan daya beli masyarakat secara riil bisa digunakan PDRB perkapita yang dihitung dari PDRB atas dasar harga konstan. PDRB perkapita Kota Depok yang dihitung dari PDRB atas dasar harga konstan mengalami peningkatan dari Rp 3.744.180.58,- pada tahun 2007 menjadi Rp 3.850.653,21,- atau naik 2,84 persen. Dapat dilihat pada tabel dibawah ini;



Tabel 4.5:
Angka Agregat PDRB, Jumlah Penduduk
Dan PDRB Perkapita Kota Depok
Tahun 2001-2008

Tahun	Uraian				
	PDRB Atas dasar Harga Berlaku (Juta Rp)	PDRB Atas dasar Harga Konstan 2000 (Juta Rp)	Jumlah Penduduk Pertengahan Tahun (Jiwa)	PDRB Perkapita atas dasar harga berlaku (Rp)	PDRB Perkapita atas dasar harga Konstan (Rp)
2001	4,114,837.90	1,375,749.12	1,191,94	3,452,218.98	1,154,210.04
2002	4,861,454.65	1,459,981.62	1,247,232	3,900,200.32	1,170,579.82
2003	5,027,285.00	1,459,981.62	1,247,232	4,030,753.70	1,170,577.42
2004	6,377,711.26	4,440,876.83	1,311,649	4,862,361.24	3,385,720.44
2005	7,541,666.15	4,750,034.10	1,354,025	5,569,813.08	3,508,084.49
2006	9,005,006.64	5,066,129.06	1,399,259	6,435,596.73	3,620,579.94
2007	10,599,147.15	5,422,760.39	1,448,317	7,318,250.87	3,744,180.58
2008	11,400,147.15	5,770,827.64	1,498,662	8,369,131.29	3,850,653.21



Gambar grafik 4.3 : PDRB Perkapita Tahun 2001-2008

4.5.2 Pertumbuhan Ekonomi Kota Depok

Laju pertumbuhan PDRB suatu daerah merupakan indikator untuk mengukur perkembangan ekonomi suatu daerah. Indikator ini menunjukkan naik tidaknya produk yang dihasilkan oleh seluruh kegiatan ekonomi suatu daerah tersebut.

Untuk tahun 2008, laju pertumbuhan PDRB Kota Depok atas dasar harga berlaku meningkat 18,33 persen. Untuk atas dasar harga konstan 2000, Laju pertumbuhan PDRB Kota Depok mengalami peningkatan sebesar 6,42 persen. Hal tersebut dapat dilihat pada Tabel 4.7 dibawah ini:

Tabel 4.6
Laju Pertumbuhan Ekonomi Kota Depok
Tahun 2001-2008

KELOMPOK SEKTOR/SEKTOR	2001	2002	2003	2004*)	2005**)	2006	2007	2008
A. PRIMER	3.04	3.58	2.23	4.24	4.70	-4.27	2.57	1.94
01. PERTANIAN	3.04	3.58	2.23	4.24	4.70	-4.27	2.57	1.94
02. PERTAMBANGAN DAN PENGALIAN	-	-	-	-	-	-	-	-
B. SEKUNDER	6.78	7.60	6.88	6.94	8.03	6.44	5.11	6.91
03. INDUSTRI	7.04	8.57	7.21	7.27	9.00	7.15	4.49	7.15
PENGOLAHAN	4.20	3.87	5.62	5.66	7.86	3.03	3.48	4.25
04.LISTRIK, GAS DAN AIR	6.64	3.84	5.54	5.58	2.00	3.49	10.29	6.72
05.BANGUNAN/KONSTRU KSI								
C. TERSIER	5.21	4.76	5.98	6.02	5.90	7.73	9.45	6.19
06.PERDAGANGAN,HO TEL	5.59	2.67	5.87	5.91	6.07	9.39	12.01	5.41
& RESTORAN								
07.PENGANGKUTAN DAN	3.73	15.38	6.95	6.83	7.95	2.23	3.30	8.75
KOMUNIKASI	5.04	6.69	7.99	8.07	5.69	2.80	9.14	4.42
08.BANK & LEMBAGA KEUANGAN	4.77	5.21	4.78	4.83	3.94	8.04	3.87	8.64
LAINNYA								
09.JASA-JASA								
PDRB KOTA DEPOK	5.89	6.10	6.29	6.41	6.93	6.65	7.04	6.42

Sumber: BPS Kota Depok

Dilihat dari kelompok sektor, semua kelompok mengalami peningkatan. Kelompok sektor yang mengalami peningkatan terbesar adalah kelompok sekunder sebesar 6,91 persen sedangkan kelompok Primer mengalami peningkatan secara melambat menjadi sebesar 1,94 persen dan kelompok Tersier menjadi 6,19 persen.

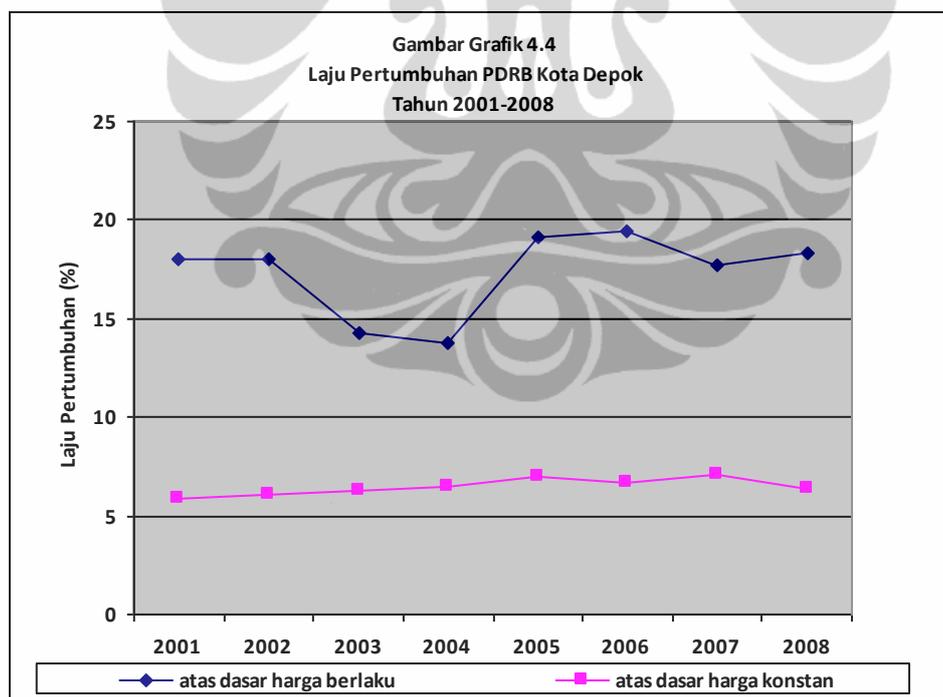
Pertumbuhan secara melambat di kelompok Primer disebabkan melambatnya pertumbuhan sektor pertanian yang dipengaruhi oleh Sub sektor perkebunan, dikarenakan di Kota Depok sudah tidak ada lagi perkebunan seperti cengkeh, kopi, karet dan lain-lain. Peningkatan di kelompok Sekunder banyak disumbang dari sektor Industri Pengolahan (sub sektor industri makanan, minuman dan tembakau, sub sektor industri tekstil, barang kulit dan alas kaki dan lain-lain. Pertumbuhan secara melambat di kelompok Tersier banyak dipengaruhi oleh melambatnya pertumbuhan sektor Perdagangan, Hotel dan Restoran terutama

di sub sektor perdagangan Besar dan Eceran kemungkinan disebabkan mahalannya harga-harga barang.

Laju pertumbuhan ekonomi menurut sektor menunjukkan bahwa sektor angkutan dan komunikasi mengalami laju pertumbuhan ekonomi yang cukup besar. Hal ini menunjukkan telah terjadi peningkatan penyediaan sarana angkutan dan komunikasi yang ditandai dengan bertambahnya layanan angkutan rel kereta api. Selain itu, peningkatan di sektor angkutan dan komunikasi ini juga disebabkan meningkatnya penggunaan internet di Kota Depok.

Sektor Jasa-jasa juga mengalami laju pertumbuhan ekonomi yang cukup besar, terutama sub sektor pemerintahan umum, hal ini disebabkan meningkatnya kegiatan jasa yang dilaksanakan oleh pemerintah untuk kepentingan pemerintah dan masyarakat umumnya.

Pada grafik 4.4 dapat dilihat Laju Pertumbuhan PDRB Kota Depok Tahun 2001-2008 atas dasar harga berlaku dan atas dasar harga konstan.



Gambar grafik 4.4 Laju Pertumbuhan PDRB Kota Depok Tahun 2001-2008

Tabel 4.7
PDRB Perkapita Berdasarkan Kecamatan Atas Dasar
Harga Konstan 2000 (Rp)

Kecamatan	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Sawangan	1.224.517	1.237.688	1.234.117	1.607.383	1.639.644	1.672.630	1.814.016	2.268.733
Pancoran Mas	671.580	676.472	685.898	1.022.496	1.056.424	1.091.529	1.119.343	1.399.713
Sukmajaya	1.148.791	1.175.533	1.210.070	816.157	854.668	885.313	879.740	1.099.209
Cimanggis	1.711.319	1.738.026	1.790.162	670.664	1.910.852	708.560	747.486	933.745
Beji	832.682	834.161	839.354	1.885.283	1.826.542	2.031.558	2.153.612	2.689.191
Limo	748.406	751.775	760.596	1.789.335	1.826.542	1.936.865	2.016.361	2.517.789
kota Depok	3.113.485	3.190.866	3.280.844	3.380.342	3.501.315	3.620.579	3.744.180	3.850.653

Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) perkapita kecamatan Sawangan mengalami penurunan dari 1.237.688 pada tahun 2002 menjadi 1.234.117 pada tahun 2003 atau menurun sebesar 0,29 persen, pada kecamatan Pancoran Mas mengalami peningkatan dari 672.472 tahun 2002 menjadi 685.898 tahun 2003 atau meningkat sebesar 1,39 persen, pada kecamatan Sukmajaya juga ada peningkatan dari 1.175,55 tahun 2002 menjadi 1.210.070 pada tahun 2003 atau meningkat 2,94 persen, pada kecamatan Cimanggis juga ada peningkatan dari 1.738.026 pada tahun 2002 menjadi 1.790.163 pada tahun 2003 atau meningkat sebesar 2,99 persen, Pada kecamatan Beji juga ada peningkatan dari 834.161 pada

tahun 2002 menjadi 839.354 pada tahun 2003 atau meningkat sebesar 0,62 persen, dan yang terakhir kecamatan Limo dengan peningkatan dari 751.775 pada tahun 2002 menjadi 760.597 pada tahun 2003 atau meningkat sebesar 1,17 persen, kemudian kecamatan Sawangan pada tahun 2007 dari 1.814.016 menjadi 2.268.733 tahun 2008 atau meningkat sebesar 2,51 persen. Kemudian Kecamatan Pancoran Mas pada tahun 2007 dari 1.119.343 meningkat menjadi 1.399.713 pada tahun 2008 atau meningkat sebesar 25 persen, kecamatan sukmajaya dari 879.740 meningkat menjadi 1.099.209 pada tahun 2008 atau meningkat sebesar 24,9 persen. Kemudian kecamatan Cimanggis dari 747.486 tahun 2007 meningkat menjadi 933.745 pada tahun 2008 atau meningkat sebesar 24,9 persen. Kemudian kecamatan Beji dari 2.153.612 tahun 2007 menjadi 2.689.191 pada tahun 2008 atau meningkat sebesar 24,9 persen. Kemudian kecamatan Limo pada tahun 2007 dari 2.016.361 menjadi 2.517.789 atau meningkat sebesar 24,8 persen Sehingga PDRB perkapita kota Depok yang dihitung dari PDRB atas dasar harga konstan mengalami peningkatan dari 3.744.180 pada tahun 2007 menjadi Rp 3.850.653 pada tahun 2008 atau naik 2,84 persen

4.5.3 Perkembangan Perekonomian Makro Kota Depok

Dalam bagian pembahasan ini, akan diuraikan secara garis besar tentang perkembangan perekonomian makro, yang mencakup perkembangan output (*produk domestic regional Bruto*), tingkat harga umum dan kesempatan kerja. Uraian tentang perkembangan produk domestik bruto (PDRB) mencakup tentang perkembangan struktur produksi berdasarkan wilayah (kecamatan).

Tabel 4.8
Perkembangan Perekonomian Makro Kota Depok tahun 2001-2008

KELOMPOK SEKTOR/SEKTOR	2001	2002	2003	2004*)	2005**)	2006	2007	2008
D. PRIMER	109.45	127.17	130.36	128.17	135.15	148.57	157.14	173.30
01. PERTANIAN	109.45	127.17	130.36	128.17	135.15	148.57	157.14	173.30
02. PERTAMBANGAN DAN PENGGALIAN	-	-	-	-	-	-	-	-
E. SEKUNDER	109.20	120.35	129.84	138.36	152.48	165.31	185.53	198.94
03. INDUSTRI	109.66	119.67	127.49	136.01	148.49	160.72	181.87	195.76
PENGOLAHAN	109.80	147.12	174.51	176.92	229.85	261.02	292.92	307.72
04. LISTRIK, GAS DAN AIR	106.19	110.78	121.41	133.30	137.22	145.48	155.15	166.04
05. BANGUNAN/ KONSTRUKSI								
F. TERSIER	114.02	127.71	137.34	147.91	167.30	193.28	208.27	239.40
06. PERDAGANGAN, HOTEL & RESTORAN	112.21	128.73	138.74	149.77	165.30	145.48	208.86	245.44
07. PENGANGKUTAN DAN KOMUNIKASI	123.68	132.20	139.96	148.52	197.82	230.98	248.35	277.92
08. BANK & LEMBAGA KEUANGAN LAINNYA	112.94	119.29	126.31	133.61	147.25	160.02	171.44	188.70
09. JASA-JASA	115.44	124.95	135.72	147.73	163.08	184.88	198.27	214.70
PDRB KOTA DEPOK	111.48	124.04	133.34	142.41	158.65	177.75	195.46	217.34

Sumber: BPS Kota Depok

Untuk kelompok sektor, inflasi terbesar adalah sektor Tersier sebesar 14,95 persen, sedangkan yang terendah sektor sekunder 7,23 persen.

4.6 Infrastruktur jalan di Kota Depok

Pertumbuhan Infrastruktur jalan berdasarkan panjang dan kondisi jalan menurut tingkat pemerintah yang berwenang di kota Depok tahun 2001-2008

4.6.1 Kondisi Prasarana Jalan di Kota Depok

Sekarang ini Kota Depok sudah memiliki prasarana jalan sepanjang 505.07 km. Berdasarkan klasifikasinya terbagi menjadi Jalan Negara sepanjang 14.31 km. Jalan Propinsi sepanjang 20.99 km dan jalan Kota sepanjang 469,77 km. Dan jalan lingkungan 1.096,77 km. Adapun ruas jalan di Kota Depok berjumlah 292 ruas, yang terdiri dari jalan Negara sebanyak 3 ruas, Jalan Propinsi sebanyak 7 ruas dan Jalan Kota 282 ruas. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel dibawah ini;

Tabel 4.9
Kondisi Umum Infrastruktur Kota, 2009

	Volume	Kondisi	
		Mantap	Tidak Mantap
1	2	3	4
Jalan	Km	Km	Km
Jalan Negara	14,31	12,88	1,43
Jalan Propinsi	20,99	20,78	0,21
Jalan Kota	469,77	407,71	62,06
Jalan lingkungan	1.096,73	531,48	573,05

Sumber : Depok dalam angka 2008

Kondisi jalan di Kota Depok pada umumnya dalam kondisi yang relatif kurang baik. Hal ini dapat dilihat dari kondisi jalan khususnya Jalan Kota yang masih banyak mengalami rusak parah, serta belum adanya jaringan jalan yang menjangkau seluruh wilayah kota. Sementara itu kebutuhan akan prasarana Jalan tersebut mutlak sangat diperlukan dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan perkembangan wilayah kota.

Kebijakan sistem transportasi di wilayah Kota Depok secara makro telah dituangkan dalam Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Depok Tahun 2000-2010 dan berbagai acuan kebijakan yang dituangkan dalam dokumen perencanaan lainnya yaitu tertuang dalam Rencana Strategis Daerah (Renstrada) dan Arah Kebijakan Umum (AKU).

Berikut ini arahan kebijakan pengembangan sistem transportasi khususnya infrastruktur Jalan yang dituangkan dalam Renstrada yang berbentuk indikator Kinerja. Dalam Visi dan Misi Kota Depok secara umum, Infrastruktur Jalan termasuk dalam pengembangan Misi ke II yaitu Meningkatkan Pelayanan dalam Bidang Pendidikan, Permukiman, Perdagangan dan Jasa Sarana Prasarana Perkotaan, yang meliputi Arah Kebijakannya yaitu;

- Meningkatkan fungsi jalan melalui kapasitas pelayanan jalan terutama mereduksi kemacetan.
- Mereduksi sumber dan penyebab kemacetan melalui penerapan manajemen operasional transportasi yang baik.

- Meningkatkan pelayanan jasa transportasi untuk memudahkan akses ke pusat kegiatan sosial ekonomi masyarakat. Termasuk membuka isolasi dalam rangka meningkatkan jaringan jalan dan jaringan trayek angkutan umum.

Adapun program strategis dan Indikator kinerja sebagai alat pengukur keberhasilan pencapaian Misi tersebut adalah Pembangunan, Perbaikan, Peningkatan Sarana dan Prasarana Perhubungan dengan Indikator kinerja berupa berkurangnya Titik Rawan Kemacetan minimal 2 titik kemacetan setiap tahunnya.

Selanjutnya dalam dokumen perencanaan Arah Kebijakan Umum (AKU) dimana infrastruktur Jalan termasuk dalam Bidang Pekerjaan Umum. Adapun arahan kebijakan pengembangan dibidang Jalan, yaitu Peningkatan Pelayanan Prasarana Perhubungan, dengan Strategi dan Prioritas yaitu melaksanakan Pembangunan, Perbaikan, Peningkatan, Pemeliharaan Jalan dan Jembatan Serta Terminal dan Trotoar di 6 (enam) wilayah kecamatan.

4.6.2 Jumlah Panjang Jalan Berdasarkan Kondisi Jalan di Kota Depok

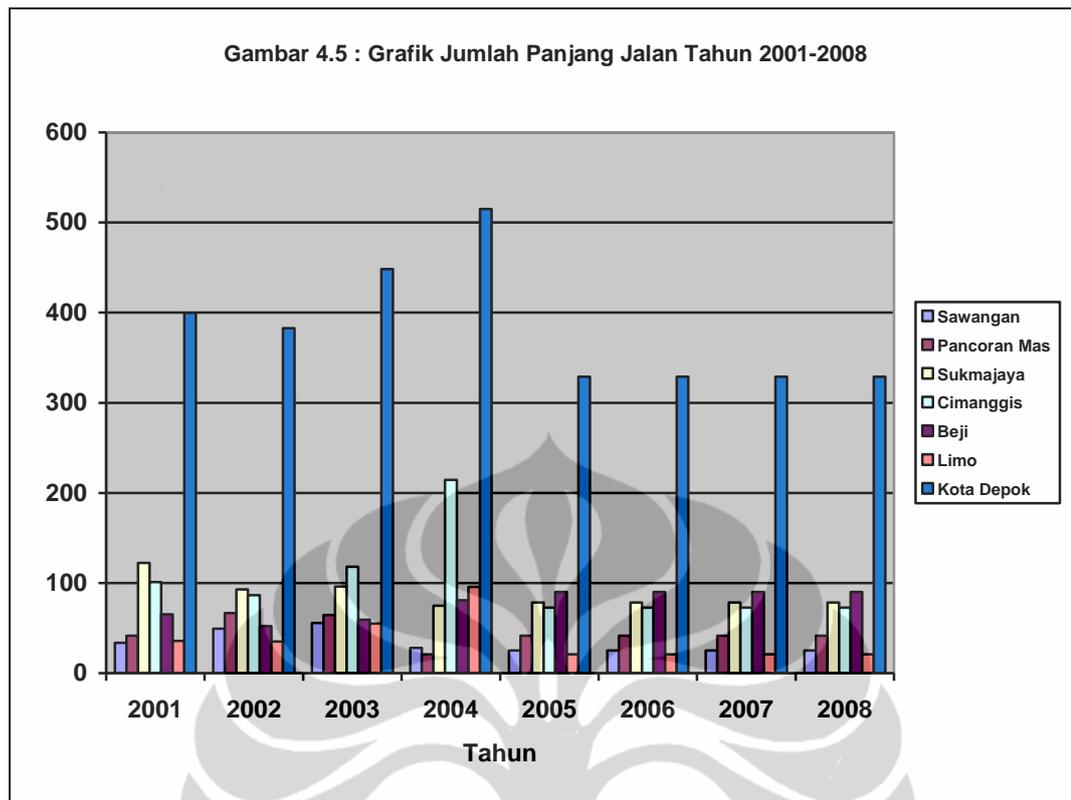
Hingga tahun 2008 jumlah Panjang jalan menurut kondisi jalan di kota Depok berdasarkan per kecamatan adalah sebagai berikut; jumlah panjang jalan pada kecamatan Beji adalah yang paling panjang dibandingkan dengan kecamatan-kecamatan yang lainnya yaitu 90.121, jumlah panjang jalan yang kedua kecamatan Sukmajaya 78.452, yang ketiga kecamatan Cimanggis 72.53, keempat kecamatan Pancoran mas sejumlah 41.443, kemudian yang kelima kecamatan Sawangan 25.100, dan yang terakhir jumlah panjang jalan yang paling kecil yaitu pada kecamatan Limo 21.077.

Tabel 4.10
Jumlah Panjang Jalan Berdasarkan Kondisi Jalan
Menurut Kecamatan Tahun 2001 – 2008

Kecamatan	Jumlah Jalan Berdasarkan Kondisi Jalan Menurut Kecamatan							
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Sawangan	33.800	49.125	55.740	28.019	25.100	25.100	25.100	25.100
Pancoran Mas	41.443	66.698	64.564	21.075	41.443	41.443	41.443	41.443
Sukmajaya	122.396	92.887	95.965	74.866	78.452	78.452	78.452	78.452
Cimanggis	101.180	86.582	117.875	214.354	72.53	72.53	72.53	72.53
Beji	65.116	52.083	59.028	80.972	90.121	90.121	90.121	90.121
Limo	35.815	35.225	55.075	95.627	21.077	21.077	21.077	21.077
Kota Depok	399.750	382.600	448.247	514.913	328.723	328.723	328.723	328.723

Sumber : Diolah dari Dinas PU Kota Depok

Jumlah panjang jalan menurut kondisi jalan dapat juga dilihat pada gambar grafik dibawah ini;



Sumber : Diolah dari Dinas PU kota Depok

4.7 Perkembangan Jaringan Jalan di Kota Depok

Sebelum tahun 1960 perkembangan kota Depok belum terlihat kecuali lingkungan perumahan masyarakat yang dibangun secara alami. Lokasi perumahan dan perkampungan masih terpencar-pencar. Awal tahun 1968 wilayah Depok dan sekitarnya dibangun lingkungan pemukiman dan dijadikan hak milik oleh Cornelis Chaserling, yang sebelumnya milik pejabat tinggi perhimpunan dagang hindia-belanda (VOC). Kawasan tersebut meliputi Depok, Mampang dan Karang Anyar. Karang Anyar terletak di antara Mampang, Pancoran Mas dan Ratu Jaya. Kemudian sejalan dengan semakin berkembangnya Depok arah pengembangan fisik kota terbagi menjadi dua bagian wilayah yaitu:

- wilayah yang menjadi bagian Kotif Depok (mencakup Kecamatan Beji, pancoran Mas dan Sukmajaya) diatur dalam rencana detail tata ruang kota (RDTR). Wilayah yang menjadi bagian kotif Depok bagian utara dikembangkan secara terbatas karena merupakan kawasan resapan air.

- wilayah yang menjadi bagian Kabupaten Bogor (mencakup Kecamatan Limo, Sawangan dan Cimanggis) diatur dalam rencana tata ruang kawasan Bopunjur (Bogor – Puncak – Cianjur).

Arah pembangunan fisik kota Depok dipengaruhi oleh ketersediaan akses ke Jakarta. Hal ini terlihat dari perkembangannya perumahan di pinggir Jakarta (*suburnisasi*) khususnya disekitar Kecamatan Cimanggis dan Limo. Kegiatan Komersial dan jasa terkonsentrasi di jalan Margonda Raya dan di Jalan Ir. H. Juanda di kedua lokasi ini, industri berkembang disepanjang jalan Bogor Raya. Jika Dilihat dari pola dan bentuknya, maka ada empat akses utama Utara-Selatan yang mempengaruhi secara langsung, yaitu jalan raya Parung, jalan Margonda Raya, Jalan Baru Ir. H. Juanda dan Jalan Raya Bogor. Namun jika dilihat dari perkembangannya saat ini, maka pusat kegiatan perdagangan, jasa serta industri lebih mengarah di bagian tengah (sektor jalan Margonda Raya dan Jalan Baru Ir. H. Juanda) dan Timur Kota (Jalan Raya Cimanggis-Bogor). Sehingga daya tarik perkembangan lebih ke arah ke timur, kecuali Cinere yang lebih banyak dipengaruhi oleh perkembangan pinggiran Jakarta. Pusat-pusat perdagangan dan komersil yang berkembang dapat diidentifikasi sebagai berikut :

1. Pusat perdagangan utama kota Di Margonda dengan jenis kegiatan masih bercampur termasuk kegiatan informasi dengan skala pelayanan lokal dan wilayah.
2. Pusat perdagangan dan jasa di Cinere, relatif memiliki kelengkapan dan tingkat pelayanan yang sama di Margonda bahkan lebih ditujukan untuk konsumen menengah ke atas.
3. Kawasan Cisalak yang memiliki pasar tradisional dan fasilitas toko modern yang cukup potensial untuk berkembang.
4. Disepanjang jalan Ir. H. Juanda mulai dibangunnya pusat-pusat perdagangan dan jasa, sehingga daerah lain berkeinginan untuk membuka usaha, properti dan perdagangan.
5. Kawasan simpang Akses UI – Raya Cimanggis, yang berkembang pelayanan eceran dengan skala lokal.

6. Kawasan Citayam, yang sudah mengalami rehabilitasi dan fasilitas perdagangan, pelayanan eceran dan grosir yang menampung komoditi dari daerah selatan.

4.7.1 Jaringan Jalan Raya Kota Depok

Wilayah kota Depok berada di antara pusat-pusat regional dan nasional yaitu Bandung dan Jakarta. Konsekuensinya Depok akan menjadi perlintasan sistem transportasi regional. Hal ini dapat dilihat dengan dilayaninya jalan tol Jagorawi, jalan Raya Bogor dan Parung. Disamping itu Kota Depok masuk dalam kategori kota dengan karakteristik perkotaan dan sistem metropolitan Jakarta. Sehubungan dengan hal tersebut, kota Depok memiliki karakter pola komuter cukup tinggi dengan besarnya penduduk yang bekerja di Jakarta dan sekaligus sebagai perlintasan regional wilayah belakangnya. Kendala yang dihadapi oleh kota Depok adalah rendahnya tingkat pelayanan jalan menuju Jakarta dan sebaliknya pada jam sibuk, dan kurangnya jalan alternatif dari lingkungan perumahan menuju jalan utama atau kolektor. Tidak tersedianya jalan yang memadai penghubung barat dan timur wilayah kota akibat kendala fisik (wilayah kota terbagi oleh jalan rel Kereta Api dan sungai Ciliwung) untuk mengintegrasikan kota Depok.

Pola jaringan jalan wilayah kota Depok menunjukkan pola grid atau kisi-kisi. Pola ini menunjukkan efisiensi penggunaan jalan bagi para pemakai jalan. Lintasan utara-selatan dapat dilakukan melalui jalan Margonda, Jalan Raya Bogor, dan Jalan Meruyung Raya. Lintasan barat-timur pada bagian tengah kota dapat dilakukan melalui jalan Tole Iskandar, Jalan Siliwangi, jalan Dewi Sartika, Jalan Sawangan, dan Jalan Muhtar Raya. Terlihat bahwa lintasan barat-timur yang melayani pergerakan untuk bagian selatan dan utara penduduk kota Depok belum mencukupi. Untuk meningkatkan pelayanan terhadap angkutan kota dan angkutan umum lainnya, maka di wilayah kota Depok terdapat terminal terpadu, yang memadukan antara terminal jalan raya dengan stasiun kereta api yang terletak di jalan Margonda.

Dengan adanya rencana pengembangan terminal terpadu di Citayam, maka terminal antar kota (Terminal A) dapat dialihkan pada kawasan ini sedangkan

terminal dalam kota (Terminal B). Selain itu perlu juga dikembangkan sub-sub terminal (Terminal C) pada beberapa lokasi pada bagian utara, barat dan timur kota Depok. Untuk melayani pergerakan dari kota Depok ke kawasan-kawasan di sekitar kota Depok yang berada dalam wilayah kota Jakarta dilayani oleh angkutan bus baik bus berukuran sedang maupun bus berukuran besar. Pergerakan dari kota Depok ke kota-kota lainnya yaitu ke Bekasi, Bogor, Banjar, Sukabumi, dan Pengandaran dilayani oleh bus berukuran sedang dan besar dengan jumlah armada 81 kendaraan.

Jaringan Jalan Ir. Baru H. Juanda Depok dapat dilihat pada gambar dibawah ini;



4.8 Gambaran Umum Jalan Ir. H. Juanda Depok

Pemerintah daerah kota Depok harus bekerja keras dalam upaya pembangunan infrastruktur jalan, sebagaimana yang sudah dibangun infrastruktur jalan di kota Depok adalah Jalan Baru Ir. H. Juanda yang terletak di kelurahan Baktijaya, pada kecamatan Sukmajaya, yang pembebasannya pada tahun 2002, dan pelaksanaan pada tahun 2003 sampai 2004 dengan panjang 4 km, lebar 24 meter, dan panjang ruas 1.503 km, jalan Baru Ir. H. Juanda termasuk jalan Propinsi, yang diklasifikasikan termasuk fungsi ruas jalan Arteri.

Konstruksi jalan baru Ir. H. Juanda Depok terdiri dari dua jalur yang menghubungkan antara Jalan Margonda dengan Jalan Raya Bogor. Jalan Baru Ir. H. Juanda ini merupakan jalan yang sebelumnya adalah jalan perkampungan dan masih banyaknya pohon-pohon besar, ilalang, rumput-rumput liar, rawa, danau, situ, dan masih banyak tanah kosong. Untuk pembebasan tanah dilaksanakan oleh Pemerintah Kota Depok. Pelaksanaan pembangunan jalan Baru Ir. H. Juanda Depok dimulai pada tahun anggaran (TA) 2001 sampai dengan 2003 ditangani secara sinergi oleh Pemerintah Pusat melalui Proyek Pembangunan Jalan dan Jembatan Kota Metropolitan dan Perdesaan Departemen Kimpraswil dengan Pemerintah kota Depok. Menurut Soenarno, anggaran biaya yang digunakan berdasarkan dari Anggaran Pendapatan Belanja Negara (APBN) dan Anggaran Pendapatan Belanja Daerah (APBD). Dengan pembangunan tahap pertama menghabiskan dana sekitar Rp 84.735 milyar yang bersumber dari APBN sebesar Rp 44.886 milyar dan pemerintah daerah sebesar Rp 39.848 milyar. Dana tersebut disamping untuk menyelesaikan jalan sepanjang 4 km dengan lebar 2 x 7 m juga didalamnya untuk pembangunan 5 (lima) buah jembatan pada ruas jalan tersebut.³ Adapun kelima jembatan tersebut letaknya berjauhan, yaitu 2 (dua) jembatan kurung yang terletak didekat perumahan pesona khayangan, 1 (satu) gorong – gorong terletak di dekat pesantren, 1 (satu) gorong-gorong lagi yang

³. Artikel Pusdatin : *Menkimpraswil resmikan Jalan Ir. H. Juanda – Depok*, (03/12/2003)

menghubungkan situ RRI, dan 1 (satu) jembatan yang terletak di pintu keluar jalan Baru Ir. H. Juanda (lampu merah) yang menghubungkan jalan raya Bogor. Jembatan tersebut dapat dilihat pada gambar dibawah ini;



Foto 4.1 : Jembatan di jalan Baru Ir. H. Juanda Depok

4.8.1 Peran Jalan Ir. H. Juanda Terhadap Perkembangan Kota Depok

Dengan dibangunnya Jalan Ir. H. Juanda Depok menurut fungsinya merupakan jalan arteri sekunder, yang berfungsi menghubungkan antara jalan Margonda Raya dengan Jalan Bogor Raya, sehingga dengan terbangunnya jalan tersebut diharapkan selain sebagai jalan penghubung atau alternatif untuk mengurangi kemacetan Kota Depok yang menuju ke jalan Tol Jagorawi juga berperan sebagai prasarana pengembangan kota Depok ke arah Jakarta bagian Tengah khususnya wilayah kota Depok yang dilalui jalan tersebut secara langsung.

Menurut Soenarno, Rabu (3/12/2003) jalan tersebut berfungsi untuk meningkatkan efisiensi pelayanan jasa transportasi dan distribusi serta memperpendek jarak tempuh dari koridor Barat ke Timur atau sebaliknya.

Dan menurut beliau juga dioperasikannya jalan tersebut guna menunjang peningkatan pertumbuhan ekonomi dan pengembangan wilayah kota Depok sebagai penyangga kota Metropolitan Jakarta.

4.8.2 Kondisi Fisik

Fasilitas-fasilitas umum di wilayah Kecamatan Sukmajaya, kelurahan Baktijaya kota Depok sejak adanya jalan Ir. H. Juanda Depok antara lain berkembangnya jumlah toko, warung, sekolahan, Perguruan tinggi, pesantren, tempat beribadah, restoran/rumah makan, SPBU, bengkel sepeda maupun motor, pedagang kaki lima, apotik, klinik, salon kecantikan, percetakan buku gema insani, banyaknya pedagang-pedagang seperti, pedagang tanaman hias, tembikar, kayu, dan juga dibangunnya perumahan *real estate* seperti perumahan pesona khayangan.

Oleh karena semakin ramainya perdagangan maka harga lahan atau tanah permeter disekitar Jalan Baru Ir. H. Juanda dikelompokkan sesuai dengan kondisi letaknya, sesuai informasi dari Dinas Pendapatan, pengelolaan keuangan dan aset kota Depok dengan penjelasan sebagai berikut; Jalan Ir. H. Juanda termasuk klasifikasi Jalan Penunjang, harga tanah berdasarkan peruntukkannya untuk perdagangan atau Ruko (Rumah Kontrakan) yaitu NJOP tahun 2010 adalah sebesar Rp 1.032.000 dan harga pasaran permeterinya pada tahun 2011 adalah sebesar Rp 4.500.000, sebelum adanya Jalan Baru Ir. H. Juanda letak lahan atau tanah ada dibelakang masih berupa rawa, masih banyak pepohonan, masih banyak rumput-rumput liar atau ilalang harga permeterinya hanya antara Rp 200.000 sampai Rp 300.000. Sedangkan harga tanah di jalan Margonda termasuk klasifikasi jalan utama yang peruntukkannya untuk perdagangan dan jasa berdasarkan NJOP 2010 Rp 2.925.000,- harga pasarnya sebesar Rp 6.700.000,-. Hal ini jelas terlihat perbedaannya yang cukup tinggi sebelum dan sesudah adanya jalan Ir. H. Juanda. Dan juga perbedaan antara jalan Ir. H. Juanda termasuk klasifikasi jalan penunjang sedangkan jalan Margonda Raya termasuk klasifikasi jalan utama.

Sedangkan untuk melihat kondisi fisik jalan sebelum dan sesudah adanya Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok dapat dilihat pada gambar dibawah ini;



Foto 4.2. Kondisi sebelum jalan baru

Foto 4.3 : setelah dibangun Jalan Baru

4.8.3 Letak Geografi Dan Aktivitas di Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok.

Letak geografi Jalan Baru Ir. H. Juanda di pertigaan bahu jalan dan di antara dua jembatan. Dari arah Timur sampai Barat terletak ditengah-tengah antara Jalan Margonda Raya sampai Jalan Raya Bogor, karena terletak dipertigaan bahu jalan maka oleh pengembang dijadikan *track* untuk *jogging*. Pada hari minggu jalanan menjadi semakin menyempit karena digunakan sebagai tempat parkir dan tempat untuk berjualan.



Foto 4.3. Situasi Pasar Mingguan disepanjang Jalan Baru Ir. H. Juanda

Ruang publik di Jalan Baru Ir. H. Juanda terjadi kemacetan yang luar biasa, dikarenakan setiap hari minggu pagi di sepanjang jalan tersebut dijadikan tempat atau Lokasi untuk berjualan. Lokasi jalan itu berada di jalur penghubung perumahan yang

sudah padat dihuni oleh warga Depok. Baik masyarakat umum maupun warga sekitar Depok II ini berjubel menikmati hari minggu, sehingga menghasilkan kemacetan lalu-lintas pada hari minggu.



Foto 4.4. Pasar Mingguan Menghasilkan Kemacetan di Jalan Baru Ir. H. Juanda

4.9 Komponen Aktivitas di sekitar Jalan Baru Ir. H. Juanda

Komponen atau kumpulan aktivitas di sekitar jalan Ir. H. Juanda merupakan kegiatan yang ada disepanjang jalan tersebut yaitu;

a. Pedagang

Umumnya Pedagang menggunakan lahan-lahan kosong, dan bangunan yang telah disediakan oleh pengembang. Waktu jualan bervariasi, ada yang pagi hingga malam, ada yang mulai siang sampai sore, ada yang mulai sore sampai larut malam, bahkan sampai dini hari, dari sisi bentuk berjualan, berupa kios, ruko, dan ada juga gerobak dorong.

b. Perumahan

Perumahan disekitar lokasi penelitian menjadi lokasi strategis untuk tempat membuka usaha rumah sewaan atau kos-kosan, karena saling menguntungkan kedua belah pihak, pemilik rumah mendapat penghasilan tambahan, dan bagi mahasiswa yang kos untuk menuju ke kampusnya tidak terlalu jauh, dengan biaya yang terjangkau.

c. Tempat perdagangan dan jasa

Pada koridor Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok, sebagian besar dari fungsi perumahan berubah menjadi fungsi perdagangan dan jasa, toko-toko yang ada menyediakan keperluan sehari-hari seperti barang-barang kelontong, rumah makan atau restoran, fotocopy, kafe, bengkel motor, SPBU, apotik, sorum mobil, penjual tanam hias, dan sebagainya, pertokoan umumnya buka pagi hari hingga malam (08.00 s.d 21.00)



BAB 5

ANALISIS HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN JALAN IR. H. JUANDA DEPOK

Bab ini berupa hasil dan analisa pengumpulan data primer berupa (kuesioner,wawancara dan survei langsung ke lokasi penelitian), yang dilakukan atas 2 (dua) tahap terhadap beberapa kolompok responden, bertujuan untuk mendapatkan faktor dan variabel-variabel yang berperan atau manfaat sebagai hasil adanya pembangunan jalan Baru Ir. H. Juanda Depok.

5.1. Hasil Penelitian Berdasarkan Stratifikasi Responden

Adapun tahap yang dilakukan untuk mendapatkan hasil penelitian berdasarkan stratifikasi responden terdiri dari tahap pertama dan kedua adalah sebagai berikut;

a. Tahap pertama melalui wawancara

Tahap pertama data primer khusus diberikan kepada para pakar atau ahli dibidang infrastruktur jalan baik dibidang fisik jalan maupun perencanaan program pembangunan jalan. Kelompok ini terdiri atas : Instansi Dinas Pekerjaan Umum (PU) di Pemerintah Daerah, Instansi Perencanaan Program Pembangunan Daerah (Bappeda) kota Depok, tokoh masyarakat, lurah setempat dan akademisi.

Kemudian peneliti mengadakan wawancara pertama yang diajukan untuk memperoleh gambaran dari suatu hasil pembangunan fisik jalan. Kemudian dari hasil wawancara tersebut mendapatkan gambaran berupa hasil yang telah dirasakan atau digunakan terhadap kedelapan responden. Dari delapan responden yang diwawancarai maka diperoleh data yang digunakan untuk mendesain kuesioner selanjutnya sebagai tahap kedua berdasarkan stratifikasinya, adapun stratifikasi responden tersebut merupakan persentase untuk masing-masing kelompok adalah sebagai berikut;

Tabel 5.1 Stratifikasi Responden Tahap Pertama

Stratifikasi responden	Jumlah responden	Jumlah responden/total responden	jumlah per total responden %
Instansi perencanaan program dan pembangunan daerah (Bappeda)	1	1/8	12,5%
Instansi Dinas Pekerjaan Umum (PU)	1	1/8	12,5%
Dinas Pemerintahan Daerah (Lurah setempat)	1	1/8	12,5%
Akademisi (Universitas)	5	5/8	62,5%
Jumlah	8	8/8	100 %

Hasil dari wawancara tahap pertama ini menghasilkan gambaran sebelum dan sesudah adanya Jalan Baru Ir. H. Juanda dibangun yang diidentifikasi berdasarkan masukan dari pengalaman pribadi masing-masing responden. Dan kedelapan responden ini tidak dimasukkan ke dalam jumlah sampel karena responden ini hanya sebagai masukan untuk mendapatkan gambaran wilayah penelitian saja.

b. Tahap kedua dengan pengisian kuesioner.

Kuesioner ini merupakan hasil dari saringan wawancara dan survei awal tahap pertama, bertujuan untuk memberikan kemudahan bagi responden dalam menilai variabel manfaat yang telah dinilai dan dirasakan oleh responden tahap pertama. Responden tahap kedua ini ditujukan kepada stakeholder yang membuka usaha maupun pengguna jalan Baru Ir. H. Juanda. Adapun stratifikasi responden tahap kedua terdiri atas beberapa kelompok yang dapat dilihat pada tabel 5.2 dibawah ini;

Tabel 5.2 Stratifikasi Responden Tahap Kedua

Stratifikasi responden	Jumlah responden	Jumlah responden/total responden	jumlah per total responden %
Pedagang Makanan dan Minuman	10	10/91	11%
Pedagang Tanaman Hias	20	20/91	22%
Pengusaha rumah makan dan Restoran	8	8/91	9%
Pengusaha Properti	2	2/91	2%
Usaha bisnis	1	1/91	1%
Pengguna Jalan/penduduk setempat	50	50/91	55%
Jumlah	91	91/91	100%

Komposisi responden diambil berdasarkan :

- a. Stakeholder yang berkaitan langsung terhadap "Jalan" seperti : tenaga kerja yang menggunakan jalan yang rutin dilalui atau dilewati sebagai rutinitas untuk melakukan kegiatan aktifitasnya sehari-hari.
- b. Kelompok Pelaku-pelaku ekonomi yang membuka usaha disepanjang jalan Baru Ir. H. Juanda Depok dan penduduk setempat.

5.2 Jenis Usaha dilokasi Penelitian

Seperti telah diuraikan diatas, jenis usaha dibedakan ke dalam beberapa kategori usaha guna membentuk kegiatan ekonomi. Dalam penelitian ini ditemukan jenis usaha pedagang makanan dan usaha bukan pedagang makanan. Adapun jenis usaha masing-masing dapat dibagi ke dalam unit-unit usaha yang lebih khusus untuk pedagang makanan terdiri dari pedagang makanan, minuman dan usaha rumah makan atau restoran.

Untuk jenis usaha bukan makanan dapat dibagi menjadi unit usaha properti, bisnis dan pedagang tanaman hias.

5.3 Modal Membuka Usaha dilokasi Penelitian

Modal usaha mempunyai arti penting bagi semua orang yang akan memulai bisnisnya. Modal usaha memegang peranan yang sangat penting . Karena, hal ini menjadi salah satu proses dalam investasi jangka panjang. Dalam hal ini adalah arti Modal usaha berdasarkan yang ada dilokasi penelitian adalah

modal awal yang digunakan untuk membuka usaha berdagang di jalan baru Ir. H. Juanda Depok. Modal usaha yang ada di sekitar jalan Ir. H. Juanda berdasarkan klasifikasi kegiatan yang tumbuh adalah sebagai berikut;

1. Modal usaha kelompok pedagang makanan dan minuman dalam membuka usahanya pertama kali adalah dari hasil tabungan atau dari modal pinjaman keluarga maupun saudara. Hasil survei menemukan dari seluruh pedagang makanan dan minuman, modal yang pertama kali digunakan meliputi 50% modal usaha besar lebih dari Rp 500.000,- modal usaha sedang antara Rp 300.000,- - Rp 500.000,- sekitar 30% dan modal usaha kecil antara Rp 50.000,- Rp 300.000,- sekitar 20% .

Dari kenyataan di atas sebagian besar pedagang makanan dan minuman bermodal lebih dari Rp 500.000,- , merupakan omset penjualan yang relatif tinggi, sehingga perputaran dan skala operasional juga relatif besar dapat dilihat pada tabel 5.3 dibawah ini;

Tabel 5.3 Modal awal Kelompok pedagang makanan dan minuman

Modal Dasar	Besar Modal (Rp)	Keterangan (%)
Modal besar	>Rp 500.000	50%
Modal sedang	Rp 300.000 – Rp 500.000	30%
Modal kecil	Rp 50.000 – Rp 300.000	20%

Sumber : Data primer olahan data (2011)

2. Modal usaha yang dilakukan untuk pedagang tanaman hias dalam membuka usahanya pertama kali adalah dari hasil tabungan atau dari modal pinjaman keluarga maupun saudara. Hasil survei menemukan dari seluruh pedagang tanaman hias, modal yang pertama kali digunakan meliputi 25% modal usaha besar lebih dari Rp 10.000.000,- modal usaha sedang antara Rp 5.000.000,- - Rp 10.000.000,- sekitar 50% dan modal usaha kecil antara Rp 1.000.000,- Rp 5.000.000,- sekitar 25% .

Dari kenyataan di atas sebagian besar pedagang tanaman hias yang bermodal antara Rp 5.000.000,- - Rp 10.000.000,- , merupakan omset penjualan yang relatif sedang, sehingga perputaran dan skala operasional juga relatif sedang dapat dilihat pada tabel 5.4 dibawah ini;

Tabel 5.4 Modal awal kelompok Pedagang tanaman hias

Modal Dasar	Besar Modal (Rp)	Keterangan (%)
Modal besar	>Rp 10.000.000	25%
Modal sedang	Rp 5.000.000 – Rp 10.000.000	50%
Modal kecil	Rp 1.000.000 – Rp 5.000.000	25%

Sumber : Data primer olahan data (2011)

3. Modal usaha yang dilakukan untuk pengusaha rumah makan atau restoran dalam membuka usahanya pertama kali adalah dari hasil tabungan atau dari modal pinjaman dari bank, keluarga maupun saudara. Hasil survei menemukan dari seluruh pengusaha rumah makan atau restoran adalah modal yang pertama kali digunakan meliputi 0% modal usaha besar lebih dari Rp 100.000.000,- modal usaha sedang antara Rp 50.000.000,- - Rp 100.000.000,- sekitar 50% dan modal usaha kecil antara Rp 10.000.000,- Rp 50.000.000,- sekitar 50% .

Dari kenyataan di atas sebagian besar pengusaha rumah makan dan restoran yang bermodal lumayan besar antara Rp 10.000.000,- - Rp 100.000.000,- , merupakan omset penjualan yang relatif besar, sehingga perputaran dan skala operasional juga relatif besar dapat dilihat pada tabel 5.5 dibawah ini;

Tabel 5.5 Modal awal kelompok usaha rumah makan atau restoran

Modal Dasar	Besar Modal (Rp)	Keterangan (%)
Modal besar	>Rp 100.000.000	0 %
Modal sedang	Rp 50.000.000 – Rp 100.000.000	50%
Modal kecil	Rp 10.000.000 – Rp 50.000.000	50%

Sumber : Data primer olahan data (2011)

5.4 Penghasilan Usaha dilokasi Penelitian

Penghasilan adalah jumlah yang didapatkan dari hasil perdagangan, maupun bisnis yang dijalankan lokasi penelitian .

5.4.1 Penambahan Waktu bekerja

Penambahan waktu dalam bekerja merupakan penggunaan waktu dalam bekerja sebagai pedagang dan pengusaha di lokasi penelitian yang dihitung dalam satu hari. Hal ini disebabkan oleh perubahan lingkungan yang terjadinya relokasi pada wilayah perdagangan dan juga karena harus mengejar target perolehan pendapatan sehingga responden ada penambahan waktu bekerjanya sebagai pedagang maupun pengusaha.

Berdasarkan hasil penelitian Jalan Baru Ir. H. Juanda sehingga menimbulkan dampak terhadap perubahan pendapatan, yaitu terjadinya peningkatan pendapatan para pedagang dan pengusaha yang ada disekitar wilayah Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok yang ditandai dengan semakin meningkatnya pendapatan dari masing-masing responden

Adapun perubahan penggunaan waktu dalam bekerja sebagai pedagang maupun pengusaha di lokasi penelitian sebelum dan sesudah adanya Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok yang dihitung perhari dapat dilihat pada tabel 5.6 berikut ini;

Tabel 5.6. Penambahan waktu bekerja sebagai pedagang maupun pengusaha

No.	Jumlah waktu yang digunakan dalam bekerja	Sebelum ada Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok		Sesudah ada Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok	
		(f)	(%)	(f)	(%)
1.	< 5 jam/hari	7	70	8	21
2.	6-8 jam/hari	3	30	25	66
3.	7-10 jam/hari	0	0	5	13
4.	10-12 jam/hari	0	0	0	0
5.	> 12 jam/hari	0	0	0	0
	Jumlah	10	100	38	100

Sumber : Hasil olahan data primer , 2011

Tabel 5.6 di atas menunjukkan bahwa jumlah responden yang menggunakan waktunya dalam bekerja sebagai pedagang dan pengusaha sebelum ada jalan Baru Ir. H. Juanda berdasarkan hasil survei dilokasi penelitian yang kurang dari 5 jam/hari sejumlah 7 responden atau 70% dan yang menggunakan penambahan waktu antara 6-8 jam/hari sejumlah 3 responden atau 30%, dikarenakan sebelum adanya jalan aktivitas perdagangan dilokasi penelitian masih mengandalkan pembeli dari perumahan yang disekitar wilayah tersebut, dan juga sebelum dibangunnya jalan itu keadaannya masih sepi, lahan yang ada

belum produktif, sehingga mereka belum berniat untuk mendirikan maupun membuka usaha disekitar lahan sebelum dibangunnya jalan, tetapi setelah dibangunnya jalan, maka mulai tumbuhlah aktifitas perdagangan dan bisnis karena dengan adanya Jalan baru tersebut semakin ramai sehingga para pedagang dan pelaku bisnis melakukan penambahan jam dalam perdagangannya yaitu sebagai berikut; yang kurang dari 5 jam/hari sejumlah 8 responden atau 21%, sedangkan jumlah responden yang menggunakan waktunya dalam bekerja sebagai pedagang atau pengusaha antara 6 sampai 8 jam/hari sejumlah 25 responden atau 66 % , sedangkan yang menggunakan waktunya antara 7-10 jam/hari sebanyak 5 responden atau 13%.

Secara keseluruhan dapat disimpulkan bahwa telah terjadi perubahan terhadap waktu dalam bekerja sebagai kelompok pedagang maupun pengusaha yang berada di lokasi penelitian dengan adanya Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok yang dihitung dalam satu hari. Hal ini terjadi karena sebagian dari responden pedagang ataupun pengusaha setelah adanya Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok yang cukup ramai sehingga responden mendapatkan penghasilan yang lumayan untuk kebutuhan hidupnya dan adanya desakan ekonomi untuk mengejar target jumlah rata-rata penghasilan pedagang maupun pengusaha dalam memperoleh omset untuk memenuhi kebutuhan hidupnya sehari-hari.

Perubahan pertumbuhan ekonomi responden merupakan dampak sekunder atau dampak lebih lanjut dari semakin meningkatnya pendapatan perkapita dari masing-masing para pedagang seperti; pengusaha rumah makan atau restoran, pedagang tanaman hias, pedagang makanan dan minuman, pengusaha properti kesemuanya itu merupakan komoditas jual bagi responden.

Peneliti mengelompokkan kegiatan responden dalam melakukan kegiatan atau aktivitas sehari – harinya berdasarkan jenis usaha dan perdagangannya. Karena keterbatasan data yang didapatkan oleh peneliti, maka peneliti hanya dapat mengelompokkan para pedagang di lokasi penelitian menjadi 3 kelompok pedagang yaitu pengusaha rumah makan atau restoran, pedagang tanaman hias dan pedagang makanan dan minuman. Walaupun masih banyak lagi kegiatan yang tumbuh disepanjang lokasi penelitian, tetapi peneliti hanya dapat mengelompokkan menjadi 3 kelompok saja. Adapun alasannya dikarenakan dari

sebagian besar dari 3 kelompok responden yang menjadi sampel penelitian adalah yang terbanyak jumlahnya di lokasi penelitian, sehingga untuk membandingkan pendapatan rata-ratanya dapat dihitung.

Dari ketiga kelompok responden mengatakan bahwa meningkatnya perolehan hasil penjualan tersebut merupakan dampak dari keberadaan Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok yang mengakibatkan terjadinya kenaikan pendapatan perkapita terutama pada bagian Tengah kota Depok. Sehingga terjadi perubahan jumlah perolehan hasil usaha properti maupun pedagang

Aspek perubahan jumlah perolehan hasil dari usaha properti maupun pedagang merupakan perubahan jumlah rata-rata responden dalam memperoleh komoditas hasil penjualan yang diperoleh dari usahanya sebagai pedagang, maupun bisnis sesudah adanya Jalan Baru Ir. H. Juanda yang dihitung dalam satu hari. Keberadaan Jalan Baru Ir. H. Juanda telah berdampak positif yang ditandai dengan meningkatnya hasil dari perdagangan maupun bisnis yang dilakukan oleh responden di lokasi penelitian.

Oleh karena itu untuk memudahkan penelitian maka peneliti membagi menjadi 3 kelompok kegiatan para responden yaitu sebagai berikut ;

5.4.2 Pendapatan Bersih Kelompok pedagang maupun Pengusaha

Peneliti mengelompokkan pendapatan bersih dari responden dalam melakukan kegiatan atau aktivitas sehari – harinya berdasarkan jenis usaha dan pedagangannya. Karena keterbatasan data yang didapatkan oleh peneliti, maka peneliti hanya dapat mengelompokkan para pedagang di lokasi penelitian menjadi 3 kelompok pedagang yaitu pengusaha rumah makan atau restoran, pedagang tanaman hias dan pedagang makanan dan minuman.

1. Kelompok pengusaha restoran atau rumah makan

Pedapatan bersih dari kelompok pengusaha restoran atau rumah makan yaitu pendapatan yang diperoleh dari hasil penjualannya berdasarkan hari sebelum dan sesudah adanya jalan Baru Ir. H. Juanda dapat dilihat pada tabel 5.7 dibawah ini;

Tabel 5.7 Pendapatan bersih kelompok pengusaha restoran atau rumah makan

No.	Pendapatan bersih dalam satu hari	Sebelum Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok		Sesudah Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok	
		Frekuensi (f)	Persentase (%)	Frekuensi (f)	Persentase (%)
1.	< 500.000 Rp/hari	2	100	0	0
2.	500.000 – 1.000.000 Rp/hari	0	0	2	25
3.	1.500.000 – 3.500.000 Rp/hari	0	0	4	50
4.	4.000.000 - 5.000.000 Rp/hari	0	0	0	0
5.	> 5.000.000 Rp/hari	0	0	2	25
	Jumlah	2	100	8	100

Sumber : Hasil olahan data primer , 2011

Tabel 5.7 di atas menunjukkan sebelum dibangunnya jalan Baru Ir. Juanda ada aktifitas tetapi hanya sedikit yaitu pengusaha rumah makan dan restoran hanya berjumlah 2 responden atau 100% dari jumlah 2 responden dan pendapatan bersihnya kurang dari Rp 500.000/hari, tetapi setelah dibangunnya Jalan Ir. H. Juanda maka jumlah rata-rata pendapatan bersih responden dalam satu hari yang penghasilannya antara Rp 500.000 sampai Rp 1.000.000,- sebanyak 2 responden atau 25 % apabila di jumlahkan selama 1 bulan penuh adalah sebesar Rp 30.000.000 perbulan, pendapatan ini dihitung berdasarkan jumlah hari dalam satu bulan tapi kadang-kadang pendapatan bersihnya bila dihitung berdasarkan bulan ada yang hanya pendapatan bersihnya sebesar Rp 15.000.000 perbulan, dari jumlah 8 responden, kemudian yang memperoleh rata-rata pendapatan bersihnya antara Rp 1.500.000 sampai Rp 3.500.000 sebanyak 4 responden atau 50% jika dijumlahkan Rp 105.000.000 perbulan, tetapi ada yang hanya sebesar Rp 60.000.000 perbulan sehingga pendapatan rata-rata bersihnya tidak berdasarkan sebulan penuh. Dan yang memperoleh pendapatan bersihnya rata-rata lebih dari Rp 5.000.000,- sebanyak 2 orang atau 25 % atau jika dijumlahkan dalam satu bulan penuh sebesar Rp 150.000.000.

Menurut sebagian besar responden sebagai pengusaha restoran maupun rumah makan sejak adanya Jalan Baru Ir. H. Juanda usaha mereka berkembang

sehingga pendapatannya cukup lumayan dari hasil penjualannya dibandingkan sebelum adanya Jalan Baru Ir. H. Juanda yang membuka usaha rumah makan atau restoran hanya sedikit saja, karena mereka beranggapan bahwa sebelum dibangunnya jalan untuk membuka usaha rumah makan atau restoran takut tidak ada pembelinya. dan juga karena sebelum dibangunnya jalan baru, lokasinya masih sepi, dan masih banyaknya pepohonan dan rumput-rumput ilalang, tidak dilewati oleh kendaraan umum, dan juga masih jarang penduduknya.

Dengan demikian secara keseluruhan dapat disimpulkan bahwa jumlah rata-rata pendapatan bersih dari hasil penjualannya yang diperoleh dalam satu hari pada kelompok pengusaha restoran maupun rumah makan setelah ada Jalan Baru Ir. H. Juanda di lokasi penelitian menunjukkan pendapatan yang cukup signifikan. Sesuai dengan realita di lokasi penelitian yang menunjukkan bahwa sebagian dari hasil penjualan tersebut mendapatkan keuntungan.

2. Kelompok pedagang tanaman hias

Pendapatan bersih dari kelompok pedagang tanaman hias adalah hasil dari pendapatannya yang dihitung dalam satu hari sebelum dan sesudah adanya Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok dapat dilihat pada tabel 5.8 berikut ini :

Tabel 5.8 Pendapatan bersih kelompok pedagang tanaman hias

No.	Jumlah rata-rata perolehan pendapatan bersih dalam satu hari	Sebelum ada Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok		Sesudah ada Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok	
		Frekuensi (f)	Persentase (%)	Frekuensi (f)	Persentase (%)
1.	< Rp 100.000	7	100	1	5
2.	Rp 100.000 – Rp 300.000	0	0	4	20
3.	Rp 300.000 – Rp 450.000	0	0	11	55
4.	Rp 500.000 – Rp 750.000	0	0	0	0
5.	> 750.000	0	0	4	20
	Jumlah	7	100	20	100

Sumber : Hasil olahan data primer , 2011

Tabel 5.8 di atas menunjukkan bahwa jumlah rata-rata pendapatan bersih yang diperoleh responden dalam satu hari yang pendapatannya kurang dari Rp 100.000 hanya ada 7 responden atau 100 % dari jumlah 7 responden, karena sebelum ada Jalan Baru Ir. H. Juanda tidak banyak usaha pedagang tanaman hias dibuka, tetapi setelah adanya jalan Baru Ir. H. Juanda maka tumbuhlah usaha tanaman disekitar wilayah penelitian yaitu sebanyak 20 pedagang atau 100 % dengan jumlah pendapatannya yang bervariasi yang didapatkan oleh responden sesudah ada Jalan Baru Ir. H. Juanda tersebut, sebelum adanya jalan Baru Ir. H. Juanda hanya ada 7 pedagang tanaman hias setelah adanya jalan Baru Ir. H. Juanda meningkat menjadi 20 pedagang tanaman hias, sehingga pedagang tanaman hias bertambah sebanyak 13 pedagang dengan pendapatan bersih perharinya bervariasi, tetapi rata-rata pendapatan bersih perhari setelah adanya jalan Baru Ir. H. Juanda yang kurang dari Rp 100.000,- sebanyak 1 responden atau 5%, kemudian pendapatan bersihnya berkisar antara Rp 100.000 sampai Rp 300.000 perhari, yaitu sebanyak 4 responden atau 20 % dari jumlah 20 responden, kemudian penghasilan yang berkisar antara Rp 300.000 sampai Rp 450.000 sebanyak 11 responden atau 55 %, setelah itu kelompok pendapatan bersihnya rata-rata yang berkisar lebih dari Rp 750.000,- sebanyak 4 responden atau 20 % dari jumlah 20 responden.

Menurut sebagian besar responden sebagai pedagang tanaman hias sejak adanya Jalan Baru Ir. H. Juanda. terdapat peningkatan pendapatan perkapita dari hasil penjualannya dibandingkan sebelum adanya Jalan Ir. H. Juanda.

Dengan demikian secara keseluruhan dapat disimpulkan bahwa jumlah rata-rata pendapatan bersih yang diperoleh dalam satu hari pada kelompok pedagang tanaman hias setelah ada Jalan Baru Ir. H. Juanda di lokasi penelitian menunjukkan peningkatan yang cukup signifikan. Sesuai dengan realita di lokasi penelitian yang menunjukkan bahwa sebagian dari hasil penjualan tersebut bertambah keuntungannya dibanding sebelum adanya Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok, tetapi dengan bertambahnya pedagang tanaman hias yang ada disepanjang jalan Baru Ir. H. Juanda para pedagang saling bersaing untuk memikat hati para pembeli.

3. Kelompok pedagang makanan dan minuman

Pendapatan bersih dari kelompok pedagang makanan dan minuman yang dihitung dalam satu hari sebelum dan sesudah adanya Jalan Ir. H. Juanda Depok dapat dilihat pada tabel 5.9 berikut ini :

Tabel 5.9 Pendapatan bersih kelompok pedagang makanan dan minuman

No.	Jumlah rata-rata perolehan pendapatan bersih dalam satu hari	Sebelum Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok		Sesudah Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok	
		Frekuensi (f)	Persentase (%)	Frekuensi (f)	Persentase (%)
1.	< Rp 50.000	0	0	1	10
2.	Rp 50.000 – Rp 100.000	2	67	1	10
3.	Rp 150.000 – Rp 200.000	1	33	2	20
4.	Rp 200.000 – Rp 250.000	0	0	1	10
5.	> 250.000	0	0	5	50
	Jumlah	3	100	10	100

Sumber : Hasil olahan data primer , 2011

Tabel 5.9 di atas menunjukkan sebelum ada jalan jumlah rata-rata penjualan yang diperoleh responden dalam satu hari yang penghasilannya antara Rp 50.000 – Rp 100.000,- sebanyak 2 responden atau 67% sedangkan yang penghasilannya antara Rp 150.000 – Rp 200.000 sebanyak 1 responden atau 33%, tetapi setelah adanya jalan baru penghasilan yang kurang dari Rp 50.000 hanya ada 1 responden atau 10 % dari jumlah 10 responden, kemudian yang pendapatan bersihnya antara Rp 50.000,- sampai Rp 100.000,- sejumlah 1 responden atau 10 %, yang penghasilannya antara Rp 150.000 sampai Rp 200.000 sejumlah 2 responden atau 20 %, setelah itu responden yang pendapatan bersihnya antara Rp 200.000 – Rp 250.000 sebanyak 2 responden atau 20% dan penghasilan bersihnya lebih dari Rp 250.000,- sejumlah 5 responden atau 50 %. Hal ini dapat dilihat perbedaan sebelum adanya jalan tersebut dibandingkan setelah adanya jalan baru.

Menurut sebagian besar responden sebagai pedagang makanan dan minuman sebelum adanya jalan baru, mereka sudah berjualan terlebih dulu, tetapi hasil dari penjualan makanan dan minuman itu pendapatannya tidak sebanyak

setelah adanya jalan baru . Dan semenjak adanya Jalan Baru Ir. H. Juanda, penghasilan mereka cukup lumayan, karena selama ini penghasilan dari pedagang makanan dan minuman tidak bisa untuk membeli apa-apa, tetapi setelah adanya jalan Baru Ir. H. Juanda mereka dapat membeli sebuah kendaraan bermotor yang dipergunakan sebagai kendaraan operasionalnya dari hasil usaha dagang makanan dan minuman mendapatkan keuntungan untuk memenuhi kebutuhan hidupnya.

Dengan demikian secara keseluruhan dapat disimpulkan bahwa jumlah rata-rata penjualan yang diperoleh dalam satu hari pada kelompok pedagang makanan dan minuman setelah ada Jalan Baru Ir. H. Juanda di lokasi penelitian menunjukkan pendapatan bersih yang cukup lumayan. Sesuai dengan realita di lokasi penelitian yang menunjukkan bahwa sebagian dari hasil penjualan tersebut mendapatkan keuntungan dibanding sebelum adanya Jalan Ir. H. Juanda Depok.

5.4.3 Biaya Operasional Kelompok Pedagang dan Pengusaha

Kemudian peneliti ingin mengetahui dampak dari perubahan jumlah rata-rata biaya operasional yang dikeluarkan terhadap perubahan jumlah rata-rata penghasilan yang diperoleh dalam bekerja sebagai pengusaha rumah makan atau restoran sebelum dan sesudah adanya Jalan Baru Ir. H. Juanda yang dihitung dalam satu hari yang dikelompokkan menjadi 3 yaitu kelompok usaha rumah makan atau restoran, pedagang tanaman hias dan pedagang makanan dan minuman adalah sebagai berikut;

1. Kelompok pengusaha rumah makan atau restoran

Kelompok ini menggunakan biaya operasional dalam membuka usahanya dalam satu hari dapat dilihat pada tabel 5.10 dibawah ini;

Tabel 5.10. Biaya operasional kelompok pengusaha rumah makan atau restoran

No.	Jumlah rata-rata biaya operasional dalam satu hari	Sebelum Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok		Sesudah Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok	
		(f)	(%)	(f)	(%)
1.	< Rp 500.000,- /hari	2	100	1	12.5
2.	Rp 500.000 – 750.000/ hari	0	0	4	50
3.	Rp 800.000 - 1.050.000 /hari	0	0	2	25
4.	Rp 1.100.000 – Rp 1.250.000	0	0	0	0
5.	> Rp 1.250.000 /hari	0	0	1	12.5
	Jumlah	2	100	8	100

Sumber : Hasil olahan data primer , 2011

Tabel 5.10 di atas menunjukkan bahwa pada responden yang menggunakan biaya operasional dalam membuka usaha sebagai pengusaha restoran atau rumah makan dengan jumlah kurang dari Rp 500.000 / hari sebelum adanya jalan sebanyak 2 responden atau 100% dari jumlah 2 responden dan sesudah adanya Jalan Baru Ir. H. Juanda sebanyak 1 responden atau 12.5%

Kemudian responden yang menggunakan biaya operasional setelah adanya jalan Baru dengan jumlah rata-rata antara Rp 500.000 – 750.000/hari sebanyak 4 responden atau 50%, kemudian responden yang menggunakan biaya operasionalnya antara Rp 800.000 – Rp 1.050.000 sebanyak 2 responden atau 25% dan responden yang menggunakan biaya operasional lebih dari Rp 1.250.000. sebanyak 1 orang atau 12.5%,

Secara keseluruhan, maka dapatlah dikatakan bahwa telah terjadi perubahan peningkatan jumlah rata-rata biaya operasional yang membuka usaha restoran atau rumah makan terutama responden yang menggunakan modal yang lebih besar. Adapun indikator peningkatan ini juga menjadi petunjuk bahwa adanya Jalan Baru Ir. H. Juanda dapat memperoleh penghasilan atau keuntungan sesuai dengan jumlah rata-rata biaya operasional pada responden kelompok usaha restoran atau rumah makan. Hal ini terjadi karena jumlah rata-rata penghasilan yang diterima harus dipotong terlebih dahulu dengan penambahan biaya operasional tersebut, sehingga responden memperoleh keuntungan bersihnya saja.

2. Kelompok Pedagang tanaman hias

Kemudian peneliti ingin mengetahui dampak dari perubahan jumlah rata-rata biaya operasional yang dikeluarkan terhadap perubahan jumlah rata-rata penghasilan yang diperoleh dalam membuka usaha sebagai kelompok pedagang tanaman hias sebelum dan sesudah adanya Jalan Baru Ir. H. Juanda yang dihitung dalam satu hari dapat dilihat pada tabel 5.11 berikut ini;

Tabel 5.11. Perubahan biaya operasional kelompok pedagang tanaman hias

No.	Jumlah rata-rata operasional dalam satu hari	Sebelum Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok		Sesudah Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok	
		(f)	(%)	(f)	(%)
1.	< Rp 250.000,- /hari	7	100	2	10
2.	Rp 300.000 – Rp 500.000/ hari	0	0	4	20
3.	Rp 550.000 – 750.000 /hari	0	0	4	20
4.	Rp 800.000 – Rp 1.000.000/hari	0	0	0	0
5.	> Rp 1.000.000 /hari	0	0	10	50
	Jumlah	7	100	20	100

Sumber : Hasil olahan data primer , 2011

Tabel 5.11 di atas menunjukkan bahwa pada responden yang menggunakan biaya operasional dalam membuka usaha sebagai pedagang tanaman hias dengan jumlah kurang dari Rp 250.000 / hari sebelum adanya Jalan Baru Ir. H. Juanda sebanyak 7 responden atau 100% tetapi setelah adanya Jalan Baru Ir. H. Juanda terjadi penurunan menjadi 2 responden atau 10 %.

Penurunan jumlah responden terhadap biaya operasional dikarenakan adanya perubahan setelah adanya jalan Baru Ir. H. Juanda, para pembeli terutama yang melewati jalan tersebut banyak yang mampir dilokasi penelitian, terutama pada hari Sabtu dan Minggu, sehingga biaya operasional yang dibutuhkan bertambah banyak dibandingkan dengan sebelum jalan tersebut dibangun.

Sebaliknya pada responden yang menggunakan biaya operasional dengan jumlah rata-rata antara Rp 300.000 – 500.000/hari sebanyak 0 responden atau 0 % setelah ada jalan baru Ir. H. Juanda Depok sebanyak 4 responden atau 20%, kemudian yang menggunakan biaya operasionalnya antara Rp 550.000 – Rp 750.000 sebanyak 4 responden atau 20% dan responden yang menggunakan biaya operasional lebih dari Rp 1.000.000 sebelum adanya jalan Baru Ir. H. Juanda Depok sebanyak 0 responden atau 0 %, setelah adanya Jalan Baru Ir. H. Juanda sebanyak 10 responden atau sebanyak 50 %

Secara keseluruhan, maka dapatlah dikatakan bahwa telah terjadi perubahan yang menunjukkan peningkatan jumlah rata-rata biaya operasional bagi pengusaha yang membuka usaha sebagai pedagang tanaman hias terutama responden yang menggunakan modal yang lebih besar. Adapun indikator peningkatan ini juga menjadi petunjuk bahwa setelah adanya Jalan Baru Ir. H.

Juanda penghasilan responden juga meningkat dengan naiknya jumlah rata-rata biaya operasional pada responden kelompok pedagang tanaman hias.

3. Kelompok Pedagang Makanan dan Minuman

Kemudian peneliti ingin mengetahui dampak dari perubahan jumlah rata-rata biaya operasional yang dikeluarkan terhadap perubahan jumlah rata-rata penghasilan yang diperoleh dalam membuka usaha sebagai kelompok pedagang makanan dan minuman sebelum dan sesudah adanya Jalan Baru Ir. H. Juanda yang dihitung dalam satu hari dapat dilihat pada tabel 5.12 berikut ini;

Tabel 5.12. biaya operasional kelompok pedagang makanan dan minuman

No.	Jumlah rata-rata operasional dalam satu hari	Sebelum Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok		Sesudah Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok	
		(f)	(%)	(f)	(%)
1.	< Rp 30.000	1	33.33	0	0
2.	Rp 30.000 – Rp 50.000	1	33.33	1	10
3.	Rp 50.000 – Rp 80.000	1	33.33	5	50
4.	Rp 80.000 – Rp 100.000	0	0	1	10
5.	> Rp 100.000	0	0	3	30
	Jumlah	3	100	10	100

Sumber : Hasil olahan data primer , 2011

Tabel 5.12 di atas menunjukkan bahwa pada responden yang menggunakan biaya operasional dalam membuka usaha sebagai pedagang makanan dan minuman yang kurang dari Rp 30.000 sebanyak 1 responden atau 33.33% dengan jumlah antara Rp 30.000 sampai Rp 50.000/hari sebelum adanya Jalan Baru Ir. H. Juanda sebanyak 1 responden atau 33.33%, kemudian yang menggunakan biaya antara Rp 50.000 – Rp 80.000 sebanyak 1 responden atau 33.33% , setelah adanya Jalan Baru Ir. H. Juanda terjadi perubahan yaitu yang menggunakan biaya antara Rp 30.000 – Rp 50.000 sebanyak 1 responden atau 10 % , kemudian yang menggunakan biaya operasional antara Rp 50.000 – Rp 80.000 sebanyak 5 responden 50% , setelah itu yang menggunakan biaya operasional antara Rp 80.000 – Rp 100.000 sebanyak 1 responden atau 10% dan yang menggunakan biaya operasional yang lebih dari Rp 100.000 sebanyak 3 responden atau 30% dari jumlah 10 responden. Hal ini dikarenakan yang melewati jalan tersebut banyak yang mampir dilokasi penelitian, terutama pada hari Sabtu

dan Minggu, sehingga biaya operasional yang dibutuhkan bertambah sehingga berpengaruh terhadap biaya operasionalnya.

Secara keseluruhan, maka dapatlah dikatakan bahwa telah terjadi perubahan yang menunjukkan peningkatan jumlah rata-rata dalam menggunakan biaya operasional yang membuka usaha sebagai pedagang makanan dan minuman terutama responden yang menggunakan modal yang lebih besar. Adapun indikator peningkatan ini juga menjadi petunjuk bahwa dengan adanya Jalan Baru Ir. H. Juanda responden mendapatkan penghasilan dibandingkan sebelum Jalan Baru Ir.H. Juanda tersebut dibangun penghasilannya tidak cukup untuk memenuhi kebutuhan hidupnya.

Adapun jumlah rata-rata perolehan penghasilan yang diikuti dengan semakin meningkatnya biaya operasional dalam satu hari yang terjadi dengan adanya Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok berdampak atau mempengaruhi terhadap perubahan pendapatan sebagian kelompok pedagang dan pengusaha pada kurun waktu yang sama

Dengan demikian, penghasilan yang diperoleh dari hasil penjualan sebagai pedagang dan pengusaha cukup mencukupi kebutuhan hidup keluarganya sehari-hari.

Untuk aspek sekarang harga-harga kebutuhan pokok yang mereka konsumsi setiap hari terus meningkat seiring dengan kenaikan harga dari komoditas hasil penjualan. Hal ini berdampak terhadap pola konsumsi kebutuhan hidup keluarga sehari-hari.

5.4.4 Pengaruh Penghasilan Terhadap Kebutuhan Hidup

Pengaruh penghasilan untuk memenuhi kebutuhan hidupnya dalam membuka usaha di lokasi penelitian yaitu jumlah rata-rata perolehan penghasilan responden dalam satu hari terhadap kebutuhan hidup keluarganya sehari-hari dari kelompok pedagang dan pengusaha sebelum sesudahnya adanya Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok dapat dilihat pada tabel 5.13 dibawah ini:

Tabel 5.13 Perbandingan penghasilan terhadap kebutuhan sehari-hari

No.	Penghasilan terhadap kebutuhan sehari-hari	Sebelum Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok		Sesudah Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok	
		(f)	(%)	(f)	(%)
1.	Sangat Mencukupi sekali	0	0	3	8
2.	Mencukupi	5	13	30	79
3.	Kurang mencukupi	15	40	5	13
4.	Sangat Tidak mencukupi	18	47	0	0
	Jumlah	38	100	38	100

Sumber : Hasil olahan data primer , 2011

Tabel 5.13 di atas menunjukkan bahwa sebelum adanya jalan Baru Ir. H. Juanda pada responden yang rata-rata penghasilan sangat mencukupi sekali untuk kebutuhan keluarganya sehari-hari tidak ada, yang penghasilannya mencukupi sebanyak 5 responden atau 13%, kemudian yang penghasilannya kurang mencukupi sebanyak 15 responden atau 40% dan penghasilannya yang sangat tidak mencukupi sebanyak 18 responden atau 47 %, sedangkan setelah adanya jalan baru penghasilan yang sangat mencukupi sekali sebanyak 3 responden atau 8% , kemudian penghasilannya yang mencukupi sebanyak 30 responden atau 79% dan penghasilan yang kurang mencukupi sebanyak 5 responden atau 13% . Hal ini dapat dijelaskan bahwa konsumsi biaya hidup keluarga sehari-hari yang terus meningkat menjadi pemicu sehingga kebutuhan dasar tersebut semakin tidak terpenuhi, tetapi dengan adanya jalan Baru Ir. H. Juanda maka responden merasa bersyukur walaupun pendapatannya tidak terlalu besar dengan bertambahnya pendapatan sehari-hari untuk memenuhi kebutuhan hidupnya yang terus meningkat. Bila dilihat dari table frekuensi distribusi sebelum adanya jalan baru Ir. H. Juanda penghasilannya tidak mencukupi hanya 43%, setelah adanya jalan baru penghasilannya sangat mencukupi sekitar 84%.

5.4.5 Persepsi Responden Terhadap Perubahan Penghasilan

Setelah itu peneliti mensurvei ke lokasi penelitian untuk mengetahui lebih jelasnya mengenai persepsi responden dari 3 kelompok pedagang yaitu pedagang tanaman hias, pedagang makanan dan minuman, pengusaha rumah makan dan restoran yang membuka usaha di sekitar wilayah penelitian, pelaku bisnis properti dan pengguna jalan sesudah adanya Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok menurut

perubahan jumlah kelompok pedagang, pengusaha maupun pengguna jalan apakah berdampak atau tidak dapat dilihat pada tabel 5.14 berikut ini;

Tabel 5.14 Persepsi responden terhadap perubahan jumlah hasil penjualan

No.	Persepsi responden terhadap perubahan hasil penjualan	Sesudah ada Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok					
		pedagang (f)	Persentase (%)	Bisnis properti	Persentase (%)	Pengguna Jalan	Persentase (%)
1.	Berdampak sekali	25	66	3	100	35	70
2.	Berdampak	8	21	0	0	14	28
3.	cukup Berdampak	0	0	0	0	0	0
4.	Kurang berdampak	5	13	0	0	1	2
5.	Tidak berdampak sekali	0	0	0	0	0	0
	Jumlah	38	100	3	100	50	100

Sumber : Hasil olahan data primer , 2011

Tabel 5.14 di atas menunjukkan bahwa sebagian besar responden dari 3 kelompok pedagang, pengusaha properti dan pengguna jalan yang menjadi sampel penelitian mengatakan bahwa Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok merupakan faktor penyebab utama telah berdampak sekali terhadap peningkatan jumlah rata-rata perolehan hasil perdagangan di lokasi penelitian, yaitu sebanyak 25 orang pada responden kelompok pedagang atau 66 % dari jumlah 38 orang. Begitupula dengan usaha bisnis properti responden yang menyatakan berdampak sekali dengan adanya Jalan Baru Ir. H. Juanda sebanyak 3 responden atau 100 % dari jumlah 3 responden. Kemudian kelompok pengguna jalan yang menyatakan berdampak sekali setelah adanya jalan baru sebanyak 35 responden atau 70% , yang menyatakan berdampak dari kelompok pedagang sebanyak 8 responden atau 21% dari kelompok pengguna jalan sebanyak 14 responden atau 28% yang menyatakan kurang berdampak dari kelompok pedagang berjumlah 5 responden atau 13% dan yang menyatakan kurang berdampak dari kelompok pengguna jalan sebanyak 1 responden atau 2%. Hal ini terlihat bahwa sebagian besar dari jumlah 90 responden dengan adanya jalan baru itu berdampak sekali terhadap kegiatannya untuk beraktifitas sehari-harinya.

B. Pengguna Jalan (*Aksesibilitas*)

Jumlah responden dari berbagai jenis pekerjaan yang menggunakan jalan di lokasi penelitian sebelum dan sesudah adanya jalan Ir. H. Juanda Depok untuk mencapai aktivitasnya sehari-hari dapat dilihat pada tabel 5.15 dibawah ini;

Tabel 5.15 Jumlah responden yang menggunakan jalan

No.	Rata-rata yang menggunakan jalan Ir. H. Juanda Depok	Sebelum Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok		Sesudah Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok	
		(f)	(%)	(f)	(%)
1.	< 2 kali/minggu	30	60	2	4
2.	3-4 kali/minggu	5	10	3	6
3.	5 – 6 kali/minggu	5	10	15	30
4.	7- 8kali/minggu	5	10	10	20
5.	> 9 kali/minggu	5	10	20	40
	Jumlah	50	100	50	100

Sumber : Hasil olahan data primer , 2011

Dari tabel 5.15 di atas menunjukkan bahwa jumlah responden yang menggunakan jalan sebelum adanya jalan Ir. H. Juanda dalam seminggu yang kurang dari 2 kali dalam seminggu sebanyak 30 responden atau 60 % sedangkan setelah adanya jalan baru menurun menjadi 2 orang atau 4 %, penurunan ini disebabkan karena dengan adanya Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok paling sedikit menggunakan jalan tersebut yaitu lebih dari 3-4 kali dalam seminggu sebanyak 5 responden atau 10% dari jumlah responden keseluruhan yaitu sebanyak 50 responden sedangkan yang menggunakan jalan antara 5-6 kali/minggu sebanyak 5 responden atau 10%. Sedangkan yang menggunakan jalan 7-8 kali/minggu sebelum adanya jalan sebanyak 5 responden atau 10%, dan setelah adanya jalan baru sebanyak 10 responden atau 20%. Dan yang pengguna jalan yang lebih dari 9 kali/minggu sebanyak 5 responden atau 10%. Sedangkan setelah adanya jalan baru yang menggunakan jalan lebih dari 9 kali/minggu sebanyak 20 responden atau 40%. Adapun alasan dari responden karena sebelum adanya jalan Baru Ir. H. Juanda tersebut akses untuk menuju jalan Margonda memerlukan waktu yang agak lama sehingga para responden jarang melewati jalan setapak tersebut, tetapi setelah adanya jalan Baru Ir. H. Juanda akses menuju ke Jalan Margonda lebih lebih cepat sampai dan memerlukan waktu yang lebih singkat.

Secara keseluruhan maka dapat disimpulkan bahwa telah terjadi perubahan penggunaan jalan terhadap responden di lokasi penelitian sebelum dan sesudah

adanya Jalan Baru Ir. H. Juanda yang dihitung dalam satu minggu. Tetapi tidak terjadi perubahan yang signifikan karena adanya beberapa faktor seperti terdapatnya responden yang bekerja sebagai karyawan yang memang tidak melewati Jalan Baru Ir. H. Juanda tersebut dikarenakan para responden tidak mempunyai kendaraan pribadi, dan mereka menggunakan kendaraan umum, sementara jalan Baru Ir. H. Juanda tersebut belum di perbolehkannya angkot masuk ke jalan tersebut.

Sedangkan waktu perjalanan yang digunakan oleh responden untuk mencapai aktivitas kegiatan sehari-hari dapat dilihat pada tabel 5.16 dibawah ini;

Tabel 5.16. jumlah responden yang menggunakan waktu perjalanan

No.	Jumlah yang menggunakan waktu perjalanan di lokasi penelitian	Sebelum Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok		Sesudah Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok	
		(f)	(%)	(f)	(%)
1.	< 30 menit/hari	0	0	35	70
2.	30-45 menit/hari	0	0	10	20
3.	46-65 menit/hari	5	10	2	4
4.	66-90 menit/hari	20	40	3	6
5.	> 90 menit/hari	25	50	0	0
	Jumlah	50	100	50	100

Sumber : Hasil olahan data primer , 2011

Dari tabel 5.16 di atas menunjukkan bahwa jumlah responden yang menggunakan waktu tempuh sebelum adanya jalan Baru Ir. H. Juanda yang kurang dari 30 menit adalah sebanyak 0 responden sedangkan setelah adanya jalan Ir. H. Juanda berjumlah 35 orang atau 70%. Sedangkan jumlah responden yang menggunakan waktu antara 46-65 menit sebelum adanya jalan Ir. H. Juanda sebanyak 5 orang atau 10 % setelah adanya Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok responden yang melewati jalan tersebut sebanyak 2 orang atau 4 % dikarenakan mereka dari arah Margonda menuju ke Tol Cibubur, dimana di jalan Margonda tersebut sangat padat dan macet sehingga memerlukan waktu yang lebih lama. Jumlah responden yang menggunakan waktu antara 66 sampai 90 menit sebelum adanya jalan Baru Ir. H. Juanda sejumlah 20 orang atau 40 % sedangkan setelah adanya jalan Baru Ir. H. Juanda menurun menjadi sejumlah 3 orang atau 6 %, begitupun dengan jumlah responden yang menggunakan waktu lebih dari 90

menit sebelum adanya jalan baru sebanyak 25 responden setelah adanya jalan ada penurunan yaitu sebanyak 0 responden atau 0 % dari jumlah 50 responden.

Adapun alasan dari responden karena sebelum adanya jalan Baru Ir. H. Juanda tersebut akses untuk menuju jalan Margonda memerlukan waktu yang agak lama sehingga para responden jarang melewati jalan perumahan tersebut, tetapi setelah adanya jalan Baru Ir. H. Juanda akses menuju ke Jalan Margonda lebih cepat sampai dan memerlukan waktu yang lebih singkat.

Secara keseluruhan maka dapat disimpulkan bahwa telah terjadi perubahan penggunaan waktu tempuh terhadap responden di lokasi penelitian sebelum dan sesudah adanya Jalan Baru Ir. H. Juanda yang dihitung dalam menit. Tetapi tidak terjadi perubahan yang signifikan karena adanya beberapa faktor seperti terdapatnya responden yang bekerja sebagai karyawan pabrik maupun karyawan swasta yang memang tidak melewati Jalan Ir. H. Juanda tersebut dikarenakan para responden tidak mempunyai kendaraan pribadi, dan mereka menggunakan kendaraan umum, sementara jalan Ir. H. Juanda tersebut belum di perbolehkannya angkot masuk ke jalan tersebut. Jika dimasukkan kedalam table frekuensi distribusi sebelum adanya jalan menggunakan waktu sekitar 66-99 menit, sedangkan setelah adanya jalan baru waktu yang digunakan hanya 30-65 menit saja.

Jumlah kendaraan yang dipakai responden dalam melakukan kegiatan atau aktivitas sehari-harinya dapat dilihat pada tabel 5.17 dibawah ini;

Tabel 5.17 . jenis kendaraan responden yang digunakan untuk bekerja

No.	Jumlah jenis kendaraan yang digunakan untuk bekerja sehari-hari	Sebelum Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok		Sesudah Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok	
		(f)	(%)	(f)	(%)
1.	Kendaraan roda 4 (mobil)	0	0	15	30
2.	Kendaraan roda 2 (motor)	23	46	30	60
3.	Kendaraan roda 2 (sepeda)	2	4	3	6
4.	Tidak menggunakan kendaraan apa-apa	25	50	2	4
	Jumlah	50	100	50	100

Sumber : Hasil olahan data primer , 2011

Dari tabel 5.17 di atas menunjukkan bahwa jumlah responden yang menggunakan jenis kendaraan yang digunakan responden sebelum adanya jalan Baru Ir. H. Juanda adalah kendaraan roda 4 (mobil) tidak ada atau 0%, sedangkan yang menggunakan kendaraan roda 2 (motor) sebelum adanya jalan baru sebanyak 23 responden atau 46%, selanjutnya yang menggunakan kendaraan roda 2 (sepeda) sebelum adanya jalan baru sebanyak 2 responden atau 4% dan yang tidak menggunakan kendaraan apa-apa sebanyak 25 responden atau 50%, yang tidak menggunakan kendaraan dikarenakan jalan tersebut merupakan jalan perumahan mereka lebih senang berjalan kaki untuk sampai ke tempat angkutan umum, tetapi setelah adanya jalan baru Ir. H. Juanda jumlah jenis kendaraan roda empat (mobil) yang digunakan berjumlah 15 responden atau 30 itupun sebagian besar dari pemakai jalan yang digunakan responden yang memiliki perumahan di pesona khayangan. Sedangkan untuk responden yang menggunakan kendaraan roda 2 (motor) setelah adanya jalan Baru Ir. H. Juanda sejumlah 30 orang atau 60 % karena sebagian besar pemakai jalan mempunyai kendaraan roda dua 2 (motor), sedangkan kendaraan roda 2 (sepeda) setelah adanya jalan Baru Ir. H. Juanda sebanyak 3 responden atau 6%, sedangkan yang tidak menggunakan kendaraan apa-apa setelah adanya jalan Baru Ir. H. Juanda hanya ada 2 responden atau 4% saja.

Secara keseluruhan maka dapat disimpulkan bahwa telah terjadi perubahan penggunaan jenis kendaraan dari responden yang belum mempunyai kendaran pribadi sampai responden yang memiliki kendaraan roda dua (motor) maupun roda empat (mobil). Jika dimasukkan kedalam table distribusi frekuensi sebelum adanya jalan termasuk ke dalam kategori cukup atau 59,9% sedangkan setelah adanya jalan maka kendaraan yang melewatinya banyak yaitu 83,2%

Oleh karena itu peneliti juga ingin mengetahui berapa besarnya ongkos atau transport yang dikeluarkan oleh responden dalam kegiatan atau aktivitasnya sehari-harinya dari lokasi penelitian sampai dengan ke tempat tujuan dapat dilihat pada tabel 5.18 dibawah ini;

Tabel 5.18 Rata-rata ongkos atau transport yang dikeluarkan responden dalam sehari

No.	Rata-rata ongkos atau transport yang dikeluarkan responden dalam sehari	Sebelum Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok		Sesudah Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok	
		(f)	(%)	(f)	(%)
1.	< Rp 15.000	2	4	30	60
2.	Rp 15.000 - Rp 25.000	30	60	10	20
3.	Rp 26.000 – Rp 35.000	15	30	5	10
4.	Rp 35.000 – Rp 40.000	0	0	0	0
5.	> Rp 40.000,-	3	6	5	10
	Jumlah	50	100	50	100

Sumber : Hasil olahan data primer , 2011

Dari tabel 5.18 di atas menunjukkan bahwa jumlah ongkos atau transport yang dikeluarkan responden dalam sehari yang kurang dari Rp 15.000/hari sebanyak 2 responden atau 4% sebelum adanya jalan Baru Ir. H. Juanda, sedangkan setelah adanya jalan tersebut sejumlah 30 responden atau 60 %, sedangkan ongkos atau transport yang dikeluarkan responden dalam sehari yang berkisar antara Rp 15.000 sampai Rp 25.000 adalah sejumlah 30 responden atau 60% sedangkan setelah adanya jalan baru sejumlah 10 responden atau 20 %, berikutnya jumlah pengeluaran yang berkisar antara Rp 26.000 sampai Rp 35.000 sebelum adanya jalan baru sejumlah 15 responden atau 30% sedangkan setelah adanya jalan baru sejumlah 5 responden atau 10%, berikutnya jumlah pengeluaran yang lebih dari Rp 40.000 sebelum adanya jalan baru sejumlah 3 responden atau 6%, sesudah adanya jalan baru adalah sejumlah 5 responden atau 10 %. Secara keseluruhan maka dapat disimpulkan bahwa telah terjadi perubahan pengeluaran terhadap ongkos atau transport responden perhari sebelum dan sesudah adanya Jalan Baru Ir. H. Juanda tersebut.

C. Kelompok Pengusaha Properti

Adapun kelompok responden yang membuka usaha dibidang properti berdasarkan hasil dari survei dilapangan hanya ada 2 responden saja, sehingga peneliti hanya mewawancarai para responden tersebut dalam membuka usahanya dilokasi penelitian. Sedangkan untuk jelasnya ikuti hasil wawancara dengan responden yang membuka usaha di bidang properti (perumahan) berikut ini;

“ Sebelum adanya Jalan Ir. H. Juanda tidak ada pengaruhnya dalam peningkatan daya eksport dan penarikan minat investor lokal maupun asing karena lokasinya tidak strategis, untuk akses ke jalan Margonda dan jalan Tol dalam kota memerlukan waktu yang relatif lama, sedangkan

setelah adanya Jalan Baru Ir. H. Juanda ada minat para investor dalam menanamkan modalnya untuk membuka usaha dibidang properti di lokasi penelitian ini, dengan pertimbangan karena letaknya sangat strategis dan saat ini akses untuk ke jalan utama yaitu jalan Margonda Raya menjadi lebih cepat dan juga untuk menuju ke jalan Tol Cibubur lebih mudah dan cepat tidak memerlukan waktu yang lama, dengan adanya kemudahan akses jalan ini maka harga jual rumah semakin tinggi dan juga berpengaruh terhadap Nilai Jual Objek Pajak Bumi dan Bangunan (NJOP) sebelum adanya jalan Ir. H. Juanda khususnya untuk lokasi Perum yang paling ujung dari Depok harga rumah menjadi rendah karena akses ke jalan utama memakan waktu yang relatif lama sehingga harga jual hanya sekitar Rp 80 juta sampai dengan Rp 120 jutaan, sedangkan setelah adanya jalan Baru Ir. H. Juanda maka harga jual rumah menjadi sekitar Rp 150 juta sampai dengan Rp 200 jutaan, dikarenakan akses menuju Jalan Margonda Raya hanya memerlukan waktu 5 menit dan untuk menuju tol Cibubur hanya memerlukan waktu 25 menit”.

Secara keseluruhan dari hasil wawancara terhadap responden yang membuka usaha dibidang properti maka dapat disimpulkan bahwa sebelum adanya Jalan baru Ir. H. Juanda akses menuju ke jalan Margonda Raya maupun ke jalan Tol dalam kota lebih lama, harga jual rumah lebih murah dan para investor tidak berminat untuk menanamkan modalnya sedangkan setelah adanya jalan Baru Ir. H. Juanda harga jual rumah lebih mahal, karena letaknya sangat strategis, akses ke jalan Margonda raya maupun ke Jalan Tol dalam kota lebih cepat, memerlukan waktu yang sedikit dan para investor berminat untuk menanamkan modalnya dalam usaha properti tersebut.

D. Usaha bisnis SPBU (Stasiun Pengisian Bahan Bakar untuk Umum)

Adapun responden yang membuka usaha SPBU berdasarkan hasil dari survei dilapangan hanya ada 1 (satu) responden saja, sehingga peneliti hanya mewawancarai responden tersebut dalam membuka usahanya dilokasi penelitian. Sedangkan untuk jelasnya ikuti hasil wawancara dengan responden yang membuka usaha SPBU (Stasiun Pengisian Bahan Bakar untuk Umum) sebagai berikut;

“ Sebelum adanya Jalan Ir. H. Juanda, belum dibangunnya usaha bisnis SPBU di lokasi penelitian, karena lokasinya tidak strategis, untuk akses ke jalan Margonda dan jalan Tol dalam kota memerlukan waktu yang relatif lama, sedangkan setelah adanya Jalan Baru Ir. H. Juanda dan dilihat dari perkembangan jalan baru tersebut maka PT. Pertamina membuka usaha

SPBU (Stasiun Pengisian Bahan Bakar untuk Umum) di lokasi penelitian ini, dengan pertimbangan karena letaknya sangat strategis, kendaraan yang melewati sudah cukup padat dan ramai. SPBU ini berdiri pada tahun 2005 setelah dioperasikannya jalan baru tersebut. SPBU ini bekerja sama antara PT. Pertamina dengan pihak-pihak tertentu. Antara lain kerjasama pemanfaatan lahan milik perusahaan ataupun individu untuk di bangun SPBU PT. Pertamina. SPBU merupakan prasarana umum yang disediakan oleh PT. Pertamina untuk masyarakat luas guna memenuhi kebutuhan bahan bakar. Pada umumnya SPBU menjual bahan bakar sejenis premium, solar, pertamax dan pertamax plus. Adapun sebelum dibangunnya SPBU di lokasi penelitian ini pihak PT. Pertamina sudah memenuhi Persyaratan Umum Perijinan SPBU antara lain; Fotocopy Kartu Penduduk (KTP) pemilik/pimpinan badan usaha; Biodata perusahaan/akta pendirian perusahaan, *Lay out* bangunan SPBU dan konfigurasi SPBU yang akan dibangun, peta lokasi rencana pendirian SPBU, Data kapasitas penyimpanan dan perkiraan penyaluran BBM, Data inventarisasi peralatan dan fasilitas yang digunakan, Rekomendasi dari penyedia BBM yang ditunjuk oleh Pemerintah, Fotocopy ijin peruntukan penggunaan tanah (IPPT) sesuai dengan skala kegiatan, fotocopy ijin gangguan (HO), fotocopy ijin Bangunan (IMB), Bukti pengesahan meter pompa SPBU dari instansi yang berwenang, fotocopy timbun tangki dari instansi yang berwenang, Dokumen pengelolaan lingkungan hidup sesuai dengan skala kegiatan. Dan nama kelurahan di sertifikasi tanah harus sesuai dengan lokasi pendirian SPBU yang didaftarkan.

Dalam pembangunan SPBU di lokasi penelitian ini luasnya sekitar 900 m², dengan lebar muka jalan 30 m², mempunyai selang atau corong sebanyak 12 buah, dan kapasitas tangkinya minimum 80 kilo liter. Dengan pengisian tangki maksimal 2 kali pengisian tergantung dari cuaca, bilamana cuaca hujan maka pengisian tangki hanya 1 (satu) kali pengisian saja. Perkiraan Volume penjualan lebih dari 25.000 liter dalam satu hari.

Jumlah tenaga kerja yang bekerja di SBPU di lokasi penelitian berjumlah 23 tenaga kerja.

Maka dapat disimpulkan secara keseluruhan dari hasil wawancara terhadap responden yang membuka usaha SPBU bahwa sebelum adanya Jalan baru Ir. H. Juanda akses menuju ke jalan Margonda Raya maupun ke jalan Tol dalam kota lebih lama, masih sepi oleh kendaraan yang melewatinya maka PT. Pertamina belum berminat untuk mendirikan SPBU dilokasi penelitian ini sedangkan setelah adanya jalan Baru Ir. H. Juanda PT. Pertamina pada tahun 2005 mendirikan SPBU dilokasi penelitian karena letaknya sangat strategis, dan jalan Baru Ir. H. Juanda tersebut sudah cukup ramai dan padat oleh kendaraan roda dua (motor) maupun roda empat (mobil) yang melewatinya, maka dapat dilihat bahwa

PT. Pertamina dapat membaca dan melihat peluang bisnis yang ada dilokasi penelitian di jalan baru Ir. H. Juanda ini.

5.5 Perubahan Status Pekerjaan dan Alih Profesi

Aspek perubahan status dan alih profesi jumlah responden sebelum dan sesudah adanya Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok merupakan pekerjaan pokok kemudian sesudah ada Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok para responden bekerja sebagai pedagang dan pengusaha. Dampak dari keberadaan Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok terhadap jumlah rata-rata penghasilan yang diperoleh responden walaupun perubahan yang terjadi relatif kecil tetapi sangat berpengaruh terhadap aspek ekonomi responden.

Kenaikan jumlah rata-rata perolehan penghasilan responden dari pekerjaan pokoknya karyawan kemudian beralih profesi sebagai pedagang dan pengusaha yang diikuti oleh semakin bertambahnya beban tanggungan responden karena adanya perubahan pola konsumsi dan juga pertambahan jumlah anggota keluarga sehingga dalam upaya memenuhi kebutuhan hidup keluarga sehari-harinya responden harus mencari pekerjaan sampingan hingga alih profesi ke profesi lain, seperti terlihat pada tabel 5.19 dibawah ini;

Tabel 5.19 Perbandingan jumlah alih profesi menurut jenis pekerjaan

No.	Jenis Pekerjaan	Sebelum Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok		Sesudah Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok	
		(f)	(%)	(f)	(%)
1.	Bukan pedagang	35	92	8	21
2.	Pedagang	3	8	30	79
	Jumlah	38	100	38	100

Sumber : Hasil olahan data primer , 2011

Dari tabel 5.19 di atas menunjukkan bahwa sesudah terbangunnya Jalan Baru Ir. H. Juanda terjadi perubahan terhadap perubahan jenis pekerjaan atau alih profesi, yaitu yang tadinya sebelum adanya jalan baru yang bukan pedagang sejumlah 35 responden atau 92 % setelah adanya jalan baru beralih profesi menjadi pedagang sejumlah 8 responden atau 21 % dari jumlah 38 responden. Sedangkan sebelum adanya jalan baru yang profesinya sudah pedagang setelah

adanya jalan baru meningkat menjadi 30 pedagang atau 79% dari jumlah 38 responden yang ada dilokasi penelitian.

5.6 Konflik Pemanfaatan Lahan

Konflik pemanfaatan lahan yang terjadi di lokasi penelitian sebelum dan sesudahnya jalan Baru Ir. Juanda Depok merupakan konflik antar responden , yaitu antar pedagang yang ditimbulkan akibat adanya perebutan lahan atau tanah garapan untuk dijadikan tempat usaha oleh responden berdasarkan survei dilokasi penelitian.

Sedangkan untuk mengetahui jumlah responden yang terlibat dalam konflik permasalahan lahan atau tanah garapan antar pedagang yang terjadi setelah ada Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok di lokasi penelitian dapat dilihat pada tabel dibawah ini :

Tabel 5.20 Jumlah Responden terhadap konflik permasalahan lahan

No.	Keterlibatan responden dalam permasalahan lahan	Sesudah adanya Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok					
		Pedagang makanan dan minuman		Pedagang tanaman hias		Pengusaha rumah makan dan restoran	
		(f)	(%)	(f)	(%)	(f)	(%)
1.	Tidak pernah berkonflik	8	80	15	75	7	87,5
2.	Kadang-kadang berkonflik	2	20	3	15	1	12,5
3.	Sering berkonflik	0	0	2	10	0	0
Jumlah		10	100	20	100	8	100

Sumber : Hasil olahan data primer (2011)

Tabel 5.20 diatas menunjukkan bahwa sebagian besar responden yang dijadikan sampel penelitian menyatakan setelah adanya Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok tidak pernah terlibat konflik permasalahan lahan dilokasi penelitian. Hal ini ditunjukkan dengan sebanyak 8 responden atau 80% dari kelompok pedagang makanan dan Minuman, dari pedagang tanaman hias sebanyak 15 responden atau 75%, dan dari pengusaha rumah makan sebanyak 7 responden atau 87,5%.

Kemudian jumlah responden yang menyatakan setelah adanya Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok kadang-kadang terlibat konflik terhadap perebutan lahan atau

tanah garapan dilokasi penelitian. Hal ini dapat ditunjukkan dengan sebanyak 2 responden atau 20% dari kelompok pedagang makanan dan Minuman, dari pedagang tanaman hias sebanyak 3 responden atau 15%, dan dari pengusaha rumah makan sebanyak 1 responden atau 12,5%.

Adapun jumlah responden yang menyatakan setelah adanya Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok sering terlibat konflik terhadap perebutan lahan atau tanah garapan dilokasi penelitian. Hal ini dapat ditunjukkan dengan sebanyak 0 responden atau 0% dari kelompok pedagang makanan dan Minuman, dari pedagang tanaman hias sebanyak 2 responden atau 10%, dan dari pengusaha rumah makan sebanyak 0 responden atau 0%.

Secara keseluruhan maka dapat disimpulkan setelah adanya jalan Baru Ir. Juanda Depok tidak terjadi konflik antar pedagang dilokasi penelitian, walaupun ada konflik tetapi tidak menunjukkan gejala yang sangat mengkhawatirkan, karena setiap kali ada konflik masyarakat sekitar lokasi penelitian terutama Aparat pemerintah daerah langsung turun tangan untuk menyelesaikan masalah konflik tersebut.

BAB 6

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah dilakukan, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa komunitas pedagang, usaha ataupun bisnis di sekitar Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok khususnya di Kecamatan Sukmajaya, Kelurahan Baktijaya yang selama ini, memberikan dampak yang menguntungkan dari pembangunan Jalan Baru Ir. H. Juanda yaitu;

1. Terjadinya perubahan kenaikan jumlah rata-rata perolehan hasil perdagangan, maupun bisnis. Dihitung dalam satu hari, akibat lahan yang ada sekarang sangat produktif.
2. Terjadinya perubahan status pekerjaan yaitu alih profesi ke pekerjaan yang tadinya bukan pedagang, pengusaha ataupun pelaku bisnis sekarang alih profesi menjadi pedagang.
3. Tidak Terjadinya konflik dalam pemanfaatan lahan di sekitar Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok yang dapat membahayakan penduduk.
4. Adanya perolehan hasil pendapatan yang cukup untuk kebutuhan hidupnya sehari-hari pada rumah tangga pedagang, pengusaha ataupun pelaku bisnis.
5. Terjadinya perubahan fasilitas yaitu dari yang tadinya para pedagang, pengusaha ataupun pelaku bisnis yang sebelumnya tidak mempunyai kendaraan menjadi memiliki kendaraan pribadi baik kendaraan roda dua (motor) maupun kendaraan roda empat (mobil).
6. Terjadinya penambahan penggunaan waktu dalam melakukan pekerjaannya sebagai pedagang karena harus mengejar target untuk mendapatkan ataupun meningkatkan hasil pendapatan, keuntungan atau omset untuk memenuhi kebutuhan hidupnya sehari-hari.

7. Dengan dibangunnya Jalan Baru Ir. H. Juanda dapat dimanfaatkan dan mempunyai keuntungan *aksesibilitas* bagi pemakai jalan seperti; dengan adanya jalan Baru Ir. H. Juanda dapat memperpendek jarak tempuh, cepat sampai ketempat tujuan, mengurangi kemacetan, sehingga biaya operasional berkurang.
8. Dengan dibangunnya Jalan Baru Ir. H. Juanda berpengaruh terhadap Nilai Jual Obyek Pajak Bumi dan Bangunan (NJOP) sehingga harga tanah maupun rumah menjadi lebih mahal.

6.2 Saran

Dari kesimpulan di atas mengenai dampak keberadaan Pembangunan Jalan Baru Ir. H. Juanda Depok yang berdampak lebih lanjut terhadap aspek ekonomi kelompok Pedagang, Pengusaha ataupun pelaku bisnis maka saran dari hasil dari penelitian ini adalah:

1. Perlu adanya fasilitas transportasi yang melewati Jalan Baru Ir. H. Juanda tersebut, sehingga masyarakat sekitar tidak perlu hanya mengandalkan tukang ojek apabila ingin berpergian selain memakai mobil ataupun motor pribadi.
2. Pemerintah daerah kota Depok hendaknya memberikan kemudahan dan keringanan atas penyewaan tanah yang dijadikan objek pusat perdagangan sehingga warga sekitar yang tidak mampu atau kurang mampu sanggup untuk membayar sewa tanah yang akan dijadikan tempat untuk berdagang.
3. Pemerintah daerah kota Depok memberikan ijin di sepanjang Jalan Ir. H. Juanda Depok dijadikan sebagai tempat berdagang. Hendaknya bagi warga sekitar maupun para pedagang dari luar, memperhatikan dari segi kebersihannya sehingga tidak menimbulkan kesan kumuh.

DAFTAR PUSTAKA

Buku :

- BAPPEDA kota Depok. (2008). Badan Pusat Statistik Kota Depok, *Kota Depok Dalam Angka 2001 – 2008*, Pemerintah Kota Depok
- BAPPEDA Kota Depok. (2001). *Peraturan Daerah Kota Depok Nomor 12 Tahun 2001 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Depok Tahun 2000-2010*, Pemerintah Kota Depok.
- Badan Pusat Statistik Kota Depok (2008). *Sukmajaya dalam Angka 2008*, Pemerintah Kota Depok.
- Mankiw, N Gregory. (2003). *Pengantar Ekonomi*. Jakarta. Erlangga
- Moleong, Laxy. (2002) *Metodologi Penelitian Kuantitatif*. PT. Remaja Rosdakarya, Bandung
- Rahardja, Prathama, Mandala Manurung (2002). *Teori Ekonomi Mikro : Suatu Pengantar*, Edisi Kedua, Jakarta : Lembaga Penerbit FEUI.
- Rahardja, Prathama, Mandala Manurung. (2002) *Teori Ekonomi Makro: Suatu Pengantar*, Jakarta : Lembaga Penerbit FEUI.
- Riduwan. (2002). *Skala Pengukuran Variabel-variabel Penelitian*, Alfabetha, Bandung.
- Soesilo, Nining I, *Ekonomi, Perencanaan & Manajemen Kota*, Magister Perencanaan & Kebijakan Publik, Universitas Indonesia.
- Supranto J. (2000). *Teknik Sampling untuk Survei dan eksperimen*, PT. Rineka Cipta, Jakarta.

Artikel dan Jurnal :

- Alfonco Herranz – Loncan. (2007). *Infrastructure invesment and Spanish Economic Growth, 1850-1935*. Explorations in Economic History 44, hal.452-468.
- Anggiat Pardede, Abdul Ghani Salleh, Subhilhar. (2005, Desember). *Pengaruh Perluasan Jalan Terhadap Pendapatan Pedagang Tradisional Pasar Melati Medan*. Jurnal Atrium Vol.2 No.3.

- A. Hermanto Dardak (2005, Juni, 29) Direktorat Jenderal Penataan Ruang Departemen Pekerjaan Umum, Jakarta, *Upaya Pemerintah Memenuhi Kebutuhan Infrastruktur Jalan*.
- BAPPENAS, D.B.S.d.P.K.N.B.P.P.N, Depok, Indonesia (1999). *Kebijakan Pembangunan Infrastruktur Dalam Rangka Otonomi Daerah*, Seminar Nasional Quality in Research Infrastruktur di Perkotaan dalam Rangka Otonomi Daerah.
- Bogart, William Thomas. (1996). *The Economics of Cities and Suburbs*, New Jersey : Prentice –Hall.
- Canning, D. (1998). *A Database of World Infrastructure Stock 1950-1995*. Harvard Institute for International Development.
- Cesar Calderon, Luis Servén. (2004, September). *The Effect of Infrastructure Development on Growth and Income Distribution*. Central Bank of Chile Working Papers.
- Fox, Kevin J., Samara Zeitsch. (2004). *Productivity and The Public Sector*.
- Haghwout, A. F. *Public Infrastructure Investment, Productivity and Welfare in Fixed Geographic Areas*. Federal Reserve Bank of New York.
- Heriansyah Siregar, Abdul Ghani Salleh, Basaria Talarosha, Filiyanti T.A Bangun, (2005). *jurnal Arsitektur "ATRIUM" Volume.02 no.02:48-55. Analisis Kinerja Akibat Peningkatan Intensitas Bangunan Perumahan pada Kawasan Permukiman Studi Kasus : Jalan Jenderal Besar A.H. Nasution (Jalan Lingkar Luar Medan)*.
- Laporan Tahunan Kelurahan Baktijaya. (2009). Pemerintah Kota Depok.
- Mamatzakis, E.C., *Public Infrastructure. (1999). Private Input Demand, and Economic Performance of Greek Industry*.
- Njoh, A.J. (2000). *Transportation Infrastructure and Economic Development in Sub Saharan Afrika*. Public works Management & Policy. Vol. 4, p.286-296.
- Negara, Siwage Dharma. (1997, 1999). *The Role of Infrastructure Improvement in Economic Development : A CASE STUDY OF INDONESIA DEVELOPMENT*.
- Pasolong, Harbani (2005). *Metode Penelitian Administrasi*, Lembaga Penelitian Universitas Hasanuddin. Makassar.
- Poerwaningsih S. Legowo. (2009, November, 14). *Dampak Keterkaitan Infrastruktur Jaringan Jalan Terhadap Pertumbuhan Sektoral Wilayah di Jabodetabek*, Simposium XM FSTPT. Univ. Kristen Petra Surabaya.

Queiroz C & Gautam, S. (1992). *Road Infrastructure and Economic Development : Some Diagnostic Indicators*. The World Bank. WPS 921

Robert J. Barro. (1991). *Economic Growth in a Cross Section of Countries*. Quarterly Journal of Economics.

Seeanah Boopen. (2006, Januari). *Transport Infrastructure and Economic Growth*. Evidence from Afrika Using Dynamic Panel Estimates. ISSN 1681-8997.

Shanggen Fan and Connie Chan-Kang, *Road Development Economic Growth, and Poverty Reduction In China*. Rearch Report 138 Internasional Food Policy Research Institute Washington.DC

Serven C.Ca.L. (1991). *The Effects Infrastructure Development on Growth and Income Distribution*.

Stephan, A. (1997,December). *The Impact of Road Infrastructure on Productivity and Growth*, some Preliminary Results for The Germany Manufactory Sector.

Setiadi, Elen. (2006). *Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Dasar Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Regional Indonesia (8 Propinsi di Sumatera)*. Jakarta FEUI.

Weisbrod, Glen, Frederick Treyzm. (1998). *Productivity and Accessibility: Bridging Project-Specific and Macroeconomic Analysis of Transportation Invesments*, Journal of Transportation and Statistic, Voll.1 No.3

Peraturan Perundang-Undangan:

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintah Daerah, Departemen Hukum dan Perundang-undangan.

Undang-undang Nomor 23 Tahun 2004 tentang Jalan.

Internet:

Jalan Kabupaten Tembus Tabengan ke Tanjung Kelanis Wahananusa, Minggu 23 Januari 2011, dari [http:// www.KapuasKab.go.id](http://www.KapuasKab.go.id).

Jalan Ciawi- Singaparma yang telah selesai dibangun oleh PT. Glindingmas Wahananusa.2010, dari [http:// www.google.co.id/JalanPedesaan](http://www.google.co.id/JalanPedesaan).

Jalan Panyawungan menunggu perbaikan, 27 Juli 2010, dari <http://www.google.cileunyikidul.wordpress.com>

Feri Daud Biang, 2008, *Dampak Pembangunan Jalan Metro Tanjung Bunga Terhadap Komunitas Nelayan di Kota Makassar.*

Warta Depok, 2009, Administrator Depok dari <http://www.depok.go.id>



LAMPIRAN

PERHITUNGAN GDP BERDASARKAN HARGA BERLAKU DAN BERDASARKAN HARGA KONSTAN ADALAH SEBAGAI BERIKUT;

a. GDP pada harga pasar yang berlaku (GDP nominal))→ yaitu nilai GDP yang dihitung berdasarkan harga pasar yang berlaku pada saat itu. Artinya GDP nominal sangat dipengaruhi oleh tingkat harga yang berlaku saat itu. Bila pada tahun tersebut tingkat harga-harga (P) mengalami kenaikan dibanding sebelumnya (inflasi), maka nilai GDP nominal akan menunjukkan kenaikan dibanding tahun sebelumnya meskipun tingkat produksi atau output tidak mengalami perubahan. Formula penghitungan GDP nominal dapat dilakukan dengan menggunakan rumus sebagai berikut;

$$\text{GDP Nominal}_t = \sum_{i=1}^n Q_{it} \cdot P_{it} \dots\dots\dots (1)$$

Dimana :

- Q = Jumlah barang atau jasa yang dihasilkan
- P = Harga barang atau jasa perunit
- i = Jenis barang atau jasa, dimana i bergerak dari 1 sampai ke n
- t = Tahun tersebut

b. GDP pada harga konstan (GDP riil) → yaitu nilai GDP yang dihitung berdasarkan harga tahun dasar tertentu atau nilai GDP yang telah dibebaskan dari pengaruh perubahan harga (inflasi). Dengan rumus :

PDB tahun t = Jumlah Barang atau jasa tahun t x Harga Barang atau jasa tahun $t-1$

$$\text{GDP riil} = \frac{\text{GDP nominal}}{\text{Deflator}} \dots\dots\dots (2)$$

Dimana :

$$\text{Deflator} = (\text{Harga tahun } t : \text{Harga tahun } t-1) \times 100\% \dots\dots\dots (3)$$

Ukuran GDP riil biasanya digunakan untuk mengukur tingkat pertumbuhan ekonomi. Pertumbuhan ekonomi yang terjadi dapat dihitung dengan mengukur pertumbuhan GDP riil dari waktu ke waktu. Pengukuran pertumbuhan ekonomi yang didasarkan kepada pertumbuhan GDP riil dapat dihitung dengan rumus sebagai berikut :

$$G_t = \frac{GDP\ riil_t - GDP\ riil_{t-1}}{GDP\ riil_{t-1}} \times 100\% \dots\dots\dots (4)$$

Sedangkan untuk menentukan tingkat perubahan harha (inflasi) dapat dihitung dengan menghitung tingkat perubahan indeks harga.

$$inflasi_t = \frac{(Deflator\ tahun_t - Deflator\ tahun_{t-1})}{(Deflator\ tahun_{t-1})} \times 100\% \dots\dots\dots (5)$$

Pedagang maupun pengusaha yang ada disepanjang jalan Ir. H. Juanda sesuai dengan hasil penelitian dilapangan terdiri dari yaitu :

1. Pedagang tanaman hias
2. Pedagang makanan dan minuman
3. Usaha Rumah makan/restoran

Tabel -1 : Kelompok Pedagang tanaman Hias

Tahun	Jenis Kegiatan	Harga/Satuan	GDP harga Berlaku	GDP Harga Konstan	GDP nominal	GDP Riil	Inflasi
	Penjualan Tanaman Hias						
2001	2,000	10,000	20,000,000	20,000,000	20,000,000	20,000,000	
2002	2,500	15,000	37,500,000	25,000,000	37,500,000	25,000,000	50
2003	2,500	20,000	50,000,000	25,000,000	50,000,000	25,000,000	33
2004	2,500	20,000	50,000,000	25,000,000	50,000,000	25,000,000	0
2005	3,000	25,000	75,000,000	30,000,000	75,000,000	30,000,000	25
2006	3,000	25,000	75,000,000	30,000,000	75,000,000	30,000,000	0
2007	3,000	27,500	82,500,000	30,000,000	82,500,000	30,000,000	10
2008	3,200	30,000	96,000,000	32,000,000	96,000,000	32,000,000	9
2009	3,200	30,000	96,000,000	32,000,000	96,000,000	32,000,000	0
2010	3,400	35,000	119,000,000	34,000,000	119,000,000	34,000,000	17

Keterangan :

Karena tahun dasar yang digunakan adalah tahun 2001, maka perhitungan PDB Riil dikatakan berdasarkan harga konstan 2001. Angka PDB tahun 2001 yang berdasarkan harga berlaku dan berdasarkan harga konstan mempunyai nilai sama (20.000.000), karena merupakan tahun dasar. Tetapi angka-angka PDB tahun – tahun selanjutnya menunjukkan bahwa PDB berdasarkan harga berlaku lebih besar daripada harga konstan. Artinya , tingkat harga yang berlaku masing-masing tahun lebih tinggi daripada harga tahun 2001. Dengan kata lain, selama tahun 2002 – 2010 telah terjadi inflasi, kecuali pada tahun 2004 dan tahun 2009 tidak terjadi inflasi karena produk yang dihasilkan atau yang dijual sama dengan tahun sebelumnya yaitu tahun 2003 dan tahun 2008 (tidak ada perubahan produk dan harga)

Tabel-2 Kelompok Penjual Makanan dan Minuman

Tahun	Jenis Kegiatan Penjual Makanan dan Minuman	Harga/Satuan	GDP harga Berlaku	GDP Harga Konstan	GDP nominal	GDP Riil	Inflasi
2001	8,000	2,000	16,000,000	16,000,000	16,000,000	16,000,000	
2002	8,100	2,000	16,200,000	16,200,000	16,200,000	16,200,000	0
2003	8,500	2,000	17,000,000	17,000,000	17,000,000	17,000,000	0
2004	9,000	3,000	27,000,000	18,000,000	27,000,000	18,000,000	50
2005	9,500	3,000	27,300,000	18,200,000	27,300,000	18,200,000	0
2006	9,600	4,000	38,000,000	19,000,000	38,000,000	19,000,000	33
2007	9,700	4,000	38,400,000	19,200,000	38,400,000	19,200,000	0
2008	2,500	5,000	19,400,000	19,400,000	19,400,000	19,400,000	25
2009	10,000	5,000	50,000,000	20,000,000	50,000,000	20,000,000	0
2010	11,000	5,000	55,000,000	22,000,000	55,000,000	22,000,000	0

Keterangan :

Karena tahun dasar yang digunakan adalah tahun 2001, maka perhitungan PDB Riil dikatakan berdasarkan harga konstan 2001. Angka PDB tahun 2001 berdasarkan harga berlaku dan berdasarkan harga konstan mempunyai nilai sama (16.000.000), karena merupakan tahun dasar. Tetapi angka-angka PDB tahun 2002, tahun 2005, tahun 2007, tahun 2009 dan tahun 2010 tidak terjadi inflasi karena pada tahun tersebut hasil produk diimbangi dengan kenaikan harga , kemudian tahun 2004, tahun 2006 dan tahun 2008 baru adanya inflasi yang menunjukkan bahwa PDB berdasarkan harga berlaku lebih besar daripada harga konstan. Artinya , tingkat harga yang berlaku masing-masing tahun tersebut lebih tinggi daripada harga tahun 2001.

Tabel-3 : Kelompok Usaha Rumah Makan atau Restoran

Tahun	Jenis Kegiatan	Harga/Satuan	GDP harga Berlaku	GDP Harga Konstan	GDP nominal	GDP Riil	Inflasi
	Usaha Rumah makan atau Restoran						
2001	25,200	5,000	126,000,000	126,000,000	126,000,000	126,000,000	
2002	25,200	5,000	126,000,000	126,000,000	126,000,000	126,000,000	0
2003	27,000	6,000	162,000,000	135,000,000	162,000,000	135,000,000	0
2004	27,000	6,000	162,000,000	135,000,000	162,000,000	135,000,000	20
2005	28,800	7,000	201,600,000	144,000,000	201,600,000	144,000,000	0
2006	29,520	7,000	206,640,000	147,600,000	206,640,000	147,600,000	17
2007	30,600	8,000	244,800,000	153,000,000	244,800,000	153,000,000	0
2008	31,320	8,000	250,560,000	156,600,000	250,560,000	156,600,000	14
2009	31,320	10,000	313,200,000	156,600,000	313,200,000	156,600,000	25
2010	32,400	10,000	324,000,000	162,000,000	324,000,000	162,000,000	0

Keterangan :

Karena tahun dasar yang digunakan adalah tahun 2001, maka perhitungan PDB Riil dikatakan berdasarkan harga konstan 2001. Angka PDB tahun 2001 berdasarkan harga berlaku dan berdasarkan harga konstan mempunyai nilai sama (126.000.000), karena merupakan tahun dasar. Tetapi angka-angka PDB tahun – tahun selanjutnya menunjukkan bahwa PDB berdasarkan harga berlaku lebih besar daripada harga konstan. Kecuali pada tahun 2002 PDB berdasarkan harga berlaku dan harga konstan juga sama dengan PDB tahun 2001, Artinya pada tahun 2002 tidak terjadi inflasi karena tahun tersebut hasil produk dan harganya satuan sama tidak ada kenaikan, kemudian pada tahun 2003,tahun 2005, tahun 2007 dan tahun 2010 juga tidak terjadi inflasi karena

hasil produk diimbangi dengan harga satuan yang naik pada tahun 2003, setelah itu barulah pada tahun 2004, tahun 2006, tahun 2008 dan tahun 2009 angka PDB berdasarkan harga berlaku dan berdasarkan harga konstan masing-masing tahun lebih tinggi daripada harga tahun 2003. Dengan kata lain, selama tahun tersebut telah terjadi inflasi.



GAMBAR :
 JARINGAN JALAN IR. H. JUANDA-KOTA DEPOK

