



EVALUASI DAMPAK KEBIJAKAN PEMBANGUNAN JALAN TOL PANDAAN-MALANG TERHADAP PARIWISATA KOTA MALANG

(Studi Pada Dinas Kepemudaan, Olahraga, dan Pariwisata Kota Malang)

SKRIPSI

Diajukan Untuk Menempuh Ujian Sarjana pada Fakultas Ilmu
Administrasi Universitas Brawijaya

KIRANA INDAH WIYANTO

165030101111064



Dosen Pembimbing :

Dr. Lely Indah Mindarti, M.SI

Mochamad Chazienul Ulum, S.Sos., M.AP, MPA

UNIVERSITAS BRAWIJAYA

FAKULTAS ILMU ADMINISTRASI

JURUSAN ILMU ADMINISTRASI PUBLIK

PRODI ILMU ADMINISTRASI PUBLIK

MALANG

2019

[illegible][illegible][illegible]

MOTTO

"If you never try, you will never know"
"You've gotta dance like there is nobody watching"

TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Judul : Evaluasi Dampak Kebijakan Pembangunan Jalan tol Pandaan-Malang
Terhadap Pariwisata Kota Malang (Studi Pada Disporapar Kota Malang)

Disusun oleh : Kirana Indah Wiyanto

Nim : 165030101111064

Fakultas : Ilmu Administrasi

Jurusan : Administrasi Publik

Malang, 20 September 2020

Mengetahui

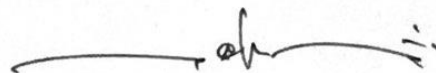
Dosen Pembimbing

Dosen Pembimbing I



Dr. Lely Indah Mindarti, M.Si
NIP. 19690524 20021 2 2 002

Dosen Pembimbing II



Mochamad Chazienul Ulum, S.Sos., M.AP, MPA
NIP. 19740614 20050 1 1 001

PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI

Saya menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa sepanjang pengetahuan saya, di dalam naskah skripsi ini tidak terdapat karya ilmiah yang pernah diajukan oleh pihak lain untuk mendapatkan karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis dikutip dalam naskah ini dan disebut dalam sumber kutipan dan daftar pustaka.

Apabila di dalam naskah skripsi ini dapat dibuktikan terdapat unsur-unsur jiplakan, saya bersedia skripsi ini digugurkan dan gelar akademik yang telah saya peroleh (S-1) dibatalkan, serta diproses sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku (Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2003, Pasal 25 ayat 2 dan Pasal 70).

Malang, 20 September 2020



Nama : Kirana Indah Wiyanto

NIM : 165030101111064



RINGKASAN

Kirana Indah Wiyanto. 2020. **Evaluasi Dampak Kebijakan Pembangunan Jalan Tol Pandaan-Malang Terhadap Pariwisata Kota Malang (Studi Pada Disporapar Kota Malang)** Jurusan Administrasi Publik, Fakultas Ilmu Administrasi, Universitas Brawijaya. Dosen Pembimbing: Dr. Lely Indah Mindarti, M.SI dan M.Chazienul Ulum, S.Sos. M.AP, MPA.

Pembangunan jalan tol adalah salah satu bentuk usaha dari para pemerintah untuk memudahkan masyarakat Indonesia dalam melakukan mobilitas. Jalan Tol Pandaan – Malang merupakan salah satu aksesibilitas yang dirancang dan berpengaruh terhadap pariwisata dimana para pengunjung atau wisatawan dengan mudah untuk menuju tempat wisata yang dituju dan ini akan meningkatkan jumlah wisatawan yang menjadi target dari kementerian pariwisata. Rumusan masalah yang diangkat yaitu bagaimana evaluasi dampak kebijakan pembangunan infrastruktur jalan tol Pandaan-Malang dan apa saja faktor pendukung serta penghambat dari dampak kebijakan pembangunan infrastruktur terhadap pariwisata Kota Malang.

Jenis penelitian ini ialah deskriptif dengan pendekatan kualitatif yang berlokasi di Kota Malang, sedangkan situsnya berada di Disporapar Kota Malang, Hotel Ibis Style, Resto Inggil, Polresta Malang. Sumber data primer diperoleh dari beberapa wawancara dari informan yang berkaitan, sedangkan data sekundernya diperoleh dari dokumen-dokumen yang berhubungan dengan tema tersebut. Teknik pengumpulan data melalui wawancara, observasi, dan dokumentasi. Sedangkan instrumen penelitiannya adalah peneliti sendiri, dan beberapa alat penunjang seperti pedoman wawancara, dan alat bantu lainnya.

Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa evaluasi dari dampak pembangunan jalan tol Pandaan-Malang ini cukup memberikan dampak yang baik kepada unit-unit sosial yang menjadi narasumber dari penulisan ini. Dampak yang dirasakan salah satunya adalah mempersingkat waktu perjalanan pengunjung sehingga meningkatkan jumlah pengunjung yang datang ke Kota Malang. Namun terdapat faktor-faktor pendorong serta penghambat dari adanya jalan tol tersebut. Salah satu pendorong dari pembangunan jalan tol tersebut adalah kebijakan dari pemerintah berupa Surat Keputusan Gubernur Jawa Timur sedangkan untuk faktor penghambat salah satunya adalah kemacetan.

Kesimpulan dari penelitian ini adalah evaluasi dampak dari kebijakan pembangunan jalan tol Pandaan-Malang kurang lebih telah mencapai tujuan-tujuan yang telah ditentukan. Membantu dengan cukup baik dan menunjang program pemerintah untuk meningkatkan perekonomian negara dengan percepatan akses transportasi. Terlepas dari hal tersebut, ada beberapa saran yang bisa dijadikan sebagai perbaikan untuk kedepannya agar lebih baik lagi yaitu diadakannya acara-acara wisata, pengadaan pelatihan bagi pelaku usaha hotel dan resto dalam pemanfaatan teknologi digital, dan penguraian kemacetan oleh pihak yang berhubungan dengan lalu lintas.

Katakunci : Dampak Kebijakan, Evaluasi Dampak, Pembangunan Infrastruktur



SUMMARY

Kirana Indah Wiyanto. 2020. **Evaluation of the Impact of Pandaan-Malang Toll Road Development Policy on The Tourism in Malang City (Study in Disporapar of Malang City)** Department of Public Administration, Faculty of Administrative Science, University of Brawijaya. Adviser: Dr. Lely Indah Mindarti, M.SI dan M.Chazienul Ulum, S.Sos. M.AP, MPA.

The construction of toll roads is one of the efforts of the government to make it easier for Indonesians to perform mobility. The Pandaan - Malang Toll Road is an accessibility designed and influences tourism where visitors or tourists can easily get to the destination of their destination and this will increasing the number of tourists who are the target of the Ministry of Tourism. The formulation of the problem raised is how to evaluate the impact of the policy on infrastructure development for the Pandaan-Malang toll road and what are the supporting and inhibiting factors of the impact of the infrastructure development policy on tourism in Malang City. This type of research is descriptive with a qualitative approach located in Malang City, while the site is in Disporapar of Malang City, Ibis Style Hotel, Inggil Restaurant, Polresta Malang. Primary data sources were obtained from several interviews with relevant informants, while secondary data were obtained from documents related to the theme. Data collection techniques through interviews, observation and documentation. While the research instrument is the researcher himself, and several supporting tools such as interview guides, and other tools.

The results of this study indicate that the evaluation of the impact of the construction of the Pandaan-Malang toll road has had a good impact on the social units that are the sources of this writing. One of the impacts felt is to shorten the travel time of visitors, thereby increasing the number of visitors who come to Malang City. However, there are driving and inhibiting factors for the existence of this toll road. One of the drivers of the toll road development is the policy from the government in the form of a Decree of the Governor of East Java, while one of the inhibiting factors is congestion.

The conclusion of this research is that the evaluation of the impact of the Pandaan-Malang toll road development policy has more or less achieved predetermined goals. It is quite good help and supports government programs to improve the country's economy by accelerating transportation access. Apart from this, there are several suggestions that can be used as improvements for the future to make it even better, namely holding tourist events, providing training for hotel and restaurant businesses in the use of digital technology, and decomposing traffic jams by parties related to traffic.

Keywords : Policy Impact, Impact Evaluation, Infrastructure Development



KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, yang telah melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya sehingga dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul **“Evaluasi Dampak Kebijakan Pembangunan Infrastruktur Terhadap Pariwisata Kota Malang (Studi Kasus Pembangunan Jalan Tol Pandaan-Malang)”**. Skripsi ini merupakan tugas akhir sebagai salah satu syarat untuk mendapatkan gelar sarjana Administrasi Publik pada prodi Ilmu Administrasi Publik, Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya. Penulis menyadari bahwa penyusunan skripsi ini tidak akan terwujud tanpa adanya bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak. Pada kesempatan kali ini penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada berbagai pihak, khususnya kepada :

1. Yanto S.H. sebagai Ayah dan Dewi Susanti sebagai Ibu dari penulis serta keluarga besar penulis yang setia dan tidak ada henti-hentinya memberikan doa serta semangat bagi penulis selama penyusunan skripsi ini.
2. Ibu Dr. Lely Indah Mindarti, M.Si selaku Komisi Pembimbing Ketua yang telah memberikan bimbingan, arahan dan masukan baik secara teoritis maupun moril sehingga skripsi ini dapat diselesaikan dengan baik.
3. Bapak Mochamad Chazienul Ulum, S.Sos, M.AP selaku Komisi Pembimbing Anggota yang telah memberikan bimbingan, arahan dan masukan baik secara teoritis maupun moril sehingga skripsi ini dapat diselesaikan dengan baik.



4. Bapak dan Ibu Dosen Jurusan Administrasi Publik Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya yang telah memberikan bimbingan dan ilmu yang bermanfaat bagi penulis.
5. Para informan yang telah meluangkan waktu untuk berpartisipasi dalam penelitian ini.
6. Bagi semua pihak yang telah membantu dan berkontribusi dalam penyusunan skripsi ini.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih terdapat banyak kekurangan sehingga kritik dan saran yang bersifat membangun akan sangat diharapkan untuk kesempurnaan skripsi ini. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat dan dapat memberikan sumbangan yang berarti bagi pihak yang membutuhkan.

Malang, 08 September 2020

Kirana Indah Wiyanto



DAFTAR ISI

MOTTO.....	ii
-------------------	-----------

TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI.....	iii
---------------------------------------	------------

PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI.....	iv
---	-----------

RINGKASAN.....	v
-----------------------	----------

SUMMARY.....	vi
---------------------	-----------

KATA PENGANTAR.....	vii
----------------------------	------------

DAFTAR ISI.....	ix
------------------------	-----------

DAFTAR GAMBAR.....	xi
---------------------------	-----------

DAFTAR TABEL	Error! Bookmark not defined.
---------------------------	-------------------------------------

BAB I PENDAHULUAN.....	1
-------------------------------	----------

I.1 Latar Belakang.....	1
-------------------------	---

I.2 Rumusan Masalah.....	8
--------------------------	---

I.3 Tujuan Penelitian.....	9
----------------------------	---

I.4 Manfaat Penelitian.....	9
-----------------------------	---

I.5 Sistematika Penulisan.....	10
--------------------------------	----

BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	13
-------------------------------------	-----------

II.1 Kebijakan Publik.....	13
----------------------------	----

II.2 Evaluasi Dampak Kebijakan.....	19
-------------------------------------	----

II.3 Pembangunan.....	24
-----------------------	----

II.4 Pariwisata.....	28
----------------------	----

BAB III METODE PENELITIAN.....	34
---------------------------------------	-----------

III.1 Jenis Penelitian.....	34
-----------------------------	----

III.2 Fokus Penelitian.....	34
-----------------------------	----

III.3 Lokasi dan Situs Penelitian.....	35
--	----

III.4 Jenis dan Sumber Data.....	36
----------------------------------	----

III.5 Teknik Pengumpulan Data.....	38
------------------------------------	----

III.6 Instrumen Penelitian.....	41
---------------------------------	----

III.7 Analisis Data.....	42
--------------------------	----

III.8 Keabsahan Data.....	44
---------------------------	----

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	46
--	-----------

IV.1 Gambaran Umum Lokasi Penelitian dan Situs Penelitian.....	46
--	----

IV.2 Penyajian Data.....	54
IV.3 Analisis dan Interpretasi Data.....	73
/ PENUTUP.....	81
V.I Kesimpulan.....	81
V.II Saran.....	82
DAFTAR PUSTAKA.....	84



DAFTAR GAMBAR

Gambar 1 : Sektor Pariwisata dalam Tiga Pilar	31
Gambar 2: Qualitative Data Analysis	43
Gambar 3 : Peta Wilayah Kota Malang	48
Gambar 4 : Bagan Struktur Disporapar.....	53
Gambar 5 : Resto Inggil.....	56
Gambar 6 : Paket promo Hotel Ibis Styles	58
Gambar 7 : Paket promo Hotel Ibis Styles	60
Gambar 9 : Kondisi Kemacetan Pintu Exit Tol Pandaan-Malang.....	70
Gambar 10: Kondisi Kemacetan jalan raya Kota Malang	70

DAFTAR TABEL

Tabel 1 : Jumlah Wisatawan Mancanegara dan Domestik Kota Malang Tahun 2017-2019.....3

Tabel 2 : Data Jumlah Penduduk Kota Malang Tahun 2016-2020.....49



BAB I

PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Indonesia sebagai salah satu negara yang memiliki banyak destinasi pariwisata, dan pariwisata telah menyokong terhadap kehidupan ekonomi, sosial, dan budaya bangsa. Istilah pariwisata sendiri terlahir dari bahasa Sansekerta yang memiliki arti pergi dan secara lengkap meninggalkan rumah (kampung) berkeliling terus menerus (Pendit,1994:1). Bahasa asing untuk istilah pariwisata disebut *tourism* atau *travel*. Sedangkan, Pemerintah Indonesia memberi makna pariwisata ialah meninggalkan rumah untuk mengadakan perjalanan tanpa mencari nafkah di tempat-tempat yang dikunjungi sambil menikmati kunjungan (Pendit 1994:1). Pariwisata memiliki daya tarik yang perlu dikembangkan untuk meningkatkan kunjungan wisatawan. Pengembangan pariwisata sangat membutuhkan pengelolaan yang baik agar meningkatkan daya tarik suatu daerah yang nantinya akan berdampak besar pada perkembangan daerah tersebut. Pencapaian pengelolaan pariwisata yang baik juga membutuhkan adanya kebijakan yang mengatur. Kebijakan merupakan salah satu sarana dalam pencapaian tujuan dari visi dan misi yang disusun oleh pemerintah, melalui kebijakan maka diharapkan tujuan tersebut mampu terlaksana dengan baik.

Kota Malang terletak pada ketinggian antara 440 – 667 meter diatas permukaan air laut, dan merupakan salah satu kota tujuan wisata di Jawa Timur karena potensi alam dan iklim yang dimiliki. Letaknya berada ditengah-tengah



wilayah Kabupaten Malang secara astronomis terletak $112,06^{\circ}$ – $112,07^{\circ}$ Bujur Timur dan $7,06^{\circ}$ – $8,02^{\circ}$ Lintang Selatan. Kota Malang merupakan kota terpadat kedua di Provinsi Jawa Timur setelah Kota Surabaya. Banyaknya perguruan tinggi di Kota Malang membuat banyak orang datang untuk mencari ilmu sehingga dijuluki dengan kota pendidikan. Selain itu, Malang juga banyak dijadikan sebagai destinasi wisata dikarenakan memiliki banyak tempat wisata yang sangat baik dan menarik untuk dikunjungi. Iklim cuaca yang sejuk juga merupakan salah satu alasan banyak orang yang memilih Kota Malang untuk perantaraan, sehingga pertumbuhan penduduk di Kota Malang setiap tahunnya meningkat dan semakin padat. Dengan fakta-fakta yang ada, maka Kota Malang harus mengembangkan sarana dan prasarana yang terintegrasi dengan baik.

Kota Malang seperti kota-kota lain di Indonesia pada umumnya baru tumbuh dan berkembang setelah hadirnya pemerintah kolonial Belanda. Fasilitas umum direncanakan sedemikian rupa agar memenuhi kebutuhan keluarga Belanda. Dan fasilitas tersebut masih ada hingga sekarang. Misalnya kawasan Ijen Boulevard. Kawasan tersebut merupakan salah satu tempat wisata *Heritage* yang ada di Kota Malang. Kawasan perumahan itu sekarang bagai monumen yang menyimpan kenangan dan seringkali mengundang keluarga-keluarga Belanda yang pernah bermukim di sana untuk bernostalgia dan tidak hanya mereka, namun wisatawan lokal juga sering sekali berkunjung untuk menikmati suasana *Heritage* tersebut.

Dengan potensi alam yang dimiliki Kota Malang, yaitu pemandangan alam serta hawa yang sejuk, teduh dan asri serta bangunan-bangunan kuno



peninggalan Belanda dan berkaitan dengan Tri Bina Cita Kota Malang yang salah satunya adalah pariwisata, Kota Malang layak menjadi tujuan wisata bagi wisatawan dalam maupun luar negeri. Tercatat, kota yang disebut Makobu atau Malang Kota Bunga itu dikunjungi 16.286 wisatawan mancanegara dan 5,1 juta wisatawan nusantara sepanjang 2019. Data itu meningkat dari tahun-tahun sebelumnya. Di era otonomi daerah dan era globalisasi saat ini upaya pembangunan di segala bidang yang telah dilaksanakan merupakan sebuah langkah awal peningkatan citra, posisi dan peran Kota Malang dalam percaturan hubungan antar Kota, antar Propinsi, maupun antar Bangsa. Sekaligus merupakan sebuah peluang dan harapan yang bisa memberi manfaat bagi masyarakat Kota Malang sendiri.

Tabel 1 : Jumlah Wisatawan Mancanegara dan Domestik Kota Malang Tahun 2017-2019

Bulan	2017		2018		2019	
	Mancanegara	Domestik	Mancanegara	Domestik	Mancanegara	Domestik
Januari	862	311.317	11.672	235.967	1204	481.014
Februari	818	292.508	7.792	231.307	962	393.514
Maret	856	305.669	8.489	250.835	604	353.076
April	885	316.402	8.582	270.119	476	323.707
Mei	915	324.308	7.231	260.384	666	298.398
Juni	946	407.008	17.482	302.973	1258	428.816
Juli	878	369.655	13.272	330.384	1847	617.108
Agustus	954	376.665	9.721	314.805	1796	478.658
September	1.066	478.700	9.515	333.059	2.299	379.145
Oktober	1.153	524.031	11.404	370.857	1.882	372.445
November	1.245	566.657	9.189	410.100	1.648	435.283
Desember	1.392	63.055	9.918	484.439	1.680	609.359
Jumlah	11.970	4.335.975	124.267	3.795.229	16.286	5.170.523

Sumber : Badan Pusat Statistik Kota Malang 2020.



Pengertian pembangunan secara umum pada hakekatnya adalah proses perubahan yang terus menerus untuk menuju keadaan yang lebih baik berdasarkan norma-norma tertentu. Mengenai pengertian pembangunan, para ahli memberikan definisi yang bermacam-macam seperti halnya perencanaan. Istilah pembangunan bisa saja diartikan berbeda oleh satu orang dengan orang lain, daerah yang satu dengan daerah lainnya, Negara satu dengan Negara lain. Namun secara umum ada suatu kesepakatan bahwa pembangunan merupakan proses untuk melakukan perubahan (Riyadi dan Deddy Supriyadi Bratakusumah, 2005).

Infrastruktur merupakan aspek penting dalam pencapaian pembangunan, baik dalam bidang sosial maupun dalam bidang ekonomi. Peranan infrastruktur juga merupakan elemen pendukung kegiatan perkotaan. Prasarana perlu disediakan dalam suatu kota karena prasarana merupakan kebutuhan dasar (*basic needs*) dan prasarana dapat menggerakkan pertumbuhan ekonomi. Pengembangan sektor pariwisata sangat terkait dan bergantung pada perkembangan infrastruktur yang tersedia. Peran infrastruktur menjadi sangat penting karena dengan pengembangan infrastruktur dan sistem infrastruktur yang tersedia, dapat mendorong perkembangan sektor pariwisata itu sendiri. Pada publikasi oleh *World Development Report* (World Bank, 1994), infrastruktur sangat berperan penting dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi di mana pertumbuhan ekonomi yang lebih tinggi ditemui pada daerah dengan tingkat ketersediaan infrastruktur yang mencukupi dari sebaliknya.



Pembangunan jalan tol adalah salah satu bentuk usaha dari para pemerintah untuk memudahkan masyarakat Indonesia dalam melakukan mobilitas mereka baik dalam hal ekonomi maupun sosial dengan baik dan cepat yang diatur pada Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2005 Tentang Jalan Tol. Pembangunan dengan skala besar selain membutuhkan modal besar juga membutuhkan tanah untuk mendirikan bangunan tersebut. Jalan tol merupakan proyek yang digadang-gadang pemerintah dapat mengurai kemacetan sampai dapat menjadi sumber pemasukan khas negara.

Jalan Tol Pandaan – Malang merupakan salah satu aksesibilitas yang dirancang untuk meningkatkan konektivitas di kawasan ini. Di samping itu, Jalan Tol Pandaan – Malang diharapkan dapat memperlancar transportasi Industri dari Pandaan ke Malang yang terkoneksi langsung ke Surabaya, begitu pula sebaliknya. Jalan Tol Pandaan – Malang memiliki panjang 37,6 km dan memiliki jalur yang melintasi 3 (tiga) Wilayah administratif, yaitu Kabupaten Pasuruan, Kabupaten Malang dan Kota Malang (Surat Keputusan Gubernur Jawa Timur tanggal 7 Juni 2011, Nomor: 188/282/KPTS/013/2011) tentang penetapan lokasi pembangunan jalan tol bebas hambatan Pandaan-Malang. Jalan tol ini juga berpengaruh terhadap pariwisata dimana para pengunjung atau wisatawan dengan mudah untuk menuju tempat wisata yang dituju dan ini akan meningkatkan jumlah wisatawan yang menjadi target dari kementerian pariwisata. Jalan tol ini juga merupakan realisasi program 10 Bali baru untuk Taman Nasional Bromo Tengger Semeru.



Kebijakan pembangunan infrastruktur jalan tol ini memerlukan adanya evaluasi, yang mana evaluasi ini tidak hanya melihat hasil yang di dapatkan dari pembangunan ini namun di lihat dari seluruh proses mulai dari perencanaan kebijakan hingga akhir. Sehingga kita tau apakah infrastruktur tersebut dapat memberikan dampak dan memenuhi tujuan yang telah di tentukan. Evaluasi merupakan proses sistematis yang berkelanjutan guna mengumpulkan, mendeskripsikan, menginterpretasikan hingga menyajikan informasi tentang program-program agar dapat digunakan sebagai dasar membuat keputusan, menyusun kebijakan maupun menyusun program selanjutnya (Widoyoko, 2012:6)

Menurut Perda Kota Malang No. 11 Tahun 2010 tentang Penyelenggaraan Kepariwisata pasal 1 ayat 6, wisata adalah kegiatan perjalanan yang dilakukan oleh seorang atau kelompok orang dengan mengunjungi tempat tertentu untuk tujuan rekreasi, pengembangan pribadi, atau mempelajari keunikan daya tarik wisata yang dikunjungi dalam jangka waktu sementara. Dalam pariwisata terdapat kunci atau pendekatan formula. Menurut Cooper dalam Sunaryo (2013: 159) menjelaskan sebagai berikut:

- a. Obyek daya tarik wisata (*Attraction*) yang mencakup keunikan dan daya tarik berbasis alam, budaya, maupun buatan/artificial.
- b. Aksesibilitas (*Accessibility*) yang mencakup kemudahan sarana dan sistem transportasi.
- c. Amenitas (*Amenities*) yang mencakup fasilitas penunjang dan pendukung wisata.
- d. Fasilitas umum (*Ancillary Service*) yang mendukung kegiatan



pariwisata.

e. Kelembagaan (*Institutions*) yang memiliki kewenangan, tanggung jawab dan peran dalam mendukung kegiatan pariwisata.

Kota Malang memiliki banyak sekali amenities yang ada. Amenitas disini dimaksudkan adalah berbagai fasilitas di luar akomodasi yang dapat dimanfaatkan wisatawan selama berwisata di suatu destinasi. Amenitas bisa berupa fasilitas pariwisata seperti rumah makan, restoran, hotel, toko cendramata dan lainnya. Untuk hotel dan resto yang ada di Kota Malang mengalami kenaikan perolehan pajak yang melampaui pendapatan pajak tahun lalu hingga Rp 3 miliar.

Ini membuktikan bahwa dengan adanya jalan tol tersebut sangat membantu dalam peningkatan dari berbagai sektor yang ada di Kota Malang salah satunya hotel dan resto sebagai amenities dari pariwisata. Pada tahun 2019 data pengunjung wisatawan domestik mengalami kenaikan dari data tahun-tahun sebelumnya yang telah dipaparkan. Ini membuktikan bahwa dengan adanya jalan tol Pandaan-Malang tersebut memiliki dampak naiknya wisatawan domestik yang berkunjung ke Kota Malang sejak jalan tol tersebut diresmikan hingga akhir tahun 2019.

Penulis melihat adanya sisi positif maupun negatif dari pembangunan jalan tol Pandaan-Malang ini. Dampak positif pembangunan jalan tol Pandaan-Malang diantaranya adalah:

1. Jalan tol Pandaan-Malang tersebut mampu mempercepat mobilisasi kendaraan. Untuk para pendatang yang mengunjungi Kota Malang dapat mempersingkat waktu perjalanannya.



2. Dapat menyerap tenaga kerja pada saat proses pembangunannya.

Dengan adanya pembangunan tersebut membuka lapangan pekerjaan bagi para pekerja.

3. Mengurangi pengangguran. Dengan adanya pembangunan tol Pandaan-

Malang tersebut dapat menyerap pengangguran sehingga dapat aktif bekerja.

Selain dampak positif yang dirasakan, terdapat beberapa dampak negatif yang juga diperkirakan muncul sebagai efek samping dari perkembangan suatu wilayah, dampak negatif pembangunan jalan tol Pandaan-Malang, diantaranya adalah:

1. Dapat mengurangi daerah resapan air dikarenakan banyaknya pohon yang ditebang untuk pembangunan jalan tol.

2. Menambah tingkat polusi udara di daerah sekitar pembangunan jalan tol.

Berdasarkan uraian permasalahan diatas maka penulis tertarik untuk membahas mengenai permasalahan diatas dalam skripsi yang berjudul **Evaluasi**

Dampak Kebijakan Pembangunan Jalan Tol Pandaan-Malang Terhadap

Pariwisata Kota Malang (Studi Pada Dinas Kepemudaan, Olahraga, dan

Pariwisata Kota Malang).

I.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas, berikut ini merupakan masalah penelitian yang diajukan, antara lain :



1. Bagaimana Evaluasi dampak kebijakan pembangunan infrastruktur jalan tol Pandaan-Malang terhadap pariwisata Kota Malang ?

2. Apa saja faktor pendukung dan penghambat dari dampak kebijakan pembangunan infrastruktur terhadap pariwisata Kota Malang ?

I.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah diatas, berikut ini merupakan tujuan dari penelitian tersebut, antara lain :

1. Penelitian bertujuan untuk mengetahui, mendeskripsikan, dan menganalisis bagaimana Evaluasi dampak kebijakan dari Pembangunan Infrastruktur jalan tol Pandaan-Malang Terhadap Pariwisata Kota Malang.

2. Penelitian bertujuan untuk mengetahui, mendeskripsikan, dan menganalisis apa saja faktor pendorong dan penghambat dari dampak kebijakan pembangunan infrastruktur terhadap pariwisata Kota Malang.

I.4 Manfaat Penelitian

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat positif yang meliputi :

1. Manfaat Teoritis

a. Sebagai bahan kajian umum dalam perkembangan ilmu pengetahuan khususnya di Dinas Kepemudaan, Olahraga dan Pariwisata Kota Malang.



- b. Sebagai bahan referensi bagi penelitian selanjutnya dalam membentuk tema dan pembahasan yang lebih relevan.

2. Manfaat Praktis

- a. Hasil penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai salah satu masukan maupun sumber informasi bagi pihak lain yang akan melakukan penelitian lebih lanjut seputar evaluasi dampak kebijakan pembangunan infrastruktur jalan tol terhadap pariwisata

Kota Malang. Membuka pandangan umum wisatawan dan masyarakat Kota Malang dengan adanya Jalan Tol Pandaan-Malang

- b. Diharapkan penelitian ini memberikan wawasan serta gambaran untuk berbagai kalangan mengenai dampak pembangunan infrastruktur jalan tol pandaan malang terhadap pariwisata Kota Malang. Memberikan saran untuk dengan adanya Jalan Tol Pandaan-Malang.

3. Manfaat Akademis

- a. Sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar kesarjanaan.
- b. Sebagai bahan pertimbangan dalam pengayaan materi kuliah, penyempurnaan kurikulum dan referensi ataupun untuk keperluan penelitian selanjutnya.

1.5 Sistematika Penulisan

Agar lebih mudah pembahasan secara terperinci maka penulis menguraikan secara deskriptif mengenai sistematika pembahasan yang dibagi



dalam 5 (lima) bab dan setiap bab terdiri dari sub bab. Sistematika pembahasan yang digunakan adalah sebagai berikut :

BAB I : PENDAHULUAN

Pada bagian ini berisi tentang penjelasan secara garis besar mengenai latar belakang pengambilan judul yang berkaitan dengan analisis dampak pembangunan infrastruktur jalan tol pandaan-malang terhadap pariwisata Kota Malang. Selain itu terdapat pula rumusan masalah yang diambil oleh penulis berdasarkan latar belakang yang telah dipaparkan, yang mana bertujuan agar penelitian lebih terfokus pada pokok bahasan tertentu. Pada bab pendahuluan ini pula disampaikan tujuan serta manfaat yang diharapkan oleh penulis atas hasil dari penelitian yang telah dilakukan.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab ini dipaparkan mengenai secara garis besar tentang berbagai teori dan konsep yang menjadi landasan bagi peneliti dalam melakukan penelitian dan penganalisaan data yang diperoleh dalam penelitian ini. Teori-teori yang digunakan oleh penulis adalah Kebijakan Publik, Evaluasi Dampak Kebijakan, Pembangunan, dan Pariwisata.

BAB III : METODE PENELITIAN

Pada bab ini membahas mengenai metode penelitian apa yang digunakan oleh peneliti dalam melakukan penelitian ini. Metode

penelitian ini terdiri dari : jenis penelitian, fokus penelitian, lokasi penelitian, jenis dan sumber data, teknik pengumpulan data, instrumen penelitian, dan analisis data yang nantinya akan digunakan oleh peneliti dalam pembahasan dari hasil penelitian yang didapatkan.

BAB IV : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini menguraikan tentang hasil dan pembahasan dari penelitian yang berisi tentang gambaran umum lokasi penelitian serta analisis dari permasalahan yang menjadi kajian dalam penelitian serta akan dijadikan acuan pembuatan kesimpulan dan saran pada bab berikutnya.

BAB V : PENUTUP

Bab ini terdiri dari dua sub bab pokok yaitu kesimpulan dan saran. Kesimpulan ditarik dari keseluruhan penelitian dan pembahasan analisis masalah. Sedangkan saran dikemukakan berdasarkan ketidaksesuaian antara teori dengan kenyataan di lapangan. Kemudian saran ini dapat digunakan sebagai bahan pertimbangan bagi Pemerintah dan masyarakat Kota Malang di kemudian hari.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

II.1 Kebijakan Publik

II.1.1 Pengertian Kebijakan

Pemerintah mengeluarkan suatu kebijakan sebagai strategi untuk menyelesaikan suatu permasalahan. Kebijakan publik memiliki dua unsur, yakni kebijakan dan publik. Kebijakan sendiri memiliki banyak definisi baik secara luas maupun secara sempit, menurut Derbyshire kebijakan sebagai sekumpulan rencana kegiatan yang dimaksudkan untuk memberikan efek perbaikan terhadap setiap kondisi. Rencana kegiatan tersebut merupakan produk akhir setiap pemerintahan dalam arti merupakan kesepakatan terakhir antara eksekutif dengan wakil rakyat (legislatif) (Samodra Wibawa, 1994: 49). Menurut Laswell dan kaplan dalam Nugroho (2011:93) menyatakan bahwa kebijakan sebagai suatu program yang diproyeksikan dengan tujuan-tujuan tertentu, nilai-nilai tertentu, dan praktik-praktik tertentu (*a projected program of goals, values, and practices*). Pengertian Kebijakan lainnya dari Hofferbert yaitu kebijakan sebagai hasil keputusan yang diambil oleh pelaku-pelaku tertentu untuk tujuan-tujuan publik. Lebih jauh, Hofferbert menawarkan dua cara untuk memahami suatu kebijakan. Pertama, mendekati kebijakan melalui substansinya (yaitu rumusan-rumusan redaksi suatu kebijakan yang berisi ‘goals’ apa yang hendak dicapai); Kedua, dari proses



pelaksanaannya yang membeberkan kepada kita hasil maupun dampak dari kebijakan tersebut, baik hasil yang masih bersifat sementara maupun yang sudah final (Samodra Wibawa, 1994: 49).

William N. Dunn menyebut istilah kebijakan publik dalam bukunya yang berjudul Analisis Kebijakan Publik, pengertiannya sebagai berikut:

“Kebijakan Publik (Public Policy) adalah pola ketergantungan yang kompleks dari pilihan-pilihan kolektif yang saling bergantung, termasuk keputusan-keputusan untuk tidak bertindak, yang dibuat oleh badan atau kantor pemerintah” (Dunn, 2003:132).

Kebijakan publik sesuai apa yang dikemukakan oleh Dunn mengartikan adanya pilihan-pilihan kolektif yang saling bergantung satu dengan yang lainnya, dimana didalamnya terdapat keputusan-keputusan untuk melakukan tindakan. Kebijakan publik yang dimaksud dibuat oleh badan atau kantor pemerintah.

Publik dalam kata kebijakan memiliki tiga aspek didalamnya yaitu pemerintah, masyarakat, dan swasta. Sebagaimana dalam penelitian ini pemerintah akan mewakili Dinas kepemudaan, Olahraga, dan Pariwisata Kota Malang, Masyarakat akan mewakili Masyarakat Kota Malang, dan Swasta akan mewakili lebih kepada pihak yang berkaitan dengan adanya Jalan Tol Pandaan-Malang ini seperti Investor maupun pengusaha. Secara umum Lemay mengatakan Kebijakan Publik dapat diartikan sebagai Kebijakan yang dikembangkan oleh Lembaga Pemerintah atau Pejabat Pemerintah (Keban 2008:60).



Definisi Kebijakan Publik menurut Dye adalah *What government do, why they do it, and what difference it makes*, dapat diartikan apa yang pemerintah lakukan, mengapa mereka melakukan itu, dan apa perubahan yang dapat dilakukan (Dwidjowijoto 2006:23). Menurut Hogwood dan Dunn pakar analisis kebijakan inggris (Wahab 2008:18), kebijakan dikelompokkan kedalam sepuluh hal, sebagai berikut:

- a. *Policy as a label for a field or activity* (kebijakan sebagai sebuah label atau merek bagi bidang kegiatan pemerintah).
- b. *Policy as an expression of general purpose or desire state of affair* (kebijakan sebagai suatu pernyataan mengenai tujuan umum atau keadaan tertentu yang dikehendaki).
- c. *Policy as spesific proposals* (kebijakan sebagai usulan-usulan khusus).
- d. *Policy as decision of government* (kebijakan sebagai keputusan dari pemerintah).
- e. *Policy as formal authorization* (kebijakan sebagai bentuk otorisasi atau pengesahan formal).
- f. *Policy as programme* (kebijakan sebagai program).
- g. *Policy as output* (kebijakan sebagai keluaran).
- h. *Policy as outcome* (kebijakan sebagai hasil akhir).
- i. *Policy as a theory or model* (kebijakan sebagai teori atau model).
- j. *Policy as process* (kebijakan sebagai proses).

Berdasarkan dari beberapa uraian yang telah dipaparkan dapat ditarik kesimpulan bahwa kebijakan publik merupakan serangkaian tindakan yang dilakukan oleh pemerintah baik dalam bentuk program atau keputusan lainnya guna tercapainya tujuan dalam kepentingan masyarakat luas.

II.1.2 Proses Kebijakan

Kebijakan publik dipahami sebagai sebuah proses untuk mencapai suatu tujuan. Secara umum proses yang dipahami dalam kebijakan publik adalah formulasi kebijakan, implementasi kebijakan dan evaluasi kebijakan. Thomas R. Dye seperti yang dikutip oleh Widodo (2009:16-17) menjelaskan bahwa proses kebijakan publik sebagai berikut :

a. Identifikasi masalah kebijakan (*identfication of policy problem*)

Identifikasi masalah kebijakan dapat dilakukan melalui identifikasi apa yang menjadi tuntutan (*demands*) atas tindakan pemerintah.

b. Penyusunan agenda (*agenda setting*)

Penyusunan agenda merupakan aktivitas memfokuskan perhatian pada pejabat-pejabat publik dan media masa atas keputusan apa yang akan diputuskan terhadap masalah publik tertentu.

c. Perumusan kebijakan (*pulicy formulation*)



Perumusan kebijakan merupakan tahapan dimana pengusulan rumusan kebijakan melalui organisasi perencanaan kebijakan, kelompok kepentingan, birokrasi pemerintah, presiden, dan lembaga legislative.

d. Pengesahan kebijakan (*legitimizing of policies*)

Pengesahan kebijakan melalui tindakan politik oleh partai politik, kelompok penekan, presiden, dan kongres.

e. Implementasi kebijakan (*implementing of policies*)

Implementasi kebijakan dilakukan melalui birokrasi, anggaran publik, dan aktivitas agen eksekutif yang terorganisasi.

f. Evaluasi kebijakan (*policy evaluation*)

Evaluasi kebijakan dilakukan oleh lembaga pemerintah sendiri, konsultan diluar pemerintah, pers, dan masyarakat (publik).

Pada proses kebijakan Thomas R. Dye menggambarkan secara linear tahap-tahap kebijakan. Namun dari kegiatan pokok kebijakan publik, Nugroho menggambarkan proses yang tidak sederhana dengan bentuk seperti dibawah ini :

Lebih rinci Nugroho (2011: 157-159) menjelaskan proses kebijakan sebagai berikut :

- a. Isu kebijakan. Disebut isu apabila bersifat strategis, yakni bersifat mendasar, yang menyangkut banyak orang atau bahkan keselamatan bersama, (biasanya) berjangka panjang, tidak bisa



diselesaikan oleh perorangan, dan memang harus diselesaikan.

Sebuah isu, baik berupa masala bersama maupun tujuan bersama, ditetapkan sebagai isu kebijakan.

b. Isu kebijakan ini kemudian menggerakkan pemerintah untuk merumuskan kebijakan publik dalam rangka menyelesaikan masalah tersebut. Rumusan kebijakan ini akan menjadi hukum bagi seluruh warga dan negaranya termasuk pimpinan negara.

c. Setelah dirumuskan, kebijakan publik ini dilaksanakan baik oleh pemerintah atau masyarakat maupun pemerintah bersama-sama masyarakat. Hal ini disebut implementasi kebijakan.

Implementasi kebijakan bermuara pada *output* yang dapat berupa kebijakan itu sendiri ataupun manfaat.

d. Pada saat implementasi, dilakukan pemantauan atau *monitoring* untuk memastikan implementasi kebijakan konsisten dengan rumusan kebijakan. Hasil implementasi kebijakan adalah kinerja kebijakan, pada saat inilah diperlukan evaluasi kebijakan.

e. Evaluasi yang pertama berkenaan dengan kinerja kebijakan, yaitu berkenaan dengan seberapa jauh kebijakan mencapai hasil yang diharapkan. Selanjutnya dilakukan evaluasi secara paralel pada implementasi kebijakan, rumusan kebijakan, dan lingkungan tempat kebijakan dirumuskan, diimplementasikan, dan kinerja. Hasil evaluasi menentukan apakah kebijakan dapat

dilanjutkan atau membawa isu kebijakan yang baru, yang mengarah pada dua pilihan diperbaiki atau revisi kebijakan, atau dihentikan, penghentian kebijakan.

Melihat proses yang dipaparkan, kebijakan publik merupakan hal yang cukup kompleks dengan melalui rangkaian yang tidak sederhana. Namun dapat disimpulkan secara sederhana bahwa proses kebijakan publik adalah isu kebijakan, rumusan kebijakan, implementasi kebijakan, dan evaluasi kebijakan terhadap kinerja dan keseluruhan lingkungan kebijakan. Pada judul yang diangkat, penulis melihat bahwa topik yang dibahas lebih kepada sisi evaluasi kebijakan.

II.2 Evaluasi Dampak Kebijakan

II.2.1 Dampak Kebijakan

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia dampak dapat diartikan sebagai daya yang ada atau timbul dari sesuatu (orang, benda) yang ikut membentuk watak, kepercayaan atau pembuatan seseorang (KBBI, 2001:849). Menurut Wiyoto (2005:171-174), dampak dari suatu kebijakan mempunyai beberapa dimensi, setidaknya ada lima dimensi yang harus dibahas dalam memperhitungkan dampak dari sebuah kebijakan. Dimensi-dimensi tersebut meliputi :

- a. Dampak kebijakan pada masalah-masalah publik dan dampak kebijakan pada orang-orang yang terlibat.



b. Kebijakan mungkin mempunyai dampak pada keadaan-keadaan atau kelompok-kelompok diluar sasaran atau tujuan kebijakan.

c. Kebijakan mungkin akan mempunyai dampak pada keadaan-keadaan sekarang dan yang akan datang.

d. Evaluasi juga menyangkut unsur yang lain yakni biaya langsung yang dikeluarkan untuk membiayai program-program kebijakan publik.

e. Biaya-biaya tidak langsung yang ditanggung oleh masyarakat atau beberapa anggota masyarakat akibat adanya kebijakan publik.

II.2.2 Evaluasi Dampak Kebijakan

Evaluasi kebijakan adalah kegiatan yang menyangkut estimasi atau penilaian kebijakan yang mencakup substansi, implementasi dan dampak (Anderson: 1975). Evaluasi kebijakan dipandang sebagai suatu kegiatan fungsional. Artinya, evaluasi kebijakan tidak hanya dilakukan pada tahap akhir saja melainkan kepada seluruh proses kebijakan. Menurut W. Dunn, istilah evaluasi mempunyai arti yang berhubungan, masing-masing menunjuk pada aplikasi beberapa skala nilai terhadap hasil kebijakan dan program. Evaluasi mencakup : kesimpulan, klarifikasi, kritik, penyesuaian dan perumusan masalah kembali.

Evaluasi memiliki beberapa fungsi utama dalam analisis kebijakan. Pertama dan yang paling penting, evaluasi memberi informasi yang valid

dan dapat dipercaya mengenai kriteria kebijakan yaitu, seberapa jauh kebutuhan, nilai dan kesempatan yang telah dapat dicapai melalui tindakan publik. Dalam hal ini, evaluasi mengungkapkan seberapa jauh tujuan dan target tertentu telah dicapai. Kedua, evaluasi memberikan sumbangan pada klarifikasi dan kritik terhadap nilai-nilai yang mendasari pemilihan tujuan dan target. Nilai diperjelas dengan mendefinisikan dan mengoperasikan tujuan dan target. Nilai juga dikritik dengan menanyakan secara sistematis kepantasan tujuan dan target dalam hubungan dengan masalah yang dituju. Ketiga, evaluasi memberi sumbangan pada aplikasi metode-metode analisis kebijakan lainnya, termasuk perumusan masalah dan rekomendasi. Informasi tentang tidak memadainya kinerja kebijakan dapat memberi sumbangan pada perumusan ulang masalah kebijakan. Evaluasi dapat juga menyumbang pada definisi alternatif kebijakan yang baru atau revisi kebijakan dengan menunjukkan bahwa alternatif kebijakan yang diunggulkan sebelumnya perlu dihapus dan diganti dengan yang lain (Bardach, E. 2008).

Evaluasi dampak menurut Suzetta (2008:89) adalah jenis evaluasi yang berusaha mengungkapkan siapa sebenarnya yang memperoleh manfaat dari program dan berapa besar manfaatnya. Pada intinya, sejauh mana hasil atau manfaat dan dampak yang diharapkan telah tercapai. Evaluasi dampak tersebut memberikan perhatian besar pada output dan dampak kebijakan. Menurut Agustino (2006:193) dampak dari kebijakan mempunyai beberapa dimensi, yaitu :



a. Pengaruhnya pada persoalan masyarakat yang berhubungan dan melibatkan masyarakat.

b. Kebijakan dapat mempunyai dampak pada situasi dan kelompok lain

c. Kebijakan dapat mempunyai pengaruh dimasa mendatang seperti pengaruhnya pada kondisi yang ada saat ini

d. Kebijakan dapat mempunyai dampak yang tidak langsung yang merupakan pengalaman dari suatu komunitas atau beberapa anggota diantaranya.

Di dalam evaluasi juga terdapat unit sosial yang dapat terkena dampak kebijakan (Wibawa, 1994 : 53-59), antara lain :

1. Dampak individual. Dampak terhadap individu ini dapat menyentuh aspek-aspek sebagai berikut :

a. Dampak psikis

b. Dampak lingkungan

c. Dampak ekonomi

d. Dampak sosial dan personal.

2. Dampak organisasional. Dampak dari suatu kebijakan dapat dirasakan oleh suatu organisasi atau kelompok, baik secara langsung maupun tidak langsung. Dampak langsung dapat berupa terganggu atau terbantunya pencapaian tujuan organisasi atau kelompok. Sementara itu, suatu kebijakan juga dapat menimbulkan dampak tak langsung terhadap sebuah organisasi atau kelompok,



misalnya melalui peningkatan semangat kerja dan kedisiplinan dari anggota organisasi atau kelompok itu sendiri.

3. Dampak kepada masyarakat. Dampak terhadap masyarakat oleh sebuah kebijakan menunjukkan sejauh mana kebijakan tersebut mempengaruhi kapasitas masyarakat dalam melayani anggotanya, karena masyarakat merupakan suatu unit yang melayani para anggotanya.

4. Dampak kepada lembaga dan sistem sosial. Terdapat beberapa indikator yang dapat dijadikan pedoman dasar untuk melihat apakah suatu sistem sosial tersebut lemah atau tidak, yaitu kelebihan beban, distribusi tidak merata, persediaan sumber daya yang dianggap kurang, adaptasi yang lemah, koordinasi yang jelek, turunnya legitimasi, turunnya kepercayaan, dan tertutupnya mekanisme koreksi serta adaptasi.

Berarti secara keseluruhan evaluasi dalam kebijakan merupakan penilaian dari suatu kebijakan, apakah suatu kebijakan tersebut memberikan dampak dan mencapai tujuan yang telah ditetapkan bersama mulai dari proses perencanaan hingga hasil akhir dari kebijakan tersebut.



II.3 Pembangunan

II.3.1 Definisi Pembangunan

Pembangunan merupakan usaha yang dilakukan untuk menciptakan suatu perubahan terencana yang berlandaskan pada pilihan pandangan tertentu yang tidak lepas dari pengalaman (sejarah), realitas keadaan yang sedang dihadapi, serta kepentingan pihak-pihak yang membuat keputusan terhadap pembangunan tersebut.

Pembangunan menurut Siagian (2009:4) mendefinisikan pembangunan sebagai rangkaian usaha mewujudkan pertumbuhan dan perubahan secara terencana dan sadar yang ditempuh oleh suatu negara bangsa menuju modernitas dalam rangkaian pembinaan bangsa (*nation-building*). Sebagai suatu perubahan yang terencana, pembangunan pada hakikatnya bertujuan untuk memperbaiki dan meningkatkan kualitas hidup manusia. Pembangunan memerlukan cara atau pedoman tindakan yang terarah terhadap pelaksanaan strategi-strategi pembangunan tersebut dengan sebuah kebijakan.

Todaro (dalam Suharto, 2006:3) mengemukakan bahwa pembangunan harus memiliki tiga tujuan yang satu sama lain saling terkait yaitu :

- a. Meningkatkan ketersediaan dan memperluas distribusi barang kebutuhan dasar seperti makanan, perumahan, kesehatan, dan perlindungan kepada masyarakat.



b. Meningkatkan kualitas hidup baik kesejahteraan secara material, maupun mewujudkan kepercayaan diri dan kemandirian bangsa. Aspek ini meliputi peningkatan pendapatan, penyediaan lapangan kerja, pendidikan, serta nilai kemanusiaan.

c. Memperluas kesempatan ekonomi dan sosial bagi masyarakat melalui pembebasan dari perbudakan dan ketergantungan kepada orang lain serta pembebasan dari kebodohan dan penderitaan.

Hakekat dari pembangunan adalah pemberdayaan potensi masyarakat semaksimal mungkin dengan jalan partisipasi aktif menurut tingkat kemampuan dan keterampilan yang dimiliki. Selain itu pembangunan juga merupakan suatu upaya masyarakat bangsa yang akan melahirkan suatu perubahan sosial yang besar dalam berbagai bidang kehidupan ke arah masyarakat yang lebih maju dan baik.

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa pengertian dari pembangunan adalah sebuah proses perubahan terencana yang dilakukan secara terus menerus di berbagai aspek untuk memperbaiki kehidupan masyarakat ke arah yang lebih baik.



II.3.2 Unsur-unsur Pembangunan

Dalam pelaksanaan suatu pembangunan terdapat unsur-unsur pembangunan yang saling berkaitan. Unsur-unsur tersebut diantaranya adalah (Siagian, 1990):

- a. Proses, pembangunan merupakan suatu proses. Proses yang berarti suatu kegiatan yang dilakukan terus menerus.
- b. Sadar, pembangunan merupakan usaha yang dilakukan secara sadar.
- c. Berencana, pembangunan dilakukan secara berencana dan perencanaan itu berorientasi kepada pertumbuhan dan perubahan.
- d. Modernitas, pembangunan mengarah pada modernitas. Sebagai cara hidup yang baru dan lebih baik dari pada sebelumnya serta mengurangi ketergantungan kepada orang lain.
- e. Multi-dimensional, modernitas yang dicapai melalui pembangunan itu bersifat multi-dimensional, bahwa modernitas mencakup seluruh aspek kehidupan bangsa dan negara.
- f. *National building*, bahwa kesemua hal diatas ditujukan kepada usaha membina bangsa yang terus menerus harus dilaksanakan dalam rangka pencapaian tujuan bangsa dan negara yang telah ditentukan sebelumnya.

II.3.3 Dampak Pembangunan

Dampak menurut JE.Hosio (2007:57) adalah perubahan nyata pada tingkah laku atau sikap yang dihasilkan oleh keluaran kebijakan.

Berdasarkan pengertian tersebut maka dampak merupakan suatu perubahan yang nyata akibat dari keluarnya kebijakan terhadap sikap dan tingkah laku. Dampak bisa diartikan sebagai pengaruh atau akibat. Dalam setiap keputusan yang diambil seorang atasan biasanya mempunyai dampak tersendiri baik dampak positif maupun negatif. Dampak juga bisa diartikan sebagai proses lanjutan dari sebuah pelaksanaan pengawasan internal.

Terkait dengan masalah pada penelitian ini maka dampak nya adalah suatu perubahan yang terjadi akibat dari adanya pembangunan infrastruktur jalan tol Pandaan-Malang terhadap pariwisata Kota Malang. Melihat adanya dampak dapat dilakukan dengan membandingkan keadaan sebelum dan sesudah terjadi pembangunan jalan tol Pandaan-Malang tersebut. Analisis dampak pada penelitian ini adalah perbedaan kondisi sektor pariwisata sebelum dan sesudah adanya pembangunan tersebut.

II.3.4 Pembangunan Infrastruktur

Infrastruktur adalah suatu rangkaian yang terdiri atas beberapa bangunan fisik yang masing-masing saling terkait dan saling ketergantungan satu sama lain. Misalnya pembangunan jalan tol. Jalan tol merupakan sarana yang salah satu fungsinya dapat



dipengaruhi dan mempengaruhi suatu kegiatan terutama proses distribusi output. Pembangunan infrastruktur dilaksanakan berdasarkan kebutuhan dan tingkat kepentingan, sehingga diperlukan skala prioritas pembangunannya ada yang cukup dilaksanakan sekali saja dengan perawatan yang berlanjut namun juga ada yang sifatnya dinamis dan berpotensi berkembang. Pembangunan adalah kenyataan fisik sekaligus mental (state of mind) dari suatu masyarakat yang telah melalui kombinasi tertentu dari proses sosial, ekonomi, dan lembaga yang memiliki cara untuk mewujudkan kehidupan yang lebih baik (Todaro, 2011). Pembangunan infrastruktur tentu didasarkan atas gagasan, maksud dan tujuan tidak saja bermanfaat untuk suatu golongan saja namun harus mampu meningkatkan kesejahteraan masyarakat luas, tolak ukur keberhasilan pembangunan infrastruktur adalah sejauh mana pemanfaatan dan dampaknya terhadap dinamika disetiap bidang masyarakat meningkat. Keterkaitan fungsi diantara infrastruktur yang ada sangat menentukan tingkat kemanfaatannya, tujuan dibangunnya infrastruktur adalah untuk mendukung kepentingan masyarakat umum, bangsa dan negara yaitu untuk memenuhi kebutuhan dalam negeri.

II.4 Pariwisata

II.4.1 Definisi Pariwisata

Pariwisata telah dimulai sejak peradaban manusia itu sendiri, yang ditandai dengan adanya pergerakan manusia yang melakukan ziarah atau



perjalanan agama lainnya. Namun demikian tonggak sejarah dalam pariwisata sebagai fenomena modern dapat ditelusuri dari perjalanan Marcopolo (1254-1324) yang menjelajahi Eropa sampai ke Tiongkok untuk kemudian kembali ke Venesia (Pitana dan Diarta 2009:32). Masa ini pariwisata menjadi sebuah peluang yang menarik.

Indonesia sendiri jejak dari pariwisata dapat dilihat pada tahun 1910-an dimana pada zaman ini terbentuk VTV (*Vereeneging Toeristen Vekeer*). VTV merupakan badan yang dibentuk oleh pemerintah Belanda yang mengurus bidang pariwisata, di Batavia (Pitana dan Diarta 2009:35). Kata pariwisata sendiri mulai terkenal di Indonesia setelah diselenggarakan Musyawarah Nasional Tourisme ke II di Tretes, Jawa Timur pada tanggal 12-14 Juni 1958 (Yoeti 1996:112). Secara Etymologis pariwisata berasal dari kalimat sansekerta. Pariwisata memiliki dua bagian yang memiliki makna sebagai berikut (Yoeti 1996:112):

- a. Pari : banyak, berkali-kali, berputar-putar, lengkap
- b. Wisata : perjalanan, berpergian yang dalam hal ini sinonim dengan kata *travel* dalam bahasa inggris.

Seperti yang tercantum dalam UU No.10 Tahun 2009 pengertian tentang wisata didefinisikan sebagai :

“kegiatan perjalanan yang dilakukan oleh seseorang atau sekelompok orang dengan mengunjungi tempat tertentu untuk

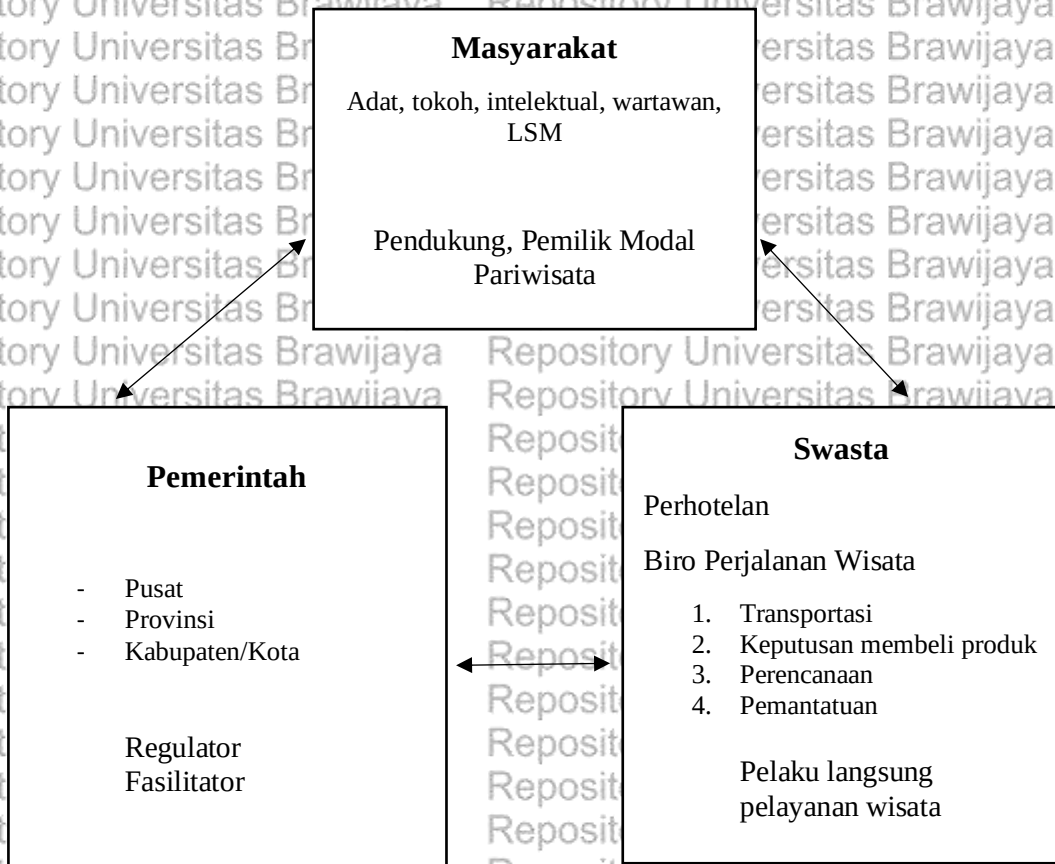
tujuan rekreasi, pengembangan pribadi, atau mempelajari keunikan daya tarik wisata yang dikunjungi dalam jangka waktu sementara”.

Wahab (2003: 5) menerangkan pengertian pariwisata sebagai berikut:

“Pariwisata merupakan salah satu bentuk industri baru yang bisa membuka lapangan kerja baru, meningkatkan penghasilan, standar hidup masyarakatnya dengan cepat. Selain itu pariwisata akan mendorong sektor-sektor lainnya yang berkaitan, seperti transportasi, penginapan (yang merupakan industri klasik), sehingga nantinya akan menghasilkan suatu pertumbuhan ekonomi yang pesat. Disebutkan pula pariwisata akan membawa pembangunan yang berkelanjutan untuk mendukung pertumbuhan dan mempertahankan eksistensi pariwisata itu sendiri. Seperti perbaikan jalan, penerangan, penyediaan air, pelabuhan dan sebagainya yang seluruhnya akan meningkatkan kesejahteraan masyarakat di daerah tersebut”.

Menurut Spilane (1987) pariwisata adalah perjalanan dari suatu tempat ke tempat lain, bersifat sementara, yang dilakukan oleh perorangan maupun berkelompok, yang mana sebagai usaha mencari keseimbangan atau keserasian dan kebahagiaan dengan lingkungan hidup dalam dimensi sosial, budaya, alam dan ilmu.

Menurut Zaenuri (2012:58) dalam sistem pariwisata, terdapat banyak aktor yang berperan, dimana aktor-aktor tersebut adalah pelaku pariwisata yang ada pada berbagai sektor. Secara umum pelaku pariwisata dikelompokkan dalam tiga pilar utama, yaitu: (1) masyarakat, (2) swasta, dan (3) pemerintah.



Gambar 1.: Sektor Pariwisata dalam Tiga Pilar

Sumber : Pitana (2005)

Masyarakat dalam konteks ini adalah masyarakat umum yang ada pada destinasi sebagai pemilik sah dan berbagai sumberdaya yang merupakan modal pariwisata seperti kebudayaan. Swasta adalah asosiasi usaha pariwisata dan para pengusaha, sedangkan pemerintah adalah pada wilayah administratif, baik pemerintah pusat, provinsi, kabupaten/kota.

Pada intinya pariwisata secara umum dapat dikatakan sebagai serangkaian aktivitas sosial yang dilakukan oleh wisatawan dalam mencapai tujuan perjalanan mereka melalui perpindahan sementara, ke dalam sebuah sistem yang diciptakan untuk memenuhi kebutuhan mereka



serta menjadi bagian dari fenomena yang dihasilkan dari semua proses tersebut.

II.4.2 Pelaku Pariwisata

Pelaku pariwisata adalah setiap pihak yang berperan dan terlibat dalam kegiatan pariwisata. Adapun yang menjadi pelaku pariwisata menurut Damanik dan Weber (2006:19) adalah:

a. Wisatawan adalah konsumen atau pengguna produk dan layanan. Wisatawan memiliki beragam motif dan latar belakang (minat, ekspektasi, karakteristik sosial, ekonomi, budaya, dan sebagainya) yang berbeda-beda dalam melakukan kegiatan wisata.

b. Industri Pariwisata / Penyedia Jasa adalah semua usaha yang menghasilkan barang dan jasa bagi pariwisata. Mereka dapat digolongkan ke dalam dua golongan utama, yaitu:

1. Pelaku Langsung, yaitu usaha-usaha wisata yang menawarkan jasa secara langsung kepada wisatawan atau yang jasanya langsung dibutuhkan oleh wisatawan. Termasuk dalam kategori ini adalah hotel, restoran, biro perjalanan, pusat informasi wisata, atraksi hiburan, dan lain-lain.

2. Pelaku Tidak Langsung, yaitu usaha yang mengkhususkan diri pada produk-produk yang secara tidak langsung mendukung pariwisata, misalnya usaha kerajinan tangan, penerbit buku atau lembaran panduan wisata, dan sebagainya.



c. Pendukung Jasa Wisata adalah usaha yang tidak secara khusus menawarkan produk dan jasa wisata tetapi seringkali bergantung pada wisatawan sebagai pengguna jasa dan produk itu.

Termasuk di dalamnya adalah penyedia jasa fotografi, jasa kecantikan, olahraga, dan sebagainya.

d. Pemerintah yaitu sebagai pihak yang memiliki otoritas dalam pengaturan, penyediaan, dan peruntukan berbagai infrastruktur yang terkait dengan kebutuhan pariwisata. Tidak hanya itu, pemerintah juga bertanggung jawab dalam menentukan arah yang dituju perjalanan pariwisata. Kebijakan makro yang ditempuh pemerintah merupakan panduan bagi stakeholder yang lain dalam memainkan peran masing-masing.

e. Masyarakat Lokal adalah masyarakat yang bermukim di kawasan wisata. Mereka adalah salah satu aktor penting dalam pariwisata karena pada dasarnya merekalah yang akan menyediakan sebagian besar atraksi sekaligus menentukan kualitas produk wisata. Selain itu, masyarakat lokasi merupakan pemilik langsung atraksi wisata yang dikunjungi sekaligus dikonsumsi wisatawan.

f. Lembaga Swadaya Masyarakat merupakan organisasi non-pemerintah yang sering melakukan aktivitas kemasyarakatan di berbagai bidang, termasuk di bidang pariwisata.



BAB III

METODE PENELITIAN

III.1 Jenis Penelitian

Metodologi adalah proses, prinsip dan prosedur yang kita gunakan untuk mendekati problem dan mencari jawaban. Dengan ungkapan lain, metodologi adalah suatu pendekatan umum untuk mengkaji topik penelitian. Maka pada penelitian ini penulis menggunakan metode pendekatan kualitatif.

Sedangkan jenis penelitian yang dipakai oleh peneliti adalah jenis riset kualitatif. Riset kualitatif adalah penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian seperti misalnya perilaku, persepsi, motivasi, tindakan dan lainnya, secara holistik, dan dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dengan memanfaatkan berbagai metode alamiah (Moleong 2007:6). Peneliti akan dapat menggambarkan keadaan yang sebenarnya sesuai dengan kenyataan hasil dari penelitian mengenai Analisis Dampak Pembangunan Jalan Tol Pandaan-Malang terhadap Pariwisata Kota Malang.

III.2 Fokus Penelitian

Fokus penelitian pada dasarnya adalah masalah pokok yang bersumber dari pengalaman peneliti atau melalui pengetahuan yang diperolehnya melalui kepustakaan ilmiah ataupun kepustakaan lainnya (Moleong 2007:97). Agar



peneliti tidak bersifat meluas maka diperlukan adanya fokus penelitian. Fokus penelitian disini adalah suatu objek yang merupakan tujuan utama untuk meneliti fenomena sosial yang terjadi atau sedang berlangsung di suatu daerah, terutama di Kota Malang. Tujuan dari penetapan fokus adalah untuk mengungkapkan data-data yang telah dikumpulkan, lalu dianalisis dengan teori yang digunakan. Adapun yang menjadi fokus penelitian ini adalah :

1. Evaluasi dampak kebijakan pembangunan jalan tol terhadap pariwisata Kota Malang.

- Dampak terhadap individual

- Dampak terhadap organisasional

- Dampak terhadap masyarakat

- Dampak terhadap lembaga

2. Faktor pendukung dan penghambat dari dampak kebijakan pembangunan jalan tol terhadap pariwisata Kota Malang.

III.3 Lokasi dan Situs Penelitian

Lokasi penelitian adalah tempat yang digunakan oleh peneliti untuk melihat keadaan yang sebenarnya dari objek yang telah diteliti untuk mendapatkan data-data yang valid, akurat, serta hal yang benar-benar diperlukan untuk penelitian. Berdasarkan pada lokasi penelitian ini, peneliti dapat memperoleh kemudahan dalam mendapatkan data dan informasi terkait dengan masalah yang telah menjadi objek. Dalam hal ini lokasi penelitian dilakukan di Kota Malang. Lokasi ini dipilih karena memiliki potensi, khususnya pariwisata,

yang menjadi daya tarik yang nantinya dapat memberikan kontribusi pendapatan daerah, khususnya masyarakat.

Situs penelitian adalah tempat dimana peneliti dapat mengamati keadaan sebenarnya dari objek penelitian sehingga peneliti akan mendapatkan data yang akurat dan benar-benar dibutuhkan dalam penelitian. Dengan demikian situs yang menjadi tempat penelitian adalah

1. Disporapar Kota Malang
2. Resto Inggil
3. Hotel Ibis Style Kota Malang
4. Polresta Kota Malang

III.4 Jenis dan Sumber Data

Sumber data merupakan sumber informasi yang akan digunakan sebagai pokok kajian dalam melakukan penelitian. Data tersebut harus digali dari berbagai sumber yang berkaitan dengan masalah yang diteliti untuk memperoleh hasil yang maksimal. Data adalah kumpulan dari beberapa informasi akurat yang dibutuhkan oleh seorang peneliti dalam hal membantu proses penelitian. Sumber data penelitian dapat berupa orang, benda, dokumen, atau proses suatu kegiatan dan lainnya (Satori, 2013:45). Data tersebut harus digali dari sumber-sumber yang berkaitan dengan masalah yang diteliti untuk memperoleh hasil yang baik.

Sumber data dibagi menjadi dua yaitu:

1. Data Primer

Menurut Pasolong (2012:70) data primer merupakan data yang diperoleh langsung oleh pengumpul data (peneliti) dari objek



penelitiannya. Dengan demikian peneliti berhadapan langsung dengan melalui wawancara pada sumber yang tepat untuk mendapatkan data dari lokasi penelitian dan narasumber yang dapat dipercaya tanpa adanya perantara secara lengkap dari narasumber yang memiliki andil besar dan dianggap mampu dalam memberikan informasi lengkap karena peneliti berhadapan langsung dengan sumber yang tepat. Informan dalam penelitian ini yang sebagai sumber utama data adalah pihak-pihak yang berkaitan dengan masalah yang diangkat oleh peneliti. Informan terdiri dari:

- a. Kepala Seksi Pemasaran dan Brand Pariwisata Dispora
- b. Ketua PHRI Kota Malang.
- c. Staff Hotel Ibis Style Kota Malang
- d. Pengunjung Hotel Ibis Style Kota Malang
- e. Kasubnit Dikyasa Satlantas Polresta Kota Malang

2. Data Sekunder

Data sekunder adalah semua data yang diperoleh secara tidak langsung dari objek penelitian (Pasalong, 2012:70). Diperoleh dalam bentuk yang sudah jadi atau sudah diolah oleh instansi-instansi terkait, kantor, ataupun lembaga lain yang sesuai dengan bidangnya. Dimana data tersebut bisa berbentuk buku-buku ilmiah, dokumen-dokumen resmi yang di dapat di Kantor Dinas Kepemudaan, Olahraga dan Pariwisata Kota Malang, koran-koran lokal, maupun dari internet dan perundang-undangan yang berhubungan langsung dan berkaitan erat dengan



penelitian ini. Data sekunder yang menjadi bahan peneliti yaitu data peningkatan pengunjung dari Disporapar, LAKIP, data peningkatan Hotel dan Resto Kota Malang. Data sekunder ini dapat mengklarifikasikan permasalahan-permasalahan, menciptakan tolak ukur untuk mengevaluasi data primer, dan memenuhi kesenjangan-kesenjangan informasi. Jika informasi telah ada, pengeluaran biaya dan waktu dapat dihindari dengan adanya data sekunder tersebut. Manfaat lain dari data sekunder adalah bahwa seorang peneliti mampu memperoleh informasi lain selain informasi utama, sehingga data yang telah didapat bisa sebagai pelengkap data primer.

III.5 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan cara dari peneliti mendapatkan secara obyektif. Menurut Yin (2008:103) pengumpulan data untuk studi kasus berupa dokumen, rekaman arsip, wawancara, observasi dan perangkat fisik. Untuk itu prosedur pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah wawancara, Observasi dan dokumentasi, yakni:

1. Wawancara mendalam atau *In Depth Interview*

Wawancara adalah percakapan dengan tujuan tertentu (Moleong, 2007:186). Wawancara dilakukan peneliti secara *face to face* antara peneliti dengan narasumber dengan model pertanyaan yang telah dipersiapkan terlebih dahulu, lalu hasil wawancara akan direkam atau ditulis di kertas yang telah disiapkan oleh peneliti. Menurut Bogdan (1980:178) wawancara adalah



percakapan yang bertujuan, biasanya antara dua orang yang diarahkan oleh seorang dengan maksud memperoleh keterangan. Wawancara atau interview dilakukan dengan prinsip berdialog, diskusi untuk membangun pemahaman dan pemaknaan dalam memecahkan masalah. Menurut Bogdan wawancara bisa berbarengan dilakukan dengan observasi pelibatan (partisipan), analisis dokumen, atau teknik-teknik lain. Dalam penelitian partisipan, peneliti biasanya mengenal subjeknya terlebih dulu, sehingga wawancara berlangsung seperti percakapan sahabat. Dengan teknik wawancara ini diharapkan informasi yang nantinya didapat akan lebih banyak dan lebih akurat. Wawancara dilakukan secara tatap muka dan menggunakan narasumber yang bersangkutan. Di bedakan dari pelaksanaannya, wawancara dapat dibagi menjadi tiga, yaitu:

- a. Interview bebas (*inguided interview*), dimana pewawancara bebas menanyakan apa saja
- b. Interview terpimpin (*guide interview*), yaitu wawancara yang dilakukan oleh pewawancara dengan membawa daftar pertanyaan lengkap yang terperinci.
- c. Interview bebas terpimpin, yaitu kombinasi antara interview bebas dengan interview terpimpin, pewawancara hanya membawa pedoman sebagai garis besar tentang hal-hal yang akan ditanyakan.

Berdasarkan penjelasan diatas, yang digunakan peneliti dalam penelitian ini adalah interview bebas terpimpin, dimana akan ada beberapa pertanyaan yang



telah disediakan sebelumnya oleh peneliti namun ada beberapa pertanyaan yang akan diajukan secara spontanitas berdasarkan kondisi pada saat dilakukannya kegiatan wawancara yang dilakukan untuk memperjelas data yang diinginkan sehingga lebih terperinci. Dengan maksud wawancara yang dilakukan peneliti akan tetap dalam lingkup peneliti, dan tidak meluas pada masalah-masalah yang lain.

2. Observasi

Observasi yang dilakukan dalam penelitian ini adalah pengamatan terhadap dampak dari pembangunan jalan tol Pandaan-Malang terhadap pariwisata Kota Malang. Apakah dengan adanya pembangunan jalan tol Pandaan-Malang tersebut akan berdampak pada sektor pariwisata Kota Malang baik dari pengunjung atau wisatawan yang datang dan lainnya yang nantinya akan berpengaruh pula kepada perekonomian Kota Malang.

3. Dokumentasi

Dokumentasi dilakukan dengan cara mengumpulkan serta memanfaatkan data-data yang telah ada, literatur terkait dengan penelitian baik dari buku, catatan harian, jurnal, dokumen, dokumentasi foto, video, file-file yang telah ada dan literatur lainnya yang dianggap penting. Dokumentasi dilakukan oleh penulis untuk memastikan apakah penelitian telah dilakukan. Adapun dokumentasi dilakukan di Dinas Kepemudaan, Olahraga, dan Pariwisata, Resto Inggil, dan Hotel Ibis. Dokumentasi dilakukan penulis dengan menggunakan kamera handphone.



III.6 Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian digunakan untuk membantu pengumpulan data, antara lain:

1. Peneliti Sendiri

Peneliti melakukan pengamatan dan pencatatan terhadap fenomena yang terjadi di tempat penelitian dengan menggunakan alat panca indra. Menurut Moleong (2007:163), ciri khas penelitian kualitatif tidak dapat dipisahkan dari pengamatan, namun peran peneliti lah yang menentukan keseluruhan skenarionya.

2. Pedoman wawancara

Pedoman wawancara digunakan agar dalam mendapatkan informasi sesuai dengan topik yang diangkat serta sesuai dengan kebutuhan peneliti dalam melaksanakan penelitiannya. Pedoman wawancara juga berfungsi agar mendapatkan informasi sesuai dengan fokus yang diambil dalam penelitian. Pedoman wawancara telah disediakan terlebih dahulu, untuk mempermudah dalam melakukan penelitian yang dilakukan responden.

3. Alat tulis dan perekam

Alat tulis membantu peneliti dalam mencatat kejadian yang terjadi dilapangan sedangkan alat perekam seperti kamera atau handphone berfungsi untuk mengambil gambar yang berkaitan dengan fenomena-fenomena yang terjadi di lapangan berdasarkan topik penelitian sehingga alat bantu diperlukan untuk membantu dalam melakukan penelitiannya.



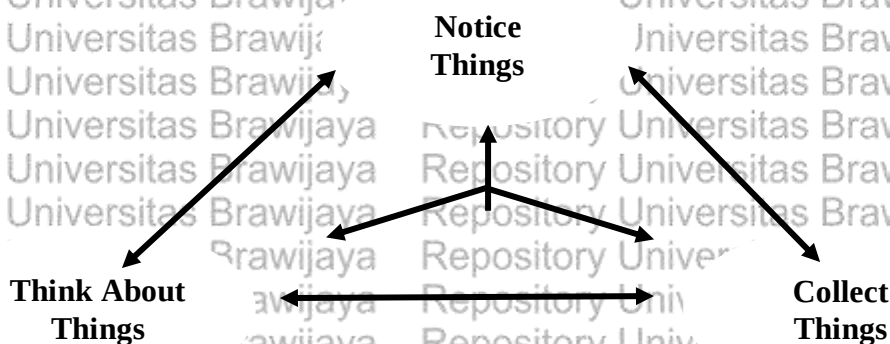
III.7 Analisis Data

Menurut Moleong (2002:103), analisis data adalah proses mengatur urutan data, mengorganisasikannya ke dalam suatu pola, kategori, dan satuan uraian dasar dengan demikian maka data-data yang lebih mudah dibaca dan disimpulkan.

Sedangkan menurut Taylor, (1975: 79), data adalah sebagai proses yang merinci usaha secara formal untuk menemukan tema dan merumuskan hipotesis (ide) seperti yang disarankan dan sebagai usaha untuk memberikan bantuan dan tema pada hipotesis. Jika dikaji, pada dasarnya definisi pertama lebih menitikberatkan pengorganisasian data sedangkan yang ke dua lebih menekankan maksud dan tujuan analisis data.

Teknik analisis yang digunakan adalah teknik analisis data deskriptif, yaitu dengan cara menghimpun data-data faktual dan mendiskripsikan. Data berasal dari seluruh informasi yang diperoleh dari hasil wawancara serta dokumen-dokumen melalui beberapa tahap. Setelah pengumpulan data, pencatatan data, peneliti melakukan analisis interaksi yang terdiri dari reduksi data, penyajian data dan verifikasi. Analisis dari penelitian ini berlangsung bersama dengan proses pengumpulan data, maupun dilakukan setelah data-data terkumpul.

Adapun teknik analisis data yang digunakan dalam analisis data selama di lapangan yaitu menggunakan langkah-langkah analisis data menurut Seiddel (1998) sebagai berikut:



Gambar 2: Qualitative Data Analysis
Sumber: Seidel (1998)

1. Mencatat data yang telah dihasilkan dari hasil observasi dan wawancara mengenai topik yaitu evaluasi dampak pembangunan jalan tol Pandaan-Malang terhadap pariwisata serta memberi kode pada data yang dirasa masih kurang agar datanya masih dapat ditelusuri kembali.
2. Mengumpulkan, memilah-milah dan mengklasifikasikan data primer dan juga data sekunder yang digunakan pada dua fokus penelitian yaitu evaluasi dampak kebijakan pembangunan jalan tol terhadap pariwisata Kota Malang serta faktor pendukung dan penghambat kebijakan pembangunan jalan tol tersebut.
3. Berpikir, dengan cara membuat dan menyusun kembali data yang telah diobservasi dan wawancara yang di presentasikan dalam penyajian data sehingga data tersebut dapat mempunyai makna dan menemukan pola serta membuat temuan-temuan umum yang berkaitan dengan topik yang diangkat oleh penulis yaitu evaluasi dampak pembangunan jalan tol Pandaan-Malang terhadap pariwisata.



III.8 Keabsahan Data

Teknik pemeriksaan keabsahan data digunakan untuk mengecek kebenaran data yang dihasilkan oleh peneliti sehingga diperoleh data yang valid dan dapat dipertanggung jawabkan keabsahannya. Teknik pemeriksaan keabsahan yang digunakan peneliti yaitu triangulasi, perpanjangan pengamatan, dan peningkatan ketekunan.

1. Triangulasi

Triangulasi yaitu membandingkan data yang diperoleh dalam wawancara dengan data observasi, artinya adalah membandingkan apa yang dikatakan orang di depan umum dengan apa yang dikatakannya secara pribadi, membandingkan apa yang dikatakan orang-orang tentang situasi dengan apa yang dikatakan sepanjang waktu, membandingkan hasil wawancara dengan isi dokumen yang berkaitan. Penelitian ini menggunakan triangulasi teknik dilakukan dengan cara mengecek data kepada sumber yang sama dengan teknik yang berbeda.

2. Perpanjangan pengamatan

Maksud perpanjangan pengamatan dalam penelitian ini yaitu peneliti kembali ke lapangan melakukan pengamatan, wawancara lagi dengan sumber data yang pernah ditemui maupun yang baru. Dengan perpanjangan pengamatan, hubungan peneliti dengan nara sumber akan semakin terbentuk rapport, semakin akrab (tidak ada jarak lagi), semakin terbuka, saling mempercayai sehingga tidak ada informasi yang disembunyikan lagi. Bila



terbentuk rapport, maka telah terjadi kewajaran dalam penelitian, dimana kehadiran peneliti tidak lagi mengganggu perilaku yang dipelajari.

3. Peningkatan ketekunan.

Meningkatkan ketekunan berarti melakukan pengamatan secara lebih cermat dan berkesinambungan. Dengan cara tersebut maka kepastian data dan urutan peristiwa akan dapat direkam secara pasti dan sistematis.



BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

IV.1 Gambaran Umum Lokasi Penelitian dan Situs Penelitian

IV.1.1 Gambaran Umum Kota Malang

1. Aspek Geografis

Kota Malang merupakan kota terbesar kedua setelah Kota Surabaya yang terdapat di Provinsi Jawa Timur. Kota Malang berada pada dataran tinggi sehingga memiliki udara yang sejuk. Kota Malang merupakan bagian dari kesatuan wilayah Malang Raya yang terdiri dari Kabupaten Malang, Kota Malang, dan Kota Batu. Sesuai dengan Tri Bina Cita, Kota Malang juga dikenal sebagai kota pendidikan, kota pariwisata, dan kota industri.

Kota Malang sebagai kota Pendidikan, karena pada Kota Malang terdapat fasilitas dan kualitas pendidikan yang baik hal tersebut terbukti dengan banyaknya sekolah, Lembaga Pendidikan formal maupun non formal seperti tempat kursus, serta universitas atau perguruan tinggi terkenal baik perguruan tinggi negeri dan perguruan tinggi swasta. Selanjutnya Kota Malang juga terkenal sebagai kota pariwisata karena kota malang memiliki banyak potensi dan keindahan alam yang dapat dimanfaatkan sebagai obyek wisata bagi para wisatawan baik dari dalam negeri maupun mancanegara. Potensi dan keindahan yang ada di kota

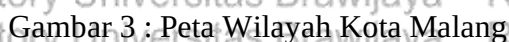
malang didukung dengan udara yang sejuk, mudahnya akses transportasi, serta destinasi belanja baik yang bersifat tradisional dan modern yang lengkap sehingga wisatawan betah berlama-lama berwisata di Kota Malang. Sedangkan Kota Malang sebagai kota industri, hal ini dikarenakan di Kota Malang terdapat berbagai macam industri mulai dari industri yang berskala kecil hingga industri berskala besar. Secara geografis Kota Malang terletak yaitu $112,06^{\circ}$ - $112,07^{\circ}$ bujur timur dan $7,06^{\circ}$ - $8,02^{\circ}$ lintang selatan dengan ketinggian antara 440-667 meter di atas permukaan laut. Batas wilayah Kota Malang adalah sebagai berikut:

- 1) Sebalah Utara : Kecamatan Singosari dan Kecamatan Karangploso, Kabupaten Malang
- 2) Sebalah Timur : Kecamatan Pakis dan Kecamatan Tumpang, Kabupaten Malang
- 3) Sebalah Barat : Kecamatan Tajinan dan Kecamatan Pakisaji, Kabupaten Malang.
- 4) Sebalah Selatan : Kecamatan Tajinan dan Kecamatan Pakisaji, Kabupaten Malang

Berdasarkan pemaparan di atas dapat diketahui bahwa Kota Malang berbatasan langsung dengan Kabupaten Malang.

Dilihat dari aspek topografis, Kota Malang terletak pada lokasi yang cukup tinggi yaitu 440-667 meter di atas permukaan air laut.

Salah satu lokasi yang paling tinggi adalah pegunungan Buring yang terletak di sebelah timur Kota Malang. Berikut peta Kota Malang:



Kota Malang sebagai Kota terbesar kedua di Jawa Timur setelah Surabaya mempunyai fungsi dan peran yang regional. Fungsi dan peran Kota Malang berdasarkan potensi wilayah dan fungsi perannya dengan wilayah sekitarnya terdiri atas : pusat pemerintahan, pusat perdagangan, pusat pelayanan umum, pusat pendidikan, pusat pengelolaan bahan baku dan kegiatan industri, pusat pertumbuhan bagi wilayah sekitarnya, pusat pelayanan kesehatan, pusat transportasi, dan pusat pelayanan sarana wisata. Selanjutnya ditetapkan rencana fungsional kegiatan primer Kota



Malang adalah industri, perdagangan, pergudangan dan transportasi.

Selanjutnya Kota Malang dalam menjalankan pemerintahan mengarah pada motto Kota Malang sebagai Kota Pendidikan, Kota Industri, dan Kota Pariwisata, yang kemudian dikenal dengan istilah “Tri Bina Cita”.

2. Aspek Demografi

Persebaran penduduk pada tiap wilayah administratif Kecamatan di Kota Malang tahun 2020 dapat diketahui bahwa Kecamatan Lowokwaru memiliki kontribusi terbesar yaitu 198.839 jiwa, kemudian disusul oleh Kecamatan Sukun sebesar 196.917 jiwa, Kecamatan Kedungkandang sebesar 196.298 jiwa, Kecamatan Blimbing sebesar 181.426 jiwa. Sementara jumlah penduduk terkecil terdapat di Kecamatan Klojen yaitu sebesar 101.410 jiwa. Berikut adalah demografis Kota Malang.

Tabel 2 Data Jumlah Penduduk Kota Malang Tahun 2016-2020

Kecamatan	Data Jumlah Penduduk Kota Malang Tahun 2016-2020				
	2016	2017	2018	2019	2020
Kedungkandang	188.175	190.274	192.316	194.341	196.298
Sukun	191.513	192.951	194.321	195.659	196.917
Klojen	103.637	103.129	102.584	102.018	101.410
Blimbing	178.564	179.368	180.104	180.805	181.426
Lowokwaru	194.521	195.692	196.793	197.859	198.839
Jumlah	856.410	861.414	866.118	870.684	874.890

Sumber : Badan Pusat Statistik Kota Malang (2020)

Berdasarkan Tabel diatas jumlah penduduk Kota Malang terus meningkat setiap tahunnya. Ditinjau dari sebaran jumlah penduduk pada 5 Kecamatan, Kecamatan Lowokwaru memiliki jumlah penduduk terbanyak. Kemudian diikuti dengan Kecamatan Sukun, Kedungkandang,



Blimbing, dan Klojen. Dilihat dari data yang ada Kecamatan Lowokwaru jumlah penduduknya paling tinggi, sedangkan Kecamatan Klojen yang paling rendah tiap tahunnya.

3. Visi dan Misi Kota Malang

Pemerintah Kota Malang mempunyai visi yaitu “Kota Malang Bermartabat” Hakekat pada visi tersebut ialah perwujudan dan implementasi dari kewajiban dan tanggung jawab manusia sebagai khalifah, kepada masyarakat yang dipimpin. Bermartabat merujuk pada sebuah nilai harga diri kemanusiaan, yang memiliki arti kemuliaan.

Untuk mewujudkan visi tersebut, misi dari Pemerintah Kota Malang yaitu meningkatkan akses dan kualitas pendidikan, kesehatan, dan layanan dasar lainnya bagi semua warga; mewujudkan kota produktif dan berdaya saing berbasis ekonomi kreatif, keberlanjutan, dan keterpaduan; mewujudkan kota yang rukun dan toleran berazaskan keberagaman dan keberpihakan terhadap masyarakat rentan dan gender; memastikan kepuasan masyarakat atas layanan pemerintah yang tertib hukum, profesional dan akuntabel.

IV.1.2 Gambaran Umum Dinas Kepemudaan, Olahraga, dan Pariwisata

1. Fungsi-fungsi

1. perumusan dan pelaksanaan kebijakan daerah di bidang kepemudaan dan olahraga;



2. penyusunan perencanaan dan pelaksanaan program di bidang kepemudaan dan olahraga;

3. pelaksanaan kegiatan di bidang pengembangan pemuda dan lembaga serta kerjasama kepemudaan;

4. pengaturan, pembinaan, pengembangan, pelaksanaan dan pengawasan olahraga prestasi dan rekreasi;

5. pelaksanaan kegiatan di bidang sarana dan prasarana olahraga;

6. pelaksanaan kegiatan di bidang kewirausahaan pemuda dan industri olahraga;

7. pemberian rekomendasi kegiatan dan atau pemanfaatan sarana dan prasarana olahraga;

8. pemberian stimulan peralatan kewirausahaan, pengembangan potensi pemuda dan olahraga;

9. pemberian pertimbangan teknis perizinan di bidang kepemudaan dan olahraga;

10. pemberian dan pencabutan perizinan di bidang kepemudaan dan olahraga yang menjadi kewenangannya;

11. pelaksanaan penyidikan tindak pidana pelanggaran di kepemudaan dan olahraga sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;

12. pelaksanaan pembelian/pengadaan atau pembangunan aset tetap berwujud yang akan digunakan dalam rangka penyelenggaraan tugas pokok dan fungsi;



13. pelaksanaan pemeliharaan barang milik daerah yang digunakan dalam rangka penyelenggaraan tugas pokok dan fungsi;

14. pelaksanaan kebijakan pengelolaan barang milik daerah yang berada dalam penguasaannya;

15. pelaksanaan pendataan potensi retribusi daerah;

16. pelaksanaan pemungutan penerimaan bukan pajak daerah;

17. pengelolaan administrasi umum meliputi penyusunan program, ketatalaksanaan, ketatausahaan, keuangan, kepegawaian, rumah tangga, perlengkapan, kehumasan, kepustakaan dan kearsipan;

18. pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM);

19. penyusunan dan pelaksanaan Standar Pelayanan Publik (SPP) dan Standar Operasional dan Prosedur (SOP);

20. pelaksanaan pengukuran Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) dan/atau pelaksanaan pengumpulan pendapat pelanggan secara periodik yang bertujuan untuk memperbaiki kualitas layanan;

21. pengelolaan pengaduan masyarakat di bidang kepemudaan dan olahraga;

22. penyampaian data hasil pembangunan dan informasi lainnya terkait layanan publik secara berkala melalui *web site* Pemerintah Daerah;

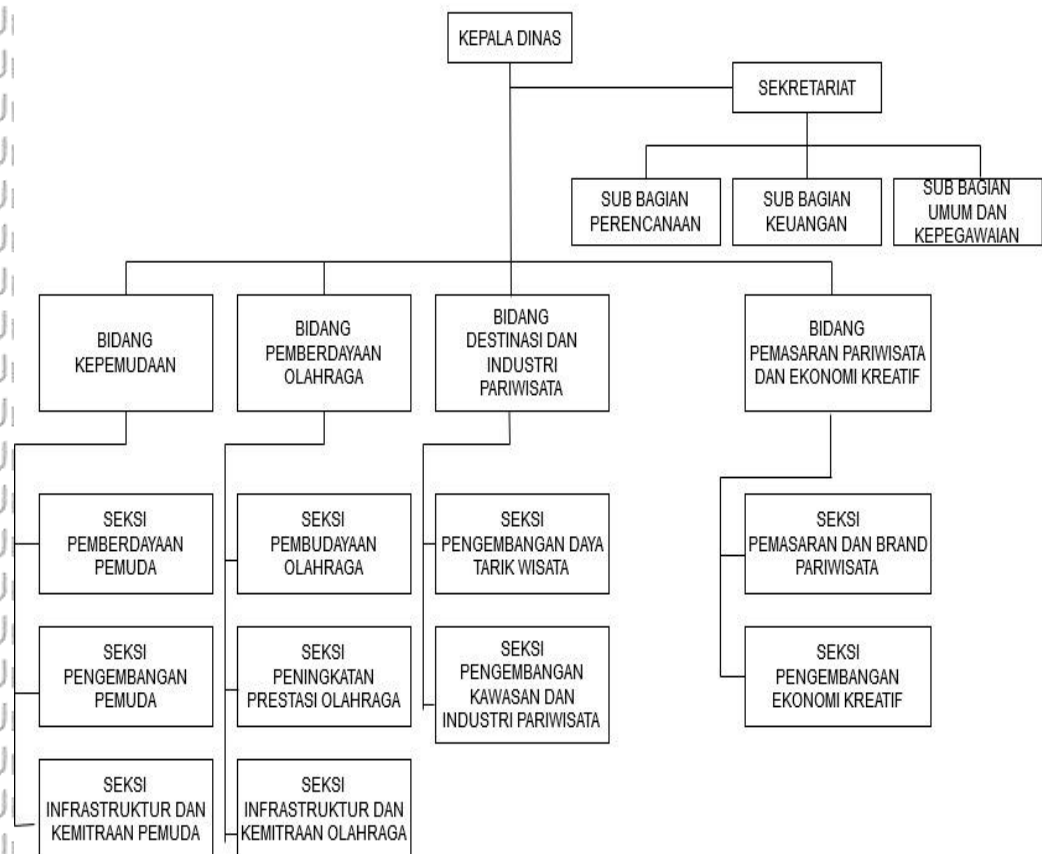
23. pemberdayaan dan pembinaan jabatan fungsional;

24. pengevaluasian dan pelaporan pelaksanaan tugas pokok dan fungsi; dan

25. pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Walikota sesuai dengan tugas pokoknya.

2. Bagan Struktur Organisasi Dinas Kepemudaan, Olahraga dan Pariwisata

BAGAN STRUKTUR ORGANISASI
DINAS KEPEMUDAAN, OLARHAGA, DAN
PARIWISATA



Gambar 4 : Bagan Struktur Disporapar

Sumber : Dok. Disporapar Kota Malang (2019)



IV.2 Penyajian Data

IV.2.1 Evaluasi Dampak Kebijakan Pembangunan Jalan Tol

Pandaan-Malang Terhadap Pariwisata Kota Malang

Pemerintah Indonesia hingga saat ini terus melaksanakan Pembangunan Nasional. Salah satu fokus pada saat ini adalah penyediaan sarana prasarana jaringan transportasi, diantaranya adalah pembangunan Jalan Tol. Jalan Tol sangat penting bagi masyarakat dalam bidang perhubungan sehingga dapat membantu masyarakat agar lebih mudah dalam melakukan kegiatan sehari-hari. Diantaranya adalah pembangunan Jalan Tol untuk menghubungkan Kota Malang dengan Kota Surabaya yaitu Jalan Tol Pandaan-Malang. Dengan adanya akses Jalan Tol Pandaan-Malang akan merubah status beberapa ruas jalan yang berada di Kota Malang yang bermula berstatus jalan kota akan berubah menjadi jalan provinsi atau jalan nasional yang nantinya akan mempermudah kegiatan transportasi serta meningkatkan strategi dalam berbagai aspek dan salah satunya adalah aspek pariwisata. Jalan Tol Pandaan-Malang merupakan kelanjutan dari Jalan Tol Gempol-Pandaan yang direncanakan memiliki panjang 37,6 km dan melintasi tiga wilayah, yakni pasuruan, Kota Malang, dan Kabupaten Malang (Surat Keputusan Gubernur Jawa Timur tanggal 7 Juni 2011, Nomor: 188/282/KPTS/013/2011).

Jalan tol ini sangat penting bagi pihak manapun dalam bidang perhubungan sehingga dapat membantu mempermudah dalam melakukan kegiatan transportasi.

Dari evaluasi kebijakan pembangunan jalan tol ini terdapat unit sosial yang dapat terkena dampak kebijakan (Wibawa, 1994 : 53-59), antara lain :

1. Dampak Infrastruktur Jalan Tol terhadap individual

Pembangunan jalan bebas hambatan atau jalan tol merupakan salah satu kebijakan oleh Pemerintah. Jalan tol Pandaan-Malang termasuk dalam Proyek Trans-Jawa yang memberikan multimanfaat kepada transportasi sehingga lebih efisien dan memberikan waktu tempuh yang singkat. Jalan tol juga memberikan dampak terhadap berbagai aspek, salah satunya terhadap dampak individual. Dalam dampak terhadap individual ini dapat menyentuh aspek lingkungan, psikis, ekonomi, dan sosial. Pada kebijakan pembangunan jalan tol dampak individual yang di rasakan adalah menambahnya pengunjung bagi pemilik Resto Inggil (pengusaha) di dalam usahanya. Hal ini telah diakui oleh Bapak Dwi Cahyono, sebagai pemilik Resto Inggil Kota Malang dalam wawancara pada Jumat, 13 Februari 2020 pukul 18.30 WIB.

“Setelah dibangunnya jalan tol ini saya merasakan resto mendapatkan dampak positif, dari dampak positifnya yaitu memudahkan pengunjung untuk berkunjung ke Kota Malang. Sehingga untuk restoran lebih meningkat dari sisi pengunjung dan juga omset dibandingkan sebelum adanya jalan tol ini. Jika dahulu orang dari luar kota jarang berkunjung, sekarang orang-orang bisa mudah menjangkau untuk datang ke resto-resto yang ada disini dan pulang ke kota nya.”



Gambar 5 : Resto Inggil

Sumber : Dok. Penulis (2019)

Disamping hal tersebut, dengan mudahnya orang-orang menjangkau untuk berkunjung ke resto-resto yang ada di Kota Malang, terdapat tantangan yang harus di terima dan hadapi secara bijak.

“Karena adanya akses tol memudahkan orang untuk menjangkau, itu menjadi tantangan tersendiri bagi kami selaku pengusaha resto-resto disini. Bagaimana mempertahankan dan juga meningkatkan strategi untuk usaha-usahanya agar tetap bisa mengimbangi dengan adanya akses baru ini”

(Wawancara dengan Ketua PHRI, 13 Februari 2020)

Dengan adanya Jalan tol tersebut berdampak memberikan kemudahan kepada para pengunjung, khususnya pengunjung yang berasal dari luar Kota Malang. Mereka dapat mempersingkat waktu tempuh dalam perjalanan ke Kota Malang. Tentunya hal tersebut dapat menguntungkan bagi pihak pemilik resto selaku pengusaha karena dapat memudahkan



usahanya sehingga ia dapat melancarkan usahanya. Tentunya pengusaha-pengusaha resto lainnya yang berada di Kota Malang juga mendapatkan keuntungan dengan adanya jalan tol ini. Hal ini memang di harapkan agar para pengunjung dapat menghemat waktu perjalanan dari sebelum adanya jalan tol pandaan-malang tersebut sehingga mereka tertarik untuk berkunjung.

Selain resto, yang merasakan dampak terhadap jalan tol pandaan-malang ini adalah hotel, yang mana salah satu dari sekian hotel yang ada di kota malang yaitu hotel ibis. Hotel ibis merupakan hotel yang memiliki tempat strategis terletak di pusat bisnis dan keramaian pusat kota sehingga para pengunjung akan memilih hotel ibis sebagai salah satu opsi penginapan bagi para pengunjung yang akan menginap. Selain itu, Hotel Ibis Styles memiliki struktur bangunan yang minimalis namun terkesan begitu modern sehingga dapat mudah ditemukan di pusat Kota Malang. Keuntungan yang dirasakan pihak hotel ini yaitu menambahnya pengunjung yang menginap di hotel ini. Hal ini telah diakui oleh Ibu Almiya sebagai Sales Marketting Hotel Ibis Kota Malang dalam

wawancara pada Jumat, 20 Maret 2020 pukul 10.00 WIB

“Setelah adanya jalan tol pengunjung yang menginap di hotel kami meningkat dari sebelumnya. Mempermudah untuk pengunjung yang berada di luar Kota Malang khususnya kota-kota yang berdampingan seperti Kota Surabaya. Namun tidak menutupi Kota Kota yang cukup jauh jaraknya juga sering berkunjung dan menginap di hotel kami.”

Terdapat perubahan positif yang dirasakan oleh pihak hotel dengan adanya jalan tol tersebut.



“Sebelumnya yang berkunjung ke hotel kami adalah kelompok anak sekolah, kepentingan instansi dan juga pebisnis. Sekarang sering sekali pengunjung dari luar seperti Jakarta, Yogyakarta dan lainnya yang berlibur ke Kota Malang maupun Kota Batu yang pada akhirnya menginap di hotel kami.”

Dengan itu, terdapat strategi-strategi yang dilakukan oleh pihak hotel melihat dampak baik yang didapatkan dari adanya jalan tol ini.

“Kami selaku pihak hotel, untuk di waktu akhir pekan maupun hari kerja lebih memainkan harga kamar nya, Memberikan promo-promo menarik yang akhirnya tamu tertarik untuk berkunjung dan menginap di hotel kami. Karena bisa saja awalnya pengunjung yang berencana sehari disini, dengan adanya promo tersebut bisa membuat mereka berfikir untuk menginap.”



SPECIAL OFFER



23 APRIL - 20 MAY 2020

Start from

IDR.255.000 ++

/room/night

Superior Room including Breakfast

For Reservation

0341 - 409900 / WA 0811 3330 9900



Jl. Letjend S. Parman No. 45 Malang - 65122 T : +62 (341) 40 99 00
E : info@ibisstylesmalang.com IG : @ibisstylesmalang

Gambar 6 : Paket promo Hotel Ibis Styles

Sumber : Dok. Hotel Ibis Styles (2019)

2. Dampak terhadap organisasional



Dengan adanya jalan bebas hambatan atau biasa disebut jalan tol ini memberikan dampak-dampak kepada setiap bidang dan hal. Jalan tol Pandaan-Malang memberikan berbagai dampak salah satunya kepada organisasional. Dampak organisasional ini dilihat dari sejauh mana dampak dari kebijakan tersebut yaitu pembangunan jalan tol Pandaan-Malang ini membantu ataupun menghambat terhadap pencapaian tujuan kelompok organisasi. PHRI Provinsi Kota Malang (Persatuan Hotel dan Resto Indonesia) merupakan salah satu organisasi yang berkaitan langsung, melihat, dan juga merasakan dampak dari adanya jalan tol Pandaan-Malang ini.

“Untuk Hotel sebenarnya belum terlihat secara *general* dampak dari adanya jalan tol ini, bisa dikatakan untuk okupansi menurun tapi memang untuk beberapa hotel berbintang apalagi yang dekat dengan pintu *exit tol* cukup ramai karena tempatnya yang cukup strategis di Kota Malang ini. Kalau Resto memang lebih dapat dampaknya karena kalau resto itu berbicara soal cita rasa, apalagi resto-resto yang sudah cukup terkenal. Para pengunjung dari luar yang ingin berkunjung untuk ke resto tersebut lebih senang dan akan lebih sering datang karena mudahnya akses untuk menjangkau itu tadi.”

Terdapat strategi yang dilakukan oleh pihak-pihak hotel untuk lebih meningkatkan lagi kuantitas pengunjung kedepannya.

“Hotel-hotel yang di Kota Malang ini lebih memainkan di harga yang ditawarkan. Misalnya orang yang mengadakan pertemuan di hotel dikasih harga berbeda, yang menginap di beri free voucher makan atau tour, membuat paket penginapan yang telah dihitung dalam berbagai pelayanan.”



Happily ever after begins here...

Start from
IDR.5.000.000
nett/30 pax

Free hall
Free dinner/lunch buffet
Free sound system
Free high speed internet access
Free access wedding photography
Free healthy welcome drink
Free ALL membership
15% discount F&B voucher
10% discount for additional room

Twitter: @ibisStylesMLG Instagram: @ibisstylesmalang Facebook: ibis Styles Malang

Jl. Letjend S. Parman No. 45 Malang
T : +62 (341) 40 99 00 M : +62 811 3330 9900
E : info@ibisstylesmalang.com IG : @ibisstylesmalang

Gambar 7.: Paket promo Hotel Ibis Styles

Sumber : Dok. Hotel Ibis Styles (2019)

Dengan adanya jalan tol Pandaan-Malang ini memberikan dampak yang baik bagi pariwisata Kota Malang. Pada libur lebaran 2019 terjadi kenaikan perolehan pajak restoran dan hotel yang cukup signifikan terhitung mencapai 55 Miliar dibandingkan tahun sebelumnya yang mencapai 29 Miliar.

Kepala Badan Pelayanan Pajak Daerah (BPD) Kota Malang Ade Herawanto mengatakan selama libur Lebaran 2019, usaha rumah makan yang diimbangi tingkat okupansi hotel naik tajam.

“Hingga Juni ini kami mencatat realisasi pajak dari dua sektor tersebut (restoran dan hotel) cukup bagus, yakni Rp 21 miliar dari



pajak hotel dan sekitar Rp 34 miliar dari pajak restoran. Sementara periode yang sama tahun lalu, pajak dari hotel dan restoran hanya Rp 29 miliar,” Ade menjelaskan.

Hal ini di akui oleh Bapak Sohib selaku Kasubnit Dikyasa Satlantas Polresta Kota Malang dalam wawancara pada Kamis 27 Agustus 2020 Pukul 13.00 WIB.

”Selama libur lebaran memang jalan raya yang dari pintu keluar jalan tol menuju arah Malang terpantau ramai dan nomor plat kendaraan yang beragam dari luar Kota Malang.”

Ini membuktikan bahwa jalan tol memberikan dampak yang baik dengan mendatangkan serta meningkatkan jumlah pengunjung yang tak hanya dari Kota Malang namun juga dari luar kota

3. Dampak terhadap masyarakat

Masyarakat menjadi salah satu yang mendapatkan dampak dari adanya jalan bebas hambatan atau jalan tol ini. Karena pada dasarnya tujuan dari pembuatan jalan tol tersebut adalah membantu masyarakat, memberikan efisiensi waktu dalam perjalanannya. Selain itu dampak dari adanya jalan tol adalah semakin mudahnya akses transportasi antar daerah, sehingga aktifitas bisnis berjalan dengan lancar. Dampak keuntungan ikutannya adalah terbukanya lapangan kerja dan meningkatkan aktivitas ekonomi masyarakat.

Dengan adanya jalan tol ini memberikan dampak positif bagi salah satu pengunjung Hotel Ibis Malang yang telah penulis wawancarai yang kebetulan merupakan pendatang dari Kota Surabaya, hal positif yang



dirasakan adalah karena perjalanannya yang semula 3 jam setelah adanya jalan tol ini mempersingkat waktu tempuhnya menjadi 1 jam saja. Ini juga yang membuat pengunjung tersebut senang untuk berkunjung ke Kota Malang untuk sekedar merelaksasikan diri dari kesehariannya bekerja.

Dengan adanya jalan tol ini juga mempermudah pengunjung tersebut jika ada dinas di daerah Malang raya karena akan mempersingkat waktu dalam perjalanannya. Hal tersebut diakui oleh Saudara Dzulfikar sebagai

Pengunjung Hotel Ibis Kota Malang dalam wawancara pada Jumat, 20 Maret 2020 pukul 10,00 WIB

“Alhamdulillah saya sangat senang sekali karena adanya jalan tol ini, membuat saya yang suka jalan-jalan ke Kota Malang bersama rekan-rekan dapat menempuh dengan waktu yang singkat, biasanya saya menghabiskan waktu di jalan selama 2 jam lebih, sekarang dalam waktu kurang lebih 1 jam bisa sampai di Kota Malang. Terlepas dari harga tol yang cukup mahal, saya lebih memilih menggunakan jalan tol baru yang dapat meringkas waktu tersebut.”

Melihat adanya dampak positif yang diberikan dan dirasakan oleh pengunjung hotel tersebut, beliau berharap kedepannya Kota Malang lebih meningkatkan lagi baik dari sisi akses hingga pariwisata yang nantinya mampu memberikan daya tarik yang lebih bagi pengunjung untuk datang ke Kota Malang.

“Karena jalan tol ini sangat membantu para pengunjung seperti saya yang ingin berkunjung, pemerintah Kota Malang seharusnya melihat sisi baik tersebut dan berkerja sama untuk lebih meningkatkan lagi daya tarik dari setiap sisi khususnya daya tarik wisatanya.”



Hal ini bisa menjadi tolak ukur keberhasilan dari pembangunan jalan bebas hambatan atau tol Pandaan-Malang yang memberikan dampak positif bagi masyarakat.

4. Dampak terhadap lembaga

Dengan dibangunnya jalan bebas hambatan atau jalan tol ini memberikan perubahan kepada suatu lembaga yang mana perubahan tersebut bisa terjadi karena beberapa faktor. Lembaga yang penulis ambil adalah salah satu lembaga yang merasakan dan berkaitan dengan adanya pembangunan jalan tol tersebut yaitu Disporapar (Dinas Pemuda dan Olahraga, Pariwisata), bidang pariwisata. Dampak yang diberikan dari adanya jalan tol terhadap lembaga yaitu meningkatkan pengunjung/wisatawan yang berkunjung ke Kota Malang baik dari luar Kota maupun Provinsi dan hal tersebut juga menjawab keluhan yang selama ini dirasakan bagi para pengunjung/wisatawan seperti wisatawan yang dari arah Surabaya, terkait waktu tempuh yang lama akibat tingkat kemacetan tinggi sebelum adanya jalan tol ini. Sebagaimana yang telah disampaikan oleh Ibu Ratih selaku Kepala Seksi Pemasaran dan Brand Pariwisata, Bidang Pemasaran Pariwisata dan Ekonomi Kreatif Dinas Kepemudaan, Olahraga dan Pariwisata Kota Malang dalam wawancara pada Senin 16 Maret 2020 Pukul 10.30 WIB.

“Sesuai dengan tujuan Pemerintah Pusat yang berkerja sama dengan Pemerintah Provinsi dan juga pemerintah Kota yang dikerjakan secara sinergis sesuai arahan dari Bapak Presiden Republik Indonesia untuk mempercepat pertumbuhan ekonomi, dibangunlah akses-akses jalan raya dan jalan tol salah satunya



jalan tol Pandaan-Malang ini. Pengaruh yang dihasilkan dari adanya jalan tol tersebut cukup signifikan dengan berdasarkan pada data yang diperoleh dari pihak hotel maupun restoran yang ada di Kota Malang.”

Setelah adanya jalan tol ini, pariwisata Kota Malang mengalami dampak positif yaitu peningkatan baik secara pendapatan maupun jumlah wisatawan yang masuk.

“Pihak pengelola Hotel maupun restoran melaporkan kunjungan yang meningkat secara signifikan setelah adanya jalan tol tersebut. Itu bisa kita lihat walaupun tanpa adanya data dari pihak hotel sekalipun, setelah adanya jalan tol tersebut jalanan di Kota Malang lebih *Crowded* dibandingkan biasanya dan yang terlihat dari plat mobil luar Kota Malang cukup banyak. Ternyata orang-orang tidak keberatan membayar ongkos lebih untuk akses jalan tol ini agar meringkas waktu sehingga menjadi lebih cepat menuju Kota Malang.”

Hal ini di akui oleh Bapak Sochib selaku Kasubnit Dikyasa Satlantas Polresta Kota Malang dalam wawancara pada Kamis 27 Agustus 2020 Pukul 13.00 WIB.

“Betul, habis di buka nya jalan tol itu jalanan yang dilewati dari gerbang tol menuju Kota Malang lebih padat dari biasanya. Apalagi di minggu-minggu pertama resmi dibuka, itu kendaraan-kendaraan yang berasal dari luar Kota Malang cukup banyak yang masuk.”

Melihat adanya dampak positif yang dihasilkan dari pembangunan jalan tol ini, Dinas Kepemudaan, Olahraga dan Pariwisata memiliki strategi yang dilakukan untuk meningkatkan khususnya bidang pariwisata, melihat Kota Malang yang pada dasarnya tidak memiliki wisata alam namun memiliki wisata buatan yang cukup kuat bagi meningkatkan pariwisata Kota Malang.



“Kota Malang memang tidak memiliki wisata alam, tapi kita memiliki wisata buatan yang cukup banyak dan dengan adanya jalan tol ini yang menjadi peluang untuk memudahkan datangnya wisatawan. Untuk itu strategi yang dilakukan adalah mengadakan event-event yang akan menarik dan mendatangkan para wisatawan tidak hanya lokal, tapi juga luar kota.”

Jadi, dengan adanya fasilitas pemerintah berupa jalan tol ini memberikan peluang bagi Kota Malang untuk bersinergi memajukan serta meningkatkan jumlah wisatawan yang datang walaupun tidak memiliki wisata alam namun bisa diwujudkan dengan mengadakan berbagai acara-acara wisata yang menarik para pengunjung.

No.	Dampak	Ringkasan
1	Dampak Individual	Pada kebijakan pembangunan jalan tol dampak individual yang dirasakan adalah menambahnya pengunjung bagi pemilik Resto Inggit (pengusaha) di dalam usahanya. Selain resto, hotel yang merupakan bagian dari pariwisata juga merasakan dampaknya. Hotel Ibis adalah salah satu hotel di Kota Malang yang merasakan keuntungan dengan adanya jalan tol tersebut. Yang sebelumnya hanya pengunjung dari sekitar Kota Malang, setelah adanya jalan tol sering sekali pengunjung yang berasal dari luar seperti Jakarta, Yogyakarta dan lainnya menginap di Hotel Ibis.
2	Dampak Organisasional	Dampak organisasional ini dilihat dari sejauh mana dampak dari kebijakan tersebut yaitu pembangunan jalan tol Pandaan-Malang ini membantu ataupun menghambat terhadap pencapaian tujuan kelompok organisasi PHRI Provinsi Kota Malang (Persatuan Hotel dan Resto Indonesia)

		merupakan salah satu organisasi yang berkaitan langsung, melihat, dan juga merasakan dampak dari adanya jalan tol Pandaan-Malang ini. Secara keseluruhan Hotel dan Resto mengalami kenaikan, khususnya yang berada di jalan yang dilewati dari arah pintu exit tol.
3	Dampak Masyarakat	Pada dasarnya tujuan dari pembuatan jalan tol ini adalah membantu masyarakat, memberikan efisiensi waktu dalam perjalanannya. Terbukti dalam wawancara kepada salah satu pengunjung dari Hotel Ibis yang berasal dari luar Kota Malang merasakan keuntungan dari adanya jalan tol Pandaan-Malang ini. Mempersingkat waktu perjalanannya yang semula 3 jam sekarang bisa ditempuh dalam waktu kurang lebih 1 jam sehingga beliau lebih tertarik jika ingin ke Kota Malang.
4	Dampak Lembaga	Salah satu lembaga yang merasakan dan berkaitan dengan adanya pembangunan jalan tol tersebut yaitu Disporapar (Dinas Pemuda dan Olahraga, Pariwisata), bidang pariwisata. Dampak yang diberikan dari adanya jalan tol terhadap lembaga yaitu meningkatkan pengunjung/wisatawan yang berkunjung ke Kota Malang baik dari luar Kota maupun Provinsi dan hal tersebut juga menjawab keluhan yang selama ini dirasakan bagi para pengunjung/wisatawan seperti wisatawan yang dari arah Surabaya, terkait waktu tempuh yang lama akibat tingkat kemacetan tinggi sebelum adanya jalan tol ini.



IV.2.2 Faktor Pendukung dan Penghambat Dari Dampak Kebijakan

Pembangunan Jalan Tol Terhadap Pariwisata Kota Malang

1. Faktor Pendukung

Kebijakan Jalan tol atau jalan bebas hambatan ini tidak serta merta dibangun tanpa adanya dukungan untuk melaksanakan pembangunan. Dengan dukungan-dukungan yang ada menjadikan pembangunan jalan tol ini dapat dilaksanakan. Di banggunya jalan tol ini merupakan tujuan dari Presiden yang tentunya untuk memajukan perekonomian negara. Keseriusan pemerintah dalam mengatasi dan mengurangi masalah yang ada tertuang pada Surat Keputusan Gubernur Jawa Timur tanggal 7 Juni 2011, Nomor: 188/282/KPTS/013/2011) tentang penetapan lokasi pembangunan jalan tol bebas hambatan Pandaan-Malang. Hal tersebut tidak lain adalah upaya ataupun kebijakan dari pemerintah untuk menetapkan pembangunan jalan bebas hambatan (tol) Pandaan-Malang sehingga kedepannya masalah yang ada dapat teratasi.

Antusiasme dari masyarakat menjadi salah satu pendukung bagi pembangunan jalan tol ini. Dampak positif yang diberikan jalan tol, yaitu meringkas waktu perjalanan membuat para pengunjung atau pengguna jalan tol sering memanfaatkan atau



menggunakan jalan bebas hambatan tersebut. Sebagaimana dikatakan oleh Saudara Dzulfikar sebagai pengunjung hotel Ibis pada wawancara hari Jumat, 20 Maret 2020 WIB.

“saya sangat senang karena adanya jalan tol ini, saya bisa lewat jalur tol ini kalau ke Kota Malang dengan waktu yang singkat. Kalau hanya mau sehari saya bisa pergi pagi pulang setelah maghrib.”

Disporapar Kota Malang sangat mendukung adanya jalan bebas hambatan ini, dengan mengadakan event-event yang bertujuan meningkatkan dan menarik para pengunjung untuk mengunjungi Kota Malang.

“Kita memang tidak punya wisata alam, kita punya wisata buatan yang cukup banyak dan dengan adanya jalan tol ini yang menjadi peluang untuk memudahkan datangnya wisatawan. Banyak juga masyarakat yang menanyakan dan meminta mengadakan event-event dari dinas. Untuk itu strategi yang kami lakukan adalah mengadakan event-event yang akan menarik dan mendatangkan para wisatawan tidak hanya lokal, tapi juga luar kota.”



Gambar 8 : Suasana Festival Kendaraan Hias Kota Malang.

Sumber : Dok. Disporapar Kota Malang (2019)



Beberapa hal tersebut yang kemudian menjadi bagian dari faktor pendukung bagi terlaksananya tujuan dari pembangunan jalan bebas hambatan atau tol Pandaan-Malang.

2. Faktor Penghambat

Kemacetan menjadi salah satu faktor penghambat setelah adanya jalan bebas hambatan atau jalan tol Pandaan-Malang.

Kemacetan mulai terjadi jika arus lalu lintas mendekati besaran kapasitas jalan. Kemacetan semakin meningkat apabila arus begitu besarnya sehingga kendaraan sangat berdekatan satu sama lain.

Disamping memberikan kemudahan bagi para pengunjung, dengan adanya jalan tol ini otomatis menambah angka kendaraan bermotor sehingga memadati lalu lintas Kota Malang. Hal ini tidak bisa kita hindari atau hilangkan karena ini merupakan efek dari pertambahan pengunjung tersebut.

“Memang dengan adanya jalan tol itu, orang-orang yang berkunjung ke Malang raya semakin banyak karena jarak yang ditempuh lebih singkat dari biasanya, apalagi di waktu liburan atau *Weekend* pasti arah ke Malang menjadi padat.” (wawancara dengan Kasubnit Dikyasa Satlantas Polresta Malang, tanggal 27 Agustus 2020)



Gambar 9 : Kondisi Kemacetan Pintu Exit Tol Pandaan-Malang.

Sumber : Dok. Polresta Malang (2019)



Gambar 10 : Kondisi Kemacetan jalan raya Kota Malang

Sumber : Dok. Polresta Malang (2019)

Selanjutnya yang menjadi faktor penghambat adalah kurangnya penguasaan teknologi digital bagi pelaku-pelaku usaha hotel dan resto. Khususnya bagi hotel dan resto yang berada dibawah rata-rata. Revolusi Industri merupakan perkembangan teknologi yang begitu cepat yang mempengaruhi segala aspek kehidupan manusia baik secara fisik maupun biologisnya. Definisi Teknologi menurut Y.Maryono (2008:3) adalah :

“Teknologi yaitu usaha pengembangan dan penerapan berbagai peralatan atau sistem untuk menyelesaikan persoalan-persoalan yang dihadapi oleh manusia dalam kehidupan sehari-hari. Dalam kehidupan sehari-hari kata teknologi berdekatan artinya dengan istilah tatacara”

Sangat penting bagi pelaku setiap usaha dalam menguasai teknologi sejak dini, dan mengembangkan soft skill dan hard skill untuk menunjang usahanya di masa mendatang. Hal ini dilakukan untuk peningkatan mutu atau kualitas usaha termasuk SDM yang terkait agar nantinya mampu menjadi SDM yang unggul, kompetitif, dan produktif.

No.	Faktor	Ringkasan
1.	Faktor Pendukung - Kebijakan Publik - Antusias Masyarakat - Acara- Acara Wisata	Kebijakan yang diputuskan oleh pemerintah merupakan salah faktor pendukung dalam pembangunan jalan tol ini. Keseriusan kebijakan

	pemerintah dalam mengatasi dan mengurangi masalah yang ada tertuang pada Surat Keputusan Gubernur Jawa Timur tanggal 7 Juni 2011, Nomor: 188/282/KPTS/013/2011) tentang penetapan lokasi pembangunan jalan tol bebas hambatan Pandaan-Malang. Selanjutnya yang menjadi faktor pendukung adalah antusias dari masyarakat yang memberikan tanggapan positif bagi jalan tol ini. Sehingga tujuan dari pembangunan dapat terwujud dengan baik. Disporapar Kota Malang juga sangat mendukung dengan adanya jalan tol ini, melihat adanya dampak yang baik di berikan Disporapar gencar memajukan Pariwisata dengan membuat <i>Event-Event</i> menarik yang nantinya akan menggaet para pengunjung.
2. - Faktor Penghambat - Kemacetan - Kurang Penguasaan Teknologi Digital	Yang menjadi faktor penghambat dari jalan tol ini adalah kemacetan. Kemacetan mulai terjadi jika arus lalu lintas mendekati besaran kapasitas jalan. Kemacetan semakin meningkat apabila arus begitu besarnya sehingga kendaraan sangat berdekatan satu sama lain. Hal ini merupakan efek yang diberikan karena penambahan jumlah wisatawan yang berasal dari luar Kota Malang dan tidak bisa kita hindari namun bisa diatasi untuk di urai oleh pemerintah yang saling bersinergi. Faktor penghambat selanjutnya adalah Kurangnya penguasaan Digital khususnya bagi pelaku-pelaku usaha hotel dan resto. Di era sekarang sangat disayangkan apabila tidak melakukan pemanfaatan teknologi digital karena perkembangan teknologi yang begitu cepat mempengaruhi segala aspek kehidupan manusia baik secara fisik maupun biologisnya. Sangat penting bagi pelaku setiap usaha dalam menguasai teknologi sejak dini, dan



mengembangkan soft skill dan hard skill untuk menunjang usahanya di masa mendatang.

IV.3 Analisis dan Interpretasi Data

IV.3.1 Evaluasi Dampak Kebijakan Pembangunan Jalan Tol

Pandaan-Malang Terhadap Pariwisata Kota Malang

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia dampak dapat diartikan sebagai daya yang ada atau timbul dari sesuatu (orang, benda) yang ikut membentuk watak, kepercayaan atau perbuatan seseorang (KBBI, 2001:849). Menurut Wiyoto (2005:171-174), dampak dari suatu kebijakan mempunyai beberapa dimensi, setidaknya ada lima dimensi yang harus dibahas dalam memperhitungkan dampak dari sebuah kebijakan. Dimensi-dimensi tersebut meliputi :

- a. Dampak kebijakan pada masalah-masalah publik dan dampak kebijakan pada orang-orang yang terlibat.
- b. Kebijakan mungkin mempunyai dampak pada keadaan-keadaan atau kelompok-kelompok diluar sasaran atau tujuan kebijakan.
- c. Kebijakan mungkin akan mempunyai dampak pada keadaan-keadaan sekarang dan yang akan datang.
- d. Evaluasi juga menyangkut unsur yang lain yakni biaya langsung yang dikeluarkan untuk membiayai program-program kebijakan publik.



e. Biaya-biaya tidak langsung yang ditanggung oleh masyarakat atau beberapa anggota masyarakat akibat adanya kebijakan publik.

Evaluasi memiliki beberapa fungsi utama dalam analisis kebijakan. Pertama dan yang paling penting, evaluasi memberi informasi yang valid dan dapat dipercaya mengenai kriteria kebijakan yaitu, seberapa jauh kebutuhan, nilai dan kesempatan yang telah dapat dicapai melalui tindakan publik. Dalam hal ini, evaluasi mengungkapkan seberapa jauh tujuan dan target tertentu telah dicapai. Kedua, evaluasi memberikan sumbangan pada klarifikasi dan kritik terhadap nilai-nilai yang mendasari pemilihan tujuan dan target. Nilai diperjelas dengan mendefinisikan dan mengoperasikan tujuan dan target. Nilai juga dikritik dengan menanyakan secara sistematis kepantasan tujuan dan target dalam hubungan dengan masalah yang dituju. Ketiga, evaluasi memberi sumbangan pada aplikasi metode-metode analisis kebijakan lainnya, termasuk perumusan masalah dan rekomendasi. Informasi tentang tidak memadainya kinerja kebijakan dapat memberi sumbangan pada perumusan ulang masalah kebijakan. Evaluasi dapat juga menyumbang pada definisi alternatif kebijakan yang baru atau revisi kebijakan dengan menunjukkan bahwa alternatif kebijakan yang diunggulkan sebelumnya perlu dihapus dan diganti dengan yang lain (Bardach, E. 2008).



Evaluasi dampak menurut Suzetta (2008:89) adalah jenis evaluasi yang berusaha mengungkapkan siapa sebenarnya yang memperoleh manfaat dari program dan berapa besar manfaatnya. Pada intinya, sejauh mana hasil atau manfaat dan dampak yang diharapkan telah tercapai. Evaluasi dampak tersebut memberikan perhatian besar pada output dan dampak kebijakan.

Di dalam evaluasi juga terdapat unit sosial yang dapat terkena dampak kebijakan (Wibawa, 1994 : 53-59), antara lain :

1. Dampak individual. Dampak terhadap individu ini dapat menyentuh aspek-aspek sebagai berikut :
 - a. Dampak psikis
 - b. Dampak lingkungan
 - c. Dampak ekonomi
 - d. Dampak sosial dan personal.
2. Dampak organisasional. Dampak dari suatu kebijakan dapat dirasakan oleh suatu organisasi atau kelompok, baik secara langsung maupun tidak langsung. Dampak langsung dapat berupa terganggu atau terbantunya pencapaian tujuan organisasi atau kelompok. Sementara itu, suatu kebijakan juga dapat menimbulkan dampak tak langsung terhadap sebuah organisasi atau kelompok, misalnya melalui peningkatan semangat kerja dan kedisiplinan dari anggota organisasi atau kelompok itu sendiri.



3. Dampak kepada masyarakat. Dampak terhadap masyarakat oleh sebuah kebijakan menunjukkan sejauh mana kebijakan tersebut mempengaruhi kapasitas masyarakat dalam melayani anggotanya, karena masyarakat merupakan suatu unit yang melayani para anggotanya.

4. Dampak kepada lembaga dan sistem sosial. Terdapat beberapa indikator yang dapat dijadikan pedoman dasar untuk melihat apakah suatu sistem sosial tersebut lemah atau tidak, yaitu kelebihan beban, distribusi tidak merata, persediaan sumber daya yang dianggap kurang, adaptasi yang lemah, koordinasi yang jelek, turunnya legitimasi, turunnya kepercayaan, dan tertutupnya mekanisme koreksi serta adaptasi.

Evaluasi kebijakan pembangunan jalan tol Pandaan-Malang ini kurang lebih memberikan dampak positif terhadap Kota Malang terutama dibidang Pariwisata. Di bangunnya jalan tol Pandaan-Malang ini bertujuan untuk melaksanakan program pemerintah yang ingin memudahkan akses yang nantinya berdampak kepada ekonomi negara dan tentunya daerah yang bersangkutan langsung dengan pembangunan jalan tol tersebut. Jalan tol Pandaan-Malang ini memberikan dampak kepada individu, organisasional, masyarakat, dan lembaga yang ada di Kota Malang. Secara *General* memberikan kemudahan bagi para pengunjung yang ingin berkunjung, sehingga



meningkatkan tingkat pendatang Kota Malang dari sisi Pariwisata nya yaitu Perhotelan dan juga Resto.

Sehingga dapat dikatakan bahwa Pembangunan Jalan Tol Pandaan-Malang ini sudah cukup mencapai tujuannya dengan memberikan dampak positif dari tujuan yang telah disampaikan oleh Presiden yaitu meningkatkan perekonomian negara dengan mempermudah akses-akses yang ada.

IV.3.2 Faktor Pendukung dan Penghambat Dari Dampak Kebijakan Pembangunan Jalan Tol Terhadap Pariwisata Kota Malang.

1. Faktor Pendukung

William N. Dunn menyebut istilah kebijakan publik dalam bukunya yang berjudul Analisis Kebijakan Publik, pengertiannya sebagai berikut:

“Kebijakan Publik (*Public Policy*) adalah pola ketergantungan yang kompleks dari pilihan-pilihan kolektif yang saling bergantung, termasuk keputusan-keputusan untuk tidak bertindak, yang dibuat oleh badan atau kantor pemerintah” (Dunn, 2003:132).

Kebijakan pembangunan jalan tol Pandaan-Malang ini dibangun tentunya dengan regulasi yang telah disusun oleh pemerintah yang bertujuan tentunya untuk memajukan perekonomian negara. Surat Keputusan Gubernur Jawa Timur tanggal 7 Juni 2011, Nomor: 188/282/KPTS/013/2011) tentang



Penetapan Lokasi Pembangunan Jalan Tol Bebas Hambatan

Pandaan-Malang, merupakan salah satu keseriusan pemerintah negara dalam mengatasi dan mengurangi masalah serta keluhan masyarakat terhadap kemacetan yang terjadi.

Kata antusiasme berasal dari kata antusias yang menurut Djaka P dalam Kamus Lengkap Bahasa Indonesia Masa Kini (2006:16) berarti berminat atau bergairah untuk memenuhi keinginan, selanjutnya dijelaskan bahwa kata antusiasme berarti memiliki gairah atau semangat yang bergelora. Salah satu pengunjung Hotel Ibis Styles Malang memberikan kesan yang positif dimana hal tersebut merupakan salah satu bentuk antusiasme dari adanya jalan bebas hambatan atau jalan tol Pandaan-Malang ini.

Menurut Notoatmodjo mendefinisikan dukungan sebagai :

”Dukungan adalah suatu upaya yang diberikan kepada seseorang baik itu moril maupun material untuk memotivasi orang lain dalam melaksanakan suatu kegiatan”

Disporapar telah memberi tanggapan positif dengan adanya jalan tol ini dengan berencana dan mengadakan berbagai macam acara-acara wisata guna meningkatkan daya tarik bagi para pengunjung. Disamping itu masyarakat juga sangat antusias dengan adanya jalan tol ini yang meringkas waktu perjalanan mereka sehingga lebih tertarik untuk berkunjung dengan menggunakan akses tersebut.



2. Faktor Penghambat

2.1 Kemacetan

Kemacetan adalah kondisi dimana mulai terjadinya arus lalu lintas mendekati besaran kapasitas jalan.

Kemacetan semakin meningkat apabila arus begitu besarnya sehingga kendaraan sangat berdekatan satu sama lain. Kemacetan total terjadi apabila kendaraan harus berhenti atau bergerak sangat lambat (Tamin, 2000).

Kemacetan menjadi salah satu penghambat dari tujuan pembangunan jalan tol ini. Memang hal ini tidak bisa kita hindari, karena dengan adanya jalan tol ini memudahkan dan juga meningkatkan keinginan orang-orang untuk menjangkau Kota Malang sehingga Kota Malang lebih ramai dari sebelum adanya jalan tol Pandaan-Malang tersebut. Hal yang bisa dilakukan adalah pemerintah saling bersinergi untuk mensiasati agar kemacetan tersebut dapat terurai dengan baik. Kondisi ini di teliti oleh penulis sebelum adanya pandemi Corona Virus yang tentunya kondisi sebelum dan sesudah dapat berubah sebagaimana adanya.

2.2 Kurangnya Penguasaan Teknologi Digital

Selanjutnya yang menjadi faktor penghambat saat ini yaitu kurangnya penguasaan teknologi digital. Sangat



disayangkan sekali apabila para pelaku usaha resto maupun hotel tidak melakukan pemanfaatan pada teknologi digital karena pada era ini para pengunjung Indonesia maupun mancanegara melakukan pemesanan hotel dan resto dengan bergantung pada penggunaan digital baik dalam survey tempat, inspirasi penginapan dan juga hal lainnya yang tentunya berkaitan dengan kebutuhan wisata.



BAB V

PENUTUP

V.I Kesimpulan

Jalan tol atau jalan bebas hambatan merupakan salah satu hasil dari bentuk kebijakan pemerintah yang bertujuan untuk meningkatkan perekonomian dengan mempercepat akses jalan bagi transportasi. Hal ini juga menjawab untuk keluhan-keluhan yang diberikan oleh masyarakat terkait kemacetan yang mengganggu aktivitas mereka. Dari hasil penelitian yang dilakukan oleh peneliti, dapat disimpulkan sebagai berikut :

V.I.1. Evaluasi dampak dari kebijakan pembangunan jalan tol Pandaan

Malang kurang lebih sudah mencapai tujuan-tujuan yang telah ditentukan. Jalan tol Pandaan-Malang ini membantu dengan cukup baik dan menunjang program pemerintah untuk meningkatkan perekonomian negara dengan percepatan akses transportasi tersebut. Terdapat evaluasi unit-unit sosial seperti individual, lembaga, organisasional, dan masyarakat yang dimana unit sosial tersebut merasakan secara langsung dampak dari adanya pembangunan jalan tol Pandaan-Malang yang secara keseluruhan memberikan efek positif baik saat ini maupun jangka panjang.

V.I.2. Terdapat Faktor-Faktor pendukung serta penghambat dari adanya pembangunan jalan bebas hambatan atau tol Pandaan-Malang tersebut. Faktor-faktor yang mendukung jalan tol ini adalah



Kebijakan dari pemerintah yang merupakan keseriusan untuk menjawab keluhan masyarakat serta meningkatkan perekonomian tertuang pada Surat Keputusan Gubernur Jawa Timur tanggal 7 Juni 2011, Nomor: 188/282/KPTS/013/2011). Selanjutnya adalah antusiasme dari masyarakat serta pengadaan *Event* wisata yang menarik dengan bertujuan meningkatkan jumlah pengunjung. Dari sisi faktor penghambat yaitu kemacetan dan kurangnya penguasaan teknologi digital. Kemacetan merupakan efek samping dari penambahan jumlah pengunjung dan hal ini tidak bisa dihindari namun dapat diuraikan melalui pemerintah yang saling bekerja sama. Kurangnya penguasaan teknologi digital di zaman sekarang akan menghambat tujuan yang ingin dicapai oleh pelaku usaha dan faktanya masyarakat Indonesia yang ingin melakukan pemesanan kebutuhan wisata sudah banyak melalui teknologi digital.

V.II Saran

Dalam evaluasi dampak kebijakan pembangunan infrastruktur jalan tol Pandaan-Malang terhadap pariwisata Kota Malang, peneliti ingin memberikan beberapa saran antara lain :

V.II.1 Diadakannya acara-acara wisata. Karena dengan adanya acara wisata tersebut pengunjung bisa lebih tertarik lagi untuk mengunjungi Kota Malang disamping mudahnya menjangkau dengan akses jalan tol tersebut. Disporapar khususnya bidang yang terkait bisa bekerja sama dengan pelaku wisata atau para kelompok



sadar wisata (Pokdarwis) untuk mengadakan atraksi wisata atau *Event* di tempat-tempat wisata yang nantinya akan menarik para wisawatan untuk berkunjung.

V.II.2. Perlu diadakannya pelatihan bagi pelaku usaha hotel dan resto dalam pemanfaatan teknologi digital. Hal ini dilakukan agar pelaku-pelaku usaha yang masih dibawah rata-rata sekalipun dapat meningkatkan dan juga mengikuti era yang sudah serba digital ini dan juga tidak kalah oleh penginapan *Virtual Hotel Operator* (VHO). Karena dengan adanya pemanfaatan digital ini nantinya akan membantu memudahkan jalannya usaha-usaha hotel dan resto yang ada di Kota Malang.

V.II.3. Perlu dilakukannya penguraian kemacetan oleh pihak yang memang berhubungan dalam lalu lintas seperti kepolisian yang melakukan rekayasa lalu lintas di jalan yang mendapatkan dampak kemacetan dari adanya jalan bebas hambatan atau tol Pandaan-Malang tersebut.



DAFTAR PUSTAKA

- Abdul Wahab, Solichin. 2008. *Analisis Kebijakan. Dari Formulasi ke Implementasi Kebijakan. Negara*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Agustino, Leo. 2006. *Dasar-dasar Kebijakan Publik*. Bandung: CV. Alfabeta.
- Anderson, James A. 1975. *Public Policy Making: Basic Concept in Political Sciences*. New York: Holt, Rinehart and Winston.
- Andreas Partogi Pasaribu. 2009. *Jurnal Sosial Ekonomi: Faktor Penyebab Terjadinya Klaim yang Mempengaruhi Kinerja Waktu Proyek Konstruksi Jalan Tol di Jabodetabek*. Salemba: Universitas Indonesia.
- A, Yoeti, Oka. 1996. *Pengantar Ilmu Pariwisata*. Bandung: Angkasa.
- Badan Pusat Statistik. 2019. *Kota Malang dalam Angka*. Malang: Badan Pusat Statistik Kota Malang.
- Bardach, E. 2008. *A Practical Guide for Policy Analysts: The Eightfold Path to More Effective Problem Solving*. Edisi Ketiga, hlm. 1-10.
- Bogdan dan Taylor. 1975. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Karya.
- Budi Wiyoto. 2005. *Implementasi Kebijakan Publik*. Bandung: Griya Pustaka.
- Damanik, Jamianton. 2009. *Isu-Isu Krusial Dalam Pengelolaan Desa Wisata Dewasa Ini*. Jurnal Kepariwisata Indonesia, Universitas Gadjah Mada.
- Dunn, William N. 2003. *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Gadjah Mada.
- Dwidjowijoto, Riant Nugroho. 2006. *Kebijakan Publik Untuk Negara-Negara Berkembang*. Jakarta: PT. Elek Media Komputindo Kelompok Gramedia.
- Hosio, JE. 2007. *Kebijakan Publik dan Desentralisasi*. Yogyakarta: Laksbang.
- <https://kppip.go.id/proyek-strategis-nasional/a-proyek-pembangunan-infrastruktur-jalan-tol/jalan-tol-pandaan-malang-3762km/> diakses pada tanggal 10 Oktober 2019.
- <https://travel.kompas.com/read/2019/01/01/090200527/2018-kota-malang-dikunjungi-15.034-wisman-dan-4-8-juta-wisnu> diakses pada tanggal 08 November 2019.
- <https://jatimnet.com/operasional-tol-malang-pandaan-dongkrak-pada-sektor-pajak-kota-malang> diakses pada tanggal 08 Maret 2020.
- I Gede Pitana, I Ketut Surya Diarta. 2009. *Pengantar Ilmu Pariwisata*. Yogyakarta: C.V Andi Offset.
- Keban, Yermias T. 2008. *Enam Dimensi Strategis Administrasi Publik*. Yogyakarta: Gavamedia.
- Moch. Ilham Dwiulianto. Dampak Rencana Akses Jalan Tol Pandaan-Malang Terhadap Jalan Asrikaton, Ampeldento, Sekarpuro, dan KI Ageng. Gribig. *Skripsi*. (Malang: Universitas Brawijaya).
- Moleong, Lexy J. 2007. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya Offset.
- Notoatmodjo, Soekidjo. 2003. *Pengembangan Sumber Daya Manusia*. Jakarta: PT. Rineka Cipta.



- Nugroho, Riant. 2011. *Public policy : Dinamika Kebijakan- Analisis Kebijakan-Manajemen Kebijakan*. Jakarta: University Press.
- Pasolong, Harbani. 2012. *Metode Penelitian Administrasi Publik*. Bandung: Alfabeta.
- Pendit S nyoman. 1994. *Ilmu Pariwisata : Sebuah Pengantar Perdana*. Jakarta: PT.Pradnya Paramita.
- P, Djaka. 2006. *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia*. Surakarta: Pustaka Mandiri
- Riyadi dan Deddy Supriyadi Bratakusumah. 2003. *Perencanaan Pembangunan Daerah*. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama.
- Riyadi dan Deddy Supriyadi Bratakusumah. 2005. *Perencanaan Pembangunan Daerah*. Jakarta : PT Gramedia Pustaka Utama.
- Samodra Wibawa, 1994 *Implementasi Kebijakan Publik*, Penerbit Balai Pustaka, Jakarta.
- Satori, Djam'an dan Komariah, Aan. 2013 . *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Alfabeta.
- Seidel. 1998. *Qualitative Data Analysis*. V4. 1-7.
- Siagian, Sondang P. 1990. *Organisasi Kepemimpinan dan Perilaku Organisasi*. Jakarta: Gunung Agung.
- Siagian, Sondang P. 2009. *Administrasi Pembangunan*. Jakarta : Bumi Aksara.
- Spillane, James. 1985. *Ekonomi Pariwisata, Sejarah dan prospeknya*. Yogyakarta: Kanisius.
- Spillane J.J. 1987. *Pariwisata Indonesia Sejarah dan Prospeknya*. Yogyakarta: Kanisius.
- Suharto, Edi. 2006. *Membangun Masyarakat Memberdayakan Rakyat*. Bandung: Rafika.
- Suzetta, Paskah. 2008. *Perencanaan dan Penganggaran yang Berpihak pada Masyarakat Miskin*. Jakarta: SMERU.
- Syafatun. 2009. *Investasi Dengan Pmbangunan Jalan Tol Baru Akan Maenyediakan Transportasi yang lebih Efisien dan Memacu Investasi Sektor Lain yang Akan Mempercepat Pertumbuhan Ekonomi*. Jakarta: Departemen Pendidikan dan ITB.
- Tamin, Ofyar, Z. 2000. *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*. Bandung: Penerbit ITB.
- The World Bank. 1994. *World Bank Development Report : Infrastructure For Development*. New York: Oxford University.
- Thoha, Mifta. 2005. *Perilaku Organisasi Konsep Dasar dan Aplikasinya*. Jakarta : Raja Grafindo Persada.
- Todaro, M.P dan Smith.S.C. 2011. *Pembangunan Ekonomi Edisi Sebelas*. Jakarta : Erlangga.
- Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan
- Widodo, Joko. 2009. *Analisis Kebijakan Publik Konsep dan Aplikasi Analisis Proses Kebijakan Publik*. Malang: Bayumedia Publishing
- Aditama.
- Widoyoko, Eko Putro. 2012. *Evaluasi Program Pembelajaran*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar



Wahab, Salah. 2003. *Industri Pariwisata Dan Peluang Kesempatan Kerja*. Jakarta: PT.Pertja.

Y, Maryono dan B. Patmi Istiana. 2008. *Teknologi Informasi dan Komunikasi Cetakan Pertama*. Bandung : Quadra.

Zaenuri, Muchamad. 2012. *Perencanaan Strategis Kepariwisataaan Daerah: Konsep dan Aplikasi*. Jogjakarta: e-Gov Publishing.



LAMPIRAN 1

PEDOMAN WAWANCARA

Kepada Ketua PHRI Kota Malang dan sekaligus pemilik Resto Inggil

1. Bagaimana pendapat bapak dengan adanya pembangunan jalan tol pandaan malang ?
2. Apakah dengan adanya pembangunan jalan tol ini memberikan dampak terhadap resto dan hotel di kota malang ?
3. Adakah hubungan resto dan hotel termasuk dalam lingkup bidang pariwisata ?
4. Bagaimana kondisi resto dan hotel kota malang sebelum adanya jalan tol tersebut ?
5. Adakah faktor pendorong serta penghambat kebijakan jalan tol ini terhadap pariwisata Kota malang ?
6. Menurut bapak mengapa hambatan-hambatan tersebut bisa terjadi ?
7. Apakah ada strategi yang akan atau sudah dilakukan untuk meningkatkan sektor pariwisata di bidang resto dan hotel dengan adanya jalan tol tersebut ?
8. Apa harapan bapak untuk pariwisata kota malang kedepannya ?

kepada Kepala Seksi Pemasaran dan Brand Pariwisata Disporapar Kota Malang

1. Bagaimana pendapat ibu dengan adanya pembangunan jalan tol pandaan-malang ?
2. Apakah dengan adanya jalan tol ini meningkatkan pariwisata kota malang baik secara pendapatan maupun jumlah wisatawan yang masuk ?
3. Adakah faktor pendorong serta penghambat kebijakan jalan tol ini terhadap pariwisata Kota malang ?
4. Apakah ada strategi yang akan atau sudah dilakukan oleh dinas untuk meningkatkan pariwisata dengan adanya jalan tol tersebut ?
5. Apa harapan ibu untuk pariwisata Kota Malang kedepannya ?

Kepada Staff Hotel Ibis Style Kota Malang

1. Bagaimana pendapat bapak/ibu dengan adanya pembangunan jalan tol pandaan-malang ?
2. Apakah dengan adanya jalan tol ini memberi dampak atau perubahan terhadap hotel ?
3. Bagaimana kondisi hotel sebelum dan sesudah adanya jalan tol ?



4. Apakah ada strategi yang dilakukan untuk meningkatkan jumlah pengunjung hotel setelah adanya jalan tol ?
5. Apa harapan bapak/ibu untuk hotel kedepannya setelah ada jalan tol ?

Kepada Pengunjung Hotel

1. Bagaimana pendapat bapak/ibu dengan adanya pembangunan jalan tol pandaan-malang ?
2. Apakah dengan adanya jalan tol ini memberikan dampak positif atau negatif untuk bapak/ibu ?
3. Apa harapan bapak/ibu kedepannya dengan adanya jalan tol pandaan-malang tersebut ?



LAMPIRAN 2

LOGBOOK

No	Waktu	Tempat	Kegiatan	Keterangan
1	08-02-2020	Disporapar Kota Malang	Pengambilan Data Sekunder	Data Jumlah Pengunjung Wisatawan 2017- 2019
2	13-02-2020	Resto Inggil	Observasi dan Wawancara bersama Bpk. Dwi Cahyono	Narasumber adalah Ketua PHRI Jawa Timur dan selaku pemilik resto
3	16-03-2020	Disporapar Kota Malang	Wawancara bersama Ibu Ratih	Narasumber adalah Kepala Seksi Pemasaran dan Brand Pariwisata
4	20-03-2020	Hotel Ibis Styles	Observasi dan Wawancara bersama Ibu Almiya dan Bpk. Dzulfikar	Narasumber adalah Sales Marketing Hotel Ibis dan pengunjung Hotel Ibis
5	18-08-2020	Disporapar Kota Malang	Pengambilan Data Sekunder	Data Struktur Jabatan
6	27-08-2020	Polresta Malang	Wawancara bersama Bpk. Sochib	Narasumber adalah Kasubnit Dikyasa Satlantas
7	28-08-2020	Hotel Ibis Styles	Pengambilan Data Sekunder	Data Promo Hotel Ibis
8	31-08-2020	Polresta Malang	Pengambilan Data Sekunder	Data Gambar Kemacetan Lalu Lintas



LAMPIRAN 3

SURAT KETERANGAN



KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN
UNIVERSITAS BRAWIJAYA
FAKULTAS ILMU ADMINISTRASI
 Jalan MT. Haryono 163, Malang 65145, Indonesia
 Telp. +62341 553737, 568914, 558226 Fax. +62341-558227
 E-mail : fia@ub.ac.id <http://fia.ub.ac.id>

Nomor : /UN10.F03.11/PN/2020
 Lampiran : -
 Hal : Riset

Kepada : Yth. Ketua Persatuan Hotel dan Resto Indonesia
 Kota Malang

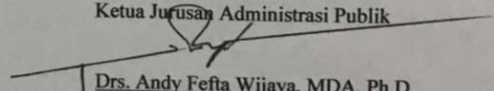
Dekan Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya Malang mohon dengan hormat bantuan Bapak/Ibu/Saudara untuk memberikan kesempatan melakukan riset/survey bagi mahasiswa :

Nama : Kirana Indah Wiyanto
 Alamat : Jl. Bunga Monstera No.7
 NIM : 165030101111064
 Jurusan : Ilmu Administrasi Publik
 Program Studi : Administrasi Publik
 Judul : Evaluasi Dampak Kebijakan Pembangunan Infrastruktur Terhadap Pariwisata Kota Malang (Studi Kasus Pembangunan Jalan Tol Pandaan-Malang)

Demikian atas bantuan dan kesediaan Bapak/Ibu/Saudara, kami ucapkan terima kasih.

Malang, 20 Februari 2020

a.n. Dekan
 Ketua Jurusan Administrasi Publik


Drs. Andy Fefta Wijaya, MDA, Ph.D.
 NIP. 19670217 199103 1 010

Formulir dibuat rangkap 4 untuk :

1. Instansi
2. Mahasiswa
3. Jurusan
4. Arsip TU

LAMPIRAN 4

DOKUMENTASI



Wawancara bersama Ibu Ratih



Wawancara bersama Ibu Miya



Wawancara bersama Bapak Sochib



LAMPIRAN 5

CURRICULUM VITAE

Nama : Kirana Indah Wiyanto

Nomor Induk Mahasiswa : 165030101111064

Tempat dan Tanggal Lahir : Batam, 08 Agustus 1998

Pendidikan : 1. SDN 002 Kota Batam Tamat tahun 2010

2. SMPN 3 Kota Batam Tamat tahun 2013

3. SMAN 1 Kota Batam Tamat tahun 2016

