

**DAMPAK BEROPERASINYA JEMBATAN SURAMADU TERHADAP KONDISI SOSIAL-EKONOMI DAN KONDISI LINGKUNGAN MASYARAKAT DESA KAMAL MADURA**

**SELLA KURNIAWATI**

Mahasiswa S1 Pendidikan Geografi, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum, Universitas Negeri Surabaya,  
[sellakurniawati11@gmail.com](mailto:sellakurniawati11@gmail.com)

Dr. Ketut Prasetyo, M.S.  
Dosen Pembimbing Mahasiswa

**Abstrak**

Jembatan Suramadu merupakan jembatan yang menghubungkan Pulau Madura dengan Pulau Jawa. Meningkatnya pengguna Suramadu pada tahun 2011 sebanyak 4.992.666 roda 2 dan pada tahun 2013 sebanyak 5.491.933 roda 2, menyebabkan penurunan penumpang di Pelabuhan Kamal yaitu pada tahun 2011 berjumlah 1.796.316 jiwa dan pada tahun 2013 mengalami penurunan menjadi 1.204.838 jiwa. Penurunan jumlah penumpang kapal Ferry menyebabkan Pelabuhan Kamal Madura menjadi sepi dan menyebabkan perubahan pada kondisi sosial-ekonomi dan kondisi lingkungan. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui dampak beroperasinya Jembatan Suramadu terhadap kondisi sosial-ekonomi dan kondisi lingkungan masyarakat Desa Kamal Madura.

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian survey. Lokasi penelitian yaitu Desa Kamal Kecamatan Kamal Kabupaten Bangkalan Madura. Populasi dalam penelitian ini berjumlah 843 terdiri dari pedagang dan jasa angkutan umum. Sampel yang digunakan sebanyak 89, sedangkan cara penentuan responden adalah proporsional sampling yaitu 34 sampel pedagang dan 55 sampel jasa angkutan umum. Teknik pengumpulan data dengan menggunakan pedoman wawancara dan teknik analisis menggunakan analisis deskriptif kuantitatif dengan persentase.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa dampak beroperasinya Jembatan Suramadu menyebabkan; terjadi perubahan pada kondisi sosial yakni jenis lapangan pekerjaan di Desa Kamal tetap, namun terdapat penurunan pada jumlah pekerjanya terutama pada profesi pedagang sebesar 76% dan jasa angkutan umum sebesar 33%. Terjadi perubahan pada kondisi ekonomi yakni terdapat penurunan pendapatan. Pendapatan pedagang yang dulunya sebesar Rp.6.750.000–Rp.8.749.999 menurun menjadi Rp.750.000–Rp.2.749.999 /bulan. Pendapatan jasa angkutan umum yang dulunya sebesar Rp.2.700.000–Rp.3.149.999 menurun menjadi Rp.1.350.000–Rp.1.799.999 /bulan. Terjadi perubahan pada kondisi lingkungan yakni terdapat penurunan pada kualitas lingkungan seperti pembangunan kios pedagang, toilet, tempat parkir dan penerangan jalan yang tidak terkontrol, penumpukan sampah dipinggir pantai, pengurangan jumlah dermaga kapal. Kondisi jalan pada saat ini di area pelabuhan sudah lebih baik dari sebelumnya, tidak ada lagi antrean penumpang dan tidak ada lagi kemacetan.

**Kata Kunci :** Jembatan Suramadu, kondisi sosial-ekonomi, kondisi lingkungan

**Abstract**

*Suramadu Bridge is a bridge which connects Madura Island and Java Island. The increasing of Suramadu users in 2011 was 4,992,666 motorcycles and in 2013 increased to 5,491,933 motorcycles. It leads a decreasing of passenger in Kamal Harbor from 1,796,316 people in 2011 become 1,204,838 people in 2013. This incident makes Kamal Harbor becomes deserted and causes changes in social-economy aspect and environmental condition at Kamal Village. The goals of this study is to know the impacts of Suramadu Bridge Operation to social-economy and environmental condition of Kamal Village's society, Madura.*

*The type of this research is survey. This research is located in Kamal Village, Kamal District, Bangkalan Regency, Madura. Populations of this study are 843 people who come from some professions such as trader and public transportation service. Samples that used are 89 people, and the way to decide the respondents is using proportional sampling by 34 samples of traders and 55 samples of public transportation service. The technique of collecting data is by interviewing the respondents and analyzing it using descriptive quantitative analysis by percentage.*

*The result of this research shows that the Suramadu Bridge operation causes : changes in social condition, the work field in Kamal village is still the same, but the number of workers is decreased especially for traders around 76% and public transportation services around 33%; changes in economic aspect that income per capita decreased from around Rp 6,750,000 – Rp 8,749,999 become Rp 750,000 – Rp 2,749,999 per month, changes in environmental condition causes environmental degradation such as uncontrolable establishment of shops, toilet, parking area and street lighting, cumulation trash on side of the beach, and reduction of ship's quays number. The condition of the road in harbor area nowadays is better than before, there is no passengers queue anymore and no more traffic jam.*

**Keywords:** *Suramadu Bridge, social-economy condition, environmental condition.*

## PENDAHULUAN

Pulau Madura adalah bagian dari Provinsi Jawa Timur yang merupakan salah satu wilayah yang secara geografis terpisah dengan Pulau Jawa. Pelabuhan Kamal adalah satu-satunya akses untuk melintasi Selat Madura sebelum Jembatan Suramadu beroperasi. Kapasitas kapal Ferry yang tersedia sudah cukup jenuh dan waktu yang dibutuhkan untuk melintasi Selat Madura cukup lama yaitu 60 menit, hal tersebut menyebabkan kemacetan karena antrean yang panjang, sehingga pemerintah membangun Jembatan Suramadu untuk meningkatkan kualitas lingkungan dan kesejahteraan sosial-ekonomi.

Suryana (2000:3) menyatakan bahwa pembangunan merupakan upaya yang sistematis dan kontinyu untuk menciptakan keadaan yang dapat menjadikan masyarakat lebih meningkat dalam hal kualitas hidup, dengan demikian adanya Jembatan Suramadu dapat memudahkan masyarakat melakukan mobilitas, hanya membutuhkan waktu 30 menit untuk melintasi selat Madura, hal tersebut merupakan salah satu alasan penyebrang kapal Ferry beralih menggunakan Jembatan Suramadu sehingga menyebabkan Pelabuhan Kamal semakin sepi dari aktivitasnya.

Jumlah pengguna Jembatan Suramadu dari tahun ke tahun semakin meningkat yaitu pada tahun 2011 sebanyak 4.992.666 kendaraan dan pada tahun 2013 sebanyak 5.491.933 kendaraan, sedangkan penumpang kapal Ferry dari tahun ke tahun semakin menurun yaitu pada tahun 2011 berjumlah 1.796.316 penumpang dan pada tahun 2013 mengalami penurunan menjadi 1.204.838 penumpang. Penurunan penumpang dapat mempengaruhi kondisi sosial-ekonomi dan kondisi lingkungan masyarakat sekitar Pelabuhan Kamal Madura, seperti halnya Desa Kamal Madura yang merupakan letak keberadaan Pelabuhan Kamal.

Hasil pra-penelitian menunjukkan bahwa beroperasinya Jembatan Suramadu membawa dampak pada masyarakat Desa Kamal Madura yang jenis pekerjaannya berhubungan dengan pelabuhan seperti pedagang kaki lima, pedangan asongan, dan jasa angkutan umum. Dampak dari beroperasinya Jembatan Suramadu antara lain berkurangnya jumlah pedagang kaki lima maupun pedagang asongan, dan berkurangnya jasa angkutan umum, sehingga berpengaruh pada jumlah pendapatan, sesuai dengan teori yang di kemukakan oleh Mantra (2004:88) bahwa bekerja itu diartikan sebagai melakukan pekerjaan untuk menghasilkan atau membantu menghasilkan barang dan jasa dengan maksud untuk memperoleh penghasilan baik berupa uang atau barang dalam kurun waktu tertentu. Beroperasinya Jembatan Suramadu juga akan mempengaruhi kondisi lingkungan Pelabuhan Kamal karena banyak fasilitas yang tidak terawat dan di tinggalkan oleh pemiliknya.

Berdasarkan permasalahan di atas maka peneliti tertarik untuk menyusun skripsi dengan judul **“Dampak Beroperasinya Jembatan Suramadu Terhadap**

**Kondisi Sosial-Ekonomi dan Kondisi Lingkungan Masyarakat Desa Kamal Madura”**. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dampak beroperasinya Jembatan Suramadu terhadap kondisi sosial-ekonomi dan kondisi lingkungan masyarakat Desa Kamal Madura.

## METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang digunakan adalah jenis penelitian survey menggunakan analisis deskriptif kuantitatif. Tika (2005:6) menyatakan bahwa survey adalah suatu metode penelitian yang bertujuan untuk mengumpulkan sejumlah besar data berupa variabel, unit atau individu dalam waktu yang bersamaan. Variabel yang dimaksud dapat bersifat data fisik maupun data sosial. Penelitian ini dimaksudkan untuk mencari fakta-fakta dan menjelaskan keadaan serta kebenarannya. Lokasi penelitian ini dilakukan di Desa Kamal Kecamatan Kamal Kabupaten Bangkalan Madura. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh penduduk Desa Kamal Madura yang jenis pekerjaannya berhubungan langsung dengan pelabuhan yaitu pedagang sebanyak 321 penduduk dan jasa angkutan umum sebanyak 522 penduduk, dengan demikian populasi yang diteliti sebanyak 843 penduduk.

Penentuan ukuran sampel dalam penelitian ini menggunakan rumus slovin yaitu :

$$n = \frac{843}{843 \cdot (0.1)^2 + 1} = \frac{843}{943} = 89 \text{ responden}$$

Teknik pengambilan sampel menggunakan teknik proporsional sampling. Bungin (2005:114) mengatakan proporsional sampling merupakan teknik penggunaan perwakilan berimbang. Teknik ini dapat digunakan pada populasi yang heterogen, populasi berstrata, populasi area. Untuk mengetahui proporsi jumlah sampel lapangan pekerjaan yang di ambil, peneliti menggunakan cara berikut ini :

$$1. \text{Pedagang} = \frac{321}{843} \times 89 = 34$$

$$2. \text{Jasa Angkutan Umum} = \frac{522}{843} \times 89 = 55$$

dengan demikian yang akan menjadi sampel dalam penelitian ini adalah 34 pedagang dan 55 jasa angkutan umum, kemudian menentukan sampel tersebut dengan sistem pemilihan secara acak.

Data primer dikumpulkan berdasarkan hasil wawancara dengan responden meliputi: karakteristik responden, lapangan pekerjaan, pendapatan, dan kondisi lingkungan Desa Kamal. Data sekunder diperoleh dari dokumentasi instansi-instansi seperti Badan Pusat Statistik (BPS), Balai Desa Kamal, Kecamatan Kamal. Data sekunder yang terkait meliputi, letak administrasi Desa Kamal, jumlah penduduk dan mata pencaharian. Teknik pengumpulan data yang digunakan berupa observasi, wawancara dan dokumentasi. Teknik analisis data yang digunakan adalah teknik analisis deskriptif kuantitatif dengan persentase untuk mengetahui dampak beroperasinya Jembatan Suramadu terhadap kondisi

sosial-ekonomi dan kondisi lingkungan masyarakat Desa Kamal Madura.

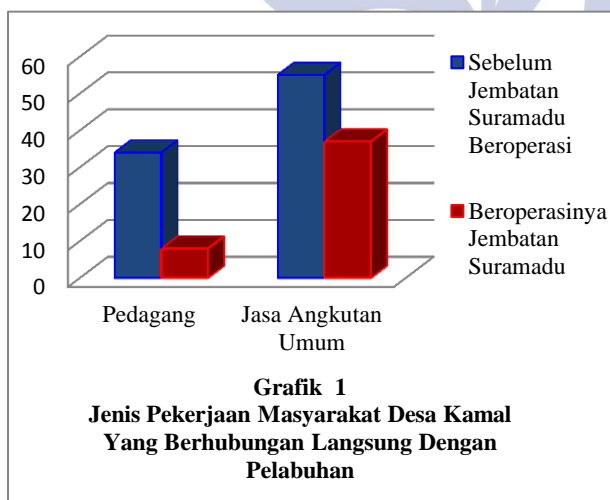
## HASIL DAN PEMBAHASAN

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dampak beroperasinya Jembatan Suramadu terhadap kondisi sosial - ekonomi dan kondisi lingkungan masyarakat Desa Kamal. Suratmo, (2004:2) menyatakan bahwa dampak ialah setiap perubahan yang terjadi dalam lingkungan akibat adanya aktivitas manusia, dalam setiap keputusan yang diambil oleh seseorang biasanya mempunyai dampak tersendiri, baik itu dampak negatif maupun dampak positif. Pengertian tersebut sesuai dengan data penelitian yang diperoleh dilapangan, dapat dikatakan bahwa beroperasinya Jembatan Suramadu menyebabkan terjadinya perubahan, baik perubahan negatif maupun positif terhadap kondisi sosial – ekonomi dan kondisi lingkungan masyarakat Desa Kamal.

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan, dapat diketahui dampak beroperasinya Jembatan Suramadu terhadap kondisi sosial - ekonomi dan kondisi lingkungan masyarakat Desa Kamal Madura adalah sebagai berikut :

### 1. Kondisi Sosial

Jenis pekerjaan masyarakat Desa Kamal yang berhubungan langsung dengan pelabuhan adalah sebagai berikut:



Sumber: Data primer yang di olah pada tahun 2016

Grafik 1 menunjukkan jenis lapangan pekerjaan di Desa Kamal yang berhubungan langsung dengan pelabuhan yaitu pedagang dan jasa angkutan umum, baik sebelum Jembatan Suramadu beroperasi maupun saat Jembatan Suramadu beroperasi adalah tetap, namun saat beroperasinya Jembatan Suramadu terdapat penurunan pada jumlah pekerjanya yaitu pedagang sebanyak 26 responden (76%) dan jasa angkutan umum sebanyak 18 responden (67%). Masyarakat yang beralih berprofesi dari pedagang dapat

diketahui jenis pekerjaan yang dimiliki saat ini yaitu dapat dilihat pada tabel berikut :

**Tabel 1 Jenis Lapangan Pekerjaan Pedagang Masyarakat Desa Kamal Setelah Beralih Profesi**

No.	Jenis Pekerjaan Saat Ini	Jumlah	%
1.	Petani	3	11
2.	Peternak	2	8
3.	Nelayan	7	27
4.	Karyawan Swasta	14	54
Total		26	100

Sumber : Data Primer (diolah) Tahun 2016

Tabel 1 menunjukkan bahwa sebagian besar atau sebanyak 14 responden (54%) memiliki perubahan lapangan pekerjaan sebagai karyawan swasta, dan sedikitnya 2 responden (8%) memiliki perubahan lapangan pekerjaan sebagai peternak. Masyarakat yang beralih berprofesi dari angkutan umum dapat diketahui jenis pekerjaan yang dimiliki saat ini yaitu dapat dilihat pada tabel berikut :

**Tabel 2 Jenis Lapangan Pekerjaan Jasa Angkutan Umum Masyarakat Desa Kamal Setelah Beralih Profesi**

No.	Jenis Pekerjaan Saat Ini	Jumlah	%
1.	Petani	3	11
2.	Sopir Pribadi	5	28
3.	Karyawan Swasta	7	39
4.	Bengkel/Tambal ban	4	22
Total		18	100

Sumber : Data Primer (diolah) Tahun 2016

Tabel 2 menunjukkan bahwa sebagian besar atau sebanyak 7 responden (39%) memiliki perubahan lapangan pekerjaan sebagai karyawan swasta, dan sedikitnya 2 responden (11%) memiliki perubahan lapangan pekerjaan sebagai petani.

Berdasarkan data hasil penelitian di lapangan didapat informasi lama waktu bekerja dari pedagang dan jasa angkutan umum sebagai berikut:

**Tabel 3 Lama Waktu Bekerja Pedagang**

No.	Lama Waktu Per Hari	Responden			
		Sebelum Jembatan Suramadu Beroperasi	%	Jembatan Suramadu Beroperasi	%
1.	4 – 6 jam	-	-	3	9
2.	7 – 9 jam	7	21	30	88
3.	10 – 12 jam	12	35	1	3
4.	13 – 15 jam	15	44	-	-
Total		34	100	34	100

Sumber : Data Primer (diolah) Tahun 2016

Tabel 3 menunjukkan bahwa sebelum beroperasinya Jembatan Suramadu lama waktu kerja per hari yang dilakukan oleh pedagang yang paling banyak adalah 13-15 jam per hari yaitu sebanyak 15 responden (44%) dari 34 responden, sedangkan saat beroperasinya Jembatan Suramadu mengalami perubahan. Lama waktu kerja per hari yang dilakukan oleh pedagang yang paling banyak adalah 7-9 jam per hari yaitu sebanyak 30 responden (88%).

**Tabel 4 Lama Waktu Bekerja Angkutan Umum**

No.	Lama Waktu Per Hari	Responden			
		Sebelum Jembatan Suramadu Beroperasi	%	Jembatan Suramadu Beroperasi	%
1.	4 – 6 jam	3	5	45	82
2.	7 – 9 jam	18	33	10	18
3.	10 – 12 jam	34	61	-	-
Total		55	100	55	100

Sumber : Data Primer (diolah) Tahun 2016

Tabel 4 menunjukkan bahwa sebelum beroperasinya Jembatan Suramadu lama waktu kerja per hari yang dilakukan oleh jasa angkutan umum yang paling banyak adalah 10-12 jam per hari yaitu sebanyak 34 responden (61%) dari 55 responden, sedangkan saat beroperasinya Jembatan Suramadu mengalami perubahan. Lama waktu kerja per hari yang dilakukan oleh jasa angkutan umum yang paling banyak adalah 4-6 jam per hari yaitu sebanyak 45 responden (82%). Beroperasinya Jembatan Suramadu membuat waktu kerja yang dilakukan oleh pedagang dan jasa angkutan umum mengalami penurunan jam kerja.

Berdasarkan teori yang di kemukakan oleh Hadi, (2009:29) bahwa dampak sosial muncul ketika terdapat aktivitas proyek, program atau kebijaksanaan yang diterapkan pada suatu masyarakat, hal ini sesuai dengan hasil penelitian bahwa beroperasinya Jembatan Suramadu banyak membawa dampak sosial terutama pada lapangan pekerjaan masyarakat Desa Kamal yang berhubungan langsung dengan pelabuhan yaitu terjadi penurunan jumlah pekerja dan lama waktu berkerja pada profesi pedagang dan jasa angkutan umum.

## 2. Kondisi Ekonomi

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan pendapatan pedagang dan jasa angkutan umum di Desa Kamal dilihat pada tabel berikut ini :

**Tabel 5 Pendapatan Pedagang**

No.	Pendapatan /Bulan	Sebelum Jembatan Suramadu Beroperasi		Jembatan Suramadu Beroperasi	
		Jumlah	%	Jumlah	%
1.	750.000 – 2.749.999	-	-	33	97
2.	2.750.000 – 4.749.999	3	9	1	3
3.	4.750.000 – 6.749.999	13	38	-	-
4.	6.750.000 – 8.749.999	15	44	-	-
5.	8.750.000 – 10.749.999	1	3	-	-
6.	10.750.000 – 12.749.999	-	-	-	-
7.	12.750.000 – 14.749.999	-	-	-	-
8.	14.750.000 – 16.749.999	1	3	-	-
9.	16.750.000 – 18.749.999	1	3	-	-
Total		34	100	34	100

Sumber : Data Primer (diolah) Tahun 2016

Tabel 5 menunjukkan bahwa dari 34 responden masyarakat yang berprofesi sebagai jasa angkutan umum sebelum adanya Jembatan Suramadu memiliki pendapatan sebesar Rp.6.750.000 – Rp.8.749.999 sebanyak 15 responden (44%) dan sebesar Rp.2.750.000 – Rp.4.749.999 sebanyak 3 responden (9 %), saat Jembatan Suramadu beroperasi pendapatan mengalami

penurunan yaitu sebanyak 33 responden (97%) memiliki pendapatan sebesar Rp.750.000 – Rp.2.749.999 dan sebanyak 1 responden (2%) memiliki pendapatan sebesar Rp.2.750.000 – Rp.4.749.999.

**Tabel 6 Pendapatan Jasa Angkutan Umum**

No.	Pendapatan /Bulan	Sebelum Jembatan Suramadu Beroperasi		Jembatan Suramadu Beroperasi	
		Jumlah	%	Jumlah	%
1.	900.000 – 1.349.999	-	-	21	38
2.	1.350.000 – 1.799.999	5	9	30	55
3.	1.800.000 – 2.249.999	6	11	3	5
4.	2.250.000 – 2.699.999	2	4	1	2
5.	2.700.000 – 3.149.999	42	76	-	-
Total		55	100	55	100

Sumber : Data Primer (diolah) Tahun 2016

Tabel 6 di atas dapat diketahui bahwa dari 55 responden masyarakat yang berprofesi sebagai jasa angkutan umum sebelum adanya Jembatan Suramadu memiliki pendapatan sebanyak 42 responden (76%) sebesar Rp.2.700.000 – Rp.3.149.999 /bulan dan terendah sebanyak 5 responden (9%) memiliki tingkat pendapatan sebesar Rp.1.350.000–Rp. 1.799.999, saat Jembatan Suramadu beroperasi pendapatan mengalami penurunan yaitu sebanyak 30 responden (55%) memiliki pendapatan sebesar Rp.1.350.000 – Rp.1.799.999 dan sebanyak 1 responden (2%) memiliki pendapatan sebesar Rp.2.250.000 – Rp. 2.699.999.

Harahap, (2002:113) menyatakan bahwa pendapatan merupakan sebagian hasil dari penjualan barang atau pemberian jasa yang di bebaskan kepada langganan atau mereka yang menerima jasa. Pendapatan dapat dikatakan sebagai faktor yang paling mempengaruhi seseorang untuk menentukan bertahan dalam pekerjaannya atau berhenti dari pekerjaannya mereka, hal ini sesuai dengan data yang diperoleh di lapangan bahwa alasan yang menyebabkan pedagang berhenti bekerja sebagai pedagang sebanyak 88% beralasan pendapatan menurun karena adanya Jembatan Suramadu, sedangkan alasan yang menyebabkan jasa angkutan umum berhenti bekerja sebagai jasa angkutan umum sebanyak 67% juga beralasan sama yakni pendapatan menurun karena adanya Jembatan Suramadu.

## 3. Kondisi Lingkungan

Berikut ini merupakan hasil penelitian dan analisis data mengenai dampak beroperasinya Jembatan Suramadu terhadap kondisi lingkungan di Desa Kamal. Wawancara dan observasi lingkungan area Pelabuhan Kamal dilakukan karena area tersebut merupakan area yang terkena dampak secara langsung akibat adanya Jembatan Suramadu. Wawancara dan observasi tersebut bertujuan untuk mengetahui keadaan lingkungan di area pelabuhan di Desa Kamal sebelum beroperasinya Jembatan Suramadu dan saat beroperasinya Jembatan

Suramadu. Berikut ini hasil wawancara dan observasi kondisi lingkungan di area pelabuhan :

**Tabel 7 Kondisi Lingkungan Pelabuhan Kamal**

No	Aspek Yang Diamati	Sebelum Beroperasinya Jembatan Suramadu			Beroperasinya Jembatan Suramadu			
		Sangat Baik	Baik	Kurang	Sangat Kurang	Sangat Baik	Baik	Kurang
1.	Kondisi Jalan			✓				✓
2.	Dermaga	✓						✓
3.	Terminal		✓					✓
4.	Tempat Parkir		✓					✓
5.	Loket		✓					✓
6.	Antrean Penumpang			✓			✓	
7.	Tempat Ibadah	✓						✓
8.	Kios Pedagang		✓					✓
9.	Toilet		✓					✓
10.	Air Bersih		✓				✓	
11.	Tempat Sampah		✓					✓
12.	Drainase			✓				✓
13.	Penerangan		✓					✓
14.	Kebersihan Area Pelabuhan				✓			✓

Sumber : Data Primer (diolah) Tahun 2016

Tabel 7 menunjukkan bahwa beroperasinya Jembatan Suramadu membuat kondisi lingkungan area Pelabuhan Kamal mengalami perubahan, baik perubahan negatif maupun perubahan positif. Suratmo, (2004:2) menyatakan dampak dibedakan menjadi dua yaitu dampak negatif dan dampak positif. Dampak negatif adalah pengaruh kuat yang mendatangkan akibat negatif, kegiatan itu akan dinilai berdampak negatif bila ternyata kegiatan pembangunan itu lebih menyebabkan kerusakan, kerugian, penurunan kualitas pada lingkungan, baik fisik maupun nonfisik, termasuk lingkungan sosial, ekonomi, dan budaya, serta penurunan pendapatan masyarakat, sedangkan dampak positif adalah pengaruh kuat yang mendatangkan akibat positif. Kegiatan pembangunan akan dinilai mempunyai dampak positif bila kegiatan tersebut berdaya guna tinggi, menghasilkan peningkatan kualitas pada lingkungan fisik maupun nonfisik.

Teori tersebut sesuai dengan data hasil penelitian yang dilakukan. Kondisi jalan yang semakin membaik karena berkurangnya jumlah kendaraan yang lewat pelabuhan, sehingga jalan yang telah diperbaiki tidak mengalami kerusakan seperti jalan berlubang dan bergelombang, serta jalan lebih terlihat bersih. Antrean kapal yang sudah berkurang sehingga tidak terjadi kemacetan, hal tersebut merupakan dampak positif dari Jembatan Suramadu. Dampak negatifnya adalah banyak fasilitas yang kondisinya semakin memburuk dan sudah tidak terawat lagi seperti, dermaga, terminal, tempat

parkir, loket, kios pedagang, toilet, tempat sampah, penerangan.

## KESIMPULAN

Kesimpulan dari hasil penelitian dan analisis data serta pembahasan di atas, adalah sebagai berikut :

1. Dampak beroperasinya Jembatan Suramadu terhadap kondisi sosial meliputi: Jenis pekerjaan masyarakat Desa Kamal sebelum beroperasinya Jembatan Suramadu hingga saat di operasikannya Jembatan Suramadu tetap tidak ada perubahan, namun jumlah pekerja terutama pada profesi pedagang dan jasa angkutan umum mengalami perubahan yakni penurunan jumlah pekerja. Pedagang terjadi penurunan sebanyak 76% dan jasa angkutan umum sebanyak 33%, selain itu menurunnya jam aktivitas, dari 10-15 jam per hari menjadi 7-9 jam perhari aktivitas yang dilakujan pedagang di pelabuhan, sedangkan aktivitas yang dilakukan jasa angkutan umum dari 7-12 jam per hari menjadi 4-6 jam per hari.
2. Dampak beroperasinya Jembatan Suramadu terhadap kondisi ekonomi meliputi : perekonomian masyarakat Desa Kamal terutama pada aspek pendapatan masyarakat yang berprofesi sebagai pedagang dan jasa angkutan umum di pelabuhan mengalami perubahan, sebelum beroperasinya Jembatan Suramadu pedagang bisa meraup keuntungan perbulan sebanyak Rp.6.750.000 – Rp.8.749.999 dan jasa angkutan umum memperoleh pendapatan perbulan sebanyak Rp.2.700.000 – Rp.3.149.999. Beroperasinya Jembatan Suramadu jumlah pendapatan mengalami penurunan. Pedagang memperoleh pendapatan sebesar Rp.750.000 – Rp 2.749.999 /bulan dan jasa angkutan umum memperoleh pendapatan sebesar Rp. 1.350.000 – Rp. 1.799.999 /bulan.
3. Dampak beroperasinya Jembatan Suramadu terhadap kondisi lingkungan meliputi : kondisi lingkungan di area pelabuhan mengalami perubahan seperti kios pedagang, toilet, tempat parkir, penerangan seperti lampu mengalami kerusakan, dermaga yang masih aktif hanya 2 dermaga saja, terdapat tumpukan sampah di pinggir pantai. Fasilitas diarea terminal sudah banyak yang rusak dan tidak terawat lagi. Banyak tumpukan sampah di dalam terminal, selain itu kondisi jalan pada saat ini di area pelabuhan semakin membaik, tidak lagi berlubang, terlihat rata meskipun di titik titik tertentu masih terlihat gelombang, tidak terlihat antrean pemumpang yang cukup padat, hal ini sangat menguntungkan bagi masyarakat Desa Kamal karena jalanan menjadi lancar dan tidak lagi ada kemacetan.

## SARAN

1. Bagi Pedagang  
Pedagang bisa berpindah tempat berjualan di area sekitar Jembatan Suramadu, terkait dengan dibukanya Jembatan Suramadu yang juga menjadi ikon Pulau Madura, sebenarnya bisa menjadi celah bagi pedagang.
2. Bagi Jasa Angkutan Umum  
Jasa angkutan umum bisa mencari trayek baru, dikarenakan daerah Bangkalan sekarang ini sudah mulai ramai pembukaan tempat wisata seperti Bukit Kapur yang saat ramai dikunjungi. Para supir jasa angkutan umum didaerah Kamal bisa merubah trayeknya dari Pelabuhan Kamal, menjadi trayek tempat-tempat wisata.
3. Bagi Peneliti Selanjutnya  
Bagi peneliti selanjutnya diharapkan bisa meneliti dampak keberadaan jembatan Suramadu pada aspek lainnya, seperti perkembangan sosial dan budaya masyarakatnya pasca beroperasinya Jembatan Suramadu.

## DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistika (BPS) 2015. *Kecamatan Kamal Dalam Angka*. Kamal: BPS
- Bungin, Burhan. 2005. *Metodologi Penelitian Kuantitatif*. Jakarta : kencana
- Hadi, Sudharto.p. 2009. *Aspek Sosial AMDAL*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press
- Harahap, Sofyan Safri. 2002. *Analisis Kritis Atas Laporan Keuangan*. Jakarta: Raja Grafindo Persada
- Mantra, Ida Bagoes. 2004. *Filsafat Penelitian dan Metode Penelitian Sosial*. Yogyakarta: Pustaka Belajar
- Suratmo Gunawan .F. 2004. *Analisis Mengenai Dampak Lingkungan*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press
- Suryana. 2000. *Ekonomi Pembangunan: Problematika dan Pendekatan*. Jakarta: Salemba Empat
- Tika, Pandundu. 2005. *Metode Penelitian Geografi*. Jakarta: Bumi Aksara