

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Lingkungan hidup merupakan subjek penting yang harus dijaga oleh setiap makhluk hidup, khususnya manusia. Akan tetapi seringkali manusia tak acuh terhadap keadaan lingkungan sekitarnya. Seringkali manusia melakukan suatu tindakan yang secara tidak langsung akan merusak lingkungan tetapi ia tidak menyadarinya. Populasi manusia yang kian meningkat mendesak manusia harus melakukan produksi untuk kemudian di konsumsi. Kegiatan produksi tentunya akan menciptakan limbah. Manusia akan membuang limbah tersebut ke lingkungan sehingga akan menimbulkan terjadinya pencemaran lingkungan. Mepriyanto (2019) mengatakan dalam kegiatan produksi tersebut terkadang manusia tidak memikirkan analisis mengenai dampak lingkungan (AMDAL).

Saat ini isu lingkungan menjadi perhatian khusus seiring dengan pertumbuhan ekonomi serta pemanfaatan sumber daya alam yang berkontribusi besar terhadap pendapatan negara Indonesia. Pembangunan infrastruktur merupakan salah satu penunjang keberhasilan industrialisasi suatu negara. Ketika proyek pembangunan infrastruktur dapat menjanjikan

penyerapan tenaga kerja secara besar-besaran serta dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat sekitar, akan tetapi proyek pembangunan infrastruktur juga menciptakan dampak negatif terhadap masyarakat sekitar, seperti terciptanya polusi udara yang membahayakan kesehatan masyarakat sekitar, hilangnya lahan pertanian atau perkebunan akibat alih fungsi lahan serta kerusakan lingkungan lainnya. Peningkatan aktivitas pembangunan infrastruktur sebagai penunjang pembangunan ekonomi dan pertumbuhan ekonomi negara serta peningkatan jumlah penduduk akan berpotensi meningkatkan pencemaran terhadap lingkungan hidup. Lalu lalang kendaraan alat berat serta material pembangunan infrastruktur tahap pra-konstruksi akan menciptakan kebisingan (polusi suara) serta penurunan terhadap kualitas udara (TSP dan Gas Buang).

Suparmoko (1997) mengatakan penggunaan udara sangat berarti untuk mendukung kehidupan manusia dan semua makhluk hidup di muka bumi. Demikian pula udara memungkinkan terjadinya konflik antara penggunaan udara yang satu dengan yang lainnya. Udara dapat tercemar karena masuknya polutan kedalam atmosfer sehingga akan menurunkan kualitas dan fungsi udara. Polutan merupakan benda atau bahan yang menyebabkan pencemaran terhadap lingkungan. Sastrawijaya (1991) menyebutkan bahwa penyebab polusi udara ialah jika udara di atmosfer dicampuri dengan zat atau radiasi yang berpengaruh jelek terhadap organisme hidup. Umumnya pengotoran ini

bersifat alamiah, seperti gas pembusukan, debu akibat adanya erosi, serta serbuk tepung sari yang terbawa angin. Kemudian ditambah oleh manusia karena ulah hidupnya sehingga kadar bahayanya semakin meningkat. Sedangkan menurut Wardhana (1995) penyebab pencemaran udara terjadi karena dua faktor : 1) faktor internal (alamiah) yang berupa debu yang beterbangan akibat tiupan angin, abu yang dikeluarkan dari letusan gunung berapi berikut gas vulkanik, serta proses pembusukan sampah organik; dan 2) faktor eksternal (ulah manusia) seperti hasil pembakaran bahan bakar fosil, debu dari kegiatan industri, serta pemakaian zat-zat kimia yang disemprotkan ke udara.

Namun saat ini seiring dengan persentase penduduk yang kian waktu kian meningkat menuntut produsen harus menciptakan produksi yang lebih banyak, karena tingkat konsumsi yang meningkat. Bahkan negara akan melakukan impor untuk memenuhi seluruh kebutuhan konsumsi penduduknya. Aktivitas ekspor-impor dapat terlaksana dengan baik karena regulasi dan akses yang mudah. Oleh karena itu sangat penting bagi suatu negara untuk melakukan pembangunan infrastruktur untuk menunjang kegiatan perdagangan internasional. Akan tetapi dalam pembangunan infrastruktur tentunya akan menyebabkan masalah lingkungan, seperti kerusakan lingkungan hijau akibat alih fungsi lahan yang akan menyebabkan tata air tanah rusak dan krisis air, serta fungsi udara tidak akan maksimal.

Padahal Allah SWT melarang makhluk hidup untuk merusak lingkungannya, sebagaimana Allah SWT berfirman dalam Q.S Al-Qashas Ayat 77 :

وَابْتَغِ فِيمَا آتَاكَ اللَّهُ الدَّارَ الْآخِرَةَ وَلَا تَنْسَ نَصِيبَكَ مِنَ الدُّنْيَا وَأَحْسِنْ كَمَا أَحْسَنَ اللَّهُ إِلَيْكَ ۗ وَلَا تَبْغِ الْفُسَادَ فِي الْأَرْضِ ۗ إِنَّ اللَّهَ لَا يُحِبُّ الْمُفْسِدِينَ ۗ

Artinya :

*"Dan carilah (pahala) negeri akhirat dengan apa yang telah dianugerahkan Allah kepadamu, tetapi janganlah kamu lupakan bagianmu di dunia dan berbuatbaiklah (kepada orang lain) sebagaimana Allah telah berbuat baik kepadamu, dan janganlah kamu berbuat kerusakan di bumi. Sungguh, Allah tidak menyukai orang yang berbuat kerusakan."* (QS. Al-Qashas Ayat 77)

Ayat di atas menjelaskan bahwa Allah tidak menyukai manusia yang berbuat kerusakan di muka bumi, yang artinya manusia sebagai makhluk hidup harus senantiasa menjaga lingkungannya. Manusia dilarang merusak seluruh keindahan yang telah diciptakan-Nya.

Di sisi lain pembangunan infrastruktur memberikan dampak yang positif bagi seluruh seluruh sektor, khususnya sektor industri dan pariwisata. Untuk memperlancar keberhasilan pada sektor industri atau perdagangan diperlukan infrastruktur yang menunjang keberhasilan perdagangan. Pada era Pemerintahan Jokowi-Kalla, untuk menunjukkan prioritas dalam jalan perubahan menuju Indonesia yang berdaulat secara politik, mandiri dalam bidang ekonomi dan berkepribadian dalam kebudayaan, maka dirumuskan sembilan agenda prioritas yang disebut "Nawa Cita". Secara khusus, Nawa

Cita memprioritaskan percepatan pengembangan infrastruktur untuk menghubungkan wilayah pinggiran dengan pusat pertumbuhan dan mempromosikan konektivitas antar pulau di nusantara. Menurut Asian Development Bank (2017) infrastruktur merupakan kunci utama untuk membuka potensi ekonomi keseluruhan negara, mendorong pertumbuhan, menciptakan lapangan kerja dan mengurangi kemiskinan.

Salah satu infrastruktur yang dibutuhkan bagi setiap negara untuk membuka potensi ekonomi negara serta menunjang kegiatan industri yaitu infrastruktur pelayaran. Menurut Triatmodjo (1996) peranan pelayaran adalah hal penting bagi kehidupan sosial, ekonomi, pemerintahan, serta pertahanan/keamanan mengingat Indonesia sebagai negara kepulauan/maritim. Bidang kegiatan pelayaran terbagi menjadi dua, yaitu pelayaran niaga dan bukan niaga. Pelayaran niaga meliputi usaha pengangkutan barang dagangan, sedangkan pelayaran bukan niaga meliputi pelayaran kapal patroli, survey kelautan dan sebagainya. Kapal sebagai sarana pelayaran memiliki peranan penting dalam system angkutan laut. Hampir semua barang ekspor, impor dan barang muatan dalam jumlah sangat besar diangkut oleh kapal laut, walaupun diantara tempat pengangkutan ada fasilitas angkutan lain seperti angkutan darat dan angkutan udara. Untuk mendukung sarana angkutan laut tersebut dibutuhkan prasarana yang berupa pelabuhan. Pelabuhan merupakan tempat pemberhentian atau terminal kapal setelah

melakukan pelayaran. Pelabuhan merupakan salah satu fasilitas penting bagi setiap negara untuk mendukung akses transportasi, perdagangan, industri, jasa serta berkontribusi dalam perekonomian nasional.

Akses transportasi, perdagangan, industri dan jasa melalui prasarana laut di Indonesia saat ini masih di dominasi oleh Pelabuhan Tanjung Priok. Pelabuhan Tanjung Priok merupakan pelabuhan terbesar dan tersibuk di Indonesia. Pelabuhan ini menangani lebih dari 30% komoditi Non Migas Indonesia, serta 50% dari seluruh arus barang ekspor-impor Indonesia akan melewati pelabuhan ini. Oleh karena itu Tanjung Priok merupakan barometer perekonomian Indonesia. Pelabuhan Tanjung Priok memiliki fasilitas intermoda yang sangat lengkap sehingga mampu menghubungkan Tanjung Priok dengan seluruh wilayah di Indonesia serta menjadi akses utama perdagangan Internasional. Beberapa kegiatan usaha di Pelabuhan Tanjung Priok diantaranya : 1) penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga; 2) penyediaan dan/atau pelayanan bahan bakar serta air bersih; 3) penyediaan dan/atau pelayanan fasilitas naik turun penumpang ataupun kendaraan; 4) penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk pelaksanaan kegiatan bongkar muat dan petikemas; 5) penyediaan dan/atau pelayanan jasa terminal petikemas, curah cair, curah kering dan rupa-rupa; 6) penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar, muat barang; serta 7) penyediaan dan/atau pelayanan pusat distribusi dan konsolidasi barang. (IPC, n.d.)

Banyaknya kegiatan usaha di Pelabuhan Tanjung Priok menyebabkan pelabuhan ini mengalami *over capacity* sehingga seringkali terjadi keterlambatan dalam penyebrangan karena panjangnya antrian dalam pelayaran. Fasilitas kontainer khusus serta tempat berlabuh terminal di pelabuhan ini juga kurang begitu memadai. Kemenperin (2013) mengatakan di pelabuhan Tanjung Priok juga memiliki Tempat Pemeriksaan Fisik yang belum memadai serta masih terpisahnya lokasi kepabeanan yang lain. Kemacetan di Tanjung Priok ini tentunya akan menjalar ke akses kawasan industri sehingga akan melemahkan daya saing dan kualitas ekspor Indonesia karena lambatnya waktu pengiriman. Kemacetan yang parah otomatis menimbulkan penumpukan sehingga menghambat distribusi dan logistic pada kawasan industri. Jika permasalahan ini terjadi secara terus menerus, maka pihak eksportir akan mengalami kerugian yang berkelanjutan serta akan mengancam kinerja ekspor nasional.

Melihat keadaan pelabuhan Tanjung Priok yang sangat *over capacity* serta sulit untuk dibenahi, maka perlu dilakukan pembangunan pelabuhan baru yang bertaraf seperti pelabuhan Tanjung Priok atau bahkan melebihinya. Oleh karena itu pemerintah Indonesia melalui Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 47 Tahun 2016 memutuskan Pelabuhan Patimban yang berlokasi di Kabupaten Subang, Jawa Barat sebagai Proyek Strategis Nasional untuk pembangunan pelabuhan baru dalam rangka peningkatan pemenuhan

kebutuhan pelabuhan di Indonesia, khususnya di Jawa barat. Pelabuhan Patimban yang merupakan proyek strategis nasional harus dilakukan percepatan dalam pembangunannya supaya pemenuhan kebutuhan akan moda transportasi laut di Indonesia bagian Barat dapat segera terpenuhi (Nuraeni, 2020).

Pelabuhan Patimban merupakan proyek pembangunan yang dilakukan oleh pemerintah Indonesia melalui Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (*Directorate General of Sea Transportation (DGST)*) yang bekerjasama dengan *Japan International Cooperation Agency (JICA)*. Pelabuhan Patimban akan dibentuk sebagai pelabuhan bertaraf internasional terbesar kedua setelah Tanjung Priok. Saat ini proyek pembangunan Pelabuhan Patimban berada pada Fase 1. Menurut DGST (2019) pada tahapan 1 pembangunan terminal konstruksi diperkirakan membutuhkan durasi selama 760 hari setelah dimulainya pembangunan (29 Oktober 2018).

Pembangunan pelabuhan Patimban tentu akan menimbulkan dampak positif serta negatif. Dampak positif pembangunan pelabuhan Patimban ini diantaranya dapat meningkatkan perekonomian bagi masyarakat pesisir pantai utara Kecamatan Pusakanagara khususnya beberapa desa yang terdampak langsung seperti Desa Patimban, Rancadaka, Gempol, Kalentambo, Kotasari, dan Pusakaratu yang juga akan meningkatkan perekonomian Kabupaten

Subang serta perekonomian Nasional. Sedangkan dampak negatif pembangunan pelabuhan ini diantaranya banyaknya alih fungsi lahan pertanian sehingga banyak petani yang kehilangan lahan pertaniannya serta nelayan yang kehilangan tangkapan ikannya akibat reklamasi laut. Dampak lain dari pembangunan pelabuhan Patimban ini yaitu mengenai permasalahan lingkungan seperti pencemaran udara yang kian meningkat akibat lalu-lalang kendaraan material proyek serta harga lahan dan perumahan sekitar pelabuhan Patimban.

Dinas Lingkungan Hidup Kabupaten Subang telah melakukan pengujian udara ambien pada wilayah sekitar Pelabuhan Patimban sebagai berikut :

**Tabel 1. 1**  
**Ringkasan uji penelitian udara ambien sekitar Pelabuhan Patimban**

No	Lokasi	Parameter	Satuan	Hasil	
				Uji ke 1	Uji ke 2
1	Halaman Depan Kantor Kecamatan Pusanagara	Sulflur Dioksida (SO <sub>2</sub> )	µg/Nm <sup>3</sup>	4	14
		Nitrogen Dioksida (NO <sub>2</sub> )	µg/Nm <sup>3</sup>	12	4
2	Pinggiran jalan Desa Patimban-Kalentambo	Sulflur Dioksida (SO <sub>2</sub> )	µg/Nm <sup>3</sup>	7	12
		Nitrogen Dioksida (NO <sub>2</sub> )	µg/Nm <sup>3</sup>	17	20
3	Pinggiran laut Patimban	Sulflur Dioksida (SO <sub>2</sub> )	µg/Nm <sup>3</sup>	4	7
		Nitrogen Dioksida (NO <sub>2</sub> )	µg/Nm <sup>3</sup>	13	13
4	Pemukiman (depan halaman rumah Bapak Sopandi Desa Kotasari)	Sulflur Dioksida (SO <sub>2</sub> )	µg/Nm <sup>3</sup>	10	20
		Nitrogen Dioksida (NO <sub>2</sub> )	µg/Nm <sup>3</sup>	10	11

*Sumber : Dinas Lingkungan Hidup Kabupaten Subang (2019)*

Dalam Tabel 1.1 dijelaskan bahwa dengan parameter yang ada, dilakukan uji kualitas udara ambien yang diambil dari 4 titik yang sama pada bulan yang berbeda yaitu uji ke-1 yang dilakukan pada bulan April serta uji ke-2 yang dilakukan pada bulan September. Hasil uji kualitas udara ambien menunjukkan bahwa terjadi kenaikan terhadap uji yang dilakukan menggunakan parameter  $\text{SO}_2$ , sedangkan uji parameter  $\text{NO}_2$  ada yang mengalami kenaikan, penurunan serta tetap. Dari hasil tersebut dapat diketahui bahwa dalam pengujian yang dilakukan dalam 2 periode pemantauan, diketahui rata-rata parameter  $\text{SO}_2$  dan  $\text{NO}_2$  mengalami kenaikan polusi udara, seperti kita lihat bahwa pada bulan September cenderung lebih besar dibandingkan dengan bulan April.

Fauzi (2004) mengatakan faktor yang mempengaruhi nilai suatu properti perumahan banyak dilihat dari nilai kualitas lingkungannya. Semakin buruk kualitas lingkungan di suatu tempat maka akan menurunkan nilai properti perumahan tersebut. Banyaknya polusi yang terjadi di sekitar proyek pelabuhan Patimban akan merusak kualitas lingkungan dan tempat tinggal penduduk setempat. Penurunan kualitas udara akibat adanya polusi dari kegiatan pembangunan proyek pelabuhan serta kualitas air yang tercemar dapat mempengaruhi nilai harga lahan serta bangunan yang ada. Berdasarkan hal itu maka diperlukan penelitian untuk menganalisis keadaan lingkungan di sekitar proyek pembangunan pelabuhan Patimban yang berada di Kecamatan

Pusakanagara. Serta memberikan penilaian berdasarkan analisa lingkungan berupa valuasi ekonomi dari kerugian akibat dampak polusi terkait dengan keperluan air bersih serta nilai harga properti bangunan di sekitar pelabuhan Patimban.

Menurut Saputyningasih (2013) metode *Hedonic Price* merupakan metode untuk mengestimasi efek kesejahteraan properti dan jasa lingkungan dengan memperkirakan pengaruh atribut lingkungan pada nilai suatu properti. Penelitian mengenai hubungan kualitas udara dengan nilai suatu bangunan di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta telah dilakukan menggunakan metode *Hedonic Price*. Manfaat penggunaan metode tersebut diantaranya untuk penilaian pada suatu bangunan, dampak pencemaran udara dan hubungan nilai jual bangunan atau rumah dengan kualitas udara dari pencemaran udara perkotaan. Fungsi lain metode *Hedonic Price* yaitu dilakukan dengan cara fungsi *Hedonic Property Value* yang ditunjukkan dengan sewa rumah bulanan sebagai fungsi karakteristik struktural, lingkungan, karakteristik rumah tangga dan harga rumah implisit marjinal untuk kualitas lingkungan. *Value* (nilai) ini dapat diartikan sebagai barang dan jasa yang dihasilkan oleh sumber daya alam dan lingkungan, dan memiliki artian lain jika dipandang dari berbagai disiplin ilmu. Oleh sebab itu perlu dilakukan penyamaan tentang persepsi dari berbagai disiplin ilmu untuk memberikan *price tag* (harga) pada

barang atau jasa yang dihasilkan oleh sumber daya alam dan lingkungan (Fauzi, 2006).

Metode *Hedonic Price* merupakan metode yang digunakan untuk melakukan evaluasi terhadap suatu jasa lingkungan, yang mana kehadiran jasa lingkungan tersebut berpengaruh terhadap harga pasar tertentu. Menurut Hanley & Spash (1993) banyak faktor yang mempengaruhi harga rumah, yaitu (1) karakteristik lokasi, seperti luas tanah, luas bangunan, jumlah kamar mandi, jumlah kamar tidur; (2) karakteristik lingkungan, seperti akses kesehatan dan tingkat kriminalitas; (3) kualitas lingkungan yang ditunjukkan oleh tingkat kebisingan dan kualitas udara. Penerapan dari bentuk aplikasi dari Metode *Hedonic Price* adalah pasar properti. Faktor-faktor yang mempengaruhi harga rumah diantaranya jumlah kamar, luas bangunan rumah, akses jalan, dan lain-lain. Salah satu faktor yang penting yaitu faktor lingkungan. Jika kita dapat melakukan control terhadap faktor-faktor di luar lingkungan, misalnya melihat rumah berdasarkan luas tanah yang sama, jumlah kamar yang sama, luas bangunan yang sama, akses yang sama, dan lain sebagainya, kemudian perbedaan sisanya di dalam harga rumah akan bias menunjukkan hasil dari perbedaan lingkungan. Jadi, Metode *Hedonic Price* itu menilai faktor harga yang nilainya tidak terlihat datanya di pasar, seperti harga kualitas lingkungan, harga keindahan taman, serta harga lokasi atau jarak ke pusat kota (Hidayati & Harjanto, 2003).

Penelitian yang dilakukan oleh Lieske, van den Nouwelant, Han, & Pettit (2019) dengan variabel aksesibilitas, desain perkotaan, skala geografis dan efek spasial menemukan hasil penelitian Aksesibilitas berpengaruh tidak signifikan terhadap harga properti, Sub variabel penghubung dari desain perkotaan menyebutkan bahwa konektivitas jalan memiliki hubungan yang universal dengan harga, sedangkan orang mengharapkan berhubungan positif karena biasanya orang lebih memilih untuk tinggal di jalanan yang sepi daripada di persimpangan yang ramai (bising). Hasil wilayah studi yang lebih kecil menunjukkan hubungan nonlinier antara jarak ke stasiun kereta api dan harga properti dan dampak disamenitas untuk tempat tinggal dalam jarak 400 m dari stasiun kereta. Aksesibilitas relatif yang diukur sebagai frekuensi kereta jam sibuk merupakan penentu harga yang signifikan dan positif di wilayah studi yang lebih luas.

Penelitian yang dilakukan oleh Saptutyingsih (2013) dengan tujuan menganalisis hubungan antara kualitas udara dan nilai suatu bangunan di provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. Dalam spesifikasinya penulis tersebut mendapatkan kesimpulan bahwa dengan dimasukkannya sejumlah struktur, lingkungan, lingkungan hidup serta variabel sosial ekonomi sebagai faktor penentuan ketersediaan membayar lebih untuk kualitas udaranya berkurang. Peneliti tersebut berhipotesis bahwa lingkungan utam bervariasi CO berbanding terbalik dengan nilai-nilai bangunan/perumahan. Demikian

dengan adanya taman, jarak dari jalan utama, jarak ke supermarket, plot area, dan luas bangunan menghasilkan positif dengan nilai harga bangunan. Serta jarak dari rumah sakit dan jarak dari restoran tersebut menghasilkan negatif.

Esmaeili & Shahsavari (2011) juga melakukan penelitian dengan variabel Ketersediaan air, Karakteristik Struktur Lahan, dan Karakteristik Lingkungan mendapatkan hasil penelitian dengan menggunakan metode *Hedonic Price* bahwa ketersediaan air merupakan faktor penting yang mempengaruhi harga lahan pertanian. Kemudian faktor lain yang berpengaruh signifikan terhadap harga lahan pertanian diantaranya karakteristik struktur lahan dan karakteristik lingkungan. Estimasi harga irigasi lebih tinggi pasti lebih tinggi dibandingkan dengan harga saat ini.

Penelitian yang dilakukan Rahmawati (2017) dengan variabel jarak ke rumah sakit, jarak dengan pusat pendidikan, luas tanah, luas bangunan, kualitas lingkungan, karakteristik lingkungan. Hasil penelitian menunjukkan penetapan harga jual rumah menggunakan *Hedonic Price on Housing Type Medium* di Kota Pekanbaru dilakukan dengan mempertimbangkan karakteristik lokasi yaitu luas lahan, luas bangunan, jumlah kamar tidur serta jumlah kamar mandi maka mempertimbangkan karakteristik lingkungan yang mengakses perawatan kesehatan, jarak ke pusat pendidikan, dan tingkat kejahatan, dan mempertimbangkan kualitas lingkungan adalah tingkat

kebisingan dan kualitas udara. Hasil dari variabel karakteristik dan kualitas lingkungan menghasilkan yang signifikan atau positif.

Penelitian yang dilakukan oleh Rosalina & Gravitiani (2014) tentang *willingness to pay* perbaikan kualitas udara menggunakan variabel pendapatan dan biaya kesehatan paru-paru, mata, dan hidung, faktor usia, tingkat pendidikan, dan jarak polusi terhadap responden. Kebijakan *willingness to pay* yang disediakan terbagi menjadi polusi sumber bergerak dan tidak bergerak. Polusi sumber tidak bergerak dapat di atasi dengan menawarkan kebijakan penghijauan, sedangkan untuk polusi sumber bergerak ada empat kebijakan. Empat kebijakan untuk polusi sumber tidak bergerak diurutkan dengan analisis AHP dengan urutan perbaikan infrastruktur, penghijauan, penggantian kendaraan bermesin tua, dan pengalihan jalur padat. Hasil penelitian menunjukkan bahwa tingkat *willingness to pay* masyarakat di wilayah Semarang masih rendah.

Berdasarkan uraian di atas maka penulis tertarik ingin melakukan penelitian dengan tema "**Pengaruh Proyek Pelabuhan Patimban Terhadap Harga Rumah Menggunakan Metode *Hedonic Price***"

## **B. Batasan Masalah**

Dalam penelitian ini, permasalahan yang akan diteliti hanya pada wilayah Proyek Pelabuhan Patimban di Kabupaten Subang tepatnya di beberapa desa di Kecamatan Pusakanagara.

## **C. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan di atas, rumusan masalah dalam penelitian ini adalah perlunya upaya untuk menganalisa dampak lingkungan di wilayah sekitar Proyek Pelabuhan Patimban serta penilaian bangunan sekitar Proyek Pelabuhan Patimban Kecamatan Pusakanagara Kabupaten Subang.

Dari uraian di atas, pertanyaan penelitian yang akan dibahas dalam penelitian ini meliputi :

1. Apakah luas tanah berpengaruh terhadap harga jual rumah di sekitar proyek Pelabuhan Patimban?
2. Apakah luas bangunan berpengaruh terhadap harga jual rumah di sekitar proyek Pelabuhan Patimban?
3. Apakah jumlah kamar berpengaruh terhadap harga jual rumah di sekitar proyek Pelabuhan Patimban?

4. Apakah jarak ke proyek berpengaruh terhadap harga jual rumah di sekitar proyek Pelabuhan Patimban?
5. Apakah jarak ke sekolah berpengaruh terhadap harga jual rumah di sekitar proyek Pelabuhan Patimban?
6. Apakah jarak ke pusat perbelanjaan berpengaruh terhadap harga jual rumah di sekitar proyek Pelabuhan Patimban?
7. Apakah polusi udara berpengaruh terhadap harga jual rumah di sekitar proyek Pelabuhan Patimban?
8. Berapakah besar nilai *Marginal Willingness to Pay* suatu bangunan untuk perbaikan kualitas dan pengembangan lingkungan di sekitar proyek Pelabuhan Patimban?

#### **D. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan latar belakang serta rumusan masalah yang telah dipaparkan di atas, maka tujuan penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui pengaruh luas tanah terhadap harga jual rumah di sekitar proyek Pelabuhan Patimban.
2. Untuk mengetahui pengaruh luas bangunan terhadap harga jual rumah di sekitar proyek Pelabuhan Patimban.
3. Untuk mengetahui pengaruh jumlah kamar terhadap harga jual rumah di sekitar proyek Pelabuhan Patimban.

4. Untuk mengetahui pengaruh jarak ke proyek terhadap harga jual rumah di sekitar proyek Pelabuhan Patimban.
5. Untuk mengetahui pengaruh jarak ke sekolah terhadap harga jual rumah di sekitar proyek Pelabuhan Patimban.
6. Untuk mengetahui pengaruh jarak ke pusat perbelanjaan terhadap harga jual rumah di sekitar proyek Pelabuhan Patimban.
7. Untuk mengetahui pengaruh polusi udara terhadap harga jual rumah di sekitar proyek Pelabuhan Patimban.
8. Untuk mengetahui nilai *Marginal Willingness to Pay* suatu bangunan untuk perbaikan kualitas dan pengembangan lingkungan di sekitar proyek Pelabuhan Patimban.

#### **E. Manfaat Penelitian**

Hasil dari penelitian mengenai valuasi ekonomi nilai jual rumah serta dampak lingkungan di sekitar proyek Pelabuhan Patimban Kecamatan Pusanagara Kabupaten Subang dapat memberikan manfaat dan pengaruh bagi :

1. Masyarakat untuk mengetahui informasi tentang pengembangan bangunan serta untuk pertimbangan dalam pengambilan keputusan untuk memilih tempat tinggal di sekitar proyek Pelabuhan Patimban.
2. Pemerintah daerah sebagai informasi dalam perencanaan pemukiman dan pengembangan infrastruktur yang lebih baik di masa yang akan datang.

3. Sebagai referensi akademik yang memberikan manfaat untuk penelitian selanjutnya.

