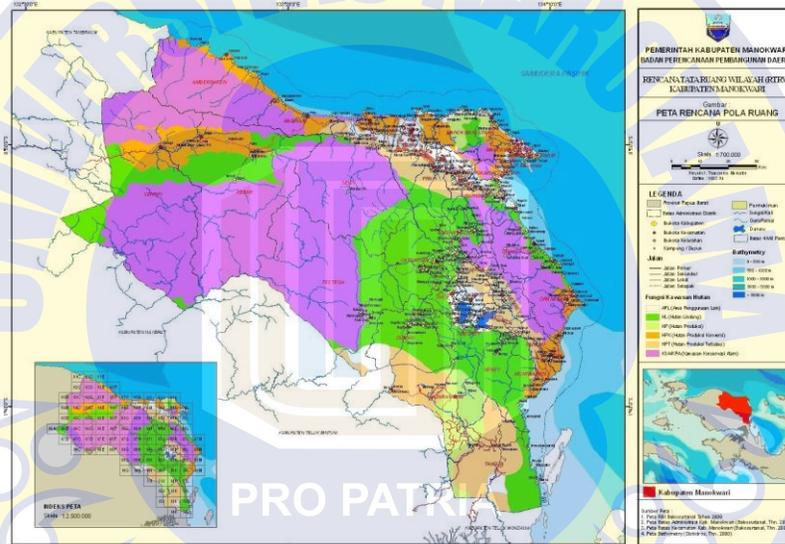


## BAB IV.

### ANALISIS DAN PEMBAHASAN

#### 4.1 Umum

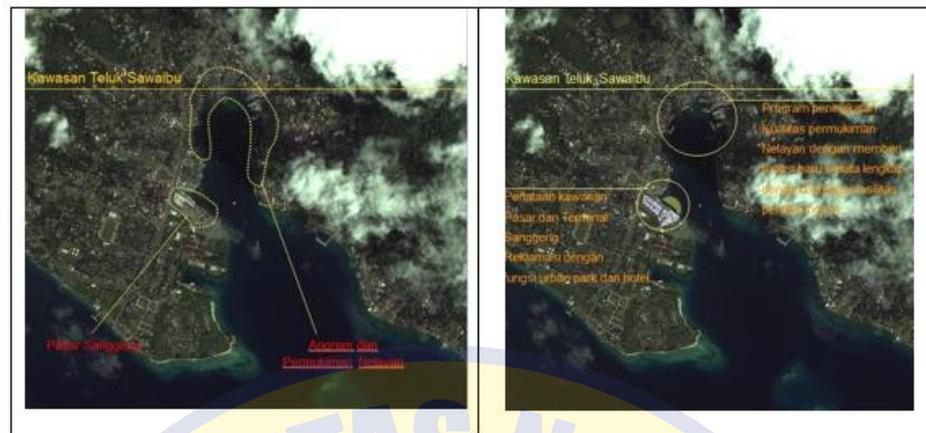
Berdasarkan Pola Ruang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Manokwari daerah kawasan Teluk Sawaibu berada di Distrik Manokwari Barat yang merupakan kawasan hutan produksi konversi dan area penggunaan lain dengan kedalaman dasar laut Teluk Sawaibu sekitar 0 – 500 m dan 500 – 1000 m. Peta Rencana Pola Ruang Kabupaten Manokwari tertera di bawah ini.



Gambar 4. 1 Peta Rencana Pola Tata Ruang Kabupaten Manokwari

Sumber: RTRW Kab. Manokwari 2013-2033

Pengembangan Kawasan Teluk Sawaibu berada pada kawasan Pasar Sanggeng dan kawasan Angrem Permukiman Nelayan. Penataan kawasan pasar dan terminal Sanggeng Reklamasi dengan fungsi urban park dan hotel sedangkan program peningkatan kualitas permukiman nelayan yang memberi fungsi baru wisata lengkap dengan berbagai fasilitas pendukung pada kawasan Angrem dan permukiman nelayan. Pengembangan Kawasan Teluk Sawaibu tertera di uraian ini.



Gambar 4. 2 Pengembangan Kawasan Teluk Sawaibu

Sumber: RDTR Kabupaten Manokwari

## 4.2 perencanaan trase jembatan teluk sawaibu

### 4.2.1 Letak Lokasi Pembangunan Jembatan Di Teluk Sawaibu

Kawasan Teluk Sawaibu terletak pada zona yang menyangga daerah pusat kota Kota Manokwari, selain itu keindahan Teluk Sawaibu dan posisinya yang penting sebagai pintu masuk pendatang dari daerah lain melalui laut, membuat kawasan ini sangat pesat perkembangannya. Perkembangan pesat yang tidak dikontrol dengan baik bisa menyebabkan terjadinya ketidakteraturan kawasan ini baik dari segi fungsi maupun fisik kawasan. Berikut adalah lokasi rencana letak jembatan teluk sawaibu. (Sumber:Google Earth)

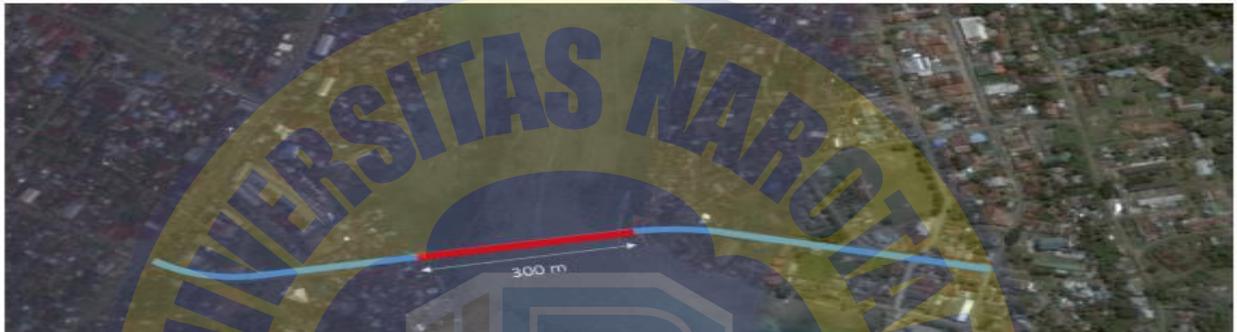


Gambar 4. 3 Kondisi Lokasi Eksisting

## 4.2.2 Alternatif Trase Jembatan Teluk Sawaibu

### 1. Alternatif 1

Alternatif 1 untuk Trase Jembatan Teluk Sawaibu akan berawal dari simpang pada Jalan Yos Sudarso, kemudian menuju Pasar/Pelelangan Ikan, menyeberangi teluk, melewati pelabuhan penyeberangan, lalu berakhir di Jalan Merdeka. Bentang jembatan yang dibutuhkan untuk alternatif ini adalah 300 m.



*Gambar 4. 4 Alternatif Pertama Trase Jembatan  
(Sumber: Hasil Analisa Peneliti)*

### 2. Alternatif 2

Alternatif 2 untuk Trase Jembatan Teluk Sawaibu akan berawal dari simpang pada Jalan Yos Sudarso, kemudian menuju Pemukiman Warga, menyeberangi teluk, melewati pemukiman warga kembali, lalu berakhir di Jalan Merdeka. Bentang jembatan yang dibutuhkan untuk alternatif ini adalah 400 m



*Gambar 4. 5 Alternatif Kedua Trase Jembatan  
(Sumber: Hasil Analisa Peneliti)*

### 3. Alternatif 3

Alternatif 3 untuk Trase Jembatan Teluk Sawaibu akan berawal dari simpang pada Jalan Yos Sudarso, kemudian menuju Pasar/Pelelangan Ikan, menyeberangi teluk, melewati pelabuhan penyeberangan, dan terbagi menjadi dua cabang lalu berakhir di Jalan Merdeka. Bentang jembatan yang dibutuhkan untuk alternatif ini adalah 300 m

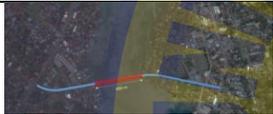


*Gambar 4. 6 Alternatif Ketiga Trase Jembatan  
(Sumber: Hasil Analisa Peneliti)*

### 4.2.3 Pemilihan Trase Jembatan Teluk Sawaibu

Berikut adalah beberapa parameter dalam pemilihan trase jembatan teluk sawaibu diantaranya ditinjau berdasarkan kepemilikan lahan, factor teknis diantaranya topografi, bathymetri atau kedalaman laut, panjang jembatan dan efisiensi jarak tempuh serta kesesuaian lahan berdasar RTRW dan RDTR kawasan teluk sawaibu kemudian dihitung bobot kepentingannya.

**Tabel 4. 1 Pemilihan Alternatif Trase Jembatan Teluk Sawaibu**

NO.	PARAMETER	ALTERNATIF 1	BOBOT	ALTERNATIF 2	BOBOT	ALTERNATIF 3	BOBOT
1	Keterangan Lokasi						
2	Lahan	- Sisi Barat (terusan Jl. Pahlawan) Memerlukan pembebasan lahan untuk keperluan jalan pendekat	2	- Sisi Barat (terusan Jl. Pahlawan) Memerlukan pembebasan lahan untuk keperluan jalan pendekat	3	- Sisi Barat (terusan Jl. Pahlawan) Memerlukan pembebasan lahan untuk keperluan jalan pendekat	1
		- Sisi Timur (Tembusan Jl. Siliwangi) Memerlukan pembebasan lahan untuk keperluan untuk keperluan jalan pendekat	2	- Sisi Timur (terusan Jl. Merdeka) Memerlukan pembebasan lahan untuk keperluan jalan pendekat	3	- Sisi Timur (Tembusan Jl. Siliwangi dan Jl. Merdeka) - Memerlukan pembebasan lahan untuk keperluan jl entrance di daerah jalan pendekat (terusan jl Siliwangi dan Jl. Merdeka)	1
3	Teknis						
	- Topografi	Dari sisi Barat kontur tinggi menurun ke arah pantai (keuntungan slope oprit jembatan	3	Dari sisi Barat kontur tinggi menurun ke arah pantai (keuntungan slope oprit jembatan	2	Dari sisi Barat kontur tinggi menurun ke arah pantai (keuntungan slope oprit jembatan	3
		Dari sisi Timur kontur relatif datar.	2	Dari sisi Timur kontur relatif datar.	2	Dari sisi Timur kontur relatif datar.	2

	- Penampang basah - (Panjang Jembatan)	300 meter	3	400 meter	1	300 meter	3
	- Travel time (efisiensi jarak tempuh)	Efisien	3	Kurang Efisien	1	Efisien	3
4	Kesesuaian Lahan (RTRW dan RDTR)	Ada Kesesuaian lahan dan aksesibilitas dengan Masterplan Kawasan Teluk Sawaibu	3	Tidak ada Kesesuaian lahan dan aksesibilitas dengan Masterplan Kawasan Teluk Sawaibu (Perlu Revisi)	1	Perlu revisi Masterplan Kawasan Teluk Sawaibu karena ada penambahan trase akses oprit jembatan.	2
	<b>NILAI BOBOT</b>		<b>24</b>		<b>18</b>		<b>19</b>

(Sumber: Hasil Analisa data Peneliti)

Berdasarkan analisa pembobotan lintasan trase tersebut yang dipilih adalah dengan jumlah pembobotan terbesar sebesar 24 yakni alternatif satu dengan pertimbangan efisiensi jarak tempuh lebih efisien dan berdasarkan kesesuaian lahan baik RTRW maupun RDTR dan aksesibilitas kawasan teluk sawaibu. Sehingga analisa kelayakan ekonomi yang akan dilakukan hanya sebatas pada analisa kelayakan ekonomi pada alternatif satu lintasan trase Jembatan Teluk Sawaibu.

### 4.3 Analisa Lalu Lintas

#### 4.3.1 Data Lalu Lintas

##### 1. Waktu Survey

Pelaksanaan survey lalu lintas dilaksanakan di empat hari dimana terdiri dari hari normal yang diambil pada hari selasa sebagai hari kerja yang sibuk dan pada hari senin serta hari libur hari minggu dan hari akhir pekan yakni hari sabtu mulai dari pukul 06.00 hingga pukul 20.00.

##### 2. Kondisi Lalu Lintas

Hasil pelaksanaan survey lalu lintas dapat dilihat pada beberapa gambar hasil dokumentasi yang dilaksanakan pada saat pelaksanaan survey lalu lintas pada awal bulan April 2022 mulai tanggal 2, 3, 4, hingga tanggal 5. Berikut Tabel situasi gambar tersebut beserta nama jalan yang terdampak mulai dari Sanggeng, Jalan Merdeka, Jalan Pahlawan Hingga Yos Sudarso.

Tabel 4. 2 Situasi Jalan Terdampak

	
Foto di lokasi Sanggeng	Foto di lokasi Sanggeng
	
Foto di lokasi Jalan Merdeka	Foto di lokasi Jalan Merdeka



(Sumber: Dokumentasi Pribadi)

#### 4.3.2 Hasil Survei Lalu Lintas

Berdasar hasil survei didapat LHR di Jl. Yos Sudarso sampai Jl. Merdeka, yang berupa data traffic kendaraan yang melintas selama dua puluh empat jam pada hari kerja maupun libur.

**Tabel 4. 3 Nilai LHR Pada Tahun 2022**

	<b>Jmlah Kend (hari)</b>	<b>Ekivalen</b>	<b>LHR</b>
<b>MC</b>	99.986	0.3	299.958
<b>Mobil Pribadi, Angkot, Pickup, Mikrolet</b>	17.696	1	176.958
<b>Truk (Sedang, Besar &amp; Gandeng)</b>	1.629	1.3	21.181
<b>Bus kecil dan Besar</b>	46	1.3	603
<b>Jumlah Total</b>	119.357		498.700

(Sumber: Hasil Analisa data Peneliti)

Mengacu dari data uraian tersebut diatas, dapat diperoleh jumlah kendaraan yang mempergunakan trase jalan eksisting berdasar survei adalah 119.357 kendaraan. Dengan demikian, bisa mempergunakan nilai ekivalen sehingga mendapat LHR untuk sepeda motor sejumlah 299.958, mobil pribadi sejumlah 176.958, truk sejumlah 21.181, bus sejumlah 603. Berdasar persentase, nilai sepeda motor ialah 60.15%, mobil pribadi 35.49%, truk 4.25% maupun bus sejumlah 0.12%.

Nilai LHR dikonversikan menjadi satuan smp per jam agar nilai LHR per jam adalah 2078 smp per jam. Selanjutnya, mengasumsikan bahwa bila kendaraan yang melalui Jembatan Teluk Sawaibu sejumlah 60%. Dengan begitu, bila mengalikan persentase tersebut dengan nilai LHR per jam, maka akan memperoleh 1247 smp per jam. Kapasitas jalan bisa ditentukan berdasar nilai LHR per jam, kemudian membaginya dengan 1800, maka akan mendapatkan nilai kapasitas sejumlah 0.68.

#### 4.3.3 Analisis Peramalan

Berdasar nilai kapasitas jalan yang sudah dijelaskan tersebut, maka dapat diproyeksikan jumlah lajur untuk jembatan di tahun berikutnya. Dengan memperhatikan asumsi kendaraan yang akan melalui jembatan tersebut sejumlah 60 persen, kemudian memperhatikan umur rencana jembatan 20 tahun, selanjutnya nilai pertumbuhan lalu lintas sebesar 4,8 persen berdasarkan aturan MDP 2017 terkait analisa lalu lintas untuk wilayah papua, nilai LHR yang telah dikonversi dari satuan kendaraan menjadi satuan mobil penumpang serta nilai kapasitas jalan pada jembatan tersebut.

Berdasar hal-hal tersebut, didapat nilai derajat kejenuhan untuk memperoleh kinerja jalan dengan membagi LHR setiap tahun umur rencana dengan kapasitas jalannya hingga didapat kebutuhan jumlah lajur pada Jembatan Teluk Sawaibu tersebut.

**Tabel 4. 4 Kebutuhan Jumlah Lajur Pada Jembatan Teluk Sawaibu**

Lhr 24 jam	Asumsi lalulintas yang melalui jembatan 60%	Umur rencana	Tahun	Nilai pertumbuhan lalu lintas	Lhr	Kapasitas jalan	Derajat kejenuhan	Keterangan
2077.92	1246.75		2022	0.048	1246.75	1800	0.69	Kebutuhan jumlah 2 arah 1 lajur
2077.92	1246.75	1	2023	0.048	1296.62	1800	0.72	
2077.92	1246.75	2	2024	0.048	1346.49	1800	0.75	
2077.92	1246.75	3	2025	0.048	1396.36	1800	0.78	

2077.92	1246.75	4	2026	0.048	1446.23	1800	0.80	Kebutuhan jumlah 2 arah 2 lajur
2077.92	1246.75	5	2027	0.048	1496.10	1800	0.83	
2077.92	1246.75	6	2028	0.048	1545.97	1800	0.86	
2077.92	1246.75	7	2029	0.048	1595.84	1800	0.89	
2077.92	1246.75	8	2030	0.048	1645.71	1800	0.91	
2077.92	1246.75	9	2031	0.048	1695.58	1800	0.94	
2077.92	1246.75	10	2032	0.048	1745.45	1800	0.97	
2077.92	1246.75	11	2033	0.048	1795.32	1800	1.00	
2077.92	1246.75	12	2034	0.048	1845.19	1800	1.03	
2077.92	1246.75	13	2035	0.048	1895.06	1800	1.05	
2077.92	1246.75	14	2036	0.048	1944.93	1800	1.08	
2077.92	1246.75	15	2037	0.048	1994.80	1800	1.11	
2077.92	1246.75	16	2038	0.048	2044.67	1800	1.14	
2077.92	1246.75	17	2039	0.048	2094.54	1800	1.16	
2077.92	1246.75	18	2040	0.048	2144.41	1800	1.19	
2077.92	1246.75	19	2041	0.048	2194.28	1800	1.22	
2077.92	1246.75	20	2042	0.048	2244.15	1800.	1.25	

(Sumber: Hasil Analisa data Peneliti)

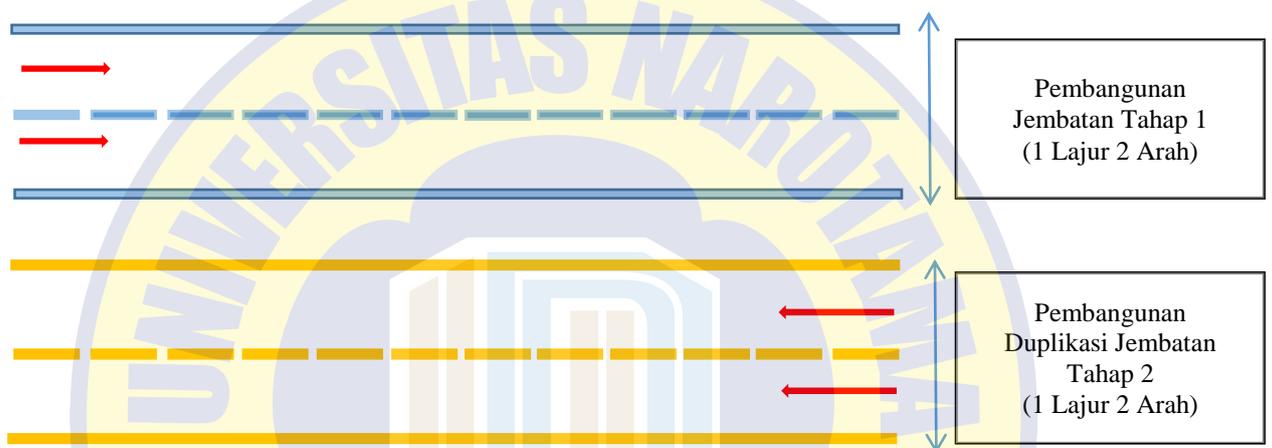
Berdasarkan data pada tabel tersebut, memperlihatkan bila tahun kesatu (2022) sampai tahun kesepuluh (2032) jembatan membutuhkan satu jalur untuk dua arah pergerakan. Namun, seiring dengan peningkatan LHR ditahun kesebelas dengan kapasitas jalan yang sama menyebabkan derajat kejenuhan tinggi sehingga menyebabkan kinerja jalannya memburuk yakni mencapai angka satu yang memperjelas keadaan lalu lintas tersebut mendekati ke titik jenuh atau secara visual keadaan lalu lintas mendekati ke titik padat berkecepatan rendah atau kritis sehingga perlu dilakukan peningkatan kapasitas jalan menjadi 2 jalur untuk 2 arah pergerakan. Berdasar hal tersebut kemudian dilakukan dua alternatif pembangunan jembatan berdasar jumlah lajur

#### 4.3.4 Alternatif Pembangunan Berlandaskan Jumlah Lajur

Alternatif pembangunan Jembatan Teluk Sawaibu terbagi atas dua, yakni pembangunan secara langsung untuk kebutuhan dua lajur dua arah, maupun pembangunan bertahap dengan pembangunan awal satu lajur dua arah, selanjutnya pembangunan duplikasi jembatan. Dengan begitu, total dua lajur dua arah untuk kebutuhan jalan tetap berdasarkan pada hasil proyeksi yang dilakukan sebelumnya.



*Gambar 4. 7 Alternatif Pertama Pembangunan Jembatan Teluk Sawaibu  
(Sumber: Hasil Analisa data Peneliti)*



*Gambar 4. 8 Alternatif Dua Pembangunan Jembatan Teluk Sawaibu  
(Sumber: Hasil Analisa data Peneliti)*

Kedua alternatif tersebut berdasarkan efisiensi pekerjaan dan pergerakan kendaraan yang mengacu pada tata guna lahannya maka alternatif yang paling efisien dalam pembangunan jembatan teluk sawaibu ini adalah alternatif pertama pembangunan 2 lajur 2 arah langsung pada jembatan tersebut. Perihal ini dikarenakan titik awal dan akhir jembatan merupakan daerah padat aktivitas penduduk. Dalam pembangunan perletakan titik awal dan akhir jembatan perlu memperhitungkan akses jalan untuk kendaraan yang ingin melewati jembatan tersebut dan kendaraan yang tidak ingin melewati jembatan tersebut. jika setiap lajur dibangun jembatan yang berbeda maka akan menyulitkan perletakan titik awal dan akhir kedua jembatan tersebut yang tentunya akan mengurangi jalan eksisting uuntuk menambah jalan akses ke jembatan tersebut. selain itu dengan adanya pekerjaan duplikat jembatan menyebabkan biaya pembangunan jembatan tersebut membengkak karena pembangunan jembatan tersebut dilakukan dua kali ditahun ke nol dan ditahun ke sebelas. Selain itu juga dapat menimbulkan perubahan pergerakan di tata lahan wilayah sekitar teluk sawaibu tersebut.

#### **4.3.5 Konsep Pergerakan Kendaraan**

Dalam pembangunan jembatan yang perlu diperhatikan selanjutnya adalah terkait konsep pergerakan kendaraan pada jembatan teluk sawaibu, yakni untuk akses jalan eksisting dan akses menuju jembatan. Pergerakan kendaraan pada jembatan bergerak dari simpang yos sudarso hingga menuju jalan merdeka bertujuan agar pergerakan lalu lintas sepanjang jalur bandara dapat langsung terhubung ke pelabuhan. Begitu juga sebaliknya. Pergerakan kendaraan bergerak dari jalan merdeka menuju simpang yos sudarso sehingga pelabuhan dapat langsung terhubung dengan pergerakan lalu lintas sepanjang jalur menuju bandara.

Konsepsi pergerakan kendaraan yang ada di jalan eksisting dirancang secara terpisah dengan jembatan supaya masyarakat di sekitar jembatan itu bisa beraktivitas wajar tanpa adanya gangguan dari pergerakan kendaraan yang ada di jembatan. Di sisi simpang Yos Sudarso, mekanisme pergerakan dirancang supaya pasar maupun tempat ibadah bisa diakses masyarakat secara mudah tanpa titik simpul pergerakan kendaraan dengan jembatan.

Mekanisme pergerakan kendaraan yang ada di jalan eksisting sisi Jalan Merdeka dirancang secara terpisah dengan jembatan baru. Jalur akses di pelabuhan penyeberangan (jalan Jogjakarta) dirancang supaya pengguna transportasi laut tetap dapat mengaksesnya secara langsung tanpa gangguan dari pergerakan kendaraan di jembatan baru.

#### **4.4 Analisis Biaya Dan Manfaat Ekonomi Proyek Pembangunan Jembatan Teluk Sawaibu**

Analisis biaya maupun kebermanfaatan berguna sebagai bahan evaluasi dari pemakaian sumber ekonomi supaya penggunaan sumber daya dimanfaatkan seefisien mungkin. Analisis kebermanfaatan dan biaya sekadar terfokus ke efisiensi pemakaian faktor produksi tanpa memedulikan permasalahan lainnya, misal pendistribusian, kestabilan di bidang perekonomian, dan lain-lain. Analisis ini sekadar menetapkan segi efisiensi, serta penentuan penerapan program ada di pemegang kekuasaan yang turut mempertimbangkan faktor lainnya. Program yang efisien tidak bisa terlaksana sebab bisa memunculkan pendistribusian penghasilan yang kian melebar. Berbeda dengan program yang memunculkan pendistribusian penghasilan yang kian baik, tentu hendak dijadikan prioritas kendati program itu tidak benar-benar efisien bila meninjaunya dari analisis biaya maupun kegunaannya.

#### 4.4.1 Identifikasi dan Klasifikasi Manfaat Dan Biaya

Terkait penentuan kegunaan dan biaya dari pembangunan jembatan, maka harus melihat secara perinci terhadap kegunaan ataupun biaya sosial, serta tidak sekadar ke perseorangan semata. Hal tersebut perlu dilaksanakan sebab bersinggungan langsung dengan kepentingan masyarakat sehingga kegunaan atau biaya bisa diklasifikasikan melalui bermacam metode (Mangkoesoebroto, 1998; Musgrave and Musgrave, 1989). Dalam studi ini tidak semua unsur kegunaan maupun biaya akan dipertimbangkan dalam model, mengingat unsur yang diperhitungkan adalah komponen kegunaan ataupun biaya yang secara langsung terpengaruh akibat dari pembangunan jembatan Teluk sawaibu. Metode perhitungan dari masing-masing komponen biaya dan manfaat adalah sebagai berikut:

##### **Manfaat-Manfaat Ekonomi:**

- **Penghematan Waktu Tempuh**

Menghemat waktu tempuh perjalanan didapat dengan menentukan selisih hitungan waktu tempuh antara kondisi adanya Jembatan Teluk Sawaibu dengan waktu tempuh dengan jalan memutar (tanpa jembatan). Untuk mengkuantifikasikan nilai waktu tempuh dalam satuan moneter digunakan metode produktifitas. Metode produktifitas yaitu prosedur penentuan nilai waktu tempuh yang mempergunakan nilai moneter rata-rata pendapatan di tiap satuan waktu. Yaitu dihitung dengan mengkonversi nilai PDRB (*product domestic regional bruto*) per kapita per tahun menjadi nilai PDRB per satuan waktu terkecil misalnya menit. Dengan demikian nilai penghematan waktu tempuh perjalanan sama dengan total nilai PDRB per menit yang seharusnya dihasilkan.

- **Penghematan Biaya Operasional Kendaraan**

Manfaat ekonomi yang diperkirakan ialah adanya upaya menghemat biaya operasional kendaraan, meliputi pemeliharaan mesin dan penghematan biaya pemakaian bahan bakar. Perhitungan penghematan biaya pemeliharaan mesin dihitung berdasarkan selisih antara biaya pemeliharaan mesin jika Kendaraan melalui jembatan dengan biaya pemeliharaan mesin jika kendaraan melalui jalan memutar (tanpa jembatan) dengan biaya pemeliharaan kendaraan per satuan waktu. Sedangkan Penghematan biaya pemakaian bahan bakar diperoleh dengan menghitung berdasarkan selisih antara biaya pemakaian bahan bakar jika digunakan melalui jembatan dengan pemakaian bahan bakar jika kendaraan digunakan melalui jalan memutar (tanpa jembatan) dikalikan dengan biaya pemakaian bahan bakar per satuan waktu.

- **Wisata Di Sekitar Jembatan Teluk Sawaibu**

Nilai wisata di sekitar Jembatan Teluk Sawaibu pada dasarnya sama dengan menilai jasa lingkungan yang dapat dinikmati oleh masyarakat. Melalui penggunaan teknik wawancara, dengan maksud bertanya ke masyarakat terkait nilai atau harga yang mereka serahkan ke komoditas yang tidak mempunyai harga. Jadi pendekatan yang digunakan adalah secara langsung menanyakan kepada masyarakat terkait kemauan membayar, andaikata disekitar jembatan teluk Sawaibu di tata sehingga menjadi tempat yang layak sebagai lokasi wisata

**Biaya-Biaya Ekonomi:**

- Berkurangnya Pendapatan Feri

Penyeberangan pendapatan yang berasal dari jasa pengangkutan penumpang dan barang Feri Penyebrangan yang hilang bilamana Jembatan Teluk Sawaibu sudah dibangun dianggap sebagai biaya ekonomi yang ditimbulkan akibat dari pembangunan Jembatan Teluk Sawaibu.

**4.4.2 Analisa**

Beberapa analisis yang dipergunakan dalam menghitung biaya dan manfaat ekonomi pembangunan Jembatan teluk Sawaibu adalah sebagai berikut:

1. Jangka waktu analisis ialah 35 tahun, berarti analisis dilakukan dalam periode tahun 2023-2058
2. Panjang ruas jalan yang diperbandingkan adalah Ruas jalan reguler (tanpa jembatan) dan melalui jembatan yang menghubungkan pasar ikan dengan pelabuhan Sanggeng.

**Tabel 4. 5 Panjang Ruas Jalan Reguler dan Jembatan**

Ruas	Panjang Jalan (Km)	
	Jalan Reguler	Jembatan
	3	0.3

*(Sumber: Hasil Analisa data Peneliti)*

Beberapa anaisa yang digunakan dalam perhitungan biaya dan manfaat ekonomi pembangunan Jembatan Teluk Sawaibu.

**Tabel 4. 5 Asumsi Dalam Perhitungan Biaya Dan Manfaat**

	Asumsi	Nilai
1	Laju inflasi	5%
2	Jumlah hari per tahun	365
3	Rata-rata jumlah penumpang dalam 1 kendaraan (orang)	3.73
	Kecepatan Kendaraan Rata-rata Jalan Reguler (km/jam)	50
4	Kecepatan kendaraan Rata-rata Jalan Tol (km/jam)	50-60
5	Pertumbuhan volume kendaraan setelah tahun 2050	4.8%
6	Pendapatan Per kapita (juta IDR/tahun) pada tahun 2022	48.7
7	Jumlah jam kerja per tahun	2.112
8	Nilai Orang per jam (IDR/orang/jam)	23.052
9	Social Discount Rate	10%

(Sumber: Hasil Analisa data Peneliti)

- Faktor Konversi ialah rasio antara nilai finansial dan nilai ekonomi suatu barang dan jasa.

**Tabel 4. 7 Faktor Konversi Dan Komposisi Barang Dalam Perhitungan Biaya Manfaat Ekonomi Pembangunan Jembatan Teluk Sawaibu**

	Faktor Konversi	Komposisi (%)
Tradable	1.00	0.00
Non tradable	0.99	0.00089
Skilled labor	1.00	70.00
Unskilled labor	0.60	30.00

(Sumber: Hasil Analisa data Peneliti)

#### 4.4.3 Analisis Manfaat Pembangunan Jembatan Teluk Sawaibu

- **Wisata Di Sekitar Jembatan Teluk Sawaibu**

Nilai wisata di sekitar Jembatan Teluk Sawaibu pada dasarnya sama dengan menilai jasa lingkungan yang bisa masyarakat nikmati. Atas dasar itulah, Contingent Valuation Method (CVM) dapat digunakan, karena pada dasarnya nilai keindahan alam di sekitar Jembatan Teluk Sawaibu dapat diukur berdasar kehendak membayar dari masyarakat kepada keindahan alam maupun lingkungan. CVM merupakan cara atau teknik guna bertanya kepada masyarakat terkait nilai/harga yang diberikannya ke komoditas yang tidak mempunyai harga.

Jadi pendekatan yang digunakan adalah bertanya secara langsung ke masyarakat terkait besaran *willingness to pay* (WTP) untuk kegunaan tambahan. Sebab itulah, untuk mendapatkan nilai jasa wisata Jembatan Teluk Sawaibu dilakukan dengan menggunakan kuesioner. Melalui Kuesioner yang memuat tentang kemauan membayar, andaikata disekitar jembatan teluk Sawaibu di tata sehingga menjadi tempat yang layak sebagai lokasi wisata. Diperoleh rata-rata kemauan membayar masyarakat adalah sebesar Rp. 5000,- berdasarkan survey pada masyarakat setempat. Besaran tersebut dianggap sebagai retribusi yang diterima oleh pemerintah atau sebagai pendapatan yang bersumber dari retribusi.

**Tabel 4. 8 Proyeksi Finansial Dan Ekonomi Penerimaan Retribusi Yang Bersumber Dari Kunjungan Wisata Sekitar Jembatan Teluk Sawaibu**

Tahun	Jumlah Penduduk	Jumlah Wisatawan	Retribusi (IDR)	Total Manfaat (IDR) dalam Juta	
				Financial	Ekonomi
2022	177,616	8,881	5,000	44.404	43.9711
2023	182,057	9,103	5,000	45.514	45.0704
2024	186,608	9,330	5,000	46.652	46.1971
2025	191,273	9,564	5,000	47.818	47.3520
2026	196,055	9,803	5,000	49.014	48.5359
2027	200,956	10,048	5,000	50.239	49.7492
2028	201,358	10,068	5,000	50.340	49.8487
2029	201,761	10,088	5,000	50.440	49.9484
2030	202,164	10,108	5,000	50.541	50.0483
2031	202,569	10,128	5,000	50.642	50.1484
2032	202,974	10,149	5,000	50.743	50.2487
2033	206,019	10,301	5,000	51.505	51.0025
2034	209,109	10,455	5,000	52.277	51.7675
2035	212,245	10,612	5,000	53.061	52.5440
2036	215,429	10,771	5,000	53.857	53.3322
2037	218,661	10,933	5,000	54.665	54.1322
2038	221,940	11,097	5,000	55.485	54.9441

2039	225,270	11,263	5,000	56.317	55.7683
2040	228,649	11,432	5,000	57.162	56.6048
2041	232,078	11,604	5,000	58.020	57.4539
2042	235,560	11,778	5,000	58.890	58.3157
2043	239,093	11,955	5,000	59.773	59.1904
2044	242,679	12,134	5,000	60.670	60.0783
2045	246,320	12,316	5,000	61.580	60.9795
2046	250,014	12,501	5,000	62.504	61.8942
2047	253,765	12,688	5,000	63.441	62.8226
2048	257,571	12,879	5,000	64.393	63.7649
2049	261,435	13,072	5,000	65.359	64.7214
2050	265,356	13,268	5,000	66.339	65.6922
2051	269,336	13,467	5,000	67.334	66.6776
2052	273,376	13,669	5,000	68.344	67.6778
2053	277,477	13,874	5,000	69.369	68.6929
2054	281,639	14,082	5,000	70.410	69.7233
2055	285,864	14,293	5,000	71.466	70.7692
2056	290,152	14,508	5,000	72.538	71.8307
2057	294,504	14,725	5,000	73.626	72.9082
2058	298,922	14,946	5,000	74.730	74.0018
2059	303,405	15,170	5,000	75.851	75.1118
2060	307,957	15,398	5,000	76.989	76.2385
2061	312,576	15,629	5,000	78.144	77.3821

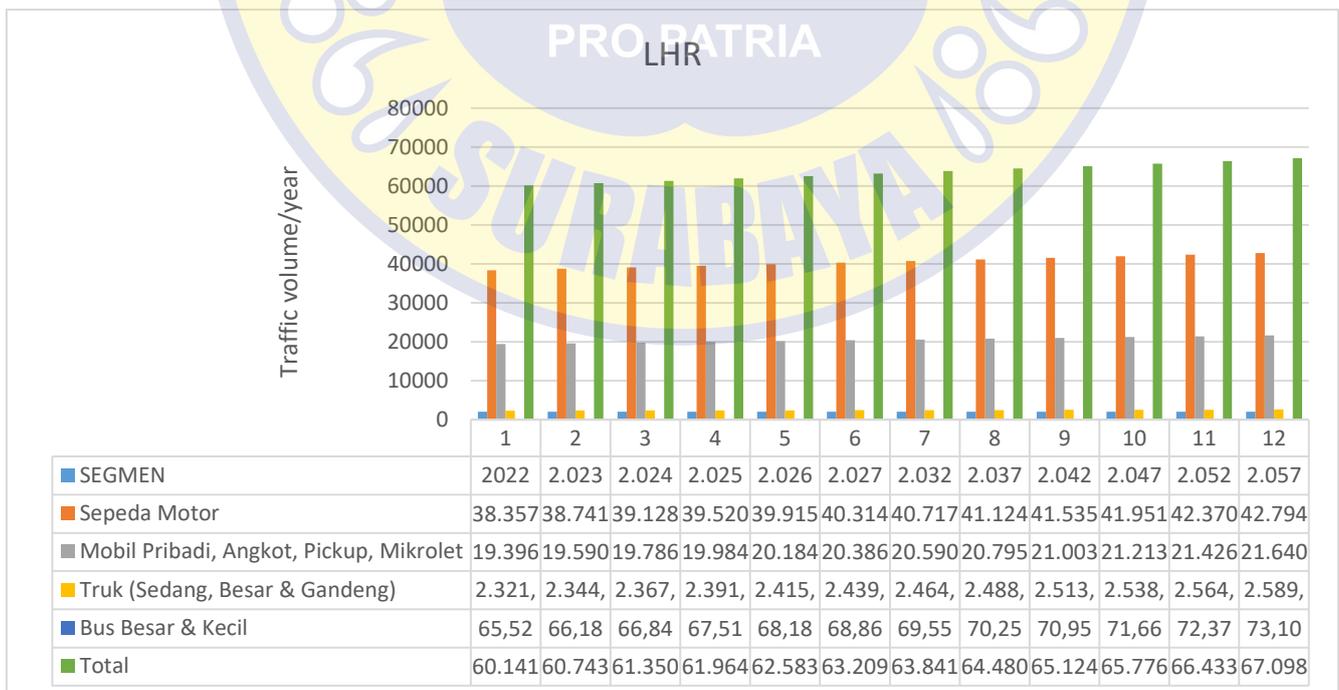
(Sumber: Hasil Analisa data Peneliti)

- **Penghematan Waktu Tempuh**

Penghematan waktu tempuh perjalanan didapat dengan menghitung selisih hitungan waktu tempuh antara waktu tempuh dengan kondisi adanya Jembatan Teluk Sawaibu dengan waktu tempuh dengan menggunakan jalan memutar (tanpa jembatan). Untuk mengkuantifikasikan nilai waktu tempuh dalam satuan moneter digunakan metode produktifitas. Metode produktifitas yaitu prosedur dalam menetapkan nilai waktu tempuh yang mempergunakan nilai moneter rata-rata pendapatan per satuan waktu. Yaitu dihitung dengan mengkonversi nilai PDRB (*product domestic regional bruto*) per kapita per tahun menjadi nilai PDRB per satuan waktu terkecil misalnya menit. Dengan demikian nilai penghematan waktu tempuh perjalanan sama dengan total nilai PDRB per menit yang seharusnya dihasilkan.

**a. Volume Kendaraan Per Tahun**

Asumsi Jangka waktu analisis adalah 35 tahun, berarti analisis dilakukan dalam periode tahun 2022-2057 dengan pertumbuhan kendaraan setelah 2050 adalah 4.8%. Panjang ruas jalan yang diperbandingkan adalah Ruas jalan reguler (tanpa jembatan) dan melalui jembatan yang menghubungkan pasar ikan dengan pelabuhan Sanggeng. Panjang Jalan 3 Km, dan Panjang Jembatan 300 m. Berikut adalah grafik Volume Kendaraan per tahun.



Gambar 4. 9 Traffic Volume/ Year  
(Sumber: Hasil Analisa data Peneliti)

### b. Waktu Tempuh

Dengan asumsi bahwa kecepatan rata-rata per jam kendaraan jika melalui Jembatan Teluk Sawaibu dan Jalan Reguler adalah 50 - 60 km/jam, maka diperoleh waktu tempuh rata-rata per kendaraan di tiap jalan, yaitu.

**Tabel 4.9 Waktu Tempuh Rata-Rata Perkendaraan (Jam) Pada Jalan Reguler dan Jembatan Teluk Sawaibu**

	Jalan Reguler	Jembatan
Panjang jalan (km)	3	0.3
Waktu tempuh rata-rata per kendaraan (jam)	0.06	0.0060

*(Sumber: Hasil Analisa data Peneliti)*

### c. Penghematan Waktu Tempuh

Penghematan waktu tempuh dihitung berdasarkan perkalian antara volume kendaraan dalam setahun dengan selisih waktu tempuh yang diperlukan oleh kendaraan jika melalui Jalan reguler dan Jembatan Teluk Sawaibu, Selanjutnya hasil penghematan waktu (jam) dikalikan dengan Nilai orang per jam (IDR/orang/jam) yaitu sebesar Rp 23.052/jam dan selanjutnya dikalikan dengan Rata-rata jumlah penumpang dalam 1 kendaraan (orang) yaitu sebesar 3,39 diperoleh total penghematan waktu tempuh yang dihitung secara finansial

### d. Perhitungan Manfaat Ekonomi Akibat adanya Penghematan Waktu Tempuh

Manfaat ekonomi adanya penghematan waktu tempuh diperoleh dengan jalan mengalikan manfaat finansial adanya penghematan waktu tempuh dengan factor konfersi dan proporsi masing-masing barang yang bersifat tradable dan nontradable sertra komposisi masing-masing tenaga kerja yang bersifat terlatih dan tidak terlatih (skilled labor/nonskilled labor).

**Tabel 4. 10 Penghematan Waktu Tempuh Pada Jalan Reguler dan Jembatan Teluk Sawaibu**

Tahun	Volume kendaraan (kendaraan per tahun)	Penghematan waktu tempuh (jam)	Penghematan waktu tempuh (IDR)	
			Financial	Ekonomi
2022	21,951,596	1185386.18	101,925,404,091	89,694,355,600
2023	22,171,112	1197240.05	102,944,658,317	90,591,299,319
2024	22,392,823	1211846.89	104,200,627,446	91,696,552,153
2025	22,616,752	1223965.4	105,242,637,304	92,613,520,827
2026	22,842,919	1236205.03	106,295,061,257	93,539,653,906
2027	23,071,348	1248567.07	107,358,010,986	94,475,049,667
2028	23,302,062	1263688.75	108,658,248,184	95,619,258,402
2029	23,348,666	1266216.12	108,875,564,102	95,810,496,410
2030	23,395,270	1268743.49	109,092,880,020	96,001,734,418
2031	23,441,875	1271270.91	109,310,200,601	96,192,976,529
2032	23,488,479	1276355.09	109,747,363,000	96,577,679,440
2033	23,535,083	1278887.53	109,965,115,120	96,769,301,306
2034	23,582,153	1281445.3	110,185,044,575	96,962,839,226
2035	23,629,223	1284003.06	110,404,974,030	97,156,377,146
2036	23,676,293	1289042.62	110,838,300,289	97,537,704,254
2037	23,723,363	1291605.32	111,058,653,990	97,731,615,511
2038	23,770,433	1294168.02	111,279,007,691	97,925,526,768
2039	23,817,974	1296756.36	111,501,566,334	98,121,378,374
2040	23,865,515	1301755.36	111,931,405,357	98,499,636,714
2041	23,913,056	1304348.51	112,154,376,910	98,695,851,681
2042	23,960,597	1306941.65	112,377,348,463	98,892,066,647
2043	24,008,138	1309534.8	112,600,320,016	99,088,281,614
2044	24,056,154	1314496.99	113,026,993,503	99,463,754,283
2045	24,104,170	1317120.72	113,252,594,990	99,662,283,592
2046	24,152,187	1319744.5	113,478,201,176	99,860,817,035
2047	24,200,203	1322368.24	113,703,802,663	100,059,346,344
2048	24,248,219	1327270.93	114,125,361,158	100,430,317,819
2049	24,296,715	1329925.45	114,353,609,819	100,631,176,641
2050	24,345,212	1332580.03	114,581,863,186	100,832,039,604
2051	24,393,708	1335234.54	114,810,111,847	101,032,898,426
2052	24,442,205	1340107.1	115,229,078,685	101,401,589,243
2053	24,490,701	1342766.02	115,457,705,742	101,602,781,053
2054	24,980,515	1369621.34	117,766,859,762	103,634,836,591
2055	25,480,125	1397013.75	120,122,195,543	105,707,532,078
2056	25,989,728	1427232.52	122,720,555,853	107,994,089,151
2057	26,509,523	1455777.2	125,174,969,048	110,153,972,762
2058	27,039,713	1484892.71	127,678,466,257	112,357,050,306

2059	27,580,507	1514590.55	130,232,034,354	114,604,190,232
2060	28132117	1547266.44	133,041,669,248	117,076,668,939
2061	28694759	1578211.75	135,702,501,025	119,418,200,902

(Sumber: Hasil Analisa data Peneliti)

#### 4.5 Analisis Kelayakan Ekonomi Dan Finansial

Tahap akhir dari perhitungan manfaat dan biaya dalam pembangunan Jembatan Teluk Sawaibu adalah melakukan evaluasi terhadap kelayakan ekonomi. Kelayakan ekonomi/finansial pembangunan Teluk Sawaibu didasarkan pada beberapa kriteria. Kriteria evaluasi dalam analisa ekonomi seperti pada umumnya dilakukan pada kelayakan finansial adalah *net presentvalue* (NPV), *benefit cost ratio* (BCR) dan *internal rate of return* (IRR).

**Tabel 4. 6 Hitungan Biaya - Manfaat EKonomi Dari Pembangunan Jembatan Sawaibu**

PEMBANGUNAN JEMBATAN TELUK SAWAIBU								
Tahun	Kas Pengeluaran O & M	PV Kas Pengeluaran (Rp)	Initial Investment				Discount Factor 10%	Present Value
			Penghematan Waktu Tempuh (Ekonomi)	Retribusi Wisata Jembatan (ekonomi)	Kas Pendapatan (Rp)	PV Pendapatan (Rp)		
	Initial cost	623,000,000,000						
2017	41.600.000.000	37.818.181.818			0	0	0.909	-37.818.181.818
2018	41.600.000.000	34.380.165.289			0	0	0.826	-34.380.165.289
2022	36.608.000	27.504.132	89.694.355.600	43.971.085	89.738.326.685	67.421.733.047	0.751	67.394.228.914
2023	36.608.000	25.003.757	90.591.299.319	45.070.362	90.636.369.682	61.905.860.038	0.683	61.880.856.281
2024	36.608.000	22.730.688	91.696.552.153	46.197.121	91.742.749.274	56.965.029.260	0.621	56.942.298.573
2025	36.608.000	20.664.262	92.613.520.827	47.352.049	92.660.872.877	52.304.647.075	0.564	52.283.982.813
2026	36.608.000	18.785.692	93.539.653.906	48.535.851	93.588.189.757	48.025.539.344	0.513	48.006.753.652
2027	3.115.000.000	1.453.170.489	94.475.049.667	49.749.247	94.524.798.914	44.096.516.306	0.467	42.643.345.817
2028	36.608.000	15.525.366	95.619.258.402	49.848.745	95.669.107.147	40.573.040.493	0.424	40.557.515.127
2029	36.608.000	14.113.969	95.810.496.410	49.948.443	95.860.444.853	36.958.351.235	0.386	36.944.237.266
2030	36.608.000	12.830.881	96.001.734.418	50.048.340	96.051.782.758	33.665.563.891	0.350	33.652.733.010
2031	36.608.000	11.664.437	96.192.976.529	50.148.437	96.243.124.966	30.666.025.607	0.319	30.654.361.170
2032	336.971.145	97.608.538	96.577.679.440	50.248.733	96.627.928.173	27.989.668.880	0.290	27.892.060.342
2033	3.115.000.000	820.276.857	96.769.301.306	51.002.464	96.820.303.770	25.495.812.034	0.263	24.675.535.177
2034	36.608.000	8.763.664	96.962.839.226	51.767.501	97.014.606.727	23.224.525.523	0.239	23.215.761.859
2035	36.608.000	7.966.967	97.156.377.146	52.544.014	97.208.921.160	21.155.493.503	0.218	21.147.526.536
2036	36.608.000	7.242.698	97.537.704.254	53.332.174	97.591.036.428	19.307.866.290	0.198	19.300.623.592
2037	36.608.000	6.584.271	97.731.615.511	54.132.157	97.785.747.668	17.587.626.246	0.180	17.581.041.975
2038	36.608.000	5.985.701	97.925.526.768	54.944.139	97.980.470.907	16.020.589.938	0.164	16.014.604.238
2039	3.115.000.000	463.024.901	98.121.378.374	55.768.301	98.177.146.675	14.593.407.271	0.149	14.130.382.370
2040	36.608.000	4.946.860	98.499.636.714	56.604.826	98.556.241.540	13.317.961.188	0.135	13.313.014.328
2041	36.608.000	4.497.145	98.695.851.681	57.453.898	98.753.305.579	12.131.445.967	0.123	12.126.948.822
2042	36.608.000	4.088.314	98.892.066.647	58.315.706	98.950.382.354	11.050.596.414	0.112	11.046.508.100
2043	36.608.000	3.716.649	99.088.281.614	59.190.442	99.147.472.056	10.066.006.390	0.102	10.062.289.741
2044	36.608.000	3.378.772	99.463.754.283	60.078.299	99.523.832.581	9.185.651.471	0.092	9.182.272.699
2045	3.115.000.000	261.365.486	99.662.283.592	60.979.473	99.723.263.065	8.367.325.551	0.084	8.105.960.065
2046	36.608.000	2.792.373	99.860.817.035	61.894.165	99.922.711.200	7.621.873.034	0.076	7.619.080.660
2047	36.608.000	2.538.521	100.059.346.344	62.822.578	100.122.168.922	6.942.806.552	0.069	6.940.268.030
2048	36.608.000	2.307.747	100.430.317.819	63.764.916	100.494.082.736	6.335.087.547	0.063	6.332.779.800
2049	36.608.000	2.097.952	100.631.176.641	64.721.390	100.695.898.031	5.770.736.240	0.057	5.768.638.288
2050	36.608.000	1.907.229	100.832.039.604	65.692.211	100.897.731.815	5.256.639.129	0.052	5.254.731.900
2051	3.115.000.000	147.534.003	101.032.898.426	66.677.594	101.099.576.020	4.788.322.679	0.047	4.640.788.676
2052	36.608.000	1.576.222	101.401.589.243	67.677.758	101.469.267.001	4.368.938.314	0.043	4.367.362.092
2053	36.608.000	1.432.929	101.602.781.053	68.692.925	101.671.473.977	3.979.676.993	0.039	3.978.244.064
2054	36.608.000	1.302.663	103.634.836.591	69.723.318	103.704.559.909	3.690.233.714	0.036	3.688.931.051
2055	36.608.000	1.184.239	105.707.532.078	70.769.168	105.778.301.246	3.421.841.763	0.032	3.420.657.524
2056	36.608.000	1.076.581	107.994.089.151	71.830.706	108.065.919.857	3.178.040.326	0.029	3.176.963.745
2057	36.608.000	978.710	110.153.972.762	72.908.166	110.226.880.929	2.946.900.568	0.027	2.945.921.858
2058	36.608.000	889.736	112.357.050.306	74.001.789	112.431.052.095	2.732.571.620	0.024	2.731.681.884
2059			114.604.190.232	75.111.816				
2060			117.076.668.939	76.238.493				
2061	36.608.000	808.851	119.418.200.902	77.382.070	119.495.582.973	2.640.246.320	0.022	2.639.437.469
		698.688.215.357				765.750.197.760	NPV =	67.061.982.402.42

(Sumber: Hasil Analisa data Peneliti)

- **Perhitungan NPV**

$$\text{NPV} = (\Sigma \text{PV Pendapatan}) - (\Sigma \text{PV Pengeluaran}) = \text{Rp. } 67.061.982.402$$

Syarat  $\text{NPV} > 0$

Kesimpulan Investasi layak diterima

**Tabel 4. 7 Aplikasi Fungsi NPV**

Investasi Awal			<b>Rp 623,000,000,000.00</b>
Aliran kas tahun ke-1			Rp (41,600,000,000.00)
Aliran kas tahun ke-2			Rp (41,600,000,000.00)
Aliran kas tahun ke-3			Rp 89,701,718,685.00
Aliran kas tahun ke-4			Rp 90,599,761,681.57
Aliran kas tahun ke-5			Rp 91,706,141,274.27
Aliran kas tahun ke-6			Rp 92,624,264,876.91
Aliran kas tahun ke-7			Rp 93,551,581,757.07
Aliran kas tahun ke-8			Rp 91,409,798,914.37
Aliran kas tahun ke-9			Rp 95,632,499,147.36
Aliran kas tahun ke-10			Rp 95,823,836,852.82
Aliran kas tahun ke-11			Rp 96,015,174,757.68
Aliran kas tahun ke-12			Rp 96,206,516,965.81
Aliran kas tahun ke-13			Rp 96,290,957,028.80
Aliran kas tahun ke-14			Rp 93,705,303,770.26
Aliran kas tahun ke-15			Rp 96,977,998,727.29
Aliran kas tahun ke-16			Rp 97,172,313,159.88
Aliran kas tahun ke-17			Rp 97,554,428,428.17
Aliran kas tahun ke-18			Rp 97,749,139,667.89
Aliran kas tahun ke-19			Rp 97,943,862,907.34
Aliran kas tahun ke-20			Rp 95,062,146,675.00
Aliran kas tahun ke-21			Rp 98,519,633,539.74
Aliran kas tahun ke-22			Rp 98,716,697,578.74
Aliran kas tahun ke-23			Rp 98,913,774,353.83
Aliran kas tahun ke-24			Rp 99,110,864,056.04
Aliran kas tahun ke-25			Rp 99,487,224,581.48
Aliran kas tahun ke-26			Rp 96,608,263,064.75
Aliran kas tahun ke-27			Rp 99,886,103,200.28
Aliran kas tahun ke-28			Rp 100,085,560,921.54
Aliran kas tahun ke-29			Rp 100,457,474,735.58
Aliran kas tahun ke-30			Rp 100,659,290,030.87
Aliran kas tahun ke-31			Rp 100,861,123,815.04
Aliran kas tahun ke-32			Rp 97,984,576,019.75
Aliran kas tahun ke-33			Rp 101,432,659,000.73
Aliran kas tahun ke-34			Rp 101,634,865,977.41
Aliran kas tahun ke-35			Rp 103,667,951,909.37
Aliran kas tahun ke-36			Rp 105,741,693,246.37
Aliran kas tahun ke-37			Rp 108,029,311,856.66
Aliran kas tahun ke-38			Rp 110,190,272,928.57
Aliran kas tahun ke-39			Rp 112,394,444,094.89
Aliran kas tahun ke-40			Rp 119,458,974,972.54
Tingkat suku bunga			10.00%
NPV			<b>Rp 67,061,982,402.42</b>
<b>Investasi dipertimbangkan diterima</b>			

(Sumber: Hasil Analisa data Peneliti)

- **Perhitungan BCR**

BCR = P Pendapatan/ P Biaya = Rp. 1.096

Syarat BCR > 1

Kesimpulan Investasi Layak diterima

- **IRR**

IRR =  $i_1 - NPV_1 (i_2 - i_1) / (NPV_2 - NPV_1) = 30\%$

Syarat IRR > MARR

= 30% > 10%

Kesimpulan Investasi layak diterima

Berdasar kelayakan ekonomi diatas yang paling menentukan adalah dari sisi benefit cost ratio karena hitungan analisa ekonomi tersebut menggambarkan perbandingan antara benefit atau manfaat berdasarkan dari perkiraan pendapatan dengan cost atau pengeluaran yang berasal dari operasional dan maintenance jembatan. Dimana untuk pendapatan disini berdasarkan pada perkiraan dari penghematan waktu tempuh yang telah dijelaskan diatas dan retribusi wista disekitar Jembatan Teluk Sawaibu sebagai integrasi dari tata wilayah pesisir pantai maupun pusat perdagangan dan jasa kawasan Sanggeng dan Angrem. Dengan didapatkan BCR lebih dari satu artinya manfaat yang didapat lebih besar dibanding penggunaan biaya sehingga pembangunan jembatan teluk sawaibu ini sangat menguntungkan dari sisi investasi ekonominya. Selain itu ditunjang dengan nilai *internal rate of return* sejumlah 30 persen atau di atas 10 persen tingkat diskonto atau tingkat rintangannya maka dapat dinyatakan bahwa potensi pengembaliannya di atas tingkat pengembalian minimum yang bisa didapatkan. Hal ini juga terlihat dari nilai net present valuenya yang dilihat dari selisih present value pendapatan dengan present value pengeluaran lebih besar dari nol atau sebesar Rp. 67.061.982.402 menunjukkan bahwa penerimaan (manfaat) lebih besar dibanding dengan nilai yang diinvestasikan (pengeluarannya).

#### 4.6 Pembahasan

Aspek ekonomi terdiri dari pertama, *biaya proyek* (biaya pengadaan tanah, administrasi maupun sertifikasi, perancangan, konstruksi, pengawasan, komponen bukan biaya proyek, nilai sisa konstruksi). Kedua, *manfaat proyek* (menghemat biaya operasi kendaraan, menghemat nilai waktu perjalanan, menghemat biaya kecelakaan, reduksi perhitungan total menghemat biaya, pengembangan ekonomi, menghemat perawatan jalan).

Setelah melakukan analisa ekonomi pada studi Kelayakan Pembangunan Jembatan Sawaibu, didapat bahwa Alternatif pertama lintasan jembatan Teluk Sawaibu ***memenuhi persyaratan Kelayakan aspek ekonomi***. Selain bermanfaat langsung pembangunan jembatan teluk sawaibu tersebut juga bermanfaat dari segi manfaat tidak langsung. Hadirnya jembatan berpotensi menjadi daya tarik bagi kawasan Teluk Sawaibu, mengingat pembangunan jembatan ini menjadi kesatuan dari tata wilayah pesisir pantai maupun pusat perdagangan/jasa kawasan Sanggeng dan Angrem. Dengan begitu, rencana jembatan bisa dianggap layak dilakukan.

Manfaat lainnya pembangunan Jembatan Teluk Sawaibu sangat berkaitan dengan sosial kemasyarakatan yakni diantaranya:

1. Akan membuka akses bagi wilayah yang dilalui rencana jembatan yang selama ini terkendala oleh terbatasnya jaringan transportasi, karena harus jalan memutar dari Angrem ke Sanggeng dan juga sebaliknya. Dengan adanya jembatan akan memperpendek jarak dan mempersingkat waktu.
2. Memajukan pembangunan daerah Kabupaten Manokwari secara umum dan khususnya sekitar rencana jembatan yaitu sekitar Teluk Sawaibu dan untuk mempercepat pertumbuhan disegala bidang terutama kegiatan ekonomi serta perdagangan dan jasa.
3. Memberikan kebanggaan tersendiri bagi Masyarakat Provinsi Papua Barat karena dengan adanya pembangunan Jembatan Teluk Sawaibu artinya masyarakat Papua Barat memiliki satu icon yang cukup membanggakan dari aspek pembangunan daerah.