

DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN TOL TERHADAP SEKTOR LAIN

19

Achmad Wirabrata

Abstrak

Pembangunan dan pengembangan sektor infrastruktur menjadi salah satu visi dan misi utama Pemerintahan Presiden Jokowi. Salah satunya melalui pembangunan jalan tol. Dengan potensinya yang sangat besar, keberhasilan mewujudkan jalan tol akan berdampak pada sektor lain yang mendukung aktivitas perekonomian daerah. Manfaat positif adanya jalan tol telah dirasakan oleh beberapa daerah, khususnya bagi daerah yang dilalui jalan tol, antara lain peningkatan kunjungan wisatawan, perdagangan, dan percepatan pembangunan. Kesiapan dan dukungan pemerintah daerah (pemda) dibutuhkan untuk menyiapkan potensi daerahnya. Oleh karena itu, pemerintah harus berupaya maksimal dan melakukannya secara terencana, sistematis, dan terukur agar pembangunan dan pengembangan jalan tol dapat terlaksana dengan baik. Peran DPR dalam melaksanakan fungsi pengawasan untuk memastikan ketersediaan prasarana jalan sebagai dukungan terhadap efisiensi biaya transportasi serta mendorong pemda untuk meningkatkan potensinya sebagai daya saing.

Pendahuluan

Pembangunan dan pengembangan sektor infrastruktur menjadi salah satu visi dan misi utama Pemerintahan Presiden Jokowi. Salah satunya melalui pembangunan jalan tol yang dilakukan hingga beberapa tahun ke depan. Penambahan jalan tol dibutuhkan untuk meningkatkan kapasitas jalan seiring dengan makin tingginya volume lalu lintas. Rendahnya kapasitas jalan termasuk jalan tol berdampak pada ketidakmampuan mengimbangi

pesatnya pertumbuhan kendaraan bermotor.

Selama 43 tahun, Indonesia baru memiliki jalan tol sepanjang 780 kilometer/km (finance.detik.com, 25 September 2018). Kepala BPJT Herry Trisaputra Zuna menyatakan, sesuai Renstra 2015-2019, target jalan tol yang dioperasikan sepanjang 1.060 km (djkn.kemenkeu.go.id, 8 Januari 2018). Adapun realisasi penambahan jalan tol pada 2015 sepanjang 132 km, lalu pada 2016 bertambah 44 km menjadi 176 km. Pada 2017 diproyeksikan ada tambahan



391,9 km, sehingga total tambahan panjang jalan tol yang dioperasikan menjadi 567,9 km. Selanjutnya, pada 2018 diproyeksikan bertambah 615 km menjadi 1.182,9 km. Menurut Direktur Utama Jasa Marga Dessy Ariani, ruas tol yang akan beroperasi dalam waktu dekat adalah Jalan Tol Medan-Kualanamu-Tebing Tinggi (MKTT) Seksi VII.

Berdasarkan data Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT), jalan tol yang telah dioperasikan di seluruh tanah air saat ini mencapai 984 km. Angka itu masih kalah dari Malaysia yang sudah mengoperasikan jalan tol sepanjang 3.000 km. Padahal, Indonesia lebih dulu membangun jalan tol dibandingkan Malaysia. Hal ini disayangkan karena Malaysia banyak belajar tentang jalan tol dari Indonesia.

Salah satu tujuan pembangunan infrastruktur adalah untuk meningkatkan daya saing Indonesia yang selama ini cukup tertinggal dibandingkan negara berkembang lainnya. Arah kebijakan pembangunan infrastruktur tersebut tercantum dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015-2019. Proyek jalan tol merupakan proyek multimanfaat karena transportasi angkutan barang akan semakin efisien dengan waktu tempuh yang semakin cepat. Biaya transportasi yang semakin efisien akan berdampak pada nilai tambah berbagai komoditas, termasuk komoditas hasil pertanian.

Namun yang perlu diperhatikan adalah apakah pembangunan jalan tol dalam pemerintahan Presiden Jokowi ini sejalan dengan program lain yang tertuang dalam Nawacita? Hal ini sangat penting karena banyak program yang telah berjalan lebih

dulu. Tulisan ini mengkaji dampak potensi pembangunan jalan tol untuk mendukung sektor lain dan menilai kontribusi jalan tol tersebut apakah dapat mendukung aktivitas ekonomi daerah.

Pembangunan Jalan Tol

Dari tahun 2014 sampai 2019, pemerintah menargetkan jalan tol di Indonesia bertambah setidaknya 1.000 km, lebih tinggi dari target sebelumnya yaitu 852 km. Dengan demikian, sampai akhir 2018 diperkirakan total panjang jalan tol yang sudah dioperasikan dari tahun 2014 mencapai 897,07 km. Dari jumlah ini, tol Trans-Jawa dari Merak hingga Surabaya akan tersambung tanpa putus. Daftar ruas jalan tol yang dioperasikan tahun 2018 dapat dilihat pada Tabel 1.

Penyelesaian dan tersambungannya jalan tol dari Jakarta-Grati diharapkan memberi kemudahan bagi masyarakat untuk memiliki alternatif jalur transportasi darat yang lebih cepat dan murah, di samping jalan nasional antarprovinsi yang sudah ada. Kehadiran jalan tol segera diintegrasikan dengan kawasan industri, kawasan ekonomi khusus (KEK), maupun kawasan wisata yang ada di sisi jalan tol. Sedangkan jalan tol Trans-Sumatera yang diresmikan selama tahun 2017 antara lain: (1) jalan tol Palembang-Indralaya sepanjang 21,39 km dengan investasi Rp3,3 triliun; (2) jalan tol Medan Kualanamu-Tebingtinggi sepanjang 41,6 km dengan investasi Rp1,76 triliun; dan (3) jalan tol Medan-Binjai sepanjang 10 km. Secara umum, besaran investasi jalan tol di Sumatera relatif lebih kecil dibandingkan jalan tol di Jawa.

Sementara itu beberapa ruas jalan tol dioperasikan secara

Tabel 1. Daftar Ruas Jalan Tol Yang Dioperasikan Tahun 2018

No	Jalur	Jarak (km)	Tahun Beroperasi
1.	Gempol-Pasuruan	20,5	2017 dan 2018
2.	Bakauheni-Terbanggi Besar segmen Pelabuhan Bakauheni-SS Bakauheni-SS Lematang-SS Kota Baru	13,9	2018
3.	Ngawi-Kertosono Seksi 1-3	49,5	2018
4.	Solo-Ngawi segmen Kartasura-Sragen	35,2	2018
5.	Bogor Ring Road Seksi 2B	2,6	2018
6.	Depok-Antasari Seksi 1	5,8	2018

Sumber: *finance.detik.com*, 8 Januari 2019.

fungsiional menjelang liburan Natal dan Tahun Baru 2019. Hal ini dilakukan untuk mengantisipasi lonjakan arus mudik (ekbis.sindonews.com, 11 Juli 2018). Jalan Tol Pandaan-Malang yang dikelola oleh PT. Jasa Marga Pandaan Malang sempat dibuka secara fungsiional sejak tanggal 21 Desember 2018 hingga 1 Januari 2019 dengan jumlah kendaraan yang melalui sekitar 77 ribu kendaraan. Sedangkan jumlah kendaraan yang melewati Jalan Tol Medan-Kualanamu-Tebing Tinggi yang beroperasi secara fungsiional sejak 24 Desember 2018 sampai 2 Januari 2019 sebanyak 280 ribu kendaraan.

Dampak Pembangunan Jalan Tol

Pembangunan jalan tol tidak hanya memberikan dampak pada pergerakan barang dan orang, tetapi juga memberikan dampak tidak langsung bagi daerah di sekitar jalan tol. Dalam awal pembangunan jalan tol hanya bertujuan untuk membantu perkembangan daerah yang sudah berkembang. Pada pembangunan jalan tol Trans-Sumatera, menurut Kepala BPJT Kementerian PUPR, Herry TZ, memang pilihan pemerintah untuk membangun

Trans-Sumatera pola pendekatan yang dilakukan berbeda, dengan luasan 50-60% dari luas wilayah Pulau Jawa, pembangunan untuk perkembangan wilayah Sumatera (ekbis.sindonews.com, 11 Juli 2018). Tol Trans-Sumatera berbeda dengan di Jawa yang lalu-lintas harian rata-ratanya masih tinggi.

Terkoneksinya jalan tol Trans-Jawa diyakini Menteri BUMN Rini akan berdampak positif terhadap perekonomian. Selain biaya logistik yang lebih murah karena akses transportasi yang lebih cepat dan efisien, jalan tol Trans-Jawa juga membuka lapangan kerja serta menggerakkan kegiatan perekonomian di daerah yang dilalui proyek jalan tol, Kementerian BUMN, dan Kementerian Perhubungan itu. Dengan adanya jalan tol, lokasi dekat pintu keluar masuk jalan tol pun tentu akan berkembang cepat sebagai kawasan bisnis, baik industri perdagangan, jasa keuangan, maupun lainnya. Tol Trans-Jawa juga akan meningkatkan pertumbuhan kawasan properti (wartaekonomi.co.id, 16 Desember 2018). Namun tidak semua daerah langsung merasakan manfaat penggunaan jalan tol tersebut, tetapi

dapat terlihat dampaknya dalam beberapa tahun, hal yang sama diungkapkan oleh Menteri PUPR, Basuki Hadimoeljono. (Neraca, 7 Januari 2019)

Pengembangan jalan tol tidak hanya menghubungkan kawasan industri dengan pelabuhan dan bandara, tetapi juga menghubungkan dengan kawasan destinasi wisata. Contohnya jalan tol Trans-Jawa yang melalui Cirebon dengan banyak destinasi wisata dan kerajinan batik, saat ini mudah diakses dari 2 kota besar, Jakarta dan Bandung. Sultan Sepuh XIV, Raja Keraton Kasepuhan mengungkapkan, jumlah wisatawan yang datang ke Kota Cirebon meningkat hampir 2 kali lipat pasca pembangunan jalan tol Cipali (regional.kompas.com, 13 Desember 2018). Hal yang sama juga terdapat pada Kabupaten Ogan Komering Ilir (OKI) yang dilalui tol Trans-Sumatera. Menurut Bupati OKI, terjadi percepatan pembangunan pasca-pembukaan akses jalan tol. (wartaekonomi.co.id, 23 Desember 2018)

Pembangunan jalan tol Trans-Jawa dan Trans-Sumatera dinilai dah optimal karena dapat meningkatkan perekonomian daerah yang dilalui, sesuai dengan tujuan untuk meningkatkan daya saing wilayah yang dilalui jalan tol. Tetapi perlu peran pemerintah daerah (pemda) dalam membuat program pengembangan pariwisata dan ekonomi kreatif, untuk dapat meningkatkan pendapatan asli daerah dan produktivitas di daerah.

Walaupun demikian, bukan berarti jaminan perekonomian akan berkembang sejalan dengan adanya jalan tol. Melihat dari pembangunan jalan tol Cikampek, efek perekonomian hanya ada di

rest area. Sedangkan jalur jalan non-tol (arteri) pembangunan terlihat stagnan, meskipun daerah tersebut daerah industri. Jalan tol Trans-Jawa dibangun, sebagian besar di atas tanah subur (persawahan) yang selama ini menjadi lumbung pangan nasional. Dengan dibangunnya jalan tol Trans-Jawa, otomatis lahan pertanian yang subur itu mulai berkurang. Oleh karena itu perlu dilihat peningkatan perekonomian secara agregat, tidak hanya menurunkan biaya logistik saja, tetapi dapat menurunkan sumber ekonomi lain.

Kendala dan Upaya Pembangunan Jalan Tol

Pemerintah mengakui, hingga saat ini, masalah pembebasan lahan masih menjadi kendala utama dalam pembangunan infrastruktur jalan di Indonesia. Pembebasan lahan merupakan langkah mendasar dalam pembangunan. Sebelum kewenangan diberikan kepada Badan Layanan Umum Lembaga Manajemen Aset Negara (BLU LMAN), pembiayaan pembebasan lahan tersebar di masing-masing kementerian/lembaga, sehingga kurang berjalan efektif dan efisien. Setelah ditetapkannya BLU LMAN sebagai satu-satunya badan yang membiayai pembebasan lahan untuk Proyek Strategis Nasional (PSN), maka proses pembebasan lahan menjadi lebih terkoordinasi dengan baik dan cepat. Selain itu, hadirnya Undang Undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum juga turut memudahkan proses pembebasan lahan.

Penganggaran pembebasan lahan melalui LMAN menjadi solusi dalam masalah kesulitan

pengalokasian pendanaan infrastruktur. Menurut Direktur LMAN, Rahayu Puspasari, kendala lain yang dapat dijumpai oleh LMAN melalui pengelolaan dana talangan proyek infrastruktur nasional antara lain penganggaran per-proyek yang menyulitkan penyerapan ketika realisasi di satu proyek mundur namun dana tidak dapat dialihkan untuk proyek lain dan realisasi pengadaan lahan yang seringkali mundur dari jadwal karena kendala negosiasi, kelengkapan dokumen, dan sengketa lahan.

Penutup

Sebagai salah satu program utama dalam visi dan misi pemerintah, pembangunan dan pengembangan sektor infrastruktur jalan tol menjadi pondasi untuk dapat mewujudkan kemandirian ekonomi nasional. Sebagai negara dengan penggunaan transportasi jalan yang tinggi di satu sisi dan keterbatasan anggaran di sisi lain, sudah seharusnya Indonesia mampu mengoptimalkan pembangunan jalan tol sebagai prasarana transportasi. Hal ini sangat dimungkinkan karena potensi yang dimiliki kawasan yang dilalui jalan tol sangat kaya dan beraneka ragam. Dukungan pemda sebagai stakeholder untuk mengembangkan daerah yang dilalui oleh jalan tol juga diperlukan.

Perencanaan pembangunan jalan tol perlu dilakukan sebaik mungkin karena banyak hal yang harus dipersiapkan terlebih dahulu, termasuk anggaran yang tidak sedikit. Peran DPR diperlukan dalam melaksanakan fungsi pengawasan untuk mendukung dan menguatkan program utama pemerintah ini agar tercipta transportasi yang tidak

hanya mengembangkan logistik yang efisien tetapi juga pengembangan sektor lain serta pengembangan potensial daerah yang dilalui.

Referensi

- “Catatan Akhir Tahun Menanti Terhubungnya Ruas Tol Trans-Jawa”, <https://www.wartaekonomi.co.id/read207754/catatan-akhir-tahun-menanti-terhubungnya-ruas-tol-trans-jawa.html>, diakses 8 Januari 2019.
- “Fungsional Beberapa Jalan Tol Berakhir, Jasa Marga Lanjut Pembangunan”, <https://ekbis.sindonews.com/read/1368086/34/fungsional-beberapa-jalan-tol-berakhir-jasa-marga-lanjut-pembangunan-1546675361>, diakses 9 Januari 2019.
- “Jalan Tol Beroperasi”, <http://bpjt.pu.go.id/v2/konten/progress/beroperasi>, diakses 8 Januari 2019
- “Jawa Tengah Ancang-Ancang Tangkap Peluang Dari Tol Trans-Jawa”, <https://news.harianjogja.com/read/2018/11/18/500/953574/jawa-tengah-ancang-ancang-tangkap-peluang-dari-tol-trans-jawa>, diakses 8 Januari 2019.
- “Menhub: Tol Trans-Sumatera Jadikan OKI Daerah Potensial”, <https://www.wartaekonomi.co.id/read208766/menhub-tol-trans-sumatera-jadikan-oki-daerah-potensial.html>, diakses 8 Januari 2019.
- “Opini Tol Trans-Jawa dan Pengembangan Pariwisata”, <https://ekonomi.bisnis.com/read/20180724/45/820032/opini-tol-trans-jawa-dan-pengembangan-pariwisata>, diakses 8 Januari 2019.
- “Pacu Potensi Ekonomi Lewat Jalan Trans-Sumatera”, <https://ekbis.sindonews.com/read/1320818/34/pacu-potensi-ekonomi-lewat-jalan-tol-trans-sumatera-1531299238>, diakses 8 Januari 2019.

“Panjang Tol RI 43 Tahun Baru 780 Km sekarang Bertambah 454 Km”, <https://finance.detik.com/infrastruktur/d-4228174/panjang-tol-ri-43-tahun-baru-780-km-sekarang-bertambah-454-kmm>, diakses 8 Januari 2019.

“Positif, Apresiasi Masyarakat Terhadap Pembangunan Infrastruktur,” Neraca, 7 Januari 2019, hal. 2.

“Potensi Ekonomi Bagus Tol Trans Sumatera Dijamin Kementerian Keuangan”, <https://properti.kompas.com/read/2018/11/02/180000121/>

potensi-ekonomi-bagus-tol-trans-sumatera-dijamin-kementerian-keuangan, diakses 8 Januari 2019.

“Sejak Tol Cipali Dibuka, Perekonomian Cirebon Meningkat.” <https://regional.kompas.com/read/2015/12/13/17170161/Sejak.Tol.Cipali.Dibuka.Perekonomian.Cirebon.Meningkat>, diakses 8 Januari 2019.



Achmad Wirabrata
achmad.wirabrata@dpr.go.id

Achmad Wirabrata, S.T., M.M. menyelesaikan pendidikan S1 jurusan Teknik Mesin Fakultas Teknologi Industri-Universitas Trisakti pada tahun 2003, dan pendidikan S2 Jurusan Manajemen-Sekolah Tinggi Manajemen PPM pada tahun 2006 Saat ini menjabat sebagai Peneliti Muda kepakaran Kebijakan Publik pada Pusat Penelitian, Badan Keahlian DPR RI. Beberapa karya tulis ilmiah yang telah dipublikasikan melalui jurnal dan buku antara lain: “Kebijakan dalam Menghadapi ASEAN Open Sky” (2013); “Pengembangan Energi Surya Di Indonesia: Prospek, Kendala, dan Dukungan Kebijakan” (2014); dan “Kebijakan Pengelolaan Dana Pensiun Sektor Korporasi” (2015).

Info Singkat

© 2009, Pusat Penelitian Badan Keahlian DPR RI
<http://puslit.dpr.go.id>
ISSN 2088-2351

Hak cipta dilindungi oleh undang-undang. Dilarang mengutip atau memperbanyak sebagian atau seluruh isi tulisan ini tanpa izin penerbit.