

DAMPAK KEBERADAAN JALAN TOL TERHADAP KONDISI FISIK, SOSIAL, DAN EKONOMI LINGKUNGANNYA

Sumaryoto

Fakultas Teknik
Universitas Sebelas Maret

Abstract

Nearly all developments bring about positive and negative effects, so does the toll road. The activity of toll-road construction results in a variety of effects on its environment's physical, social, and economic conditions, whether during pre-construction, construction, or post-construction time. The objective of article is to identify the effect of physical and social-economic conditions among the society surrounding the toll-road including the old path after the opening (post-construction) in several toll-roads in Indonesia, particularly in Java Island. This study was conducted using a precedent one on several toll-roads existing in Indonesia. The result of study shows that on the one hand, the existence of toll-road can shorten the traveling time and improve the business activity, but on the other hand it also brings about loss, like many informal sector businesses of society along the old path that encounter income decrease, the reduction of farming land, as well as environment degradation.

Keywords: toll-road, effect, physical, social, environment

PENDAHULUAN

Pembangunan infrastruktur jalan bebas hambatan atau jalan tol dalam sebuah negara bisa dijadikan sebagai tolok ukur untuk mengetahui sejauh mana kemajuan perekonomian sebuah negara, baik secara makro maupun secara mikro. Selain itu, industri jalan tol bisa juga dijadikan sebagai bukti dan kesiapan sebuah negara dalam menyongsong sebuah peradaban yang serba mudah dan serba cepat dalam setiap melakukan aktivitas.

Menurut pemerintah, proyek Tol Trans-Jawa adalah 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.

Panjang ruas tol di Indonesia baru 688 km atau 20 persen dari rencana 6.000 km jaringan tol se nusantara. Hal ini jauh tertinggal dari negara-negara Asia yang berekonomi maju. Pembangunan jalan tol trans-Jawa sepanjang 652 kilometer dari

Cikampek, Jawa Barat, sampai Surabaya, Jawa Timur, dianggap kunci perkembangan ekonomi di Pulau Jawa, khususnya sektor industri.

Strategi yang diambil pemerintah untuk mewujudkan jalan tol trans Jawa ditempuh melalui pembangunan per segmen yang dilakukan beberapa investor. Pembangunan jalan tol trans Jawa dibangun di atas 10 ruas jaringan tol, yakni Cikampek-Palimanan (kebutuhan lahan 892 hektar), Kanci-Pejagan (279 ha), Pejagan-Pemalang (380 ha), Pemalang-Batang (134 ha), Batang-Semarang (476 ha), Semarang-Solo (804 ha), Solo-Ngawi-Kertosono (1.018 ha), Kertosono-Mojokerto (294 ha), dan Mojokerto-Surabaya (356 ha). Berdasarkan penghitungan BPJT untuk membangun Tol Trans-Jawa dibutuhkan dana Rp 40 triliun, tercakup di dalamnya kebutuhan pembebasan lahan sebesar Rp 4 triliun.

Saat ini di Jawa Tengah, perwujudan jalan tol trans-Jawa tersebut telah dimulai dengan telah disosialisasikannya rencana Jalan Tol Batang-Semarang sepanjang kurang-lebih 80 km dan dimulainya pembangunan fisik pembangunan Tol Semarang-Solo pada tgl 31 Januari 2010 yang ditandai dengan pemasangan tiang pancang pertama di Kelurahan Padangsari, Banyumanik, Kota Semarang.



LATAR BELAKANG TUNTUTAN KEBUTUHAN JALAN TOL DAN KEBIJAKAN PEMERINTAH

Infrastruktur memiliki peran yang sangat penting dalam sistem perekonomian. Semakin baik keadaan infrastruktur, semakin baik pula pengaruhnya terhadap keadaan ekonomi. Di samping itu pembangunan jalan tol di daerah perkotaan besar dan sekitarnya memang berpengaruh terhadap industri yang banyak berada di sekitar daerah perkotaan.

Fungsi jalan tol adalah menghubungkan pusat produksi dengan pasar global, oleh karena itu untuk memudahkan aktifitas bisnis jalan tol menjadi alternatif untuk mempercepat arus keluar masuk barang. Tetapi dalam hal ini program pemerintah yang lebih fokus membangun jalan tol di daerah perkotaan perlu diluruskan, yakni seharusnya lebih memperhatikan kondisi jalan-jalan di pedesaan yang sebenarnya sangat membantu masyarakat yang rata-rata miskin dalam meningkatkan aktifitas ekonomi mereka,

sehingga kesenjangan antara daerah perkotaan dan pedesaan dapat dihapuskan. Oleh karena itu pemerintah harus segera memperbaiki kondisi jalan antar desa di seluruh Indonesia untuk mencapai pertumbuhan ekonomi yang stabil dan pro rakyat.

Sementara Pengamat Kebijakan Publik Faisal Baasir mengatakan, melihat kondisi saat ini, potensi industri jalan tol masih menjanjikan untuk lebih dikembangkan, sesuai dengan perkembangan tingkat perekonomian bangsa Indonesia saat ini. Sedangkan Analisis Ekonomi UI Avilliani mengatakan bahwa pembangunan infrastruktur melalui industri jalan tol akan berdampak pada pembangunan ekonomi. Oleh karena itu menurutnya sebelum satu daerah berkeinginan membangun jalan tol maka yang paling penting adalah aktivitas ekonomi di daerah tersebut harus ditingkatkan agar bisa memberikan kontribusi terhadap proyek jalan tol tersebut agar tidak rugi.

BELAJAR DARI KEBERADAAN JALAN TOL DI LUAR NEGERI

Jalan (tol) memang menjadi salah satu kunci keberhasilan China memacu ekonominya, pemeratakan pembangunan, dan memajukan daerah-daerah terpencilnya. Di luar dampak negatifnya terhadap stabilitas sosial budaya masyarakat lokal, jalan tol membuat China bisa mengeksploitasi kemampuan ekonomi daerah sehingga menopang negeri itu menjadi raksasa ekonomi dunia.

Demikian juga beberapa kota besar di Eropa seperti London, ternyata keberadaan jalan tol bisa mengatasi kemacetan lalu lintas karena pembangunan jalan tol dalam kota seimbang dengan pembangunan sistem transportasi massal yang terpadu.

Malaysia yang wilayahnya lebih sempit dari Indonesia saja mempunyai rasio panjang jalan tol 3.008 km per satu juta penduduk, sementara Indonesia hanya 126 km per satu juta penduduk. Angka ini semakin jauh jika dibandingkan dengan rasio jalan tol di Jepang yang 9.422 km per satu juta penduduk. Wilayah Indonesia mencapai 1,9 juta km persegi dengan penduduk 229 juta orang, padahal wilayah Malaysia hanya 329,8 ribu km persegi dengan penduduk 28,3 juta jiwa. Kemungkinan akses jalan inilah yang membuat kesenjangan antar daerah di Indonesia lebih lebar daripada Malaysia.

Namun demikian di Amerika Serikat, pembangunan jalan bebas hambatan antar negara bagian (Interstate Highways) bukanlah menjadi kunci utama perkembangan sektor perkotaan di Amerika Serikat. Jauh sebelum moda transportasi jalan raya berkembang, sistem perkeretaapian menjadi kunci perkembangan sektor perkotaan di Amerika Serikat sejak pertengahan abad ke-18. Sistem rel kereta api di Amerika Serikat menghubungkan sebagian besar wilayah Amerika Serikat. Kota-kota besar seperti Chicago, Detroit, dan Atlanta adalah contoh kota-kota yang berkembang pesat akibat adanya prasarana rel kereta api.



Perkembangan moda transportasi darat dan pembangunan jalan bebas hambatan menjadi alternatif untuk mendistribusikan bahan baku dan produk industri tetapi tidak mematikan peranan kereta api sebagai sarana transportasi di Amerika Serikat. Bahkan dengan menghangatnya isu pemanasan global dan krisis energi, keberadaan jalan-jalan bebas hambatan di Amerika Serikat ditengarai sebagai penyebab tingginya penggunaan bahan bakar minyak dan emisi karbon dioksida. Jalan-jalan bebas hambatan tersebut menyebabkan berkembangnya kawasan-kawasan permukiman di suburb dan pertumbuhan kawasan perkotaan yang semakin terkapar. Pertumbuhan kota yang terkapar ini menyebabkan pelayanan transportasi publik yang tidak efisien dan semakin meningkatkan ketergantungan penduduk terhadap penggunaan kendaraan pribadi.

Dampak Keberadaan Jalan Tol terhadap Kondisi Fisik, Sosial, dan Ekonomi Lingkungannya di Indonesia

Dampak terhadap lingkungan Makro

Dampak dari pembangunan jalan tol adalah semakin mudahnya akses transportasi antar daerah, sehingga aktifitas bisnis berjalan dengan lancar. Dampak keuntungan ikutannya adalah terbukanya lapangan kerja dan meningkatkan aktivitas ekonomi rakyat. Sebuah studi yang dilakukan oleh Lembaga Penyelidikan Ekonomi dan Masyarakat Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia (LPEM FE-UI) tentang; Dampak Pembangunan Infrastruktur terhadap Pertumbuhan Ekonomi, menunjukkan hasil yang menarik. Hasil studi ini menyatakan bahwa kenaikan stok jalan sebesar 1% akan menaikkan pertumbuhan ekonomi sebesar 8,8%.

Di samping sisi positifnya, dampak negatif yang menjadi sumber perdebatan dalam pembangunan jalan tol adalah penggunaan lahan yang sangat luas dan secara langsung akan berdampak pada tata ruang lahan pertanian secara keseluruhan di pulau Jawa. Jalan panjang yang membelah pulau Jawa selain akan memangkas luas lahan pertanian juga akan memotong alur sungai, saluran irigasi, dan mengubah alur distribusi

sarana kebutuhan pertanian maupun pemasaran produk pertanian. Kemudian pembangunan jalan tol juga akan membuka kawasan pemukiman dan industri baru yang secara langsung juga akan mengurangi luas lahan pertanian.

Ada beberapa eksternalitas negatif yang bisa diidentifikasi dalam pembangunan tol trans Jawa. Antara lain bahwa Jalan tol trans-Jawa akan mengonversi 655.400 hektar lahan pertanian. Hal ini jelas akan mengancam ketahanan pangan nasional, mengingat peran Pulau Jawa memasok 53 persen kebutuhan pangan nasional.

Daya dukung lahan di Pulau Jawa saat ini semakin rendah. Lahan hijau di Pulau Jawa makin kecil, sehingga tidak mengherankan kalau lokasi banjir dan tanah longsor akan bertambah setiap tahun sehingga untuk membangun jalan tol baru banyak hal yang harus dipertimbangkan, mulai dari masalah kerusakan lingkungan, mengganggu swasembada pangan, dan proses pemiskinan yang massif. Karena dengan digilasnya tanah-tanah subur untuk jalan tol jelas itu akan mengurangi jumlah produksi padi di daerah serta akan melahirkan angka pengangguran dan kemiskinan baru.

Oleh karena itu beberapa pengamat menilai pembangunan jalan tol trans-Jawa perlu dianalisis dengan lebih cermat untuk menghindari dampak negatif terhadap sektor pertanian.

Dampak terhadap Lingkungan Sekitar

Dengan adanya jalan tol maka lokasi-lokasi dekat pintu keluar-masuk jalan tol akan berkembang cepat sebagai kawasan bisnis, baik industri, perdagangan, jasa keuangan dan perbankan dan sebagainya.

Banyak bukti yang menunjukkan jalan tol turut memajukan ekonomi daerah dan mempersibuk kegiatan bisnis, terbukanya lapangan kerja dan meningkatkan aktivitas ekonomi rakyat bahkan transaksi sosial. Seperti yang terjadi di Bandung pasca beroperasinya jalan tol Cipularang. Sebelum jalan tol ini beroperasi, di mana perjalanan tercepat dari Jakarta ke Bandung memerlukan waktu 3 jam, Bandung belumlah semetropolis sekarang. Tetapi sekarang kota ini menjadi lebih sibuk, lebih banyak gedung menjulang, dan dikerumuni sentra-sentra bisnis seperti halnya Jakarta. Situasi yang sama juga terlihat di Madura, setelah jembatan tol Suramadu beroperasi.

Dampak terhadap Pertumbuhan Kawasan Perumahan

Akhir-akhir ini, rencana pemerintah yang membangun sejumlah ruas jalan tol telah memicu pertumbuhan kawasan, khususnya pembangunan perumahan baru. Dari sekitar 500 kawasan hunian di kawasan Jabodetabek, 10% di antaranya dibangun dekat atau terintegrasi dengan akses jalan tol. Ini membuktikan bahwa akses tol mampu mendongkrak nilai jual bagi sebuah proyek properti.

Meskipun tidak semua pengembang sukses membangun kompleks perumahan di pinggir jalan tol. Konsumen juga tetap membutuhkan keberadaan jalan arteri di sekitar

perumahannya dan ketersediaan angkutan umum untuk anggota keluarga lainnya. Sebab, tidak semua anggota keluarga mempunyai kendaraan pribadi. Artinya pembukaan akses jalan tol langsung ke kawasan perumahan tanpa dibarengi dengan akses ke jalan arteri dan ketersediaan angkutan umum juga akan percuma.

Seperti pembangunan yang sekarang sedang melewati rute di wilayah kelurahan Gedawang. Salah satu dampak yang cukup jelas adalah terpotongnya akses jalan menuju perumahan Villa Krista Gedawang, dimana jalan tol ini tepat sekali jalurnya memotong di depan Gapura perumahan tersebut. Dulu sebelum adanya jalan tol, warga memilih Villa Krista Gedawang untuk dijadikan sebagai tempat hunian keluarga sudah tentu memiliki tujuan agar rumah yang di huni sejuk, asri dan jauh dari kebisingan, namun dengan keberadaan tol Semarang-Solo yang nantinya akan beroperasi, rasa-rasanya keinginan penghuni akan bergeser dan jauh dari harapan semula. Oleh karena itu pemerintah provinsi sangat diharapkan juga ikut membantu merehabilitasi lingkungan yang terkena dampak pembangunan jalan tol ini.

Dampak sosialnya lainnya adalah dengan dibuatkannya jalan arteri bagi penduduk di tepi jalan tol, harga tanah pun menjadi tinggi, dan masyarakat mempunyai lebih banyak peluang ekonomi dan usaha di lingkungannya.

Sementara dampak kerugiannya adalah warga masyarakat di sepanjang jalan tol terancam kehidupannya karena tidak bisa berharap banyak dari penjualan barang dan jasa. Sebagai contoh Dampak pembangunan toll Pejagan, Margasari, Ajibarang ternyata menimbulkan banyak permasalahan bagi rakyat kecil, terutama perekonomian daerah yang terkena tol tersebut, seperti pengelola pom bensin, pengelola warung dan rumah makan dan para pedagang-pedagang kecil yang ada di daerah yang terkena pembangunan jalan tol tersebut.

Berkurangnya Daerah Resapan Air

Dampak negatif terhadap kondisi fisik lainnya adalah dengan berkurangnya daerah resapan air. Daerah Kramas misalnya, daerah ini sebenarnya semacam lembah yang dikelilingi jalan melingkar dari Perumnas Banyumanik ke Tembalang. Daerah tersebut merupakan resapan air yang berupa sawah tadah hujan. Setelah wilayah tersebut diurug dan menjadi jalan tol, tentu dampak yang terjadi akan ditanggung masyarakat sekitar dan warga Semarang bawah, yakni akan menerima aliran air hujan pada waktu musim penghujan tiap tahunnya, bila tidak ada langkah-langkah pengendalian air tersebut.

Dampak di Bidang Transportasi dan Aksesibilitas

Meskipun secara makro banyak ditemukan dampak positif dari keberadaan jalan tol, namun tidak sedikit pihak-pihak yang merasa dirugikan, khususnya masyarakat yang berbatasan langsung dengan jalan bebas hambatan ini tetapi justru tidak bisa melakukan akses langsung ke jalan tersebut. Oleh karena itu sebagian masyarakat yang tinggal di

lingkungan sekitar jalan tol pada umumnya minta dibuatkan jembatan penyeberangan orang (JPO), karena pembangunan jalan tol itu membuat warga kesulitan untuk melakukan perjalanan atau akses ke tempat lain.

KESIMPULAN DAN SARAN

Terlepas dari kontroversi dan perdebatan akan dampak positif dan negatif tersebut, sarana yang menghubungkan seluruh wilayah pulau Jawa memang sangat dibutuhkan, karena pertumbuhan ekonomi dan sosial di pulau Jawa membutuhkan sarana transportasi yang cepat dan efisien. Dan kalau jalan tol menjadi pilihan maka masyarakat perlu segera mempersiapkan diri untuk menghadapi berbagai dampak dari pembangunan jalan tol tersebut.

Pembangunan jalan tol seharusnya tidak menggunakan lahan pertanian begitu banyak karena sektor pertanian merupakan penopang ekonomi negara. Sehingga diharapkan pembangunan jalan tol itu tidak banyak melintasi lahan-lahan subur yang menjadi lumbung pangan. Akan lebih baik bila jalan tersebut melintas di lahan-lahan kering yang selama ini tidak produktif. Oleh karena itu perlu dilakukan pemetaan cermat untuk bisa menentukan alur jalan paling memungkinkan.

Selain itu, kita berharap jalan itu juga tidak akan memotong jalur irigasi vital yang akan mengganggu sistem irigasi pertanian. Pembangunan jalan tol juga diharapkan bisa disinergikan dengan seluruh sistem agribisnis di sepanjang jalan tersebut. Dengan demikian kita berharap pembangunan jalan tol justru akan mengangkat potensi sektor pertanian di pedesaan sepanjang jalan baru tersebut.

Di samping pembangunan jalan tol tidak menggunakan lahan pertanian begitu banyak karena sektor pertanian merupakan penopang ekonomi kita, pemerintah juga diharapkan kembali menengok pemakaian kereta api sebagai alat transportasi massal yang tepat guna.

Bagi pengembang atau investor yang membangun jalan tol juga diharapkan agar memperhatikan nasib para pemilik warung makan atau pengusaha lainnya yang membuka usaha di sepanjang jalur yang terkena dampak keberadaan jalan itu dengan dibangun rest area di sekitar titik lelah. Pengusaha warung makan yang terkena imbas pembangunan jalan tol agar diberi prioritas untuk menempati rest area tersebut tanpa kompensasi yang memberatkan. Hal ini semata-mata untuk membantu mereka yang usahanya kolaps akibat dampak pembangunan jalan tol.

Akhirnya, jika dikelola dengan baik dan tidak hanya untuk kepentingan investor dan kelompok tertentu saja, diharapkan Industri jalan tol juga bisa menjadi salah satu alternatif perluasan lapangan kerja di Indonesia.

Daftar Pustaka

Dana A. Kartakusuma, *Kajian Dampak Kumulatif*, Kementerian Lingkungan Hidup, 2004.

Ongkos Ekososial Tol Trans Jawa, koran Tempo 19 Desember 2008.

Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup, Nomor 11 Tahun 2006.

<http://matanews.com/2009/08/12/manfaat-ganda-jalan-tol/>

<http://www.scribd.com/doc/22191363/dampak-pembangunan-jalan-tol-bagi-pemukiman>