



The Java Institute

Unika
SOEGIJAPRANATA



DAMPAK JALAN TOL TERHADAP PULAU JAWA

Editor: Ekawati Marhaenny Dukat

UNIVERSITAS KATOLIK SOEGIJAPRANATA

Dampak Jalan Tol terhadap Pulau Jawa

Editor : Ekawati Marhaenny Dukut

Penanggungjawab : Ka. LPPM Unika Soegijapranata

Pelindung : Rektor Unika Soegijapranata

Cover designer : Timothy Androsio Estevanus

Penerbitan buku : Ignatius Eko

ISBN : **978-623-7635-24-6**

Edisi : Ke-1, 2020

Penerbit : Universitas Katolik Soegijapranata
Anggota APPTI No. 003.072.1.1.2019
Jl. Pawiyatan Luhur IV/1
Bendan Dhuwur, Semarang, 50234

Telpon : 024-8441555 (1409)

Email : ebook@unika.ac.id

Buku ini menerbitkan makalah-makalah terpilih yang telah dipresentasikan di acara Webinar Nasional TJI (The Java Institute) 2020

Buku ini tidak boleh diedit, ditiru, dan diperbanyak oleh siapapun kecuali oleh ijin tim penulis dan penerbit.

Kata Pengantar

WAKIL WALI KOTA SEMARANG

Assalamu'alaikum Wr. Wb

Bapak-Ibu yang saya hormati, Kota Semarang memiliki peran penting dalam arus transportasi di Jawa Tengah. Selain notabene sebagai Ibu Kota provinsi, letaknya yang berada di titik tengah menjadikan kota ini strategis sebagai gateway dan konektor hub antar kabupaten di Jateng. Maka tak heran bila sejak dahulu kala, Semarang dikenal sebagai kota transit.

Bapak-Ibu yang saya banggakan, dahulu kala saat jalan tol seksi Batang-Semarang dibangun, ada keraguan sejumlah pihak bahwa Kota Semarang akan semakin sepi. Bahkan ada yang memprediksi bahwa kota ini bukan lagi sebagai kota transit, melainkan kota perlintasan. Artinya, dengan tersambunganya Tol Trans Jawa, pemakai jalan dari Jakarta hanya akan melintasi wilayah Semarang melalui tol ke kota-kota tujuan seperti Solo, Jogja dan Surabaya. Ekonomi Semarang diprediksi akan mengalami penurunan, utamanya sektor pariwisata.

Namun yang terjadi justru sebaliknya, berkat keberadaan Tol Trans Jawa, Kota Semarang justru menegaskan diri sebagai gateway dan city hub yang menghubungkan antar kota di Jateng. Keberadaan tol justru membuat ekonomi lebih menggeliat, rantai distribusi berjalan cepat. Tol Semarang-Bawen-Salatiga merupakan salah satu jalur dalam mempercepat rantai distribusi pangan dari petani Bandungan dan Kopeng ke Kota Semarang. Sebaliknya, keberadaan tol Batang-Semarang mempercepat distribusi consumer goods & sembako di wilayah Kedungsepur.

Statistik mencatat, ada peningkatan grafik ekonomi yang sejalan dengan beroperasinya ruas tol Trans Jawa. Ada lonjakan jumlah kunjungan wisata di Kota Semarang, mencapai angka 7,9 Juta orang pada tahun 2019. Investasi pun mengalami peningkatan, yang pada tahun 2011 hanya sebesar 0,9 Triliun, meningkat tajam menjadi 20,5 Triliun di 2017; 27,5 Triliun di 2018; dan 36,5 Triliun di 2019.

Statistik tersebut turut mendorong pertumbuhan ekonomi Kota Semarang yang pada tahun 2019 mencapai titik tertinggi sepanjang sejarah kota ini, dengan mencatatkan angka sebesar 6,86%. Capaian tersebut tidak serta-merta terjadi begitu saja, melainkan karena ada pembenahan infrastruktur jalan raya yang on the right track, sehingga menjadi stimulan roda ekonomi.

Apa yang dikerjakan pemerintah tak hanya berhenti sampai disini. Sejumlah project telah disiapkan seperti tol Semarang - Demak sepanjang 27 Km yang terintegrasi dengan tanggul laut Kota Semarang yang juga menjadi solusi atas problem banjir rob. Serta tol Semarang Harbour yang menghubungkan pelabuhan dengan sektor industri di Kendal. Dengan beroperasinya ruas tol tersebut, diharapkan sejumlah problem seperti banjir dan kemacetan dapat tertuntaskan.

Memang secara sosio-kultural, pembangunan beberapa ruas jalan tol akan menimbulkan gesekan dengan warga terkait jual beli lahan. Namun bila pemerintah dan warga telah bersepakat melalui skema ganti-untung, tentu akan menjadi keuntungan bersama baik dari sisi pemerintah maupun warga pemilik lahan.

Demikian kiranya yang ingin saya sampaikan. Semoga forum diskusi akademis melalui buku ini menjadi panggung yang menarik untuk bertukar pikiran dan menjadi masukan bagi pemerintah agar dalam pembangunan infrastruktur khususnya jalan tol dapat memberikan kemaslahatan bagi masyarakat.

Matur nuwun, Wassalamu'alaikum Wr.Wb



WAKIL WALI KOTA SEMARANG
Ir. Hj. HEVEARITA G. RAHAYU, M.Sos.

Kata Pengantar

WAKIL REKTOR BIDANG AKADEMIK

Pembangunan jalan tol trans Jawa mempunyai arti yang penting bagi saya secara personal maupun profesional. Sebagai seorang perantau di kota Semarang, jalan raya Malang – Semarang ibaratnya seperti jalan kampung yang sering sekali saya lalui. I know the roads like the back of my hand. Sebelum trans Jawa dibangun, saya menghabiskan waktu kurang lebih 12 jam untuk sampai ke kota kelahiran saya, Malang. Walaupun saya menikmati perjalanan darat, tapi saya tidak menikmati kemacetan jalan. Setelah trans Jawa diselesaikan pada tahun 2019, saya sungguh berbahagia karena saya hanya membutuhkan waktu 5 jam untuk sampai di kota kelahiran saya. Bagi banyak orang, pembangunan jalan tol sangat dinantikan. Penghematan waktu dan kenyamanan berkendara merupakan beberapa alasan bagi banyak orang untuk memilih bepergian lewat jalan tol.

Namun demikian, jalan tol juga membawa dampak bagi petani yang lahannya digunakan untuk jalan tol, pedagang asongan, dan pengusaha kecil yang penghasilannya didapatkan dari pengendara mobil yang lewat. Pembangunan jalan tol trans Jawa tidak hanya mempunyai dampak ekonomi, tapi juga mempengaruhi aspek sosial, budaya, lingkungan, dan politik. Sejauh mana manfaat dan kerugian jalan tol bagi pembangunan di pulau Jawa merupakan topik yang menarik untuk diangkat. Seperti yang kita ketahui, Semarang merupakan hub atau kota penghubung Jawa Barat dan Jawa Timur. Posisi Semarang yang strategis ini sebenarnya merupakan suatu keunggulan. Pemerintah Kota Semarang telah mengembangkan pariwisata di kota Semarang dan sekitarnya seperti kawasan Kota Lama, memperindah pelabuhan dan bandara, sehingga orang yang bepergian dari Jawa Barat ke

Jawa Timur dan sebaliknya tertarik untuk mengunjungi destinasi wisata di Semarang.

Buku yang merupakan luaran webinar DAMPAK JALAN TOL TERHADAP PULAU JAWA .yang diselenggarakan The Java Institute berisi gagasan kritis tentang dampak pembangunan Trans Jawa. Unika Soegijapranata berharap agar gagasan yang ada dalam buku ini dapat bermanfaat bagi pengambil kebijakan di tingkat lokal maupun nasional.



Dra. Cecilia Titiek Murniati, MA, PhD

Kata Pengantar

KEPALA LPPM

(Lembaga Penelitian dan Pengabdian Masyarakat)

Pusat Studi The Java Institute (TJI) adalah bagian dari modal intelektual yang dimiliki oleh Unika Soegijapranata. Perannya sebagai lumbung pengetahuan tentang kajian Pulau Jawa sebagai entitas yang komprehensif menjadi tugas utama di dalam pusat studi ini. Memahami Pulau Jawa dengan segala aspek yang mempengaruhi dan yang dipengaruhi menjadi suatu hal yang penting untuk senantiasa dihidupkan di dalamnya.

Pembangunan infrastruktur yang menghubungkan Pulau Jawa dari ujung ke ujung menjadi suatu sejarah sendiri dan bila itu terwujud di masa sekarang tentunya sudah melewati sejarah panjang berapa lama sebelumnya penghubung ini ingin diwujudkan. Jalan tol trans Jawa ini menjadi momentum yang tepat bagi TJI untuk memaknai sebagai suatu sejarah yang patut dikaji dari berbagai sisi. Tidak melulu dari aspek perekonomian dan infrastruktur yang tentu ada di dalamnya, namun aspek lainnya pun turut menyertai. Ada aspek sosial, perubahan lanscape distribusi, struktur lingkungan, politik, pariwisata, ketahanan pangan dan budaya serta aspek-aspek lainnya. Kajian komprehensif dari berbagai aspek ini memungkinkan betapa kayanya ilmu pengetahuan yang bisa dieksplorasi baik sisi positif maupun sisi negatif.

Tentunya buku hasil seminar tentang Dampak Pembangunan Jalan Tol Trans Jawa ini akan semakin menempatkan TJI sebagai pusat pengetahuan Pulau Jawa dan memberikan pusat rujukan informasi yang menyeluruh tentang pulau yang memang memiliki posisi strategis di Indonesia dan dunia ini.

Semoga seluruh hasil pemikiran, gagasan, usulan pengambilan kebijakan dari kegiatan dan buku ini akan membantu semua pihak tentunya khususnya bagi pengambil kebijakan terkait dengan segala aspek yang berkaitan dengan jalan tol trans Jawa khususnya dan kebijakan umum terkait pembangunan bagi pemerintah daerah Jawa Tengah dan nasional Indonesia. TJI yang berada dalam koordinasi LPPM, menjadi bagian dari Unika Soegijapranata untuk hadir dalam dinamika pembangunan di negeri tercinta ini. Kegiatan yang adaptif dan transformatif menjadi sarana untuk berperan semakin lebih baik selalu di masa sekarang dan nanti.



Dr. Berta Bekti Retnawati, M.Si.

Kata Pengantar

EDITOR

TJI (The Java Institute) adalah sebuah Pusat Studi yang bernaung di bawah LPPM (Lembaga Penelitian dan Pengabdian Masyarakat) di Universitas Katolik Soegijapranata di Semarang yang memiliki perhatian atas studi dan kajian tentang Pulau Jawa. Kegiatan penelitian, pengabdian masyarakat dan publikasi yang diadakan oleh TJI sifatnya multidisiplin karena merangkul para akademisi dari lintas bidang ilmu. Hasil kegiatan TJI diharapkan bermanfaat bagi masyarakat lokal yang tinggal di Pulau Jawa dan masyarakat global yang mempunyai perhatian khusus terhadap fenomena yang berlangsung di Pulau Jawa.

Dalam rangka menambahkan hasil publikasi tentang Pulau Jawa, TJI telah menggelar Webinar Nasional secara online dengan tema: “Dampak Jalan Tol terhadap Pulau Jawa” pada 4-5 Juni 2020. Rasional penyelenggaraan webinar nasional ini didasari oleh pemahaman bahwa pembangunan infrastruktur jalan tol dalam sebuah negara bisa dijadikan sebagai tolok ukur untuk mengetahui kemajuan perekonomian sebuah negara secara makro dan mikro. Jalan Tol Trans-Jawa sepanjang + 1000 km yang menghubungkan kota-kota terbesar pulau Jawa, yaitu Jakarta dan Surabaya melalui jalan tol menjadi fasilitas negara yang patut dikaji dari berbagai disiplin ilmu.

Proyek Tol Trans-Jawa adalah proyek multimanfaat karena biaya transportasi yang semakin efisien dengan waktu tempuh yang lebih cepat akan berdampak pada nilai tambah berbagai komoditas, termasuk komoditas hasil pertanian. Infrastruktur memiliki peran yang sangat penting dalam sistem perekonomian. Semakin baik keadaan infrastruktur, semakin baik pula pengaruhnya terhadap keadaan ekonomi. Dari hasil survei tentang jalan tol yang dilakukan oleh tim TJI, ditemukan adanya dampak dari pembangunan jalan tol, yaitu antara lain semakin mudahnya akses transportasi antar daerah, sehingga aktifitas bisnis berjalan dengan lancar. Dampak keuntungan

ikutannya adalah terbukanya lapangan kerja dan meningkatkan aktivitas ekonomi rakyat.

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. TJI melihat dampak positif dan negatif keberadaan jalan tol Trans-Jawa menarik untuk dikaji, oleh karenanya buku ini hadir untuk menggelar hasil pemikiran dan penelitian para praktisi dan akademisi dari berbagai disiplin ilmu untuk dampak jalan tol terhadap Pulau Jawa. Semoga diskusi-diskusi yang dipaparkan dalam bentuk makalah di buku ini bermanfaat bagi semua pembaca.



The Java Institute

Dr. Dra. Ekawati Marhaenny Dukut, M.Hum.

Daftar Isi

Kata Pengantar	ii
Wakil Wali Kota Semarang	iii
Wakil Rektor Bidang Akademik	vi
Kepala LPPM	viii
Editor	x
Daftar Isi	xii
Napak Tilas Jalan Daendels: Konektivitas Tol Trans Jawa	1
Rr. M. I. Retno Susilorini	
Kajian Kritis Ketidaklancaran Jaringan Transportasi Akibat Operasi Jalan Tol	22
Emil Wahyudianto	
Dampak Pembangunan Jalan Tol Trans Jawa terhadap Penyusutan Lahan Pertanian dan Solusinya	41
Priyono	
Dampak Rencana Jalan Tol Juanda-Tanjung Perak pada Pengalihan Lalu-lintas di Kota Surabaya	57
Aji Suraji dan Muhammad Fatkhurrozi	

Dampak Jalan Tol Terhadap Eksistensi Kesenian Drumblek Salatiga	83
Nugrahanstya Cahya Widyanta	
Jalan Tol: Dampak dan Fungsi Kesenianya.....	101
Yosaphat Yogi Tegar Nugroho	
Pola Konsumsi di <i>Rest Area</i> Jalan Tol.....	123
Lindayani dan Laksmi Hartajanie	
Jajanan Jalan Tol – Budaya Populer Makanan Cepat Saji	132
Ekawati Marhaenny Dukut	
Pendapat Generasi Milenial Terhadap Jalan Tol: Studi Pendahuluan	160
Evelyna Nissi Adjikusuma	
Tol Akses Tanjung Priok untuk Percepat Distribusi Barang dari dan ke Pelabuhan Laut	174
Elfrida Ratnawati Gultom	
Dampak Sosial dan Ekonomi Pembangunan Jalan Tol di Pulau Jawa (Studi Kasus di Jawa Barat).....	190
Sugiyanto dan Musoli	
Peran <i>Rest Area</i> Jalan Tol sebagai Upaya Promosi Potensi Daerah.....	206
Sentot Suciarto Athanasius	

Potret Jalan Tol Pulau Jawa	217
Djoko Setijowarno	
Indeks Subyek	232
Biodata Penulis	234

Napak Tilas Jalan Daendels: Konektivitas Tol Trans Jawa

Rr. M. I. Retno Susilorini

Program Studi Rekayasa Infrastruktur dan Lingkungan, Fakultas Ilmu dan
Teknologi Lingkungan, Universitas Katolik Soegijapranata, Semarang
¹susilorini@unika.ac.id

*“ mille viae dūcunt hominēs per saecula Rōmam
(a thousand roads lead men forever to Rome)”
Liber Parabolarum, 591 (1175),
by Alain de Lill*

Abstrak — Jalan Pantura pada masa Kerajaan Mataram merupakan cikal bakal Jalan Raya Post (*‘Groote Postweg’*) yang dibangun oleh Herman Willem Daendels (1808-1811) sehingga disebut juga dengan Jalan Daendels. Riwayat Jalan Daendels menjadi catatan sejarah penting perkembangan infrastruktur transportasi yang menghubungkan titik Barat dan Timur pulau Jawa sebagai pemenuhan kebutuhan akan konektivitas. Pada era perdagangan global yang sangat kompetitif ini, jalan Tol Trans Jawa menjadi konektivitas terpenting di titik-titik pulau Jawa, mendukung “Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia 2045” yang diimplementasikan melalui kebijakan Tol Laut untuk mewujudkan konektivitas yang meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional. Jalan Daendels menjadi monumen hidup konektivitas di Pulau Jawa, secara filosofis menjiwai keberadaan Tol Trans Jawa sebagai konektivitas global yang berkelanjutan

Kata kunci — Jalan Daendels, Tol Trans Jawa, Tol Laut, konektivitas.

PENDAHULUAN

Jalan merupakan infrastruktur penghubung antar berbagai wilayah, yang konstruksinya mulai terbangun secara tertata sejak beratus abad terdahulu. Di Pulau Jawa, konektivitas titik-titik penting di berbagai wilayah menjadi sangat penting berperan dalam aspek sosial, ekonomi, pertahanan, di samping aspek perkembangan infrastruktur. Jalan Pantura, yang menjadi cikal bakal 'Jalan Daendels' (Gambar 1) dan selanjutnya menjadi referensi utama pembangunan jalan Tol Trans Jawa, menjadi kajian yang sangat menarik untuk mewujudkan makna pembangunan berkelanjutan yang sesungguhnya.



Gambar 1. *De Grote Postweg* atau 'Jalan Pos' atau 'Jalan Daendels' di ruas dekat Bogor jalur Anyer-Panarukan ¹

¹ (https://i2.wp.com/www.kabarpemumpang.com/wp-content/uploads/2017/07/COLLECTIE_TROPENMUSEUM_Olieverfschildering_voors tellend_de_grote_postweg_bij_Buitenzorg_TMnr_1012-1.jpg?fit=800%2C525&ssl=1)

Tulisan ini mencoba menggali kembali riwayat ‘Jalan Daendels’ untuk menemukan benang merah dengan konektivitas titik-titik di wilayah Pulau Jawa, yang saat ini dihubungkan dengan jalan Tol Trans Jawa, dengan melakukan *tracing* atau napak tilas pada Jalan Daendels. Analisis sederhana secara deskriptif berdasarkan pustaka, data, dan opini beberapa ahli dan peneliti, akan membawa penulis pada kesimpulan di akhir tulisan.

MAKNA PENTINGNYA ‘JALAN’

Kebutuhan akan jalan telah muncul sejak hadirnya manusia di muka bumi. Manusia purba telah melakukan ‘*trace*’ dari gua tempat tinggalnya menuju ke tempat sumber air, perburuan, atau sungai, atau berbagai wilayah untuk keperluan hidupnya dan ‘*trace*’ tersebut atau dapat dikatakan sebagai ‘jalan’ itulah sebagai sarana yang dapat mengantarkannya kembali ke gua (Jacobson, 1940).

Seiring pertumbuhan populasi manusia, kehadiran ‘jalan’ makin berkembang (Ross, 1997). Jacobson (1940) mengkaji pertumbuhan ‘jalan’ (kuno) dan ‘jalan modern’ sejak masa peradaban Mesir Kuno (tahun 3000-4000 SM), Babilonia dan Asiria (3000-3800 SM), Cina (2582-2704 SM) dan juga ‘Jalan Sutra’-nya yang terkenal (abad ke-17 dan 18), India (3000 SM, 521-485 SM, 326 SM) dan Persia (4500 SM, 480 SM), Aegea, Yunani (3000 SM), hingga memasuki pra (897 SM) dan saat masa kejayaan Romawi (312 SM, 150 M), berlanjut ke perkembangan jalan di Eropa (abad ke-12 dan ke-13), juga di masa peradaban kuno benua Amerika (peradaban Maya, Inca, dan Indian; 2600-1500 SM), dan tumbuhnya jalan modern di USA (tahun 1600-an).

Ross (1997) menegaskan bahwa jalan-jalan di kerajaan Romawi dibangun setelah sebuah negara ditaklukkan dan dianeksasi. Hal yang jarang diketahui publik adalah bahwa jalan pada masa kejayaan Romawi dibangun bukan untuk tujuan militer, perang, atau penaklukan, melainkan semata-mata untuk keperluan administrasi (aneksasi). Di samping itu jalan-jalan yang dibangun di kerajaan Romawi mengutamakan arah atau ketepatan tujuan (*directness*) dibandingkan kelurusan jalan (*straightness*). Jalan-jalan saat itu cenderung bergelombang (*sinuous*) naik turun karena diarahkan ke tujuan lebih cepat dan dekat, tidak terlalu mendatangkan masalah karena dilewati pejalan kaki (jarang dilewati kereta atau pedati). Yang patut dicermati adalah bahwa bangsa Romawi telah mengkategorikan jalan menjadi 2 jenis peruntukan, yaitu jalan militer (*praetorian road*) dan jalan publik (*consular road*). Jalan klasik Romawi inilah yang menginspirasi jalan-jalan di Eropa pada abad ke-16-18, yang kemudian dibawa oleh Belanda saat membangun Jalan Daendels di Pulau Jawa (1808).

Aspek lain yang tak kalah pentingnya dari jalan adalah aspek budaya (Saidi, 2010). Saidi merumuskan jalan sebagai sebuah ruang sekaligus sebuah dunia yang memangku terbentuknya kebudayaan. Jalan berkembang seiring perubahan zaman. Dalam konteks yang lebih luas, jalan tidak hanya diartikan sebagai karya teknik sipil dan/atau arsitektur, namun dapat dimaksudkan sebagai karya desain kebudayaan, desain peradaban. Desain peradaban atas jalan raya sungguh-sungguh mewarnai pembangunan Jalan Daendels, di mana kepentingan kolonial Belanda, penguasa kerajaan-kerajaan di Pulau Jawa, dan masyarakat, beradu dan bersilang, memperebutkan kemenangan.

RIWAYAT DAN KONTROVERSI JALAN DAENDELS

Jalan Daendels (Gambar 3) sering disamakan dengan ‘Jalan Pantura’ (Gambar 4), namun kedua jalan tersebut sesungguhnya memiliki jalur yang berbeda. Jalan Daendels tidak selalu melewati jalur utara pulau Jawa (di sebagian wilayah Jawa Barat), tidak seperti Jalan Pantura yang konsisten melewati sisi sebelah utara Pulau Jawa.

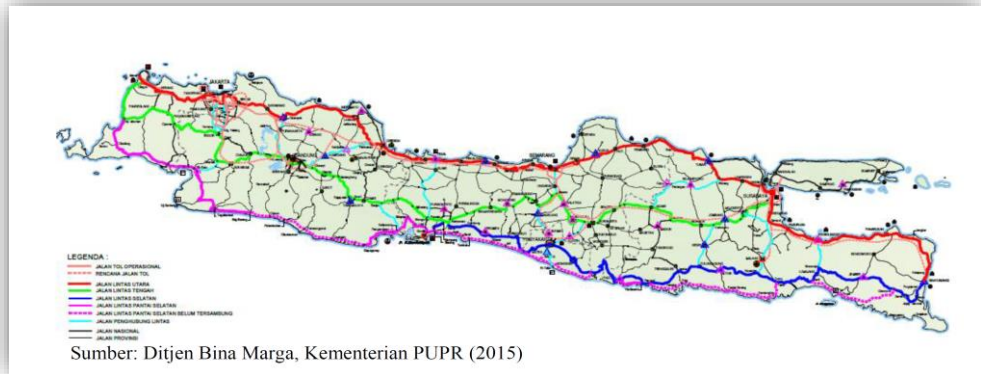


Gambar 3. Peta Jalan Pos (*De Grote Postweg*) yang dibangun Daendels pada tahun 1808³

Riwayat Jalan Daendels yang menarik dan menimbulkan perdebatan akan dibahas pada paragraf-paragraf selanjutnya. Sejarah perkembangan Kerajaan Mataram dan Jalan Pantura serta masa kolonial Belanda tidak bisa dilepaskan dari riwayat Jalan Daendels. Abad ke-17 menjadi penanda bagi kejayaan kerajaan Mataram dengan menyatukan wilayah pantai Utara Jawa, yang membentang dari Brebes, Pekalongan, Kendal, Semarang,

³ (Gambar Peta oleh Gunawan Kartapranata, 2009 - Karya sendiri, CC BY-SA 3.0; <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=7917646>; https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/f/f7/Java_Great_Post_Road.svg/1920px-Java_Great_Post_Road.svg.png)

Demak, Kudus, Jepara, Pati, dan Rembang (Hartatik, 2018a), yaitu pada masa pemerintahan Sultan Agung, dengan konsep 'pesisir'.



Gambar 4. Peta Jaringan Jalan Lintas Jawa ⁴ (Husaini & Junoasmono, 2017)

Dari konsep 'pesisir' tersebut (yang terdiri atas wilayah Pesisir Barat dan Pesisir Timur), kerajaan Mataram mengontrol daerah-daerah taklukannya, antara lain dengan mewajibkan kunjungan-kunjungan tertentu dari wilayah taklukan ke pusat kerajaan Mataram, sehingga dibutuhkan infrastruktur transportasi, yaitu jalan. Perlu dicatat bahwa sebelum dikuasai kerajaan Mataram, wilayah taklukan pesisir merupakan sumber ekonomi produktif yang berkembang ke arah luar (negeri) dan bukan ke pedalaman, sehingga menjadi nilai tambah dan keuntungan yang memang sudah diinginkan oleh kerajaan Mataram untuk dinikmati.

Seiring waktu, sepeninggalan Sultan Agung (dimulai sejak Amangkurat II), wilayah-wilayah taklukan Mataram mulai jatuh ke tangan VOC sebagai imbalan atas bantuan VOC menangani pemberontakan-pemberontakan yang terjadi (Hartatik, 2018a).

⁴ Jalan pantai utara ditandai warna merah, jalur tengah ditandai warna hijau muda, dan jalur pantai selatan ditandai warna ungu.

Pada tahun 1677, sehingga semua wilayah Pesisir Jawa berada di bawah kekuasaan VOC dan dinamakan Pantai Timur Laut Jawa (*Java's Northeast Coast*) yang membentang dari Losari sampai ke Surabaya dan sekitarnya. Sejak saat itu, dibangun Jalan Raya Pantai Utara di wilayah Pesisir Utara yang menjadi sarana transportasi darat utama di Jawa sampai hadirnya kereta api di akhir abad ke-19.

Pada tahun 1808-18011, dibangun '*Groote Postweg*' atau 'Jalan Raya Pos' oleh Herman Willem Daendels, sehingga dikenal juga sebagai 'Jalan Daendels', yang membentang dari Anyer sampai Panarukan (Hartatik, 2018a; Nas & Pratiwo, 2002). Jalan Daendels tidak sama dengan Jalan Pantura, lebih tepat dikatakan merevitalisasi, karena sebagian memanfaatkan jalan yang sudah ada, namun juga membangun beberapa ruas baru. Perbedaan Jalan Daendels dengan Jalan Pantura adalah sebagian ruasnya melalui jalur tengah Jawa Barat yang melalui Bogor, Bandung, Sumedang, Karangsamboeng menuju wilayah Pantai Utara Jawa di Cirebon (Gambar 2). Ruas jalan Cirebon sampai Surabaya kebanyakan memanfaatkan jalur pantai utara yang sudah ada dan telah dikembangkan sejak zaman Mataram hingga VOC.

Ada beberapa pendapat dari kajian beberapa artikel tentang maksud pembangunan Jalan Daendels di sepanjang Anyer sampai Panarukan. Hartatik (2018) menyampaikan alasan pembangunan Jalan Daendels untuk kepentingan ekonomi, khususnya transportasi hasil perkebunan (khususnya kopi) di wilayah Priangan, karena ingin membangun pelabuhan alternatif di Cirebon dan Tegal sehubungan pelabuhan Batavia telah dikuasai Inggris. Namun, pendapat lain (Marihandono, 2006, 2008; Nas & Pratiwo, 2002) menyatakan bahwa alasan utama pembangunan Jalan Daendels adalah untuk kepentingan militer. Alasan utama adalah kepentingan Daendels untuk mempertahankan Pulau Jawa dari okupansi Inggris, seperti yang diperintahkan oleh Raja Lodewijk Napoleon di Belanda dengan didukung audiensi Daendels dengan Kaisar Napoleon Bonaparte di Perancis (Nas & Pratiwo, 2002).

Saat pertama kali menginjakkan kaki di Jawa (1808) setelah menjadi Gubernur Jenderal, Daendels menjumpai keadaan medan yang sangat sulit untuk pertahanan pulau Jawa. Dengan ancaman Inggris yang siap ‘merampas’ seluruh koloni Belanda di sebelah Timur Tanjung Harapan, Daendels memiliki strategi untuk pertahanan Belanda di Jawa. Jalan Raya menjadi program utama Daendels untuk memperkuat pertahanan yang menghubungkan titik ujung Barat dan titik ujung Timur pulau Jawa serta membangun pangkalan armada laut di Teluk Meeuwen (Ujung Kulon) dan di Teluk Manari (Gresik) (Marihandono, 2008). Daendels menetapkan pembangunan jalan raya ini harus selesai dalam waktu satu tahun serta menetapkan fungsi jalan raya tersebut sebagai jalan pos yang menjadi infrastruktur pendukung komunikasi antara Batavia dan wilayah sekitarnya di seluruh pulau Jawa. Saat itu Daendels menjumpai bahwa telah terdapat jalan yang menghubungkan Banten dan Batavia sampai ke *Buitenzorg* (Bogor) dengan kondisi yang masih memungkinkan untuk digunakan, maka pembangunan Jalan Daendels dimulai dari *Buitenzorg* menuju Karangsambung di Cirebon.

Pembangunan Jalan Daendels direncanakan selama satu tahun, namun oleh karena Pemerintah Belanda mengalami kesulitan pendanaan, maka anggaran untuk pembangunan Jalan Daendels yang dipimpin Deandels menjadi sangat berkurang. Daendels mengurangi biaya operasional konstruksi jalan, termasuk upah pekerja, dengan mempekerjakan para penduduk pribumi secara ‘gratis’ (paksa). Dengan berkurangnya pendanaan dari Pemerintah Belanda, Daendels menggandeng para penguasa pribumi (para Bupati) di sepanjang rute jalan raya yang tengah dibangun untuk mengerahkan tenaga kerja pribumi dengan argumen bahwa Jalan Raya Pos tersebut akan membawa dan meningkatkan kesejahteraan rakyat (Marihandono, 2006). Para pekerja pribumi dipekerjakan oleh penguasa pribumi dengan sistem tenaga kerja wajib (*heerendiesten*) (Hartatik, 2018a). Alih-alih mendukung Daendels, rupanya para Bupati memanfaatkan para pekerja

pribumi untuk kepentingan pribadinya dan justru menyengsarakan rakyatnya sendiri.

Keadaan tersebut justru dimanfaatkan lawan politik Daendels, seperti Nederburg (Marihandono, 2006, 2008) dan Nicolaus Engelhard (Nas & Pratiwo, 2002), untuk mengkritisi bahkan melakukan pembunuhan karakter terhadap Daendels dan mempertajam serta melakukan *hiperbolism* atas kekejaman Daendels yang menyebabkan jatuhnya korban nyawa para pekerja pribumi dalam pembangunan Jalan Raya Pos tersebut. Tidak hanya mempengaruhi pandangan publik, lawan politik Daendels juga ‘mengadu’ kepada Raja Belanda atas tuduhan menjadi pengkhianat dan antek Perancis, kaki tangan Napoleon Bonaparte (Marihandono, 2008). Daendels menjawab para lawan politiknya dengan menyampaikan laporan pertanggungjawaban pada Raja Belanda dalam bukunya yang berjudul “*Staat der Nederlandsche Oostindische Bezittingen Onder het Bestuur van den Generaal Herman Willem Daendels in de Jaaren 1808–1811*” (diterbitkan di’s-Gravenhage tahun 1814). Atas laporan tersebut, ternyata Raja Belanda saat itu, Willem I, lebih mempercayai lawan politik Daendels sehingga memecatnya dan menggantikannya dengan Jan Willem Jansenn (Soetrama, 2010).

Beberapa kontroversi dan bahkan ‘mitos’ melingkupi riwayat Jalan Daendels. Selain hasil riset, beberapa cerita fiksi tentang Jalan Daendels menjadi favorit sebagian orang, antara lain “Pangeran Kornel” (Sastrahadiprawira, 2009) yang ditulis oleh R. Memed Sastrahadiprawira dalam bahasa Sunda dan dialihbahasakan ke bahasa Indonesia oleh Abdul Moeis, pertama kali diterbitkan oleh Balai Pustaka (1950) dan kembali diterbitkan oleh Kiblat Buku Utama (2009); “Jalan Raya Pos, Jalan Raya Daendels” (Ananta Toer, 2005) oleh Pramoedia Ananta Toer, dengan penerbit Lentera Dipantara; “Hakayat Mareskalek” (Zaini-Lajoubert, 2008) buah karya Badullah bin Muhammad Al-Misri (1987) yang kemudian dialihbahasakan ke dalam bahasa Indonesia oleh Monique Zaini Lajoubert dan diterbitkan oleh Angkasa dan EFEO (1987); serta “Cadas Pangeran” yang ditulis

oleh R. Moch. Achmad Wiriaatmadja (2003) (Marihandono, 2008).

Propaganda lawan politik banyak mempengaruhi para mantan pejabat Belanda yang pernah memerintah di Jawa dan penguasa pribumi, sehingga opini tentang kekejaman Daendels lebih dikenal daripada kebajikannya, yang juga mempengaruhi pendapat banyak sejarawan (Marihandono, 2008) dan penulis buku, khususnya beberapa buku di atas. Opini negatif tentang sosok Daendels dijumpai pada cerita fiksi “Pangeran Kornel”, “Jalan Raya Pos, Jalan Raya Daendels”, dan “Cadas Pangeran”, namun kisah “Hakayat Mareskalek” sebaliknya, memuji kepemimpinan Daendels.

Beberapa hal menjadi catatan atas pentingnya Jalan Daendels dan manfaat atas dibangunnya jalan tersebut. Pada awalnya, Jalan Daendels diperuntukkan bagi kepentingan pertahanan, kelancaran logistik (pos) Pemerintah Belanda, dan kontrol atas wilayah jajahan, maka pada masa selanjutnya, khususnya setelah kemerdekaan dan masa Orde Baru, fungsi dan manfaat jalan raya tersebut lebih diperuntukkan bagi pertumbuhan ekonomi dan industri, serta mobilitas barang dan manusia (Hartatik, 2018a, 2018b) Jalan Raya Pos, atau Jalan Daendels, ternyata sejak awal dibangun menjadi katalis atas perubahan feodalisme di Jawa (Nas & Pratiwo, 2002) yang mampu menumbuhkan pasar dan industri baru. Jalan Daendels telah menjadi urat nadi infrastruktur transportasi, khususnya hingga Jalan Pantura ‘baru’ dan jalan Tol Trans Jawa dibangun dan beroperasi.

TOL TRANS JAWA: MASA DEPAN KONEKTIVITAS

Riwayat Jalan Daendels yang merupakan pengembangan Jalan Pantura ‘lama’ masa Kerajaan Mataram, telah menjadi cikal bakal Jalan Pantura ‘kini’, menegaskan bahwa kebutuhan akan konektivitas antara titik-titik di Pulau Jawa adalah sangat penting. Bertumbuhnya kota serta kebutuhan akan sarana transportasi

jalan menyebabkan kebutuhan akan konektivitas tersebut sehingga dilakukan pembangunan Jalan Tol, khususnya di Pulau Jawa.

Jalan tol merupakan jalan umum yang merupakan bagian dari sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaannya diwajibkan untuk membayar tol (seperti yang didefinisikan oleh PP No. 15 Tahun 2005 Tentang Jalan). Pembangunan dan penyelenggaraan jalan tol ditujukan untuk meningkatkan efisiensi pelayanan jasa distribusi serta menunjang peningkatan pertumbuhan ekonomi terutama di wilayah yang sudah tinggi tingkat perkembangannya (Nurfitriani, 2011). Jalan tol dapat dikategorikan sebagai jalan tol yang layak dalam sisi pendanaan (diserahkan kepada pihak swasta untuk pembangunannya) dan jalan tol yang tidak layak dari sisi pendanaan (namun penting dan menjadi kebutuhan strategis nasional, sehingga didanai oleh Pemerintah).

Pada mulanya, jalan tol pertama di Indonesia yang dibangun (1973) adalah Jalan Tol Jagorawi (Jakarta-Bogor-Ciawi) sepanjang 59 km yang dibiaya Pemerintah, dalam hal ini kemudian dibentuk PT. Jasa Marga. Pada perkembangan selanjutnya, pembangunan jalan tol mulai diserahkan kepada pihak swasta karena keterbatasan pendanaan dari Pemerintah. Nurfitriani (2011) mencatat sejak tahun 1978-2010, telah dibangun jalan tol di Jawa, Sumatera, dan Sulawesi total sepanjang 757.7 km.

Tahun 1990, Pemerintah mulai memiliki visi untuk membangun jalan tol yang menghubungkan titik barat dan titik timur pulau Jawa, yang kemudian menjadi jalan Tol Trans Jawa (Sullings, 2019). Pada tahun 2010, direncanakan pembangunan jalan tol di Kalimantan dan Bali, serta penambahan ruas di Jawa, Sumatera, dan Sulawesi sepanjang total 44.526,91 km (Nurfitriani, 2011). Tol Trans Jawa mulai dibangun dan dilengkapi sejak tahun 2011 (yang diinisiasi sejak tahun 2000 dengan rencana pembangunan sebanyak 9 ruas jalan tol) (Sullings, 2019).

Jalan Tol Trans Jawa sepanjang 972 km adalah suatu jawaban atas kebutuhan akan konektivitas yang memerlukan infrastruktur transportasi yang mendukung pertumbuhan ekonomi dan lingkungan berkelanjutan (Husaini & Junoasmono, 2017). Secara komprehensif, jalan Tol Trans Jawa dibangun seiring dengan pembangunan Jalan Non Tol (Pantura, Tengah, maupun Pansela) seperti disajikan Gambar 4, dan juga jalan Tol Nasional lain.

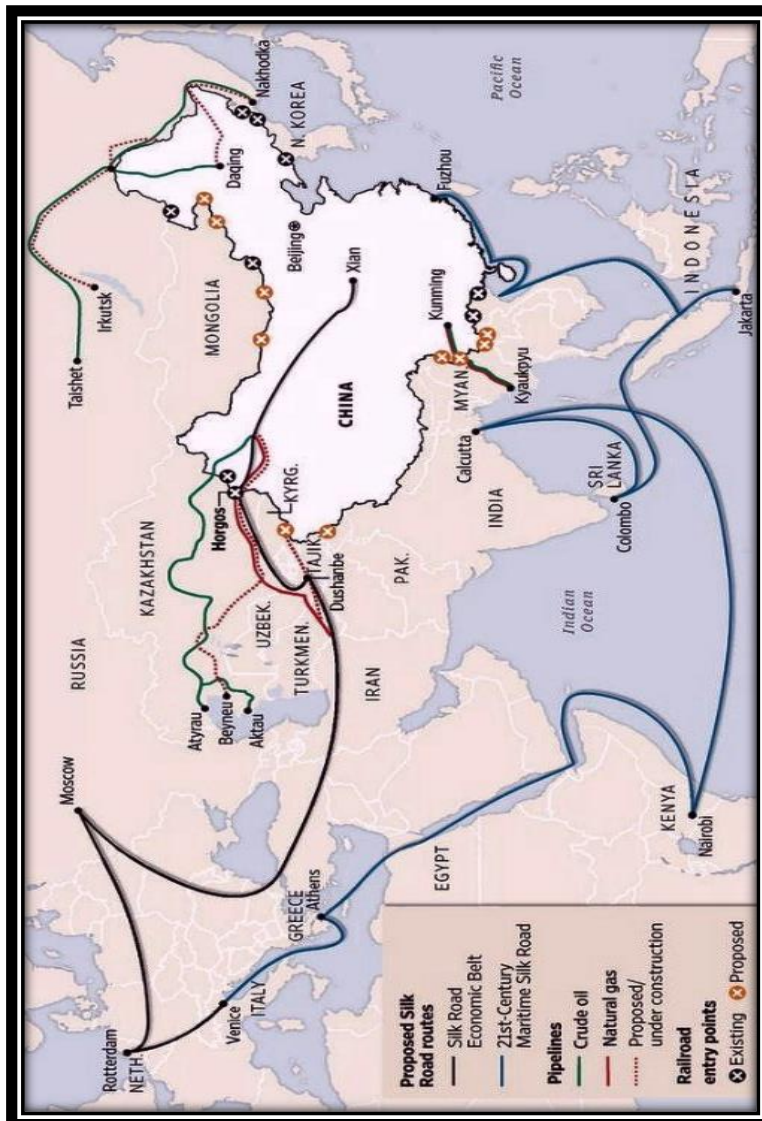
KONEKTIVITAS JAWA, KONEKTIVITAS GLOBAL

Posisi Indonesia yang strategis, di antara 2 benua dan di antara 2 samudera, telah melahirkan kejayaan Kerajaan Majapahit dan Sriwijaya di masa lalu. Jalur perdagangan dunia seperti disajikan Gambar 5 membuktikan bahwa Indonesia sungguh menjadi titik strategis dalam perputaran ekonomi dunia. Tantangan domestik perdagangan menjadi lebih luas dan signifikan menjadi tantangan global di bidang ekonomi yang memerlukan konektivitas sebagai sebuah solusi.

Wakil Menteri Kementerian Perdagangan pada tahun 2014 menyampaikan bahwa dalam persaingan perdagangan dunia, terdapat 2 rute pilihan, yaitu rute 'Jalan Sutera' yang melalui Selat Malaka, termasuk Riau, Dumai, Belawan, Aceh, dan Pontianak, serta rute 'Jalan Sutera' yang melalui Selat Sulawesi, melalui Bitung, Makasar, Balikpapan, Samarinda, dan ke Surabaya seperti disajikan Gambar 6 (Prihartono, 2015). Dengan demikian, tampaknya rute utama masih melalui Selat Malaka, sehingga transportasi dan logistik masih menjadi masalah global.

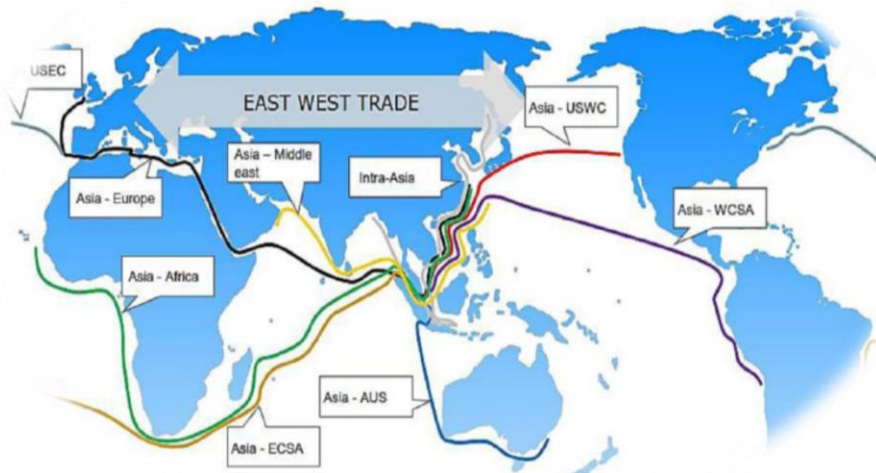
Indonesia menjawab tantangan global perdagangan dunia dengan langkah Presiden Joko Widodo yang mendeklarasikan "Poros Maritim Dunia" (*Global Maritime Nexus*) pada KTT Asia Timur (*East Asia Summit*) di Naypyidaw Myanmar, 13 November 2014. Pada KTT Asia Timur tersebut, Presiden Joko Widodo menegaskan pengembangan sektor kelautan akan menjadi fokus pembangunan Indonesia pada abad ke-21 dengan "Poros Maritim

Dunia” (PMD) yang terdiri atas lima pilar, yaitu: (1) budaya maritim, (2) ekonomi maritim, (3) konektivitas maritim, (4) diplomasi maritim, dan (5) keamanan maritim (Yakti & Susanto, 2017; Yani & Montratama, 2015). Lihat Gambar 5⁵



Gambar 5. Jalur Perdagangan

⁵ (<http://maritimnews.com/wp-content/uploads/2016/03/maritim-dunia.jpg>)



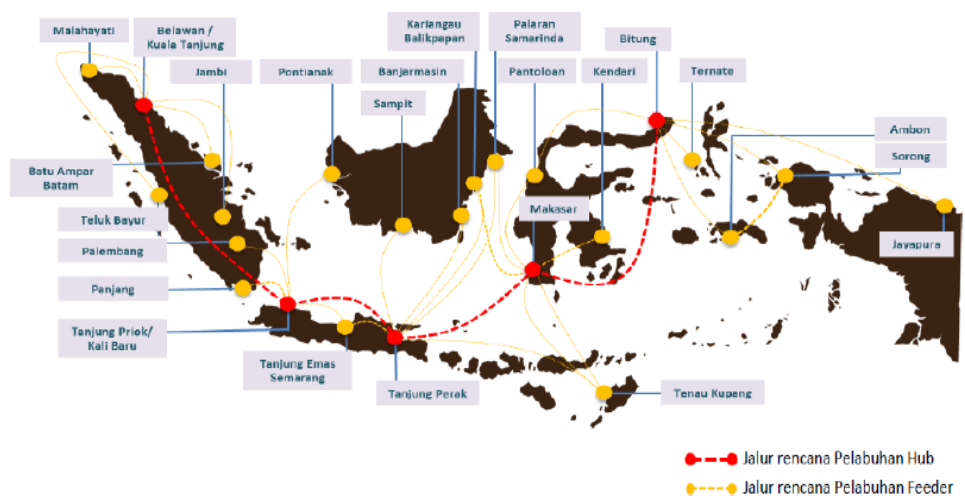
Gambar 6. Rute dalam Jalur Sutra dan Posisi Indonesia dalam Jalur Perdagangan Dunia ⁶

Secara lebih terarah, PMD dijabarkan sebagai “Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia 2045”, dan diimplementasikan dalam kebijakan ‘Tol Laut’ dalam RJPM 2015-2019 (Gambar 7), yaitu jalur bebas hambatan untuk distribusi logistic yang berupa konektivitas laut yang efektif berupa kapal yang melayari secara rutin dan terjadwal dari Barat ke Timur (Putra, 2019; Yakti & Susanto, 2017). Untuk mewujudkan ‘Tol Laut’, Pemerintah menetapkan 24 pelabuhan strategis (Gambar 8) yang terdiri 5 pelabuhan hub (2 hub internasional dan 3 hub nasional) dan 19 pelabuhan feeder (Putra, 2019). Usulan jalur utama Tol Laut dan pembangunan pelabuhan strategis pendukungnya disajikan Gambar 9.

⁶ <https://www.its.ac.id/seatrans/wp-content/uploads/sites/41/2018/08/Illustrasi-Global-Trade-Flow-and-Indonesia-Context.jpg>



Gambar 7. Tol Laut Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia dalam RPJM 2015-2019 ⁷



Sumber: Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2015-2019

Gambar 8. Peta Rencana Pembangunan Pelabuhan Strategis Nasional dalam RPJM 2015-2019 (Husaini & Junoasmono, 2017)

⁷ <https://maritim.go.id/konten/unggahannya/2016/05/tol-laut.jpg>

Pembangunan Tol Laut yang merupakan salah satu upaya mewujudkan konektivitas yang menumbuhkan laju ekonomi nasional memerlukan dukungan infrastruktur transportasi yang memadai untuk menjamin kelancaran distribusi barang, logistik, dan manusia guna meningkatkan pertumbuhan ekonomi. Jalan Tol Trans Jawa merupakan jawaban atas kebutuhan konektivitas untuk mewujudkan Tol Laut dan “Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia 2045”, di samping tujuan, manfaat, dan dampak lain (dampak positif maupun negatif) yang diperoleh.



Gambar 9. Peta Usulan jalur utama Tol Laut dan pembangunan pelabuhan strategis pendukungnya⁸

Gambar 10 memperlihatkan bahwa konektivitas yang diinginkan dari Tol Laut (Gambar 9) antara pelabuhan Tanjung Priok di Jakarta dan pelabuhan Tanjung Perak di Surabaya, serta pelabuhan Tanjung Mas di Semarang sebagai pelabuhan feeder (Gambar 7) dapat diwujudkan oleh jalan Tol Trans Jawa yang

⁸ Sumber: Bappenas, 2015; Putra, 2019

membentang dari Barat sampai ke Timur, dari Merak sampai ke Surabaya, dan kelak sampai ke Banyuwangi.



Gambar 10. Peta Jalan Tol Trans Jawa ⁹

KESIMPULAN

Tulisan ini sampai pada kesimpulan sebagai berikut:

1. Tol Trans Jawa yang dikembangkan dari Jalan Pantura dan Jalan Daendels, telah mengubah wajah kota-kota yang dilalui, yang bertransformasi sesuai pertumbuhan ekonomi, sosial, dan budaya. Bisa jadi, jalan tol ‘menumbuhkan’ kota-kota baru atau justru ‘mematikan’ kota-kota lama, jika hanya aspek pertumbuhan ekonomi yang menjadi pertimbangan, Jalan Tol Trans Jawa mestinya menjadi desain kebudayaan ‘baru’, di

⁹ Sumber: Kementerian PU; <https://cdn-image.bisnis.com/posts/2019/09/24/1151924/a-jalan-tol-trans-jawa.jpg>

mana konektivitas atas titik-titik di wilayah Pulau Jawa menjadi terkoneksi dan mendatangkan kemaslahatan.

2. Jalan Tol Trans Jawa merupakan jawaban atas kebutuhan konektivitas untuk mewujudkan Tol Laut dan “Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia 2045” untuk mewujudkan konektivitas yang meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional.
3. Jalan Daendels menjadi monumen hidup dan pelajaran berharga untuk mewujudkan konektivitas di Pulau Jawa, secara filosofis menjiwai keberadaan Tol Trans sebagai konektivitas global yang berkelanjutan.

DAFTAR PUSTAKA

- Ananta T. P. (2005). *Jalan raya pos jalan Daendels*. Jakarta : Lentera Dipantara.
- Hartatik, E. S. (2018a). *Dua Abad Jalan Raya Pantura - Sejak Era Kerajaan Mataram Islam hingga Orde Baru*. Nurmahera.
- Hartatik, E. S. (2018b). the Highway and Economy Development a Historical Study of The Development of Economical Knots At the North Coastal of Java (Pantura) in 1930s - 1980s. *Paramita - Historical Studies Journal*, 28(1), 80-91. <https://doi.org/10.15294/paramita.v28i1.13243>
- Husaini, H. W., & Junoasmono, T. (2017). Peran Infrastruktur Jalan Pantura Jawa dalam Rangka Mendukung Peningkatan Ekonomi Nasional. *Jurnal HPJI*, 3(1), 1-10.
- Jacobson, H. R. (1940). *A History of Roads From Ancient Times to The Motor Age*. Georgia School of Technology Atlanta, Georgia. Retrieved from https://smartech.gatech.edu/bitstream/handle/1853/36216/jacobson_herbert_r_194005_ms_95034.pdf

- Marihandono, D. (2006). Megaproyek Marsekal Guntur: Tanggapan atas Buku “Jalan Raya Pos, Jalan Daendels” Karya Pramoedya Ananta Toer. In *Prosiding Seminar Lisan V* (pp. 1–4). Asosiasi Tradisi Lisan dan Direktorat Jenderal Kebudayaan dan Pariwisata.
- Marihandono, D. (2008). Mendekonstruksi Mitos Pembangunan Jalan Raya Cadas Pangeran: Komparasi Sejarah dan Tradisi Lisan (pp. 1–23). Jakarta: Departemen Sejarah, Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya, Universitas Indonesia.
- Nas, P., & Pratiwo. (2002). Java and De Grootte Postweg, La Grande Route, the Great Mail Road, Jalan Raya Pos. *Bijdragen Tot de Taal, Land- En Volkenkunde / Journal of the Humanities and Social Sciences of Southeast Asia and Oceania*, 158.
- Nurfitriani, R. (2011). *Analisis Faktor-faktor yang Mempengaruhi Perkembangan Jalan Tol di Indonesia*. Institut Pertanian Bogor.
- Prihartono, B. (2015). *Pengembangan Tol Laut dalam RPJMN 2015-2019 dan Implementasi 2015*. Bdan Perencanaan Pembangunan Nasional. Retrieved from [https://www.bappenas.go.id/files/Pengembangan Tol Laut Dalam RPJMN 2015-2019 Dan Implementasi 2015.pdf](https://www.bappenas.go.id/files/Pengembangan_Tol_Laut_Dalam_RPJMN_2015-2019_Dan_Implementasi_2015.pdf).
- Putra, H. (2019). Kebijakan Pembangunan Tol Laut dan Potensi Dampaknya pada Potensi Tinggalan Kapal Asing Bersejarah yang Potensi Tinggalan Kapal Karam di Wilayah Perairan Indonesia. *Paradigma, Jurnal Kajian Budaya*, 9, 43. <https://doi.org/10.17510/paradigma.v9i1.263>
- Ross, G. (1997). The Story of the Raad. *Siviele Ingenoeurswese*, Februari, 28–29.
- Saidi, A. I. (2010). Jalan Raya Sebagai Desain Kebudayaan. *Jurnal Sositologi*, 9(19), 769–781.
- Sastrahadiprawira, R. M. (2009). *Pangeran Kornel*. Kiblat Buku Utama.

- Soetrama, B. (2010). The Last Ark Of Javanees : “Warisan Kontroversial Deandels dan Raffles.” Retrieved from <https://sandiasma.wordpress.com/2010/12/16/31/>
- Sullings, G. (2019). *Indonesia’s “Trans-Java Toll Road” Infrastructural Development Project (2011-2019) - Centre for Public Impact (CPI)*. Retrieved from <https://www.centreforpublicimpact.org/case-study/indonesias-trans-java-toll-road-infrastructural-development-project-2011-2019/>
- Yakti, P. D., & Susanto, J. (2017). Poros Maritim Dunia Sebagai Pendekatan Strategi Maritim Indonesia: Antara Perubahan Atau Kesenambungan Strategi? *Jurnal Global & Strategis*, 11(2), 108. <https://doi.org/10.20473/jgs.11.2.2017.108-125>
- Yani, Y. M., & Montratama, I. (2015). Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia: Suatu Tinjauan Geopolitik. *Jurnal Pertahanan & Bela Negara*, 5(2), 25-52. <https://doi.org/10.33172/jpbh.v5i2.356>
- Zaini-Lajoubert, M. (2008). *Karya lengkap Abdullah bin Muhammad al-Misri: Bayan al-asma’, Hikayat Mareskalek, ‘Arsy al-muluk, Cerita Siam, Hikayat tanah Bali*. École Française d’Extrême-Orient. Retrieved from <https://books.google.co.id/books?id=A072D2-8QNMC>

Kajian Kritis Ketidاكلancaran Jaringan Transportasi Akibat Operasi Jalan Tol

Emil Wahyudianto

Teknik Jalan dan Jembatan Ahli Muda, Dinas PU Bina Marga Provinsi Jawa Timur, Surabaya

emilwahyudianto@gmail.com

Abstrak – Jalan tol Trans Jawa menjadi tulang punggung utama kelancaran transportasi setelah hampir 30 tahun lamanya jaringan jalan di Pulau Jawa tidak bertambah signifikan. Jaringan tol tersebut menghubungkan simpul-simpul ekonomi dan diharapkan menjadi akselerator pertumbuhan serta pemerataan ekonomi. Namun demikian, beroperasinya jalan tol memantik permasalahan baru. Permasalahan tersebut menjadi pelik karena berlawanan dengan prinsip utama pembangunan jalan yaitu kelancaran, penurunan biaya operasional kendaraan, serta penurunan ongkos transportasi pengguna transportasi publik. Pada lokasi-lokasi tertentu (jaringan jalan sekitar simpang susun/*exit toll*) ketidاكلancaran jaringan transportasi lebih diakibatkan oleh perubahan pola pergerakan transportasi publik, terutama pada bus-bus antar kota. Perubahan pola pergerakan bus-bus antar kota tersebut mengubah jaringan transportasi yang lebih kecil (*feeder*). Pada lokasi kajian yaitu simpang susun Gempol serta simpang susun Pandaan (jaringan jalan tol Gempol-Pandaan) terdapat beberapa ruas jalan yang mengalami ketidاكلancaran jaringan transportasi. Perubahan pola pergerakan bus-bus antar kota mengakibatkan perpanjangan waktu tunggu penumpang hingga 100%, serta menaikkan ongkos transportasi sebesar 75-150 % dibanding sebelum jalan tol beroperasi. Konsep pembangunan infrastruktur jalan tol diusulkan untuk disempurnakan, dari

sekedar membangun infrastruktur fisik jalan, menjadi simpul infrastruktur yang mengakomodir pertukaran antar moda (*transport hub*) di dalam area simpang susun jalan tol itu sendiri.

Kata kunci – tol, ketidاكلancaran, *transport hub*, transportasi, simpang susun.

PENDAHULUAN

Dalam UU Jalan no 38 Tahun 2004 Pasal 1.18 disebutkan bahwa “Sistem jaringan jalan adalah satu kesatuan ruas jalan yang saling menghubungkan dan mengikat pusat-pusat pertumbuhan dengan wilayah yang berada dalam pengaruh pelayanannya dalam satu hubungan hierarkis”. Sedangkan dalam pembukaannya disebutkan bahwa “jalan sebagai bagian sistem transportasi nasional mempunyai peranan penting terutama dalam mendukung bidang ekonomi, sosial dan budaya serta lingkungan dan dikembangkan melalui pendekatan pengembangan wilayah agar tercapai keseimbangan dan pemerataan pembangunan antardaerah, membentuk dan memperkuat kesatuan nasional untuk memantapkan pertahanan dan keamanan nasional, serta membentuk struktur ruang dalam rangka mewujudkan sasaran pembangunan nasional”. Hirarki jalan yang dimaksud dalam deskripsi di atas merupakan satu kesatuan jaringan yang dimulai dari jalan tol, jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten/kota, hingga jalan lingkungan (jika dirinci sesuai status kewenangan penanganan).

Jalan tol sebagai salah satu tulang punggung transportasi didefinisikan sebagai jalan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaannya diwajibkan membayar tol. Penyelenggaraan dari jalan tol mengikuti 4 (empat) tujuan yaitu: a. memperlancar lalu lintas di daerah yang telah berkembang; b. meningkatkan hasil guna dan daya guna pelayanan distribusi barang dan jasa guna menunjang peningkatan pertumbuhan ekonomi; c. meringankan beban dana

Pemerintah melalui partisipasi pengguna jalan; dan d. meningkatkan pemerataan hasil pembangunan dan keadilan. Syarat-syarat dari jalan tol tersebut sebagaimana dijelaskan dalam pasal 44 UU Jalan no 38 tahun 2004 adalah: (1). Jalan tol sebagai bagian dari sistem jaringan jalan umum merupakan lintas alternatif; (2). Dalam keadaan tertentu, jalan tol dapat tidak merupakan lintas alternatif.

Tol Trans Jawa yang digagas sejak tahun 1984, yang sebagian besar tersambung pada tahun 2020 merupakan prestasi luar biasa dalam upaya penyediaan infrastruktur jalan baru dalam 30 tahun terakhir. Penyediaan infrastruktur jalan sebelum itu lebih banyak penambahan kapasitas melalui pelebaran jalan serta peningkatan kapasitas struktur jalan. Walhasil tersambungny tol Trans Jawa mampu memecah arus transportasi, terutama pada kondisi-kondisi puncak seperti lebaran dan tahun baru. Pilihan pengguna jalan malahan tidak lagi menjadikan jalan tol sebagai alternatif cadangan. Justru jalan tol dijadikan pilihan utama mengingat kualitas jalan nasional sering dianggap jauh dari layak.

Kelanjutan pembangunan jalan tol di Jawa Timur yang menghubungkan Surabaya-Malang serta Surabaya-Pasuruan menjadi sangat diharapkan mengingat transportasi antar kota tersebut berpuluh tahun terdampak bencana lumpur panas. Sejak beroperasi penuh, ruas jalan tol tersebut seketika menggantikan fungsi dari jalan-jalan nasional di sekitarnya. Moda transportasi utama baik untuk logistik maupun penumpang terdistribusi mengikuti hukum alam. Perubahan-perubahan tersebut memiliki dampak positif dan negatif.

Dampak negatif dari beroperasinya jalan tol adalah terganggunya jaringan transportasi yang selama ini terjalin. Ketidaklancaran jaringan transportasi pada lokasi-lokasi tertentu terjadi sebagai akibat perubahan sifat/perilaku moda transportasi umum eksisting, sehingga mengurangi aksesibilitas penumpang. Kajian yang dilakukan dalam makalah ini merupakan kajian perbandingan antara sebelum dan sesudah beroperasinya ruas tol

terhadap kelancaran jaringan transportasi khususnya pada simpul -Gempol-Pandaan-Malang, Kejapanan-Gempol-Pasuruan, dan Pasuruan-Gempol-Kejapanan-Mojokerto.

RUMUSAN MASALAH

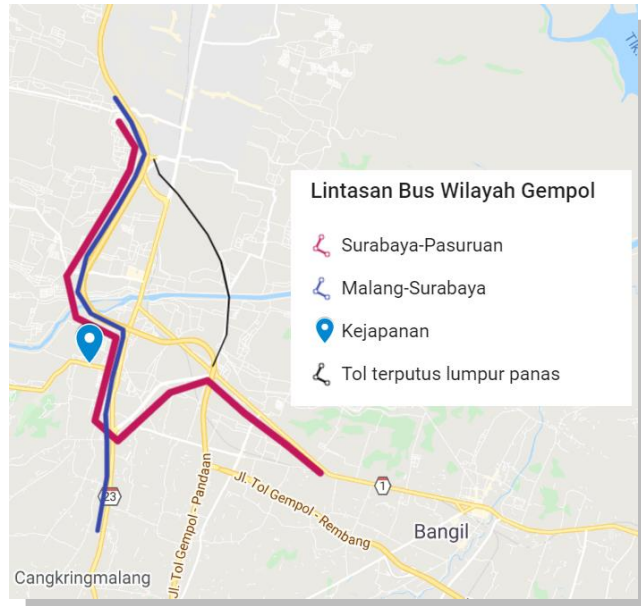
Jaringan transportasi penumpang umum dari dan menuju kota Surabaya pada koridor selatan menghubungkan kota di sisi selatan dan timur Jawa Timur (kawasan tapal kuda). Karakteristik dari transportasi antar kota tersebut adalah melintas di sepanjang jalan tol yang kemudian melewati jalan-jalan nasional setelah jalan tol berakhir. Ketika ruas tol Porong-Gempol lama terputus akibat bencana lumpur panas, arus utama transportasi adalah melewati jalan raya Porong. Namun ketika jalur pengganti Raya Porong (Jl. Arteri Porong baru) beroperasi, jalur transportasi utama beralih melewati Jl. Arteri baru tersebut. Hal tersebut diambil melalui pertimbangan keamanan dan keselamatan pengguna jalan akibat adanya *subsidence* dan rawan banjir pada jalan raya Porong lama. Kajian dalam makalah ini mengambil perbandingan antara kondisi sebelum dan sesudah tol tersambung.

TINJAUAN PUSTAKA

Karakteristik pergerakan transportasi umum menuju koridor selatan terbagi menjadi 2 (dua) tujuan besar, yaitu tujuan Malang, dan tujuan ke timur Jawa Timur (Pasuruan, Probolinggo, Lumajang, Bondowoso, Banyuwangi). Pada lalu lintas tujuan Malang, Waktu tempuh rata-rata sebelum tol beroperasi adalah 1 jam 30 menit. Rute tersebut dilayani 17 perusahaan bus dengan jumlah pemberangkatan 347 bus perharinya, sehingga pemberangkatan bus dilakukan hampir tiap 2 menit. Persaingan yang ketat tersebut membuat antrean di Terminal Purabaya (Surabaya) berderet sampai 5 (lima) kendaraan sehingga pengguna

dapat memilih bus yang disukai (Arif dkk., 2013). Dengan asumsi distribusi bus Patas sekitar 39 untuk kedatangan dan 76 bus patas untuk keberangkatan maka distribusi bus ekonomi AKDP tujuan Malang-Surabaya berkisar di angka 259 bus setiap hari (Dishub Kota Malang, 2014, dalam Utomo, 2015). Untuk keberangkatan bus menuju timur Jawa Timur, estimasi maksimum adalah 181 bus (Republika, 2018).

Salah satu karakteristik utama Operasional Angkutan Umum yang menjadi pertimbangan adalah faktor muat (load factor). Varian, K.dkk (2013) dalam penelitiannya menggambarkan bahwa faktor muat rata-rata pada kondisi hari normal pagi hari untuk angkutan ekonomi non patas adalah sebesar 0.79, sedangkan sore hari sebesar 0.62. Pada kondisi akhir pekan, Varian, K., dkk. (2013) juga menggambarkan bahwa faktor muat rata-rata pada pagi hari untuk angkutan ekonomi non patas sebesar 0,81 pada pagi hari dan 0.68 pada sore hari.



Gambar 1. Lintasan Bus sebelum beroperasinya tol Kejaman (diolah dari [google.maps.com](https://www.google.com/maps))

METODOLOGI

Metodologi yang digunakan dalam kajian ini adalah membandingkan pola pergerakan antara sebelum dan sesudah beroperasinya jalan tol. Pola perubahan tersebut dianalisis dampaknya terhadap aksesibilitas penumpang pada pembagian segmen jalan tertentu.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kondisi perubahan pola pergerakan transportasi bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) setelah beroperasinya ruas jalan tol Kejapanan-Gempol-Pandaan-Malang dan Gempol-Pasuruan adalah sebagai berikut:

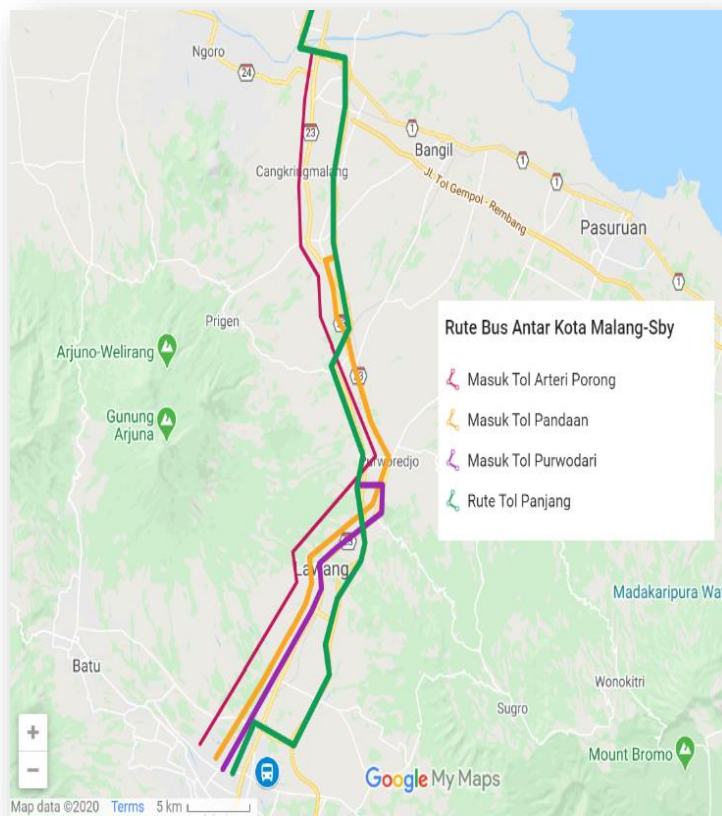
A. Bus Malang-Surabaya

Sejak ruas tol tersambung hingga pintu tol Singosari (Malang), karakteristik angkutan bus ekonomi trayek Malang-Surabaya dan sebaliknya berubah signifikan. Terdapat 4 (empat) macam jenis bus yang melintas yaitu: a. bus yang mengambil jalur masuk tol Singosari- keluar tol Waru Surabaya (rute tol panjang); b. bus dengan rute jalan nasional non tol - masuk tol Purwodadi-keluar tol Waru Surabaya; c. bus dengan rute jalan nasional non tol - masuk tol Pandaan-keluar tol Waru Surabaya; dan d. bus dengan rute jalan nasional non tol - masuk tol porong - keluar tol Waru Surabaya. Distribusi pergerakan bus tersebut adalah sebagaimana Gambar 2.

Distribusi terhadap pembagian masing-masing jalur tersebut menurut sumber wawancara mendekati masing-masing 25% atau terbagi merata. Dampak dari perubahan pola pergerakan otomatis mengurangi aksesibilitas segmen ruas jalan sebagai akibat berkurangnya jumlah armada bus yang melintas. Pola pembagian alami yang terjadi tanpa adanya campur tangan regulator pada

akhirnya menimbulkan permasalahan tersendiri. Waktu tunggu para penumpang menjadi lebih lama, serta pada jam-jam sibuk penumpang menjadi menumpuk karena suplai armada bus yang minim.

Dari hasil kajian diperoleh data bahwa 53% panjang ruas jalan (antara Purwodadi-Porong) mengalami pengurangan aksesibilitas terhadap angkutan bus hingga 50%. Dengan berkurangnya aksesibilitas 50%, waktu tunggu bus meningkat menjadi 100%.



Gambar 2. Lintasan Bus Malang-Surabaya setelah beroperasinya tol Kejawanan, Gempol Pandaan, dan Pandaan Malang (diolah dari *google.maps.com*)

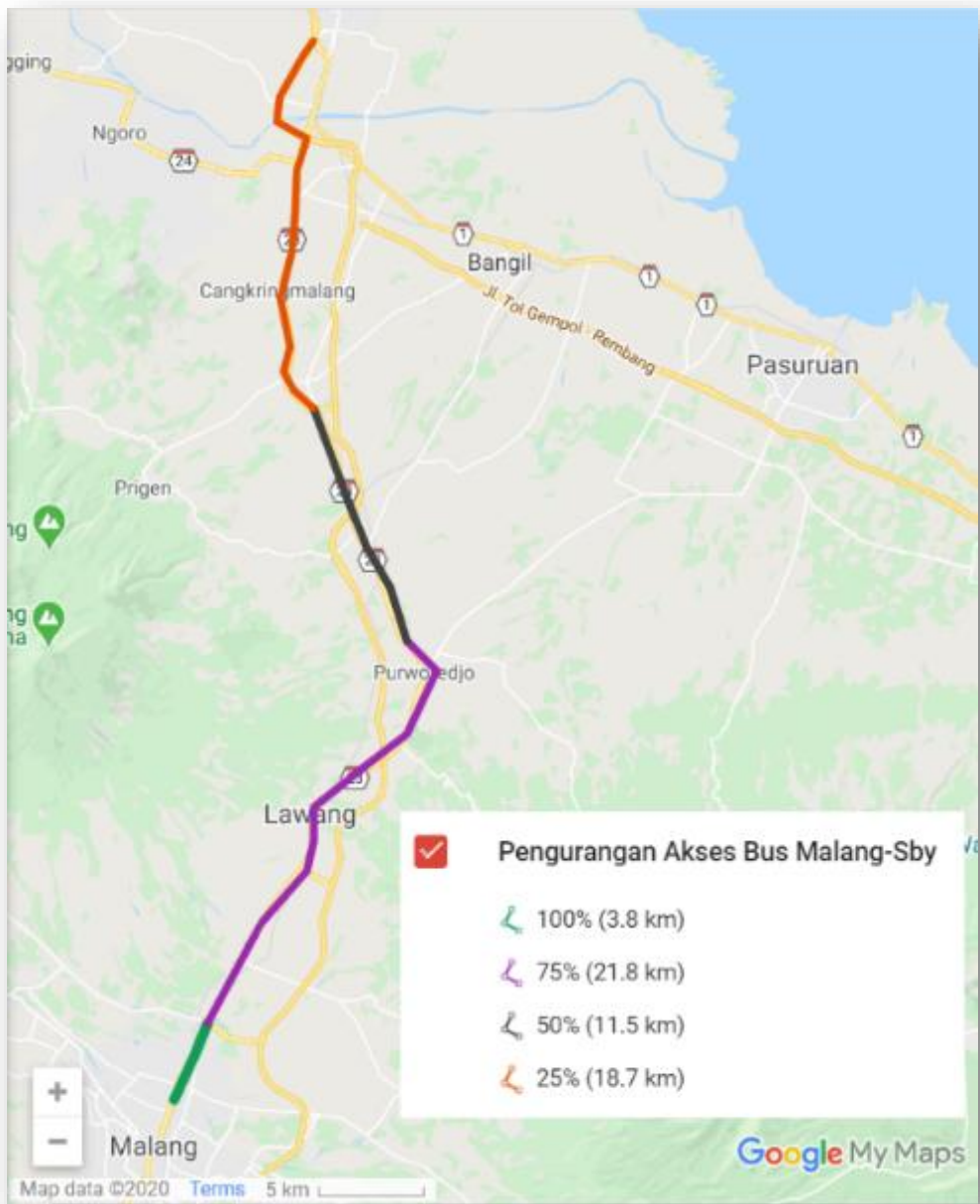
Tabel 1. Aksesibilitas penumpang terhadap transportasi bus pasca operasi tol Gempol-Pandaan-Malang, Jurusan Malang-Surabaya

Segmen Jalan Nasional Non-Tol	Aksesibilitas Bus	Panjang (km)	%
Terminal Arjosari- Pintu Tol Singosari	100%	3.8	6.81
Pintu Tol Singosari-Pintu Tol Purwodadi	75%	21.8	39.07
Pintu Tol Purwodadi-Pintu Tol Pandaan	50%	11.5	20.61
Pintu Tol Pandaan-Pintu Tol Arteri Porong	25%	18.7	33.51
Total		55.8	100

B. Bus Pasuruan-Surabaya

Pada bus ekonomi trayek Surabaya-Pasuruan, pola perubahan lintasan tidak jauh berubah meskipun saat ini ruas tol telah tersambung hingga Probolinggo Timur. Hal ini kemungkinan besar dipengaruhi oleh banyaknya kawasan industri yang tersebar di Pasuruan bagian timur dan Pasuruan bagian barat. Para pekerja di kawasan tersebut menjadi pelanggan tetap yang berkontribusi besar terhadap pendapatan bus.

Pola lintasan/pergerakan bus antara sebelum dan sesudah beroperasinya tol Kejapanan-Gempol adalah sebagaimana Gambar 3. Terdapat sekitar 10% bus yang tidak lagi menggunakan jalur tersebut dan memilih tol panjang melewati Tol Pasuruan.

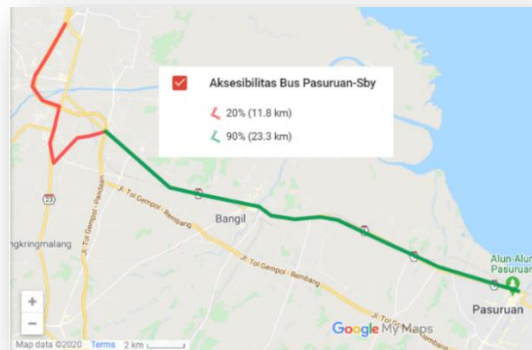


Gambar 3. Prosentase aksesibilitas bus Malang-Surabaya pasca operasi tol Kejawanan-Gempol-Pandaan-Malang (diolah dari [google.maps.com](https://www.google.com/maps))

Distribusi aksesibilitas ruas jalan antara Pasuruan-Gempol pasca beroperasinya ruas tol adalah sebagaimana Gambar 4.



Gambar 4. Lintasan Bus Pasuruan-Surabaya setelah beroperasinya tol Kejaman-Gempol (diolah dari *google.maps.com*)



Gambar 5. Prosentase aksesibilitas bus Pasuruan-Surabaya pasca ruas Kejaman-Gempol beroperasi. (diolah dari *google.maps.com*)

Tabel 2. Aksesibilitas penumpang terhadap transportasi bus pasca operasi tol Gempol-Pasuruan, Jurusan Pasuruan-Surabaya

Segmen Jalan Nasional Non-Tol	Aksesibilitas Bus	Panjang (km)	%
Pasuruan-Gempol	90%	23.3	66.38
Gempol-Kejapanan-Arteri Porong	20%	11.8	33.62
Total		35.1	100

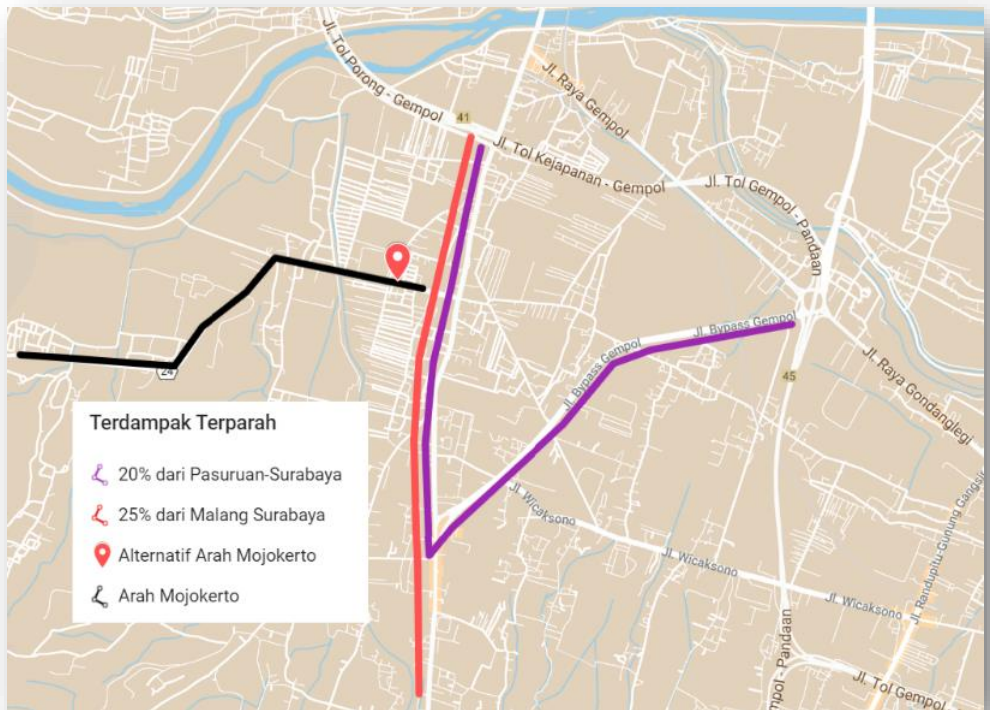
C. Perubahan lain

Perubahan pola pergerakan transportasi bus lainnya terjadi pada akhir pekan atau menjelang hari libur. Sopir dan kondektur bus akan langsung melakukan seleksi penumpang ketika bus masih berada di dalam areal terminal. Kondektur mengutamakan penumpang yang memiliki tujuan jarak jauh dibandingkan dengan penumpang jarak dekat. Aksesibilitas yang sebelumnya jauh berkurang akibat perubahan pola pergerakan bus di saat normal menjadi lebih parah lagi. Oleh karena itu terjadi penumpukan penumpang yang berlipat-lipat untuk tujuan tertentu sehingga waktu tunggu menjadi naik berlipat-lipat. Untuk mengantisipasi hal tersebut para penumpang melakukan kongsi untuk menyewa angkutan daring. Namun demikian hal tersebut berakibat kepada naiknya ongkos biaya transportasi.

D. Segmen jalan dengan aksesibilitas transportasi paling terdampak

Lokasi dengan aksesibilitas transportasi umum yang paling terdampak adalah wilayah Kejapanan yang menjadi penghubung alternatif dari dan menuju kota Mojokerto. Dari ketersediaan transportasi jurusan Malang-Surabaya hanya menyisa 25%,

sedangkan dari transportasi jurusan Pasuruan-Surabaya hanya menyisa 20%. Sisa rata-rata akses terhadap bus di lokasi tersebut dari Surabaya menyisa 22.5% sebagai akibat perubahan pola pergerakan bus pasca beroperasinya jalan tol.



Gambar 6. Aksesibilitas transportasi bus Wilayah Kejapanan pasca operasi jalan tol.
(diolah dari *google.maps.com*)

E. Fluktuasi Penumpang Surabaya-Malang

Gambaran fluktuasi penumpang untuk masing-masing tujuan pada trayek bus ekonomi jurusan Malang-Surabaya dan sebaliknya adalah sebagaimana Tabel 3 dan Tabel 4.

Tabel 3. Fluktuasi penumpang bus ekonomi pada masing-masing lokasi pemberhentian pada waktu akhir pekan (diolah dari sumber: Varian, K. dkk (2013)).

Fluktuasi Perubahan Penumpang/Pnp.	Jumlah Penumpang			
	Sabtu Pagi		Sabtu Sore	
	Pnp.	Fluktuasi	Pnp.	Fluktuasi
Surabaya, Terminal Purabaya	45		42	
Sidoarjo	46	1	43	1
Gempol	44	2	45	2
Terminal Pandaan	44	0	45	0
Pandaan	47	3	45	0
Sukorejo	52	5	46	1
Purwosari	52	0	47	1
Purwodadi	56	4	47	0
Lawang	55	1	49	2
Singosari	53	2	47	2
Malang, Terminal Arjosari	53		45	
Malang, Terminal Arjosari	45		34	
Singosari	46	1	35	1
Lawang	47	1	37	2
Purwodadi	52	5	38	1
Purwosari	52	0	38	0
Sukorejo	51	1	39	1
Pandaan	50	1	36	3
Terminal Pandaan	47	3	38	2

Gempol	48	1	37	1
Sidoarjo	46	2	34	3
Surabaya, Terminal Purabaya	46	0	34	0
Jumlah Fluktuasi =		33		23

Dari data pada Tabel 3 dan Tabel 4 fluktuasi rata-rata penumpang pada waktu pagi adalah 36 penumpang untuk pulang dan pergi. Sedangkan sore hari berada di angka 24 penumpang. Jika waktu tunggu bis Malang-Surabaya pada angka 3-5 menit, maka dalam 1 jam minimal terdapat fluktuasi penumpang sebesar 432 di pagi hari dan 288 di sore hari. Distribusi dari penumpang tersebut adalah keseluruhan pada segmen jalan dalam satu jam.

Tabel 4. Fluktuasi penumpang bus ekonomi pada masing-masing lokasi pemberhentian pada hari kerja/biasa (diolah dari sumber: Varian, K. dkk (2013)).

Fluktuasi Perubahan Penumpang/Pnp.	Jumlah Penumpang			
	Rabu Pagi		Rabu Sore	
	Pnp	Fluktuasi	Pnp	Fluktuasi
Surabaya, Terminal Purabaya	52		37	
Sidoarjo	46	6	41	4
Gempol	43	3	41	0
Terminal Pandaan	43	0	41	0
Pandaan	47	4	42	1
Sukorejo	53	6	43	1
Purwosari	53	0	43	0
Purwodadi	55	2	45	2

Lawang	54	1	43	2
Singosari	52	2	41	2
Malang, Terminal Arjosari	52		41	
Malang, Terminal Arjosari	42		30	
Singosari	43	1	31	1
Lawang	44	1	33	2
Purwodadi	47	3	34	1
Purwosari	49	2	34	0
Sukorejo	48	1	35	1
Pandaan	47	1	34	1
Terminal Pandaan	44	3	32	2
Gempol	45	1	33	1
Sidoarjo	43	2	30	3
Surabaya, Terminal Purabaya	43	0	30	0
Jumlah Fluktuasi =		39		24

F. Kelemahan Regulasi

Regulasi yang mengatur mengenai integrasi jaringan transportasi cukup lemah untuk diaplikasikan. Undang-undang Jalan no 38 tahun 2004 lebih banyak mengatur infrastruktur fisik, sifat-sifatnya, serta pengaturan kewenangan, sementara UU no 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan lebih banyak mengatur mengenai pengangkutan dan lalu lintas secara umum. Tidak terdapat klausul sedikitpun yang mengatur mengenai sistem jaringan transportasi yang melibatkan keberadaan jalan tol, atau dalam hal ini jalan tol dianggap sebagai infrastruktur jalan yang berdiri sendiri tanpa adanya keterlibatan transportasi public di dalamnya.

Kalau menilik lebih jauh terhadap aturan turunan undang-undang di atas yaitu PP no 15 tahun 2005 yang merupakan aturan turunan dari UU no 38 tahun 2004, PP no 15 tahun 2005 tersebut sangat detail mengatur ketentuan fisik dan standar minimal pelayanan jalan tol, termasuk rencana umum pengembangan jaringan jalan tol, BPJT, pengadaan, pembangunan, pemeliharaan, pengawasan, dan lain-lain. Tidak ada regulasi yang jelas terkait aturan integrasi jaringan jalan tol dengan jalan eksisting (arteri dan kolektor di sekitar jalan tol). Demikian halnya dengan PP no 44 tahun 2009 tentang perubahan atas PP no 15 tahun 2005 tentang jalan tol hanya menambahkan klausul peruntukan pengguna jalan Tol. Terdapat penambahan kriteria kendaraan yang dapat melewati jalan tol selama diberikan akses/jalur khusus. PP no 43 tahun 2013 yang merupakan perubahan kedua atas PP no 15 tahun 2005 tentang jalan tol hanya menambah klausul tentang perusahaan, kelayakan dalam pemilihan ruas, pemilihan badan usaha. Dan pada PP no 30 tahun 2017 tentang perubahan ketiga atas PP no 15 tahun 2005 tentang jalan tol hanya menambah klausul yang lebih banyak mengatur tentang perusahaan, pendanaan, penentuan tarif, serta konsesi tol. Regulasi-regulasi tersebut di atas menempatkan seolah-olah jalan tol berdiri sendiri dan tidak memiliki sangkut paut terhadap perubahan pola jaringan transportasi publik, padahal kenyataan di lapangan, operasional jalan tol sangat mengubah keberadaan dan aksesibilitas transportasi publik.

Keberadaan angkutan transportasi penyangga (*feeder*) saat ini mengalami kemunduran. Kebanyakan operator dari angkutan transportasi tersebut merupakan operator perseorangan. Umumnya pelayanan dari angkutan tersebut menggunakan armada tua, bersifat tradisional, buruk, dan memiliki waktu tunggu penumpang lama. Operator-operator tersebut tidak mampu mengembangkan jaringan lebih jauh, serta bersifat satu arah tanpa integrasi dengan angkutan lebih tinggi di atasnya.

Dengan adanya perubahan pola pergerakan/lintasan transportasi pada bus AKDP pada trayek Malang-Surabaya, angkutan penyangga tersebut melakukan penyesuaian. Beberapa limpahan penumpang berhasil diambil alih oleh angkutan penyangga tersebut. Namun demikian penyesuaian tersebut membuat beban biaya transportasi penumpang menjadi lebih besar karena lebih mahal biaya transportasi menggunakan angkutan penyangga antara 75-150%.

KESIMPULAN

Beroperasinya jalan tol memiliki dampak positif dan negatif dari sisi aksesibilitas transportasi. Terganggunya aksesibilitas pada segmen ruas jalan tertentu mengakibatkan meningkatnya waktu tunggu hingga 100% dan kenaikan biaya transportasi antara 75-150%. Tidak tersedianya regulasi yang jelas dalam menata integrasi jaringan transportasi antara jalan tol dan jalan-jalan nasional di sekitarnya membuat perubahan itu berjalan tanpa perhitungan yang jelas, serta berpotensi mengganggu pergerakan penumpang. Keberadaan angkutan penyangga yang semakin lama semakin buruk pelayanannya menuntut campur tangan pemerintah dalam menyediakan transportasi publik yang terintegrasi.

USULAN DAN SARAN

Jalan tol merupakan jalan yang melintasi kawasan-kawasan penting yang diproyeksikan menjadi tempat pertumbuhan ekonomi baru. Keterbatasan lokasi simpang-susun/ *exit toll* membuat lokasi-lokasi yang tidak terdapat simpang susun menjadi terisolir. Dibutuhkan konsep yang menggabungkan infrastruktur tol tidak hanya dinikmati oleh pemilik kendaraan pribadi. Konsep tersebut wajib menggabungkan sifat fisik infrastruktur jalan beserta jaringan transportasi terintegrasi di dalamnya. Konsep

yang bisa dicontoh adalah kombinasi konsep KRL beserta stasiunnya yang dalam hal ini dapat dianggap simpang susun, serta konsep pemberhentian bus TransJakarta bersama *shelternya*.

Untuk mengadopsi sistem stasiun KRL yang dewasa ini menyediakan tempat parkir dan fasilitas umum lainnya, kawasan simpang susun dapat dikembangkan fasilitasnya serupa terminal modern guna mendukung pengembangan wilayah sekitar. Tentunya dibutuhkan aturan yang jelas dan praktis dalam mengatur pergerakan lalu lintas agar terminal tersebut efektif dan menguntungkan semua pihak. Selanjutnya dalam mengadopsi TransJakarta dan shelter pemberhentian, di sepanjang tol Trans Jawa disediakan pemberhentian yang memungkinkan untuk menaikturunkan penumpang pada lokasi tertentu, tentunya dengan pengaturan yang praktis dan efisien.

UCAPAN TERIMA KASIH

Terima kasih disampaikan kepada Dinas PU Bina Marga Jawa Timur yang telah memberikan waktu dan ijin guna melaksanakan pengumpulan data dan melakukan kajian.

DAFTAR PUSTAKA

- Arif, R. dkk. (2013), karakteristik Penumpang Dalam Memilih Bus Reguler (Studi Kasus Pada Bus AKDP Trayek Surabaya – Malang), Jurnal Civitas Akademik, Januari 2013, Sipil.studentjournal.ub.a.c.id.
- Magno, Ximenes C., Wicaksono, Ahmad., Djakfar, Ludfi., (2018), The Characteristics And Necessities Of Public Transportation Parking In Arjosari Bus Station Malang, Indonesia , Eurasia: Economics & Business, 9(15), September 2018, DOI <https://doi.org/10.18551/econeurasia.2018-09>

- Utomo, F. (2015). "Kajian Potensi Perpindahan Penumpang Dari Bus PATAS ke Kereta Api Eksekutif Bima (Rute Malang-Surabaya) Dengan Metode Stated preference" .Sipil.studentjournal.ub.a c.id. 1 (1).
- Varian, K. dkk. (2013), Evaluasi Kinerja Angkutan Umum (Bis) Patas dan Ekonomi Jurusan Surabaya - Malang, JURNAL TEKNIK POMITS Vol. 1, No. 1, (2013) 1-6, Teknik Sipil, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS), Jl. Arief Rahman Hakim, Surabaya 60111, E-mail: hera@ce.its.ac.id,
- <https://surabaya.tribunnews.com/2020/05/14/di-terminal-arjosari-kota-malang-tersisa-lima-bus-yang-masih-beroperasi>, diakses 28 Mei 2020.

Dampak Pembangunan Jalan Tol Trans Jawa terhadap Penyusutan Lahan Pertanian dan Solusinya

Priyono

Fakultas Pertanian
Universitas Slamet Riyadi, Surakarta
ir.priyono@gmail.com

Abstrak – Untuk memodernisasi suatu daerah di Indonesia, Pemerintah RI sejak Orde Baru hingga sekarang semakin signifikan telah mengambil kebijakan salah satunya pembangunan Jalan Tol di Pulau Jawa. Namun dampak yang terjadi adalah pertumbuhan industrialisasi, pembangunan perumahan, pusat-pusat bisnis disamping adanya perkembangan ilmu pengetahuan teknologi dan seni (IPTEKS) serta peradaban manusia, yang kesemuanya membutuhkan adanya sarana dan prasarana yang diambil dari lahan yang sebagian besar lahan golongan pertanian. Penyusutan lahan pertanian per tahun lebih 50.000 ha, uraiannya untuk badan jalan tol dan jalan lainnya, perumahan, industri, pasar, bandar udara, alih fungsi lahan (termasuk konversi lahan). Jadi adanya pembangunan jalan tol dapat berdampak positif dan negatif, namun khususnya terhadap lahan pertanian lebih banyak negatif (walaupun ada dampak wabah Covid 19), yakni terutama yang berkait dengan alih fungsi lahan yang akan berlanjut terus jika tanpa adanya pengendalian (*solusi*) yang serius akibat perkembangan jumlah penduduk, IPTEKS, peradaban manusia serta adanya ancaman datangnya bencana alam setiap saat timbul..

Kata kunci – dampak pembangunan, jalan tol, penyusutan lahan pertanian.

PENDAHULUAN

Sektor pertanian merupakan salah satu sektor yang mempunyai peran sangat penting dan strategis di Indonesia khususnya dalam peningkatan pertumbuhan ekonomi suatu daerah. Pertiwi dan Saleh (2010) memaparkan bahwa pembangunan pertanian di Indonesia tidak semata-mata hanya dilakukan untuk meningkatkan produktivitas hasil pertanian, namun juga diarahkan untuk meningkatkan kesejahteraan petani dan keluarganya.

Namun dengan Dampak Krisis Ekonomi di Indonesia tahun 1997 - 2000 telah memaksa perwujudan adanya desentralisasi daerah yang disahkan lewat undang undang otonomi daerah (otda) yang terbit 2 kali, yakni UU No.22 tahun 1999 dan UU No.32 tahun 2004 (Kompas.com, 2020). Terus dilanjutkan PP, Perpres, Kepres salah satunya berkaitan Pembangunan Jalan Tol P Jawa. Berkat adanya UU otda justru kebanyakan diinterpretasikan dalam arti sempit oleh para pejabat di daerah (memunculkan raja kecil di daerah) dengan telah membuat peraturan sendiri tanpa memperhatikan daerah sekitarnya (termasuk kebijakan alih fungsi lahan). Di sisi lain Priyono, (2011) menyatakan, bahwa seharusnya kebijakan alih fungsi (termasuk konversi) lahan pertanian yang dibuat suatu Negara pada umumnya (termasuk Indonesia) dimaksudkan terutama untuk mengatur ketersediaan lahan pertanian agar tidak cepat menyempit bahkan tetap stabil, tidak mudah rusak (berfungsi baik) akibat tindakan para penghuninya, karena pada hakekatnya kegiatan alih fungsi lahan pertanian sudah terjadi sejak adanya manusia di dunia (memiliki banyak keinginan) untuk mempertahankan kehidupannya. Namun akhirnya dengan perkembangan IPTEKS, demografi, peradaban manusia, maka pengertian alih fungsi lahan pertanian membias (keluar dari khitahnya tersebut di atas). Sehingga pengertian tersebut tidak hanya menyangkut suatu tindakan untuk mengoptimalkan (meningkatkan fungsi dan mengefektifkan) lahan pertanian menjadi lahan sejenis dan atau merubah / mengganti fungsi lahan pertanian menjadi lahan jenis lain (lahan

non pertanian seperti pembangunan jalan raya/tol, perumahan, pasar, industri dll), bahkan secara langsung/tidak langsung dapat merusak kondisi lahan tersebut, sehingga berdampak terjadinya penyusutan lahan, disamping masih dapat berpotensi kerusakan yang lebih besar jika terjadi bencana alam maupun dapat menjadi sumber ketegangan / konflik baik antar individu / kelompok / organisasi bahkan antar Negara. Jadi dengan adanya pembangunan jalan tol (termasuk di Jawa) dapat berdampak positif dan negatif, namun khususnya terhadap lahan pertanian lebih banyak negatif/merugikan (walaupun ada dampak wabah Covid 19).

MASALAH DAN DAMPAK PEMBANGUNAN JALAN TOL TRANS-JAWA

Pembangunan Jalan Tol di Pulau Jawa (Jalan Tol Trans-Jawa) semula direncanakan *sejak tahun 1995-1997* sempat tertunda oleh Keppres No. 39 tahun 1997 dan seterusnya perjalanan tertatih-tatih hingga tahun 2004 baru terlaksana sepanjang 242 km (Kompas, 21-12-2018) selanjutnya bertambah hingga menjadi sepanjang 652 km (Sumaryoto, 2010) dari Cikampek (Jawa Barat) sampai Surabaya (Jawa Timur), untuk berikutnya menurut Setyowarno (2017) oleh Pemerintahan Jokowi diperpanjang menjadi sepanjang 1200 km membentang dari ujung barat Propinsi Banten (Merak) hingga ujung timur Propinsi Jawa Timur (Banyuwangi). Sebenarnya jika dilihat *sejak dari perencanaan tahun 1995-1997* tersebut berikut realisasi pelaksanaannya berjalan terus hingga tahun 2018 belum selesai (Kompas, 21-12-2018), bahkan sampai tahun 2020 belum kelar juga. Pembangunan jalan sepanjang tersebut telah memakan waktu > 20 tahun, namun belum selesai juga, karena memang banyak permasalahan yang dihadapi (terutama menyangkut kehidupan bangsa dan negara termasuk berkait pembebasan dan alih fungsi lahan pertanian serta dampak dan implikasinya) baik bersifat materiil dan non

materiil, teknis dan non teknis atau bisa disebut yang tampak nyata maupun yang abu-abu bahkan yang masih gelap gulita. Permasalahan tersebut panjang sekali sejak awal (sebelum perencanaan), perencanaan, pelaksanaan, pasca selesainya dan seterusnya, bahkan yang amat penting dicermati dan diwaspadai adalah dampak (macam, kuantitas, kualitas dan waktu) yang terjadi maupun yang akan terjadi dengan adanya pembangunan jalan tol ini (termasuk terhadap keberadaan lahan pertanian).

Untuk catatan berikut hanya beberapa permasalahan kongkrit yang terekam (butuh solusi yang tidak gampang), terutama berkait bidang pertanian akibat dan implikasinya oleh adanya pembangunan Jalan Tol (termasuk Jalan Tol Trans-Jawa) yang juga bisa terkait dampak dan implikasinya oleh wabah Covid 19:

1. terjadinya penyusutan lahan pertanian
2. adanya alih fungsi lahan/konversi lahan
3. para petani kehilangan mata pencaharian
4. para petani terdesak gelombang urbanisasi
5. sangat minim bahkan menjadi hilang generasi penerus petani
6. rusaknya ekosistem kehidupan
7. hilangnya nilai-nilai kehidupan kebersamaan (berubah menjadi individualistik).

IDENTIFIKASI, KEBERADAAN JALAN TOL DAN PENYUSUTAN LAHAN

Menurut Mulyani, dkk (2015) penyusutan lahan sawah di Indonesia selama periode 2013 - 2045 rata-rata > 90.000 ha, bahkan Handayani, dkk (2016) menyatakan, bahwa penyusutan lahan sawah di Pulau Jawa terbesar (mencapai >50.000 ha). Pada hal Sektor pertanian merupakan sektor yang berkontribusi

penting dalam pembangunan nasional Indonesia (terutama ekonomi, sosial dan politik) karena perannya dalam pembentukan PDB, penyerapan tenaga kerja, dan sumber pendapatan masyarakat, serta perannya dalam memproduksi produk pertanian untuk penyediaan pangan, pakan, industri dan ekspor (Yunita, 2018).

Tabel 1. Penyusutan Lahan Pertanian Akibat Pembangunan Jalan Tol Pulau Jawa

Lhn pert (ha)	Kebut lhn konversi (ha)	Susut lahan (ha)	P e r i o d e 16 t h				
			2005-2014	2013-2018	2015-2018	2019-2021	Jumlah
7.000.000	655.400						
		Jalan tol	489	38817	4135	15879	59320
		Konversi Lhn	5228	-	44192	14618	64038
		Total	5717	38817	48327	16004	123358

Sumber: Hasil olahan penulis dari data IDEAS (2019), Uzzari (2019), Pigai (2020).

Peningkatan kebutuhan dan keinginan masyarakat (Kualitas hidup yang semakin meningkat) secara otomatis mempengaruhi kebutuhan hidup manusia seperti pembangunan pemukiman dan pembangunan sarana-prasarana lainnya terus bertambah. Hal tersebut menuntut akan ketersediaan lahan untuk memenuhi kebutuhan tersebut sehingga peralihan fungsi lahan dari fungsi sebelumnya tidak dapat dihindari lagi (Mokoagow, dkk, 2016). Total luas lahan pertanian di Pulau Jawa 7.000.000 ha, terdiri 3.400.000 ha sawah dan sisanya lahan kering (non sawah) 2.600.000 ha (Pigai, 2 Maret 2020).

Penyusutan lahan pertanian (sawah & non sawah) per tahun = $123358 \text{ ha} : 16 = 7709.875 \text{ ha}$, sedangkan penyusutan lahan sawah (produktif) per tahun = 3600 ha atau sebesar 46.70% dari seluruh penyusutan lahan pertanian. Jadi susut lahan non sawah = 4109.875 ha atau sebesar 53.30%. Karakteristik alih fungsi lahan dapat dilihat dari jenis perubahan penggunaan lahannya. Berkaitan hal ini Kurniasari dan P.G. Ariastita (2013) memberi contoh di Kabupaten Lamongan selama tahun 2009-2012, terdapat 3 jenis alih fungsi lahan pertanian sawah yaitu:

1. Alih fungsi lahan pertanian sawah terhadap permukiman
2. Alih fungsi lahan pertanian sawah terhadap industri
3. Alih fungsi lahan pertanian sawah terhadap perdagangan dan jasa

FAKTOR ALIH FUNGSI LAHAN

Kustiawan (1997) menyatakan aspek regulasi yang dikeluarkan oleh pemerintah pusat maupun daerah yang berkaitan dengan perubahan fungsi lahan pertanian bahwa setidaknya ada 3 (tiga) faktor penting yang menyebabkan terjadinya alih fungsi lahan (termasuk konversi) sawah yaitu:

- 1 Faktor Eksternal. Merupakan faktor yang disebabkan oleh adanya dinamika pertumbuhan perkotaan (fisik maupun spasial), demografi maupun ekonomi;
- 2 Faktor Internal. Faktor ini lebih melihat sisi yang disebabkan oleh kondisi sosial-ekonomi rumah tangga pertanian pengguna lahan;
- 3 Faktor Kebijakan (industri, perumahan, pasar, jalan raya/tol dll). Kemudian Mokoagow, dkk (2016) menyederhanakan, bahwa Faktor alih fungsi lahan berupa jumlah penduduk, PDRB per kapita dan jumlah industri, perumahan, pasar/lokasi perdagangan, lahan tak produktif.

Tabel 2. Faktor Penyebab Masyarakat Menjual Lahan Berdasarkan Btk Penggunaan Lahan

Variabel Faktor Yang Mempengaruhi Keputusan Menjual Lahan	Bentuk Penggunaan Lahan				Total
	Sawah	Kebun Tebu	Pekarangan Tanah Kosong	Tegalan	
Nilai jual lahan tinggi	93%	1,4%	2,8%	2,8%	100%
Peruntukan RTRW	92,3%	1,5%	3,1%	3,1%	100%
Tingkat ketergantungan lahan	91,9%	1,6%	3,2%	3,2%	100%
Potensi aset/usaha lain	94,7%	0	2,6%	2,6%	100%
Tidak ada regenerasi petani	94,9%	0	2,6%	2,6%	100%
Pengaruh pemerintah desa	100%	0	0	0	100%
Produktivitas lahan menurun	96,2%	1,9%	1,9%	0	100%
Pengaruh usaha sekunder	100%	0	0	0	100%

Sumber : Analisis Data, 2017 (Bintang PM dan Luthfi, 2018)

Bentuk kongkrit penyebab penjualan lahan, karena nilai jual di daerahnya lebih tinggi, peruntukan RT/RW, tingkat ketergantungan lahan, potensi untuk usaha lain, tidak ada regenerasi petani, kepasrahan (desakan pemerintah, keterpaksaan, keseganan), dan produktivitas lahan rendah.

Adapun tabel 2,3,4, dan 5 serta gambar 1&2 di bawah ini menunjukkan faktor penyebab masyarakat berkeinginan menjual tanah sebagai bentuk alih fungsi lahan. Harga lahan pertanian dan non pertanian, aksesibilitas wilayah (industri, perumahan, pasar, jalan raya/tol dll), Kepadatan penduduk (jiwa/km²), nilai produksi pertanian dan non pertanian {Kurniasari dan P.G. Ariastita, (2013); Bintang PM dan Luthfi (2018)}. Peningkatan kebutuhan memicu keinginan masyarakat untuk menjual lahan yang sudah tidak produktif lagi. Adanya lahan yang tidak produktif menjadikan keuntungan bagi para investor untuk membelinya dengan harga yang terjangkau (murah) mengingat lahan yang dimiliki masyarakat tersebut tidak memiliki nilai guna lagi bagi petani sehingga investor dengan mudah mengalih

fungisikan menjadi bangunan-bangunan sesuai dengan tujuan investor.

Tabel 3. Faktor Penyebab Masy Menjual Lahan Berdasarkan Sistem Pemberdayaan Lahan

Variabel Faktor Yang Mempengaruhi Keputusan Menjual Lahan	Sistem Pemberdayaan Lahan			Total
	Dijual	Disewa	Ditoroki	
Nilai jual lahan tinggi	78,9%	1,4%	19,7%	100%
Peruntukan RTRW	78,5%	1,5%	20,0%	100%
Tingkat ketergantungan lahan	79%	0	21%	100%
Potensi aset/usaha lain	73,7%	2,6%	23,7%	100%
Tidak ada regenerasi petani	71,8%	2,6%	25,6%	100%
Pengaruh pemerintah desa	73,9%	0	26,1%	100%
Produktivitas lahan memurun	76,9%	0	23,1%	100%
Pengaruh usaha sekunder	94,4%	5,6%	0	100%

Sumber : Analisis Data, 2017 (Bintang PM dan Luthfi, 2018)

Tabel 4. Pemanfaatan/Alokasi Terbesar Hasil Penjualan Lahan Berdasarkan Harga Jual Lahan

Pemanfaatan Terbesar Hasil Penjualan Lahan	Harga Jual Lahan					Total	Persentase
	< 400 juta	400 - < 600 juta	600 - < 800 juta	800 juta < 1 M	> 1 M		
Membeli lahan lagi	3	5	8	2	0	18	25%
Modal usaha	0	0	12	4	4	20	27%
Biaya sekolah anak	2	1	1	0	0	4	5%
Membangun rumah	2	2	4	1	0	9	12%
Dibagikan keluarga	0	5	15	2	0	22	30%
Total	7	13	40	9	4		100%
Persentase	10%	18%	55%	12%	5%		

Sumber : Analisis Data, 2017 (Bintang PM dan Luthfi, 2018)

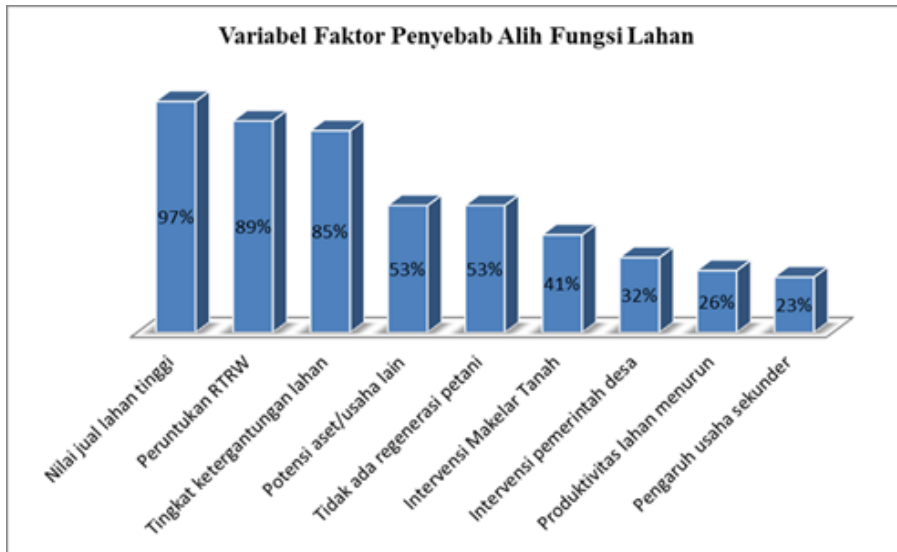
Salah satu penyebab alih fungsi lahan juga dapat dikarenakan lahan yang tidak produktif sehingga memaksa petani harus menjual lahan tersebut agar lahan memiliki nilai. Pada hal Sektor pertanian merupakan salah satu sektor yang mempunyai peran sangat penting di Indonesia khususnya dalam peningkatan pertumbuhan ekonomi suatu daerah.

Tabel 5. Faktor Penyebab Masyarakat Menjual Lahan Berdasarkan Tahun Penjualan Lahan

Variabel	Tahun Penjualan Lahan					
	< 2010	2011	2012	2013	2014	2015
Faktor Yang Mempengaruhi Keputusan Menjual Lahan						
Nilai jual lahan tinggi	8,5%	1,4%	9,9%	2,8%	38,3%	39,4%
Peruntukan RTRW	7,7%	1,5%	9,2%	1,5%	38,5%	41,5%
Tingkat ketergantungan lahan	9,7%	1,6%	8,1%	1,6%	40,3%	38,7%
Potensi aset/usaha lain	2,6%	0	5,3%	5,3%	42,1%	44,7%
Tidak ada regenerasi petani	10,3%	2,6%	7,7%	2,6%	33,3%	43,6%
Pengaruh pemerintah desa	4,3%	4,3%	0	0	39,1%	52,2%
Produktivitas lahan menurun	10,5%	0	0	10,5%	47,4%	31,6%
Pengaruh usaha sekunder	11,1%	0	11,1%	11,1%	38,9%	27,8%

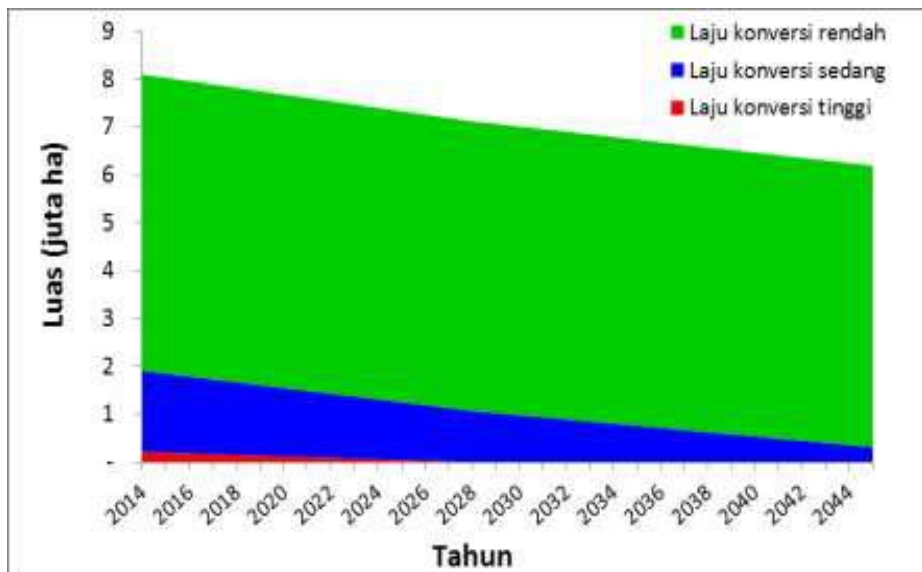
Sumber: Analisis Data, 2017 (Bintang PM dan Luthfi, 2018)

Hasil *ranking* faktor nantinya akan menjelaskan struktur hubungan diantara banyak variabel dalam bentuk faktor/penyebab yang juga dikaitkan dengan variabel karakteristik konversi lahan lain demi mengetahui keterkaitan antara faktor dan karakteristik dasar terjadinya alih fungsi lahan di Desa Mlese dan Desa Dlimas Kabupaten Klaten.



Gambar 1. Faktor yang Mempengaruhi Masyarakat Menjual Lahan

Sumber : Analisis Data, 2017 (Bintang PM dan Luthfi, 2018)



Gambar 2. Proyeksi Penurunan Luas Lahan Sawah akibat Konversi Lahan Tahun 2000 - 2015.

Sumber: Any Mulyani, dkk (2016)

STRATEGI SEBAGAI SOLUSI UNTUK MENGHAMBAT LAJU ALIH FUNGSI LAHAN

A. Utama (Normal/sebelum, dan saat wabah covid 19)

Untuk pengadaan dan peningkatan kualitas lahan pertanian guna menghambat laju alih fungsi lahan yang terkait oleh dampak dan implikasinya adanya jalan Tol yang terkait pula oleh dampak dan implikasinya oleh keberadaan wabah Covid 19, maka diperlukan strategi sebagai solusinya yang mengutamakan upaya pelestarian lingkungan pertanian beserta petaninya dengan tanpa mengesampingkan lingkungan sekitarnya sbb:

1. Regulasi yang berkomitmen benar terhadap peraturan, pelaksanaan, dan pemberian sanksi yang tegas terhadap pelanggarnya demi memelihara pelestarian keberadaan lahan pertanian .
2. Regulasi tentang RT/RW sejak UU hingga peraturan daerah yang paling bawah (peraturan desa).
3. Intensifikasi pengelolaan lahan agar berproduksi optimal (produktivitas lahan dan produktivitas hasil panen terutama tanaman pangan).
4. Penyediaan lahan baru (Pencetakan sawah baru, reklamasi lahan, pemanfaatan dan peningkatan produktivitas lahan gundul/kosong/bera)
5. Penetapan adanya sawah lestari guna memantapkan lahan yang permanen untuk penghasil pangan.
6. Pengadaan jalinan kerjasama antar daerah untuk penciptaan lumbung pangan bersama, serta pengelolaan dan pemanfaatan lahan bersama.
7. Penyelenggaraan IPTEKS PERTANIAN yang prospektif sesuai kebutuhan setempat disertai pendidikan karakter dan kemandirian yang kuat bidang pertanian selalu berinovasi dan berimprovisasi.

8. Penyediaan lapangan kerja yang prospektif di sekitar daerahnya.
9. Penyediaan sarana distribusi dan jaminan pemasaran hasil pertanian.
10. Penciptaan bisnis yang tidak banyak makan tempat.
11. Pemberian bantuan sarana dan prasarana pertanian yang sesuai dan mengikat (saprota dan alsintan) dengan perjajjian.
12. Pemberian insentif kepada para petani yang ikut menjaga, mengamankan lahan pemerintah yang dilindungi (perkebunan, kehutanan, kawasan lindung, suaka margasatwa, pariwisata, kebun binatang dll).
13. Pengendalian/pencegahan penduduk bekerja ke luar daerah/luar negeri tanpa alasan yang kuat demi peningkatan taraf hidupnya.
14. Pengaktifan dan pengakraban kembali budaya gotong royong, sistem ronda malam dan penggunaan alat kentongan untuk pertanda adanya bahaya/keamanan lingkungan.

B. Khusus (Saat dan pasca wabah covid 19 dll)

Terkait oleh dampak dan implikasinya keberadaan wabah Covid 19 bisa terjadi adanya penekanan (pelambatan yang lebih serius) terhadap laju alih fungsi lahan pertanian, karena dengan keberadaan wabah Covid 19 (sampai sekarang belum ditemukan obat/vaksin yang mujarab) atau mungkin bisa terjadinya wabah yang lebih serius dari ini, maka hikmah, pelajaran dan implikasi lainnya untuk yang akan datang, seperti:

1. Pimpinan semestinya tidak akan ambisius membangun negara (pembangunan Jalan Tol saat ini belum begitu perlu bisa menghabiskan uang banyak rakyat) tanpa memperhatikan jati diri rakyatnya yang sebagian besar bergantung hasil kehidupan pertanian (agraris).

2. Akibat adanya wabah Covid 19 selain ada sisi negatif, ternyata ada sisi positifnya untuk bidang pertanian (yang mungkin bisa menghambat laju alih fungsi lahan) yang membuka usaha lain yang dapat memperkuat bidang pertanian (penggunaan lahan terus menerus bisa terkendali / lestari atau tanpa banyak memakan lahan bahkan dengan lahan sempit saja) seperti usaha tabulampot, silviculture, aquaponik, hidroponik, budidaya belut, lele, dan ikan sepat dengan media berlapis pada kolam terpal bertingkat di lahan kering dan sempit dan lainnya.
3. Peningkatan kebersamaan/ rasa kegotongroyongan berkaitan proyek padat karya dalam rangka menjaga/memelihara pelestarian lingkungan terutama seperti Strategi A 3-12 di atas dan sebagainya.

KESIMPULAN DAN PENUTUP

A. Kesimpulan

Pembangunan jalan tol di Indonesia (Jawa) nampaknya sulit dihindari, karena penguasa negeri ini telah berkomitmen dengan dalih dalam rangka memajukan suatu daerah lebih-lebih negara kepulauan (meski terkait oleh dampak dan implikasinya keberadaan wabah Covid 19), harus melalui pembangunan jalan ini. Namun sebagai ilmuwan, pengamat, dan peneliti sebagai bagian dari rakyat wajib tetap mewaspadaikan dan mengantisipasi jangan sampai terjadi penyimpangan dalam pelaksanaannya, juga adanya regulasi dan penerapannya benar-benar sesuai kebutuhan rakyat. Untuk itu kegiatan alih fungsi lahan harus benar-benar terseleksi dengan baik, jika tidak ingin cepat kehilangan sumber produksi pangan. Jadi adanya pembangunan jalan tol dapat berdampak positif dan negatif, namun khususnya terhadap lahan pertanian lebih banyak negatif/merugikan.

Ada 3 (tiga) faktor penting penyebab terjadinya alih fungsi lahan: (1) **Faktor Eksternal** yakni dinamika pertumbuhan

perkotaan, demografi maupun ekonomi; (2) **Faktor Internal**, yakni kondisi sosial-ekonomi rumah tangga pertanian; (3) **Faktor Kebijakan** yakni industri, perumahan, pasar, jalan raya/tol dll.

Bentuk kongkrit penyebab penjualan lahan, karena nilai jual di daerahnya lebih tinggi, peruntukan RT/RW, tingkat ketergantungan lahan, potensi untuk usaha lain, tidak ada regenerasi petani, kepasrahan (desakan pemerintah, keterpaksaan, kesenangan), dan produktivitas lahan rendah.

Adapun strategi sebagai solusinya dengan mengutamakan upaya pelestarian lingkungan pertanian beserta petaninya, tanpa mengesampingkan lingkungan sekitarnya.

B. Penutup

Dengan adanya wabah Covid 19 telah menyebabkan/menimbulkan kelumpuhan (ketidak berdayaan) semua insan didunia (sejak pimpinan negara hingga lebih-lebih rakyatnya) baik yang menyangkut kehidupan jasmani (kesehatan) maupun kebutuhan hidup penting yang lain (sebagai pendukung utama) seperti ipoleksosbudhanakam (ideologi, politik, ekonomi, sosial, hukum, pertahanan dan keamanan), dan yang mungkin tersisa adalah tinggal kehidupan rohani (keimanan kepada Tuhan YM Esa/Kuasa) sebagai sandaran untuk mendapatkan kekuatan atau memohon kehendakNYA agar wabah Covid 19 dan wabah-wabah lainnya segera tidak aktif / dibebaskan (bahkan lenyap) dari muka bumi dengan harapan kita semuanya bisa kembali hidup normal.

DAFTAR PUSTAKA

Bintang PM. dan Luthfi, 2018. Dampak Alih Fungsi Lahan Pertanian Terbangun Untuk Industri Terhadap Kondisi Sosial-Ekonomi Masyarakat Sebagian Wilayah Kecamatan Ceper <http://lib.geo.ugm.ac.id/ojs/index.php/jbi/article/view/988>

- IDEAS (Yusuf Wibisono). 2019. Trans Jawa dan Tergusurnya Sawah. Moeslimchoice, Adhes Satria. 15-4-2019. moeslimchoice.com.
- Handayani, M.F., dkk. 2016. Dampak Pembebasan Lahan Pertanian Untuk Jalan Tol Surabaya-Mojokerto (SUMO) Terhadap Kualitas Hidup Petani Bekas Pemilik Lahan Di Sumberwaru, Wringinanom-Gresik. Majalah Berkala Ilmiah Agridevina. Vol.5 No.2. Desember 2016. UPN Veteran. Jawa Timur.
- Kompas.com - 2018. Pembangunan Jalan Tol Trans Jawa Sepanjang 652 km dari Cikampek Jabar - Surabaya Jatim, memakan 4264 ha lahan sebagian besar sawah.
- Kompas.com - 06/02/2020, 13:45 WIB. Sejarah Otonomi Daerah di Indonesia. Penulis/Editor: Serafica G.", <https://www.kompas.com/skola/read/2020/02/06/134500469/sejarah-otonomi-daerah-di-indonesia?page=all>.
- Kurniasari, M. dan Putu Gde Ariastita. 2013. Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS). Jl. Arief Rahman Hakim, Surabaya 60111 Indonesia. Jurnal Teknik Pomits. Vol.2, No.1(2013). ISSN: 2337-3539 (2301-9271 Print). e-mail: ariastita@gmail.com
- Kustiawan, I. 1997. Konversi Lahan Pertanian di Pantai Utara Jawa. Prisma No. 1. Pustaka LP3ES. Jakarta.
- Mokoagow, M.M, dkk. 2016. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Alih Fungsi Lahan Pertanian Ke Non Pertanian Di Kabupaten Minahasa Utara. Prodi Agribisnis, Jur. Sosial Ekonomi, Univ. Sam Ratulangi. Manado. 10 halaman.
- Mulyani, A., dkk. 2016. Analisis Konversi Lahan Sawah: Penggunaan Data Spasial Resolusi Tinggi Meperlihatkan Laju

- Konversi Yang Mengkhawatirkan. J. Tanah dan Iklim Vol.40 No.2. Hal.121-133. ISSN. 1410-7244. BBLSLP. Bogor.
- Pertiwi PR. Saleh A. 2010. Persepsi Petani tentang Saluran Komunikasi Usahatani Padi. Jurnal Komunikasi Pembangunan. Vol. 08, No. 2 halaman 46-61
- Pigai, N. 2020... Perencanaan Pembangunan dan Pengembangan Industri Tentu Memperhatikan Ketersediaan Lahan Yang makin Menyempit di Pulau Jawa. Mantan Komisioner Komnas HAM RI, Mantan Staf Khusus Menakertrans RI, Alumni Sekolah Pemerintahan Desa.
- Priyono, 2011. ALIH FUNGSI LAHAN PERTANIAN MERUPAKAN SUATU KEBUTUHAN ATAU TANTANGAN. In: Prosiding Seminar Nasional Budidaya Pertanian Urgensi dan Strategi Pengendalian Alih Fungsi Lahan Pertanian. Jurusan Budidaya Pertanian, Fakultas Pertanian UNIB, Bengkulu, pp. 207-225. ISBN 978-602-19247-0-9.
- Setijowarno, D. 2008. Pembangunan Tol Trans Jawa Dinilai Lebih Banyak Merugikan Ketimbang Menguntungkan Rakyat dan Negara. Kompas.com-21/01/2008. Semarang.
- Sumaryoto. 2010. Dampak Keberadaan Jalan Tol Terhadap Kondisi Fisik, Sosial, Dan Ekonomi Lingkungannya. J. of Rural and Development. Vol.1 No.2 Agustus 2010. FT UNS.
- Uzzari, S.M. 2019. Dampak Pembangunan Jalan Tol Trans-Jawa Terhadap Lingkungan. [www.researchgate.net >publication>33486848](http://www.researchgate.net/publication/33486848). 30-5-2019.
- Yunita D, Sekarningrum B. 2018. Eksklusi Sosial Pada Masyarakat Petani. SOSIOGLOBAL: Jurnal Pemikiran dan Penelitian Sosiologi, Vol. 2, No.2 halaman 25-37.

Dampak Rencana Jalan Tol Juanda-Tanjung Perak pada Pengalihan Lalu-lintas di Kota Surabaya

Aji Suraji¹ dan Muhammad Fatkhurrozi²

¹Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Widyagama Malang
ajisuraji@widyagama.ac.id

²Arwana Engineering Consultant, Kota Malang
fatkhurrozi@windowslive.com

Abstrak – Terdapat rencana pembangunan jalan tol di dalam kota Surabaya yang menghubungkan Bandara Juanda dengan Pelabuhan Tanjung Perak yang disebut Jalan Tol Juanda-Tanjung Perak (JTP). Penelitian ini akan meninjau perubahan lalu-lintas di jalan-jalan utama di Kota Surabaya setelah Jalan Tol dibangun. Tarif akan dibuat menjadi tiga skema yang akan dibandingkan dampaknya. Matriks asal-tujuan (MAT) akan dibangun dan Survei Stated Preference akan digunakan sebagai dasar perhitungan pembebanan jaringan. Pengalihan lalu-lintas (*traffic diversion*) direpresentasikan dalam rasio pengalihan σ yang merupakan pembagian volume lalu-lintas yang beralih dan dengan volume lalu lintas pada kondisi tanpa jalan tol. Rasio pengalihan akan ditinjau untuk ruas Jl. Kenjeran, Jl. Dr. Ir. Soekarno, dan Jl. Kedungcowek. Hasil menunjukkan bahwa semakin murah tarif jalan tol, semakin tinggi hambatan perjalanan di jalan non-tol yang ditinjau, maka rasio berpindah dari jalan tersebut akan semakin besar. Rasio pengalihan di ruas-ruas jalan non-tol yang ditinjau pada skema tarif termurah untuk mobil berkisar antara 0,54 hingga 0,57, sedangkan untuk berkisar antara 0,39 hingga 0,49. Penurunan derajat kejenuhan (DS) untuk tiap ruas jalan yang ditinjau pada skema tarif termurah berkisar pada rentang 0,07 hingga 0,22.

Kata kunci – jalan tol, *stated preference*, pengalihan lalu-lintas, kota Surabaya

PENDAHULUAN

Jalan tol, menurut Undang-Undang (UU) nomor 38 tahun 2004 tentang Jalan, adalah jalan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaannya diwajibkan membayar tol. Jalan tol termasuk jalan bebas hambatan, yang dibuat untuk lalu lintas menerus dengan pengendalian jalan masuk secara penuh dan tanpa adanya persimpangan sebidang serta dilengkapi dengan pagar ruang milik jalan. Keberadaannya dibutuhkan untuk menunjang kelancaran pada koridor yang padat termasuk di dalam Kota Surabaya. Setelah dibangun jalan tol Surabaya-Gempol yang beroperasi sejak tahun 1986, dengan panjang jalan 43 kilometer, yang terletak di bagian barat, Kota Surabaya terus berkembang hingga sekarang. Perkembangan tersebut kemudian diatasi dengan rencana pembangunan jalan tol di bagian timur Kota Surabaya, yakni Jalan Tol Juanda-Tanjung Perak (JTP). Menurut Peraturan Pemerintah nomor 15 tahun 2005 tentang Jalan Tol, tarif tol harus mempertimbangkan 1) kemampuan bayar pengguna jalan, 2) keuntungan biaya operasi kendaraan, dan 3) kelayakan investasi. Dalam rangka mengetahui kemampuan bayar pengguna jalan, dapat dilakukan survei *ability to pay* dan *willingness to pay* (ATP & WTP) yang biasanya dilengkapi dengan survei *stated preference* (SP).

Penelitian ini bermaksud meninjau perubahan lalu-lintas yang terjadi di Kota Surabaya akibat keberadaan Jalan Tol JTP. Survei SP dilakukan di masyarakat untuk mengetahui kemauan calon pengguna jalan tol untuk beralih, baik dari kendaraan penumpang maupun barang. Kurva SP akan dibangun dan akan diketahui hubungan antara tarif tol, penghematan waktu karena jalan tol, dan probabilitas beralih. Matriks asal-tujuan disusun dari survei yang dilakukan di pinggir jalan (*road side interview*) yang akan digunakan dalam analisis pembebanan jaringan.



Gambar 1. Rencana trase Jalan Tol Juanda-Tanjung Perak (Sumber: pribadi)

Rencana trase Jalan Tol JTP ditampilkan pada Gambar 1. Panjang Jalan Tol JTP dirancang 25 km yang terletak di bagian timur Kota Surabaya. Pemilihan trase dilakukan dengan pertimbangan ruang yang harus dihindari (saluran tegangan tinggi, makam, tempat ibadah, sekolah, kawasan lindung, dan lain-lain) serta faktor tarikan lokasi. Terdapat empat seksi yang disekat oleh tiga *interchange* (IC), yakni IC Sukolilo, IC Kenjeran, dan IC Suramadu. Penempatan IC dianalisis berdasarkan pemerataan panjang tiap seksi dan keramaian calon lokasi IC.

Lokasi yang ramai berarti terdapat tarikan transportasi yang tinggi sehingga layak untuk diakomodasi agar keekonomian jalan tol bisa naik. Di pintu Juanda, trase tol disambung dengan Jalan Tol Waru-Juanda dan pada pintu Tanjung Perak disambung dengan Tol Surabaya-Gempol.

METODOLOGI

A. Pemodelan Transportasi

Dalam perencanaan transportasi, model dibangun mewakili pergerakan lalu lintas dalam suatu wilayah. Model merupakan simplifikasi dari suatu kejadian nyata yang akan digunakan sebagai percobaan untuk menghasilkan rekayasa yang berguna bagi masyarakat. Pemodelan transportasi empat tahap (*four step modelling*) merupakan gabungan dari beberapa seri submodel yang dilakukan secara berurutan, yakni: 1) bangkitan perjalanan, 2) sebaran perjalanan, 3) pemilihan moda, dan 4) pembebanan jaringan. Bangkitan perjalanan merupakan perkiraan jumlah pergerakan yang berasal dari suatu zona ke zona lain. Angka pergerakan tersebut merupakan fungsi tata guna lahan atau aktifitas di lahan tersebut. Dari bangkitan tersebut kemudian terjadi sebaran perjalanan yang menunjukkan ke mana dan dari mana suatu pergerakan (Tamin O.Z., 2000).

Pembebanan jaringan jalan merupakan proses dimana permintaan perjalanan (yang didapat dari model bangkitan dan sebaran perjalanan) dibebankan ke jaringan jalan. Pembebanan jaringan pada penelitian ini secara sederhana dilakukan bantuan kurva berpindah akibat travel time dan tarif jalan tol. Pembebanan jaringan pada umumnya memperhatikan aspek kesetimbangan (equilibrium), dimana biaya perjalanan untuk tiap-tiap pengguna jalan pada beberapa alternatif ruas jalan akan diusahakan sama seperti pada penelitian Kela B.M. dkk (2016). Hal ini karena pengguna lalu lintas cenderung memilih jalan yang berbiaya rendah (misal: waktu perjalanan singkat) meski rute yang

ditempuh lebih jauh dibanding rute utama. Pada penelitian ini, aspek equilibrium tidak masuk dalam konsiderasi mengingat volume lalu-lintas dalam wilayah studi belum mendekati batas kapasitas. Jika studi pemodelan pada umumnya melibatkan empat tahap tersebut, maka pada penelitian ini tahap 3 (pemilihan moda) dapat diabaikan karena yang dibutuhkan hanyalah informasi peralihan pengguna jalan eksisting ke jalan tol.

Dalam studi ini, pada awalnya model akan dibuat dengan membagi suatu wilayah menjadi zona-zona dimana pergerakan transportasi terjadi berdasarkan pembagian zona tersebut. Pergerakan tersebut akan membebani suatu model jaringan jalan yang dibuat dengan sederhana namun tetap mewakili kondisi di lapangan.

Matriks asal-tujuan (MAT) dibuat dari hasil survei yang dilakukan dengan wawancara di tepi jalan (*road side interview*). Wawancara dilakukan untuk kendaraan berupa mobil dan kendaraan barang (truk). Pertanyaan ditujukan pada pengemudi untuk mengetahui asal berangkat dan tujuan perjalanannya, serta seberapa sering pengemudi melakukan perjalanan tersebut. Hasil wawancara kemudian diolah untuk diketahui besar pergerakan antar zona. Survei wawancara ini dilakukan di lima lokasi, diantaranya: 1) Bunder (Gresik), 2) Jl. A. Yani (Surabaya), 3) Jl. Ir. Soekarno (MERR), 4) Jl. Raya Krian (Sidoarjo), dan 5) Jl. Kedung Cowek (Suramadu). Survei asal-tujuan dilakukan di rentang jam 10 hingga jam 14, ketika lalu-lintas tidak banyak dipengaruhi oleh pergerakan lokal (berangkat ke sekolah dan kantor). Selain survei asal-tujuan, dilakukan juga survei cacah lalu lintas untuk mengetahui pergerakan pada sistem.

Masing-masing lima lokasi wawancara tersebut menghasilkan matriks asal-tujuan lokal yang akan digabung menjadi sebuah "MAT global" (MAT sistem). MAT global ini menggambarkan semua pergerakan kendaraan yang terjadi pada jam survei (jam 9-10) yang membebani jaringan jalan. MAT global kemudian

disesuaikan dengan data penduduk untuk sinkronisasi. Hal ini dilakukan karena hasil wawancara dimungkinkan terdapat kesalahan yang berakibat pada proporsi pergerakan yang tidak menggambarkan kenyataan. Metode Furness akan digunakan untuk mendistribusi total keberangkatan (O_i) dan kedatangan suatu (D_d) zona (Pandika dkk, 2015).

B. Pengalihan lalu-lintas

Pengalihan lalu-lintas (*traffic diversion*) merupakan kajian penting dalam perencanaan jalan tol. Prosentase pengguna jalan, baik mobil dan truk, yang beralih menggunakan jalan tol (dari jalan non-tol) harus diprediksi dengan kaidah keteknikan yang baik agar keekonomian jalan tol dapat diketahui. Pada penelitian ini, pengalihan lalu-lintas akan dianalisis dengan kurva SP yang dipengaruhi oleh tarif tol dan kurva beralih akibat penghematan waktu perjalanan (*travel time*).

Metode SP merupakan salah satu bentuk dari penggalian respon calon pengguna jasa atau barang dalam riset pemasaran selain metode *stated choice* (SC). Dalam metode SP, data yang didapat dari responden adalah serangkaian data mengenai preferensi terhadap serangkaian produk dengan ragam kualitas. Sedangkan dalam metode SC, individu akan disuruh untuk memilih satu dari beberapa pilihan produk (Hensher, 1994).

Analisis *stated preference* (SP) didefinisikan oleh Green dan Srinivasan (1978):

...any decompositional method that estimates the structure of a consumer's preferences (e.g., part worths, importance weights, ideal points) given his/her overall evaluations of a set of alternatives that are pre specified in terms of levels of different attributes.

Metode SP awalnya digunakan dalam penelitian pemasaran pada awal 1970an dan mulai banyak digunakan pada 1978. Pada bidang transportasi, penggunaan SP mendapat perhatian di Inggris sejak tahun 1979. Publikasi pada masa awal adalah oleh

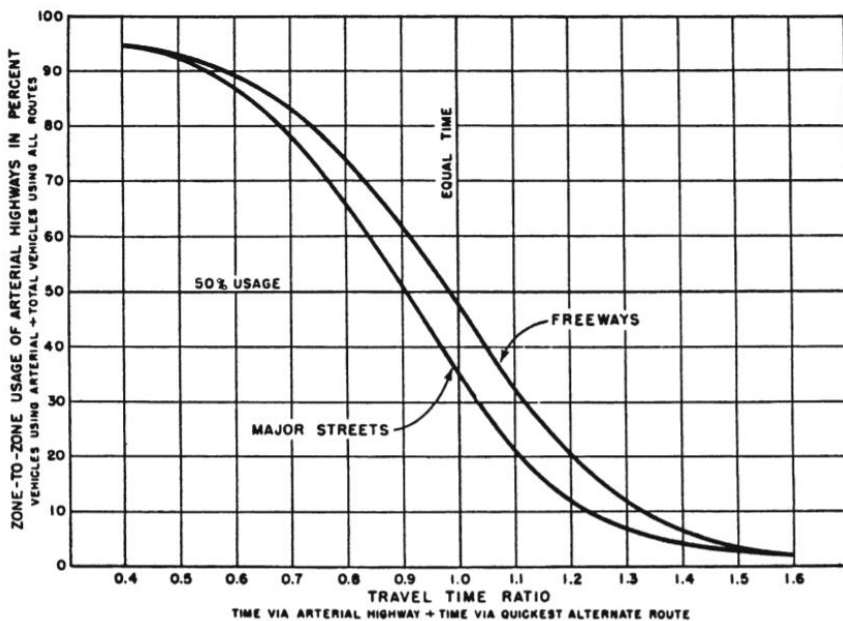
Steer dan Willumsen (1981) dan Sheldon dan Steer (1982). Sejak 1982, analisis SP mulai mendapat popularitas dengan ditandai banyaknya publikasi dan konferensi (Kroes, 1988). Sebagai metode yang umum dalam analisis bisnis, metode SP juga digunakan dalam teknik transportasi, seperti analisis potensi pengguna jalan tol oleh Novyana dkk. (2017), analisis potensi pengguna kereta eksekutif oleh Asmara dkk. (2013), dan analisis potensi pengguna moda *bus rapid transit* oleh Fahmi dkk. (2015).

Dalam studi pengalihan lalu-lintas jalan tol, analisis SP akan menggali preferensi responden terhadap berbagai pilihan tarif dengan berbagai penghematan waktu karena penggunaan jalan tol. Pendugaan terhadap hasil responden adalah: semakin murah dan semakin besar penghematan waktu karena menggunakan jalan tol, maka preferensi penggunaan jalan tol akan semakin tinggi.

Survei SP dilakukan di beberapa lokasi yang terdampak oleh jalan tol, diantaranya: Bandara Juanda, Kampus UPN “Veteran”, Kampus Unair, Pasar Kapasan, rest area Jalan Tol Surabaya-Gempol (kedua arah), kawasan Suramadu, dan Galaxy Mall dengan total responden 118 orang.

Pada wawancara SP, individu akan dihadapkan pada beberapa pilihan rencana jalan tol dengan lima macam penghematan travel time yang dikombinasikan dengan lima macam pilihan tarif. Total data yang didapat dari responden adalah 25 item jawaban. Lima pilihan penghematan travel time adalah: 0 menit, 30 menit, 45 menit, 60 menit dan 75 menit. Sedangkan lima pilihan tarif untuk pengguna mobil adalah Rp 20 ribu-22 ribu, Rp 22 ribu -25 ribu, Rp 25 ribu -30 ribu, Rp 30 ribu -35 ribu, dan Rp 35 ribu -45 ribu. Untuk pengguna truk adalah Rp 25 ribu-30 ribu, Rp 30 ribu-45 ribu, Rp 45 ribu-60 ribu, Rp 60 ribu-75 ribu, dan Rp 75 ribu-90 ribu.

Hasil survei SP kemudian diolah dan akan didapat persamaan eksponensial grafik “S” yang menampilkan hubungan antara tarif, penghematan waktu perjalanan, dan probabilitas beralih. Pembuatan kurva dilakukan dengan model logit binomial yang dibantu dengan analisis regresi linier dalam membangun persamaan utilitas (Novyana dkk, 2017) (Rahman, 2009). Dengan kurva tersebut, prosentase pengalihan pergerakan zona ke zona dalam satu kolom MAT akan dapat diketahui. Kemudian untuk dapat mengetahui kemungkinan beralih pengendara berdasarkan travel time, telah ada studi empiris yang diterbitkan oleh American Association of State Highway Officials dalam "A Basis for Estimating Traffic Diversion to New Highways in Urban Areas," pada tahun 1952 (dalam Weiner, 2016). Studi yang dilakukan oleh Earl Campbell itu menghasilkan sebuah kurva-S yang menghubungkan prosentase penggunaan suatu jenis jalan (*freeway atau major street*) dengan rasio travel-time (Gambar 2).



Gambar 2. Kurva probabilitas beralih akibat travel time
Sumber: Weiner, 2016

Kurva tersebut menunjukkan sebuah rentang prosentase penggunaan jalan bebas hambatan (*freeway*) dibanding jalan utama (*major street*). Berdasarkan kurva tersebut, ketika waktu perjalanan di jalan bebas hambatan dan jalan utama adalah sama (rasio travel time = 1), maka terdapat penggunaan jalan bebas hambatan sebesar 48% dan penggunaan jalan utama sebesar 35%.

Pembebanan jaringan jalan tol akan menggunakan kedua kurva di atas (kurva probabilitas karena tarif dan kurva travel time). Dari pembebanan tersebut kemudian akan diketahui berapa lalu-lintas yang beralih menggunakan jalan tol. Rasio pengalihan σ kemudian didapat dengan membagi volume lalu-lintas yang beralih dengan adalah volume lalu lintas pada kondisi eksisting.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Model Transportasi

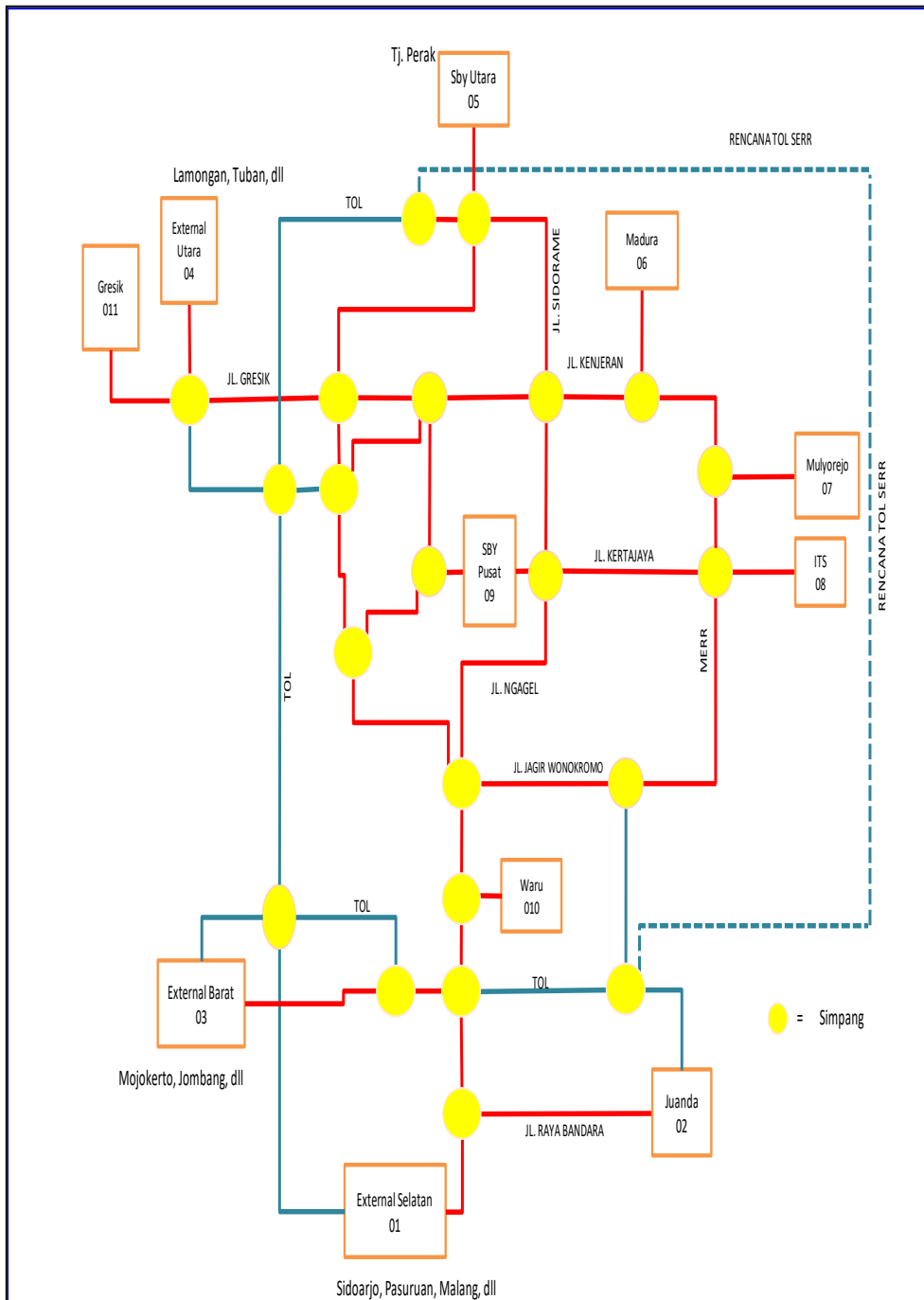
Model jaringan jalan dan zonasi dirancang untuk pemodelan rencana Jalan Tol JTP. Pada model ini, wilayah studi akan dibagi menjadi 11 zona yang masing-masing zona mewakili daerah yang cukup signifikan mempengaruhi pergerakan dalam jaringan jalan. Rincian zona dan cakupan wilayahnya ditampilkan pada Tabel 1.

Tabel 1. Zonasi dalam model

Nomor	Nama Zona	Cakupan daerah
1	External Selatan	Sidoarjo, Pasuruan, Malang, Blitar, Probolinggo, Jawa Timur bagian timur, dan sekitarnya (dsk).
2	Juanda	Bandara Juanda, Rungkut, Sedati, Gunung Anyar, dsk.

3	External Barat	Taman, Krian, Mojokerto, Jombang, Kediri, Nganjuk, Madiun, Jawa Timur bagian barat, dsk.
4	External Utara	Lamongan, Tuban, Kebomas, dsk.
5	SBY Utara	Tj. Perak, Ampel, Sidorame, Jl. Demak, Kenjeran bagian Barat, dsk
6	Madura	Pulau Madura, Kd. Cowek, Kedinding, Kenjeran utara, dsk.
7	Mulyorejo	Mulyorejo, Kenjeran Timur, Dharmahasada, Unair kampus C, Kalijudan, dsk.
8	ITS	ITS, Arif Rahman H., Kertajaya bagian timur, Semolowaru, dsk.
9	SBY Pusat	Ngagel, Gubeng, Taman Pahlawan, Diponegoro, Kapasan, dsk
10	Waru	Waru, Wonokromo, Gayungsari, Karang Pilang, dsk
11	Gresik	Margomulyo, Dupak, Manyar, Bunder, dsk.

Model jaringan jalan Kota Surabaya pada penelitian ini ditampilkan secara skematis pada Gambar 3. Hasil survei asal-tujuan kemudian diolah untuk dihasilkan MAT sistem untuk mobil dan untuk truk. MAT tersebut kemudian diolah dengan distribusi Furness agar sinkron dengan data populasi tiap zona. Setelah itu, didapat MAT final yang ditampilkan pada Tabel 2 dan Tabel 3.



Gambar 3. Skema zona dan jaringan jalan pada model

Tabel 2. MAT kendaraan penumpang (mobil) (kendaraan/jam)

	Ext. Selatan	Juanda	Ext. Barat	Ext. Utara	SBY Utara	Madura	Mulyorejo	ITS	SBY Pusat	Waru	Gresik	Oi
Ext. Selatan	0	14	243	37	73	180	192	43	484	286	13	1566
Juanda	32	0	477	30	143	15	61	58	55	41	5	917
Ext. Barat	125	543	0	0	221	104	71	259	293	251	13	1880
Ext. Utara	158	17	0	0	120	26	84	52	76	17	28	578
SBY Utara	178	0	82	364	0	110	0	0	0	95	317	1145
Madura	101	29	118	15	94	0	122	94	27	10	67	676
Mulyorejo	86	91	0	102	88	95	0	152	340	105	105	1164
ITS	72	87	112	0	33	94	373	0	79	14	52	917
SBY Pusat	419	25	558	66	64	34	105	146	0	117	90	1624
Waru	320	113	202	0	52	5	20	62	157	0	19	952
Gresik	7	20	0	26	252	64	129	72	53	33	0	656
Dd	1501	939	1792	639	1140	726	1157	939	1564	970	708	12075

Tabel 3. MAT kendaraan barang (truk) (kendaraan/jam)

	Ext. Selatan	Juanda	Ext. Barat	Ext. Utara	SBY Utara	Madura	Mulyorejo	ITS	SBY Pusat	Waru	Gresik	Oi
Ext. Selatan	0	0	2	0	9	18	15	0	57	40	0	142
Juanda	0	0	35	32	0	5	0	0	3	7	17	99
Ext. Barat	0	22	0	3	61	7	4	49	4	12	0	163
Ext. Utara	15	17	9	0	0	14	0	0	6	6	9	76
SBY Utara	6	4	25	0	0	16	0	20	6	1	35	114
Madura	6	14	2	9	11	0	21	5	2	2	11	83
Mulyorejo	19	20	0	25	0	21	0	0	7	11	18	121
ITS	0	0	12	34	3	8	13	16	2	6	4	97
SBY Pusat	30	8	5	14	1	8	27	12	0	23	19	146
Waru	25	21	6	0	0	7	14	13	7	0	8	101
Gresik	1	8	0	4	25	15	14	0	7	6	0	81
Dd	102	115	96	121	110	119	108	115	101	114	120	1221

Selanjutnya, MAT tersebut akan digunakan sebagai dasar dalam pembebanan jaringan dengan menggunakan kurva beralih akibat tarif (kurva SP) dan kurva beralih akibat *travel time*.

B. Kurva SP

Setelah hasil responden SP direkap, kemudian dibangun model utilitas berdasarkan persamaan polinomial. Perangkat lunak *Minitab* digunakan untuk mendapatkan koefisien persamaan. Model utilitas untuk mobil ditampilkan pada persamaan (1) dan truk pada persamaan (2).

$$P_{JTp} = \frac{e^{(2,465+0,0311t-0,000131t_r)}}{1 + e^{(2,465+0,0311t-0,000131t_r)}} \quad (1)$$

$$P_{JTb} = \frac{e^{(3,029+0,019t-0,000065t_r)}}{1 + e^{(3,029+0,019t-0,000065t_r)}} \quad (2)$$

dimana

P_{JTp} = probabilitas mobil menggunakan jalan tol

P_{JTb} = probabilitas truk menggunakan jalan tol

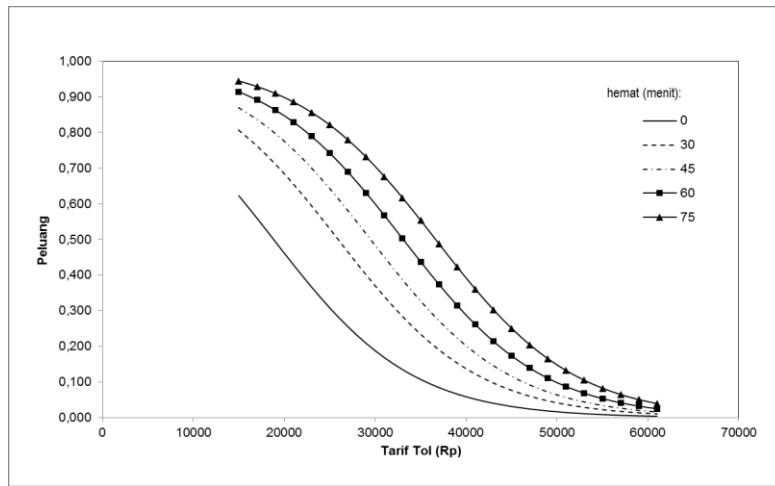
t = penghematan waktu (menit)

t_r = tarif tol (Rp)

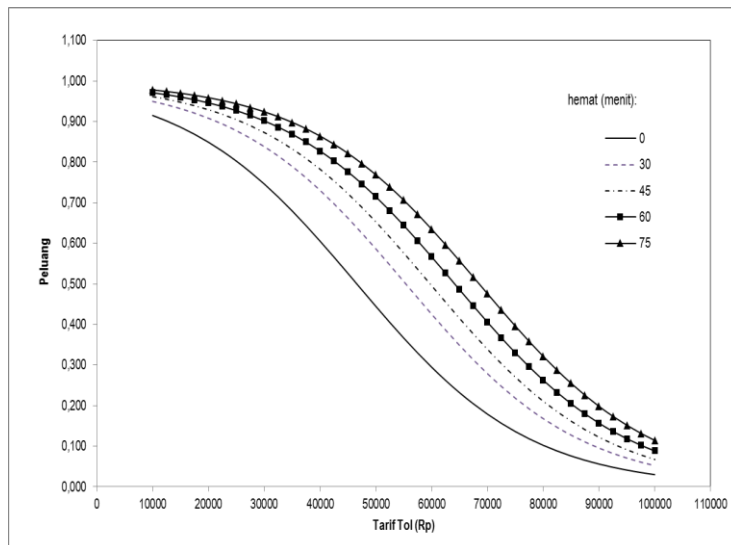
Dengan memasukkan nilai penghematan waktu dan tarif tol pada persamaan (1) dan (2), kemudian diperoleh kurva probabilitas penggunaan jalan tol atau juga disebut probabilitas beralih. Kurva probabilitas untuk kendaraan penumpang ditampilkan pada Gambar 4 dan kurva probabilitas untuk kendaraan barang (truk) ditampilkan pada Gambar 5.

Dari Gambar 4 dapat diketahui bahwa probabilitas beralih berubah signifikan di rentang Rp 21000 - 40000 untuk semua penghematan waktu. Pada tarif tol Rp 21000 (Rp 840 per km) peluang beralih adalah sebesar 0,66, untuk penghematan waktu 30 menit. Bergeser ke kanan, pada tarif Rp 30000 (Rp 1200 per km), didapat peluang beralih sebesar 0,38. Hal ini masuk akal

mengingat konsumen lebih menyukai biaya tarif tol yang murah dengan penghematan waktu yang besar. Dibanding kurva di Gambar 4, kurva di Gambar 5 adalah lebih landai, yang berarti sensitifitas perubahan tarif untuk kendaraan barang adalah lebih rendah dibanding kendaraan penumpang.



Gambar 4. Hubungan antara probabilitas beralih dengan tarif tol untuk kendaraan penumpang



Gambar 5. Hubungan antara probabilitas beralih dengan tarif tol untuk kendaraan barang

C. Pengalihan Lalu-lintas

Pembebanan jaringan jalan pada penelitian ini menggunakan dua kurva beralih yang sudah dibahas, yakni kurva beralih akibat tarif dan kurva beralih akibat travel time. Pergerakan yang mungkin beralih ke jalan Tol JTP adalah pergerakan pada zona-zona yang memiliki hubungan dengan zona di sekitar jalan tol. Daftar pergerakan zona ke zona tersebut diinventarisir dan ditampilkan dalam Tabel 4 dimana terdapat 9 zona asal dengan tujuan zona yang bermacam-macam.

Tabel 4. Pergerakan yang terpengaruh jalan tol

Asal zona	Tujuan
1	6, 7, 8
2	5, 6, 7, 8
3	6, 7, 8
4	2, 6, 7, 8
5	2, 6, 7, 8
6	1, 2, 3, 5, 7, 8
7	1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 11
8	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 11
11	2, 6, 7, 8

Pada penelitian ini akan digunakan tiga skema tarif jalan tol untuk kendaraan penumpang (mobil atau golongan I), yakni:

Skema 1: Rp 25000 (Rp 1000 per km),

Skema 2: Rp 27500 (Rp 1100 per km),
Skema 3: Rp 30000 (Rp 1200 per km)

Sedangkan tarif kendaraan golongan II dan III adalah 1,6 kali golongan I, sedangkan tarif golongan IV dan V adalah 2,4 kali tarif golongan I. Pada penelitian ini, truk (golongan II hingga V) akan disatukan dalam satu kurva beralih (Gambar 5).

Lalu sebagai contoh, hasil analisis untuk pergerakan (mobil) dari zona 6 (Madura dsk.) untuk skema tarif 1 akan dipaparkan. Dari MAT untuk mobil (Tabel 2), dari zona 6 terdapat 101 kendaraan ke zona 1. Probabilitas beralih akibat *travel time* dari Gambar 2 dan koefisien beralih akibat tarif dari Gambar 4 kemudian dicari. Untuk pergerakan dari zona 6 ke zona 1 misalnya, waktu normal yang dibutuhkan adalah 55 menit, sedangkan jika menggunakan Jalan Tol JTP, hanya membutuhkan 36 menit saja, sehingga terdapat penghematan waktu 19 menit. Rasio *travel time* nya adalah $36/55=0,65$. Dari Gambar 2, probabilitas beralih akibat *travel time* didapat sebesar 0,85. Sedangkan dengan penghematan waktu sebesar itu, dan dengan tarif Rp 25000, dari Gambar 4 didapat probabilitas beralih sebesar 0,62. Dus, pengalihan ke jalan tol untuk pergerakan zona 6 ke zona 1 adalah $101 \times 0,85 \times 0,62 = 53$. Perhitungan lengkap untuk zona 6 dituangkan dalam Tabel 5.

Dari Tabel 5, dapat diketahui bahwa mayoritas tujuan pergerakan dari zona 6 adalah ke zona 7 dan zona 3. Hal ini karena zona 7 adalah zona terdekat (Mulyorejo dsk.) dan zona 3 adalah zona yang memiliki cakupan wilayah yang luas (Mojokerto, Sidoarjo barat, Jombang, dsk.). Rasio pengalihan yang terbesar adalah pergerakan dari zona 6 ke zona 5 (sebesar 0,6). Hal ini disebabkan tingginya hambatan perjalanan dari Suramadu ke Tanjung Perak jika menggunakan jalan eksisting sehingga akan sangat nyaman bagi pengguna jalan jika menggunakan Jalan Tol JTP.

Tabel 5. Perhitungan peralihan lalu lintas keberangkatan zona 6 (Suramadu dsk.) pada skema tarif 1

Zona tujuan	Keberangkatan eksisting	Probabilitas beralih		Keberangkatan yang beralih	Rasio pengalihan	Keterangan
		travel time	tarif			
(1)	(2)	(3)	(4)	$= \frac{(2) \times (3)}{(4)}$	$= \frac{(2)}{(4)}$	
1	101	0,85	0,61	53	0,52	Keluar di Juanda
2	29	0,92	0,62	16	0,57	Keluar di Juanda
7	122	0,88	0,55	59	0,48	Keluar di IC Kenjeran
8	94	0,92	0,60	52	0,55	Keluar di IC Sukolilo
3	118	0,89	0,63	65	0,55	Keluar di Juanda
5	94	0,99	0,61	57	0,60	Keluar di Tj. Perak

Sedangkan pergerakan ke zona 7, walaupun lokasinya dekat dengan zona 6, rasio beralihnya relatif rendah, yaitu hanya 0,48. Hal ini karena hambatan dari Suramadu ke Mulyorejo lewat jalan eksisting relatif tinggi, sehingga probabilitas beralih akibat travel time relatif lebih kecil (0,55).

Selanjutnya dilakukan perhitungan pengalihan lalu-lintas untuk tiap-tiap pergerakan yang telah diinventarisir di Tabel 4. Pembebanan dilakukan untuk tiga skema tarif yang telah disebutkan. Penyajian hasil akan dibuat dua macam: 1) hasil perhitungan volume di jalan tol dan 2) perhitungan volume kendaraan yang beralih dari jalan eksisting. Hasil perhitungan volume di jalan tol akan dipetakan ke masing-masing seksi jalan tol. Hasil perhitungan volume di jalan tol ditampilkan pada Tabel 6, sehingga dapat diketahui bahwa skema tarif 1 mengalihkan lebih banyak kendaraan dibanding skema tarif lainnya. Hal ini

disebabkan tarif yang murah lebih disukai oleh pengguna jalan tol. Hubungan antara perbedaan tarif tol dibanding prosentase berpindah dapat dilihat adalah tidak linear. Pada seksi 1, antara skema tarif 1 dan skema tarif 2 terdapat perbedaan volume kendaraan golongan 1 sebesar 170, sedangkan antara skema tarif 2 dengan skema tarif 3 terdapat selisih sebesar 231. Hal ini selaras dengan karakteristik probabilitas beralih versus tarif tol pada kurva di Gambar 4 yang menunjukkan kurva S, dimana terdapat 'sensitifitas' yang lebih tinggi di rentang tertentu (bentang tengah).

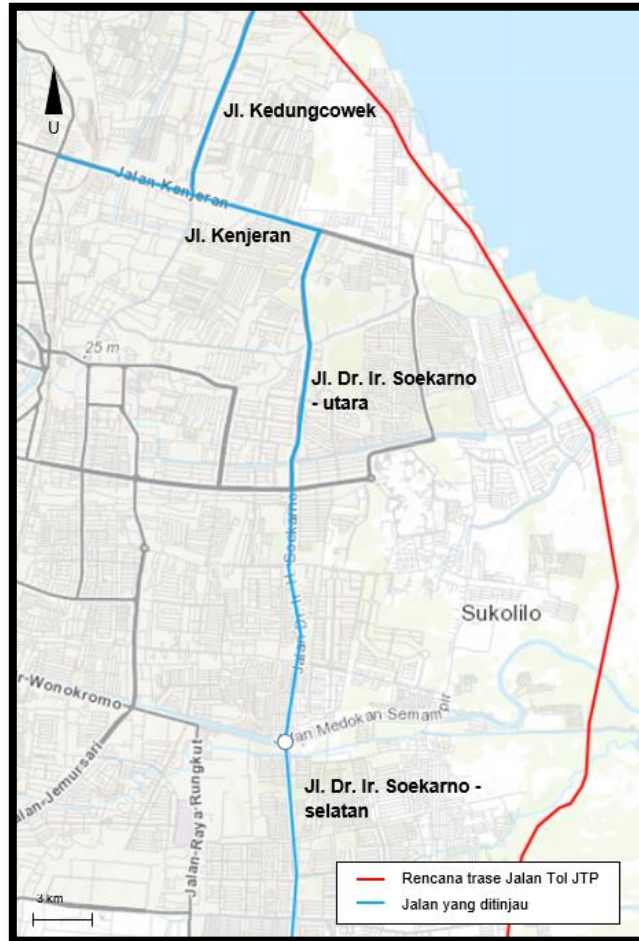
Tabel 6. Volume hasil perhitungan di jalan tol JTP pada (a) skema tarif 1, (b) skema tarif 2, dan (c) skema tarif 3.

(a)				
Golongan:	Volume (2 arah) (kend/jam)			
	Seksi 1	Seksi 2	Seksi 3	Seksi 4
I	896	1015	1015	685
II-V	87	98	114	111

(b)				
Golongan:	Volume (2 arah) (kend/jam)			
	Seksi 1	Seksi 2	Seksi 3	Seksi 4
I	626	700	712	485
II-V	79	140	162	158

(c)				
Golongan:	Volume (2 arah) (kend/jam)			
	Seksi 1	Seksi 2	Seksi 3	Seksi 4
I	395	494	452	311
II-V	58	66	76	74

Selanjutnya dilakukan perhitungan volume kendaraan yang beralih dari jalan eksisting ke Jalan Tol JTP. Volume lalu-lintas di jalan-jalan utama di Kota Surabaya antara kondisi ketika belum terbangun jalan tol dan ketika sudah terbangun jalan tol akan dibandingkan.



Gambar 6. Peta ruas-ruas jalan yang ditinjau

Jalan-jalan utama yang dipilih adalah: 1) Jalan Kenjeran, 2) Jalan Dr. Ir. Soekarno - utara, 3) Jalan Dr. Ir. Soekarno - selatan, dan 4) Jalan Kedungcowek (Suramadu). Peta jalan tersebut ditampilkan pada Gambar 6.

Sebelum dilakukan analisis pembebanan, lebih dahulu dilakukan inventarisir pergerakan-pergerakan yang mungkin mempengaruhi satu ruas jalan. Sebagai contoh, untuk Jalan Dr. Ir. Soekarno, salah satu pergerakan yang mempengaruhi adalah

zona 2 ke zona 8 (pergerakan 2-8). Pergerakan 2-8 ini kemudian dikali dengan probabilitas beralih akibat tarif dan probabilitas beralih akibat travel time. Selanjutnya dapat diketahui berapa pergerakan yang beralih dan berapa sisa pergerakan yang tetap menggunakan jalan eksisting. Rasio pengalihan σ kemudian dihitung dengan persamaan (3).

$$\sigma = \frac{V_d}{V_0} \quad (3)$$

Dimana V_d adalah volume lalu-lintas yang beralih dan V_0 adalah volume lalu lintas pada kondisi eksisting. Perhitungan dilakukan untuk ketiga skema tarif sehingga dihasilkan rasio pengalihan untuk skema tarif 1, 2, dan 3 yakni: σ_1 , σ_2 , dan σ_3 . Hasil pembebanan jaringan untuk lalu-lintas mobil untuk keempat ruas jalan ditampilkan pada Tabel 7a dan lalu-lintas truk ditampilkan pada Tabel 7b.

Tabel 7. Rasio pengalihan di jalan-jalan utama Kota Surabaya akibat keberadaan Jalan Tol JTP untuk kendaraan a) mobil dan b) truk.

(a)

Ruas Jalan	Volume eksisting (kend./jam) (2 arah)	Rasio pengalihan		
		σ_1	σ_2	σ_3
Jl. Kedungcowek	1236	0,540	0,356	0,221
Jl. Kenjeran	1863	0,569	0,389	0,247
Jl. Dr. Ir. Soekarno - utara	1439	0,539	0,362	0,228
Jl. Dr. Ir. Soekarno - selatan	1776	0,543	0,379	0,239

(b)

Ruas Jalan	Volume eksisting (kend./jam)	Rasio pengalihan		
		σ_1	σ_2	σ_3
Jl. Kedungcowek	195	0,394	0,360	0,250
Jl. Kenjeran	236	0,487	0,449	0,319
Jl. Dr. Ir. Soekarno - utara	162	0,475	0,437	0,295
Jl. Dr. Ir. Soekarno - selatan	168	0,437	0,400	0,266

Pada Tabel 7 dapat dilihat bahwa semakin besar tarif, maka rasio pengalihan σ semakin kecil. Hal ini sejalan dengan kurva beralih akibat tarif. Rasio pengalihan di ruas-ruas jalan non-tol yang ditinjau pada skema tarif termurah untuk mobil berkisar antara 0,54 hingga 0,57, sedangkan untuk truk berkisar antara 0,39 hingga 0,49.

Ruas Jl. Kenjeran mengalami rasio pengalihan terbesar dibanding tiga ruas lainnya baik untuk kendaraan mobil maupun truk. Hal ini dapat dijelaskan dengan membandingkan hambatan perjalanan di keempat ruas tersebut. Semakin tinggi hambatan perjalanan maka semakin banyak kendaraan yang beralih. Secara kenyataan, hambatan perjalanan di ruas Jl. Kenjeran memang relatif lebih besar dibanding ketiga ruas lainnya. Hambatan yang terjadi adalah berupa aktifitas samping (*road side activity*) berupa pedagang kaki lima dan parkir, serta kepadatan akibat volume kendaraan. Gambar suasana Jl. Kenjeran ditampilkan di Gambar 7.

Harus diingat bahwa volume pada perhitungan di atas adalah lalu-lintas pergerakan yang terpengaruh jalan tol, yakni pergerakan antar zona atau pergerakan antar kecamatan dan antar kota,

bukan volume total yang juga mencakup pergerakan lokal yang bersifat internal zona. Volume lalu-lintas pada kenyataannya adalah lebih tinggi dari volume di ruas tersebut (Tabel 7).



Gambar 7. Suasana di Jalan Kenjeran, Surabaya.
Sumber: pribadi

Berdasarkan data, pergerakan antar zona untuk mobil di ruas Jl. Kenjeran adalah sebesar 0,81 dari pergerakan mobil total. Artinya porsi pergerakan antar zona dari volume di Jl. Kenjeran adalah lebih besar dari pergerakan lokal. Sedangkan di ruas Jl. Kedungcowek, porsi pergerakan antar zona untuk mobil adalah 0,79, Jl. Dr. Ir. Soekarno - utara adalah 0,79, dan , Jl. Dr. Ir. Soekarno - selatan adalah 0,57. Dengan demikian, keberadaan Jalan Tol JTP (tentunya dengan tarif yang terjangkau) akan berdampak signifikan dalam mengurangi kepadatan di jalan-jalan tersebut. Sebagai pembuktian, paragraf berikut akan memuat pemaparannya.

Selanjutnya dilakukan analisis perubahan derajat kejenuhan (*degree of saturation, DS*) berdasarkan Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) 1997 di keempat ruas jalan tersebut. Data lalu lintas didapat dari survei primer pada Januari 2019 untuk ruas Jl.

Kedungcowek dan Jl. Dr. Ir. Soekarno. Sedangkan data volume di Jl. Kenjeran didapat dari Lubina dkk. (2017). Hasil perhitungan DS akan ditampilkan untuk kondisi eksisting (DS_0), dan ketiga skema tarif (DS_1 , DS_2 , dan DS_3). Perhitungan DS untuk keempat kondisi tersebut ditampilkan pada Tabel 8.

Tabel 8. Hasil Perhitungan Derajat Kejenuhan di Ruas-ruas Jalan yang Ditinjau untuk Masing-masing Skema Tarif

Ruas Jalan	arah	Derajat kejenuhan			
		DS_0	DS_1	DS_2	DS_3
Jl. Kedungcowek	selatan	0,37	0,30	0,32	0,34
	utara	0,31	0,24	0,26	0,28
Jl. Kenjeran	barat	0,57	0,44	0,47	0,51
	timur	0,71	0,49	0,56	0,61
Jl. Dr. Ir. Soekarno - utara	selatan	0,33	0,24	0,27	0,29
	utara	0,32	0,23	0,26	0,28
Jl. Dr. Ir. Soekarno selatan	selatan	0,49	0,38	0,42	0,44
	utara	0,57	0,47	0,50	0,52

Berdasarkan Tabel 8 dapat diketahui bahwa perubahan DS di jalan-jalan non-tol akan semakin rendah ketika tarif semakin mahal. Terdapat selisih yang relatif lebih besar antara DS_0 dengan DS_1 pada ruas Jl. Kenjeran, yang berarti pengurangan kepadatan yang terjadi relatif lebih besar dibanding pengurangan kepadatan di ruas lain. Sedangkan pengurangan DS yang paling kecil terjadi di ruas Jl. Kedungcowek. Dari sini dapat disimpulkan bahwa semakin padat volume ruas jalan maka potensi pengurangan kepadatannya akan semakin besar.

Pengurangan DS untuk tiap ruas jalan pada skema tarif termurah berkisar pada rentang 0,07 hingga 0,22. Pada skema tarif termahal, pengurangan DS berkisar antara 0,03 hingga 0,1. Melihat hasil perhitungan bahwa terdapat pengurangan DS di jalan-jalan yang ditinjau, terutama pada skema tarif termurah, dapat disimpulkan bahwa keberadaan Jalan Tol JTP memiliki dampak serius dalam mengurangi kepadatan di empat ruas jalan yang ditinjau.

KESIMPULAN

1. Rasio pengalihan σ telah dihitung di ruas-ruas jalan dalam Kota Surabaya yang ditinjau, yakni 1) Jalan Kenjeran, 2) Jalan Dr. Ir. Soekarno - utara, 3) Jalan Dr. Ir. Soekarno - selatan, dan 4) Jalan Kedungcowek (Suramadu). Pada skema tarif termurah, rasio pengalihan yang terjadi di empat ruas jalan tersebut untuk mobil berkisar antara 0,54 hingga 0,57, sedangkan untuk truk berkisar antara 0,39 hingga 0,49.
2. Proporsi pergerakan kendaraan mobil antar zona lebih besar dari proporsi pergerakan internal zona di ruas-ruas jalan yang ditinjau, dimana angkanya berkisar antara 0,57 hingga 0,81 dari volume mobil total. Dengan demikian, keberadaan Jalan Tol JTP akan sangat membantu pergerakan pengguna mobil tersebut.
3. Pada skema tarif termahal, pengurangan derajat kejenuhan di ruas-ruas jalan yang ditinjau berkisar antara 0,03 hingga 0,1. Pengurangan derajat kejenuhan pada skema tarif termurah berkisar pada rentang 0,07 hingga 0,22. Dengan demikian, keberadaan Jalan Tol JTP dengan tarif yang terjangkau akan berpengaruh signifikan terhadap pengurangan kepadatan di ruas jalan yang ditinjau.

SARAN

1. Perlu dilakukan studi untuk mengetahui probabilitas berpindah akibat travel time untuk karakteristik lalu-lintas di Surabaya. Hasilnya bisa jadi berbeda dengan yang digunakan di penelitian ini, yakni kurva hasil penelitian di Amerika Serikat (AASHTO).
2. Pengurangan derajat kejenuhan bisa jadi berbeda untuk waktu yang lain, misal ketika pagi hari (pukul 06:00-07:00) ketika volume lalu-lintas didominasi oleh lalu-lintas lokal (keberangkatan ke sekolah atau kantor). Hal ini dapat diteliti lebih lanjut.

DAFTAR PUSTAKA

- Asmara, T. C., Budiarto, A., & Mahmudah, A. M. H. (2013). Model Pemilihan Moda Kereta Api Eksekutif Terhadap Bus Eksekutif Pasca Pengoperasian Jalan Tol Trans Jawa Dengan Metode Stated Preference (Studi Kasus Jurusan Solo Jakarta). *Matriks Teknik Sipil*, 1(2).
- Departemen Pekerjaan Umum (1997) Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)
- Fahmi, M., Umyati, U., Riyanto, B., & Basuki, K. H. (2015). Pemodelan Pemilihan Moda dengan Metode Stated Preference, Studi Kasus Perpindahan dari Sepeda Motor ke BRT Rute Semarang-Kendal. *Jurnal Karya Teknik Sipil*, 4(4), 343-352.
- Green, P. E., & Srinivasan, V. (1978). Conjoint analysis in consumer research: issues and outlook. *Journal of consumer research*, 5(2), 103-123.
- Hensher, D. A. (1994). Stated preference analysis of travel choices: the state of practice. *Transportation*, 21(2), 107-133.

- Kela, M. B., Samara, H., Carlos, F. M. S., & Suraji, A. (2016). Analisis Pembebanan Jaringan Jalan (Trip Assignment) Pada Koridor Malang-Surabaya. *Widya Teknika*, 21(2).
- Kroes, E. P., & Sheldon, R. J. (1988). Stated preference methods: an introduction. *Journal of transport economics and policy*, 11-25.
- Labina, B. P. Y., & Lutfi, F. I. M. A. (2017). Analisa Putaran U Ganda Bermedian Dengan Lajur Antrian Pada Kondisi Terlindung (Kasus Ruas Jalan Kenjeran Kota Surabaya) (Doctoral dissertation, Institut Teknologi Sepuluh Nopember).
- Novyana, T. R., Pratama, K., Djakfar, L., & Kusumaningrum, R. (2017). Analisis Potensi Pengguna Rencana Tol Kediri-Nganjuk Menggunakan Metode Stated Preference. *Jurnal Mahasiswa Jurusan Teknik Sipil*, 1(2), pp-1223.
- Pandika, E., Djakfar, L., & Surjono, S. (2015). Pengaruh perubahan guna lahan terhadap penyediaan jaringan jalan di kota kepanjen. *Rekayasa Sipil*, 9(2), 130-140.
- Peraturan Pemerintah nomor 15 tahun 2005 tentang Jalan Tol
- Rahman, R. (2009). Studi Pemilihan Moda Angkutan Umum Antar Kota Menggunakan Metode Stated Preference. *SMARTek*, 7(4).
- Tamin, O. Z. (2000). *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*, Edisi Kedua. Bandung: Institut Teknologi Bandung.
- Ulya, N. R. (2018). Analisis tebal lapis perkerasan lentur Jalan simokerto-jalan kenjeran dengan metode road note 31 (Doctoral dissertation, Universitas 17 Agustus 1945).
- Undang-Undang Republik Indonesia nomor. 38 tahun 2004 tentang Jalan
- Weiner, E. (2016). *Urban transportation planning in the United States: history, policy, and practice*. Springer.

Dampak Jalan Tol Terhadap Eksistensi Kesenian *Drumblek* Salatiga

Nugrahanstya Cahya Widyanta

Praktisi dan Pengamat Seni
nugrahanstya.cahya.widyanta@gmail.com

Abstrak – Kota Salatiga dikelilingi oleh jalur transportasi tol. Hal ini membawa dampak positif sebagai tempat transit wisata, terbukti dari jumlah okupansi hotel yang terus meningkat. Kota Salatiga termasuk kecil bila dibandingkan dengan kota atau kabupaten lain di Indonesia. Hal ini juga merupakan salah satu kendala untuk membangun destinasi wisata karena keterbatasan lahan. Namun keterbatasan tersebut sebenarnya bukanlah suatu kendala yang berarti karena Salatiga mempunyai wisata budaya yang bersifat empiris, salah satunya adalah kesenian *drumblek*. *Drumblek* merupakan kesenian khas Salatiga yang diadaptasi dari *drumband*, namun peralatannya dengan barang-barang bekas. Eksistensi *drumblek* semakin nampak nyata seiring makin banyaknya pihak swasta yang menyelenggarakan festival *drumblek*. Kesenian *drumblek* dapat menjadi alternatif destinasi para wisatawan yang transit di kota Salatiga, sehingga akan berdampak positif bagi eksistensi kesenian *drumblek*.

Kata kunci – dampak, jalan tol, *drumblek*.

PENDAHULUAN

Salatiga merupakan sebuah kota kecil yang dikelilingi oleh tiga kota segitiga emas yakni Semarang, Solo, dan Yogyakarta yang sampai saat ini masih menjadi destinasi wisata yang banyak diminati. Kota Salatiga berada pada titik tengah jalur tol, sehingga

daerah ini menyimpan sejumlah potensi untuk dikembangkan. Dilansir dari suaramerdeka.news bahwa, “Wakil Wali Kota Muh Haris, mengatakan dengan adanya jalan tol tersebut, Pemkot Salatiga perlu menangkap peluang, guna mewujudkan rencana kota ini sebagai transit pariwisata, selain sebagai kota pendidikan dan olahraga.” (suaramerdeka.news, 2019). Kota Salatiga memiliki suhu udara yang terbilang sejuk karena letak geografisnya yang terletak di kaki gunung Merbabu dan diapit oleh gunung Ungaran, gunung Telomoyo, dan Rawa Pening. Kesejukan kota ini sangatlah cocok sebagai tempat singgah transit wisata untuk sekedar makan siang maupun menginap. Beroperasinya jalan tol Semarang-Solo rupanya tidak melulu menimbulkan dampak negatif, namun juga mempunyai dampak positif bagi sektor pariwisata kota Salatiga. Kota sejuk ini menjadi lebih sering dikunjungi orang luar kota, terbukti dari okupansi hotel yang terus meningkat terutama pada *week end* serta hari libur.

Realita beroperasinya jalan tol ini tampaknya harus disikapi secara positif, karena rupanya memiliki dampak positif bagi industri perhotelan yang mana bila pemkot dapat mengorganisir dengan baik maka dampak positif tersebut akan menjalar pula ke sektor kuliner, kerajinan, hingga seni pertunjukan. Dalam hal ini penulis akan mengulas mengenai sebuah seni pertunjukan yang telah lama dimiliki sebagai kesenian khas Salatiga yakni *drumblek*. Kesenian *Drumblek* pertama kali muncul di Desa Pancuran, Kelurahan Kutowinangun, Kecamatan Tingkir, Kota Salatiga. Pencetusnya ialah Didik Subiantoro pada tahun 1986. Pada saat itu digunakan untuk memeriahkan HUT RI ke-41, namun karena keterbatasan biaya dalam pengadaan alat musik *drumband*, maka digunakanlah barang-barang bekas. Hingga saat ini kesenian *drumblek* justru menjadi kesenian khas Kota Salatiga.

Drumblek akhir-akhir ini menjadi kembali *popular* seiring dengan banyaknya pihak swasta yang kerap mengadakan festival. Hal ini tentunya menjadi daya tarik tersendiri bagi para wisatawan. Dengan banyaknya wisatawan yang berdatangan ke Salatiga untuk menyaksikan festival *drumblek* tentu akan meningkatkan

perekonomian masyarakat kota Salatiga. Eksistensi seni pertunjukan ditentukan oleh keberlanjutan pertunjukan itu sendiri dan keberlanjutan keberadaan penonton yang dalam hal ini bertindak sebagai konsumen. Hampir semua desa yang ada di Salatiga mempunyai grup musik *drumblek*. Itu artinya banyak warga Salatiga yang menjadi pelaku kesenian ini, sedangkan demi eksistensi seni pertunjukan membutuhkan keberlanjutan keberadaan penonton. Penonton yang berasal dari warga lokal memang banyak, namun bila akan dicanangkan sebagai sebuah seni pertunjukan berkala yang berlangsung secara terus-menerus maka bukan hal yang tidak mungkin bila penonton lokal akan berkurang jumlahnya karena merasa sudah sering melihatnya. Beroperasinya jalan tol membuat akses ke kota Salatiga menjadi lebih cepat, hal ini tentu menjadi sarana menguntungkan untuk mengundang wisatawan dari luar kota Salatiga.

TINJAUAN PUSTAKA

Penelitian mengenai eksistensi kesenian *drumblek* bukanlah hal yang baru, terdapat beberapa penelitian yang telah dipublikasikan baik dalam bentuk artikel, jurnal, maupun buku. Beberapa penelitian yang telah dilakukan tersebut antara lain adalah penelitian yang berjudul “Drumblek, Kesenian Barang Bekas Dari Salatiga Untuk Dunia” yang ditulis oleh Fandy Aprianto Rohman (2019). Hasil penelitiannya memaparkan perkembangan serta eksistensi *drumblek* dari tahun ke tahun. Dijelaskan bahwa perkembangan kesenian *drumblek* meliputi perkembangan kostum, aransemen, dan lagu yang dibawakan. Pada awalnya kostum yang dipakai dalam pentas kesenian *drumblek* sangat sederhana, namun saat ini pemakaiannya sudah bervariasi menurut perkembangan mode. Aransemen musik dalam kesenian *drumblek* juga mengalami perkembangan dengan adanya penambahan instrument modern yakni *bellyra* atau *glockenspiel* sebagai melodi. Genre lagunya pun saat ini sudah sangat beragam

yakni pop, rock, dangdut, dsb. Rohman mengungkapkan bahwa kesenian drumblek telah mendapat perhatian yang luas, bahkan telah menjadi salah satu ikon kesenian kota Salatiga. Hasil penelitian tersebut telah mendukung makalah ini bahwa eksistensi drumblek pada saat ini semakin mendapat perhatian, hal ini akan penulis kaitkan dengan adanya jalan tol. Selain itu penelitian tersebut juga bermanfaat untuk meninjau perkembangan drumblek dari tahun ke tahun.

Priyanto Adi Nugroho (2015) dalam penelitiannya yang berjudul “Eksistensi Kesenian Drumblek di Kampung Pancuran Kota Salatiga.” Hasil penelitian ini mengungkapkan bahwa eksistensi kesenian drumblek semakin diminati masyarakat karena kesenian drumblek memiliki prinsip mudah, murah dan meriah. Hal ini ternyata sangat diminati warga kota Salatiga. Hasil penelitian tersebut akan bermanfaat bagi penulis yang akan memberikan sumbangsih informasi mengenai eksistensi kesenian drumblek. Namun penelitian tersebut hanya melihat dari sudut pandang pelaku seninya saja, terbukti dari paparan hasil penelitiannya yang mengatakan eksistensi terwujud karena drumblek memiliki prinsip murah, mudah dan meriah. Kalimat tersebut merujuk pada murah dan mudahnya alat musik yang didapatkan. Penulis akan melengkapi penelitian tersebut, karena penulis akan memandang dari sisi sosiologis yakni eksistensi yang didasari oleh keberlangsungan keberadaan pelaku seni maupun penontonnya, serta wahana yang memfasilitasi terselenggaranya pertunjukan. Tiga komponen tersebut akan saling berkesinambungan dengan adanya fasilitas infrastruktur jalan tol yang membuat akses para wisatawan menjadi lebih mudah.

Ferry Susanto (2016) dalam penelitiannya yang berjudul “Strategi Pengelolaan Kelompok Musik Perkusi Drumblek Gempar di Salatiga.” Dalam penelitian ini dijelaskan bahwa kesenian Drumblek berada pada posisi Growth and Build (tumbuh dan bina), selanjutnya berdasarkan Kuadran Analisis SWOT ada pada posisi Expansion. Hasil penelitian dari Susanto mencetuskan gagasan bahwa strategi pengelolaan drumblek yang

menjadi prioritas untuk segera dilakukan adalah penetrasi pasar, pengembangan produk, pengembangan pasar. Hasil dari penelitian tersebut sangat bermanfaat bagi makalah ini untuk meninjau sejauh mana perkembangan pasar dari kesenian drumblek. Hal ini sangat penting karena terkait dengan industri wisata kunjungan penonton drumblek.

Galih Ansat Dea Nucky (2019) dalam penelitiannya yang berjudul “Kreativitas Musik Melalui Kesenian Drumblek di Desa Nobowetan Salatiga.” Hasil penelitiannya menjabarkan bahwa keberlangsungan drumblek Nobowetan Salatiga memiliki pengaruh baik secara langsung maupun tidak langsung. Pengaruh langsung dapat dilihat dari antusias pemuda desa Nobowetan untuk terus berkreativitas, sedangkan pengaruh tidak langsung bisa dilihat dari apresiasi masyarakat baik warga desa Nobowetan itu sendiri maupun warga di luar desa bahkan luar kota Salatiga. Hasil penelitan tersebut sangat bermanfaat bagi makalah ini sebagai data pendukung keberlangsungan kesenian drumblek di kota Salatiga.

Dari beberapa tinjauan pustaka yang ditemukan, sejauh ini belum ada yang mengkaitkan kesenian drumblek dengan beroperasinya jalan tol. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa makalah ini adalah asli dan memiliki sudut pandang yang berbeda dengan penelitian-penelitian terdahulu.

METODOLOGI

Makalah ini bersifat gagasan, kajian dalam makalah ini menggunakan metode pendekatan kualitatif berupa deskripsi mendalam mengenai dampak jalan tol terhadap kesenian drumblek. Pengumpulan data dilakukan secara daring, adapun pengumpulan data berupa studi kepustakaan dilakukan di Perpustakaan Daerah Kota Salatiga dan Perpustakaan Pusat Universitas Kristen Satya Wacana Salatiga. Teknik pengolahan dan analisis data menggunakan teknik dari David M. Silbergh,

yaitu setiap waktu pada pengumpulan data secara simultan, yang diawali dengan proses klarifikasi data, dilanjutkan dengan abstraksi teoritis terhadap informasi dan fakta di lapangan untuk menghasilkan pernyataan-pernyataan yang mendasar (Silbergh, 2001, hal. 173).

Lexy J.Moleong (2009) menyatakan penelitian kualitatif adalah penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian, misalnya perilaku, persepsi, motivasi, tindakan, dan sebagainya. Secara holistik dan dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata, bahasa pada suatu konteks khusus yang alamiah serta dengan memanfaatkan berbagai metode alamiah (Moleong, 2009, hal.6). Penelitian ini menggunakan teknik analisa kualitatif, yaitu analisa yang didasarkan pada hubungan sebab-akibat dari fenomena historis pada cakupan waktu dan tempat. Dari analisa tersebut dihasilkan tulisan deskriptif-analitis.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Latar Belakang *Drumblek* Salatiga

Kesenian *Drumblek* pertama kali muncul di Desa Pancuran, Kelurahan Kutowinangun, Kecamatan Tingkir, Kota Salatiga. Pencetusnya ialah Didik Subiantoro pada tahun 1986. Pada saat itu digunakan untuk memeriahkan HUT RI ke-41, namun karena keterbatasan biaya dalam pengadaan alat musik drumband, maka digunakanlah barang-barang bekas. Hingga saat ini kesenian *drumblek* justru menjadi kesenian khas Kota Salatiga. Kesenian *drumblek* hampir menyerupai kelompok musik marching band dan juga drum band yang membedakan adalah *drumblek* memakai barang-barang bekas. Drum yang dimaksud dalam *drumblek* adalah tong plastik besar, sedangkan *blek* merupakan adopsi dari kata *blikje* dalam bahasa Belanda yang berarti kaleng, tetapi orang Jawa lebih fasih dengan mengatakan *blek* (Supangkat, 2013, hal.31). Kelompok musik ini lebih difokuskan sebagai

musik untuk ruang terbuka, baik di tanah lapang maupun musik yang dimainkan dengan cara berjalan seperti marching band dan drum band.

Bermula dari keseriusan warga desa Pancuran dalam berlatih, kemudian membuahkan hasil ketika berhasil tampil dalam acara HUT RI ke-41 dengan sangat memukau. *Drumblek* desa Pancuran ini menjadi idola bagi masyarakat, bahkan hingga saat ini masih dinantikan, meskipun saat ini telah banyak grup *drumblek* dari desa lainnya. Suatu ketika dalam festival kesenian kota Salatiga, grup *drumblek* desa Pancuran ini kembali tampil.

Dengan menggunakan kostum ala kadarnya dan menggunakan *theklek* (istilah dalam bahasa Jawa yang berarti sandal yang terbuat dari kayu), *Drumblek* Tinggal Kandas mengusung tema berbau politik, namun dikemas dengan tidak terlalu vulgar yaitu: “jika tak dapat kusumbangkan bunga pada bangsa, maka sebutir pasir pun jadi.” Penggunaan *theklek* ini rupanya telah membawa mereka meraih penghargaan dari Museum Rekor Indonesia (MURI) untuk kategori pawai menggunakan *theklek* dengan peserta terbanyak (Supangkat, 2014, hal. 16). Sejak saat itu desa Pancuran tidak hanya dikenal sebagai pencetus *drumblek* saja, namun juga dikenal dengan ciri khas barisan *theklek*.



Gambar 1: Barisan *Theklek*
(Rohman, 2019, hal.14)

Pada perkembangannya nama “*drumblek*” akhirnya disepakati bersama untuk menyebut temuan kesenian tersebut mengingat

alat yang digunakan mayoritas berasal dari drum bekas berbahan seng yang dalam bahasa Jawa disebut blek (Isdaryanto, 2014:3). Ide kreatif dari Didik turut diikuti kampung-kampung lainnya yang ada di kota Salatiga. Grup kesenian drumblek pun makin banyak bermunculan di tiap kampung yang ada di kota Salatiga. Supangkat (2014, hal.20) mengemukakan pendapat lain terkait perkembangan kesenian drumblek. Menurutnya terdapat tiga proses drumblek dapat menyebar dengan cepat, yakni:

Ada pemain drumblek dari desa Pancuran yang pindah domisili ke kampung lain. Di kampung tempat tinggalnya yang baru orang tersebut melatih dan mengembangkan drumblek sendiri sehingga kampungnya yang baru memiliki kelompok drumblek. Ada warga desa pancuran yang diminta menjadi pelatih di kampung lain.

Pada masa-masa awal kampus UKSW mengenal drumblek, pihak kampus mendatangkan pelatih drumblek dari desa Pancuran. Selain itu, ada beberapa orang mahasiswa yang ikut berlatih di desa Pancuran. Hal inilah yang membuat proses alih keterampilan dapat berjalan dengan lancar (Supangkat, 2014, hal.20).

Antusiasme masyarakat kota Salatiga dalam melakukan aktivitas berkesenian sebagai pelaku seni kesenian drumblek, membuat kesenian ini tumbuh dan berkembang di kota Salatiga sebagai identitas budaya. Seperti yang dijelaskan oleh Durachman (dalam Kurniangsih, 2013, hal.18) bahwa

Pada dasarnya seni pertunjukan berangkat, berkembang dan dimiliki oleh suatu masyarakat tertentu, sehingga kesenian itu tidak pernah bisa dilepaskan dari masyarakat yang menyangga keberlangsungannya. Oleh karenanya dalam lingkungan itulah akan tercipta suatu kesepakatan, baik yang meruntut pada bagian adat istiadat, maupun kebutuhan akan hiburan.

Setiap daerah atau masyarakat yang ada di Indonesia memiliki kesenian khas yang berbeda satu sama lain dan berkembang di daerah atau masyarakat tersebut. Apabila kesenian tersebut tetap

dijaga, maka kesenian tersebut tidak akan dapat dilepaskan dari daerah tersebut, sehingga dengan keberlanjutan eksistensi kesenian drumblek tidak bisa dipungkiri bahwa kesenian drumblek merupakan identitas budaya kota Salatiga. Kekhasan identitas budaya inilah yang bisa menjadi daya tarik bagi wisatawan.

Kesenian Drumblek bisa dikatakan sebuah pertunjukan kolosal ketika ditampilkan dalam sebuah karnaval, meski ada pula yang membentuk grup dalam formasi kecil. Pada prinsipnya semakin banyak anggota maka semakin meriah pula sajian musik yang ditampilkan. Rohman (2019, hal. 17) menambahkan bahwa jumlah anggota kelompok menjadi poin penting dalam kesenian drumblek. Semakin banyak jumlah anggota pemain drumblek maka akan semakin riuh dan ramai. Hal ini dikarenakan inti dari kesenian drumblek adalah kemeriahan dari aspek permainan alat musik, tarian, dan kostum yang digunakan, sehingga jumlah anggota kelompok drumblek menjadi poin pentingnya. Terlebih bila dapat dikoordinir secara presisi baik dalam koreografi maupun musiknya maka akan mencapai estetika yang memukau.

Komposisi pemain drumblek sebelum tahun 2000-an lebih banyak menggunakan penari daripada pemain musik. Namun sejak tahun 2005 komposisi tersebut diubah dengan cara mengurangi penari dan menambahkan pada pemain musik (Rohman, 2019, hal. 19). Komposisi pemain dalam instrument drumblek dapat diubah-ubahsesuai keperluan masing-masing grup drumblek. Meski demikian komposisi standar dalam pementasan drumblek adalah 50 orang pemain snare, 30 orang pemain kentongan, 20 orang pemain tenor, 10-15 orang pemain bass drum, dan 5 orang pemain bellyra. Sisanya adalah pemain pendukung seperti penari dan 2 orang mayoret (Kampoeng Salatiga, 2013, hal.28).

Tiap kelompok biasanya dipimpin oleh dua orang yang bertugas sebagai komando lapangan atau yang sering disebut

dengan mayoret. Sedangkan anggotanya ada yang sebagai pemain alat musik baik alat musik ritmis dan melodis, sisanya sebagai penari bendera yang membentuk formasi dengan pola yang berubah-ubah sesuai dengan alur lagu dan koreografi yang telah disepakati (Kampoeng Salatiga, 2013, hal.26).

Terdapat sebuah paguyuban yang menaungi grup-grup *drumblek* yang ada di Salatiga. Nama paguyuban tersebut adalah PDS yang memiliki kepanjangan Paguyuban *Drumblek* Salatiga. PDS ini berfungsi untuk memberikan informasi terkait dengan hal-hal yang berkaitan dengan *drumblek*, seperti informasi penyelenggaraan event karnaval, agenda festival, dsb. Terbentuknya PDS ini terbilang belum lama, yakni pada 21 Februari 2016 yang digagas oleh 25 grup *drumblek* yang ada di kota Salatiga. Selain sebagai sumber informasi terkait *event* dan kegiatan apapun yang berkaitan dengan kesenian *drumblek*, paguyuban ini berfungsi juga sebagai sarana silaturahmi untuk saling mengenal antara grup satu dengan yang lain, saling bertukar pengalaman sehingga saling meningkatkan kualitas antar grup musik *drumblek*. Meskipun dalam ajang festival grup-grup ini adalah rival karena biasanya dalam festival akan diambil juara, namun di luar itu semua para seniman *drumblek* ini adalah saudara. PDS ini diketuai oleh Muhammad Edi Kurniawan, yang akrab dipanggil Wawan. Hingga saat ini grup *drumblek* Salatiga yang terdaftar berjumlah 92 grup *drumblek*, yang belum terdaftar dirasa masih banyak.

KORELASI ANTARA BEROPERASINYA JALAN TOL TERHADAP KESENIAN *DRUMBLEK*

Salah satu sektor yang merasakan manfaat dari beroperasinya jalan tol adalah sektor perhotelan, karena okupansi harian dapat mencapai 60 persen sampai dengan 70 persen. Angka tersebut lebih tinggi dibandingkan okupansi rata-rata hotel di Jateng yang masih berada di bawah 50 persen (salatigadailiy.com, 2019). Salatiga diapit oleh tiga kota wisata segitiga emas yakni Solo,

Semarang, dan Yogyakarta yang hingga saat ini masih memiliki daya tarik yang tinggi bagi wisatawan. Adanya jalan tol membuat akses perjalanan ke kota-kota tersebut menjadi lebih cepat, bahkan memungkinkan bagi agen-agen wisata untuk membuat paket wisata singkat yang dapat dikunjungi dalam waktu satu hari. Hal ini tentunya harus ditangkap sebagai peluang Kota Salatiga untuk dijadikan sebagai kota transit wisata.

Kota Salatiga memiliki suhu udara yang terbilang sejuk karena letak geografisnya yang terletak di kaki gunung Merbabu dan diapit oleh gunung Ungaran, gunung Telomoyo, dan Rawa Pening. Kesejukan kota ini sangatlah cocok sebagai tempat singgah transit wisata untuk sekedar makan siang maupun menginap. Kondisi ini dapat kita tangkap sebagai sebuah peluang. Mencontoh dari kota Denpasar yang dapat mengemas wisata budaya salah satunya adalah seni pertunjukan, bukan hal yang tak mungkin bila Salatiga mengangkat potensi seni drumblek sebagai daya tarik destinasi wisata untuk melengkapi potensi lainnya seperti potensi alam, kuliner, dan wisata sejarah kota Salatiga. Menjalin sinergi dengan pihak-pihak terkait dalam hal ini sangatlah diperlukan.

Kota Salatiga yang berperan sebagai kota transit bagi para pelaku perjalanan antara Semarang dan Surakarta akan mendorong perkembangan sektor perdagangan dan jasa, terutama dalam distribusi produk dan potensi lokal. Selain itu kota Salatiga berhimpit pada kasawan pusat pengembangan di Provinsi Jateng Kedungsepur (Kendal, Demak, Ungaran, Semarang, Purwodadi) dan Joglosemar (Jogja, Solo, Semarang). Kebijakan pada wilayah-wilayah tersebut akan membuka peluang besar bagi Kota Salatiga untuk lebih berkembang terutama bagi sektor perdagangan, pertanian, jasa, industri dan pariwisata. Dilansir dari salatigadaily.com, Kepala Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Salatiga Sri Danurjo mengatakan bahwa infrastruktur pariwisata Salatiga sudah sangat layak. Hal ini dibuktikan dengan banyaknya hotel berbintang dengan okupansi cukup tinggi. Ia mengatakan

bahwa pemerintah siap memfasilitasi komunitas-komunitas kreatif yang ingin turut memajukan Salatiga, terutama di sektor pariwisata (salatigadailiy.com, 2019).

Pernyataan di atas membuktikan bahwa peningkatan okupansi hotel di kota Salatiga pasca beroperasinya jalan tol merupakan sebuah fakta. Kemudian daripada itu langkah selanjutnya adalah menyikapi fakta tersebut dengan sebuah tindakan konkret. Bilamana fakta peningkatan okupansi hotel tersebut tidak dibarengi dengan tindakan konkret, maka yang merasakan manfaat hanyalah sektor perhotelan saja. Oleh karena itu layaknya fakta ini kita sikapi dengan sebuah tindakan konkret supaya manfaat dapat turut merambat dan dirasakan oleh sektor lain seperti kuliner, jasa, kerajinan, ekonomi kreatif, pariwisata termasuk seni pertunjukan. Tentunya diperlukan kerjasama yang saling bersinergi antara pemangku kebijakan dengan masyarakat yang dalam hal ini adalah pelaku komunitas kreatif maupun pelaku UKM dan UMKM.

Kesenian *drumblek* melibatkan berbagai unsur selain dari musiknya itu sendiri. Sebagai contoh dalam pementasan *drumblek* memerlukan kostum atau busana yang tentu akan melibatkan unsur seni tata busana. Dalam hal ini kita dapat melibatkan UKM penjahit dan pengrajin pernak-pernik untuk memproduksi busana yang akan dikenakan oleh para pemain *drumblek*. Selain itu juga pernak-pernik seperti tongkat mayoret, pemukul alat musik ataupun alat musik itu sendiri yang bisa dikerjakan oleh para pengrajin, yang mungkin dalam hemat penulis juga dapat dikembangkan pada kerajinan miniatur atau *merchandise* sebagai souvenir yang akan memiliki nilai ekonomis bagi masyarakat kota Salatiga.

KESENIAN *DRUMBLEK* MEMPENGARUHI PRODUKTIVAS SEKTOR LAIN

Sebagaimana yang telah disinggung sebelumnya bahwa kesenian *drumblek* tidak bisa terlepas dari unsur lain. Berikut akan penulis paparkan unsur-unsur lain yang mendukung kesenian *drumblek*, yang mana unsur-unsur tersebut dapat diproyeksikan sebagai produktivitas yang menghasilkan nilai ekonomis bagi masyarakat kota Salatiga.

A. Busana

Pementasan kesenian *drumblek* tentu tidak akan bisa lepas dari busananya yang menarik dan unik. Busana yang menarik dan unik tentu akan menambahkan nilai estetika secara visual pada pementasan kesenian *drumblek*. Hal ini seyogyanya dapat menjadi manfaat bagi para pelaku UKM dan UMKM di bidang jasa jahit dan kerajinan perak-pernik. Dengan semakin banyaknya grup *drumblek* yang bermunculan maka semakin banyak pula jasa pembuatan busana yang diperlukan. Busana ini tidak hanya terhenti pada jasa jahit saja, namun juga para pengrajin perak-pernik seperti aksesoris kepala, aksesoris pundak, gelang, dsb. Tentunya para penjahit dan pengrajin dapat saling berkolaborasi. Selain itu, mereka juga bisa membuka persewaan kostum, dengan demikian setiap kali ada *event* kesenian *drumblek* akan mendapatkan manfaat secara ekonomis.



Gambar 2: Ragam Kostum Para Pemain *Drumblek* (Rohman, 2019, hal. 19)



Gambar 3: Kostum Mayoret (Rohman, 2019, hal. 19)

Menurut hemat penulis, sektor ini juga dapat dikembangkan lebih luas lagi. Sebagai contoh sedikit melenceng dari busana pemain *drumblek* yang unik, misalkan dapat dikembangkan ke dalam produksi *clothing* yang mengusung label produk pakaian dengan tema *drumblek* yang dapat dibeli oleh masyarakat umum. *Clothing* menjadi suatu komoditas yang akan memiliki nilai jual, selain dari nilai jual atas barang itu sendiri hal ini juga dapat menjadi sarana untuk mempromosikan *drumblek* Salatiga. Menilik dari kota Yogyakarta yang banyak terdapat industri *clothing* dengan mengusung tema kearifan lokal Yogyakarta seperti *dagadu*, *Capung T-Shirt*, *Kampoeng Oblong Jogja*, dsb. Dengan demikian kota tersebut secara tidak langsung turut dipromosikan oleh konsumen pembeli pakaian tersebut. Dengan dipakainya pakaian *clothing* dari Yogyakarta di kota asal masing-masing oleh para pembelinya, maka orang yang melihat kaos/pakaian tersebut akan membaca dan mengetahui sedikit informasi unik tentang Yogyakarta yang membuat mereka ingin mengunjunginya. Demikian juga dengan *drumblek* jika diterapkan dalam produksi *clothing* maka akan dapat menjadi sarana promosi dan edukasi mengenai kesenian khas Salatiga ini.

B. Seni Kerajinan

Drumblek tentunya tidak akan terlepas dari seni kerajinan dalam pembuatan alat musik. Menurut hemat penulis, seni kerajinan ini dapat pula dikembangkan lagi, misalkan ditransformasikan ke dalam bentuk miniatur yang dapat menjadi *merchandise* atau souvenir bagi para wisatawan. Mungkin hal ini berbeda dari kerajinan produksi alat musik *drumblek* namun masih dalam lingkup seni kerajinan. Setidaknya para pengrajin alat musik *drumblek* memiliki minat yang sama terhadap seni kerajinan. Dalam hal ini tentunya diperlukan pelatihan lebih lanjut supaya memiliki atau lebih mengasah ketrampilan seni kerajinan tersebut. Di sinilah peran pemkot sangat dibutuhkan dalam hal pembinaan. *Merchandise* tersebut akan menghasilkan nilai ekonomis bagi masyarakat Salatiga. Terlebih jika bahan bakunya menggunakan barang-barang tak terpakai, selain menghasilkan nilai ekonomis juga menjadi solusi *recycle* barang-barang tak terpakai.

Fungsi *merchandise* ini bagi tempat pariwisata sangat banyak, selain sebagai promosi wisata, bisa juga sebagai kenang-kenangan maupun sebagai oleh-oleh bagi wisatawan. Jika kita berkunjung ke tempat wisata, tentu kita ingin membeli cendera mata yang asli menunjukkan kekhasan tempat wisata tersebut. Sebagai contoh kota wisata seperti Jogja, Bali, Sumatera Utara, Toraja, Lombok, dsb, tentu memiliki souvenir yang khas. Walaupun sederhana, pilihan souvenir yang dijual turut mempengaruhi kepuasan wisatawan untuk tertarik datang kembali. Tentunya diperlukan pelatihan yang matang bagi para pelaku UKM dan UMKM mulai dari rancangan, desain, hingga proses produksi.

KESIMPULAN

Fakta yang terjadi sebagaimana telah dijelaskan bahwa salah satu dampak dari pengembangan infrastruktur jalan tol di

sekitaran kota Salatiga adalah okupansi hotel di kota Salatiga mengalami peningkatan. Bila hal ini ditanggapi secara serius maka akan bermanfaat pula bagi sektor lainnya seperti kuliner, jasa, industri, ekonomi kreatif, dan pariwisata. Terkait dengan kesenian *drumblek*, dengan makin banyaknya kunjungan ke kota Salatiga maka hal ini merupakan potensi besar terhadap eksistensinya. Hal ini telah terlihat dari makin banyaknya festival *drumblek* yang sering digelar. Fenomena ini layak disambut dan ditanggapi secara positif dengan cara mengoptimalkan manajemen seni pertunjukan, promosi, serta mengoptimalkan unsur-unsur pendukung di luar musiknya itu sendiri.

Dalam agenda pelaksanaan pertunjukan kesenian *drumblek*, tidak harus dipaksakan menggelar pertunjukan rutin setiap hari, bahkan lebih dari satu kali sehari seperti halnya industri seni pertunjukan yang ada di kota Denpasar. Jika melakukan hal tersebut tentu membutuhkan persiapan yang benar-benar matang terkait dengan tenaga, tempat, serta semua saja yang mendukung acara tersebut dapat terselenggara. Hal ini tidak perlu dipaksakan jika memang belum benar-benar siap. Kesenian *drumblek* dapat digelar secara berkala misalkan bulanan, enam bulanan, bahkan tahunan. Hanya saja konsep manajemen terkait jadwal pelaksanaan pertunjukan dapat lebih disosialisasikan dengan jelas kepada masyarakat. Dengan demikian para wisatawan yang tertarik akan mengagendakan kunjungannya.

Gagasan yang disampaikan oleh Wali Kota Salatiga bahwa kota Salatiga akan menjadi kota transit wisata juga sangat baik adanya, sehingga perlu dioptimalkan mengingat banyaknya potensi yang dimiliki oleh kota Salatiga. Meski para wisatawan tidak mendapati pertunjukan kesenian *drumblek* pada saat kunjungannya, namun dengan gema yang telah digaungkan melalui pernak-pernik, souvenir, informasi unik, dsb. Maka bukan hal yang tak mungkin bila wisatawan tersebut akan kembali berkunjung sesuai dengan agenda pertunjukan kesenian *drumblek*.

Harapannya, untuk Pemerintah Kota Salatiga supaya mengadakan pembinaan serta pendampingan secara terus-menerus terhadap kesenian *drumblek*. Kemudian bagi Paguyuban Drumblek Salatiga untuk terus melestarikan serta menggali kreativitas kesenian *drumblek* sehingga eksistensi kesenian *drumblek* terus terjaga dan menjadi ikon kota Salatiga. Akhir kata penulis memberanikan diri untuk menyatakan bahwa beroperasinya jalan tol yang berada di sekitaran kota Salatiga memiliki dampak positif bagi eksistensi kesenian *drumblek*.

DAFTAR PUSTAKA

- Banu, P. (2003). *Kamus Musik*. Yogyakarta: Penerbit Kanisius.
- Csikszentmihalyi, M. (1997). *Creativity: Flow and Psychology of Discovery and Invention*. New York: Harper Perrenial.
- Kampoeng Salatiga. (2013). *Drumblek dari Salatiga untuk Dunia*. Salatiga: Kampoeng Salatiga.
- Martindale, C. (1999). *Biological Bases of Creativity*. Dalam R.J. Sternberg (ed.) (1999). *Handbook of Creativity*. New York: Cambridge University Press.
- Moleong, L. J. (2009). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Nucky, G.A.D. (2019) “Kreativitas Musik Melalui Kesenian Drumblek di Desa Nobowetan Salatiga” (Skripsi). Fakultas Bahasa dan Seni, Universitas Negeri Semarang.
- Nugroho, P. A. (2015). “Eksistensi Kesenian Drumblek di Kampung Pancuran Kota Salatiga” (Skripsi). Institut Seni Indonesia Yogyakarta.
- Punch, K. F. (2006). *Developing Effective Research Proposal*. London: Sage Publications.

- Rohman, F.A. (2019). "Drumblek, Kesenian Barang Bekas dari Salatiga untuk Dunia" dalam *Jurnal Walasuji*, Vol. 10, No. 1, Juni 2019.
- Sedyawati, E. (2006). *Budaya Indonesia Kajian Arkeologi, Seni dan Sejarah*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Serenady, R. (2019). "Walkot Optimis Salatiga Berpotensi Jadi Kota Wisata" diunduh dari salatigadailiy.com.
- Silbergh, D. M. (2001). *Doing Dissertations in Politics: A Student Guide*. London: Routledge.
- Soedarsono, R.M. (2010). *Seni Pertunjukan Indonesia di Era Globalisasi*, Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Storey, J. (2003). *Cultural Studies and The Study of Popular Culture: 2nd Edition*. Athens: The University of Georgia Press.
- Suara Merdeka News. (2019). "Jalan Tol Ramaikan Salatiga" diunduh dari suaramerdeka.news
- Supangkat, E. (2007). *Salatiga Sketsa Kota Lama Salatiga*. Salatiga: Griya Media.
- Supangkat, E. (2014). *Drumblek Seni Budaya Asli Salatiga*. Salatiga: Kantor Perpustakaan Arsip Daerah Kota Salatiga.
- Susanto, F. (2016). "Strategi Pengelolaan Kelompok Musik Perkusi Drumblek Gempar di Salatiga" dalam *Jurnal Tata Kelola Seni*, Vol. 2, No. 1, Juni 2016.
- Susantyo. (2013). *Drumblek dari Salatiga untuk Dunia*. Salatiga: Buksuling.

Jalan Tol: Dampak dan Fungsi Keseneniannya

Yosaphat Yogi Tegar Nugroho

Sastra Inggris, Fakultas Bahasa dan Seni, Universitas Katolik
Soegijapranata, Semarang
yogi_tegar@unika.ac.id

Abstrak – Jalan tol sangat berpengaruh terhadap kehidupan masyarakat di sekitarnya, baik dari aspek sosial dan ekonomi. Jalan tol yang berada di pulau jawa membentang dari Merak sampai Probolinggo yang memiliki panjang kurang lebih 1167 Km. Salah satu fasilitas yang kita jumpai saat kita melewati jalan tol adalah *rest area*. Banyak orang yang singgah ke *rest area* saat mereka mengantuk, makan/minum, berbelanja kebutuhan, mengisi bahan bakar, ingin buang air, atau ingin melepas penat saat perjalanan jauh. Pada saat observasi, setiap *rest area* terdapat beberapa restoran besar, mini market dan beberapa penjual makanan ringan camilan lokal. Paling tidak *rest area* memiliki manfaat secara aspek ekonomi bagi masyarakat daerah sekitar. Banyak toko oleh-oleh berupa kuliner, tetapi peneliti tidak melihat toko kesenian *handicraft* yang di jual sebagai barang cinderamata khas daerah *rest area* di sepanjang toll tersebut. Dalam hal ini penulis juga tidak menemukan seni pertunjukan yang dihadirkan di setiap *rest area*. Padahal bila ditinjau dari aspek psikologi, seni dapat mempengaruhi psikis orang yang sedang menikmati. Banyak orang yang jenuh mengemudi di jalan tol karena menempuh jarak jauh. Dalam hal ini penulis berasumsi dan ingin memberikan sumbangsih saran, bisa jadi bila seni pertunjukan diadakan di beberapa *rest area* dapat menjadi sarana merubah emosi seseorang. Ada baiknya jika seni pertunjukan yang ditampilkan di *rest area* adalah kesenian lokal daerah dimana *rest*

area tersebut berada, sehingga ada dampak terhadap aspek perekonomian warga sekitar *rest area* tersebut.

Kata kunci – jalan tol, kesenian daerah, psikologi seni

PENDAHULUAN

Saat ini kebutuhan pembangunan infrastruktur terus meningkat seiring dengan meningkatnya aktivitas ekonomi. Salah satunya adalah pembangunan jalan tol. Langkah ini sebagai salah satu alternatif yang digunakan untuk mengatasi kemacetan yang semakin meningkat. Jalan tol trans jawa sekarang telah membentang dari merak sampai Probolinggo yang mana melintasi puluhan daerah dan memiliki panjang kurang lebih 1167 Km, (Jasamarga, 2019, hal. 1).

Di Indonesia khususnya pulau jawa, pembangunan jalan tol sangat berpengaruh terhadap ekonomi rakyat sekitar. Masyarakat yang berprofesi sebagai pedagang kaki lima, asongan, juga pelaku kesenian yang biasanya mencari uang di sepanjang jalan merasakan dampak akibat pembangunan jalan tol. Hal tersebut juga membuat keprihatinan terhadap kesenian daerah yang hampir punah karena kurang terekspos.

Dengan adanya jalan tol, orang-orang sudah jarang melintasi jalan raya biasanya untuk berpergian menuju daerah tertentu. Padahal biasanya banyak kerajinan kesenian daerah yang di jual di pinggir jalan raya. Biasanya di pinggir jalan raya suatu daerah tertentu terdapat cafe yang menghadirkan pertunjukan seni musik atau terkadang kesenian daerah.

Akibat dibangunnya jalan tol, cafe tersebut terdampak dari sektor ekonomi, tidak lagi ada orang-orang tidak berkunjung hanya untuk melepas penat saat perjalanan. Mereka pastinya lebih memilih melewati jalan tol yang notabene tidak macet.

Banyak orang yang singgah ke *rest area* saat mereka mengantuk, makan/minum, berbelanja kebutuhan, mengisi bahan bakar,

ingin buang air, atau ingin melepas penat saat perjalanan jauh. Saat observasi penulis tidak menemukan produk seni kerajinan dan seni pertunjukan yang dihadirkan di setiap rest area. Apabila ditinjau dari aspek psikologi, pertunjukan seni dapat mempengaruhi emosi orang yang sedang menikmati. Di setiap rest area kebanyakan hanya terdapat beberapa restoran cepat saji, mini market dan ditemukan kuliner khas daerah rest area tersebut berada.

Salah satu upaya untuk keluar dari masalah penggiat kesenian yang terdampak jalan tol adalah dengan ekonomi kreatif. Diantaranya mencangkup perlu atau tidaknya seni kerajinan dan seni pertunjukan khas daerah diaplikasikan di rest area jalan tol dengan tujuan untuk mengenalkan kekhasan kesenian, sekaligus untuk meningkatkan ekonomi bagi penggiat seni di daerah rest area tersebut berada. Penelitian yang berjudul Jalan Tol: Dampak Dan Fungsi Kesenianya ingin membahasnya permasalahan di atas lebih lanjut, sehingga nantinya mendapat solusi atas permasalahan tersebut.

TINJAUAN PUSTAKA

A. Manajemen Seni

1. Ekonomi Kreatif

Sumar'in dalam jurnalnya yang berjudul "Pengembangan Ekonomi Kreatif Berbasis Wisata Budaya: Studi Kasus pada Pengrajin Tenun di Kabupaten Sambas" menuturkan bahwa Ekonomi kreatif pada hakikatnya adalah kegiatan ekonomi yang mengutamakan pada kreativitas berpikir. Seperti dikemukakan oleh Thedeo Levit dalam buku karya Zimmerer (1996) bahwa kreativitas adalah "thinking new things", yaitu berpikir sesuatu yang baru. Manifestasi berpikir kreatif sangat banyak ragamnya, seperti berpikir tentang cara baru, model baru, desain baru, barang dan jasa baru, pemasaran baru, usaha baru, distribusi baru,

strategi baru, teknik baru, dan komersialisasi baru. UNDP dan UNCTAD (2008:10) mendefinisikan kreativitas sebagai proses mentransformasikan ide-ide ke dalam bentuk nilai tambah. Aslinya kreativitas adalah menciptakan sesuatu dari yang tidak ada atau memperbaharui sesuatu yang telah ada (*originality means creating something from nothing or reworking something that already exists*).

Salah satu model dasar yang digunakan dalam penelitian ini adalah model New England's creative economy. Menurut Mt. Auburn terdapat tiga komponen inti dan tiga komponen pendukung dalam ekonomi kreatif di daerah, yaitu:

- a. *The Creative Cluster*, yaitu perusahaan dan individu yang menghasilkan secara langsung maupun tidak langsung produk budaya.
- b. *The Creative Workforce*, yaitu pemikir dan pelaksana yang dilatih secara khusus dalam keterampilan budaya dan artistik yang mendorong kepemimpinan industri yang tidak hanya terbatas pada budaya dan seni.
- c. *The Creative Community*, yaitu area geografis dengan konsentrasi dari pekerjaan kreatif, bisnis kreatif, dan organisasi budaya (Mt. Auburn: 5). Setiap domain dari kegiatan ekonomi saling berhubungan dimana *Creative Cluster* merujuk pada pengertian industri, baik komersial maupun non-profit. *Creatif workforce* adalah pekerjaan, dan *Creative Community* adalah wilayah dimana *Creative Cluster* berada.

Di Indonesia, Ekonomi Kreatif muncul melalui kebijakan negara. Tetapi bukan berarti kegiatan ekonomi kreatif baru muncul seiring dengan kebijakan pemerintah tersebut. Ekonomi Kreatif telah lama tumbuh dan berkembang di masyarakat, namun secara khusus mendapat perhatian dan pembinaan yang kuat dari pemerintah baru dimulai pada era pemerintahan SBY maupun Joko Widodo (Sumar'in, 2017, hal. 3-4).

Sebagai langkah untuk meningkatkan industri kerajinan dan kreativitas bangsa, secara garis besar kebijakan ekonomi kreatif digaungkan pertama kali oleh Presiden. Beberapa di antaranya terselenggaranya Pekan Produk Budaya Indonesia 2007, yang berubah nama menjadi Pekan Produk Kreatif Indonesia 2009, terbitnya Instruksi Presiden Nomor 6 Tahun 2009 tentang Pengembangan Ekonomi Kreatif, hingga Perpres Nomor 92 Tahun 2011 yang menjadi dasar hukum terbentuknya kementerian baru yang mengurus ekonomi kreatif, yaitu Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif dengan Menteriannya.

Konsep mengenai Ekonomi kreatif digunakan sebagai acuan untuk membuat konsep pengadaan pertunjukan seni dan UMKM kerajinan seni di rest area jalan tol di daerah tertentu.

2. Analisis SWOT

Analisis SWOT dilakukan untuk mengetahui kekuatan (Strength), kelemahan (Weakness), peluang (Opportunity), dan ancaman (Threat) dari seni kerajinan tangan dan pertunjukan seni daerah yang nantinya di aplikasikan di setiap rest area daerah tersebut (Permas dkk, 2003).

B. Psikologi Musik

1. Emosi

Djohan dalam menulis dalam bukunya dan menyampaikan bahwa emosi merupakan faktor penting dalam kehidupan manusia. Emosi adalah suatu aspek yang dapat meresap ke dalam eksistensi manusia, berhubungan secara praktis ke semua perilaku manusia, seperti tindakan, persepsi, memori, belajar, atau dalam membuat keputusan. Mengingat bahwa proses mental terjadi dalam kehidupan sehari-hari, maka keterlibatan emosi akan berkaitan dengan karakteristik perannya, apakah sebagai emosi yang bersifat primer atau sekunder. Yang tergolong sebagai emosi primer adalah bagian-bagian penting dalam kehidupan organisme

termasuk rasa gembira, sedih, takut, dan marah. Kemudian, emosi sekunder atau “emosi sosial” meliputi rasa malu, rasa bersalah, bangga, dan waspada. Emosi sekunder cenderung terkondisi karena faktor budaya dan lingkungan.

Emosi dalam terminologi filsafat juga dikenal sebagai objek yang disengaja, yaitu, keterlibatan orang atau kejadian tertentu yang berperan dalam memicu kondisi emosi, misalnya rasa cemburu, frustrasi terhadap kejadian tertentu, berduka karena sebuah peristiwa kematian dan sebagainya. Seseorang dapat merasa sedih dalam kejadian khusus tetapi dapat juga mempunyai perasaan yang sama tanpa adanya pemicu, kondisi atau kejadian tertentu.

Dari kacamata psikologi, emosi diterangkan sebagai respon perilaku yang pencapaiannya menunjukkan proses yang spesifik. Frijda (1988) mencatat bahwa proses timbulnya emosi terjadi karena adanya keterlibatan personal dengan stimulus, penilaian kognitif seseorang terhadap suatu stimulus, atau perubahan perilaku terhadap stimulus. Sehingga karakteristik muatan dan ujud emosi pada setiap orang juga akan berbeda-beda. Dari perspektif fisiologis, masalah emosi adalah dasar dari semua analisis mengenai sifat dasar manusia. Pemaknaan perilaku emosi makin penting dengan hasil penelitian mengenai ekspresi wajah yang memberikan amatan baru dalam psikologi emosi.

Emosi juga dapat ditinjau dari fungsi biologisnya, yaitu bahwa emosi adalah bagian dari sumber bioregulasi sebagai perlengkapan manusia untuk bertahan hidup. Contoh klasik emosi yang diklasifikasikan sesuai dengan fungsi biologisnya adalah pengalaman rasa takut. Penaksiran terhadap situasi kognitif terhadap situasi tertentu sebagai ancaman membawa pada perubahan perilaku misal, melarikan diri atau menghindari situasi tersebut. Apabila sebuah rangsangan dari luar menyentuh kepedulian seseorang, maka proses emosi terjadi, bila tidak menyentuh, tidak terjadi proses emosi. Pada umumnya keadaan yang menyentuh mempunyai relevansi dengan pribadi seseorang,

dirasakan menyenangkan atau menyakitkan, menimbulkan keinginan atau kekaguman. Proses awal timbulnya emosi belum menyertakan proses kognitif yang mendalam, sehingga emosi dapat terjadi tanpa subjek benar-benar menyadari alasannya.

Pengaruh emosi dapat mengganggu aktivitas yang sedang terjadi atau bahkan merubah aktivitas seseorang. Tanggapan-tanggapan yang muncul awalnya akan diolah dan ditujukan ke dalam, sebagaimana aktivitas fisiologis dan kognitif. Jika aktivitas fisiologis dipahami sebagai stimulus yang langsung menimbulkan emosi, maka aktivitas kognitif akan diolah setelah objek yang menjadi stimulus menarik perhatian orang (Frijda 1988).

Melalui ekspresi wajah, orang lain akan membaca atau menerima informasi tentang jenis emosi mana yang sedang terjadi dalam diri seseorang. Dengan demikian emosi adalah faktor yang terjadi karena adanya rangsang, baik dari dalam maupun luar diri seseorang. Dalam pengolahannya, emosi akan bersentuhan dengan proses-proses kognitif.

2. Musik dan Emosi

Emosi dalam konteks musik memiliki makna ganda, karena proses interpretasi musik di bidang musikologi juga mengenal istilah “emosi”. Sedikit berbeda dengan istilah kata emosi dalam bidang psikologi, di kalangan musikologi, emosi dimaknai sebagai cepat atau lambatnya (elemen tempo) atau keras dan lembutnya (elemen dinamika) sebuah komposisi musik. Meski maksud pengungkapannya sebenarnya tidak jauh berbeda, artinya bahwa emosi menggambarkan hal-hal yang berkaitan dengan perasaan atau hal-hal yang dapat dirasakan dari penyajian sebuah karya musik, namun penggunaannya perlu dilakukan dalam konteks yang sinkron.

Kebudayaan mempunyai pengaruh terhadap respons emosi melalui musik sebagai stimulasi non-verbal. Masyarakat dengan

budaya tertentu memiliki cara respons dan ekspresi yang berbeda pula. Kajian terhadap latar belakang penciptaan musik juga terkait erat dengan kondisi budaya dan aspek-aspek sosio-psikologis yang ada di lingkup penciptaan musik pada tempat dan waktu tertentu.

Emosi juga merupakan salah satu aspek perilaku yang paling meresap dalam eksistensi manusia dan berhubungan langsung dengan setiap aspek perilaku -aksi, persepsi, memori, belajar, termasuk dalam membuat keputusan. Penelitian psikologi musik menunjukkan bahwa respons emosi pendengar yang tidak paham musik sama dengan emosi penyajinya, baik selama penyajian musik berlangsung maupun mendengarkan. Dalam psikologi umum dikatakan bahwa emosi adalah proses spesifik yang berorientasi untuk merespon setiap aksi. Emosi secara langsung selalu timbul baik terhadap sesuatu yang dianggap sebagai bagian dari situasi atau reaksi personal.

Henever (1937) secara sistematis meneliti efek sebuah lagu pendek untuk piano dengan memperdengarkan versi asli yang telah di adaptasi. Pada versi yang telah di adaptasi, ia memanipulasi beberapa elemen musikalnya seperti modus (tangga nada mayor atau minor), harmoni (sederhana-rumit), irama (monoton-lancar), tempo (cepat-lambat), dan garis melodi (naik-turun).

Saat pendengar diminta menjelaskan pengalaman emosi dari musik yang didengar, ternyata tempo dan modus mempunyai pengaruh yang terkuat. Bila karya piano tersebut dimainkan secara cepat pada modus mayor, pendengaran akan menangkap kesan riang gembira. Sebaliknya bila dalam tempo lambat dan modus minor, musik tersebut terkesan imajinatif dan sensitif.

Henever ingin menunjukkan bahwa sebenarnya emosi sudah ada di dalam musik sehingga tidak harus membutuhkan pengalaman emosi dari pendengar untuk merespons. Sebuah musik seringkali menimbulkan reaksi dan respon emosi dalam saat tertentu, seperti ketika tiba-tiba terjadi perubahan tempo atau

klimaks dari sebuah tema sesuai kehendak komponisnya. Tempo sebuah lagu merupakan salah satu karakteristik ekspresi emosi atau menjadi sebuah pengalaman musikal bagi pendengaran seseorang. Musik tidak berperan menghasilkan emosi tetapi lebih pada menyediakan akses bagi seseorang untuk mengalami emosi yang sudah 'ter-agenda' sebelumnya.

Komunikasi hanya akan bermakna bila seseorang memiliki pengertian yang sama dengan orang yang meresponnya. Musik dengan kategori gembira menghasilkan peningkatan suasana hati yang berbeda dalam diri pendengarnya. Djohan mengatakan bahwa karakter emosi lebih mudah dikomunikasikan dan dikenali melalui pertunjukan musik yang ekspresif.

METODOLOGI

Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif, dengan menggunakan pendekatan multidisiplin, yaitu kajian Manajemen dan Psikologi Seni.

A. Subjek Penelitian

Subjek penelitian ini adalah kelompok informan:

1. Informan area manajer Jasamarga Ngawi-Kertosono, Sabililah.
2. Informan penggiat seni di jalur pantura Batang Jawa Tengah sekaligus pengajar seni musik di salah satu perguruan tinggi swasta di Semarang, Feri Trio Harmoni (32 tahun).
3. Informan pengguna jalan tol, Lola Wahyu Setyaningrum (19 tahun) dan David Wasono (49 tahun).

B. Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian yang dipakai adalah wawancara terhadap subjek penelitian. Penulis menyiapkan beberapa pertanyaan untuk wawancara.

C. Metode Pengumpulan Penelitian

1. Teknik Sampling

Teknik yang digunakan untuk menentukan informan dalam penelitian ini adalah *purposive sampling*. Teknik purposif mengandaikan bahwa peneliti mengetahui secara relatif pasti informannya, sehingga secara langsung ia dapat berhubungan dan mengadakan wawancara.

Pertimbangan pemilihan informan dilakukan secara cermat, dengan memastikan bahwa mereka menjadi sampel terbaik karena dapat mewakili keseluruhan populasi.

Penelitian kualitatif tidak perlu bersusah payah menyebarkan kuesioner ke banyak orang, sebab pemilihan sampel yang terbatas sudah dapat menjelaskan pokok permasalahan suatu penelitian (Ratna, 2010: 215).

2. Teknik Pengumpulan Data

Dalam tahap pengumpulan data, tim peneliti melakukan observasi dan wawancara melakukan dokumentasi, dan mengkaji bahan literatur yang berkaitan erat dengan Jalan Tol dan kesenian di sekitarnya.

D. Metode Analisis Data Penelitian

Model analisis data yang digunakan dalam penelitian adalah analisis budaya hibrida yang interaktif. Miles dan Huberman membagi tiga komponen dalam menganalisis data (Pawito, 2007, p. 104), yaitu 1) reduksi data, 2) penyajian data, dan 3) penarikan kesimpulan.

1. Reduksi Data

Pertama, yang dimaksud dengan reduksi data adalah proses pemilihan, pemusatan perhatian pada penyederhanaan, pengabstrakan, dan transformasi data kasar yang muncul dari

catatan-catatan tertulis di lapangan. Tim peneliti dalam hal ini menyeleksi data informasi dari hasil wawancara beberapa narasumber yang membahas tentang jalan tol dan kesenian di sekitarnya. Data itu kemudian disesuaikan dengan topik yang diteliti, seperti menyeleksi informasi dari kelompok informan. Informasi yang didapat tidak hanya berupa hasil wawancara tetapi juga atas hasil observasi, dan rekaman dengan format video maupun foto.

2. Penyajian Data

Kedua, setelah data diseleksi, peneliti mengumpulkan data-data yang diperoleh baik dari bahan bacaan literatur, hasil wawancara untuk kemudian dikelompokkannya menjadi sebuah informasi yang dapat digunakan untuk menjelaskan dampak jalan tol terhadap kesenian daerah dan fungsi seni pertunjukan terhadap pengguna jalan tol, sehingga selanjutnya dapat dituangkan sebagai penyajian data dari penelitian ini.

3. Penarikan Kesimpulan

Ketiga, pada tahap penarikan kesimpulan, peneliti memberikan kesimpulan dari data yang didapatkan sehingga menjadi sebuah rangkaian yang menjelaskan tentang kesinambungan dari data dan topik pada penelitian ini.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Dampak Jalan Tol Terhadap Kesenian Daerah

Perkembangan zaman, menuntut semakin banyak orang untuk beraktivitas menggunakan alat transportasi pribadi untuk berpindah tempat dari satu tujuan ke tujuan berikutnya. Hal ini nampak pada kondisi jalan raya sekarang ini yang cenderung padat dan macet. Bank Dunia menuturkan dalam *detiknews* (31 Jan 2020) bahwa masyarakat Indonesia pada tahun 2020 ini sudah

berada di kelas menengah. Adapun ciri-ciri kelas menengah yang dimaksud yaitu angka pengeluaran Rp 1,2 juta sampai dengan Rp 6 juta per bulan. Selain itu dikatakan juga bahwa masyarakat menengah identik dengan sering berpergian ke tempat-tempat rekreasi dan memiliki mobil pribadi.

Hal tersebut yang mengakibatkan banyaknya alat transportasi mengaspal di jalan raya setiap harinya dan Imbasnya adalah kemacetan. Jalan tol dibangun oleh pemerintah, salah satu alasannya adalah untuk memecah kemacetan di jalan raya. Banyak orang menginginkan akses tercepat untuk berpindah dari satu tempat ke tempat lain untuk berbagai kepentingannya. Pemerintah Indonesia sudah memperhitungkan bahwasannya masyarakat kelas menengah di Indonesia mampu untuk membayar tarif jalan tol. Kedepannya, banyak masyarakat Indonesia yang lebih memilih jalan tol sebagai akses perjalanannya dari pada menggunakan jalan raya pada umumnya, karena bebas hambatan dan lebih cepat sampai lokasi tujuannya.

Ketika belum ada jalan tol, saat seseorang melewati daerah tertentu mereka menjumpai kekhasan dari setiap daerah yang dilewatinya, seperti budaya, makanan, arsitektur bangunan, dan tidak terkecuali keseniannya. Biasanya orang yang berpergian melewati daerah tertentu dan di pinggir jalan melihat ada produk kesenian asli daerah tersebut, jika tertarik mereka akan membelinya kadang-kadang sebagai cinderamata, dan secara tidak langsung menumbuhkan ekonomi bagi penggiat seni kerajinan tangan di daerah tersebut tersebut.

Setelah jalan tol trans Jawa dibangun, banyak orang kelas menengah yang menggunakan jalan tol, karena dirasa lebih cepat sampai ke tujuan mereka. Tentunya hal tersebut berdampak juga untuk para penjual kerajinan seni yang menjual barangnya di pinggir jalan raya. Seperti yang di ungkap oleh Siswanto di dalam penelitiannya yang mengatakan bahwa penjualan kesenian batik di pekalongan menurun. Surat kabar *antaranew* 15 Desember 2018 yang mengatakan bahwa UMKM (Usaha Mikro Kecil

Menengah) di pantura terkena imbas akibat pembangunan jalan tol, tidak terkecuali UMKM yang di ranah kerajinan seni, omset penjualan menurun.

Pada setiap *rest area* di tol belum ditemukan UMKM yang menjual produk kerajinan seni. Pemerintah dan pengelola jalan tol kedepannya dirasa perlu mendorong UMKM kerajinan seni di setiap daerah *rest area* tersebut. selain mengenalkan kekhasan produk kesenian daerah tersebut, juga membantu sektor ekonomi bagi seniman di sekitar jalan tol.

Feri Trio Harmony adalah seorang penggiat seni pertunjukan di Batang Jawa Tengah sekaligus pengajar seni musik di salah satu perguruan tinggi swasta di Semarang. Saat penulis melakukan wawancara (29 Mei 2020, dengan media *video call whatsapp*), Ia menuturkan bahwa yang terdampak adalah penggiat seni pertunjukan seni musik yang sekalanya kecil, seperti organ tunggal dangdut di beberapa *cafe* di sekitar jalan pantura. Ia juga menuturkan beberapa penjual kerajinan kesenian khas batang juga menurun. Feri Menggap bahwa UMKM yang menjual produk kerajinan kesenian mengalami penurunan omset karena mereka belum bisa memasarkan produknya secara masif, dan hanya bergantung pada orang yang lewat jalan pantura tersebut. Banyak industri kesenian rumahan di Batang, beberapa di antaranya seperti wayang golek dan batik khas Batang. Seperti yang telah dikuti dari laman *jateng.antaranew.com* (30 Oktober 2019) Teguh Abadi adalah perajin wayang golek khas Batang dan memproduksi wayang golek di rumah industri Wisnu Jaya di Desa Siwatu, Kabupaten Batang, Jawa Tengah.

Selain wayang terdapat industri kreatif kesenian batik Tiga Negara di Batang. Dikutip dari *kompas.com* (03/05/2018), Batik Tiga Negara diproduksi di Desa Kalipucang Wetan, Kabupaten Batang, Jawa Tengah. Kini Batik Tiga Negara mengalami penurunan penjualan, dan terancam hilang dalam beberapa tahun ke depan apabila tidak di lestarikan.



Gambar 1. Wayang golek khas Batang
jateng.antaraneews.com

Dalam hal ini penulis juga mewawancarai pengguna tol untuk mengetahui tanggapan mereka mengenai perlukah produk kerajinan kesenian atau *handicraft* dijual sebagai cinderamata khas daerah di *rest area* tersebut berada, juga sebagai langkah mengenalkan kesenian daerah yang hampir hilang. Pertanyaan tersebut ditanyakan ke pengguna tol karena saat observasi penulis melihat ada warung UMKM di *rest area* daerah setempat (misal di *rest area* Madiun ada warung pecel yang mana menjadi kekhasan kota tersebut dari segi kuliner). Selain hal itu penulis hanya menjumpai *restaurant* cepat saji yang sudah umum di jumpai. Lola (pengguna tol berumur 19 tahun), berpendapat bahwa UMKM produk kerajinan kesenian atau *handicraft* khas daerah di setiap *rest area* perlu diadakan, karena sebagai bentuk kepedulian terhadap produk kesenian daerah yang hampir hilang.

David (pengguna jalan tol berumur 49 tahun) juga setuju bahwa pengelola *rest area* menyediakan lapak untuk UMKM yang bergerak di bidang kerajinan seni daerah di *rest area* mereka, karena secara tidak langsung membantu dari sektor ekonomi para perajin keesenian yang terdampak jalan tol. David menuturkan bahwa memang sudah ada beberapa *rest area* yang menjual telah menjual produk kesenian daerah sebagai cinderamata, diantaranya di *rest area brebes*.



Gambar 2 *Kompas.com* (Muhammad Irzal Adiakurnia)

Saat wawancara dengan Sabililah selaku area manajer PT Jasamarga Ngawi-Kertosono-Kediri (JNK) di pintu tol Caruban, ia mengatakan bahwa selama ini memang belum terpikirkan beberapa pengelola *rest area* jalan tol. Menurut hemat penulis para pemerintah yang daerahnya di lalui jalan tol kurang peka terhadap dampaknya terhadap penggiat seni kerajinan tangan dan seni pertunjukan. Pemerintah daerah yang wilayahnya dilalui jalan tol sebaiknya bisa menghidupkan sektor ekonomi bagi penggiat seni kerajinan tangan dan seni pertunjukan daerahnya, sehingga kesenian daerah tetap lestari.



Gambar. 3 Wawancara Dengan Sabililah selaku area manajer PT Jasamarga Ngawi-Kertosono- (Dokumentasi Pribadi)

B. Fungsi Seni Pertunjukan Bagi Pengguna Tol

Pengguna Jalan Tol biasanya berhenti di *rest area* singgah ke *rest area* saat mereka mengantuk, makan/minum, berbelanja kebutuhan, mengisi bahan bakar, ingin buang air, atau ingin melepas penat saat perjalanan jauh. Dalam hal ini penulis ingin membahas mengenai fungsi pertunjukan seni dan musik itu sendiri terhadap pengguna tol.

Seperti yang telah dikatakan dalam buku yang ditulis oleh Djohan bahwa di kalangan musikologi, emosi dimaknai sebagai cepat atau lambatnya (elemen tempo) atau keras dan lembutnya (elemen dinamika) sebuah komposisi musik atau seni pertunjukan. Emosi menggambarkan hal-hal yang berkaitan dengan perasaan atau hal-hal yang dapat dirasakan dari penyajian sebuah karya musik atau karya seni pertunjukan, dan dilaksanakan dalam konteks dan tempat tertentu. Emosi juga merupakan salah satu aspek perilaku yang paling meresap dalam eksistensi manusia dan berhubungan langsung dengan setiap aspek perilaku -aksi

Penelitian psikologi musik menunjukkan bahwa respons emosi pendengar yang tidak paham musik ataupun pertunjukan seni sama dengan emosi penyajinya, baik selama penyajian musik berlangsung maupun mendengarkan. Dalam psikologi umum dikatakan bahwa emosi adalah proses spesifik yang berorientasi untuk merespon setiap aksi.

Henever (1937) secara sistematis meneliti efek sebuah lagu pendek untuk piano dengan memperdengarkan versi asli yang telah di adaptasi. Pada versi yang telah di adaptasi, ia ia memanipulasi beberapa elemen musikalnya seperti modus (tangga nada mayor atau minor), harmoni (sederhana-rumit), irama (monoton-lancar), tempo (cepat-lambat), dan garis melodi (naik-turun). Saat pendengar diminta menjelaskan pengalaman emosi dari musik yang didengar, ternyata tempo dan modus mempunyai pengaruh yang terkuat. Bila karya piano tersebut dimainkan secara cepat pada modus mayor, pendengaran akan menangkap kesan

riang gembira. Sebaliknya bila dalam tempo lambat dan modus minor, musik tersebut terkesan imajinatif dan sensitif. Henever ingin menunjukkan bahwa sebenarnya emosi sudah ada di dalam musik atau pertunjukan seni sehingga tidak harus membutuhkan pengalaman emosi dari pendengar untuk merespons. Sebuah musik seringkali menimbulkan reaksi dan respon emosi dalam saat tertentu, seperti ketika tiba-tiba terjadi perubahan tempo atau klimaks dari sebuah tema sesuai kehendak pengarangnya. Tempo sebuah lagu merupakan salah satu karakteristik ekspresi emosi atau menjadi sebuah pengalaman musikal bagi pendengaran seseorang. Musik atau pertunjukan seni tidak berperan menghasilkan emosi tetapi lebih pada menyediakan akses bagi seseorang untuk mengalami emosi yang sudah 'ter-agenda' sebelumnya.

Dalam menguji keabsahan teori psikologi seni pertunjukan/musik, penulis mewawancarai informan pengguna tol dengan beberapa pertanyaan, seperti Musik ber-*genre* apa yang sering didengarkan saat berpergian jauh. Lola (informan pengguna tol usia 19 tahun), menuturkan bahwa lagu yang cenderung bertempo cepat ia dengarkan saat di jalan tol. Alasannya adalah biar tidak mengantuk. David (informan pengguna tol usia 49 tahun) juga menuturkan bahwa ia suka lagu yang *ngebeat* (bertempo cepat) karena biar semangat saat berkendara.

Pertanyaan selanjutnya adalah seberapa sering berpergian jauh lalu mampir di *rest area* jalan tol, dan biasanya apa yang dilakukan di *rest area*. Lola menjawab bahwa biasanya dia tidak begitu sering mampir di *rest area* ketika ia berkendara di jalan tol, dan biasanya hanya beristirahat biar tidak pegal dan membeli makanan. Sedangkan David saat perjalanan jauh melewati jalan tol lumayan sering mampir di *rest area* untuk sekedar beristirahat melepas kepenatan. Pertanyaan selanjutnya adalah perlukah pertunjukan seni diadakan di *rest area*, hanya untuk menghibur agar pengguna

tol moodnya bisa segar kembali, dan mungkin kesenian daerah setempat semisal di Batang adalah lengger, dengan iringan musik gamelan yang berdinamika, serta bisa mengenalkan kesenian daerah yang hampir hilang. Lola menjawab menurutnya pertunjukan seni yang ditampilkan di *rest area* tidak begitu efektif membuatnya tertarik, dan dia berkata bahwa kalau hanya soal melestarikan budaya seni pertunjukan daerah di *rest area* tersebut berada, gunakan saja *videotron*. Ia mempunyai alasan bahwa *videotron* lebih irit di pengeluaran dana dari pada untuk membayar penyaji pertunjukan seni daerah, yang notabene juga tidak akan disajikan 24 jam di *rest area* tersebut. Sedangkan David mengutarakan bahwa ia setuju adanya seni pertunjukan daerah di *rest area* tersebut berada, karena selain melestarikan budaya setempat, pertunjukan seni yang berdinamika entah musik dangdut organ tunggal atau tari dengan gamelan, asalkan temponya cepat secara emosi pertunjukan seni langsung secara emosi lebih mengena, sehingga efektif untuk menghilangkan kepenatan untuk pengguna tol yang jenuh akibat berkendara di jalan tol terlalu lama.

Sabilillah selaku area manajer PT Jasamarga Ngawi-Kertosono-Kediri juga mengemukakan bahwa pengelola jalan tol juga mempertimbangkan kondisi psikologi pengendara saat melewati jalan tol, agar tidak mengantuk atau jenuh. Hal ini terbukti dengan adanya *singing road* semacam marka jalan seperti polisi tidur tapi sangat tipis yang dipasang dan diatur sedemikian rupa sehingga apabila dilewati pengendara dengan kecepatan sekitar 80-100 Km/Jam akan menimbulkan bunyi seperti penggalan nada lagu *Happy Birthday to You*. *Singing Road* berada di KM 618B dan KM 644+200B.

C. Analisis SWOT Terhadap Seni Kerajinan Tangan dan Pertunjukan Seni di *Rest area* Jalan Tol

Merujuk dari pembahasan-pembahasan sebelumnya, analisis SWOT dilakukan untuk mengetahui kekuatan (*Strength*), kelemahan (*Weakness*), peluang (*Opportunity*), dan ancaman

(*Threat*), apabila UMKM seni kerajinan tangan dan pertunjukan seni asli daerah diaplikasikan di *rest area* jalan tol.

Tabel. 1 Analisis SWOT Terhadap UMKM Seni Kerajinan Tangan Dan Pertunjukan Seni Asli Daerah Apabila Diaplikasikan di *Rest Area* Jalan Tol

Keterangan	UMKM Seni Kerajinan Tangan Daerah di Aplikasikan di Rest Area Tol	Seni Pertunjukan Daerah Diaplikasikan di Rest Area Jalan Tol
Strength	<ul style="list-style-type: none"> • Bangkitnya sektor Ekonomi bagi UMKM/pengrajin seni daerah yang terdampak jalan tol 	<ul style="list-style-type: none"> • Bangkitnya sektor Ekonomi bagi penggiat seni pertunjukan daerah yang terdampak jalan tol • Secara psikologi mempengaruhi suasana hati pengguna tol
Weakness	<ul style="list-style-type: none"> • Belum ada langkah dukungan baik dari pengelola rest area jalan tol dan pemerintah daerah 	<ul style="list-style-type: none"> • Belum ada langkah dukungan baik dari pengelola rest area jalan tol dan pemerintah daerah • Bila pertunjukan seni dilakukan 24 jam di rest area, maka akan banyak dana yang dikeluarkan
Opportunity	<ul style="list-style-type: none"> • Memunculkan UMKM/pengrajin seni daerah yang baru • Mengenalkan dan melestarikan kesenian kerajinan tangan daerah yang mulai hilang 	<ul style="list-style-type: none"> • Memunculkan penggiat seni pertunjukan daerah yang baru • Mengenalkan dan melestarikan seni pertunjukan daerah yang mulai hilang
Threat	<ul style="list-style-type: none"> • Bila produk kesenian kerajinan tersebut tidak unik akibatnya kurang laku 	<ul style="list-style-type: none"> • Bila pertunjukan seni tidak menarik pengguna tol tidak ada yang menonton

KESIMPULAN

1. Dampak jalan tol sangat dirasakan bagi penggiat seni kerajinan dan seni pertunjukan skala kecil dari sektor ekonomi.
2. Pemerintah daerah kurang tanggap terhadap dampak dari pembangunan jalan tol yang berimbas pada sektor ekonomi penggiat kesenian daerah.
3. Seni pertunjukan yang bersifat dinamis dan diadakan di *rest area* mempengaruhi psikologi pengguna tol. Secara psikologi lagu dengan tempo cepat dapat mempengaruhi psikologi pengguna tol menjadi lebih bersemangat.
4. Pengelola jalan tol memperhatikan psikologi pengguna tol dengan dibangunnya *singing road* KM 618B dan KM 644+200B.
5. UMKM seni kerajinan tangan daerah apabila diaplikasikan di *rest area* tol dapat membangkitnya sektor Ekonomi bagi UMKM/pengrajin seni daerah yang terdampak jalan tol dan melestarikan kesenian kerajinan tangan daerah yang mulai hilang.
6. Seni pertunjukan daerah apabila diaplikasikan di *rest area* jalan tol akan membangkitnya sektor ekonomi bagi penggiat seni pertunjukan daerah yang terdampak jalan tol, serta melestarikan seni pertunjukan daerah yang mulai hilang.
7. Produk kesenian kerajinan dan seni pertunjukan daerah yang dijual di *rest area* harus dikemas secara unik dan menarik, agar diminati pengguna tol.

UCAPAN TERIMA KASIH

Terima kasih kepada Unika Soegijapranata, *The Java Institute*, para Informan, dan Fakultas Bahasa dan Seni yang telah mendukung dan memberikan wadah pelaksanaan seminar

nasional bagi peneliti dalam penulisan makalah Jalan Tol: Dampak Dan Fungsi Kesenianya.

DAFTAR PUSTAKA

- Djohan. 2009. Psikologi Musik. Yogyakarta: Best Publisher.
- <https://jateng.antaranews.com/berita/206799/tol-trans-jawa-bakal-pacu-pertumbuhan-kawasan>
- <https://jateng.antaranews.com/foto/272327/kerajinan-wayang-golek-khas-batang>
- <https://news.detik.com/berita/d-4880982/kelas-menengah-ri-menurut-bank-dunia-travelling-hiburan-punya-mobil>
- <https://travel.kompas.com/read/2018/05/03/100300327/inilah-batik-batang-yang-eksotis-tetapi-nasibnya-kian-terkikis?page=all>
- <https://www.mbatang.com/2013/04/kesenian-daerah-tari-lengger-pagilaran.html>
- Jasamarga. 2019. Jalan Darat Anti Boring. Indonesia: Jasamarga.
- Pawito. 2007. Penelitian Kualitatif. Yogyakarta: LKIS.
- Permas, A. (dkk). 2003. Manajemen Organisasi Seni Pertunjukan. Jakarta: PT Sabdodadi.
- Ratna, N.K. 2010. *Metode Penelitian: Kajian Budaya dan Ilmu Humaniora Pada Umumnya*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Siswanto, V.A., dkk. 2019. Dampak Pembangunan Jalan Tol Terhadap Faktor Sosial, Ekonomi Dan Lingkungan Pada Usaha Batik dan Perhotelan Di Kota Pekalongan. *Jurnal Litbang Kota Pekalongan* Vol. 17 Tahun 2019. Diakses pada tanggal 28 Mei 2020.

- Sumar'in dkk. 2017. Pengembangan Ekonomi Kreatif Berbasis Wisata Budaya: Studi Kasus pada Pengrajin Tenun di Kabupaten Sambas. *Jurnal Ekonomi Bisnis dan Kewirausahaan* 2017, Vol. 6 , No. 1, 1-17. Diakses pada tanggal 29 Mei 2020.
- Zimmerer, T. 1996. *Entrepreneurship and new venture formation*. Belmont: Wadsworth.

Sumber Wawancara dengan Kepala Jasamarga Ngawi-Kertosono
Sabililah

Penggiat Seni

Feri Trio Harmony (32 tahun tinggal di kota Batang)

Informan Pengguna Tol

Lola Wahyu Setyaningrum (19 tahun)

David Wasono (49 tahun)

Pola Konsumsi di *Rest Area* Jalan Tol

Lindayani¹ dan Laksmi Hartajanie²

^{1,2}Jurusan Teknologi Pangan, Fakultas Teknologi Pertanian, Universitas Katolik Soegijapranata, Semarang

¹lindayani@unika.ac.id; ²laksmi@unika.ac.id

Abstrak – Manusia adalah makhluk yang *mobile*. Mereka bisa bepergian menggunakan pesawat udara, kapal laut, kereta api, berkendara lewat jalan biasa atau jalan tol. Orang yang bepergian menggunakan jalan tol, apalagi bepergian jarak jauh, memerlukan waktu untuk beristirahat, makan, beribadah, dan mengisi bahan bakar di sepanjang perjalanan. Sehingga di jalan tol ruas panjang selalu disediakan *rest area*. Makanan berperan sebagai sumber nutrisi dan memberikan makna simbolis dalam kehidupan sehari-hari. Beristirahat di *rest area* artinya melakukan berbagai aktivitas, di antaranya minum, makan kecil, dan makan besar. Di *rest area* disediakan berbagai gerai makanan dan minuman. Umumnya gerai makanan menyediakan makanan siap saji atau makanan yang tidak memerlukan waktu lama untuk mengolahnya. Bila tidak lapar, biasanya pengunjung *rest area* mampir ke gerai minuman untuk sekedar bersantai atau *take away*. Waktu beribadah dan jam makan mempengaruhi jumlah pengunjung di *rest area*.

Kata kunci– rest area, istirahat, makan.

PENDAHULUAN

A. Identifikasi Masalah

Manusia untuk bertahan hidup dan sehat memerlukan asupan nutrisi yang diperoleh makanan. Makanan menjadi sumber energi bagi manusia untuk melakukan seluruh aktivitas sehari-hari.

Energi dan nutrisi yang diperlukan setiap orang berbeda-beda tergantung pada usia, gender dan tingkat aktivitas fisik seseorang. Makanan memiliki banyak makna simbolis; yang mengekspresikan hubungan antara orang-orang dan lingkungan serta apa yang menjadi keyakinan masing-masing.

Oleh karena itu, makanan merupakan komponen penting dari suatu masyarakat. Berdasarkan makanan dapat digunakan untuk menunjukkan status sosial, sebagai penentu karakter suatu kelompok berdasarkan wilayah, keluarga, ras atau agama. Pola makan manusia ditentukan oleh kebiasaan yang berawal dari keluarga, ras dan juga agama (Ma, 2015).

Saat ini mobilitas manusia tanpa sekat. Manusia dapat melakukan perjalanan antar wilayah, negara, benua dengan mudah karena adanya fasilitas transportasi yang semakin berkembang seiring dengan kemajuan teknologi. Manusia dapat menuju ke berbagai wilayah yang jauh melalui darat, udara, laut. Saat ini teknologi transportasi maju dengan pesat sehingga sarana dan prasarana jalan darat terus dibenahi. Banyak orang melakukan perjalanan darat karena telah tersedianya jalan tol yang dilengkapi dengan Tempat Istirahat dan Pelayanan (TIP).

TIP disebut juga dengan istilah populer sebagai *rest area*. Berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 10/PRT/M/2018, Tempat Istirahat dan Pelayanan yang selanjutnya disebut TIP adalah suatu tempat istirahat yang dilengkapi dengan berbagai fasilitas umum bagi pengguna Jalan Tol, sehingga baik bagi pengemudi, penumpang, maupun kendaraannya dapat beristirahat untuk sementara. Tujuan orang berhenti di *rest area* beragam dan waktu yang digunakan untuk berhenti di *rest area* juga beragam. Oleh karena itu perlu dilakukan kajian awal untuk mengetahui pola konsumsi pengunjung di *rest area* jalan tol.

B. Tujuan dan Manfaat Gagasan

1. Tujuan gagasan

Tujuan Gagasan adalah untuk mengetahui pola konsumsi pengunjung di *rest area* jalan tol.

2. Manfaat Gagasan

Manfaat gagasan memberikan sumbangan pemikiran kepada pemangku kepentingan, masyarakat mengenai pola makan pengunjung selama di *rest area* yang dapat digunakan untuk mengembangkan varian makanan yang sehat bagi pengunjung.

TINJAUAN PUSTAKA

A. Rest Area

Dalam Peraturan Menteri (Nomor 10/PRT/M/2018), dijelaskan bahwa Tempat Istirahat dan Pelayanan yang selanjutnya disebut TIP adalah suatu tempat istirahat yang dilengkapi dengan berbagai fasilitas umum bagi pengguna Jalan Tol, sehingga baik bagi pengemudi, penumpang, maupun kendaraannya dapat beristirahat untuk sementara. TIP dikelompokkan ke dalam tiga tipe yaitu A, B, dan C.

Tipe A, paling sedikit dilengkapi dengan fasilitas umum meliputi Pusat Anjungan Tunai Mandiri dengan fasilitas isi ulang kartu tol, toilet, klinik kesehatan, bengkel, warung atau kios, minimarket, mushola, stasiun pengisian bahan bakar umum (SPBU), restoran, ruang terbuka hijau, dan sarana tempat parkir. Tipe A menyediakan area warung atau kios dengan luas total paling sedikit 300 m² (tiga ratus meter persegi).

Tipe B, paling sedikit dilengkapi dengan fasilitas umum meliputi Pusat Anjungan Tunai Mandiri dengan fasilitas isi ulang kartu tol, toilet, warung atau kios, minimarket, mushola, restoran, ruang terbuka hijau, dan sarana tempat parkir. Tipe B

menyediakan area warung atau kios dengan luas total paling sedikit 200 m² (dua ratus meter persegi).

Tipe C, paling sedikit dilengkapi dengan fasilitas umum meliputi toilet, warung atau kios, mushola, dan sarana tempat parkir yang bersifat sementara. Tipe C hanya dioperasikan pada masa libur panjang, libur lebaran/natal, dan tahun baru. Tipe C menyediakan area warung atau kios dengan luas total paling sedikit 50 m² (lima puluh meter persegi).

Semua tipe *rest area* menyediakan gerai Usaha Mikro Kecil dan Menengah (UMKM) yang menyajikan makanan khas daerah masing-masing dilengkapi pula dengan kerajinan tangan dan oleh-oleh.

Kinanti (2019), mengulas tentang konsep *rest area*. Konsep *rest area* yang menarik adalah *rest area* sebagai destinasi wisata sehingga ruas tol yang menonjol memiliki pemandangan indah. *Rest area* menjadi kawasan transit antarmoda sehingga bus-bus Trans-Jawa dapat menurunkan penumpang di *rest area* dan penumpang dapat melanjutkan perjalanan dengan kendaraan lain yang akan mendistribusikan ke tujuan sekitar. Kedua konsep tersebut sangat erat hubungannya dengan kajian awal yang dilakukan untuk mengetahui pola konsumsi orang-orang yang berkunjung ke *rest area*.

Lima *rest area* yang baik karena lokasinya yang menjanjikan pemandangan alam yang indah, keragaman dan kelengkapan jenis makanan sebagai sarana kuliner, memberikan kenyamanan bagi pengunjung.¹

1. ***Rest area* KM 5 (Tol Jatingaleh-Krapyak)** dekat dengan pusat Kota Semarang, memiliki fasilitas umum seperti toilet, masjid, dan pusat oleh-oleh. Bangunan yang cukup luas dapat memberikan kenyamanan untuk beristirahat.

¹<https://www.inibaru.id/hits/5-rekomendasi-rest-area-sepanjang-tol-trans-jawa-di-jawa-tengah>

2. **Rest area KM 86 (Tol Cikopo-Palimanan)**, dilengkapi dengan fasilitas umum seperti masjid, toilet, tempat parkir, rumah makan, ATM, pelayanan kesehatan, dan bengkel siaga. Keperluan pengunjung pada saat di *rest area* dilengkapi sehingga pengunjung dapat merasa nyaman dan aman.
3. **Rest area KM 391 (Tol Semarang-Batang)**, di tempat ini **pengunjung dimanjakan dengan** ragam kuliner lokal ataupun daerah seperti kupat glabed dan satai blengong khas Tegal, serta soto tauto khas Pekalongan. *Rest area* juga dilengkapi fasilitas toilet, masjid, posko kesehatan, dan bengkel siaga.
4. **Rest area KM 429 (Tol Semarang-Bawen)** tergolong megah, dilengkapi beberapa restoran dan kafe ternama. Dilengkapi pula dengan fasilitas umum seperti toilet, masjid, dan SPBU. *Rest area* ini memberikan daya tarik tersendiri bagi pengunjung atau orang yang beristirahat melepas lelah karena pemandangan Gunung Ungaran menjadi latar belakangnya.
5. **Rest area KM 456 (Tol Semarang-Solo) dikenal dengan nama Resta Pendopo** berlokasi di area yang memiliki pemandangan alam yang indah. *Rest area* juga dilengkapi dengan masjid, toilet, galeri seni, ruang kuliner, ruang ritel, dan SPBU yang beroperasi 24 jam.

B. Pangan dan Pola Konsumsi

Berdasarkan Undang-undang Republik Indonesia (Nomor 7 Tahun 1996), pangan adalah segala sesuatu yang berasal dari sumber hayati dan air, baik yang diolah maupun tidak diolah, yang diperuntukkan sebagai makanan atau minuman bagi konsumsi manusia, termasuk bahan tambahan pangan, bahan baku pangan, dan bahan lain yang digunakan dalam proses penyiapan, pengolahan, dan atau pembuatan makanan atau minuman. Sehingga makanan yang dikonsumsi harus aman, bebas dari cemaran mikroba, benda asing, bahan kimia dan bahkan tidak menyebabkan alergi (Erkmen & Bozoglu, 2016).

Makanan tidak hanya sekedar untuk memenuhi kebutuhan energi bagi manusia, tetapi dapat memberikan makna simbolis bagi yang mengkonsumsi (Ma, 2015). Contohnya mie yang mempunyai makna simbolis harmonis antar bangsa.

Pada umumnya, orang lebih menyukai makanan cepat saji ketika berada di rest area. Ada 2 konsep makanan cepat saji, yaitu disajikan hangat dan dingin. Makanan cepat saji yang disajikan hangat seperti ayam goreng, burger, mie ayam, dan bakso kualitasnya terjaga dan sudah pasti aman karena dibuat secara *fresh* pada saat dipesan.

Sedangkan konsep cepat saji dingin seperti masakan Padang yang disajikan secara prasmanan ada kecenderungan menggunakan cara pemanasan yang dilakukan berkali-kali atau sepanjang hari. Tentu jenis makanan yang semacam ini kualitasnya menurun. Untuk menjamin agar makanan *fresh maka dapat meminta menu makanan seperti* ayam pop atau sate padang. Perlu dipertimbangkan makanan yang dipilih mengingat perjalanan yang akan ditempuh. Jika perjalanan jauh maka makanan *fresh* lebih menjamin kebersihan dan keamanan makanan.

Kegiatan pengunjung di rest area dapat beragam seperti hanya melepas lelah sebentar. ISHOMA, memerlukan waktu lebih lama karena pengunjung istirahat, beribadah, dan makan. Ada juga pengunjung yang mampir di rest area untuk mengisi waktu liburan bersama keluarga. Jenis kegiatan pengunjung beragam, ada yang membeli makanan lalu dimakan dalam mobil pada saat parkir, ada yang ke toilet, ada yang ke gerai makanan, dan ke mushola.

Restoran, cafe atau rumah makan yang menyediakan berbagai jenis masakan, dan disertai dengan makanan khas. Keragaman dan kelengkapan makanan di rest area, memberikan banyak pilihan bagi orang untuk menentukan jenis makanan khususnya yang akan dimakan. Sehingga pola makan dapat dilihat dari

kebutuhan pengunjung memilih jenis makanan yang ada di rest area, menyukai makanan cemilan atau siap saji atau by order. Secara tidak langsung, pola makan juga berhubungan dengan waktu istirahat. Waktu istirahat yang lama memberikan kecenderungan orang untuk makan makanan di tempat.

Di beberapa *rest area* yang dilengkapi dengan restoran atau cafe yang ternama, pengunjung dapat memesan makanan dengan cara *take away* (Gambar 1). *Take away* merupakan istilah yang digunakan untuk pesanan yang dibungkus untuk dibawa pulang.



Gambar 1. Jenis makanan dipesan dengan cara *take away*.
(sumber: adopsi dari images google)

Selain *take away*, jenis makan *dine in* (menikmati makanan di tempat) juga menjadi pilihan ketika orang mempunyai waktu yang cukup untuk istirahat di rest area. Khususnya untuk *rest area* yang mempunyai fasilitas lengkap dan luas untuk resto atau cafe

sehingga pengunjung dapat memilih jenis makanan *dine in*. Pilihan menu *dine in* dapat dilihat pada Gambar 2.



Gambar 2. Jenis makanan *dine in*.
(sumber: adopsi dari images google)

Pada umumnya, jika keluarga yang memiliki anak TK, SD, SMP yang melanjutkan perjalanan mempunyai kecenderungan membeli jenis makanan atau minuman ringan seperti es krim, donat (Gambar 3).



Gambar 3. Jenis makanan dan minuman ringan.
(sumber: adopsi dari images google)

KESIMPULAN DAN SARAN

1. Kesimpulan:

Pola konsumsi di *rest area* jalan tol ditentukan oleh waktu istirahat (beribadah) dan jam makan pengunjung di *rest area*.

2. Saran:

Perlu dilakukan kajian tentang hubungan jenis makanan yang berpengaruh terhadap pola makan pengunjung di *rest area* secara detail.

DAFTAR PUSTAKA

Erkmen, O and Bozoglu, T.F. (2016). Food Microbiology Principles into Practice. John Wiley & Sons, Ltd

<https://www.inibaru.id/hits/5-rekomendasi-rest-area-sepanjang-tol-trans-jawa-di-jawa-tengah>. (01 Jun 2019)

Kinanti, K.P. (2019). Fungsi Rest Area Jalan Tol Akan Diperluas. <https://ekonomi.bisnis.com/read/20190909/45/1145905/fungsi-rest-area-jalan-tol-akan-diperluas-ini-4-konsepnya>

Ma, G. (2015). Food, eating behavior, and culture in Chinese society. *Journal of Ethnic Foods*, 2, 195-199. <http://dx.doi.org/10.1016/j.jef.2015.11.004>

Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia. (2018). Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 10/PRT/M/2018 Tentang Tempat Istirahat dan Pelayanan Pada Jalan Tol. Jakarta.

Presiden Republik Indonesia. (1996). Undang Undang No. 7 Tahun 1996 Tentang: Pangan. Jakarta.

Jajanan Jalan Tol – Budaya Populer Makanan Cepat Saji

Ekawati Marhaenny Dukut

Jurusan Sastra Inggris, Fakultas Bahasa dan Seni,
Universitas Katolik Soegijapranata, Semarang
ekawati@unika.ac.id

Abstrak – Makanan yang dijual di jalan tol tidak asal digerai. Makanan yang berupa jajanan atau makanan yang mengenyangkan dikarenakan dilengkapi dengan nasi, lauk pauk dan sayurnya telah sedemikian rupa dipilih agar dapat mendukung para pejalan yang melewati jalan tol seperti di tol Trans Jawa. Setelah memperhatikan beberapa macam makanan di jalan tol, tulisan di makalah ini telah membuktikan bahwa tidak sembarang makanan di jual di jalan tol karena makanan yang dinilai cepat saji itu telah memenuhi kriteria cepat saji dan budaya populer, Yang dimaksud dengan makanan yang cepat saji adalah yang penjualannya memperhatikan (1) *value – price & quantity*, (2) *service*, (3) *cleanliness & conducive atmosphere*, (4) *food quality*, (5) *health*, (6) *variety*, (7) *convenience*, (8) *brand image*. Sedangkan dari sisi karakteristik Budaya Populer makanan di jalan tol terbukti (1) menimbulkan rasa puas, (2) mudah didapat, (3) mempunyai sifat manipulative, (4) berharga murah, (5) menciptakan gaya hidup, (6) mencerminkan kehidupan sehari-hari, (7) merupakan cerminan waktu tertentu, (8) bersifat sementara, (9) bersifat praktis, (10) mempunyai tujuan untuk mendatangkan uang.

Kata kunci – jalan tol, *rest area*, budaya populer, makanan cepat saji

JALAN TOL DAN FASILITAS *REST AREA*NYA

Jalan Tol dalam bahasa Inggris disebut sebagai *freeway*. Kata *free* berarti bebas dan *way* berarti jalan. Dengan demikian sebuah jalan tol memang dimaksudkan sebagai jalan yang bebas dari segala hambatan. Oleh karena itu, sopir kendaraan yang meluncur di jalanan yang bebas hambatan ini mempunyai harapan untuk sampai ke suatu tujuan dengan cepat dibandingkan dengan jika kendaraan itu memilih untuk lewat dalam kota. Inilah sebabnya jalan tol pun mempunyai julukan sebagai sebuah *expressway*.

Agar jalan tol dapat dipastikan mempunyai jalanan yang terawat dengan baik, yaitu dari sisi kualitas jalannya yang seringkali dibuat dari aspal, maka pemerintah membuat program agar ada anggaran untuk menjaga jalan tol. Perawatan dalam hal ini termasuk juga perawatan tanaman yang ada di sepanjang jalan tol dan Gedung yang dipakai untuk menarik pajak atau e-tol yang kadang ada sumber daya manusia, atau hanya sekedar mesin yang di pantau dari kejauhan oleh petugas jalan tol itu. Mungkin ada yang belum menyadari bahwa kata tol sebenarnya adalah sebuah singkatan. Singkatan itu adalah *tax on location*. Itulah sebabnya, sebelum menggunakan jalan tol pengendara harus mengambil secarik kertas berupa karcis masuk ke jalan tol, dan bila telah sampai ke area tujuan, pengendara akan membayar pajak telah menggunakan jalan itu dengan cara menempelkan kartu e-toel pada mesin pajak jalan tol.

Menurut UU 38 tahun 2004, jalan tol adalah prasarana transportasi darat yang meliputi seluruh bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang disediakan untuk lalu lintas. Perlengkapan yang dimaksud termasuk yang didirikan pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, dan juga di atas permukaan air. Sebagai jalan umum yang merupakan bagian dari sistem jaringan jalan, maka pengguna yang menggunakan jalan nasional itu diwajibkan untuk membayar tol. Peraturan seperti ini juga

tersebutkan di Peraturan Pemerintah (PP) No. 15 Tahun 2005 yang menyebutkan bahwa jalan tol merupakan jalan umum yang menjadi bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaannya diharuskan membayar tol (Jelata, 2019). Secara teknis, PP No. 15 Tahun 2005 menyebutkan bahwa jalan tol harus memiliki:

1. rancangan untuk dapat dilewati oleh kendaraan dengan kecepatan minimum 80 km/jam serta untuk wilayah perkotaan dirancang dengan kecepatan rencana minimum 60 km/jam,
2. desain jalan tol yang dibuat agar bisa menahan muatan sumbu terberat paling rendah 8 ton,
3. ruas jalan yang dipagari dan dilengkapi dengan fasilitas penyeberangan dalam bentuk terowongan atau jembatan,
4. bangunan pengaman yang mempunyai kekuatan dan struktur yang mampu menyerap energi benturan kendaraan sehingga dapat memberi keselamatan kepada pengguna jalan tol,
5. rambu-rambu lalu lintas, marka jalan dan atau alat pemberi isyarat lalu lintas, dan
6. tingkat pelayanan keamanan dan kenyamanan yang jauh lebih tinggi dari jalan umum yang ada dan mampu melayani arus lalu-lintas jarak jauh dengan mobilitas yang tinggi (Jelata, 2019).

Sebagai sebuah jalan yang setiap hari dilewati oleh kendaraan dalam kota, antar kota dan dari luar kota, pelayanan yang diberikan oleh jalan tol perlu yang terbaik dengan fasilitas yang terlengkap. Fasilitas paling minimal yang perlu disiapkan oleh setiap *rest area* adalah adanya *toilet* dan pom bensin.

Macam *toilet* dan pom bensin ini beragam karena bergantung pada dana yang disiapkan oleh pemerintah daerah atau dari pemilik *rest area* untuk lokasi tertentu. Apabila jauh dari kota maka *toiltt* yang dimaksud ada kemungkinan hanya dua biji, yaitu

satu untuk kaum pria dan satu untuk kaum wanita. Jika di Amerika Serikat atau di Australia, *toilet* itu bisa jadi berada di dalam sebuah mobil *trailer* yang dapat dipindah kapan saja di mana saja. Di Indonesia, biasanya dibangun rumah kecil untuk mendirikan *toilet*. Namun, jika tempat peristirahatan atau *rest area* dekat dengan kota maka fasilitas *toilet* bergengsi karena berada di antara fasilitas-fasilitas umum lainnya dan jumlah ruangnya banyak sehingga orang banyak yang lewat area itu tidak perlu antre terlalu lama. Fasilitas *toilet* ini bahkan ada yang dilengkapi dengan bak air untuk mandi. Sebagai contoh *rest area* yang dibangun oleh PT Retno Muda di Tol Trans Jawa KM 228 A ruas Kanci-Pejagan, Cirebon, Jawa Barat telah tercatat oleh MURI dan *Guinness Records* karena memiliki *toilet* terbanyak, yaitu sebanyak 308 buah. Selain jumlah *toilet* yang fantastis ini, *rest area* yang berada di jalur Semarang-Jakarta ini juga mempunyai masjid yang harga pembangunannya mencapai 2.9 milyar dengan didukung oleh sekitar 30 Usaha Mikro Kecil dan Menengah (UMKM), serta kapasitas parkir yang dapat menampung 800 kendaraan (2019).

Dalam hal ketersediaan fasilitas pom bensin, jika dekat kota dan pemilik *rest area* kerjasamanya dengan Pertamina baik, maka akan ada pom-pom bensin yang berderet-deret, namun jika lokasi dan dananya minimal untuk suatu *rest area*, maka kemungkinan yang disediakan adalah pom bensin mini. Selain toilet dan pom bensin, seperti yang seringkali terlihat pada rambu-rambu jalan, sebuah *rest area* akan dilengkapi juga oleh taman, tempat yang menyediakan ATM, beberapa minimarket seperti Indomaret atau Alfamart lalu toko yang jualan kerajinan dan seni setempat selain makanan khas atau jajanan khas setempat, beserta warung makan atau pujasera yang ber-*franchise* atau yang bergabung dalam sebuah UMKM.

Jika diperhatikan, di sepanjang jalan tol, di lokasi pada saat harus membayar pajak tol terdapat kantor PT Jasa Marga. Kantor

ini menjadi tempat pemberhentian bagi pengendara penumpangnya yang memerlukan pemeriksaan kesehatan atau kendaraannya mengalami kecelakaan. Tidak banyak orang yang biasanya merasa perlu untuk berhenti di tempat itu. Tapi menarik untuk mengetahui bahwa menurut berita dari SURYA.co.id, Direktur Utama PT Jasa Marga Ngawi-Kertosono Kediri, bapak Iwan Moedyarno mengatakan bahwa pihaknya selalu menyediakan fasilitas perjalanan dengan beberapa armada khusus untuk melengkapi layanan jalan tol yang baik.

Fasilitas itu terdiri antara lain “enam unit patroli jalan tol, enam unit derek, tiga unit ambulans, dua unit *rescue* dan kantib dua unit”. Dalam tol Ngawi-Kertosono sejauh 88 kilometer, PT Jasa Marga mempunyai “65 kamera CCTV”, dan “*Variable Message Sign* di pintu masuk Gerbang Tol Madiun, pintu masuk Tol Caruban dan Gerbang Tol Nganjuk” (2019) untuk memantau lalu lintas. Dengan fasilitas yang demikian hebat maka jika ada kecelakaan lalu lintas pihak Jasa Marga akan dapat cepat memberikan bantuannya.



Gambar 1. Di ruang monitor CCTV
(sumber: dokumentasi pribadi)

Dalam penjelasannya, Area Manajer tol Ngawi-Kertosono, bapak Sabililah (2020) menyatakan bahwa pihaknya sangat senang dapat ikut merawat kendaraan-kendaraan khusus dari Jasa Marga itu. Ia terutama melihat bahwa adanya CCTV dan fasilitas mobil derek sangat bermanfaat untuk cepat mendapati kendaraan yang mengalami kecelakaan sehingga dapat ditarik segera agar jalan tol tidak terkendala oleh kemacetan. melintasi jalan tol itu mempunyai visi, misi dan tata nilai yang perlu dipatuhi.



Gambar 2. Pak Sabililah dan mobil derek serta *rescue* Jalan Tol
(sumber: dokumentasi pribadi)

Menurutnya pelayanan untuk kelancaran jalan tol harus maksimal karena PT Jasamarga sebagai pihak asuransi yang menawarkan keselamatan bagi siapa saja yang Seperti yang terbaca

di standing banner yang terdapat di kantornya pak Sabibilah (lihat Gambar 3) visi PT Jasamarga adalah untuk “menjadi perusahaan jalan tol nasional terbesar, terpercaya dan berkesinambungan”.

Salah satu dari lima misinya adalah merasa perlunya perusahaan untuk “meningkatkan kepuasan pelanggan melalui pelayanan prima”, sehingga tata nilai yang mengikuti kriteria “*agility, professionalism, integrity*”, dan “*customer focus*” dapat tercapai dengan baik.



Gambar 3: Visi, Misi, Tata nilai PT Jasamarga
(sumber: dokumentasi pribadi)

Kembali ke *rest area*, jika diperhatikan, ada *rest area* yang huruf belakangnya A dan B setelah nomor KM jalannya. Contohnya, di Semarang ada *rest area* KM 429 A dan KM 429 B. Ternyata huruf itu menunjukkan suatu perbedaan, yaitu fasilitas yang dibangun di A jauh lebih lengkap dibandingkan dengan yang di B.



Gambar 4. Rest Area A (kiri) dan B (kanan)
(sumber: dokumentasi pribadi)

Oleh karena itu, pengendara dan penumpangnya perlu mempertimbangkan strategi tertentu agar perjalanan menjadi lebih nyaman jika mengetahui hal ini, terutama bila berurusan dengan ganjalan perut.

BUDAYA POPULER DAN MAKANAN CEPAT SAJI

Walaupun perjalanan ke luar kota dengan kendaraan di jalan tol sudah difasilitasi untuk sedemikian cepat, untuk meluruskan kaki dan melegakan perut masing-masing pengendara dan penumpangnya biasanya memilih untuk mampir di suatu *rest area*. Mampir ini berarti mencari waktu untuk hanya berhenti sejenak. Dengan demikian, ada pengertian bahwa *rest area* tidak hanya menyiapkan tempat untuk istirahat itu, misalnya dengan membuat taman kecil untuk menyegarkan mata dan toilet yang nyaman, jika dimungkinkan juga ada tempat untuk rebahan sebentar atau mendapatkan pelayanan pijat. Fasilitas yang tidak kalah penting adalah mini market yang menjual keperluan teman perjalanan. Hal ini bisa terdiri dari tissue, peralatan mandi, makanan kering, air kemasan botol ataupun jus buah dan air panas yang dapat diambil untuk membuat sevangkir kopi agar sopir kendaraan

tidak ngantik selama melanjutkan perjalanan. Minuman yang cepat saji itu juga dibarengi dengan macam jajanan dan makanan cepat saji. Oleh karena itu, di sekitar *rest area* juga terdapat deretan warung makan. Jika *rest area*-nya besar, warung makan ternama yang ber-*franchise* seperti kedai minum Starbucks dan restoran cepat saji seperti CFC, KFC, dan McDonald's pun dapat ikut meramaikan area.

Adanya restoran cepat saji seperti tersebut di atas menunjukkan bahwa *rest area* mempertimbangkan adanya Budaya Populer. Meminjam definisi Danesi, kata budaya dimengerti sebagai sebuah “*system that include beliefs, rituals, performances, art forms, lifestyle patterns, symbols, language, clothing, music, dance, and any other mode of human expressive, intellectual and communicative behavior that is associated with a community during a particular period of time*” (2008, hal. 2). Sedangkan kata populer adalah sesuatu yang dihasilkan dari masyarakat yang sedang disegani dan *trendy* sehingga diikuti oleh massa pada kurun waktu tertentu. Sebagai hasil dari budaya populer, sesuatu itu perlu memenuhi beberapa karakteristik, yaitu produk itu:

1. menimbulkan rasa puas atau rasa senang bagi pengguna
2. mudah didapat karena diproduksi secara massal sehingga dapat tersedia di mana saja
3. mempunyai sifat manipulatif
4. mempunyai harga yang murah/ terjangkau untuk semua kalangan masyarakat
5. menciptakan gaya hidup global-lokal
6. mencerminkan kehidupan sehari—hari masyarakat
7. merupakan cerminan kurun waktu tertentu
8. mempunyai sifat yang sementara
9. mempunyai sifat yang praktis
10. mempunyai tujuan akhir untuk mendatangkan keuntungan/ uang (Dukut, 2018, pp. 18-21)

Karakteristik ke-1, yaitu menimbulkan rasa puas atau rasa senang bagi pengguna dapat dicapai dengan produsen budaya populer itu mengetahui dengan baik apa saja yang menjadi kegemarannya para konsumen. Untuk hal ini, tak tanggung-tanggung produsen melibatkan ahli pemasaran, ekonomi, sosiolog maupun psikolog melakukan observasi, membuat survey, mengirimkan kuesioner dan mewawancari konsumen agar dapat memproduksi sesuatu yang benar-benar diinginkan oleh masyarakat sehingga dapat puas menggunakan produk itu. Produsen bahkan ingin membuat kondisi dimana konsumen akan ketagihan dan berharap-harap akan tersedianya produk yang lebih baru lagi demi memuaskan kebutuhan-kebutuhan selanjutnya. Berbagai cara untuk membuat konsumen puas, jika itu adalah produk yang berada di restoran siap saji, menurut Anwar, restoran perlu mengemas menu-menu agar dapat dikonsumsi oleh “semua anggota keluarga, mulai dari menu anak-anak, menu sampingan seperti kopi, jahe dan teh” dan jika itu adalah restoran saji yang cukup ternama akan ada “space untuk bermain, merokok, wifi”, dan bahkan menggunakan komputer (2016, hal. 60)

Karakteristik ke-2, yaitu mudah didapatnya sebuah produk budaya populer karena tersedia di mana saja dilakukan oleh pihak produsen agar membantu rasa puas dari konsumen meningkat. Peningkatan rasa puas konsumen ini akan mengakibatkan konsumen membeli produk yang telah di produksi dengan jumlah yang banyak itu. Maka dengan terbelinya produk, pihak produsen puna akan merasa puas karena produknya cepat habis, sehingga boleh membuat yang baru lagi dengan macam fungsi baru lain yang bakal diminati oleh konsumen juga. Dengan demikian, karakteristik ke-3 budaya populer, yaitu adanya sifat yang manipulatif dari para produsen menjadi hal yang dapat di nalar. Hal ini menjadi penyebab dari kerjasama produsen dan para ahli pemasaran, psikolog dan sosiolog tadi tidak akan pernah berakhir. Agar para ahli itu mendapatkan gaji yang memuaskan,

produsen juga tidak akan jemu-jemu memanipulasi konsumen agar mau membeli produknya.

Menjual produk budaya populer harus dengan harga yang murah. Sebagai pemenuhan dari karakteristik yang ke-4 ini, produsen seringkali memproduksi produknya secara masal sehingga dapat mendunia. Untuk dapat mendunia ini, produsen cukup cerdas karena memasukkan beberapa unsur budaya lokal sebagai daya tarik. Oleh karena itu, sebagai contoh di restoran KFC di negara Mexico, ada menu ayam goreng yang dikonsumsi sambal alpukat guacamole karena orang Mexico gemar dengan menu yang serba ada alpukatnya. Contoh lain, adalah adanya menu mie goreng yang disajikan dengan ayam goreng di negara Cina karena masyarakatnya gemar dengan menu serba mie. Di Indonesia, oleh karena masyarakatnya gemar makan nasi, maka salah satu cara agar menu ayam KFC itu laris manis adalah dengan memberi pilihan nasi untuk pengganti kentang goreng. Dengan cara seperti ini menu yang dijual di KFC akan laris manis. Terlokalisirnya menu akan membuat harga produksinya menjadi lebih murah dan oleh karena cita rasanya yang diberikan tidak asing bagi lidah lokal, maka akan lebih banyak konsumen yang tertarik untuk membelinya juga. Terlebih lagi jika daging ayam yang dipakai adalah dari peternakan ayam yang lokasinya di sekitar produsen dan bukan mendatangkan dari Amerika Serikat. Maka harga murah dari produk budaya populer itu akan tercapai.

Menarik bahwa makan ayam goreng dengan nasi di KFC dapat menjadi gaya hidup baru bagi masyarakat Indonesia. Makan ayam goreng ala KFC dengan nasi dan saus tomat telah menjadi *trend* unuk generasi muda masa kini. Konsumen bahkan merasa lebih *bonafide* dan mempunyai suatu simbol status tertentu jika makan nasi ayam di sebuah restoran KFC daripada di warung makan ayam goreng olahan Bu Siti, meskipun sambal tomat terasinya lebih pas di lidah orang Indonesia dari generasi lebih tua, misalnya. Hal ini menunjukkan bahwa, produk budaya populer dapat menghasilkan karakteristik ke-5 yaitu terciptanya gaya hidup

baru bagi konsumen. Gaya hidup menurut Adipraja & Listiani (2015, p. 307), adalah “pola hidup seseorang” yang diekspresikan melalui “aktifitas (kerja, hobi belanja, olahraga, kegiatan sosial), kesenangan (makanan, fashion, keluarga, rekreasi) dan opini (mengenai diri mereka sendiri, perkembangan social, bisnis dan produk)”. Kegiatan makan merupakan macam kesenangan. Maka, dikarenakan budaya makan ayam goreng KFC yang telah mengglobal itu telah menjadi suatu kesenangan dan mempengaruhi budaya lokal, gaya hidup yang tercipta adalah yang global-lokal.

Karakteristik ke-6 dari budaya populer adalah mencerminkan kehidupan sehari-hari masyarakat. Contoh bahwa orang Indonesia sehari-harinya mengkonsumsi nasi telah membuat KFC Indonesia menyediakan menu ayam gorengnya yang dipadukan dengan nasi. Akan tetapi, cerminan kehidupan sehari-hari ini mempunyai sifat yang sementara, yang dipengaruhi oleh keadaan tertentu di kurun waktu tertentu sehingga sesuai dengan karakteristik budaya populer yang ke-7. Yang dimaksud disini adalah adanya kemungkinan bahwa menu makanan atau produk budaya populer lain dapat berubah sesuai perkembangan jaman, seperti yang terjadi dengan fenomena hp *Blackberry* yang sekarang sudah tidak pernah muncul lagi karena telah terkalahkan oleh alat hp *i-phone* yang dipercayai lebih praktis dengan sistem operatornya yang dilengkapi dengan berbagai macam fitur. Itulah sebabnya karakteristik budaya populer yang ke-8 adalah adanya budaya yang bersifat sementara.

Sifat kepraktisan dari segala macam hasil produk budaya populer menjadi karakteristik yang ke-9. Apabila tidak praktis, maka produk itu tidak akan populer. Kata praktis tidak hanya berarti bahwa produk budaya populer itu dilengkapi dengan berbagai *gadget* namun juga berarti cepat dalam memberikan pelayanan dan mudah untuk dibawa kemana-mana. Dengan karakteristik seperti ini, banyak orang akan suka sehingga mau

membeli produk itu. Dengan demikian karakteristik budaya populer ke-10 yang adalah mendatangkan uang atau mendatangkan keberuntungan yang banyak dapat terjadi.

MAKANAN CEPAT SAJI DI *REST AREA* TOL

Tersebutkan bahwa di jalan tol orang tidak mau berlama-lama disitu karena jalan tol adalah tempat untuk melepaskan penat sejenak dan bukan untuk waktu yang lama. Oleh karenanya makanan yang diujakan adalah makanan yang murah, praktis dan cepat untuk disajikan. Istilah makan cepat saji dalam bahasa Inggris adalah *fast food*. Xiao-Wen HUANG (2014, hal. 14-15) menjelaskan bahwa makanan cepat saji harus memenuhi beberapa kriteria berikut ini:

1. *value – price & quantity*:

nilai produk makanannya harus sebanding dengan atau lebih daripada harganya, maka tidak heran jika ada konsumen yang berharap dapat beli sesuatu dengan kuantitas yang banyak namun dengan harga yang murah

2. *service*:

layanan yang diberikan harus cepat dengan kualitas pelayanan yang baik, maka sumber daya tenaga dan ketrampilan yang dimiliki staf harus terjamin

3. *cleanliness & atmosphere*:

kebersihan produk yang dijual harus terjaga dengan baik dengan didukung oleh atmosfer yang bersahabat

4. *food quality*:

cita rasa makanan yang disajikan harus terjamin mutunya dengan cara menjaga kualitas kebersihan makanan itu

5. *health*:
nutrisi yang dikandung dalam tiap produk makanan bergizi dan menyehatkan
6. *variety*:
semakin banyak variasi menu yang ditawarkan akan menarik perhatian lebih banyak konsumen
7. *convenience*:
lokasi yang dipilih dekat dan tepat dengan infrastruktur seperti fasilitas parkirnya mencukupi
8. *brand image*:
konsumen terbiasa mencari produk yang sudah mempunyai *brand image* karena kualitasnya sudah terpercaya

Delapan kriteria makanan cepat saji di atas jika terpenuhi akan membantu ketenaran produk maupun restoran atau warung makan itu sendiri. Beberapa kriteria itu kebetulan sepadan dengan karakteristik budaya populer. Jadi, sama dengan budaya populer, makanan cepat saji harus mempunyai lokasi yang dekat dengan konsumen, produk yang dijual harus murah meriah harganya dan banyak macamnya dalam kuantitas yang banyak, atmosfir dan layanan yang ditawarkan bersahabat.

Kriteria yang ke-8, yaitu perlunya *brand image* untuk produk makanan cepat saji juga sama dengan karakteristik budaya populer mencari cara agar konsumen tergila-gila untuk mencari dan mengkonsumsi produk tertentu itu, sehingga di tiap iklan budaya populer seakan-akan selalu ada suara lembut dari produsen yang mengatakan *we know what you want*. Diciptakannya *brand image* ini sangat relevan dengan keberadaan restoran cepat saji CFC, KFC dan McDonald's yang tersedia di *rest area* jalan tol.

Khususnya untuk restoran cepat saji McDonald's, hasil penelitian Adipradja & Listiani (2015, p. 311) menunjukkan

bahwa konsumen memilih untuk makan di McDonald's karena mereka percaya bahwa kualitas makanan yang disajikan baik, harga produk makanannya terjangkau, dan lokasi restorannya dekat dengan tempat tinggal konsumen. Selain itu, di kesimpulan penelitiannya tercatat bahwa ada dua macam factor yang menarik perhatian konsumen untuk makan di McDonald's. Yang pertama adalah faktor gaya hidup atau life-style factor. Dijelaskan bahwa keinginan untuk hidup yang praktis, dengan hobi memakan makanan yang disajikan dengan pelayanan yang cepat sambil menikmati wi-fi, adalah pola gaya hidup masyarakat sekarang ini. Faktor kedua adalah faktor emosional atau emotional factor, yang mengkonfirmasi bahwa konsumen tidak hanya tertarik karena harga produknya yang reatif terjangkau namun juga karena keluarga konsumen sudah terlanjur mempercayai merek atau brand image bahwa makanan yang disajikan itu berkualitas.

Membuka sejarah Amerika Serikat tentang berdirinya McDonald's ditemukan bahwa pendirinya adalah kakak beradik Richard dan Maurice McDonald yang pada 15 Mei 1940 di San Bernardino, California, dengan menjual daging yang di *barbeque* di luar halaman rumahnya. Setelah perang dunia ke-2, bisnis mereka kembangkan dengan menkhususkan diri pada penjualan *hamburger* dengan tiga macam *soft drink*, susu, kopi, criping ketela dan pai dengan membuka kesempatan pelanggan memesan menu lewat jendelanya. Sejak awal McDonald bersaudara ini sudah tunduk pada konsep penjualannya yang 3S, yaitu *Speedee Service System* sehingga mereka pun sudah menyiapkan barang dagangannya itu walaupun belum ada yang pesan karena mengetahui bahwa pembeli biasanya tidak mau menunggu lama untuk menikmati makanan. Tertarik akan kesuksesan bisnis hamburger itu, pada tahun 1954 seorang pembeli, Kroc, beranikan diri untuk membuat *franchise* yang pertama di daerah Illinois dan pada akhirnya di tahun 1961 ia pun membeli bisnis dari McDonad bersaudara itu dengan harga US \$2.7 milyar.

Walaupun namanya dipertahankan untuk tetap menjadi McDonald's, tampilannya disesuaikan dengan keinginan dari Kroc, yaitu dengan adanya huruf M yang besar di depan restorannya (Klein, 2019) dan dipasarkan untuk disegani oleh keluarga terutama anak-anak dengan karakter badutnya yang bernama Ronald McDonald (Siehoyono & Giang, 2020). Agar restoran McDonald's semakin mengglobal, ia menerapkan strategi *standardization* dan *adaptation* (Racoma, 2019). Yang dimaksud disini ialah bahwa ada suatu standar tertentu yang dijalankan oleh semua restoran McDonald di seluruh dunia, misalnya restorannya harus ada logo huruf M berwarna kuning dan tulisan McDonalds putih ada di latar belakang warna merah, lalu menunya harus selalu ada burger, French fries, McFlurry milkshake, dan lain-lain yang menjadi ciri khas menunya. Selain itu dimanapun restoran McDonald itu berada, ia harus bisa melakukan strategi adaptasi budaya setempat. Ini berarti di Cina misalnya, aka nada menu seperti Chicken McNuggets dengan Chili Garlic Sauce dan Seaweed Soup. Bahkan di Jepang ada burger dengan saus teriyaki dan nasi burger (Koetse, 2012) seperti yang dapat dilihat di gambar berikut:



Gambar 5: Nasi burger Jepang
(sumber: Koetse, 2012)

Agar lebih diterima oleh masyarakat sekitar, di Indonesia, menu yang mengandung daging haram seperti babi, diganti dengan menu yang serba ikan, dan karbo yang ditawarkan selain kentang ada paket nasi yang dipadukan dengan menu yang serba pedas.

Jadi, sejak awal, restoran McDonald ini sudah menjalankan beberapa karakteristik Budaya Populer yang mempermudahnya menjadi global dengan memasukkan beberapa budaya lokal sehingga dapat meng-*glocal*. Dengan demikian mudah baginya untuk mempertahankan diri sebagai restoran cepat saji yang selalu populer. Bagaimana dengan macam makanan cepat saji yang berada di beberapa *rest area* di jalan tol Trans Jawa apakah juga mengikuti kriteria sebuah kedai makan siap saji dan budaya populer? Mengutip informasi yang ditampilkan di Kompas.com tentang Kuliner Sepanjang Tol Trans Jawa, Cita Rasa Mal Angkringan (2019) terdapat restoran dengan merek-merek franchise ternama, yaitu dari burger, ayam goreng dan kopi asal Amerika Serikat yang menawarkan koleksi tumbler-nya terlihat rajin menjajakan minuman panas atau dingin ke konsumen. Selain itu, ada pula jenis makanan rakyat yang sederhana dan mengenyangkan, mulai dari soto, nasi rames, angkringan, sampai bakso. Berikut adalah laporan pandangan mata di dua tempat *rest area* ketika melakukan perjalanan melintasi Tol Trans Jawa yang baru-baru ini dapat ditempuh dalam waktu kurang dari setengah hari, dikarenakan Jakarta hingga Surabaya sekarang sudah tersambungkan dengan jalan tol Trans Jawa. Jarak sepanjang 741 km yang tadinya perlu ditempuh dalam beberapa hari, sekarang sudah dapat ditempuh dengan waktu kurang dari 10 jam.

A. *Rest area* KM 429 A

Rest area KM 429 A adalah *rest area* yang paling dekat dengan kota Semarang. *Rest area* ini dinilai sebagai yang terbesar dan terlengkap di Jawa Tengah. SPBU yang tersedia menawarkan jenis bensin mulai dari Premium, Pertalite, Pertamina dan bahkan Pertamina Turbo. Disini juga tersedia tempat pijat, minimarket dan tempat untuk beli oleh-oleh. Untuk fasilitas makan dan minum ada banyak sekali stan maupun restoran, selain tempat untuk minum kopi selama 24 jam.



Gambar 6: Nasi bungkus angkringan
(sumber: dokumentasi pribadi)

Menarik bahwa di *rest area* ini ada beberapa stan berpayung yang menawarkan jajanan dengan harga yang murah meriah sehingga tidak klah menariknya dengan makanan yang diujakan di pujaseranya. Sambil melepas Lelah dengan berjalan kaki di area parkir yang sangat luas, terlihat stan yang berjualan bungkusan nasi kucing dengan patokan harga sekitar Rp 5.000 sampai Rp 15.000 menjadi alternative bagi pejalan yang ingin menikmati santapan yang tidak mengesyangkan dengan banyak macam pilihan.

Bungkusan nasi kucing seukuran segenggam seperti nasi ati lombok ijo, nasi babat, nasi sambal ati, nasi sambal ayam, nasi rames, nasi sambel tempe dan nasi usus; yang dapat dipadukan dengan tempe mendian goreng atau tahu bacem dengan sate usus dan sate telur puyuh cukup mengundang selera. Menurut penjual nasi kucing yang mulai menjual makanannya sejak jam 8 pagi, dagangannya cukup laris sehingga ia betah jualan di *rest area* ini daripada jualan di kota.

Harga yang murah meriah dan kemasan yang praktis ini sudah memperlihatkan bahwa penjual mengetahui apa yang

dimaksudkan dengan jualan makanan cepat saji yang memperhatikan beberapa karakteristik budaya populer. Contohnya, fasilitas piring dari rotan untuk dipakai pengunjung yang ingin makanan yang sederhana dan ringan karena ukurannya kecil itu adalah strategi penjualan yang baik, karena masih mempertahankan konsep *green environment*. Akan tetapi pilihannya untuk membungkus nasi kucingnya dengan kertas coklat kurang bersahabat dengan lingkungan. Sebaiknya ia menggunakan daun pisang.

Selain penjual nasi bungkus angkringan, ada juga di sebelahnya yang jualan jajanan pasar Jawa. Di stan ini dijual tahu bakso, wingko babat, lempur, arem-arem dan jajanan khas Jawa lainnya yang di kemas kecil-kecil tapi mengenyangkan jika dikonsumsi dengan jumlah yang banyak. Kandungan gizi dari jajanan Jawa ini lumayan baik. Misalnya untuk lempur, selain ketan, makanan ini diisi dengan cincang atau suwiran daging. Lumpia sangat bergizi karena berisikan udang dan ayam selain rebung bambu dan onclang beserta telur. Tahu bakso pun bergizi karena terbuat dari tahu yang diisi bakso yang merupakan adalah daging giling yang dicampur dengan tepung dan telur sebelum dikukus dan kemudian di goreng.



Gambar 7: Stan penjual lumpia pedas dan tahu bakso
(sumber: dokumentasi pribadi)

Area parkir rest area juga dimanfaatkan oleh penjual-penjual yang menggunakan mobil bak terbukanya bagaikan kedainya. Antara lain adalah yang jualan gethuk bakar. Sekilas sepertinya dagangannya tidak laku karena tidak terlihat gethuknya. Ketika saya lihat, yang ada hanyalah meja kosong dan satu gas hijau kecil. Namun ketika ditanya apakah jual gethuk bakarnya, ternyata penjual laki-laki yang masih muda itu menanggapi pertanyaan dengan memberikan pilihan macam gethuk bakar buatannya.



Gambar 8: Stan gethuk bakar
(sumber: dokumentasi pribadi)

Seperti yang terlihat di menu, ternyata gethuk bakar yang ditawarkan mempunyai variasi macam-macam yang dapat menarik perhatian generasi muda.

Gethuk bakar yang diberi macam-macam topping seperti parutan keju, lalu selai coklat atau strawberry, dan pasta krim gula halus yang berwarna pastel hijau, ungu, biru, pink dan klasik putih sungguh menarik perhatian terutama bagi anak-anak dan remaja yang masih suka makanan yang manis-manis. Dari rasa yang biasanya tawar maupun manis gula pasir pada gethuk yang terbuat dari ketela pohon yang dikukus dan dihaluskan lembut itu, menjadi nikmat dan beda dengan telah dihangatkannya gethuk dengan cara di panggang di penggorengan yang biasanya untuk membuat martabak. Tawaran harganya dari Rp 10.000 sampai Rp 28.000 dengan jumlah gethuk gorengnya yang

bervariasi tidak terlalu berat di ongkos. Tanpa disadari apa yang dilakukan oleh penjual atas instruksi pemimpinnya sudah sesuai dengan karakteristik Budaya Populer.

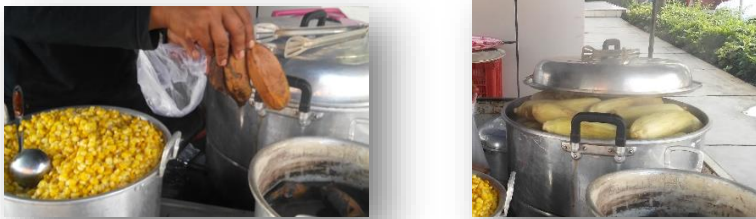


Gambar 9: Menu sajian gethuk bakar
(sumber: dokumentasi pribadi)

Sebagai sebuah makanan cepat saji juga masuk dalam kriteria karena saya juga tidak perlu menunggu terlalu lama untuk hasil gethuk bakarnya, dikarenakan penjual telah jemput bola dengan sudah ada yang dipanggang setengah matang duluan. Saya tidak heran bahwa tiap hari jualanannya habis. Yang membuat saya tercengang adalah laporannya bahwa dalam sehari ia dapat jual 200 potong gethuk bakar dan menghasilkan bersih sebanyak Rp 1.000.000 tiap hari, setelah 25% penghasilannya di setorkan manajemen rest area. Jumlah penghasilan yang didapatkan ini jauh lebih besar dengan jika ia jualan di pinggir jalan di suatu tempat di kota.

Hal senada diutarakan oleh penjual pisang rebus, dan jagung kukus, yang Namanya pak Ahmad. Ia lebih memilih untuk tiap hari dating dan jualan di rest area ketimbang keliling dengan

mobilnya dan berusaha menjajakannya pada orang-orang di sekitar lingkungannya. Katanya pak Ahmad, ia bisa menjual sekitar 5 sisir pisang rebus, 50 sampai 70 biji jagung rebus utuh, dan yang sedang ngetren adalah cup corn yang dapat diberi macam-macam topping seperti parutan keju, sirup coklat, sirup strawberry atau bahkan diberi ketan hitam atau biji-biji monte. Dalam sehari ia bisa membawa pulang penghasilan bersih sekitar Rp 700.000 setelah sekitar Rp 200.000 ia serahkan ke manajemen rest area.



Gambar 10: Pisang rebus jagung rebus dan jagung *cup corn*
(sumber: dokumentasi pribadi)

Melihat tampilannya cup corn memang menarik bagi generasi muda, dan pisang rebus serta jagung kukusnya itu pasti menarik perhatian dari generasi yang lebih tua.



Gambar 11: Tampilan *cup corn* yang mengandung selera
(sumber: dokumentasi pribadi)

Jualan pak Ahmad juga telah sesuai dengan kriteria sebuah kedai jajanan yang cepat saji karena memperhatikan keperluan dari Budaya Populer. Tampilan sajian memang penting untuk diperhatikan. Walaupun rasa bisa sama, melalui tampilan inilah para penjual dapat mengundang calon konsumen untuk memilih tempatnya dan membeli produknya.

B. Rest area KM 519 A

Rest area KM 519 A yang terletak di jalur Kartasura-Sragen. *Rest area* ini menarik karena mempunyai taman untuk melakukan selfie, suatu budaya yang sedang populer di masyarakat yang dipenuhi oleh Generasi Milenial dan Sentenial yang gemar menggunakan *gadget*-nya. Taman yang terawatt dengan indah memang menyejukkan mata setelah sekian jam lamanya di perjalanan.

Menurut informasi dari reportase Ngopibareng (2018) rest area ini “berdiri di atas lahan 4.5 hektar”. Selain ada masjid yang sektar 50 meter persegi, juga ada “foodcourt, hall, mini market, tempat parkir yang luas dan toilet yang banyak” Menurut Direktur Utama PT JMP Irwan Artigyo, tempat parkirnya “bisa menampung 150 kendaraan besar dan kecil. Jadi sangat luas”.



Gambar12: Tempat selfie rest area 519 A
(sumber: dokumentasi pribadi)

Dimulai dari Semarang sekitar jam 8 pagi di rest area 219 A, kami tiba di rest area 519 A sekitar jam makan siang. Food court area ini menarik karena dikelola oleh UMKM. Banyak tempat jualan souvenir dan fasilitas toilet yang bersih dan rapi, selain kedai makanan yang berderet-deret disini. Di area ini juga memperhatikan orang yang mempunyai disabilitas dan juga tempat untuk sambil makan dan kerja karena pemilik kedai mempunyai kabel rol panjang untuk menancapkan *gadget* yang perlu dialiri listrik Kembali setelah sekian lama dipakai di perjalanan. Tempatnya memang nyaman untuk melakukan istirahat.

Saya dan rekan perjalanan telah menyempatkan diri untuk membuka laptop kami sebelum menyantap pecel pincuk dan teh hangat pesanan kami. Tampilan pecel pincuknya sangat sederhana. Menggunakan piring dari rotan dan alas kertas coklat, pecel yang di pesan cukup komplit dengan sayuran kangkung, taoge, kobis, ayam dan yang spesistik adalah diberinya bunga turi.



Gambar 13: Istirahat, bekerja, dan makan pecel pincuk
(sumber: dokumentasi pribadi)

Semua itu disiram oleh saus sambak kacangnya dan dilengkapi dengan tempe garit goreng dan rempeyek kacang. Makanan pecel

ini tergolong cepat untuk disajikan karena penjual sudah merebus sayuran, dan menggiling sambal kacangnya sebelum jam makan siang tiba. Maka ketika ada yang pesan, si penjual tinggal mengatur sayuran itu di piring dan menyiramnya dengan sambal kacang pecel itu. Selain tempe, ada juga tahu bacem dan telur rebus untuk tambahan lauknya. Cara penyajian yang cepat ini memperlihatkan bahwa penjual menyadari pemesan adalah orang yang lapar maka tidak akan mau menunggu terlalu lama untuk makan. Selain pecel ada juga menu lain yang cepat saji, yaitu gado-gado, lontong opor, empal gentong dan soto.

Memperhatikan menu lain di pujasera UMKM ini terdapat juga menu bakso, empek-empek dan nasi padang. Empek-empek dan nasi padang memang bukan makanan khas Jawa, tapi dari Sumatera. Alasan adanya dua menu itu, adalah bahwa yang lewat jalan tolo juga pendatang dari Sumatera yang tinggal sementara di Jawa.



Gambar 14: Menu makan cepat saji di kedai Pecel pincuk 519 A (sumber: dokumentasi pribadi)

Oleh karenanya diperlukan macam menu makanan dari luar Jawa agar pendatang seperti itu juga merasakan nyamannya

perjalanan karena mengetahui adanya menu makanan yang dapat mereka nikmati. Macam makanan ini setara dengan keberadaan restoran McDonald's atau CFC/ KFC. Makanan dari luar Jawa itu telah memenuhi karakteristik Budaya Populer yang tidak hanya serba ada di berbagai tempat, murah meriah tetapi juga *glocal*, yaitu makanan yang global yang telah di lokalkan dengan makanan lokal daerah lainnya.

KESIMPULAN

Jalan tol sebagai tempat jalan darat yang jauh dari hambatan menjadi jalur yang cepat, Sebagai tempat untuk istirahat sejenak, jalan tol dilengkapi dengan *rest area* yang dilengkapi dengan berbagai fasilitas yang menunjang cepatnya suatu kegiatan itu. Fasilitas itu antara lain adalah pelayanan makanan yang cepat saji, baik itu di restoran yang mempunyai brand image atau pujasera yang menghadirkan makanan lokal, atau hanya sekedar kedai-kedai kecil yang menawarkan jajanan rakyat biasa. Memperhatikan kriteria cepat saji dan karakteristik budaya populer dimana suatu produk perlu disiapkan dengan kecepatan yang wajar dengan segala kepraktisannya namun dapat memuaskan si pengguna, maka makalah ini telah memperlihatkan macam jajanan dan makanan perlu memperhatikan penampilan makanan yang ngetren, cita rasa yang *glocal*, harga yang merakyat, dan bila perlu menciptakan suatu simbol status sehingga dikenang dan berkesan di hati pengemudi dan penumpang kendaraan jalan tol.

UCAPAN TERIMA KASIH

Ucapan terima kasih diberikan pada pihak LPPM Unika Soegijapranata yang telah memperbolehkan kami melakukan perjalanan di tol Trans Jawa sehingga dapat mendokumentasikan

jajanan Jalan Tol dan juga kepada panitia Webinar TJI tahun 2020 sehingga perjalanan kami dapat disosialisasikan secara online pada tanggal 4-5 Juni 2020 dan dipublikasikan di buku ber-ISBN ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Adipradja, B. A., & Listiani, A. (2015). Analisa faktor- faktor yang mendorong konsumen dalam memilih restoran McDonald's di Surabaya. *Journal Hospitality dan Manajemen Jasa*, 3(2), 305-318.
- Anwar, C. R. (2016). Hidup dan promosi makanan siap saji. *Jurnal Etnosia*, 1(2), 54-65.
- Danesi, M. (2008). *Popular Culture: Introductory Perspectives*. USA: Rowman & Littlefield Publisher, Inc.
- Dukut, E. M. (2018). *The use of digital media in the classroom (Penggunaan media digital di dalam kelas)*. Semarang: Universitas Katolik Soegijapranata.
- HUANG, X.-W. (2014). Decision rules applying based on fast-food restaurant. *Interbnational Conference on Socal Science (ICSS 2014)* (hal. 14-19). Birmingham: Atlantis Press.
- Ini fasilitas unuk pemudik yang melintasi ruas tol Ngawi-Kertososno saat mudik lebaran 2019*. (2019, Mei 20). Diambil kembali dari SURYA.co.id: <https://surabaya.tribunnews.com/2019/05/20/ini-fasilitas-untuk-pemudik-yang-melintasi-ruas-tol-ngawi-kertosono-saat-mudik-lebaran-2019>.
- Jelata, R. (2019, April 15). *PENGERTIAN JALAN TOL MENURUT UNDANG-UNDANG DAN PERATURAN PEMERINTAH*. Diambil kembali dari Teknik Area: <https://www.teknikarea.com/pengertian-jalan-tol-menurut-undang-undang/>
- Klein, C. (2019, Agustus 7). *How McDonald's beat its early competition and became an icon of fast food*. Diambil kembali dari

<https://www.history.com/news/how-mcdonalds-became-fast-food-giant>

Koetse, M. (2012, Desember 8). *From Big Mac to Rice Burger - Globalization: McDonald's in Japan*. Diambil kembali dari Manya Kotse: <https://www.manyakoetse.com/from-big-mac-to-rice-burger-globalization-mcdonalds-in-japan/>

Kuliner sepanjang tol Trans Jawa, cita rasa mal angkringan. (2019, Januari 16). Retrieved from Kompas.com: <https://otomotif.kompas.com/read/2019/01/16/152200915/kuliner-sepanjang-tol-trans-jawa-citarasa-mal-sampai-angkringan-?page=all>.

Menikmati rest area km 519- A tol Trans Jawa ini asyiknya. (2018, Juni 18). Diambil kembali dari Ngopi bareng: <https://www.ngopibareng.id/timeline/menikmati-rest-area-km-519-a-tol-trans-jawa-ini-asyiknya-1233430>

Racoma, B. (2019, Januari 4). *How McDonald's adapts around the world*. Diambil kembali dari Global Marketing: <https://www.daytranslations.com/blog/how-mcdonalds-adapts-around-the-world/>

Rest Area di Tegal Ini Memiliki Toilet 308 Buah, Raih Penghargaan dari MURI. (2019, Juli 22). Diambil kembali dari Tribunnews.com: <https://www.tribunnews.com/regional/2019/07/22/rest-area-di-tegal-ini-memilki-toilet-308-buah-raih-penghargaan-dari-muri?page=2>

Sabililah. (2020, Februari 2). Wawancara tentang fasilitas jasa marga. (E. M. Dukut, Pewawancara)

Siehojono, L., & Giang, L. H. (2020). The McDonald's case: strategies for growth. *Jurnal Manajemen Perhotelan*, 74-79. Dipetik Mei 31, 2020, dari https://espace.library.uq.edu.au/view/UQ:6f1ac88/Mcdonald.pdf?dsi_version=b1a7e10940fc77b204776a21ac1e89a5

Pendapat Generasi Milenial Terhadap Jalan Tol: Studi Pendahuluan

Evelyna Nissi Adjikusuma

Jurusan Sastra Inggris, Fakultas Bahasa dan Seni,
Universitas Katolik Soegijapranata, Semarang
evinnissi@gmail.com

Abstrak – Sejak tahun 2014 pembangunan jalan tol di Indonesia, khususnya di Pulau Jawa, semakin ditingkatkan. Tentu saja hal ini akan membawa perubahan dalam kehidupan masyarakat. Jarak antar kota yang awalnya jauh menjadi semakin dekat dengan adanya jalan tol. Perubahan ini juga seiring dengan perubahan karakter masyarakat. Anak-anak yang lahir setelah tahun 1983-2001, yang juga disebut dengan generasi milenial, tentu sangat dapat merasakan perbedaan antara menggunakan jalan raya dengan jalan tol. Untuk mengetahui pendapat generasi milenial tentang jalan tol, maka dilakukan studi pendahuluan, berupa survei dengan menggunakan media sosial. Tujuan dari survei ini yaitu mengetahui pendapat generasi milenial tentang jalan tol. Terdapat 92 partisipan dalam survei ini. Hasilnya yaitu pendapat generasi milenial tentang jalan tol telah sesuai dengan tujuan dari Badan Pengaturan Jalan Tol. Survei ini bermanfaat untuk partisipan, pihak-pihak yang terkait dengan generasi milenial dan bagi peneliti selanjutnya.

Kata kunci – jalan tol, generasi milenial, badan pengatur jalan tol

PENDAHULUAN

Salah satu tolok ukur kemajuan suatu Negara yaitu adanya pembangunan jalan tol. Selain itu, jalan tol juga merupakan bukti

bahwa suatu negara siap menyambut peradaban bangsa yang lebih maju (Sumaryoto, 2010). Jika dilihat dari pengertian menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), tol adalah pajak untuk memasuki jalan tertentu (misalnya jalan bebas hambatan, jalan layang). Jadi bisa disimpulkan bahwa jalan tol ialah jalan yang mengenakan bea bagi pemakainya. Dalam bahasa Inggris, jalan tol lebih tepat diterjemahkan sebagai *toll road* dan bukan *highway*

Dengan pengertian tersebut maka masyarakat diharapkan memahami bahwa dengan menggunakan jalan tol, mereka wajib membayar. Konsekuensi dari membayar itu, masyarakat bisa mendapatkan fasilitas yang berbeda dengan saat menggunakan jalan raya biasa. Beberapa fasilitasnya yaitu pemandangan yang lebih menarik, adanya tempat istirahat yang bersih dan jalan yang lebih lebar sehingga diharapkan tidak akan ada kemacetan. Tidak mengalami kemacetan hanya merupakan salah satu konsekuensi dari membayar. Dengan demikian, maka bisa saja kemacetan terjadi di dalam jalan tol.

Walaupun demikian, masih sering terdengar keluhan masyarakat tentang mahal biaya tol dan adanya kemacetan di jalan tol. Tentu saja ini menarik untuk dikaji karena nampaknya belum semua orang memahami makna sesungguhnya dari jalan tol. Salah satu keluhan yaitu ditulis oleh Syahid (2018). Ia menyampaikan bahwa jalan tol bukan pemecah masalah kemacetan. Bahkan dalam proses pembangunannya pun terdapat masalah. Ia mencuplik kata-kata Soeharto (mantan presiden Republik Indonesia) bahwa setiap pembangunan tentunya memerlukan pengorbanan dari masyarakat. Dalam bahasa Jawa Pak Harto biasa mengatakan “*jer basuki mawa beya*”, yang dalam terjemahan bebasnya, setiap kesuksesan butuh pengorbanan. Jika kata-kata “*basuki*” diartikan sebagai tuntasnya persoalan kemacetan, maka sebenarnya tidak tepat. Selanjutnya, Syahid juga menyampaikan bahwa jalan tol sering disambut gembira oleh masyarakat sekitar. Seperti jika terdapat pembangunan hotel di suatu tempat, maka masyarakat yang tinggal di daerah tersebut

merasa gembira padahal mungkin tidak pernah memiliki kesempatan untuk menginap di hotel tersebut.

Generasi yang paling menarik untuk diketahui pendapatnya tentang jalan tol ini yaitu generasi milenial. Elwood Carlson (dalam BPS, 2018) menyebutkan bahwa generasi milenial adalah mereka yang lahir dalam rentang tahun 1983 sampai dengan 2001. Generasi milenial menjadi fokus dalam beberapa penelitian, termasuk dalam survei ini karena generasi inilah yang akan memegang kendali atas roda pembangunan khususnya di bidang perekonomian yang diharapkan akan mampu membawa bangsa Indonesia menuju ke arah pembangunan yang lebih maju dan dinamis. Intinya, generasi milenial merupakan modal besar untuk mewujudkan kemandirian bangsa dalam segala aspek. Sebagai modal besar. Pembangunan suatu bangsa, diharapkan generasi milenial memiliki potensi lebih unggul dibandingkan generasi-generasi sebelumnya (Badan Pusat Statistik, 2018). Oleh karena itu pendapat generasi milenial tentang jalan tol perlu diperhatikan.

Dengan demikian maka tujuan dari studi pendahuluan ini yaitu untuk mengetahui tentang pendapat generasi milenial terhadap jalan tol. Manfaatnya yaitu untuk generasi milenial dan pihak-pihak yang terkait dengan generasi milenial. Selain memahami pendapat generasi milenial juga dapat dilakukan usaha-usaha untuk memberikan penjelasan tentang jalan tol, jika ada kesalahpahaman pada generasi milenial terhadap jalan tol.

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Jalan Tol

Menurut Badan Pengaturan Jalan Tol (BPJT,2000), jalan tol adalah jalan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaannya diwajibkan membayar tol. Istilah lain yang sering disebut saat berbicara tentang jalan tol, yaitu TIP. Tip adalah Tempat Istirahat dan

Pelayanan yang berada di dalam jalan tol. TIP dilengkapi dengan tempat istirahat bagi pengguna jalan tol.

Dibukanya jalan tol Jagorawi (Jakarta-Bogor-Ciawi) yang dibangun pada tahun 1975, merupakan awal berdirinya jalan tol di Indonesia. Selanjutnya sejak tahun 1987 pihak swasta mulai ikut berpartisipasi dalam investasi jalan tol. Akibat adanya krisis moneter pada tahun 1997, pemerintah menunda program pembangunan jalan tol. Pembangunan jalan tol kembali dilakukan dengan lebih cepat, mulai tahun 2005 (BPJT,2020).

BPJT (2020) juga menjelaskan bahwa jalan tol dibangun dengan tujuan memperlancar lalu lintas di daerah yang telah berkembang, meningkatkan pelayanan distribusi barang dan jasa guna menunjang pertumbuhan ekonomi, meningkatkan pemerataan hasil pembangunan dan keadilan dan meringankan beban dana Pemerintah melalui partisipasi pengguna jalan. Selain itu, dengan adanya jalan tol diharapkan bermanfaat bagi masyarakat. Manfaat tersebut yaitu meningkatkan mobilitas dan aksesibilitas orang dan barang dan hemat waktu tempuh perjalanan. Sumaryoto (2010) juga mengatakan bahwa fungsi jalan tol adalah menghubungkan pusat produksi dengan pasar global. Manfaat lain di bidang bisnis, yaitu jalan tol menjadi alternatif untuk mempercepat arus keluar masuk barang.

Dari pengertian tentang jalan tol, maka dapat disimpulkan bahwa jalan tol adalah jalan nasional yang penggunaannya diwajibkan membayar tol dengan tujuan meningkatkan aksesibilitas dan mobilitas barang dan jasa. Pengertian ini tentu harus dipahami dengan benar oleh masyarakat, terutama oleh generasi milenial. Sebagai generasi milenial yang sekaligus generasi penerus bangsa, diharapkan memiliki pendapat yang benar tentang jalan tol.

B. Generasi Milenial

Ada beberapa tokoh yang mendefinisikan tentang generasi milenial. Seperti telah disinggung sebelumnya, bahwa menurut

Elwood Carlson (dalam BPS, 2018) generasi milenial adalah mereka yang lahir dalam rentang tahun 1983 sampai dengan 2001. Tokoh lain yaitu Hasanuddin Ali dan Lilik Purwandi (BPS, 2018) menyebutkan bahwa Generasi milenial adalah mereka yang lahir antara tahun 1981 sampai dengan tahun 2000. Dalam survei kali ini, generasi milenial yang dimaksud yaitu individu yang lahir diantara tahun 1983-2001.

Generasi milenial memiliki karakter yang berbeda dengan generasi sebelumnya. Ciri utama dari generasi ini yaitu penggunaan aktif media komunikasi berbasis teknologi. Mereka juga lebih aktif, kreatif dan serba cepat dibanding generasi sebelumnya (BPS, 2018). Dengan menggunakan perangkat tersebut para millennials dapat menjadi individu yang lebih produktif dan efisien. Mereka terlihat sangat reaktif terhadap perubahan lingkungan yang terjadi di sekelilingnya. Menurut Sebastian (dalam Tempo, 2017) generasi milenial memiliki ciri ingin serba cepat, mudah berpindah pekerjaan dalam waktu singkat, kreatif, dinamis, generasi melek teknologi, dan dekat dengan media sosial.

Pendapat generasi milenial terhadap kondisi dan situasi bangsa sangat perlu diketahui. Hal ini karena mereka merupakan generasi penerus bangsa, sehingga pendapat mereka harus tepat terhadap sesuatu. Selain itu, generasi milenial merupakan generasi terbanyak untuk saat ini. Generasi milenial adalah usia produktif yang akan menjadi tulang punggung perekonomian Indonesia. Menurut Susenas 2017, jumlah generasi milenial mencapai sekitar 88 juta jiwa atau 33,75 persen dari total penduduk Indonesia. Proporsi tersebut lebih besar dari proporsi generasi sebelumnya seperti generasi X yang (25,74 persen) maupun generasi *baby boom* dan veteran (11,27 persen). Demikian juga dengan jumlah generasi Z baru mencapai sekitar 29,23 persen (BPS, 2018).

C. Pengertian tentang Pendapat Generasi Milenial terhadap Jalan Tol

Pendapat ialah buah pikiran. Jadi pendapat generasi milenial terhadap jalan tol adalah buah pikiran dari individu yang lahir diantara tahun 1983-2001 tentang jalan nasional yang penggunaannya diwajibkan membayar dengan tujuan meningkatkan aksesibilitas dan mobilitas barang dan jasa.

Belum ada penelitian tentang pendapat generasi milenial terhadap jalan tol yang telah dilakukan. Beberapa penelitian yang serupa, misalnya tentang Perilaku generasi milenial dalam menggunakan aplikasi *go-food* (Hidayatullah, Waris, Devianti, Sari, Wibowo, Made; 2018). Subjek dalam penelitian tersebut juga berkisar antara 20-35 tahun. Hasil penelitiannya membuktikan bahwa generasi milenial sangat dipengaruhi oleh komentar orang lain dalam mengambil keputusan. Selain itu mereka juga bersedia memberi komentar yang jujur terhadap layanan *go-food*. Hasil lain dari penelitian tersebut yaitu bahwa generasi milenial memiliki *go-food* karena untuk menghemat waktu dan malas antri.

Penelitian yang serupa yaitu penelitian tentang keputusan membeli oleh generasi milenial (Rinandiyana, Kurniawati, Kurniawan, 2017). Memang penelitian tersebut berbeda dengan survei tentang jalan tol namun dapat memberi gambaran tentang cara generasi milenial mengambil keputusan. Menurut penelitian Rinandiyana, dkk (2017), dalam mengambil keputusan membeli, generasi milenial tidak terpengaruh komentar orang namun lebih terpengaruh dari citra toko dan suasana toko.

Penelitian itu sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Isnaini dan Abdillah (2018), bahwa generasi milenial akan merasa puas pada suatu tempat jika tempat tersebut memiliki citra yang baik. Citra yang baik tersebut yaitu citra kognitif dan citra afektif. Citra kognitif diperoleh dari keyakinan seseorang tentang suatu tempat berdasar informasi yang ia dapat.

Sedangkan citra afektif didapat dari hasil merasakan saat berkunjung ke suatu tempat. Berdasarkan beberapa pengertian dan beberapa penelitian yang telah dilakukan, maka dapat diambil kesimpulan sementara bahwa pendapat generasi milenial terhadap jalan tol dipengaruhi oleh pengalamannya menggunakan jalan tol.

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Penelitian ini merupakan studi pendahuluan yang menggunakan jenis kuantitatif, yaitu menghitung pendapat generasi milenial terhadap jalan tol dengan persentase.

B. Jumlah Responden

Responden dalam survey ini sejumlah 92 orang, dengan usia 18-37 tahun (generasi milenial).

C. Lokasi Penelitian

Survei dilakukan di Kota Semarang.

D. Teknik Pengambilan Data

Pengambilan data menggunakan survei dengan aplikasi Instagram, dengan menanyakan pendapat responden tentang jalan tol. Pertanyaan terdiri dari dua aitem, yaitu pertanyaan yang bersifat terbuka dan model pungutan suara. Pertanyaan terbuka dibuat untuk mengetahui pendapat partisipan tentang jalan tol. Partisipan dapat menjawab bebas pada pertanyaan terbuka. Untuk pungutan suara, partisipan bisa memilih untuk menggunakan jalan tol atau jalan raya biasa.

HASIL PENELITIAN

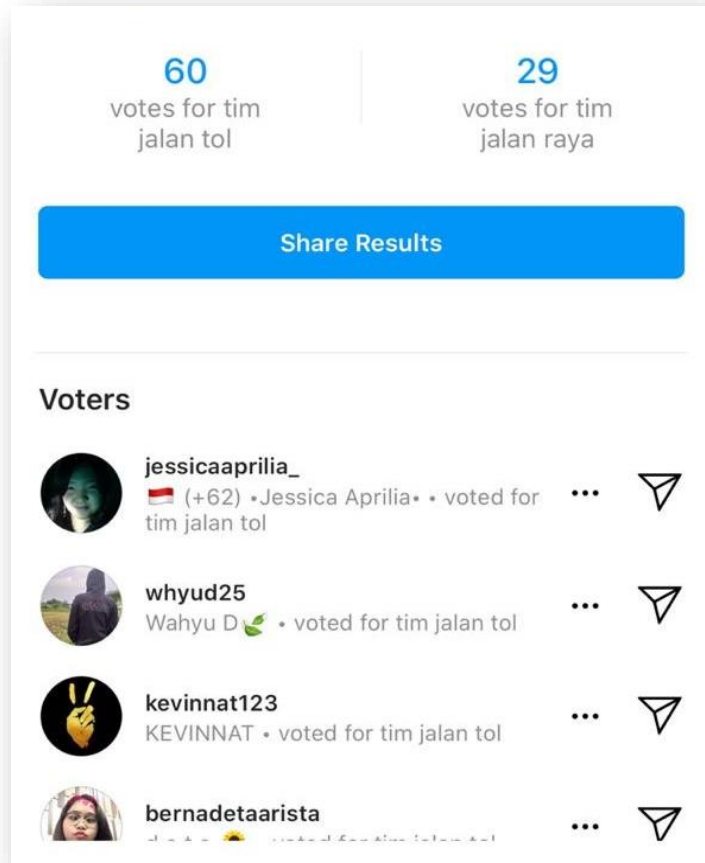
Survei dimulai pada tanggal 20 April 2020, dengan pertanyaan terbuka yaitu “pendapat/tanggapan tentang jalan tol”, seperti

ditunjukkan pada Gambar 1. Pertanyaan terbuka tersebut diunggah pada *Instagram story* dengan pemilik akun *evelynanissi*. Perlu diketahui bahwa *instagram story* memiliki durasi selama 24 jam. Sebelum pertanyaan tentang jalan tol, maka disampaikan bahwa yang dapat menjawab adalah individu dengan usia 18-37 tahun (ditunjukkan dengan mengisi pertanyaan tentang usia). Dari 100 jawaban yang terkumpul, terdapat delapan responden berusia di atas 40 tahun. Dengan demikian maka jawaban responden tersebut tidak diperhitungkan.



Gambar1.
Contoh hasil survei melalui Instagram

Selain survei dengan pertanyaan terbuka, juga dilakukan survei dengan pertanyaan model pemungutan suara (*voting*), dan hasilnya bisa dilihat pada Gambar 2.



Gambar 2.
Hasil saat proses pungutan suara tentang jalan tol

Dari survei yang dilakukan terdapat 92 responden yang menjawab pertanyaan tentang jalan tol. Setelah data terkumpul,

maka dilakukan tabulasi untuk semua jawaban yang masuk dan kemudian dilakukan penghitungan persentase (Tabel 1).

Dari hasil data, dapat disimpulkan bahwa 36% responden menjawab manfaat jalan tol yaitu untuk menghemat waktu. Sebanyak 14% dari responden berpendapat bahwa jalan tol berguna untuk mempercepat distribusi barang.

Tabel 1. Hasil survei pendapat generasi milenial terhadap jalan tol

JAWABAN	Dari 100%
Harusnya lancar tapi macet di dalam jalan tol	6
Memudahkan mobilitas	7
Meningkatkan keinginan untuk berwisata	2
Perjalanan jauh jadi tidak terasa/menyingkat waktu	36
Tidak bikin stress di jalan	2
Mengurangi kemacetan	7
Biaya	7
Distribusi barang	14
Bnyk kehilangan pekerjaan/warung	2
Meningkatkan perekonomian	5
Kecelakaan karena "terlena"	1
Menyatukan Indonesia	1
Produk hutang	1
Rest area menghibur	3
Bosan saat mengemudi	1
Tetap menggunakan jalan tol	65
Tidak menggunakan jalan tol	35

Walaupun jalan tol memiliki beberapa kelemahan, seperti biaya mahal dan beberapa orang kehilangan pekerjaan, namun jalan tol tetap memiliki sisi positif yang lebih banyak, sehingga 65% responden tetap memilih menggunakan jalan tol daripada jalan raya biasa.

PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil survey dapat diketahui bahwa generasi milenial telah memahami makna dari jalan tol, yang sesuai dengan yang dimaksud oleh Badan Pengaturan Jalan Tol. Tujuan dibangunnya jalan tol menurut BPJT (2020) yaitu antara lain memperlancar lalu lintas, meningkatkan mobilitas dan aksesibilitas orang dan barang dan hemat waktu tempuh perjalanan.

Tidak sampai 10% dari responden yang memandang kurang baik terhadap jalan tol. Pandangan yang kurang baik tersebut misalnya, biaya yang tinggi dan membuat masyarakat kehilangan pekerjaan. Kecilnya jumlah generasi milenial yang kurang memahami manfaat jalan tol, menunjukkan bahwa generasi milenial memang cepat dalam memahami informasi dan cerdas lantaran didukung oleh keberadaan teknologi (Nurhanisah, 2019). Jika terjadi perubahan dalam kehidupan mereka, maka generasi milenial akan segera mencari tahu informasi melalui internet sehingga mereka bisa menggunakan jalan tol sesuai manfaatnya.

Generasi milenial juga lebih memilih menggunakan jalan tol daripada jalan raya biasa, karena ada beberapa karakteristik jalan tol yang mirip dengan ciri generasi milenial. Ciri tersebut antara lain bisa *gercep* (gerak cepat) terutama dalam pendistribusian jasa dan barang, hemat waktu, meningkatkan keinginan untuk berwisata dan tempat beristirahatnya juga menjadi daya tarik tersendiri. Hal ini sesuai dengan yang disampaikan oleh Sebastian (dalam Tempo, 2017) bahwa generasi milenial memiliki ciri ingin serba cepat, mudah berpindah pekerjaan dalam waktu singkat, kreatif, dinamis, generasi melek teknologi, dan dekat dengan media sosial. Dengan demikian mereka merasa diuntungkan dengan adanya jalan tol. Oleh sebab itu, pendapatnya tentang jalan tol menjadi positif.

Hasil lainnya yaitu sebanyak 65% partisipan memiliki menggunakan jalan tol daripada jalan biasa. Hal ini menunjukkan bahwa generasi milenial memang mengetahui kelemahan dari jalan tol (bisa macet, biaya mahal), namun karena pengalaman yang menyenangkan saat menggunakan jalan tol mampu mengubah citra jalan tol di mata generasi milenial. Hal ini sesuai dengan hasil penelitian dari Rinandiyana, dkk (2017) yang menyimpulkan bahwa dalam mengambil keputusan untuk membeli atau menggunakan sesuatu, generasi milenial tidak terpengaruh komentar orang namun lebih terpengaruh dari citra toko dan suasana toko.

Survei ini masih merupakan studi pendahuluan atau *preliminary*, sehingga belum dilakukan secara mendalam karena alat pengumpul data hanya menggunakan Instagram. Dengan demikian diperlukan penelitian lanjutan sehingga dapat mengungkap pendapat generasi milenial terhadap jalan tol dengan lebih mendalam. Alat ukur yang digunakan bisa lebih diperdalam, misalnya dengan mengukur pendapat jalan tol dari aspek kognitif, afektif dan konatif.

KESIMPULAN

Kesimpulan dari survei ini yaitu pendapat generasi milineal tentang jalan tol telah sesuai dengan tujuan dari Badan Pengaturan Jalan Tol.

SARAN

1. Bagi partisipan, untuk tetap selalu meningkatkan pengetahuan tentang segala hal sehingga pemahamannya terhadap sesuatu tidak salah
2. Bagi pihak-pihak yang terkait dengan generasi milenial, dapat lebih sering memberikan pemahaman tentang jalan tol,

- misalnya dengan mengadakan seminar tentang jalan tol. Dengan demikian maka bisa mengumpulkan pendapat, berdiskusi tentang jalan tol dan tidak akan ada lagi pendapat yang salah mengenai jalan tol.
3. Bagi pengelola jalan tol tetap harus mempertahankan citra jalan tol sesuai tujuannya (hemat waktu, tempat wisata), sehingga generasi milenial memiliki pendapat yang baik tentang jalan tol.
 4. Bagi peneliti selanjutnya, dapat melanjutkan survei ini dengan alat ukur yang lebih mendalam

UCAPAN TERIMA KASIH

Terima kasih kepada teman-teman yang telah dengan sepenuh hati mengisi survei jalan tol di Instagram.

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT). (2020). *Jalan Tol*. Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. Diunduh pada 22 Mei 2020 di <http://bpjt.pu.go.id/konten/jalan-tol/sejarah>
- Badan Pusat Statistik (BPS). Profil generasi milenial Indonesia. Kementerian Pemberdayaan Perempuan dan Perlindungan Anak. Diunduh 21 Mei 2020 di <https://www.kemennpppa.go.id/lib/uploads/list/9acde-buku-profil-generasi-milenia.pdf>
- Hidayatullah, S. Waris, A, Devianti, R.C, Sari, S.R, Wibowo, I.A, & Made. P. (2018). Perilaku generasi milenial dalam menggunakan aplikasi Go-Food. *Jurnal Manajemen dan Kewirausahaan*. Vol.6, No 2. 240-249
- Isnaeni. P.R. & Abdillah, Y. (2018). Pengaruh citra merek destinasi terhadap keputusan berkunjung dan kepuasan pengunjung serta dampaknya pada minat kunjung ulang

(Survei pada Pengunjung Taman Rekreasi Selecta Kota Batu yang termasuk dalam Kategori Generasi Millennial). *Jurnal Administrasi Bisnis (JAB)*. Vol. 55, No. 2 Februari 2018. Diunduh dari administrasibisnis.studentjournal.ub.ac.id

Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI). (2020). *Tol*. Diunduh dari <https://kbbi.web.id/tol>

Tempo. (2017). Generasi Langgas di Mata Yoris Sebastian. Diunduh dari <https://gaya.tempo.co/read/835668/generasi-langgas-di-mata-yoris-sebastian>

Nurhanisah, Y. Putra, D. (2019). Yuk, kenalan dengan Millennial Indonesia!. Diunduh dari <http://indonesiabaik.id/infografis/yuk-kenalan-dengan-millennial-indonesia>

Rindandiyana, L.R, Kurniawati, A, & Kurniawan, D. (2017). Analisis faktor-faktor yang mempengaruhi keputusan pembelian oleh generasi milenial pada industri kuliner di kota Tasikmalaya. *Jurnal Ekonomi Manajemen*. Vol.3, No. 1 (Mei 2017) 18-27 <http://jurnal.unsil.ac.id/index.php/jem> ISSN 2477-2275 (Print)

Sumaryoto, (2010). Dampak keberadaan Jalan Tol terhadap kondisi fisik, sosial, dan ekonomi lingkungannya. *Journal of Rural and Development*. Volume I No. 2 Agustus 2010

Syahid, D. (2018). Kemacetan Jalan Tol, Jer Basuki Mawa Beya. *Media Konsumen*. Diunduh dari <https://mediakonsumen.com/2018/05/11/opini/kemacetan-jalan-tol-jer-basuki-mawa-beya>

Tol Akses Tanjung Priok untuk Percepat Distribusi Barang dari dan ke Pelabuhan Laut

Elfrida Ratnawati Gultom

Fakultas Hukum
Universitas Trisakti, Jakarta
elfrida@trisakti.ac.id

Abstrak - Tanjung Priok yang berkedudukan di wilayah Jakarta Utara mempunyai peranan strategis karena ada suatu kegiatan penting yaitu bongkar muat barang yang berasal dari dalam dan luar negara Indonesia, sebagai pintu gerbang negara Indonesia, karena terdapat Pelabuhan Laut. Tanjung Priok sebagai bagian kegiatan kota Jakarta tempat keluar masuk barang untuk kebutuhan logistik dan lainnya. Oleh karenanya, diperlukan pendistribusian barang yang cepat dan tidak ada kendala ketika dilakukan proses bongkar muat untuk keluar masuknya barang dari dan ke Pelabuhan. Disinilah peran penting tol Tanjung Priok yang diresmikan pada tanggal 15 April 2017 oleh Presiden Joko Widodo untuk mempercepat arus distribusi logistik dari dan ke pelabuhan Tanjung Priok. Tol ini setiap harinya hamper dilewati 3600 truk kontainer, dan merupakan proyek strategis nasional yang menjadi bagian dari sistem jaringan jalan tol Jabodetabek yang terhubung ke jalan tol lingkaran luar dan lingkaran dalam Jakarta. Metode Penelitian yang digunakan adalah penelitian hukum normatif yaitu dengan menelaah peraturan-peraturan dan norma-norma hukum penunjang penulisan artikel yaitu hukum pengangkutan darat dan laut yang didukung oleh data sekunder dan primer, kemudian dianalisis menggunakan deskriptif analisis dan diolah secara kualitatif. Hasil yang diperoleh adalah Pengoperasian jalan tol harus dapat mendukung kegiatan bongkar

muat dari dan ke Pelabuhan Tanjung Priok, agar dapat menghemat biaya logistik karena tujuan dari pembangunan tol Tanjung Priok adalah upaya untuk menekan waktu dan biaya dari sisi darat.

Kata kunci - tol, Tanjung Priok, pelabuhan.

PENDAHULUAN

Untuk melaksanakan kegiatannya, pelabuhan memerlukan jalan tol sebagai sarana penunjang kelancaran, seperti bongkar muat barang, pendistribusian barang untuk diangkut dari dan ke luar pelabuhan. Pelabuhan Tanjung Priok adalah salah satu pelabuhan terbesar di Indonesia yang kegiatannya mengangkut barang dan orang. Pasal 43 Undang-Undang nomor 38 tahun 2004 tentang Jalan menyebutkan jalan tol diselenggarakan untuk memperlancar lalu lintas di daerah yang telah berkembang; meningkatkan hasil guna dan daya guna pelayanan distribusi barang dan jasa guna menunjang peningkatan pertumbuhan ekonomi; meringankan beban dana Pemerintah melalui partisipasi pengguna jalan; dan meningkatkan pemerataan hasil pembangunan dan keadilan.

Begitu besarnya peran dan fungsi dari jalan tol, oleh karenanya merupakan salah satu sarana vital yang diperlukan untuk meningkatkan efisiensi perindustrian suatu perekonomian dan penunjang kegiatan di Pelabuhan dari sisi pengangkutan melalui darat dan artikel ini akan membahas bagaimana peran jalan tol dalam kegiatan bongkar muat barang dari dan ke pelabuhan. Oleh karenanya berdasarkan paparan di atas, maka artikel ini akan membahas tentang Tol Akses Tanjung Priok untuk Percepat Distribusi Barang dari dan ke Pelabuhan Laut.

PEMBAHASAN

A. Jalan Tol

Jalan tol sudah ada sejak zaman Babylonia pada abad-7. Kemudian jalan tol mulai dibangun di benua Eropa, seperti Inggris hingga zaman Romawi pada abad ke-14 hingga abad ke-15. Pada abad ke-21, jalan tol mulai masuk ke Indonesia. Situs resmi Kementerian Pekerjaan Umum (Kemen PU) menyatakan, bahwa jalan tol di Indonesia dimulai pada 1978 dengan dioperasikan Jalan Tol Jagorawi sepanjang 59 kilometer. Jalan tol yang menghubungkan Jakarta, Bogor, dan Ciawi dibangun pada 1975 oleh pemerintah dengan dana dari pemerintah dan pinjaman luar negeri (Ikhsanudin, 2019). Jalan tol di Indonesia sering disebut dengan istilah jalan yang bebas dari hambatan. Biasanya jalan tol dipakai untuk mempercepat sampai tujuan atau mempersingkat waktu tempuh, dan tidak semua kendaraan dapat melewati jalan tol, tetapi hanya kendaraan roda empat, seperti mobil, truk, hingga bus yang dapat melewati jalan tol. Sementara kendaraan roda dua, seperti sepeda motor tidak diperbolehkan melewati.

Dalam sistem transportasi jalan raya, dikenal jalan tol dan jalan non tol. Jalan tol menurut definisi adalah jalan yang memiliki spesifikasi tinggi, dengan minimal 2 lajur untuk masing-masing arah dengan akses terkontrol, tanpa persilangan sebidang dan penggunaanya diwajibkan untuk membayar tarif tol, sementara jalan non tol pada umumnya memiliki spesifikasi yang lebih rendah, dibangun atas biaya masyarakat melalui pajak dan dapat digunakan oleh masyarakat tanpa ada pungutan biaya (Pradhita, 2007).

PT Jasa Marga dipercaya oleh pemerintah untuk mengoperasikan jalan tol sepanjang 418 kilometer dan 135 kilometer oleh swasta, dan dalam empat tahun terakhir pemerintah telah membangun jalan tol sepanjang 782 kilometer. Presiden Joko Widodo (Jokowi), memberikan gambaran sejak

Jalan Tol Jagorawi dibangun pada 1978 semua negara melihat pembangunan Indonesia yang sangat maju , dan menurut data hingga tahun 2014 atau hampir 36 tahun sejak tahun 1978, pemerintah baru bisa membangun 780 kilometer (Welianto, 2020).

Isu privatisasi jalan tol adalah salah satu bentuk tata kelola ekonomi yang patut ditiru di Indonesia. Pemerintah bisa menggunakan dana yang diperoleh untuk membayar hutang dan membiayai pengeluaran pembangunan. Pemerintah juga bisa menghemat dana pengeluaran yang diperlukan sangat besar jumlahnya untuk membangun jalan tol. Dilihat di sisi pengguna jalan, jalan tol yang dimiliki dan dikelola dalam jangka tertentu dan pengelolaannya diserahkan sepenuhnya kepada swasta (Ramadhiani, 2018). Diserahkan pada swasta, karena dijadikan sebagai salah satu alternative investasi yang menarik karena menguntungkan. Efisiensi industry merupakan kebutuhan bagi kalangan pengusaha khususnya dan negara pada umumnya agar produknya bisa mempunyai keunggulan kompetitif terhadap negara pesaingnya. Dengan keunggulan ini maka tentunya Industri dalam negeri akan berkembang dan pada akan mendorong terciptanya efisiensi ekonomi di dalamnya, oleh karenanya untuk mencapai tujuan pembangunan ekonomi diperlukan ketersediaan sarana jalan tol ini (Afriyadi, 2019).

Pemerintah mempunyai target untuk pembangunan jalan tol yaitu mencapai 4.700-5.200 kilometer hingga tahun 2024. Pada lima tahun terakhir pemerintah telah membangun 1.500 kilometer ruas tol dan target bertambah menjadi 2.200 kilometer hingga 2019 atau awal 2020. Percepatan infrastruktur dibangun untuk membangun konektivitas dengan kawasan lain. Selain itu menjadi jembatan untuk membangun kawasan baru, seperti kawasan industri, kawasan perumahan, dan kawasan ekonomi (Alexander & Setiawan, 2020).

Pada Tanggal 15 April 2017, Presiden Joko Widodo telah meresmikan jalan tol akses Tanjung Priok sepanjang 11,4 km, yang terdiri dari lima seksi yakni Seksi E-1 Rorotan-Cilincing (3,4 km), E-2 Cilincing-Jampea (2,74 km), E-2A Cilincing-Simpang Jampea (1,92 km) dan NS Link Yos Sudarso-Simpang Jampea (2,24 km) dan NS Direct Ramp (1,1 km) (Himawan & Tanjung, 2017).

Pada tahun 2019 telah diresmikan lagi tol akses Tanjung Priok yang merupakan jalan tol yang pertama kali diresmikan dari 392 km tol yang akan diresmikan sepanjang tahun ini, proses pengadaan lahan pada seksi W2 sejauh 6 km yang menghubungkan Tol Akses Tanjung Priok dengan tol dalam kota. Dirjen Bina Marga Kementerian PUPR Arie Setiadi M mengatakan Tol Akses Tanjung Priok akan menjadi percontohan tol ramah lingkungan karena dilengkapi kedap suara terutama di dekat RS Koja agar tak mengganggu ketenangan rumah sakit. (Media Indonesia, 2017).

Indonesia sebagaimana halnya negara berkembang lainnya, selain menyediakan jalan tolnya dengan pertumbuhan ekonomi yang membaik maka diharapkan akan terjadi peningkatan kesejahteraan rakyat. Jalan tol merupakan salah satu sarana vital yang diperlukan untuk meningkatkan efisiensi perindustrian suatu perekonomian. Ketika ekonomi suatu negara bertumpu pada perhubungan darat maka tentunya sarana transportasi berupa jalan khususnya jalan tol tol tetapi juga sebaiknya mengelola dan menjaganya dengan baik. Namun kenyataan di lapangan menunjukkan bahwa kebanyakan di negara berkembang kebijakan penjagaan dan perawatan secara rutin dan periodic tidak dilakukan dengan baik akibatnya terjadi kerusakan terhadap proyek jalan tol yang berakibat menimbulkannya ongkos rehabilitasi dan rekonstruksi yang jauh lebih mahal (Riyanto, 2006).

Berdasarkan kepentingan keberadaan jalan tol bagi pengembangan industri dan pertumbuhan ekonomi pada umumnya, maka keberadaan jalan tol sangat diharapkan untuk membantu meringankan waktu dan biaya logistic dalam pengangkutan barang, baik itu pengangkutan barang melalui darat dan laut. Peran dari jalan tol Tanjung Priok diharapkan untuk dapat mengefisiensikan waktu dan menghemat biaya dari segi bongkar muat barang, bagi para pelaku bisnis, karena dengan cepatnya kegiatan bongkar muat barang di Pelabuhan dengan ditunjang cepatnya proses perjalanan masuk dan keluarnya barang dari dan ke Pelabuhan, maka dapat menekan biaya tunggu kapal di dermaga laut. Hal ini pasti akan menjadi bahan pertimbangan kapal-kapal luar negeri untuk bersandar di Pelabuhan laut Tanjung Priok, antara lain karena biaya bongkar muatnya rendah dan cepat, yang sangat mempengaruhi waktu tunggu kapal. Waktu bongkar muat yang efisien karena ditunjang oleh jalan tol yang bebas hambatan, dan pastinya akan mempengaruhi pengeluaran suatu kapal saat sandar di suatu Pelabuhan.

B. Pelabuhan

Pasal 1 Angka 16 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, menyatakan Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Indonesia adalah negara kepulauan yang dua per tiga wilayahnya adalah perairan dan terletak pada lokasi yang strategis karena berada di persinggahan rute perdagangan dunia. Sebagai

negara kepulauan, peran pelabuhan sangat vital dalam perekonomian Indonesia. Kehadiran pelabuhan yang memadai berperan besar dalam menunjang mobilitas barang dan manusia di negeri ini. Pelabuhan menjadi sarana paling penting untuk menghubungkan antar pulau maupun antar negara. Pelabuhan merupakan salah satu rantai perdagangan yang sangat penting dari seluruh proses perdagangan, baik itu perdagangan antar pulau maupun internasional. Sebagai titik temu antar transportasi darat dan laut, peranan pelabuhan menjadi sangat vital dalam mendorong pertumbuhan perekonomian, terutama daerah *hinterland*-nya menjadi tempat perpindahan barang dan manusia dalam jumlah banyak. Sebagai bagian dari sistem transportasi, pelabuhan memegang peranan penting dalam perekonomian.

Pelabuhan sangat berperan dalam merangsang pertumbuhan kegiatan ekonomi, perdagangan, dan industri di wilayah tempatnya berada, dan bukan Pelabuhan yang menciptakan kegiatan ekonomi tersebut, melainkan hanya melayani tumbuh dan berkembangnya. Kegiatan-kegiatan seperti itulah yang meningkatkan peran pelabuhan dari hanya sebagai tempat berlabuhnya kapal menjadi pusat kegiatan perekonomian, seperti bila dilihat di sepanjang jalan kota Tanjung Priok, Pelabuhan dikelilingi oleh berbagai kegiatan ekonomi, ada yang berjualan pakaian, makanan, travel, dan lainnya yang sangat meramaikan kota Tanjung Priok sepanjang waktu.

Hubungan kegiatan manusia tidak dapat dipisahkan, yang di laut maupun pantai bahkan di darat seluruhnya. Pelabuhan menjadi sarana bangkitnya perdagangan antar pulau bahkan perdagangan antar negara, pelabuhan pada suatu daerah akan lebih menggairahkan perputaran roda perekonomian, berbagai jenis usaha akan tumbuh mulai dari skala kecil sampai dengan usaha skala internasional, harga-harga berbagai jenis produk akan lebih terjangkau mulai dari produksi dalam negeri sampai dengan

luar negeri. Pelabuhan yang bertaraf internasional akan mengundang investor dalam dan luar negeri untuk menanamkan modal yang bermuara pada tumbuhnya perekonomian rakyat, mobilitas manusia dari berbagai penjuru akan hadir dan meninggalkan dana yang banyak.

Demikianlah Pelabuhan Tanjung Priok, ada suatu wilayah wisata yaitu Ancol yang sangat berdekatan dengan Pelabuhan Tanjung Priok, dan hampir setiap harinya selalu dikunjungi wisatawan domestik dan asing dari berbagai negara. Terdapat disebelangnya pulau-pulau indah yang menarik sebagai daerah wisata, diantaranya pulau Seribu, dan pulau-pulau lainnya.

Pelabuhan juga berperan dalam menunjang pertumbuhan perekonomian dan perdagangan Kota dan Provinsi secara khusus, serta Negara secara umum. Pelabuhan sebagai salah satu sistem transportasi laut internasional yang pantas dan layak dijadikan hubport dari Indonesia. Suatu Negara membutuhkan pelabuhan yang bagus untuk memajukan dirinya tidak terkecuali Indonesia. Semua kegiatan yang dilakukan di pelabuhan memiliki peranan kunci untuk berbagai bidang di suatu Negara seperti pertahanan, perekonomian, dan perikanan. Berbagai jenis pelabuhan dan prasarananya dikembangkan untuk memaksimalkan fungsi pelabuhan itu sendiri. Demikian juga desain pelabuhan itu sendiri dibuat agar bisa terus berkembang mengikuti perkembangan jaman.

Hal inilah yang terdapat pada seluruh Pelabuhan di Indonesia, khususnya Pelabuhan Tanjung Priok yang sangat produktif. Keberadaan jalan tol yang mengelilinginya menambah makin produktifnya kegiatan-kegiatan yang dilakukan di dalam Pelabuhan Tanjung Priok.

C. Hubungan Jalan Tol dan Pelabuhan di daerah Tanjung Priok

Jaringan jalan dalam sistem transportasi tidak sekedar berfungsi sebagai media atau prasarana pergerakan lalu lintas orang maupun barang, tetapi juga memiliki fungsi lain yang lebih luas, antara lain: fungsi ekonomi yaitu menghubungkan penduduk dengan lokasi kegiatan ekonomi, pemanfaatan sumber daya alam, pengembangan wilayah dan memperluas pasar, desentralisasi unit kerja, menekan biaya produksi, meningkatkan persaingan untuk menghasilkan produk yang murah dan menjamin stabilitas harga produk serta membuka lapangan kerja (Ahadi, 2019).

Pada sekitar bulan April 2017, Presiden Joko Widodo meresmikan pengoperasian Tol Akses Tanjung Priok yang akan memperlancar arus keluar-masuk barang dari dan menuju Pelabuhan Tanjung Priok di Jakarta Utara, dan diperkirakan sekitar 3.600 truk kontainer akan melewati jalan tol ini. Melalui tol ini, kecepatan keluar-masuk kontainer ke pelabuhan bisa ditingkatkan, artinya, kapal-kapal peti kemas bisa dilayani dengan baik. Harapan besar pada jalan tol yang diresmikan ini, adalah dapat meningkatkan akses keluar-masuk kontainer atau peti kemas akan berimbas pada daya saing yang sangat baik di Pelabuhan Tanjung Priok sebagai pelabuhan utama Indonesia. Tol Akses Tanjung Priok yang dibangun dengan investasi Rp. 4,1 triliun tersebut menghubungkan lalu lintas dari *Jakarta Outer Ring Route* (JORR) menuju Cawang, Pluit, dan langsung pelabuhan Tanjung Priok. Pembangunan tol dimulai pada 2003 (Pitoko, 2017).

Tol Akses Tanjung Priok terdiri dari lima seksi, yakni seksi E-1 Rorotan-Cilincing sepanjang 3,4 kilometer, seksi E-2 Cilincing-Jampea dengan panjang 2,74 kilometer, kemudian seksi E-2A Cilincing-Simpang Jampea sepanjang 1,92 kilometer, NS Link Yos Sudarso-Simpang Jampea sepanjang 2,24 kilometer, dan NS Direct Ramp sepanjang 1,1 kilometer. Menhub Budi Karya Sumadi mengatakan kelancaran di pelabuhan akan berdampak pada penurunan biaya. Apalagi, pekan depan Indonesia

kedatangan kapal peti kemas bermuatan besar. Hal ini merupakan lompatan besar untuk meningkatkan daya saing dan diupayakan minimal sama dengan Singapura dan Malaysia.

Tol akses Tanjung Priok yang terhubung dengan fasilitas pelabuhan, diharapkan oleh banyak kalangan pengusaha akan memperlancar arus keluar-masuk barang dari dan menuju Pelabuhan Tanjung Priok. Artinya, kedepan kecepatan keluar-masuk petikemas dan general cargo bakal meningkat. Diperkirakan 3.600 truk petikemas (ekspor impor) per harinya yang lalu-lalang menggunakan tol Tanjung Priok menghubungkan JORR menuju kawasan industri Cikampek, Cikarang, Cawang, Pluit, bahkan Tangerang dan sebaliknya. Jumlah itu belum termasuk truk general cargo, curah kering, dan curah cair.

Kegiatan truk barang impor dari arah Tanjung Priok diharapkan dapat berjalan tanpa hambatan, namun setelah memasuki area JORR tepatnya di wilayah Cilincing Jakarta Utara (KM 60), terlihat truk-truk merayap dan terhambat menjelang gerbang tol Rorotan dua. Setelah membayar jasa tol, aruspun kembali lancar, rupanya penyebab dari menumpuknya truk-truk adalah pintu gerbang Rorotan dua yang hanya melayani dua pintu bayar tunai dan satu GTO.

Jelas terlihat kepadatan truk petikemas, general cargo, curah cair di dua pintu tunai yang berbaur bersama kendaraan pribadi. Pemerintah telah menargetkan kelancaran arus barang maupun petikemas di pelabuhan Tanjung Priok, salah satunya diharapkan dari dukungan jalan tol akses Tanjung Priok (Pitoko, 2017).

Integrasi Tol JORR dapat mendorong arus logistik keluar dan masuk kendaraan ke Pelabuhan Tanjung Priok menjadi lancar, dan besaran tarif tol juga sangat mempengaruhi, karena dengan memperhatikan besaran tariff yang disesuaikan maka akan mendorong truk barang menggunakan layanan tol JORR untuk kelancaran arus barang masuk dan keluar pelabuhan Tanjung

Priok. Solusi ini juga dapat mengurangi kemacetan di jalan arteri sehingga dapat menambah kelancaran lalu lintas barang dan jasa (Bahfein, 2020). Tol JORR sejatinya difungsikan mendukung efektifitas kelancaran arus barang menuju dan keluar pelabuhan Tanjung Priok. Terutama bila dilihat dari kawasan industri di Timur Jakarta (Bekasi, Karawang, Cikarang, dan sekitarnya) melalui tol Cikampek dan menyambung ke tol JORR menuju Pelabuhan Tanjung Priok, sehingga tidak masuk lagi ke dalam tol dalam kota.

Begitu tingginya kegiatan di Pelabuhan dapat mengakibatkan kemacetan di jalan tol, seperti suatu keadaan terjadi, bahwa akibat Peningkatan *ship call* di Terminal New Port Container Terminal (NPCT) 1 dan letak gate yang berdekatan dengan jalan mengakibatkan peningkatan volume kendaraan, dan terjadilah kemacetan, oleh karenanya perlu dibuat suatu aturan yang dapat mengatur keadaan lalu lintas dengan memprediksi keadaan-keadaan yang dapat saja terjadi di luar target aturan, sehingga dapat mencegah efek dari kegiatan pelabuhan yang meningkat terhadap jalan tol yaitu kemacetan (Setiawan, 2020).

Jalan tol Tanjung Priok, dapat mengurangi kepadatan lalu lintas, dan tentunya keberadaan tol JORR ini sangat membantu dan efektif, untuk kelancaran arus barang menuju dan keluar Pelabuhan Tanjung Priok. Selama ini, terindikasi supir truk menghindari masuk tol yang menuju dari dan/ke Pelabuhan Tanjung Priok (Tol Akses Priok) terutama di sekitar Bogasari/Airin. Selain karena sering terjadi kemacetan, juga disebabkan mahalnya tarif tol yang berlaku di tol Ruas Kebon Bawang-Rorotan, dimana tarif untuk truk golongan V sebesar Rp. 45.000,- untuk jarak sekitar 15 kilometer, sehingga truk memilih tidak masuk tol melainkan melalui jalan arteri. Sementara itu, Plt Kepala Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok, Lollan Panjaitan telah melakukan sejumlah langkah konkret untuk mendukung mobilisasi dan kelancaran logistik sambil menunggu integrasi tol JORR. Integrasi tol JORR

memperlancar arus logistic Solusi ini juga dapat mengurangi kemacetan di jalan arteri sehingga dapat menambah kelancaran lalu lintas barang dan jasa (Ramdhini, 2019)

Sudah seharusnya pengelola JORR memperhatikan kecepatan pelayanan di pintu gerbang tol Rorotan 2, apabila pengelola masih mengandalkan hanya dua pintu bayar tunai, maka bersiaplah menghadapi kemacetan panjang di waktu padat impor khususnya delivery dari pelabuhan Tanjung Priok.

Kepadatan yang terjadi tentulah masih bisa diantisipasi pihak pengelola JORR, tak lain solusinya dengan penambahan pintu layanan tunai, atau manajemen pengelola jalan tol punya 'jurus' tersendiri agar kemacetan truk-truk dari pelabuhan Tanjung Priok sebelum pintu gerbang Rorotan 2 tidak perlu terjadi. Satu lagi, dibutuhkan pula penertiban berkala dari pengelola JORR bagi truk-truk yang memakai bahu jalan tol sekedar untuk parkir (Bayu, 2017).

Hasil evaluasi terhadap peran jalan tol Tanjung Priok terhadap kegiatan pelabuhan Tanjung Priok adalah, akses Tol Priok (ATP) dinilai belum maksimal fasilitasi aktivitas logistik dari dan menuju Pelabuhan Tanjung Priok, DKI Jakarta. Kendati demikian, waktu tempuh sudah berkurang 50% (lima puluh persen). Ketua DPP Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia (ALFI) Yuki Nugrahawan Hanafi mengatakan secara umum ATP yang sudah terintegrasi sejak 2018 dapat mengurangi waktu tempuh hingga 50% (lima puluh persen) dan menurunkan biaya transportasi bagi pengendara yang melintas. Namun, masih terjadi kemacetan akses jalur logistik dari dan ke Pelabuhan Tanjung Priok. Jika dilihat secara utuh ada keterkaitan dengan pembatasan jam operasi angkutan barang di Tol Cikampek, mahalnya tarif tol akses Tanjung Priok dan masih rendah kualitas layanan di Terminal NPCT 1.

Di sisi lain, kemacetan di Cikunir menyebabkan kendaraan besar dari Tanjung Priok akan menuju ke arah Cikampek memilih lewat bawah (jalan arteri) di sekitar Jalan Cacing. Akibatnya, masih banyak truk menggunakan jalan arteri Cacing, sehingga macet setiap hari karena dampak kegiatan Depo Kontainer di sepanjang jalan Cacing ditambah antrian kendaraan yang akan uji KIR di PKB Cacing. Dampak dari kemacetan di Jalan Cacing Jakarta Timur ini sering membuat ekor antrian hingga ke Marunda dan Bogasari. Padahal, ruas jalur tersebut terdapat jalur menuju *Gate In* NPCT 1 yang juga macet parah, karena proses bongkar muat yang lama dan *traffic* dari dan ke terminal tersebut sangat tidak baik. Walaupun begitu, kehadiran jalan akses tol ini dapat meningkatkan kapasitas jalan di Jakarta serta memperkuat konektivitas dalam mengembangkan potensi ekonomi di daerah sekitarnya seperti dari Jawa Barat dan Provinsi Banten.

Tanjung Priok sebagai pelabuhan utama Indonesia memiliki peran penting sebagai penghubung ke pelabuhan-pelabuhan di seluruh Tanah Air. Di mana semua logistik yang datang akan bersandar di Tanjung Priok sebelum didistribusikan ke pelabuhan-pelabuhan lain di seluruh Indonesia. Dioperasikan tol akses Tanjung Priok dapat mendukung kecepatan kontainer untuk masuk ke kapal, kecepatan kontainer untuk keluar betul-betul bisa dilayani dengan baik. Dengan lancarnya arus barang, diharapkan dapat menurunkan biaya logistik dan meningkatkan indeks daya saing produk-produk Indonesia untuk diekspor ke luar negeri.

Dalam waktu dekat, pelabuhan Tanjung Priok akan menjadi saksi kedatangan kapal besar pertama berkapasitas 10 ribu TEUs ke Indonesia. Kapal tersebut akan digunakan untuk mempercepat proses pengiriman barang sekaligus menurunkan biaya logistik di Tanah Air. Dengan adanya kapal berukuran besar tersebut, Presiden menginginkan agar nantinya barang dari Indonesia dapat cepat masuk ke kapal dan bisa langsung dikirimkan ke negara-negara tujuan ekspor. Hal ini tentu saja dapat membuat

perjalanan dan biaya logistik produk-produk Indonesia semakin efisien. Suatu harapan bahwa semua kontainer nanti tidak perlu transit di Singapura, semuanya bisa langsung ke pelabuhan-pelabuhan yang dituju karena memang di sini sudah bisa bersandar kapal besar, dan tentu saja semua percepatan, kelancaran distribusi barang untuk bongkar muat dari dan ke pelabuhan didukung oleh fasilitas jalan tol Tanjung Priok yang memadai dan bebas dari kemacetan. Jalan Tol Tanjung Priok yang benar-benar bebas hambatan seperti peruntukannya, akan membantu kinerja pelabuhan Tanjung Priok, dan perpaduan keduanya dapat mendukung perekonomian negara Indonesia serta mewujudkan tujuan negara Indonesia yaitu kesejahteraan masyarakatnya.

PENUTUP

Terdapat hubungan saling antara jalan tol dan pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta Utara, yaitu dalam hal kegiatan bongkar muat barang, dari dan ke pelabuhan. Kegiatan-kegiatan bongkar muat di pelabuhan akan baik jika didukung oleh lalu lintas jalan tol yang baik, karena dengan lancarnya arus lalu lintas yang membawa barang-barang keluar masuk pelabuhan, akan memperlancar juha proses arus bongkar muat barang di pelabuhan dan berpengaruh pada waktu tambat kapal di pelabuhan Tanjung Priok.

Kendala-kendala yang dihadapi adalah sering terjadi kemacetan di jalan tol Tanjung Priok dan sangat mempengaruhi kinerja bongkar muat barang di pelabuhan yang tersendat karena tidak lancer. Oleh karenanya kelancaran bongkar muat barang di pelabuhan harus didukung oleh kelancaran arus lalu lintas di jalan tol.

DAFTAR PUSTAKA

- Afriyadi, A. D. (2019, Februari 8). *Jalan Tol Disebut Tak Dongkrak Ekonomi, Ini Kata Kepala Bappenas*, Diakses tanggal 20 Mei 2020. Dipetik dari detikfinance: <http://m.detik.com>
- Ahadi. (2019, Januari 10). *8 Manfaat Membangun Jalan Tol*. Retrieved from ilmusipil: <https://www.ilmusipil.com>
- Alexander, H. B., & Setiawan, S. R. (2020, Oktober 1). *Jalan Tol, Sejarah dan Fungsinya*. Dipetik dari Kompas.com: <https://www.kompas.com>
- Azka, R. M. (2017, April 15). *Bisnis.com*. Retrieved from Jalan Tol dan Potensi Ekonomi, Diakses 20 Mei 2020: <http://www.bisnis.com>
- Bahfein, S. (2020, Februari 25). *Update Kondisi Jalan Tol Ruas Akses Tanjung Priok dan JORR Seksi S*. Dipetik dari Kompas.com: <Http://www.kompas.com>
- Bayu. (2017, April 17). *Truk Pengguna Tol Akses Tanjung Priok, Terhambat di Pintu Gerbang Rorotan 2*. Dipetik dari Maritimnews: <http://maritimnews.com>
- Himawan, & Tanjung, E. (2017, April 18). *Jokowi Optimis Tol Tanjung Priok Mampu Tingkatkan Daya Saing*, Diakses Tanggal 24 Mei 2020. Dipetik dari Suara.com: <https://www.suara.com>
- Himawan, A. (2017, April 18). *Jokowi Optimis Tol Tanjung Priok Mampu Tingkatkan Daya Saing*, Diakses tanggal 20 Mei 2020. Dipetik dari Suara.com: <http://www.suara.com>
- Ikhsanudin, A. (2019). *Asal Usul Jalan Tol di Indonesia*, Diakses 29 Mei 2020. Dipetik dari Historia: <https://historia.id>
- Media Indonesia. (2017, April 16). *Tol Akses Tanjung Priok Percepat Arus Barang*, Diakses tanggal 21 Mei 2020. Dipetik dari Media Indonesia: <https://www.mediaindonesia.com>

- Pitoko, R. A. (2017, April 15). *Jokowi Resmikan Tol Akses Tanjung Priok Setelah Mangkrak 5 Tahun*, Diakses tanggal 20 Mei 2020. Dipetik dari Kompas.com: <https://www.kompas.com>
- Pradhita, A. (2007). *Bab II Studi Pustaka*. Dipetik dari Eprints: <http://www.eprints.undip.ac.id>
- Ramadhiani, A. (2018, Februari 23). *Raksasa-raksasa Swasta di Jalan Tol*, Diakses Tanggal 26 Mei 2020. Dipetik dari Kompas.com App: <https://www.kompas.com>
- Ramdhini, L. (2019, September 21). *Tiga Ruas tol JORR II Rampung Maret 2020*, Diakses tanggal 20 Mei 2020. Dipetik dari Alinea.id: <https://www.alinea.id>
- Riyanto, B. (2006). Pengembangan Jaringan Jalan Tol Antar Kota dalam Perspektif Sistem Transportasi Berkelanjutan. *Jurnal Media Komunikasi Teknik Sipil*, 95-105.
- Setiawan, K. (2020, April 30). *PUPR: Tol Layang JORR 2 Cikunir-Ulujami Untuk Atasi Kemacetan*. Dipetik dari Tempo.co: <https://www.bisnis.tempo.co>
- Welianto, A. (2020, Januari 10). *Jalan Tol, Sejarah dan Fungsinya*. Dipetik dari Kompas.com: <https://www.kompas.com>

Dampak Sosial dan Ekonomi Pembangunan Jalan Tol di Pulau Jawa (Studi Kasus di Jawa Barat)

Sugiyanto¹ dan Musoli²

¹Sekolah Tinggi Pembangunan Masyarakat Desa “APMD” Yogyakarta
probosugiyanto@gmail.com

²Universitas 'Aisyiyah Yogyakarta
musoli@unisayogya.ac.id

Abstrak — Penelitian berjudul dampak sosial dan ekonomi pembangunan jalan tol di pulau Jawa menggunakan pendekatan kualitatif histori, data primer dikumpulkan melalui interview langsung kepada masyarakat yang bertempat tinggal disekitar jalan tol dan penggunaan jalan tol secara rutin, yaitu sopir travel, sopir bus pariwisata, dan sopir mobil box atau sopir mobil pengiriman barang. Data skunder dikumpulkan melalui kajian literatur review. Data yang diperoleh dikompilasi, dianalisis, dan disimpulkan sehingga mendapatkan kesimpulan mengenai dampak pembangunan jalan tol di pulau jawa terhadap sosial ekonomi masyarakat. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dampak sosial dan ekonomi bagi masyarakat disekitar jalan tol dan dinamika publik secara umum. Mengingat landasan pembangunan jalan tol mengacu peraturan pemerintah Republik Indonesia nomor 15 tahun 2005 tentang jalan tol. Hasil penelitian ini menunjukan dampak positif dan dampak negative pembangunan jalan tol terhadap sosial dan ekonomi bagi masyarakat yang tinggal di kawasan jalan tol, serta dampak positif dan dampak negative bagi public pengunaan jalan tol khususnya di Kabupaten dan Kota Cirebon, Kabupaten Kerawang dan Kota Bekasi. Keterbatasan penelitian, penelitian ini perlu dilanjutkan

dengan menggunakan mix method, arena penelitian diperluas agar setiap kabupaten/kota dijadikan area penelitian sehingga akan ditemukan pendapat yang berbeda yang nantinya dapat dirumuskan solusinya sesuai kebutuhan kabupaten/kota yang harus memperhatikan hak atas otonomi daerah.

Kata kunci—Dampak Sosial, Dampak Ekonomi, Pembangunan Jalan Tol, Jawa Barat.

PENDAHULUAN

Payung hukum pembangunan jalan dan jalan tol di Indonesia, antara lain: a) Undang-undang Nomor 13 Tahun 1980 (Republik Indonesia, 1980), b) Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 (Republik Indonesia, 2004), dan c) Peraturan Pemerintah No. 15 Tahun 2005 tentang jalan (Republik Indonesia, 2005). Hal ini menandakan betapa pentingnya kehadiran jalan, termasuk jalan tol. Perubahan dan penambahan payung hukum pembangunan jalan dikarenakan adanya berbagai perkembangan dan perubahan penataan sistem lalu lintas kendaraan bermesin serta perubahan zaman yang semakin pesat dan cepat.

Definisi jalan menurut UU 38 Tahun 2004 (Republik Indonesia, 2004) adalah prasarana transportasi darat yang meliputi seluruh bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang disediakan untuk lalu lintas, yang ada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, dan juga di atas permukaan air, kecuali, jalan lori, jalan kereta api, serta jalan kabel. Sementara itu untuk jalan tol sendiri diartikan sebagai jalan umum yang merupakan bagian dari sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaannya diwajibkan untuk membayar tol PP No. 15 Tahun 2005 (Republik Indonesia, 2005). Mengenai biaya tarif tol dibedakan untuk setiap golongan kendaraan yang sebelumnya sudah ditetapkan berdasarkan keputusan Presiden. Selain ada jalan tol, juga ada ruas jalan tol yang diartikan bagian atau penggal

dari jalan tol tertentu yang pengelolaannya dapat dilakukan oleh badan usaha yang ditunjuk oleh pemerintah.

Penyelenggaraan jalan tol dilakukan guna mewujudkan pemerataan pembangunan, keseimbangan dalam mengembangkan wilayah dengan memperhatikan aspek keadilan. Hal tersebut dapat dicapai dengan membina jaringan jalan yang sumber biayanya berasal dari pemakai jalan. Adapun tujuan dalam hal ini adalah untuk meningkatkan ketepatangunaan pelayanan jasa distribusi, sehingga dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi terutama di wilayah yang sudah tinggi tingkat perkembangannya, situasi ini mendukung hasil studi (Suseno, Soedarsono, & Anindyawati, 2017). Pemerintah dalam hal ini memiliki wewenang untuk menyelenggarakan pembangunan jalan tol yang pelaksanaannya diserahkan kepada Badan Usaha atau Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT). Persyaratan secara teknis pembangunan jalan tol menurut Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 (Republik Indonesia, 2005), antara lain: 1) persyaratan pertama harus memiliki tingkat pelayanan keamanan dan kenyamanan yang jauh lebih tinggi dari jalan umum yang ada dan mampu melayani arus lalu-lintas jarak jauh dengan mobilitas yang tinggi. 2) persyaratan kedua untuk jalan tol yang dipakai untuk lalu lintas antar kota dirancang berdasarkan kecepatan rencana minimum 80 km/jam serta untuk wilayah perkotaan dirancang dengan kecepatan rencana minimum 60 km/jam. 3) persyaratan ketiga jalan tol didesain agar bisa menahan muatan sumbu terberat paling rendah 8 ton. 4) persyaratan keempat pada setiap ruas jalan tol harus dipagari dan dilengkapi dengan fasilitas penyeberangan dalam bentuk terowongan atau jembatan. 5) persyaratan kelima pada tempat-tempat yang bisa membahayakan keselamatan pengguna jalan tol, harus diberi bangunan pengaman yang mempunyai kekuatan dan struktur yang mampu menyerap energi benturan kendaraan. 6) persyaratan keenam setiap jalan tol wajib dilengkapi dengan aturan perintah serta larangan yang dinyatakan dalam wujud rambu-rambu lalu lintas, marka jalan dan atau alat pemberi isyarat lalu lintas.

Alasan pemerintah membangun jalan tol pertama di Indonesia karena pulau Jawa merupakan pusat kegiatan seluruh masyarakat Indonesia, sehingga mendorong banyak orang yang ingin tinggal di pulau Jawa yang mengakibatkan kepadatan penduduk peringkat pertama di Indonesia dan dunia. Menurut teori demografi kepadatan penduduk di pulau Jawa di pengaruhi oleh tiga faktor, yaitu faktor penarik, faktor pendorong dan faktor antara (Mantra, 2003). Faktor penarik orang datang ke pulau Jawa karena” 1) kesuburan lahannya untuk pertanian yang berimbas pada peternakan. 2) pulau Jawa sebagai pusat aktivitas pemerintahan, perdagangan, ekonomi, dan urbanisasi. 3) secara geografis letak pulau Jawa berada pada posisi tengah dari Negara Indonesia dan dapat dijangkau melalui jalur transportasi udara, air dan darat. Faktor pendorong orang migrasi ke pulau Jawa antara lain: 1) banyak anggapan bahwa di pulau Jawa banyak lapangan pekerjaan. 2) biaya hidup di pulau Jawa lebih murah dan menyenangkan. 3) sifat masyarakat di pulau Jawa lebih terbuka dan humanis. Faktor antara adalah faktor-faktor yang membatasi atau menghalangi daerah asal dengan daerah tujuan hampir tidak ada sebab sarana dan prasarana transportasi yang menghubungkan pulau Jawa dengan pulau-pulau yang lain sudah cukup baik, dibuktikan dengan adanya jalur transportasi udara ada jalur penerbangan dari berbagai bandara yang berada di tanah air menuju pulau Jawa. Jalur air dengan kapal sangat memadai daerah dari berbagai arah, serta beberapa titik melalui jalur darat yang dihubungkan dengan jembatan seperti jembatan Suramadu. (Sugiyanto., Solahudin., & Lani., 1993).

Berkait dengan pembangunan jalan tol di pulau Jawa yang dijelaskan dibagian pendahuluan di atas menarik peneliti untuk melacak bagaimana dampak sosial dan ekonomi bagi masyarakat yang tinggal disekitar kawasan jalan tol?, serta adakah dampak sosial dan ekonomi bagi publik pengguna jalan tol?.

Penelitian terdahulu bertema pembangunan jalan tol terhadap dampak sosial dan ekonomi sudah banyak dilakukan seperti:

(Sumaryoto, 2018); (Iek, 2013); (Mulyawan, 2015); (Noor, Hamdan, Saifuddin, & Fanan, 2017); (Suseno et al., 2017); (Ferdini Hadiyanti, 2019); (A'la, 2019); (Jaya, 2018); (Siswanto, Wahjuningsih, & Murtini, 2019). Semua peneliti terdahulu menyoroiti dampak sosial ekonomi dan lingkungan bagi masyarakat sekitar di kawasan jalan tol. Perbedaan penelitian ini dengan penelitian terdahulu ada tiga yaitu lokasi, metode penelitian khususnya dalam penentuan teknik sampling dan informansi yang diteliti pengguna jalan tol seperti sopir truk, bis pariwisata dan mobil box. Persamaan penelitian ini dengan penelitian terdahulu pada aspek sosial ekonomi masyarakat yang bertempat tinggal di kawasan jalan tol.

METODE DAN LOKASI PENELITIAN

Penelitian ini didesain dengan pendekatan kualitatif histori, data primer dikumpulkan melalui *interview* langsung kepada masyarakat yang bertempat tinggal disekitar jalan tol dan pengguna jalan tol secara rutin, yaitu sopir travel, sopir bus pariwisata, dan sopir mobil box atau sopir mobil pengiriman barang. Data sekunder dikumpulkan melalui kajian literatur *review*. Data primer dan sekunder yang diperoleh dikompilasi untuk dianalisis guna menemukan formulasi dampak sosial dan ekonomi pembangunan jalan tol.

Informan ditetapkan secara *probability sampling* adalah salah satu teknik pengambilan sampel yang memberikan peluang yang sama setiap populasi untuk dipilih menjadi sampel secara acak tanpa memperhatikan strata yang ada dalam populasi, karena populasi bersifat homogen. Cara pengambilan sampel dengan simpel dilakukan dengan metode ditunjuk/diundi (Sugiyono, 2016). Sampel yang ditunjuk/dipilih diharapkan dapat memasok informasi kepada peneliti selengkap mungkin sesuai tujuan yang ditentukan (Creswell, 2016).

Peneliti menetapkan *probability sampling* masyarakat yang tinggal di kawasan jalan tol dengan lama tinggal minimal 5 tahun, untuk

pengguna jalan tol peneliti memilih sopir travel, sopir bis pariwisata, dan sopir mobil box atau sopir mobil pengiriman barang sudah bekerja minimal 2 tahun, yang hampir setiap hari melalui jalan tol di kawasan Cirebon, Kerawang dan Bekasi. Lokasi penelitian ditetapkan di Kabupaten dan Kota Cirebon, Kabupaten Kerawang dan Kota Bekasi, sebab Kabupaten dan Kota yang dipilih terdapat banyak pabrik, dan pabrik-pabrik tersebut juga dijadikan destinasi pariwisata para pelajar dan mahasiswa.

DISKUSI

Pengertian dampak menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah benturan, pengaruh yang mendatangkan akibat baik positif maupun negatif (KBBI Online, 2020). Kaitan dengan penelitian ini dampak secara sederhana bisa dimaknai sebagai pengaruh atau akibat, dalam keputusan yang diambil pemerintah dalam melaksanakan pembangunan jalan tol di pulau Jawa khususnya di Propinsi Jawa Barat dengan fokus pada Kabupaten dan Kota Cirebon, Kabupaten Kerawang dan Kota Bekasi yang mempunyai dampak positif maupun dampak negative, sehingga dampak menjadi proses lanjutan dari pemanfaatan jalan tol.

Dari penjabaran diatas maka kita dapat membagi dampak ke dalam dua pengertian yaitu dampak positif dan dampak negatif. Kedua dampak positif dan dampak negative dipergunakan untuk menganalisis kajian sosial dan ekonomi dari hasil pembangunan jalan tol menurut informance.

A. Pengertian Dampak Positif

Dampak adalah keinginan untuk meyakinkan, mempengaruhi atau memberi kesan kepada orang lain, dengan tujuan agar mereka mengikuti atau mendukung keinginannya. Sedangkan positif adalah kepastian atau ketegasan dan nyata dari suatu pikiran terutama memperhatikan hal-hal yang baik. Dengan demikian dampak positif merupakan suasana jiwa yang

mengutamakan kegiatan kreatif yang diakibatkan adanya jalan tol, sehingga kegiatan kreatif dipertahankan melalui usaha-usaha yang sadar untuk kepentingan dirinya maupun orang lain.

B. Pengertian Dampak Negatif

Dalam kamus besar Bahasa Indonesia (KBBI Online, 2020) dampak negatif adalah pengaruh kuat yang mendatangkan akibat negatif. Dampak adalah keinginan untuk membujuk, meyakinkan, mempengaruhi atau memberi kesan kepada orang lain, dengan tujuan agar mereka mengikuti atau mendukung keinginannya. Berkait dengan penelitian ini maka dampak negatif merupakan pengaruh buruk yang lebih besar dibandingkan dengan dampak positifnya yang pernah dirasakan oleh masyarakat yang bertempat tinggal disekitar kawasan jalan tol dan publik pengguna jalan tol dalam aktivitas kerja sehari hari.

Pilihan pemerintah menetapkan pembangunan jalan tol mendahulukan di pulau Jawa khususnya di Jawa Barat merupakan salah satu bentuk “kebijakan publik”. Menurut (William, 2003) kebijakan publik merupakan pola ketergantungan yang kompleks dari pilihan-pilihan kolektif yang saling tergantung, termasuk keputusan-keputusan untuk tidak bertindak, yang dibuat oleh badan atau kantor pemerintah, sehingga kebijakan publik berasal dari usulan seseorang, kelompok atau pemerintah dalam lingkungan tertentu sehubungan dengan adanya hambatan-hambatan tertentu seraya mencari peluang-peluang untuk mencapai tujuan atau mewujudkan sasaran yang diinginkan (Friedrich, 1963).

Dengan demikian disadari bahwa kebijakan publik merupakan serangkaian instruksi dari para pembuat keputusan kepada pelaksana kebijakan yang mengupayakan baik tujuan dan cara untuk mencapai tujuan yang dipengaruhi oleh lingkungan dan harus dilakukan evaluasi oleh pihak-pihak yang berkepentingan. Dengan demikian penelitian ini merupakan bagian dari proses evaluasi kebijakan publik pembangunan jalan tol dari aspek sosial

dan ekonomi dengan kaca mata dampak positif dan dampak negatif, guna memahami sebuah kebijakan (Budiardjo, 2003).

C. Dampak Sosial

1. Dampak negatif bagi masyarakat yang tinggal disekitar kawasan jalan tol

Dampak negatif terutama dari sisi sosial antara lain: a) hilangnya jalan-jalan tikus yang menghubungkan antara warga, sehingga apabila warga akan berkomunikasi harus memutar, dengan berputar menjadi tidak efisien dan memiliki resiko lain. b) tempat tinggal warga yang berjarak kurang dari 500 meter berdampak bising suara deru mesin kendaraan dan polusi asap knalpot, serta gangguan kebisingan klakson sehingga waktu istirahat menjadi terganggu. c) dari sisi lingkungan berkurangnya daerah resapan air hujan, sehingga mengakibatkan banjir, karena banyak lahan yang awalnya merupakan daerah persawahan yang merupakan daerah resapan air yang bermanfaat bagi warga masyarakat yang berada di wilayah sekitar, sehingga kehadiran jalan tol secara otomatis menutup daerah resapan yang mengakibatkan terjadi banjir seperti di Kota Bekasi dan Kota Cirebon.

Situasi ini mendukung studi (Noor et al., 2017) dampak pembangunan jalan tol Kabupaten Mojekerto-Surabaya. Disisi lain hasil studi (Sumaryoto, 2018) merekomendasikan bahwa sebaiknya pembangunan jalan tol tidak menggunakan lahan pertanian dan memperhatikan dampak masyarakat sekitar.

2. Dampak positif bagi masyarakat yang tinggal disekitar kawasan jalan tol

Seperti yang terjadi di Kabupaten Kerawang, yang wilayahnya dilalui jalan tol Jakarta-Cikampek. Diantara jarak tersebut ada tiga rest area, yaitu rest area 42, 57 dan 62. Rest area menjadi kantong-kantong munculnya kegiatan ekonomi baik formal maupun non formal. Pelaku ekonomi di rest area cenderung masyarakat lokal.

Menurut informansi yang berstatus ASN di Pemerintah Daerah Kabupaten Kerawang ternyata pembeli produk yang berusaha di rest area tidak saja pengguna jalan tol Jakarta Cikampek, tetapi sebagian besar juga para karyawan pabrik sebab di Kabupaten Kerawang terdapat 10 kawasan industri, yaitu industri otomatis, elektronik, plastik dan tekstil yang karyawannya berjumlah ribuan.

3. Dampak negatif bagi publik pengguna jalan tol

Tidak semua pengguna jalan tol merasa diuntungkan dengan kecepatan cukup tinggi, untuk sopir travel dan sopir pengiriman barang yang belum paham pintu masuk dan keluar jalan tol memiliki resiko cukup tinggi. Ketika keluar tol salah maka resiko sopir harus mutar balik dengan jarak tempuh yang lumayan jauh sehingga membuang waktu dan membuang bahan bakar mobil. Disisi lain walaupun teknologi menggunakan google map atau JPS, tetapi suatu saat juga harus bertanya kepada masyarakat untuk mencari alamat tertentu. Dengan adanya jalan tol ternyata berdampak egosentris artinya belum tentu orang mengenal satu sama lain walaupun jaraknya berdekatan, sehingga sering sopir mengalami kebingungan dalam menemukan alamat.

4. Dampak positif bagi publik pengguna jalan tol

Bagi sopir yang bekerja di pabrik yang memiliki tugas mengantar barang atau pemasok bahan baku banyak diuntungkan sebab dengan adanya jalan tol mereka dapat bekerja dengan lebih cepat dan lebih efisien.

D. Dampak Ekonomi

1. Dampak negatif bagi masyarakat yang tinggal disekitar kawasan jalan tol.

Bentuk kerugian dari aspek ekonomi bagi masyarakat yang tinggal disekitar kawasan jalan tol antara lain: a) merugikan petani, khususnya di daerah Kerawang, dampak negatif pembangunan jalan tol di Kerawang membuat para petani yang

biasa bercocok tanam di daerah tersebut kini menjadi merugi, kendatipun sawah yang biasa mereka gunakan untuk mengais rezeki diubah menjadi jalan tol yang dilalui berbagai Kendaraan roda empat, situasi ini mendukung hasil studi (Mulyawan, 2015). b) sebagian warga ada yang kehilangan rumah sebagai tempat tinggal akibat pembangunan jalan tol walaupun mereka mendapat ganti rugi seperti di Kota Bekasi dan Cirebon. c) kerugian dari aspek kesehatan yang berujung pada aspek ekonomi dirasakan oleh warga yang tidak terkena jalur jalan tol tetapi lahan tempat tinggalnya menjadi berdampingan dengan jalan tol hingga jarak 500m mengalami kerugian dalam bentuk siksaan fisik dan mental yang dialami warga yang tinggal di tepian jalan tol. Kondisi ini ada kemiripan dengan hasil studi (A'la, 2019) bahwa pembangunan jalan tol menimbulkan dampak negatif yang dihasilkan diantaranya adalah kesehatan masyarakat menurun.

Menurut sebagian informants, terutama para supir truk, bus pariwisata, dan mobil box tarif tol dianggap terlalu mahal dan memberatkan bagi pengendara. Sekalipun Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) telah berupaya semaksimal mungkin agar tarif tol menjadi lebih terjangkau namun pada faktanya, hingga saat ini masih ada saja keluhan dari masyarakat mengenai biaya redistribusi harus mereka bayarkan. Tarif yang terlalu mahal secara otomatis membuat pendapatan warga menjadi berkurang.

Kehadiran jalan tol menimbulkan ketimpangan sosial antara masyarakat perkotaan dan pedesaan. Memang tol dibangun agar bisa digunakan oleh siapa saja. Tidak peduli masyarakat kota maupun desa. Namun, fenomena yang terjadi jalan tol lebih dominan diminati masyarakat perkotaan dan masyarakat menengah ke atas, sebab masyarakat lapis bawah cenderung tidak memiliki mobil, jika memiliki mobilpun kuantitasnya terbatas dan jarang melaju pada jalan tol. Tentu kondisi ini menimbulkan ketimpangan sosial dan saling iri antara masyarakat desa dan kota. Atas dasar itu jalan tol berpotensi menimbulkan konflik.

Disisi lain kehadiran jalan tol diikuti dengan hadirnya perumahan-perumahan baru untuk kelas menengah ke atas di disekitar kawasan jalan tol. Kehadiran perumahan ini ternyata berdampak sosial yang lebih luas sebab dikawasan perumahan yang membuat gap dengan masyarakat lokal dengan penghuni perumahan, fenomena ini terjadi disemua Kabupaten dan Kota lokasi penelitian.

2. Dampak positif bagi masyarakat yang tinggal disekitar kawasan jalan tol

Kehadiran jalan tol baik di Kota Bekasi, Kabupaten dan Kota Cirebon dan Kabupaten Kerawang ternyata memiliki pengaruh terhadap peningkatan kesejahteraan wilayah sekitar. Sebab disekitar jalan tol tersebut berdiri berbagai pabrik seperti yang sudah disebutkan diatas. Dengan banyaknya pabrik maka banyak bisnis informal yang hadir seperti, warung makan, jasa kontrakan, jasa laundry, dan jasa-jasa lain yang dapat menunjang pemenuhan kebutuhan karyawan pabrik dan sebagian penunjang pengguna jalan tol.

Mampu mengerakan perekonomian rakyat, aktivitas menjadi lancar karena transportasi menjadi cepat, terbukanya lapangan kerja dan menarik bagi arus urban karena waktu tempuh menjadi singkat maka barang ekonomi semakin cepat sampai tujuan, sehingga dapat menghadirkan berbagai kebutuhan manusia secara cepat, kusus bagi pemilik modal kawasan tol menjadi prospek untuk kegiatan ekonomi berskala besar, hasil studi ini mendukung studi (Iek, 2013) bahwa kehadiran jalan tol aktivitas menjadi efektif, efisiensi dan lancar.

3. Dampak negatif bagi publik pengguna jalan tol

Untuk dampak negatif bagi publik pengguna jalan tol cenderung diutarakan oleh para sopir box, travel, bus pariwisata karena mereka beranggapan harga jasa jalan tol dianggap mahal.

4. Dampak positif bagi publik pengguna jalan tol

Pembangunan infrastruktur jalan tol memang tak sepenuhnya salah. Pemerintah pun bertujuan baik agar tingkat kemacetan khususnya di daerah penelitian menjadi menurun. Selain itu dengan dibangunnya jalan tol diharapkan waktu tempuh perjalanan menjadi lebih cepat sehingga efektif. Situasi cepat dan efektif bagi para pemilik pabrik disekitar kawasan tol bisa menjadi efisien.

Dapat mengurangi kemacetan yang sering terjadi, seperti yang terjadi di Kota Bekasi yang dilalui tol Jagorawi, Jakarta Bogor. Di Bekasi banyak pabrik-pabrik seperti pabrik elektronik, pabrik bahan kimia, pabrik makanan, pabrik baja, pabrik sepatu, dll. Secara ekonomi berdampak pada kelancaran distribusi dan akhirnya ke produksi.

Di Cirebon tol melewati kecamatan palimanan 26km dan Astonojapura, dampak sosial ekonomi Cipali-Palimanan positif memperlancar distribusi barang dan jasa Arus kunjungan wisata setiap *weekend* dan hari libur Cirebon dipadati oleh wisatawan yang berburu kuliner Cirebon sebagai surga kuliner dan batik trusmi sebagai centra batik. Pabrik tekstile di kecamatan Plumbun. Pabrik jaring ikan, pabrik sampah, pabrik makanan kecil di Pleret pabrik makanan ternak, batu alam, batik trusmi, kondisi ini berbeda dengan hasil studi di (Siswanto et al., 2019) Kota Pekalongan bahwa dampak jalan tol terhadap usaha perhotelan dan batik mengalami penurunan sampai 41%.

KESIMPULAN

Pembangunan jalan tol di Pulau Jawa didorong atas kebutuhan masyarakat agar efisiensi waktu dan *connectivitas* antar daerah, sehingga keberadaan jalan tol memberi dampak positif secara sosial dan ekonomi, tetapi dampak sosial dan ekonomi cenderung negatif bagi masyarakat sekitar jalan tol dan lebih dominan dampak ekonomi bagi pengguna jasa jalan tol serta para pemilik modal, khususnya para pelaku usaha papan atas. Bahwa pada

kenyataannya kehadiran jalan tol banyak masyarakat golongan bawah yang merasakan kerugian atas pembangunan jalan tol yang sudah dilakukan. Mulai dari kehilangan lapangan pekerjaan, kehilangan tempat tinggal, hingga menimbulkan potensi konflik yang berkepanjangan. Manfaat jalan tol adalah untuk menciptakan dan menumbuhkan daerah industri, melancarkan pengangkutan barang yang keluar masuk pabrik, melancarkan perjalanan wisata/tour dan beragam hal baik lainnya. Dampak positif, Dinamika masyarakat perkotaan kelas menengah ke atas semakin efektif, sehingga menguntungkan *stakeholder* pemilik modal besar seperti pemilik pabrik-pabrik dikawasan Bekasi, Cikarang, Cirebon dan sekitarnya.

Dampak negatif, hubungan sosial menjadi jauh karena harus memutar butuh waktu yang lebih lama, jalan tol cenderung dinikmati kelas menengah ke atas, kelas menengah ke bawah tidak semua bisa menikmati jalan tol karena tidak memiliki kendaraan roda empat, yang memiliki kendaraan roda empat belum tentu mampu membayar, serta menimbulkan ketimpangan desa dan kota.

Rekomendasi, penelitian ini masih terdapat kelemahan pada aspek geografi dan ragam responden yang memiliki kepentingan terhadap keberadaan jalan tol, untuk penelitian ini layak dilanjutkan dengan geografi setiap kabupaten atau kota serta informansi diperluas dari aspek pemerintah, pelaku bisnis dan masyarakat dikawasan jalan tol tersebut dengan menggunakan pendekatan kuantitatif dan kualitatif.

Pemerintah dalam studi kelayakan merancang dan membangun jalan tol masih ada sisi lemah khususnya memikirkan dampak fisik dan mental yang dialami warga yang tinggal di tepi jalan tol, seperti kebisingan kendaraan berat seperti truk, trailer, bus, dan kendaraan-kendaraan lainnya tiada henti yang mengeluarkan asap hitam, suara bising, suara klakson.

Ini menjadi keluhan warga karena dapat menyebabkan sesak nafas dan gangguan pendengaran. Maka sesungguhnya layak jika

pemerintah berkenan memikirkan dampak buruk jalan tol bagi kesehatan fisik dan mental warga yang tinggal di tepian kawasan jalan tol.

DAFTAR PUSTAKA

- A'la, U. U. (2019). *Dampak Pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera Terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat Dalam Perspektif Ekonomi Islam (Studi di Desa Kalisari Kecamatan Natar Lampung Selatan)*. UIN Raden Intan Lampung,
- Budiardjo, M. (2003). *Dasar-Dasar Ilmu Politik*: Gramedia Pustaka Utama.
- Creswell, J. W. (2016). *Research Design: Pendekatan Metode Kualitatif, Kuantitatif, dan Campuran*.
- Ferdini Hadiyanti, A. (2019). Dampak Pembangunan Jalan Tol Surabaya-Mojokerto Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat Desa Bebekan Kecamatan Taman Kabupaten Sidoarjo *Swara Bhumi*, 2(1).
- Friedrich, C. J. (1963). *Man and his government: An empirical theory of politics*: McGraw-Hill.
- Iek, M. (2013). Analisis dampak pembangunan jalan terhadap pertumbuhan usaha ekonomi rakyat di pedalaman May Brat Provinsi Papua Barat (Studi kasus di Distrik Ayamaru, Aitinyo dan Aifat). *Jurnal Ekonomi Kuantitatif Terapan*, 6(1), 44299.
- Jaya, E. L. (2018). Dampak Pembangunan Jalan Tol Bakauheni-Terbangi Besar Terhadap Kehidupan Sosial Ekonomi Penduduk Sekitar Gerbang Tol Di Kelurahan Korpri Raya Kota Bandarlampung
- KBBI Online. (Ed.) (2020). Jakarta: Badan Pengembangan dan Pembinaan Bahasa, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia.

- Mantra, I. B. (2003). *Demografi Umum. Pustaka Pelajar, Yogyakarta.*
- Mulyawan, S. (2015). *Dampak Sosial Ekonomi Pembangunan Infrastruktur Jalan.* Universitas Islam Negeri Sunan Gunung Djati Bandung, Bandung.
- Noor, T. R., Hamdan, A., Saifuddin, S., & Fanan, M. A. (2017). Analisis Dampak Sosial Ekonomi Pembangunan Jalan Tol Surabaya-Mojokerto. *PROSIDING*, 1(3), 26-280.
- Republik Indonesia. (1980). *Undang-Undang No. 13 Tahun 1980 Tentang Jalan.* Jakarta: Menteri/Sekretariat Negara
- Republik Indonesia. (2004). *Undang-undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan.* Jakarta: Sekretariat Negara
- Republik Indonesia. (2005). *Peraturan Pemerintah RI nomor 15 tahun 2005 tentang Jalan Tol.* Jakarta: Sekretariat Negara
- Siswanto, V. A., Wahjuningsih, T. P., & Murtini, M. (2019). Dampak Pembangunan Jalan Tol Terhadap Faktor Sosial, Ekonomi Dan Lingkungan Pada Usaha Batik Dan Perhotelan Di Kota Pekalongan *JURNAL LITBANG KOTA PEKALONGAN*, 17.
- Sugiyanto., Solahudin., M., & Lani., D. (1993). *Pengaruh Perilaku Mobilitas Sirkuler Terhadap Tingkat Kehidupan Sosial Ekonomi Keluarga Yang Ditinggalkan.*
- Sugiyono. (2016). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D.* Bandung: PT Alfabet.
- Sumaryoto, S. (2018). Dampak Keberadaan Jalan Tol Terhadap Kondisi Fisik, Sosial, Dan Ekonomi Lingkungannya. *Journal of Rural and Development*, 1(2).
- Suseno, D. P., Soedarsono, S., & Anindyawati, N. (2017). Analisis Dampak Jalan Tol Terhadap Faktor Sosial, Ekonomi dan Lingkungan Di Desa Kaligangsa Kulon Kabupaten Brebes

(Studi Kasus Area Pintu Tol Brebes Timur). *Prosiding SNST
Fakultas Teknik*, 1(1).

William, D. N. (2003). Pengantar analisis kebijakan publik.
Gajah Mada University Press, Yogyakarta.

Peran Rest Area Jalan Tol sebagai Upaya Promosi Potensi Daerah

Sentot Suciarto Athanasius

Manajemen, Fakultas Ekonomi dan Bisnis,
Universitas Katolik Soegijapranata, Kota Semarang
suciartosentot@gmail.com

Abstrak – Daerah kabupaten dan kota mempunyai berbagai macam produk unggulan daerah. Produk tersebut bisa berupa segala sesuatu yang menjadi ciri khas daerah atau tersedia banyak di daerah tersebut. Jalan tol di Jawa Tengah melewati beberapa daerah kabupaten dan kota. Promosi merupakan salah satu cara memperkenalkan, membujuk pembeli, atau memperkuat citra produk unggulan daerah. Media promosi daerah yang cocok di rest area bisa berupa media audio maupun visual, berbayar dan tidak berbayar seperti baliho, spanduk, umbul-umbul, flyer, social-media maupun ajang atraksi seni lokal. Untuk membuat efektif maka perlu dibuat komunikasi terintegrasi (IMC, *integrated marketing communication*). Dibutuhkan adanya konsistensi antara inti pesan, tujuan pesan, strategi penyampaian pesan, maupun strategi kreatif dari berbagai alat atau media promosi. Kombinasi terintegrasi berbagai sarana komunikasi pemasaran akan meningkatkan efektifitas promosi potensi daerah.

Kata kunci: rest area jalan tol, bauran promosi, potensi daerah, *integrated marketing communication*.

PENDAHULUAN

Adanya jalan tol yang menghubungkan pulau Jawa mendorong gagasan untuk mencari bagaimanakah memanfaatkannya untuk pengembangan daerah yang dilewati. Di jalan tol ada rest area

yang berguna untuk istirahat para pengendara maka bisa dipikirkan bagaimana pemanfaatannya, karena rest area selain di jalan tol juga ada rest area di jalan nasional (Yudantoro, 2018). Rest area juga punya manfaat menurunkan tingkat jumlah kecelakaan dan menurunkan kelelahan pengemudi (Setyabudi, 2011). Daerah yang dilewati bisa di bawah kewenangan pemerintah daerah tingkat provinsi (pemprov) maupun tingkat pemerintah Kabupaten (pemkab) dan pemerintah Kota (pemkot). Artikel ini lebih mengulas potensi daerah kabupaten dan kota yang dilewati jalan tol di Provinsi Jawa Tengah.

Perkembangan rest area yang menarik adalah seperti adanya rest area di kabupaten Brebes yang menggabungkan rest area dan wisata bekas pabrik gula (Prakosa, 2019). Berbagai produk unggulan Kabupaten Brebes mendapatkan tempat untuk dijual di rest area tersebut, seperti telur bebek asin biasa dan telur panggang. Dengan demikian rest area dapat berperan sebagai etalase dan penjualan potensi daerah.

Upaya daerah mencari peluang pemanfaatan rest area jalan tol perlu terus dikembangkan. Rest area didatangi oleh banyak orang. Kemampuan ekonominya terlihat dari penggunaan mobil dan biaya masuk tol sehingga ada daya beli calon konsumen yang menjadikan peluang belanja di rest area. Selain itu tempat pertemuan banyak orang bisa menjadi sarana menyampaikan pesan-pesan. Pesan yang dikemas dengan thema, slogan, gambar dan media promosi yang konsisten akan menimbulkan dampak terhadap persepsi pengunjung rest area di jalan tol terhadap daerah tersebut.

Konsep promosi dan media komunikasi dilihat dari aspek manajemen pemasaran Kotler - Keller (2012) serta Keller - Armstrong (2016). Promosi merupakan upaya memperkenalkan, membujuk, atau membangun kesetiaan pelanggan. Komunikasi merupakan keseluruhan penyampaian pesan atau berita dari pemberi pesan/berita kepada penerima pesan/berita. Promosi

merupakan bagian dari upaya komunikasi ini yang dikemas dalam bauran promosi. Menurut Keller (2013), ekuitas merek dibangun dan dipelihara dengan upaya komunikasi pemasaran ini. Daerah kabupaten dan kota dapat membuat citra daerah berdasarkan potensi kekhasan daerah sehingga menjadi merek daerah. Contohnya telur asin bebek adalah Brebes, batik adalah Pekalongan. Rest area dapat berperan sebagai ajang promosi potensi daerah ini.

Artikel singkat ini berdasarkan latar belakang di atas ingin mengetahui bagaimanakah peran rest area dalam upaya promosi daerah? Kunjungan ke beberapa rest area di Jawa Tengah dan melihat video youtube rest area di Jawa Tengah menjadi bahan pemikiran menjawab masalah bagaimana peran rest area tersebut.

PENGERTIAN PROMOSI DAN PROMOTION MIX

Produk yang bagus dicari konsumen apabila konsumen tahu. Untuk mengetahui bahwa ada produk bagus, juga perlu dilakukan upaya pemberitahuan, pengenalan, bahkan upaya membujuk agar konsumen membeli, inilah kegiatan promosi (Kotler dan Armstrong, 2016, hal. 477). Kegiatan tersebut bisa berupa bauran promosi (*promotion mix*) atau bauran komunikasi pemasaran (*marketing communication mix*) yang meliputi *advertising*, *sales promotion*, *personal selling*, *public relations*, dan *direct and digital marketing*.

Advertising atau periklanan adalah segala bentuk presentasi nonpersonal berbayar dan promosi ide, barang, atau jasa oleh sponsor tertentu. Sales promotion atau promosi penjualan adalah insentif jangka pendek yang membuat orang berani melakukan pembelian atau penjualan produk atau jasa. Public relations atau hubungan masyarakat merupakan upaya membangun hubungan dengan berbagai lingkungan masyarakat/publik sehingga mendapatkan publisitas yang baik, mendapatkan image/citra

perusahaan yang baik, mengelola atau menghadapi rumor, cerita, atau peristiwa yang tidak baik. Direct and digital marketing atau pemasaran langsung dan digital merupakan hubungan secara langsung dengan konsumen individu yang ditarget dan komunitas konsumen untuk bersama-sama mendapatkan respon langsung dan membangun hubungan pelanggan yang berjangka lama.

Hubungan jangka pendek dengan konsumen tidak cukup bagi kelangsungan usaha karena dibutuhkan hubungan baik jangka panjang. Untuk itu harus dikembangkan komunikasi yang baik. Komunikasi ini meliputi 8 cara komunikasi (Kotler dan Keller, 2012, hal.500-501) yaitu *advertising, sales promotion, events and experiences, public relations and publicity, direct marketing, interactive marketing, word of mouth marketing, and personal selling*. Di sini ada beberapa kegiatan komunikasi yang tidak disebut Kotler dan Armstrong secara eksplisit seperti sebelumnya, yaitu *events and experience, interactive marketing and word of mouth marketing*. Kegiatan ini perlu dijelaskan secara spesifik karena komunikasi pemasaran bisa memanfaatkan berbagai upaya ini untuk membangun citra atau merek.

KOMUNIKASI PEMASARAN

Dalam komunikasi pemasaran juga diperhatikan adanya berbagai pihak yang terlibat. Ada pihak pemberi pesan dan ada pihak penerima pesan. Adanya gangguan dan tanggapan dan feedback dari penerima pesan. Pemberi pesan harus membuat pesan agar bisa dipahami penerima pesan (encoding). Di lain pihak penerima pesan akan memahami atau menangkap pesan itu dengan kemampuannya (decoding). Pesan yang disampaikan juga perlu memperhatikan media yang dipakai untuk menyampaikan pesan ataupun memakai kombinasi media sehingga efektif mencapai konsumen dan dalam pemasaran maka terjadi pembelian atau tercapai tujuan aktivitas pemasaran (Kotler dan

Keller, 2012, hal.500). Model tersebut dinamakan model makro dari proses komunikasi.

Dalam model mikro komunikasi pemasaran, dikenal model hirarki respon klasik. Model itu adalah model AIDA, model hirarki efek, model adopsi inovasi dan model komunikasi. (Kotler dan Keller, 2012, hal.501). Keempat model ini dapat dikategorikan melihat tahapan proses tanggapan konsumen dari tahap kognitif, tahap afektif dan sampai tahap perilaku. Dalam tahap kognitif ada proses tertarik/attention, menyadari/awareness dan mengetahui/ knowledge, atau terjadi pembukaan/exposure lalu ada penerimaan dan respon kognitif. Selama tahap afektif terjadi ketertarikan (interest) dan minat (desire), atau menyukai (liking), memilih (preference), dan mempercayai (convincing). Bisa juga terjadi ketertarikan/interest dan evaluation ataupun terbangun sikap dan membangun minat. Di akhir tahap terjadilah perilaku berupa aksi, pembelian, atau mencoba dan akhirnya mengadopsi atau perilaku seperti yang diharapkan oleh pemberi pesan.

Tahapan itu dari tahap kognitif, afektif dan perilaku bisa menjadi bahan evaluasi komunikasi pemasaran atau upaya promosi yang dilakukan. Pencapaian tahap yang masih di bawah perlu ditingkatkan agar mencapai tahap di akhir yaitu terjadi pembelian dan pembelian berulang atau repeat order, bahkan sampai terbangun hubungan baik dalam jangka panjang karena adanya kepercayaan akan produk atau merek tersebut.

Desain komunikasi yang baik meliputi penyelesain 3 masalah yaitu apa yang dikatakan (strategi pesan), bagaimana dikatakan (strategi kreatif) dan siapa yang harus mengatakan (sumber pesan) (Kotler dan Keller, 2012, Hal. 506-507). Dalam strategi pesan perlu diketahui daya tarik pesan yaitu tema, ide sebagai pembeda atau sebagai kesamaan dengan produk lainnya berupa kinerja (kualitas, manfaat, penghematan, atau nilai) dari produk atau jasa. Pertimbangan lainnya adalah adanya pertimbangan ekstrinsik lainnya kontemporer, populer, atau tradisional.

Strategi kreatif membuat penerjemahan pesan ke dalam komunikasi khusus. Daya tarik pesan tersebut bisa dikemas agar pesan tersebut mempunyai daya tarik informasional ataukah mempunyai daya tarik transformasional. Daya tarik informasional mengolah atribut atau manfaat produk atau jasa. Di lain pihak, yang daya tarik transformasional mengolah unsur manfaat atau citra yang tidak terkait dengan produk, misal berjiwa muda, aktif, dan lainnya. Daya tarik transformasional lainnya misalnya dayatarik positif atau negatif, menghibur atau menakutkan, dan berbagai daya tarik lainnya tidak terkait manfaat produk.

Sumber pesan adalah orang yang populer atau menarik seperti selebritis yang akan menarik perhatian dan meningkatkan daya ingat. Selebritis yang dijadikan spokesperson/pembicara pesan adalah yang dapat dipercaya/kredibel/trustworthy, ahli di bidangnya, dan disukai banyak orang/menarik. Ketiga dimensi expertise, trustworthiness and likeability merupakan sumber pesan yang paling dipercaya oleh khalayak audience/penerima pesan.

POTENSI DAERAH

Setiap kabupaten dan kota memiliki potensi daerah yang bisa berupa produk unggulan daerah atau barang tambang dan berbagai kekayaan lingkungan budaya dan lingkungan alam. (DPMTSP Jateng, 2018). Dilihat di Jawa Tengah ada beberapa potensi wisata yang terkait dengan kawasan strategis pariwisata nasional (KSPN) yaitu KSPN Sangiran Sragen, KSPN Borobudur Magelang, KSPN Karimunjawa Jepara, dan KSPN Dieng Wonosobo. Dari berbagai kawasan tersebut juga tersedia berbagai potensi investasi yang menarik perhatian bagi para pengusaha untuk dimasuki.

Potensi daerah juga terkait kuliner di daerah yang daerah menjadikannya produk unggulan karena ada tersedia banyak dan menjadi produk khas daerah itu berupa berbagai makanan khas

daerah. Selain kuliner, juga ada potensi produk hasil pertanian tertentu yang melimpah seperti durian, jambu, mangga, kelengkeng dan lainnya. Ada juga potensi daerah yang memperlihatkan pemandangan alam yang indah atau wisata daerah itu yang menarik seperti air terjun, atau umbul mata air atau wisata air dan peninggalan budaya berupa candi atau wisata religi dan berbagai karakter lingkungan khas daerah tersebut seperti event balap perahu atau layangan atau lomba yang lain.

Kewirausahaan daerah menjadi salah satu yang perlu diupayakan daerah. Para kepala daerah dan kepala dinas atau para pembantunya merupakan wirausaha daerah, yang menjadi pengembang potensi daerah. Konsep ini mengambil padanan dari *enterpreneurial strategy by selected by executive management* oleh Hornsby (2002, hlm 261). Di lain pihak, para wirausaha atau enterpreneur yang melakukan bisnis di bidangnya didukung dan didorong untuk terlibat dalam promosi potensi daerah, bukannya dijauhi atau ditinggalkan. Kerjasama berbagai stakeholder daerah membutuhkan kemampuan merangkul semua pihak dan membangun daerah secara bersama-sama tanpa saling meninggalkan satu sama lainnya. Kemampuan kewirausahaan daerah ini menjadi sarana mengelola atau memanajementi potensi daerah menjadikannya sesuatu yang bermanfaat atau membawa hasil bagi kemajuan dan perkembangan daerah, menciptakan lapangan kerja dan meningkatkan ekonomi masyarakat. Promosi potensi daerah di rest area jalan tol merupakan salah satu cara memperkenalkan dan menawarkan potensi produk daerah, budaya, wisata, maupun kekayaan alam daerah tersebut.

PROMOSI POTENSI DAERAH DI JAWA TENGAH

Ada beberapa rest area jalan tol di Provinsi Jawa Tengah yang melewati beberapa kabupaten dan kota. Misalnya di sepanjang pantura ada jalan tol yang melewati beberapa kabupaten yaitu Brebes, Tegal, Pemalang, Pekalongan, Batang, Kendal, sampai

Kota Semarang. Selanjutnya membelok ke selatan melewati Kabupaten Semarang, kota Salatiga, Kota Surakarta, kabupaten Karanganyar, Kabupaten Sragen menuju Provinsi Jawa Timur.

Lokasi rest area bisa menjadi sarana memperkenalkan adanya produk hasil bumi, kerajinan, kuliner khas daerah, obyek wisata daerah, budaya khas daerah, maupun berbagai potensi flora dan fauna lainnya yang dapat dinikmati oleh pengunjung rest area. Upaya komunikasi pemasaran terpadu atau *integrated marketing communication* menjadi perlu agar berbagai potensi daerah dapat dikenal para pengunjung rest area. Sarana visual untuk memperkenalkan potensi daerah lewat Baliho, spanduk, maskot daerah, slogan atau semboyan daerah, lambang daerah dan berbagai sarana visual bisa membantu memperkenalkan kekhasan potensi daerah. Demikian juga didukung sarana audio dengan jingle lagu khas daerah ataupun sarana audio visual dengan tayangan singkat dan berulang-ulang tentang potensi daerah di lingkungan rest area akan menimbulkan kesan dan keinginan pengunjung terhadap potensi daerah.

Tujuan mempromosikan itu bisa bersifat memperkenalkan atau membuka wawasan pengunjung agar diketahui adanya potensi daerah. Apabila daerah mampu mengkoordinir kedatangan pengunjung, maka bisa dibuat paket kunjungan wisata berombongan. Kesiapan obyek wisata menjadi perhatian daerah untuk mengantisipasi kunjungan ini. Adanya desa wisata, BUMdes dan tour guide menjadikan peluang usaha ini untuk dikembangkan. Dalam paket tersebut juga ditawarkan berbagai produk kuliner khas daerah tersebut.

Di sinilah peran kepala daerah dan kepala dinas terkait menjadi penentu strategi komunikasi. Upaya komunikasi terintegrasi dari berbagai media penyampaian pesan membutuhkan adanya penentuan apa pesan yang disampaikan, bagaimana disampaikan dan siapa yang menyampaikan pesan. Secara teknis, dinas terkait

akan menjadi pelaksana di lapangan berbagai upaya komunikasi terpadu untuk promosi potensi daerah di rest area ini.

Beberapa rest area yang ada di Jawa Tengah misalnya RA Brebes yaitu rest area km 260 yang dibangun wisata eks pabrik gula Banjartama. Para UMKM dapat menjual produk khas Brebes berupa telur bebek asin/bakar Brebes. Kemudian RA di sekitar Pemalang Pekalongan bisa menjadi etalase produk khas Pekalongan yaitu batik pekalongan dan nasi megana atau menawarkan wisata museum batik dan sebagainya. RA Krapyak kota Semarang menjadi sarana promosi produk khas kota Semarang misalnya lupia, bandeng presto, dan menawarkan wisata kota lama/lawang sewu/sam pho kong, goa kreo dll. RA Ungaran pada Km 429 AB bisa menjadi sarana promosi kabupaten Semarang untuk produk UMKM tahu bakso, enting-enting, atau memperkenalkan adanya obyek wisata di Bandungan seperti Candi Gedongsongo atau Umbul Sidomukti dll. RA Sragen km 519 AB menjadi sarana promosi wisata Sangiran, produk batik alam, ataupun makanan khas daerah.

KESIMPULAN

Kesimpulan dari artikel singkat ini adalah ada banyak media promosi daerah yang berbayar dan tidak berbayar. Pemda dapat menggunakan rest area menjadi sarana promosi potensi daerah. Kombinasi media promosi dan konsistensi pesan potensi daerah dievaluasi dan dikembangkan terus menerus melalui pendekatan AIDA. Komunikasi yang efektif harus memperhatikan juga pesan yang akan disampaikan, disampaikan secara kreatif dan oleh pemberi pesan yang mempunyai kredibilitas tinggi, yang bisa juga bukan kepala daerah melainkan figur publik yang disukai masyarakat dan dipercaya.

Pemerintah Daerah dapat membuat kreasi daerah untuk lagu jingle daerah dan maskot pengenalan daerah. Jingle daerah tersebut diperdengarkan di rest area terus menerus sebagai pengenalan

potensi daerah. Selain itu memutuskan slogan atau kalimat khas daerah (*brand mantra*), dan membuat video klip daerah dengan tulisan slogan tersebut ditayangkan secara singkat sekitar satu menit sampai lima menit dan didukung adanya baliho dan spanduk potensi wisata dan serta maskot daerah yg ditawarkan. Bentuk maskot bisa berupa flora dan fauna unik di daerah tersebut atau bentuk lain yang mewakili keunikan daerah. Akhirnya rest area bisa digunakan sebagai etalase daerah, atau penjualan produk UMKM daerah dan souvenir maskot khas daerah dengan kreasi oleh dinas UMKM maupun dengan kreasi dari kreativitas para pelaku UMKM.

UCAPAN TERIMA KASIH

Ucapan terima kasih kepada *The Java Institute* Unika Soegijapranata sehingga penulis bisa mengunjungi beberapa rest area di Jawa Tengah.

DAFTAR PUSTAKA

- Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu (DPMPTSP) (2018). *Profil Potensi dan Peluang Investasi Sektor Pariwisata*. Semarang: DPMPTSP Jawa Tengah.
- Hornsby, J.S., Donald F. K., & Shaker A. Z. (2002). Middle Manager's perception of the internal environment for corporate entrepreneurship: assessing a measurement scale. *Journal of Business Venturing*, 17, (2002), p.253-273.
- IB10/E04, *Rekomendasi Rest Area Sepanjang Tol Trans Jawa di Jawa Tengah*. Inibaru.id, Sabtu, 1 Juni 2019. Diunduh dari <https://www.inibaru.id/hits/5-rekomendasi-rest-area-sepanjang-tol-trans-jawa-di-jawa-tengah>

- Keller, K. L. (2013), *Strategic Brand Management: Building, Measuring and Managing Brand Equity Global Edition*, Fourth Edition. Harlow Essex England: Pearson Education Limited.
- Kotler, P. & Armstrong, G. (2016). *Principles of Marketing Global Edition*, Sixteenth Edition. Harlow Essex England: Pearson Education Limited.
- Kotler, Philip & Keller, Kevin Lane (2012). *Marketing Management Global Edition*, Fourteenth Edition. Harlow Essex England: Pearson Education Limited.
- Nugroho, S. A. (2019). *Daftar Rest Area Tol Trans Jawa di Wilayah Jawa Tengah*. Kompas.com, 15 Juni 2019. Diunduh dari <https://otomotif.kompas.com/read/2019/01/15/090200415/daftar-rest-area-tol-trans-jawa-di-wilayah-jawa-tengah>
- Prakoso, J.R., Sabtu, 8 juni 2019. *Ada Bekas Pabrik Gula yang jadi rest area kekinian di Brebes*. Diunduh dari <https://travel.detik.com/domestic-destination/d-4579322/ada-bekas-pabrik-gula-yang-jadi-rest-area-kekinian-di-brebes>
- Setyabudi, B. (2011). *Kajian Peran Tempat Istirahat (Rest Area) Kendaraan guna menurunkan tingkat kecelakaan dan kelelahan pengemudi pada jalan tol ruas Jakarta-Cikampek*. *Warta Penelitian Perhubungan*. 23, (4), Maret 2011.
- Yudantoro, P. (2018). *Integrated Rest Area sebagai Sarana Promosi Potensi Daerah*”, *Majalah Sinergi*, edisi 27 maret 2018. Jakarta: Diterbitkan BPIW (Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah) Kementrian PUPR

Potret Jalan Tol Pulau Jawa

Djoko Setijowarno

Teknik Sipil, Fakultas Teknik,
Universitas Katolik Soegijapranata, Semarang
djoko@unika.ac.id

Abstrak - Sejarah jalan tol di Indonesia khususnya Pulau Jawa dimulai tahun 1978 dengan dioperasikan jalan tol Jagorawi (Jakarta-Bogor-Ciawi) dengan panjang 59 km yang diresmikan 14 Agustus 1979. Lanjut tahun 1998 Pemerintah mengeluarkan Keputusan Presiden No.7/1998 tentang Kerjasama Pemerintah dan Swasta dalam penyediaan Infrastruktur. Tahun 2002 Pemerintah mengeluarkan Keputusan Presiden No. 15/2002 tentang penerusan proyek-proyek infrastruktur. Undang-Undang Nomor 38 tahun 2004 tentang Jalan Tol yang mengamanatkan pembentukan Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) sebagai pengganti peran regulator yang selama ini dipegang oleh PT Jasa Marga. Setelah 40 tahun, Jakarta hingga Surabaya akhirnya terhubung dan dapat digunakan pada musim mudik Lebaran 2019. Ada 23 ruas jalan Tol di Pulau Jawa yang dijelaskan dalam artikel ini.

Kata kunci: *Trans Jawa, stagnasi, investasi, tol layang*

PENDAHULUAN

Sejarah jalan tol di Indonesia khususnya Pulau Jawa dimulai tahun 1978 dengan dioperasikan jalan tol Jagorawi (Jakarta-Bogor-Ciawi) dengan panjang 59 km. Diresmikan Presiden Soeharto 14 Agustus 1979. Setiap pemakai dikenai retribusi Rp 13 per kilometer untuk mobil sedan dan sejenisnya, Rp 20 per km untuk truk dan semacamnya. Pembangunan dimulai tahun 1975 ini, anggaran pemerintah dan pinjaman luar negeri (Jepang) yang diserahkan kepada PT. Jasa Marga (persero) Tbk. sebagai

penyertaan modal. Mulai tahun 1987 swasta (PT Citra Marga Nusa Persada) ruas jalan tol mengoperasikan ruas Cawang-Tanjung Priok adalah jalan tol 16 km.

Sepanjang 12 km berupa jalan layang (flyover). Hingga tahun 2007, sepanjang 553 km telah dibangun dan dioperasikan. Dari total panjang tersebut 418 km jalan tol dioperasikan oleh PT Jasa Marga dan 135 km sisanya dioperasikan oleh swasta lain. Pada periode 1995 hingga 1997 dilakukan upaya percepatan pembangunan jalan tol melalui tender 19 ruas jalan tol sepanjang 762 km.

Namun terhenti akibat adanya krisis moneter pada Juli 1997, menyebabkan pemerintah harus menunda program pembangunan jalan tol dengan dikeluarkannya Keputusan Presiden No. 39/1997. Penundaan tersebut pembangunan jalan tol di Indonesia mengalami stagnansi, terbukti dengan hanya terbangunnya 13,30 km jalan tol pada periode 1997-2001.

UPDATE PERKEMBANGAN JALAN TOL TRANS JAWA

Sejarah jalan tol di Indonesia dimulai tahun 1978 dengan dioperasikan jalan tol Jagorawi (Jakarta-Bogor-Ciawi) dengan panjang 59 km. Diresmikan Presiden Soeharto 14 Agustus 1979. Setiap pemakai dikenai restribusi Rp 13 per kilometer untuk mobil sedan dan sejenisnya, Rp 20 per km untuk truk dan semacamnya. Pembangunan dimulai tahun 1975 ini, anggaran pemerintah dan pinjaman luar negeri (Jepang) yang diserahkan kepada PT. Jasa Marga (persero) Tbk. sebagai penyertaan modal.

Mulai tahun 1987 swasta (PT Citra Marga Nusa Persada) ruas jalan tol mengoperasikan ruas Cawang - Tanjung Priok adalah jalan tol 16 km. Sepanjang 12 km berupa jalan layang (flyover).

Hingga tahun 2007, sepanjang 553 km telah dibangun dan dioperasikan. Dari total panjang tersebut 418 km jalan tol dioperasikan oleh PT Jasa Marga dan 135 km sisanya dioperasikan

oleh swasta lain. Pada periode 1995 hingga 1997 dilakukan upaya percepatan pembangunan jalan tol melalui tender 19 ruas jalan tol sepanjang 762 km.

Namun terhenti akibat adanya krisis moneter pada Juli 1997, menyebabkan pemerintah harus menunda program pembangunan jalan tol dengan dikeluarkannya Keputusan Presiden No. 39/1997. Penundaan tersebut pembangunan jalan tol di Indonesia mengalami stagnansi, terbukti dengan hanya terbangunnya 13,30 km jalan tol pada periode 1997-2001.

Berikut ini adalah perkembangan jalan tol Trans Jawa:

1. Tol Jakarta-Bogor Ciawi

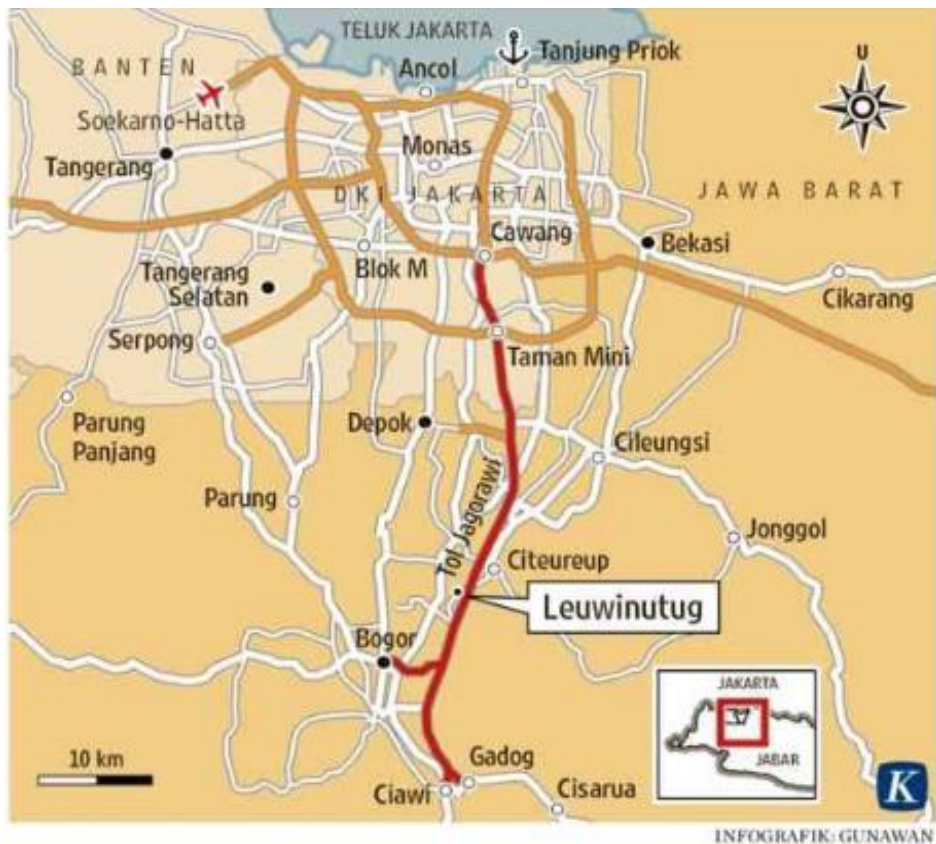
Jalan Tol Jagorawi pada awal pengoperasiannya setelah diresmikan Presiden Soeharto 14 Agustus 1979. Setiap pemakai dikenai restribusi Rp 13 per kilometer untuk mobil sedan dan sejenisnya, Rp 20 per km untuk truk dan semacamnya. Uang itu kemudian dikembalikan dalam bentuk perawatan jalan tol tersebut.

Tahun 1998 Pemerintah mengeluarkan Keputusan Presiden No.7/1998 tentang Kerjasama Pemerintah dan Swasta dalam penyediaan Infrastruktur. Selanjutnya di tahun 2002 Pemerintah mengeluarkan Keputusan Presiden No. 15/2002 tentang penerusan proyek-proyek infrastruktur.

Pemerintah juga melakukan evaluasi dan penerusan terhadap perusahaan proyek-proyek jalan tol yang tertunda. Mulai dari tahun 2001 sampai dengan tahun 2004 terbangun 4 ruas jalan dengan panjang total 41,80 km.

Tahun 2004 diterbitkan Undang-Undang Nomor 38 tahun 2004 tentang Jalan yang mengamatkan pembentukan Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) sebagai pengganti peran regulator yang selama ini dipegang oleh PT Jasa Marga. Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol.

Proses pembangunan jalan tol kembali memasuki fase percepatan mulai tahun 2005. Pada 29 Juni 2005 dibentuk Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) sebagai regulator jalan tol di Indonesia. Penerusan terhadap 19 proyek jalan tol yang pembangunannya ditunda pada tahun 1997 kembali dilakukan.



Gambar 1. Ruas Tol Jakarta-Bogor-Ciawi (Sumber: Kompas)

Di masa yang akan datang pemerintah akan mendanai pembangunan jalan tol dengan menggunakan tiga pendekatan yaitu pembiayaan penuh oleh swasta, program kerja sama swasta-publik (Public Private Partnership/PPP) serta pembiayaan pembangunan oleh Pemerintah dengan operasi-pemeliharaan oleh swasta.



Gambar 2. Jalan Tol Trans Jawa

Tol Trans Jawa, Jakarta hingga Surabaya terhubung dan dapat digunakan pada musim mudik Lebaran 2018. Namun belum semua ruas dapat mengenakan tarif. Karena beberapa rusa baru berupa fungsional, belum memenuhi syarat sebagai jalan tol sesungguhnya. Baru pada musim mudik lebaran 2019, semua ruas tol yang pada tahun sebelumnya berupa ruas fungsional, dapat dikenakan tarif.

Panjang ruas tol Jakarta hingga Probolinggo 856 km. Jika diukur dari Merak hingga Probolinggo Timur mencapai 975 km. Sekarang masih proses dikerjakan lanjutannya dari Probolinggo Timur hingga Banyuwangi dengan target sebelum 2024 sudah selesai.

2. Tol Lingkar dalam Kota Jakarta

Jalan Tol Lingkar Dalam Jakarta (Jakarta Inner Ring Road) adalah jalan tol yang mengitari bagian dalam kota Jakarta, Indonesia. Jalan tol ini terbagi menjadi 3 bagian, yang dioperasikan oleh PT Jasa Marga dan PT Citra Marga Nusapala Persada. Jalan tol sepanjang 45,3 km dibangun 1987 hingga 1996. Sebagian besar

3. Tol Jakarta-Cikampek

Jalan Tol Jakarta-Cikampek atau Jalan Tol Japek (73 kilometer) adalah sebuah jalan tol dari Cawang menuju Cikampek. Dibangun sejak 1988 dan dioperasikan tahun 1991. Ruas Tol yang cukup padat, sehingga perlu menambah kapaistasnya dengan Tol Layang-Jakarta-Cikampek.

4. Tol Cikampek-Purwakarta-Padalarang

Jalan Tol Cikampek-Purwakarta-Padalarang (Tol Cipularang) sejauh 58,5 km adalah jalan tol yang menghubungkan Kabupaten Purwakarta dan Kota Bandung. Jalan tol ini mulai dibangun 1 Agustus 2003 dan selesai dibangun pada akhir April 2005 menjelang Perayaan 50 Tahun Konferensi Asia Afrika. Tol ini membentang dari Cikampek - Purwakarta sampai Padalarang.

5. Tol Padalarang-Cileunyi

Jalan Tol Padalarang-Cileunyi (Tol Padaleunyi) sepanjang 64,4 km adalah jalan tol lanjutan dari Jalan Tol Cipularang. Jalan tol ini adalah jalan lingkar selatan Bandung. Dibangun selama 4 tahun (1987-1991) dan dikelola oleh PT Jasa Marga.

6. Tol Bogor-Ciawi-Sukabumi

Jalan Tol Bogor-Ciawi-Sukabumi atau Jalan Tol Bocimi yang membentang sepanjang 53,6 kilometer adalah jalan tol yang menghubungkan Kota Bogor dan Kabupaten Bogor dengan Kota Sukabumi dan Kabupaten Sukabumi, Provinsi Jawa Barat. Jalan tol ini terhubung dengan Jalan Tol Jagorawi di sebelah utara.

Jalan Tol Bocimi juga direncanakan akan terus bersambung dengan rencana Jalan Tol Sukabumi-Cianjur dan Jalan Tol Cianjur-Padalarang.[1] Jalan tol ini mulai beroperasi sejak tahun 2018.

Hak konsesi Jalan Tol Bocimi dipegang oleh PT Trans Jabar Tol yang akan mengoperasikan jalan tol ini selama 35 tahun, terhitung sejak Juli 2007. PT Trans Jabar Tol ini merupakan konsorsium tiga perusahaan, PT Bakrie Toll Road (60% saham), PT Marga Sarana Jabar (25%), dan PT Bukaka Teknik Utama (15%).

7. Tol Cikopo-Palimanan

Jalan Tol Cikopo-Palimanan atau Jalan Tol Cipali adalah sebuah jalan tol yang terbentang sepanjang 116 kilometer yang menghubungkan daerah Cikopo, Purwakarta dengan Palimanan, Cirebon, Jawa Barat. Dibangun pada 28 November 2011-12 Juni 2015. Jalan tol ini merupakan yang terpanjang kala diresmikan beroperasi pada 13 Juni 2015.

Saat ini ruas jalan tol ini merupakan ruas jalan tol terpanjang ketiga di Indonesia setelah Jalan Tol Terbanggi Besar-Pematang Panggang-Kayu Agung dan Jalan Tol Bakauheni-Terbanggi Besar di Sumatera. Jalan tol ini dibangun di atas lahan seluas 1.080,69 hektare dan terbagi menjadi 6 seksi, seksi I, Cikopo-Kalijati (29.12 kilometer), seksi II, Kalijati-Subang (9.56 kilometer), seksi III, Subang-Cikedung (31.37 kilometer), seksi IV, Cikedung-Kertajati (17.66 kilometer), seksi V, Kertajati-Sumberjaya (14.51 kilometer), dan seksi VI, Sumberjaya-Palimanan (14.53 kilometer).

8. Tol Paliman- Kanci

Jalan Tol Palimanan-Kanci atau Jalan Tol Palikanci adalah jalan tol yang membentang sepanjang 26 km yang

menghubungkan daerah Palimanan dengan Kanci, Kabupaten Cirebon, Jawa Barat. Jalan tol ini terhubung dengan Jalan Tol Cipali di sebelah barat dan Jalan Tol Kanci-Pejagan di sebelah timur. Tol ini mulai dibangun pada 24 Januari 1998 dan setelah beroperasi dikelola PT Jasa Marga.

9. Tol Kanci-Pejagan

Jalan Tol Kanci-Pejagan sepanjang 36 km adalah jalan tol yang menghubungkan Kanci yang berada di Cirebon hingga Pejagan di Brebes. Jalan tol ini melintasi Kota Cirebon, Kabupaten Cirebon dan Kabupaten Brebes. Mulai beroperasi pada 26 Januari 2010.

Operator awalnya adalah PT Semesta Marga Raya, anak usaha Bakrie Toll Road. Kemudian dibangun oleh PT. Adhi Karya dengan nilai investasi Rp 2,2 triliun. Namun sejak November 2012, jalan tol ini telah dioperatori oleh PT MNC Infrastruktur Utama, anak perusahaan MNC Group yang bergerak di bidang pengelolaan jalan tol.

10. Tol Pejagan-Pemalang

Jalan Tol Pejagan-Pemalang adalah jalan tol yang terbentang sepanjang 57,5 km yang menghubungkan daerah Pejagan, Brebes dengan Jalan Tol Pemalang-Batang. Jalan Tol ini adalah kelanjutan dari Jalan Tol Kanci-Pejagan yang menghubungkan Kabupaten Brebes dengan Kabupaten Pemalang.

11. Tol Pemalang-Batang

Jalan Tol Pemalang-Batang adalah jalan tol yang terbentang sepanjang 39,2 kilometer yang menghubungkan daerah Pemalang dengan Batang di Jawa Tengah. Tol ini diresmikan pada tanggal 20 Desember 2018.

12. Tol Batang-Semarang

Jalan Tol Semarang-Batang adalah jalan tol yang terbentang sepanjang 75 km yang menghubungkan antara Kota Semarang dengan Kabupaten Batang di Jawa Tengah. Pada tanggal 20 Desember 2018, Jalan Tol Semarang-Batang telah diresmikan oleh Presiden Joko Widodo di Jembatan Kalikuto bersamaan dengan ruas tol Pemalang-Batang dan Salatiga-Kartasura.

13. Tol Semarang-Salatiga-Solo

Jalan Tol Semarang-Solo adalah jalan tol di Provinsi Jawa Tengah, Indonesia. Jalan Tol Semarang-Solo menghubungkan Kota Semarang, Salatiga, dan Surakarta serta melewati 4 kabupaten/kota, yaitu Kota Semarang, Kabupaten Semarang, Kota Salatiga dan Kabupaten Boyolali. Jalan tol ini panjangnya 75,7 km dibangun sejak tahun 2009. Beroperasi bertahap, pertama untuk seksi Tembalang-Ungaran sepanjang 16,3 km sejak 11 November 2011. Jalan tol ini dikelola PT Trans Marga Jawa Tengah (PT TMJ) yang awalnya merupakan konsorsium dari PT Jasa Marga, Pemprov. Jawa Tengah. Dibangun di era Gubernur Jawa Tengah Mardiyanto.

14. Tol Solo-Ngawi

Jalan tol Solo-Ngawi sepanjang 90 km menghubungkan Kota Surakarta, Jawa Tengah dengan Kabupaten Ngawi, Jawa Timur. Jalan tol ini melewati wilayah Kabupaten Boyolali, Kabupaten Karanganyar, Kabupaten Sragen, dan Kabupaten Ngawi, dibangun 29 Maret 2018.

15. Tol Ngawi-Kertosono

Jalan Tol Ngawi-Kertosono adalah jalan tol sepanjang 87,02 km yang menghubungkan Ngawi dengan Kertosono, Jawa Timur.

16. Tol Kertosono-Mojokerto

Jalan Tol Kertosono–Mojokerto atau Jalan Tol Moker adalah jalan tol sepanjang 40,50 km yang menghubungkan daerah Kertosono dengan Mojokerto, Jawa Timur. Jalan tol ini dikelola oleh Anak Perusahaan ASTRA Infra, yaitu ASTRA Infra Toll Road Jombang-Mojokerto.

17. Tol Mojokerto-Surabaya

Jalan Tol Surabaya–Mojokerto atau Jalan Tol Sumo sepanjang 36,27 kilometer adalah jalan tol menghubungkan Kota Surabaya dengan Kota Mojokerto, Provinsi Jawa Timur. Jalan tol ini mulai dibangun 27 Agustus 2011.

18. Tol Surabaya-Gresik

Jalan Tol Surabaya–Gresik (21 km) adalah jalan tol sepanjang 20,70 kilometer yang menghubungkan Kota Surabaya dengan Kabupaten Gresik, Provinsi Jawa Timur. Jalan tol ini terhubung dengan Jalan Tol Surabaya-Gempol di sebelah timur dan rencana Jalan Tol Tuban-Gresik di sebelah barat. Jalan tol ini mulai beroperasi sejak tahun 1993.

19. Tol Surabaya-Gempol

Jalan Tol Surabaya–Gempol atau Jalan Tol Surgem sepanjang 45 km adalah jalan tol yang membentang sepanjang 45 kilometer yang menghubungkan antara Kota Surabaya dengan daerah Gempol, Kabupaten Pasuruan, Jawa Timur. Mulai beroperasi sejak 26 Juli 1986.

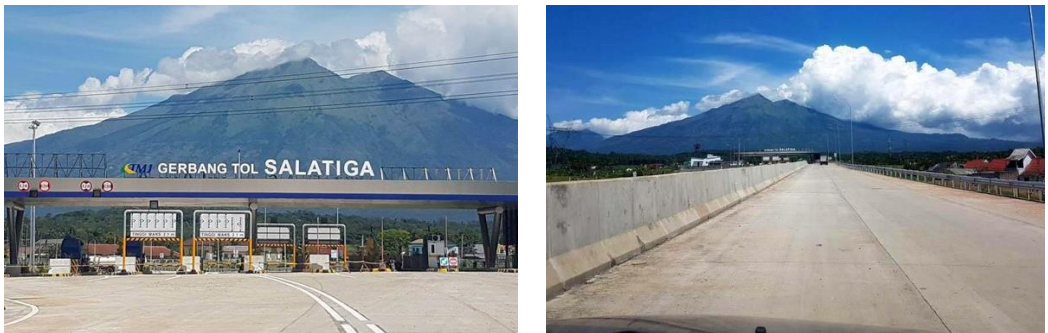
20. Tol Gempol-Pandaan

Jalan Tol Gempol-Pandaan atau Jalan Tol Gempan (13 km) adalah jalan tol yang membentang sepanjang 13,61 kilometer yang menghubungkan daerah Gempol dengan Pandaan, Kabupaten Pasuruan, Jawa Timur. Dibangun tahun 2015,

Pada tanggal 5 April 2012, Jalan Tol Gempol-Pandaan diresmikan pembangunannya dengan pemancangan tiang pertama oleh Wakil Menteri Pekerjaan Umum Hermanto Dardak, Gubernur Jawa Timur Soekarwo, Dirut PT Margabumi Adhikarya Ir. Setiyono, dan Bupati Pasuruan Dade Angga di Desa Legok, Kecamatan Gempol, Kabupaten Pasuruan

21. Tol Bawen-Salatiga

Tol Bawen-Salatiga sepanjang 17,6 km diresmikan pada 25 September 2017. Kehadiran jalan tol Bawen-Salatiga sempat populer di kalangan masyarakat Indonesia. Tol sepanjang 17,6 kilometer tersebut memiliki pemandangan alam yang disandingkan dengan panorama di luar negeri.



Gambar 3. Gerbang Tol Salatiga dengan latar belakang Gunung Merbabu saat udara cerah Sumber: Kompas

22. Tol Pandaan – Malang

Jalan Tol Pandaan – Malang sepanjang 38,38 kilometer menghubungkan wilayah Pandaan, Kabupaten Pasuruan dengan Koat Malang di Jawa Timur. Jalan tol ini mulai dibangun tahun 2016, terhubung dengan Tol Gempol-Pandaan di sebelah utara dan rencana Jalan Tol Malang-Kepanjen di sebelah selatan. Jalan tol ini musali beroperasi penuh

Jalan tol ini melintasi Kabupaten Pasuruan, Kabupaten Malang, dan Kota Malang. Jalan Tol Pandaan-Malang beroperasi penuh sejak bulan April 2020 (ada lima seksi).

23. Tol Layang Jakarta-Cikampek

Pembangunan Tol layang Jakarta-Cikampek sepanjang 38 km dikerjakan selama kurang dari 3 tahun. Tepatnya, proyek konstruksi ini dikerjakan selama 32 bulan, mulai Maret 2017 hingga November 2019. Ruas jalan tol ini terbentang dari Cikunir hingga Kerawang Barat (km 9+500 sampai dengan km 47+500).

Tol Jakarta-Cikampek Layang merupakan yang pertama di Indonesia dalam satu ruas ada layanan tol (elevated dan at grade). Selama ini sudah ada layanan tol layang, seperti Tol Cawang - Tanjung Priok (15 kilometer), Tol Becakayu (Bekasi-Cawang-Kampung Melayu 21, kilometer) dan Tol Tanjung Priok – Pluit (21 kilometer).

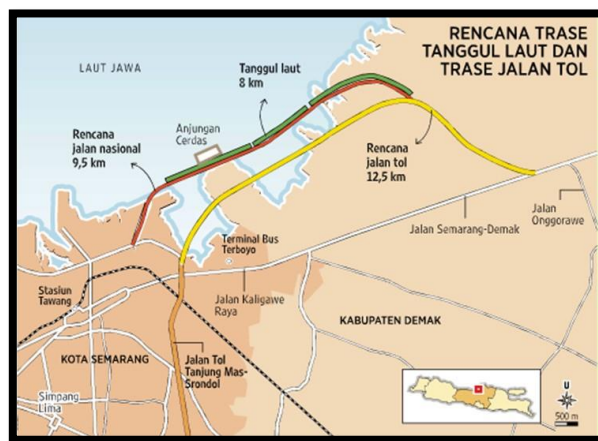
Biaya investasi pembangunan tol layang ini sekitar Rp 16,23 triliun. Biaya konstruksi mencapai Rp 11,69 triliun. Masa konsesi selama 45 tahun dengan sistem operasi tertutup. Untuk rancangan atau desain lalu lintasnya untuk arah Jakarta-Cikampek dari Km 9 hingga Km 20 ruas tol layang ini membentang di median jalan.



Gambar 4. Tol layang Jakarta-Cikampek

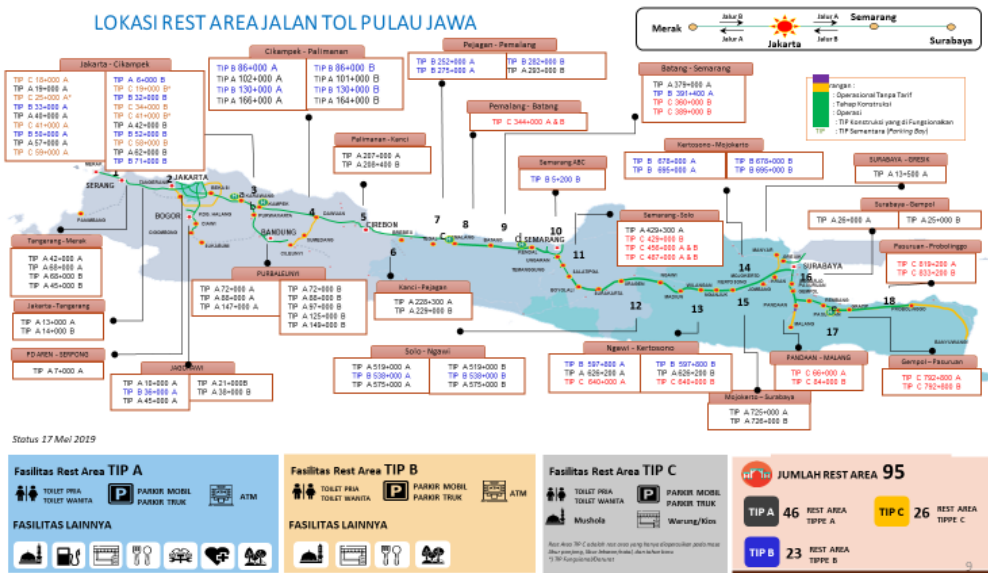
24. Tol Semarang-Demak

Tol Semarang-Demak direncanakan dibangun sepanjang 9,5 kilometer menyusuri pantai utara Jawa mulai timur Semarang hingga memasuki Kota Demak.



Gambar 5. Rencana Trase Tanggil Laut dan Trase Jalan Tol

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) terus mendorong seluruh Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) untuk dapat memenuhi dan meningkatkan pelayanan jalan tol dan rest area atau Tempat Istirahat dan Pelayanan (TIP). Hal tersebut sangat penting mengingat keberadaan rest area menjadi perhatian luas publik terutama pengguna jalan tol. Menteri PUPR Basuki Hadimuljono meminta agar dalam peningkatan pelayanan jalan tol tidak hanya semata mengejar tercapainya Standar Pelayanan Minimal (SPM) untuk pemenuhan persyaratan penyesuaian tarif tol. BUJT juga didorong untuk meningkatkan kualitas layanan jalan tol secara berkelanjutan karena kebutuhan dan ekspektasi publik yang semakin tinggi.



Gambar 6. Lokasi Rest Area Jalan Tol di Pulau Jawa

Penilaian jalan tol dan rest area berkelanjutan harus memenuhi kriteria yang tertuang dalam Peraturan Menteri (Permen) PUPR No.10 Tahun 2014 dan Permen PUPR No 12 Tahun 2018, yakni terpenuhinya core function di ruas jalan tol, seperti aspek kelancaran, keselamatan, dan kenyamanan

pengguna ruas jalan tol. Kemudian terpenuhinya *support function* di rest area jalan tol berupa penerapan regulasi tentang tempat istirahat dan pelayanan pada jalan tol (rest area), dan terpenuhinya fungsi kebutuhan pendukung dan pelengkap di rest area.

KESIMPULAN

1. Jalan Tol Trans-Jawa adalah sebuah jaringan jalan tol yang menghubungkan kota-kota di pulau Jawa. Jalan Tol Trans-Jawa membentang antara Pelabuhan Merak, Cilegon, di Provinsi Banten hingga Pelabuhan Ketapang, Banyuwangi, di Provinsi Jawa Timur.
2. Sejak jalan tol di Pulau Jawa dimulai digunakan sejak tahun 1979 hingga 2020 ini memiliki total panjang jalan tol 1.167 km.
3. Keberadaan rest area didorong untuk meningkatkan kualitas layanan jalan tol secara berkelanjutan karena kebutuhan dan ekspektasi publik yang semakin tinggi

DAFTAR PUSTAKA

Asecap. 2019. Statistical Bulletin 2019.

KPMG. 2015. KPMG Toll Benchmarking Study 2015: An Evolution of Tolling.

Fitch Ratings. 2015. Toll Roads: 10 Years in Infrastructure.

Peraturan Menteri (Permen) PUPR No.10 Tahun 2014.

Permen PUPR No 12 Tahun 2018.

<https://regional.kompas.com/read/2017/06/09/06320261/indahnya.panorama.gerbang.tol.salatiga.adalah.ketidaksengajaan.desain?page=all>

Indeks Subyek

- budaya, vi, viii, 6, 15, 20, 25,
 55, 86, 93, 95, 107, 109,
 110, 113, 115, 121, 137,
 144, 145, 146, 147, 149,
 151, 153, 158, 162, 219,
 220, 221
Buitenzorg, 9
 city hub, iii
 Daendels, 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8,
 9, 10, 11, 12, 13, 20, 21,
 22
 dampak, vi, vii, x, xi, 19, 26,
 41, 44, 47, 48, 54, 55, 56,
 84, 86, 87, 90, 100, 102,
 105, 114, 123, 192, 198,
 201, 202, 203, 204, 205,
 206, 208, 209, 210, 211,
 215
Drumblek, 95
 Ekonomi Kreatif, 105
 Ekonomi Semarang, iii
 festival *drumblek*, 86
franchise, 150
freeway, 138
 gateway, iii
Groote Postweg, 1
handicraft, 104
heerendiensten, 11
integrated marketing
 communication, 214
investasi, 61, 169, 184, 189,
 219, 226, 233, 237
Jagorawi, 169
Jalan Daendels, xii, 1, 4, 6, 8,
 9, 10, 12
Jalan Pantura, 6
jalan tol, iii, iv, v, vi, ix, x, xi,
 13, 14, 21, 24, 25, 26, 27,
 29, 36, 39, 41, 44, 47, 48,
 56, 60, 61, 62, 63, 64, 65,
 66, 68, 72, 74, 75, 76, 77,
 78, 82, 86, 87, 88, 89, 90,
 95, 96, 100, 102, 104,
 105, 106, 108, 112, 113,
 114, 115, 116, 118, 119,
 120, 121, 122, 123, 124,
 127, 128, 129, 134, 137,
 138, 139, 140, 141, 142,
 143, 148, 149, 151, 161,
 166, 167, 168, 169, 171,
 172, 175, 176, 177, 178,
 179, 181, 182, 183, 184,
 185, 188, 189, 190, 191,
 192, 193, 194, 198, 199,
 200, 201, 202, 203, 204,
 205, 206, 207, 208, 209,
 210, 214, 215, 220, 224,
 226, 227, 228, 229, 230,
 231, 232, 233, 234, 235,
 236, 237, 239, 240
Jasa Marga, 12, 134, 135,
 177
 kebijakan 'Tol Laut', 15

- kesenian, 86, 87, 88, 89, 90,
 91, 92, 93, 94, 98, 99,
 101, 104, 105, 106, 113,
 114, 115, 116, 117, 118,
 119, 121, 123, 124
 kesenian daerah, 105, 114,
 116, 118, 119, 121, 123
 ketidaklancaran, 24, 25
 konektivitas, 1, 2, 3, 4, 13,
 14, 15, 17, 19, 21, 184,
 193
 Lintasan Bus, 28
 makanan cepat saji, 10, 131,
 137, 144, 148, 149, 151,
 153, 156
Merchandise, 101
 Naypyidaw Myanmar, 13
 pelabuhan, iv, vi, 9, 17, 19,
 181, 182, 186, 187, 188,
 189, 190, 191, 192, 193,
 194
 pembangunan, iv, v, vi, vii,
 ix, x, xi, 3, 6, 9, 10, 11, 13,
 14, 15, 18, 19, 24, 25, 26,
 39, 44, 46, 47, 48, 49, 55,
 56, 60, 61, 105, 115, 123,
 166, 167, 168, 169, 182,
 184, 198, 199, 201, 202,
 203, 204, 205, 206, 209,
 211, 227, 228, 229, 237,
 245
 Penyusutan Lahan, 46
 Poros Maritim Dunia, 13
 potensi, 51, 56, 66, 83, 86,
 92, 93, 98, 165, 190, 210,
 214, 215, 216, 219, 220,
 221, 222, 223
 Raja Lodewijk Napoleon, 8
 Rest Area, 122, 127, 129,
 135, 143, 164, 214, 223,
 224
 Romawi, 3, 4, 5
subsidence, 25
 SWOT, 105
Take away, 132
 Tol Juanda-Tanjungperak, 59
 Tol Trans Jawa, iii, viii, xii,
 1, 2, 3, 4, 13, 14, 19, 20,
 21, 26, 44, 58, 59, 85,
 140, 152, 223, 224, 230
 Trans Jawa, 228
 wayang golek khas Batang,
 113
 Webinar Nasional, x

Biodata Penulis



Dr. Rr. M. I. Retno Susilorini, ST, MT saat ini adalah Ketua Program Studi Rekayasa Infrastruktur dan Lingkungan, Universitas Katolik Soegijapranata, juga pernah menjabat sebagai Ketua The Java Institut periode 2011-2013. Mengenyam pendidikan S1-nya di Universitas Atma Jaya Yogyakarta, S2 di Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS), dan S3 di Universitas Katolik Parahyangan. Ia melakukan riset dan publikasi di bidang infrastruktur, teknologi beton, struktur tahan gempa, kebencanaan, dan pembangunan berkelanjutan, serta studi gender.



Ir. Drs. Djoko Setijowarno, MT, Pendidikan S-1 di Pendidikan Fisika IKIP Semarang dan Teknik Sipil Universitas Diponegoro, S-2 di Magister Rekayasa Transportasi Institut Teknologi Bandung. Terlibat di beberapa kegiatan penelitian dan pengabdian yang berkaitan dengan transportasi baik di pemerintahan, swasta maupun masyarakat.



Ir. Aji Suraji, M.Sc. pendidikan S1-nya di Universitas Brawijaya dan S2 di Institut Teknologi Bandung. Ia adalah dosen di jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Widya Gama Malang. Selama ini penelitiannya di bidang transportasi. Ia sedang menempuh studi doktoral di Teknik Sipil Universitas Brawijaya Malang dengan topik disertasi keselamatan jalan.



Dr. Elfrida Ratnawati S.H., M.Hum., M.Kn adalah Dosen Tetap pada Fakultas Hukum Universitas Trisakti Jakarta sejak tahun 1996. Selain itu juga aktif sebagai Advokat dan Konsultan Hukum, Pengurus dan Kurator. Karya tulis dan penelitiannya selama ini berkisar pada bidang Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara.



Dr. Dra. Ekawati Marhaenny Dukut, M.Hum. adalah Ketua TJI sejak 2017, Chief Editor *Celt: A Journal of Culture, English Language Teaching & Literature* sejak 2001, dan dosen tetap Program Studi Sastra Inggris, di Fakultas Bahasa dan Seni, Unika Soegijapranata, Semarang sejak tahun 1998. Karya tulis, penelitian dan pengabdianannya selama ini berkisar pada Pendidikan Bahasa & Sastra Inggris, Budaya Populer, Pengkajian Amerika, Studi Gender, Studi Wanita, Media Massa & Teknologi.



Evelyn Nissi Adjikusuma adalah mahasiswa Program Studi Sastra Inggris semester 2, di Fakultas Bahasa dan Seni, Unika Soegijapranata. Ia aktif sebagai pemain dari kelompok drama Camouflage (Centre of Drama Group Faculty of Language & Arts Generation)



Ir. Emil Wahyudianto, ST, M.Eng. menempuh pendidikan S1 di Teknik Sipil Universitas Brawijaya, Malang, dan S2 pada *Master of Engineering in Natural Disaster Management* Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta. Ia adalah Tenaga Fungsional Teknik Jalan dan Jembatan Ahli Muda pada Dinas PU Bina Marga Provinsi Jawa Timur. Selama ini karya keteknikannya di bidang infrastruktur jalan dan pengurangan risiko bencana di bidang jalan akibat bencana alam.



Dr. Ir. H. Priyono, SE, SH, MM pendidikan S1-nya dari Tanah dan Pemupukan FP UB- Malang, Akutansi FE UNIBA Surakarta, dan Ilmu Hukum FH UNSA Surakarta. Pendidikan S2-nya dari MM STIE Mitra Indonesia Yogyakarta, dan S3-nya dari Ilmu Pertanian Pasca Sarjana UNS Surakarta. Penelitiannya selama ini berhubungan dengan keahliannya di bidang Ilmu Pertanian (Ilmu Tanah, Tanah Longsor dan DAS) dan Ilmu Ekonomi (Akuntansi dan Manajemen).



Dr. Laksmi Hartajanie, MP adalah dosen Program Studi Teknologi Pangan, di Fakultas Teknologi Pertanian, Unika Soegijapranata, Semarang sejak tahun 1997. Karya tulis dan penelitiannya selama ini berkisar pada makanan fermentasi, pengembangan produk pangan, dan bakteri asam laktat.



Dr. Lindayani, MP adalah dosen di Program Studi Teknologi Pangan S1 dan S2, Fakultas Teknologi Pertanian Unika Soegijapranata, Semarang. Penelitian dan publikasi di bidang Mikrobiologi Pengolahan Pangan (khususnya bakteri asam laktat), Bioteknologi Pangan, Fermentasi Pangan. Terlibat juga pada berbagai kegiatan pengabdian dengan memberi pelatihan pengolahan pangan yang sehat kepada masyarakat.



Dr. Sugiyanto. S.Sos. MM adalah Ketua Lembaga konsultasi Kesejahteraan Keluarga "LK3 Pusaka", Ketua Badan Koordinasi Kegiatan Kesejahteraan Sosial DIY, Konsultan Dinas Koperasi UKM Tenagakerja dan Transmigrasi Kota Yogyakarta, dan dosen Sekolah Tinggi Pembangunan Masyarakat Desa "APMD" Yogyakarta. Sejak tahun 1998 kajian penelitian dan pengabdian masyarakat adalah sekitar masalah sosial. Ekonomi mikro. Pariwisata dan Organisasi non Profit.



Muhammad Fatkhurrozzi, ST, MT berpendidikan S1 dari Teknik Sipil Institut Teknologi Bandung, lulus pada 2013, kemudian melanjutkan ke Teknik Kelautan ITB untuk S2. Semenjak lulus, ia aktif menjalani kegiatan keinsinyuran teknik sipil di bidang keairan, kelautan, dan transportasi.



Musoli, S.E., M.M. adalah dosen tetap Program Studi Manajemen, Fakultas Ekonomi Ilmu Sosial & Humaniora, Universitas 'Aisyiyah Yogyakarta, sejak tahun 2019. Dosen LB Prodi Manajemen Fakultas Ekonomi, Universitas Sarjanawiyata Tamansiswa Yogyakarta, Managing Editor Jurnal Bisnis Teori dan Implementasi Universitas Muhammadiyah Yogyakarta, Karya tulis dan penelitian selama ini berkisar pada bidang ilmu Ekonomi, Ilmu Manajemen khususnya Manajemen sumberdaya Manusia.



Nugrahanstya Cahya Widyanta, S.Sn., M.A. pendidikan S1-nya di Institut Seni Indonesia Yogyakarta dan S2 di Universitas Gadjah Mada. Karya tulis dan penelitiannya selama ini berkisar pada Pendidikan Seni, Etnomusikologi, Sosiologi Seni, Teknologi Seni, Seni Tradisional, Penciptaan Seni. Ia saat ini mengajar sebagai dosen tidak tetap pada prodi PGSD Universitas Sanata Dharma dan prodi seni musik UKSW.



Sentot Suciarto Ph. D. adalah Ketua P3M (Pusat Pengkajian dan Pengembangan Manajemen) sejak tahun 2018 dan menjadi dosen tetap Program Studi Manajemen, di Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Unika Soegijapranata, Semarang sejak tahun 1988, mengajar seminar manajemen pemasaran dan metodologi penelitian. Karya tulis dan penelitiannya selama ini berhubungan dengan perilaku konsumen, Brand equity, kewirausahaan dan UMKM.



Yosaphat Yogi Tegar Nugroho., S.Sn., M.A. pendidikan S1-nya dari Institut Seni Indonesia Yogyakarta dan S2 di Universitas Gadjah Mada. Ia adalah dosen di program Digital Performing Arts, Fakultas Bahasa dan Seni, Unika Soegijapranata Semarang. Selama ini fokus penelitiannya di bidang manajemen seni. Ia juga menjadi pengajar gamelan Soepra SMA Loyola Semarang.

Buku **Dampak Jalan Tol terhadap Pulau Jawa** adalah buku ke-3 yang dikelola oleh TJI (The Java Institute). TJI adalah sebuah Pusat Studi yang bernaung di bawah LPPM (Lembaga Penelitian dan Pengabdian Masyarakat) di Universitas Katolik Soegijapranata di Semarang yang memiliki perhatian khusus atas kajian-kajian yang berhubungan dengan Pulau Jawa. Memahami bahwa pembangunan infrastruktur jalan tol dalam sebuah negara bisa dijadikan sebagai tolok ukur untuk mengetahui kemajuan perekonomian sebuah negara secara makro dan mikro, meskipun pada saat yang sama jalan tol dapat memberikan dampak yang negatif pada kegiatan dan lahan pertanian masyarakat sekitar, maka buku ini menjadi penting untuk dibaca. Hal ini dikarenakan tulisan para praktisi dan akademisi dari berbagai disiplin ilmu dalam mendiskusikan Dampak Jalan Tol terhadap Pulau Jawa ini bisa menjadi solusi dari persoalan-persoalan yang timbul akibat telah dibangunnya jalan tol Trans-Jawa. Semoga paparan makalah yang telah di Webinar nasionalkan di bulan Juni 2020 ini bermanfaat bagi semua pembaca.

Ekawati Marhaenny Dukut (Editor)

