

Analisis Pengaruh *Exit Toll* Terhadap Tata Guna Lahan Di Kabupaten Brebes

Jafar Mukhlis¹, Sugiono Soetomo²

Diterima : 2 Juni 2017

Disetujui : 1 September 2017

ABSTRACT

Brebes district is one of areas that got impact of development "Trans Jawa" highway route. Network route is often become a trigger of changing the land use arrangement. However, base on common knowledge, the highway network route will bring up new region and kill the old region. The development of the new region has started in the knot area of the exit highway, the region is dominated with restaurants and Brebes Distric's souvenir shops. The main purpose of this research is understanding the influence of exit highway on the land use in Brebes District. The research's data has been analyzed by one of qualitative method, analysis descriptive qualitative technique. The conclusion of the reseach is the three knot areas of exit highway have their own characteristic. The Pejagan and East Brebes have their impact on land use around the knot corridor. However, the West Brebes's impact is the changing of utilization around the corridor and it didn't impact the land use around it. The changing has its own impact to the space structure in Brebes District as there is new region's development in the knot of exit highway. On the opposite, this new development has its own negative impact on the old corridor that has developed before, especially to the north route. The business around north corridor experienced the depression of the sales as the outcome of the road user's new route (Trans Jawa highway route), just like Bulakamba and Diponegoro Corridors.

Keywords: Exit Toll, Land Use, Road Users

ABSTRAK

Kabupaten Brebes wilayah yang terkena dampak pembangunan Tol Trans Jawa. Jaringan jalan seringkali sebagai pemicu perubahan tata guna lahan. Namun, menurut pengetahuan biasa jaringan jalan Tol akan menumbuhkan kawasan baru dan mematikan kawasan lama. Pertumbuhan kawasan baru mulai terjadi di simpul-simpul exit toll yang lebih dominan peruntukkan lahan untuk rumah makan dan sentra oleh-oleh Khas Brebes. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaruh Exit Toll terhadap tata guna lahan di Kabupaten Brebes. Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan pendekatan kualitatif melalui teknik analisis deskriptif kualitatif. Dari hasil penelitian disimpulkan bahwa, ketiga simpul exit toll memiliki karakteristik yaitu Pejagan dan Brebes Timur Exit Toll mempengaruhi tata guna lahan di sekitar simpul koridor dan Brebes Barat yang ditandai adanya perubahan pemanfaatan lahan di sekitar koridor dan Brebes Barat Exit Toll tidak mempengaruhi Tata guna lahan sekitar. Perubahan tersebut berdampak pada struktur ruang di Kabupaten Brebes dengan adanya pertumbuhan kawasan baru di simpul exit toll. Namun, pertumbuhan baru tersebut berdampak negatif pada koridor yang lama sudah tumbuh terutama di Jalan Pantura, koridor di Jalan Pantura mengalami lesunya perekonomian akibat berkurangnya pengguna jalan yang berpindah rute menggunakan Jalan Tol Trans Jawa yang berimplikasi berkurangnya konsumsi pengguna jalan di koridor Pantura seperti Koridor Jalan Bulakamba dan Diponegoro.

Kata Kunci: Exit Toll, Perubahan Lahan, Pengguna Jalan

¹ Mahasiswa Magister Pembangunan Wilayah dan Kota, Universitas Diponegoro
Kontak Penulis : jafarmukhlis@gmail.com

² Dosen Magister Pembangunan Wilayah dan Kota, Undip, Semarang, Jawa Tengah

PENDAHULUAN

Jaringan jalan sangat mempengaruhi efisiensi dan efektifitas fungsi kawasan. Jaringan jalan sebagai representasi dari ruang publik dianggap sebagai generator inti dari vitalitas kawasan. Jaringan jalan merupakan elemen pembentuk kota yang mempunyai hubungan sangat erat dengan penggunaan lahan, hubungan tersebut dicerminkan dari adanya perkembangan fisik kota dan jaringan jalan bukan hanya sebagai tempat menjalarnya perkembangan kota tetapi juga berpengaruh terhadap rencana dan fungsi elemen-elemen struktur kota. Pada umumnya perkembangan kegiatan komersial terjadi dipusat-pusat bisnis yang padat lalu-lintasnya, sedangkan untuk industri, permukiman dan jasa pelayanan seperti pertokoan, pompa bensin, restoran dan lain-lain terjadi di pinggir kota sepanjang jalan jalan utama yang menuju kota, sedangkan perubahan pemanfaatan lahan pada jalan-jalan utama menuju kota yang pada mulanya lapangan atau perumahan berubah menjadi pusat perdagangan, pertokoan, perkantoran, dan lain-lain dalam skala yang lebih luas (Srihono, 2001:3).

Jaringan jalan seringkali sebagai pemicu perubahan tata guna lahan pada suatu kawasan, apalagi dengan faktor aksesibilitas tinggi seperti jaringan jalan arteri maupun jaringan jalan tol. Salah satu pembangunan infrastruktur yang sekarang ini sedang gencar dibangun adalah pembangunan jalan tol. Pengadaan jalan tol merupakan salah satu bentuk untuk mewujudkan pemerataan pembangunan serta keseimbangan dalam pengembangan suatu wilayah.

Kabupaten Brebes merupakan wilayah yang sedang mengalami perkembangan di Pantura Jawa Tengah yang berbatasan dengan Jawa Barat. Hal ini ditandai sudah beroperasinya pembangunan Jalan Tol Trans Jawa yang sudah terintegrasi dari Jawa Barat. Pada Awalnya Jalan Tol pertama kali di Kabupaten Brebes yakni Jalan Tol Kanci-Pejagan yang menghubungkan Kabupaten Cirebon dengan Kabupaten Brebes Bagian Tengah. Titik henti Jalan Tol ini berada di Pejagan *Exit Toll* yang mempertemukan simpul jalan Kolektor Primer atau Jalan Provinsi baik menuju perkotaan Brebes maupun jalan alternatif menuju Kabupaten Cilacap. Seiring perkembangan koridor Jalan sekitar Pejagan *Exit Toll* mengalami transformasi spasial yang merubah wajah koridor tersebut menjadi kawasan perdagangan, dikarenakan konsentrasi bangkitan lalu lintas terjadi di pintu Tol.

Beroperasinya Jalan Tol terusan yang menghubungkan Pejagan-Pemalang pada tahun 2016 semakin memudahkan akses dari Jakarta menuju Kota-Kota di Jawa Tengah lebih cepat. Banyak pengguna kendaraan yang beralih menggunakan Jalan Tol sebagai pilihan utama daripada Jalan Pantura (arteri primer) yang akhirnya berdampak pada perkembangan di Jalan Pantura Kabupaten Brebes menjadi lambat yang mengakibatkan lesunya ekonomi di Jalan Arteri tersebut. Selain itu, dampak negatif yang lain juga terjadi di koridor Jalan Pejagan menuju pintu tol Pejagan juga mengalami penurunan diakibatkan sudah tidak lagi menjadi pintu tol utama. Namun, dampak positif terjadi di Brebes Timur *Exit Toll* yang merupakan pintu utama masuk jalan tol yang berbatasan dengan Kota Tegal justru mengalami perkembangan yang signifikan dengan pesatnya perubahan tata guna lahan menjadi kawasan komersial sampai ke Kota Tegal.

Terkait dengan hal tersebut, penelitian ini dilakukan untuk memperlihatkan pengaruh beroperasinya Pembangunan Tol Trans Jawa terhadap tata guna lahan di Kabupaten Brebes sehingga dapat diketahui dan menjawab dampak pembangunan infrastruktur Jalan Tol bagi perkembangan wilayah Kabupaten Brebes dan memberikan dampak terhadap masyarakat

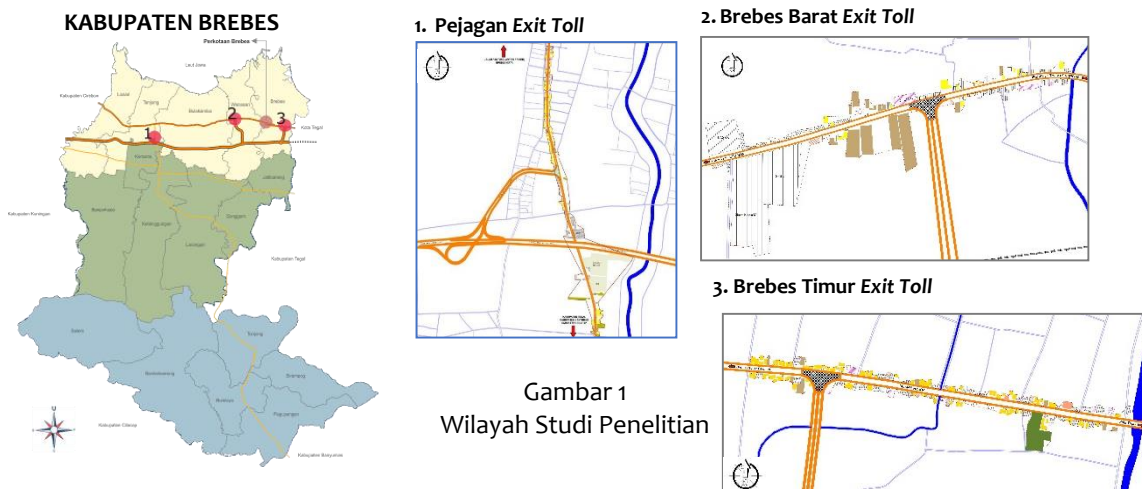
secara umum. Dari penjelasan permasalahan yang ada Simpul Exit Toll ini, pertanyaan yang mendasari penulis untuk melakukan penelitian ini, yaitu “bagaimana pengaruh jaringan jalan Tol khususnya simpul exit toll terhadap perubahan guna lahan di Kabupaten Brebes?” sehingga diharapkan dapat diketahui pengaruh tersebut untuk perkembangan wilayah dan perekonomian masyarakat yang ada di Kabupaten Brebes.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif karena objek dalam penelitian menyangkut sosial, dimana masalah dalam penelitian kualitatif bersifat sementara, tentative dan akan berkembang atau berganti setelah peneliti berada di lapangan. Bentuk penelitian termasuk bentuk penelitian hubungan, yaitu studi sebab-akibat (*causal comparative*) karena bentuk dari penelitian ini untuk mengetahui dan menyelidiki kemungkinan hubungan sebab-akibat antara pembangunan jalan Tol Kabupaten Brebes terhadap perubahan penggunaan lahan di koridor sekitar Exit Toll. Dalam penelitian ini dilakukan pengumpulan data secara primer melalui wawancara informan, observasi lapangan yang dilakukan secara langsung oleh peneliti serta pengumpulan data sekunder yang didapatkan melalui survei instansi dan juga kajian literatur terkait. Metode pengambilan sampel melalui *non probability sampling*, dengan prosedur *purposive sampling* (sampel bertujuan) kemudian dilanjutkan ke *random sampling*.

Hasil wawancara terhadap narasumber tersebut kemudian diolah dengan cara pengkodean data, reduksi data dan kemudian kategorisasi data. Dalam penelitian kualitatif ini analisis yang digunakan adalah analisis kualitatif deskriptif. Metode ini dipilih karena tujuan akhirnya adalah menggambarkan dan mengungkapkan suatu masalah, keadaan dan peristiwa yang terjadi pada kondisi fakta secara lebih mendalam. Metode ini sangat cocok bagi penelitian ini karena penelitian ini mencoba memberikan gambaran tentang fenomena yang terjadi di simpul exit toll. Fokus utama yang dilakukan pada penelitian ini adalah menjabarkan informasi yang diperoleh dari masyarakat sebagai obyek penelitian dalam bentuk analisis deskripsi yang interpretatif.

KAJIAN UMUM WILAYAH STUDI

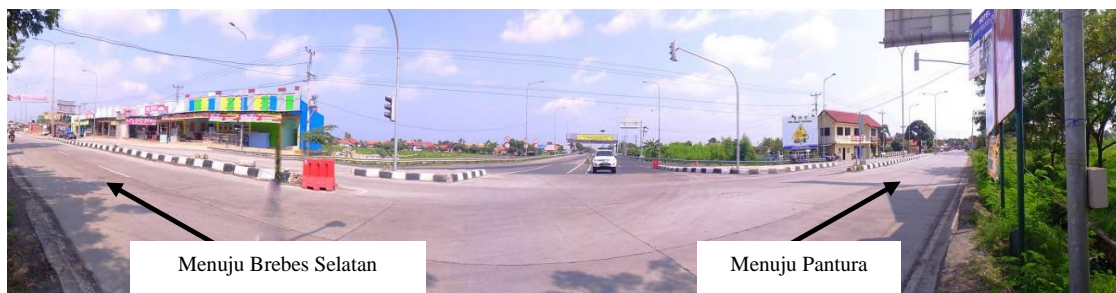


Gambar 1
Wilayah Studi Penelitian

Sumber : Observasi Peneliti, 2017

Pejagan Exit Toll

Pejagan *Exit Toll* merupakan Ruas Tol pertama di Kabupaten Brebes dengan Kabupaten Cirebon (Kanci-Pejagan) yang sudah beroperasi pada tanggal 26 Januari 2010 yang dikelola oleh PT. MNC Infrastruktur Utama. Secara fisik koridor Jalan Pejagan membujur dari arah utara (jalan pantura) ke arah selatan (Brebes bagian selatan), Pejagan *Exit Toll* merupakan simpul jalan atau bertemunya jalan tol dengan jalan kolektor primer (Jalan Provinsi) yaitu Jalan Raya Pejagan-Ketanggungan. Pengamatan di lapangan, koridor Jalan Pejagan mempunyai karakter yang berbeda dari *Exit Toll* lainnya, arah dari atau menuju Pejagan *Exit Toll* hampir mengalami perubahan koridor yang pesat dengan dominasi bangunan berfungsi sebagai komersil atau perdagangan. Jalan Pejagan cukup tinggi aksesibilitas karena sebagai jalur alternatif antar kota dalam provinsi dan Jawa bagian selatan. Seiring adanya pembangunan Jalan Tol Kanci-Pejagan membuat koridor yang dilalui berkembang, banyak masyarakat melihat peluang dengan membangun rumah makan atau pun sentra oleh-oleh khas Brebes di koridor Jalan Pejagan-Ketanggungan baik yang menuju Brebes Kota maupun arah jalan alternatif menuju Bumiayu atau Purwokerto. Adapun luas wilayah studi ± 20 Ha dengan panjang jalan ± 2 km.



Sumber : Observasi Peneliti, 2017

GAMBAR 2
TAMPAK DEPAN SIMPUL PEJAGAN EXIT TOLL

Brebes Barat Exit Toll

Brebes Barat *Exit Toll* merupakan lanjutan pembangunan jalan tol Pejagan-Pemalang yang ada di Kabupaten Brebes. Secara administratif berada di Kecamatan Wanasari tepatnya berada di Desa Klampok, jarak dari Pejagan sampai ke Brebes Barat *Exit Toll* adalah 15,20 km. *Exit Toll* ini mempertemukan jalan Arteri Primer atau Jalan Pantura dan sudah resmi beroperasi sejak 13 Juni 2016. Berdasarkan pengamatan kondisi penggunaan lahan di sebelah kiri simpul didominasi oleh pergudangan dan perdagangan.

Sebaliknya, sebelah kanan simpul menuju Brebes Kota penggunaan lahan didominasi untuk permukiman dan perdagangan. Simpul jalan pertemuan Brebes Barat *Exit Toll* dengan Jalan Arteri Primer yaitu Jalan Raya Klampok, sesuai dengan pengamatan peneliti bahwa di Koridor Jalan tersebut tampak tidak adanya perubahan baik dari segi perubahan fungsi bangunan maupun perubahan tata guna lahan disekitar Brebes Barat *Exit Toll*. Ini menjadi pembeda dari *Exit Toll* lainnya yang ada di Kabupaten Brebes yang banyak mengalami perubahan fungsi bangunan.

Hasil dari pengamatan Brebes Barat *Exit Toll* cenderung sepi dari segi bangkitan lalu lintas sehingga masyarakat tidak merasa ada sebuah peluang di koridor tersebut yang mana tidak ada yang signifikan perubahan tata guna lahan di koridor ini. Adapun luas wilayah studi $\pm 17,2$ Ha dengan panjang jalan $\pm 1,2$ km.



Menuju Tegal

Menuju Cirebon

Sumber : Observasi Peneliti, 2017

GAMBAR 3
TAMPAK DEPAN SIMPUL BREBES BARAT EXIT TOLL

Brebes Timur *Exit Toll*

Brebes Timur *Exit Toll* merupakan lanjutan pembangunan ruas tol Pejagan-Pemalang seksi 2 yang mempertemukan dengan Jalan Pemuda (Pantura) pinggiran Kabupaten Brebes dengan Kota Tegal. Secara administratif berada di Kecamatan Brebes tepatnya berada di Desa Banjaranyar dan Kaligangsa Kulon. Jarak dari Brebes Barat sampai ke Brebes Timur *Exit Toll* adalah 7,8 km. Sedangkan jarak menuju Perkotaan Brebes 3,3 km. *Exit Toll* ini sudah resmi beroperasi sejak 13 Juni 2016. Koridor tersebut mengalami perubahan fungsi bangunan akibat sudah beroperasinya Brebes Timur *Exit Toll* (tahun 2016). Perubahan fungsi bangunan banyak dialihkan ke fungsi komersial yaitu perdagangan seperti sentra oleh-oleh Khas Brebes, Rumah Makan dan minimarket. Hal ini terjadi karena Jalan Pemuda merupakan Jalan Arteri Primer yang menghubungkan Kota-kota di Jawa Tengah di Pantura dan adanya Brebes Timur *Exit Toll* yang merupakan jalan Tol Trans Jawa sehingga koridor ini cepat bertumbuh kembang karena nilai strategisnya jalan tersebut.

Pada Awalnya Jalan Pemuda didominasi oleh rumah tinggal baik yang berada kiri maupun kanan jalan. Namun, setelah ada pembangunan Brebes timur *Exit Toll* terjadi perubahan rumah tinggal yang berfungsi ganda yaitu untuk komersial seperti Warung makan, sentra oleh-oleh khas Brebes. Disisi lain juga banyak bangunan baru yang peruntukan untuk kegiatan komersial dengan tujuan yang sama seperti warung makan, sentra oleh-oleh Brebes, dan minimarket.



Menuju Kota Tegal

Menuju Brebes Kota

Sumber : Observasi Peneliti, 2017

GAMBAR 4
TAMPAK DEPAN SIMPUL BREBES BARAT EXIT TOLL

KAJIAN LITERATUR

Transportasi

Jaringan transportasi terdiri dari simpul (*node*) dan ruas (*link*). Simpul mewakili suatu titik tertentu pada ruang. Apabila ditampilkan secara grafis, simpul dinyatakan dalam bentuk titik, sedangkan ruas dalam bentuk garis antara dua (2) titik Munawar (2005:15). Jalan merupakan rangkaian ruas-ruas jalan yang dihubungkan dengan simpul-simpul. Simpul-simpul merepresentasikan pertemuan antar ruas-ruas jalan yang ada. Jaringan jalan mempunyai peranan penting dalam pengembangan wilayah dan melayani aktifitas kawasan.

Perubahan Guna Lahan

Tata guna lahan merupakan pengaturan pemanfaatan lahan pada lahan yang masih kosong di suatu lingkup wilayah (baik tingkat nasional, regional, maupun lokal) untuk kegiatan tertentu (Miro, 2005:15). Menurut Jayadinata (1999:54) mengemukakan bahwa tata guna tanah perkotaan menunjukkan pembagian dalam ruang dan peran kota. Misalnya kawasan perumahan, kawasan tempat bekerja, kawasan pertokoan dan kawasan rekreasi. Sedangkan Penentu dalam tata guna lahan bersifat sosial, ekonomi, dan kepentingan umum. Menurut Jayadinata (1999:157-166) antara lain: Perilaku Masyarakat (*sosial behaviour*) sebagai penentu Hal yang menentukan nilai tanah secara sosial dapat diterangkan dengan proses ekologi yang berhubungan dengan sifat fisik tanah, dan dengan proses organisasi yang berhubungan dengan masyarakat, yang semuanya mempunyai kaitan dengan tingkah laku dan perbuatan kelompok masyarakat. Penentu yang berhubungan dengan kehidupan ekonomi, peranan daya guna dan biaya sangat penting, maka diadakan pengaturan tempat sekolah supaya lebih ekonomis, program lalita (rekreasi) yang ekonomis berhubungan dengan pendapatan perkapita, dan sebagainya. Pola tata guna lahan di daerah perkotaan yang diterapkan dalam teori Jalur Sepusat, teori Sektor, dan teori Pusat Lipatganda dihubungkan dengan kehidupan ekonomi. Kepentingan umum sebagai penentu dalam tata guna lahan meliputi: kesehatan, keamanan, moral, dan kesejahteraan umum (termasuk keindahan, kenikmatan), dan sebagainya.

HASIL PEMBAHASAN

Pengaruh Pejagan Exit Toll Terhadap Tata Guna Lahan di Jalan Pejagan

Kondisi Koridor Pejagan pada tahun 2009 atau sebelum beroperasinya Pejagan Exit Toll lebih dominan pemanfaatan lahan diperuntukkan untuk permukiman pedesaan. Bentuk permukiman ini mengikuti pola linear koridor jalan Pejagan. Sedangkan kondisi sebelah kanan pada koridor Pejagan ini lebih dominan pemanfaatan lahan diperuntukkan untuk persawahan. Secara fisik, perkembangan di koridor Pejagan tidak terlihat meng-kota walaupun dilalui jalan yang memiliki nilai yang strategis karena merupakan jalan penghubung antar kabupaten/kota. Koridor Pejagan sebagai jalur alternatif Jawa Bagian Selatan tidak tumbuh berkembang karena tidak ada permintaan yang dapat menjadikan koridor ini sebagai aktivitas ekonomi seperti rumah makan dan perdagangan lainnya.

Perkembangan Kota di Kabupaten Brebes cenderung terkonsentrasi pada jalur pantura atau Brebes Bagian Utara dan Koridor Pejagan yang merupakan wilayah Brebes Bagian Tengah tidak prioritas pembangunan wilayahnya dan kurang berkembang. Namun, Setelah pembangunan Kanci-Pejagan beroperasi pada tahun 2010, koridor Pejagan yang menjadi simpul Pejagan Exit Toll mulai menggeliat terjadinya transformasi spasial. Perkembangan

koridor ini meningkat sejalan dengan berbagai aktifitas pergerakan pengguna kendaraan baik dari lingkup kota maupun regional. Pergerakan ini juga tak terlepas dari kendaraan yang keluar masuk di *Exit Toll* tersebut, dimana pejalan *Exit Toll* merupakan Tol pertama di Kabupaten Brebes yang memiliki waktu tempuh lebih pendek ke arah Jakarta maupun sebaliknya menjadi pilihan utama bagi pengguna jalan regional. Selama kurun waktu 7 tahun antara tahun 2009 dan tahun 2016 koridor Jalan Pejagan mengalami perubahan wajah koridor, ini ditandai dengan terjadinya perubahan pemanfaatan lahan yang terjadi sebesar +77% (69 unit bangunan).



Sumber : Observasi Peneliti, 2017

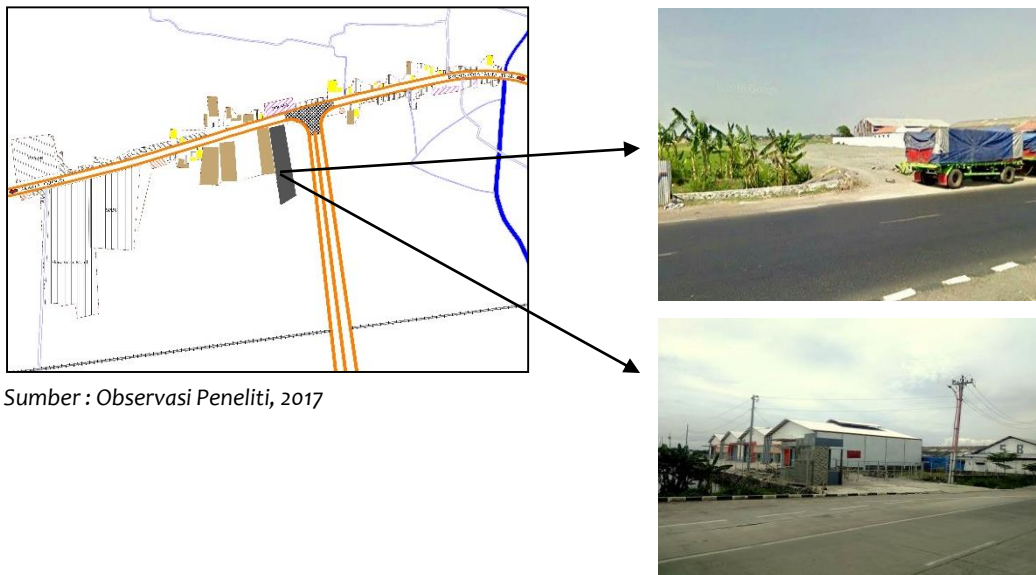
GAMBAR 5
BANGUNAN TERPENGARUH DI KORIDOR JALAN PEJAGAN (PEJAGAN EXIT TOLL)

Analisis Pengaruh Brebes Barat Exit Toll terhadap Guna Lahan Koridor Klampok

Koridor Jalan Klampok merupakan koridor Perkotaan di Brebes bagian utara-tengah. Setelah beroperasinya Pejagan *Exit Toll*, pada tahun 2012 kondisi koridor Jalan Klampok mengalami penurunan jumlah bangunan perdagangan awalnya berjumlah 112 unit turun menjadi 102 unit bangunan, ini dikarenakan adanya rencana pembangunan dieler mobil yang mengharuskan bangunan-bangunan yang ada di area tersebut harus dihilangkan. Namun, luas untuk kawasan perdagangan semakin bertambah akibat besarnya lahan untuk rencana pembangunan dieler mobil. Perubahan guna lahan yang terjadi di Koridor Klampok dikarenakan karena pengaruh secara langsung dari Jalan Pantura (Arteri Primer), koridor Klampok merupakan satuan wilayah pembangunan (SWP) bagian utara Brebes (RTRW Kabupaten Brebes 2010-2030), Pengembangan kawasan ini diarahkan pada usaha keterpaduan antar fungsi (terutama pemerintahan, perdagangan-jasa, permukiman industri, permukiman perkotaan, pertanian, dan pelestarian kawasan pesisir) dalam kawasan perkotaan. Pada tahun 2014 koridor ini tidak terlihat mengalami perubahan hanya saja pembangunan dieler mobil sudah beroperasi aktivitas kegiatannya.

Setelah beroperasinya Brebes Barat *Exit Toll* pada tahun 2016, koridor Klampok tidak mengalami perkembangan pesat karena koridor ini merupakan salah satu

koridor perkotaan yang memiliki Aktivitas perdagangan sebelumnya. Berdasarkan studi lapangan terdapat 1 unit bangunan yang terpengaruh akibat adanya pembangunan Brebes Barat Exit Toll, koridor ini memang tampak berbeda dengan yang lain dimana yang lain berpengaruh koridor akibat adanya Exit Toll. Bangunan baru yang ada di koridor ini diperuntukkan untuk gudang dan masih belum digunakan baru selesai pembangunan bulan November 2016. Hasil dari konversi pemanfaatan lahan kosong menjadi bangunan.



Sumber : Observasi Peneliti, 2017

GAMBAR 6
BANGUNAN TERPENGARUH DI KORIDOR JALAN KLAMPOK
(BREBES BARAT EXIT TOLL)

Analisis Pengaruh Brebes Timur Exit Toll terhadap Guna Lahan Koridor Pemuda

Setelah beroperasinya Pejalan Exit Toll, pada tahun 2012 kondisi koridor Jalan Pemuda masih tetap sama dalam pemanfaatan lahan sepanjang jalan pemuda tidak mengalami baik penambahan atau pengurangan jumlah bangunan dan luas guna lahan. Begitu juga pada tahun 2014 koridor Jalan Pemuda masih tetap sama seperti pada tahun 2009 dan 2012, dikarenakan perkembangan pada koridor ini masih lambat secara geografis koridor Jalan Pemuda merupakan wilayah pinggiran Brebes bagian timur yang tidak mempunyai daya tarik untuk dijadikan faktor pendorong bertumbuh kembangnya kawasan ini.

Berdasarkan studi lapangan terdapat perubahan guna lahan yang terjadi antara tahun 2014 dan tahun 2016, perubahan ini karena faktor perubahan lahan yang masih kosong menjadi komersil dan perubahan fungsi bangunan dari hunian menjadi komersil, yang ditandai dengan semakin banyaknya bangunan untuk perdagangan seperti sentra oleh-oleh dan rumah makan. Disamping itu, pengurangan jumlah bangunan juga terjadi akibat berubahnya fungsi bangunan. Bangunan baru hasil dari perubahan berjumlah 49 unit bangunan (+67%) pada tahun 2016 atau setelah beroperasinya Brebes Timur Exit Toll yang terbagi menjadi 2 sebab yakni konversi lahan 74% dan konversi fungsi bangunan 26%. Perubahan tersebut lebih dominan untuk toko oleh-oleh dan rumah makan.



Sumber : Observasi Peneliti, 2017

GAMBAR. 7
BANGUNAN TERPENGARUH DI KORIDOR JALAN PEMUDA (BREBES TIMUR EXIT TOLL)

Analisis Pengaruh Jalan Tol Trans Jawa terhadap Koridor Jalan Bulakamba (Pantura)

Koridor Jalan Bulakamba merupakan Jalan Pantura (arteri primer). Tata guna lahan dari tahun 2014 sampai dengan tahun 2016 atau setelah beroperasinya jalan Tol Pejagan-Pemalang, koridor ini mengalami perubahan, namun perubahannya pada guna lahan perdagangan yaitu terjadi pengurangan aktivitas dimana sebelumnya bangunan tersebut pada tahun sebelumnya difungsikan untuk rumah makan dan sentra oleh-oleh, namun ketika tahun 2016 bangunan tersebut tidak beraktivitas atau mati. Secara fisik, jalan pantura mengalami penurunan jumlah kendaraan karena sudah beroperasinya jalan Tol di Kabupaten Brebes sehingga, pelaku perjalanan mengganti rute dari semula di jalur pantura berubah menjadi jalur Tol, ini rasional karena pelaku perjalanan cenderung mengutamakan waktu tempuh dan biaya dalam melakukan perjalanan.

Berdasarkan pengamatan ada beberapa titik tempat yang mengalami gulung tikar atau dihentikan aktivitas perdagangannya karena pedagang merasa sudah tidak lagi menjadi peluang ekonomi yaitu berjumlah 5 bangunan (-7%) pada tahun 2014-2016, tidak menutup kemungkinan beberapa tahun yang akan datang koridor akan terjadi kemunduran aktivitas perdagangannya.



Sumber : Observasi Peneliti, 2017

GAMBAR 8
BANGUNAN TERPENGARUH DI KORIDOR JALAN BULAKAMBA

Analisis Pengaruh Jalan Tol Trans Jawa terhadap Koridor Jalan Diponegoro (Pantura)

Koridor Jalan Diponegoro merupakan cikal bakal sentra oleh-oleh khas Brebes dan sudah berpuluhan tahun menjadi koridor perdagangan oleh-oleh khas Brebes. Koridor Diponegoro sejak sebelum dan setelah adanya Pembangunan Jalan Tol Kanci-Pejagan masih eksis keberadaannya dan sangat ramai di hari-hari biasa maupun akhir pekan, dikarenakan pengguna jalan Tol Kanci-Pejagan bisa melanjutkan perjalanan melalui pantura baik arah Semarang maupun arah Jakarta. Pada tahun 2014 tepatnya setelah beroperasinya Pejagan Exit Toll atau sebelum adanya pembangunan jalan Tol terusan Pejagan-Pemalang, kondisi koridor ini tidak mengalami perubahan pemanfaatan lahan. Namun kondisi koridor ini tampak berbeda setelah adanya pembangunan lanjutan ruas Tol Pejagan-Pemalang (tahun 2016), dimana titik Exit Toll terakhir berhenti di Brebes paling timur yaitu di Desa Kaligangsa sehingga koridor Diponegoro tak terlewati. Pengguna jalan di Pantura semakin berkurang imbas dari sudah beroperasinya jalan Tol di Kabupaten Brebes sampai ke Kabupaten Cirebon, sehingga pemilihan rute perjalanan berpindah dari awalnya menggunakan jalur pantura, sekarang banyak yang memilih menggunakan jalur Tol ini sangat beralasan mengingat waktu tempuh perjalanan lebih cepat.

Berdasarkan pengamatan ada beberapa bangunan yang mengalami penutupan aktivitas perdagangannya yaitu sebesar -40% (29 unit bangunan) atau hilangnya bangunan komersil pada tahun 2014-2016. Dikarenakan pedagang merasa jauh berbeda kondisinya pada tahun-tahun sebelumnya, akibat sudah beroperasinya Jalan Tol Trans Jawa di Kabupaten Brebes. Namun, bangunan tersebut sewaktu-waktu bisa dimanfaatkan kembali kalau musim mudik tiba. Jumlah bangunan yang mengalami penutupan mencapai 29 bangunan, tidak menutup kemungkinan bahwa beberapa waktu kedepan akan semakin banyak bangunan-bangunan yang tidak beraktivitas.



Sumber : Observasi Peneliti, 2017

GAMBAR 9
BANGUNAN TERPENGARUH DI KORIDOR JALAN DIPONEGORO

Analisis Perbandingan Exit Toll dan Jalan Pantura di Kabupaten Brebes

Kabupaten Brebes mengalami perubahan struktur ruang pasca beroperasinya Jalan Tol Trans Jawa di Kabupaten Brebes. Pertumbuhan kawasan baru muncul di simpul-simpul exit toll berikut kondisi wilayah studi pada tahun 2009 (sebelum pembangunan Tol Kanci-Pejagan) sampai tahun 2016 (setelah beroperasinya Tol Trans Jawa di Kabupaten Brebes).



Sumber : Analisis Peneliti, 2017

GAMBAR 10
PERBANDINGAN KONDISI WILAYAH STUDI TAHUN 2009 - 2016

Dilihat dari gambar diatas fenomena wilayah studi pada tahun 2009 atau sebelum adanya pembangunan ruas Tol pertama Kanci-Pejagan, tampak hanya Koridor Jalan Bulakamba dan Diponegoro yang berkembang. Ini dikarenakan bahwa Jalan Pantura Brebes merupakan kawasan pertumbuhan cepat. Selain itu, jalan Pantura merupakan jalan utama yang menghubungkan Kota-kota di Pulau Jawa sehingga pengguna jalan banyak yang memilih rute Pantura. Pada tahun 2014 atau setelah beroperasinya Pejagan Exit Toll, perkembangan pertumbuhan baru muncul pada koridor simpul Pejagan Exit Toll. Ketika awal beroperasi merupakan pintu masuk dan keluar utama karena hanya satu-satunya jalan masuk menuju

ke atau dari Jakarta sehingga aktivitas pergerakan tinggi yang berimplikasi adanya dorongan untuk membangun tempat transit di koridor tersebut. Pemilihan rute jalan Tol akan membangkitkan pergerakan tinggi yang dapat menimbulkan tarikan ke tata guna lahan di koridor Pejagan.

Pada tahun 2016 atau setelah beroperasinya ruas tol Pejagan-Pemalang, perkembangan pertumbuhan baru muncul pada koridor simpul Brebes Timur *Exit Toll* yang berkembang karena secara geografis berada paling luar dari akses jaringan jalan Tol sehingga wajar apabila terjadi pergeseran guna lahan menjadi kawasan perdagangan, mengingat tingginya pergerakan yang dihasilkan *Exit Toll* tersebut.

KESIMPULAN

Berdasarkan data dan hasil analisis yang dilakukan, maka penelitian ini dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Setelah beroperasinya pembangunan Ruas Tol Kanci-Pejagan dan Pejagan-Pemalang mengakibatkan terjadinya perubahan lahan pada simpul pertemuan antara Jalan Tol dan Jalan Non Tol. Perubahan lahan tersebut mengakibatkan pertumbuhan kawasan baru pada simpul-simpul *exit toll* di Kabupaten Brebes seperti di Koridor Pejagan *Exit Toll* dan Brebes Timur *Exit Toll*. Perubahan lahan yang terjadi lebih dominan untuk perdagangan yaitu rumah makan dan sentra oleh-oleh khas Brebes. Namun, perkembangan kawasan pertumbuhan baru (*newly growing*) di koridor sekitar simpul *exit toll* di Kabupaten Brebes masih bersifat *tentative*, dikarenakan pembangunan Jalan Tol Trans Jawa akan dilanjutkan sampai ke Kabupaten Pemalang.
2. Selain menumbuhkan kawasan baru, pengaruh jalan Tol Brebes juga berimplikasi pada perkembangan koridor lainnya terutama di jalur Pantura yang notabene kawasan pertumbuhan cepat, berbanding terbalik setelah beroperasinya Jalan Tol di Kabupaten Brebes yaitu mengalami penurunan (*decline*) aktivitas perdagangan yang ditemukan di Koridor Jalan Bulakamba dan Koridor Jalan Diponegoro akibat pengaruh pengguna lintasan *regional traffic* beralih menggunakan rute Jalan Tol sehingga kebutuhan regional berkurang yang mengakibatkan kurangnya konsumsi pengguna jalan di Jalur Pantura. Hal ini pertanda bahwa Jalan Tol berdampak buruk bagi Kabupaten Brebes dengan hilangnya aktivitas perdagangan di koridor Jalan Pantura.

DAFTAR PUSTAKA

- Jayadinata, T. Johara. 1999. *Tata Guna Tanah dalam Perencanaan Pedesaan Perkotaan dan Wilayah*. Institut Teknologi Bandung.
- Miro, F. 2005. *Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa, Perencana, dan Praktisi*. Jakarta: Erlangga.
- Morlok, Edward K. 1978 *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Alih Bahasa Johan Kelanaputra Hainim. Editor Yani Sianipar. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Papacostas, C.S. Prevedous P.D. 1987. *Transportation Engineering and Planning*. New Jersey: 2nd edition. Prentice-Hall Inc.
- Tamin, O.Z., 2000. *Perencanaan dan Permodelan transportasi Edisi kedua*. Bandung: Penerbit ITB