

## **BAB 1**

### **PENDAHULUAN**

#### **1.1 Latar Belakang**

Pembangunan perlu dilakukan dalam upaya untuk mencapai kehidupan masyarakat yang layak dan lebih baik. Pembukaan UUD RI Tahun 1945 alenia 4 menjelaskan bahwa tujuan yang ingin dicapai Bangsa Indonesia yaitu pembangunan nasional. Menurut Anwas (2014), menjelaskan bahwa pembangunan nasional dibagi menjadi 2 macam, yaitu pembangunan sarana fisik dan non fisik. Pembangunan sarana fisik dapat meliputi pembangunan jembatan, pelabuhan, gedung, jalan, ataupun pembangunan lainnya yang konkrit dan mudah. Sedangkan, pembangunan non fisik dapat meliputi pembangunan pendidikan formal dan nonformal, atau berbagai pelatihan yang tidak langsung dirasakan hasilnya oleh masyarakat.

Pembangunan nasional ditujukan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat yang dilakukan dengan upaya pembangunan daerah, salah satunya pembangunan jaringan jalan. Jaringan jalan adalah faktor pendukung dan pengukur keberhasilan dalam pembangunan daerah yang berdampak pada perubahan kondisi lingkungan, sosial dan ekonomi masyarakat (Noor, Hamdan, Saifuddin, & Fanan, 2012). Berdasarkan hal ini, jaringan jalan berperan sebagai pemindahan manusia dan barang dengan cepat melalui sarana transportasi yang menunjang pertumbuhan dan percepatan ekonomi. Salah satu pembangunan jaringan jalan yang dapat dilakukan yaitu pembangunan jalan tol.

Jalan tol termasuk dalam bagian sistem jaringan jalan arteri yang pada penggunaannya wajib untuk membayar tarif masuk. Jalan tol berfungsi sebagai lintas alternatif yang dalam kondisi tertentu tidak dapat digunakan sebagai lintas alternatif, sebagaimana dimaksud dalam PP No 30 Tahun 2017. Sejalan dengan penelitian Khasanah, Nugraha & Kokotisna (2017), menyatakan bahwa jalan tol memiliki tujuan untuk meningkatkan efisiensi pelayanan distribusi jasa, barang, dan manusia dalam menunjang pemerataan dan pertumbuhan ekonomi daerah, terutama di wilayah yang tingkat perkembangannya tinggi dan pesat. Menurut UU No. 38 Tahun 2004 pasal 43 ayat 1, menjelaskan bahwa pembangunan jalan alternatif tol dilakukan dalam memperlancar lalu lintas daerah dan untuk meningkatkan pelayanan distribusi jasa, barang, manusia serta untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi daerah, meringankan tugas dan bebas pemerintah dengan berpartisipasi dalam penggunaan jalan, serta meningkatkan

pemerataan ekonomi serta pembangunan daerah dari hasil pembangunan dan keadilan daerah. Salah satu tuntutan kebutuhan sarana untuk menunjang keberhasilan proses ekonomi adalah jaringan prasarana transportasi yakni jaringan jalan bebas hambatan.

Menurut Hidayat (2018), pembangunan jalan Tol Cikopo-Palimanan atau biasa disebut dengan jalan Tol Cipali sudah direncanakan sejak tahun 1998. Jalan Tol Cipali dibangun pada tanggal 28 November 2011 hingga 12 Juni 2015 dan diresmikan langsung oleh Presiden Joko Widodo pada 13 Juni 2015. Jalan Tol Cipali adalah ruas jalan tol terpanjang ke-2 di Indonesia setelah jalan Tol Bakauheni-Terbanggi di Sumatera. Jalan Tol Cipali memiliki panjang jalan 116 km yang menghubungkan daerah yaitu Cikopo-Palimanan. Menurut Dinas Bina Marga Kabupaten Subang, jalan alternatif Tol Cipali dibuat pada 5 kabupaten di Jawa Barat, yaitu Cirebon, Majalengka, Indramayu, Subang, dan Purwakarta.

Kabupaten Subang merupakan salah satu daerah yang digunakan dan dilintasi jalur Tol Cipali dengan panjang 40 km dan merupakan daerah terluas yang digunakan dalam pembangunan jalan tol tersebut (Astuti, 2014). Penyelenggaraan pembangunan jalan tol di Kabupaten Subang merupakan upaya dalam mempertahankan dan meningkatkan proses pembangunan daerah. Hal tersebut tertuang dalam PERDA No 3 Tahun 2014 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kabupaten Subang, disebutkan dalam Pasal 12 dijelaskan bahwa pembangunan daerah dilakukan dengan mengembangkan infrastruktur pembangunan jalan bebas hambatan bagian ruas Cikopo-Palimanan di daerah Kabupaten Subang.

Terdapat 9 kecamatan di daerah Kabupaten Subang yang digunakan dalam penyelenggaraan pembangunan jalan Tol Cipali yaitu Kecamatan Cipeundeuy, Kecamatan Purwadadi, Kecamatan Kalijati, Kecamatan Dawuan, Kecamatan Subang, Kecamatan Pagaden Barat, Kecamatan Pagaden, Kecamatan Cipunagara dan Kecamatan Cibogo (Astuti, 2014). Tol Cipali yang dibangun di Kabupaten Subang terdapat dua gerbang, yaitu Gerbang Tol Kalijati di Desa Kaliangsana dan Gerbang Tol Subang di Desa Cisaga. Data daerah Kabupaten Subang yang terkena dampak pembangunan Jalan Tol Cipali dapat dilihat pada Tabel 1.1 berikut ini.

**Tabel 1.1 Data Daerah Kabupaten Subang yang Terkena Dampak Pembangunan Jalan Tol Cipali**

No	Kecamatan	Kelurahan/desa	Luas Lahan (Ha)
1	Cipeundeuy	Sawangan	205.628
		Wantilan	104.932
		Karangmukti	385.456
2	Purwadadi	Wanakerta	111.589
3	Kalijati	Kaliangsana	433.439
		Marengmang	470.645
		Caracas	35.790
		Ciruluk	63.089
4	Dawuan	Batusari	237.097
5	Subang	Sukamelang	285.649
6	Pagaden Barat	Balimbing	190.922
		Cidahu	47.190
7	Pagaden	Jabong	207.892
		Gembor	113.582
8	Cipunagara	Wanasari	241.520
9	Cibogo	Sumurbarang	275.814
		Padaasih	156.413
		Cisaga	135.103
		Cibogo	24.632
<b>Jumlah</b>			<b>3.726.379</b>

Sumber: Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga Kabupaten Subang dan Kantor Pertanahan Kabupaten Subang, 2012.

Pembangunan jalan Tol Cipali ini telah memicu perubahan tata guna lahan di suatu daerah (Mukhlis & Soetomo, 2017). Pengadaan lahan jalan tol ini merupakan upaya dalam mewujudkan pemerataan pembangunan daerah dan percepatan ekonomi masyarakat serta keseimbangan dalam pengembangan suatu wilayah, terutama daerah Kabupaten Subang.

Sebelum adanya pembangunan jalan Tol Cipali ini, pada tahun 2011 daerah Kabupaten Subang lebih banyak digunakan sebagai lahan pertanian, permukiman, perkebunan ataupun lahan kosong tak terpakai. Adanya upaya pemerataan pembangunan, beberapa lahan tersebut digunakan sebagai penyediaan lahan pembangunan, terutama pembangunan jalan Tol Cipali. Berdasarkan penelitian Dewitasari (2016), upaya penyediaan lahan dilakukan dengan cara pembebasan lahan. Lahan yang terkena pembebasan lahan akan ditentukan harga jualnya berdasarkan NJOP yang digunakan sebagai dasar pengenaan pajak.

Pembebasan lahan telah menyebabkan permukiman, perkebunan dan lahan pertanian masyarakat hilang. Pembangunan ini seharusnya tidak banyak menggunakan lahan perkebunan dan pertanian begitu banyak karena sektor perkebunan dan pertanian merupakan sumber mata pencaharian masyarakat dan menjadi penopang perekonomian negara (Sumaryoto, 2010). Pembebasan lahan tersebut telah menyebabkan hilangnya

sumber mata pencaharian dan pendapatan masyarakat. Menurut Zarina (2013), penduduk yang lahannya dibebaskan memiliki sumber mata pencaharian berasal dari lahan pertanian, sehingga pendapatannya akan menurun (Noor, Hamdan, Saifuddin, & Fanan, 2012).

Selain itu pembangunan jalan Tol Cipali telah memberikan dampak pada aksesibilitas di sekitar gerbang tol mengalami peningkatan. Hal tersebut sesuai dengan pendapat Harum & Sutriani (2017), bahwa pembangunan tol telah meningkatkan aksesibilitas terhadap kawasan yang dilaluinya dan ditunjukkan dengan banyaknya perubahan guna lahan menjadi perdagangan, pergudangan dan industri. Akibatnya kebutuhan akan lahan di sekitar gerbang tol terus meningkat dan menyebabkan harga jual lahan ikut naik. Dengan demikian, terjadilah perubahan harga lahan, mata pencaharian serta pendapatan yang diterima masyarakat disekitar gerbang Tol Cipali Subang berubah.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Pembangunan ekonomi telah mendorong pembangunan daerah, terutama menyediakan prasarana jalan sebagai salah satu kebutuhan masyarakat yang dapat mendukung dan menunjang kegiatan proses ekonomi. Proses ekonomi yang dilakukan terus-menerus dapat menyebabkan kemacetan akibat pasar tumpah, jalan rusak dan berlubang, serta penyempitan jalan yang akhirnya mobilitas dan kegiatan ekonomi terhambat (Mukhlis & Soetomo, 2017). Kondisi ini dapat ditanggulangi dengan upaya pembangunan jalan alternatif bebas hambatan. Salah satunya yaitu pembangunan jalan Tol Cipali.

Jalan Tol Cipali yaitu jaringan jalan yang menghubungkan 5 kabupaten yaitu Cirebon, Majalengka, Indramayu, Subang, dan Purwakarta, dengan daerah terluasnya di Kabupaten Subang. Menurut Astuti (2014) menyatakan bahwa pembangunan jalan Tol Cipali di Kabupaten Subang membutuhkan lahan seluas 3.726.279 m<sup>2</sup> dan memiliki 2 gerbang tol yaitu Gerbang Tol Cipali Kalijati dan Gerbang Tol Cipali Subang.

Pembangunan jalan tol dilakukan dengan upaya penyediaan lahan melalui pembebasan lahan (Dewitasari, 2016). Pembebasan lahan telah menyebabkan pemilik lahan kehilangan hak milik lahan baik berupa sawah, perkebunan maupun bangunan yang digunakan dalam penyediaan lahan pembangunan jalan tol. Selain itu, masyarakat sekitar yang terkena dampak pembebasan dan penyediaan lahan ini akan kehilangan mata pencaharian sehingga hilang pula pendapatannya.

Setelah diresmikannya jalan Tol Cipali pada tahun 2014, sepanjang koridor jalan mengalami peningkatan yang pesat ditandai dengan meningkatnya aksesibilitas dan perubahan guna lahan menjadi bangunan perdagangan, pergudangan dan industri yang hingga saat ini terus berkembang, sehingga harga lahan mengalami kenaikan.

Berdasarkan pemaparan tersebut, maka permasalahan yang dapat diambil oleh penelitian yaitu, “*Bagaimana perubahan harga lahan dan kondisi ekonomi masyarakat sebelum dan setelah adanya pembangunan jalan Tol Cipali Subang?*”.

### **1.3 Tujuan, Sasaran dan Manfaat**

#### **1.3.1 Tujuan**

Berdasarkan yang telah diuraikan sebelumnya, maka tujuan yang dapat diambil dari penelitian yaitu untuk mengidentifikasi perubahan harga lahan dan kondisi ekonomi masyarakat sebelum dan setelah adanya pembangunan jalan Tol Cipali Subang.

#### **1.3.2 Sasaran**

Berdasarkan pemaparan diatas, sasaran yang dapat dilakukan dari penelitian ini yaitu sebagai berikut:

1. Teridentifikasinya perubahan harga lahan berdasarkan NJOP di sekitar Gerbang Tol Cipali Subang.
2. Teridentifikasinya perubahan mata pencaharian responden sebelum dan sesudah adanya pembangunan jalan tol.
3. Teridentifikasinya perubahan pendapatan sebelum dan sesudah adanya pembangunan jalan tol.

#### **1.3.3 Manfaat**

Berdasarkan hal yang telah dikemukakan, maka diharapkan penelitian ini akan memberikan manfaat untuk pihak yang terkait, antara lain:

1. Teoritis
  1. Sebagai sumber ilmu dan wawasan bagi pembaca.
  2. Sebagai acuan dan dorongan bagi pemerintah sebagai evaluasi.
  3. Sebagai referensi untuk penelitian selanjutnya.
2. Praktis

1. Sebagai pengetahuan dan informasi bagi pemerintah mengetahui pembangunan jalan tol terhadap ekonomi masyarakat dan harga lahan di sekitar Gerbang Tol Cipali Subang.
2. Sebagai informasi bagi masyarakat di daerah Kelurahan Sukamelang, Desa Cisaga dan Desa Jabong mengenai kondisi dan keadaan ekonomi yang meliputi perubahan harga lahan, mata pencaharian dan pendapatan sebelum dan sesudah adanya pembangunan jalan Tol Cipali.

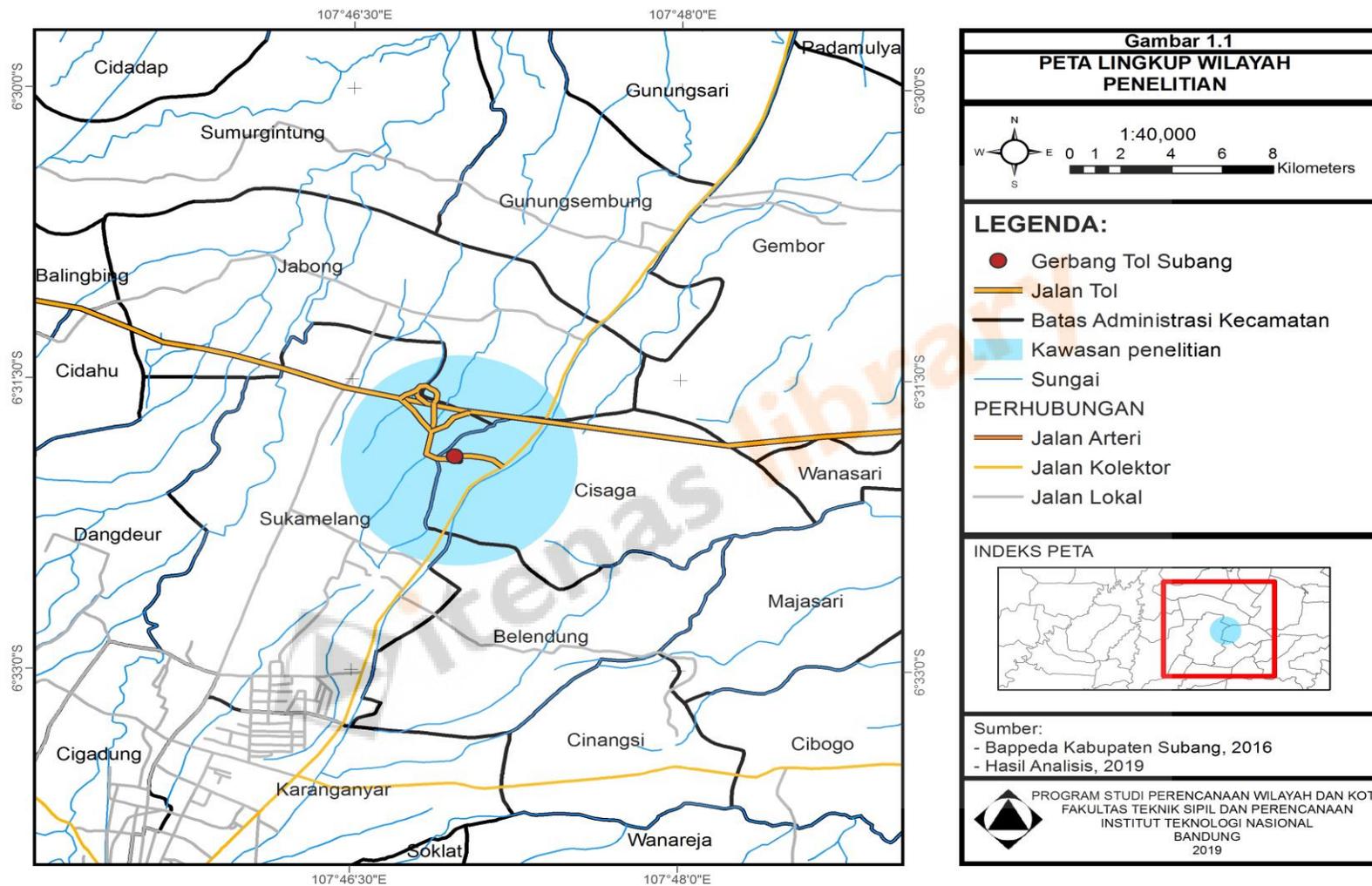
## **1.4 Ruang Lingkup**

### **1.4.1 Ruang Lingkup Wilayah**

Gerbang Tol Cipali Subang merupakan gerbang tol yang terletak di Desa Cisaga, Kecamatan Cibogo. Desa Cisaga memiliki luas wilayah sekitar 354,72 Ha. Desa Cisaga secara geografis terletak di sebelah barat Kecamatan Cibogo yang berbatasan langsung dengan Kecamatan Subang dan Kecamatan Pagaden serta berjarak sekitar  $\pm 3$  Km dari pusat pemerintahan Kabupaten Subang. Desa Cisaga terletak pada koordinat antara  $107^{\circ}42'$  -  $107^{\circ}46'$  bujur timur dan  $6^{\circ}31'$  -  $6^{\circ}33'$  lintang selatan. Adapun batas wilayah Desa Cisaga yaitu sebagai berikut:

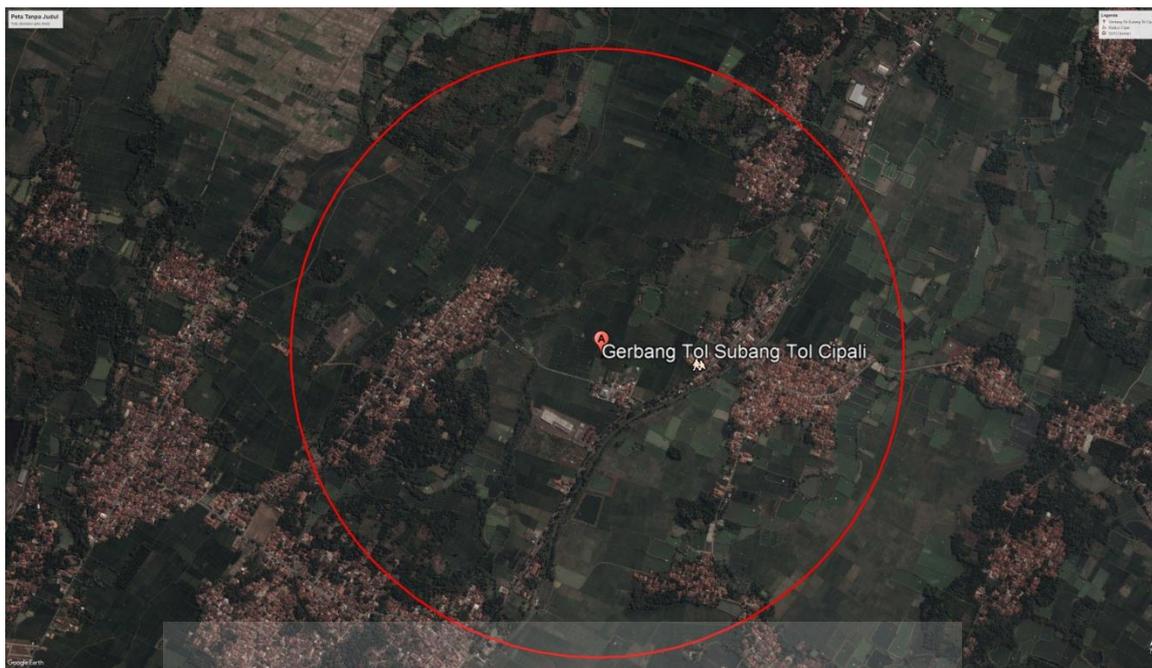
1. Sebelah Selatan : Desa Belendung
2. Sebelah Utara : Desa Jabong dan Desa Gembor
3. Sebelah Barat : Kelurahan Sukamelang
4. Sebelah Timur : Desa Desa Wanayasa dan Desa Majasari

Pemilihan lokasi penelitian yaitu Gerbang Tol Cipali Subang. Alasan pemilihan lokasi tersebut karena memiliki aksesibilitas tercepat dan terdekat ke pusat kota, dan pemerintahan Kabupaten Subang. Selain itu, kondisi di sekitar Gerbang Tol Subang menunjukkan beberapa perubahan yang pesat dengan ditandai banyaknya bangunan pada jalan kolektor primer menuju gerbang tol. Daerah penelitian ini dilakukan dengan radius 1 Km dari Gerbang Tol Cipali. Alasan penetapan daerah penelitian dengan radius 1 Km dari gerbang tol yaitu karena berdasarkan observasi peneliti melihat dampak perubahan yang terjadi akibat pembangunan jalan tol terlihat dengan jelas baru sampai 1 Km. Berdasarkan lingkup wilayah penelitian, daerah yang akan dianalisis oleh praktikan dapat dilihat pada Gambar 1.1.



Sumber: Hasil Analisis, 2020

**Gambar 1.1** Peta Lingkup Wilayah Penelitian



Sumber: Hasil Analisis, 2020

**Gambar 1.2** Sebelum adanya Pembangunan Jalan Tol Pada Tahun 2011



Sumber: Hasil Analisis, 2020

**Gambar 1.3** Setelah adanya Pembangunan Jalan Tol Pada Tahun 2020

Wilayah yang termasuk dalam radius 1 Km ini terdiri atas 3 kecamatan. Berikut ini daerah penelitian berdasarkan peta lingkup wilayah dalam radius 1 Km dari Gerbang Tol Cipali Subang, dapat dilihat pada Tabel 1.2.

**Tabel 1.2 Wilayah Penelitian**

Kecamatan	Wilayah penelitian	Luas wilayah (Ha)
Subang	Kelurahan Sukamelang	142,5607
Pagaden	Desa Jabong	44,9086
Cibogo	Desa Cisaga	114,8145
	Desa Belendung	11,8339
<b>Total</b>		<b>314,1177</b>

*Sumber: Hasil Analisis, 2020*

#### 1.4.2 Ruang Lingkup Subtansi

Ruang lingkup subtansi dalam penelitian ini yaitu membahas tentang perubahan harga lahan dan kondisi ekonomi masyarakat di sekitar Gerbang Tol Cipali Subang. Kondisi ekonomi yang akan dibahas mengenai mata pencaharian, dan pendapatan masyarakat. Variabel-variabel yang akan dibahas yaitu perubahan harga lahan, perubahan mata pencaharian, dan perubahan pendapatan masyarakat sebelum dan sesudah pembangunan jalan Tol Cipali.

1. Perubahan harga lahan sebelum dan sesudah adanya pembebasan lahan dapat diidentifikasi dari penetapan harga lahan. Penetapan harga jual lahan ini ditinjau dari penetapan harga berdasarkan Nilai Jual Objek Pokok (NJOP) yang telah ditetapkan pemerintah. Indikator yang dilihat yaitu harga lahan tahun 2010 sebelum adanya jalan tol dan harga lahan tahun 2019 setelah adanya jalan tol.
2. Mata pencaharian yang dibahas yaitu perubahan mata pencaharian sebelum dan sesudah adanya pembangunan Jalan Tol Cipali. Indikator yang dilihat yaitu jenis mata pencaharian responden yang terkena pembebasan lahan dalam pembangunan jalan tol.
3. Pendapatan yang dibahas yaitu perubahan pendapatan sebelum dan sesudah adanya pembangunan jalan Tol Cipali. Berdasarkan Rosyidin (2017), pendapatan sebelum dan sesudah adanya jalan tol dapat ditinjau dari jenis mata pencaharian dan jumlah pendapatan yang diterima masyarakat.

## **1.5 Sistematika Penulisan Laporan**

Penyajian laporan penelitian ini disusun menurut sistematika sekurang-kurangnya sebagai berikut:

### **BAB I PENDAHULUAN**

Pada bab ini menjelaskan mengenai dasar-dasar dan batasan dari penelitian yang akan dilakukan, diantaranya berisikan latar belakang, rumusan masalah, tujuan, sasaran, manfaat, ruang lingkup wilayah dan ruang lingkup substansi, dan sistematika penulisan laporan.

### **BAB II PEMBANGUNAN, JARINGAN JALAN, PEMBANGUNAN JALAN TOL, HARGA LAHAN, MATA PENCAHARIAN, DAN PENDAPATAN**

Pada bab ini menjelaskan terkait teori yang dijadikan sebagai acuan dalam penelitian dan studi terdahulu. Teori-teori tersebut terdiri atas pembangunan, jaringan jalan, pembangunan jalan tol, harga lahan, mata pencaharian, dan pendapatan.

### **BAB III METODOLOGI PENELITIAN**

Pada bab ini menjelaskan terkait metode yang digunakan dalam penelitian, diantaranya jenis penelitian, metode pengumpulan data, dan metode analisis.

### **BAB IV GAMBARAN UMUM DAN KONDISI EKONOMI**

Pada bab ini menjelaskan mengenai gambaran umum daerah penelitian yang mencakup kondisi fisik dan kondisi ekonomi di sekitar Gerbang Tol Cipali Subang.

### **BAB V PENGARUH PEMBANGUNAN JALAN TOL CIKOPO-PALIMANAN**

Pada bab ini menjelaskan hasil analisis perubahan sebelum dan setelah pembangunan tol di sekitar gerbang Tol Cipali.

### **BAB VI KESIMPULAN DAN REKOMENDASI**

Pada bab ini menjelaskan mengenai kesimpulan yang dapat diambil dari pembahasan penelitian serta rekomendasi yang dapat diambil untuk penelitian selanjutnya.