

PERUBAHAN PENGGUNAAN LAHAN PADA WILAYAH YANG DILALUI JALAN TOL

Septian Andi Prasetyo¹, Achmad Djunaedi¹

¹Magister Perencanaan Wilayah dan Kota-Fakultas Teknik Universitas Gadjah Mada
Jl. Grafika No.2 Kampus UGM, Yogyakarta-55281 Telp./Faks: (0274) 580095, e-mail:
septian.andi.p@mail.ugm.ac.id, achmaddjunaedi@gmail.com

(Diterima 07 Mei 2019, Disetujui 30 Juni 2019)

ABSTRAK

Interaksi transportasi dan guna lahan telah banyak dikenal sebagai siklus transportasi dan guna lahan, di mana jalan dapat memicu perubahan guna lahan. Jalan bebas hambatan menurut teori (di Amerika) akan menumbuhkan kawasan baru dan mematikan kawasan lama. Setelah beroperasinya jalan tol Cipali hingga pintu tol Brebes Timur, aktivitas ekonomi jalur Pantura Kabupaten Brebes dan Kabupaten Indramayu mengalami penurunan sedangkan di Kota Cirebon terus mengalami peningkatan. Penurunan dan peningkatan aktivitas ekonomi berpengaruh terhadap perubahan penggunaan lahan. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mendeskripsikan perubahan penggunaan lahan pada tahun 2018, yaitu setelah beroperasinya jalan tol dan mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi. Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan metode studi kasus. Dari hasil penelitian disimpulkan bahwa setelah beroperasinya jalan tol, pada wilayah yang bukan merupakan tujuan pergerakan terdapat kawasan yang menurun aktivitas ekonominya sehingga terjadi perubahan penggunaan lahan dari fungsi perdagangan menjadi bangunan kosong dan terdapat kawasan tumbuh baru di mana di sekitar pintu tol menjadi fungsi perdagangan. Pada wilayah yang merupakan tujuan pergerakan aktivitas ekonomi terus meningkat sehingga terjadi perubahan penggunaan lahan dari lahan kosong dan permukiman menjadi fungsi perdagangan. Faktor-faktor yang mempengaruhi perubahan penggunaan lahan setelah beroperasinya jalan tol diantaranya adalah: (1) kelengkapan dan jangkauan fasilitas wilayah; (2) lokasi wisata; (3) lokasi geografis.

Kata kunci : *transportasi, jalan tol, aktivitas ekonomi, penggunaan lahan, faktor yang mempengaruhi*

ABSTRACT

Transportation and land use interactions are widely known as cycles of transportation and land use, where roads can trigger for the changes of land use. Freeways or toll road in theory (in America) are supposedly to grow new areas and deadly to pre-existing areas. After the operation of the Cipali toll road to the Eastern Brebes toll-gate, the economic activity of the north coast corridor of Brebes and Indramayu has decreased, while in Cirebon has continued to increase, this condition has an effect on changes in land use. The purpose of this study is to describe changes in land use in 2018, namely after the operation of the toll road and identify the factors that influence it. This research was done using a case-study method. From this research can be concluded that after the toll road operation, in areas that are not a movement destination there was a deadly pre-existing area, namely the north coast corridor, where a change in land use from trade function to abandoned buildings and the growth of new areas around the toll-gate. While in the area which is a movement destination the economic activity on the north coast corridor continues to increase, resulting in a change in the land use of abandoned land and residential area being commercialized. Factors affecting the difference in land use after the operations of the toll road are: (1) the availability and range of the regional facilities; (2) tourism locations; (3) geographical location.

Keywords : *transportation, highway toll, economic activity, landuse, affecting factors*

1. PENDAHULUAN

Pembangunan jalan tol Trans Jawa bertujuan untuk menghubungkan kota-kota di Pulau Jawa dengan menghubungkan dua kota terbesar di Indonesia yaitu Jakarta dan Surabaya. Sampai dengan akhir tahun 2018 dari arah Jakarta telah beroperasi ruas tol sampai dengan pintu tol Brebes Timur. Pembangunan jalan tol Trans Jawa

dimaksudkan untuk memberikan akses transportasi yang lebih cepat sehingga biaya logistik menjadi lebih murah. Selain itu pembangunan jalan tol diharapkan dapat menggerakkan kegiatan perekonomian di daerah yang dilalui jalan tol.

Namun demikian dari berbagai sumber media online dapat diketahui bahwa setelah beroperasinya jalan tol Trans Jawa terjadi fenomena penurunan aktivitas ekonomi di Kabupaten Brebes dan

Kabupaten Indramayu. Kondisi berbeda terjadi di Kota Cirebon di mana setelah beroperasinya jalan tol aktivitas ekonomi terus mengalami peningkatan. Hasil penelusuran Litbang Kompas pada jalur non tol pantai utara Jawa didapatkan bahwa di Brebes (Jawa Tengah) usaha penjualan telur asin mengalami penurunan omset hingga 50% di mana sebelum beroperasinya jalan tol seorang pedagang telur asin bisa menjual 700 butir per hari dan menjadi setengahnya setelah beroperasinya jalan tol. Di jalur Pantura Indramayu (Jawa Barat) juga mengalami hal yang sama di mana terdapat lima rumah makan besar yang gulung tikar (Kompas, 19 Juni 2018). Hasil penelusuran Kompas juga mendapatkan bahwa pembangunan jalan tol di sejumlah tempat telah mengembangkan beberapa usaha kecil menengah (Kompas, 6 Maret 2018). Hasil penelusuran Kompas menemukan bahwa beberapa usaha kecil menengah (UKM) penjualan Batik Trusmi di Cirebon, Jawa Barat, telah berkembang karena adanya peningkatan jumlah kunjungan ke tempat usaha mereka.

Dari uraian di atas dapat diketahui bahwa Kabupaten Brebes, Kota Cirebon dan Kabupaten Indramayu mengalami perbedaan kondisi aktivitas ekonomi di jalur Pantura setelah beroperasinya jalan tol. Adanya perbedaan kondisi aktivitas ekonomi di jalur Pantura Kabupaten Brebes, Kota Cirebon dan Kabupaten Indramayu setelah beroperasinya jalan tol dapat berpengaruh terhadap perubahan penggunaan lahan yang mendasari dilakukannya penelitian ini. Tujuan penelitian ini adalah untuk mendeskripsikan perubahan penggunaan lahan sebelum dan setelah beroperasinya jalan tol pada wilayah yang dilalui dan mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi.

2. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Interaksi Transportasi Dan Guna Lahan

Dalam interaksi transportasi dan perubahan guna lahan dikenal teori siklus transportasi dan guna lahan. Perubahan fungsi lahan akan membangkitkan perjalanan ke tempat tersebut, dampaknya akan menaikkan kebutuhan akan transportasi. Penambahan fasilitas transportasi akan meningkatkan aksesibilitas yang berbanding lurus dengan mobilitas. Kemudahan akses yang ada menyebabkan nilai sewa lokasi menjadi tinggi. Dengan makin tingginya sewa lokasi, maka akan terjadi perubahan fungsi lahan dan seterusnya sehingga akan berulang lagi siklusnya (Azis and Asrul, 2014).

2.2 Interaksi Jalan Tol Dan Guna Lahan

Terdapat dua macam jalan bebas hambatan, yaitu yang tidak berbayar (*freeway*) dan yang berbayar, disebut jalan tol (*toll road*). Dalam penelitian ini, yang dibahas difokuskan pada jalan tol. Jalan tol memiliki kondisi yang berbeda dengan jalan biasa, di mana jalan tol memiliki akses keluar masuk yang terbatas disebut dengan pintu tol. Dalam berbagai penelitian menunjukkan bahwa jalan tol berpengaruh terhadap perubahan guna lahan terutama yang lebih besar pada area di sekitar pintu tol. Selain itu jalan tol dapat menumbuhkan kawasan baru dan mematikan kawasan lama. Hal ini sesuai hasil penelitian Boarnet and Chalermpong (2001) yang menjelaskan bahwa jalan tol menciptakan premi aksesibilitas sehingga pembeli rumah bersedia membayar untuk peningkatan akses sehingga mempengaruhi pola pembangunan. Penelitian Riyani (2010) di Purwakarta menjelaskan bahwa semakin dekat dengan pintu tol daerah tersebut akan berkembang. Selain juga didapatkan bahwa setelah beroperasinya tol terjadi penurunan omset penjualan di sektor perdagangan, hotel dan restoran, sektor pertanian, serta UKM akibat penurunan jumlah orang yang singgah. Penelitian dari Mukhlis and Soetomo (2017) menunjukkan bahwa simpul *exit toll* di Brebes mempengaruhi perubahan tata guna lahan dengan pertumbuhan kawasan baru. Selain menumbuhkan kawasan baru, pengaruh jalan tol juga berimplikasi pada perkembangan koridor jalur Pantura yang mengalami penurunan aktivitas perdagangan.

2.3 Faktor-faktor Perkembangan Wilayah

Setiap wilayah memiliki kemampuan yang berbeda-beda untuk mendorong proses pembangunan sehingga terjadi perbedaan perkembangan wilayah. Faktor-faktor yang mempengaruhi perkembangan wilayah diantaranya adalah (1) kondisi fasilitas sosial dan ekonomi setiap wilayah. Puspitawati (2013) menjelaskan bahwa kondisi fasilitas sosial dan ekonomi setiap kabupaten/kota mempengaruhi terjadinya ketimpangan pembangunan wilayah antar kabupaten/kota; (2) lokasi. Lokasi yang berdekatan dengan pusat umumnya akan lebih terpacu perkembangannya. (Anwar dalam Wahyuni, 2006:19); (3) aksesibilitas. Wilayah dengan akses yang lebih baik akan menyebabkan tingkat interaksi yang tinggi dengan wilayah lain sehingga akan mengalami perkembangan yang lebih cepat (Anwar dalam Wahyuni, 2006:19); (4) potensi lokasi. Sektor pariwisata merupakan salah satu

potensi wilayah yang mampu memberikan sumbangan yang cukup berarti bagi pembangunan (Susyanti and Latianingsih, 2014:65).

3. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode studi kasus dengan desain penelitian multi kasus holistik. Kasus yang digunakan adalah Kabupaten Brebes, Kota Cirebon dan Kabupaten Indramayu. Pengamatan dilakukan dengan wawancara dan observasi lapangan yang dilakukan secara langsung oleh peneliti untuk masing-masing kasus terhadap perubahan-perubahan setelah beroperasinya jalan tol yang kemudian dianalisis menggunakan analisis *before after*. Langkah berikutnya dilakukan pengelompokan hasil temuan berdasarkan persamaan dan perbedaan untuk masing-masing kasus, sehingga didapatkan penjelasan yang komprehensif mengenai perubahan penggunaan lahan setelah beroperasinya jalan tol. Faktor-faktor yang mempengaruhi perubahan penggunaan lahan didapat dari hasil wawancara dan melihat konteks kasus.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Perubahan Penggunaan Lahan Kabupaten Brebes

Sebelum beroperasinya jalan tol, di sepanjang koridor jalur Pantura Kabupaten Brebes didominasi oleh pengusaha yang menjual oleh-oleh khas Kabupaten Brebes terutama di koridor Diponegoro dan Bulakamba. koridor Tanjung dan Losari didominasi oleh usaha rumah makan yang melayani pengemudi truk dan bus malam.

Setelah beroperasinya jalan tol, terjadi perubahan penggunaan lahan pada koridor lama (jalur Pantura) dan di sekitar area pintu tol Brebes Timur. Berkurangnya jumlah kendaraan di koridor jalur Pantura setelah beroperasinya jalan tol berpengaruh terhadap penurunan omset usaha yang mengakibatkan banyaknya usaha yang gulung tikar terutama pedagang oleh-oleh. Usaha lain yang juga mengalami penurunan omset diantaranya adalah rumah makan, SPBU dan hotel. Dari hasil wawancara terhadap para pelaku usaha di sepanjang jalur Pantura dapat diketahui bahwa penurunan omset untuk usaha pedagang oleh-oleh sebesar 60%, rumah makan sebesar 55%, hotel dan SPBU sebesar 50%. Penurunan omset yang dialami oleh pedagang oleh-oleh telur asin mengakibatkan pengusaha menutup atau merelokasi tempat usahanya karena tidak lagi memberikan manfaat ekonomi. Dari hasil observasi didapatkan terdapat sebanyak 150 pedagang oleh-oleh yang masih

bertahan dan 40 pedagang oleh-oleh yang gulung tikar. Menurunnya aktivitas ekonomi menyebabkan terjadinya perubahan fungsi lahan dari perdagangan menjadi bangunan kosong. Kondisi yang berbeda terjadi di koridor Pemuda di mana pada koridor ini terdapat pintu tol Brebes Timur yang merupakan pintu tol terakhir yang telah beroperasi dari ruas tol Pejagan-Pemalang. Pada koridor Pemuda terjadi perubahan penggunaan lahan dari permukiman menjadi perdagangan di mana banyak pedagang oleh-oleh di koridor Bulakamba dan koridor Diponegoro yang merelokasi tempat usahanya ke koridor Pemuda karena masih banyak kendaraan yang melintasi koridor tersebut. Terdapat 34 usaha baru di koridor Pemuda yang didominasi para pengusaha oleh-oleh yang mereloksi tempat usahanya. Pada area pintu tol Brebes Barat tidak terjadi perubahan penggunaan lahan dikarenakan penggunaan lahan sebelum beroperasinya jalan tol adalah pasar tradisional. Pada area pintu tol Pejagan terjadi perubahan penggunaan lahan dari lahan kosong menjadi fungsi perdagangan yang didominasi usaha rumah makan. Interpretasi perubahan penggunaan lahan Kabupaten Brebes setelah beroperasinya jalan tol hasil observasi yang dilakukan secara langsung di lapangan ditampilkan pada Tabel 1 dan Gambar 1.

Tabel 1. Interpretasi perubahan penggunaan lahan di Brebes (observasi peneliti, 2018)

No	Lokasi	Penggunaan Lahan	
		Sebelum Beroperasinya Jalan Tol	Setelah Beroperasinya Jalan Tol
1	Pintu Tol Brebes Timur	Permukiman	Perdagangan
2	Koridor Diponegoro-Bulakamba	Perdagangan	Bangunan Kosong
3	Pintu Tol Brebes Barat	Perdagangan	Perdagangan
4	Pintu Tol Pejagan	Lahan Kosong	Perdagangan
5	Koridor Tanjung-Losari	Perdagangan	Perdagangan



Gambar 1. Bangunan terpengaruh di Brebes (observasi peneliti, 2018)

4.2 Perubahan Penggunaan Lahan Kota Cirebon

Sebelum beroperasinya jalan tol, di sepanjang koridor jalur Pantura Cirebon didominasi oleh pengusaha yang menjual oleh-oleh khas Cirebon (batik), rumah makan, hotel, dan pusat perbelanjaan.

Setelah beroperasinya jalan tol, terjadi perubahan penggunaan lahan di sepanjang koridor jalur Pantura Kota Cirebon. Setelah beroperasinya jalan tol, koridor jalur Pantura perkotaan Cirebon mengalami peningkatan aktivitas ekonomi. Dari hasil wawancara terhadap para pelaku usaha dan pemerintah daerah dapat diketahui bahwa peningkatan omset untuk usaha penjualan batik Cirebon sebesar 100%, rumah makan 30% dan hotel di Cirebon terus mengalami peningkatan jumlah kunjungan baik di hari biasa maupun di akhir pekan, baik untuk keperluan wisata, bisnis maupun beristirahat. Peningkatan aktivitas ekonomi yang dipengaruhi oleh meningkatnya jumlah kunjungan ke Cirebon berpengaruh terhadap perubahan penggunaan lahan dari permukiman dan tanah kosong menjadi fungsi perdagangan. Dari data BPS dapat diketahui bahwa sebelum tersambung jalan tol Trans Jawa tahun 2014 terdapat 135 rumah makan dan 55 hotel (BPS, 2014), sedangkan setelah tersambung jalan tol tahun 2017 mengalami peningkatan di mana terdapat 147 rumah makan dan 65 hotel (BPS, 2017). Interpretasi perubahan penggunaan

lahan Cirebon setelah beroperasinya jalan tol hasil observasi yang dilakukan secara langsung di lapangan ditampilkan pada Tabel 2. dan Gambar 2.

Tabel 2. Interpretasi perubahan penggunaan lahan di Cirebon (observasi peneliti, 2018)

Lokasi	Penggunaan Lahan	
	Sebelum Beroperasinya Jalan Tol	Setelah Beroperasinya Jalan Tol
Koridor Perkotaan Cirebon	Permukiman, Tanah Kosong	Perdagangan



Gambar 2. Bangunan terpengaruh di Cirebon (observasi peneliti, 2018)

4.3 Perubahan Penggunaan Lahan Kabupaten Indramayu

Sebelum beroperasinya jalan tol, di sepanjang koridor jalur Pantura Kabupaten Indramayu didominasi oleh usaha rumah makan yang melayani kendaraan pribadi.

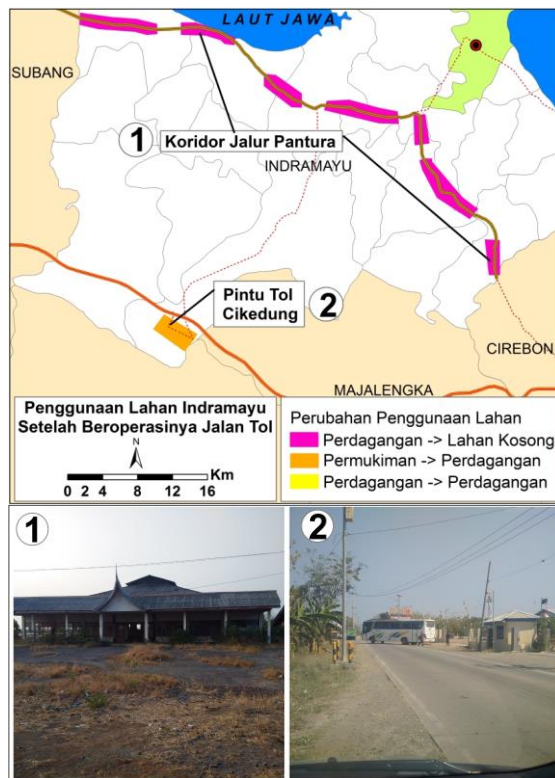
Setelah beroperasinya jalan tol, jumlah kendaraan yang melalui jalur Pantura menurun sehingga banyak usaha rumah makan yang gulung tikar. Dari hasil wawancara terhadap para pelaku usaha di sepanjang jalur Pantura dapat diketahui bahwa penurunan omset untuk usaha pedangag oleh-oleh sebesar 60%, rumah makan sebesar 57%, hotel sebesar 50% dan SPBU sebesar 56%. Penurunan omset yang dialami oleh pemilik rumah makan dan pedagang oleh-oleh mengakibatkan pengusaha menutup atau merelokasi tempat usahanya karena tidak lagi memberikan manfaat ekonomi. Hasil observasi di lapangan terdapat 44 rumah makan yang gulung tikar setelah beroperasinya jalan tol dan 34 rumah makan yang masih bertahan. Selain rumah makan juga terdapat

usaha pedagang oleh-oleh yang gulung tikar, hasil observasi mendapatkan ada 21 usaha pedagang oleh-oleh yang gulung tikar dan 19 pedagang oleh-oleh yang masih dapat bertahan.

Area di sekitar pintu tol Cikedung terjadi perubahan penggunaan lahan dari lahan kosong menjadi usaha rumah makan. Dari hasil observasi di lapangan terdapat 4 usaha rumah makan yang telah beroperasi. Rumah makan yang ada di area pintu tol Cikedung merupakan usaha yang relokasi dari jalur Pantura. Rumah makan tersebut bermitra dengan perusahaan otobus, sehingga dengan merelokasi tempat usaha sopir bus bisa lebih mudah untuk mengakses rumah makan. Interpretasi perubahan penggunaan lahan Kabupaten Indramayu setelah beroperasinya jalan tol hasil observasi yang dilakukan secara langsung di lapangan ditampilkan pada Tabel 3 dan Gambar 3.

Tabel 3. Interpretasi perubahan penggunaan lahan di Indramayu (observasi peneliti, 2018)

No	Lokasi	Penggunaan Lahan	
		Sebelum Beroperasinya Jalan Tol	Setelah Beroperasinya Jalan Tol
1	Koridor Jalur Pantura	Perdagangan	Bangunan Kosong
2	Pintu Tol Cikedung	Tanah Kosong	Perdagangan



Gambar 3. Bangunan terpengaruh di Indramayu (observasi peneliti, 2018)

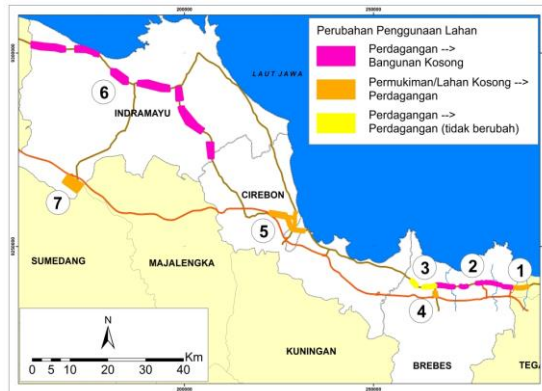
4.4 Perbandingan Perubahan Penggunaan Lahan Kabupaten Brebes, Cirebon, dan Kabupaten Indramayu

Dari penjelasan di atas dapat diketahui bahwa terdapat persamaan pada kondisi perubahan penggunaan lahan di koridor jalur Pantura Kabupaten Brebes dan Kabupaten Indramayu setelah beroperasinya jalan tol. Setelah beroperasinya jalan tol aktivitas ekonomi di hampir seluruh koridor Pantura menurun karena berkurangnya jumlah kendaraan yang melintas. Menurunnya aktivitas ekonomi berpengaruh terhadap perubahan penggunaan lahan dari fungsi perdagangan menjadi bangunan kosong. Di Kabupaten Brebes dan Kabupaten Indramayu terdapat kawasan yang meningkat aktivitas ekonominya yaitu di sekitar pintu tol Brebes Timur Kabupaten Brebes dan pintu tol Cikedung Kabupaten Indramayu.

Kondisi berbeda terjadi di Kota Cirebon, di mana aktivitas ekonomi pada koridor jalur Pantura Kota Cirebon terus mengalami peningkatan karena meningkatnya jumlah kunjungan setelah beroperasinya jalan tol. Peningkatan aktivitas ekonomi di Kota Cirebon berpengaruh terhadap perubahan penggunaan dari permukiman dan lahan kosong menjadi fungsi perdagangan. Untuk lebih memudahkan, perubahan penggunaan lahan di jalur Pantura pada lokasi penelitian ditunjukkan pada Tabel 4 dan Gambar 4.

Tabel 4. Perubahan penggunaan lahan di lokasi penelitian (observasi, 2018)

No	Kabupaten / Kota	Koridor	Perubahan Penggunaan Lahan
1	Brebes	Pemuda	Permukiman → Perdagangan
2	Brebes	Bulakamba-Diponegoro	Perdagangan → Bangunan Kosong
3	Brebes	Losari-Tanjung	Tetap
4	Brebes	Pejagan	Permukiman → Perdagangan
5	Kota Cirebon	Perkotaan Cirebon	Permukiman, Tanah Kosong → Perdagangan
6	Indramayu	Seluruh Koridor Pantura	Perdagangan → Bangunan Kosong
7	Indramayu	Pintu Tol Cikedung	Tanah Kosong → Perdagangan



Gambar 4. Perubahan penggunaan lahan di lokasi penelitian (analisis peneliti, 2019)

4.4 Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Perbedaan Perubahan Penggunaan Lahan

Faktor-faktor yang mempengaruhi adanya perbedaan perkembangan wilayah pada sektor ekonomi di Kabupaten Brebes dan Kabupaten Indramayu dengan Kota Cirebon didapatkan dengan melakukan analisis terhadap konteks kasus yang dilihat dari Konteks Kelengkapan Fasilitas, Konteks Pariwisata, Konteks Lokasi Geografis, dan hasil wawancara yang mendukung penelitian ini.

4.4.1 Konteks Kelengkapan Fasilitas

Berdasarkan sistem perkotaan dapat diketahui bahwa Kota Cirebon yang ditetapkan sebagai Pusat Kegiatan Nasional (PKN) menunjukkan bahwa Kota Cirebon memiliki fasilitas dan infrastruktur yang lebih lengkap dengan skala layanan yang lebih luas bila dibandingkan dengan Kabupaten Indramayu, dan Kabupaten Brebes. Setelah beroperasinya jalan tol, Kota Cirebon tetap ramai dikunjungi karena memiliki fasilitas yang lengkap sehingga menjadi salah satu daya tarik yang menyebabkan Kota Cirebon menjadi tujuan pergerakan. Kota Cirebon sebagai PKN maupun sebagai pusat perkembangan Jawa Barat bagian timur, mengakibatkan pembangunan Kota Cirebon meningkat di segala aspek akhirnya investor berduyun-duyun masuk ke Kota Cirebon. Masuknya investor ke Kota Cirebon mendorong terjadi perubahan penggunaan lahan. Sebaliknya Kabupaten Indramayu dan Kabupaten Brebes dari sistem perkotaan memiliki kelengkapan fasilitas yang lebih minim dengan skala pelayanan yang lebih sempit bila dibandingkan dengan Kota Cirebon. Setelah beroperasinya jalan tol, jumlah kunjungan ke Kabupaten Indramayu, dan Kabupaten Brebes menurun bila dibandingkan

dengan Kota Cirebon karena bukan merupakan tujuan pergerakan.

4.4.2 Konteks Pariwisata

Potensi wisata adalah segala sesuatu yang dimiliki oleh suatu daerah untuk daya tarik wisata dan berguna untuk mengembangkan industri pariwisata di daerah, di mana setiap daerah memiliki potensi wisatanya masing-masing.

Kabupaten Brebes dikenal dengan kota penghasil bawang dan telur asin sehingga Brebes sering dijuluki kota bawang dan telur asin. Selain bawang dan telur asin, Kabupaten Brebes juga memiliki tempat wisata diantaranya adalah Kebun Teh Kaligua, Waduk Malahaya, Waduk Penjalin dan Pantai Randusanga Indah. Namun demikian perkembangan sektor pariwisata di Brebes terbilang masih minim dalam hal untuk digali dan dikembangkan.

Kota Cirebon dikenal sebagai wisata religi di mana terdapat makam salah satu tokoh penyebaran agama Islam di Cirebon yaitu makam Sunan Gunung Jati dan Masjid Agung Sang Cipta Rasa di mana seluruh sisi bangunan mengadopsi gaya arsitektur yang justru cenderung ke arah bangunan masyarakat Hindu masa lampau. Wisata sejarah yang juga sering dikunjungi oleh para pelancong adalah kehidupan dan kebudayaan kerajaan atau kesultanan. Terdapat empat keraton di Cirebon yaitu Keraton Kasepuhan, Keraton Kanoman, Keraton Kacirebonan dan Keraton Kaprabonan.

Kabupaten Indramayu terkenal dengan produk mangga sehingga dikenal sebagai Kota Mangga. Selain mangga Kabupaten Indramayu memiliki beberapa potensi wisata baik wisata alam maupun wisata buatan diantaranya adalah Pantai Karangsong, Pulau Biawak, Waterboom Bojongsari. Namun demikian potensi wisata di Kabupaten Indramayu ini belum banyak dikenal oleh wisatawan di luar Kabupaten Indramayu.

Dari penjelasan di atas dapat diketahui bahwa Kota Cirebon memiliki destinasi wisata yang telah banyak dikenal oleh wisatawan di luar wilayah Kota Cirebon. Kabupaten Indramayu dan Kabupaten Brebes memiliki destinasi wisata yang belum banyak dikenal bila dibandingkan dengan Kota Cirebon. Setelah beroperasinya jalan tol, kunjungan ke tempat destinasi wisata Kota Cirebon meningkat. Meningkatnya wisatawan ke Kota Cirebon berdampak positif terhadap pertumbuhan aktivitas ekonomi wilayah. Semakin meningkatnya jumlah kunjungan wisatawan berbanding lurus dengan meningkatnya kunjungan ke rumah makan, pusat oleh-oleh dan hotel di suatu wilayah. Tempat wisata pada suatu daerah bisa menjadikan daerah

tersebut menjadi tujuan pergerakan setelah beroperasinya jalan tol.

4.4.3 Konteks Lokasi Geografis

Kota Cirebon terletak pada lokasi yang strategis dan menjadi simpul pergerakan transportasi antara Jawa Barat dan Jawa Tengah. Lokasi geografis Kota Cirebon yang berada di tengah-tengah antara Jakarta dengan Semarang menjadikan Kota Cirebon memiliki julukan sebagai Kota Transit. Orang yang melakukan perjalanan dari Jakarta ke Semarang ataupun sebaliknya kebanyakan akan menyempatkan untuk singgah di Kota Cirebon baik untuk menginap, makan atau membeli oleh-oleh. Setelah beroperasinya jalan tol, Kota Cirebon masih menjadi pilihan untuk singgah baik untuk menginap, makan atau membeli oleh-oleh. Kondisi yang berbeda dialami oleh Kabupaten Brebes, dan Indramayu di mana setelah beroperasinya jalan tol kunjungan ke wilayah tersebut mengalami penurunan.

4.4.4 Analisis Faktor-Faktor

Kota Cirebon yang ditetapkan sebagai pusat perkembangan nasional (PKN) merupakan kota besar yang memiliki fasilitas ekonomi dan sosial yang lebih lengkap dengan jangkauan layanan yang lebih luas bila dibandingkan dengan lokasi penelitian yang lain. Selain kelengkapan fasilitas Kota Cirebon juga memiliki destinasi wisata baik wisata sejarah, kuliner, oleh-oleh dan pusat perbelanjaan modern yang telah banyak dikenal oleh masyarakat di luar Kota Cirebon. Secara lokasi geografis Kota Cirebon berada pada lokasi strategis di mana lokasi Kota Cirebon berada di tengah-tengah antara Jakarta dengan Semarang sehingga Kota Cirebon dikenal sebagai kota transit. Perbandingan faktor-faktor yang mempengaruhi perkembangan wilayah setelah beroperasinya jalan tol dapat dilihat pada Tabel 5.

Tabel 5. Perbandingan faktor-faktor yang mempengaruhi perkembangan wilayah setelah beroperasinya jalan tol (analisis peneliti, 2018)

Kabupaten/ Kota	Kelengkapan Fasilitas	Pariwisata	Lokasi Geografis
Brebes	Kurang Lengkap	Perkembangan Belum Maksimal	Kurang Strategis
Cirebon	Lengkap	Berkembang	Strategis
Indramayu	Kurang Lengkap	Perkembangan Belum Maksimal	Kurang Strategis

Dari ketiga konteks tersebut dapat diketahui Kota Cirebon memiliki daya tarik yang paling besar dan menjadikan Kota Cirebon sebagai tujuan pergerakan. Setelah beroperasinya jalan tol masih banyak kendaraan yang menuju Kota Cirebon baik untuk kepentingan bisnis atau wisata sehingga aktivitas ekonomi terus mengalami peningkatan.

Kondisi berbeda terjadi pada Kabupaten Brebes dan Kabupaten Indramayu di mana pada konteks kelengkapan fasilitas kurang lengkap daripada Kota Cirebon. Selain itu Kabupaten Brebes dan Kabupaten Indramayu memiliki potensi wisata yang belum banyak diketahui masyarakat di luar kabupaten. Kondisi tersebut menjadikan Kabupaten Brebes dan Kabupaten Indramayu bukan sebagai tujuan pergerakan. Tujuan pergerakan dapat diartikan sebagai tujuan transit (beristirahat) atau tujuan akhir pergerakan. Bukan sebagai tujuan pergerakan menyebabkan terjadinya penurunan aktivitas ekonomi pada Kabupaten Brebes dan Kabupaten Indramayu karena setelah beroperasinya jalan tol jumlah kendaraan yang melewati kedua kabupaten tersebut menurun.

Dari penjelasan di atas dapat diketahui bahwa dalam teori, wilayah yang dilalui jalan tol terdapat kawasan yang tumbuh baru dan terdapat kawasan lama yang menurun aktivitas ekonominya. Namun demikian, hasil penelitian ini menunjukkan hal yang berbeda di mana wilayah yang dilalui jalan tol memiliki perkembangan yang berbeda-beda jika dilihat dari perubahan penggunaan lahannya. Wilayah yang bukan merupakan tujuan pergerakan (Kabupaten Brebes dan Kabupaten Indramayu) terdapat kawasan lama yang menurun aktivitas ekonominya setelah beroperasinya jalan tol dan tumbuh kawasan baru di sekitar pintu tol sedangkan pada wilayah yang merupakan tujuan pergerakan (Kota Cirebon) aktivitas ekonomi pada jalur Pantura terus meningkat sehingga terjadi perubahan penggunaan lahan dari lahan kosong dan permukiman menjadi fungsi perdagangan dan tidak terdapat kawasan yang menurun aktivitas ekonominya. Faktor-faktor yang mempengaruhi perbedaan perkembangan wilayah yang ditunjukkan dengan perubahan penggunaan lahan pada suatu wilayah setelah beroperasinya jalan tol diantaranya adalah: (1) kelengkapan dan jangkauan fasilitas wilayah; (2) lokasi wisata; dan (3) lokasi geografis.

Keterbatasan dari penelitian ini antara lain perubahan perekonomian yang terjadi pada kasus-kasus belum dibandingkan dengan perubahan yang terjadi pada lingkup regional dan nasional.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

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

Terjadi perubahan penggunaan lahan yang berbeda-beda untuk setiap wilayah yang dilalui jalan tol. Pada wilayah yang bukan merupakan tujuan pergerakan (Kabupaten Brebes dan Kabupaten Indramayu) terdapat kawasan lama yang menurun aktivitas ekonominya setelah beroperasinya jalan tol yaitu koridor jalur Pantura di mana terjadi perubahan penggunaan lahan dari fungsi perdagangan menjadi bangunan kosong dan tumbuh kawasan baru di sekitar pintu tol untuk fungsi perdagangan. Sedangkan pada wilayah yang merupakan tujuan pergerakan (Kota Cirebon) aktivitas ekonomi pada jalur Pantura terus meningkat sehingga terjadi perubahan penggunaan lahan dari lahan kosong dan permukiman menjadi fungsi perdagangan

Faktor-faktor yang mempengaruhi perbedaan perkembangan wilayah yang ditunjukkan dengan perubahan penggunaan lahan pada suatu wilayah setelah beroperasinya jalan tol diantaranya adalah: (1) Kelengkapan dan jangkauan fasilitas wilayah; (2) Lokasi wisata; (3) Lokasi Geografis.

Penelitian mengenai perkembangan wilayah pada skala lokal (kabupaten/kota) setelah beroperasinya jalan tol masih memiliki peluang untuk terus dikembangkan. Beberapa saran untuk penelitian lebih lanjut yaitu sebagai berikut: (1) Penelitian lebih lanjut dengan wilayah-wilayah lain yang dilalui oleh jalan tol sebagai lokasi penelitian; (2) Penelitian lebih lanjut mengenai faktor-faktor yang dapat mempengaruhi perkembangan wilayah (kabupaten/kota) yang dilalui jalan tol.

UCAPAN TERIMA KASIH

Ucapan terima kasih saya sampaikan kepada Bapak dan Ibu Dosen Pengajar terkhususnya Dosen Pembimbing pada Program Magister Pembangunan Wilayah dan Kota Universitas Gadjah Mada, serta kepala PUSBINDIKLATREN BAPPENAS yang telah memberikan beasiswa dan dana penelitian sehingga penelitian ini dapat dilaksanakan.

DAFTAR PUSTAKA

- Azis, R. & Asrul 2014. *Pengantar Sistem dan Perencanaan Transportasi*, Yogyakarta, deepublish.
- Boarnet, M. G. & Chalermpong, S. 2001. New highways, house prices, and Urban development: A case study of toll roads in

orange county, *Ca. Housing Policy Debate*, 12, 575-605.

- Badan Pusat Statistik. *Kota Cirebon Dalam Angka 2018*, Kota Cirebon: Badan Pusat Statistik Kota Cirebon.
- Badan Pusat Statistik. *Kota Cirebon Dalam Angka 2016*, Kota Cirebon: Badan Pusat Statistik Kota Cirebon.
- Mukhlis, J. & Soetomo, S. 2017. Analisis Pengaruh *Exit Toll* Terhadap Tata Guna Lahan Di Kabupaten Brebes. *Jurnal Pembangunan Wilayah dan Kota*, Volume 13 (3), 327-328.
- Puspitawati, L. T. 2013. Analisis Perbandingan Faktor-Faktor Penyebab Ketimpangan Pembangunan Antar Kabupaten/Kota Di Kawasan Kedungsapur. *Economic Development Analysis Journal*, 2.
- Riyani, I. 2010. *Perkembangan Wilayah Purwakarta Setelah Pembangunan Jalan Tol Cipularang*. Pascasarjana, Universitas Gadjah Mada.
- Susyanti, D. W. & Latianingsih, N. 2014. Potensi Desa Melalui Pariwisata Pedesaan. *Epigram*, 11 No 65-70.
- Tata Ulang Ekonomi Jalur Nontol di Jawa. *Kompas*, 19 Juni 2018. Diakses pada 4 Juli 2018. <https://pressreader.com/indonesia/kompas/20180619/281496457001097>
- UKM Makin Berkembang. *Kompas*, 6 Maret 2018. Diakses pada 4 Juli 2018. <https://www.pressreader.com/indonesia/kompas/20180306/282024737765952>
- Wahyuni, E. 2006. *Analisis Keterkaitan Permasalahan Tata Ruang Dengan Kinerja Perkembangan Wilayah (Studi Kasus Kota Bandar Lampung)*. Institut Pertanian Bogor.