

# TOL TERBILANG, SAWAH HILANG

Harga Mahal Trans Jawa



# Tol Terbilang, Sawah Hilang

Yusuf Wibisono, Siti Nur Rosifah, Arie Firdha Amalia, Febbi Meidawati

**Akselerasi pembangunan jalan tol di era Presiden Jokowi adalah mengesankan. Sepanjang 2015-2018 telah diresmikan 756 Km jalan tol baru, terdiri dari 668,6 Km tol Trans Jawa dan 87,5 Km tol Trans Sumatra. Jalan tol yang terbangun dalam empat tahun terakhir ini melampaui pencapaian pemerintahan sebelumnya era 1978-2014 yang hanya mencapai 742 Km. Dan arus besar pembangunan jalan tol ini masih akan berlanjut ke depan seiring proses persiapan dan konstruksi sekitar 1.100 Km jalan tol baru yang diperkirakan akan selesai pada 2019-2021.**

**Pembangunan jalan tol terkonsentrasi di Jawa, pulau terpadat dengan permintaan transportasi yang tinggi, karenanya menjanjikan pengembalian investasi yang menarik bagi investor jalan tol. Tol Trans Jawa yang akan terbentang dari Merak hingga Banyuwangi sepanjang 1.175 Km, melintasi 5 provinsi, 15 kota dan 21 kabupaten. Dibalik sederet panjang janji tinggi manfaat ekonominya, pembangunan Trans Jawa menyimpan tantangan besar terutama terkait pengendalian tata ruang dan alih fungsi lahan. Dan salah satu yang paling terancam dengan kehadiran Trans Jawa adalah sawah.**

## Menimbang Jalan Tol di Jawa

Manfaat terbesar dari infrastruktur transportasi, seperti jalan tol, adalah akses jaringan yang mengizinkan pelaku-pelaku ekonomi mengeksploitasi peluang-peluang spasial dengan waktu dan biaya perjalanan yang lebih rendah. Infrastruktur transportasi dengan demikian meredistribusi aktivitas ekonomi secara spasial sekaligus memberi manfaat ekonomi dari kedekatan geografis antar pelaku ekonomi (*agglomeration*).

Namun, selain menciptakan eksternalitas alokatif yang akan menstimulus pertumbuhan ekonomi, infrastruktur transportasi juga menciptakan eksternalitas redistributif akibat perubahan harga relatif barang dan jasa lain yang menguntungkan satu pihak diatas kerugian pihak lain.

Pasar tanah adalah contoh terbaik dimana aksesibilitas dari dibukanya jalan tol baru misalnya, akan meningkatkan harga tanah di lokasi tertentu. Aksesibilitas membuat satu lokasi menjadi lebih menarik bagi industri, pusat bisnis, perkantoran hingga permukiman. Infrastruktur transportasi seperti jalan tol tidak selalu menghasilkan pertumbuhan ekonomi, namun bisa hanya sekedar transfer manfaat ekonomi dari satu lokasi ke lokasi yang lain.

Di Jawa, jalan tol yang menawarkan kelebihan dalam hal waktu tempuh, kecepatan dan kenyamanan perjalanan, telah lama

**... infrastruktur transportasi menciptakan eksternalitas redistributif akibat perubahan harga relatif barang dan jasa lain yang menguntungkan satu pihak diatas kerugian pihak lain.**

menjadi bagian dari kekuatan utama pembentuk wajah kota dan daerah pinggiran sekitarnya. Urbanisasi di Jawa, dicirikan dengan konsentrasi populasi kota yang masif di beberapa wilayah aglomerasi. Kota metropolitan menawarkan infrastruktur dan fasilitas serta akses ke modal, tenaga kerja dan pasar untuk aktivitas ekonomi sekunder dan tersier. Konsentrasi penduduk, modal dan aktivitas ekonomi di kota ini difasilitasi oleh transportasi dan komunikasi modern.

Ekspansi jaringan jalan tol di Jakarta dan sekitarnya (Jabodetabek), diawali tol Jakarta-Bogor-Ciawi (1978), kemudian tol bandara Sukarno-Hatta (1985), diikuti tol Jakarta-Cikampek (1988) dan tol dalam kota Jakarta (1989) dan tol lingkar luar Jakarta (1995)

Ekspansi jaringan jalan tol di Jakarta dan sekitarnya (Jabodetabek), diawali tol Jakarta-Bogor-Ciawi (1978), kemudian tol bandara Sukarno-Hatta (1985), diikuti tol Jakarta-Cikampek (1988) dan tol dalam kota Jakarta (1989) dan tol lingkar luar Jakarta (1995), telah membuat wilayah kota melebar dari Jakarta ke sekitarnya secara cepat dan masif, nyaris tak terkontrol. Wilayah pinggiran Jakarta, mengalami suburbanisasi yang lebih cepat dari kota induknya, dengan penduduknya berstatus komuter harian ke tempat kerja di Jakarta. *Car dependent society* pun tercipta, dengan derajat ketergantungan yang semakin tinggi dari waktu ke waktu.

Perencanaan awal Jabodetabek sebenarnya memiliki prinsip utama penggunaan jalur kereta untuk menentukan pola pengembangan permukiman baru, antara lain Depok yang diproyeksikan mengakomodasi hunian untuk penduduk menengah-bawah kota. Perencanaan awal juga menjadikan daerah antara Cibinong dan Bogor sebagai sumber air bersih, dan lahan pertanian di utara Bekasi, timur Jakarta, serta utara dan barat Tangerang.

... pembangunan transportasi publik tidak berjalan sama sekali di era 1980-an dan 1990-an.

Meski telah direncanakan sejak awal, namun pembangunan transportasi publik tidak berjalan sama sekali di era 1980-an dan 1990-an. Kebijakan nasional memilih untuk membangun jaringan jalan tol yang diikuti pembangunan permukiman di sekitarnya oleh pengembang swasta. Pasca selesainya pembangunan jalan tol Jagorawi pada 1978, ekspansi perkotaan segera menerjang daerah sekitar Jakarta.

Dengan harga tanah yang relatif lebih murah dan terhubung ke Jakarta melalui jalan tol, proyek residensial skala raksasa segera bergulir kencang di sekitar Jakarta seperti Bumi Serpong Damai (BSD), diikuti proyek industri manufaktur seperti tekstil dan elektronik. Bekasi menjadi pusat industri manufaktur dengan Jababeka sebagai *industrial estate* terbesar di Asia Tenggara.

*Booming* pembangunan properti dan residensial di Jabodetabek secara jelas sangat bermotif keuntungan dibandingkan melayani kebutuhan warga kota.

Konsekuensinya, pembangunan kawasan berjalan tak terkendali. Lahan pertanian produktif mengalami konversi massal untuk aktivitas non pertanian, terutama permukiman dan industri. *Booming* pembangunan properti dan residensial di Jabodetabek secara jelas sangat bermotif keuntungan dibandingkan melayani kebutuhan warga kota.

Urbanisasi yang terus melaju membawa Jabodetabek-Punjur (Puncak-Cianjur) ditetapkan sebagai kawasan strategis nasional, dengan mengembang dua tugas utama yaitu mesin pertumbuhan (Jabodetabek) dan perlindungan lingkungan (Punjur). Kebijakan ini membuat daerah sekitar Jakarta terus dipacu, seperti Bogor yang mulai membangun tol dalam kota sejak 2008. Bahkan sejak 2018 mulai dibangun tol lingkaran luar Bogor, yaitu tol Ciawi-Sukabumi. Bogor secara jelas mengikuti jejak Jakarta, dan dengan hasil yang akan serupa: ekspansi perkotaan dan konversi masif lahan pertanian.

Fenomena mega urbanisasi juga terlihat jelas dari perkembangan sabuk perkotaan sepanjang koridor Jakarta - Bandung pasca pembukaan jalan tol Cikampek-Padalarang (2005). Kehadiran tol Cipularang telah memicu tumbuhnya kawasan industri di timur Jabodetabek, terutama di Karawang, mengancam statusnya sebagai lumbung beras nasional.

Bandung sendiri telah memiliki tol dalam kota sejak 1991, tol Padalarang-Cileunyi, dan kini pada 2017 bertambah dengan kehadiran tol Soreang-Pasirkoja. Dan, mengulang pengalaman Jakarta dan Bogor, Bandung kini sedang membangun tol lingkaran luar kota, yaitu tol Cileunyi-Sumedang-Dawuan, yang akan menghubungkan Bandung dengan Sumedang dan Majalengka.

Pada 2018, tercatat hanya 8 kabupaten yang memiliki luas lahan pertanian, sawah dan bukan sawah, lebih dari 100 ribu hektar yaitu Malang, Indramayu, Tuban, Cianjur, Karawang, Sukabumi, Jember, dan Bojonegoro. Sedangkan seluruh kota di Jawa memiliki lahan pertanian dibawah 10 ribu hektar, dengan 30 kota diantaranya hanya dibawah 5 ribu hektar.

## Jalan Tol dan Sawah

Terdapat hubungan yang kuat antara pertumbuhan permintaan perjalanan dan pertumbuhan ekonomi. Infrastruktur transportasi menurunkan biaya logistik, memperbaiki rantai pasok, meningkatkan perdagangan dan mendorong industrialisasi. Ekosistem transportasi modern yang cepat, efisien, masif dan semakin murah, telah mendorong terbentuknya rantai pasok global. *Outsourcing input* dari berbagai lokasi telah menjadi keharusan karena penyediaannya yang tidak lagi terhalang oleh jarak. Sistem transportasi yang efisien kini menjadi sumber keunggulan kompetitif terpenting untuk rantai pasok global.

Namun terdapat argumen yang kuat untuk memutus keterkaitan transportasi dan pertumbuhan ekonomi tersebut (*decoupling argument*), untuk alasan bahwa transportasi yang terus bertumbuh adalah tidak berkelanjutan. Kita harus berupaya menurunkan

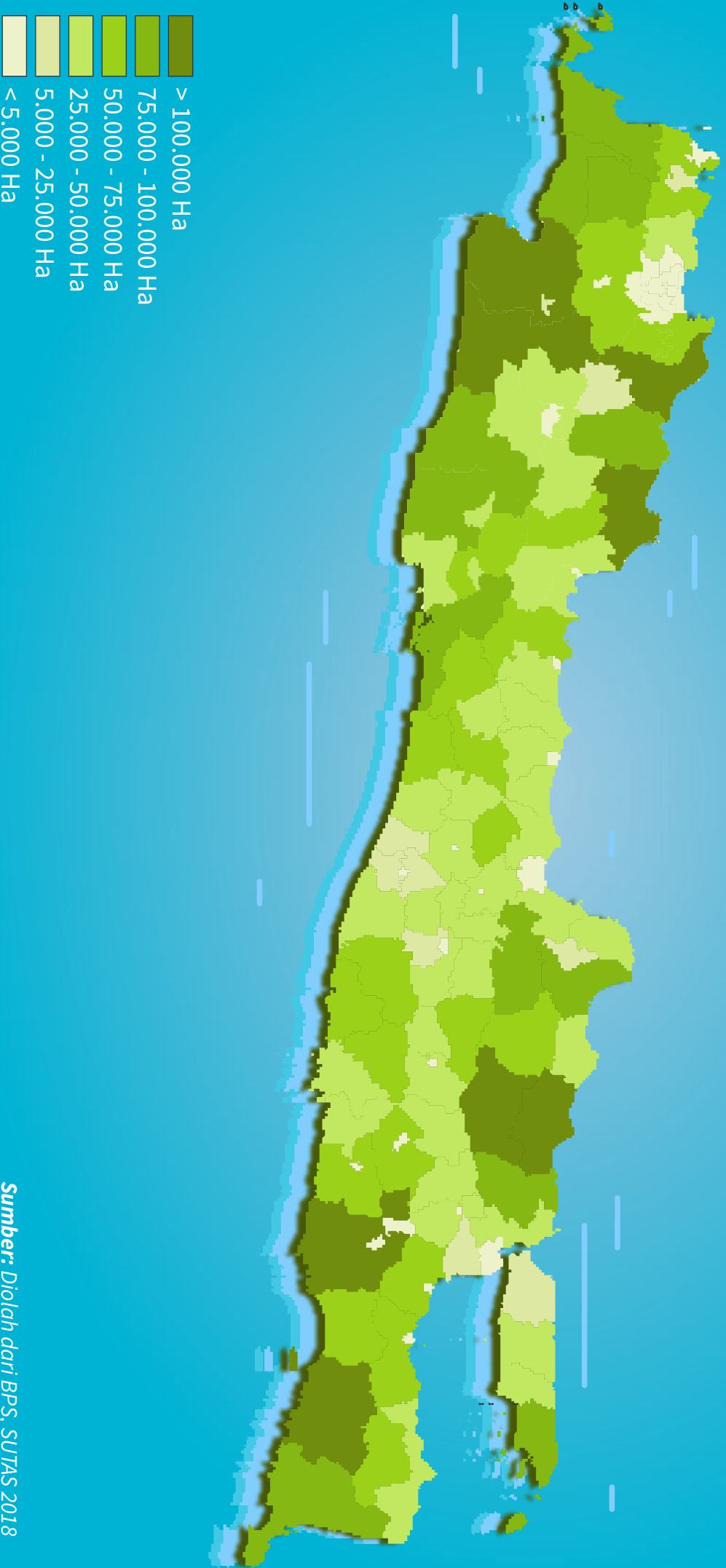
... sejak 2018 mulai dibangun tol lingkaran luar Bogor, Bogor secara jelas mengikuti jejak Jakarta, dan dengan hasil yang akan serupa: ekspansi perkotaan dan konversi masif lahan pertanian.

Kehadiran tol Cipularang telah memicu tumbuhnya kawasan industri di timur Jabodetabek, terutama di Karawang, mengancam statusnya sebagai lumbung beras nasional.

Pada 2018, tercatat hanya 8 kabupaten yang memiliki luas lahan pertanian, sawah dan bukan sawah, lebih dari 100 ribu hektar yaitu Malang, Indramayu, Tuban, Cianjur, Karawang, Sukabumi, Jember, dan Bojonegoro.

# LUMBUNG PANGGAN YANG KIAN GERSANG

## Sebaran Lahan Pertanian di Pulau Jawa, 2018



*Sumber: Diolah dari BPS, SUTAS 2018*

intensitas transportasi namun dengan di saat yang sama berusaha mempertahankan pertumbuhan ekonomi yang tinggi.

Kebijakan transportasi nasional terkini secara menyedihkan justru semakin mengokohkan keterkaitan ini, puluhan proyek jalan tol di luncurkan secara masif di seantero Jawa. Perubahan alih fungsi lahan, terutama lahan pertanian dan sawah menjadi kegunaan non pertanian, dipastikan akan semakin masif.

Urbanisasi dan pemekaran kota ke daerah sekitarnya (*urban sprawl*), membuat harga tanah di wilayah pedesaan mengalami kenaikan. Perilaku investor dan pengembang proyek properti yang mencari keuntungan dari kenaikan harga tanah, membuat konversi lahan pertanian terjadi secara masif.

Terjangan urbanisasi ini bertemu dengan rendahnya kesejahteraan petani gurem, mengancam sentra pertanian pangan di seantero Jawa. Kesenjangan lahan pertanian di Indonesia adalah persisten dan lebar. Sejak lebih dari enam dekade yang lalu, rata-rata luas lahan yang dikuasai petani tidak pernah lebih dari 1 hektar.

Lebih dari setengah petani Indonesia terutama di Jawa hanya memiliki lahan dibawah 0,5 hektar, yaitu petani gurem, terutama di Jawa dimana petani dengan lahan kurang dari 0,1 hektar tersebar luas. Kehadiran jalan tol dipastikan membuat persaingan memperebutkan lahan akan semakin keras, dengan hasil akhir yang sudah dapat diduga: alih fungsi sawah. Ketahanan pangan nasional yang hingga kini mengandalkan Jawa, menjadi pertarungan besar.

Ekspansi lahan pertanian baru di luar Jawa yang menjadi respon kebijakan utama pemerintah adalah sah, namun beresiko tinggi jika ditujukan sebagai pengganti tanah pertanian Jawa karena kesuburan tanah dan kultur pertanian yang jauh berbeda. Rangkaian pegunungan vulkanis yang melintasi pulau, membuat Jawa secara alamiah menjadi sentra pangan nusantara sejak dahulu kala karena struktur tanahnya yang sangat subur.

Ketersediaan dan keberlanjutan sistem pangan adalah krusial untuk ketahanan pangan, baik di tingkat individual maupun nasional. Mempertahankan pasokan pangan yang stabil dan akses pangan yang terjangkau bagi semua penduduk menjadi indikator terpenting dari keberhasilan setiap pemimpin bangsa.

Kebijakan pembangunan yang sangat bias kota harus dibayar mahal, berupa kemunduran sektor pertanian, turunnya produksi pangan dan produktivitas lahan, impor pangan yang masif dan persisten, dan kesenjangan desa-kota yang semakin lebar. Pada 2018, Indonesia mengimpor 10,1 juta ton gandum, 2,59 juta ton kedelai, 2,25 juta ton beras dan 0,74 juta ton jagung.

**... puluhan proyek jalan tol di luncurkan secara masif di seantero Jawa. Perubahan alih fungsi lahan, terutama lahan pertanian dan sawah menjadi kegunaan non pertanian, dipastikan akan semakin masif.**

**Sejak lebih dari enam dekade yang lalu, rata-rata luas lahan yang dikuasai petani tidak pernah lebih dari 1 hektar.**

**Kehadiran jalan tol dipastikan membuat persaingan memperebutkan lahan akan semakin keras, dengan hasil akhir ... alih fungsi sawah.**

**Pada 2018, Indonesia mengimpor 10,1 juta ton gandum, 2,59 juta ton kedelai, 2,25 juta ton beras dan 0,74 juta ton jagung.**

# LAHAN SEMPIT PETANI JAWA

Luas Lahan Pertanian Sawah dan Bukan Sawah, 2018 (Hektar)



## Arah Kebijakan

Arah kebijakan utama seharusnya adalah mempertahankan dan mengembangkan pertanian skala kecil di Jawa. Dengan posisi sebagai lumbung pangan nasional, mempertahankan pertanian skala kecil di Jawa yang merupakan pelaku utama usaha tanaman pangan nasional, adalah krusial bagi kelangsungan sentra-sentra tanaman pangan strategis. Luas areal tanam padi, jagung dan kedelai di Jawa adalah lebih dari setengah luas areal tanam nasional. Arah kebijakan ini tidak hanya akan menjamin ketahanan pangan nasional namun juga akan menurunkan kemiskinan dan kesenjangan secara mengesankan. Produksi pertanian skala kecil bukanlah peluang pekerjaan inferior jika didukung dengan ketersediaan lahan minimum, teknologi tepat guna, sistem pengairan yang terintegrasi, serta manajemen pupuk dan hama yang ramah lingkungan.

Terkini, pada 2018, luas lahan pertanian di Jawa diperkirakan tersisa 4,5 juta hektar, atau sekitar 32 persen dari luas Pulau Jawa. Dengan luas kawasan hutan di Jawa yang diperkirakan luasnya kurang dari 20 persen dari total luas Jawa, maka tidak dimungkinkan lagi melakukan ekspansi lahan pertanian di Jawa kecuali dengan mengakuissi areal konservasi yang berpotensi besar semakin merusak keseimbangan alam.

Sepanjang 2013-2018, terjadi konversi lahan sawah seluas 181 ribu hektar di seluruh Jawa. Sepuluh kabupaten yang kehilangan sawah terbesar, lebih dari 5 ribu hektar, adalah Banyuwangi, Bandung, Serang, Demak, Jember, Cirebon, Bangkalan, Grobogan, Lamongan dan Brebes. Di saat yang sama, terjadi pencetakan sawah baru seluas 84 ribu hektar. Dengan demikian, secara keseluruhan Jawa kehilangan hampir 100 ribu hektar sawah dalam 5 tahun terakhir.

Maka, peningkatan produktivitas lahan menjadi krusial agar sawah yang terbatas relatif terhadap populasi dapat terus mampu menyediakan pangan secara memadai dan terjangkau menjadi tantangan yang masih membutuhkan banyak perhatian. Varietas benih unggul, metode bertani unggul, dan penggunaan pekerja keluarga dapat menjadi kunci kemajuan bagi pertanian skala-kecil dengan lahan terbatas seperti di Jawa.

Mendorong industrialisasi di pedesaan melalui konsep agropolitan dan minapolitan, serta transformasi rumah tangga desa menjadi organisasi komersial yang mengizinkan rumah tangga pertanian menikmati pendapatan dari sektor non pertanian, dapat berperan penting dalam peningkatan kesejahteraan desa sekaligus secara efektif menekan urbanisasi dan mencegah konversi lahan.

**Luas areal tanam padi, jagung dan kedelai di Jawa adalah lebih dari setengah luas areal tanam nasional.**

**... pada 2018, luas lahan pertanian di Jawa diperkirakan tersisa 4,5 juta hektar, atau sekitar 32 persen dari luas Pulau Jawa**

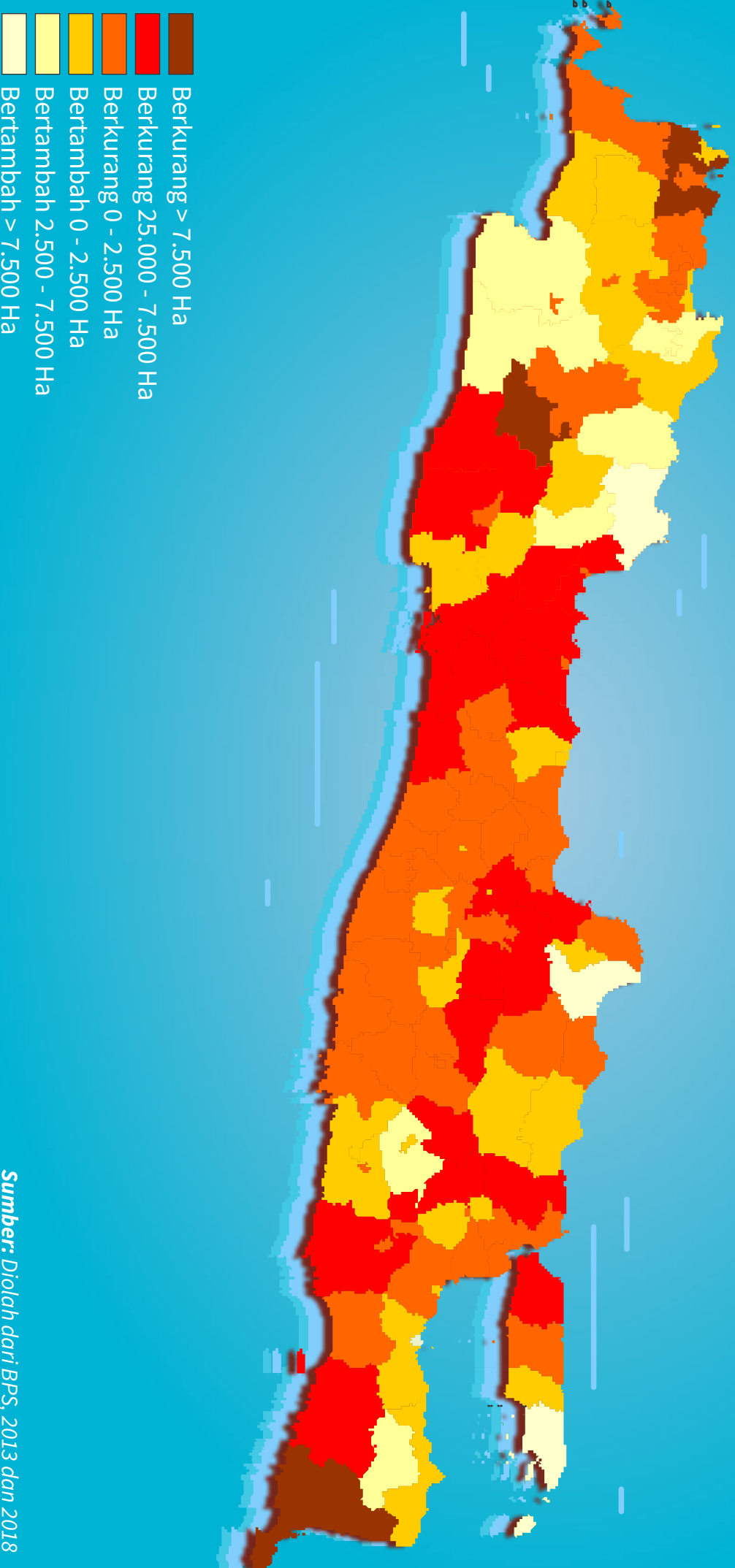
**Sepanjang 2013-2018, terjadi konversi lahan sawah seluas 181 ribu hektar di seluruh Jawa.**

**Mendorong industrialisasi di pedesaan melalui konsep agropolitan dan minapolitan, serta transformasi rumah tangga desa menjadi organisasi komersial ... berperan penting dalam peningkatan kesejahteraan desa sekaligus menekan urbanisasi dan mencegah konversi lahan.**



# MENAHAN ALIH FUNGSI LAHAN

## Konversi dan Pencetakan Sawah di Pulau Jawa, 2013-2018



Sumber: Diolah dari BPS, 2013 dan 2018

# Harga Mahal Trans Jawa

*Yusuf Wibisono, Meli Triana Devi, Fajri Azhari*

Akselerasi pembangunan jalan tol dan hingar bingar peresmiannya dalam empat tahun terakhir menyimpan fakta tersembunyi: terdusurnya ratusan hektar areal lahan pertanian produktif di Jawa, terutama sawah. Kabupaten yang kehilangan sawah terbesar dalam 5 tahun terakhir, tercatat adalah kabupaten yang dilalui proyek jalan tol Trans Jawa, yaitu Banyuwangi, Bandung, Serang, Cirebon, Brebes, Sragen, Ngawi, Pematang, Tegal, Nganjuk dan Semarang.

Dalam periode 2015-2018 tercatat dibangun 680,4 Km jalan tol di Jawa, yang sebagian besar dibangun diatas lahan pertanian, terutama sawah. Jalan tol sepanjang 680,4 Km itu diperkirakan telah mengambil alih lahan pertanian seluas 4.457 hektar. Dengan jalan tol sepanjang 766,1 Km kini dalam proses konstruksi, diperkirakan akan terdapat 5.018 hektar lahan pertanian yang akan hilang pada 2019-2021. Lahan pertanian yang hilang untuk pembangunan jalan tol, terutama sawah, seluas 9.475 hektar ini, setara dengan luas seluruh lahan sawah di Kabupaten Pacitan.

Lebih jauh, setelah jalan tol beroperasi, ekspansi perkotaan dipastikan akan deras menerjang areal sawah dan lahan pertanian produktif di sekelilingnya. Dengan perhitungan konservatif, dimana dampak pembukaan jalan tol akan mengambil lahan pertanian hanya di lokasi paling strategis, yaitu di sekeliling pintu gerbang tol-nya saja, diperkirakan 680,4 Km jalan tol yang dibangun sepanjang 2015-2018 diperkirakan akan memicu konversi lahan pertanian hingga 49 ribu hektar, setara dengan luas seluruh sawah di Kabupaten Sukabumi. Sedangkan 766,1 Km jalan tol yang akan beroperasi pada 2019-2021, diperkirakan akan memicu konversi lahan pertanian hingga 70 ribu hektar, setara dengan luas seluruh sawah di Kabupaten Bojonegoro.

Dengan rencana pembangunan jalan tol ke depan di seluruh penjuru Jawa, tidak hanya jalur utara namun juga jalur selatan, maka dampak jalan tol terhadap alih fungsi lahan pertanian produktif adalah signifikan. Dengan panjang jalan tol direncanakan hingga 2.500 Km, maka dalam perhitungan konservatif - jangka pendek, konversi lahan pertanian dapat mencapai hingga 200 ribu hektar, setara dengan luas gabungan seluruh lahan sawah di Kabupaten Indramayu dan Karawang. Dalam jangka panjang, dampaknya akan jauh lebih besar lagi.




## Urbanisasi dan Konversi Sawah

Salah satu implikasi terbesar dari derasnya ekspansi pembangunan kota-kota baru adalah konversi lahan. Konversi lahan adalah tak terhindarkan dari pembangunan kota, namun di daerah perkotaan Jawa hal ini sangat didominasi motivasi pengembang swasta besar untuk mendapat keuntungan dari kenaikan harga lahan.




# JALAN TOL DAN ALIH FUNGSI LAHAN PERTANIAN JAWA

 1974-2004    
  2005-2014    
  2015-2018    
  2019-2021    
  Pasca 2021

## TRANS JAWA

	1974-2004	2005-2014	2015-2018	2019-2021	Pasca 2021
Panjang Jalan Tol (Km) 	260,8	74,7	631,3	208,8	-
Estimasi Lahan Pertanian yang Diambil alih untuk Jalan Tol (Ha) 	1.708	489	4.135	1.368	-
Estimasi Lahan Pertanian yang Dikonversi akibat dibukanya Gerbang Tol (Ha) 	18.253	5.228	44.192	14.618	-

## NON TRANS JAWA

	1974-2004	2005-2014	2015-2018	2019-2021	Pasca 2021
Panjang Jalan Tol (Km) 	215,4	124,9	49,1	557,3	384,2
Estimasi Lahan Pertanian yang Diambil alih untuk Jalan Tol (Ha) 	1.411	818	322	3.640	2.516
Estimasi Lahan Pertanian yang Dikonversi akibat dibukanya Gerbang Tol (Ha) 	21.535	12.489	4.910	55.727	26.893

Perubahan tata guna lahan di Jawa didominasi oleh konversi lahan pertanian dan ruang terbuka hijau menjadi lahan terbangun perkotaan. Migrasi dan meningkatnya populasi kota di satu sisi, dan lemahnya penegakan regulasi tata ruang wilayah di sisi lain, bertanggung jawab atas konversi lahan yang terjadi secara masif dan persisten ini.

Dengan lokasi daerah urban-Jawa yang berdekatan dengan sentra produsen padi-sawah, konversi lahan pertanian produktif terjadi secara signifikan. Dalam tujuh belas tahun terakhir (2000-2017), terjadi penurunan luas lahan sawah di hampir seluruh wilayah Jabodetabek, yang secara jelas mengindikasikan hilangnya lahan pertanian produktif. Penurunan terbesar terjadi di Kabupaten Bogor, yang mencapai lebih dari 7 ribu hektar, diikuti Kabupaten Tangerang dan Kabupaten Bekasi.

Kecenderungan yang sama terjadi di Surabaya dan daerah sekitarnya (Gerbangkertasusila). Meski tidak semasif di Jabodetabek, namun kecenderungan konversi lahan sawah jelas terlihat di Gerbangkertasusila. Penurunan lahan sawah terbesar terjadi di Kabupaten Sidoarjo, yang mencapai lebih dari 5 ribu hektar, diikuti Kabupaten Gresik dan Kota Surabaya.

Secara konseptual, jalan tol mempengaruhi perekonomian melalui kenaikan mobilitas. Produsen dapat meraih pasar lebih luas dengan biaya lebih murah, pekerja dapat memilih peluang kerja yang lebih banyak dan lebih jauh, dan konsumen mendapat pasokan barang lebih cepat dengan harga lebih murah.

Namun fokus jalan tol di Jawa dan daerah perkotaan secara jelas lebih berfokus pada mobilitas orang, bukan barang, sehingga dampak pada kenaikan produktivitas ditengarai adalah kecil, dan akan lebih banyak berdampak pada mempercepat suburbanisasi, dengan konversi lahan pertanian yang mengikutinya, serta sekaligus menurunkan peran kota induk. Seiring sistem jalan tol yang semakin maju, pembangunan jalan tol baru hanya berkontribusi kecil pada produktivitas dan seringkali hanya merelokasi aktivitas ekonomi pada jarak yang tidak berjauhan. Pembangunan tol di Jawa khususnya di daerah perkotaan terlihat berdampak positif bagi wilayah dimana infrastruktur baru dibangun namun lebih sebagai bentuk relokasi dari daerah induk ke daerah penyangga yang berlimpah dengan lahan pertanian produktif.

Jalan tol memang menurunkan biaya produksi bagi industri yang intensif menggunakannya, namun dengan manfaat yang semakin menurun seiring waktu. Meski meningkatkan pertumbuhan daerah dimana ia dibangun, namun terdapat kemungkinan besar bahwa jalan tol berdampak negatif pada daerah lain di sekitarnya. Terdapat semakin banyak bukti empiris yang menunjukkan bahwa pembangunan jalan tol baru di daerah metropolitan tidak memiliki

**Dalam tujuh belas tahun terakhir (2000-2017), terjadi penurunan luas lahan sawah di hampir seluruh wilayah Jabodetabek, yang secara jelas mengindikasikan hilangnya lahan pertanian produktif.**

**... pembangunan jalan tol baru hanya berkontribusi kecil pada produktivitas dan seringkali hanya merelokasi aktivitas ekonomi pada jarak yang tidak berjauhan.**

**Terdapat semakin banyak bukti empiris yang menunjukkan bahwa pembangunan jalan tol baru di daerah metropolitan tidak memiliki dampak ekonomi sama sekali (*zero economic effect*).**

# HILANGNYA SAWAH DI METROPOLITAN

Penurunan Luas Sawah Di Gerbangkertasusila, 2000-2017



# HILANGNYA SAWAH DI MEGAPOLITAN

Penurunan Luas Sawah Di Jabodetabek, 2000-2017



dampak ekonomi sama sekali (*zero economic effect*).

## Transportasi Ramah Sawah

Jalan tol di Jawa telah memfasilitasi aspirasi masyarakat kaya perkotaan yang menginginkan hunian dengan kelengkapan fasilitas di kota-kota baru, baik di kota induk maupun di daerah penyangga. Pembangunan kota baru seharusnya ditujukan untuk meringankan beban kota induk melalui desentralisasi penduduk, distribusi peluang ekonomi dan penyediaan infrastruktur permukiman.

**Pencarian keuntungan pengusaha berkelindan dengan perburuan rente pembuat kebijakan**

Namun pengembangan kota-kota baru di perkotaan Jawa, seperti di Jabodetabek, secara kuat didorong semata mengejar keuntungan semata. Urbanisasi wilayah pinggiran kota inti adalah fenomena yang normal, namun di Jabodetabek menjadi tidak wajar dan berjalan liar karena dikendalikan kuasa modal semata. Pencarian keuntungan pengusaha berkelindan dengan perburuan rente pembuat kebijakan.

Perilaku pengembang swasta dalam menjalankan proyek residensial banyak dipengaruhi oleh harga tanah, akses ke pusat kota dan ketersediaan infrastruktur. Harga tanah menjadi faktor utama dimana keuntungan utama diperoleh dari peningkatan harga tanah seiring konversi lahan dari penggunaan pedesaan ke penggunaan perkotaan. Penyediaan fasilitas dan ketersediaan infrastruktur akan meningkatkan harga tanah secara signifikan.

**Pembangunan kota-kota baru oleh pengembang swasta ... selalu beririsan dengan pembangunan infrastruktur transportasi yang memberi akses ke pusat kota, terutama jalan tol.**

Pembangunan kota-kota baru oleh pengembang swasta ini secara jelas selalu beririsan dengan pembangunan infrastruktur transportasi yang memberi akses ke pusat kota, terutama jalan tol. Seringkali penguasaan lahan oleh pengembang swasta (*land bank*) dilakukan jauh sebelum rencana infrastruktur dibuat dan diumumkan, memunculkan dugaan kuatnya pengaruh pengusaha kepada pembuat kebijakan.

**Pembukaan tol Jagorawi pada 1978 terlihat berkorelasi kuat dengan turunnya luas sawah di Bogor (Kabupaten Bogor, Kota Bogor dan Kota Depok). Demikian pula dengan pembukaan tol Cikampek pada 1988**

Kehadiran jalan tol segera diikuti dengan terjangan urbanisasi ke daerah yang dilalui jalan tol. Pembukaan tol Jagorawi pada 1978 terlihat berkorelasi kuat dengan turunnya luas sawah di Bogor (Kabupaten Bogor, Kota Bogor dan Kota Depok). Demikian pula dengan pembukaan tol Cikampek pada 1988, terlihat jelas berkorelasi kuat dengan penurunan luas sawah di Bekasi (Kabupaten Bekasi dan Kota Bekasi) dan Karawang.

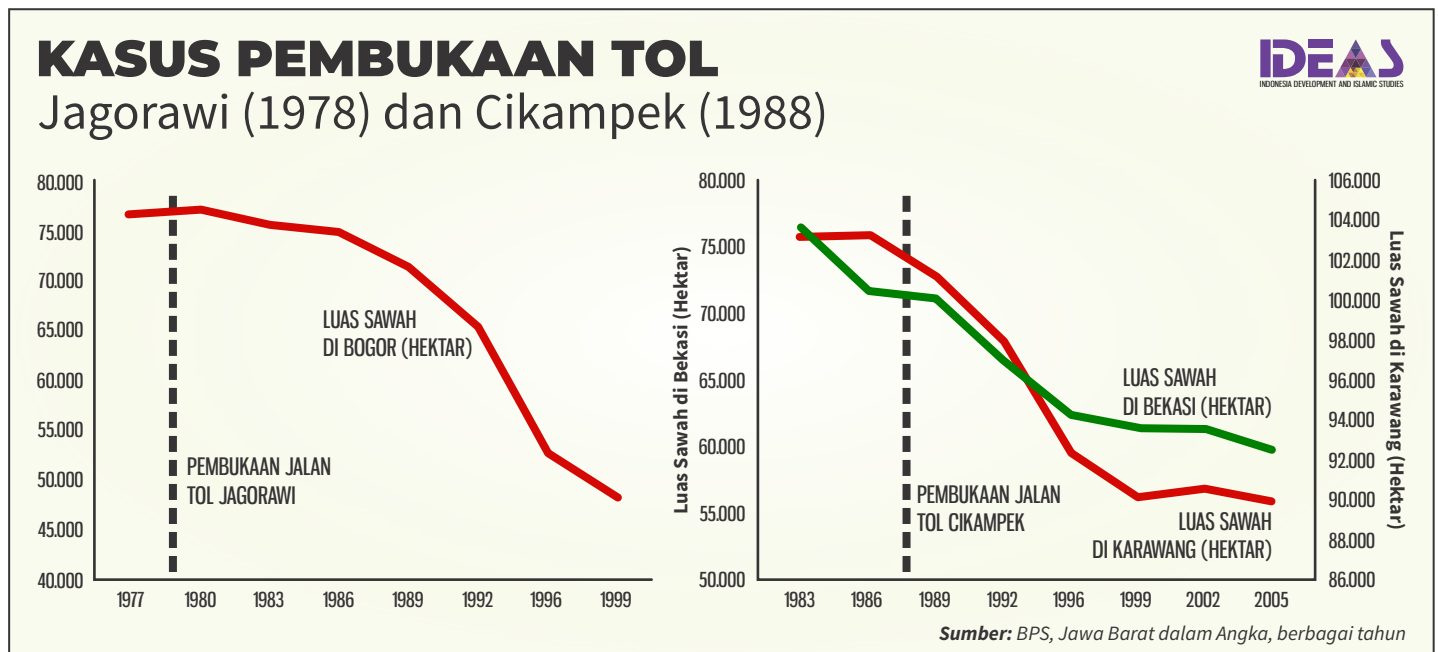
**Kehadiran jalan tol, alih-alih membantu, justru semakin menambah masalah yang sudah ada.**

Sistem transportasi utama berbasis jalan saat ini, di daerah perkotaan Jawa terutama, telah menunjukkan inefisiensi yang akut dan membebani perekonomian dengan biaya tinggi, yang ditandai dengan rendahnya kecepatan, kemacetan parah, turunnya produktivitas pekerja, konsumsi bahan bakar yang boros, biaya pemeliharaan yang mahal, tingginya kecelakaan dan polusi udara

yang sangat masif. Kehadiran jalan tol, alih-alih membantu, justru semakin menambah masalah yang sudah ada.

Sistem transportasi berbasis rel menjanjikan efisiensi tinggi: daya angkut barang yang besar, layanan perjalanan penumpang dengan kecepatan tinggi, dan transportasi massal untuk komuter di daerah urban. *High-speed railway* sangat kompetitif terhadap transportasi udara untuk perjalanan jarak jauh-menengah, baik dari sisi biaya, waktu, kenyamanan maupun keselamatan. Dengan karakter lainnya yang hemat bahan bakar, tingkat kecelakaan rendah, dan kebutuhan lahan yang minimal, transportasi berbasis rel cenderung akan mendorong pertumbuhan ekonomi yang inklusif. Transportasi berbasis rel juga lebih ramah terhadap lahan pertanian produktif. Kebutuhan lahan infrastruktur kereta hanya sepertiga dari jalan tol, dan juga dengan dampak ikutan konversi sawah yang jauh lebih rendah.

... transportasi berbasis rel cenderung akan mendorong pertumbuhan ekonomi yang inklusif.







Jl. Legoso Raya No.70, Pisangan, Ciputat Timur  
Kota Tangerang Selatan, Banten, Indonesia - 15419  
Phone: +62 21 22795885 (office)



**Indonesia Development  
and Islamic Studies**



**@ideas\_riset**



**@ideas.riset**



**[www.ideas.or.id](http://www.ideas.or.id)**