

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Infrastruktur fisik dan sosial dapat diartikan sebagian kebutuhan dasar fisik pengorganisasian sistem struktur yang diperlukan untuk jaminan ekonomi sektor publik dan sektor privat sebagai layanan dan fasilitas yang diperlukan agar perekonomian dapat berfungsi dengan baik. Sullivan, Arthur, dan Steven M. Sheffrin (2003). Istilah seperti ini biasanya merujuk kepada hal infrastruktur yang teknis atau fisik yang mendukung jaringan struktur seperti fasilitas antara lain dapat berupa jalan, kereta api, air bersih, bandara, kanal, waduk, tanggul, pengolahan limbah perlistrikan telekomunikasi, pelabuhan secara fungsional.

Siagian (1994) memberikan pengertian tentang pembangunan sebagai “Suatu usaha atau rangkaian usaha pertumbuhan dan perubahan yang berencana dan dilakukan secara sadar oleh suatu bangsa, negara dan pemerintah, menuju modernitas dalam rangka pembinaan bangsa (*nation building*)”. Sedangkan Ginanjar Kartasasmita (1994) memberikan pengertian yang lebih sederhana, yaitu sebagai “suatu proses perubahan ke arah yang lebih baik melalui upaya yang dilakukan secara terencana” Sedangkan infrastruktur berarti prasarana atau segala sesuatu yang merupakan penunjang utama terselenggaranya suatu proses baik itu usaha, pembangunan, dll.

Keberadaan infrastruktur yang memadai sangat diperlukan. Sarana dan prasarana fisik, atau sering disebut dengan infrastuktur, merupakan bagian yang sangat penting dalam sistem pelayanan masyarakat. Berbagai fasilitas fisik merupakan hal yang vital guna mendukung berbagai kegiatan pemerintahan, perekonomian, industri dan kegiatan sosial di masyarakat dan pemerintahan.

Mulai dari sistem energi, transportasi jalan raya, bangunan-bangunan perkantoran dan sekolah, hingga telekomunikasi, rumah peribadatan dan jaringan layanan air bersih, kesemuanya itu memerlukan adanya dukungan infrastruktur yang handal (Wirahadikusumah, *et al* 2009).

Agar lebih jelas ruang lingkup pembangunan infrastruktur dapat dibagi menjadi tiga bagian, yaitu :

1. Pembangunan infrastruktur transportasi perdesaan guna mendukung peningkatan aksesibilitas masyarakat desa, yaitu: jalan, jembatan, tambatan perahu;
2. Pembangunan infrastruktur yang mendukung produksi pertanian, yaitu: irigasi perdesaan.
3. Pembangunan infrastruktur yang mendukung pemenuhan kebutuhan dasar masyarakat, meliputi: penyediaan air minum, sanitasi perdesaan.

Dalam penelitian pembahasan di fokuskan pada pembangunan jalan dan jembatan.

Infrastruktur memegang peranan penting sebagai salah satu roda penggerak pertumbuhan ekonomi dan pembangunan, namun setiap pembangunan pasti akan mempunyai dampak, baik dampak negatif maupun positif yang di dapat, salah satunya pembangunan infrastruktur transportasi darat adalah pembangunan Tol Cikopo-Palimanan atau orang sering menyebutnya Cipali.

Jalan tol adalah jalan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaanya diwajibkan membayar tol (UU Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan). Tujuan pembangunan jalan tol tersebut adalah untuk memperlancar lalulintas di daerah yang telah berkembang, meningkatkan pelayanan distribusi barang dan jasa guna menunjang pertumbuhan ekonomi, meningkatkan pemerataan hasil pembangunan dan keadilan serta meringankan beban dana pemerintah melalui partisipasi pengguna jalan. Selanjutnya, manfaat penyelenggaraan jalan tol itu juga adalah mempengaruhi perkembangan wilayah dan peningkatan perekonomian, meningkatkan mobilitas dan aksesibilitas orang dan

barang, memberikan keuntungan kepada pengguna berupa penghematan Biaya Operasi Kendaraan (BOK) dan waktu dibanding apabila melewati jalan non tol, serta memberikan pengembalian pembiayaan investasi, pemeliharaan, dan pengembangan jalan tol untuk Badan Usaha yang terlibat (BPJT, 2006). Pendanaan proyek pembangunan jalan tol di Indonesia dapat berasal dari pemerintah, bantuan luar negeri ataupun sumber lain. Badan Usaha dapat ikut serta membangun dan mengoperasikan jalan tol dalam jangka waktu tertentu serta berhak menarik biaya pemakaian layanan dari pengguna untuk mengembalikan modal investasi, biaya pengoperasian dan pemeliharaan serta keuntungan yang wajar. Setelah berakhirnya Perjanjian Pengusahaan, maka jalan tol tersebut harus diserahkan kepada Pemerintah tanpa penggantian biaya apapun (PP No. 43 Tahun 2013 Tentang Jalan Tol).

Ruas jalan tol Cikopo – Palimanan merupakan salah satu bagian dari megaprojek jalan Tol Trans Jawa yang diharapkan akan memberikan dampak positif bagi penanggulangan masalah kemacetan lalu lintas pada koridor pantai utara jawa dan membuka akses kepada kota-kota di sepanjang jalan tersebut dalam mengembangkan potensi ekonomi daerahnya. Panjang jalan Tol ini adalah sekitar 116 km dan dibagi dalam 6 seksi, seperti terlihat pada tabel berikut:

Tabel 1. Pembagian Seksi Jala Tol Cikopo - Palimanan

No.	Seksi	Panjang(Km)
1.	Seksi I Cikopo IC – Kalijati IC	29,10
2.	Seksi II Kalijati IC – Subang IC	9,55
3.	Seksi III Subang IC – Cikedung IC	31,35
4.	Seksi IV Cikedung IC – Kertajati IC	17,65
5.	Seksi V Kertajati IC – Sumberjaya IC	14,50
6.	Seksi VI Sumberjaya IC – Palimanan IC	13,70
Total :		116,75

Sumber: BPJT (Badan Pengatur Jalan Tol), 2011

Salah satu kabupaten yang di lalui tol Cikopo-Palimanan adalah Kabupaten Indramayu yang lebih tepatnya di Desa Cikedung. Secara geografi Kabupaten

Indramayu terletak pada posisi $107^{\circ} 52' - 108^{\circ} 36'$ BT dan $6^{\circ} 15' - 6^{\circ} 40'$ LS dengan wilayah sebelah barat berbatasan dengan Kabupaten Subang, sebelah utara berbatasan dengan laut Jawa, sebelah selatan berbatasan dengan Kabupaten Majalengka, Sumedang dan Kabupaten Cirebon. Kabupaten Indramayu terdiri atas 33 kecamatan, yang dibagi lagi atas sejumlah 315 desa dan kelurahan. Pusat pemerintahan berada di Kecamatan Indramayu. Hari jadi Kabupaten Indramayu ditetapkan pada tanggal 7 Oktober 1527. Indramayu dilintasi jalur pantura, yakni jalur utama dan terpadat di Pulau Jawa, jalur ini sangat ramai di lalui kendaraan baik dalam atau luar daerah terutama pada musim mudik lebaran. Kabupaten ini juga dilintasi oleh jalur kereta api lintas utara Pulau Jawa, dengan salah satu stasiun terbesarnya adalah Stasiun Jatibarang yang berada di Kota Jatibarang, sekitar 19 km ke selatan dari pusat Kota Indramayu.

Kabupaten Indramayu adalah salah satu daerah yang di lewati jalur pantura yang membentang dari jalur Kecamatan Lohbener hingga Kecamatan Patrol. Salah satunya kecamatan yang dilalui adalah Kecamatan Kandanghaur lebih tepatnya di Desa Eretan Kulon, karena masyarakat di Desa Eretan Kulon sangat memanfaatkan jalur pantura yang di lalui oleh kendaraan dari dalam maupun luar daerah, masyarakat Desa Eretan Kulon memanfaatkannya dengan membangun industri kecil seperti memanfaatkan kekayaan alam khas Indramayu seperti mangga yang menjadi ikon, selain itu masyarakat juga membangun bengkel sepanjang jalur ini dan warung-warung kecil yang bisa dijangkau oleh pengendara yang mempunyai status ekonomi menengah ke bawah, namun selain industri kecil masyarakat yang mempunyai modal lebih memanfaatkannya membangun berbagai industri sedang seperti industri rumah makan *seafood* atau rumah makan biasa karena posisinya yang strategis selain dilalui kendaraan di jalur pantura bahan baku makanannya pun dekat dengan pesisir pantai sehingga mengurangi biaya produksi. selain industri rumah makan, masyarakat Desa Eretan Kulon juga memanfaatkan posisinya yang strategis dekat dengan pantai dengan memanfaatkannya menjadi industri pariwisata.

Aktivitas pembangunan akan menghasilkan dampak, baik pada manusia ataupun lingkungan hidup. Dampak terhadap manusia yakni meningkat atau menurunnya kualitas hidup manusia, sedangkan dampak bagi lingkungan yakni meningkat atau menurunnya daya dukung alam yang akan mendukung kelangsungan hidup manusia (Wardhana, 2001). Identifikasi dampak merupakan langkah yang sangat penting.

Langkah-langkah yang harus dilakukan dalam mengidentifikasi dampak adalah: menyusun berbagai dampak yang menonjol yang diperkirakan akan timbul, dan menuliskan semua aktivitas pembangunan yang menimbulkan dampak sebagai sumber dampak (Fandeli, 2004). Suatu kota dikembangkan berdasarkan pada potensi yang dimiliki oleh kota tersebut. (Branch 1996), mengatakan bahwa perkembangan suatu kota dipengaruhi oleh dua faktor yaitu faktor eksternal dan faktor internal. Faktor eksternal merupakan suatu kekuatan yang terbentuk akibat kedudukan kota dalam konstelasi regional atau wilayah yang lebih luas, sehingga memiliki kemampuan untuk menarik perkembangan dari daerah sekitarnya. Faktor internal adalah kekuatan suatu kota untuk berkembang dan ditentukan oleh keuntungan letak geografis (fungsi kota).

Berdasarkan teori di atas jadi pembangunan Tol Cikopo-Palimanan sangat berpengaruh terhadap pendapatan pedagang Desa Eretan Kulon yang sudah terbiasa menggantungkan hidupnya di Jalan Pantura Indramayu, di sepanjang jalan pantura Indramayu terdapat beberapa pedagang dari pedagang kecil hingga besar yang menjual berbagai kuliner dari yang warung kecil hingga rumah makan besar. Dengan adanya Tol Cipali kendaraan-kendaraan roda empat khususnya kendaraan mobil keluarga lebih memilih melewati Tol dari pada jalur lama karena aksesnya lebih cepat untuk menempuh tempat tujuan, di luar masa mudik, dalam sehari, rata-rata sekitar 25.000 kendaraan melalui jalan tol sepanjang 116,7 kilometer itu. Jumlah tersebut dulunya mengaspal di pantura, sebelum ada tol (Abdulah.2019)

Salah satu pemilik warung jalur pantura, Jupri (42) mengatakann, dirinya sudah lebih dari 5 tahun membuka warung di jalan pantura eretan. Diakui Jupri,

semenjak di bukanya Tol Cipali omzetnya mengalami penurunan yang drastis hingga 60 persen di bandingkan sebelum adanya Tol Cipali.(Oni.2018). Dengan beralihnya jalan maka target penjualan masyarakat yang menjual industri kecil sampai industri sedang pun akan berkurang, kendaraan yang melalui Jalan Pantura sebagian besar hanya kendaraan bis antar daerah, truk atau kendaraan bermotor yang tidak terlalu sering untuk mengunjungi industri kecil maupun sedang. Berdasarkan permasalahan di atas, peneliti tertarik untuk melakukan penelitian lebih lanjut mengenai “Pendapatan pedagang Sebelum dan Sesudah Adanya Tol Cipali Di Desa Eretan Kulon, Kabupaten Indramayu”.

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang yang telah dipaparkan diatas maka identifikasi masalah dalam penelitian ini adalah

1. Bagaimana mata pencaharian pedagang Desa Eretan Kulon sebelum adanya Jalan Tol Cikopo-Palimanan ?
2. Bagaimana mata pencaharian pedagang Desa Eretan Kulon sesudah adanya Jalan Tol Cikopo-Palimanan ?
3. Bagaimana perbedaan pendapatan pedagang Desa Eretan Kulon sebelum adanya Jalan Tol Cikopo-Palimanan ?
4. Bagaimana perbedaan pendapatan pedagang Desa Eretan Kulon sesudah adanya Jalan Tol Cikopo-Palimanan ?

C. Pembatasan Masalah

Mengingat banyaknya permasalahan yang ada di identifikasi masalah, maka penelitian ini dibatasi pada Perbedaan pendapatan Pedagang setelah adanya Jalan Tol Cikopo-Palimanan di Jalur Pantur Desa Eretan Kulon Kandanghaur Kabupaten Indramayu Jawa Barat.

D. Perumusan Masalah

Dari pembatasan masalah diatas maka rumusan masalah penelitian adalah “Bagaimana perbedaan pendapatan pedagang setelah adanya Jalan Tol Cikopo-Palimanan di sepanjang Jalur Pantura Desa Eretan Kecamatan Kandanghaur Kabupaten Indramayu,Provinsi Jawa Barat ?”

E. Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian ini untuk:

1. Menambah wawasan dan pengetahuan bagi peneliti.
2. Sebagai wadah bagi peneliti untuk mengaplikasikan ilmu yang telah didapat selama mengikuti perkuliahan dan menambah wawasan ilmu pengetahuan peneliti.
3. Sebagai salah satu informasi deskripsi bagi pemerintah mengenai dampak pembangunan Jalan Tol Cikopo-Palimanan di Desa Eretan Kulon Kecamatan Kandanghaur Kabupaten Indramayu