

PERAN INFRASTRUKTUR JALAN PANTURA JAWA DALAM RANGKA Mendukung Peningkatan EKONOMI NASIONAL

Hediyanto W. Husaini

Direktorat Jenderal Bina Marga
Kementerian Pekerjaan Umum dan
Perumahan Rakyat
dirjenbm@pu.go.id

Triono Junoasmono

Direktorat Jenderal Bina Marga
Perencanaan Integrasi dan Jaringan Sistem
hpjijakarta@yahoo.com

Abstract

The Javanese North Coast National Road Corridor, known as “Pantura” is vital for national economic growth especially in Java Island. The development of The Great Post Road by the government of *Hindia Belanda* General Governor, Herman Willem Daendels in 1800s become the pioneer of today Pantura’s corridor. Concomitant with the increasing volume of vehicles passing through Pantura, the saturation degree of the corridor is at its limit. Furthermore, inadequate drainage infrastructure alongside Pantura is also one of the factors that worsen road deterioration. Land use around Pantura’s perimeters is densely with industrials complexes and highly populated that makes it difficult for road development and expansion. There are several alternative solutions to reduce the saturation degree of Pantura Java, such as distributing the movement of goods and services into other transportation modes, intersection improvement, law enforcement for over load heavy vehicles, and construct/develop alternative routes. Directorate General of Highways aims to accelerate the construction of Trans Java National Toll Road, expanding and improving other National Corridor Road, such as Central Corridor Road, South Corridor Road, Trans South-South Java and developing ring road in the centers of regional activity in Java.

Keywords: National Road, Pantura Lane, transportation infrastructure, ring road

Abstrak

Jalan Pantura merupakan salah satu tonggak utama pertumbuhan perekonomian nasional masyarakat khususnya Pulau Jawa. Pembangunan Jalan Raya Pos oleh pemerintahan Gubernur Jenderal Hindia Belanda, Herman Willem Daendels pada tahun 1800-an menjadi cikal bakal Jalur Pantura saat ini. Seiring dengan pertumbuhan volume kendaraan yang melalui Jalan Pantura, tingkat kejenuhan Jalan Pantura semakin tinggi dan tidak memungkinkan lagi untuk menampung volume kendaraan yang melewati Jalan Pantura. Selain itu infrastruktur drainase di sepanjang Jalan Pantura yang kurang baik juga dapat menjadi salah satu faktor yang mempercepat kerusakan badan jalan tersebut. Kondisi sekitar Jalur Pantura yang padat penduduk dan industri membuat Jalur Pantura sulit untuk dikembangkan. Oleh karena itu solusi untuk mengurangi tingkat kejenuhan Jalur Pantura Jawa, antara lain, adalah dengan mendistribusikan pergerakan barang dan jasa ke moda transportasi lain, melakukan perbaikan simpang, dan meningkatkan *law enforcement* untuk mengendalikan kendaraan dengan muatan yang melebihi kapasitas badan Jalan Pantura. Sebagai implementasi alternatif solusi tersebut, Ditjen Bina Marga saat ini telah melakukan upaya penyelesaian pembangunan Jalan Nasional Tol Trans Jawa dan penanganan jalan nasional lintas lain, seperti Lintas Tengah, Lintas Selatan, dan Lintas Pantai Selatan Pulau Jawa serta menambah pembangunan jalan lingkaran di pusat-pusat kegiatan wilayah di Pulau Jawa.

Kata-kata kunci: Jalan Nasional, Jalur Pantura, infrastruktur transportasi, jalan lingkaran

PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara maritim dengan letak geografis yang strategis di antara negara-negara ASEAN dan menjadi pusat persinggahan kelompok-kelompok dagang

India dan Cina sejak abad ke-5. Pada abad ke-14, melalui kota-kota besar dan pelabuhan-pelabuhan besar yang terletak di pesisir Pulau Jawa, Wali Songo mulai berdagang sekaligus menyebarkan ajaran agama Islam kepada masyarakat sekitar. Pada awal tahun 1800-an, pada masa pemerintahan Gubernur Jenderal Hindia Belanda, Herman Willem Daendels, jalur timur ke barat Pulau Jawa mulai dilakukan pembangunan Jalan Raya Pos yang menjadi cikal bakal Jalur Pantura. Saat ini Jalur Pantura merupakan salah satu infrastruktur transportasi strategis dan menjadi salah satu pendukung utama perekonomian Indonesia terutama Pulau Jawa. Seiring dengan bertambahnya jumlah pengendara di Jalur Pantura, tingkat kejenuhan jalan tersebut sudah mencapai titik maksimal (*over capacity*) dan tidak memungkinkan lagi untuk dilakukan pengembangan.

ASPEK GEOGRAFI PULAU JAWA DAN PANTURA

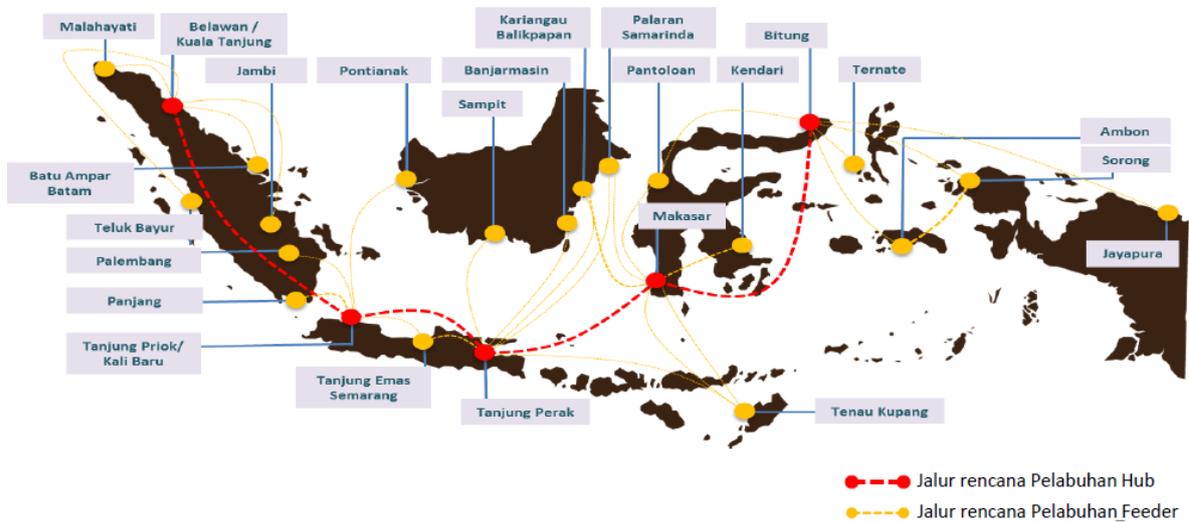
Letak geografis Indonesia yang berada di kawasan Asia Tenggara dan menjadi bagian dari kerjasama regional ASEAN menjadikan Jalur Pantura memiliki fungsi dalam skala regional maupun skala internasional. Hal ini disebabkan Jalur Pantura Jawa merupakan bagian dari ASEAN dan *ASIAN Highways*. Peran Pulau Jawa semakin penting khususnya dalam bidang politik mengingat ibukota negara Indonesia, DKI Jakarta, terletak di Pulau Jawa. Dilihat dari aspek topografinya sisi utara Pulau Jawa relatif berkontur landai dan sisi tengah dan selatan relatif perbukitan/pegunungan. Dari sebaran penduduk Indonesia, hasil sensus tahun 2010, terlihat bahwa sekitar 18% penduduk Indonesia terkonsentrasi di Pulau Jawa. Peta persebaran penduduk Indonesia dapat dilihat pada Gambar 1.



Sumber: Sensus BPS (2010)

Gambar 1 Sebaran Penduduk Indonesia Tahun 2010

Dilihat dari aspek kemaritiman Pulau Jawa mempunyai 2 pelabuhan hub (utama) di sebelah utara Pulau Jawa, yaitu Pelabuhan Tanjung Priok (dan Kalibaru), yang berada di Provinsi DKI Jakarta, dan Pelabuhan Tanjung Perak, di Provinsi Jawa Timur, serta pelabuhan *feeder*, yaitu Pelabuhan Tanjung Emas di Provinsi Jawa Tengah. Dengan keberadaan pelabuhan-pelabuhan tersebut Pulau Jawa berperan penting dalam jalur distribusi maritim antardaerah dan pulau di Indonesia.



Sumber: Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2015-2019

Gambar 2 Peta Rencana Pembangunan Pelabuhan Indonesia

Dalam aspek ekonomi, laut sebelah utara Pulau Jawa merupakan bagian dari Jalur Sutra Maritim. Jalan Pantura akan dikembangkan menjadi salah satu Jalur Sutra Darat, yang nantinya akan berperan penting sebagai jalur perdagangan untuk mendukung perekonomian Indonesia.

PERKEMBANGAN WILAYAH PULAU JAWA DAN PANTURA

Pada abad ke-14 jalur-jalur strategis di pesisir pantai utara Pulau Jawa dan beberapa lokasi pelabuhan telah difungsikan sebagai jalur perdagangan dan penyebaran agama oleh Wali Songo, yang menyebarkan ajaran agama Islam. Lokasi-lokasi tersebut adalah Cirebon, Demak, Kudus, Tuban, Lamongan, Gresik, dan Surabaya. Pada awal tahun 1800-an (abad ke-19), untuk meningkatkan pertahanan benteng keamanan dan meningkatkan komunikasi antardaerah di sepanjang Pulau Jawa pada zaman penjajahan Hindia Belanda, Gubernur Jenderal Herman Willem Daendels memulai pembangunan Jalan Raya Pos sepanjang sekitar 1.000 km, yang membentang dari Anyer, di ujung barat, sampai ke Panarukan, di ujung timur. Pada tiap-tiap 4,5 km di sepanjang Jalan Raya Pos dibangun pos-pos sebagai tempat perhentian dan penghubung pengiriman surat-surat.



Sumber: Ditjen Bina Marga (2015)

Gambar 3 Peta Jalan Raya Pos (*de Grote Postweg*)-Daendels pada Awal Tahun 1804

ISU DAN TANTANGAN PULAU JAWA DAN PANTURA

Jalur Pantura merupakan salah satu jalur utama logistik Pulau Jawa dan menjadi salah satu koridor utama konektivitas nasional. Selain jalur lintas timur Sumatera, Jalur Pantura juga menjadi tolok ukur keberhasilan waktu tempuh rata-rata nasional dalam target Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015-2019. Dalam RPJMN 2015-2019 tersebut disebutkan bahwa salah satu keberhasilan konektivitas nasional diukur dengan menurunkan waktu tempuh rata-rata di koridor utama nasional, dari 2,5 jam/100 km menjadi 2,2 jam/100 km. Hal ini nantinya akan memicu kinerja pemerintah untuk meningkatkan kinerja konektivitas antarpusat kegiatan.

Untuk mempertahankan kinerja jaringan jalan nasional, koridor Pantura Jawa, perlu dilakukan rangkaian kegiatan pemeliharaan kondisi jalan, baik rutin maupun rehabilitasi atau yang disebut sebagai kegiatan preservasi berkelanjutan. Pemerintah menargetkan kondisi kemantapan jalan di koridor Pantura, yang merupakan aset jalan nasional, harus dipertahankan sebesar 97,7%. Kerusakan kondisi badan Jalan Pantura dapat disebabkan oleh beban yang melewati badan jalan yang sudah melebihi kapasitas yang seharusnya. Selain itu kondisi drainase yang kurang baik juga dapat mempercepat kerusakan badan jalan.

Seiring dengan pertumbuhan jumlah penduduk Pulau Jawa yang semakin pesat, pertumbuhan ekonomi nasional juga tak lepas dari pengaruh kondisi ekonomi Pulau Jawa. Secara nasional porsi Produk Domestik Bruto (PDB) Pulau Jawa mencakup 60% dari total PDB seluruh Indonesia, dengan komposisi penduduk Indonesia tersebar di Pulau Jawa sebanyak 58% dan jumlah kendaraan 65%. Untuk menyokong kondisi tersebut diperlukan infrastruktur transportasi yang layak.

Ketidakseimbangan keberadaan jumlah jalan nasional dengan jalan subnasional yang menjadi sarana distribusi barang dan jasa dari pusat produksi ke *outlet-outlet* utama juga dapat menyebabkan percepatan *over capacity* Jalan Nasional Pantura Jawa. Oleh karena itu diperlukan perencanaan pengembangan konektivitas domestik yang mampu melayani semua sektor prioritas pembangunan.

PERTUMBUHAN INFRASTRUKTUR DI PANTURA JAWA

Seiring dengan pertumbuhan ekonomi Pulau Jawa, pertumbuhan infrastruktur di Pantura Jawa sangat mempengaruhi daerah-daerah strategis yang dilewati oleh Jalan Pantura Jawa. Jalan Pantura sepanjang 1.341 km digunakan sebagai prasarana kegiatan dan pusat kegiatan berskala nasional maupun internasional. Jalur Pantura terdiri atas 4 lajur 2 arah dengan 42% angka Lalu Lintas Harian Rata-Rata Tahunan (AADT) merupakan angkutan barang. Kelas hambatan samping Jalur Pantura sangat tinggi dengan data kondisi rata-rata Jalur Pantura seperti yang terdapat pada Tabel 1.

Tabel 1 Kondisi Rata-rata Jalur Pantura

Provinsi	IRI	VCR	AADT
Banten	3,34	1,27	43.989
DKI Jakarta	4,50	2,46	139.910
Jawa Barat	4,39	0,27	23.071
Jawa Tengah	5,32	1,32	65.665
Jawa Timur	3,33	1,04	46.472
Rata-rata	4,18	1,27	63.821

Sumber: Direktorat Jenderal Bina Marga (2015)



Sumber: Ditjen Bina Marga, Kementerian PUPR (2015)

Gambar 4 Peta Kondisi Sekitar Jalan Raya Pantura

Nilai rata-rata *International Roughness Index* (IRI) di Jalur Pantura adalah 4,18 yang mengindikasikan bahwa kondisi jalan dalam keadaan sedang. Sedangkan derajat kejenuhan (VCR) rata-rata adalah 1,27 yang berarti Jalan Pantura sudah sangat jenuh,

padahal Peraturan Menteri PU No. 19/PRT/M/2011 menyatakan bahwa derajat kejenuhan maksimal untuk jalan arteri atau jalan kolektor adalah 0,85. Kondisi di sekitar Jalur Pantura yang padat penduduk dan merupakan kawasan industri menyebabkan tidak mungkin untuk dilakukan pelebaran jalan di Jalur Pantura. Oleh karena itu salah satu solusi untuk permasalahan di Jalur Pantura adalah dengan mengembangkan jalur lintas lainnya.

STRATEGI PENGEMBANGAN JALUR PANTURA

Pengembangan Jalur Pantura menjadi prioritas pembangunan transportasi saat ini. Hal ini didukung mengingat pendekatan fungsional Pantura, yang dulunya sebagai penyokong aspek keamanan dan komunikasi, sekarang beralih pada pendekatan aspek ekonomi dan lingkungan berkelanjutan. Untuk menjawab isu serta tantangan yang ada di Pulau Jawa dan Pantura, diperlukan upaya pengembangan ekonomi di sekitar Jalan Lintas Pantura, antara lain penanganan jalan nasional di Pantura, penyelesaian pembangunan Jalan Nasional Tol Trans Jawa, dan penanganan jalan nasional lintas lain. Skema rencana pembangunan transportasi di Pantura Jawa dapat dilihat pada Gambar 5.



Sumber: Ditjen Bina Marga, Kementerian PUPR (2015)

Gambar 5 Skema Rencana Pembangunan Transportasi di Pantura Jawa

Target kemantapan Jalan Nasional Pantura nontol yang ditetapkan oleh Ditjen Bina Marga adalah sebesar 98% dengan fisik jalan berupa 2 jalur, 4 lajur terpisah, dan strukturnya mampu memikul beban standar Maksimum Sumbu Terberat (MST) sebesar 10 ton. Upaya lain untuk menggarap perekonomian sekitar Pantura adalah dengan mempercepat pembangunan perlintasan tidak sebidang (*Fly Over* atau *Underpass*) untuk kereta api *double track* di kawasan perkotaan dan pembangunan jalan lingkar (*ring road*) di kota-kota besar yang dilewati oleh Jalan Pantura.

Untuk penanganan Jalan Tol Trans Jawa (Merak-Surabaya), sepanjang 479 km jalan tol telah beroperasi hingga pertengahan tahun 2015 dan ditargetkan pembangunan sepanjang 493 km, dalam rentang tahun 2015-2019, dari total keseluruhan sepanjang 972 km. Salah satu ruas Jalan Tol Trans Jawa yang telah beroperasi adalah ruas Cikopo-Palimanan (Jalan Tol Cikopo) sepanjang 116 km. Peninjauan yang dilakukan terkait beroperasinya jalan tol tersebut membuktikan bahwa dengan adanya ruas Jalan Tol Cikopo-Palimanan, kemacetan lalu lintas di Pantura berkurang, terutama pada saat arus mudik lebaran 2015. Jalan Tol Cikopo-Palimanan juga mampu membantu pergerakan di sekitar Jawa Barat dan mempercepat waktu tempuh pergerakan dari Cikopo ke arah Palimanan. Gambar 6 adalah ilustrasi jalan nasional di Jalur Pantura dengan ruas Jalan Tol Trans Jawa (Cikopo-Palimanan).



Sumber: Ditjen Bina Marga (2015)

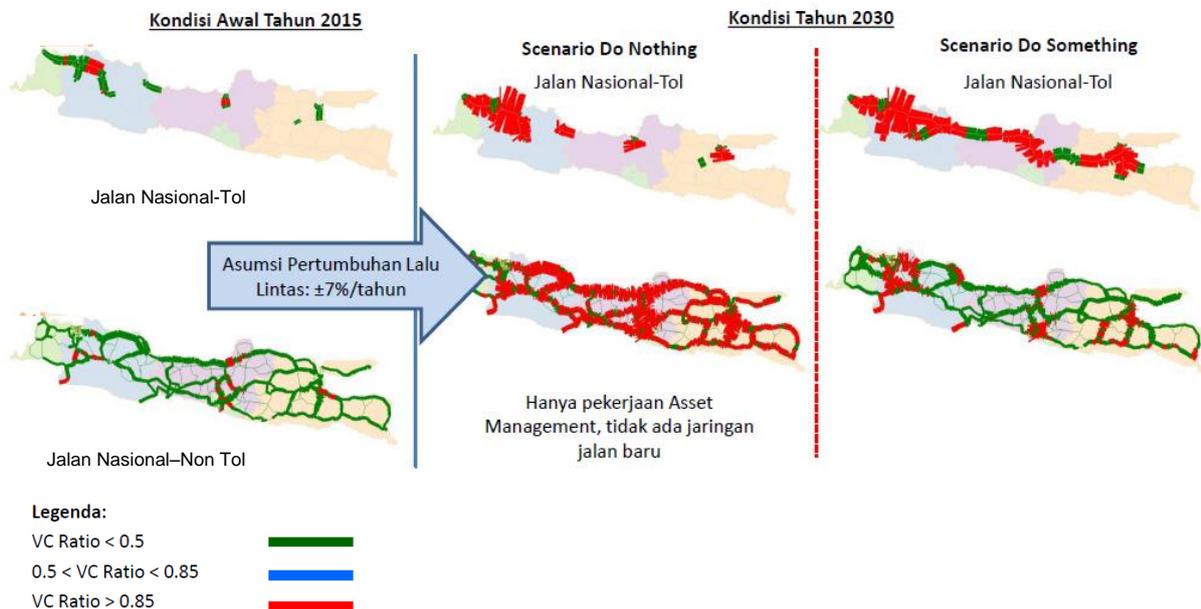
Gambar 6 Ilustrasi Jalan Tol Cikopo-Palimanan

Penanganan jalan nasional lintas lainnya di Pulau Jawa terdiri atas Lintas Tengah sepanjang 1.197,33 km, Lintas Selatan sepanjang 888,47 km, dan Lintas Pantai Selatan sepanjang 1.405,664 km. Peta Lintas Pulau Jawa dapat dilihat pada Gambar 7. Strategi kebijakan lainnya yang dapat mengatasi isu dan tantangan yang ada adalah dengan melakukan pengembangan moda transportasi lain, seperti kereta api, *short sea shipping*, dan pelabuhan laut.



Sumber: Ditjen Bina Marga, Kementerian PUPR (2015)

Gambar 7 Peta Lintas Pulau Jawa



Sumber: *Indonesia Infrastructure Initiative* (2015)

Gambar 8 Proyeksi Kepadatan Lalulintas Jalan Nasional di Pulau Jawa 2015 dan 2030

Berdasarkan proyeksi lalulintas Jalan Nasional Pulau Jawa antara tahun 2015 dan tahun 2030 hasil studi *Indonesia Infrastructure Initiative* (IndII) pada tahun 2015, dengan asumsi pertumbuhan lalulintas sebesar 7% per tahun, apabila tidak didukung dengan infrastruktur yang memadai dalam periode 15 tahun ke depan kendaraan yang melewati jaringan Jalan Nasional Pulau Jawa sudah melebihi kapasitas yang seharusnya. Namun, apabila strategi pengembangan jaringan jalan dan kebijakan baru yang mendukung transportasi tersebut diimplementasikan, kinerja jaringan jalan nasional dapat meningkat, waktu tempuh rata-rata dapat lebih singkat, dan target konektivitas dapat tercapai.

KESIMPULAN

Dengan memperhatikan beberapa pertimbangan fungsionalitas dan peruntukan Jalur Pantura yang menyebabkan Jalur Pantura saat ini dalam kondisi jenuh (*over capacity*), beberapa kebijakan yang dicetuskan oleh Ditjen Bina Marga sebagai solusi Jalur Pantura, antara lain:

- 1) Melakukan rekayasa lalu lintas, yang salah satunya dengan mengurangi persimpangan jalan yang masuk ke koridor utama Jalan Pantura.
- 2) Mengembangkan jalan lintas nontol untuk memperlancar mobilitas dan meningkatkan konektivitas di Pulau Jawa pada lintas utama lainnya, yaitu Lintas Tengah, Lintas Selatan, Lintas Pantai Selatan, dan usulan tambahan pembangunan jalan lingkar atau *bypass* di pusat-pusat kegiatan wilayah di Pulau Jawa.
- 3) Mempercepat penyelesaian Jalan Tol Trans Jawa sepanjang 493 km sehingga jalur Merak-Surabaya terhubung sepanjang 972 km sebagai upaya membagi beban lalu lintas di Pantura.
- 4) Memelihara kondisi kemantapan jalan nasional di sepanjang Pantura agar tetap 98% dengan adanya kegiatan pemeliharaan (rutin, rutin kondisi, preventif, dan rehabilitasi minor). Peningkatan (rehabilitasi mayor dan rekonstruksi), pembangunan jalan bebas hambatan, penanganan drainase, menjaga fungsi jalan arteri primer, dan pengendalian guna lahan di sepanjang koridor.
- 5) Meningkatkan *law enforcement* pada peraturan muatan yang melebihi standar muatan jalan arteri, yaitu MST 10 ton.
- 6) Menjaga koordinasi dengan instansi terkait, yaitu Kementerian Perhubungan, terkait dengan *Mode Share*, seperti kereta api *double track*, *short sea shipping*, pelabuhan laut, dan bandar udara untuk mengurangi beban infrastruktur jalan.

Implementasi kebijakan tersebut akan dapat meningkatkan kapasitas jaringan jalan nasional dan kepadatan lalu lintas pada jaringan jalan nasional dapat berkurang. Hal-hal tersebut diharapkan dapat memberikan dampak positif terhadap perkembangan ekonomi nasional.

DAFTAR PUSTAKA

- Direktorat Jenderal Bina Marga. 2015. *Data Integrated Road Management System (IRMS) Semester II Tahun 2015*. Jakarta.
- Indonesia Infrastructure Initiative. *Naskah Teknokratik Renstra Ditjen Bina Marga 2015-2019*. Jakarta.

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. 2015. *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat No. 13.1/PRT/M/2015 tentang Rencana Strategis Kementerian PUPR Tahun 2015-2019*. Jakarta.

Pemerintah Republik Indonesia. 2015. *Peraturan Presiden RI No. 2 Tahun 2015 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2015-2019*. Jakarta.