

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Peran infrastruktur sangat penting dalam mewujudkan pemenuhan hak dasar rakyat seperti pangan, sandang, papan, rasa aman, pendidikan, dan kesehatan. Selain itu, infrastruktur juga memegang peranan penting dalam mendukung pertumbuhan ekonomi nasional dan daya saing global. Jalan merupakan infrastruktur penting yang mendukung perekonomian suatu daerah sehingga pembangunan jalan akan terus dilakukan demi tercapainya kondisi ekonomi dan sosial yang lebih baik.

Berdasarkan data dalam rentang tahun 1987 sampai dengan 2011 penambahan panjang jalan di Indonesia rata-rata per tahun untuk jalan nasional adalah 11.313,3 km, jalan propinsi 1.082,3 km, dan jalan kabupaten/kota adalah 94.445,5 km. Data tersebut tidak termasuk jalan yang berada di wilayah Daerah Khusus Ibukota Jakarta dalam rentang tahun 1987 – 1992, dan tidak termasuk dalam wilayah Timor Timur sejak tahun 1999 sebagaimana diperlihatkan dalam

Tabel 1.1

Tabel 1.1 Pertumbuhan Panjang Jalan di Indonesia

Kewenangan	Panjang jalan (km)		Rata – rata / tahun (km)
	Tahun 1987	Tahun 2011	
Nasional	214.776	486.296	11.313,3
Propinsi	12.594	38.570	1.082,3
Kabupaten/kota	168.784	395.453	94.445,5

Sumber : Kementerian Pekerjaan Umum dan Dinas Pekerjaan Umum Pemerintah Prov/Kab/Kota

Dalam rangka mengurangi kemiskinan di Kota Samarinda, dengan penambahan panjang jalan di daerah-daerah miskin di Samarinda dapat terbukanya daerah – daerah terisolasi, meningkatkan pendapatan masyarakat, mempermudah perhubungan antara pusat produksi dan pusat pemasaran, mendorong tumbuhnya kegiatan ekonomi di pedesaan, mempermudah lalu lintas barang dan jasa sehingga dapat mengurangi jumlah kemiskinan di Samarinda. Infrastruktur jalan berpengaruh signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi Samarinda. Semakin tinggi akses infrastruktur jalan memberi kelancaran terhadap mobilitas masyarakat dan arus barang, akan meningkatkan pertumbuhan ekonomi.

Demi meningkatkan dan mempercepat perekonomian dan perkembangan di Samarinda dan daerah sekitarnya terutama kawasan yang belum berkembang dan mempersingkat waktu tempuh kendaraan antara Balikpapan – Samarinda dilakukan Pembangunan Jalan Tol Balikpapan – Samarinda. Jalan tol ini nantinya merupakan jalan utama yang menghubungkan kota Balikpapan – Samarinda dan wilayah – wilayah kecil sekitarnya. Proyek pembangunan jalan tol Balikpapan – Samarinda ini direncanakan sepanjang 99,02 km dan kontraktor yang akan mengerjakan jalan tol ini adalah konsorsium antara Beijing Urban Construction Group, PT. Wijaya Karya, dan PT PP. Pada Gambar 1.1 dapat dilihat rencana lokasi jalan tol Balikpapan – Samarinda.



Gambar 1.1 Lokasi Penelitian

Di samping dampak positif yang timbul pada kehidupan ekonomi dan sosial, pembangunan jalan juga dapat memberikan dampak negatif bagi lingkungan. Karena pembangunan akan terus berlangsung dan tidak dapat ditahan, maka yang dapat dilakukan adalah pengontrolan dan meminimalisasi dampak negatif yang timbul. Karena pembangunan jalan sudah tidak bisa dilepas dari usaha penjagaan lingkungan hidup, maka fungsi teknik sipil, yang merancang konstruksi jalan maupun infrastruktur lain, harus selalu disertai dengan analisis dampak terhadap lingkungan dan peranannya terhadap konservasi lingkungan.

Pertumbuhan panjang jalan yang terus meningkat tentu akan berakibat pada berkurangnya ketersediaan sumber daya alam sebagai pembentuk struktur jalan, meningkatnya jumlah limbah yang dihasilkan oleh proses konstruksi, meningkatnya emisi yang ditimbulkan pada tahap pembangunan maupun

operasional, berkurangnya lahan produktif akibat pengalihan lahan akibat pembangunan jalan, dan berbagai dampak lain terkait dengan lingkungan baik secara langsung maupun tidak langsung.

Berdasarkan hal – hal tersebut di atas maka perlu dikembangkan proses konstruksi yang mampu mereduksi pemakaian sumber daya alam dan meminimalisasi terjadinya limbah yang dihasilkan melalui konsep jalan hijau. Manfaat jalan hijau setidaknya mencakup hal – hal sebagai berikut: (a) manfaat bagi lingkungan (ekosentris) adalah mengurangi penggunaan material, bahan bakar fosil, air, polusi udara, emisi gas rumah kaca, polusi air, limbah padat, dan mampu memulihkan/membentuk habitat; (b) manfaat bagi manusia (antroposentris) adalah meningkatkan akses, mobilitas, kesehatan dan keselamatan manusia, ekonomi lokal, kesadaran, estetika, dan mereduksi biaya daur hidup (Greenroads, 2012).

Prospek penerapan *green road construction* di Indonesia sangatlah bermanfaat dan menarik, konsep green sudah seharusnya didasarkan pada daur hidup proyek konstruksi yang dimulai dari perencanaan, pengadaan, pelaksanaan, operasional/perawatan, dan dekonstruksi/demolisi. Seluruh aktifitas disetiap tahap dalam daur hidup proyek harus diciptakan yang berdampak pada pelesatarian lingkungan di Indonesia.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas dapat dirumuskan bahwa permasalahannya adalah:

1. Bagaimana pemahaman antara kontraktor, regulator, dan akademisi terhadap konsep *Green Road* pada proyek pembangunan jalan Tol Balikpapan – Samarinda ?
2. Seberapa besar pengaruh penerapan konsep *Green Road* antara kontraktor dan regulator, regulator dan akademisi, akademisi dan kontraktor ditinjau dari aspek perencanaan, pelaksanaan, dan operasional?

1.3 Batasan Masalah

Demi tercapainya tujuan penelitian ini maka studi masalah dibatasi hanya dilakukan di Samarinda, yaitu survei dilakukan di sepanjang Jalan Tol Balikpapan – Samarinda, Kalimantan Timur.

1.4 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui pemahaman antara kontraktor, regulator, dan akademisi terhadap konsep *Green Road* pada proyek Jalan Tol Balikpapan – Samarinda.
2. Untuk menganalisis besarnya pengaruh penerapan konsep *Green Road* antara kontraktor dan regulator, regulator dan akademisi, akademisi dan kontraktor ditinjau dari aspek perencanaan, pelaksanaan, dan operasional.

1.5 Manfaat Penelitian

Adapun hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memperoleh manfaat sebagai berikut:

1. Mengetahui perbedaan pemahaman ketiga jenis responden tentang konsep *Green Road*.
2. Mengetahui perbedaan pengaruh penerapan konsep *Green Road* pada tahap perencanaan, pelaksanaan, dan operasional.
3. Memberikan kontribusi dalam penyusunan sistem rating *Green Road* di Indonesia.

1.6 Keaslian Tugas Akhir

Berdasarkan pengamatan penulis dari referensi tugas akhir yang ada di Universitas Atma Jaya Yogyakarta dan internet dengan basis situs pencari <http://www.google.com>, tugas akhir dengan judul “Analisis Penerapan Jalan Hijau Pada Proyek Jalan Tol Balikpapan – Samarinda” belum pernah digunakan sebelumnya.