

## ANALISIS INDIKATOR TRANSPORTASI JALAN RAYA DAN PERTUMBUHAN EKONOMI DI PROVINSI JAWA BARAT

**Tonny Judiantono**

Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota - UNISBA  
Jln. Tamansari No. 1 Bandung

### ABSTRAK

*Mobilitas merupakan salah satu indikator transportasi yang umum digunakan disamping indikator traffic dan aksesibilitas. Sudah menjadi keyakinan umum bahwa peningkatan mobilitas transportasi berperan besar pada pertumbuhan ekonomi suatu daerah. Jika demikian, seperti apa pola hubungan mobilitas dan ekonomi di Provinsi Jawa Barat?, bagaimana pula polanya untuk wilayah kabupaten dan kota ? apakah ada perbedaan pengaruhnya dikedua wilayah tersebut?*

*Melalui analisis komparatif dan korelasi terhadap indikator mobilitas dan ekonomi di Jawa Barat untuk periode 1999-2004 menunjukkan : bahwa pertumbuhan jaringan jalan hanya 2% saja tiap tahunnya, tidak sebanding dengan kenaikan jumlah kendaraan yang mencapai 26% pertahun. Sementara itu Jumlah kendaraan/1000 penduduk meningkat 66 %, jumlah kendaraan/rumah tangga meningkat 59 %, dan jumlah kendaraan/Km panjang jalan naik 66%, yang artinya jalanan makin padat oleh kendaraan. Tingkat mobilitas di perkotaan jauh lebih tinggi dibandingkan di kabupaten, sementara itu baik di wilayah kabupaten maupun kota menunjukkan penambahan jalan cenderung akan menurunkan PAD dan belanja daerah (korelasi negatif), sedangkan penambahan kendaraan berkorelasi positif dengan PAD dan belanja daerah.*

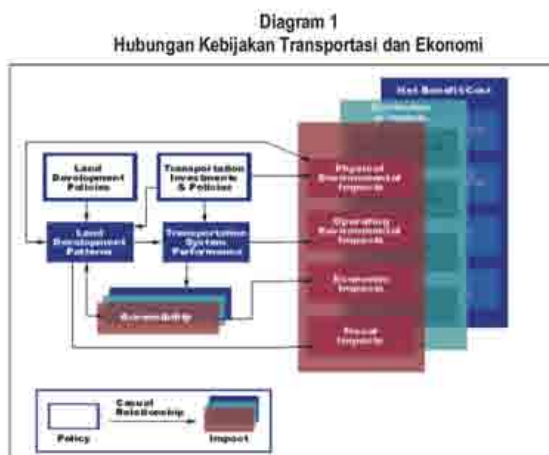
Kata Kunci : Indikator, Transportasi, Ekonomi

### I. PENDAHULUAN

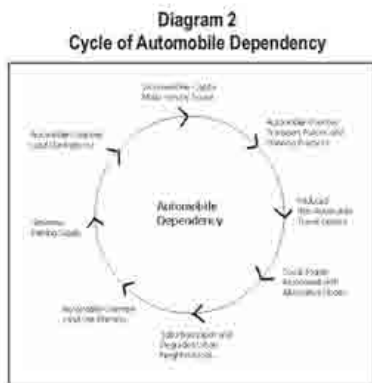
Pembangunan transportasi di negara berkembang seperti Indonesia menjadi beban terbesar dalam pembangunan ekonominya. Selama ini investasi pemerintah diprioritaskan pada peningkatan jaringan jalan dan pembangunan jalan baru, peningkatan kapasitas pelabuhan dan pembangunan bandara untuk lalu lintas internasional dan domestik, dsb. Pemerintah baik ditingkat pusat maupun daerah sebagai pengambil kebijakan transportasi, dituntut untuk dapat menentukan kebijakan transportasi yang tepat sasaran, sesuai dengan skala prioritas kebutuhan dan konsisten dengan pembangunan ekonomi yang dijalankannya. Persoalannya adalah pertimbangan apa saja yang diperlukan untuk memutuskan kebijakan transportasi yang tepat sesuai dengan tuntutan kebutuhan tadi ?.

Secara diagramatis hubungan antara kebijakan transportasi dengan ekonomi dapat digambarkan pada Diagram 1 (FHWA, 2002). Melalui diagram tersebut jelas menunjukkan bahwa dampak pada ekonomi dari kebijakan transportasi bisa berlaku langsung dan tidak langsung. Dampak langsung antara lain melalui besaran nilai investasi langsung disektor transportasi sebagaimana digambarkan dalam penerimaan PDB (GDP) sub sektor transportasi. Dampak tidak langsung pada ekonomi adalah melalui mekanisme perubahan aksesibilitas, yang justru memberikan dampak lebih besar pada ekonomi melalui efek multiplier pada sektor lain. Sebagaimana pernyataan Cobb, Halstead and Rowe, 1998 (TDM Encyclopedia, 2005):

"Economic Development refers to progress toward a community's economic goals, including increases in economic productivity, employment, business activity and investment. Economic development reflects qualitative factors such as human health, environmental quality and equity, and so can differ from economic growth, which reflects only the quantity of material wealth. Economic development indicators attempt to take into account qualitative and non-market values"



Sumber : TDM Encyclopedia, Automobile Dependency, December 2005



Tulisan berikut merupakan suatu analisis "desk study" atas data sekunder indikator transportasi dan besaran indikator ekonomi di Jawa Barat, untuk mendapatkan gambaran apakah arah kebijakan transportasi provinsi Jawa Barat yang menekankan pada peningkatan mobilitas di wilayah kota dan kabupaten menghasilkan dampak sesuai yang

diharapkan ataukah justru sebaliknya. Indikator transportasi yang digunakan adalah tingkat mobilitas yang ditunjukkan oleh Indikator Ketergantungan pada Kendaraan (Automobile Dependency) yang didasarkan pada pemikiran Siklus Automobile Dependency seperti pada diagram 2 dan Tabel 1 berikut.

**Tabel 1 : Auto Dependency Indicators**

Indicator	Description	Low	Medium	High
Vehicle Ownership	Per capita motor vehicle ownership (usually measured per 1,000 population)	Less than 250 per 1,000	250-450	450+
Vehicle Travel	Per capita annual motor vehicle mileage	Less than 4,000 miles (6,500 km)	4,000-8,000 miles (6,500-13,000 kms)	8,000+ (13,000 km plus)
Vehicle Trips	Automobile trips as a portion of total personal trips	Less than 50%	50-80%	80%+
Quality of Transportation Alternatives	Convenience, speed, comfort, affordability and prestige of walking, cycling and public transit relative to driving	Alternative modes are of competitive quality	Alternative modes are somewhat inferior	Alternative modes are very inferior
Relative Mobility Of Non-Drivers	Mobility of personal travel by non-drivers compared with drivers	Non-drivers are not severely disadvantaged	Non-drivers are moderately disadvantaged	Non-drivers are severely disadvantaged
Market Distortions Favoring Automobile Use	Relative advantage provided to automobile transportation over other modes in planning, funding, tax policy, etc.	Minimal bias favoring automobile travel	Moderate bias favoring automobile travel	Significant bias favoring automobile travel

Sumber : TDM Encyclopedia, Automobile Dependency, December 2005

## II. TRANSPORTASI JALAN RAYA DAN EKONOMI MAKRO PROVINSI JAWA BARAT

### 1. Ekonomi Makro Jawa Barat

Pembahasan gambaran ekonomi makro di Provinsi Jawa Barat di sini dibatasi hanya pembahasan PDRB (Produk Domestik Regional Bruto), besaran PAD dan Belanja Daerah saja

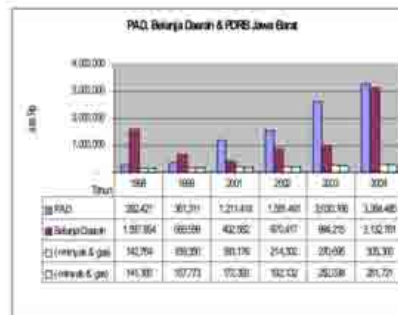
Gambaran ekonomi makro Jawa Barat sebagai-mana tergambar dalam Gambar 1 menunjukkan bahwa dalam kurun waktu 1999 - 2004 jumlah penduduk turun 9% dan jumlah Rumah Tangga turun 5%. Ini terjadi karena tahun 2000 terjadi pemekaran provinsi, yaitu dipisahkannya Provinsi Banten dari Jawa Barat.

Pada periode 1999-2004 tersebut gambaran ekonomi Jawa Barat menunjukkan PAD naik 6,01 kali dari PAD tahun 1999 (Tabel 2), sedangkan PDRB

Gambar 1



Gambar 2



Sumber : BPS Jawa Barat 1998/1999 & 2004/2005

Catatan : tahun 1999 Provinsi Banten masih tergabung dengan Jawa Barat

Tabel 2  
Tingkat Perubahan Luas daerah, Demografi dan Ekonomi Jawa Barat 1999-2004

Tahun	Luas Daerah	Jml Rmh. Tangga	Jml Penduduk	PAD	Belanja Daerah	PDRB konstan	
						(+minyak & gas)	(-minyak & gas)
1999/1998	1.00	1.02	1.02	1.24	0.41	1.12	1.12
2001/1999	0.68	0.89	0.85	3.35	0.61	1.21	1.09
2002/2001	1.00	1.02	1.02	1.28	2.16	1.11	1.11
2003/2002	1.00	1.03	1.03	1.70	1.13	1.26	1.31
2004/2003	1.00	1.01	1.01	1.24	3.18	1.13	1.12
<b>2004/1999</b>	<b>0.68</b>	<b>0.95</b>	<b>0.91</b>	<b>9.04</b>	<b>4.75</b>	<b>1.92</b>	<b>1.79</b>
<b>Rata2</b>	<b>0.94</b>	<b>0.99</b>	<b>0.99</b>	<b>1.76</b>	<b>1.50</b>	<b>1.17</b>	<b>1.15</b>

Sumber : Hasil analisis, 2006

harga konstan (dengan minyak dan gas) menunjukkan kenaikan 1,92, dan PDRB harga konstan (tanpa minyak dan gas) menunjukkan kenaikan 1,79. Sementara itu Belanja Daerah juga menunjukkan kenaikan sebesar 4,75 kali dalam periode yang sama. Jika dilihat angka pertumbuhannya dari tahun 2001-2004 maka pertambahan penduduk rata-rata adalah 2% saja sedangkan PDRB tumbuh dengan rata-rata 13 %. Ini menunjukkan kondisi ekonomi makro Provinsi Jawa Barat dalam periode 2001/2004 tumbuh secara positif, bahkan jika dilihat dalam periode 1999/2004 di mana Provinsi Banten masih tergabung dengan Jawa Barat, pertumbuhan ekonomi Jawa Barat jauh lebih cepat tumbuh dibandingkan sebelumnya. Peran PAD dalam mendukung Belanja Daerah juga makin meningkat, jika pada tahun 1998 peran PAD pada Belanja Daerah hanya 18 %, pada tahun 1999 meningkat jadi 55 %, maka pada tahun 2004 peran PAD pada Belanja Daerah mencapai 69 %.

Pada periode 1999-2004 tersebut gambaran ekonomi Jawa Barat menunjukkan PAD naik 6,01 kali dari PAD tahun 1999 (Tabel 2), sedangkan PDRB harga konstan (dengan minyak dan gas) menunjukkan kenaikan 1,92, dan PDRB harga konstan (tanpa minyak dan gas) menunjukkan kenaikan 1,79. Sementara itu Belanja Daerah juga menunjukkan kenaikan sebesar 4,75 kali dalam periode yang sama. Jika dilihat angka pertumbuhannya dari tahun 2001-2004 maka pertambahan penduduk rata-rata adalah 2% saja sedangkan PDRB tumbuh dengan rata-rata 13 %. Ini menunjukkan kondisi ekonomi makro Provinsi Jawa Barat dalam periode 2001/2004 tumbuh secara positif, bahkan jika dilihat dalam periode 1999/2004 di mana Provinsi Banten masih tergabung dengan Jawa Barat, pertumbuhan ekonomi Jawa Barat jauh lebih cepat tumbuh dibandingkan sebelumnya. Peran PAD dalam mendukung Belanja Daerah juga makin meningkat, jika pada tahun 1998 peran PAD

pada Belanja Daerah hanya 18 %, pada tahun 1999 meningkat jadi 55 %, maka pada tahun 2004 peran PAD pada Belanja Daerah mencapai 69 %.

## 2. Indikator Transportasi Jalan Raya di Jawa Barat

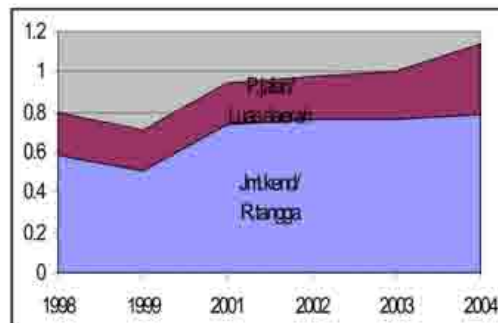
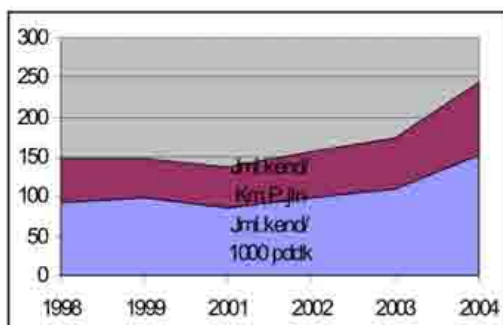
Transportasi yang akan dibahas di sini hanya transportasi jalan raya, dengan mobilitas sebagai indikatornya (Automobile Dependency Indicators) yang ditunjukkan dengan panjang jaringan jalan (tanpa perbedaan kelas jalan, status dan fungsinya) dan jumlah kendaraan (tidak dibedakan antara kendaraan umum dan bukan kendaraan umum dan juga tidak dipisahkan antara kendaraan roda dua dengan kendaraan roda empat atau lebih). Kendaraan tidak bermotor (non-motorized vehicle) tidak dimasukkan dalam pembahasan ini, walaupun perannya di daerah pedesaan Jawa Barat masih cukup besar.

Gambar 3



Sumber : BPS Provinsi Jawa Barat 1998/1999 dan 2004/2005

Gambar 4  
Mobilitas Transportasi Jalan Raya  
di Provinsi Jawa Barat 1998 - 2004



Sumber : Hasil Analisis, 2006

Data jalan dan kendaraan di Jawa Barat sebagaimana terlihat pada Gambar 3 menunjukkan bahwa dengan adanya pemisahan Provinsi Banten dari Jawa Barat, otomatis panjang jaringan jalan di Jawa Barat juga berkurang. Tahun 2001 panjang jaringan jalan di Jawa Barat turun 1% dibandingkan panjang jalan pada tahun 1999, namun dengan penambahan jaringan jalan yang dibangun dari tahun 2001 sampai 2004, dengan pertambahan rata-rata 1% per tahun, maka panjang jaringan jalan pada tahun 2004 bertambah 4 % jika dibandingkan dengan tahun 1999.

Berdasarkan Gambar 4 indikator mobilitas di Jawa Barat, menunjukkan walaupun luas daerah berkurang 32% yaitu dengan dipisahkannya Provinsi Banten dari Jawa Barat, angka kerapatan jaringan jalan (panjang jalan/luas daerah) menunjukkan kenaikan sebesar 37 %. Ini menunjukkan bahwa jumlah panjang jaringan jalan tidak banyak berubah, karena selama ini jaringan jalan lebih banyak berada di wilayah Jawa Barat sekarang di bandingkan di wilayah yang sekarang menjadi Provinsi Banten. Selanjutnya pertumbuhan jaringan jalan dari tahun 2001-2004 hanya 2% saja tiap tahunnya, tidak sebanding dengan kenaikan jumlah kendaraan yang mencapai 26% pertahun. Pertambahan jumlah kendaraan/1000 penduduk menunjukkan angka yang sama dengan jumlah kendaraan/rumah tangga yaitu 26 %, demikian pula

angka kepadatan jaringan jalan yang ditunjukkan dengan jumlah kendaraan/Km panjang jalan menunjukkan pertumbuhan 26% pertahun. Jika kita bandingkan indikator jumlah kendaraan/1000 penduduk antara tahun 2004 dengan 1999, terjadi lonjakan yang tajam yaitu meningkat 66 % sedangkan jumlah kendaraan/rumah tangga meningkat 59%. Demikian pula jumlah kendaraan/Km panjang jalan naik 66%, yang artinya jalanan makin padat oleh kendaraan, padahal secara teoritis angka jumlah 92 kendaraan/ 1000 penduduk (data tahun 2004) masih terhitung rendah menurut ukuran Automobile Dependency (lihat kriteria pada Tabel 1). Lonjakan ini tidak sebanding dengan kenaikan kerapatan jaringan jalan yang hanya naik 37 % (2004/1999) atau rata-rata 2% saja jika dilihat pada periode 2001-2004.

### 3. Hubungan Indikator Transportasi dan Ekonomi Makro di Jawa Barat

Data BPS Jawa Barat menunjukkan kontribusi langsung sektor transportasi ke PDRB Jawa Barat sekitar 3,04 3,60 %. Tabel 3 dan Tabel 4 menunjukkan kuatnya hubungan (relasi positif) antara peningkatan jumlah kendaraan dengan peningkatan PAD dan Belanja Daerah, sebaliknya penambahan panjang jalan akan berkorelasi negatif terhadap PAD, PDRB dan kontribusi sektor transportasi pada PDRB. Ini dapat dimengerti bahwa penambahan panjang jalan berarti membebani PAD atau meningkatkan belanja daerah untuk peningkatan jaringan atau pemeliharaan, sebagaimana ditunjukkan juga pada Tabel 2 di muka bahwa periode 2001-2004 penambahan jaringan jalan hanya 2% saja tiap tahun, padahal belanja daerah meningkat tajam sebesar 4,75 kali pada periode yang sama. Sementara itu penambahan jumlah kendaraan juga

tidak berkorelasi signifikan dengan penambahan jaringan jalan ( $R=0,26$ ), pengaruh langsung pada penambahan jaringan jalan hanya 0,0005039 (lihat Tabel 4). Ini artinya kebijakan yang dilakukan pemerintah daerah selama ini dalam penambahan panjang jalan tidak sejalan dengan peningkatan jumlah kendaraan, dan ini akan berakibat fatal di jalanan, yaitu berupa peningkatan kepadatan jalan sebagaimana ditunjukkan pada Tabel 2, di mana kepadatan kendaraan/Km panjang jalan meningkat 66% dalam periode 1999 - 2004.

**Tabel 3**  
**Korelasi Indikator Transportasi dan Ekonomi Makro di Provinsi Jawa Barat**

No	Indikator	1	2	3	4	5	6	7
1	Panjang Jalan	1	0.26	-0.23	0.19	-0.40	-0.41	-0.40
2	Jml Kendaraan		1	0.99	0.96	0.81	0.80	0.83
3	PAD			1	0.91	1.00	1.00	1.00
4	Belanja Daerah				1	0.89	0.88	0.88
5	PDRB konstan (+minyak & gas)					1	1.00	1.00
6	PDRB konstan (-minyak & gas)						1	1.00
7	Kontribusi transportasi							1

*Sumber : Hasil Analisis, 2006*

**Tabel 4**  
**Pengaruh (Slope) Indikator Transportasi dan Ekonomi Makro di Provinsi Jawa Barat**

No	Indikator	Panjang Jalan	Jumlah Kendaraan
1	Panjang Jalan	1,00	0,0005039
2	Jumlah Kendaraan	131,58	1,00
3	PAD	(170.392,86)	1.396,50
4	Belanja Daerah	164.783,88	1.579,70
5	PDRB konstan (+minyak & gas)	(25.826,83)	103,75
6	PDRB konstan (-minyak & gas)	(22.768,18)	88,76
7	Kontribusi transportasi	(899,82)	3,70

*Sumber : Hasil Analisis, 2006*

### **III. TRANSPORTASI JALAN RAYA DAN KEUANGAN DAERAH KABUPATEN / KOTA DI PROVINSI JAWA BARAT**

#### **1. Keuangan Daerah Kabupaten/ Kota di Provinsi Jawa Barat**

Lalu bagaimana hubungan antara indikator mobilitas dengan keuangan daerah? Indikator keuangan daerah yang digunakan di sini dibatasi pada besaran Penerimaan Asli Daerah (PAD), pengeluaran belanja daerah dan besaran pengeluaran sektor transportasi dalam belanja daerah. Dari segi wilayah, dalam pembahasan di sini juga dipisahkan antara wilayah kabupaten dan kota, dengan hipotesis bahwa ada perbedaan pengaruh perubahan kinerja transportasi ini antara daerah kabupaten dan kota, karena keduanya mempunyai karakteristik yang berbeda.

Kontribusi PAD pada belanja daerah pada tahun 1999 menunjukkan untuk wilayah kabupaten rata-rata berkontribusi 13%, sedangkan untuk wilayah kota rata-rata berkontribusi 8% saja. Kondisi ini berubah pada tahun 2004, yaitu di wilayah kabupaten kontribusi PAD 9% dan di wilayah kota meningkat menjadi 15%. Kontribusi PAD di wilayah kota cenderung lebih cepat peningkatannya pada belanja daerah dibandingkan dengan di daerah kabupaten. Dalam periode yang sama (1999-2004), PAD di wilayah kabupaten meningkat rata-rata 3,26 kali dan belanja daerahnya meningkat rata-rata 4,05 kali. Sementara untuk wilayah kota PAD naik rata-rata 15,33 kali dan belanja daerahnya naik rata-rata 7,21 kali.

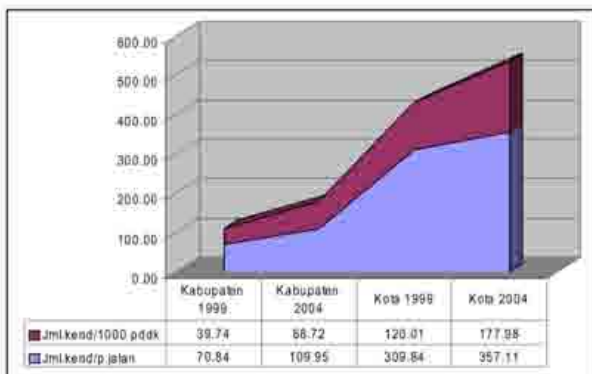
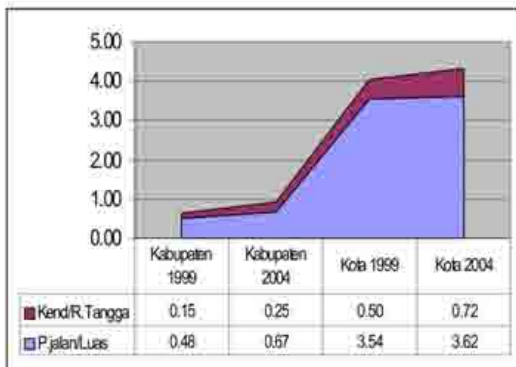
#### **2. Indikator Transportasi Jalan Raya tiap Kabupaten/ Kota di Jawa Barat**

Indikator yang digunakan adalah panjang jalan dan jumlah kendaraan di tiap kabupaten/ kota di Provinsi Jawa Barat untuk tahun 1999 dan 2004. Beberapa kabupaten mengalami penurunan luas wilayah, panjang jalan dan jumlah kendaraan karena tahun 2000 terjadi pemekaran wilayah, yaitu dengan diresmikannya beberapa kota baru yang terpisah dari kabupaten induknya. Kota-kota baru tersebut adalah Depok, Cimahi, Tasikmalaya, dan Banjar. Indikator Mobilitas menunjukkan bahwa pada tahun 1999 di wilayah kabupaten: panjang jalan/ luas daerah rata-rata hanya 0,48 Km/ Km<sup>2</sup>, sementara di wilayah perkotaan sudah mencapai 3,54 Km/Km<sup>2</sup>. Pada saat yang sama jumlah kendaraan/ 1000 penduduk di wilayah kabupaten hanya 39,74, sedangkan di wilayah perkotaan sudah mencapai 120,01 kendaraan/ 1000 penduduk. Kepadatan jalan di wilayah kabupaten rata-rata 70,84 kendaraan/Km panjang jalan, sementara di kota sudah mencapai 309,84 kendaraan/Km panjang jalan. Artinya tingkat mobilitas di perkotaan jauh lebih tinggi dibandingkan di kabupaten.

Untuk tahun 2004 panjang jalan/ luas daerah di wilayah kabupaten naik jadi 0,67 Km/Km<sup>2</sup>, jumlah kendaraan/1000 penduduk juga naik menjadi rata-rata 68,72 kendaraan/1000 penduduk dan kepadatan jalan juga meningkat jadi 109,95 kendaraan/Km panjang jalan. Untuk wilayah kota angka-angka ini menunjukkan 3,62 Km/Km<sup>2</sup> untuk panjang jalan/luas daerah, ada 177,8 kendaraan/ 1000 penduduk dan 357,11 kendaraan/Km panjang jalan (Lihat Gambar 5). Dilihat dari indikator Automobile Dependency (Jumlah kendaraan/1000

penduduk), kota Bandung dan Cirebon yang sudah ada pada tingkat medium, kota Bekasi juga sudah mendekati angka medium. Kota-kota lain dan semua kabupaten di Jawa Barat masih pada tingkat Low (rendah). Namun demikian secara keseluruhan indikator Automobile Dependency di wilayah kota lebih dari 2,5 kali dari pada wilayah kabupaten, dan jumlah kendaraan/Km panjang jalan di wilayah kota juga lebih dari 3,2 kali wilayah kabupaten.

**Gambar 5**  
Perbandingan indikator mobilitas antara kabupaten dan kota di Jawa Barat th 1999 dan 2004



Sumber : Hasil Analisis, 2006

Kalau kita perbandingkan kedua tabel ini, maka untuk periode 1999-2004 di wilayah kabupaten kerapatan jalan (panjang jalan/luas daerah) naik rata-rata 40% dan jumlah kendaraan/1000 penduduk naik rata-rata 73%, sehingga kepadatan jalan juga naik 55%, sementara di wilayah kota kerapatan jalan hanya naik rata-rata 2% saja,

sedangkan jumlah kendaraan/1000 penduduknya naik rata-rata 48%, dan ini mengakibatkan kepadatan jalan juga naik rata-rata 15%. Dapat dikatakan bahwa penambahan panjang jalan di wilayah kota tidak sebanding dengan penambahan jumlah kendaraan, sementara di wilayah kabupaten masih cukup berimbang, walaupun percepatan penambahan kendaraan masih lebih tinggi juga dibandingkan dengan penambahan panjang jalan.

Jika kita perbandingkan lebih lanjut indikator Jumlah Kendaraan/1000 penduduk menunjukkan pada tahun 1999 hanya ada 2 kabupaten yang rata-ratanya di atas rata-rata provinsi, sementara untuk kota hanya ada 2 kota dari 4 kota yang rata-ratanya di atas rata-rata provinsi. Kondisi ini tidak banyak berubah pada tahun 2004, yaitu hanya 3 kabupaten yang rata-rata jumlah kendaraan/1000 penduduknya di atas angka rata-rata provinsi, sementara untuk kota naik tajam, yaitu ada 7 kota dari 9 kota yang di atas rata-rata provinsi. Untuk indikator Jumlah kendaraan/Km panjang jalan juga tidak banyak beda, yaitu pada tahun 1999 untuk wilayah kabupaten hanya ada 3 kabupaten yang di atas rata-rata provinsi, sementara untuk kota hanya ada 2 kota dari 4 kota yang rata-ratanya di atas rata-rata provinsi. Pada tahun 2004 indikator Jumlah kendaraan/Km panjang jalan menunjukkan hanya 4 kabupaten yang rata-ratanya di atas rata-rata provinsi, sedangkan untuk kota ada 6 kota yang di atas angka rata-rata provinsi.

### 3. Hubungan Indikator Transportasi dan Keuangan Daerah di Jawa Barat

Tabel 5 memperlihatkan bahwa dari sampling wilayah kabupaten dan kota, menunjukkan bahwa di wilayah kabupaten rata-rata belanja daerah untuk sektor transportasi mencapai 10%, sedangkan di

wilayah kota rata-rata 5% saja dari belanja daerah yang dikeluarkan untuk sektor transportasi. Untuk provinsi belanja sektor transportasi ini mencapai 13%. Angka-angka ini menunjukkan bahwa untuk wilayah kota pengeluaran untuk sektor transportasi tidak sebesar di kabupaten, mungkin ini terjadi karena tingkat mobilitas di kota sudah lebih tinggi, tidak perlu biaya besar lagi kecuali untuk menjaga kinerjanya. Peningkatan jumlah kabupaten yang indikator Jumlah Kendaraan/1000 penduduk dan indikator Jumlah kendaraan/Km panjang jalan di atas rata-rata provinsi sungguh ironis karena Belanja Daerah di kabupaten rata-rata naik 4,05 kali pada periode 1999-2004 tersebut dan PAD nya naik rata-rata 3,26 kali. Sementara untuk wilayah Kota, Belanja Daerah naik rata-rata 7,21 kali dan PAD naik rata-rata 15,33 kali pada periode 1999/2004.

**Tabel 5**  
**Sampling Kontribusi Pengeluaran Sektor Transportasi Jalan Raya terhadap Belanja Daerah Kabupaten dan Perkotaan di Jawa Barat Th.2004**

No	Kabupaten/ Kota	Pengeluaran (ribu rp)		Sektor Transportasi/ Belanja Daerah
		Belanja Daerah	Sektor Transportasi	
1	Sukabumi	391.358.592.00	45.433.533.00	12%
2	Purwakarta	328.964.251.00	25.523.976.00	8%
	<b>Kabupaten</b>			<b>10%</b>
3	Bogor	343.987.824.00	16.267.152.00	5%
4	Cirebon	234.676.221.00	6.894.765.00	3%
5	Cimahi	203.759.171.00	14.408.890.00	7%
	<b>Kota</b>			<b>5%</b>
	<b>Provinsi</b>	<b>3.132.781.224.90</b>	<b>400.041.092.96</b>	<b>13%</b>

Sumber : BPS Jawa Barat 2004/2005

Tabel 6 dan Tabel 7 menunjukkan korelasi antara indikator mobilitas transportasi jalan dengan keuangan daerah (PAD dan Belanja Daerah). Tahun 1999 untuk wilayah kabupaten, korelasi kuat hanya ditunjukkan oleh hubungan antara panjang jalan dengan belanja daerah ( $R=0,92$ ), sementara hubungan indikator lainnya tidak signifikan, misal antara jumlah kendaraan dengan PAD  $R=0,03$ . Untuk wilayah kota sebaliknya, semua indikator berkorelasi positif kuat. Tahun 2004 korelasi

indikator mobilitas dengan keuangan daerah baik untuk wilayah kota maupun kabupaten makin kuat, bahkan peningkatan angka korelasi di wilayah kabupaten meningkat tajam. Kedua data ini menunjukkan bahwa baik PAD maupun belanja daerah cenderung meningkat sejalan dengan peningkatan mobilitas transportasi.

Jika kita uji lebih jauh dengan Tabel 8, yaitu korelasi antar indikator transportasi dengan keuangan daerah dari besarnya perubahan antara tahun 2004 dan 1999, menunjukkan bahwa di wilayah kabupaten penambahan jalan akan menurunkan PAD dan belanja daerah (korelasi negatif), sedangkan penambahan kendaraan berkorelasi positif dengan PAD dan belanja daerah. Di wilayah kota untuk penambahan jalan juga menunjukkan gejala yang sama, yaitu walaupun berkorelasi positif dengan keuangan daerah tapi tidak signifikan, dan penambahan kendaraan berkorelasi positif dengan belanja daerah dan PAD. Jadi baik untuk wilayah kabupaten maupun wilayah kota masih relevankah kebijakan penambahan panjang jalan, karena akan berdampak pada peningkatan.

**Tabel 6**  
**Korelasi Indikator Transportasi dan Keuangan Daerah Wilayah Kabupaten dan Kota di Jawa Barat Th.1999**

No	Wilayah Kabupaten	1	2	3	4
1	Panjang Jalan	1.00	0.38	0.36	0.92
2	Jumlah Kendaraan		1.00	0.03	0.39
3	PAD			1.00	0.40
4	Belanja Daerah				1.00

No	Wilayah Kota	1	2	3	4
1	Panjang Jalan	1.00	0.86	0.73	0.93
2	Jumlah Kendaraan		1.00	0.97	0.95
3	PAD			1.00	0.90
4	Belanja Daerah				1.00



**Tabel 7**  
**Korelasi Indikator Transportasi dan Keuangan Daerah**  
**Wilayah Kabupaten dan Kota di Jawa Barat Th.2004**

No	Wilayah Kabupaten	1	2	3	4
1	Panjang Jalan	1.00	0.59	0.51	0.67
2	Jumlah Kendaraan		1.00	0.86	0.81
3	PAD			1.00	0.76
4	Belanja Daerah				1.00

No	Wilayah Kota	1	2	3	4
1	Panjang Jalan	1.00	0.72	0.82	0.82
2	Jumlah Kendaraan		1.00	0.96	0.96
3	PAD			1.00	0.97
4	Belanja Daerah				1.00

**Tabel 8**  
**Korelasi Perubahan Indikator Transportasi dan**  
**Keuangan Daerah Wilayah Kabupaten dan Kota**  
**di Jawa Barat Th.1999-2004**

No	Wilayah Kabupaten	1	2	3	4
1	Panjang Jalan	1.00	0.15	-0.13	(0.02)
2	Jumlah Kendaraan		1.00	0.61	0.61
3	PAD			1.00	0.72
4	Belanja Daerah				1.00

No	Wilayah Kota	1	2	3	4
1	Panjang Jalan	1.00	(0.19)	0.09	0.21
2	Jumlah Kendaraan		1.00	0.51	0.51
3	PAD			1.00	0.95
4	Belanja Daerah				1.00

Sumber : Hasil Analisis, 2006

#### IV. KESIMPULAN

Dari pembahasan yang telah dilakukan dapat disimpulkan beberapa hal sebagai berikut :

##### 1. Untuk provinsi Jawa Barat pada periode tahun 1999-2004

- \* Pertumbuhan jaringan jalan hanya 2% saja tiap tahunnya, tidak sebanding dengan kenaikan jumlah kendaraan yang mencapai 26% pertahun.

- \* Jumlah kendaraan/1000 penduduk meningkat 66%, jumlah kendaraan/rumah tangga meningkat 59 %, dan jumlah kendaraan/Km panjang jalan naik 66%, yang artinya jalanan makin padat oleh kendaraan.

- \* Pertumbuhan ekonomi Jawa Barat jauh lebih cepat tumbuh dibandingkan ketika masih tergabung dengan Provinsi Banten.

- \* Peningkatan jumlah kendaraan berkorelasi positif dengan peningkatan PAD dan Belanja Daerah, sebaliknya penambahan panjang jalan berkorelasi negatif terhadap PAD, PDRB dan kontribusi sektor transportasi pada PDRB.

##### 2. Untuk Wilayah Kabupaten dan Kota di Provinsi Jawa Barat pada periode tahun 1999-2004

- \* Kontribusi PAD di wilayah kota cenderung lebih cepat peningkatan perannya pada belanja daerah dibandingkan dengan di daerah kabupaten.

- \* Tingkat mobilitas di perkotaan jauh lebih tinggi dibandingkan di kabupaten.

- \* Pertambahan panjang jalan di wilayah kota tidak sebanding dengan penambahan jumlah kendaraan (=jauh lebih kecil), sementara di wilayah kabupaten masih cukup berimbang.
- \* Pengeluaran daerah untuk sektor transportasi di wilayah kabupaten lebih besar daripada wilayah kota .
- \* Baik di wilayah kabupaten maupun kota menunjukkan penambahan jalan akan menurunkan PAD dan belanja daerah (korelasi negatif), sedangkan penambahan kendaraan berkorelasi positif dengan PAD dan belanja daerah.

Beberapa kesimpulan di atas menunjukkan bahwa kebijakan peningkatan mobilitas transportasi di Jawa Barat periode 1999-2004 memberikan dampak positif pada peningkatan jumlah kendaraan tapi tidak diimbangi dengan pertambahan panjang jalan yang seimbang. Kondisi ini memunculkan efek eksternalitas yang cenderung berdampak negatif, salah satunya adalah dampak negatif pada keuangan daerah yaitu dengan meningkatnya belanja sektor transportasi, khususnya pada biaya pemeliharaan jalan, yang ditunjukkan dengan rendahnya penambahan panjang jaringan jalan, khususnya di wilayah kota, dan ini terjadi hampir di semua wilayah kota. Untuk wilayah kabupaten dampak kebijakan transportasi ini masih lebih baik.

Berbagai indikator di muka menunjukkan ada sejumlah dilema yang akan dihadapi oleh pemerintah daerah Jawa Barat jika masih berpegang pada kebijakan transportasi seperti yang selama ini dilakukan, khususnya dalam penyediaan transportasi jalan raya. Ada sejumlah pertanyaan yang perlu mendapat jawaban melalui penelitian lebih mendalam pada indikator kinerja (performance indikator) sebagai tindak lanjut dari kesimpulan ini, yaitu:

- \* Sejauhmana kebijakan guna lahan (land use policy) sudah dijalankan bersama-sama dengan kebijakan transportasi (Transportation Policy) dalam mendukung percepatan peningkatan ekonomi di Jawa Barat.
- \* Sudah benarkah arah kebijakan transportasi jalan raya yang selama ini dijalankan?
- \* Apakah ada kesalahan indikator kinerja transportasi yang selama ini digunakan sebagai dasar kebijakan? Sebab kesalahan dalam penggunaan indikator kinerja akan berakibat kesalahan pada kebijakan transportasi yang dijalankan.
- \* Jika memang demikian indikator apa yang sebaiknya digunakan ?

## **V. PUSTAKA**

Biro Pusat Statistik Provinsi Jawa Barat, Jawa Barat  
Dalam Angka 2004/2005.

Biro Pusat Statistik Provinsi Jawa Barat, Jawa Barat  
Dalam Angka 1998/1999..

Faulks, Rex W, 1992. Principles of Transport, 4th ed,  
Mc.Graw Hill Book Company, London

Mc.Donald, Patricia A,2003. The Movement of  
People and Goods : Its Challenges, Economic  
Impacts and Its Future Trans, Vermont Agency  
of Transportation

Suyono Dikun, 2003. Infrastruktur Indonesia,  
Sebelum, Selama, dan Pasca Krisis, MENEG  
PPN BAPPENAS.

TDM Encyclopedia, Automobile Dependency,  
Victoria Transport Policy Institute, December  
14, 2005

TDM Encyclopedia, Accessibility, Victoria Transport  
Policy Institute, May 9, 2005

TDM Encyclopedia, Economic Development  
Impacts, Victoria Transport Policy Institute,  
December 14, 2005

TDM Encyclopedia, Measuring Transport, Victoria  
Transport Policy Institute, April 4, 2006