

Pengaruh Dampak sosial Terhadap Proyek Pembangunan Jalan Tol Di Medan – Binjai

¹⁾Nasrullah Hidayat, ²⁾Hekxan A Xanichal, ³⁾Muhammad Nazly, ⁴⁾Reynalda Utari Karo- Karo, ⁵⁾Rianto Irvandinata Lumban Gaol

^{1,2,3,4,5}Universitas Negeri Medan

Email korespondensi : nasrullahhidayat816@yahoo.co.id

INFORMASI ARTIKEL	ABSTRAK
KataKunci: Jalan tol, Lahan, UMKM, Tempat tinggal, Efisiensi	Tujuan dari dilakukannya pengabdian ini adalah untuk mengetahui bagaimana pengaruh pembangunan jalan tol Helvetia terhadap dampak sosial lingkungan serta ekonomi yang dimana yaitu tempat tinggal dan mata pencarian masyarakat sekitar. Pengabdian dilakukan dengan metode kualitatif yang diuraikan secara deskriptif dengan alat berupa wawancara. Pengabdian ini Dilakukan dengan menggunakan preseden pada beberapa ruas tol yang ada di dalamnya Indonesia. Hasil kajian menunjukkan bahwa di satu sisi adanya kehadiran jalan tol dapat mempersingkat waktu tempuh dan meningkatkan kegiatan usaha yang ada disekitaran jalan to dikarenakan menarik investor, namun di sisi lain juga menimbulkan kerugian, seperti usaha sektor informal masyarakat yang ada dahulu sebelum jalan tol ini dibangun, sepanjang jalur lama yang ditemui mengalami penurunan pendapatan, berkurangnya lahan pertanian, serta lingkungan hidup Degradasi.
	ABSTRACT
Keywords: Toll roads, land, MSMEs, housing, efficiency	The aim of this research is to find out the impact of the construction of the Helvetia toll road on the social, environmental and economic impacts on the residences and livelihoods of the surrounding community. The research was carried out using qualitative methods which were described descriptively using interviews as a tool. This research was conducted using precedents on several toll roads in Indonesia. The research results show that the presence of a toll road on the one hand can shorten travel time and increase business activities around the toll road because it attracts investors, but on the other hand it also causes losses, such as informal sector businesses. In communities that existed before this toll road was built, along the old route there was a decrease in income, reduction in agricultural land and environmental degradation.
This is an open access article under the CC-BY-SA license.	
	

I. PENDAHULUAN

Infrastruktur memiliki peran yang sangat penting dalam sistem perekonomian. Semakin baik keadaan infrastruktur, semakin baik pula pengaruhnya terhadap keadaan ekonomi. Di samping itu pembangunan jalan tol di daerah perkotaan besar dan Sekitarnya memang berpengaruh terhadap industri yang banyak berada di sekitar daerah Perkotaan. Fungsi jalan tol adalah menghubungkan pusat produksi dengan pasar global, oleh Karena itu untuk memudahkan aktifitas bisnis jalan tol menjadi alternatif untuk Mempercepat arus keluar masuk barang. Tetapi dalam hal ini program pemerintah yang Lebih fokus membangun jalan tol di daerah perkotaan perlu diluruskan, yakni seharusnya Lebih memperhatikan kondisi jalan-jalan di pedesaan yang sebenarnya sangat membantu Masyarakat yang rata-rata miskin dalam meningkatkan aktifitas ekonomi mereka. Sehingga kesenjangan antara daerah perkotaan dan pedesaan dapat dihapuskan. Oleh karena itu

pemerintah harus segera memperbaiki kondisi jalan antar desa di seluruh Indonesia untuk mencapai pertumbuhan ekonomi yang stabil dan pro rakyat.

Infrastruktur memiliki peran yang sangat penting dalam sistem perekonomian. Semakin baik keadaan infrastruktur, semakin baik pula pengaruhnya terhadap keadaan ekonomi. Di samping itu pembangunan jalan tol di daerah perkotaan besar dan Sekitarnya memang berpengaruh terhadap industri yang banyak berada di sekitar daerah Perkotaan. Fungsi jalan tol adalah menghubungkan pusat produksi dengan pasar global, oleh Karena itu untuk memudahkan aktifitas bisnis jalan tol menjadi alternatif untuk Mempercepat arus keluar masuk barang. Tetapi dalam hal ini program pemerintah yang Lebih fokus membangun jalan tol di daerah perkotaan perlu diluruskan, yakni seharusnya Lebih memperhatikan kondisi jalan-jalan di pedesaan yang sebenarnya sangat membantu Masyarakat yang rata-rata miskin dalam meningkatkan aktifitas ekonomi mereka. Sehingga kesenjangan antara daerah perkotaan dan pedesaan dapat dihapuskan. Oleh karena itu pemerintah harus segera memperbaiki kondisi jalan antar desa di seluruh Indonesia untuk mencapai pertumbuhan ekonomi yang stabil dan pro rakyat.

Jalan tol merupakan jalan yang dapat dilalui oleh kendaraan roda empat, menghubungkan kota dan provinsi dengan lebih cepat dan nyaman. Namun, banyak jalan tol di kota tersebut yang kini diperpendek untuk memperlancar arus lalu lintas. Menurut PP Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol, pengertian jalan tol adalah jalan umum yang merupakan bagian dari sistem jaringan jalan dan merupakan jalan kepentingan nasional yang penggunaannya wajib membayar. Jalan tol sebagai bagian dari sistem jalan umum merupakan jalur alternatif, namun dalam kondisi tertentu jalan tol tidak dapat menjadi jalur alternatif. Di negara lain, jalan raya yang berfungsi sebagai jalan tol dikenal dengan freeway, highway, dan expressway. Penggunaan jalan ini gratis dan tersedia di beberapa negara seperti Australia, India, Jepang, Kanada, Amerika dan masih banyak lagi. Singapura dan Malaysia juga memiliki jalan tol, sedangkan Filipina dan Thailand memiliki jalan raya.

Jalan tol di Indonesia pada zaman dahulu dimulai pada tahun 1978. Pembangunan dimulai dengan beroperasinya Tol Jagorawi sepanjang 59 km yang menghubungkan Jakarta, Bogor, dan Chiawi. Kemudian mulai tahun 1987, pihak swasta mulai turut serta dalam investasi jalan tol sebagai operator jalan tol dengan menandatangani perjanjian konsesi (CPA) dengan PT Jasa Marga. Pada tahun 1995 hingga tahun 1997 telah dilakukan upaya untuk mempercepat pembangunan jalan tol, namun terhenti karena kondisi perekonomian Indonesia yang sangat lemah akibat krisis mata uang pada bulan Juli 1997. Hal ini menyebabkan pemerintah terpaksa menunda program pembangunan jalan tol melalui Keputusan Presiden Nomor 1. 39/1997. Akibatnya, pembangunan jalan tol di Indonesia terhenti, terbukti dengan pembangunan jalan tol hanya sepanjang 13,30 km antara tahun 1997 hingga 2001.

Selain itu, pada tahun 2002, pemerintah mengeluarkan Keputusan Presiden No. 15/2002 tentang kelanjutan proyek infrastruktur. Pemerintah juga sedang mengevaluasi dan terus melaksanakan proyek penundaan tol. Sejak tahun 2001 hingga 2004, telah dibangun 4 ruas jalan dengan total panjang 41,80 km. Menurut PBJT PUPR, Undang-undang Jalan Nomor 38 Tahun 2004 diterbitkan pada tahun 2004, yang mengamanatkan pembentukan BPJT sebagai pengganti peran regulator yang saat ini dijalankan oleh PT Jasa Marga. Pada tanggal 29 Juni 2005, Badan Pengatur Jalan Tol dibentuk sebagai badan pengawas jalan tol di Indonesia. 19 proyek jalan tol yang sempat tertunda pada tahun 1997 kini dilanjutkan kembali. Hingga tahun 2007, jalan tol sepanjang 553 km telah dibangun dan dioperasikan di Indonesia. Dari total panjang tersebut, 418 km jalan tol dikelola oleh PT Jasa Marga dan sisanya 135 km dikelola swasta lainnya. Saat ini, pemerintah telah meningkatkan alokasi anggaran infrastruktur menjadi Rp1,739 triliun selama 5 tahun terakhir. Selama 5 tahun terakhir, pemerintah telah membangun 3.194 km jalan perbatasan dan 1.387 km jalan tol. Target pemerintah berikutnya adalah membangun jalan tol sepanjang 4.700–5.200 km pada tahun 2024.

Pada tanggal 10 Oktober 2014, pembangunan jalan tol ini diresmikan oleh Menteri Koordinator Perekonomian, Ketua Tanjung. Peletakan batu pertama dilakukan oleh Presiden Joko Widodo pada 27 Januari 2015. Pembangunan tol ini diperkirakan memakan waktu 3 tahun. Tol Medan-Kualanamu-Tebing Tinggi dan Tol Medan-Binjai resmi beroperasi saat diresmikan Presiden Joko Widodo pada 13 Oktober 2017.[2] Meski sudah beroperasi, belum seluruh ruas jalan tol bisa dilalui karena masih sulitnya pembebasan lahan. 12 Maret 2021 Tol Medan-Binjai beroperasi penuh sejak Oktober 2017 dimulai dari Seksi 1 yaitu Tanjung Mulia-Helvetia sepanjang 6,72 km, Seksi 2 yaitu Helvetia-Semayang sepanjang 6,18 km, dan Seksi 3 yaitu Semayang-Binjai dengan panjang masing-masing 4,28 km pada tahun 2017, 2018 dan 2021.

Pemerataan hasil pembangunan Pembangunan Jalan Tol Medan-Binjai Merupakan bagian dari Jalan Tol Trans Sumatera (JTTS) yang direncanakan akan membentang dari utara Pulau Sumatera sampai selatan

menyambungkan Provinsi Nangroe Aceh Darussalam sampai Provinsi Lampung. Ruas ini dibagi menjadi 3 seksi dan akan berlokasi di Sumatera Utara menghubungkan Kota Medan dengan Binjai. Ketiga seksi yang dimaksud adalah: (1) Seksi I: Tanjung Mulia – Helvetia; (2) Seksi II: Helvetia – Semayang; (3) Seksi III: Semayang – Binjai.

Pembangunan jalan tol Medan-Binjai ada sebagai solusi dari permasalahan masyarakat seperti kemacetan tetapi setiap pembangunan pasti berdampak terhadap masyarakat. Masyarakat akan merasakan dampak positif ataupun negative dari pembangunan yang dilakukan oleh pemerintah. Banyaknya aduan dari masyarakat bahwa mereka kehilangan rumah, tanah, sawah hingga tempat tinggal mereka namun disisi lain banyak juga masyarakat yang merasa diuntungkan dengan adanya jalan tol Medan-Binjai ini dikarebakan memangkas waktu perjalanan dan mengurangi kemacetan. Tujuan dari dilakukannya pengabdian ini adalah untuk mengetahui bagaimana pengaruh pembangunan jalan tol Helvetia terhadap dampak sosial lingkungan serta ekonomi yang dimana yaitu tempat tinggal dan mata pencarian masyarakat sekitar.

II. MASALAH

Pembangunan adalah suatu usaha yang terencana dalam meningkatkan kesejahteraan masyarakat, bangsa, dan negara. Jaringan jalan merupakan salah satu faktor pendukung keberhasilan suatu pembangunan karena jalan berperan untuk pemindahan barang dan manusia sehingga diperlukan jaringan jalan yang memadai dan lebih mengedepankan kecepatan. Jalan tol merupakan jalan alternatif untuk mempercepat sarana transportasi, perkembangan industri pariwisata, menunjang pertumbuhan dan percepatan proses ekonomi yang kerap terhambat karena kendala transportasi, mengurangi kemacetan akibat pasar tumpah, pasar tradisional, penyempitan jalan, jembatan rusak, jalan yang berlubang dan lain-lain adalah hal yang menghambat proses ekonomi secara merata dan cepat. Dengan adanya pembangunan ini maka akan terjadi perubahan kondisi ekonomi dan sosial masyarakat. Menurut Soediono (dalam Adisasmita 2012) bahwa pembangunan merupakan perubahan susunan dan pola masyarakat yang akan merangsang lapisan-lapisan masyarakat dan dengan adanya teknologi maka pertumbuhan ekonomi akan semakin pesat. Selain itu menurut Salim (1980) mengatakan bahwa pembangunan berkelanjutan dapat berdampak positif maupun negative. Dampak positif dari pembangunan adalah dapat meningkatkan kualitas hidup yang terdiri dari meningkatnya kualitas fisik, turunnya angka kematian, dan meningkatkan kesejahteraan. Sedangkan dampak negative dari pembangunan yaitu berkurangnya sumber daya, pencemaran lingkungan, dan redistribusi penduduk.

Menurut Soemantri perubahan-perubahan yang terjadi pada kehidupan masyarakat bisa merupakan kemajuan atau mungkin justru suatu kemunduran. Masyarakat maju atau pada masyarakat berkembang, perubahan-perubahan sosial dan kebudayaan selalu berkaitan erat dengan ciri dan bentuk perekonomiannya. Perubahan dari aspek sosial merupakan suatu proses perubahan yang terjadi di dalam masyarakat yang meliputi perubahan pada aspek kehidupan sosial masyarakat tersebut. Perubahan aspek kehidupan sosial masyarakat meliputi perubahan pada interaksi sosial, status sosial dan tindakan sosial lainnya

III. METODE

Metode pengabdian yang digunakan dalam pengabdian ini adalah metode kualitatif. Metode pengabdian kualitatif adalah metode atau teknik pengabdian yang menekankan pada analisis atau deskriptif. Dalam proses pengabdian kualitatif lebih memperhatikan hal-hal dari sudut pandang subjek dan kerangka teori dijadikan pedoman oleh peneliti agar proses pengabdian sesuai dengan fakta yang ditemui di lapangan pada saat melakukan pengabdian.

IV. HASIL DAN PEMBAHASAN

Jenis Pengabdian

Jenis pengabdian deskriptif kualitatif adalah metode pengabdian yang menggunakan data kualitatif dan diuraikan secara deskriptif. Jenis pengabdian deskriptif kualitatif ini sering digunakan untuk menganalisis peristiwa, fenomena, atau situasi sosial.

Dampak terhadap Lingkungan Sekitar

Dengan adanya jalan tol maka lokasi-lokasi dekat pintu keluar-masuk jalan tol akan berkembang cepat sebagai kawasan bisnis, baik industri, perdagangan, jasa keuangan dan perbankan dan sebagainya. Banyak

bukti yang menunjukkan jalan tol turut memajukan ekonomi daerah dan mempersibuk kegiatan bisnis, terbukanya lapangan kerja dan meningkatkan aktivitas ekonomi rakyat bahkan transaksi sosial. Seperti yang terjadi di Medan pasca beroperasinya jalan tol Medan-Binjai. Sebelum jalan tol ini beroperasi, di mana perjalanan tercepat dari Medan-Binjai-Stabat memerlukan waktu hampir 1 jam, .

Dampak terhadap Pertumbuhan Kawasan Perumahan

Akhir-akhir ini, rencana pemerintah yang membangun sejumlah ruas jalan tol telah memicu pertumbuhan kawasan, khususnya pembangunan perumahan baru. Ini membuktikan bahwa akses tol mampu mendorong nilai jual bagi sebuah proyek properti. Meskipun tidak semua pengembang sukses membangun kompleks perumahan di pinggir jalan tol. Konsumen juga tetap membutuhkan keberadaan jalan arteri di sekitar perumahannya dan ketersediaan angkutan umum untuk anggota keluarga lainnya. Sebab, tidak semua anggota keluarga mempunyai kendaraan pribadi. Artinya pembukaan akses jalan tol langsung ke kawasan perumahan tanpa dibarengi dengan akses ke jalan arteri dan ketersediaan angkutan umum juga akan percuma..

Dampak sosialnya lainnya adalah dengan dibuatkannya jalan arteri bagi penduduk di tepi jalan tol, harga tanah pun menjadi tinggi, dan masyarakat mempunyai lebih banyak peluang ekonomi dan usaha di lingkungannya. Sementara dampak kerugiannya adalah warga masyarakat di sepanjang jalan tol terancam kehidupannya karena tidak bisa berharap banyak dari penjualan barang dan jasa. Sebagai contoh dampak pembangunan jalan tol Medan-Binjai menimbulkan banyak permasalahan bagi rakyat kecil, terutama perekonomian daerah yang terkena tol tersebut, seperti pengelola pom bensin, pengelola warung dan rumah makan dan para pedagang-pedagang kecil yang ada di daerah yang terkena pembangunan jalan tol tersebut.

Melalui pengabdian yang dilakukan dengan menggunakan metode deskriptif maka ada beberapa hal dari hasil pengabdian yang telah kami dapatkan yaitu, Kehadiran jalan Tol Medan – Binjai ini memangkas waktu tempuh menjadi lebih cepat yang berpengaruh pada penurunan biaya logistik dan kualitas produk yang dihasilkan,” tutur Koentjoro. Lebih lanjut Koentjoro menyampaikan bahwa sejak dioperasikannya kedua ruas tol tersebut, trafik jalan tol terus meningkat setiap tahunnya. “Kami mencatat peningkatan Lalu lintas Harian Rata-rata (LHR) pada Tol Mebi meningkat hampir 3x lipat jika dibandingkan dengan trafik pada saat baru beroperasi, dimana trafik saat ini mencapai rata-rata lebih dari 23.000 kendaraan perhari, sementara pada tahun 2017 hanya mencapai kurang lebih 8.000 kendaraan perharinya. Sementara untuk Jalan Tol Binjai – Stabat juga terus mengalami peningkatan dimana awal beroperasi pada bulan Februari tercatat rata-rata kendaraan yang melintas yakni 7000an kendaraan menjadi 8.700an kendaraan di bulan Agustus kemarin,” ujar Koentjoro.

Koentjoro juga menambahkan bahwa trafik kendaraan di Tol Mebi terus membaik pasca dilonggarkannya kebijakan Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat (PPKM) yang sebelumnya diterapkan di Pulau Sumatra. “Pada tahun 2020, rata-rata kendaraan yang melintas di Tol Mebi mentok di 12.000an per harinya, setelah PPKM dilonggarkan di tahun 2021 langsung membaik dan kembali meningkat menjadi rata-rata 18.000an kendaraan perharinya. Dengan membaiknya trafik kendaraan tersebut secara tidak langsung mendorong roda perekonomian yang ada di daerah sekitarnya, ditambah lagi sekarang sudah bertambah Tol Binsa,” tambahnya. Secara terpisah, Akademisi Fakultas Teknik Universitas Sumatra Utara (USU), Dr. M. Ridwan Anas, ST. MT mengatakan bahwa jalan tol di Sumut ini sangat berdampak pada perkembangan wilayah yang ada di daerah sekitar.

“Sebagai pengguna langsung jalan tol, saya merasakan waktu tempuh yang terjaga dengan adanya durasi yang lebih pasti ketika ingin melintas dari Medan menuju Binjai atau sebaliknya. Dengan jarak tempuh yang hanya 1-2 jam, mahasiswa pun tidak perlu lagi mengeluarkan biaya hidup ekstra untuk ngekos dan masih bisa tinggal dengan orang tua dengan adanya akses tol,” jelas Ridwan.

Lebih lanjut Ridwan juga menjelaskan bahwa sebelum adanya jalan tol, masyarakat harus melintasi jalan arteri dimana waktu tempuh tidak pasti dan lebih rawan keamanannya. Setelah adanya jalan tol ini, banyak dampak tidak langsung yang dirasakan oleh masyarakat daerah sekitar seperti naiknya nilai lahan, turunnya biaya transportasi barang yang berpengaruh pada penurunan biaya produksi sehingga menambah minat investor dan meningkatkan laba. “Tak hanya itu, dengan terkoneksinya wilayah perkebunan, pabrik maupun pelabuhan juga meningkatkan investasi sehingga akan menambah lapangan kerja lebih besar lagi. Dengan manfaat jalan tol tersebut, kami berharap pengelola jalan tol dapat terus memperhatikan Standar Pelayanan Minimal (SPM) sesuai dengan regulasi yang telah ditetapkan oleh pemerintah,” tutur Ridwan.

Pembahasan Hasil Pengabdian

Pembangunan jalan tol merupakan salah satu solusi dari pendistribusian baik barang dan manusia dengan cara mudah dan efektif dari sisi waktu dan jarak. Pembangunan jalan tol merupakan salah satu solusi yang ditawarkan oleh pemerintah sekarang ini untuk mempercepat pertumbuhan di suatu daerah dan melakukan pemerataan pembangunan di setiap daerah. Pembangunan jalan tol akan memberikan kontribusi yang negatif ketika pembangunan itu dilakukan dengan cara tidak mementingkan beberapa unsur, baik itu dari unsur masyarakat maupun lingkungan. Dampak negatif ini akan membuat pertumbuhan di beberapa pihak akan terhambat, sehingga sedikit banyaknya akan mempengaruhi pembangunan secara keseluruhan. Terdapat dua faktor yang mempengaruhi kinerja UMKM yaitu 1. Faktor internal yaitu akses permodalan, kemampuan berwirausaha, SDM, pemasaran, rencana bisnis, pengetahuan keuangan dan 2. Faktor eksternal yaitu dukungan pemerintah, legalitas, jaringan social, akses kepada informasi, teknologi, pembinaan. (Sudiarta : 2014).

Jalan Tol Medan—Binjai adalah jalan tol di Sumatera Utara sepanjang 16,8 kilometer yang menghubungkan kota di Medan dan Binjai. Pada 10 Oktober 2014, pembangunan jalan tol ini diresmikan oleh Menko Perekonomian Chairul Tanjung. Peletakan batu pertama dilakukan oleh Presiden Joko Widodo pada 27 Januari 2015. Pembangunan jalan tol ini direncanakan berlangsung selama 3 tahun. Jalan Tol Medan-Kualanamu-Tebing Tinggi dan Jalan Tol Medan–Binjai resmi beroperasi setelah diresmikan Presiden Joko Widodo pada 13 Oktober 2017. Meski sudah beroperasi, belum seluruh ruas jalan tol dapat dilalui karena masih terkendala pembebasan lahan. Pada 12 Maret 2021, Jalan Tol Medan–Binjai yang seluruhnya sudah beroperasi sejak oktober 2017 lalu, di mulai dari seksi 1 yaitu, Tanjung Mulia-Helvetia sepanjang 6,72 Km, seksi 2 yaitu, Helvetia-Semayang sepanjang 6,18 Km, dan seksi 3 yaitu, Semayang-Binjai sepanjang 4,28 Km masing-masing pada tahun 2017, 2018 dan 2021.

Pada 10 Oktober 2014, pembangunan jalan tol ini diresmikan oleh Menko Perekonomian Chairul TPembangunan Jalan Tol Medan – Binjai menggunakan skema penugasan kepada BUMN yakni PT Hutama Karya melalui Peraturan Presiden No. 117/2015 tentang perubahan atas Peraturan Presiden No. 100/2014 tentang Percepatan Pembangunan Jalan Tol di Sumatera. Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol (PPJT) untuk ruas tol ini telah ditandatangani pada tahun 2014. Pada tahun yang sama, Pemerintah juga memberikan dukungan berupa Penyertaan Modal Negara (PMN) kepada PT Hutama Karya untuk mendukung PT Hutama Karya dalam memenuhi mandat penugasan ini. Struktur pendanaan ruas ini terdiri dari 70% ekuitas dari PT Hutama Karya (pemenuhannya didukung PMN) dan 30% pinjaman dari PT Sarana Multi Infrastruktur (PT SMI).anjung. Peletakan batu pertama dilakukan oleh Presiden Joko Widodo pada 27 Januari 2015. Pembangunan jalan tol ini direncanakan berlangsung selama 3 tahun. Jalan Tol Medan-Kualanamu-Tebing Tinggi dan Jalan Tol Medan–Binjai resmi beroperasi setelah diresmikan Presiden Joko Widodo pada 13 Oktober 2017. Meski sudah beroperasi, belum seluruh ruas jalan tol dapat dilalui karena masih terkendala pembebasan lahan. Pada 12 Maret 2021, Jalan Tol Medan–Binjai yang seluruhnya sudah beroperasi sejak oktober 2017 lalu, di mulai dari seksi 1 yaitu, Tanjung Mulia-Helvetia sepanjang 6,72 Km, seksi 2 yaitu, Helvetia-Semayang sepanjang 6,18 Km, dan seksi 3 yaitu, Semayang-Binjai sepanjang 4,28 Km masing-masing pada tahun 2017, 2018 dan 2021.

Jalan tol Medan-Binjai akan membagi beban kendaraan dengan Jalan Medan-Binjai yang merupakan salah satu ruas terpadat dalam Jalan Raya Lintas Sumatra yang menghubungkan Medan dan Banda Aceh. Jalan tol ini akan menyambung dengan Jalan tol Belmera yang telah ada sebelumnya di sekitar pintu tol Tanjung Mulia, lalu menyusuri kawasan Medan Helvetia, Sei Semayang dan sampai ke jalan lingkar luar kota Binjai sebagai titik akhir. Pintu tol direncanakan berjumlah 3 pintu, 2 arah dengan 3 jalur pada masing-masing arah dengan desain kecepatan maksimum 100 km/jam.

Tabel 1. Jalan tol Medan-Binjai

Rute	Ruas	Panjang
Seksi 1	Tanjung mulia-helvetia	6,72 km
Seksi 2	Helvetia-semayang	6,18 km
Seksi 3	Semayang – binjai	4,28 km

Dampak terhadap Lingkungan Sekitar, Dengan adanya jalan tol maka lokasi-lokasi dekat pintu keluar-masuk jalan tol akan berkembang cepat sebagai kawasan bisnis, baik industri, perdagangan, jasa keuangan dan perbankan dan sebagainya. Banyak bukti yang menunjukkan jalan tol turut memajukan ekonomi daerah dan mempersibuk kegiatan bisnis, terbukanya lapangan kerja dan meningkatkan aktivitas ekonomi rakyat bahkan

transaksi sosial. Seperti yang terjadi di Medan pasca beroperasinya jalan tol Medan - Binjai. Sebelum jalan tol ini beroperasi, di mana perjalanan tercepat dari Medan - Binjai memerlukan waktu ber jam-jam, binjai belumlah semetropolis sekarang. Tetapi sekarang kota ini menjadi lebih sibuk, lebih banyak gedung menjulang, dan dikerumuni sentra-sentra bisnis seperti halnya medan. Situasi yang sama juga terlihat di kota kota yang dilalui oleh jalur tol ini, setelah tol Medan - Binjai beroperasi. Di Binjai tumbuh banyak manufaktur. Harga tanah di sana khususnya di sekitar jalan tol juga naik. Saat ini tenaga kerja dari Binjai punya alternatif lain untuk masuk ke kota Medan selain menggunakan kereta

V. KESIMPULAN

Terlepas dari kontroversi dan perdebatan akan dampak positif dan negatif tersebut, sarana yang menghubungkan kota medan-binjai memang sangat dibutuhkan, karena pertumbuhan ekonomi dan sosial di kota medan- binjai membutuhkan sarana transportasi yang cepat dan efisien. Dan kalau jalan tol menjadi pilihan maka masyarakat perlu segera mempersiapkan diri untuk menghadapi berbagai dampak dari pembangunan jalan tol tersebut. Pembangunan jalan tol seharusnya tidak menggunakan lahan pertanian begitu banyak karena sektor pertanian merupakan penopang ekonomi negara. Sehingga diharapkan pembangunan jalan tol itu tidak banyak melintasi lahan-lahan subur yang Menjadi lumbung pangan. Akan lebih baik bila jalan tersebut melintas di lahan-lahan kering yang selama ini tidak produktif. Oleh karena itu perlu dilakukan pemetaan cermat untuk bisa menentukan alur jalan paling memungkinkan. selain itu, kita berharap jalan itu juga tidak akan memotong jalur irigasi vital yang akan mengganggu sistem irigasi pertanian. Pembangunan jalan tol juga diharapkan bisa Disinergikan dengan seluruh sistem agribisnis di sepanjang jalan tersebut. Dengan Demikian kita berharap pembangunan jalan tol justru akan mengangkat potensi sektor Pertanian di pedesaan sepanjang jalan baru tersebut. Dan di samping pembangunan jalan tol tidak menggunakan lahan pertanian begitu banyak karena sektor pertanian merupakan penopang ekonomi kita, pemerintah juga diharapkan kembali menengok pemakaian kereta api sebagai alat transportasi masal yang tepat guna. Bagi pengembang atau investor yang membangun jalan tol juga diharapkan agar memperhatikan nasib para pemilik warung makan atau pengusaha lainnya yang membuka usaha di sepanjang jalur yang terkena dampak keberadaan jalan itu dengan dibangun rest area di sekitar titik lelah. Pengusaha warung makan yang terkena imbas pembangunan jalan tol agar diberi prioritas untuk menempati rest area tersebut tanpa kompensasi yang memberatkan. Hal ini semata-mata untuk membantu mereka yang usahanya kolaps akibat dampak pembangunan jalan tol.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, Sakti Adji. 2012. Perencanaan Infrastruktur Transportasi Wilayah. Yogyakarta : Graha Ilmu.
- Arief, S. (2012). Pengaruh Pembangunan Jalan Tol Terhadap Aspek Sosial Dan Ekonomi Di Kelurahan Pedalangan Dan Padangsari Kecamatan Banyumanik Semarang (Doctoral dissertation, Fakultas Teknik UNISSULA).
- Salim, E., 1980. Lingkungan Hidup dan Pembangunan. Jakarta: Mutiara.
- Sudiarta, I Putu Lanang Eka., I.K. Kirya., I.W. Cipta. 2014. Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kinerja Usaha Mikro Kecil dan Menengah (UMKM) di Kabupaten Bangli. Vol. 2 Tahun 2014
- Dana A. Kartakusuma, Kajian Dampak Kumulatif, Kementerian Lingkungan Hidup, 2004
- Friedrich dengan judul Alfred Weber's Theory of Location of Industries.
- Manullang, J., & Samosir, H. (2019). Pengaruh Pembangunan Jalan Tol Medan-Tebing Tinggi Terhadap Usaha Mikro Kecil Dan Menengah. Jurnal Ilmiah Akuntansi dan Finansial Indonesia, 3(1), 45-54
- Hartanto, A. A., & Pradoto, W. (2014). Pengaruh Pembangunan Jalan Tol Terhadap Perubahan Pola Dan Struktur Ruang Kawasan Sidomulyo, Ungaran Timur. Teknik PWK (Perencanaan Wilayah Kota), 3(4), 729-737.
- Prasetyo, S. A., & Djunaedi, A. (2019). Perubahan perkembangan wilayah sebelum dan sesudah pembangunan jalan tol. Jurnal Litbang Sukowati: Media Pengabdian dan Pengembangan, 3(1), 14-14.
- Khofiyah, O. L., & Angreni, I. A. A. (2020). Pengaruh Pembebasan Tanah terhadap Keterlambatan Proyek Pembangunan Jalan Tol Studi Kasus: Jalan Tol Cinere-Jagorawi Seksi II B. Media Komunikasi Teknik Sipil, 25(2), 191-198.
- Revayanti, I. (2020). Dampak Pembangunan Jalan Tol Bocimi Terhadap Sosial, Ekonomi Masyarakat di Kabupaten Sukabumi. Geoplanart, 2(2), 75-88.
- Arrosyid, F., & Muhammad Musiyam, M. T. P. (2021). Pengaruh Pembangunan Jalan Tol Terhadap Ekonomi Pedagang Di Kecamatan Petarukan Kabupaten Pematang (Studi Kasus Jalan Pantura Kecamatan Petarukan) (Doctoral dissertation, Universitas Muhammadiyah Surakarta).

- BUDIYANTI, Y., & MAULANA, F. R. (2023). PENGARUH PEMBANGUNAN JALAN TOL SOREANG–PASIR KOJA TERHADAP ALIH FUNGSI LAHAN PERTANIAN DI KECAMATAN SOREANG. FTSP, 375-384.
- Wijaya, I., & Yudhistira, M. H. (2020). Dampak Pembangunan Jalan Tol Trans Jawa terhadap Perekonomian Daerah Kabupaten/Kota. Jurnal Kebijakan Ekonomi, 15(2), 8. <https://kppip.go.id/proyek-prioritas/jalan-jembatan/jalan-tol-medan-binjai/>.