

INTISARI

Jalan Tol Probolinggo – Banyuwangi merupakan bagian dari Jalan Tol Trans Jawa yang diharapkan dapat menjadi alternatif penyelesaian masalah yang sering terjadi di sepanjang ujung timur lalu lintas pantai utara. Dalam rencana pembangunan proyek Jalan Tol Probolinggo – Banyuwangi, tentunya harus didahului dengan studi kelayakan yang salah satunya adalah kelayakan finansial. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui simulasi kelayakan rencana pembangunan Jalan Tol Probolinggo – Banyuwangi dari segi finansial selama periode 35 tahun sesuai masa konsesi jalan tol tersebut.

Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan data sekunder untuk mendapatkan volume lalu lintas dan derajat kejenuhan sebelum dan sesudah beroperasinya Jalan Tol Probolinggo – Banyuwangi. Volume lalu lintas harian rata-rata (LHR) setelah beroperasinya jalan tol diprediksi dengan menggunakan metode pemilihan rute *Smock*. Data LHR pada jalan tol berguna untuk mengetahui pendapatan jalan tol setiap tahunnya. Kelayakan finansial pada penelitian ini membandingkan antara pendapatan dan biaya yang dikeluarkan. Data yang dikumpulkan merupakan data sekunder yang terdiri dari data volume lalu lintas harian rata-rata (LHR), nilai investasi pembangunan jalan tol, Produk Domestik Regional Bruto (PDRB), inflasi, serta pendekatan tarif tol.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa hanya Ruas Jalan Tol Kraksaan-Paiton yang memenuhi volume lalu lintas harian rata-rata yaitu diatas 15.000 kendaraan/hari. Volume lalu lintas harian rata-rata (LHR) pada empat ruas lainnya tidak memenuhi, sehingga hal ini menjadi salah satu penyebab tidak layak secara finansial. Prediksi perpindahan kendaraan ke jalan tol saat jalan tol mulai dioperasikan pada ruas Kraksaan-Paiton mencapai lebih dari 70%, sedangkan pada keempat ruas jalan lainnya hanya dibawah 60%. Kelayakan finansial pada penelian dapat dicapai dengan dukungan Pemerintah berupa biaya investasi. Pemerintah harus memberikan dukungan dana diatas 80% dari nilai investasi yang ada baik jalan tol dioperasikan sesuai target maupun sesuai derajat kejenuhan. Apabila Pemerintah tidak memberikan dukungan dana investasi, maka tarif tol harus disesuaikan agar kriteria layak secara finansial tercapai. Jika jalan tol tetap dioperasikan sesuai target, maka tarif jalan tol per kilometer untuk golongan I sebesar Rp. 22.698,00. Jika jalan tol dioperasikan sesuai derajat kejenuhan pada jalan eksisting nasional, maka tarif tol dapat sedikit lebih renda yaitu sebesar Rp. 17.661,00 per kilometer untuk golongan I.

Kata kunci: Jalan tol, kelayakan finansial, pemilihan rute.

ABSTRACT

The Probolinggo – Banyuwangi Toll Road is part of the Trans Java Toll Road, which is expected to be an alternative solution for the traffic problems along the east end of north coast traffic. In developing the Probolinggo – Banyuwangi Toll Road project, of course, it must be preceded by a feasibility study, one of which is the financial feasibility. This study aims to determine the feasibility simulation of the Probolinggo - Banyuwangi Toll Road construction plan from a financial perspective for 35 years according to the toll road concession period.

This research uses secondary data to obtain traffic volume and degree of saturation before and after the operation of the Probolinggo – Banyuwangi Toll Road. The average daily traffic volume (ADT) after the operation of the toll road is predicted using the Smock route selection method. ADT data on toll roads helps know toll road revenues every year. Financial feasibility in this study compares the income and costs incurred. The data collected is secondary data consisting of average daily traffic volume (ADT), toll road investment cost, Gross Regional Domestic Product (GRDP), inflation, and the toll rate approach.

The result shows that only the Kraksaan-Paiton Toll Road section meets the average daily traffic volume above 15,000 vehicles/day. The average daily traffic volume (ADT) on the other four sections does not meet the requirements. So, this is one of the reasons why it is not financially feasible. The prediction of vehicle movement to the toll road when the toll road starts operating on the Kraksaan-Paiton segment is more than 70%, while on the other four roads, it is only below 60%. The financial feasibility of the research can be achieved with Government support in the form of investment costs. The government must provide financial support above 80% of the current investment value, whether toll roads are operated according to the target or according to the degree of saturation. If the Government does not provide investment funding support, the toll tariff must be adjusted to achieve the feasibility. If the toll road continues to operate according to the target, the toll road tariff per kilometre for group I is Rp. 22,698.00. If the toll road is operated according to the degree of saturation on the existing national road, the toll rate can be lower, Rp. 17,661.00 per kilometre for group I.

Keywords: Toll road, financial feasibility, route selection.