

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Pendahuluan

Studi kelayakan proyek jalan Bogor-Bandung dilakukan untuk memenuhi permintaan pemerintah Indonesia kepada pemerintah Jepang melalui *Japan International Cooperation Agency*.

Studi ini bertujuan untuk memformulasikan perencanaan pengembangan jalan antara Bogor-Bandung hingga pada tahun 2010 dan meliputi studi pada aspek sosio ekonomi, survey lalu lintas, studi pada informasi rekayasa, penyiapan peta topografi, pemilihan program pengembangan jalan yang prospektif. Semua aktivitas tersebut diwujudkan dalam bentuk evaluasi dan rekomendasi.

Berdasarkan analisis yang komprehensif diperoleh empat alternatif pengembangan jalan antara Bogor dan Bandung yaitu :

1. Alternatif 1

Dengan melakukan pelebaran terhadap jalan yang telah ada dari Ciawi melalui area wisata Puncak menuju Cianjur dan Citatah, dengan panjang 80,4 km.

2 Alternatif 2

Dengan melakukan pelebaran terhadap jalan yang telah ada dari Ciawi melalui Cibadak, Sukabumi, Cianjur dan Citatah, dengan panjang 113,4 km.

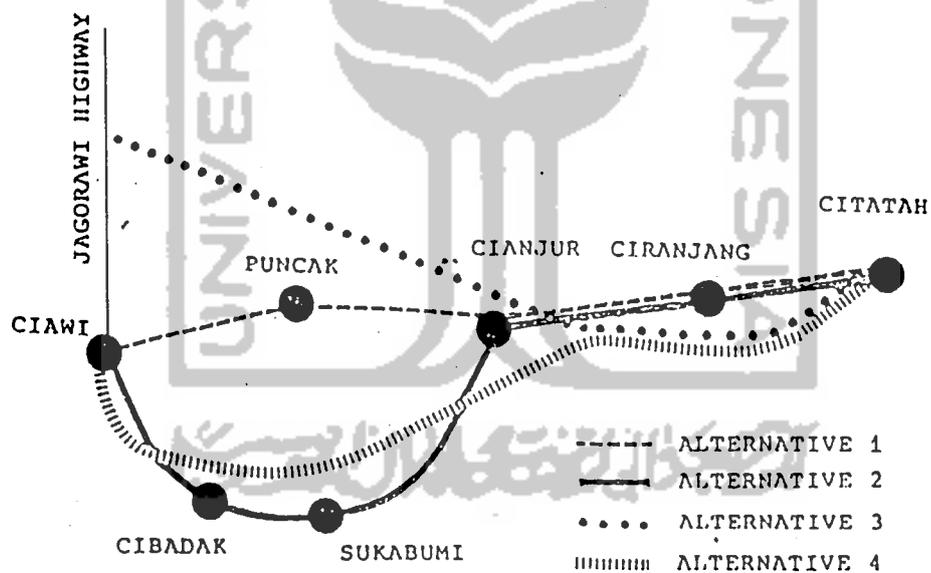
3. Alternatif 3

Diusulkan pembangunan sebuah jalan baru sepanjang rute jalan Ciawi–Puncak–Cianjur.

4. Alternatif 4

Mengusulkan pembangunan jalan baru yang akan menghubungkan kota Ciawi, Cibadak, Sukabumi, Cianjur dan Citatah dengan panjang jalan 97,5 km.

Adapun peta alternatif-alternatif pengembangan jalan Bogor-Bandung dapat dilihat pada gambar 2.1.berikut :



Sumber : *Feasibility Study on Bogor-Bandung Road Project 1990*

Gambar 2.1. Alternatif-Alternatif Pengembangan Jalan Bogor-Bandung

Alternatif-alternatif tersebut kemudian dievaluasi untuk menentukan rencana pengembangan jalan yang paling optimum. Adapun hasil evaluasi dapat dilihat pada tabel 2.1

Tabel 2.1. Hasil Evaluasi Alternatif Pengembangan Jalan Bogor-Bandung

KRITERIA EVALUASI	Alt. 1	Alt. 2	Alt. 3	Alt. 4
Jaringan jalan (kemampuan akses jalan)	B	B	C	A
Geometris jalan : Alinyemen Horisontal	C	C	B	A
Alinyemen Vertikal	C	B	C	A
Jangka waktu tempuh	C	B	C	A
Rasio kemacetan	C	A	C	B
Peningkatan pada Puncak Pass	A	C	C	B
Kelayakan ekonomi : Biaya konstruksi	A	B	C	A
Biaya/Manfaat	C	B	C	A
Sejalan dengan pengembangan jalan lain	C	B	C	A
Benturan lalu lintas lokal, arteri dan wisata	C	C	A	A
Dampak pembangunan terhadap masyarakat di pinggiran jalan	C	C	A	A
Benturan dengan aktivitas hidup di sisi jalan	C	C	A	A
Kontribusi terhadap pengembangan wilayah	B	B	C	A
Pertimbangan lingkungan(konservasi wilayah)	C	B	C	A

Catatan : Dalam skala evaluasi, nilai yang tertinggi adalah "A".

Sumber : *Feasibility Study on Bogor-Bandung Road Project 1990*

Dengan melihat hasil evaluasi di atas, rencana pengembangan alternatif 4 diusulkan menjadi rencana proyek pengembangan jalan antara Bogor dan Bandung. Pembangunan jalan baru berupa jalan tol tersebut pada awal rute dapat dihubungkan dengan jalan tol Jagorawi yang telah dibangun sebelumnya dan pada akhir rute dihubungkan dengan jalan tol Cikampek-Padalarang.

2.2. Analisis Kelayakan Ekonomi

2.2.1. Metodologi

Tujuan dasar dari analisis ekonomi adalah untuk melihat setiap alternatif dari sudut pandang ekonomi nasional. Kelayakan ekonomi proyek didasarkan pada perhitungan manfaat langsung yang dirasakan pengguna jalan seperti penghematan biaya operasi kendaraan dan waktu penumpang.

Penghematan biaya operasi kendaraan dan waktu penumpang dihitung dengan membandingkan adanya alternatif proyek dengan tidak adanya proyek. Tinjauan alternatif dilihat dari tahapan konstruksi pada pelaksanaannya, yaitu (tabel 2.2) :

Tabel 2.2. Alternatif Tahapan Konstruksi

Alternatif	Tahap 1	Tahap 2	Tahap 3
A	Seksi 1-2 2 x 4 lajur penuh	Seksi 3-5 2 x 4 lajur penuh	Seksi 6-8 2 x 4 lajur penuh
B	Seksi 1-5 2 x 4 lajur penuh	Seksi 6-7 2 x 2 lajur awal	Seksi 8 2 x 2 lajur awal
C	Seksi 1-5 2 x 2 lajur awal	Seksi 6-8 2 x 2 lajur awal	Seksi 1-5 2 x 2 lajur tambahan
D	Seksi 3,5,7 2 x 2 lajur awal	Seksi 1,2,4,6,8 2 x 2 lajur awal	Seksi 1-5 2 x 2 lajur tambahan

Sumber : *Feasibility Study on Bogor-Bandung Road Project (Final Report)*

2.2.2. Hasil analisis kelayakan ekonomi

Dari sudut pandang ekonomi, beberapa alternatif tahapan konstruksi pelaksanaan menghasilkan beberapa kriteria kelayakan yaitu (tabel 2.3) :

Tabel 2.3. Hasil Analisis Kelayakan Ekonomi

Alternatif	NPV	BC ratio	IRR
A	100,142	1,48	24,65%
B	77,414	1,26	19,82%
C	133,313	1,57	27,02%
D	65,006	1,34	22,45%

Catatan : Nilai NPV dalam satuan milyar Rupiah

Tingkat diskonto yang digunakan adalah 15 %

Sumber : *Feasibility Study on Bogor-Bandung Road Project (Final Report)*

2.3. Analisis kelayakan finansial

2.3.1. Metodologi

Dari hasil analisis kelayakan ekonomi terlihat bahwa pada Proyek alternatif 4 terpilih untuk dilaksanakan karena dari semua kriteria menunjukkan indikasi terbaik.

Dasar asumsi tarif tol yang digunakan oleh Jasa Marga yaitu Rp. 60 / Km untuk kendaraan penumpang dan Rp. 90 / Km untuk kendaraan truk dan bus. Dari itu dapat diperkirakan proyeksi pendapatan dari kebutuhan volume lalu lintas yang akan datang dan Tarif Tol dengan estimasi biaya operasional dan pemeliharaan maka dapat di buat laporan proyeksi pendapatan tahunan (*annual projected income statements*) dan laporan arus modal (*funds flow statement*) untuk melihat hasil keuangan dari proyek jalan tol Bogor-Bandung.

2.3.2. Hasil analisis kelayakan finansial

Hasil dari proyek penanaman modal diharapkan dapat memberikan manfaat dalam bentuk finansial kepada investor, untuk itu dilakukan analisis kelayakan finansial, pada tabel 2.4. berikut hasil analisis kelayakan Finansial :

Tabel 2.4. Hasil analisis Kelayakan Finansial

	Tingkat Diskonto 5 %	Tingkat Diskonto 10 %
IRR	8,83	8,83

Sumber : *Feasibility Study on Bogor-Bandung Road Project (Final Refort)*

Dari tabel tersebut diatas terlihat bahwa hasilnya tidak memberikan harapan baik. Terlebih lagi jika dibandingkan dengan hasil analisis kelayakan ekonomi.