

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Dinamika yang terjadi pada jalan alternatif Tasikmalaya-Pangandaran via Singkup tergolong masif dan memiliki peran terhadap beberapa aspek yang ada di sekitarnya, khususnya terhadap masyarakat Desa Bojongkondang Kecamatan Langkaplancar Kabupaten Pangandaran terutama pada aspek sosial dan ekonomi masyarakat Desa Bojongkondang Kecamatan Langkaplancar Kabupaten Pangandaran. Sejalan dengan pendapat menurut Zaki Mubarak (2021) menjelaskan bahwa Jalan adalah urat nadi kelancaran lalu lintas di darat, lancarnya kondisi arus jalan akan sangat menunjang perkembangan sosial dan perekonomian dari suatu daerah ke daerah lainnya.

Jalan secara fungsi memang untuk menopang segala kebutuhan masyarakat baik pada aspek sosial maupun aspek ekonomi. Namun, seringkali hal tersebut tidak berjalan sesuai pandangan pada teori, sebab sangat memungkinkan terjadi sesuatu hal yang tidak sesuai perkiraan dan harapan. Seperti halnya kondisi pada jalan alternatif Tasikmalaya-Pangandaran via Singkup yang mengalami dinamika kondisi yang turut serta memberikan efek pada kondisi sosial dan ekonomi masyarakat yang sama-sama mengalami dinamika yang terjadi di dalamnya. Jika dilihat berdasarkan kurun waktunya, sejak tahun 2015 sampai 2024 jalan alternatif Tasikmalaya-Pangandaran via Singkup mengalami beberapa jenis perubahan atau dinamika pada kondisi jalannya yang disertai juga dinamika atau perubahan pada kondisi sosial ekonomi masyarakat Desa Bojongkondang Kecamatan Langkaplancar Kabupaten Pangandaran. Tentu dalam konteks dinamika terdapat dua jenis kemungkinan yang dapat terjadi, yaitu dinamika yang bersifat menguntungkan dan merugikan.

Keadaan berdasarkan kurun waktu 2015 yaitu terjadinya pengembangan jalan, yang secara resmi selesai dan secara resmi beroperasi pada tahun 2019 sampai pada waktu sekarang yaitu 2024 telah banyak sekali

terjadi perubahan pada kondisi jalan alternatif Tasikmalaya-Pangandaran via Singkup, mulai dari segi kualitas jalan dan lain sebagainya. Namun tentu perubahan yang terjadi pada jalan alternatif Tasikmalaya-Pangandaran via Singkup ini turut serta memberikan perubahan juga terhadap aspek sosial dan ekonomi masyarakat. Tentu berdasarkan status wilayahnya yang berada di Kabupaten Pangandaran yang secara umum dianggap sebagai wilayah pariwisata ini tentu dalam segi pendapatan dari pariwisata sangatlah berpotensi, bukan hanya pada pendapatan daerah saja namun terhadap pendapatan masyarakat pun akan sangat berpotensi.

Kondisi yang ada pada wilayah Kabupaten Pangandaran terutama pasca pemekaran seharusnya menghasilkan *impact* yang baik dan berkelanjutan baik dari segi infrastruktur maupun segi sosial dan ekonomi jika perencanaan wilayahnya baik dan ideal, tetapi tentu segala sesuatunya sangat memungkinkan jika terjadi diluar perencanaan karena tidak semua perencanaan sesuai dengan kaidah yang ada. Sehingga dengan adanya pengembangan pada tahun 2015 di jalan alternatif Tasikmalaya-Pangandaran via Singkup ini diharapkan dapat mendukung potensi-potensi yang ada khususnya pada wilayah yang berpotensi sebagai objek wisata guna menopang sosial ekonomi masyarakat, harapan lainnya adalah supaya melebarkan jejaring aksesibilitas pasca pemekaran menjadi Kabupaten Pangandaran. Namun, tentu harapan yang ada tidak sesuai dengan kondisi dan fakta di lapangan, hal-hal yang merugikan dan berlawanan dengan harapan dan tujuan pengembangan sangatlah mungkin terjadi, terutama jika tidak disertai perencanaan dalam usaha pengembangannya.

Hal itu lah yang terjadi pada jalan alternatif Tasikmalaya-Pangandaran via Singkup, yang secara kurun waktu dari tahun 2015 telah memberikan keuntungan yang signifikan terhadap daerah dan masyarakat baik dalam segi pemanfaatan potensi wisata maupun aspek sosial dan pendapatan masyarakat, sehingga terdapat beberapa masyarakat yang berupaya melakukan pemanfaatan kondisi tersebut dengan membuka usaha warung dan objek wisata. Namun justru tidak bertahan secara lama, sebab kondisi jalan yang

semakin menurun terutama dari tahun 2021 dan pengguna jalan beralih ke jalan yang lebih baik meskipun secara durasi dan jarak lebih jauh dari jalan alternatif Tasikmalaya-Pangandaran via Singkup, sehingga menimbulkan kerugian terhadap masyarakat yang sudah terlanjut membuka lahan perusahaan pada wilayah tersebut. Penurunan kondisi jalan ini memang dapat terjadi di mana saja, tetapi jika terawat maka hal tersebut tidaklah begitu bermasalah, sedangkan pada jalan alternatif Tasikmalaya-Pangandaran via Singkup sangat minim perawatan atau *maintenance* dari pihak berwajib. Sebab, Kondisi jaringan jalan yang adalah yang menjadikan tingkat aksesibilitas dan mobilitas masyarakat menjadi tinggi, karena kemudahan serta tidak adanya kendala dalam melakukan kegiatan (Wiwin Sumarni & Siti Fadjarajani, 2015).

Padahal keunggulan jalan ini adalah karena jika dibandingkan antara jalur utama di Jalan Nasional Banjar-Pangandaran, Jalan Nasional Cipatujah/Cikalong-Pangandaran, Jalan alternatif Tasikmalaya-Pangandaran via Salopa, Jalan alternatif Tasikmalaya-Pangandaran via Sirnajaya dengan Jalan alternatif ini (via Singkup) tentu secara jarak sangatlah berbeda, sangat dekat secara jarak menggunakan Jalan alternatif ini (via Singkup). Sehingga hal ini bisa menjadi potensi yang baik bagi masyarakat Desa Bojongkondang untuk merasakan dampak dari adanya sektor Pariwisata yaitu sebagai wilayah yang dilalui oleh jalan sehingga secara tidak langsung terdorong perekonomiannya. Dampaknya tidak hanya untuk masyarakat Desa Bojongkondang saja yang merasakan hal baik dari pembangunan jalan ini, tetapi masyarakat yang ingin melakukan aktivitas wisata ke Pantai Pangandaran pun menjadi lebih cepat untuk sampai ke tujuannya. Terutama wilayah Pangandaran ini berada di Provinsi Jawa Barat yang secara data memiliki banyak sekali potensi perekonomian yang dapat dimanfaatkan, Provinsi Jawa Barat dengan luas wilayah yaitu 34.040 Km² serta pertumbuhan ekonomi 5,05% dari berbagai sektor pada tahun 2023 (Teguh, 2024). Namun, tentu potensi-potensi tersebut haruslah disertai dengan infrastruktur yang memadai seperti jalan.

Berdasarkan data statistik Kementerian PUPR yang menunjukkan bahwa dari 415.733 Km panjang Jalan Kabupaten hanya sebanyak 63,64%-nya yang berstatus mantap, dan sisanya merupakan jalan yang tidak mantap yang artinya masuk klasifikasi rusak ringan dan rusak berat. Selain itu berdasarkan data sandingan pada Informasi Statistik Infrastruktur Kementerian PUPR tahun 2022 juga menjelaskan bahwa kemasifan pembangunan dan pengembangan jalan di Indonesia tidak hanya terjadi pada jalan nasional saja, hal tersebut terjadi juga pada jalan daerah baik provinsi maupun kabupaten. Kondisi berdasarkan data yang ada, Jalan daerah pada tahun 2022 yaitu sepanjang 463.607,5 Km, yang tersebar pada Jalan provinsi yaitu 47.874 Km dengan kemandapan 74,45% lalu sepanjang 415.733 Km di Jalan kab/kota dengan tingkat kemandapan 63,64%. Provinsi dengan jalan provinsi terpanjang adalah Sumatera Utara yaitu 3.048,50 Km, lalu Provinsi dengan jalan kabupaten terpanjang adalah Jawa Timur yaitu sepanjang 31.548,24 Km. Berdasarkan perbandingan antara Data Kondisi Jalan Nasional 2023 Semester 1 dengan nformasi Statistik Infrastruktur Kementerian PUPR tahun 2022 yang diketahui bahwa pada tahun 2015 jalan nasional di Indonesia sepanjang 47.017 Km dengan kemandapan 91,81%, sedangkan pada tahun 2022 jalan nasional di Indonesia sepanjang 47.603,39 Km yang artinya bahwa jalan nasional di Indonesia mengalami peningkatan sepanjang 586,39 Km dengan tingkat kemandapan 92,24%

Berdasarkan data-data di atas menunjukkan bahwa memang dari segi persentase dapat dikatakan bahwa dalam segi pembangunan dan pengembangan wilayah khususnya dalam segi infrastuktur jalan sangatlah tinggi, namun jika dilihat dalam persentase kondisi sangatlah rendah. Memang secara tujuan dan skala dalam pembangunan di Indonesia tergolong baik terutama dalam upaya pemerataan infrastruktur dengan tujuan lainnya pada aspek sosial dan ekonomi, sebab menurut Noor (2017) pembangunan adalah suatu kegiatan atau usaha yang dibentuk berdasarkan rencana dalam meningkatkan kesejahteraan masyarakat, bangsa, dan negara. Hal tersebut menunjukkan bahwa kondisi yang ada pada jalan alternatif Tasikmalaya-Pangandaran via Singkup bisa saja terjadi pada daerah lainnya di Indonesia,

terutama pada kondisi masyarakat yang sudah terlanjur membuka usaha karena tergiur dengan potensi yang dihasilkan dari pengembangan dan pembangunan wilayah tersebut.

Data-data yang sudah dipaparkan sebelumnya tentu sejatinya dapat menjadi dasar untuk mengatakan bahwa pengembangan dan pembangunan infrastruktur jalan di Indonesia memang sangat tinggi sehingga harapan yang dinantikan adalah dampak baiknya terhadap pengembangan ekonomi di Indonesia. Namun, yang perlu kita perhatikan dan seringkali luput dari perhatian adalah bahwa di Indonesia seringkali mendahulukan kuantitas daripada kualitas dan hal tersebut berlaku juga pada infrastruktur jalan. Terutama pada jalan Kabupaten yang memang menjadi prioritas terbawah setelah jalan Nasional dan Provinsi, sangat banyak sekali jalan Kabupaten yang sudah mengalami pembangunan dan pengembangan tetapi selalu luput dari pemeriksaan dan *maintenance* terutama untuk kualitasnya, sehingga banyaknya jalan Kabupaten yang memang menjadi penunjang aksesibilitas penduduk setempat namun seringkali diabaikan dan pada akhirnya mengalami kerusakan.

Sehingga, tentu jika hal-hal yang terjadi pada jalan alternatif Tasikmalaya-Pangandaran via Singkup yang iringi usaha masyarakat untuk memanfaatkan potensi yang ada dari pengembangan jalan tersebut mengalami dinamika penurunan, maka sangat mungkin ini terjadi pada jalan-jalan yang ada di daerah lainnya, maka sangat memungkinkan dinamika yang terjadi akan sangat memberikan dampak terhadap kondisi sosial dan ekonomi masyarakat di Indonesia yang mengalami kasus yang sama. Berangkat dari narasi-narasi tersebut, maka penulis berminat mengangkat permasalahan tersebut sebagai penelitian dengan judul **“Dinamika Geospasial Jalan Alternatif Tasikmalaya – Pangandaran via Singkup Hubungannya Dengan Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat (*Studi di Desa Bojongkondang Kecamatan Langkaplancar Kabupaten Pangandaran*)**.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, rumusan masalah penelitian yang akan penulis teliti adalah sebagai berikut:

- 1.2.1 Bagaimanakah dinamika geospasial jalan alternatif Tasikmalaya-Pangandaran via Singkup?
- 1.2.2 Bagaimanakah hubungan dinamika geospasial jalan alternatif Tasikmalaya-Pangandaran via Singkup terhadap kondisi sosial masyarakat di Desa Bojongkondang Kecamatan Langkaplancar Kabupaten Pangandaran?
- 1.2.3 Bagaimanakah hubungan dinamika geospasial jalan alternatif Tasikmalaya-Pangandaran via Singkup terhadap kondisi ekonomi masyarakat di Desa Bojongkondang Kecamatan Langkaplancar Kabupaten Pangandaran?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah dikemukakan tersebut, maka tujuan penelitian dalam penelitian ini adalah:

- 1.3.1 Mengidentifikasi dinamika geospasial jalan alternatif Tasikmalaya-Pangandaran via Singkup serta membuat peta penggunaan jalan.
- 1.3.2 Menganalisis hubungan dinamika geospasial jalan alternatif Tasikmalaya-Pangandaran via Singkup terhadap kondisi sosial masyarakat di Desa Bojongkondang Kecamatan Langkaplancar Kabupaten Pangandaran
- 1.3.3 Menganalisis hubungan dinamika geospasial jalan alternatif Tasikmalaya-Pangandaran via Singkup terhadap kondisi ekonomi masyarakat di Desa Bojongkondang Kecamatan Langkaplancar Kabupaten Pangandaran

1.4 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi semua pihak, baik bagi masyarakat Desa Bojongkondang Kecamatan Langkaplancar

Kabupaten Pangandaran, Pemerintah setempat, atau bagi peneliti selanjutnya yang akan mengembangkan penelitian pada objek ini. Adapun manfaat yang diharapkan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1.4.1 Manfaat teoretis

Secara teori, penelitian ini dapat memberikan wawasan serta pengetahuan mengenai dinamika geospasial jalan terutama dalam konteks perencanaan dan pengembangan wilayah dalam lingkup disiplin ilmu geografi khususnya pada bidang transportasi. Berguna sebagai referensi apabila akan melakukan penelitian yang sejenis terkait Geografi Transportasi, Perencanaan Wilayah, dan tinjauan kondisi wilayah berdasarkan gambar citra (SIG).

1.4.2 Manfaat praktis

Manfaat praktis pada penelitian ini diharapkan dapat berguna bagi tenaga pendidik, pemerintah, masyarakat, dan penulis.

a. Bagi Tenaga Pendidik

Bagi tenaga pendidik, diharapkan dapat menjadi acuan dalam melakukan pembelajaran khususnya pada bidang geografi transportasi dan perencanaan wilayah dengan berbasis pada Sistem Informasi Geografi terkait Jalan

b. Bagi Pemerintah

Bagi pemerintah, diharapkan dapat menjadi acuan dan perhatian khusus mengenai kondisi jalan terutama dampaknya terhadap kondisi sosial ekonomi masyarakat, serta dapat menjadi acuan dalam melakukan perencanaan pembangunan.

c. Bagi Penulis

Bagi penulis, diharapkan penelitian yang dilakukan dapat menambah wawasan serta kemampuan yang berkaitan dengan geospasial dan perencanaan wilayah.

1.5 Batasan Masalah

Supaya permasalahan dalam penelitian ini lebih terarah dan jelas cakupan ruang lingkupnya, maka peneliti akan memberikan batasan masalah pada hal-hal sebagai berikut:

1.5.1 Dinamika Geospasial jalan

Pada awal penelitian, peneliti meninjau terlebih dahulu kondisi jalan mencakup pada kondisi kesesuaian lahan, kualitas jalan, serta komponen penunjang dalam kurun waktu pra pembangunan jalan sampai pasca pembangunan jalan menggunakan perbandingan peta. Hal tersebut bertujuan supaya lebih mengetahui kondisi jalan secara lebih menyeluruh. Maka dalam hal ini penulis mengintegrasikan dengan teori-teori yang ada dalam kajian jalan dari beberapa referensi faktual

1.5.2 Dinamika Geospasial jalan terhadap bidang sosial

Batasan masalah dalam dinamika geospasial jalan terhadap bidang sosial yaitu pada aktivitas pergerakan atau mobilitas pengguna jalan baik masyarakat umum maupun masyarakat setempat yang dipengaruhi oleh dinamika jalan. Pada batasan ini peneliti melakukan distribusi instrumen kepada responden dengan jumlah yang sudah ditentukan, sehingga jawaban untuk rumusan masalah kedua dapat diperoleh data faktual hasil individu yang melakukan aktivitas sosial dengan menggunakan jalan tersebut.

1.5.3 Dinamika Geospasial jalan terhadap bidang ekonomi

Batasan masalah dalam dinamika geospasial jalan terhadap bidang ekonomi yaitu pada aktivitas ekonomi atau niaga baik yang ada di sepanjang jalur jalan atau niaga yang terpengaruh dengan dinamika jalan tersebut. Dalam batasan masalah ini penulis melakukan distribusi instrumen kepada responden dengan jumlah yang sudah ditentukan, sehingga jawaban untuk rumusan masalah ketiga dapat diperoleh dari data faktual hasil individu yang melakukan aktivitas niaga yang terbantu oleh jalan tersebut.