

BAB 2

LANDASAN TEORETIS

2.1 Kajian Teori

2.1.1 Geografi

Disiplin keilmuan geografi mempelajari beberapa aspek pada bidang kajiannya yang tersebar pada bumi, menggunakan pendekatan keruangan sejatinya segala sesuatu yang sifatnya fisik, sosial, serta teknik dapat dipelajari dalam kajian ilmu geografi. Bagian-bagian yang menjadi kajian geografis ini sejatinya demi mencapai keseimbangan antara apa yang dibutuhkan manusia, apa yang diberikan oleh alam, dan apa dampaknya, sehingga timbul konsep posibilis dan determinis yang sama-sama dipelajari pada disiplin ilmu geografi, dengan mengacu pada konsep-konsep geografi yaitu: lokasi, persebaran, pola, aglomerasi, keterjangkauan, interaksi, jarak, diferensiasi areal, morfologi, dan nilai kegunaan (Daldjoeni, 2014).

2.1.2 Dinamika Geospasial

Menurut Nurdin (2020) menjelaskan bahwa dinamika geospasial merupakan suatu studi yang mempelajari dan mengkaji tentang perubahan yang terjadi dalam ruang dan waktu secara geografis, yang secara langsung melibatkan analisis interaksi antara berbagai macam sektor seperti lingkungan, populasi, serta infrastruktur. Dinamika ini mencakup sektor-sektor seperti:

- a. Perubahan lingkungan
- b. Pergerakan populasi
- c. Penggunaan teknologi
- d. Risiko dan manajemen bencana
- e. Pengembangan wilayah

2.1.3 Geografi Transportasi

a. Pengertian Transportasi

Menurut Abbas Salim dalam Gunardo (2014) Transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari

suatu tempat ke tempat lain, sedangkan menurut Dr. Heru Sutomo dalam referensi yang sama menjelaskan bahwa transportasi adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pemindahan orang dan bahan dari suatu tempat (asal) ke tempat lain (tujuan). Selanjutnya Gunardo (2014) menuturkan bahwa transportasi adalah merupakan segala sesuatu yang berkaitan dengan pemindahan baik pemindahan orang maupun barang dari suatu tempat ke tempat lain.

Selain itu, terdapat pula teori mengenai definisi dari transportasi menurut Sakti Adji Adisasmita yang menerangkan mengenai transportasi dengan lebih jelas mengenai perpindahan dari tempat asal ke tempat tujuan, tempat asal memiliki makna seperti daerah produksi sementara tempat tujuan mengenai daerah konsumen (atau pasar), lalu Sakti Adji Adisasmita menerangkan bahwa transportasi merupakan sarana penghubung atau yang menghubungkan, mendekatkan, menjembatani, serta memberikan dampak mobilisasi antara daerah produksi dan daerah konsumen (Adisasmita, 2011).

b. Peran dan Fungsi Transportasi

Menguatkan mengenai definisi transportasi yang secara menyeluruh pada beberapa teori menjelaskan mengenai perpindahan dari satu wilayah ke wilayah lain, entah itu perannya sebagai wilayah asal atau wilayah tujuan, maka selanjutnya perlu diketahui mengenai peran dan fungsi dari transportasi itu sendiri. Fungsi transportasi dapat terbagi ke dalam dua bagian, yaitu fungsi ekonomis dan nonekonomis (Gunardo, 2014) antara lain:

- 1) Meningkatkan pendapatan nasional disertai distribusi yang merata antara penduduk, bidang usaha dan daerah
- 2) Meningkatkan jenis dan jumlah barang jadi dan jasa yang dapat dihasilkan konsumen, industry, dan pemerintahan
- 3) Mengembalikan industry nasional yang dapat menghasilkan devisa serta mensuplai pasaran dalam negeri

- 4) Menciptakan dan memelihara tingkatan kesempatan kerja bagi masyarakat.

Sedangkan fungsi transportasi yang bersifat non-ekonomis antara lain:

- 1) Sarana mempertinggi integritas bangsa
- 2) Transportasi menciptakan dan meningkatkan standar kehidupan masyarakat secara menyeluruh
- 3) Mempertinggi ketahanan nasional bangsa Indonesia (Hankamnas) dan menciptakan pembangunan nasional

Kebutuhan akan angkutan penumpang tergantung fungsi bagi kegunaan seseorang (*Personal place utility*). Peranan transportasi tidak hanya untuk melancarkan mobilisasi manusia dan barang saja, tetapi dibalik itu turut serta membantu tercapainya tujuan alokasi sumber-sumber yang dapat mendorong peningkatan mutu ekonomi dan sosial untuk beberapa wilayah. Setelah mengetahui mengenai fungsi dari transportasi, tahapan secara ideal adalah mengetahui mengenai manfaat dari transportasi, menurut Heri Sutomo dalam Gunardo (2014) menjabarkan mengenai manfaat transportasi dilihat dari beberapa sektor, yaitu:

- 1) Manfaat sektor ekonomi
- 2) Manfaat sektor sosial
- 3) Manfaat sektor politis
- 4) Manfaat kewilayahan

c. Kajian geografi Terhadap Transportasi

Keterkaitan anatara geografi dan transportasi tentu bukanlah yang baru dalam hal akademis atau pembelajaran. Geografi memiliki beberapa unsur yang turut andil dan bahkan menjadi penentu terhadap adanya transportasi serta bagian rinci di dalamnya, serta masing-masing unsur tersebut memiliki subunsur di bawahnya. Unsur-unsur geografi ini dapat diketahui yaitu:

- 1) Litosfer

Unsur litosfer adalah unsur paling luar dan tipis jika dikaji pada sifat fisiknya (*geology layering*), yang memiliki karakteristik tipis, *rigid*, padat, keras, dan kuat (Daldjoeni, 2014). Unsur ini memiliki subunsur yang ada di dalamnya yang turut serta mempengaruhi terhadap transportasi dan komponennya seperti jalan, yaitu: jenis batuan, tanah, geomorfologi, topografi, dan aktivitas lempeng tektonik (Gunardo, 2014).

2) Atmosfer

Unsur atmosfer sebenarnya sangat jauh dari perkiraan akan mempengaruhi transportasi, namun dalam hal ini atmosfer tentu memiliki peranan yang teramat penting terutama dalam kehidupan manusia. Menurut Gunardo (2014) setidaknya ada 5 subunsur pada atmosfer yang mempengaruhi transportasi, yaitu: suhu, hujan, angin, awan, dan kelembaban

3) Biosfer

Biosfer merupakan kesatuan hidup flora dan fauna yang ada di muka bumi. Meskipun secara kaca mata umum unsur tidak tidak mempengaruhi, namun dalam geografi tidak bisa diabaikan begitu saja, sebab tak sedikit beberapa kendaraan masih menggunakan subunsur pada biosfer yaitu kayu dari tumbuhan.

4) Hidrosfer

Unsur hidrosfer sudah tentu sangat mempengaruhi terhadap sektor transportasi, mengingat terdapat jenis moda transportasi yang memang beroperasi pada perairan. Menurut Gunardo (2014) menjelaskan bahwa subunsur dari hidrosfer yaitu air sangat mempengaruhi pada laju transportasi, baik secara arus maupun komponen yang ada pada kendaraan semua moda memerlukan air.

5) Antroposfer

Fenomena geosfer paling akhir ini tentu merupakan unsur sangat penting, karena transportasi tercipta karena manusia, dari manusia dan untuk manusia, sehingga adanya transportasi pun tidak lain hanya untuk memenuhi kebutuhan manusia. Beberapa subunsur yang ada pada diri manusia yang dapat dikatakan sangat dipengaruhi oleh transportasi yaitu: sosial, budaya, ekonomi, politik, dan militer (Gunardo, 2014).

Kajian geografi pada bidang transportasi tentu berasal dari para pemikir geografi yang memiliki ketertarikan pada bidang ini. Hasil kajiannya berisi mengenai penggambaran yang cukup kompleks terhadap kondisi tertentu khususnya pada transportasi, seperti keadaan, masalah, potensi, dan kecenderungan. Menurut Gunardo (2014) berdasarkan jenis moda transportasi yang ada pada saat ini yaitu transportasi darat, transportasi air, dan transportasi udara harus memiliki beberapa hal yang bisa dikaji terlebih dahulu dalam geografi, yaitu:

- 1) Deskripsi
- 2) Lokasi
- 3) Persebaran
- 4) Interaksi
- 5) Analisa
- 6) Manfaat
- 7) Prediksi

2.1.3 Sistem Jaringan Jalan

Sistem jaringan jalan tentu memiliki komponen pokok, yaitu jalan. Jalan adalah prasarana dalam transportasi darat yang mencakup segala bagian jalan termasuk pelengkap dan perlengkapan yang diperuntukan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori dan jalan kabel (Gunardo, 2014). Sedangkan menurut Zaki (2021) 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. Sistem jaringan jalan adalah sebuah sarana dan prasarana atau fasilitas yang dirancang dan dibuat dengan tujuan untuk menunjang aktivitas mobilisasi dan mempermudah segala aktivitas dan transaksi yang ada di dalamnya khususnya pada moda jenis darat.

Undang-undang Republik Indonesia nomor 2 Tahun 2022 tentang Jalan menerangkan bahwa Sistem jaringan jalan adalah suatu kesatuan ruas jalan yang saling menghubungkan dan mengikat pusat kegiatan atau pusat pertumbuhan, dan simpul transportasi dengan wilayah yang berada dalam pengaruh pelayanannya dalam satu hubungan hierarkis. Pada pasal yang sama dijelaskan pula mengenai definisi jalan secara eksplisit yaitu jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian Jalan, termasuk bangunan penghubung, bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah, dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel, jalan lori, dan jalan kabel.

Berdasarkan definisi dan pengertian mengenai jalan serta sistem jaringannya, maka dapat diketahui bahwa sistem jaringan jalan serta jalan itu sendiri secara jelas menyebutkan dan menjelaskan bahwa jalan dapat terbentuk dan terbangun dengan tujuan untuk memenuhi kebutuhan masyarakat pada beberapa wilayah yang saling berhubungan antara wilayah pusat dan wilayah bagian-bagian. Selanjutnya, perlu diketahui mengenai beberapa bagian dalam jenis-jenis jalan. Menurut sistem jaringan jalan sebagaimana diatur dalam UU. No.2 tahun 2022 pasal 9 ayat 1 serta ayat 6 yang menerangkan mengenai jenis sistem jaringan jalan primer, lalu dalam pasal 8 pada ayat 2, ayat 4, ayat 5, dan ayat 6 tentang sistem jaringan jalan sekunder, jalan terdiri dari:

a. Sistem Jaringan Jalan Primer

Sistem jaringan jalan primer yaitu sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan jasa distribusi untuk pengembangan semua wilayah di tingkat nasional dengan semua simpul jasa distribusi yang kemudian berwujud pusat-pusat kegiatan. Jalan primer pada pembagian jenisnya terbagi menjadi beberapa jenis, yaitu jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan kota, dan jalan desa (Gunardo, 2014).

b. Sistem Jaringan Jalan Sekunder

Sistem jaringan jalan sekunder, yaitu sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan jasa distribusi untuk masyarakat di dalam kawasan perkotaan (Gunardo, 2014). Sedangkan pengelompokan jalan berdasarkan peranannya dapat digolongkan menjadi:

- 1) Jalan arteri, yaitu jalan umum yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, dengan kecepatan rata-rata tinggi dan jumlah jalan masuk dibatasi secara berdaya guna.
- 2) Jalan kolektor, yaitu jalan yang melayani angkutan pengumpul dan pembagi dengan ciri-ciri merupakan perjalanan jarak dekat, dengan kecepatan rata-rata rendah dan jumlah masuk dibatasi.
- 3) Jalan lokal, yaitu jalan yang melayani angkutan setempat dengan ciri-ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah dengan jumlah jalan masuk tidak dibatasi.

c. Kelas Jalan

Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Bagian Kedua tentang Ruang Lalu Lintas Paragraf I Kelas Jalan Pasal 19 ayat 2 yaitu:

- 2) Pengelompokan Jalan menurut kelas Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
 - a) jalan kelas I, yaitu jalan arteri dan kolektor yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 (delapan belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200

(empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 10 (sepuluh) ton;

- b) jalan kelas II, yaitu jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 12.000 (dua belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton;
- c) jalan kelas III, yaitu jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.100 (dua ribu seratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 9.000 (sembilan ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 3.500 (tiga ribu lima ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton; dan
- d) jalan kelas khusus, yaitu jalan arteri yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang melebihi 18.000 (delapan belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat lebih dari 10 (sepuluh) ton.

d. Bagian-Bagian Jalan

Secara pemahaman dasar, jalan merupakan sarana yang berguna untuk dilalui oleh manusia baik dengan cara berjalan kaki maupun menggunakan kendaraan. Menurut Morlok (1984) badan jalan adalah bagian pada jalan meliputi jalur lalu-lintas dengan atau tanpa pemisah, dan bahu jalan. Bagian-bagian jalan yaitu meliputi:

- 1) Jalur lalu-lintas
- 2) Bahu jalan
- 3) Saluran samping
- 4) Media, termasuk jalur tepian
- 5) Trotoar
- 6) Jalur sepeda
- 7) Separator/jalur hijau
- 8) Jalur lambar

2.1.4 Peran dan Fungsi Jaringan Jalan

Peran dan fungsi jaringan jalan dapat diketahui dengan mengacu pada jenisnya (Alexander, 2002), yaitu:

- 1) Jalan arteri, yaitu jalan umum yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, dengan kecepatan rata-rata tinggi dan jumlah jalan masuk dibatasi secara berdaya guna.

- 2) Jalan kolektor, yaitu jalan yang melayani angkutan pengumpul dan pembagi dengan ciri-ciri merupakan perjalanan jarak dekat, dengan kecepatan rata-rata rendah dan jumlah masuk dibatasi.
- 3) Jalan lokal, yaitu jalan yang melayani angkutan setempat dengan ciri-ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah dengan jumlah jalan masuk tidak dibatasi.

Pendapat menurut Gunardo (2014) pembagian jalan pada jaringan jalan primer untuk mengetahui perannya terdiri dari:

- 1) Jalan arteri primer berguna sebagai penghubung antara pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan wilayah
- 2) Jalan kolektor primer berguna sebagai penghubung antara pusat kegiatan wilayah dengan pusat kegiatan lokal
- 3) Jalan lokal primer berguna sebagai penghubung antara pusat kegiatan lokal dengan lingkungan atau antar lingkungan di dalamnya
- 4) Jalan lingkungan primer berguna sebagai penghubung antar pusat kegiatan di kawasan pedesaan dan jalan lingkungan

2.1.5 Perencanaan Jaringan Jalan

Perencanaan atau dalam istilah keilmuan sering disebut sebagai *planning* dengan kajian ilmu Planologi adalah satu dari fungsi manajemen yang sangat penting. Sebuah rencana akan sangat mempengaruhi sukses dan tidaknya suatu pekerjaan. Karena itu pekerjaan yang baik adalah yang direncanakan dan sebaiknya kita melakukan pekerjaan sesuai dengan yang telah direncanakan.

Secara lebih terperinci menurut Sirojulizam dan Mahali dalam Fitrha (2017) menyatakan bahwa menyatakan bahwa 1) perencanaan adalah tindakan yang akan dilakukan untuk mencapai tujuan, yang merupakan sebuah status yang diinginkan dan tindakan merupakan kegiatan atau kelakuan terhadap sesuatu obyek yang secara rasional diketahui akan mendekatkan pada status yang diinginkan, 2) sebuah cara berfikir yang berorientasi pada masa depan dengan sifat preskriptif

menggunakan metode dan sistematika yang rasional, 3) perencanaan adalah penerapan metode ilmiah dalam pembuatan kebijakan publik, 4) perencanaan adalah upaya untuk mengaitkan pengetahuan ilmiah dan teknis dengan tindakan-tindakan dalam domain publik, dan 5) perencanaan adalah upaya sadar untuk memecahkan masalah dan mengendalikan rangkain kejadian masa depan melalui pandangan jauh ke depan, pemikiran sistematis, penyelidikan dan pengkajian pilihan nilai-nilai di dalam memilih berbagai alternatif langkah tindakan.

Korelasi antara perencanaan dengan jaringan jalan adalah bahwa dalam membangun dan menentukan rancangan jaringan jalan baik dari rute sampai kebermanfaatan sangatlah memerlukan perencanaan guna mencapai tujuan dari awal pembentukan sampai pengaplikasian dapat menyentuh target yang diinginkan secara rasional. Selain itu dapat membantu pembentukan kebijakan untuk public, pengetahuan ilmiah dengan luaran teknik-teknik yang dapat digunakan kembali.

2.1.6 Jenis-Jenis Kerusakan Perkerasan Jalan

Jalan tentu akan mengalami kerusakan yang disebabkan oleh beberapa faktor, seperti waktu, lingkungan dan cuaca, serta perencanaan yang kurang memadai. Terkadang, kerusakan yang dialami oleh jalan seringkali berupa terdegradasinya bagian-bagian pada badan jalan, entah itu tergerus oleh air pada proses erosi, terbawa longsor pada tanah amblas atau pergerakan tanah, dan masih banyak lagi, sehingga perlu adanya pengklasifikasian mengenai kerusakan jalan berdasarkan penyebabnya serta karakteristiknya. Indeks Kondisi Perkerasan atau PCI (*Pavement Condition Index*) adalah tingkat dari kondisi pada permukaan aspal dan ukurannya yang dapat ditinjau dari fungsi daya guna yang mengacu pada keadaan kerusakan pada permukaan aspal (Hardiyatmo, 2015). Selanjutnya, menurut (Hardiyatmo, 2015) jenis-jenis kerusakan perkerasan atau kerusakan aspal pada jalan dapat dibagi menjadi 5 kategori yaitu:

- 1) Deformasi
- 2) Retak
- 3) Kerusakan tekstur
- 4) Kerusakan lubang
- 5) Kerusakan pinggir

Berdasarkan sumber lain, pada Manual Pemeliharaan Jalan Direktorat Jenderal Bina Marga No 03/MN/B/1983 menjelaskan bahwa kerusakan jalan dapat diklasifikasikan ke dalam 19 jenis kerusakan, yaitu:

- 1) Retak kulit buaya
- 2) Kegemukan
- 3) Retak kotak-kotak
- 4) Cekunga
- 5) Keriting
- 6) Amblas
- 7) Retak pinggir
- 8) Retak sambung
- 9) Pinggiran jalan turun vertikal
- 10) Retak memanjang/melintang
- 11) Tambalan
- 12) Pengausan agregat
- 13) Lubang
- 14) Rusak perpotongan rel
- 15) Alur
- 16) Sungkur
- 17) Patah slip
- 18) Mengembang jembul
- 19) Pelepasan butir

Kerusakan jalan yang terjadi pada jalan raya tentu tidak terjadi begitu saja, ada penyebab terjadinya kerusakan-kerusakan tersebut

sehingga perlu dikaji guna menghasilkan solusi untuk pemecahan permasalahan pada kerusakan jalan. Menurut Yoder dalam Haris (2018) menjelaskan bahwa kerusakan pada konstruksi perkerasan lentur dapat disebabkan oleh:

- 1) Lalu lintas, yang dapat berupa peningkatan beban, dan repetisi beban
- 2) Air, yang dapat berasal dari air hujan, sistem drainase jalan yang tidak baik dan naiknya air akibat kapilaritas
- 3) Material konstruksi perkerasan, disebabkan oleh sifat material itu sendiri atau dapat pula disebabkan oleh sistem pengolahan bahan yang tidak baik
- 4) Iklim, suhu udara dan curah hujan umumnya tinggi, yang menjadi penyebab serta terjadinya erosi
- 5) Kondisi tanah dasar yang tidak stabil. Kemungkinan disebabkan oleh sistem pelaksanaan yang kurang baik, atau dapat disebabkan oleh sifat tanah dasarnya yang memang kurang bagus
- 6) Proses pemadatan lapisan di atas tanah dasar yang kurang baik

2.1.7 Standarisasi Keselamatan Jaringan Jalan

Standarisasi keamanan jaringan jalan yang berlaku di Indonesia sudah diatur pada Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pada Peraturan Pemerintah ini yang selanjutnya disingkat menjadi Perpu. Pada perpu ini dijelaskan mengenai keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan atau KLLAJ yaitu suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan.

Bagian kedua dari perpu tersebut dijelaskan mengenai Pelaksanaan dan Pengendalian Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Rencana Aksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kementerian/Lembaga, pada pasal 14 ayat 1

yaitu Pemenuhan persyaratan laik fungsi jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13 ayat (2) huruf a paling sedikit dilakukan dengan cara:

- a. melaksanakan pembangunan jalan sesuai dengan persyaratan keselamatan;
- b. melaksanakan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan;
- c. melakukan uji laik fungsi jalan;
- d. melaksanakan pemantauan dan penilaian kondisi jalan;
- e. melakukan inspeksi jalan; dan
- f. melakukan audit jalan.

Bagian ketiga yaitu Pelaksanaan dan Pengendalian Rencana Aksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Provinsi dan Kabupaten/Kota, pada pasal 15 yaitu pemenuhan persyaratan laik fungsi jalan provinsi, kabupaten/kota paling sedikit dilakukan dengan cara:

- a. melaksanakan pembangunan jalan;
- b. melaksanakan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan;
- c. melakukan uji laik fungsi jalan;
- d. melaksanakan pemantauan dan penilaian kondisi jalan;
- e. melakukan inspeksi jalan; dan
- f. melakukan audit jalan.

Prasarana lalu lintas yang berguna sebagai penunjang keselamatan jalan telah diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang di dalamnya terdapat Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang merupakan Ruang Lalu Lintas, Terminal, dan Perlengkapan Jalan yang meliputi marka, rambu, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, alat pengendali dan pengaman Pengguna Jalan, alat pengawasan dan pengamanan Jalan, serta fasilitas pendukung. Rambu Lalu Lintas adalah bagian perlengkapan Jalan yang berupa lambang, huruf, angka, kalimat, dan/atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi Pengguna Jalan. Marka Jalan adalah suatu tanda yang berada di permukaan Jalan atau di atas permukaan Jalan yang meliputi peralatan atau tanda yang membentuk garis membujur, garis melintang, garis serong, serta lambang yang berfungsi untuk mengarahkan arus Lalu Lintas dan membatasi daerah kepentingan Lalu

Lintas. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas adalah perangkat elektronik yang menggunakan isyarat lampu yang dapat dilengkapi dengan isyarat bunyi untuk mengatur Lalu Lintas orang dan/atau Kendaraan di persimpangan atau pada ruas Jalan.

Undang-Undang yang sama pada pasal 25 dijelaskan pada ayat 1 yang berbunyi (1) Setiap Jalan yang digunakan untuk Lalu Lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan Jalan berupa:

- a. Rambu Lalu Lintas;
- b. Marka Jalan;
- c. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas;
- d. alat penerangan Jalan;
- e. alat pengendali dan pengaman Pengguna Jalan; alat pengawasan dan pengamanan Jalan;
- f. fasilitas untuk sepeda, Pejalan Kaki, dan penyandang cacat; dan
- g. fasilitas pendukung kegiatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berada di Jalan dan di luar badan Jalan.

2.1.7 Korelasi Jaringan Jalan dan Pengembangan Wilayah

Usaha untuk pengembangan suatu wilayah diperlukan beberapa teori-teori yang dijadikan sebagai dasar atau acuan dalam pengembangan wilayahnya. Teori pengembangan wilayah merupakan teori-teori yang menjelaskan bagaimana wilayah tersebut akan berkembang, faktor-faktor yang membuat wilayah tersebut berkembang, dan bagaimana proses perkembangannya. Untuk lebih jelasnya akan dijelaskan sebagai berikut:

a. Perencanaan Pembangunan

Usaha memajukan suatu wilayah tidaklah luput dari pembangunan dan pengembangan yang sifatnya kompleks dan harus merata pada semua bidang dan sektor, karena dalam pembangunan tersebut ketika rampung dan siap digunakan tentu akan berdampak pada perubahan pola dan tingkat klasifikasi pada beberapa sektor, contohnya sektor ekonomi dan sosial. Perencanaan dapat diartikan sebagai penyiapan atau antisipasi kondisi wilayah pada masa depan, dengan titik berat pada aspek spasial dan tata guna lahan, yang

dimaksudkan untuk mewujudkan peningkatan kualitas lingkungan kehidupan masyarakat yang mendiami wilayah tersebut untuk mencapai kesejahteraan (Mubarak, Dkk., 2021). Sehingga dapat dipastikan bahwa memang dalam setiap pembangunan bertujuan untuk meningkatkan mutu hidup pada masyarakat khususnya yang ada di wilayah terbangun dan umumnya pada masyarakat yang menggunakan pembangunan tersebut secara massal baik untuk kebutuhan ekonomi maupun sosial serta beberapa sub-sektor di dalamnya.

Selain itu, teori lain yang mendukung bahwa dalam pembangunan atau pengembangan itu sangat berdampak pada *economic development* atau pembangunan ekonomi yaitu menurut Todaro (2000) menerangkan bahwa pembangunan ekonomi ialah suatu bentuk memanfaatkan hasil dari adanya pembangunan fisik dengan cara membangun atau memperbaiki prasarana jalan yang akan menciptakan atau memperbaiki kehidupan masyarakat.

b. Teori *Eksportbase*

Teori ini menjelaskan bahwa tumbuh dan berkembangnya suatu wilayah merupakan fungsi dari tumbuh dan berkembangnya aktivitas export base/basis ekspor. Aktivitas ekonomi suatu wilayah dilihat dari aktivitas ekonomi dasar (export base) dan aktivitas ekonomi penunjang (*service*) (Fitrha, 2017). Kekuatan utama dalam pertumbuhan wilayah adalah permintaan eksternal akan barang dan jasa, yang dihasilkan dan diekspor oleh wilayah tersebut. Permintaan eksternal ini mempengaruhi penggunaan modal, tenaga kerja, dan teknologi untuk menghasilkan komoditas ekspor. Dengan kata lain, permintaan komoditas ekspor akan membentuk keterkaitan ekonomi, baik kebelakang (kegiatan produksi) maupun ke depan (sektor pelayanan).

Adapun penekanan teori ini adalah pentingnya keterbukaan wilayah yang dapat meningkatkan aliran modal dan teknologi yang

dibutuhkan untuk kelanjutan pembangunan wilayah. Teori export base mengandung daya tarik intuitif dan kesederhanaan. Teori ini memandang bahwa pada dasarnya aktivitas ekonomi dalam suatu wilayah terbagi menjadi aktivitas basic (suatu aktivitas ekonomi yang cenderung menjadi aktivitas ekspor) dan aktivitas lokal (aktivitas sosio-ekonomi yang melayani aktivitas basic dianggap sebagai tumbuh-kembangnya suatu wilayah).

Mengacu pada teori dan deskripsi di atas, bahwa dalam pengembangan wilayah selain harus memiliki sumberdaya yang dapat digunakan sebagai potensi pengembangan wilayah itu sendiri, tentunya perlu adanya sikap dan sifat dari pihak yang ada pada wilayah tersebut dengan konteks keterbukaan, guna meningkatkan pengetahuan ekosistem luar wilayah pada sumberdaya yang ada di dalam wilayah itu sendiri, hal ini akan berdampak pada penarikan minat yang dapat menimbulkan kekuatan modal dan teknologi atau media yang dapat mendongkrak pengembangan wilayah tersebut, elemen yang sangat tepat pada konteks ini adalah jaringan jalan.

2.1.8 Teori Sosial

Kajian mengenai manusia tentu akan selalu diiringi dengan penyebutan kata sosial, sebab manusia adalah bagian dari aktivitas sosial apapun bentuk dan implementasinya, bahkan manusia sendirilah yang menciptakan adanya konteks sosial itu sendiri. Sosial sendiri khususnya dalam konteks kehidupan manusia secara khusus memiliki beberapa macam jenis sub-bahasan yang senantiasa berubah-ubah karena keadaan manusia di dalamnya, perubahan tersebut bisa terjadi dalam beberapa keadaan entah interaksinya atau status sosial dalam lingkungan masyarakatnya.

a. Mobilitas Sosial

Mempelajari tentang dinamika manusia seringkali menjadi daya tarik tersendiri baik bagi bidang keilmuan sosial maupun alam,

karena pada keduanya manusia bisa dikatakan sebagai pusatnya. Berkaitan dengan hal tersebut, dinamika perubahan manusia ini bukan dalam konteks secara fisiknya, tetapi dalam konteks sosialnya entah dalam bidang sosiologinya atau ekonominya.

Bidang sosiologi ketika ingin memahami mengenai dinamika manusia seringkali berfokus pada perubahan status dan posisi sosialnya yang secara hierarkis dalam kehidupan masyarakat, sedangkan bidang ekonomi akan senantiasa berfokus pada dinamika pendapatannya. Dinamika dalam kehidupan manusia ini pada bidang sosial akan disebut sebagai mobilitas sosial. Mobilitas sosial adalah perubahan status sosial atau posisi sosial individu, keluarga, dan kelompok dalam hierarki masyarakat (Pattinasarany, 2016). Menurut Purwasih (2019) terdapat beberapa bentuk dalam mobilitas sosial, yaitu:

- 1) Mobilitas sosial vertikal

Merupakan perpindahan status sosial yang dialami oleh manusia secara vertikal, dengan jenis vertikal naik atau vertikal turun.

- 2) Mobilitas sosial horizontal

Merupakan perpindahan status sosial yang dialami manusia secara horizontal atau setara, contohnya seorang tukang sayur yang berpindah pekerjaan menjadi tukang buah-buahan.

- 3) Mobilitas sosial lateral

Merupakan mobilitas sosial yang sifatnya kolektif, contohnya seperti transmigrasi, urbanisasi, dan lain sebagainya. Pada jenis mobilitas ini dapat dibedakan menjadi dua, yaitu permanen dan sementara.

- 4) Mobilitas sosial intragenerasi

Merupakan mobilitas sosial yang peristiwanya terjadi dalam dua kondisi, yaitu mobilitas sosial intragenerasi naik dan

turun. Misalkan ada seseorang yang pada awalnya kaya lalu menjadi miskin karena beberapa keadaan, namun dari keadaan tersebut akhirnya ia berusaha kembali sampai menjadi kaya seperti sedia kala atau bahkan lebih.

5) Mobilitas sosial antargenerasi

Merupakan keadaan mobilitas sosial yang memiliki jenis naik dan turun dengan hitungan beberapa generasi. Contohnya, terdapat seseorang yang bisa mempertahankan kesuksesan dari generasi sebelumnya bahkan lebih sukses maka disebut mobilitas sosial antargenerasi naik, lalu jika sebaliknya maka disebut mobilitas sosial antargenerasi turun.

b. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Mobilitas Sosial

Menurut Purwasih (2019) Faktor-faktor yang mempengaruhi mobilitas sosial dalam kehidupan manusia dapat dibedakan dalam dua macam, yaitu faktor pendukung dan penghambat.

1) Faktor Pendukung

Hal yang dapat mempengaruhi mobilitas sosial manusia selain dipengaruhi oleh dirinya sendiri juga pasti dipengaruhi oleh keadaan lingkungannya sendiri. Di bawah ini adalah faktor-faktor yang menjadi pendorong adanya mobilitas sosial, yaitu:

a. Faktor struktural

Faktor struktural adalah kondisi di mana seorang individu berada pada suatu kondisi memiliki peluang atau tempat untuk ia isi, contohnya seperti terdapat lapangan pekerjaan yang memungkinkan ia melakukan mobilitas sosial vertikal naik.

b. Faktor individu

Merupakan kondisi manusia yang memiliki kemampuan atau *skills* tertentu yang dibutuhkan baik

berasal dari dirinya sendiri atau hasil dari pendidikan yang telah ia jalani yang memungkinkan membantunya dalam mencapai posisi tertentu.

c. Faktor ekonomi

Faktor ini biasanya paling banyak ditemukan di masyarakat dengan strata ekonomi kelas bawah, ketika dalam kondisi serba kekurangan akan mendorong keinginannya untuk bekerja secara giat dengan tujuan penghasilan bertarget yang ia kejar.

d. Situasi politik

Keadaan pada faktor ini adalah ketika menempati suatu wilayah atau negara dengan kondisi tertentu entah itu keamanan atau berupa kebijakan yang mengharuskannya berpindah dari satu tempat ke tempat yang lain.

e. Kemudahan akses pendidikan

Keadaan seseorang yang memiliki aksesibilitas baik pada fasilitas pendidikan biasanya memiliki keleluasaan dalam mendapat peluang mobilitas sosial, karena seringkali pendidikan menjadi acuan penting dalam menentukan suatu pekerjaan yang di mana pekerjaan ini menjadi salah satu kualifikasi dalam bekerja.

2) Faktor Penghambat

Faktor penghambat mobilitas sosial manusia akan menjadi penyebab gagal dan sia-sianya usaha yang dilakukan manusia sehingga sulit bahkan tidak akan bisa mencapai target mobilitas sosialnya. Faktor penghambat dalam mobilitas sosial yaitu:

a) Sistem pelapisan sosial tertutup dalam masyarakat

Kondisi ini dapat dilihat pada lingkungan masyarakat yang menganut sistem keturunan atau lebih mudahnya disebut feodal. Contohnya dalam lingkungan pekerjaan

biasanya hanya akan diterima bekerja jika memiliki hubungan kekerabatan, jika tidak memiliki maka tidak akan diterima.

b) Kemiskinan

Keadaan kemiskinan pada masyarakat beragam pemaknaannya, kemiskinan ini bisa berimbas pada niat untuk membuka usaha yang terkendala modal atau niat ingin melakukan *upgrade* riwayat pendidikan dengan bersekolah tetapi terhambat biaya.

c) Kebudayaan masyarakat

Keadaan ini bisa dilihat pada beberapa wilayah dengan kondisi tersebut, misalnya dalam kehidupan masyarakat yang memegang teguh adat istiadat daerah dengan menolak terlibat kebudayaan luar, memang tujuannya baik untuk menjaga budaya dengan filosofis yang tentu dalam dan baik, namun jika dilihat pada mobilitas sosial tentu hal tersebut akan menjadi hambatan.

Menurut Pattinasarany (2016) mengatakan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi mobilitas sosial yaitu:

- 1) Pendidikan
- 2) Kesempatan
- 3) Latar belakang keluarga
- 4) Modal sosial

2.1.9 Ekonomi Mikro

Ekonomi tentu sangat berkaitan dengan kondisi keuangan yang dimiliki oleh manusia. Pendapatan manusia sendiri tentu berbeda satu sama lain meskipun kondisi sosialnya sama, karena beberapa faktor dapat menjadi penyebab akan hal tersebut. Seringkali, manusia membicarakan tentang ekonomi tetapi tidak bisa menjelaskan apa itu ekonomi meskipun mereka sudah mengetahui apa itu ekonomi. Ekonomi secara harfiah

dapat diartikan sebagai tindakan manusia untuk melakukan usaha guna memenuhi kebutuhannya, kebutuhan tersebut bisa dikatakan tidak terhingga karena kebutuhan yang sifat dinamis sedangkan komponen untuk memenuhi kebutuhannya itu seringkali statis atau sederhananya terbatas (Suhadi, 2016).

Pada ekonomi, secara keilmuannya terdapat dua jenis, yaitu ekonomi makro dan ekonomi mikro. Kedua jenis tersebut tentu memiliki perbedaan satu sama lain, terutama perbedaan pada cakupannya meskipun isinya tetap saja mengenai ikhwal kondisi pendapatan dan keuangan pada individu. Ekonomi mikro atau mikro ekonomi adalah ilmu mengenai ekonomi yang mempelajari dan mengkaji serta menganalisis mengenai kegiatan perekonomian yang berlaku dengan cara meninjau komponen-komponen skala kecil dari keseluruhan aktivitas pada perekonomian, mulai dari interaksinya (Suhadi, 2016).

Masih menurut Suhadi (2016) hal yang berkaitan langsung dengan teori ekonomi mikro adalah tentang hukum permintaan, hukum penawaran, perilaku konsumen, dan pasar sebagai lokasi interaksi komponen-komponen tersebut. Maka dapat diketahui bahwa ekonomi mikro adalah ilmu yang mempelajari tentang hubungan (perilaku) variabel ekonomi individual terkait dengan: permintaan, produksi, konsumen, serta harga satuan barang. Adapun sajian yang dapat digunakan untuk mengkaji, menyajikan dan menguji beberapa alat untuk analisa, yaitu: grafik atau kurva, matematika, dan statistika.

2.1.10 Teori Pendapatan

Pendapatan dalam tata kelola bahasa atau diksi kata memang memiliki pemahaman yang beragam atau bisa disebut multitafsir, dalam dunia ekonomi dan akuntansi, pendapatan tidak lepas dari adanya bentuk penghasilan yang didapatkan berupa uang oleh suatu objek yang lebih jelasnya disebut sebagai usaha, entah itu mengalami peningkatan atau

penurunan. Sehingga pendapatan di sini haruslah dimaknai dalam konteks ekonomi dan akuntansi.

Supaya lebih memahami dan menguatkan pemahaman pada konteks pendapatan atau dalam bahasa Inggris disebut *revenue*, maka perlu adanya kajian mengenai diksi kata tersebut. Pada Kamus Besar Bahasa Indonesia atau KBBI, Pendapatan dapat dimaknai sebagai hasil kerja (konteks: usaha dan sebagainya) dan Penemuan (konteks: tentang sesuatu yang tidak ada sebelumnya) dengan suku kata “pen.da.pat.an” (Kemendikbud, 2023). Menurut Sadono (2019) menerangkan bahwa pendapatan adalah pendapatan uang yang diterima dan diberikan kepada subjek ekonomi berdasarkan prestasi-prestasi yang diserahkan yaitu berupa pendapatan dari profesi yang dilakukan sendiri atau usaha perorangan dan pendapatan dari kekayaan, besarnya pendapatan seseorang bergantung pada jenis pekerjaannya. Selanjutnya, supaya lebih menguatkan pemahaman mengenai pendapatan, maka disajikan teori lain mengenai pendapatan dalam kamus manajemen yaitu uang yang diterima perorangan, perusahaan dan organisasi lain dalam bentuk upah, gaji, sewa, bunga, komisi, ongkos, dan laba (B.N Marbun, 2003).

Pemahaman dan pendapat mengenai Pendapatan dari berbagai sumber, maka dapat diketahui dan dipahami bahwa Pendapatan adalah hasil yang diperoleh dari berbagai aktivitas usaha dengan bentuk uang yang dapat disebut dengan berbagai jenis seperti upah, *salary*, *fee*, komisi, dan lain sebagainya. Selanjutnya dari pemahaman mengenai pendapatan tersebut, supaya lebih memperjelas mengenai pendapatan dalam cakupan wilayah maka perlu disajikan dalam bentuk pemodelan dari konsep periode/waktu, persentase, dan faktor pendukung dan penghambatnya, supaya bisa mengetahui apakah pendapatan tersebut mengalami peningkatan atau penurunan. dengan formula atau rumus sebagai berikut:

$$(\%) = \frac{y - x}{x} \times 100 \%$$

$\%$	: Persentase Kenaikan/Penurunan
x	: Pendapatan awal
y	: Pendapatan akhir
100	: Persentase Ideal

2.2 Penelitian Relevan

Penelitian yang relevan merupakan penelitian yang hampir memiliki kesamaan dengan penelitian yang akan dilakukan. Penelitian yang relevan berasal dari penelitian terdahulu yang dijadikan sebagai referensi dalam melakukan penelitian, penelitian ini diambil untuk dikaji mengenai keterkaitan dan kesamaan konsepnya yang bisa membantu pada penelitian seperti jurnal, artikel, dan tesis. Berikut merupakan hasil penelitian dan kontribusi dari penelitian sebelumnya dapat dilihat pada tabel 2.1 sebagai berikut:

Tabel 2.1
Penelitian Relevan

Penelitian Relevan				Penelitian yang dilakukan
Nama	Istiqlalayah Muflikhati, Hartoyo, Ujang Sumarwan, Achmad Fahrudin, Herien Pusoitawati	Amrin	Triana Rosalina Noor, Ali Hamdan, Saifuddin, M. Athoiful Fanan	Tega Rahma Anugrah
Judul	Kondisi Sosial Ekonomi dan Tingkat Kesejahteraan Keluarga: Kasus di Wilayah Pesisir Jawa Barat	Analisis Pengembangan Jaringan Jalan Guna Menunjang Kota Terpadu Mandiri Air Terang Kabupaten Buol	Analisis Dampak Sosial Ekonomi Pembangunan Jalan Tol Surabaya-Mojokerto (Studi Kasus Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat di Kec. Wringinanom, Kec. Kedamean, Kec. Driyorejo Kabupaten Gresik	Dinamika Geospasial Jalan Alternatif Tasikmalaya-Pangandaran via Singkup Terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat <i>(Studi di Desa Bojongkondang Kecamatan Langkaplancar Kabupaten Pangandaran)</i>
Kajian Penelitian	- membandingkan karakteristik keluarga nelayan dan bukan nelayan di wilayah pesisir; - menganalisis tingkat kesejahteraan keluarga nelayan dan bukan nelayan dengan berbagai indikator; - menganalisis tingkat keakurasian berbagai indikator kemiskinan (sensitivitas dan spesifitas) dengan gold standard garis kemiskinan BPS; dan - menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi tingkat kesejahteraan keluarga nelayan dan bukan nelayan di wilayah pesisir Jawa Barat.	- Bagaimana potensi kawasan KTM Air Terang terhadap permintaan pergerakan transportasi ? - Bagaimana strategi pengembangan jaringan jalan untuk menunjang distribusi hasil produksi pada kawasan KTM Air Terang?	Untuk mengidentifikasi pengaruh pembangunan jalan tol Surabaya-Mojokerto terhadap mata pencaharian masyarakat di Kec. Wringinanom, Kec. Kedamean dan Kec. Driyorejo	- Bagaimanakah dinamika geospasial jalan alternatif Tasikmalaya-Pangandaran via Singkup? - Bagaimanakah hubungan dinamika geospasial jalan alternatif Tasikmalaya-Pangandaran via Singkup terhadap kondisi sosial masyarakat di Desa Bojongkondang Kecamatan Langkaplancar Kabupaten Pangandaran? - Bagaimanakah hubungan dinamika geospasial jalan alternatif Tasikmalaya-Pangandaran via Singkup terhadap kondisi ekonomi masyarakat di Desa Bojongkondang Kecamatan Langkaplancar Kabupaten Pangandaran?

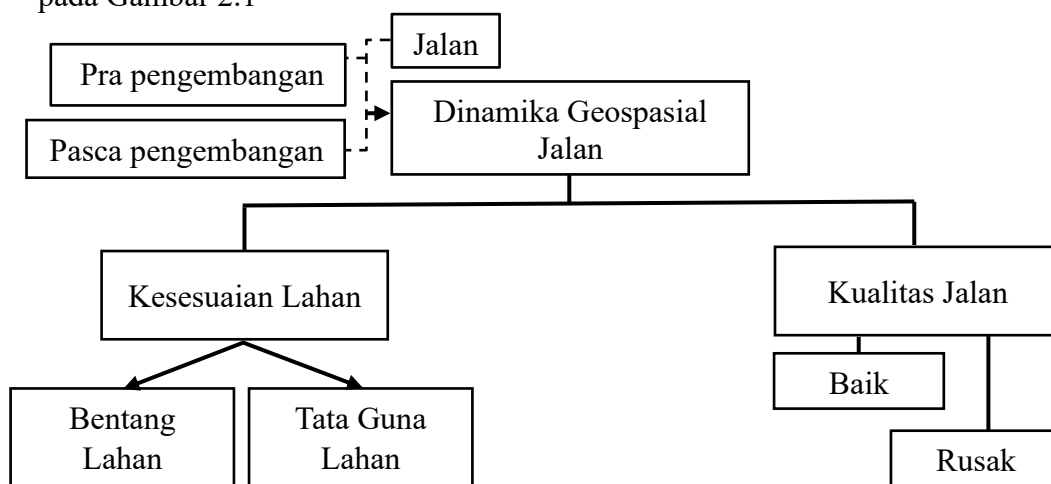
Lokasi	Kabupaten Cirebon, Kabupaten Indramayu, Kabupaten Sukabumi, Kabupaten Ciamis (sekarang Pangandaran)	Kabupaten Buol	Kabupaten Gresik	Kabupaten Pangandaran
Kajian Penelitian	Pada penelitian ini mengkaji mengenai kondisi keluarga yang tinggal pada wilayah pesisir yang ada di Provinsi Jawa Barat khususnya di Kabupaten Cirebon, Kabupaten Indramayu yang mewakili kondisi pantai Utara, Kabupaten Sukabumi, dan Kabupaten Ciamis yang mewakili pantai Selatan. Isi dalam penelitian ini adalah pengkajian kesejahteraan keluarga yang berada di wilayah pesisir dengan membandingkan kesejahteraan keluarga nelayan dan bukan nelayan.	Pada penelitian ini mengkaji bagaimana pengembangan jaringan jalan yang dilakukan di kawasan Air Terang Kabupaten Buol dengan tujuan pengembangan untuk menunjang pembentukan Kota Terpadu Mandiri (KTM)	Pada penelitian ini mengkaji dampak dari adanya pembangunan jalan tol Surabaya-Mojokerto. Dampak yang dianalisis pada aspek sosial dan ekonomi bagi masyarakat di Kecamatan Wringinanom, Kecamatan Kedamen, dan Kecamatan Driyorejo. Selain itu, tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi pengaruh pembangunan jalan tol Surabaya-Mojokerto terhadap mata pencaharian masyarakat di beberapa kecamatan di Kabupaten Gresik	Penelitian yang akan dilakukan ini mengacu pada dinamika geospasial jalan alternatif Tasikmalaya-Pangandaran via Singkup terutama pada kondisi jalan yang mempengaruhi pada kondisi sosial ekonomi masyarakat Desa Bojongkondang Kecamatan Langkaplancar Kabupaten Pangandaran dengan sajian berupa citra peta.
Tahun	2010	2012	2018	2023

(Sumber: Hasil Observasi, 2023)

2.3 Kerangka Konseptual

2.3.1 Kerangka Konseptual 1

Jaringan jalan diharapkan dapat menjadi pendongkrak tumbuh kembangnya kondisi yang ada kehidupan masyarakat, khususnya pada aspek sosial dan ekonomi. Namun, faktor apa yang secara nyata dapat memberikan ekspektasi terkait adanya jaringan jalan itu sendiri. Beberapa faktor tersebut dapat dijadikan sebagai pedoman dalam melakukan suatu pembangunan jaringan jalan guna bisa memenuhi ekspektasi yang telah ditargetkan, gambaran kerangka teori dapat dilihat pada Gambar 2.1



Gambar 2.1

Kerangka Konseptual 1

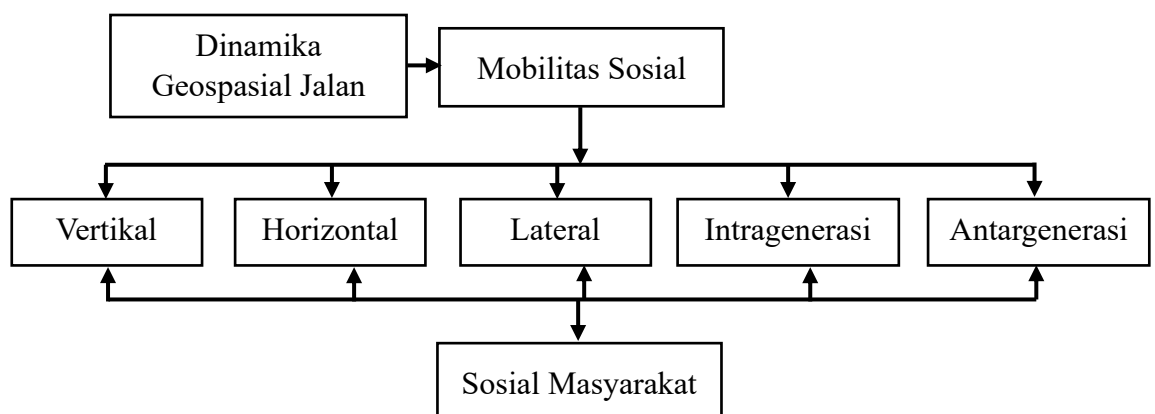
(Sumber: Data Hasil Observasi, 2023)

Pembangunan jalan tentu memerlukan perencanaan, perencanaan adalah tindakan yang akan dilakukan untuk mencapai tujuan, yang merupakan sebuah status yang diinginkan dan tindakan merupakan kegiatan atau kelakuan terhadap sesuatu obyek yang secara rasional diketahui akan mendekatkan pada status yang diinginkan (Fitrha, 2017). Kandungan dalam perencanaan tersebut tentulah harus berisi mengenai konsep pembangunan, tata kelola pengembangan, dampak yang ditimbulkan dari pengembangan, serta jangka waktu keberpengaruhan

pengembangan, sehingga dari beberapa konteks tersebut perlu adanya pengembangan yang berbasis keberlanjutan, karena seringkali setiap pengembangan selalu memiliki usia yang dini karena mentahnya perencanaan, dalam Undang-Undang nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang nomor 38 tahun 2004 menjelaskan tentang Pembangunan Jalan Berkelanjutan yang isinya membahas konsep pembangunan jalan yang berkelanjutan, tidak hanya pada pengembangannya tetapi pada pengaruhnya pun harus selalu berkelanjutan. Dengan demikian, peninjauan ini diharapkan dapat mengetahui bagaimana kondisi jalan pada penelitian ini sesuai di lapangan.

2.3.2 Kerangka Konseptual 2

Pembangunan atau pengembangan wilayah tentu banyak sekali jenis dan usahanya, contohnya adalah pembangunan fasilitas atau sarana dan prasarana penghubung seperti jaringan jalan. Adanya pembangunan jaringan jalan ini diharapkan dapat menopang, mendukung, dan mendorong perubahan tingkat atau strata pada status sosial (mobilitas sosial) di kehidupan bermasyarakat, baik dalam tingkat jenis pekerjaan maupun kesejahteraan, untuk lebih jelasnya dapat dilihat bentuk skema pada gambaran kerangka teori pada Gambar 2.2.



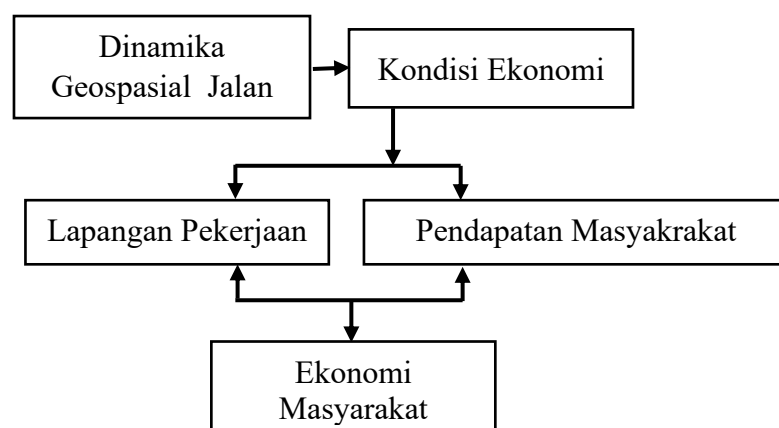
Gambar 2.2
Kerangka Konseptual 2

(Sumber: Data Hasil Observasi, 2023)

Sehingga dengan adanya pengembangan jalan ini sangatlah berguna bagi mobilitas sosial manusia atau masyarakat, terutama pada perubahan status sosial terutama menuju pada mobilitas sosial secara vertikal. Maka sangatlah perlu diketahui pengaruh apa saja yang telah terjadi atau terbentuk dari kondisi jalan khususnya pada bidang sosial berdasarkan keadaan di lapangan.

2.3.3 Kerangka Konseptual 3

Pengaruh dari jalan alternatif pada objek penelitian ini tidak hanya berdampak pada aspek sosial saja, namun secara umum berdampak juga pada aspek ekonomi. Pengaruh dari jalan alternatif khususnya pada aspek ekonomi dapat dilihat berdasarkan kondisi keuangan individu yang menempati luasan wilayah yang dilewati oleh jalan yang mengalami pengembangan. Hal tersebut dapat diketahui dengan mengkaji pada pendapatan penduduk, yang sebenarnya masih menjadi bagian dari mobilitas sosial manusia. Serta dapat diketahui juga berdasarkan jenis aktivitas ekonomi jenis apa saja yang ada, entah terdapat perubahan atau tidak ada perubahan secara periode waktu, untuk lebih jelasnya dapat dilihat bentuk skema pada gambaran kerangka teori pada Gambar 2.3.



Gambar 2.3
Kerangka Konseptual 3

(Sumber: Data Hasil Observasi, 2023)

Pendapatan ini dapat diketahui dengan mengacu pada periode pra, sedang, dan pasca dari pembangunan jalan, secara langsung dapat diketahui pengaruh pada aspek ekonominya seperti apa, terutama kajian ekonomi pada lingkup lingkungan masyarakat yang menempati wilayah ini menggunakan ekonomi mikro.

2.4 Pertanyaan Penelitian

2.4.1 Bagaimanakah dinamika jalan alternatif Tasikmalaya – Pangandaran via Singkup?

- a. Bagaimana kesesuaian lahan pada jalan alternatif Tasikmalaya – Pangandaran via Singkup?
- b. Bagaimana kondisi bentang lahan pada jalan alternatif Tasikmalaya – Pangandaran via Singkup?
- c. Bagaimana kondisi tata guna lahan pada jalan alternatif Tasikmalaya – Pangandaran via Singkup?
- d. Bagaimana kondisi kualitas jalan pada jalan alternatif Tasikmalaya – Pangandaran via Singkup?
- e. Apakah penyebab terjadinya dinamika jalan alternatif Tasikmalaya – Pangandaran via Singkup?
- f. Apakah terdapat program atau upaya dalam usaha perawatan pada jalan alternatif Tasikmalaya – Pangandaran via Singkup?
- g. Pihak manakah yang turut andil dalam mengelola jalan alternatif Tasikmalaya – Pangandaran via Singkup?

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

- a. Bagaimanakah kondisi sosial pada masyarakat Desa Bojongkondang Kecamatan Langkaplancar Kabupaten Pangandaran pra pengembangan jalan?

- b. Bagaimanakah kondisi sosial pada masyarakat Desa Bojongkondang Kecamatan Langkaplancar Kabupaten Pangandaran pasca pengembangan jalan?
- c. Bagaimanakah kondisi sosial pada masyarakat Desa Bojongkondang Kecamatan Langkaplancar Kabupaten Pangandaran pasca dinamika jalan?
- d. Apakah terjadi mobilitas sosial pada masyarakat Desa Bojongkondang Kecamatan Langkaplancar Kabupaten Pangandaran pada pasca pengembangan jalan?
- e. Apakah terjadi mobilitas sosial pada masyarakat Desa Bojongkondang Kecamatan Langkaplancar Kabupaten Pangandaran pada pasca dinamika jalan?
- f. Apakah terjadi keberagaman mobilitas sosial pada masyarakat Desa Bojongkondang Kecamatan Langkaplancar Kabupaten Pangandaran?
- g. Mobilitas sosial apa saja yang terjadi pada masyarakat Desa Bojongkondang Kecamatan Langkaplancar Kabupaten Pangandaran?
- h. Apakah penyebab terjadinya mobilitas sosial pada masyarakat Desa Bojongkondang Kecamatan Langkaplancar Kabupaten Pangandaran?

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

- a. Bagaimanakah kondisi ekonomi pada masyarakat Desa Bojongkondang Kecamatan Langkaplancar Kabupaten Pangandaran pra pengembangan jalan?
- b. Bagaimanakah kondisi ekonomi pada masyarakat Desa Bojongkondang Kecamatan Langkaplancar Kabupaten Pangandaran pasca pengembangan jalan?

- c. Bagaimanakah kondisi ekonomi pada masyarakat Desa Bojongkondang Kecamatan Langkaplancar Kabupaten Pangandaran pasca dinamika jalan?
- d. Apakah terjadi peningkatan pada pendapatan masyarakat Desa Bojongkondang Kecamatan Langkaplancar Kabupaten Pangandaran pasca pengembangan jalan?
- e. Berapakah pendapatan masyarakat Desa Bojongkondang Kecamatan Langkaplancar Kabupaten Pangandaran pasca pengembangan jalan?
- f. Apakah terjadi penurunan pada pendapatan masyarakat Desa Bojongkondang Kecamatan Langkaplancar Kabupaten Pangandaran pasca dinamika jalan?
- g. Berapakah pendapatan masyarakat Desa Bojongkondang Kecamatan Langkaplancar Kabupaten Pangandaran pasca dinamika jalan?