

ARTIKEL
**PERUBAHAN SOSIAL EKONOMI DI KORIDOR JALAN SOEKARNO-
HATTA KOTA BANDUNG JAWA BARAT**

OLEH
DR. ENOK MARYANI, M.S.

A. Latar Belakang Masalah

Manusia merupakan makhluk yang dinamis, kedinamisan itu tampak dari adanya berbagai prasarana dan sarana transportasi. Kebutuhan hidup yang sangat beragam, rasa ingin tahu tentang daerah sekitarnya dan keinginan untuk bersosialisasi dengan individu lain, merupakan alasan yang sangat mendasar dari mobilitas manusia. Karena itu transportasi ada seiring dengan adanya kehidupan manusia itu sendiri.

Whyne dan Hammond (1981) mengartikan transportasi sebagai” *is a service or facility by which person, goods and property are convoyed from one location to anothers. It is an organized industry created to satisfy the basic needs of society*”, sementara . Alexander (1961) memaknainya sebagai sistem sirkulasi dunia (*The world circulation system*), transportasi diibaratkan sebagai sistem peredaran darah dalam tubuh manusia, pergerakan darah ini membuat manusia menjadi hidup. Dengan adanya transportasi kebutuhan manusia yang beragam dapat terpenuhi. Tanpa ada sistem transportasi maka masyarakat akan subsisten, dan perekonomian akan lumpuh. Pada kehidupan masyarakat modern, peran transportasi semakin strategis, mempunyai peran penting dalam mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah dan pemersatu wilayah suatu negara, bahkan Schumer (dalam Warpadi, 1990) menyatakan bahwa ada tiga hal yang membuat suatu bangsa menjadi besar dan makmur, yaitu tanah yang subur, kerja keras dan kelancaran pengangkutan orang dan barang dari suatu tempat ke tempat lain.

Keberadaan transportasi erat kaitannya dengan kepadatan penduduk, semakin padat penduduk, semakin tinggi mobilitas sehingga transportasi pun makin padat, dan secara

stimulan akan berpengaruh pula terhadap pola penggunaan lahan. Daerah-daerah yang mempunyai aksesibilitas bagus cenderung mengalami mutasi-mutasi lahan yang sangat dinamis. Mutasi lahan baik secara langsung maupun tidak berpengaruh terhadap kondisi sosial ekonomi masyarakat khususnya para petani.

B. Perumusan Masalah

Berdasarkan uraian di atas, fokus penelitian ini adalah (a) bagaimana pengembangan Jalan Soekarna Hatta berpengaruh terhadap perubahan penggunaan ruang, (b) Bagaimanakah pengaruh keberadaan jalan terhadap kondisi sosial ekonomi penduduk sekitarnya ?.

C. Tinjauan Pustaka

1. Peran Transportasi

Sebagai makhluk hidup, manusia tidak pernah diam, selalu berubah secara dinamis, baik itu pergerakan fisik (mobilitas horisontal) maupun perubahan wawasan, pengetahuan dan status dalam kemasyarakatan (mobilitas vertikal). Dasar dari adanya dinamika tersebut adalah adanya berbagai kebutuhan. Kebutuhan manusia itu dapat berupa (a) Kebutuhan material berupa makanan, pakaian, perumahan, kendaraan, dan barang-barang lainnya yang dapat memberikan kemudahan dan kenyamanan hidup. Kebutuhan ini mendorong manusia untuk selalu melakukan kerja.(b) Kebutuhan sosial yaitu kebutuhan untuk bersosialisasi, bergaul dan berkomunikasi dengan manusia lainnya, karena manusia pada dasarnya adalah makhluk sosial, yang segala kebutuhan hidupnya dapat dengan lebih mudah terpenuhi dengan hidup berkelompok. (c) Kebutuhan psikologis, kebutuhan untuk mengekspresikan perasaan atau jiwa, seperti rasa senang, rasa suka, sedih, dicintai, disayangi, rasa ingin tahu, dan dihargai.

Transportasi merupakan bagian integral dari suatu fungsi masyarakat. Transportasi menunjukkan hubungan yang sangat erat dengan gaya hidup, jangkauan dan lokasi dari kegiatan yang produktif dan aliran barang dan jasa yang tersedia untuk dikonsumsi (Morlok, 1988)

2. Komponen Transportasi Darat

Transportasi dapat dibedakan menjadi tiga jenis yaitu transportasi udara, transportasi air dan transportasi darat. Masing-masing jenis transportasi mempunyai keunggulan dan kelemahan masing-masing. Transportasi yang paling fleksibel dan banyak dipergunakan adalah transportasi darat, adapun kelemahannya adalah menimbulkan polusi yang cukup besar dibandingkan jenis lainnya. Dalam transportasi darat terkait dengan berbagai komponen, menurut Morlok (1991) komponen transportasi darat adalah (1) manusia dan barang; (2) kendaraan dan peti kemas (alat angkut); (3) jalan (tempat alat angkut bergerak); (4) terminal (tempat memasukan dan mengeluarkan barang yang diangkut); (5) sistem pengoperasian (mengatur komponen sebelumnya).

Undang-Undang no 14 Tahun 1992 menjelaskan makna yang terkait dengan transportasi yaitu (a) Transportasi jalan adalah satu kesatuan tatanan yang terdiri dari jaringan transportasi jalan, kendaraan beserta pengemudinya, peraturan-peraturan, prosedur dan metoda sedemikian rupa yang membentuk suatu totalitas yang utuh, (b) Lalu lintas adalah gerak kendaraan, orang dan hewan di jalan. (c) Pengangkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan.(d) Jaringan Transportasi Jalan adalah serangkaian simpul dan/atau ruang kegiatan yang dihubungkan oleh ruang lalu lintas sehingga membentuk satu kesatuan sistem jaringan untuk keperluan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan. (e) Simpul adalah dapat berupa terminal transportasi jalan, terminal angkutan sungai dan danau, stasiun kereta api, pelabuhan penyeberangan, pelabuhan laut, atau bandar udara. (f) Ruang kegiatan adalah dapat berupa kawasan permukiman, industri, pertambangan, pertanian, kehutanan, perkantoran, perdagangan, pariwisata atau kawasan tertentu. (g) Ruang lalu lintas adalah prasarana dan sarana yang diperuntukkan bagi gerak kendaraan, orang, dan hewan dapat berupa jalan, jembatan atau lintas penyeberangan yang berfungsi sebagai jembatan. (h) Jalan adalah jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum.(i) Terminal adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan menaikkan dan menurunkan penumpang atau memuat dan membongkar barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum, yang merupakan

salah satu wujud simpul jaringan transportasi jalan. (k) Kendaraan adalah suatu alat yang dapat bergerak di jalan, terdiri dari kendaraan bermotor atau kendaraan tidak bermotor.

3. Faktor yang Mempengaruhi Transportasi

Dalam Idris Abdurachmat dan E. Maryani (1997) keberadaan transportasi dipengaruhi oleh unsur geografis yang berupa (a) Iklim, (b) Morfologi (c) Geologis (d) Ekonomi (e) Teknologi (f) Politik dan Kebijakan Pemerintah (g) Sosial

4. Dampak Keberadaan Transportasi terhadap wilayah

Wilayah dapat dibagi menjadi 6 tipologi wilayah, yaitu (a) wilayah yang memiliki *growth potentials* (keunggulan sumberdaya atau lokasi) yang besar, tetapi tingkat dan arah perkembangannya memiliki potensi untuk melampaui daya dukung wilayahnya. (b) wilayah yang tingkat perkembangannya memadai karena ketersediaan sumberdaya yang berskala ekonomis dan posisi geografis yang memiliki keunggulan lokasi. (c) wilayah yang belum berkembang tetapi memiliki *growth potentials* yang cukup besar. (d) wilayah yang memiliki *growth potentials* yang relatif terbatas dan tidak memiliki skala ekonomis untuk diolah. (e) wilayah yang telah memanfaatkan sumberdaya yang dimilikinya walaupun jumlahnya sangat terbatas (*marginal*). (f) wilayah yang memiliki sumberdaya dalam skala *marginal* tetapi telah dimanfaatkan sedemikian rupa sehingga mengancam kelestarian lingkungan.

Tujuan umum perencanaan transportasi adalah membuat interaksi menjadi semudah dan seefisien mungkin. Untuk mencapai tujuan umum perencanaan transportasi, para perencana membuat kebijaksanaan terhadap (Lembaga Penelitian Institut Teknologi Bandung, 1993) (a) Tata guna lahan, perencanaan tata guna lahan yang baik (lokasi toko, sekolah, perumahan, pekerjaan dan lain-lain) dapat mengurangi keperluan akan perjalanan yang panjang sehingga membuat interaksi lebih mudah. Pemecahan masalah tata guna lahan membutuhkan waktu relatif lama dan bergantung badan otorita yang memiliki kekuasaan untuk mengimplementasi-

kan perencanaan tataguna lahan. (b) *Transport supply*, yaitu berupa teknik dan manajemen lalu-lintas (untuk jangka pendek), fasilitas angkutan umum yang lebih baik (untuk jangka pendek dan menengah) serta pembangunan jalan (untuk jangka panjang).

Dampak lain dari keberadaan transportasi dapat berupa (1) Perubahan penggunaan lahan; (2) Penyebaran dan kepadatan penduduk; (3) Harga lahan; (4) Tingginya mobilitas penduduk; (5) Pembangunan berbagai fasilitas fisik; (6) Perubahan sosial budaya masyarakat. Keberadaan jalan seringkali menjadi pemicu utama perubahan penggunaan lahan, karena semua aktivitas hidup manusia pasti membutuhkan kemudahan dalam melakukan mobilitas, baik itu input dalam system produksi maupun output. Tujuan dasar penggunaan lahan adalah kegunaannya, manusia cenderung mencari keuntungan maksimum dari penggunaan atau pengelolaan lahan, Keberadaan aksesibilitas seringkali menjadi pendongrak utama bagi nilai ekonomis lahan, Karena itu perubahan penggunaan lahan seperti dari sektor pertanian menjadi lahan-lahan yang lebih produktif seperti industri, pertokoan, jasa dan lainnya .

D. Metode Penelitian

Penelitian dilakukan di Kota Bandung, terutama kecamatan yang dilalui oleh jalan Soekarno-Hatta, yaitu 16 kecamatan , dengan panjang 17,67 km. Metode yang dipergunakan deskriptif analitik. Data dikumpulkan melalui observasi, wawancara, analisis peta dan studi literatur. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh penduduk yang tinggal di sekitar Jalan Soekarno Hatta. Penduduk yang dijadikan sample dipilih secara random sampling di 3 kecamatan yaitu Kecamatan Bojongloa, Margacinta dan Ujung Berung. Responden diambil pada radius 400 meter kiri kanan jalan, adapun jumlah responden seluruhnya 100 orang. Data yang telah terkumpul diolah dengan mempergunakan persentase dan korelasi

E. Hasil Penelitian

Dari hasil analisis data primer dan sekunder dapat disimpulkan Kota Bandung yang memiliki luas wilayah 16.729.650 ha dan dihuni oleh penduduk sebanyak 2.501.506 orang memiliki kendaraan 588.460 unit (tanpa kendaraan dari luar kota yang bergerak menuju Kota Bandung). Panjang jalan di Kota Bandung sekitar 1.071 km dengan penambahan rata-rata ruas jalan per tahun sebesar 0,6 % dan pertambahan jumlah kendaraan rata-rata 12 % per tahun mengakibatkan kemacetan lalu-lintas. Kota Bandung termasuk kota terpadat lalu lintasnya tersibuk dengan urutan yang sama dengan Kota Jakarta, Surabaya, dan Medan. Pengembangan Jalan Soekarno-Hatta merupakan salah satu solusi untuk memperlancar arus lalu lintas, namun di sisi lain mutasi lahan di sepanjang koridor jalan pun tidak dapat dihindarkan.

Pola jaringan transportasi di Kawasan Kota Bandung menunjukkan karakteristik konsentris untuk internal, dan radial untuk kawasan perluasan. Luas wilayah kecamatan-kecamatan yang dilalui Jalan Soekarno-Hatta di Kota Bandung adalah 112,80 km² dan terdiri dari 16 kecamatan. membutuhkan luasan untuk perkerasan (*pavement*), pemisah jalan (*median*), bahu jalan (*shoulder*) dan saluran drainase (*drainage*), sehingga membutuhkan lahan 17,67 km x 18 meter. Lahan yang paling banyak dialihfungsikan adalah lahan pertanian menjadi lahan terbangun untuk keperluan bisnis (perkantoran, pertokoan, jasa) dan permukiman.

Keberadaan jalan, telah membawa perubahan yang signifikan terhadap kondisi sosial ekonomi khususnya kondisi rumah, mata pencaharian, pendapatan, keterjangkauan fasilitas sosial budaya, harga lahan, dan waktu tempuh. Kepadatan lalu lintas di sepanjang jalan juga telah membuat lingkungan semakin bising dan lebih berpolusi.

Berdasarkan hasil penelitian tersebut dapat diajukan saran sebagai berikut.

(a) Pengembangan jalan harus dikoordinasikan dengan berbagai instansi, dan antardaerah, sehingga keberadaan jalan tidak menjadi peningkatan beban bagi salah satu kota dan tidak banyak merubah alihfungsi lahan yang produktif. (d) Pemerintah seharusnya meningkatkan jaringan sistem angkutan massal, sehingga kemacetan lalu lintas dan pencemaran lingkungan dapat diminimalisir. Kenyamanan,

keamanan, efisiensi juga harus diperhatikan sehingga masyarakat lebih tertarik menggunakan sistem angkutan massal dari pada mobil pribadi, yang dapat lebih memadatkan lalu lintas.

F. Daftar Pustaka

- Abdurachmat, Idris dan Enok Maryani, 1997, *Geografi Ekonomi*, Diklat, Bandung : Jurusan Pendidikan Geografi IKIP Bandung.
- Alexanader, 1961, *Economic Geography*, London. Helm.
- Bappeda Kota Bandung, 1992, *Kompilasi Data : RUTRK Kota Bandung* (Revisi RIK 2005)
- Black, John, 1981, *Urban Transport Planning : Theory and Practice*, London : Cromm Helm.
- Dardak, A.H, dan Rudiyanto, 1990, *Masalah Alternatif Pemecahan Keselamatan Jalan*, Makalah, Konferensi Tahunan Teknik Jalan , Balitbang Jalan DPU.
- Koesoeahatmadja, 1978, *Peranan Kota dalam Pembangunan*, Bandung : Binacipta.
- Maryani, 1997, *Geografi Pariwisata dan Transoprtasi*, Modul, Jakarta : Universitas Terbuka.
- Morlok, Edward.K. 1985, *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi* (terjemaaahan), Jakarta : Erlangga.
- Miro, Fidel, 1997, *Sistem Transpotasi Kota*, Bandung : Transito.
- Poernomosidhi, 1992, *Parkir dan Optimasi Pemanfaatan Ruang Jalan di Daetah Perkotaan*, Makalah Konferensi Tahunnan Teknik Jalan K4, Balitbang Jalan; Dirjen Bina Marga.
- Taaffe, et.al, 1973, *Geography of Transportation*, New Jersey : Prentice Hall.
- Undang-Undang Republik Indonesia No. 14 Tahun 1992, tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.*
- Warpani, 1990, *Merencanakan Sistem Pengangkutan*, Bandung : Penerbit ITB.
- Whyinne-Hammond, 1981, *Human Geography*, London : Prantice Hall.