DAMPAK PENINGKATAN JALAN TERHADAP KONDISI SOSIAL EKONOMI MASYARAKAT DI KABUPATEN MIMIKA PROVINSI PAPUA
(KASUS RUAS JALAN STRATEGIS TIMIKA – POMAKO – DERMAGA NUSANTARA)

INFLUENCES OF THE ROAD DEVELOPMENT TO THE SOCIO-ECONOMIC CONDITION OF THE PEOPLE AT MIMIKA REGENCY, PAPUA PROVINCE
(A Case of Timika – Pomako – Dermaga Nusantara Strategic Route)

JANIA B ASIR RANTE DANUN

PROGRAM PASCA SARJANA
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2007

DAMPAK PENINGKATAN JALAN TERHADAP KONDISI SOSIAL EKONOMI MASYARAKAT DI KABUPATEN MIMIKA PROVINSI PAPUA (KASUS RUAS JALAN STRATEGIS TIMIKA- POMAKO – DERMAGA NUSANTARA)

Tesis

Sebagai Salah Satu Syarat untuk Mencapai Gelar Magister

Program Studi

Teknik Perencanaan Prasarana

Disusun dan diajukan oleh

JANIA BASIR RANTE DANUN

kepada

PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2007

PERNYATAAN KEASLIAN TESIS

Yang bertanda tangan di bawah ini

Nama	:	**Jania Basir Rante Danun**
Nomor Mahasiswa	:	P2800205506
Program Studi	:	Teknik Perencanaan Prasarana

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa tesis yang saya tulis ini benar-benar merupakan hasil karya sendiri, bukan merupakan pengambilalihan tulisan atau pemikiran orag lain. Apabila di kemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa sebagian atau keseluruhan tesi ini hasil karya orang lain, saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Makassar, Februari 2007

Yang menyatakan,

Jania Basir Rante Danun

PRAKATA

Puji dan syukur penulis panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa, karena atas perkenaan-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan tesis ini sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan study pada Program Pascasarjana Universitas Hasanuddin Makassar.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa dalam penyelesaian tesis ini banyak kendala yang dihadapi, namun semuanya dapat diatasi dengan adanya dukungan, bimbingan dan arahan dari berbagai pihak, untuk itu dengan hati yang tulus penulis menyampaikan terima kasih kepada yang terhormat Bapak Prof. Dr. H. M Tahir Kasnawi, SU, selaku ketua komisi penasihat dan Prof. Dr.-Ing. Herman Parung, M.Eng, selaku anggota komisi penasihat yang telah dengan ikhlas meluangkan waktu dan pikirannya setiap saat untuk membimbing dan mengarahkan kami dalam penyelesaian tesis ini.

Pada kesempatan ini pula penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang setulus-tulusnya dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada :

1. Rektor Universitas Hasanuddin dan Direktur Pascasarjana Universitas Hasanuddin yang telah memberi kesempatan kepada penulis untuk menempuh studi di Universitas Hasanuddin Makassar.
2. Bapak Prof. Dr. Ir. H. Muh. Saleh Pallu, M. Eng, selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin.

3. Bapak Prof. Dr. Ir. H. M. Ramli Rahim , M.Eng, selaku Ketua Program Studi Teknik Perencanaan Prasarana
4. Bapak Prof. Dr. Ir. H. M. Yamin Jinca, MSTr, selaku KPP Program Diploma dan Magister kerjasama Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin dengan Pusbiktek BPKSDM Departemen Pekerjaan Umum dan selaku dosen penguji yang telah dengan sabar dan penuh tanggung jawab membimbing, mengarahkan dan memberikan motivasi kepada seluruh mahasiswa untuk bisa menyelesaikan studi dalam jangka waktu yang telah ditentukan.
5. Bapak Bupati Mimika yang telah memberikan ijin dan bantuan moril serta materil dalam mendukung penulis menempuh pendidikan di Universitas Hasanuddin Makassar.
6. Seluruh staf pengelola Program Diploma dan Magister kerjasama Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin dengan Pusbiktek BPKSDM Departemen Pekerjaan Umum.
7. Rekan-rekan Program Study Teknik Perencanaan Prasarana Angkatan V yang begitu kompak dalam menyelesaikan studi di kampus kita tercinta. Semoga kekompakkan dan kerbersamaan kita tetap terjaga untuk selamanya.
8. Kedua orang tua tercinta Basir Lelelangan dan Maria Rante Danun yang selalu memberikan motivasi dan doa restu.
9. Semua pihak yang tidak bisa kami sebutkan satu persatu.

Ucapan terima kasih yang tak terhingga penulis haturkan kepada seluruh keluarga dan khususnya kepada suami tercinta Mus Muliadi serta kepada anak-anakku tersayang Indah Paskahila Rindawa Mus dan Fadhil Catrapraja Mus Saeho yang senantiasa menjadi spirit dan motivator bagi penulis selama mengikuti pendidikan hingga selesainya tesis ini.

Penulis sangat menyadari bahwa tesis ini masih jauh dari kesempurnaan, karena itu dengan segala rendah hati penulis mengharapkan saran dan kritik yang membangun demi kesempurnaan tesis ini dan harapan penulis semoga tulisan ini dapat memberi manfaat bagi pembacanya.

Makassar, Februari 2007

Jania Basir Rante Danun

ABSTRAK

JANIA B. RANTE DANUN. *Dampak Peningkatan Jalan Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat di Kabupaten Mimika Provinsi Papua; kasus Ruas Jalan Timika – Pomako – Dermaga Nusantara (*dibimbing oleh Tahir Kasnawi dan Herman Parung).

Penelitian ini bertujuan mengetahui kondisi sosial ekonomi masyarakat sebelum dan sesudah peningkatan jalan dan faktor-faktor sosial ekonomi yang signifikan memiliki hubungan dengan peningkatan ruas jalan Timika – Pomako – Dermaga Nusantara di Desa Pomako, Hiripau, Kaugapu dan Pigapu.

Pengambilan data melalui studi pustaka, studi lapangan dengan menyebarkan kuesioner kepada responden. Pendekatan yang dilakukan dalam penelitian ini adalah dengan pendekatan komparatif *(comparative aprouch)*, yaitu dengan cara membandingkan kondisi sosial ekonomi penduduk sebelum dan sesudah peningkatan jalan yang disusun dalam bentuk tabel frekwensi. Kemudian analisis yang juga digunakan adalah analisis chi kuadrat dengan menggunakan program komputer SPSS.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa kondisi sosial ekonomi masyarakat Desa Pomako, Hiripau, Kaugapu dan Pigapu dengan adanya peningkatan jalan tersebut adalah : aksesibilitas dimana terjadi kemudahan mengjangkau fasilitas-fasilitas pelayanan bagi masyarakat yang semula tidak bisa menggunakan kendaraan bermotor karena kondisi jalan yang sangat jelek dan sekarang dapat menggunakan kendaraan bermotor untuk menempuh ke fasilitas-fasilitas pelayanan. Namun kualitas perumahan tidak mengalami perubahan yang cukup baik. Aksesibilitas, kepemilikan lahan, derajat kesehatan dan pendapatan memiliki hubungan yang kuat dengan peningkatan jalan sedangkan kualitas perumahan dan konflik antar suku hubungannya sangat lemah dengan peningkatan jalan tersebut.

ABSTRACK

JANIA B. RANTE DANUN. *Influences of The Road Development to The Socio-Economic Condition of The People at Mimika Regency, Papua Province, A Case in Timika – Pomako – Dermaga Nusantara Strategic Road (Supervised by* Tahir Kasnawi *and Herman Parung*).

The research aims to know the socio – economic condition of the people before and after the road development and the socio-economic factors that have relation significantly with road development Timika – Pomako – Dermaga Nusantara route.

The data was collected by means of literature study, field study and questionnaire distribution to respondents. The study was collected using comparative approach, by comparing the socio-economy of the residents before and after the road development. Then analysis which also used is analysis of chi square by using computer program SPSS.

The research shows that : the socio-economy of the residents at Timika – Pomako – dermaga Nusantara route with the existence of the road development is: Accessibility which the residents can now use motorcycle to access service facilities But *the quality of the housing has not good enough changed. Accessibility , ownership of farm, degree of health and income of residents have the strong connection with the road development. While intertribal conflict and quality of the housing have connection is very weak with the road development.*

DAFTAR ISI

PRAKATA v

ABSTRAK viii

ABSTRACK ix

DAFTAR ISI x

DAFTAR TABEL xii

DAFTAR GAMBAR xv

DAFTAR LAMPIRAN xvi

BAB I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang 1

B. Rumusan Masalah 2

C. Tujuan Penelitian 3

D. Ruang Lingkup Penelitian 3

E. Manfaat Penelitian 4

BAB II. TINJAUAN PUSTAKA

A. Transportasi dan Pengembangan Wilayah 5

B. Hubungan Fungsi dan Klasifikasi Jalan 9

C. Peranan Transportasi 15

D. Manfaat Transportasi 21

E. Pendekatan Sosial Ekonomi dalam pembangunan 26

F. Penelitian Peningkatan Jalan Sebelumnya 30

G. Kerangka Pikir 33

BAB III. METODOLOGI PENELITIAN

A. Jenis dan Desain Penelitian 34

B. Jenis dan Sumber Data 35

C. Lokasi dan Waktu Penelitian 36

D. Populasi dan Sampel 36

E. Teknik Pengumpulan Data 38
F. Teknik Analisis Data 38
G. Variabel Penelitian dan Definisi Operasional 42

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian 47
B. Karakteristik Responden 64
C. Dampak Sosial Ekonomi Peningkatan Jalan 65
D. Pengaruh Peningkatan Jalan Terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat 86
E. Indeks Kuatnya Hubungan antat Variabel Sosial Ekonomi 102

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan 105
B. Saran 106

DAFTAR PUSTAKA 107
LAMPIRAN 110

DAFTAR TABEL

Nomor Halaman

1. Jumlah populasi pada daerah penelitian 37

2. Konversi Kualitatif Nilai IKH 41

3. Pembagian Wilayah Kabupaten Mimika 48

4. Jumlah dan Laju Pertumbuhan Penduduk Kabupaten Mimika Per Distrik 50

5. Kepadatan Penduduk Kabupaten Mimika Dirinci Menurut Distrik 52

6. Jumlah Penduduk dan Rumah Tangga Distrik Mimika Timur dirinci per Kampung/Kelurahan Tahun 2005 53

7. Banyaknya sekolah dirinci menurut Tingkat Pendidikan per Distrik di Kabupaten Mimika Tahun 2005 54

8. Banyaknya Rumah Sakit, Puskesmas dan Puskesmas Pembantu menurut Distrik di Kabupaten Mimika Tahun 2005 56

9. Status jalan, kondisi dan permukaan jalan Kabupaten Mimika Tahun 2002-2005 60

10. Distribusi responden menurut tingkat pendidikan di Desa Pomako, Hiripau, Kaugapau dan Pigapu Kecamatan Mimika Timur 64

11. Distribusi responden menurut tingkat pendidikan anak-anak dalam rumah tangga sebelum dan sesudah peningkatan jalan di Desa Pomako, Hiripau, Kaugapau dan Pigapu Kecamatan Mimika Timur 66

12. Banyaknya sekolah dirinci menurut tingkat pendidikan per kampung/kelurahan di Distrik Mimika Timur sebelum dan sesudah peningkatan jalan 67

13. Distribusi Responden Menurut Jenis Pekerjaan sebelum dan sesudah peningkatan jalan di Desa Pomako, Hiripau, Kaugapau dan Pigapu Kecamatan Mimika Timur 68

14. Distribusi responden menurut tingkat pendapatan sesudah

peningkatan jalan di Desa Pomako, Hiripau, Kaugapu dan Pigapu Kecamatan Mimika Timur 71

15. Distribusi responden menurut kepemilikan rumah sebelum dan sesudah peningkatan jalan di Desa Pomako, Hiripau, Kaugapu dan Pigapu Kecamatan Mimika Timur 72

16. Distribusi responden menurut jenis rumah sebelum dan sesudah peningkatan jalan di Desa Pomako, Hiripau, Kaugapu dan Pigapu Kecamatan Mimika Timur 73

17. Distribusi responden menurut pemakaian listrik sebelum dan sesudah peningkatan jalan di Desa Pomako, Hiripau, Kaugapu dan Pigapu Kecamatan Mimika Timur 75

18. Distribusi responden menurut kepemilikan WC sebelum dan sesudah peningkatan jalan di Desa Desa Pomako, Hiripau, Kaugapu dan Pigapu Kecamatan Mimika Timur 76

19. Distribusi responden menurut peningkatan kepemilikan lahan sebelum dan sesudah peningkatan jalan di Desa Pomako, Hiripau, Kaugapu dan Pigapu Kecamatan Mimika Timur 77

20. Distribusi responden menurut derajat kesehatan sebelum dan sesudah peningkatan jalan di Desa Pomako, Hiripau, Kaugapu dan Pigapu Kecamatan Mimika Timur 78

21. Jumlah tenaga kesehatan menurut kampung/kelurahan sebelum dan setelah peningkatan jalan di Distrik Mimika Timur 79

22. Distribusi responden menurut tingkat aksesbilitas menuju pasar, pelayanan kesehatan, pusat Kota Timika, dan sekolah sebelum dan sesudah peningkatan jalan di Desa Pomako, Hiripau, Kaugapu dan Pigapu Kecamatan Mimika Timur 80

23. Distribusi responden menurut tingkat keselamatan sebelum dan Sesudah peningkatan jalan di Desa Pomako, Hiripau, Kaugapu dan Pigapu Kecamatan Mimika Timur 81

24. Distribusi responden menurut konflik antar suku sebelum dan sesudah peningkatan jalan di Desa Pomako, Hiripau, Kaugapu dan Pigapu Kecamatan Mimika Timur 82

25. Rangkuman Dampak Sosial Ekonomi Peningkatan Jalan di Desa Pomako, Hiripau, Kaugapu dan Pigapu Kecamatan Mimika

Timur 84

26. Matriks Simpul Dampak Perubahan Kondisi Sosial Ekonomi 86

27. Hubungan Peningkatan Jalan dengan Tingkat Pendidikan 87

28. Hubungan Peningkatan Jalan dengan Pekerjaan 89

29. Hubungan Peningkatan Jalan dengan Pendapatan 90

30. Hubungan Peningkatan Jalan dengan Kepemilikan Rumah 92

31. Hubungan Peningkatan Jalan dengan Jenis Rumah 93

32. Hubungan Peningkatan Jalan dengan Fasilitas Listrik 93

33. Hubungan Peningkatan Jalan dengan Fasilitas WC 94

34. Hubungan Peningkatan Jalan dengan Kepemilikan Lahan 95

35. Hubungan Peningkatan Jalan dengan Derajat Kesehatan 97

36. Hubungan Peningkatan Jalan dengan Mobilitas Penduduk 98

37. Hubungan Peningkatan Jalan dengan Keselamatan 99

38. Hubungan Peningkatan Jalan dengan Konflik Antar Suku 101

39. Indeks Keeratan Hubungan antara peningkatan Jalan dengan Kondisi Sosial Ekonomi 102

DAFTAR GAMBAR

Nomor Halaman

1. Jaringan jalan arteri, kolektor dan lokal 11
2. Kerangka Pikir 33
3. Peta Administratif Kabupaten Mimika 49
4. Kondisi jalan sebelum peningkatan 61
5. Kondisi jalan sesudah peningkatan 62
6. Diagram tingkat pendidikan responden 65
7. Kondisi perumahan penduduk 74

DAFTAR LAMPIRAN

Nomor		Halaman
40.	Formulir Kuisioner Untuk Responden	110
41.	Peta Jaringan Jalan Kabupaten Mimika	115
42.	Tabulasi Data Hasil Kuisioner	116
43.	Tabulasi Data untuk SPSS	119
44.	Hasil Pengolahan Data Chi-Kuadrat	121

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Sistem prasarana dan sarana transportasi sebagai infrastruktur dasar merupakan prasyarat bagi terjadinya pergerakan ekonomi wilayah, dimana sebagai sistem pendukung dan pendorong, prasarana transportasi sangat berperan terhadap efisiensi dan efektifitas kegiatan ekonomi daerah. Banyak masalah kemiskinan yang terjadi dalam masyarakat disebabkan karena rendahnya tingkat aksesibilitas antar daerah sehingga daerah tersebut menjadi terbelakang dan kurang produktif.

Disisi lain, keberadaan transportasi juga mempengaruhi aspek sosial budaya dalam masyarakat, misalnya dengan berubahnya gaya hidup yang diakibatkan oleh adanya perubahan tata guna lahan dan kesempatan kerja. Hal lain yang timbul dalam aspek ini adalah misalnya berhubungan dengan masalah hukum dan undang-undang akibat berpindahnya penduduk, timbulnya konflik dan kejahatan-kejahatan lain.

Bagi pemerintah kabupaten untuk mempercepat laju pembangunan daerah yang lebih baik akan sangat sulit tanpa dukungan pelayanan transportasi yang baik dan handal. Akibat terbatasnya pelayanan transportasi yang ada, potensi sektor-sektor unggulan yang ada akan tetap tersimpan sebagai potensi yang sulit untuk dikembangkan

lebih lanjut. Selain itu kinerja pelayanan transportasi yang rendah juga akan menghambat upaya pemerataan pembangunan daerah.

Ruas Jalan Timika – Pomako – Dermaga Nusantara merupakan urat nadi perekonomian daerah Kabupaten Mimika karena ruas jalan tersebut adalah satu-satunya akses yang menghubungkan Kota Timika sebagai pusat jasa dan perdagangan dengan Pomako sebagai pelabuhan rakyat dan Dermaga Nusantara sebagai pelabuhan bongkar muat barang.

Hal ini jugalah yang mendasari Pemerintah Kabupaten Mimika dalam menetapkan ruas jalan ini sebagai jalan strategis kabupaten, dimana sesuai dengan Undang-undang nomor 38 tahun 2004 tentang Jalan, pada pasal 9 ayat 4 diuraikan bahwa jalan strategis kabupaten adalah jalan yang diprioritaskan untuk melayani kabupaten berdasarkan pertimbangan untuk membangkitkan pertumbuhan ekonomi, kesejahteraan dan keamanan kabupaten.

Berdasarkan uraian di atas maka penulis tertarik untuk meneliti "Dampak Sosial Ekonomi Peningkatan Jalan di Kabupaten Mimika Provinsi Papua (Kasus Ruas Jalan Strategis Timika – Pomako – Dermaga Nusantara)".

B. Rumusan Masalah

Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah :

1. Bagaimana perbandingan kondisi sosial ekonomi masyarakat sebelum dan sesudah peningkatan ruas jalan Timika – Pomako – Dermaga Nusantara di Distrik Mimika Timur Kabupaten Mimika.

2. Apa saja faktor-faktor sosial ekonomi yang secara signifikan memiliki hubungan dengan peningkatan jalan Timika – Pomako – Dermaga Nusantara di Distrik Mimika Timur Kabupaten Mimika.

C. Tujuan Penelitian

Dari rumusan masalah diatas, maka tujuan penelitian yang hendak dicapai yakni :

1. Untuk mengetahui perbandingan kondisi sosial ekonomi penduduk sebelum dan sesudah peningkatan ruas jalan Strategis Timika – Pomako – Dermaga Nusantara di Distrik Mimika Timur Kabupaten Mimika.
2. Untuk mengetahui faktor-faktor sosial ekonomi yang secara signifikan memilki hubungan dengan peningkatan jalan Timika – Pomako – Dermaga Nusantara di Distrik Mimika Timur Kabupaten Mimika.

D. Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup penelitian ini dibatasi hanya terhadap dampak sosial ekonomi masyarakat dengan adanya peningkatan ruas jalan strategis Timika – Pomako – Dermaga Nusantara sepanjang 21 Km di Desa Hiripau, Pomako, Pigapu dan Kaugapu Distrik Mimika Timur Kabupaten Mimika.

E. Manfaat Penelitian

Manfaat yang diharapkan dapat dicapai dari penelitian ini adalah:

1. Dapat memberikan sumbangan pemikiran kepada Pemerintah Kabupaten Mimika dan Pemerintah Provinsi Papua tentang adanya perubahan kondisi sosial ekonomi masyarakat sebagai akibat peningkatan jalan yang ada di Kabupaten Mimika.
2. Dapat memperluas kajian ilmu pengetahuan khususnya bila ditinjau dari aspek sosial ekonomi dalam perencanaan pembangunan untuk kepentingan umum.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Transportasi dan Pengembangan Wilayah

Menurut Morlok (1995;33-34) bahwa transportasi merupakan bagian integral dari suatu fungsi masyarakat yang menunjukkan hubungan yang sangat erat dengan gaya hidup, jangkauan lokasi dari kegiatan yang produktif serta barang-barang dan pelayanan yang tersedia untuk dikonsumsi. Permintaan baru akan transpor telah membawa kepada pengembangan teknologi baru yang dapat memenuhi kebutuhan yang semakin meningkat dan kemajuan-kemajuan dalam bidang transportasi tersebut telah memungkinkan perubahan dalam cara hidup kita dan cara masyarakat diatur dengan demikian mempengaruhi pengembangan peradaban manusia. Pada saat yang sama transpor banyak menghabiskan sumber daya sebagai berikut : waktu yang dipergunakan banyak manusia dalam membangun, memelihara dan mengoperasikan sistem transpor, minyak dan material serta tanah. Pengeluaran-pengeluaran tersebut akan sia-sia apabila tidak ada manfaat yang nyata yang didapat dari pemakaian transpor yang luas tadi, yaitu keuntungan berupa peningkatan kualitas hidup secara menyeluruh.

Von Thunen mengemukakan bahwa biaya transpor merupakan determinan utama untuk menentukan lokasi suatu industri, meskipun bukan satu-satunya. Konsep dasar yang digunakan dalam analisis Isard

adalah masukan transport *(transport input)*. Masukan transpor diartikan sebagai perpindahan suatu berat unit atas jarak unit. Berat unit dilukiskan sebagai garis transformasi *(transformation line)*. Jarak unit dilukiskan sebagai garis perbandingan harga (price ratio line) atau perbandingan transpor relatif *(relative transport ratio)*. Masukan transpor berkaitan dengan besarnya usaha untuk melakukan perpindahan melintasi tata ruang. Dalam kenyataannya terdapat perbedaan biaya transpor karena perbedaan panjang dan karakteristk jarak yang ditempuh, tipe atau jenis komoditas yang diangkut, tingkat persaingan dalam sektor transpor, topografi, wilayah di atas mana muatan tersebut diangkut (H.W. Richardson; 1972, 49-50 dalam Adisamita; 2005).

Masih menurut Morlok (1995;35-36) bahwa dengan adanya pengurangan biaya transportasi yaitu perpindahan barang hasil produksi dari suatu wilayah akan memberikan kegunaan tempat (*place utility*) dan kegunaan waktu (*time utility*) sehingga nilai barang tersebut menjadi besar dengan biaya transportasi yang lebih rendah.

Hendarto, Sri (2001;1) mengemukakan bahwa transportasi adalah suatu kegiatan untuk memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dan fasilitas yang digunakan untuk memindahkannya. Perpindahan/ pergerakan manusia merupakan hal yang penting dipikirkan khususnya di daerah perkotaan, sedangkan angkutan barang sangat penting untuk menunjang kehidupan perekonomian.

Sistem transportasi adalah untuk menggerakan lalu lintas dari satu tempat ke tempat yang lain. Seorang penumpang bermaksud untuk pergi dari suatu tempat asal, ke tempat yang lain yaitu tempat tujuan; sama halnya dengan angkutan barang. Karena pelayanan transportasi tidak selalu ada disetiap tempat dari jenis dan kualitas yang sama, maka penting untuk diikutsertakan dalam setiap analisis karakteristik lokasi sarana yang menetap tetap dari sistem tersebut yaitu terminal, ruas jalan dan persimpangan jalan.

Menurut Adisasmita (2005:2) bahwa ketersediaan jasa transportasi berkorelasi positif dengan kegiatan ekonomi dan pembangunan dalam masyarakat. Jasa transportasi mempunyai peranan yang sangat penting bukan hanya untuk melancarkan arus barang dan mobilitas manusia, tetapi jasa transportasi juga membantu tercapainya alokasi sumber daya manusia secara optimal, berarti kegiatan produksi dilaksanakan secara efektif dan efisien, kesempatan kerja dan pendapatan masyarakat meningkat, selanjutnya kesenjangan antar daerah dapat ditekan menjadi sekecil mungkin. Peningkatan pendapatan perkapita dan pertumbuhan pembangunan adalah merupakan sasarn pembangunan.

Transportasi mempunyai karakteristik dan atributnya yang menunjukan arti dan fungsi spesifiknya. Fungsi utamanya untuk menghubungkan manusia dengan tata guna lahan. Sebagai faktor integrasi dan koordinasi pada masyarakat industri, transportasi terlibat

dalam pemindahan barang. Perkembangan dalam bidang transportasi memberi kemudahan kepada manusia dalam melakukan pergerakan. Barang mempunyai nilai rendah jika tidak mempunyai nilai utilitas, yaitu nilai pemenuhan kebutuhan. Transportasi mempunyai dua macam utilitas yaitu utilitas ruang (tempat) dan utilitas waktu. Dalam ukuran ekonomi, berarti bahwa tersedianya barang di tempat tertentu pada waktu tertentu sesuai dengan kapan dan dimana barang itu diperlukan.

Tamin (2000 : 18) mengemukakan perjalanan terjadi karena manusia melakukan aktivitas ditempat yang berbeda dengan daerah tempat mereka tinggal. Artinya keterkaitan antar wilayah ruang sangatlah berperan dalam menciptakan perjalanan.

Suatu perencanaan transportasi dimaksudkan untuk mengatasi masalah transportasi yang terjadi sekarang dan yang mungkin dimasa yang akan datang. Perkembangan jumlah penduduk, industri dan ekonomi yang telah meningkat tuntutan kehidupan dan penghidupan masyarakat yang harus diwujudkan dalam tata kehidupan pemukimannya.

Dalam perencanaan jaringan transportasi jalan wilayah, interaksi timbal balik antara transportasi dan tata ruang merupakan komponen utama yang harus dianalisis dan dimodelkan untuk menyusun kerangka kebijakan yang efisien dan terpadu. Dalam proses perencanaan hubungan timbal balik tersebut harus dikaji dalam kerangka sistem dimana antara perencanaan transportasi dan tata ruang harus dihubungkan dan dikaji

secara terpadu, sehingga interaksi transportasi di dalam jaringan mampu mendukung roda gerak perekonomian masyarakat.

Abbas Salim (1993;1) menguraikan tanpa adanya transportasi sebagai sarana penunjang tidak dapat diharapkan tercapainya hasil yang memuaskan dalam usaha pengembangan ekonomi dari suatu negara.

Kriteria ini untuk menyatakan tingkat pertumbuhan suatu daerah yaitu tingkat kemudahan bagi masyarakat untuk mendapatkan kebutuhan-kebutuhannya, baik berupa kebutuhan hidup maupun kebutuhan usaha. Semakin tinggi tingkat kemudahan suatu tempat memenuhi berbagai kebutuhan manusia, berarti semakin kuat daya tariknya mengundang dan kegiatan ekonomi ketempat tersebut, sebaliknya kemudahan memasarkan hasil produksi suatu daerah semakin memacu tingkat produksi yang dapat berdampak pada pertumbuhan ekonomi suatu daerah.

Menurut W .Chistaller dalam Adisasmita (1998) yang menjadi unsur-unsur fundamental dalam pengembangan wilayah adalah (1) pusat, (2) wilayah pengaruh dan (3) jaringan jalan.

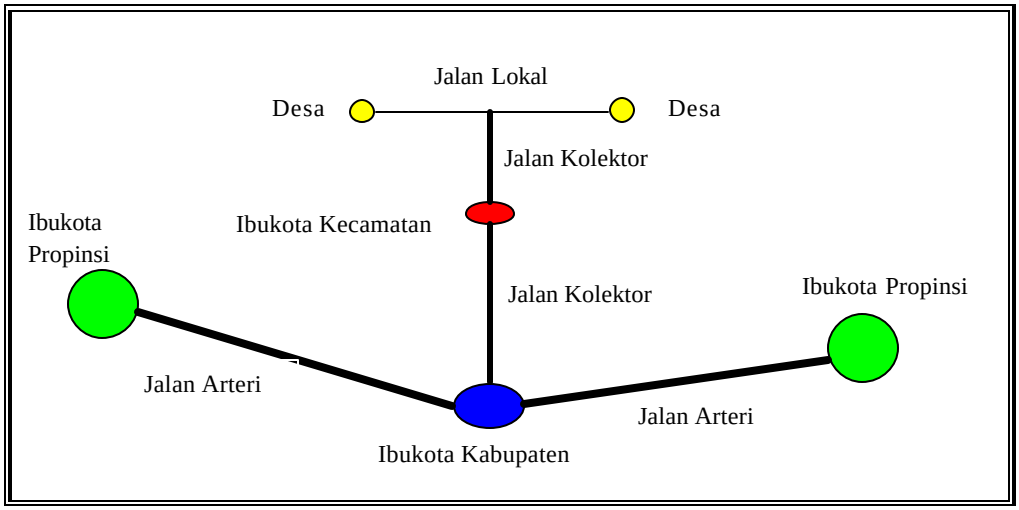
B. Hubungan Fungsi Klasifikasi Jalan

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 1980, kemudian di revisi dengan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, mengelompokan jaringan jalan menurut peranannya yaitu ;

1. Jalan arteri, jalan yang melayani angkutan utama dengan ciri-ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara efisien.
2. Jalan kolektor, jalan yang melayani angkutan pengumpulan/ pembagian dengan ciri-ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi.
3. Jalan lokal, jalan yang melayani angkutan setempat dengan ciri-ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah, dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi.

Sedangkan didalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 1985 tentang Jalan, menguraikan sistem jaringan jalan sekunder terdiri dari 3 fungsi / peran ;

1. Arteri Sekunder, jalan yang menghubungkan kawasan primer dengan kawasan sekunder kesatu atau menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kesatu, menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kedua.
2. Kolektor Sekunder, jalan yang menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder kedua atau menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder ketiga.
3. Lokal Sekunder, jalan yang menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan perumahan, kawasan sekunder kedua dengan perumahan, kawasan sekunder ketiga dengan perumahan.



Gambar 1. Jaringan jalan arteri, kolektor dan lokal (Sumber : Hendarto, Sri , 2001)

Jalan arteri umumnya memberikan fasilitas pelayanan yang menerus antar dua kota besar, yang akan menimbulkan dan menarik sebagian besar lalu lintas yang relatif berjarak jauh. Jalan kolektor pada dasarnya memberikan pelayanan kota-kota yang lebih kecil, menghubungkan kota dengan jalan arteri. Jalan kolektor ini mengumpulkan lalu lintas dari jalan lokal dari tempat-tempat yang lebih kecil lagi dan juga sebagai jalur distribusi lalu lintas dari jalan arteri ke kota-kota/ tempat-tempat yang lebih kecil lagi.

Sedangkan masih menurut Hendarto, Sri (2001;11-12), klasifikasi jalan berdasarkan kewenangan pembinaannya dapat dikelompokkan sebagai berikut :

1. Jalan Nasional

Jalan nasional yaitu ruas jalan yang karena tingkat kepetingannya kewenangan pembinaannya berada pada Pemerintah Pusat. Ruas jalan yang termasuk ke dalam klasifikasi ini adalah :

a) Jalan Arteri Primer
b) Jalan Kolektor Primer yang menghubungkan antar ibukota propinsi
c) Jalan Lainnya yang mempunyai nilai strategis terhadap kepentingan nasional.

2. Jalan Propinsi

Jalan propinsi yaitu ruas jalan yang berdasarkan tingkat kepentingannya kewenangan pembinaannya diserahkan kepada Pemerintah Provinsi. Adapun yang termasuk ke dalam klasifikasi ini adalah :

a) Jalan Kolektor Primer yang menghubungkan ibukota propinsi dengan ibukota kabupaten/kota.
b) Jalan Kolektor Primer yang menghubungkan antar ibukota kabupaten/kota dengan ibukota kabupaten/kota lainnya.
c) Jalan lainnya yang mempunyai nilai strategis terhadap kepentingan propinsi
d) Jalan yang ada di dalam Daerah Khusus Ibukota Jakarta, kecuali yang ditetapkan sebagai jalan nasional.

3. Jalan Kotamadya/kabupaten

Jalan kotamadya/kabupaten adalah yang berdasarkan tingkat kepentingannya kewenangan pembinaannya diserahkan kepada Pemerintah Kabupaten. Adapun yang termasuk ke dalam klasifikasi ini adalah :

a) Jalan Kolektor Primer yang tidak termasuk kedalam baik jalan nasional maupun jalan propinsi
b) Jalan Lokal Primer
c) Jalan Sekunder yang tidak termasuk kedalam baik jalan nasional maupun jalan propinsi
d) Jalan lainnya yang mempunyai nilai strategis ditinjau dari segi kepentingan Kabupaten/kotamadya
e) Jalan khusus yaitu jalan yang berdasarkan tingkat kepentingannya bersifat khusus maka kewenangan pembinannya diserahkan kepada instansi/badan hukum atau perseroan yang membangun dan mengelola jalan tersebut.

Sedangkan pembagian kelas jalan diatur oleh Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang prasarana dan lalu lintas jalan. Pembagian kelas tersebut adalah :

1. Jalan Kelas I

Jalan arteri yang dapat dilalui kendaran bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 mm, ukuran panjang

tidak melebihi 18.000 mm, dan muatan sumbu terberat yang diijinkan lebih besar dari 10 ton.

2. Jalan Kelas II

   Jalan arteri yang dapat dilalui kendaran bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 mm, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 mm, dan muatan sumbu terberat yang diijinkan 10 ton.

3. Jalan Kelas III A

   Jalan arteri atau kolektor yang dapat dilalui kendaran bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 mm, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 mm, dan muatan sumbu terberat yang diijinkan 8 ton.

4. Jalan Kelas III B

   Jalan kolektor yang dapat dilalui kendaran bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 mm, ukuran panjang tidak melebihi 12.000 mm, dan muatan sumbu terberat yang diijinkan 8 ton.

5. Jalan Kelas III C

   Jalan lokal yang dapat dilalui kendaran bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.100 mm, ukuran panjang tidak melebihi 9.000 mm, dan muatan sumbu terberat yang diijinkan 8 ton.

Ruas jalan Timika – Pomako – Dermaga Nusantara yang merupakan tempat dilaksanakan penelitian ini merupakan jaringan jalan propinsi tetapi pada tahun 2002 berdasarkan pertimbangan pengembangan wilayah penanganannya dilakukan oleh pemerintah Kabupaten Mimika dan menurut peranannya ruas jalan ini merupakan jalan arteri sedangkan kelas jalan ini adalah kelas III dan merupakan jalan yang memfasilitasi pembangunan di Kabupaten Mimika sebab selain menghubungan Kota Timika dengan Pelabuhan Rakyat dan Dermaga Nusantara, ruas jalan ini juga menghubungkan Kota Timika dengan Tembagapura yang merupakan pusat kegiatan dan produksi PT. Freeport Indonesia. Terlihat bahwa dinamika perekonomian daerah Mimika masih sangat dipengaruhi oleh kegiatan pertambangan PT. Freeport Indonesia. Sebagian besar Pendapatan Asli Daerah (PAD) disumbang dari sektor pertambangan yang cenderung meningkat dari tahun ke tahun.

C. Peranan Transportasi

Peranan jalan dan jaringan jalan adalah memberikan akses ke rumah dan mobilitas pergerakan. Akses memang perlu untuk suatu daerah, sedangkan mobilitas diberikan untuk berbagai tingkatan pelayanan yang diikuti oleh beberapa elemen kualitatif seperti ; kenyamanan, kecepatan yang relatif bisa tetap, tetapi yang lebih mendasar sebetulnya adalah faktor kecepatan operasional dan waktu tempuh perjalanan.

Prasarana jalan digunakan untuk melayani lalu lintas sarana angkutan yang mengangkut barang dan orang/penumpang dari tempat asal ketempat tujuan. Dengan dibangunnya prasarana jalan, maka diharapkan dapat mendorong penduduk (petani) lokal untuk mengelola lahannya secara intensif dan ekstensif, yang selanjutnya akan mendorong terjadinya peningkatan hasil produksi berupa komoditas pertanian. Dapat dikatakan bahwa prasarana jalan berfungsi sebagai sektor pendorong berkembangnya sektor-sektor lain, yang berarti fungsi prasarana jalan dalam pembangunan dan perekonomian bersifat lintas sektoral (Adisasmita, 2005).

Pada tingkat regional angkutan jalan raya merupakan metode yang paling banyak digunakan untuk pemindahan manusia dan barang. Keadaan jalan desa bermacam-macam ada yang terdiri dari aspal, batu, tanah keras dan ada yang merupakan jalan setapak. Menurut fungsinya pada umumnya jalan di desa merupakan jalan lokal. Sarana angkutan yang dulunya berjalan kaki dan dewasa ini sudah banyak digunakan kendaraan bermotor.

Mengingat sangat pentingnya peranan transportasi seperti diuraikan diatas maka sistem transportasi harus mendapat perhatian khusus mulai dari tahap perencanaan, pelaksanaan maupun evaluasi dan monitoring sehingga permasalahan transportasi baik sekarang maupun yang akan datang dapat tertangani dengan baik.

Menurut Tamin (2000 : 7) bahwa pada dasarnya prasarana transportasi mempunyai dua peran utama yaitu :

1) Sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan.
2) Sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan/atau barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan tersebut.

Peran pertama sering digunakan oleh para perencana pengembang wilayah untuk dapat mengembangkan wilayahnya sesuai dengan rencana. Katakanlah ada suatu daerah permukiman baru yang hendak dipasarkan; tidak akan pernah ada peminatnya kalau di daerah itu tidak disediakan sistem prasarana transportasi. Begitu prasarana transpotasinya tersedia, maka aksesbilitas permukiman tersebut menjadi semakin tinggi yang akhirnya menyebabkan minat pembeli menjadi bertambah untuk tinggal disitu. Suatu kawasan permukiman tidak akan dapat berkembang meskipun fasilitas rumah dan sawah sudah siap pakai, jika tidak tersedia prasarana transportasi, yang mengakibatkan biaya transportasi menjadi sangat tinggi.

Menurut Jinca (2002) bahwa transportasi berkaitan dengan pola kehidupan masyarakat lokal serta daerah layanan atau daerah pengaruh aktivitas-aktivitas produksi dan sosial, serta barang-barang dan jasa yang dapat dikonsumsi. Kehidupan masyarakat yang maju ditandai dengan mobilitas yang tinggi akibat tersedianya fasilitas yang cukup, sebaliknya adalah daerah yang kurang baik sistem transportasinya mengakibatkan

keadaan ekonomi masyarakatnya berada dalam keadaan statis atau dalam tahap immobilitas.

Peranan ekonomi dari transportasi menurut Morlok (1995;46) adalah sebagai berikut :

a. Transpor memperbesar jangkauan terhadap sumber yang dibutuhkan suatu daerah, dan memungkinkan digunakannya sumber yang lebih murah ataupun lebih tinggi mutunya. Sebagai tambahan, barang yang tidak bisa didapat di daerah setempat dapat menjadi tersedia.
b. Pemakaian sumber yang lebih efisien mengakibatkan timbulnya kekhususan setiap daerah ataupun pembagian tenaga kerja yang sesuai, yang mengakibatkan penambahan jumlah barang yang harus dikonsumsi. Berhubungan erat dengan hal ini adalah kemungkinan untuk mengkonsentrasikan produksi pada satu atau beberapa lokasi saja tetapi memungkinkan untuk melayani daerah pemasaran yang luas, sehingga keuntungan ekonomis dalam skala produksi dapat dimanfaatkan.
c. Karena penyaluran barang tidak lagi terbatas pada daerah setempat saja maka barang-barang dapat disalurkan dari sumber-sumber alternatif lainnya apabila sumber yang biasa dipakai tidak dapat memenuhi semua kebutuhan.

Abbas Salim (1993;1-2) menjelaskan bahwa transportasi memegang peranan penting dalam usaha mencapai tujuan-tujuan dari pengembangan ekonomi, yaitu : 1) meningkatkan pendapatan nasional,

disertai dengan distribusi yang merata antara penduduk, bidang-bidang usaha dan daerah-daerah; 2) Meningkatkan jenis dan jumlah barang jadi dan jasa yang dapat dihasilkan para konsumen, industri dan pemerintah; 3) mengembangkan industri nasional yang dapat menghasilkan devisa mensupply pasaran dalam negeri; 4) menciptakan dan memelihara tingkatan kesempatan kerja bagi masyarakat.

Pengangkutan merupakan sarana dan prasarana bagi Pembangunan Ekonomi Negara yang bisa mendorong lajunya pertumbuhan ekonomi *(Rate of Growth)* (Abbas Salim, 1993;10).

Menurut Morlok (1995;47-55) Kalau kita bicara mengenai peranan sosial dalam transportasi, kita melihat kepada organisasi umum di masyarakat, cara hidup yang berkaitan dengan sejumlah kegiatan, baik secara ekonomi maupun non-ekonomi yang menyangkut manusia.

Pada waktu transportasi makanan dan minyak/bahan bakar sudah mulai mudah dan makanan sudah dapat disimpan untuk beberapa waktu, maka pemukiman yang permanen mulai terbentuk. Tempat pemukiman ini banyak berada pada titik-titik transportasi penting dengan pertimbangan keuntungan dapat berdagang dengan daerah tetangga yang lebih maju ekonominya dan dapat pula mengakibatkan pertumbuhan pemukiman di lokasi-lokasi yang memudahkan hubungan dengan daerah tetangga tadi.

Ukuran pemukiman tidak hanya dibatasi oleh ukuran daerah darimana permukiman tersebut mendapatkan makanan dan keperluan lainnya, tetapi juga oleh pertimbangan pergerakan penduduk. Bukan

hanya perjalanan ke tempat kerja saja yang sangat dipengaruhi oleh peningkatan teknologi transportasi. Biaya perjalanan, bukan saja dalam uang tetapi juga dalam waktu, energi dan gangguan yang dialami dalam perjalanan sekarang sangat murah dan kecil sehingga sekarang banyak terjadi perjalanan untuk segala keperluan dalam jarak jauh lebih panjang dibandingkan dengan jarak yang ditempuh dengan berjalan kaki.

Kemudahan dalam bepergian telah menyebabkan terjadinya beberapa perubahan. Yang pertama ialah tersedianya banyak pilihan untuk tempat tinggal dalam kaitannya dengan tempat bekerja. Begitu pula dengan toko-toko serta usaha perdagangan lainnya dapat berlokasi dimana saja dan bisa berharap bahwa pembeli atau pengunjung akan datang berbelanja disana.

Ada dua peran utama politik transportasi. Pertama, transportasi bersama-sama dengan komunikasi dapat memudahkan pemerintahan suatu wilayah yang luas oleh satu pusat kekuasaan tertentu, dan dapat menyeragamkan penggunaan hukum dan keadilan di sana. Kedua, dengan beragamnya teknologi transportasi, maka pilihan yang harus diambil juga sangat banyak, masyarakat harus dapat memilih sistem transportasi yang paling sesuai bagi mereka karena dapat memberikan pengaruh yang penting terhadap struktur ekonomi dan sosial masyarakat mereka (menurut Morlok, 1995 ;61).

D. Manfaat Transportasi

Adisasmita (2005;30) mengemukakan bahwa berbagai penemuan dalam pembuatan sarana dan prasarana transportasi telah meningkatkan kelancaran dan kapasitas transportasi, pertumbuhan penduduk serta kesejahteraan manusia. Pengangkutan manusia dan barang secara mudah dari suatu tempat ke tempat lain telah mendapat perhatian besar dalam kehidupan modern dan upaya penyempurnaan sistem transportasi secara terus menerus akan meningkatkan standar kehidupan.

Perubahan dalam sistem transportasi dari suatu wilayah dapat mempunyai pengaruh yang signifikan pada pola kegiatan sosial dan ekonomi. Dalam jangka pendek suatu perubahan dalam sistem transportasi akan dicerminkan oleh perubahan pola perjalanan untuk waktu yang lebih panjang, lokasi dan sifat kegiatan sosial dan ekonomi akan berubah secara signifikan. (Adisasmita, 2005;8).

Dalam Balitbang Kimpraswil (2003), dijelaskan bahwa paling tidak empat manfaat utama adanya infrastruktur jalan bagi masyarakat, yaitu:

a) Membuka keterisolasian wilayah dan daerah. Adanya jalan akan membuka wilayah-wilayah dan masyarakat yang dulunya terisolasi. Semakin terbukanya suatu wilayah akan mempercepat perubahan-perubahan sosial yang merupakan persyaratan bagi proses pembangunan.
b) Meningkatkan aktivitas dan mendukung kelancaran roda ekonomi wilayah. Adanya jalan akan mempermudah distribusi dan pemasaran

suatu komoditi sehingga merangsang aktivitas dan tumbuhnya kegiatan perekonomian didaerah tersebut. Dengan tumbuhnya perekonomian, maka kesempatan masyarakat untuk meningkatkan penghasilan mereka akan lebih besar.

c) Mempermudah akses teknologi dan pemanfaatan fasilitas sosial, kesehatan, pemerintahan, dan lain-lain. Dengan adanya jalan, fasilitas-fasilitas sosial akan dapat dicapai secara lebih mudah dan cepat oleh masyarakat. Peningkatan mobilitas dan kontak sosial antar penduduk. Adanya jalan akan mempermudah hubungan antar satu daerah dengan daerah lain.

d) Peningkatan mobilitas dan kontak sosial antar penduduk. Adanya jalan akan mempermudah hubungan antar satu daerah dengan daerah lain. Dengan demikian masyarakat disatu daerah akan dapat mengunjungi masyarakat daerah lain secara lebih mudah dan cepat. Begitu pula dengan masyarakat yang berada jauh diluar daerah. Keluar masuknya berbagai masyarakat dengan latar belakang yang berbeda ini akan meningkatkan komunikasi.

Manfaat transportasi menurut Adisasmita (2005;30), meliputi berbagai aspek kehidupan dan kegiatan manusia yang dapat diklasifikasikan, yaitu aspek ekonomi, aspek sosial, dan aspek politik.

1. Manfaat di Bidang Ekonomi

Menurut Adisamita (2005;31) adalah tujuan transportasi untuk kepentingan masyarakat sangat tergantungan pada daerah-daerah sumber bahan baku. Konsentrasi primer terjadi di sekitar daerah-daerah produksi pangan dan sandang, dimana tersedia bahan-bahan baku yang dibutuhkan. Tenaga kerja yang tidak diperlukan untuk menghasilkan barang kebutuhan pokok tersebut akan diarahkan untuk mebuat barang-barang lainnya. Kemampuan masyarakat berproduksi bertambah luas sehingga mendorong pertukaran barang-barang antar daerah. Semakin efektif pemanfaatan-pemanfaatan sumber daya alam berarti semakin meningkat pula standar hidup penduduk pada umumnya . Keadaan semacam ini tidak mungkin terjadi tanpa ditunjang oleh fasilitas transportasi yang baik.

Kelancaran pertukaran barang-barang mempunyai pengaruh penting, misalnya dalam hal :

a. Perluasan daerah pemasaran. Dengan adanya kemajuan teknologi dan tersedianya berbagai jenis alat transportasi telah membuktikan bahwa kemungkinan kontak antara dua pihak yaitu antara pihak penjual dan pihak pembeli telah bertambah luas.
b. Suplai barang-barang dalam pasar yang berbeda tempat dapat diseimbangkan sesuai dengan keadaan permintaannya.Kelebihan suplai barang di suatu saerah dapat dipindahkan atau dikirimkan ke

daerah lain yang memerlukannya atau daerah yang sedang mengalami kelangkahan *(scarcity)*.

c. Jika daerah pemasaran bertambah luas maka persaingan diantara penjual meningkat, selanjutnya terdapar kecenderungan bahwa harga barang dapat dipertahankan pada tingkat layak *(reasonable price)*.
d. Spesialisasi akan mendorong kecenderungan kegiatan produksi berkonsentrasi pada sumber bahan mentah *(raw material)* atau memilih lokasi mendekati pasar *(market oriented)* sehingga terdapat kesempatan untuk memproduksikan dalam jumlah besar.

Sedangkan menurut Munawar (2005;3) bahwa manfaat ekonomi dari transportasi dapat diperoleh dari adanya pengurangan BOK (Biaya Operasi Kendaraan), pengurangan waktu perjalanan, pengurangan kecelakaan, penambahan kenyamanan, peningkatan produksi daerah, pengurangan biaya transpor barang, serta manfaat akibat kenaikan nilai lahan.

2. Manfaat di Bidang Sosial

Kegiatan transportasi memberikan manfaat di bidang sosial (Adisasmita, 2005;32), yaitu mendorong :

a. Kegiatan perjalanan penumpang, pertukaran barang-barang cetakan dan kebudayaan yang selanjutnya dapat menunjang peningkatan pembangunan intelektual, karena pemikiran-pemikiran dan pengalaman-pengalaman dari daerah tertentu dapat ditransfer ke daerah lain.

b. Pendidikan dan pengajaran dapat pula dikembangkan dengan cara pertukaran pengetahuan diantara negara-negara.
c. Di adaerah yang jarang penduduknya atau suatu daerah yang mengalami bencana alam atau wabah penyakit dapat diberikan bantuan bahan makanan, obat-obatan, tenaga dokter dan sebagainya tanpa banyak mengalami hambatan.
d. Penduduk menjadi tidak terlalu terikat pada daerah tempat tinggalnya atau keluarganya; mereka dapat mencari pekerjaan di luar daerahnya.
e. Kegiatan rekreasi dapat mempererat hubungan antar penduduk di daerah satu dengan lainnya.

Munawar (2005;4) mengemukakan bahwa dari sisi sosial, sistem transportasi berkaitan dengan konektivitas antar daerah (misalnya daerah terisolir), serta pemerataan pembangunan.

3. Manfaat di Bidang Politik

Manfaat transportasi terhadap bidang politik menurut Adisasmita (2005 ;33), adalah :

a. Kesatuan nasional menjadi lebih kuat jika isolasi daerah-daerah terpencil dapat diatasi. Hubungan pemerintahan dengan rakyat dan penyeluran ide dan informasi dalam bentuk tulisan dapat dilaksanakan dengan lancar sehingga karakter nasional dapat terwujud dengan kokoh *(national character building)*.
b. Pelayanan pemerintah kepada masyarakat dapat diperluas secara seragam ke seluruh penjuru tanah air. Pelayanan-pelayanan tersebut

meliputi tertib hukum, penegakan hukum, pelayanan kesehatan, pendidikan dan lain-lain.

c. Pertahanan dan keamanan nasional terhadap agresi luar ataupun dari dalam ditentukan pula oleh sistem transportasi yang efektif yang mampu menunjang mobilitas sumberdaya nasional dan faktor-faktor dominan lainnya pada waktu diperlukan dan mampu memindahkan kekuatan militer (misalnya dalam masa perang).

Sedangkan menurut Munawar (2005 ;4), dari sisi politik sistem transportasi berkaitan erat dengan wawasan nusantara dan sistem Hankamnas (pertahanan keamanan nasional).

E. Pendekatan Sosial Ekonomi dalam pembangunan

Menurut Kodoatie (2005;268-269) bahwa tidak ada suatu teori pun yang menjelaskan dengan mantap tentang keberadaan jalan dan pertumbuhan pembangunan. Yang secara umum dapat diterima adalah bahwa keberadaan jalan dan fasilitas transportasi lain pada tingkat tertentu akan sangat esensial merangsang dan memberi peluang pertumbuhan ekonomi dan sosial. Dengan kata lain pembangunan ekonomi dikondisikan oleh prasarana transportasi pada tingkat tertentu. Disisi lain untuk masyarakat dalam membangun dan memelihara prasarana transporatsi pada level tertentu memerlukan dukungan organisasi, pengetahuan dan pembangunan ekonomi.

Perbaikan jalan akses atau pembangunan jalan baru akses ke pedesaan berdampak cukup signifikan terhadap beberapa aspek misalnya:

a. Membuka kesempatan kerja pada tahap pelaksanaan konstruksi khususnya yang menggunakan sistem padat karya.
b. Meningkatkan akses bagi perumahan pedesaan terhadap kesempatan kerja dan pusat kesehatan, perkantoran, pendidikan dan sebagainya.
c. Meningkatakan ikatan sosial dan integrasi nasional.
d. Meningkatkan pasokan barang-barang konsumsi import dengan harga yang lebih murah.
e. Pembangunan pertanian dengan hasil yang lebih tinggi, perubahan guna lahan, peningkatan penggunaan kebutuhan pertanian yang lebih modern dan peningkatan produksi untuk dipasarkan.

Jalan memfasilitasi pembangunan perdesaan. Jalan baru akan meningkatkan akses yang pada akhirnya akan meningkatkan kondisi kehidupan dan kesempatan untuk memperoleh pendapatan, dimana peningkatan kondisi kehidupan dan pendapatan berarti pembangunan. Peningkatan jaringan jalan setempat di daerah perdesaan akan memberikan akses yang lebih baik menuju jaringan jalan utama dan membawa penduduk menuju arus utama aktivitas perekonomian yang sangat berpengaruh terhadap pengembangan sosial ekonomi mereka. (Parikesit, 2002;94-95).

Sosiologi ekonomi adalah aplikasi dari kerangka referensi umum, variabel-variabel, dan model-model penjelasan dari sosiologi terhadap aktivitas-aktivitas yang kompleks mengenai produksi, distribusi, perdagangan, dan konsumsi dari barang-barang yang langka dan jasa-jasa. (Smelser, 1987;63)

Dalam proses pembangunan aspek sosial ekonomi penduduk merupakan unsur yang sangat penting. Dan menurut Hagul dalam Basilius (1988) dalam Alam (2005) pendekatan sosial ekonomi pembangunan pada umumnya terbagi tiga yaitu :

1. *The trickle down theory*, yaitu suatu pendekatan program percepatan pembangunan yang terpusat pada pertumbuhan ekonomi dan hasilnya dinikmati baik secara langsung atau tidak langsung oleh masyarakat.
2. *Basic needs approach*, yaitu pendekatan yang meliputi upaya secara langsung menanggulangi masalah kebutuhan pokok, misalnya : gizi, kesehatan, kebersihan, pendidikan dan lain-lain.
3. *Development from within*, yaitu pendekatan yang dilakukan dengan mengembangkan potensi kepercayaan dan kemampuan masyarakat itu sendiri untuk mengorganisasikan diri sendiri serta membangun sesuai dengan tujuan yang mereka kehendaki.

Aspek sosial ekonomi pada suatu masyarakat pada umumnya dipengaruhi oleh kondisi lingkungan alam dimana masyarakat tersebut berdomisili. Aspek sosial ekonomi memberikan gambaran terhadap tingkat kesejahteraan ataupun pendapatan masyarakat, jenis atau keragaman

mata pencarian yang ditekuni, dan upaya-upaya individu maupun kelompok dalam meningkatkan kesejahteraannya. Hal ini didukung oleh Roucek dan Warren (1984) dalam Alam (2005) yang menyatakan bahwa kondisi sosial ekonomi seseorang dapat ditentukan lewat kegiatan ekonomi yang dilakukan, jumlah pendapatan yang diperoleh, jenis pekerjaan yang ditekuni, pendidikan formal, pemilikan barang, kepemilikan rumah.

Sedangkan menurut Kasnawi dalam Amien (1996) menguraikan indikator sosial ekonomi yang secara langsung maupun tidak langsung mengukur tingkat pemenuhan dasar masyarakat, seperti : keadaan perumahan, tingkat pendidikan, derajat kesehatan, kesempatan kerja dan aksesibilitas ke fasilitas pelayanan umum dan sumber-sumber informasi.

Menurut Adisasmita ((2005 :39) bahwa jasa pelayanan transportasi diusahakan agar lancar *(speed*), selamat (*safety*), cukup (*adequency)*, Frekwensi (*frequency*), teratur (*regularity*), bertanggung jawab (*responsibility*) dan murah *(acceptable cost)*.

Ruas Jalan Timika - Pomako – Dermaga Nusantara sebagai ruas jalan strategis yang diprioritaskan untuk melayani kabupaten dengan pertimbangan untuk membangkitkan pertumbuhan ekonomi, kesejahteraan dan keamanan kabupaten, sehingga berdasarkan hal tersebut dapat dikatakan bahwa faktor-faktor lain yang dapat dimasukkan sebagai variabel adalah faktor keselamatan dan faktor konflik antar suku

yang merupakan kondisi spesifik di Kabupaten Mimika yang rawan akan konflik antar suku.

Adapun faktor-faktor sosial ekonomi masyarakat yang dapat menerima dampak terhadap peningkatan jalan di Kabupaten Mimika dalam penelitian ini adalah : pendidikan, pekerjaan, pendapatan, keadaan perumahan, kepemilikan lahan, derajat kesehatan, aksesibilitas ke fasilitas pelayanan umum dan sumber-sumber informasi, keselamatan dan konflik antar suku.

Sebagai suatu bentuk kebijakan, pembangunan mempunyai arti yang positif bagi peningkatan dan kemajuan masyarakat, karena pada hakekatnya pembangunan adalah usaha terencana yang dilakukan oleh pemerintah dan masyarakat untuk meningkatkan taraf hidup, kualitas kehidupan dan martabat manusia. Disamping itu tujuan pembangunan adalah meningkatkan kondisi sosial/budaya dan ekonomi masyarakat yang kurang baik menjadi kondisi sosial/budaya dan ekonomi masyarakat yang baik.

F. Penelitian Peningkatan Jalan Sebelumnya

Penelitian yang terkait dengan peningkatan jalan sebelumnya dilakukan oleh Chairul Alam pada tahun 2005 dengan judul penelitian ”Dampak Sosial Ekonomi Peningkatan Jalan di Kabupaten Bima Nusa Tenggara Barat (Kasus Jalan Kananta-Sai-Sampungu).

Persamaan antara penelitian sebelumnya dengan penelitian ini adalah sama-sama meninjau atau melihat dampak sosial ekonomi peningkatan jalan terhadap kondisi sosial ekonomi masyarakat di sekitar ruas jalan tersebut.

Namun perbedaan kedua penelitian ini terletak pada tujuan penelitian, variabel sosial ekonomi yang dianalisis, metode analisis serta lokasi dan waktu penelitian.

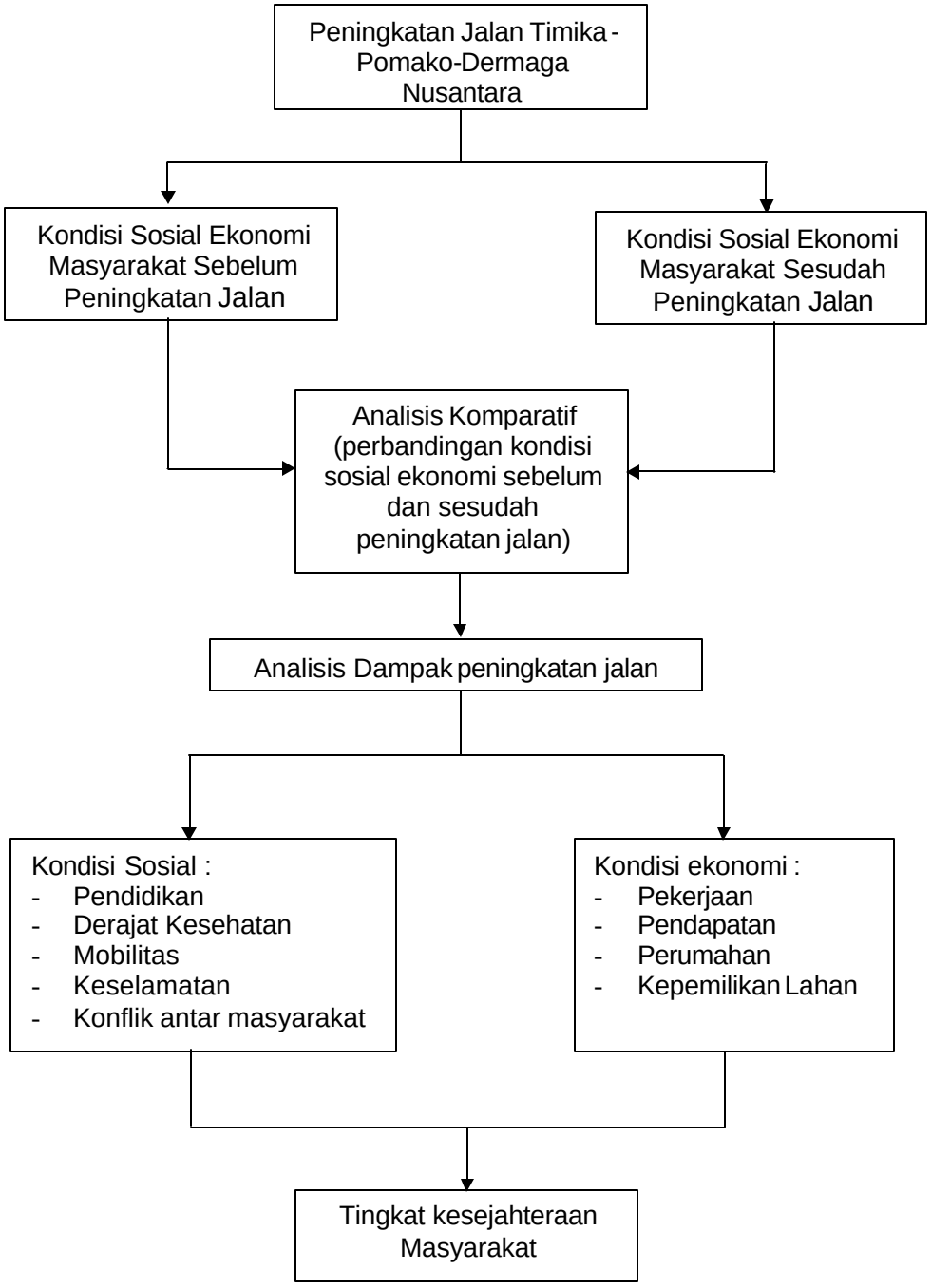
Tujuan dari penelitian sebelumnya hanya untuk mengetahui dampak sosial ekonomi yang ditimbulkan dengan adanya peningkatan ruas jalan Kananta–Sai–Sampungu terhadap masyarakat Desa Sai dan Sampungu Kecamatan Donggo Kabupaten Bima sedangkan tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui indikator-indikator sosial ekonomi yang secara signifikan berhubungan dengan peningkatan ruas jalan Timika-Pomako – Dermaga Nusantara.

Variabel sosial ekonomi yang ditinjau pun berbeda. Pada penelitian sebelumnya variabel yang digunakan adalah pendidikan, pekerjaan, pendapatan, keadaan perumahan, kepemilikan lahan, derajat kesehatan dan aksesibilitas ke fasilitas pelayanan umum dan sumber-sumber informasi, sedangkan pada penelitian ini indikator sosial ekonomi yang digunakan adalah tingkat pendidikan, perluasan lapangan kerja, pendapatan, keadaan perumahan, kepemilikan lahan, derajat kesehatan, mobilitas penduduk, keselamatan dan konflik antar suku.

Kemudian metode analisis yang digunakan pada penelitian sebelumnya menggunakan metode analisis pendekatan komparatif dan metode pendekatan *Integrated Rural Accessibility Planning (IRAP).* Sementara pada penelitian ini peneliti menggunakan metode analisis pendekatan komparatif dan metode analisis Chi Square dengan bantuan alat analisis yaitu program komputer *Statistical Package for Social Science* (SPSS) *Version 13.*

Selain itu peneliti sekarang juga banyak menggunakan refernsi yang berbeda dengan referensi yang digunakan oleh peneliti sebelumnya.

G. Kerangka Pikir



Gambar 2. Kerangka Pikir