

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini berisikan landasan teori mengenai kajian teoritis, bab ini juga sebagai tinjauan dahulu yang di harapkan menjadi dasar dari penelitian untuk menyusun laporan ini.

2.1 Kepadatan Jalan

Kepadatan jalan merupakan jaringan jalan ataupun kepadatan panjang jalan yang di mana merupakan indeks penting untuk evaluasi jalan regional (*hawbaker,2005*). Kepadatan jalan terdiri dari informasi geografis yang mencerminkan kepadatan jalan, jaringan jalan untuk menilai kualitas data geografis.

2.1.1 Rasio Panjang Jalan

Semakin tinggi nilai Rasio Panjang Jalan, maka semakin tinggi pula Kepadatan jalan sehingga mengakibatkan aksesibilitas suatu daerah terkoneksi antar jalan.

$$D_i = L_i / A_i \text{ dan } \in [1,2,3, \dots , 27].$$

Ket:

i = salah satu wilayah perkotaan

D_i = rasio panjang jalan daerah

L_i = panjang jalan daerah

A_i = daerah

Nilai Rasio Panjang Jalan dimana di hitung dengan panjang (km) dibagi dengan luas wilayah (km^2) hasil tersebut merupakan kepadatan jalan.

2.2 Prasarana Transportasi

Transportasi darat adalah pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dalam waktu tertentu dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia, hewan, maupun mesin. Definisi transportasi menurut beberapa ahli adalah sebagai berikut:

1. Menurut Morlok (1978), transportasi didefinisikan sebagai kegiatan memindahkan atau mengangkut sesuatu dari suatu tempat ketempat lain.
2. Menurut Bowersox (1981), transportasi adalah perpindahan barang atau penumpang dari suatu tempat ketempat lain, dimana produk dipindahkan ke tempat tujuan dibutuhkan. Dan secara umum transportasi adalah suatu kegiatan memindahkan sesuatu (barang dan/atau barang) dari suatu tempat ke tempat lain, baik dengan atau tanpa sarana.
3. Menurut Steenbrink (1974), transportasi adalah perpindahan orang atau barang dengan menggunakan alat atau kendaraan dari dan ke tempat-tempat yang terpisah secara geografis.
4. Menurut Papacostas (1987), transportasi didefinisikan sebagai suatu sistem yang terdiri dari fasilitas tertentu beserta arus dan sistem control yang memungkinkan orang atau barang dapat berpindah dari suatu tempat ke tempat lain secara efisien dalam setiap waktu untuk mendukung aktivitas manusia.

Prasarana transportasi menempati peranan penting dan khusus dalam menunjang pengembangan ekonomi dan pembangunan yang berkelanjutan. Pembangunan prasarana jalan perkotaan sangat lambat pertumbuhannya, sedangkan jumlah kendaraan bermotor di perkotaan menunjukkan laju pertumbuhan yang meningkat sangat pesat. Pertumbuhan mobil sekitar 15% dan sepeda motor lebih dari 30% per tahun. Dampaknya adalah tingkat kepadatan dan kemacetan lalu lintas sangat tinggi. Oleh karena itu, diperlukan penataan ruang perkotaan dan pengaturan lalu lintas perkotaan secara akomodatif dan antisipatif berjangka panjang ke depan.

Tujuan utama pembangunan prasarana transportasi diarahkan pada penyediaan dan pembangunan jasa prasarana yang mendukung kegiatan produksi, peningkatan ekspor, memperluas lapangan kerja dan kesempatan berusaha, terutama bagi golongan ekonomi lemah.

Prasarana transportasi berperan sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan dan sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan atau barang akibat adanya kegiatan ekonomi di daerah tersebut. Sebagai contoh suatu kawasan

permukiman baru yang hendak dipasarkan, tidak akan pernah ada peminatnya apabila di lokasi tersebut tidak disediakan prasarana transportasi.

2.2.1 Prasarana Jalan

1. Jalan

Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk 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 kereta api, jalan lori, dan jalan kabel (Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006).

Jalan dapat diklasifikasikan menurut fungsinya yaitu :

1. Jalan arteri yaitu 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 yaitu jalan yang melayani angkutan pengumpul atau pembagi dengan ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi.
3. Jalan lokal yaitu jalan yang berfungsi melayani angkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah, dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi.
4. Jalan lingkungan yaitu jalan yang berfungsi melayani angkutan lingkungan dengan ciri perjalanan jarak dekat, dan kecepatan rata-rata rendah.

Undang-Undang Republik Indonesia nomor 38 tahun 2004 tentang jalan dan peraturan pemerintah nomor 34 tahun 2006 tentang jalan, maka sesuai dengan kewenangan/status, maka jalan umum dikelompokkan sebagai berikut:

- a. Jalan nasional
- b. Jalan provinsi
- c. Jalan kabupaten
- d. Jalan kota

Pengertian dari masing-masing status jalan tersebut adalah sebagai berikut:

- Jalan Nasional

Jalan Nasional terdiri dari:

- a. Jalan arteri primer
- b. Jalan kolektor primer yang menghubungkan antar ibukota provinsi
- c. Jalan tol
- d. Jalan strategis nasional

Penyelenggaraan kepadatan jalan nasional merupakan kewenangan PUPR (Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat), yaitu di Direktorat Jenderal Bina Marga yang dalam pelaksanaan tugas penyelenggaraan kepadatan jalan nasional dibentuk balai besar pelaksanaan kepadatan jalan nasional sesuai dengan wilayah kerjanya masing-masing.

Sesuai dengan kewenangannya, maka ruas-ruas kepadatan jalan nasional ditetapkan oleh menteri pekerjaan umum dan perumahan rakyat dalam bentuk surat keputusan (SK) kewenangan PUPR (Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat)

- Jalan Provinsi

Penyelenggaraan kepadatan Jalan Provinsi merupakan kewenangan pemerintah provinsi. Kepadatan Jalan Provinsi terdiri dari:

- a. Jalan kolektor primer yang menghubungkan ibukota provinsi dengan ibukota kabupaten atau kota
- b. Jalan kolektor primer yang menghubungkan antar ibukota kabupaten atau kota
- c. Jalan strategis provinsi
- d. Jalan di daerah khusus ibukota jakarta.

Ruas-ruas kepadatan kepadatan jalan provinsi ditetapkan oleh gubernur dengan surat keputusan (sk) gubernur.

- Jalan Kabupaten

Penyelenggaraan jalan kabupaten merupakan kewenangan pemerintah kabupaten. Jalan kabupaten terdiri dari:

- a. Jalan kolektor primer yang tidak termasuk kepadatan jalan nasional dan kepadatan kepadatan jalan provinsi.
- b. Jalan lokal primer yang menghubungkan ibukota kabupaten dengan ibukota kecamatan, ibukota kabupaten dengan pusat desa, antar ibukota kecamatan, ibukota kecamatan dengan desa, dan antar desa.
- c. Jalan sekunder yang tidak termasuk kepadatan kepadatan jalan provinsi dan jalan sekunder dalam kota.
- d. Jalan strategis kabupaten.
- e. Ruas-ruas jalan kabupaten ditetapkan oleh bupati dengan surat keputusan (SK) Bupati.

- Jalan Kota

Jalan kota adalah jalan umum pada jaringan jalan sekunder di dalam kota, merupakan kewenangan pemerintah kota. Ruas-ruas jalan kota ditetapkan oleh walikota dengan surat keputusan (SK) Walikota.

2.2.2 Hubungan Transportasi dan Perkembangan Wilayah

Transportasi merupakan salah satu faktor yang berpengaruh terhadap kelancaran pelayanan umum, tersedianya prasarana transportasi baik kualitas maupun kuantitas sangat menentukan mudah dan tidaknya suatu daerah dijangkau (tingkat aksesibilitas). Apabila aksesibilitas di suatu daerah tinggi maka perkembangan wilayah akan mengalami kelancaran. Sarana dan prasarana yang berada di suatu wilayah berupa jalan, jembatan, jaringan 25 telekomunikasi, kendaraan (darat, udara, dan laut), terminal, pelabuhan, dan lain-lain memberikan landasan terhadap kelancaran perencanaan dan pelaksanaan pembangunan wilayah. Sarana dan prasarana transportasi akan menunjang dan mendukung pembangunan secara fisik (Sumaatmadja, 1988).

Analisis permintaan transportasi merupakan proses yang berusaha menghubungkan antara kebutuhan akan jasa transportasi dengan aktifitas sosial ekonomi. Selanjutnya dalam proses ini, tipe, tingkat, dan lokasi aktifitas manusia harus dihubungkan dengan kebutuhan (keinginan) untuk melakukan pergerakan (demand for movement) dari orang atau barang pada simpul-simpul dalam ruang yang ada tempat dilakukannya aktifitas sosial ekonomi tersebut. Permintaan transportasi atau dengan kata lain kebutuhan manusia dan barang akan jasa transportasi, bukanlah merupakan kebutuhan langsung atau tujuan akhir yang diinginkan. Sesungguhnya kebutuhan akan jasa transportasi disebabkan oleh adanya keinginan untuk mencapai tujuan lain yang sebenarnya.

2.3 Kepadatan Jalan

Kepadatan jalan adalah jaringan jalan ataupun kepadatan panjang jalan yang dimana merupakan indeks penting untuk evaluasi jalan regional (Hawbaker ,2005). Kepadatan jalan terdiri dari informasi geografis yang mencerminkan Kepadatan Jalan, jaringan jalan, dan indeks untuk menilai kualitas data geografis.

a. Rasio Panjang Jalan

Semakin tinggi nilai Rasio Panjang Jalan, maka semakin tinggi pula Kepadatan Jalan dan semakin tinggi aksesibilitas suatu daerah, sehingga hubungan secara konektivitas jalan antar daerah.

$$D_i = L_i/A_i \text{ dan } \in [1, 2, 3, \dots, 27],$$

di mana salah satu wilayah perkotaan utama adalah i , Rasio Panjang Jalan di daerah adalah D_i , panjang jaringan jalan untuk daerah adalah L_i , dan area daerah adalah A_i .

Nilai Rasio Panjang Jalan dimana di hitung dengan panjang jalan (km) membagi luas wilayah (km^2) hasil tersebut menginformasikan Kepadatan Jalan.

2.4 Indikator makro ekonomi

Indikator makro ekonomi memiliki cakupan pembahasan yang lebih luas, secara umum Indikator makro ekonomi membahas peristiwa atau pun kegiatan ekonomi yang terjadi di suatu daerah.

Indikator makro ekonomi berkaitan dengan masalah dengan pendapatan nasional, pengangguran jumlah uang beredar, lanju inflasi, pertumbuhan dan neraca pembayaran internasional. Menurut Sadono Sukirno (2000) pengertian ekonomi makro adalah sebuah cabang ilmu ekonomi yang mempelajari tentang kegiatan utama perekonomian secara komprehensif terhadap berbagai masalah pertumbuhan ekonomi.

Adapun indikator di penelitian ini yang termasuk di Indikator makro ekonomi sebagai berikut:

1. PDRB Perkapita

PDRB Perkapita menurut BPS (Badan Pusat Statistik) mengatakan bawa pendapatan rata-rata penduduk suatu negara atau daerah pada suatu periode tertentu yang biasanya satu tahun. Pendapatan perkapita dihitung berdasarkan pendapatan daerah dibagi dengan jumlah penduduk. Pendapatan perkapita sering digunakan sebagai ukuran kemakmuran dan tingkat pembangunan suatu negara maupun daerah. Adapun mamfaat tiap-tiap mamfaat pendapatan perkita yaitu:

- a. Indikator kesejahteraan yang di manjadi ukur paling tepat dan untuk melihat kesejahteraan di suatu negara ataupun daerah. Dimana hal ini disebabkan oleh pendapatan perkapita jumlah penduduk sehingga dapat menunjukkan tingat kesejahteraan dan tingkat kemakmuran.
- b. Sandar kemakmuran negara. Secara umum pendapat perkapita merupakan standar umum untuk membandingkan tingkat kemakmuran dan kesejahteraan.
- c. Pendomaman bagi pemerintah dalam kebijakan ekonomi. Pemerintah dan membuat kebijakan dan memantau pertumbuhan ekonomi dalam masyarakat.

- d. Menjadi perbandingan tingkat kemakmuran antarnegara. Pendapatan perkapita juga di gunakan perbandingan di suatu daerah maupun negara dengan menetapkan standar pekapita, maka daerah dan negara dapat dikelompokan kedalam negara pendapatan terendah menengah dan tinggi.
2. Tingkat Pengangguran Terbuka

Pertumbuhan penduduk yang terus bertumbuh dari waktu ke waktu menjadi salah satu berkaitannya perkembangan angkatan kerja. Semakin tinggi jumlah penduduk, semakin tinggi juga penambahan tenaga kerja dan angkatan kerja.

Menurut BPS (Badan Pusat Statistik) indonesia Tingkat Pengangguran Terbuka (TPT) adalah persentase jumlah pengangguran terhadap jumlah angkatan kerja. Tingkat pengangguran di ukur dari banyaknya jumlah orang yang menganggur. Semakin banyak jumlah pengangguran maka akan mengakibatkan permasalahan sosial, diantaranya semakin banyak pengangguran maka semakin minim pendapatan masyarakat tersebut.

Menurut Nanga (2001) pengangguran (*unemployment*) merupakan kenyataan yang di hadapi tidak hanya di negara sedang berkembang, melainkan di negara maju sudah secara umum pengangguran itu ada. Pengangguran di definisikan sebagai keadaan dimana seseorang yang tergolong dalam kategori angkatan kerja yang tidak memiliki pekerjaan dan aktif sedang mencari pekerjaan.

Menurut Sukirno (2000) Pengangguran adalah seseorang yang sudah di golongkan dalam angkatan kerja yang secara aktif sedang mencari pekerjaan pada suatu tingkat upah tertentu, tetapi tidak dapat memperoleh pekerjaan yang di inginkan. Sedangkan untuk mereka yang aktif sekolah (mahasiswa), ibu rumah tangga, anak orang kaya yang sudah dewasa tetapi tidak bekerja, tidak di golongkan sebagai penganggur. Penyebabnya adalah karena mereka tidak secara aktif mencari pekerjaan.

3. Indeks Pembangunan Manusia

Indeks Pembangunan Manusia adalah klafikasi sebuah negara maju, berkembang atau negara terbelakang daan juga bisa untuk mengukur dari kebijaksanaan ekonomi kualitas hidup.

Hal ini bersamaan dengan tujuan pembangunan yang tertulis dalam Undang-Undang dasar 1945 yaitu “memajukan kesejahteraan umum dan mencerdaskan kehidupan bangsa” yang secara tidak langsung juga mengandung makna pemberdayaan manusia”.

Menurut UNDP (*united nations development programme*) pembangunan manusia merupakan perluasan pilihan bagi penduduk (*enlarging the choices of people*), yang dapat dilihat sebagai proses upaya ke arah perluasan pilihan dan sekaligus sebagai taraf yang dicapai dari upaya tersebut.

2.5 Penelitian Terdahulu

Tabel 2. 1 Penelitian Terdahulu

No.	Peneliti	Judul Penelitian	Tahun Penelitian
1.	GIOVANNI SIBURIAN	Analisis pengaruh transportasi darat terhadap pertumbuhan ekonomi di indonesia	2016
2.	Jujun Junaidi, Irwal Gani, dan Akhmad Noor	Analisis transportasi darat terhadap pertumbuhan ekonomi di Provinsi Kalimantan Timur	2020
3.	Rikardus Kristiano, Suryana, dan Upi Supriatna	Perkembangan sarana dan prasarana transportasi dalam hubungannya dengan tingkat perekonomian masyarakat di desa kolang kecamatan kuwus barat, kabupaten manggarai barat, provinsi nusa tenggara timur	2019
4	Aram Palilu dan Roberthair Suprianti	Pengaruh Insfrastruktur Transportasi Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Kota Sorong Provinsi Papua Barat	2018
5	Dimas Abdur Rozaq	Pengaruh Moda Transportasi Terhadap Perekonomian Masyarakat Secara Spasial Di Gunung Gambir, Kecamatan Sumberbaru Kabupaten Jember	2019
6	Aram Palilu	Analisis Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Transportasi Terhadap Produk Domestik Regional Bruto Kota Ambon	2018
7	Bagus Kurniawan	Analisis Pengaruh Prasarana Jalan Terhadap Kondisi Perekonomian Di Provinsi Jawa Barat	2022
8	Junjie hong, zhaofang chu, qiang wang	Infrastruktur transportasi dan pertumbuhan ekonomi regional: bukti dari tiongkok	2011