

Kajian Sosial Dan Implikasi Sosiologi Pembagian Jalan Lingkar Berbas Pantai Tanjung Laut Indah Kota Bontang Kalimantan Timur

Social Study and Sociological Implications of The Division of The Ring Road Based on Tanjung Laut Indah Coast, Bontang City, East Kalimantan

Iskandar Iskandar*, Muhammad Sabiq

*Email: iskandar@universitasbosowa.ac.id

Program Studi Sosiologi, Fakultas Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Bosowa

Diterima: 12 September 2024 / Disetujui: 30 Desember 2024

ABSTRAK

Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis persepsi masyarakat terhadap rencana pembangunan Jalan Lingkar Berbas Pantai – Tanjung Laut Indah di Kota Bontang serta mengevaluasi dampak sosial dan lingkungan yang mungkin timbul. Metode penelitian yang digunakan adalah mix method, menggabungkan pendekatan kualitatif melalui wawancara mendalam dan kuantitatif melalui survei yang melibatkan 45 responden. Hasil penelitian menunjukkan bahwa mayoritas responden mengetahui rencana pembangunan, namun pemahaman mengenai tujuan dan kebijakan pemerintah masih terbatas. Di samping itu, pembangunan jalan diharapkan dapat meningkatkan aksesibilitas, mengurangi keterisolasian wilayah pesisir, serta menciptakan peluang ekonomi baru. Namun, potensi dampak negatif terhadap lingkungan, terutama pada kawasan mangrove, perlu diatasi melalui mitigasi yang tepat. Pembahasan menunjukkan pentingnya keterlibatan masyarakat dalam perencanaan proyek untuk mencapai keberhasilan yang inklusif dan berkelanjutan.

Kata Kunci: Jalan Lingkar, Persepsi Masyarakat, Dampak Lingkungan

ABSTRACT

The purpose of this study was to analyze public perceptions of the planned development of the Berbas Pantai – Tanjung Laut Indah Ring Road in Bontang City and to evaluate the possible social and environmental impacts. The research method used was a mix method, combining a qualitative approach through in-depth interviews and a quantitative approach through a survey involving 45 respondents. The results showed that the majority of respondents were aware of the development plan, but their understanding of government goals and policies was still limited. In addition, road construction is expected to improve accessibility, reduce the isolation of coastal areas, and create new economic opportunities. However, the potential negative impacts on the environment, especially in mangrove areas, need to be addressed through appropriate mitigation. The discussion shows the importance of community involvement in project planning to achieve inclusive and sustainable success.

Keywords: Ring Road, Public Perception, Environmental Impact



This work is licensed under Creative Commons Attribution License 4.0 CC-BY International license

A. PENDAHULUAN

Jalan dan jembatan sebagai salah satu prasarana utama sektor perhubungan mempunyai peranan penting dalam mendukung kegiatan pengembangan sektor produksi bagi

masyarakat maupun elemen lainnya, jasa serta pengembangan suatu wilayah sehingga terwujud keselarasan pembagian dan kesesuaian pertumbuhan wilayah regional, perkotaan dan pedesaan yang diselenggarakan secara holistik,

berkelanjutan, berwawasan lingkungan dan memberdayakan masyarakat dalam mendukung kegiatan perekonomian yang secara tidak langsung turut mendukung bidang- bidang lain seperti kesehatan, pendidikan dan bidang lainnya (Bridge, Özkaynak, and Turhan 2018; Haleem et al. 2016).

Pembangunan jaringan Jalan sebagai urat nadi perekonomian daerah diharapkan mampu menghubungkan daerah-daerah terisolir agar senantiasa dapat berfungsi untuk mendukung kelancaran arus lalu lintas barang dan jasa dalam rangka percepatan pemulihan ekonomi dengan tetap menjaga kelestarian lingkungan (Delphine, Witte, and Spit 2022; Ongkowijoyo, Gurmu, and Andi 2021). Saat ini di Kota Bontang sudah memiliki fasilitas jalan yang menghubungkan tiga (3) kecamatan, yaitu Kecamatan Bontang Selatan, Kecamatan Bontang Utara dan Kecamatan Bontang Barat sedangkan untuk jalan lingkar pesisir, saat ini belum tersedia.

Menyikapi hal tersebut Dinas Pekerjaan umum dan Penataan Ruang Kota Bontang berencana untuk membangun Jalan Lingkar Pesisir Kota Bontang yang terbagi 3 segmen dengan rute mulai Loktuan-Tanjung Limau-Bontang Kuala-Tanjung Laut sepanjang ±

8 kilometer serta akan menambah segmen ke-4 dengan rute Berbas Pantai-Tanjung Laut Indah. Urgensi dari pembangunan jalan lingkar ini untuk mempercepat laju perekonomian dan wisata di Kota Bontang. Terkait pembangunan tersebut maka dibutuhkan penyusunan FS Jalan Lingkar Berbas pantai – Tanjung laut Indah untuk menyediakan dokumen perencanaan yang dibutuhkan dalam pelaksanaan pembangunan jalan tersebut di kemudian hari

Maksud dari layanan jasa konsultan perencanaan adalah membantu pemerintah kota Bontang melalui Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang dalam melaksanakan kegiatan perencanaan pembangunan jalan pada ruas jalan dalam kota yang mendukung pembangunan sarana transportasi jalan. Perencanaan yang dimaksud adalah penyiapan rencana konstruksi jembatan, perencanaan bangunan pelengkap jembatan, pembuatan gambar rencana, perhitungan kuantitas sampai dengan penyiapan dokumen lelang yang dibutuhkan. Tujuan tersedianya kebutuhan dokumen untuk menilai kelayakan proyek jalan lingkar Berbas Pantai – Tanjung Laut Indah untuk pedoman teknis bagi pemerintah daerah, sehingga nantinya siap dilanjutkan pada

tahap detail desain dan pembangunan konstruksi.

Pelaksanaan kegiatan penyusunan studi kelayakan dalam rangka pembangunan jalan laut memiliki dasar hukum yang kuat dan mencakup berbagai undang-undang, peraturan pemerintah, serta pedoman teknis yang relevan. Dasar hukum ini meliputi Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang, Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup, serta Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, yang memberikan kerangka legal untuk pembangunan dan pengelolaan jalan sesuai dengan prinsip tata ruang dan keberlanjutan lingkungan. Selain itu, peraturan pemerintah seperti PP Nomor 27 Tahun 1999 tentang Analisis Mengenai Dampak Lingkungan Hidup (AMDAL) dan PP Nomor 26 Tahun 2008 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional turut memperkuat pentingnya kajian dampak lingkungan dalam proses perencanaan.

Sebagai pelengkap, terdapat pula peraturan daerah seperti Peraturan Daerah Kota Bontang Nomor 13 Tahun 2019 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bontang Tahun 2019–2039 dan Peraturan Daerah Nomor 3 Tahun 2021

mengenai Rencana Pembangunan Jangka Menengah Kota Bontang yang memberikan arahan spesifik pada tingkat lokal. Pedoman teknis seperti PM 112 Tahun 2017 dari Kementerian Perhubungan dan dokumen teknis seperti Pd-T-19-2005-B dari Departemen Pekerjaan Umum juga menjadi acuan penting dalam memastikan bahwa studi kelayakan dilakukan secara sistematis dan sesuai dengan standar teknis terkini. Keseluruhan landasan hukum dan pedoman ini mencerminkan upaya untuk mengintegrasikan aspek legal, teknis, dan lingkungan dalam pembangunan jalan laut yang berkelanjutan.

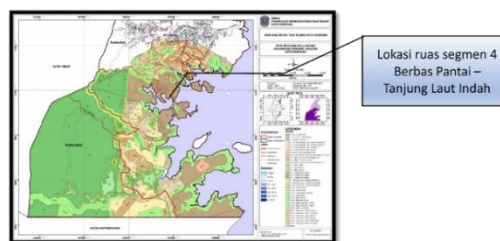
Urgensi pembangunan Jalan Lingkar Berbas Pantai–Tanjung Laut Indah di Kota Bontang terletak pada perannya sebagai penghubung strategis yang dapat mempercepat pertumbuhan ekonomi dan sektor pariwisata. Jalan lingkar ini diharapkan mampu mengurangi keterisolasian wilayah pesisir, memperlancar arus barang dan jasa, serta mendukung distribusi hasil produksi lokal. Dengan panjang rencana ± 8 kilometer yang menghubungkan beberapa titik strategis seperti Loktuan, Tanjung Limau, Bontang Kuala, dan Tanjung Laut, proyek ini berpotensi menciptakan konektivitas yang lebih

efisien antarwilayah di Kota Bontang. Hal ini tidak hanya mendorong pengembangan ekonomi, tetapi juga meningkatkan aksesibilitas masyarakat terhadap fasilitas umum, termasuk pendidikan dan kesehatan, sehingga memperkuat kualitas hidup masyarakat secara keseluruhan.

Kontribusi pembangunan jalan ini ke depan mencakup aspek sosial, ekonomi, dan lingkungan. Secara sosial, jalan lingkar ini dapat menjadi pendorong integrasi masyarakat antarwilayah, menciptakan peluang kerja baru, serta mendorong pengembangan komunitas lokal. Secara ekonomi, keberadaan jalan lingkar akan meningkatkan daya tarik investasi, mengoptimalkan potensi wisata pesisir, dan memberikan nilai tambah bagi pelaku usaha lokal. Sementara itu, secara lingkungan, perencanaan yang didukung dengan kajian AMDAL dan prinsip keberlanjutan akan memastikan pembangunan berjalan selaras dengan pelestarian lingkungan. Dengan dokumen studi kelayakan yang komprehensif, pemerintah daerah dapat menjadikan proyek ini sebagai model pembangunan infrastruktur yang efisien, inklusif, dan berkelanjutan.

Lokasi kegiatan penyusunan Feasibility Study (FS) Segmen 4 Berbas

Pantai–Tanjung Laut Indah berada di Kota Bontang, khususnya di Kecamatan Bontang Selatan, yang mencakup wilayah pesisir Berbas Pantai–Tanjung Laut Indah. Studi ini mencakup pemilihan koridor jalan dengan mempertimbangkan tiga alternatif yang telah ditentukan berdasarkan pra-studi. Alternatif-alternatif tersebut akan dievaluasi lebih lanjut untuk menentukan koridor yang paling sesuai, dengan lokasi koridor dapat dilihat pada gambar berikut.



Gambar 1. Lokasi Studi FS Jalan Berbas Pantai Tanjung Laut Indah

Sistematika penulisan dokumen ini disusun untuk memberikan gambaran yang komprehensif dan terstruktur mengenai proses penyusunan Feasibility Study (FS) Segmen 4 Berbas Pantai–Tanjung Laut Indah. Bagian pertama menjelaskan latar belakang, maksud dan tujuan, sasaran, ruang lingkup, serta sistematika pelaporan sebagai pengantar awal. Bagian kedua memberikan gambaran umum lokasi dan wilayah studi, meliputi aspek fisik, kependudukan, lalu lintas, serta potensi sumber daya alam yang relevan dengan perencanaan.

Selanjutnya, bagian ketiga menganalisis keterkaitan tata ruang, struktur wilayah, dan kondisi transportasi, dengan pola pergerakan lalu lintas yang diproyeksikan hingga lima tahun ke depan berdasarkan pertumbuhan penduduk.

Bagian keempat membahas alternatif-alternatif rute jalan yang disajikan melalui gambar dan profil masing-masing opsi. Bagian kelima fokus pada analisis kebijakan, melibatkan penilaian kriteria dan alternatif oleh pemangku kebijakan berdasarkan keahlian masing-masing. Bagian keenam mengkaji persepsi masyarakat terkait kesiapan dan sikap mereka terhadap rencana pembangunan. Kajian lingkungan disajikan di bagian ketujuh, yang menyoroti dampak lingkungan, termasuk pada ekosistem mangrove di kawasan teluk. Terakhir, bagian kedelapan berisi kesimpulan, saran, dan lampiran data pendukung, menjadikan dokumen ini lengkap sebagai dasar pengambilan keputusan dalam pembangunan jalan Segmen 4.

Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis persepsi masyarakat terhadap rencana pembangunan Jalan Lingkar Berbas Pantai – Tanjung Laut Indah di Kota Bontang serta

mengevaluasi dampak sosial dan lingkungan yang mungkin timbul.

B. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan *mix method*, yang menggabungkan pendekatan kuantitatif dan kualitatif untuk menganalisis persepsi, perilaku, dan preferensi masyarakat terhadap rencana pembangunan Jalan Lingkar Berbas Pantai – Tanjung Laut Indah. Pada tahap pertama, metode kualitatif digunakan untuk menggali kriteria pemilihan rute dan tipe konstruksi jalan dengan wawancara mendalam bersama *stakeholders*. Ini memungkinkan peneliti memperoleh pandangan yang lebih mendalam mengenai faktor-faktor yang memengaruhi keputusan, serta potensi dampak yang dapat timbul dari pembangunan jalan tersebut. Kemudian, untuk menganalisis persepsi masyarakat, pendekatan kuantitatif digunakan dengan survei untuk mengumpulkan data yang lebih terstruktur dan terukur.

Dalam metode kuantitatif, teknik pengumpulan data dilakukan dengan menggunakan kuesioner yang dibagikan kepada masyarakat di Kelurahan Tanjung Laut Indah dan Kelurahan Berbas Pantai, untuk menilai berbagai aspek terkait dengan pembangunan jalan tersebut.

Teknik ini memberikan gambaran yang lebih jelas mengenai hubungan antara persepsi masyarakat dengan preferensi dan perilaku mereka terhadap proyek infrastruktur ini. Data yang dikumpulkan dari survei akan dianalisis menggunakan analisis regresi linier berganda untuk melihat sejauh mana variabel-variabel bebas seperti persepsi dan preferensi dapat mempengaruhi variabel terikat, yang dalam hal ini adalah penerimaan masyarakat terhadap pembangunan jalan.

Dalam penelitian ini, jumlah sampel yang digunakan untuk memperoleh hasil yang baik berkisar antara 30 hingga 500 responden, sesuai dengan standar penelitian korelasional yang mengharuskan sampel yang representatif untuk memastikan validitas hasil. Oleh karena itu, peneliti memutuskan untuk menggunakan 45 sampel yang dianggap cukup untuk mewakili populasi masyarakat di Kelurahan Tanjung Laut Indah dan Kelurahan Berbas Pantai. Dengan jumlah sampel tersebut, diharapkan dapat diperoleh gambaran yang akurat mengenai persepsi, perilaku, dan preferensi masyarakat terhadap rencana pembangunan Jalan Lingkar Berbas Pantai – Tanjung Laut Indah, serta mendukung analisis yang lebih valid dan dapat diandalkan dalam studi ini.

Selain itu, peneliti juga menggunakan teknik pengumpulan data lain seperti Focus Group Discussion (FGD) dan studi kepustakaan. FGD dilakukan untuk memperoleh wawasan lebih dalam tentang karakteristik daerah, seperti profil pekerjaan masyarakat dan dinamika sosial yang ada. Sementara itu, studi kepustakaan bertujuan untuk mengumpulkan informasi tambahan dari literatur yang relevan, yang dapat memperkaya analisis dan memberi konteks lebih luas mengenai pembangunan jalan dan dampaknya. Pendekatan ini membantu peneliti untuk memperoleh data yang lebih komprehensif dari berbagai sumber.

Metode mix method ini memungkinkan penelitian untuk memperoleh hasil yang lebih holistik dan akurat, dengan menggabungkan analisis kualitatif yang mendalam dan analisis kuantitatif yang lebih sistematis. Dengan demikian, penelitian ini tidak hanya menilai dampak sosial dari pembangunan jalan, tetapi juga memahami bagaimana masyarakat merespons proyek ini dari berbagai dimensi, baik itu secara ekonomi, sosial, maupun budaya. Hal ini memberikan dasar yang kuat bagi pengambil kebijakan untuk merancang

kebijakan pembangunan yang lebih inklusif dan berkelanjutan.

C. HASIL DAN PEMBAHASAN

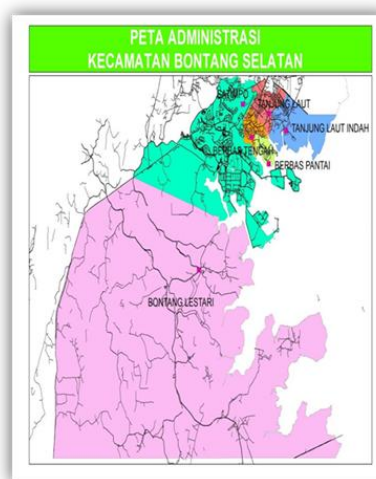
1. Profil dan Karakteristik Kota Bontang

Kota Bontang secara astronomis terletak di antara 117°23' - 117°38' Bujur Timur dan 0°01' - 0°12' Lintang Utara. Wilayahnya berbatasan dengan Kabupaten Kutai Timur di sebelah utara dan barat, Selat Makassar di sebelah timur, serta Kabupaten Kutai Kartanegara di sebelah selatan. Kota Bontang didominasi oleh lautan, dengan luas daratan sebesar 147,8 km² (29,70%) dan luas lautan mencapai 349,7 km² (70,29%). Lokasinya strategis karena berada di jalur trans Kalimantan Timur dan berbatasan langsung dengan Selat Makassar, bagian dari Alur Laut Kepulauan Indonesia II (ALKI II) yang berskala internasional. Hal ini mendukung interaksi Kota Bontang dengan wilayah lain, baik dalam skala nasional, regional, maupun internasional.

Topografi Kota Bontang bervariasi, terdiri dari permukaan tanah datar, landai, berbukit, dan bergelombang, dengan ketinggian antara 0 hingga 120 meter di atas permukaan laut. Kemiringan lahan juga bervariasi, meliputi lahan datar dengan kemiringan 0%-2% seluas 7.211

hektare (48,79%), lahan bergelombang dengan kemiringan 3%-15% seluas 4.001 hektare (27,07%), serta lahan curam dengan kemiringan 16%-40% seluas 3.568 hektare (24,14%). Wilayah daratan ini juga mencakup beberapa pulau kecil yang tersebar di sekitar kawasan pesisir.

Pekerjaan Feasibility Study segmen 4 tepatnya berada pada Kecamatan Bontang Selatan, Kelurahan Berbas Tengah yang direncanakan akan menghubungkan Berbas Pantai dan Tanjung Laut Indah. Kondisi lokasi rencana jalan lingkar terletak pada wilayah pesisir yang lebih tepatnya antara 0° 7'6.12"N, 117°29'16.16"E dan 0° 6'31.64"N; 117°29'5.31"E.



Gambar 2. Peta Lokasi Kota Bontang

Kecamatan Bontang Selatan terletak di bagian selatan wilayah Kota Bontang dan berbatasan langsung dengan Laut Kota Bontang. Berdasarkan Peraturan

Daerah RDTR No. 1 Tahun 2016, luas wilayah Kecamatan Bontang Selatan mencapai 10.794 km². Wilayah administrasi kecamatan ini terdiri atas enam kelurahan, yaitu Kelurahan Tanjung Laut, Kelurahan Berebas Tengah, Kelurahan Berbas Pantai, Kelurahan Satimpo, Kelurahan Bontang Lestari, dan Kelurahan Tanjung Laut Indah. Kecamatan Bontang Selatan memiliki batas-batas wilayah sebagai berikut: di sebelah utara berbatasan dengan Kecamatan Bontang Utara, di sebelah selatan dan barat berbatasan dengan Kabupaten Kutai Kartanegara, sedangkan di sebelah timur berbatasan dengan Selat Makassar.

Kecamatan Bontang Selatan terletak sekitar 19,60 km dari pusat Kota Bontang dan memiliki luas area sebesar 110,91 km². Kecamatan ini merupakan wilayah administratif terbesar di Kota Bontang, dengan jumlah penduduk yang cukup tinggi. Ibukota kecamatan ini terletak di Tanjung Laut, dan terdapat beberapa sarana penting, seperti pabrik PT. Badak NGL dan Bandar Udara Bontang. Kecamatan Bontang Selatan terdiri dari enam kelurahan, yaitu Bontang Lestari, Satimpo, Berbas Pantai, Tanjung Laut, dan Tanjung Laut Indah. Total jumlah penduduk di kecamatan ini mencapai

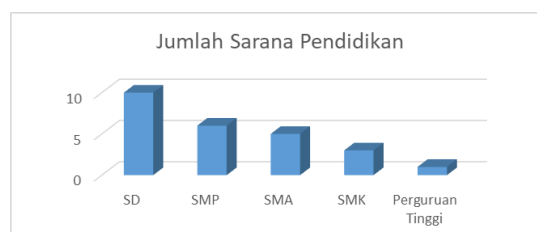
67.440 jiwa, yang berkontribusi sekitar 37,29% dari total penduduk Kota Bontang. Persentase jumlah penduduk di Kecamatan Bontang Selatan pada tahun 2021 adalah 608,03 jiwa per km².

Tabel 1. Distribusi Kepadatan dan Rasio Penduduk di Kecamatan Bontang Selatan

Kecamatan Subdistrict	Laki-Laki Male	Perempuan Female	Jumlah Total
(1)	(2)	(3)	(4)
Bontang Selatan	35 054	32 382	67 436

Sumber: Kota Bontang dalam Angka, BPS 2022

Beberapa prasarana umum yang terdapat pada kecamatan ini ditambah lagi dengan jumlah penduduk yang cukup besar berpotensi timbulnya arus lalu lintas yang cukup padat sebagai akibat dari pola perjalanan utama penduduk kecamatan. Tercatat beberapa sarana penting di kecamatan ini antara lain sekolah, Universitas dan pabrik LNG. Salah satu potensi bangkitan perjalanan utama masyarakat di sebuah wilayah adalah jumlah sarana pendidikan, pola potensi bangkitan dan tarikan dapat dilihat dari jumlah sekolah yang terdapat pada wilayah tersebut. Kecamatan Bontang Selatan menurut laporan BPS 2022 jumlah sarana pendidikan cukup banyak seperti yang tergambar pada grafik berikut ini:



Gambar 3. Jumlah sarana pendidikan Kecamatan Bontang Selatan

Sarana utama pada kota Bontang adalah banyaknya lokasi Industri, seperti yang diketahui bahwa kota Bontang merupakan salah satu kota dengan jumlah Industri manufaktur yang cukup banyak. Potensi bangkitan dan tarikan lalu lintas yang diakibatkan kegiatan industri ini akan mempengaruhi kondisi lalu lintas secara umum. Secara khusus kondisi lalu lintas Kecamatan Bontang Selatan dipengaruhi oleh beberapa faktor diatas ditambah lagi karena terdapatnya beberapa jalan di kecamatan ini, maka kondisi lalu lintas utamanya pada lokasi pesisir sangat dipengaruhi oleh aktivitas bongkar muat yang merupakan bagian dari alur distribusi barang. Ketersediaan angkutan umum dapat mempengaruhi tingkat pelayanan dan kapasitas jalan, di Kecamatan Bontang Selatan terdapat terminal angkutan umum yang dapat melayani pergerakan perjalanan lokal penduduk, tercatat ada dua terminal di Kecamatan ini yang melayani dua rute yaitu Terminal Induk – Kp. Baru – Berbas dan Terminal Induk – Berbas – Kp. Baru dengan jumlah armada 69 unit.

Sebagai sebuah kota yang sedang berkembang terutama dengan keberadaan dua perusahaan besar berskala internasional yakni PT. Badak NGL dan

PT. Pupuk Kaltim, jumlah penduduk Kota Bontang senantiasa bertambah seiring dengan berjalannya waktu. Pertambahan tersebut tidak hanya disebabkan faktor alami pertumbuhan penduduk yakni kelahiran dan kematian tetapi juga faktor lain yang tidak kalah pentingnya yakni migrasi. Jumlah penduduk Kota Bontang ada tahun 2021 adalah 180.840 jiwa. Penyebaran jumlah penduduk di tiga kecamatan, yakni di Kecamatan Bontang Selatan sebesar 67.440 jiwa (37,29%), di Kecamatan Bontang Utara adalah 83.560 jiwa (46,21%) dan di Kecamatan Bontang Barat 29.840 jiwa (16,50%). Namun demikian, kepadatan penduduk Kecamatan Bontang Utara masih lebih tinggi dibandingkan kepadatan penduduk di Kecamatan Bontang Selatan dan Kecamatan Bontang Barat.

Kepadatan penduduk selama tahun 2021 di Kecamatan Bontang Selatan, Bontang Utara dan Bontang Barat besarnya berturut-turut adalah 608 jiwa/km²; 2.530 jiwa/km², dan 1.664 jiwa/km². Sementara jika dilihat menurut jenis kelamin, jumlah penduduk laki- laki (93.797 jiwa) masih lebih banyak dibandingkan penduduk perempuan (87.046 jiwa). Hal ini berdampak pada besarnya rasio jenis kelamin yang merupakan perbandingan jumlah

penduduk laki-laki terhadap penduduk perempuan. Rasio jenis kelamin pada tahun 2021 adalah 107,76 yang berarti bahwa diantara 100 orang penduduk perempuan di Kota Bontang pada tahun 2021 terdapat 107-108 orang penduduk laki-laki.

Keberhasilan suatu pembangunan tidak hanya dilihat dari pertumbuhan ekonomi yang tinggi, namun juga harus memperhitungkan sejauh mana keberhasilan pembangunan manusia seutuhnya. Indikator keberhasilan pembangunan manusia meliputi berbagai dimensi, diantaranya keberhasilan bidang pendidikan, kesehatan, ketenagakerjaan serta terpenuhinya berbagai fasilitas pelayanan sosial lainnya.

Pendidikan merupakan kebutuhan dasar bagi manusia untuk meningkatkan keterampilan dan kecerdasan yang dimilikinya. Sesuai dengan amanat yang diemban negara, sebagaimana tertuang dalam Pembukaan UUD 1945 adalah mencerdaskan kehidupan bangsa. Pendidikan merupakan dimensi pembentuk dan penentu kualitas sumber daya manusia. Peningkatan kualitas pendidikan masyarakat secara merata dan menyeluruh dilaksanakan dengan adanya program wajib belajar sembilan tahun, kejar paket A, B, dan C.

Salah satu tolak ukur yang bisa digunakan untuk melihat keberhasilan pendidikan di suatu wilayah adalah ketersediaan sarana dan prasarana pendidikan. Secara umum jumlah sarana sekolah jenjang Taman Kanak-Kanak hingga SMA/ Sederajat, baik negeri maupun swasta di Kota Bontang secara kuantitatif mengalami perkembangan. Pada tahun 2021 sarana pendidikan yang tercatat di Kota Bontang terdiri dari 55 Taman Kanak-Kanak (TK), 11 Raudhatul Athfal (RA), 56 Sekolah Dasar (SD), 5 Madrasah Ibtidaiyah (MI), 27 Sekolah Menengah Pertama (SMP), 6 Madrasah Tsanawiyah (MTs), 11 Sekolah Menengah Atas (SMA), 14 Sekolah Menengah Kejuruan (SMK), dan 2 Madrasah Aliyah (MA).

Salah satu indikator kesejahteraan masyarakat yang vital adalah kesehatan. Upaya peningkatan kesehatan masyarakat dilakukan dengan tersedianya pelayanan kesehatan yang mudah, merata dan murah pada semua lapisan masyarakat, terutama masyarakat yang kurang mampu. Pelayanan kesehatan yang memadai harus didukung sarana dan prasarana yang seimbang dengan kebutuhan masyarakat. Fasilitas kesehatan yang tersedia di Kota Bontang pada tahun 2021 terdiri dari 5 rumah sakit umum, 6 puskesmas non

rawat inap, 16 klinik pratama, 122 posyandu, 2 klinik bersalin, 2 puskesmas pembantu, dan 30 praktek dokter perorangan.

Upaya untuk meningkatkan derajat kesehatan masyarakat yang baik selain dengan menyediakan berbagai fasilitas kesehatan, juga melalui penyuluhan kesehatan, agar masyarakat dapat berperilaku hidup sehat. Diharapkan dengan penyuluhan ini penularan penyakit seperti dipteria, muntaber, kolera, dan demam berdarah, sebagai akibat dari sanitasi lingkungan yang buruk dan kebiasaan hidup yang tidak sehat dapat dicegah. Salah satu dari sepuluh penyakit utama yang paling sering diderita masyarakat Kota Bontang selama tahun 2021 menurut hasil laporan Dinas Kesehatan Kota Bontang adalah tekanan darah tinggi (8.675 penderita).

Pada sisi yang lain dapat dilihat bahwa program KB mempunyai tujuan yang bersifat kualitatif yaitu melembagakan norma keluarga kecil bahagia dan sejahtera dan kuantitatif yaitu penurunan tingkat kelahiran penduduk. Untuk memperlambat laju pertumbuhan penduduk sangat diperlukan penurunan angka kelahiran (fertilitas) yang lebih cepat. Pada tahun 2021 di Kota Bontang tercatat sebanyak 25.641 pasangan usia

subur (PUS). Dari pasangan usia subur tersebut, 18.109 orang adalah akseptor KB aktif. Menurut pemakaian jenis alat kontrasepsi, yang paling banyak dipakai adalah alat KB Suntik, yakni 35%, disusul IUD sebanyak 22,57%, dan pil KB sebanyak 19,56%, sedangkan 22,87% lainnya memakai selain ketiga alat kontrasepsi tersebut, seperti kondom, implan, MOW, dan MOP.

Produk Domestik Bruto pada tingkat nasional serta Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) pada tingkat regional (provinsi) menggambarkan kemampuan suatu wilayah untuk menciptakan nilai tambah pada suatu waktu tertentu. Untuk menyusun PDB maupun PDRB digunakan 2 pendekatan, yaitu lapangan usaha dan pengeluaran.

Keduanya menyajikan komposisi data nilai tambah dirinci menurut sumber kegiatan ekonomi (lapangan usaha) dan menurut komponen penggunaannya. PDB maupun PDRB dari sisi lapangan usaha merupakan penjumlahan seluruh komponen nilai tambah bruto yang mampu diciptakan oleh sektor-sektor ekonomi atas berbagai aktivitas produksinya. Sedangkan dari sisi pengeluaran menjelaskan tentang penggunaan dari nilai tambah tersebut.

Nilai PDRB Kota Bontang atas dasar harga berlaku pada tahun 2021 mencapai 57,95 triliun rupiah. Secara nominal, nilai PDRB ini mengalami kenaikan sebesar 2,29 triliun rupiah dibandingkan dengan tahun 2020 yang mencapai 55,66 triliun rupiah. Berdasarkan harga konstan 2010, angka PDRB pun mengalami kenaikan, dari 39,32 triliun rupiah pada tahun 2020 menjadi 39,95 triliun rupiah pada tahun 2021.

Lapangan Usaha Industri Pengolahan masih menjadi lapangan usaha utama di dalam aktivitas perekonomian Kota Bontang, dimana peranan lapangan usaha ini membentuk PDRB Kota Bontang sebesar 79,41 persen di tahun 2021. Pada tahun 2021, Lapangan Usaha Industri Pengolahan memiliki laju pertumbuhan positif sebesar 1,62 dimana Kota Bontang mengalami pertumbuhan ekonomi yang positif pula yaitu sekitar 1,60 persen.

2. Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bontang

Rencana pola ruang wilayah Kota Bontang ditetapkan dengan tujuan mengoptimalkan pemanfaatan ruang sesuai dengan peruntukannya, khusus pada lokasi pekerjaan studi Kecamatan Bontang Selatan termasuk dalam

beberapa rencana pola ruang. Rencana peruntukan hutan lindung, yang terdiri atas kawasan yang memberikan perlindungan terhadap kawasan bawahannya, kawasan perlindungan setempat, kawasan suaka alam, kawasan pelestarian alam dan kawasan cagar budaya, kawasan rawan bencana alam, kawasan lindung geologi, dan kawasan lindung lainnya.

Sebagian besar wilayah Kecamatan Bontang Selatan, khususnya di Kelurahan Tanjung Laut Indah, memiliki penetapan kawasan sempadan pantai dengan jarak minimal 100 meter dari titik pasang air laut tertinggi, atau sesuai dengan kondisi fisik pantai yang curam. Selain itu, kawasan ini juga ditetapkan sebagai kawasan konservasi pesisir dan pulau kecil dengan luas 2.705,05 Ha dan sebagai ekosistem mangrove seluas 736,32 Ha, yang merupakan bagian dari kawasan penting untuk pelestarian lingkungan. Di samping itu, Kelurahan Tanjung Laut Indah dan Berbas Pantai juga termasuk dalam kawasan Ruang Terbuka Hijau (RTH) kota, yang berfungsi sebagai ruang publik yang mendukung kualitas hidup masyarakat serta pelestarian alam.

Rencana peruntukan kawasan perumahan, yang merupakan kumpulan

rumah sebagai rumah sebagai bagian kawasan permukiman yang dilengkapi dengan prasarana, sarana dan utilitas umum. Mengacu pada RTRW kota Bontang maka pada Kecamatan Bontang Selatan terdapat kawasan perumahan yang merupakan bagian dari total 3.519, 42 Hektar lahan perumahan di Kota Bontang. Terkait dengan penyusunan pekerjaan studi ini lokasi terminal sebagai bagian dari rencana pengembangan jaringan jalan lingkar maka pada Kecamatan Bontang Selatan terdapat rencana pembangunan sarana terminal khusus dan jalan umum sebagai jalan pengumpul di Kelurahan Tanjung Laut Indah.

Pusat pelayanan kota berfungsi sebagai pusat administrasi pemerintahan dan pusat pelayanan ekonomi di wilayah Kota Bontang. Di Kecamatan Bontang Utara, sub pusat pelayanan kota terletak di Kelurahan Bontang Baru, yang berfungsi sebagai pusat pelayanan administrasi pemerintahan, dan di Kelurahan Lok Tuan, yang memiliki fungsi sebagai pusat pelayanan ekonomi. Di Kecamatan Bontang Barat, sub pusat pelayanan kota terletak di Kelurahan Gunung Telihan, yang berfungsi sebagai pusat pelayanan administrasi pemerintahan serta pusat pelayanan ekonomi. Sementara itu, di Kecamatan

Bontang Selatan, sub pusat pelayanan kota berada di Kelurahan Tanjung Laut, yang berfungsi sebagai pusat pelayanan administrasi pemerintahan, dan di Kelurahan Tanjung Laut Indah, yang berfungsi sebagai pusat pelayanan ekonomi.

Pusat pelayanan administrasi pemerintahan kota mencakup perkantoran pemerintahan daerah yang dilengkapi fasilitas pendukung pemerintahan dan pelayanan publik lainnya, yang terletak di Kelurahan Bontang Lestari. Fasilitas ini terdiri dari kantor kecamatan dan fasilitas pendukung pemerintahan skala kecamatan. Sementara itu, pusat pelayanan ekonomi kota/regional mencakup pusat perbelanjaan skala kota yang dilengkapi dengan fasilitas perkantoran serta jasa pelayanan lainnya yang berada di Kelurahan Tanjung Laut.

3. Pemilihan Alternatif

Ruas Feasibility Study yang direncanakan akan menghubungkan Kelurahan Tanjung Laut Indah hingga Kelurahan Berbas Pantai dengan beberapa pertimbangan penting. Rencana jalan ini diharapkan dapat mempermudah mobilitas barang dan orang antara kedua kelurahan tersebut. Selain itu, pengembangan wilayah pesisir, terutama di lokasi yang terdapat perkampungan

penduduk, dapat meningkatkan potensi ekonomi dan sosial masyarakat setempat. Pengembangan wilayah pelabuhan juga menjadi salah satu pertimbangan, selain itu juga untuk mengantisipasi potensi banjir ROB di kawasan perairan Teluk. Rencana ini bertujuan untuk mencegah peningkatan pemukiman di kawasan perairan yang dapat menyebabkan kerusakan pada kawasan mangrove di sepanjang teluk antara Berbas Pantai dan Tanjung Laut Indah.

Dari beberapa pertimbangan diatas dan penyesuaian kondisi lokasi yang melibatkan pertimbangan lingkungan, ekonomi dan kondisi sosial serta pertimbangan teknis lainnya yang berkaitan dengan pertimbangan dinas-dinas terkait, maka alternatif ruas yang menjadi fokus kajian terbagi dalam beberapa alternatif. Alternatif rute pertama akan menghubungkan Berbas Pantai ke Tanjung Laut Indah dengan dominasi struktur yang melintasi teluk. Rencana pembangunan jalan ini mencakup struktur sepanjang sekitar 1170 meter, yang akan melibatkan penggunaan struktur Slab Pile, jembatan PCI, dan Cable Stayed. Posisi alternatif rute ini berada di teluk, sehingga perlu mengakomodasi berbagai kapal yang akan memasuki lokasi pelabuhan, baik

Pelabuhan Prakla maupun pelabuhan kecil lainnya. Selain itu, alternatif ini akan membawa perubahan signifikan pada nomenklatur pelabuhan, sehingga diperlukan ketinggian struktur sekitar 10 meter di atas permukaan air normal untuk mengakomodasi tinggi kapal yang akan melintas dan menjaga agar Freeboard jembatan tetap terjaga.



Gambar 4. Alternatif Rute Pertama

Alternatif rute kedua akan menghubungkan jalan yang berawal dari Pelabuhan Prakla di Kelurahan Berbas Pantai dengan Jalan Pelabuhan Tanjung laut di Kelurahan Tanjung Laut. Rencana struktur jalan yang akan dibangun berupa Pile Slab dan Jembatan PCI yang terbagi menjadi 3 segmen untuk struktur utama dan masing-masing pendekat pada arah Inbound dan Outbound sepanjang 1260 m.



Gambar 5. Alternatif Rute Kedua

Alternatif rute ketiga akan menghubungkan Berbas Pantai ke Tanjung Laut Indah dengan dengan rute yang lebih Panjang yaitu 2124 m. Potensi rute ini akan menmbatasi pertumbuhan pemukiman di wailayah pesisir, bentuk trase yang akan memanjang sepanjang wilayah pesisir akan memberikan pula potensi perkembangan ekonomi bagi masyarakat di sepanjang wilayah pesisir. Struktur yang akan menjadi pilihan pada alternatif ini adalah Pile Slab dengan jalan pendekat di arah outbond dan Inbound jalan.



Gambar 6. Alternatif Rute Ketiga

Dari kajian transportasi, dapat disimpulkan bahwa kecenderungan transportasi di zona asal dan tujuan akan

meningkat secara signifikan. Oleh karena itu, kebutuhan akan jalan penghubung antara Berbas Pantai dan Tanjung Laut Indah menjadi alternatif solusi yang tepat. Rute yang direncanakan termasuk dalam jaringan jalan sekunder, yang menurut Undang-Undang No. 38/2004 Pasal 7, merupakan sistem jaringan jalan dengan peranannya dalam pelayanan distribusi barang dan jasa untuk masyarakat di kawasan perkotaan.

4. Kelayakan Pembangunan Jalan Dan Mitigasi

Dalam upaya meminimalkan dampak negatif terhadap lingkungan akibat pembangunan jalan, perlu dilakukan analisis terhadap kawasan hijau yang dilalui. Berdasarkan rencana trase jalan yang paling sesuai untuk dikembangkan di Kota Bontang, diketahui bahwa terdapat kawasan mangrove seluas 3,92 hektar yang akan terdampak. Kawasan mangrove tersebut memiliki peran penting sebagai paru-paru kota, serta berfungsi untuk mempertahankan habitat flora dan fauna pesisir Pantai Timur Kota Bontang. Selain itu, mangrove juga berperan penting dalam melindungi daerah garis pantai, khususnya dalam mengurangi risiko abrasi.

Sebagai langkah mitigasi, dan merujuk pada Peraturan Menteri

Lingkungan Hidup dan Kehutanan Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2021 tentang Tata Hutan dan Penyusunan Rencana Pengelolaan Hutan, pembangunan jalan di kawasan hutan lindung diizinkan untuk kepentingan umum atau proyek strategis nasional. Oleh karena itu, pembangunan jalan di wilayah tersebut diperbolehkan dengan syarat, yaitu pemindahan vegetasi mangrove yang terdampak seluas 3,92 hektar ke lokasi lain yang sesuai untuk penanaman mangrove, guna menjaga keseimbangan ekosistem dan keberlanjutan lingkungan.

Mitigasi bencana merupakan serangkaian upaya untuk mengurangi risiko bencana, baik melalui pembangunan fisik maupun peningkatan kesadaran serta kemampuan masyarakat dalam menghadapi ancaman bencana (Putri, Buchori, and Handayani 2022; Wuryanta 2022; Wu and Jiang 2024). Dalam konteks ini, pembangunan jalan dapat menjadi bagian dari mitigasi bencana, dengan fungsi sebagai pemecah ombak. Untuk itu, ketinggian jalan yang dibangun harus lebih tinggi daripada ketinggian pasang tertinggi muka air laut.

Pembangunan jalan yang tepat dapat berfungsi sebagai pembatas atau penghalang terhadap gelombang tsunami

dan banjir rob, seperti yang digambarkan dalam skema penahan arus tsunami dan banjir rob. Dengan memperhatikan desain dan ketinggian jalan yang sesuai, pembangunan jalan dapat memberikan manfaat ganda, yaitu sebagai infrastruktur transportasi yang menghubungkan wilayah sekaligus sebagai perlindungan terhadap ancaman bencana alam yang dapat membahayakan kawasan pesisir.

Dalam RTRW Kota Bontang, rencana pembangunan jalan terletak pada kawasan peruntukan zona permukiman, yang membuat pembangunan jalan menjadi sangat penting untuk mendukung aksesibilitas masyarakat. Jalan ini direncanakan untuk menghubungkan pusat permukiman dengan kawasan wisata mangrove, yang akan meningkatkan daya tarik kawasan wisata tersebut melalui peningkatan aksesibilitas. Di sisi lain, dalam rencana RZWP3K Provinsi Kalimantan Timur, lokasi trase jalan berada pada kawasan jalur transportasi laut. Namun, karena trase jalan tidak memotong pelabuhan dan terletak di sekitar pesisir, pembangunan jalan ini dapat dilanjutkan dengan dampak positif yang lebih besar, terutama untuk memperlancar jalur logistik menuju pelabuhan.

Pembangunan trase jalan ini memiliki kelayakan yang signifikan dari segi ekonomi, tata ruang, dan mitigasi bencana. Dari segi ekonomi, pembangunan jalan ini dapat meningkatkan potensi sektor pariwisata dengan memperbaiki akses menuju kawasan wisata mangrove yang dapat menarik lebih banyak pengunjung. Selain itu, pembangunan jalan ini juga dapat meningkatkan distribusi logistik, memperlancar jalur transportasi barang ke pelabuhan, dan mendukung pertumbuhan ekonomi lokal di sekitar jalur tersebut. Hal ini diharapkan dapat memberi dampak positif terhadap perekonomian daerah, terutama bagi sektor pariwisata yang sedang berkembang.

Dari sisi tata ruang, trase jalan ini terletak pada kawasan permukiman yang sudah berkembang, sehingga pembangunan jalan akan mendukung mobilitas masyarakat dan mempermudah akses menuju pusat-pusat kegiatan. Meskipun terdapat kawasan mangrove di sekitar lokasi, peraturan yang ada memungkinkan pemindahan vegetasi mangrove tersebut untuk mendukung pembangunan jalan. Selain itu, lokasi trase jalan berada pada kawasan jalur transportasi laut yang sudah tercatat dalam RZWP3K Provinsi Kalimantan

Timur, yang menjadikannya sesuai dengan perencanaan wilayah yang ada. Dari aspek mitigasi bencana, pembangunan jalan ini dapat berfungsi sebagai infrastruktur yang membantu mengurangi dampak bencana, seperti tsunami dan rob, dengan merancanginya sebagai pemecah ombak yang dapat mengurangi risiko terjadinya kerusakan lebih besar pada kawasan pesisir.

5. Persepsi Masyarakat

Persepsi masyarakat merupakan elemen penting dalam suatu proyek pembangunan karena dapat memengaruhi penerimaan, partisipasi, dan keberhasilan implementasi proyek tersebut. Secara teoritik, persepsi masyarakat berkaitan dengan bagaimana individu atau kelompok melihat, menilai, dan merespon perubahan yang terjadi dalam lingkungan mereka (Tran, Euan, and Isla 2002; Gnanapala 2016).

Tabel 2. Jawaban Responden

1. Pertanyaan Mengenai Persepsi Masyarakat (X1)							
NO	Pertanyaan	Jumlah Responden Yang Memilih					TOTAL
		SS	S	N	TS	SIS	
1	Mengetahui rencana pembangunan Jalan Lingkar Berbas Pantai – Tanjung Laut Indah Bontang Selatan?	78.95	21.05	0	0	0	100%
2	Mengetahui alasan pembangunan Jalan Lingkar Berbas Pantai – Tanjung Laut Indah Bontang Selatan?	31.58	68.42	0	0	0	100%
3	Mengetahui tujuan pembangunan Jalan Lingkar Berbas Pantai – Tanjung Laut Indah Bontang Selatan?	42.11	57.89	0	0	0	100%
4	Kebijakan pemerintah untuk membangun Jalan Lingkar Berbas Pantai – Tanjung Laut Indah sangat tepat?	42.11	52.63	5.26	0	0	100%
5	Informasi terkait rencana pembangunan Jalan Lingkar sudah cukup jelas?	52.63	42.11	5.26	0	0	100%
6	Pemerintah bersifat kooperatif dalam penyampaian informasi terkait rencana pembangunan Jalan Lingkar Berbas Pantai – Tanjung Laut Indah.	31.58	63.16	5.26	0	0	100%

Berdasarkan hasil survei mengenai persepsi masyarakat terhadap rencana pembangunan Jalan Lingkar Berbas Pantai – Tanjung Laut Indah Bontang Selatan, sebagian besar responden memiliki pengetahuan yang baik tentang proyek tersebut. Sebanyak 78,95% responden mengaku mengetahui rencana pembangunan jalan tersebut, sementara 21,05% lainnya tidak mengetahui. Meskipun demikian, pemahaman mendalam mengenai alasan dan tujuan pembangunan masih terbatas. Hanya 31,58% responden yang tahu alasan pembangunan jalan tersebut, sementara 68,42% lainnya belum mengetahui, dan 42,11% responden mengetahui tujuan pembangunan jalan dengan cukup baik, sementara sisanya masih belum jelas.

Terkait dengan kebijakan pemerintah dalam membangun jalan tersebut, 42,11% responden menganggap kebijakan ini sangat tepat, sedangkan 52,63% responden menilai kebijakan tersebut tepat meskipun ada sedikit keraguan. Dalam hal transparansi informasi, mayoritas responden (52,63%) merasa bahwa informasi mengenai rencana pembangunan sudah cukup jelas, meskipun 42,11% lainnya masih merasa bahwa informasi yang diberikan belum sepenuhnya memadai. Sementara itu,

pemerintah dinilai cukup kooperatif dalam penyampaian informasi, dengan 31,58% responden menyatakan sangat kooperatif, dan 63,16% lainnya menilai pemerintah cukup kooperatif dalam proses komunikasi tersebut. Meskipun demikian, masih ada sebagian kecil responden (5,26%) yang merasa bahwa komunikasi dan informasi yang diberikan kurang jelas.

6. Kajian Sosial dan Implikasi Sosiologi

Kajian sosial dan implikasi sosiologi dalam pembangunan infrastruktur seperti proyek pembangunan Jalan Lingkar Berbas Pantai – Tanjung Laut Indah sangat penting untuk dipahami, karena setiap proyek pembangunan besar pasti membawa dampak sosial yang signifikan terhadap masyarakat setempat. Proses pembangunan jalan ini tidak hanya melibatkan aspek teknis dan ekonomi, tetapi juga menyentuh berbagai aspek sosial yang berkaitan dengan kehidupan masyarakat, pola interaksi sosial, serta pengaruh terhadap kesejahteraan sosial mereka. Oleh karena itu, penting untuk melakukan kajian sosial guna memahami persepsi, kebutuhan, serta potensi dampak sosial yang timbul dari proyek tersebut. Proyek ini, dengan tujuan utama meningkatkan aksesibilitas dan

mendukung sektor ekonomi, harus dievaluasi lebih lanjut untuk melihat bagaimana perubahan fisik di daerah tersebut mempengaruhi struktur sosial, budaya, dan ekonomi masyarakat.

Salah satu implikasi sosial yang dapat diidentifikasi adalah perubahan pola migrasi dan mobilitas penduduk. Jalan yang dibangun akan meningkatkan aksesibilitas dari satu kawasan ke kawasan lainnya, yang dapat mempengaruhi mobilitas penduduk. Masyarakat yang sebelumnya tinggal di kawasan yang lebih terisolasi mungkin akan mulai bermigrasi ke area yang lebih terhubung dengan infrastruktur baru. Hal ini dapat berimbas pada peningkatan kepadatan penduduk di kawasan-kawasan tertentu, yang akan mempengaruhi ketersediaan lahan dan fasilitas umum. Selain itu, dengan terbukanya akses ke kawasan baru, peluang kerja dan bisnis juga akan meningkat, namun di sisi lain, tantangan terkait kesenjangan sosial dan ekonomi dapat muncul akibat ketidakseimbangan dalam distribusi manfaat pembangunan.

Pembangunan jalan juga dapat mempengaruhi struktur sosial dan hubungan antar masyarakat, terutama dalam hal interaksi sosial antar kelompok atau individu di area yang berbeda.

Infrastruktur yang menghubungkan kawasan-kawasan dengan latar belakang sosial yang berbeda dapat menciptakan peluang untuk interaksi yang lebih besar, yang berpotensi memperkaya budaya lokal dan mengurangi pemisahan antar kelompok sosial. Di sisi lain, perubahan ini dapat menciptakan ketegangan atau konflik sosial, terutama jika tidak ada upaya untuk memperkuat solidaritas sosial dan memperhatikan keberagaman budaya yang ada. Oleh karena itu, proyek ini harus direncanakan dengan hati-hati, dengan melibatkan partisipasi masyarakat agar pembangunan tidak menimbulkan polarisasi sosial.

Selain itu, dari segi implikasi ekonomi sosial, proyek jalan ini dapat meningkatkan akses ke berbagai sektor ekonomi, terutama sektor pariwisata dan logistik. Meningkatnya aksesibilitas ke kawasan wisata mangrove, misalnya, akan mendorong perkembangan sektor pariwisata, yang pada gilirannya akan menciptakan peluang kerja baru, meningkatkan pendapatan daerah, serta menggerakkan perekonomian lokal. Meskipun demikian, dampak positif tersebut dapat dirasakan secara tidak merata di seluruh lapisan masyarakat. Kelompok yang memiliki sumber daya dan keterampilan yang lebih baik akan

lebih mudah meraih manfaat dari perubahan ini, sementara kelompok yang kurang beruntung mungkin tidak dapat memanfaatkan peluang yang ada.

Implikasi sosiologi lainnya terkait dengan masalah pengelolaan lingkungan dan keberlanjutan sosial. Kawasan yang dilalui jalan ini, seperti hutan mangrove, merupakan area yang memiliki fungsi ekologis yang sangat penting. Penghilangan atau pemindahan vegetasi mangrove untuk pembangunan jalan dapat menimbulkan ketidakseimbangan ekologis yang berdampak pada kesejahteraan masyarakat yang bergantung pada sumber daya alam tersebut. Oleh karena itu, pembangunan infrastruktur ini harus disertai dengan mitigasi dampak lingkungan yang efektif, seperti pemindahan atau reboisasi mangrove di lokasi lain, guna memastikan bahwa dampak lingkungan yang negatif dapat diminimalkan dan keberlanjutan sumber daya alam tetap terjaga. Jika tidak, maka kesejahteraan masyarakat yang bergantung pada kawasan pesisir ini, baik secara ekonomi maupun sosial, bisa terganggu.

Aspek terakhir yang perlu dianalisis adalah persepsi masyarakat terhadap proyek ini, yang berfungsi sebagai indikator penting dalam evaluasi

keberhasilan pembangunan (Abukari and Mwalyosi 2020). Persepsi masyarakat terkait dengan transparansi informasi dan komunikasi yang dilakukan oleh pemerintah sangat menentukan sejauh mana proyek ini diterima oleh masyarakat. Berdasarkan hasil survei, mayoritas responden sudah mengetahui rencana dan tujuan pembangunan jalan ini, namun masih ada sebagian yang merasa informasi yang diberikan kurang jelas dan kurang memadai. Hal ini mengindikasikan perlunya peningkatan komunikasi dari pihak berwenang kepada masyarakat untuk memastikan bahwa setiap anggota masyarakat memahami sepenuhnya manfaat dan dampak dari pembangunan ini. Keterlibatan masyarakat dalam setiap tahap perencanaan dan pelaksanaan proyek akan sangat membantu dalam menciptakan rasa memiliki dan dukungan terhadap proyek tersebut, serta meminimalkan resistensi sosial yang mungkin muncul.

Secara keseluruhan, kajian sosial dan implikasi sosiologi dalam pembangunan jalan ini menggarisbawahi pentingnya integrasi antara pembangunan infrastruktur dan pengelolaan sosial. Pembangunan yang berhasil tidak hanya dilihat dari aspek teknis dan ekonomi, tetapi juga dari dampak sosial yang

ditimbulkan dan bagaimana proyek tersebut mengakomodasi kepentingan dan kesejahteraan masyarakat. Oleh karena itu, penting untuk terus melibatkan masyarakat dalam setiap tahap perencanaan dan pelaksanaan proyek, serta melakukan mitigasi dampak sosial dan lingkungan dengan bijaksana. Pembangunan yang memperhatikan aspek sosial, ekonomi, dan lingkungan akan memberikan hasil yang lebih berkelanjutan dan menguntungkan bagi seluruh pihak yang terlibat.

D. KESIMPULAN DAN SARAN

Hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa proyek ini memiliki dampak yang signifikan terhadap struktur sosial dan ekonomi masyarakat. Peningkatan aksesibilitas yang dihasilkan oleh pembangunan jalan ini dapat membuka peluang baru dalam sektor pariwisata dan distribusi logistik, yang pada gilirannya akan mendorong pertumbuhan ekonomi lokal dan menciptakan lapangan pekerjaan baru. Namun, dampak ini juga berpotensi menimbulkan ketimpangan sosial, terutama jika distribusi manfaat pembangunan tidak merata di seluruh lapisan masyarakat. Selain itu, perubahan pola migrasi dan mobilitas penduduk akibat aksesibilitas yang lebih baik dapat memengaruhi dinamika sosial, seperti

peningkatan kepadatan penduduk dan perubahan dalam hubungan antar kelompok sosial.

Dari segi lingkungan, pembangunan jalan yang melintasi kawasan mangrove memiliki implikasi yang perlu diperhatikan, terutama terkait dengan keberlanjutan ekosistem pesisir dan kesejahteraan masyarakat yang bergantung pada sumber daya alam tersebut. Meskipun ada kebijakan yang memungkinkan pemindahan vegetasi mangrove, langkah-langkah mitigasi yang tepat harus diambil untuk mengurangi dampak negatif terhadap lingkungan dan masyarakat. Peningkatan komunikasi dan transparansi dari pemerintah kepada masyarakat mengenai tujuan dan manfaat proyek ini juga menjadi faktor penting dalam memastikan dukungan sosial terhadap pembangunan jalan. Keterlibatan masyarakat dalam perencanaan dan pelaksanaan proyek akan sangat membantu dalam menciptakan keberhasilan pembangunan yang berkelanjutan, dengan memperhatikan aspek sosial, ekonomi, dan lingkungan secara bersamaan.

DAFTAR PUSTAKA

Abukari, Haruna, and Raphael Benedict Mwalyosi. 2020. "Local Communities' Perceptions about the Impact of Protected Areas on Livelihoods and Community Development." *Global*

- Ecology and Conservation 22: <https://doi.org/10.1016/j.gecco.2020.e00909>.
- Bridge, Gavin, Begüm Özkaynak, and Ethemcan Turhan. 2018. "Energy Infrastructure and the Fate of the Nation: Introduction to Special Issue." *Energy Research and Social Science* 41 (April): 1–11. <https://doi.org/10.1016/j.erss.2018.04.029>.
- Delphine, Patrick Witte, and Tejo Spit. 2022. "Bridging the Perception Gap? When Top-down Built Megaprojects Meet Bottom-up Perceptions: A Case Study of Suramadu Bridge, Indonesia." *Asian Geographer* 39 (1): 21–43. <https://doi.org/10.1080/10225706.2020.1750441>.
- Gnanapala, Athula C. 2016. "Community Perception on Tourism Development and Its Impacts: A Study on Passikudha, Sri Lanka." *Tourism, Leisure and Global Change* 3 (2016): 164.
- Haleem, Abid, Sunil Luthra, Bisma Mannan, Sonal Khurana, Sanjay Kumar, and Sirajuddin Ahmad. 2016. "Critical Factors for the Successful Usage of Fly Ash in Roads & Bridges and Embankments: Analyzing Indian Perspective." *Resources Policy* 49:334–48. <https://doi.org/10.1016/j.resourpol.2016.07.002>.
- Ongkowijoyo, Citra S., Argaw Gurmu, and Andi Andi. 2021. "Investigating Risk of Bridge Construction Project: Exploring Suramadu Strait-Crossing Cable-Stayed Bridge in Indonesia." *International Journal of Disaster Resilience in the Built Environment* 12 (1): 127–42. <https://doi.org/10.1108/IJDRBE-03-2020-0018>.
- Putri, Intan Hapsari Surya, Imam Buchori, and Wiwandari Handayani. 2022. "Hydrometeorological Disaster Assessment: Study of Risk and Loss Assessment of Disaster Events in Central Java." *Sustainability and Climate Change* 15 (6): 446–60. <https://doi.org/10.1089/scc.2022.0098>.
- Tran, Kim Chi, Jorge Euan, and Maria Luisa Isla. 2002. "Public Perception of Development Issues: Impact of Water Pollution on a Small Coastal Community." *Ocean and Coastal Management* 45 (6–7): 405–20. [https://doi.org/10.1016/S0964-5691\(02\)00077-7](https://doi.org/10.1016/S0964-5691(02)00077-7).
- Wu, Jingrong, and Xiang Jiang. 2024. "Flood Disaster Risk Assessment in Wuhan City Based on GIS Analysis and Indicator Ranking Using Random Forest." *Buildings* 14 (5): 14051370. <https://doi.org/10.3390/buildings14051370>.
- Wuryanta, A. 2022. "Study of Ecodrainage System for Hydrometeorological Disaster Mitigation." *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science* 1109 (1): 12029. <https://doi.org/10.1088/1755-1315/1109/1/012029>.
- Hanifah, U. (2019). Transformasi sosial masyarakat Samin di Bojonegoro (Analisis perubahan sosial dalam pembagian kerja dan solidaritas sosial Emile Durkheim). *Jurnal Sosiologi Agama*, 13(1), 41-71.
- Rasyid, M. R. (2015). Pendidikan Dalam Perspektif Teori Sosiologi. *AULADUNA: Jurnal Pendidikan Dasar Islam*, 2(2), 274-286.
- Rasid, A. (2018). Implikasi Landasan-Landasan Pendidikan. *AL-FIKRAH: Jurnal Studi Ilmu Pendidikan Dan Keislaman*, 1(1), 1-15.
- Arif, A. M. (2020). Perspektif Teori Sosial Emile Durkheim Dalam Sosiologi Pendidikan. *Moderasi: Jurnal Studi Ilmu Pengetahuan Sosial*, 1(2), 1-14.
- Mujamil, A., Riwanda, A., & Moefad, A. M. (2023). Dakwah Partisipatoris Untuk Transformasi Sosial: Diskursus Manajemen Dakwah Dalam Perspektif Sosiologi-Pengetahuan. *Mawaizh: Jurnal Dakwah Dan Pengembangan Sosial Kemanusiaan*, 14(2), 155-182.