Journal of Innovative and Creativity
Journal Homepage: https://joecy.org/index.php/joecy
e-mail: galungwaknook@gmail.co

Faculty of Education
University of Pahlawan Tuanku Tambusai
ISSN 2775-771X (Online)
ISSN 2962-570X (Printed)
5 (3) 2025, Page: 34260-34267

Dinamika Sosial Masyarakat Terhadap Penggunaan Jalan Umum:Perspektif Max Weber

Khairi[1], Agusmidah[2], Dedi Harianto[3]
[1]Mahasiswa Magister Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara,[2,]
[3]Universitas Sumatera Utara
Corresponding Author: Khairi, e-mail: ahmadkhairiakbar21@gmail.com

Published: December, 2025

ABSTRACT
This study examines the social dynamics of public road use using Max Weber's social action perspective. The regulation in Article 274 of Law Number 1 of 2023 is the main focus because it regulates the holding of parties or crowds on public roads without permission. This study uses a qualitative method based on library research, by reviewing legal and sociological literature to understand public behavior in public spaces. The results show that public road use is not only influenced by formal rules, but also by subjective meanings reflected in Weber's four types of social action: instrumental rational, value rational, affective, and traditional. Public roads are often used beyond their intended function, such as for private events or parties, which can disrupt road function, cause congestion, and even accidents. Legal regulations exist to regulate these dynamics, but their effectiveness depends on public social awareness. This study emphasizes that regulating public road use requires both a legal and sociological approach to create order, safety, and harmony in public spaces.

Keywords Social Dynamics, Public Roads, Max Weber, Social Action, Article 274

© The Author(s). 2021 Open Access This article is licensed under a Creative Commons Atibution 4.0 International License, which permits use, sharing, adaptation, distribution and reproduction in any medium or format, as long as you give appropriate credit to the original author(s) and the source, provide a link to the Creative Commons licence, and indicate if changes were made. The images or other third party material in this article are included in the article's Creative Commons licence, unless indicated otherwise in a credit line to the material. To view a copy of this licence, visit http://creativecommons.org/licenses/by/4.0

PENDAHULUAN

Jalan umum merupakan bagian vital dari kehidupan sosial modern. Ia bukan hanya sekadar sarana mobilitas dan transportasi, tetapi juga ruang sosial di mana interaksi antar individu dan kelompok berlangsung setiap saat. Dalam konteks masyarakat Indonesia, jalan umum sering kali menjadi arena yang menampilkan beragam bentuk tindakan social mulai dari kerja sama hingga konflik, dari kepatuhan terhadap aturan hingga pelanggaran yang menjadi kebiasaan. Fenomena kemacetan, penggunaan trotoar oleh pedagang kaki lima, hingga perilaku pengendara dalam menghadapi lampu lalu lintas merupakan contoh nyata bagaimana masyarakat memaknai dan menggunakan ruang publik.[1]

Pertanyaan yang muncul kemudian adalah: mengapa masyarakat bertindak demikian di ruang publik seperti jalan umum? Apakah perilaku mereka semata-mata dipengaruhi oleh aturan formal, atau justru oleh makna subjektif dan nilai sosial yang mereka hayati? Untuk menjawab pertanyaan ini, perspektif sosiologi klasik yang dikemukakan oleh Max Weber menawarkan kerangka analisis

[1] Transformasi Fungsi et al., "Studi Kasus : *Bundaran Lungsir Bandar Lampung,*" hlm 43–50.

yang relevan, yaitu konsep tindakan sosial (social action). Weber menekankan bahwa setiap tindakan manusia harus dipahami dari makna subjektif yang dimiliki oleh pelakunya. Dengan demikian, studi terhadap dinamika sosial di jalan umum dapat membuka pemahaman terkait bagaimana makna, nilai, dan rasionalitas membentuk perilaku masyarakat di ruang publik.

Weber membedakan empat tipe tindakan sosial utama, yaitu:

1. Tindakan rasional instrumental (zweckrational)

Tindakan ini dilakukan secara sadar untuk mencapai tujuan tertentu dengan cara yang dianggap paling efisien. Contohnya, seseorang memilih jalur alternatif untuk menghindari kemacetan agar cepat sampai ke tempat kerja.

2. Tindakan rasional nilai (wertrational)

Tindakan ini didorong oleh keyakinan terhadap nilai-nilai tertentu, terlepas dari hasil yang diperoleh. Misalnya, pengendara yang berhenti di zebra cross karena menghormati hak pejalan kaki meskipun tidak ada petugas.

3. Tindakan afektif

Tindakan yang digerakkan oleh emosi atau perasaan sesaat. Contohnya, pengendara yang membunyikan klakson berlebihan karena marah terhadap pengguna jalan lain.

4. Tindakan tradisional

Tindakan yang dilakukan karena kebiasaan yang sudah mengakar dalam masyarakat. Misalnya, kebiasaan berhenti di pinggir jalan untuk menyapa teman atau kerabat tanpa memperhatikan lalu lintas.

Keempat tipe tindakan tersebut membantu sosiolog memahami bagaimana individu dan kelompok menafsirkan dan menjalankan aktivitas sosial dalam ruang publik seperti jalan umum[2].

METODE

Penulisan ini menggunakan metodologi kualitatif deskriptif yang didasarkan pada tinjauan pustaka.[3] Penulisan ini menggunakan teknik yuridis normatif untuk memahami fenomena sosial dalam masyarakat, khususnya dinamika sosial pemanfaatan jalan umum.

Data utama penulisan ini adalah dinamika sosial pemanfaatan jalan umum, yang dianalisis melalui sudut pandang Max Weber.[4] Data selanjutnya dikumpulkan melalui riset kepustakaan, sebuah teknik untuk menggabungkan kumpulan data dari beragam sumber pustaka. Mestika Zed mendefinisikan riset kepustakaan sebagai proses pemanfaatan sumber daya perpustakaan untuk memperoleh data penulisan.[5]

HASIL DAN PEMBAHASAN

Jalan merupakan infrastruktur yang dibangun oleh pemerintah dalam rangka mempermudah mobilitas dan akses baik itu masyarakat, barang dan jasa, Indonesia yang sudah merdeka sejak tahun 1945 sudah melakukan pembangunan infrastruktur jalan untuk memperbaiki mobilitas masyarakat terutama ketika masa orde baru, yang dimana Pembangunan jalan nasional, provinsi, dan kabupaten

[2] Sociology.Institute, "Weber's Contributions to Sociology: Understanding Social Actions and Structures," *Sociology Institute*, 2021, https://sociology.institute/sociological-theories-concepts/max-weber-sociology-social-actions-structures

[3] Sugiyono, *Metode Penulisan Kuantitatif, Kualitatif dan R&D* (Bandung: Alfabeta, 2019).

[4] R. A. Fatah, "Recognize Max Weber's Social Action Theory in Individual Social Transformation," *International Journal of Multidisciplinary Approach Research and Science* 2, no. 2 (2024): 659–666.

[5] Zed, M. (2004). *Metode penulisan kepustakaan*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.

dilakukan secara besar-besaran. Total panjang jalan pada tahun 1970 adalah 84.297 km, dan meningkat menjadi 146.498 km pada tahun 1980, meningkat sebesar 74%.[6]

Dan disini juga terjadinya perubahan jalan yang awalnya setapak kemudian beralih menjadi jalan aspal atau beton yang sudah lebar. Semakin berkembangnya zaman, semakin banyak jumlah penduduk di Indonesia yang menyebabkan kepadatan penduduk terutama di dearah kota yang dimana menyebabkan banyak dimamika sosial terutama dalam penggunaan jalan umum, jalan umum yang awalnya digunakan untuk mobilitas masyarakat malah terkadang disalah gunakan oleh beberapa oknum yang menggunakan jalan atau sampai menutup jalan sebagai tempat pesta, acara kematian bahkan kumpul-kumpul yang menyebabkan terjadinya kemacetan dan bahkan yang paling parahnya dapat menyebabkan kecelakaan.

Jalan raya umum adalah infrastruktur transportasi darat yang dapat diakses oleh masyarakat dan dikelola oleh pemerintah atau badan publik. Jalan raya berfungsi sebagai moda transportasi, memfasilitasi pergerakan individu, kendaraan, dan barang secara efisien dari satu lokasi ke lokasi lain. Jalan umum diklasifikasikan menjadi rute nasional, provinsi, kabupaten, kota, dan desa. Jalan raya umum umumnya digolongkan sebagai aksesibel bagi masyarakat umum. Namun demikian, batasannya lebih rinci dalam peraturan pemerintah.[7]

Jalan umum memiliki berbagai fungsi, baik dari sisi fisik maupun sosial-ekonomi:

Jalan umum memungkinkan masyarakat berpindah tempat untuk bekerja, belajar, berdagang, dan berinteraksi sosial. Fungsi ini penting dalam mendukung pertumbuhan ekonomi dan integrasi wilayah. Jalan umum tidak hanya sebagai sarana transportasi, tetapi juga ruang interaksi sosial, di mana norma, budaya, dan perilaku masyarakat tercermin. Misalnya, pejalan kaki, pengendara sepeda, dan kendaraan umum berinteraksi secara kolektif.

Jalan umum dapat menjadi simbol keteraturan sosial, karena akses yang sama untuk semua warga masyarakat menciptakan kesempatan yang relatif setara untuk mobilitas sosial. Jalan umum mendukung aktivitas ekonomi dengan memperlancar distribusi barang dan jasa, mempercepat arus perdagangan, dan memfasilitasi urbanisasi.[8]

1. Jalan Umum sebagai Ruang Sosial

Jalan umum bukan hanya tempat berpindahnya manusia dari satu titik ke titik lain, tetapi juga arena sosial tempat berlangsungnya interaksi antaraktor. Di dalamnya terdapat norma hukum, norma sosial, dan kebiasaan yang membentuk pola perilaku kolektif. Dalam konteks Weberian, tindakan di jalan merupakan cerminan dari struktur sosial dan makna subjektif individu yang terlibat di dalamnya.[9]

Jalan umum pada dasarnya berfungsi sarana transportasi darat yang menghubungkan suatu daerah kedaerah lainnya seperti kota ke desa atau desa ke kota. Jalan umum ini khusus nya untuk kebutuhan lalu lintas yang efektif dalam penyebaran segala informasi. Dengan adanya jalan umum terjadinya interaksi antara satu sama lain contoh interaksi sosial pada pengguna jalan pada kegiatan ekonomi. Jalan umum bersifat publik yang mana digunakan oleh seluruh masyarakat tanpa terkecuali. Hal ini berbeda dengan jalan khusus yang hanya di peruntukkan bagi kepentingan tertentu ialah seperti jalan tol atau jalan pada perkebunan. Maka dari itu jalan umum terdapat berbagai banyak fungsi yang didapat.[10]

Jalan umum pada dasarnya berfungsi sarana transportasi darat yang menghubungkan suatu daerah kedaerah lainnya seperti kota ke desa atau desa ke kota. Jalan umum ini khusus nya untuk

[6] Joko Budiman dan Armand Setiadi, *Struktur Atom*, Jakarta: Bina Sanjaya, 1996, hal. 50-68.

[7] Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, Pasal 6-9; Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006.

[8] Enggarsasi & Sa'diyah, *Rekayasa Keselamatan Jalan*, Jakarta: Deepublish, 2017, hlm. 22-31.

[9] Riad et al., "Analisis Laik Fungsi Jalan Dalam Mewujudkan Keselamatan dan Kelancaran," *Jurnal Teknik Sipil*, Vol. 8, No. 2, 2022, hal. 113-122.

[10] Santoso, *Sosiologi Kota dan Ruang Publik*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2022, hlm. 115-130.

kebutuhan lalu lintas yang efektif dalam penyebaran segala informasi. Dengan adanya jalan umum terjadinya interaksi antara satu sama lain contoh interaksi sosial pada pengguna jalan pada kegiatan ekonomi. Jalan umum bersifat publik yang mana digunakan oleh seluruh masyarakat tanpa terkecuali. Hal ini berbeda dengan jalan khusus yang hanya di peruntukkan bagi kepentingan tertentu ialah seperti jalan tol atau jalan pada perkebunan. Maka dari itu jalan umum terdapat berbagai banyak fungsi yang didapat.[11]

2. Dinamika Rasionalitas dalam Penggunaan Jalan

Fenomena pengguna jalan di Indonesia memperlihatkan dominasi tindakan rasional instrumental. Banyak pengendara yang memilih jalur alternatif, melanggar lampu merah, atau menyalip di bahu jalan demi efisiensi waktu. Tindakan semacam ini menunjukkan bentuk rasionalitas yang berorientasi pada tujuan (goal-oriented), namun sering kali mengabaikan nilai sosial yang lebih luas seperti keselamatan bersama. Hal ini mengakibatkan kericuhan serta kemacetan di jalan umum.[12]

Sebaliknya, tindakan rasional nilai terlihat pada individu atau kelompok yang berupaya menaati aturan lalu lintas karena menganggapnya sebagai bentuk moralitas publik. Misalnya, komunitas pengendara motor yang melakukan kampanye keselamatan jalan ("safety riding") bertindak bukan karena ingin cepat sampai, melainkan karena menghargai nilai kehidupan dan ketertiban sosial.

3. Emosi dan Tradisi dalam Perilaku Berkendara

Emosi memainkan peran penting dalam interaksi sosial di jalan. Banyak kasus konflik lalu lintas yang muncul akibat tindakan afektif—seperti kemarahan, frustrasi, atau bahkan solidaritas spontan membantu pengendara lain yang mengalami kesulitan. Sementara itu, tindakan tradisional tampak pada perilaku yang dilakukan karena kebiasaan turun-temurun, misalnya menggunakan klakson untuk menyapa atau berhenti di tengah jalan untuk membeli sesuatu di pedagang. Kemudian ada beberapa pengendara yang melakukan road rage yang mana dapat membahayakan diri sendiri dan pengguna jalan lain dan melakukan manuver berbahaya yang dapat mengejutkan dan membahayakan pengendara lain. Terkadang hal ini dapat memicuh emosi negatif seperti kemarahan dan agresivitas.[13]

4. Implikasi Sosial terhadap Ketertiban Publik.

Dari perspektif Weber, pemahaman terhadap makna tindakan sosial masyarakat di jalan memungkinkan kita memahami mengapa kebijakan atau regulasi sering kali tidak efektif. Aturan formal tidak akan berjalan baik tanpa kesadaran nilai dan makna sosial di balik tindakan masyarakat. Oleh karena itu, pembentukan budaya tertib berlalu lintas harus disertai dengan perubahan nilai, bukan hanya peningkatan sanksi hukum.[14]

Selain dari pada penjelasan diatas terkdang tidak sedikit juga yang menggunakan jalan umum untuk kepentingan pribadi yang Dimana terkadang membuat hak-hak pengguana jalan menjadi terganggu. Terutama Masyarakat sering menggunakannya untuk acara hajatan, kematian hingga mebuat keramain hal ini menyebabkan dapat terjadinya kecelakaan lalu lintas yang Dimana dapat merugikan semua pihak terutama pengguana jalan itu sendiri

Memanfaatkan jalan raya untuk keperluan pribadi, seperti membangun jalan beraspal atau mengadakan pertemuan di jalan umum, sepenuhnya sah. Hal ini diatur dalam UU Nomor 22 Tahun 2009 terkait Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, beserta Perkapolri Nomor 10 Tahun 2012 terkait Peraturan Lalu Lintas pada Kondisi Tertentu dan Pengguna Jalan di Luar Peserta Lalu Lintas.

[11] Astra OtoShop, "Jalan Utama: Fungsi Vital Bagi Desa dan Perkembangan Wilayah," 2025, hlm. 34-46.
[12] Saputra, A., "Optimalisasi Tingkat Pengguna Jalan yang Memperhatikan Rasionalitas Instrumen," *Jurnal Transportasi dan Keselamatan*, Vol. 4, No. 2, 2022.
[13] Pengaruh Regulasi Emosi terhadap Perilaku Berkendara Agresif," *Jurnal Psikologi Transportasi*, Vol. 5, No. 1, 2019.
[14] Marxists.org, "Science and Sociology by Max Weber," *Marxists Internet Archive*, 2020, https://www.marxists.org/reference/subject/philosophy/works/ge/weber.htm

Pemanfaatan jalan non-rutin adalah tindakan yang memanfaatkan jalan, baik sebagian maupun seluruhnya, di luar peruntukannya, sebagaimana diatur dalam Pasal 1 ayat 9 Perkapolri Nomor 10 Tahun 2012. Pemanfaatan jalan untuk kepentingan pribadi diatur dalam Pasal 16 ayat 2 Perkapolri Nomor 10 Tahun 2012.

Penyelenggaraan kegiatan atau pertemuan tersebut merupakan fungsi pribadi yang memanfaatkan jalan raya. Pemanfaatan jalan untuk kepentingan pribadi diatur dalam Pasal 127 ayat 3 UU LLAJ dan Pasal 15 ayat 2 Perkapolri Nomor 10 Tahun 2012. Apabila pemanfaatan jalan untuk kepentingan pribadi mengakibatkan penutupan jalan, wajib mendapatkan izin, dan jalur alternatif diatur dalam Pasal 128 ayat 1 UU LLAJ dan Pasal 15 ayat 3 Perkapolri Nomor 10 Tahun 2012. Pengalihan tersebut wajib disertai pengaturan lalu lintas sementara sebagaimana diatur dalam Pasal 128 ayat 2 UU LLAJ dan Pasal 15 ayat 4.[15]

Penutupan jalan menghambat pengguna jalan melampaui tujuan yang seharusnya dan dapat mengakibatkan masalah seperti kemacetan, gangguan, atau kecelakaan. Akibatnya, setiap entitas yang bertanggung jawab atas pemblokiran jalan akan menghadapi sanksi pidana. Jalan merupakan infrastruktur penting yang digunakan oleh penumpang, mencakup semua komponen transportasi jalan, termasuk peralatan konstruksi dan manajemen lalu lintas.[16]. Berdasarkan UU No. 22 Tahun 2009 terkait Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, penutupan jalan disebut sebagai penutupan jalan. Penutupan jalan dapat diberlakukan untuk acara yang diselenggarakan oleh pemerintah pusat, jalan provinsi, jalan kabupaten, dan jalan desa, sebagaimana diuraikan dalam Pasal 128 ayat 1 dan Pasal 127 ayat 1.

Menurut Pasal 127 ayat 1, acara atau kegiatan yang dilakukan di luar peruntukannya termasuk acara keagamaan, pemerintahan, olahraga, dan budaya. Misalnya, diakui bahwa penyelenggaraan pesta tidak termasuk, yang menunjukkan bahwa acara tersebut terjadi di luar peruntukannya. Dengan tidak adanya UU yang mengatur penutupan jalan untuk acara, UU LLAJ (LLAJ) memberlakukan sanksi pidana atas gangguan terhadap pengoperasian jalan dan trotoar.

Lebih lanjut, Pasal 28 ayat 1 melarang siapa pun melakukan tindakan yang menimbulkan kerusakan atau menghambat fungsi jalan raya. Pasal 274 ayat 1 UU Nomor 1 Tahun 2023 menetapkan bahwa masyarakat yang melakukan pengrusakan atau mengganggu fungsi jalan dapat diancam dengan pidana penjara paling lama satu tahun ataupun membayar denda sebesar Rp24 juta. Lebih lanjut, Pasal 25 ayat 1 mengamanatkan bahwa setiap ruas jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum wajib dilengkapi dengan prasarana jalan, termasuk zona pejalan kaki.

Lebih lanjut, Pasal 28 ayat 2 dan Pasal 25 ayat 1 menetapkan bahwa setiap orang dilarang melakukan tindakan yang mengganggu fungsi prasarana jalan, yang berarti trotoar yang diperuntukkan bagi pejalan kaki tidak lagi berfungsi sebagai ruang kegiatan. Pasal 275 ayat 1 dan Pasal 28 ayat 2 menetapkan bahwa masyarakat yang mengganggu fungsi zona pejalan kaki diancam dengan pidana kurungan satu bulan ataupun membayar denda sebesar Rp250.000.

Berdasarkan UU Lalu Lintas dan Jalan, segala tindakan yang dilakukan di luar ruang lingkupnya diatur oleh UU Nomor 38 Tahun 2004 terkait Jalan. UU Jalan mengamanatkan sanksi pidana bagi masyarakat yang melakukan tindakan yang menghambat operasional jalan. Pasal 63 ayat 1 menetapkan bahwa masyarakat yang dengan sengaja melakukan tindakan yang menghambat fungsi jalan di luar peruntukannya, yang tertuang pada Pasal 12 ayat 1, diancam dengan pidana penjara paling lama delapan belas bulan ataupun membayar denda sebesar Rp1.500.000.000,00.[17]

Lebih lanjut, Pasal 63 ayat 2 mengatur bahwa masyarakat yang dengan sengaja melakukan kegiatan yang mengganggu peruntukan jalan yang tertuang pada Pasal 12 ayat 2, dihukum dalam kurungan selama sembilan bulan ataupun membayar denda sebesar Rp500.000.000,00. Sesuai dengan Pasal 63 ayat 3, masyarakat yang dengan sengaja melakukan kegiatan yang mengganggu peruntukan jalan yang tertuang pada Pasal 12 ayat 3, dihukum dalam kurungan selama 3 bulan dan denda paling banyak Rp200.000.000,00. Pada tahun 2023, Presiden mengesahkan UU Nomor 1

[15] Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 127-128.

[16] M. A. Nasution dan R. Siregar, "Penggunaan Bahu Jalan pada Acara Keramain di Kota Padangsidimpuan: Suatu Tinjauan Menurut al-Qur'an dan Hadits," *Liwaul Dakwah* 13, no. 1 (2023): 1–18, https://journal.iainlhokseumawe.ac.id/index.php/liwauldakwah/article/view/2531

[17] Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, Pasal 12 dan Pasal 63.

Tahun 2023 untuk mengatur penggunaan jalan umum, setelah mendapat persetujuan Dewan Perwakilan Rakyat pada tanggal 6 Desember 2023. UU ini akan berlaku selama tiga tahun, yaitu sampai dengan tahun 2026. Pasal 274 UU Nomor 1 Tahun 2023 membahas terkait perkumpulan partai atau orang.

1. Masyarakat yang mengadakan pertemuan atau perkumpulan untuk umum di jalan umum atau di tempat umum tanpa izin dipidana dengan pidana denda paling banyak Kategori II.

2. Masyarakat yang melakukan tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yang mengakibatkan terganggunya kepentingan umum, menimbulkan ketidakpuasan, atau menimbulkan keresahan dalam masyarakat dihukum dalam kurungan selama enam bulan ataupun membayar denda sebesar Kategori II.

Dalam implementasi pada jalan umum ada beberapa kewajiban dan larangan utama yaitu sebagai berikut:

1. Dilarang merusak dan mengganggu fungsi jalan. Semua orang tidak diperbolehkan untuk berbuat kerusakan serta mengganggu fungsi jalan, contohnya menutup jalan tanpa izin.
2. Wajib mentaati rambu dan marka jalan. Semua oranag harus mematuhi segala perintah serta larangan yang telah dinyatakan pada rambu lalu lintas atau alat pemberi isyarat lalu lintas.
3. Menjaga keselamatan dan keamanan. Semua orang dilarang untuk melakukan perbuatan yang membahayakan kemanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas.
4. Tidak dibolehkan menyalahgunakan jalur hijau dan fasilitas umum lainnya. Melakukan kerusakan jalur hijau, menguruk saluran air atau selokan, dan melakukan kegitan usaha tanpa izin dibahu jalan atau trotoar.[18]

Dinamika sosial masyarakat terhadap jalan umum memicu pada perubahan dalam struktur sosial, gaya intraksi, prilaku masyarakat terjadinya akibat keberadaan, pembangunan atau pebaikan jalan. Jalan umum ialah infastruktur penting yang tidak lain tidak bukan berfungsi sebagai akses transportasi, akan tetapi juga menimbulkan kumpulan dampak sosial baik positif maupun negatif. Berikut adalah dampak positif dan negatif:

1. Dampak positif
   a. Meningkatkan aksesibilitas dan mobilitas. Hal ini dapat mempermudah masyarakat untuk melakukan segala aktivitas pada perjalanan, baik untuk kepentingan sosial, pendidikan, maupun ekonomi.
   b. Pertumbuhan ekonomi lokal. Menjadikan peluang besar pada ekonomi baru, contoh memudahkan jual atau beli hasil panen kekota dengan harga yang terbaik.
   c. Peningkatan intraksi sosial. Memudahkan masyarakat dalam intraksi anatar individu, baik antar wilayah yang sebelumnya terisolasi mampun mempererat hubungan sosial.
   d. Peningkatan kualitas hidup. Memudahkan akses pada kesehatan, pendidikan serta layana publik lainnya.
   e. Pemerataan bangunan. Menjadikan kesetaraan ekonomi dan akses antara perkotaan dan perdesaan.

2. Dampak negatif dan tantangan
   a. Perubahan struktur sosial. Akan terjadinya pergeseran pekerjaan atau ahli profesi, contih dari petani menjadi pedagang yang membuka usahannya disekitar jalan baru dll.
   b. Individualisme dan lunturnya nilai kebersamaan. Memudahkan transportasi pribadi sehingga sehingga mengurangi intraksi muka harian. Contoh berkurangnya pengguna angkutan umum yang sebahagian memilih berkendaraan pribadi.
   c. Konflik sosial. Sering terjadinya perselisihan antar pengguna jalan terutama pada pembebasan jalan.

[18] Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2023 tentang Penggunaan Jalan Umum dan Penyelenggaraan Keramaian, Pasal 274.

d. Masalah lingkungan. Terjadinya polusi udara yang dikibatkan pada kendaraan yang digunakan.
e. Urbanisasi. Terjadinya kepadatan penduduk di kota sehingga di perdesaan atau daerah asal menjadi kosong dan sunyi.[19]

KESIMPULAN

Penggunaan jalan umum merupakan representasi nyata dari dinamika masyarakat. Kita dapat memahami bahwa perilaku di jalan dipengaruhi oleh peraturan formal maupun makna, nilai, emosi, dan adat istiadat subjektif yang melekat pada setiap orang dan kelompok sosial dengan menggunakan teori tindakan sosial Max Weber.

Wajah sosial ruang publik dibentuk oleh tindakan instrumental, rasional nilai, emosional, dan rasional konvensional. Oleh karena itu, untuk menciptakan kedamaian dan ketertiban di jalan, pendekatan sosiologis yaitu, pengetahuan terkait bagaimana masyarakat memaknai tindakannya—sama pentingnya dengan pendekatan hukum atau teknis. Pasal 1 angka 9 Perkapolri No. 10/2012 mengatur penggunaan jalan raya untuk kepentingan pribadi. Pasal 127 ayat 3 UU LLAJ, Pasal 15 ayat 2 Perkapolri Nomor 10 Tahun 2012, dan Pasal 16 ayat 2 Perkapolri Nomor 10 Tahun 2012 juga relevan dengan penggunaan pribadi ini. Berdasarkan Pasal 128 ayat 1 UU LLAJ.

REFERENCES

Transformasi Fungsi et al., "Studi Kasus: *Bundaran Lungsir Bandar Lampung*," hlm. 43–50.

Sociology.Institute, "Weber's Contributions to Sociology: Understanding Social Actions and Structures," Sociology Institute, 2021, **https://sociology.institute/sociological-theories-concepts/max-weber-sociology-social-actions-structures/**

Sugiyono, *Metode Penulisan Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*, Bandung: Alfabeta, 2019.

R. A. Fatah, "Recognize Max Weber's Social Action Theory in Individual Social Transformation*," International Journal of Multidisciplinary Approach Research and Science* 2, no. 2 2024

Zed, M. (2004). *Metode penulisan kepustakaan.* Jakarta, Yayasan Obor Indonesia.

Joko Budiman dan Armand Setiadi, Struktur Atom, Jakarta, *Bina Sanjaya*, 1996, hal. 50-68.

UU Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 terkait Jalan, Pasal 6-9; Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006.

Enggarsasi & Sa'diyah, *Rekayasa Keselamatan Jalan*, Jakarta, Deepublish, 2017, hlm. 22-31.

Riad et al., "Analisis Laik Fungsi Jalan Dalam Mewujudkan Keselamatan dan Kelancaran," *Jurnal Teknik Sipil,* Vol. 8, No. 2, 2022, hal. 113-122.

Santoso, *Sosiologi Kota dan Ruang Publik*, Yogyakarta, Pustaka Pelajar, 2022, hlm. 115-130.

Astra OtoShop, "*Jalan Utama: Fungsi Vital Bagi Desa dan Perkembangan Wilayah*," 2025, hlm. 34-46.

Saputra, A., "Optimalisasi Tingkat Pengguna Jalan yang Memperhatikan Rasionalitas Instrumen," *Jurnal Transportasi dan Keselamatan*, Vol. 4, No. 2, 2022.

Pengaruh Regulasi Emosi terhadap Perilaku Berkendara Agresif," *Jurnal Psikologi Transportasi,* Vol. 5, No. 1, 2019.

Marxists.org, "*Science and Sociology by Max Weber*," Marxists Internet Archive, 2020, **https://www.marxists.org/reference/subject/philosophy/works/ge/weber.htm**

UU Nomor 22 Tahun 2009 terkait Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 127-128.

[19] Dampak Keberadaan Jalan Tol terhadap Perubahan Dinamika Sosial." *Jurnal Transportasi dan Pembangunan*, Vol. 10, No. 3, 2022, hlm. 150-165.

M. A. Nasution dan R. Siregar, "*Penggunaan Bahu Jalan pada Acara Keramain di Kota Padangsidimpuan: Suatu Tinjauan Menurut al-Qur'an dan Hadits," Liwaul Dakwah* 13, no. 1 (2023):18, **https://journal.iainlhokseumawe.ac.id/index.php/liwauldakwah/article/view/2531**

UU Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 terkait Jalan, Pasal 12 dan Pasal 63.

UU Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2023 terkait Penggunaan Jalan Umum dan Penyelenggaraan Keramaian, Pasal 274.

Dampak Keberadaan Jalan Tol terhadap Perubahan Dinamika Sosial." *Jurnal Transportasi dan Pembangunan,* Vol. 10, No. 3, 2022, hlm. 150-165.