

**ANALISIS DAMPAK EKONOMI DAN SOSIAL
AKIBAT KEMACETAN LALU LINTAS DI JALAN
RAYA BOGOR KAWASAN CILILITAN - PEKAYON**



SKRIPSI

Diajukan sebagai salah satu syarat
untuk menyelesaikan Program Sarjana (S1)
pada Program Sarjana Fakultas Ekonomi
Universitas Diponegoro

Disusun Oleh:

Sahniza Tamara Basori
NIM. 12020113130125

FAKULTAS EKONOMIKA DAN BISNIS
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2017

PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama Penyusun : Sahniza Tamara Basori

Nomor Induk Mahasiswa : 12020113130125

Fakultas/Jurusan : Ekonomika dan Bisnis/Ilmu Ekonomi dan
Studi Pembangunan

Judul Skripsi : **ANALISIS DAMPAK EKONOMI DAN
SOSIAL AKIBAT KEMACETAN LALU
LINTAS DI JALAN RAYA BOGOR
KAWASAN CILILITAN - PEKAYON**

Dosen Pembimbing : Dr. Hadi Sasana, S.E., M.Si

Semarang, 12 Juli 2017

Dosen Pembimbing,

(Dr. Hadi Sasana, S.E., M.Si)

NIP. 196901211997021001

PENGESAHAN KELULUSAN UJIAN

Nama Mahasiswa : Sahniza Tamara Basori
Nomor Induk Mahasiswa : 12020113130125
Fakultas/Jurusan : Ekonomika dan Bisnis/Ilmu Ekonomi dan
Studi Pembangunan
Judul Skripsi : **ANALISIS DAMPAK EKONOMI
DAN SOSIAL AKIBAT KEMACETAN
LALU LINTAS DI JALAN RAYA
BOGOR KAWASAN CILILITAN -
PEKAYON**

Telah dinyatakan lulus ujian pada tanggal 25 Juli 2017

Tim Penguji :

1. Dr. Hadi Sasana, S.E.,M.Si. (.....)
2. Drs. R. Mulyo Hendarto, MSP. (.....)
3. Nenek Woyanti, S.E., M.Si. (.....)

PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI

Yang bertanda tangan dibawah ini saya, Sahniza Tamara Basori, menyatakan bahwa skripsi dengan judul: **ANALISIS DAMPAK EKONOMI DAN SOSIAL AKIBAT KEMACETAN LALU LINTAS DI JALAN RAYA BOGOR KAWASAN CILILITAN - PEKAYON**, adalah hasil tulisan saya sendiri. Dengan ini saya menyatakan dengan sesungguhnya bahwa dalam skripsi ini tidak terdapat keseluruhan atau sebagian tulisan orang lain yang saya ambil dengan cara menyalin atau meniru dalam bentuk rangkaian kalimat atau simbol yang menunjukkan gagasan atau pendapat atau pemikiran dari penulis lain, yang saya akui seolah-olah sebagai tulisan saya sendiri, dan/atau tidak terdapat bagian atau keseluruhan tulisan yang saya salin itu, atau yang saya ambil dari tulisan orang lain tanpa memberikan pengakuan penulis aslinya.

Apabila saya melakukan tindakan yang bertentangan dengan hal tersebut di atas, baik disengaja maupun tidak, dengan ini saya menyatakan menarik skripsi yang saya ajukan sebagai hasil tulisan saya sendiri. Bila kemudian terbukti bahwa saya melakukan tindakan menyalin atau meniru tulisan orang lain seolah-olah hasil pemikiran saya sendiri, berarti gelar dan ijazah yang telah diberikan oleh universitas batal saya terima.

Semarang, 12 Juli 2017
Yang membuat pernyataan

Sahniza Tamara Basori
NIM : 12020113130125

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

“Kemenangan yang seindah-indahnya dan sesukar-sukarnya yang boleh direbut oleh manusia ialah menundukkan diri sendiri” – R. A. Kartini

“Everything will come to those who keep trying with determination and patience”
– Edison

“Everything will be OK in the end. If it’s not OK, it’s not the end”

ABSTRACT

Traffic congestion can occur due to the imbalance between population growth, vehicles growth, and roads growth (Mustikarani, 2016). Population growth in Jakarta in the period 2010-2015 is 1.1% per year, vehicle growth in Jakarta is 8.75% per year, and road growth in Jakarta is 0.01% per year. The imbalance between population growth, vehicle growth, and road growth caused traffic congestion. One of the streets in Jakarta that is often struck by traffic congestion is Raya Bogor street in Cililitan - Pekayon area. The purpose of this reasearch is to analyze the economic impacts social impacts felt by motorists due to traffic congestion on Raya Bogor street in Cililitan - Pekayon area.

The method used to calculate and analyze economic impacts is a quantitative method of calculating the average, lost of earnings, and lost economic potential. While to analyze the social impact used qualitative analysis method.

The results showed that motorcycle users lost Rp 14.108,9 per trip, car users lost Rp 23.748,8 per trip, and public transport drivers lost Rp 20.907,6 per trip from their income due to traffic congestion. The economic potential lost due to traffic congestion on Raya Bogor-Jakarta street in Cililitan - Pekayon area reaches Rp 31.017.020.346 per year. The social impact of traffic congestion on Raya Bogor-Jakarta street in Cililitan - Pekayon area was 89% of respondents felt tired, 91% of respondents felt upset, 49% of respondents felt stressed, and 96% of respondent felt uncomfortable.

Keywords: Traffic congestion, Raya Bogor street in Cililitan - Pekayon area, economic impact, social impact.

ABSTRAK

Kemacetan lalu lintas bisa terjadi karena ketidakseimbangan antara jumlah penduduk, jumlah kendaraan yang semakin bertambah dari tahun ke tahun, dan jumlah ruas jalan yang ada atau tersedia (Mustikarani, 2016). Pertumbuhan penduduk di Jakarta pada periode 2010-2015 sebesar 1,1% per tahun, pertumbuhan kendaraan di Jakarta sebesar 8,75% per tahun, dan pertumbuhan jalan di Jakarta hanya 0,01% per tahun. Ketidakseimbangan antara pertumbuhan penduduk, pertumbuhan kendaraan, dan pertumbuhan jalan menyebabkan terjadinya kemacetan lalu lintas di sejumlah ruas jalan di Jakarta. Salah satu titik ruas jalan di Jakarta yang kerap dilanda kemacetan lalu lintas adalah Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon. Studi ini bertujuan untuk menganalisis dampak ekonomi dan dampak sosial yang dirasakan pengendara akibat kemacetan lalu lintas di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon.

Metode yang digunakan untuk menghitung dan menganalisis dampak ekonomi adalah metode kuantitatif berupa perhitungan rata-rata, penghasilan yang hilang, dan potensi ekonomi yang hilang. Sedangkan untuk menganalisis dampak sosial digunakan metode analisis kualitatif.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengendara motor menanggung penghasilan yang hilang sebesar Rp 14.108,9 per sekali jalan, pengendara mobil menanggung Rp 23.748,8 per sekali jalan, dan supir angkutan umum menanggung Rp 20.907,6 per sekali jalan. Potensi ekonomi yang hilang akibat kemacetan lalu lintas di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon mencapai Rp 31.017.020.346 per tahun. Dampak sosial akibat kemacetan lalu lintas di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon adalah 89% responden merasa kelelahan, 91% responden merasa kesal, 49% merasa stres, dan 96% responden merasa tidak nyaman.

Kata Kunci: kemacetan lalu lintas, Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon, dampak ekonomi, dampak sosial.

KATA PENGANTAR

Assalamualaikum Wr. Wb.

Alhamdulillah rabbil'alamin, puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas segala rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul "Analisis Dampak Ekonomi dan Sosial Akibat Kemacetan Lalu Lintas di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon". Penulis menyadari bahwa dalam menyelesaikan skripsi ini banyak pihak yang telah memberikan bantuan dan dorongan baik secara langsung maupun tidak langsung. Oleh karena itu penulis mengucapkan terimakasih yang sebanyak-banyaknya kepada:

1. Bapak Dr. Suharnomo, S.E., M.Si selaku Dekan Fakultas Ekonomika dan Bisnis Universitas Diponegoro.
2. Bapak Prof. Dr. Purbayu Budi Santosa, M.S. selaku dosen wali.
3. Bapak Dr. Hadi Sasana, S.E., M.Si selaku dosen pembimbing skripsi yang telah memberikan bimbingan dan arahan dalam menyusun skripsi ini.
4. Seluruh dosen IESP FEB Universitas Diponegoro yang telah memberikan ilmu kepada penulis.
5. Keluarga (Ibu, Bapak dan adik) yang telah memberikan do'a dan dukungan untuk menyelesaikan skripsi ini.
6. Teman-teman IESP 2013, Dian, Indah, Iin, Hanii, Ari, Sandy, Dicha, Saula, dan teman-teman IESP 2013 lainnya yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu.
7. Teman-teman Magang Edents 2013.
8. Teman-teman Wisma Melati, Dian, Lina, Wenny, Puji, Rifti, dan Wanda.
9. Semua pihak yang telah membantu dan tidak bisa penulis sebutkan satu per satu.

Semoga segala bantuan dan dukungan tersebut dibalas oleh Allah SWT. Penulis menyadari adanya keterbatasan dan kekurangan dalam penyusunan skripsi

ini sehingga penulis menerima segala kritik dan saran. Penulis berharap semoga skripsi ini bisa bermanfaat bagi berbagai pihak.

Semarang, 12 Juli 2017

Sahniza Tamara Basori

NIM : 12020113130125

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
PERSETUJUAN SKRIPSI	ii
PENGESAHAN KELULUSAN UJIAN.....	iii
PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
<i>ABSTRACT</i>	vi
ABSTRAK	vii
KATA PENGANTAR	viii
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xiv
DAFTAR GAMBAR	xvii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xviii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah.....	18
1.3 Tujuan dan Kegunaan Penelitian	20
1.4 Sistematika Penulisan	21
BAB II TELAAH PUSTAKA	23
2.1 Landasan Teori dan Penelitian Terdahulu	23
2.1.1 Penduduk.....	23
2.1.2 Pertumbuhan Penduduk.....	24
2.1.3 Kota	25
2.1.4 Pertumbuhan Kota.....	27
2.1.5 Jalan.....	29
2.1.6 Transportasi	36
2.1.7 Kemacetan	37
2.2 Penelitian Terdahulu	41
2.3 Kerangka Pemikiran.....	49
BAB III METODE PENELITIAN.....	51

3.1	Variabel Penelitian dan Definisi Operasional Penelitian.....	51
3.1.1	Variabel Penelitian	51
3.1.2	Definisi Operasional Penelitian.....	52
3.2	Populasi dan Sampel	55
3.3	Jenis dan Sumber Data.....	55
3.4	Metode Pengumpulan Data.....	56
3.5	Metode Analisis	57
3.5.1	Perhitungan Rata-rata	57
3.5.2	Penghasilan yang Hilang (<i>Loss of Earnings</i>)	58
3.5.3	Potensi Ekonomi yang Hilang.....	59
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN		60
4.1	Gambaran Umum Daerah Penelitian	60
4.1.1	Gambaran Umum Kota Administrasi Jakarta Timur	60
4.1.2	Gambaran Sosial Ekonomi Kota Administrasi Jakarta Timur.....	63
4.1.3	Gambaran Umum Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon	65
4.1.4	Kondisi Lalu Lintas di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon	68
4.2	Deskripsi Responden	70
4.2.1	Jenis Kelamin.....	70
4.2.2	Usia	71
4.2.3	Tingkat Pendidikan	72
4.2.4	Jenis Pekerjaan.....	73
4.2.5	Tingkat Pendapatan.....	73
4.2.6	Jenis Kendaraan	74
4.2.7	Tahun Produksi Kendaraan.....	75
4.2.8	Jenis Bahan Bakar.....	76
4.2.9	Intensitas Terkena Tilang.....	76
4.2.10	Intensitas Terjebak Kemacetan di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon	78

4.3 Analisis Dampak Ekonomi yang Dirasakan Pengendara Akibat	
Kemacetan Lalu Lintas di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon..	81
4.3.1 Pemborosan Bahan Bakar	81
4.3.2 Biaya Penggantian <i>Spare Part</i> Kendaraan.....	84
4.3.3 Biaya Berobat	85
4.3.4 Penghasilan yang Hilang	87
4.3.5 Potensi Ekonomi yang Hilang	89
4.3.6 Kerugian waktu.....	92
4.3.7 Ringkasan Dampak Ekonomi Akibat Kemacetan Lalu Lintas	
di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon.....	94
4.4 Analisis Dampak Sosial yang Dirasakan Pengendara Akibat	
Kemacetan Lalu Lintas di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon..	96
4.4.1 Persepsi Umum Pengendara Mengenai Kemacetan Lalu Lintas	
di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon.....	96
4.4.2 Persepsi Pengendara Mengenai Rasa Lelah Akibat Terjebak	
Kemacetan Lalu Lintas di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan -	
Pekayon	98
4.4.3 Persepsi Pengendara Mengenai Rasa Kesal Akibat Terjebak	
Kemacetan Lalu Lintas di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan -	
Pekayon	99
4.4.4 Persepsi Pengendara Mengenai Rasa Stres Akibat Terjebak	
Kemacetan Lalu Lintas di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan -	
Pekayon	100
4.4.5 Persepsi Pengendara Mengenai Kenyamanan Akibat Terjebak	
Kemacetan Lalu Lintas di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan -	
Pekayon	102
4.4.6 Ringkasan Dampak Sosial Akibat Terjebak Kemacetan Lalu	
Lintas di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon.....	103
BAB V PENUTUP.....	105
5.1 Kesimpulan	105
5.2 Keterbatasan Penelitian.....	106

5.3 Saran	107
DAFTAR PUSTAKA	108
LAMPIRAN.....	108

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Jumlah Kendaraan Bermotor di Indonesia Tahun 2001-2015	5
Tabel 1.2 Jumlah Penduduk dan Laju Pertumbuhan Penduduk di 3 Kota Besar di Indonesia Tahun 2010-2015	6
Tabel 1.3 Jumlah Kendaraan Bermotor di Jakarta Tahun 2010-2015	7
Tabel 1.4 Karakteristik Jalan Raya Bogor	12
Tabel 1.5 V/C Rasio di Beberapa Titik di Ruas Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon	13
Tabel 1.6 Rata-rata Biaya Pembelian Bahan Bakar untuk Sekali Jalan.....	16
Tabel 1.7 Rata-rata Waktu Tempuh Kendaraan yang Melintas di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon.....	16
Tabel 1.8 Persepsi Pengendara Mengenai Dampak Sosial Kemacetan Lalu Lintas di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon	17
Tabel 2.1 Ringkasan Penelitian Terdahulu	45
Tabel 4.1 PDRB Jakarta Timur Atas Dasar Harga Konstan Tahun 2011-2015....	64
Tabel 4.2 Indeks Pembangunan Manusia (IPM) DKI Jakarta dan Jakarta Timur Tahun 2011-2015	65
Tabel 4.3 Jumlah Kendaraan yang Melintas di Area Lapangan Tembak, Cibubur.....	69
Tabel 4.4 Rata-rata Biaya Pembelian Bahan Bakar Saat Lalu Lintas Normal dan Ketika Terjadi Kemacetan Lalu Lintas per Kendaraan untuk Pulang-Pergi	82
Tabel 4.5 Rata-rata Biaya Penggantian <i>Spare Part</i> Kendaraan per Bulan	84
Tabel 4.6 Rata-rata Biaya Berobat Pengendara per Bulan.....	85
Tabel 4.7 Perhitungan Penghasilan Pengendara yang Hilang Akibat Terjebak Kemacetan Lalu Lintas	88
Tabel 4.8 Perhitungan Potensi Ekonomi yang Hilang Akibat Kemacetan Lalu Lintas	90
Tabel 4.9 Rata-rata Waktu Tempuh Pengendara Saat Lalu Lintas Normal dan Saat Mengalami Kemacetan Lalu Lintas.....	93

Tabel 4.10 Ringkasan Dampak Ekonomi Akibat Kemacetan Lalu Lintas di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon	95
Tabel 4.11 Rekapitulasi Dampak Sosial yang Dirasakan Pengendara Akibat Terjebak Kemacetan Lalu Lintas di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon	104

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Jumlah Penduduk Indonesia Tahun 1971-2015	3
Gambar 1.2 Pertumbuhan Penduduk dan Kendaraan di Indonesia Periode 2002 – 2015	4
Gambar 1.3 Pertumbuhan Penduduk, Pertumbuhan Kendaraan, dan Pertumbuhan Jalan di Jakarta	8
Gambar 1.4 Peta Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon.....	10
Gambar 1.5 Foto Kemacetan yang Terjadi di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon	11
Gambar 2.1 Kerangka Pemikiran	50
Gambar 4.1 Peta Provinsi DKI Jakarta	61
Gambar 4.2 Peta Kota Administrasi DKI Jakarta Timur	62
Gambar 4.3 Pertumbuhan Ekonomi Jakarta Timur Tahun 2011 – 2015	63
Gambar 4.4 Peta Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon.....	67
Gambar 4.5 Keadaan Lalu Lintas di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon	70
Gambar 4.6 Jenis Kelamin Responden	71
Gambar 4.7 Usia Responden.....	72
Gambar 4.8 Tingkat Pendidikan Responden.....	72
Gambar 4.9 Jenis Pekerjaan Responden	73
Gambar 4.10 Tingkat Pendapatan Responden	74
Gambar 4.11 Jenis Kendaraan yang Digunakan Responden	75
Gambar 4.12 Tahun Produksi Kendaraan yang Digunakan oleh Responden	76
Gambar 4.13 Jenis Bahan Bakar yang Digunakan oleh Responden	76
Gambar 4.14 Responden yang Pernah Terkena Tilang.....	77
Gambar 4.15 Intensitas Terkena Tilang	78
Gambar 4.16 Intensitas Terkena Kemacetan Lalu Lintas di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon	79
Gambar 4.17 Intensitas Melintasi Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon dalam Seminggu	80

Gambar 4.18 Intensitas Melintasi Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon dalam Sehari	81
Gambar 4.19 Persepsi Umum Responden Ketika Terjebak Kemacetan Lalu Lintas di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon	97
Gambar 4.20 Persepsi Responden Mengenai Rasa Lelah Akibat Terjebak Kemacetan Lalu Lintas di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon	98
Gambar 4.21 Persepsi Responden Mengenai Rasa Kesal Akibat Terjebak Kemacetan Lalu Lintas di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon	100
Gambar 4.22 Persepsi Responden Mengenai Rasa Stres Akibat Terjebak Kemacetan Lalu Lintas di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon	101
Gambar 4.23 Persepsi Responden Mengenai Rasa Tidak Nyaman Akibat Terjebak Kemacetan Lalu Lintas di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon	103

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran A Dokumentasi Penelitian	111
Lampiran B Kuisisioner Dampak Sosial Ekonomi Kemacetan Lalu Lintas	112
Lampiran C Rekapitulasi Jawaban Kuisisioner Dampak Ekonomi dan Sosial Kemacetan Lalu Lintas.....	118

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Penduduk merupakan unsur pembentuk suatu wilayah. Eksistensi penduduk disuatu wilayah menandakan adanya kehidupan di wilayah tersebut. Keberadaan penduduk akan membawa beberapa dampak bagi perkembangan suatu wilayah. Perkembangan ini diawali dengan adanya interaksi antar penduduk. Beberapa aktivitas penduduk seperti produksi dan perdagangan tercipta karena adanya kebutuhan yang harus dipenuhi. Untuk memenuhi kebutuhan hidup, penduduk mulai berinteraksi dan melakukan pergerakan/perpindahan sehingga menciptakan berbagai aktivitas. Penduduk akan saling berinteraksi sehingga menciptakan aktivitas ekonomi, sosial, budaya, dan sebagainya.

Peningkatan jumlah penduduk yang diiringi oleh peningkatan aktivitas penduduk dapat menjadikan suatu wilayah berkembang menjadi kawasan perkotaan. Menurut Sujarto (1989), ada beberapa faktor yang mempengaruhi perkembangan kota, yaitu faktor manusia, faktor kegiatan manusia dan faktor pola pergerakan. Faktor manusia yang dimaksud berupa kelahiran maupun migrasi yang menyebabkan bertambahnya jumlah penduduk di suatu wilayah. Faktor kegiatan manusia menyangkut kegiatan kerja, kegiatan fungsional, kegiatan perekonomian dan kegiatan hubungan regional yang lebih luas.

Berkembangnya suatu kota akan membawa perubahan berupa adanya pembangunan-pembangunan di beberapa sektor. Perkembangan kota yang diikuti

peningkatan aktivitas masyarakatnya akan mendorong permintaan untuk perbaikan dan perkembangan diberbagai sektor. Salah satu sektor yang dituntut oleh masyarakat ialah infrastruktur dan transportasi. Perkembangan kota akan mendorong adanya pembangunan infrastruktur jalan dan penyediaan transportasi demi menunjang aktivitas-aktivitas masyarakat di kota tersebut. Infrastruktur dan sarana transportasi dibangun untuk mempermudah mobilitas orang maupun barang dari satu tempat ke tempat lainnya (Nasution, 2004).

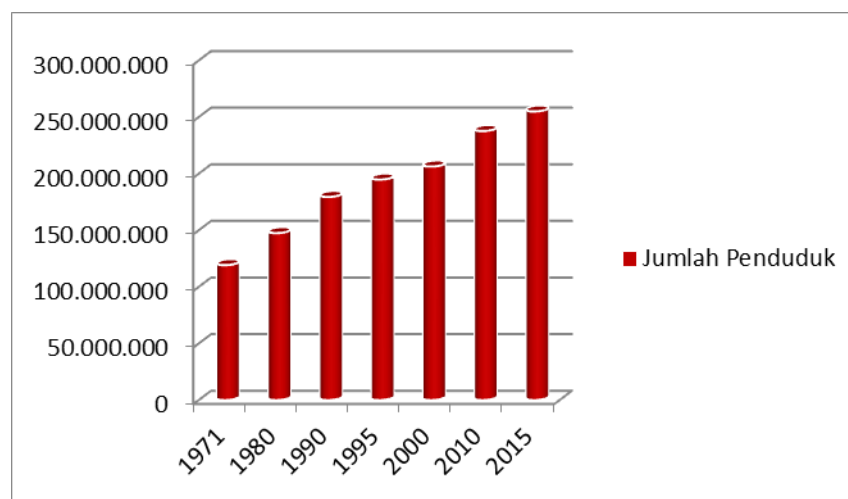
Keberadaan infrastruktur terutama jalan raya akan membuka akses ke berbagai tempat sehingga bisa dilintasi oleh kendaraan. Mengingat perannya yang penting bagi masyarakat, pemerintah bertanggung jawab untuk menyediakan fasilitas jalan raya yang memadai. Fasilitas jalan merupakan salah satu contoh barang publik sehingga penyediaannya dilakukan oleh pemerintah. Selain bertanggung jawab dalam penyediaan, pemerintah juga berperan dalam menyediakan fasilitas pendukung jalan (seperti rambu lalu lintas, halte, lampu lalu lintas, trotoar, dan sebagainya) dan juga regulasi yang mengatur ketertiban di jalan raya (UU No. 38 Tahun 2014 Tentang Jalan).

Komplemen dari jalan raya ialah transportasi. Adanya pembangunan infrastruktur jalan raya akan diikuti oleh penyediaan transportasi darat. Hal ini didasarkan dari pendapat Nasution (2004) yang menjelaskan bahwa transportasi menyangkut tiga unsur, yakni ada muatan yang diangkut, ada kendaraan yang digunakan sebagai alat angkut, dan ada jalan yang bisa dilalui. Perkembangan kota disertai peningkatan jumlah penduduk akan menyebabkan meningkatnya

permintaan terhadap kebutuhan transportasi. Penyediaan transportasi ada yang berasal dari pemerintah, swasta, maupun pribadi.

World Bank (2017) menyatakan bahwa Indonesia merupakan negara dengan jumlah penduduk terbanyak keempat di dunia. Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik (BPS), jumlah penduduk Indonesia dari tahun 1971 sampai 2015 cenderung mengalami peningkatan. Pada tahun 1971, jumlah penduduk Indonesia sebanyak 119,2 juta jiwa. Jumlah penduduk Indonesia terus meningkat hingga pada tahun 2015 mencapai 254,9 juta jiwa. Dari total 254,9 juta jiwa, diketahui jumlah penduduk laki-laki sebesar 128,1 juta jiwa dan jumlah penduduk perempuan sebanyak 126,8 juta jiwa.

Gambar 1.1
Jumlah Penduduk Indonesia Tahun 1971-2015 (Jiwa)

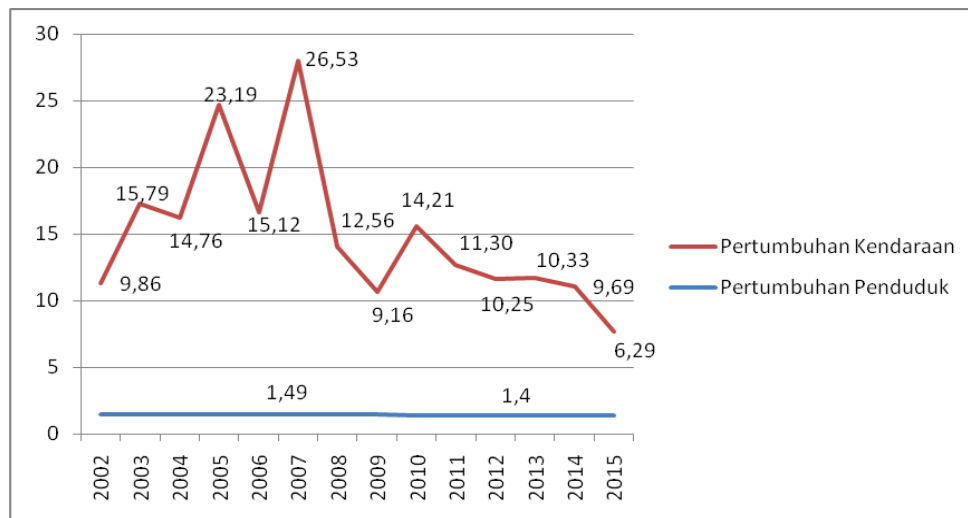


Sumber: Badan Pusat Statistik 2015, diolah

Jumlah penduduk Indonesia bisa semakin meningkat dimasa depan. Jumlah penduduk yang terus meningkat berakibat pada meningkatnya jumlah pergerakan atau mobilitas masyarakat dalam rangka pemenuhan kebutuhan hidupnya (Sari, 2011). Hal ini menyebabkan meningkatnya permintaan akan

transportasi, terutama transportasi darat. Masyarakat membutuhkan kendaraan untuk membantu mobilitas barang dan orang sehingga menyebabkan meningkatnya jumlah kendaraan bermotor.

Gambar 1.2
Pertumbuhan Penduduk dan Kendaraan di Indonesia Periode 2002 – 2015
(%)



Sumber: BPS 2017, diolah

Data dari BPS menunjukkan bahwa pada periode 2000 – 2010, pertumbuhan penduduk di Indonesia sebesar 1,49% per tahun dan pada periode 2011 – 2014, pertumbuhan penduduk di Indonesia sebesar 1,4% per tahun. Berdasarkan data pada Gambar 1.1, diketahui bahwa jumlah penduduk Indonesia selalu bertambah, tetapi pertumbuhan penduduknya relatif konstan. Sementara itu pertumbuhan kendaraan di Indonesia cenderung berfluktuasi.

Tabel 1.1
Jumlah Kendaraan Bermotor di Indonesia Tahun 2001-2015 (Unit)

Tahun	Mobil Penumpang	Bus	Truk	Sepeda Motor	Jumlah
2001	3.189.319	680.550	1.777.293	15.275.073	20.922.235
2002	3.403.433	714.222	1.865.398	17.002.130	22.985.183
2003	3.792.510	798.079	2.047.022	19.976.376	26.613.987
2004	4.231.901	933.251	2.315.781	23.061.021	30.541.954
2005	5.076.230	1.110.255	2.875.116	28.531.831	37.623.432
2006	6.035.291	1.350.047	3.398.956	32.528.758	43.313.052
2007	6.877.229	1.736.087	4.234.236	41.955.128	54.802.680
2008	7.489.852	2.059.187	4.452.343	47.683.681	61.685.063
2009	7.910.407	2.160.973	4.452.343	52.767.093	67.336.644
2010	8.891.041	2.250.109	4.687.789	61.078.188	76.907.127
2011	9.548.866	2.254.406	4.958.738	68.839.341	85.601.351
2012	10.432.259	2.273.821	5.286.061	76.381.183	94.373.324
2013	11.484.514	2.286.309	5.615.494	84.732.652	104.118.969
2014	12.599.038	2.398.846	6.235.136	92.976.240	114.209.260
2015	13.480.973	2.420.917	6.611.028	98.881.267	121.394.185

Sumber: Badan Pusat Statistik 2017, diolah

Berdasarkan data pada Tabel 1.1, dapat diketahui bahwa jumlah kendaraan bermotor terbanyak di Indonesia ialah sepeda motor. Pada tahun 2001, jumlah sepeda motor di Indonesia sebanyak 15.275.073 unit. Jumlah ini terus meningkat hingga pada tahun 2015 jumlahnya mencapai 98.881.267 unit. Peningkatan jumlah sepeda motor terjadi karena harga sepeda motor yang lebih terjangkau untuk berbagai kalangan sehingga dijadikan pilihan oleh masyarakat Indonesia untuk berkendara.

Selanjutnya ada mobil penumpang yang menempati urutan kedua jumlah kendaraan bermotor terbanyak di Indonesia. Pada tahun 2015, jumlah mobil penumpang sudah mencapai 13.480.973 unit. Hadirnya *dealer-dealer* sepeda

motor dan mobil diberbagai kota mempermudah masyarakat dalam mendapatkan kendaraan pribadi. Hal ini mengakibatkan terjadinya lonjakan jumlah kendaraan bermotor setiap tahunnya.

Peningkatan jumlah kendaraan terjadi seiring bertambahnya jumlah penduduk. Menurut data dari BPS (2017), tiga kota di Indonesia dengan jumlah penduduk terbanyak adalah Jakarta, Surabaya, dan Bandung. Kota-kota besar yang menjadi pusat ekonomi dan pemerintahan umumnya memiliki jumlah penduduk yang besar. Jakarta berperan sebagai ibukota Indonesia, Surabaya sebagai ibukota provinsi Jawa Timur, dan Bandung sebagai ibukota provinsi Jawa Barat. Ketiga kota ini menjadi pusat ekonomi dan pemerintah di masing-masing wilayahnya sehingga jumlah penduduknya tergolong besar.

Tabel 1.2
Jumlah Penduduk dan Laju Pertumbuhan Penduduk di 3 Kota Besar di Indonesia Tahun 2010-2015

Tahun	Jakarta		Surabaya		Bandung	
	Jumlah Penduduk (Jiwa)	Pertumbuhan Penduduk (%)	Jumlah Penduduk (Jiwa)	Pertumbuhan Penduduk (%)	Jumlah Penduduk (Jiwa)	Pertumbuhan Penduduk (%)
2010	9.607.800	1,09	2.929.528	0,55	2.394.873	1,72
2011	9.752.100	1,09	3.024.321	0,55	2.424.957	1,72
2012	9.862.100	1,09	3.125.576	0,55	2.455.517	1,72
2013	9.969.900	1,09	3.200.454	0,55	2.483.977	1,72
2014	10.075.310	1,02	2.853.661	0,55	2.470.802	1,72
2015	10.177.924	1,02	2.848.583	0,52	2.481.469	1,72

Sumber: Badan Pusat Statistik 2017, diolah

Berdasarkan data pada Tabel 1.2, dapat diketahui bahwa Jakarta memiliki jumlah penduduk terbanyak di Indonesia. Jika dibandingkan dengan kota-kota besar lain, seperti: Surabaya dan Bandung, jumlah penduduk di Jakarta jauh lebih banyak. Jika pada tahun 2015 jumlah penduduk di Kota Surabaya dan Bandung

berkisar 2 juta jiwa, jumlah penduduk di Jakarta sudah mencapai 10 juta jiwa. Ini berarti ada perbedaan lima kali lipat.

Jumlah penduduk di Jakarta selalu meningkat dari tahun ke tahun. Pada periode 2008-2013 jumlah penduduk Jakarta sebanyak 9 juta jiwa. Kemudian ditahun 2014, jumlah penduduk Jakarta sudah mencapai 10 juta jiwa. Bertambahnya jumlah penduduk yang diiringi oleh peningkatan aktivitas ekonomi dan sosial menyebabkan meningkatnya kebutuhan akan transportasi atau kendaraan, tak terkecuali di Jakarta. Transportasi merupakan kebutuhan turunan akibat adanya aktivitas ekonomi, sosial, budaya, dan sebagainya (Lestari, 2014). Jakarta sebagai ibukota memiliki berbagai macam fungsi dan hal ini mendorong munculnya berbagai aktivitas yang dilakukan oleh warga Jakarta. Beragamnya aktivitas yang dilakukan masyarakat Jakarta menyebabkan kebutuhan akan kendaraan meningkat. Setiap tahunnya jumlah kendaraan di Jakarta senantiasa meningkat.

Tabel 1.3
Jumlah Kendaraan Bermotor di Jakarta Tahun 2010-2015 (Unit)

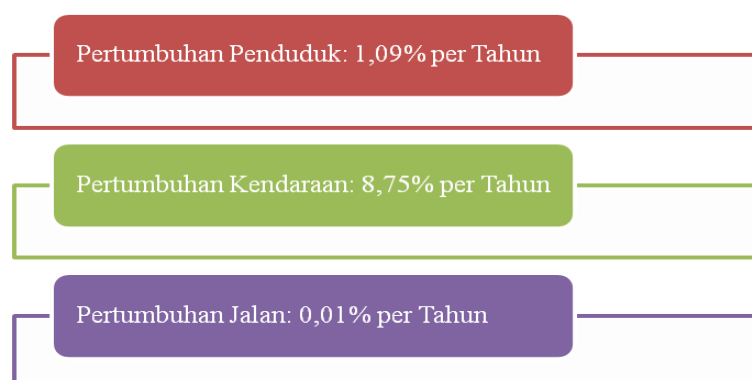
Jenis Kendaraan	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Pertumbuhan per Tahun (%)
Sepeda Motor	8.764.130	9.861.451	10.825.973	11.949.280	13.084.372	13.989.590	9,14
Mobil Penumpang	2.334.883	2.541.351	2.742.414	3.010.403	3.266.009	3.469.168	8,09
Mobil Beban	565.727	581.290	561.918	619.027	673.661	706.014	4,98
Mobil Bus	332.779	363.710	358.895	360.223	362.066	363.483	-0,02
Kendaraan Khusus	-	-	129.113	133.936	137.859	139.801	-
Jumlah	11.997.519	13.347.802	14.618.113	16.072.869	17.523.967	18.668.056	8,75

Sumber: Statistik Transportasi DKI Jakarta 2015/2016, diolah

Jumlah kendaraan terbanyak di Jakarta didominasi oleh sepeda motor, kemudian diikuti oleh mobil penumpang. Jika pada tahun 2010 jumlah kendaraan bermotor di DKI Jakarta sekitar 11,9 juta unit, pada tahun 2015 jumlah kendaraan bermotor di DKI Jakarta sudah mencapai 18,6 juta unit. Laju pertumbuhan sepeda motor per tahun bahkan mencapai 9,14% per tahun. Angka ini cukup tinggi sehingga tak heran jika jalanan di Jakarta menjadi padat.

Semakin banyaknya jumlah kendaraan bisa membuat masyarakat semakin *mobile*, tetapi disisi lain ada dampak negatif yang ditimbulkan. Jumlah kendaraan yang terus bertambah menyebabkan beban jalan bertambah pula. Sementara itu, jalan memiliki keterbatasan dalam menampung jumlah kendaraan. Apabila kendaraan yang melewati jalan melebihi kapasitas/daya tampung jalan tersebut, maka lalu lintas kendaraan menjadi tersendat dan mengalami kemacetan lalu lintas.

Gambar 1.3
Pertumbuhan Penduduk, Pertumbuhan Kendaraan, dan Pertumbuhan Jalan di Jakarta (%)



Sumber: BPS 2017, diolah

Pertumbuhan penduduk di Jakarta pada periode 2010 – 2015 sebesar 1,09% per tahun. Adanya penambahan jumlah penduduk yang diiringi oleh

peningkatan aktivitas penduduk menyebabkan peningkatan jumlah kendaraan. Pertumbuhan jumlah kendaraan di Jakarta hingga tahun 2015 mencapai 8,75% per tahun, sementara itu pertumbuhan jalan di Jakarta hanya sebesar 0,01% per tahun. Ketidakseimbangan antara pertumbuhan penduduk, pertumbuhan kendaraan, dan pertumbuhan jalan menyebabkan terjadinya kemacetan lalu lintas di Jakarta (Mustikarani, 2016).

Salah satu ruas jalan di Jakarta yang sering dilanda kemacetan lalu lintas ialah Jalan Raya Bogor. Dilansir dari liputan6.com, Kepala Satuan Lalu Lintas (Satlantas) Polres Jakarta Timur AKBP Haris menyatakan bahwa titik-titik di Jakarta Timur yang kerap menimbulkan kemacetan lalu lintas antara lain di kawasan UKI, PGC, Pasar Rebo, Rawamangun, Pulogadung, Taman Mini, dan Garuda. AKBP Haris menambahkan bahwa titik-titik tersebut krusial karena terletak diperbatasan antara Jakarta, Bekasi, Depok, dan Bogor.

Kawasan PGC dan Pasar Rebo terletak disekitar Jalan Raya Bogor dan titik-titik ini kerap dilanda kemacetan lalu lintas. Jalan Raya Bogor merupakan jalan sepanjang 45 km yang melintasi Jakarta Timur, Depok, dan Bogor. Dalam penelitian ini, ruas Jalan Raya Bogor yang menjadi objek penelitian adalah Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon. Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon terletak di wilayah Jakarta Timur.

Gambar 1.4
Peta Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon



Keterangan:

- A. Titik Kemacetan
1. Pasar Kramat Jati
 2. SMP 49 – Hek
 3. Pasar Induk
 4. PT. Khong Guan
 5. Jalan Belly
 6. SD dan SMP Yasmin
 7. PT. Panasonic

Sumber: www.google.com, diolah

Gambar 1.4 menunjukkan titik-titik kemacetan lalu lintas yang terjadi di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon. Umumnya kemacetan di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon terjadi karena adanya pertemuan dengan kendaraan yang berasal dari arah lain. Hal ini dikarenakan banyaknya persimpangan (pertigaan dan perempatan) disepanjang Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon.

Gambar 1.5
Foto Kemacetan yang Terjadi di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon



Sumber: Observasi, Gambar 1 (kiri) diambil pada 27 November 2016 pukul 20.04 dan Gambar 2 (kanan) diambil pada 7 Juni 2017 pukul 16.18

Menurut keterangan dari Satlantas Jakarta Timur, kemacetan di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon biasanya terjadi pada jam-jam sibuk, yakni pukul 06.00-09.00 dan 16.30-20.00. Beberapa titik di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon yang kerap kali mengalami kemacetan lalu lintas adalah di depan Pasar Kramat Jati, pertigaan RS Polri, pertigaan Hek, disekitar Pasar Induk, *fly over* Cijantung, pertigaan Kiwi, di depan Pabrik Khong Guan, pertigaan Zeni, dan sebagainya. Jumlah kendaraan yang melintas tidak sesuai dengan kapasitas yang mampu ditampung oleh badan jalan sehingga menyebabkan penumpukkan kendaraan dan lalu lintas pun tersendat.

Tabel 1.4
Karakteristik Jalan Raya Bogor

Spesifikasi Jalan	Keterangan
Kelas Jalan	Arteri Primer
Lebar Jalan	14 meter
Kapasitas Jalan	1594 smp/30 menit
Volume Kendaraan	945 smp/30 menit
V/C Rasio	0,59

Sumber: Departemen Geografi UI, 2015

Keterangan:

smp : satuan mobil penumpang

0,0 – 0,19 Kategori A: arus bebas, volume rendah, kecepatan tinggi

0,20 – 0,44 Kategori B: arus stabil dan mulai ada pembatasan kecepatan

0,45 – 0,69 Kategori C: arus stabil, kenyamanan berkendara turun dan pergerakan dibatasi

0,70 – 0,84 Kategori D: arus mendekati tidak stabil, kecepatan mulai terganggu oleh kondisi jalan

0,85 – 1,00 Kategori E: terjadi kemacetan lalu lintas

Berdasarkan data dari tabel 1.4, dapat diketahui bahwa kondisi jalan di Jalan Raya Bogor berada pada kategori C dimana kenyamanan berkendara mulai menurun dan pergerakan dibatasi. Menurut penelitian yang dilakukan oleh Marestian dkk (2005), kecepatan rata-rata kendaraan yang melintas di Jalan Raya Bogor sebesar 22,98 km/jam. Padahal menurut PP No. 26 Tahun 1985, kecepatan terendah untuk jalan arteri adalah 60 km/jam. Rendahnya kecepatan rata-rata kendaraan yang melintas di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon disebabkan oleh padatnya arus kendaraan sehingga lalu lintas menjadi terhambat.

Tabel 1.5
V/C Rasio di Beberapa Titik di Ruas Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon

Titik-titik Pengamatan	Utara - Selatan		Selatan – Utara	
	Pagi	Sore	Pagi	Sore
Pasar Kramat Jati	C	E	C	B
Jalan Peternakan	B	C	E	C
Pasar Induk	B	C	D	C
SMPN 49	C	C	D	B
PT Khong Guan	C	F	C	E
Jalan Belly	B	E	F	C
SD, SMP Yasmin	B	B	C	B
PT Panasonic	B	C	C	E
Jalan Radar Auri	B	C	E	B

Sumber: Penelitian Dimas Raharjo, 2012

Tabel 1.5 menampilkan V/C Rasio untuk beberapa titik di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon. Ruas jalan di depan Pasar Induk, Jalan Peternakan, PT Khong Guan, Jalan Belly, PT Nasional Gobel, dan Jalan Radar Auri mempunyai V/C Rasio E yang berarti terjadi kemacetan lalu lintas di titik-titik tersebut karena volume kendaraan yang melintas sangat besar dan hampir tidak tertampung. Ruas jalan di depan PT Khong Guan dan Jalan Belly bahkan mempunyai V/C rasio F. Ini berarti volume kendaraan yang melintasi kedua titik tersebut sudah melampaui kapasitas jalan sehingga terjadi kemacetan lalu lintas. Hasil ini menunjukkan bahwa ada kemacetan lalu lintas yang terjadi di beberapa titik di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon berupa tersendatnya arus lalu lintas kendaraan.

Masalah kemacetan lalu lintas seringkali terjadi pada kawasan yang memiliki intensitas kegiatan, penggunaan lahan, dan jumlah penduduk yang sangat tinggi (Mustikarani, 2016). Selain menjadi titik temu arus kendaraan dari

berbagai arah, di sekitar Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon juga terdapat pemukiman penduduk, pabrik-pabrik, sekolah, mall, dan beragam bangunan lainnya. Intensitas kegiatan yang tinggi di sekitar Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon mengakibatkan banyaknya kendaraan yang melintas. Apalagi Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon juga menjadi penghubung daerah-daerah di Jakarta Timur, Bekasi, Depok, dan Bogor.

Kemacetan lalu lintas menimbulkan berbagai dampak terutama untuk pengguna jalan. Menurut data dari Dinas Perhubungan DKI Jakarta (2017), biaya kemacetan lalu lintas di DKI Jakarta mencapai Rp 45,2 triliun per tahun. Biaya kemacetan lalu lintas ini mencakup pemborosan BBM, biaya operasional kendaraan, *time value*, *economic value*, dan pencemaran energi. Biaya kemacetan lalu lintas di DKI Jakarta sangat besar karena kebutuhan akan transportasi juga besar. Kebutuhan (*demand*) perjalanan di Jabodetabek mencapai 25,7 juta perjalanan/hari.

Secara umum, dampak akibat kemacetan lalu lintas bisa diklasifikasikan menjadi dampak ekonomi dan dampak sosial. Dampak ekonomi yang ditimbulkan akibat kemacetan menurut Dinas Perhubungan DKI Jakarta (2017) adalah kerugian waktu (*time value*), pemborosan bahan bakar, dan sebagainya. Kemacetan lalu lintas membuat laju kendaraan melambat atau bahkan berhenti. Kondisi ini membuat penggunaan Bahan Bakar Minyak (BBM) meningkat karena mesin menyala lebih lama sehingga pengemudi harus mengeluarkan biaya yang lebih banyak untuk pembelian BBM (Aris, 2012). Semakin lama terjebak kemacetan, maka akan semakin banyak bahan bakar yang terbuang.

Dilansir dari republika.co.id, Tamin (2017) menjelaskan bahwa kemacetan lalu lintas menimbulkan kerugian secara ekonomi, sosial, maupun lingkungan. Dampak lingkungan berupa adanya emisi gas buang yang berasal dari kendaraan, sedangkan dampak sosialnya berupa jumlah kecelakaan lalu lintas yang meningkat. Selain itu juga ada dampak secara fisik dan psikis. Dampak secara fisik berupa kelelahan, sedangkan dampak secara psikis bisa berupa stres, kesal, dan rasa tidak nyaman karena dikelilingi oleh polusi, penurunan kualitas lingkungan akibat polusi, dan sebagainya. Penelitian Aris (2012) menjelaskan bahwa dampak sosial dari kemacetan lalu lintas adalah tingkat kenyamanan pengguna jalan rendah, menimbulkan stres, lelah, dan emosi (kesal dan marah).

Kemacetan lalu lintas bisa menyebabkan kelelahan dan rasa stres bagi pengguna jalan karena mereka tidak bisa bergerak dan membutuhkan waktu yang lama untuk sampai ke tempat tujuan. Selain itu, kemacetan juga menimbulkan polusi udara dan polusi suara. Adanya bahan bakar yang terbuang ke udara menyebabkan udara menjadi tercemar sehingga menimbulkan rasa tidak nyaman bagi pengguna jalan. Berdasarkan survei yang telah dilakukan, dapat diketahui bahwa kemacetan lalu lintas di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon menimbulkan dampak ekonomi dan sosial bagi pengguna jalan. Dampak-dampak tersebut dapat dilihat dari ringkasan tabel berikut:

Tabel 1.6
Rata-rata Biaya Pembelian Bahan Bakar untuk Sekali Jalan (Rupiah)

Biaya Bahan Bakar	Normal	Macet	Kerugian	Keterangan
Mobil	20.000	25.000	5.000	Bahan bakar yang digunakan: Premium dan Pertamina
Motor	7.000	10.000	3.000	Bahan bakar yang digunakan: Premium

Sumber: Survei Primer 2017, diolah

Tabel 1.7
Rata-rata Waktu Tempuh Kendaraan yang Melintas di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon (Menit)

Kendaraan	Pukul 06.00 – 09.00			Pukul 17.00 – 20.00		
	Normal	Macet	Kerugian	Normal	Macet	Kerugian
Mobil	40	60	20	45	80	35
Motor	30	45	15	30	55	25

Sumber: Survei Primer 2017, diolah

Berdasarkan survei yang dilakukan, dapat diketahui bahwa ada kerugian materil maupun waktu yang dirasakan pengguna jalan akibat adanya kemacetan lalu lintas di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon. Kerugian berupa tambahan biaya pembelian bahan bakar yang ada pada Tabel 1.6 baru untuk satu kali trip atau satu kali jalan. Kerugian akan semakin besar jika pengendara melintasi Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon lebih sering, misalnya pulang pergi dan beberapa hari dalam seminggu. Belum lagi jika pengendara tidak hanya terjebak kemacetan di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon saja. Semakin lama pengendara terjebak kemacetan, maka biaya tambahan untuk pembelian bahan bakar akan semakin besar.

Selain kerugian materil, kerugian waktu juga harus dirasakan pengguna jalan. Kemacetan terparah biasanya terjadi di sore hari yakni mulai pukul 17.00 – 20.00 karena bersamaan dengan jam pulang kerja. Jika terjadi kemacetan, pengendara bisa menghabiskan waktu 15 – 30 menit di jalan. Hasil survei juga menunjukkan adanya dampak sosial akibat kemacetan lalu lintas. Kemacetan lalu lintas juga menyebabkan pengendara menjadi kesal, lelah, stres, dan tidak nyaman.

Tabel 1.8
Persepsi Pengendara Mengenai Dampak Sosial Kemacetan Lalu Lintas di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon (Persen)

Persepsi	Jumlah Responden
Lelah	100
Kesal	86,6
Stres	66,6
Tidak Nyaman	100

Sumber: Survei Primer 2017, diolah

Hasil survei menunjukkan 100% responden merasa kelelahan akibat terjebak kemacetan lalu lintas di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon. Ini dikarenakan kemacetan lalu lintas menyebabkan pengendara harus menginjak/menarik rem dan gas secara terus menerus dan dalam waktu yang cukup lama sehingga pengendara merasa lelah. Rasa lelah semakin terasa ketika kemacetan terjadi di jam-jam pulang kerja/sekolah karena pengendara sudah menghabiskan waktunya untuk bekerja atau beraktivitas. Sebanyak 86,6% responden merasa kesal ketika terjebak kemacetan lalu lintas di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon karena membuat mereka lebih lama sampai ditempat tujuan.

Sementara itu, 66,6% responden merasa stres menghadapi kemacetan lalu lintas di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon. Pengendara merasa stres karena kemacetan yang terjadi menguras fisik dan emosi. Selain itu, umumnya pengendara juga terjebak kemacetan di ruas jalan lain sehingga membuat mereka stres. Sebanyak 100% responden merasa tidak nyaman ketika terjebak kemacetan lalu lintas di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon. Ketika terjadi kemacetan lalu lintas, ada bahan bakar yang terbuang dan menyebabkan polusi. Polusi udara dan polusi suara membuat pengendara merasa tidak nyaman dan kesal.

Berdasarkan pemaparan di atas, dapat diketahui bahwa ada dampak ekonomi dan sosial akibat kemacetan lalu lintas yang terjadi di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon. Oleh karena itu diperlukan studi lebih lanjut untuk menghitung dan menganalisis dampak ekonomi dan sosial akibat kemacetan lalu lintas di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon. Hasil analisis bisa dijadikan pertimbangan pemerintah untuk mengatasi masalah kemacetan yang terjadi di Jakarta.

1.2 Rumusan Masalah

Kemacetan lalu lintas bisa terjadi karena ketidakseimbangan antara jumlah penduduk, jumlah kendaraan yang semakin bertambah dari tahun ke tahun, dan jumlah ruas jalan yang ada atau tersedia (Mustikarani, 2016). Pertumbuhan penduduk di Jakarta pada periode 2010-2015 sebesar 1,09% per tahun, pertumbuhan kendaraan di Jakarta pada tahun 2015 sebesar 8,75% per tahun, dan

pertumbuhan jalan di Jakarta sebesar 0,01% per tahun. Ketidakseimbangan antara pertumbuhan penduduk, pertumbuhan kendaraan, dan pertumbuhan jalan menyebabkan jalan-jalan di Jakarta sesak dengan kendaraan.

Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon merupakan salah satu jalan yang kerap dilanda kemacetan lalu lintas. Volume kendaraan yang melintasi Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon sebesar 945 smp/30 menit. Sementara itu, kapasitas jalan di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon sebesar 1.594 smp/30 menit. V/C rasio Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon berada dikategori C yang artinya kenyamanan berkendara menurun dan pergerakan kendaraan mulai terbatas. Beberapa ruas Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon bahkan mempunyai V/C rasio E dan F yang berarti terjadi kemacetan lalu lintas karena volume kendaraan yang melintas melebihi kapasitas jalan. Kemacetan lalu lintas dapat mengganggu kegiatan yang ada di lingkungan sekitar.

Berdasarkan hasil survei yang telah dilakukan, dapat diketahui bahwa ada kerugian pembelian tambahan bahan bakar bagi pengguna sepeda motor sekitar Rp 3.000 per satu kali perjalanan dan Rp 5.000 per satu kali perjalanan untuk pengguna mobil akibat kemacetan lalu lintas. Selain itu, ada pula kerugian waktu sekitar 15 – 30 menit jika terjadi kemacetan lalu lintas di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon. Sementara itu, 100% responden merasa kelelahan dan tidak nyaman akibat terjebak kemacetan lalu lintas di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon.

Hasil ini menandakan bahwa ada dampak secara ekonomi dan sosial yang dirasakan pengendara akibat kemacetan lalu lintas yang terjadi di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon. Berdasarkan rumusan masalah yang telah dijelaskan diatas, maka pertanyaan penelitiannya adalah:

1. Seberapa besar dampak ekonomi yang dirasakan oleh pengendara akibat kemacetan lalu lintas di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon?
2. Berapa banyak pengendara yang merasakan dampak sosial (kelelahan, kesal, stres, dan tidak nyaman) akibat terjebak kemacetan lalu lintas di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon dan apa alasannya?

1.3 Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1.3.1 Tujuan Penelitian

Tujuan yang ingin dicapai dari penelitian ini antara lain:

1. Untuk menghitung dan menganalisis dampak ekonomi yang dirasakan oleh pengendara akibat kemacetan lalu lintas yang terjadi di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon.
2. Untuk melihat berapa banyak pengendara yang merasakan dampak sosial dan menganalisis alasan pengendara mengenai dampak sosial yang dirasakan akibat kemacetan lalu lintas yang terjadi di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon.

1.3.2 Kegunaan Penelitian

Kegunaan yang diharapkan dari penelitian ini antara lain:

1. Hasil penelitian bisa memberi informasi dan penjelasan, baik bagi pemerintah maupun masyarakat luas, mengenai dampak ekonomi dan dampak sosial yang dirasakan oleh pengendara akibat kemacetan lalu lintas di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon.
2. Hasil penelitian bisa menjadi referensi bagi penulis lain yang ingin meneliti dengan topik terkait.

1.4 Sistematika Penulisan

BAB I : PENDAHULUAN

Pada bab I akan diuraikan latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, kegunaan penelitian, dan sistematika penulisan.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab II akan dijelaskan dasar-dasar teori yang melandasi penelitian ini, penelitian-penelitian terdahulu, dan kerangka pemikiran mengenai permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian ini.

BAB III : METODE PENELITIAN

Pada bab III akan dijelaskan definisi operasional penelitian yang menerangkan variabel-variabel dalam penelitian, populasi dan sampel, metode pengumpulan data, dan metode analisis yang digunakan.

BAB IV : HASIL DAN PEMBAHASAN

Pada bab IV akan diuraikan gambaran umum objek penelitian, hasil survei yang dilakukan dan analisis data.

BAB V : PENUTUP

Pada bab V akan dipaparkan kesimpulan dari penelitian yang telah dilakukan.

Selain itu, akan diberikan pula saran-saran untuk perbaikan penelitian berikutnya.