

**ANALISIS PRIORITAS KEBIJAKAN
PENANGANAN KEMACETAN DI JALAN
RAYA BOGOR KAWASAN CILILITAN –
PEKAYON JAKARTA TIMUR**



SKRIPSI

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

Disusun oleh :

NOVI PUSPARINI

NIM. 12020114140108

**FAKULTAS EKONOMIKA DAN BISNIS
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2018**

PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama Penyusun : Novi Pusparini
Nomor Induk Mahasiswa : 12020114140108
Fakultas/Jurusan : Ekonomika dan Bisnis/Ilmu Ekonomi
Studi Pembangunan
Judul Usulan Penelitian Skripsi : **ANALISIS PRIORITAS KEBIJAKAN
PENANGANAN KEMACETAN DI
JALAN RAYA BOGOR KAWASAN
CILILITAN – PEKAYON JAKARTA
TIMUR**
Dosen Pembimbing : Drs. R. Mulyo Hendarto, MSP

Semarang, 30 November 2018
Dosen Pembimbing



(Drs.R. Mulyo Hendarto, MSP)
NIP. 196104161987101001

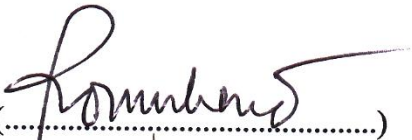
PENGESAHAN KELULUSAN UJIAN

Nama Penyusun : Novi Pusparini
Nomor Induk Mahasiswa : 12020114140108
Fakultas/Jurusan : Ekonomika dan Bisnis/Ilmu Ekonomi Studi
Pembangunan
Judul Skripsi : **ANALISIS PRIORITAS KEBIJAKAN
PENANGANAN KEMACETAN DI
JALAN RAYA BOGOR KAWASAN
CILILITAN – PEKAYON JAKARTA
TIMUR**

Telah dinyatakan lulus ujian pada tanggal 11 Desember 2018

Tim Penguji

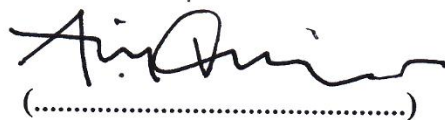
1. Drs. R. Mulyo Hendarto, MSP


(.....)

2. Dr. Agr Deden Dinar Iskandar, S.E.,MA


(.....)

3. Arif Pujiyono, S.E.,M.Si


(.....)

PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI

Yang bertanda tangan dibawah ini saya, Novi Pusparini, menyatakan bahwa skripsi dengan judul: **ANALISIS PRIORITAS KEBIJAKAN PENANGANAN KEMACETAN DI JALAN RAYA BOGOR KAWASAN CILILITAN – PEKAYON JAKARTA TIMUR**, 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, 04 Desember 2018
Yang membuat pernyataan



Novi Pusparini
NIM : 12020114140108

ABSTRACT

Bogor highway Cililitan - Pekayon area is a gateway that connects the western region of Bekasi, south of Bogor, and the City of Depok which can be used as an alternative way for the city community to go to the City of Jakarta. There are various kinds of activities on this road such as education, trade and industry activities. The importance of Bogor highway Cililitan - Pekayon area for the community, makes this road has complex congestion problems. This Research aims to solve the congestion happened in Bogor Highway Cililitan – Pekayon area.

This study uses the Process Hierarchy Analysis (AHP) method to analyze congestion handling policies on Bogor Highway Cililitan - Pekayon Area on 3 different aspects, namely economic aspects, social and cultural aspects and infrastructure aspects. Those whole alternatives would be analyzed by three different type of respondents: Key-person, Bogor Highway Cililitan – Pekayon area User, Residents Around Bogor Highway Cililitan – Pekayon area. Key-person as many as 30 respondents, Bogor Highway Cililitan – Pekayon area User as many as 30 respondents, and Residents Around Bogor Highway Cililitan – Pekayon area as many as 30 respondents.

The results showed that the priority policy for overcoming congestion on Bogor Highway Cililitan – Pekayon Area namely the economic aspect is cheap and affordable public transport rates with an inconsistency ratio of 0.00156, social and cultural aspects is changing the behavior of private vehicle users to switch to transportation general with an inconsistency ratio of 0.04, and the infrastructure aspect is the development of SAUM with an inconsistency ratio of 0.0081. The inconsistency ratio value of the three aspects is less than 0.1, that is indicating that the analysis is consistent and acceptable to be a priority in handling congestion Bogor Highway Cililitan – Pekayon Area.

Keywords: Congestion, Process Hierarchy Analysis (AHP), Priority Policy

ABSTRAK

Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon merupakan pintu gerbang yang menghubungkan wilayah barat Bekasi, selatan Bogor, dan Kota Depok yang dapat dijadikan alternatif jalan bagi masyarakat kota tersebut untuk menuju Kota Jakarta. Terdapat berbagai macam aktivitas di jalan ini seperti aktivitas pendidikan, perdagangan, dan Industri. Pentingnya Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan – Pekayon bagi masyarakat, menjadikan jalan ini memiliki permasalahan kemacetan yang kompleks. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menentukan prioritas kebijakan untuk menangani kemacetan di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan – Pekayon Jakarta Timur.

Penelitian ini menggunakan metode Analisis Hirarki Proses (AHP) untuk menganalisis kebijakan penanganan kemacetan di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan – Pekayon pada 3 aspek yang berbeda yaitu aspek ekonomi, aspek sosial dan budaya dan aspek infrastruktur. Kelompok responden yang menjadi sampel dalam penelitian ini, yaitu *key person*, pengguna Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan – Pekayon, dan penduduk sekitar Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan – Pekayon. Responden *key person* terdiri dari 5 responden yang berkompeten dalam bidang transportasi, responden pengguna Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan – Pekayon sebanyak 30 responden, dan responden penduduk sekitar Jalan Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan – Pekayon sebanyak 30 responden.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa prioritas kebijakan untuk mengatasi kemacetan di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan – Pekayon yaitu aspek ekonomi adalah tarif angkutan umum yang murah dan terjangkau dengan rasio inkonsistensi sebesar 0,00156, aspek sosial dan budaya adalah mengubah perilaku pengguna kendaraan pribadi untuk beralih ke angkutan umum dengan rasio inkonsistensi sebesar 0,04, dan aspek infrastruktur adalah pengembangan SAUM dengan rasio inkonsistensi sebesar 0,0081. Nilai rasio inkonsistensi ketiga aspek kurang dari 0,1 hal tersebut menunjukkan bahwa analisis konsisten dan dapat diterima untuk dijadikan sebuah prioritas dalam penanganan kemacetan di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan – Pekayon.

Kata Kunci : Kemacetan, Analisis Hirarki Proses (AHP), Prioritas Kebijakan

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah rabbil'alamin, puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas segala rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul "Analisis Solusi Kebijakan Penanganan Kemacetan di Jalan Raya Cililitan – Pekayon Jakarta Timur". 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 Akhmad Syakir Kurnia, SE.,Msi.,Ph.D selaku Ketua Departemen Ilmu Ekonomi dan Studi Pembangunan Fakultas Ekonomika dan Bisnis Universitas Diponegoro.
3. Ibu Nenik Woyanti. selaku dosen wali.
4. Bapak Drs. R. Mulyo Hendarto, MSP selaku dosen pembimbing skripsi yang telah memberikan bimbingan dan arahan dalam menyusun skripsi ini.
5. Ibu Evi Yulia Purwanti, SE., Msi selaku Sekretaris Departemen Ilmu Ekonomi dan Studi Pembangunan Fakultas Ekonomika dan Bisnis Universitas Diponegoro.
6. Seluruh dosen Fakultas Ekonomika dan Bisnis Departemen IESP yang telah memberikan ilmunya kepada penulis.
7. Keluarga (Ibu, Bapak dan adik) yang telah memberikan do'a dan dukungan untuk menyelesaikan skripsi ini.
8. Seluruh Jajaran Sudinhub Jakarta Timur, seluruh jajaran Dishub DKI Jakarta, seluruh jajaran Suku Bappeda Jakarta Timur, Satuan lalulintas Jakarta Timur, dan Dewan Transportasi DKI Jakarta yang telah memberikan ijin penelitian dan data yang diperlukan penulis dalam melakukan penelitian ini.

9. Samuel Petra Novianto. Terima kasih atas motivasi, dukungan, dan doa yang telah diberikan.
10. Sahabat berbagi, Diena Rakhmani. Terima kasih telah menjadi tempat berbagi baik suka maupun duka
11. Teman-teman dekat, Rima Yulia, Sheila Sabrina, Agnes Marytha, Gina Sakinah, Zaenal Arifin, Gabriella Faustine, Dito Ilmam, dan Adam Rifqi
12. Teman-teman Magang LPM Edents 2014.
13. Akhmad Sadewa dan Nine Falah sahabat seimbang, yang telah memberi motivasi dan bantuan dalam menyelesaikan penelitian ini.
14. Keluarga besar IESP 2014. Terima kasih atas kebersamaannya selama masa perkuliahan
15. Mbak Sahniza, Mas Wahid, dan Mas Wisnu, senior yang telah memberikan arahan dan bantuan dalam pembuatan skripsi.
16. Teman tim II KKN Desa Duren, Kecamatan Tenganan.
17. Teman-teman kos, Rara, Mbak Wulan, Mbak Helga, dan Fara.
18. Semua pihak yang telah membantu dan tidak bisa penulis sebutkan satu persatu.

Tanpa dukungan dari pihak-pihak diatas, tentunya penulis tidak akan mampu menyelesaikan skripsi ini dengan baik. Penulis menyadari bahwa skripsi ini jauh dari kata sempurna. Oleh karena itu, kritik dan saran yang membangun sangat diharapkan bagi perbaikan dimasa yang akan datang. Penulis berharap semoga skripsi ini bisa bermanfaat bagi berbagai pihak.

Semarang, 30 November 2018
Penulis



Novi Pusparini
NIM 12020114140108

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN SKRIPSI.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN KELULUSAN UJIAN	iii
PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI	iv
ABSTRACT.....	v
ABSTRAK	vi
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR TABEL.....	xi
DAFTAR GAMBAR	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	23
1.3 Tujuan dan Kegunaan Penelitian.....	24
1.4 Sistematika Penulisan.....	24
BAB II TELAAH PUSTAKA.....	26
2.1 Landasan Teori.....	26
2.1.1 Kota	26
2.1.2 Pertumbuhan Kota.....	27
2.1.3 Perkembangan Kota	29
2.1.4 Penduduk.....	30
2.1.5 Jalan.....	31
2.1.6 Kinerja Jalan.....	31
2.1.7 Transportasi	32
2.1.8 Peran Transportasi.....	33
2.1.9 Kemacetan	35
2.1.10 Kerugian Akibat Kemacetan	36
2.1.11 Preferensi.....	36
2.2 Penelitian Terdahulu	37
2.3 Kerangka Pemikiran.....	46
BAB III METODE PENELITIAN.....	52
3.1 Variabel Penelitian dan Definisi Operasional Variabel	52
3.2 Populasi dan Sampel	55
3.3 Jenis dan Sumber Data	57
3.4 Metode Pengumpulan Data	58
3.5 Metode Analisis.....	60
3.5.1 Uji Validitas dan Reliabilitas	60

3.5.2 Analisis Hirarki Proses	61
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	72
4.1 Deskripsi Objek Penelitian.....	72
4.1.1 Gambaran Umum Kota Administrasi Jakarta Timur	72
4.1.2 Gambaran Umum Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan – Pekayon	74
4.1.3 Profil Responden	78
4.2 Analisis Data	80
4.2.1 Hasil Uji Validitas dan Reliabilitas	80
4.2.2 Hasil Analisis Hirarki Proses (AHP).....	82
4.3 Intepretasi hasil	95
BAB V PENUTUP	99
5.1 Simpulan.....	99
5.2 Keterbatasan	100
5.3 Saran.....	100
DAFTAR PUSTAKA	101
DAFTAR LAMPIRAN	104

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 1.1 Jumlah Penduduk dan Laju Pertumbuhan Penduduk di DKI Jakarta Tahun 2012-2016.....	3
Tabel 1.2 PDRB Atas Dasar Harga Konstan Tahun 2010 DKI Jakarta Tahun 2012 – 2016	4
Tabel 1.3 Kontribusi Sektor Ekonomi di Jakarta Menurut Lapangan Usaha Tahun 2012-2016 Atas Dasar Harga Konstan 2010 (dalam %)	4
Tabel 1.4 Jumlah Kendaraan Bermotor di Jakarta Tahun 2012 – 2016.....	5
Tabel 1.5 Panjang Jalan Menurut Jenisnya dan Pertumbuhan Jalan di Jakarta Tahun 2012 –2016	6
Tabel 1.6 Jumlah Kendaraan yang Melewati Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon Pada Jam Sibuk (Pukul 07.00-09.00 WIB) ke Arah Utara	14
Tabel 1.7 Jumlah Kendaraan yang Melewati Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon Pada Jam Sibuk (Pukul 16.00-18.00 WIB) ke Arah Selatan	14
Tabel 1.8 Kategori Level of Service Ruas Jalan Berdasarkan Nilai V/C	15
Tabel 1.9 Rata-rata Biaya Pembelian Bahan Bakar untuk Sekali Jalan (Rupiah)	18
Tabel 1.10 Rata-rata Waktu Tempuh Kendaraan yang Melintas di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon (Menit)	18
Tabel 1.11 Persepsi Pengendara Mengenai Dampak Sosial Kemacetan Lalulintas di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon (Persen)	19
Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu	42
Tabel 3.1 Variabel Hirarki dengan Tujuan Menangani Kemacetan Lalulintas di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon	68
Tabel 3.2 Skala Perbandingan Berpasangan	69
Tabel 4.1 Luas dan Pembagian Wilayah Kota Administrasi Jakarta Timur Berdasarkan Kecamatan Tahun 2016.....	74
Tabel 4.2 Karakteristik Responden	78
Tabel 4.3 Hasil Uji Validitas.....	80
Tabel 4.4 Hasil Uji Reliabilitas	82
Tabel 4.5 Prioritas Aspek Ekonomi Terhadap Tujuan Menurut <i>key person</i>	84
Tabel 4.6 Prioritas Aspek Ekonomi Terhadap Tujuan Menurut	

	Responden Penduduk Sekitar Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan – Pekayon	85
Tabel 4.7	Prioritas Aspek Ekonomi Terhadap Tujuan Menurut Responden Pengguna Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan – Pekayon	86
Tabel 4.8	Prioritas Aspek Ekonomi Terhadap Tujuan Menurut Seluruh Responden Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon.....	86
Tabel 4.9	Prioritas Aspek Sosial dan Budaya Terhadap Tujuan Menurut <i>key person</i>	87
Tabel 4.10	Prioritas Aspek Sosial dan Budaya Terhadap Tujuan Menurut Responden Penduduk Sekitar Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan – Pekayon	88
Tabel 4.11	Prioritas Aspek Sosial dan Budaya Terhadap Tujuan Menurut Responden Pengguna Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan – Pekayon	89
Tabel 4.12	Prioritas Aspek Sosial dan Budaya Terhadap Tujuan Menurut Seluruh Responden.....	90
Tabel 4.13	Prioritas Aspek Infrastruktur Terhadap Tujuan Menurut <i>key person</i>	91
Tabel 4.14	Prioritas Aspek Infrastruktur Terhadap Tujuan Menurut Responden Penduduk Sekitar Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan – Pekayon	92
Tabel 4.15	Prioritas Aspek Infrastruktur Terhadap Tujuan Menurut Responden Pengguna Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan – Pekayon	93
Tabel 4.16	Aspek Infrastruktur Terhadap Tujuan Menurut Seluruh Responden Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan – Pekayon	94

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 1.1 Peta Administrasi JABODETABEK.....	8
Gambar 1.2 Peta Kemacetan (10 titik) di Jakarta Timur	10
Gambar 1.3 Peta Titik - Titik Pusat Kegiatan di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan – Pekayon	13
Gambar 1.4 Foto Kemacetan Lalulintas di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon Pada Pagi Hari.....	16
Gambar 1.5 Foto Kemacetan Lalulintas di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon Pada Sore Hari.....	16
Gambar 2.1 Kerangka Pemikiran	48
Gambar 2.2 Skema Hierarki AHP.....	49
Gambar 3.1 Bentuk Perbandingan Berpasangan.....	69
Gambar 4.1 Peta Kota Administrasi Jakarta Timur	73
Gambar 4.2 Peta Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon.....	76

DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
Lampiran A Kuesioner AHP.....	104
Lampiran B Uji Validitas dan Reliabilitas.....	116
Lampiran C Data Mentah Responden.....	127
Lampiran D Hasil Output AHP.....	132
Lampiran E Profil Responden.....	137
Lampiran F Dokumentasi Penelitian.....	141

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar belakang

Penduduk memegang peran penting dalam pembentukan suatu kota. Untuk memenuhi kebutuhan hidup, penduduk mulai berinteraksi dan melakukan pergerakan. Hal tersebut menciptakan berbagai macam aktivitas antara lain aktivitas ekonomi, sosial, budaya dan sebagainya. Semakin banyak aktivitas yang penduduk lakukan akan berkontribusi terhadap perkembangan wilayah menjadi sebuah kota. Menurut Sujarto (1989) faktor manusia dan faktor kegiatan manusia mempengaruhi perkembangan suatu kota. 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 mendorong perubahan-perubahan berupa pembangunan di berbagai sektor.

Pertumbuhan ekonomi akan mendorong proses pertumbuhan kota. Menurut Boediono (1999) pertumbuhan ekonomi adalah proses kenaikan output perkapita dalam jangka panjang, di mana presentase pertambahan output itu haruslah lebih tinggi dari presentase pertambahan jumlah penduduk dan ada kecenderungan dalam jangka panjang bahwa pertumbuhan itu akan berlanjut. Tujuan dari pertumbuhan ekonomi adalah meningkatkan kesejahteraan masyarakat suatu negara.

Pertumbuhan ekonomi suatu kota dapat dilihat dari tingginya aktivitas perekonomian. Kondisi ini berpengaruh terhadap pertumbuhan maupun perkembangan aktivitas lain di kawasan-kawasan perkotaan seperti munculnya kawasan permukiman baru, kawasan industri, serta kawasan perdagangan dan jasa (Sari, 2011). Aktivitas perkotaan perlu didukung oleh adanya infrastruktur dan transportasi. Ketersediaan infrastruktur jalan dan ketersediaan transportasi akan menunjang aktivitas masyarakat. Infrastruktur dan sarana transportasi dibangun untuk mempermudah mobilitas orang maupun barang dari satu tempat ke tempat lainnya (Nasution, 2004).

Peran infrastruktur terutama jalan raya sangat penting bagi masyarakat. Keberadaan jalan raya akan membuka akses ke berbagai tempat yang bisa dilintasi oleh kendaraan. Pemerintah sebagai penyedia barang publik, bertanggung jawab menyediakan fasilitas jalan raya yang memadai.

Transportasi menyangkut empat unsur, yakni ada manusia yang membutuhkan, barang atau muatan yang dibutuhkan, kendaraan sebagai alat/sarana dan jalan sebagai prasarana (Kamaluddin, 2003). Dari pernyataan tersebut dapat disimpulkan bahwa pembangunan infrastruktur jalan akan diikuti dengan penyediaan transportasi darat. Semakin banyak jumlah penduduk akan meningkatkan permintaan terhadap transportasi.

Perkembangan transportasi selain memberikan manfaat, juga memberikan dampak negatif seperti polusi udara dan kemacetan. Menurut Sukarto (2006), perencanaan kota tanpa mempertimbangkan keadaan dan pola transportasi akibat

dari perencanaan itu sendiri akan menimbulkan keruwetan lalulintas di kemudian hari.

Jakarta sebagai Ibukota Negara Indonesia memiliki peran sebagai pusat pemerintahan dan pusat ekonomi. Pada umumnya, kota-kota besar yang menjadi pusat pemerintahan dan pusat ekonomi memiliki jumlah penduduk cukup besar.

Tabel 1.1
Jumlah Penduduk dan Laju Pertumbuhan Penduduk di DKI Jakarta
Tahun 2012-2016

Tahun	Jumlah Penduduk (Jiwa)	Pertumbuhan Penduduk (%)
2012	9.862.100	1,13
2013	9.969.100	1,08
2014	10.075.310	1,07
2015	10.177.924	1,02
2016	10.277.628	0,98

Sumber: Badan Pusat Statistik 2017

Berdasarkan Tabel 1.1, dapat dilihat bahwa pada tahun 2012 jumlah penduduk Jakarta sekitar 9,9 juta jiwa. Jumlah penduduk Jakarta terus bertambah setiap tahunnya hingga pada tahun 2016 jumlah penduduk Jakarta mencapai 10,2 juta jiwa. Jumlah penduduk yang terus meningkat dapat menyebabkan meningkatnya jumlah mobilitas masyarakat dalam rangka pemenuhan kebutuhan hidupnya. Begitu pula dengan pertumbuhan ekonomi Kota Jakarta. Pada tabel 1.2 dijelaskan bahwa pertumbuhan ekonomi DKI Jakarta pada tahun 2016 adalah 5,88 persen. Berikut ini adalah tabel PDRB DKI Jakarta tahun 2012-2016.

Tabel 1.2
PDRB Atas Dasar Harga Konstan Tahun 2010 DKI Jakarta Tahun 2012 – 2016

Tahun	PDRB ADHK 2010 (Triliun)	Pertumbuhan (%)
2012	1.222,53	6,53%
2013	1.297,19	6,11%
2014	1.374,35	5,95%
2015	1.454,56	5,84%
2016	1.540,08	5,88%

Sumber: BPS DKI Jakarta, 2018

Perekonomian DKI Jakarta sebagian besar berasal dari kontribusi tiga sektor utama yaitu Jasa, Perdagangan, dan Industri Pengolahan. Besarnya jumlah kontribusi ketiga sektor tersebut dapat dilihat pada Tabel 1.3

Tabel 1.3
Kontribusi Sektor Ekonomi di Jakarta Menurut Lapangan Usaha Tahun 2012-2016 Atas Dasar Harga Konstan 2010 (dalam %)

No	Sektor	2012	2013	2014	2015	2016
1	Pertanian	0,11	0,10	0,10	1,14	0,09
2	Pertambangan	0,25	0,23	0,22	0,20	0,24
3	Industri Pengolahan	13,09	13,00	12,95	12,85	13,56
4	Pengadaan Listrik, Gas	0,30	0,28	0,27	0,26	0,29
5	Pengadaan Air	0,05	0,05	0,05	0,04	0,04
6	Konstruksi	13,82	13,83	13,71	13,46	12,88
7	Perdagangan	16,93	16,81	16,66	16,15	16,52
8	Transportasi dan Pergudangan	2,81	2,83	3,04	3,13	3,52
9	Akomodasi Makan dan Minum	8,44	8,93	9,36	9,73	5,02
10	Informasi dan Komunikasi	8,44	8,93	9,36	9,73	7,22
12	Real Estate	6,93	6,86	6,80	6,73	6,17
14	Administrasi Pemerintahan	5,12	4,69	4,48	4,29	5,66
13	Jasa	27,15	27,35	27,35	28,07	28,79
	Total	100	100	100	100	100

Sumber: Berita Resmi Statistik, 2018

Jakarta yang merupakan pusat konsentrasi penduduk dan segala aktivitas senantiasa mengalami pertumbuhan dan perkembangan baik secara fisik, sosial, maupun ekonomi (Warida dkk, 2013). Pertumbuhan dan perkembangan aktivitas di Jakarta, mendorong permintaan kendaraan yang semakin besar jumlahnya dalam rangka mempermudah mobilitas. Adapun pertumbuhan kendaraan di Jakarta dapat dilihat pada Tabel 1.4:

Tabel 1.4
Jumlah Kendaraan Bermotor di Jakarta Tahun 2012 – 2016

Jenis Kendaraan	2012	2013	2014	2015	2016	Rata-rata Pertumbuhan Pertahun (%)
Sepeda Motor	10.825.973	11.949.280	13.084.372	13.989.590	14.062.223	6,82
Mobil Penumpang	2.742.414	3.010.403	3.266.009	3.469.168	3.486.296	6,24
Mobil beban	561.918	619.027	673.661	706.014	708.146	6,02
Mobil Bus	358.895	360.223	362.066	363.483	363.654	0,33
Kendaraan Khusus	129.113	133.936	137.859	139.801	139.963	2,04
Total	14.618.113	16.072.860	17.523.967	18.668.056	18.760.281	6,50

Sumber: DKI Jakarta dalam Angka, 2017

Berdasarkan Tabel 1.4, jumlah kendaraan di Jakarta didominasi oleh sepeda motor dengan pertumbuhan sebesar 6,82 persen pertahun. Jumlah kendaraan terbanyak kedua di Jakarta adalah mobil penumpang dengan pertumbuhan sebesar 6,24 persen pertahun, dan jumlah kendaraan terbanyak ketiga di Jakarta adalah mobil beban dengan pertumbuhan sebesar 6,02 persen pertahun. Jika dilihat secara keseluruhan, total kendaraan di Jakarta pada tahun 2012 sekitar 14,6 juta dan terus bertambah hingga pada tahun 2016 mencapai sekitar 18,7 juta dengan rata-rata

pertumbuhan sebesar 6,50 persen pertahun. Hal tersebut menunjukkan jumlah kendaraan di Jakarta cukup tinggi.

Peningkatan kendaraan jika tidak diimbangi dengan ketersediaan infrastruktur jalan akan menimbulkan permasalahan transportasi salah satunya kemacetan. Adapun pertumbuhan jalan di DKI Jakarta ditunjukkan pada Tabel 1.5 sebagai berikut:

Tabel 1.5
Panjang Jalan Menurut Jenisnya dan Pertumbuhan Jalan di Jakarta Tahun 2012 –2016

Tahun	Jenis Jalan				Panjang (Km)	Pertumbuhan Jalan (%)
	Tol	Kota	Provinsi	Nasional		
2012	123,73	5.117,26	1.562,28	152,57	6.955,84	0,34
2013	123,73	5.117,26	1.562,28	152,57	6.955,84	0
2014	123,73	5.117,26	1.562,28	152,57	6.955,84	0
2015	123,73	5.117,26	1.562,28	152,57	6.955,84	0
2016	123,73	5.117,26	1.562,28	152,57	6.955,84	0

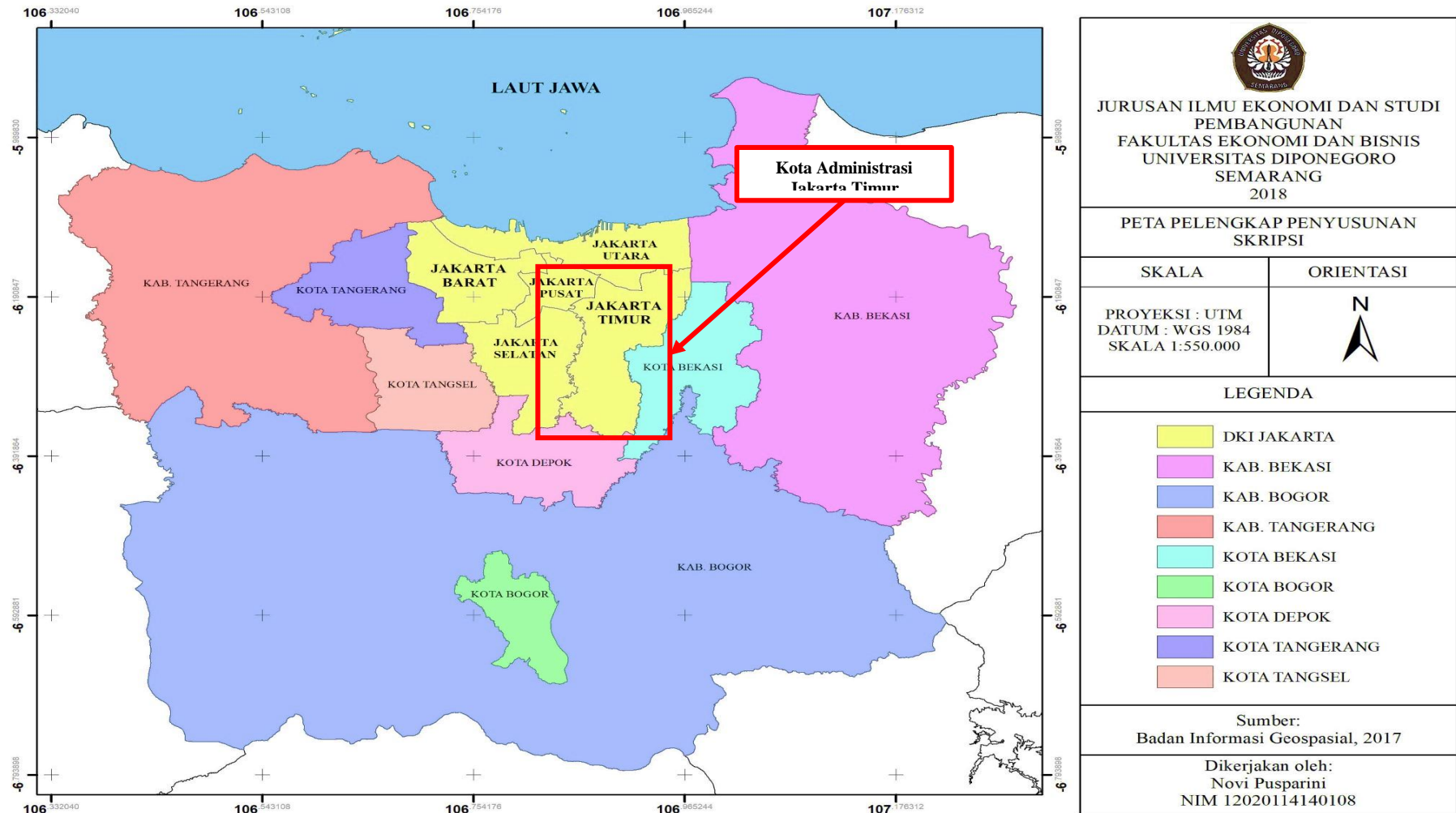
Sumber: DKI Jakarta dalam Angka, 2017

Berdasarkan Tabel 1.5, panjang jalan di Jakarta pada tahun 2012 adalah 6,9 ribu kilometer dengan pertumbuhan jalan sebesar 0,34%, kemudian pada tahun 2013 sampai 2016 panjang jalan di Jakarta tidak mengalami pertumbuhan. Hal ini berbeda dengan jumlah kendaraan di Jakarta yang ditunjukkan pada Tabel 1.4 yang selalu meningkat setiap tahunnya. Ketidakseimbangan antara pertumbuhan penduduk, pertumbuhan kendaraan, dan pertumbuhan jalan menyebabkan terjadinya kemacetan lalu lintas di Jakarta (Mustikarani dkk, 2016).

Berdasarkan data Badan Pusat Statistik DKI Jakarta (2017), Kota Administrasi Jakarta Timur merupakan wilayah di DKI Jakarta yang memiliki jumlah penduduk paling banyak dibandingkan kota lainnya. Jumlah penduduk Jakarta Timur yaitu sebanyak 2,86 juta jiwa, sedangkan Jakarta Barat sebanyak 2,49

juta jiwa, Jakarta Selatan sebanyak 2,20 juta jiwa, Jakarta Utara sebanyak 1,76 juta jiwa, Jakarta Pusat sebanyak 0,91 juta jiwa, dan Kepulauan Seribu sebanyak 0,23 juta jiwa. Sebagai wilayah yang memiliki jumlah penduduk paling banyak di DKI Jakarta, Kota Administrasi Jakarta Timur memiliki permasalahan kemacetan. Menurut Kepala Satuan lalu Lintas (Satlantas) Jakarta Timur AKBP Widodo (komunikasi personal, 18 Mei 2018), Kota Administrasi Jakarta Timur kerap dihadapi masalah kemacetan. Kemacetan di Jakarta Timur terjadi karena daerah tersebut merupakan kawasan penyangga penduduk dari Bekasi, Bogor, dan Depok yang melakukan aktivitas di daerah Jakarta. Selain itu, masih banyaknya pengguna jalan yang kurang disiplin dalam berlalu lintas seperti menerobos lampu merah, berhenti di sembarang tempat, dan melawan arus kendaraan, menyebabkan kemacetan menjadi semakin parah. Posisi Kota Administrasi Jakarta Timur dapat dilihat pada Gambar 1.1

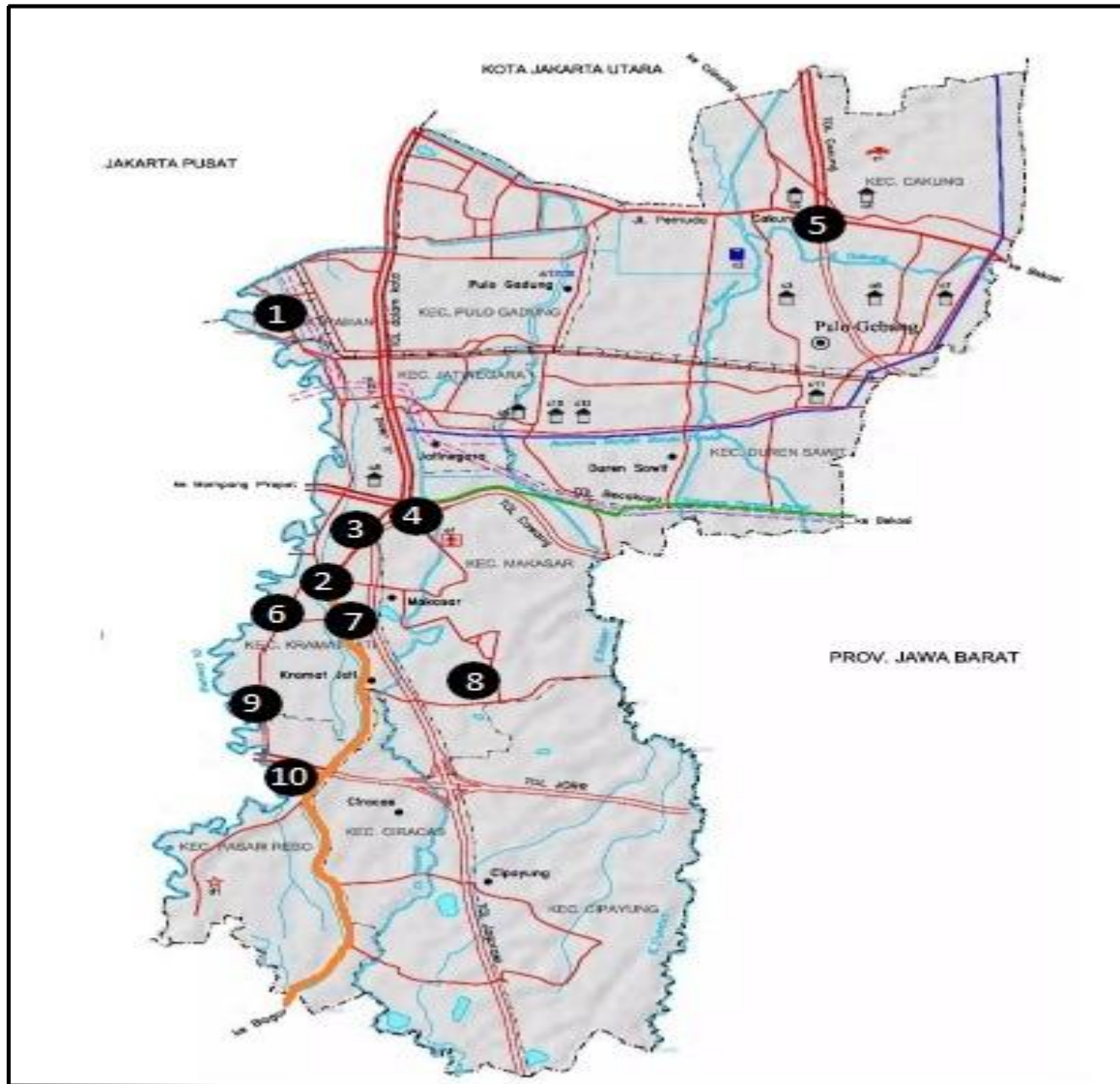
Gambar 1.1
Peta Administrasi JABODETABEK



AKBP Widodo menambahkan, terdapat setidaknya 10 titik kemacetan di Jakarta Timur yang ditunjukkan pada Gambar 1.2. Titik-titik tersebut antara lain (1) Matraman, (2) PGC, (3) Lampu merah Kodam, (4) Perempatan Halim, (5) Cakung, (6) Jalan Raya Condet, (7) Pasar Kramat Jati, (8) Cibubur Junction, (9) Perempatan PT. Garuda Indonesia, dan (10) Pasar Rebo. Titik kemacetan tersebut dapat dikatakan terjadi di area-area aktivitas masyarakat seperti pasar, mall, dan bandara.

Gambar 1.2 memperlihatkan sepuluh titik – titik kemacetan yang ada di Jakarta Timur. Dari kesepuluh titik kemacetan, terdapat tiga titik yang berada di Jalan Raya Bogor, titik tersebut antara lain titik (2) PGC, (7) Pasar Kramat, dan (10) Pasar Rebo. Ketiga titik kemacetan pada Jalan Raya Bogor tersebut masing-masing memiliki karakteristik khusus. PGC merupakan salah satu pusat perbelanjaan grosir yang ada di Jakarta, di mana area depan perbelanjaan tersebut terdapat terminal angkutan umum dan halte bus Cililitan. Pasar Kramat Jati merupakan pasar tradisional dimana jam operasional terjadi hampir 24 jam. Pagi hari hingga sore hari, pasar didominasi oleh pedagang bahan kebutuhan pokok dan pada sore hari hingga malam hari pasar didominasi oleh pedagang ikan dan pakaian yang berdagang hingga dipinggir trotoar jalan. Pasar Rebo merupakan gerbang pintu keluar tol Jagorawi.

Gambar 1.2
Peta Kemacetan (10 titik) di Jakarta Timur



DEPARTEMEN ILMU EKONOMI STUDI
PEMBANGUNAN
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2018

Keterangan:

- | | |
|----------------------|------------------------------------|
| 1. Mataram | 8. Cibubur Junction |
| 2. PGC | 9. Perempatan PT. Garuda Indonesia |
| 3. Lampu merah Kodam | 10. Pasar Rebo |
| 4. Perempatan Halim | |
| 5. Cakung | |
| 6. Jalan Raya Condet | |
| 7. Pasar Kramat Jati | |

PETA PELENGKAP PENYUSUNAN
SKRIPSI

Sumber:
Dinas Perhubungan 2012

Dikerjakan oleh:
Novi Pusparini
12020114140108

Jalan Raya Bogor merupakan jalan dengan panjang 45 km dan lebar 14 m. Berdasarkan fungsinya, jalan ini merupakan jalan arteri yaitu jalan umum yang melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi. Berdasarkan administrasi pemerintahan, jalan ini merupakan jalan nasional yang merupakan jalan arteri dan jalan kolektor dalam sebuah sistem jaringan yang menghubungkan ibukota provinsi yaitu provinsi DKI dengan Jawa Barat, menghubungkan jalan strategis nasional serta jalan tol. Berdasarkan sumbunya, jalan ini merupakan jalan kelas II yaitu jalan arteri, kolektor, lokal dan lingkungan yang dapat dilalui kendaraan bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 mm dan panjang tidak melebihi 4200 mm. (Suku Dinas Perhubungan Jakarta Timur, Komunikasi Personal, 18 Juli 2018)

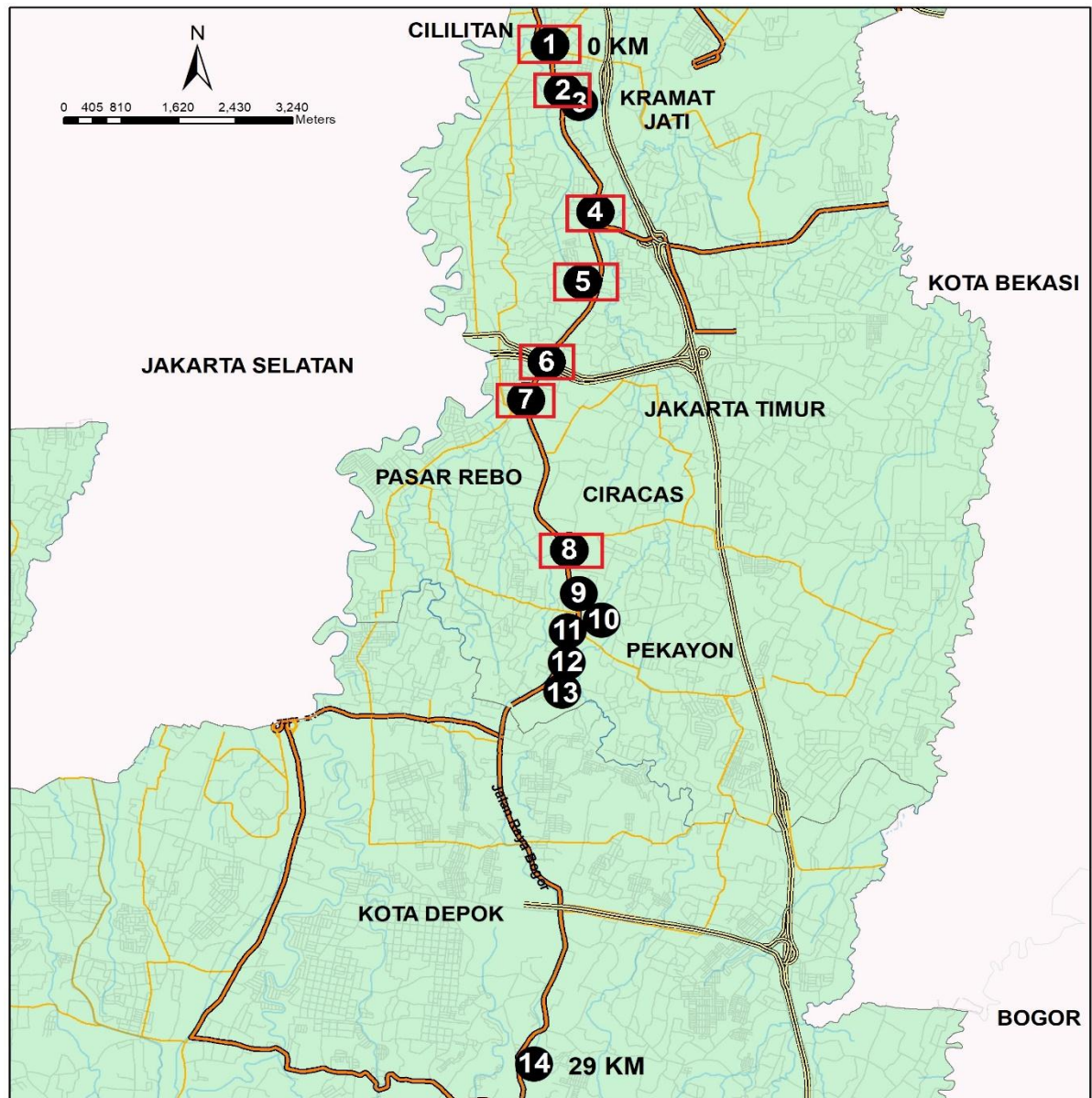
Jalan Raya Bogor melintasi Jakarta Timur, Depok, dan Bogor. Dalam penelitian ini, ruas Jalan Raya Bogor yang menjadi objek penelitian adalah Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan – Pekayon. Tepatnya di kilometer 28, Kelurahan Pekayon, Kecamatan Pasar Rebo yang bersebelahan dengan Kecamatan Cimanggis, Depok. Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan – Pekayon dipilih karena jalan ini merupakan wilayah masuk dari pintu selatan Kota Bogor, Kabupaten Bogor, Depok, dan wilayah masuk dari pintu barat Kota Bekasi. Jalan ini memiliki peran sebagai penunjang mobilitas masyarakat Bogor, Depok, dan Bekasi yang akan melakukan aktivitas. Selain itu, jalan ini merupakan pusat perekonomian, pendidikan dan Industri. Banyaknya pasar dan pabrik yang berada di jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan – Pekayon, membuat jalan tersebut memiliki peran penting dalam pendistribusian barang terutama

pendistribusian barang-barang pabrik ke rantai distribusi selanjutnya. Pentingnya Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan – Pekayon bagi masyarakat, menjadikan jalan ini memiliki permasalahan kemacetan yang kompleks dan menarik untuk diteliti.

Terdapat tiga kecamatan yang dilintasi oleh Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan – Pekayon yaitu kecamatan Kramat Jati, kecamatan Ciracas, dan kecamatan Pasar Rebo. Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan – Pekayon memiliki berbagai macam aktivitas yakni aktivitas pendidikan (SD, SMP Yasmin dan SMPN 49), aktivitas perdagangan (Pasar Kramat Jati, Pasar Induk Kramat Jati, Mall PGC, dan Mall Lippo), aktivitas Industri (PT Khong Guan, PT. Nutricia, PT Huntsman Indonesia, PT. LF Beauty, PT. Healthy Care dan PT. Panasonic Manufacturing Indonesia).

Menurut Andreas Eman, Kepala Manajemen Rekayasa lalu lintas Sudinhub Kota Administrasi Jakarta Timur (Komunikasi Personal, 18 Mei 2018), titik- titik kemacetan yang ada di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan – Pekayon diantaranya adalah PGC, Pasar Kramat Jati, SMP 49 HEK, Pasar Induk Kramat Jati, Simpang Cijantung, Pasar Rebo dan PT. Khong Guan. Secara detil ruas Jalan Raya Bogor kawasan Cililitan – Pekayon ditunjukkan oleh Gambar 1.3. Kotak merah pada Gambar 1.3 menunjukkan tujuh titik kemacetan lalu lintas yang terjadi di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan – Pekayon.

Gambar 1.3
Peta Titik - Titik Pusat Kegiatan di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan – Pekayon



 JURUSAN ILMU EKONOMI DAN STUDI PEMBANGUNAN FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS UNIVERSITAS DIPONEGORO SEMARANG 2018	<p>LEGENDA</p> <table border="0"> <tr> <td> Jalan Arteri</td> <td>1. Mall PGC</td> <td>8. PT. Khong Guan</td> </tr> <tr> <td> Jalan Kolektor</td> <td>2. Pasar Kramat Jati</td> <td>9. PT. Nutricia</td> </tr> <tr> <td> Jalan Lokal</td> <td>3. Lippo Mall Kramat Jati</td> <td>10. SD, SMP Yasmin</td> </tr> <tr> <td> Jalan Tol</td> <td>4. SMP 49 HEK</td> <td>11. PT. Huntsman</td> </tr> <tr> <td> Sungai</td> <td>5. Ps. Induk Kramat Jati</td> <td>12. PT. Health Care</td> </tr> <tr> <td> Titik Kemacetan</td> <td>6. Simpang Pasar Rebo (Pintu keluar tol TMII)</td> <td>13. PT. LF Beauty</td> </tr> <tr> <td></td> <td>7. Simpang Cijantung</td> <td>14. PT. Panasonic</td> </tr> </table>	 Jalan Arteri	1. Mall PGC	8. PT. Khong Guan	 Jalan Kolektor	2. Pasar Kramat Jati	9. PT. Nutricia	 Jalan Lokal	3. Lippo Mall Kramat Jati	10. SD, SMP Yasmin	 Jalan Tol	4. SMP 49 HEK	11. PT. Huntsman	 Sungai	5. Ps. Induk Kramat Jati	12. PT. Health Care	 Titik Kemacetan	6. Simpang Pasar Rebo (Pintu keluar tol TMII)	13. PT. LF Beauty		7. Simpang Cijantung	14. PT. Panasonic
 Jalan Arteri	1. Mall PGC	8. PT. Khong Guan																				
 Jalan Kolektor	2. Pasar Kramat Jati	9. PT. Nutricia																				
 Jalan Lokal	3. Lippo Mall Kramat Jati	10. SD, SMP Yasmin																				
 Jalan Tol	4. SMP 49 HEK	11. PT. Huntsman																				
 Sungai	5. Ps. Induk Kramat Jati	12. PT. Health Care																				
 Titik Kemacetan	6. Simpang Pasar Rebo (Pintu keluar tol TMII)	13. PT. LF Beauty																				
	7. Simpang Cijantung	14. PT. Panasonic																				
PETA PELENGKAP PENYUSUNAN SKRIPSI	Sumber: Badan Informasi Geospasial, 2017	Dikerjakan oleh: Novi Pusparini NIM 12020114140108																				

Jumlah kendaraan yang melintas di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan – Pekayon pada jam-jam sibuk yaitu pagi hari pukul 07.00 – 09.00 dan sore hari pukul 16.00 – 18.00 ditunjukkan pada Tabel 1.6 dan Tabel 1.7

Tabel 1.6
Jumlah Kendaraan yang Melewati Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon Pada Jam Sibuk (Pukul 07.00-09.00 WIB) ke Arah Utara

No	Golongan Kendaraan	Pukul 07.00-08.00 (jumlah kendaraan perjam)	Pukul 08.00-09.00 (jumlah kendaraan perjam)
1	MC	6.482	6.264
2	LV	2.855	2.420
3	HV	114	126
4	UM	14	11
	Total	9.465	8.821

Sumber: Survei Primer (Rabu, 23 Mei 2018, pukul 07.00-09.00)

Tabel 1.7
Jumlah Kendaraan yang Melewati Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon Pada Jam Sibuk (Pukul 16.00-18.00 WIB) ke Arah Selatan

No	Golongan Kendaraan	Pukul 16.00-17.00 (jumlah kendaraan perjam)	Pukul 17.00-18.00 (jumlah kendaraan perjam)
1	MC	6.437	6.921
2	LV	2.855	2.850
3	HV	173	189
4	UM	12	9
	Total	8.477	9.969

Sumber: Survei Primer (Rabu, 23 Mei 2018, pukul 16.00-18.00)

Keterangan:

MC : *Motorcycle* (Sepeda Motor, Kendaraan roda tiga)

LV : *Light Vehicle* (Sedan, *Pick Up*, *Mini Bus*, *Mini Truck*)

HV : *Heavy Vehicle* (*Truck*, Bus Besar, kendaraan dengan dua as atau lebih)

UM : *Unmotorized* (Sepeda, Becak)

Menurut Emanuel Kristanto, Kepala Unit Perkeretaapian Perkotaan Dinas Perhubungan DKI Jakarta (Komunikasi Personal, 18 Mei 2018), rata-rata jalan utama di DKI Jakarta memiliki v/c rasio lebih dari 0,8. Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan – Pekayon merupakan salah satu jalan utama di DKI Jakarta. Menurut Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) Direktorat Jendral Bina Marga (1997) yang ditunjukkan pada Tabel 1.8, Jalan dengan V/C ratio lebih dari 0,75 merupakan jalan yang masuk dalam kategori macet.

Tabel 1.8
Kategori *Level of Service* Ruas Jalan Berdasarkan Nilai V/C

<i>Level of Service</i>	Karakteristik	Nilai V/C
A	Arus bebas bergerak (aliran lalu lintas bebas, tanpa hambatan), pengemudi bebas memilih kecepatan sesuai batas yang diinginkan	0,00-0,19
B	Arus stabil, tidak bebas (arus lalu lintas baik, kemungkinan terjadi perlambatan), kecepatan operasi mulai dibatasi, mulai ada hambatan dari kendaraan lain	0,20-0,44
C	Arus stabil, kecepatan terbatas (arus lalu lintas masih baik dan stabil dengan perlambatan yang dapat diterima), hambatan dari kendaraan lain makin besar.	0,45-0,74
D	Macet, kecepatan operasi menurun relatif cepat akibat hambatan yang timbul	0,75-0,84
E	Macet, kecepatan operasi menurun secara cepat, arus terkadang terhenti	0,85-1,00
F	Macet, antrian panjang (volume kendaraan melebihi kapasitas)	>1,00

Sumber: Manual Kapasitas Jalan di Indonesia(MKJI), Direktorat Bina Marga 1997

Kemacetan yang terjadi di ruas Jalan Raya Bogor Kawasa Cililitan -Pekayon pada jam-jam sibuk dapat dilihat pada Gambar 1.4 dan Gambar 1.5

Gambar 1.4
Foto Kemacetan Lalulintas di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon Pada Pagi Hari



Sumber: Observasi Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon 22 Mei 2018 (Gambar 1-Kiri) Pukul 07.00-08.00 arus kendaraan kearah utara dan (Gambar 2-kanan) pukul 08.00-09.00 arus kendaraan kearah utara.

Gambar 1.5
Foto Kemacetan Lalulintas di Jalan Raya Bogor kawasan Cililitan - Pekayon Pada Sore Hari



Sumber: Observasi Jalan Raya Pekayon Kawasan Cililitan – Pekayon 22 mei 2018 (Gambar 1-Kiri) Pukul 16.00-17.00 arus kendaraan kearah Selatan dan (Gambar 2-kanan) pukul 17.00-18.00 arus kendaraan kearah Selatan.

Menurut Andreas Eman, Kepala Manajemen Rekayasa lalu lintas Suku Dinas Perhubungan Kota Administrasi Jakarta Timur (Komunikasi Personal, 18 Mei 2018), faktor penyebab kemacetan pada Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan –Pekayon antara lain (1) Volume kendaraan semakin bertambah tidak sesuai dengan pertumbuhan pelebaran jalan sehingga kapasitas jalan tidak dapat lagi menampung pertambahan kendaraan (2) Jalan ini merupakan pintu gerbang masuk dari wilayah selatan Bogor dan Depok yang digunakan sebagai alternatif jalan bagi masyarakat Bogor dan Depok (3) Kebijakan ganjil – genap di jalan tol Jagorawi menyebabkan kendaraan yang tidak dapat lewat jalan tol menggunakan Jalan Raya Bogor sebagai alternatif jalan yang dapat dilalui (4) Cukup banyaknya sentra-sentra usaha di jalan Raya Bogor seperti Pabrik, Mall, UKM, Pasar dan pedagang kaki lima yang beroperasi dari pagi sampai malam dan juga banyaknya sekolah (5) Kurangnya transportasi masal dengan tarif yang terjangkau seperti busway dan angkutan umum lain yang beroperasi sepanjang Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan- Pekayon yaitu angkot memiliki tarif yang relatif mahal (6) Terlalu banyak *U Turn*.

Kemacetan lalulintas memberikan berbagai dampak yang negatif terutama bagi pengguna jalan. Secara umum, dampak akibat kemacetan diklasifikasikan menjadi dampak ekonomi dan dampak sosial. Dampak ekonomi yang ditimbulkan dapat berupa tambahan bahan bakar yang terbuang. Menurut Soesilowati (2008), secara ekonomis, masalah kemacetan lalu lintas akan menciptakan biaya sosial, biaya operasional yang tinggi, hilangnya waktu, polusi udara, tingginya angka kecelakaan. Dampak sosial dari kemacetan dapat berupa kelelahan yang diakibatkan oleh waktu tempuh yang lebih lama,

lebih sering menggunakan rem dan gas dan stress yang ditimbulkan dari suara bising klakson.

Berdasarkan hasil survei terhadap 30 orang, dapat diketahui bahwa kemacetan lalulintas di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan – Pekayon memberikan dampak secara ekonomi dan sosial bagi pengguna jalan. Dampak-dampak tersebut dapat dilihat dari ringkasan tabel berikut:

Tabel 1.9
Rata-rata Biaya Pembelian Bahan Bakar untuk Sekali Jalan (Rupiah)

Biaya Bahan Bakar	Normal	Macet	Kerugian	Keterangan
Mobil	25.000	35.000	10.000	Bahan bakar yang digunakan: Premium, Pertamax, dan <i>Pertalite</i>
Motor	7.000	12.000	5.000	Bahan bakar yang digunakan: Premium, Pertamax, dan <i>Pertalite</i>

Sumber: Survei Primer (Senin, 30 Juli 2018)

Tabel 1.10
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	95	40
Motor	30	45	15	30	60	30

Sumber: Survei primer (Senin, 30 Juli 2018)

Hasil survei menunjukkan bahwa ada kerugian materil dan waktu yang dirasakan pengguna jalan akibat adanya kemacetan di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan – Pekayon. Kerugian materil berupa tambahan biaya yang dikeluarkan untuk

pembelian bahan bakar yang ditunjukkan pada tabel 1.9 untuk satu kali jalan. Kerugian akan semakin bertambah jika pengendara lebih sering melintasi Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan – Pekayon, misalnya pulang dan pergi bekerja dalam waktu sebulan.

Kerugian waktu juga dirasakan pengguna jalan. Hasil survei pada tabel 1.10 menunjukkan bahwa kemacetan terparah terjadi pada sore yaitu pukul 17.00 – 20.00. Jam-jam tersebut bersamaan dengan jam pulang kerja. Saat terjadi kemacetan, pengendara dapat menghabiskan waktu lebih lama, yaitu sekitar 15 – 40 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 1.11
Persepsi Pengendara Mengenai Dampak Sosial Kemacetan Lalulintas di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon (Persen)

Persepsi	Jumlah Responden
Lelah	100
Tidak nyaman	93,4
Kesal	80
Stres	56

Sumber: Survei primer (Senin, 30 Juli 2018)

Berdasarkan hasil survei pada Tabel 1.11, 100% responden merasa kelelahan akibat terjebak kemacetan di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon. Kelelahan disebabkan karena pengendara harus lebih sering menginjak/menarik rem dan gas secara terus menerus dalam waktu yang cukup lama. Sebanyak 93,4% responden merasa tidak nyaman ketika terjebak macet di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon. Polusi udara dan polusi suara yang disebabkan oleh kemacetan

membuat pengendara merasa tidak nyaman dan kesal. Sebanyak 80% responden merasa kesal ketika terjebak kemacetan lalu lintas di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon karena menyebabkan mereka lebih lama sampai ditempat tujuan. Sementara itu, 56% 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 stress.

Beberapa kebijakan yang telah dibuat dan dilaksanakan guna mengatasi permasalahan kemacetan di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan – Pekayon antara lain adalah (1) Dinas Perhubungan bekerjasama dengan Polantas dan babinkantibnas untuk menempatkan petugas di tiap-tiap simpang dan lampu merah agar lalu lintas dapat tertib sehingga tidak menimbulkan kemacetan (2) Menyediakan prasarana lalu lintas berupa petunjuk arah lalu lintas seperti rambu – rambu penunjuk arah, *zebra cross* dan marka jalan untuk menunjang kelancaran lalulintas yang padat di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan – Pekayon (3) Membangun jalur busway dan menyediakan busway (4) menghilangkan beberapa *U turn* di Kramat Jati dan Ciracas. Penghilangan *U turn* dilakukan karena banyaknya kendaraan yang melintas dan melalui *U turn* membuat keruwetan lalulintas dan memperparah kemacetan. Kebijakan menghilangkan beberapa *U turn* berhasil mengurangi kemacetan. Setelah *U turn* ditutup, keruwetan lalulintas yang memicu kemacetan pada titik *U turn* tersebut tidak lagi terjadi, sehingga lalulintas lebih lancar. Kebijakan pembangunan busway berjalan dengan baik namun belum optimal karena trayek bus way hanya sampai Kramat Jati, tidak sampai Pasar

Rebo. Selain itu, masih ditemukan pengendara yang tidak tertib berlalulintas antara lain melajukan kendaraan saat lampu merah dan berhenti di kawasan yang dilarang untuk berhenti/parkir. Dengan kebijakan yang ada, kemacetan masih dapat ditemui di ruas Jalan Raya Bogor Kota kawasan Cililitan – Pekayon.

Berdasarkan pemaparan diatas, dapat diketahui bahwa masih terjadi kemacetan lalu lintas di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan – Pekayon. Kemacetan tersebut menimbulkan dampak secara ekonomi dan sosial. Oleh karena itu diperlukan studi lebih lanjut untuk menganalisis prioritas kebijakan apa yang tepat untuk menangani kemacetan lalu lintas yang terjadi di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan - Pekayon. Hasil analisis bisa dijadikan pertimbangan pemerintah untuk mengatasi masalah kemacetan di ruas Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan – Pekayon.

Menurut hasil diskusi yang dilakukan dengan *key persons* yang mengerti keadaan Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan – Pekayon dan berkompeten di bidang transportasi yaitu Dewan Transportasi DKI Jakarta, Dinas Perhubungan DKI Jakarta, Suku Bappeda Jakarta Timur, Suku Dinas Perhubungan Jakarta Timur, dan Satuan Lalulintas Jakarta Timur, didapatkan 13 alternatif kebijakan lain yang dapat diprioritaskan untuk mengatasi kemacetan di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan – Pekayon. Alternatif kebijakan tersebut berdasarkan kriteria preferensi masyarakat yang digolongkan dalam 3 kaspek, yaitu (1) aspek ekonomi antara lain optimalisasi pajak progresif, Penerapan ERP, dan angkutan umum yang murah dan terjangkau. (2) aspek sosial dan budaya antara lain mengubah perilaku penggunaan kendaraan pribadi ke angkutan umum, penerapan jam masuk kerja yang berbeda, penataan kaki lima dan

penertiban parkir liar, dan penerapan ganjil – genap dan (3) aspek infrastruktur antara lain pembangunan *flyover*, pelebaran jalan, pengembangan Sarana dan prasarana Angkutan Umum Masal (SAUM), penerapan *Area traffic Control System* (ATCS) untuk mengatur durasi nyala lampu dan fase menyala, penyediaan area parkir diluar badan jalan, dan penataan pola penggunaan lahan. Aspek ekonomi dan sosial dan budaya juga digunakan dalam penelitian Sukarto (2006) dalam meneliti pemilihan model Transportasi di DKI Jakarta dengan analisis kebijakan Proses Hirarki Analitik. Penelitian Putera (2018) memiliki aspek yang sama dengan penelitian ini yaitu aspek ekonomi, aspek sosial dan budaya, dan aspek insfrastruktur dalam menentukan prioritas kebijakan penanganan kemacetan di Jalan Raya Serpong. Penelitian Sari (2011) juga menggunakan salah satu aspek yang ada pada penelitian ini yaitu aspek ekonomi dalam menganalisis kebijakan penanganan kemacetan di Jalan Teuku Umar Semarang.

Penelitian ini menggunakan metode Analisis Hirarki Proses (AHP) dengan tujuan untuk mengetahui kebijakan mana yang perlu diprioritaskan dalam upaya mengurangi kemacetan lalu lintas di Jalan Raya Bogor kawasan Cililitan – Pekayon. Analisis Hirarki Proses adalah metode penelitian yang dikembangkan oleh Thomas L. Saaty pada tahun 1970-an. Metode ini menggunakan sebuah kerangka guna mengambil keputusan dari sebuah permasalahan kompleks dengan membaginya ke dalam suatu susunan hirarki sehingga pengambilan keputusan menjadi lebih sederhana dan cepat (Syaifullah, 2010). Berdasarkan penjelasan di atas, maka judul penelitian ini adalah

“Analisis Prioritas Kebijakan Penanganan Kemacetan di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan – Pekayon Jakarta Timur”.

1.2 Rumusan Masalah

Jalan Raya Bogor memiliki posisi yang strategis yaitu merupakan pintu gerbang masuk yang menghubungkan wilayah selatan Bogor dan Depok dengan Kota Jakarta yang dapat dijadikan alternatif jalan yang dilewati masyarakat. Terdapat berbagai macam aktivitas di jalan ini seperti aktivitas pendidikan, perdagangan, dan aktivitas Industri. Posisi yang strategis serta banyaknya aktivitas di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan – Pekayon, membuat jalan tersebut penting dalam kelancaran proses distribusi barang dan padat dilewati oleh masyarakat dari wilayah selatan Kota Jakarta Timur menuju arah utara sekitar pukul 07.00 – 09.00, dan sebaliknya pada saat sore hari sekitar pukul 16.00 – 18.00.

Menurut Suku Dinas Perhubungan Kota Administrasi Jakarta Timur (2018), salah satu faktor penyebab kemacetan pada Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan – Pekayon adalah ketidak seimbangan antara pertumbuhan kendaraan dengan kapasitas jalan yang ada. Kapasitas jalan tidak dapat lagi menampung pertambahan dari jumlah kendaraan.

Berdasarkan kondisi di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan – Pekayon yang telah dijelaskan di atas, dapat dirumuskan pertanyaan penelitian, yaitu bagaimana kebijakan yang harus diprioritaskan dari aspek ekonomi, aspek sosial dan budaya dan

aspek infrastruktur guna mengatasi kemacetan di ruas Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan – Pekayon Jakarta Timur.

1.3 Tujuan dan Kegunaan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, tujuan penelitian ini adalah menganalisis urutan prioritas kebijakan untuk menangani kemacetan di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan – Pekayon Jakarta Timur.

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan kegunaan antara lain:

1. Sebagai bahan informasi dan masukan untuk Pemerintah Kota Administrasi Jakarta Timur dalam mengatasi permasalahan kemacetan di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan – Pekayon Jakarta Timur.
2. Sebagai referensi dan informasi untuk penelitian selanjutnya yang membahas penelitian dengan tema serupa.

1.4 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan dalam penelitian ini terdiri dari lima bab

1. Bab I berisi pendahuluan. Pada bab ini dijelaskan latar belakang pemilihan Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan – Pekayon sebagai objek penelitian, rumusan masalah yang ingin diteliti di jalan raya tersebut, serta tujuan dan kegunaan penelitian yang dilakukan di jalan raya tersebut.
2. Bab II berisikan tentang telaah teori, yang berisi tentang teori kota dan pertumbuhan kota, teori mengenai penduduk, teori jalan dan kinerja jalan, teori transportasi, dan teori kemacetan yang melandasi penelitian mengenai kemacetan di Jalan Raya

Bogor Kawasan Cililitan – Pekayon, serta penelitian terdahulu yang relevan dengan penelitian ini dan kerangka pemikiran dari penelitian ini.

3. Bab III berisi tentang metode penelitian yang digunakan dalam penelitian mengenai kemacetan di objek penelitian yang meliputi variabel serta definisi operasional, populasi dan sampel, jenis dan sumber data, metode pengumpulan data, serta metode analisis yang digunakan.
4. Bab IV menjelaskan mengenai hasil dan pembahasan mengenai gambaran umum objek penelitian, gambaran umum responden, serta diuraikan pula hasil analisis data dan interpretasi hasil penelitian yang telah dilakukan di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan – Pekayon Jakarta Timur.
5. Bab V merupakan penutup yang berisikan simpulan penelitian, keterbatasan yang dialami dalam melakukan penelitian, serta saran mengenai kebijakan yang seharusnya diprioritaskan oleh pemerintah Kota Administrasi Jakarta Timur untuk mengatasi kemacetan di Jalan Raya Bogor Kawasan Cililitan – Pekayon Jakarta Timur.