

ANALISIS DAMPAK KEMACETAN TERHADAP EKONOMI PENGGUNA JALAN, DEPAN TUGU TAMAN KOTA MANADO

Dafit O.M. Kawulur¹ Amran T. Naukoko² Mauna Th.B. Maramis³

^{1,2,3} Jurusan Ekonomi Pembangunan, Fakultas Ekonomi dan Bisnis,
Universitas Sam Raturangi, Manado 95115, Indonesia

Email: dafitkawulur061@student.unsrat.ac.id

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. Ketidak seimbangan antara pertumbuhan penduduk, pertumbuhan kendaraan dan perkembangan pertumbuhan jalan belum optimal menyebabkan terjadinya kemacetan lalu lintas di sejumlah ruas jalan di Kota Manado. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dampak kerugian ekonomi pengguna jalan akibat kemacetan di Kota Manado. Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan Metode Deskriptif dengan menggunakan data primer. Cara pengumpulan data dengan menggunakan wawancara dan kuisyoner. Berdasarkan dari hasil penelitian, kemacetan dapat mengakibatkan pengguna jalan merasakan waktu yang terbuang, Boros Bensin, Mengurangi Pendapatan dan Kenyamanan terganggu. Kemacetan juga menyebabkan kerugian dalam pemakaian BBM sebesar Rp 63.875.000.00 Per/Tahunnya.

Kata Kunci: Kemacetan, Ekonomi Pengguna Jalan BBM, Durasi Waktu.

ABSTRACT

Traffic congestion can occur due to the imbalance between population growth, vehicles growth, and roads growth caused traffic congestion in Manado. The purpose of this study aims to analyse the impact of economic losses due to congestions of road users Manado. This research using descriptive method with the primary data. The data collected through interviews and questionnaires. Based on the results of the study, the congestion can lead road users feel the time was fuel consumption reduce revenues and congestion also causes a loss in fuel consumption amounting to Rp 63.875.000.00

Keywords: Congestion, Economic Road Users Fuel, Time Duration.

I. PENDAHULUAN

Latar Belakang

Transportasi merupakan bagian yang tidak dapat di pisahkan dari kehidupan manusia terdapat hubungan erat antara manusia transportasi dengan lokasi kegiatan manusia, barang-barang dan jasa. Dengan di bangunnya sarana transportasi, kegiatan ekonomi masyarakat, pemberdayaan masyarakat, khususnya dalam pembangunan pada kawasan yang mempunyai potensi ekonomi tinggi akan lebih mudah dikembangkan. Kegiatan ekonomi masyarakat ini akan berkembang apabila mempunyai prasarana dan sarana transportasi yang baik untuk aksesibilitas. Aksesibilitas ini dapat memacu proses interaksi antara wilayah sampai ke daerah yang paling terpencil sehingga tercipta pemerataan pembangunan (Simbolon, 2003).

Oleh karena itu, pengembangan transportasi sangat penting artinya dalam menunjang dan mengerakan dinamika pembangunan, karena transportasi berfungsi sebagai katalisator dalam mendukung pertumbuhan ekonomi dan pengembangan wilayah. Permasalahan transportasi biasanya tumbuh lebih cepat dari upaya untuk melakukan pemecahan permasalahan transportasi sehingga mengakibatkan permasalahan menjadi bertambah parah.

Perkembangan moda transportasi dapat dirasakan seiring berjalannya waktu, yaitu dengan berkembangnya moda transportasi moderen yang semakin meningkat semenjak beberapa tahun ini. Perkembangan sistem transportasi di Indonesia terbilang sudah mengalami kemajuan yang cukup signifikan dari tahun ke tahun, baik transportasi darat, udara, laut maupun sungai. Hal ini terlihat dengan adanya Fasilitas-fasilitas pendukung yang terus di sempurnakan. Seperti jalan, jembatan, pelabuhan, bandara udara, Terminal Stasiun dan rel kereta (Aulia,2016).

Tabel 1.1
Jumlah Kendaraan Di Kota Manado Tahun 2014-2018

Tahun	Kendaraan Pribadi	Bus	Truk	Sepeda Motor	Jumlah
2014	8.928	1.644	4.238	70.909	85.719
2015	9.160	2.579	4.428	94.748	110.915
2016	8.760	4.143	4.876	128.877	146.656
2017	8.846	5.303	4.769	132.848	151.766
2018	8.470	9.875	10.417	155.293	184.055

Berdasarkan Tabel 1.1 di atas dapat di ketahui bahwa jumlah kendaraan yang ada di Kota Manado dari tahun 2014-2018 terus mengalami peningkatan. Jumlah kendaraan Pribadi, bus, truk, dan sepeda motor terus mengalami peningkatan dari tahun ke tahun. Salah satu jenis kendaraan bermotor dengan jumlah terbesar di kota manado adalah sepeda motor. Jumlah kendaraan tahun 2018 mencapai 1,3 juta. Hal ini menunjukkan bahwa kebutuhan akan kendaraan bermotor masyarakat di kota Manado sangat tinggi. Namun di sisi lain, semakin bertambahnya kebutuhan akan kendaraan bermotor, tidak di imbangi dengan pertumbuhan jalan. Sehingga hal ini menjadi salah satu pemicu kemacetan di Kota Manado termasuk daerah yang memiliki aktivitas ekonomi lebih tinggi dibanding daerah lain yang ada di Sulawesi utara. Aktivitas perekonomian Kota Manado termasuk dalam 10 kota yang paling aktif pertumbuhan perekonomiannya (Sulawesi utara dalam angka,2019).

Aktivitas ekonomi seperti pendirian pabrik industri mengharuskan terjadinya mobilitas tenaga kerja serta distribusi barang dan jasa. Aktifitas ekonomi tidak luput dari peranan

sarana transportasi. Bertambahnya jumlah kendaraan bermotor berpotensi memunculkan masalah kemacetan yang luar biasa di kota Manado. Saat ini pembangunan sudah menjadi perhatian utama pemerintah di setiap wilayah. Dalam prosesnya, kota menjadi lokasi strategis karena memiliki daya tarik bagi penduduk dari luar kota.

Akibatnya arus urbanisasi dari daerah perdesaan kekota menunjukkan pertumbuhan yang cukup tinggi pada tahun 2019 Di kota Manado tercatat jumlah penduduk sebesar 442.770 jiwa. Hal ini memicu terjadinya kepadatan penduduk di kota Manado. Sehingga muncul permasalahan publik, mulai dari berkurangnya ruang terbuka Hijau, perubahan bentuk tataruang kota, hingga yang sering dialami yaitu kemacetan lalu lintas.

Tabel 1.2
Pertumbuhan Penduduk di Kota Manado Tahun 2014-2019

Tahun	Penduduk	Pertumbuhan (%)
2014	423.373	0,89
2015	427.182	0,89
2016	431.027	0,88
2017	434.907	0,89
2018	438.821	0,90
2019	442.770	0,89

Sumber: Badan pusat statistic Data Olah Kota manado

Berdasarkan tabel 1.2 diatas dapat di ketahui bahwa jumlah penduduk dari tahun 2014-2019 terus bertambah. Jumlah penduduk tahun 2019 sebesar 442.770 Belum sebanding dengan jumlah kendaraan bermotor di kota manado. Masyarakat saat ini, lebih memilih kendaraan pribadi karena masalah fleksibilitas, lebih murah, aspek keterjangkauan, dan faktor gengsi. Tetapi mereka tidak memikirkan dampak yang terjadi di kota manado yaitu kemacetan lalu lintas. Kemacetan jika dilihat dari dampak sosial-nya dapat membuat seseorang stress, lelah, terlambat ketempat tujuan. Demikian juga dengan polusi udara yang di akibatkan oleh emisi gas buang yang di keluarkan oleh kendaraan bermotor, yang efeknya sangat berpengaruh terhadap masalah lingkungan, karena jika tingkat polusi udara sudah melewati ambang batas yang di inginkan maka akan berpengaruh terhadap kesehatan mahluk hidup yang menghirup-nya, khususnya manusia

Tinjauan Pustaka

Dalam penelitian ini terdapat teori-teori yang mendukung, antara lain:

Transportasi adalah suatu dengan peradaban manusia tua, muda, dan anak-anak, pria atau wanita membutuhkan jasa transportasi, karena setiap manusia mempunyai sebagai kegiatan. Untuk melaksanakan kegiatan (Ekonomi dan sosial) di butuhkan suatu gerakan, suatu kegiatan yang bergerak dari suatu tempat ketempat lain, di sebut sebagai suatu kegiatan transportasi. Jadi, manusia membutuhkan tersedianya fasilitas transportasi untuk melaksanakan berbagai kegiatannya.

Manusia dan masyarakat secara luas membutuhkan jasa transportasi dari dahulu sampai sekarang dan pada masa depan. Dapat dikatakan bahwa manusia dan masyarakat tidak dapat di pisahkan dengan transportasi, selalu membutuhkan transportasi (Adisasmita,2015).

Transportasi merupakan perpindahan manusia atau benda dari suatu lokasi ke lokasi lain dengan tidak menggunakan kendaraan tidak bermesin seperti sepeda, delman, andong, dan

becak, atau kendaraan bermesin seperti sepeda motor dan mobil. Masyarakat biasanya menggunakan alat transportasi untuk bekerja dan melakukan aktivitas ekonomi dalam distribusi barang/jasa. Dengan adanya transportasi menyebabkan adanya spesialisasi atau pembagian pekerjaan menurut keahlian sesuai dengan budaya, adat- istiadat, dan budaya suatu bangsa atau daerah (Aulia,2016).

Peran Dan Fungsi Transportasi Dalam Pembangunan Ekonomi

Peran transportasi dalam pembangunan ekonomi, Pembangunan ekonomi merupakan salah satu bagian penting dari pembangunan nasional dengan tujuan akhir untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat, maka pertumbuhan ekonomi merupakan salah satu target penting yang perlu di capai. Cepatnya pertumbuhan ekonomi menuntut ketersediaan sarana dan prasarana transportasi yang cepat pula. Peranan transportasi dalam pembangunan perekonomian, pada umumnya lebih luas dari pada nilai kontribusi yang ditunjukkan dalam produktifitas sektor tersebut terhadap produk domestik bruto (PDB). Dalam PDB, produktivitas transportasi di perhitungkan hanya berdasarkan jumlah penerimaan jasa angkutan setelah di kurangi biaya-biaya lainnya. Peran transportasi sangat vital dalam mendukung produktivitas sektor-sektor lain, serta menjadi bagian dari proses produksi sektor-sektor lain, serta dalam penyediaan angkutan bahan mentah untuk produksi; maupun dalam penyediaan jasa distribusi pemasaran barang dan jasa yang di hasilkan. Transportasi juga memberikan manfaat ganda terutama dalam pelaksanaan pembangunan infrastruktur yang merupakan investasi besar. Menurut (Suyono Dikun, 2003)

Peran Ekonomi Transportasi

Ekonomi terutama berhubungan dengan produksi, distribusi dan konsumsi barang dan jasa yang mempunyai nilai terhadap manusia-kekayaan. Suatu peranan yang sangat penting dari transportasi termasuk dalam konteks ini, dan pengertian yang luas mengenai transportasi akan kita peroleh dari tolak ukur ini. Dalam istilah ekonomi, pengurangan biaya transportasi dari A ke B telah memberikan kegunaan tempat (Place utility) kepada barang-barang yang di produksi di A Menurut (Edward Morlok)

Pengertian Kemacetan

Kemacetan merupakan suatu masalah yang di rasakan dan dapat di lihat langsung oleh masyarakat akibat tidak seimbangnya jumlah kebutuhan perjalanan masyarakat dengan pengadaan pelayanan system transportasi (Miro, 2011).

Kemacetan disebabkan oleh adanya suatu proses pemenuhan kebutuhan yang harus dilakukan setiap hari, setiap jam bahkan setiap menit, seperti pemenuhan kebutuhan perjalanan menuju lokasi pekerjaan, pendidikan, rekreasi dan lain-lain. Bentuk kegiatan tersebut akan sangat menentukan pola pergerakan pada suatu sistem, apalagi dikaitkan dengan zona atau wilayah, dimana pergerakan individu pada suatu zona akan berbeda dengan zona lainnya dan juga sangat di pengaruhi oleh karakteristik dari masing-masing pelaku (ismadami, 2012).

Penyebab Kemacetan

Menurut Boediningsih (2011), kemacetan lalu lintas terjadi karena beberapa faktor, seperti banyak pengguna jalan yang tidak tertib, pemakai jalan melawan arus, kurangnya petugas lalu lintas yang mengawasi, adanya mobil yang parkir di badan jalan, permukaan jalan tidak rata, tidak ada jembatan penyebrangan, dan tidak ada pembatasan jenis kendaraan.

Banyaknya pengguna jalan yang tidak tertib, seperti adanya pedagang kaki lima yang berjualan di tepi jalan, dan parkir liar, selain itu ada pemakai jalan yang melawan arus. Hal ini di sebabkan oleh kurangnya pengawasan lalu lintas yang akhirnya menyebabkan kemacetan.

Penelitian Terdahulu

Untuk menunjang analisis dan landasan teori yang ada, maka di perlukan penelitian terdahulu sebagai pendukung penelitian ini yang relevan dengan permasalahan yang akan di teliti tentang Analisis dampak kemacetan terhadap sosial ekonomi pengguna jalan di kota manado.

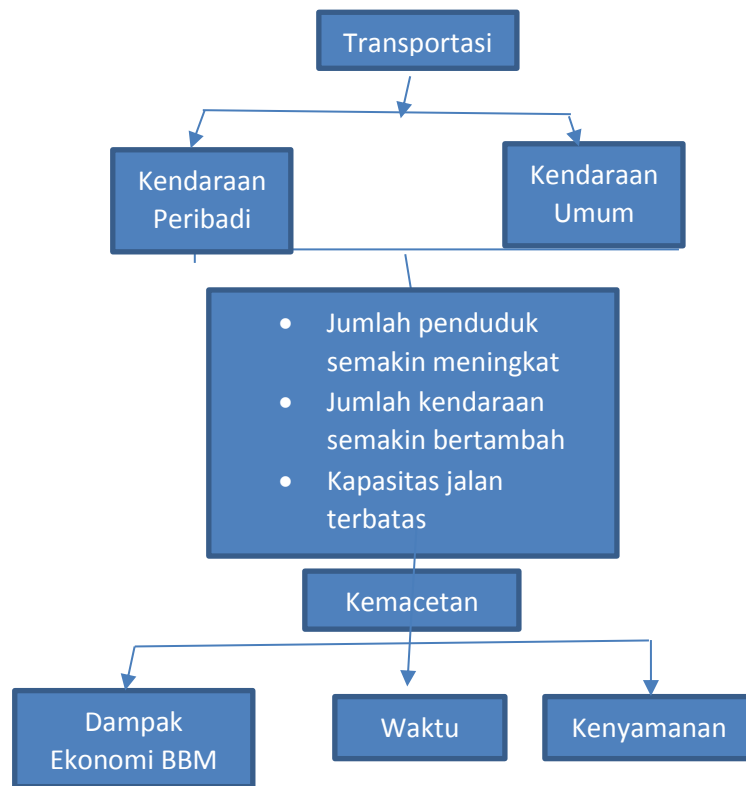
Sapta (2009) meneliti tentang dampak kemacetan lalu lintas terhadap sosial ekonomi pengguna jalan di kota bogor. Berdasarkan hasil penelitian ini kemacetan mengakibatkan pengguna jalan di kota bogor merasakan stress, waktu terbuang, mengurangi jam belajar atau jam kerja, pemborosan bensin, dan hilangnya pendapatan. Pengeluaran pembelian BBM dalam kondisi lalu lintas normal untuk pengguna mobil adalah sebesar Rp 13.933,00 sedangkan motor Rp 5.000,00.

Namun apabila mereka terjebak kemacetan maka biaya tersebut meningkat menjadi sebesar Rp 19.000,00 per mobil dan Rp 7.172,00 per motor. Kerugian yang di tanggung adalah sebesar Rp 5.237,00 per mobil dan Rp 2.000,00 permotor. Potensi ekonomi BBM yang hilang akibat kemacetan yang di tanggung kota bogor setiap tahunnya mencapai Rp 25.000.000,00 Pendapatan yang hilang akibat kemacetan untuk pengendara mobil adalah sebesar Rp 6.301,00. Pengguna sepeda motor Rp 2.800,00 sedangkan pengguna angkutan umum Rp 2.254,00 setiap harinya. Total pendapatan yang hilang dari pengguna jalan adalah Rp 11.000,00 Total hilangnya pendapatan akibat kemacetan di kota bogor adalah Rp 7.000,00 per hari.

Kerangka Konseptual

Berdasarkan teori pertumbuhan dan perkembangan kota menunjukkan bahwa kota pada prosesnya akan selalu tumbuh dan berkembang. Pertumbuhan dan perkembangan kota akan membawa implikasi negatif dan positif. Melalui kajian teori yang ada, di ketahui bahwa laju pertumbuhan dan perkembangan kota dapat dilihat dari laju pertumbuhan ekonomi dan perkembangan jumlah penduduknya. Hal tersebut menyebabkan meningkatnya aktivitas kota yang berimplikasi terhadap meningkatnya jumlah perjalanan yang pada akhirnya menimbulkan masalah transportasi berupa kemacetan lalu lintas. Kemacetan lalu lintas merupakan konsekuensi yang tidak bisa di hindari dengan populasi kendaraan sebanyak ini. Kemacetan semakin lama semakin membeberikan masalah, akhirnya yang paling parah terkena dampak adalah masalah lingkungan. Masalah lingkungan yang ada berdampak pula pada sosial ekonomi masyarakat akibat terjadi kemacetan tidaklah kecil. Berbagai kerugiann baik dari segi ekonomi pengeluaran yang meningkat untuk membeli BBM, hilangnya pendapatan, dan berbagai kerugian lainnya merupakan dampak yang harus ditanggung masyarakat pengguna jalan, khususnya pengguna jalan. Mengingat besarnya dampak yang harus diterima, maka di perlukan analisis yang lebih mendalam mengenai kerugian pengguna jalan. Dari uraian diatas dapat dihasilkan kerangka konseptual yang dapat peneliti gunakan untuk mengkaji dampak kemacetan terhadap sosial ekonomi pengguna jalan di kota manado. Kerangka konseptual teoritis di tampilkan sebagai berikut.

Gambar 2.1
Kerangka Konseptual



2. METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian ini ialah kuantitatif. Penelitian kuantitatif Deskriptif yang berfokus pada pembahasan atas rumusan masalah. Penelitian deskriptif dapat menggambarkan suatu gejala sesuai atau dapat dikatakan mampu menggambarkan suatu yang tengah terjadi pada saat penelitian ini berlangsung.

Pembahasan dalam penelitian ini merupakan hasil pengolahan data-data yang di gunakan dan di dasarkan pada variabel-variabel yang dapat di jelaskan secara terukur. Dalam penelitian ini pengurus menguraikan dampak kemacetan terhadap ekonomi pengguna jalan di kota manado.

Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data dan informasi yang berhubungan dengan masalah dalam penelitian ini menggunakan metode yaitu pengumpulan data yang di gunakan adalah kuisyoner. Kuisyoner adalah teknik pengumpulan data melalui formulir-formulir yang berisi pertanyaan-pertanyaan yang di ajukan secara tertulis pada seseorang atau sekumpulan orang untuk mendapatkan jawaban atau tanggapan dan informasi yang di perlukan oleh peneliti.

Metode Analisis

Rata-rata atau Mean, perhitungan ini digunakan untuk menjawab rumusan masalah yang pertama mengenai besarnya pengeluaran untuk pembelian BBM pengguna jalan saat

kendaraan mereka berada pada lalu lintas lancar dan saat terjadi kemacetan dan juga menghitung lamanya waktu saat terkena kemacetan serta lalu lintas lancar di lakukan dengan cara mengagregatkan jumlah pengeluaran seluruh responden saat kendaraan mereka berada pada lalu lintas lancar dan saat kendaraan berada dalam kemacetan lalu di bagi dengan jumlah responden. Besarnya kerugian pengguna bahan bakar minyak (BBM) dan kerugian hilangnya waktu dapat di hitung dengan rumus rata-rata atau mean sebagai berikut:

$$\bar{X} = \frac{\sum f_i x_i}{\sum f_i}$$

Dimana,

- \bar{X} : Rata-rata
- $\sum f_i x_i$: Jumlah semua nilai data
- $\sum f_i$: Banyaknya data

Definisi Oprasional Variabel

Definisi oprasional variabel adalah oprasionalisasi konsep agar dapat diteliti atau di ukur melalui gejala-gejala yang ada variabel penelitian dan definisi oprasional variabel dalam penelitian ini di jelaskan sebagai berikut:

- Kemacetan lalu lintas adalah situasi atau keadaan tersendatnya atau bahkan terhentinya lalu lintas disebabkan oleh banyaknya jumlah kendaraan melebihi kapasitas jalan (Km/Jam)
- Dampak ekonomi yaitu kerugian dalam hal ini dilihat dari biaya yang di keluarkan pengguna jalan akibat kemacetan di kota manado
- Waktu dalam pengertian ini pengertian akan waktu adalah Durasi kejadian atau lamanya pengguna jalan terjebak kemacetan di kota manado (Menit)

3. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Tabel 3.1
Crostab Kemacetan Terhadap Jenis Pekerjaan Responden

		Kemacetan				Total
		Jarang	Kadang	Selalu	Sering	
Jenis Pekerjaan	Lain-lain	3	7	3	1	14
	Pegawai swasta	1	4	3	5	13
	Pelajar/Mahasiswa	7	11	8	19	45
	PNS	3	0	2	0	5
	Wiraswasta	1	7	2	8	18
Total		15	29	18	33	95

Sumber: Hasil Output SPSS,2019(Diolah)

Berdasarkan Tabel 4.8 Menunjukan bahwa Pelajar/Mahasiswa lebih sering terkena kemacetan lalu lintas. Hal ini karena pengguna jalan lebih banyak ditemui beraktifitas di kampus. Wiraswasta juga sering terkena kemacetan karena sehari-hari mereka beraktifitas di pusat perbelanjaan jauh. Dari semua jenis pekerjaan hanya sedikit yang jarang terkena kemacetan karena jarak lokasi tujuan dengan rumah tidak terlalu jauh.

Tabel 3.2
Karakteristik Responden Berdasarkan Jarak Tujuan Dan Durasi Waktu

Jarak Tempuh Dari Daerah Asal Sampai Tujuan	Durasi Normal 06:Am					
	07:00-09:00	13:00-15:00	16:00-18:00	Rata-rata Per/Hari	Jumlah	Presentasi(%)
5Km	15Menit	15Menit	15Menit	45Menit	20	0,21
10Km	15	15	15	45	30	0,31
10Km	15	15	15	45	20	0,23
10-15Km	15	15	15	45	10	0,10
15-20Km	15	15	15	45	15	0,15
Total	75	75	75	225	95	100

Sumber: Hasil Penelitian Lapangan, 2019(Diolah)

Berdasarkan tabel 3.2 menunjukkan bahwa, jarak tujuan perjalanan, pengguna jalan menempuh jarak 5Km, dengan durasi waktu 45 Menit. Sebanyak 20 orang 0,21% dan jarak 10 Km, dengan durasi yang sama 45 Menit. Sebanyak 30 orang 0,31% dan jarak 10 Km, dengan durasi yang sama 45 Menit. Sebanyak 20 oraang 0,23% dan menempuh 10Km-15Km dengan durasi yang sama 45 Menit sebanyak 10 orang 0,10% dan juga 15Km-20Km dengan durasi yang sama 45Menit sebanyak 15 orang 0,15% sehingga di dapat jumlah rata-rata sebesar 225 Menit Per/Harinya. Dan dari jarak tempuh dari daerah asal ke tempat tujuan dengan jumlah responden terbanyak yaitu jarak 10 Km. dan sebaliknya dari jarak tempuh paling sedikit sebanyak 10 orang dengan jarak 10Km-15Km.

Tabel 3.3
Karakteristik Responden Berdasarkan Jarak Tempuh Tujuan Dan Durasi Lalu Lintas Macet

Jarak Tempuh Dari Daerah Asal Sampai Tujuan	Durasi Lalu Lintas Macet					
	06:Am					
	07:00-09:00	13:00-15:00	16:00-18:00	Rata-rata Per/Hari	Jumlah	Persen%
5Km	10 Menit	10 Menit	10 Menit	30 Menit	20	0,21
10Km	10	10	10	30	30	0,31
10Km	10	10	10	30	20	0,23
10Km-15Km	10	10	10	30	10	0,10
15Km-20Km	10	10	10	30	15	0,15
Total	50	50	50	150	95	100

Sumber: Hasil Penelitian Lapangan,2019 (Diolah)

Berdasarkan Tabel 3.3 menunjukkan bahwa, jarak tujuan perjalanan, pengguna jalan menempuh jarak 5Km, dengan durasi waktu macet 75 Menit. Sebanyak 20 orang 0,21% dan jarak 10 Km, dengan durasi yang sama 75Menit, sebanyak 30 orang 0,31% dan jarak 10 Km, dengan durasi yang sama 75 Menit, sebanyak 20 orang 0,21% dan Menempuh 10 Km-15Km dengan durasi yang sama 75 Menit sebanyak 10 otang 0,10% dan juga 15Km-20Km dengan durasi yang sama 75 Menit sebnayak 15 orang 0,15% sehingga di dapat jumlah rata-rata kerugian waktu kemacetan sebesar 150 Menit Per/Harinya. Dan jika ditambah dengan durasi waktu Normal 45 Menit + 30 Menit Durasi waktu macet meningkatkan menjadi 70 Menit Per/Harinya. Hal ini menunjukkan bahwa Kota Manado sering mengalami kemacetan dengan durasi waktu yang lama. Dan dapat dilihat dari jarak tempuh dari daerah asal ke tempat tujuan dengan jumlah responden terbanyak yaitu: jarak 10 Km, dan sebaliknya dari jarak tempuh paling sedikit 10Km-15Km Per/Jam.

Tabel 3.4

Karakteristik Responden Berdasarkan Jarak Tujuan Perjalanan Dan Biaya Pengeluaran BBM Saat Lalu Lintas Macet Dan Pendapatan Bersih (NETO)

Jarak Tempuh Dari Daerah Asal Samapai Tujuan	Biaya Pengeluaran				
	Waktu Per/Hari	Biaya BBM	Pendapatan Neto Per/Hari	Jumlah	Persen%
5Km	150 Menit	15.000.00	535.000.00	20	0,21
10Km	150	15.000.00	535.000.00	30	0,31
10Km	150	15.000.00	535.000.00	20	0,23
10Km-15Km	150	15.000.00	535.000.00	10	0,10
15Km-10Km	150	15.000.00	535.000.00	15	0,15
Total Rata-rata	750	75.000.00	2.675.000.00	95	100

Sumber: Hasil Penelitian Lapangan, 2019 (Diolah)

Berdasarkan Tabel 3.4 Menunjukkan bahwa jarak tempuh 5Km dengan Lalu lintas Macet Per/Hari 150 Menit dan Biaya BBM sebanyak Rp 15.000.00 sehingga pendapatan Neto sebesar Rp 535.000.00 Per/Harinya, dan jumlah transportasi sesuai jarak tempuh sebanyak 20 orang 0,21% dan jarak tempuh 10 Km dengan waktu lalu lintas macet Per/Hari 150 Menit dan Biaya BBM sebanyak Rp 15.000.00 sehingga pendapatan Neto sebesar Rp 535.000.00 Per/Harinya. Dan jumlah transportasi sesuai jarak tempuh sebanyak 30 orang 0,31% juga jarak tempuh yang sama 10 Km dengan waktu lalu lintas macet Per/Hari 150 Menit dan Biaya BBM sebanyak Rp 15.000.00 sehingga pendapatan Neto sebesar Rp 535.000.00 Per/Harinya. Dan jumlah transportasi sesuai jarak tempuh sebanyak 20 orang 0,23% dari jarak tempuh 10Km-15Km dengan waktu lalu lintas macet Per/Hari 150 Menit dan Biaya BBM sebanyak Rp 15.000.00 sehingga pendapatan Neto sebesar Rp 535.000.00 Per/Harinya. Dan jumlah transportasi sesuai jarak tempuh sebanyak 10 orang 0,10% juga jarak tempuh 15 Km-20Km dengan waktu lalu lintas macet Per/Hari 150 Menit dan Biaya BBM sebanyak Rp 15.000.00 sehingga pendapatan Neto sebesar Rp 535.000.00 Per/Harinya. Dan jumlah transportasi sesuai jarak tempuh sebanyak 15 orang 0,15%. Sehingga jumlah rata-rata keseluruhan BBM yang di dapat sebesar Rp 75.000.00 dan juga sebaliknya jumlah Rata-rata Pendapatan Neto sebesar Rp 2.675.000.00 dengan jumlah 95 responden.dan jika di tambah dengan Biaya Pengeluaran Normal Rp 100.000.00 + Rp 75.000.00 Biaya pengeluaran Macet meningkatkan menjadi Rp 175.000.00 Per/Harinya. Dan kalau di kalikan dalam sebulan mencapai Rp 5.425.000.00. (175×365) Maka potensi ekonomi yang hilang dari kerugian

penggunaan BBM akibat kemacetan yang ada di kota Manado sebesar Rp 63,875.000.00 Per/Tahunnya.

Dan yang lebih besar adalah 30 responden dengan jarak tempuh 10Km dari daerah asal sampai tujuan, begitu juga sebaliknya dan yang lebih kecil adalah 10 responden dengan jarak tempuh 10Km-15Km dari daerah asal sampai tujuan.

4. PENUTUP

Kesimpulan

1. Kemacetan dapat mengakibatkan pengeluaran konsumsi Biaya BBM berdampak pada hilangnya pendapatan dari masyarakat yang bekerja. Pengeluaran rata-rata pembelian BBM berdasarkan sesuai jarak tempuh dalam kondisi lalu lintas Normal baik pengguna mobil, dan kendaraan beroda dua adalah sebesar Rp 100.000.00 Per/Hari. Namun apabila mereka terjebak kemacetan maka pengeluaran rata-rata meningkat sebesar Rp 175.000.00 Per/Harinya. Dan kalau dikalikan dalam sebulan mencapai Rp 5.425,000.00 (175×365) Maka potensi ekonomi yang hilang dari kerugian penggunaan BBM akibat kemacetan yang ada di kota Manado sebesar Rp 63.875,000.00 Per/Tahunnya.
2. Rata-rata kerugian durasi waktu kemacetan yang di alami pengguna jalan berdasarkan sesuai jarak tempuh adalah sebesar 150 Menit Per/Harinya. Dan jika ditambah dengan durasi waktu normal 45 Menit + 30 Menit Durasi macet meningkat menjadi 70 Menit Per/Harinya. Hal ini menunjukkan bahwa kota manado sering mengalami kemacetan dengan durasi waktu yang lama.
3. Kemacetan juga dapat mengakibatkan tingkat kenyamanan pengguna jalan terganggu sehingga merasakan waktu terbuang, mengurangi jam kerja dan jam kesekolah, pemborosan BBM, dan hilangnya pendapatan.

Saran

1. Bagi pemerintah, agar mengupayakan peningkatan sarana dan prasarana jalan raya serta perawatan jalan agar mengurangi kemacetan dengan cara memperlebar jalan dan menambah lajur lalu lintas.
2. Di harapkan kepada pemerintah kota manado agar dapat memberi kebijakan dalam hal transportasi, untuk kedepanya tidak terjadi kemacetan lagi.
3. Menyediakan lahan parkir khusus kepada masyarakat supaya tidak parkir sembarangan di badan jalan, yang dapat mengakibatkan kemacetan.
4. Meningkatkan pelayanan transportasi public atau BRT, sehingga transportasi massal yang lebih di utamakan untuk mengangkut penumpang secara massal dan dapat bergerak secara lebih efektif.
5. Bagi peneliti selanjutnya, penelitian ini dapat menjadi suatu acuan untuk meninjau, apabila kondisi kemacetan yang dirasakan saat ini terus berlangsung dan pada saat kota manado mengalami macet total seperti yang dirasakan pada Kota-kota besar lainnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Aulia, 2016. Analisis Dampak Sosial Ekonomi Pengguna Jalan Akibat Kemacetan lalu Lintas Di Bandah Aceh: Jurnal Ekonomi Dan Kebijakan Publik Vol.3, No.1:26-33.
- Adji, A.S 2011. Perencanaan pembangunan Transportasi, Graha ilmu, Yogyakarta.
- Azhar. A 2013. Analisis Dampak Sosial Ekonomi Pengguna Jalan Akibat Kemacetan Lalu lintas (studi Kasus Area Universitas Barawijaya malang).Malang.Jurnal Ilmiah
- Bangkitan Pergerakan Zona Kemacetan Di Kota Palu. Jurnal Rekayasa dan Manajemen Transportasi.
- Boediningsih, C. 2011. Dampak Kepadatan Lalu Lintas Terhadap Polusi Udara Kota Surabaya: Jurnal, Surabaya, Vol.20, No.20:119-134.
- Ismadarni. 2012. Pengaruh Aspek Sosial Ekonomi Masyarakat Terhadap
- Miro, B. 2011. Pengantar Sistem Transportasi. Jakarta: Erlangga
- Manado: Jurnal Efisiensi.Vol.19, No.7 :BPS Kota Manado.BPS Kota Manado
<https://Sulut.bps.go.id> 2019. Jumlah Kendaraan bermotor di kota Manado 2018
- Manado: BPS Sulut, Kota Manado. Jumlah penduduk Kota Manado Dalam angka2010-2020.
- Rahardjo, 2015. Analisis kebutuhan Transportasi, Graha ilmu, Yogyakarta.
- Rafsanjani, M. 2018. Dampak Sosial Ekonomi Pengguna Jalan Akibat Kemacetan Lalu Lintas Di Zero Poin Kota Manado.
- Simbolon, 2003. Pengantar Analisis Kebijakan Publik, Edisi Kedua. Yogyakarta. Gadj Mada University Press.
- Suyono, A 2003. Infrastruktur Indonesia Kementrian Negara perencanaan Pembangunan Nasional/Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (BPPENAS)
- Salim, D 2003. Manajemen Transportasi. Pt. Raja Grafindo Persada, Jakarta.