

DAMPAK SOSIAL EKONOMI PENGGUNA JALAN AKIBAT KEMACETAN LALU LINTAS DI ZERO POINT KOTA MANADO

Munazar Rafsanjani Muarif, Vecky A.J. Masinambow, Tri Oldy Rotinsulu

*Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Magister Ilmu Ekonomi dan Bisnis
Universitas Sam Ratulangi, Manado*

ABSTRAK

Sektor transportasi merupakan salah satu komponen utama dalam peningkatan arus perekonomian, baik untuk memaksimalkan potensi daerah yang selama ini dimiliki namun juga untuk membuka sektor-sektor ekonomi baru yang berujung pada peningkatan perekonomian sebuah daerah.

Guna memanfaatkan potensi-potensi yang dimiliki maupun membuka potensi-potensi perekonomian yang baru maka peran serta pemerintah dalam mengatur alokasi belanjanya perlu untuk lebih dimaksimalkan. Untuk melihat seberapa besar pengaruh belanja pemerintah dalam bentuk belanja langsung dan belanja tidak langsung mempengaruhi peningkatan sub-sektor transportasi.

Penelitian ini menggunakan Ordinary least square dengan metode regresi berganda, dari hasil penelitian didapatkan hasil r square sebesar 96,7. Dengan hasil ini maka dapat terlihat pengaruh belanja pemerintah terhadap peningkatan sub-sektor transportasi hampir mencapai angka 97 persen, yang artinya hanya tersisa 3 persen tingkat pengaruh variabel lain.

Kata kunci : *Belanja Langsung (BL), Belanja Tidak Langsung (BTL), Otonomi, Transportasi*

ABSTRACT

Transport sector is one of the main components to increase the flow of the economy, to maximize the potential of the area that had been held, but also to open up new economic sectors which resulted in an increase in the economy of a region.

In order to utilize the potential that may or unlock the potential of the new economy, the role of government in regulating the allocation of spending needs to be maximized. To see how much influence government spending in the form of direct expenditure and indirect expenditure affect the improvement of the transport sub-sector.

This study using the Ordinary least squares multiple regression method, the result showed the r -square of 96.7. With that, it can be seen the effect of government spending to increase transport sub-sector almost reached 97 percent, which means that only the remaining 3 percent the level of influence of other variables.

Keywords: *Direct Expenditure, Indirect Expenditure, Autonomy, Transportation*

1. PENDAHULUAN

Latar Belakang

Sebagai sesuatu yang berhubungan dengan tindakan ekonomi dan pemenuhan kebutuhan masyarakat sosial ekonomi yang menjadi gabungan antara dua cabang ilmu yaitu ilmu sosial dan ilmu ekonomi ini dewasa ini di anggap perlu untuk di perhatikan. Sebagai contoh dampak sosial yang terjadi di masyarakat akibat tidak terpenuhinya faktor ekonomi yang terjadi di sekitar kita misalnya kemacetan dapat berdampak negatif bagi pendapatan masyarakat. Kerugian yang di akibatkan macetnya transportasi tersebut bisa berakibat pada berkurangnya waktu tempuh kendaraan sampai pada tujuan dan menambah cost distribusi barang akibat banyaknya pengeluaran BBM.

Transportasi merupakan kebutuhan turunan (*derived demand*) akibat adanya aktivitas ekonomi, sosial, budaya dan sebagainya. Dalam kerangka makro ekonomi, transportasi merupakan tulang punggung perekonomian baik di tingkat nasional, regional maupun lokal, untuk wilayah perkotaan maupun pedesaan.

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 dengan berjalannya waktu, yaitu dengan berkembangnya moda transportasi modern yang semakin meningkat sejak 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, Bandar Udara, Terminal, Stasiun dan Rel kereta.

Tabel 1.1 Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis tahun

Jenis Kendaraan Bermotor	Jumlah Kendaraan bermotor/Unit				
	2012	2013	2014	2015	2016
Mobil Penumpang	10432259	11484514	12599038	13480973	14580666
Mobil Bis	2273821	2286309	2398846	2420917	2486898
Mobil Barang	5286061	5615494	6235136	6611028	7063433
Sepeda motor	76381183	84732652	92976240	98881267	105150082
Jumlah	94373324	104118969	114209260	121394185	129281079

Sumber: Badan Pusat Statistik

Jika dilihat dari perkembangan jumlah kendaraan bermotor menurut badan pusat statistic (BPS) tercatat sejak 2012 jumlah kendaraan di Indonesia total berjumlah 94.373.324 yang mengalami peningkatan 11 juta unit pertahunnya, di tahun 2013 jumlah kendaraan mencapai 104.118.969. Hingga tahun 2016 rata rata pertumbuhan jumlah kendaraan semakin meningkat yakni mencapai 129 juta unit pertahunnya yang totalnya 129.281.079.

Penambahan kendaraan di Kota Manado tidak dibarengi dengan penambahan dan pelebaran jalan. Sehingga kemacetan tidak bias terhindarkan. "Data sampai 31 Desember 2016 jumlah kendaraan yang ada di Manado 264.852 kendaraan. Setiap bulan ada seribu kendaraan bertambah di Manado, mulai dari roda dua sampai roda empat (lihat table 1.2)

Tabel 1.2 Jumlah Kendaraan Kota Manado

Jenis Kendaraan	Jan'16	Feb	Mar	Apr	Mei	Jun	Jul	ags	Sept	Okt	Nov	Des
Roda 2 dan 3 Milik Pribadi	168362	169694	171067	172710	178873	175265	175979	176169	176551	176551	176751	176783
Roda 2 dan 3 Milik Pemerintah	3228	3258	3267	3282	3290	3302	3309	3319	3333	3351	3364	3386
Roda 4 ke atas Milik Pribadi	79199	79533	79836	80187	80547	80903	81152	81432	81735	82099	82400	82637
Roda 4 ke atas Milik Pemerintah	1980	1988	1995	2003	2009	2026	2033	2036	2039	2041	2044	2046
Total	257769	254437	256165	258182	264719	261496	262473	262956	263478	264042	264559	264852

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Manado

Data di atas menggambarkan situasi Kota Manado yang makin padat karena faktor penambahan kendaraan yang sudah susah di bendung. Apalagi dengan penambahan pada jumlah driver online menambah padatnya Kota Manado, Belum lagi ditambah kendaraan yang berasal dari luar Kota Manado, seperti Bitung, Tomohon, Minut, Minahasa, Minsel, dan Mitra. Untuk mengurai kemacetan Dinas Perhubungan Manado. Zero Point adalah titik pusat berkumpulnya kendaraan di kota Manado sehingga tempat ini memang sering terjadi kemacetan.

Oleh karena itu peneliti mengangkat Judul tentang “**Dampak Sosial Ekonomi Pengguna Jalan Akibat kemacetan Lalu Lintas di Zero Point Kota Manado**”

Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian yang telah dikemukakan pada latar belakang di atas, maka masalah yang dijadikan fokus dalam penelitian ini antara lain :

1. Berapa lama kerugian waktu ketika terjadi kemacetan pada Zero Point Kota Manado?
2. Apa penyebab kemacetan pada Zero Point Kota Manado?
3. Berapa banyak kerugian akibat kemacetan di Zero Point Kota Manado?
4. Apakah ada jalan alternatif sebelum Zero Point Kota Manado?
5. Seperti apa tingkat kenyamanan pengguna jalan ketika terjadi kemacetan di zero Point Kota Manado?

Tujuan Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian ini, yaitu:

1. Bagi peneliti, penelitian ini diharapkan dapat memperluas pengetahuan dan wawasan peneliti tentang dampak kemacetan terhadap ekonomi dikota Manado.
2. Bagi masyarakat, penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi tentang kerugian yang ditimbulkan dari kemacetan.
3. Bagi ilmu pengetahuan, penelitian ini diharapkan dapat dijadikan dasar

Manfaat Penelitian

Adapun Manfaat dari Penelitian ini, yaitu;

1. Bagi peneliti, peneliti ini diharapkan dapat memperluas pengetahuan dan wawasan peneliti tentang dampak kemacetan terhadap ekonomi dikota Manado
2. Bagi masyarakat, peneliti ini diharapkan dapat memberikan informasi tentang kerugian yang ditimbulkan dari kemacetan
3. Bagi ilmu pengetahuan, peneliti ini diharapkan dapat dijadikan dasar.

Kajian Teori

Kota

Pengertian Kota

Menurut Undang – Undang Nomor 26 Tahun 2007, dinyatakan bahwa penataan ruang adalah wilayah yang mempunyai kegiatan utama bukan pertanian dengan susunan fungsi kawasan sebagai tempat permukiman perkotaan, pemusatan dan distribusi pelayanan jasa pemerintahan, pelayanan sosial, dan kegiatan ekonomi. Menurut Permendagri No.2 Tahun 1987 Pasal 1 menyebutkan bahwa kota adalah pusat permukiman dan kegiatan penduduk yang mempunyai batas administrasi yang diatur dalam perundang-undangan, serta permukiman yang telah memperlihatkan watak dan ciri kehidupan perkotaan. Kota merupakan suatu wilayah dimana terdapat pemusatan (konsentrasi) penduduk dengan berbagai jenis kegiatan ekonomi, sosial budaya dan administrasi pemerintahan (Sjafrizal, 2012:190).

Masalah Perkotaan

Masalah perkotaan menurut Feby (2011) mencakup dua lingkup yaitu masalah eksternal dan masalah internal kota. Masalah eksternal adalah masalah yang disebabkan oleh aspek-aspek dari wilayah sekitar atau wilayah pengaruh atau wilayah lainnya. Sedangkan masalah internal adalah masalah yang disebabkan oleh aspek-aspek dari dalam kota itu sendiri. Berdasarkan definisi tersebut maka masalah transportasi dalam hal ini adalah kemacetan lalu lintas termasuk ke dalam jenis masalah internal perkotaan.

Transportasi

Pengertian Transportasi

Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dengan menggunakan wahana yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia untuk melakukan aktivitas sehari-hari. Banyak ahli telah merumuskan dan mengemukakan pengertian transportasi. Para ahli memiliki pandangannya masing-masing yang mempunyai perbedaan dan persamaan antara yang satu dengan lainnya. Kata transportasi berasal dari bahasa latin yaitu *transportare* yang mana *trans* berarti mengangkat atau membawa. Jadi transportasi adalah membawa sesuatu dari satu tempat ke tempat yang lain Andriansyah (2015:1).

Transportasi dan Pertumbuhan Ekonomi daerah

Menurut Andriansyah (2015:71) transportasi merupakan proses perpindahan barang, manusia, maupun jasa. Dalam proses perpindahan tersebut terdapat suatu proses di mana seseorang akan melakukan aktivitas ekonomi. Salah satu contoh yang paling sederhana adalah ketika seorang mahasiswa berangkat menuju kampus menggunakan sarana transportasi umum berupa bus. Ketika mahasiswa menumpang bus tersebut telah terjadi aktivitas ekonomi pada saat mahasiswa membayar ongkos kepada kernet. Dalam perjalanan biasanya pedagang asongan akan turut menumpang bus dengan menawarkan barang dagangannya. Ketika itu kembali lagi terjadi aktivitas ekonomi pada saat mahasiswa tersebut membeli barang dagangan pedagang tersebut.

Dari beberapa contoh di atas dapat disimpulkan bahwa transportasi memegang peranan vital bagi pembangunan ekonomi daerah. Melalui tersedianya sarana dan prasarana yang baik maka distribusi barang, jasa, maupun manusia akan mampu berjalan lebih lancar, cepat, dan dalam kuantitas yang besar sehingga pembangunan di daerah bisa berjalan dengan mulus.

Peranan Sosial Ekonomi Transportasi

1. Peranan Sosial Transportasi

Transportasi juga menyentuh aspek sosial dengan manfaatnya semisal dengan pemukiman yang awalnya kecil, seiring berjalannya waktu, penduduknya menjadi bertambah. Bertambahnya jumlah penduduk maka membuat kebutuhan akan transportasi juga akan ikut naik, sehingga wilayah menjadi ramai dan berkembang. Perkembangan ini dapat dilihat dari produktivitas penduduk yang semakin meningkat. Produktivitas penduduk juga meningkatkan daerah pemukiman untuk tempat tinggal mereka. Tempat pemukiman ini sangat erat hubungannya dengan transportasi. Sedikit pengaruh saja, dapat

menimbulkan efek yang lebih besar. Seperti halnya perbaikan transportasi yang berpengaruh nyata sehingga penduduk dapat merasakan perubahan perbaikan akses ke suatu wilayah maupun perbaikan dari suatu kegiatan seperti pengangkutan dan pendidikan (Randy, 2009:21).

2. Peranan Ekonomi Transportasi

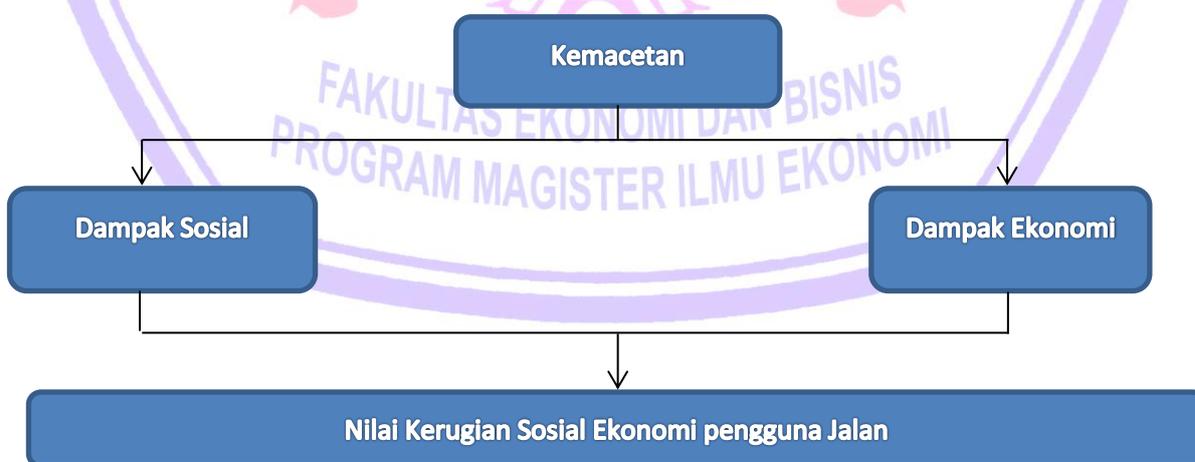
Ekonomi pada hakikatnya terhubung dengan produksi, distribusi, dan konsumsi terhadap manusia. Hal ini juga sama halnya dengan peranan transportasi bagi ekonomi. Menurut Randy (2009:65) peranan ekonomi dalam transportasi diantaranya sebagai berikut.

1. Transportasi memperbesar jangkauan akan sumberdaya yang dibutuhkan oleh suatu daerah, sehingga suatu daerah dapat memungkinkan mendapat sumber daya yang lebih murah, yang sebelumnya tidak ada menjadi ada dengan adanya akses oleh transportasi.
2. Pemakaian sumberdaya lebih efisien karena ada pengkhususan dan pembagian kerja yang baik.
3. Adanya transportasi membuat penyaluran barang-barang kebutuhan tersalur dengan baik dan sampai tujuannya.

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, diketahui 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 dihindari lagi dengan populasi kendaraan sebanyak ini. Kemacetan semakin lama semakin memberikan masalah, akhirnya yang paling parah terkena dampak adalah masalah lingkungan. Masalah lingkungan yang ada berdampak pula pada social ekonomi masyarakat, khususnya para pengguna jalan. Dampak yang harus ditanggung oleh masyarakat akibat terjadi kemacetan tidaklah kecil. Berbagai kerugian baik dari segi kesehatan, pencemaran udara, stress saat macet, 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 diperlukan analisis yang lebih mendalam mengenai kerugian pengguna jalan. Dari uraian di atas dapat dihasilkan kerangka konseptual yang dapat peneliti gunakan untuk mengkaji dampak kemacetan terhadap sosial ekonomi pengguna jalan di kota Manado. Kerangka konseptual teoritis ditampilkan sebagai berikut.

Gambar 2.3 Kerangka Konseptual

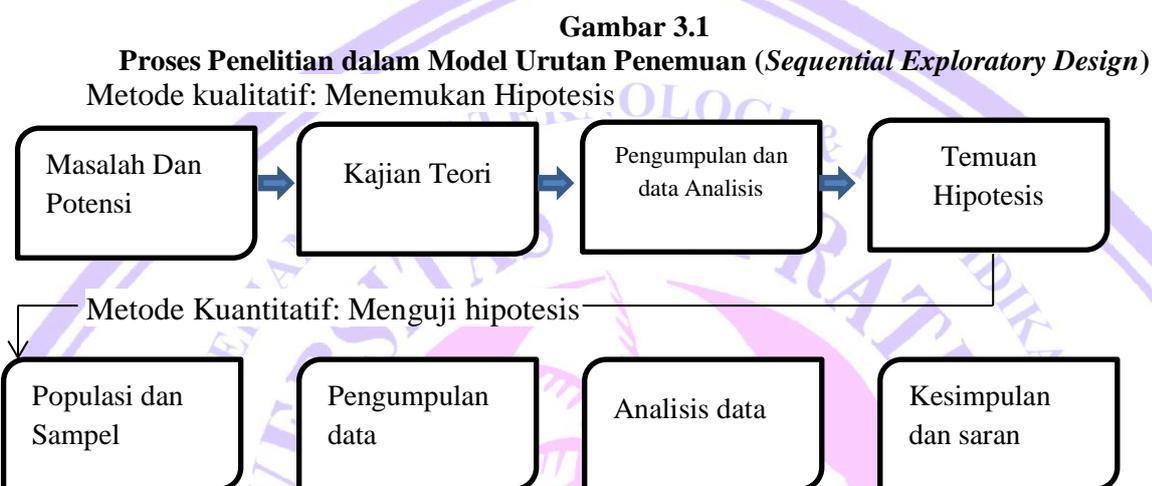


Sumber :dikembangkan dalam penelitian ini

2. METODE PENELITIAN

Metode Penelitian

Metode yang di gunakan dalam penelitian ini adalah metode kombinasi, Proses penelitian kombinasi tergantung pada model kombinasinya. Menurut Sugiyono (2012: 38) menyatakan bahwa penelitian kombinasi ada dua yaitu: "model urutan dan model campuran". Berdasarkan penjelasan diatas, model pendekatan *sequential exploratory* dilakukan secara berurutan dengan mendahulukan metode kualitatif untuk menemukan hipotesis yang tepat kemudian dilanjutkan dengan metode kuantitatif untuk menguji hipotesis tersebut ke sampel yang lebih luas. Menurut Sugiyono (2012: 39), metode penelitian kombinasi model *Sequential exploratory design* ini ditunjukkan pada gambar 3.1.



Sumber : Metode Kombinasi, *Sequential Exploratory Design* (Sugiyono 2015;474)

Waktu dan tempat penelitian

Penelitian ini di lakukan dari pengambilan judul Oktober 2017 sampai dengan selesai. Penulis mengambil focus pada penelitian ini di Zero Point Kota Manado.

Metode Kualitatif

Menurut Sugiyono (2015:285) Setiap penelitian baik penelitian kuantitatif maupun kualitatif selalu berangkat dari masalah. Namun terdapat perbedaan yang mendasar antara “masalah” dalam penelitian kuantitatif dan “masalah” pada penelitian kualitatif. Kalau masalah dalam penelitian kuantitatif, masalah yang harus di pecahkan dalam penelitian harus jelas, spesifik dan dianggap tidak berubah, tapi dalam penelitian kualitatif masalah yang di bawa oleh peneliti masih remang- remang, bahkan gelap kompleks dan dinamis. Oleh karena itu, masalah dalam penelitian kualitatif masih bersifat sementara, tentatif dan akan berkembang atau berganti setelah peneliti berada dilapangan. Oleh karena itu peneliti masih melakukan penelitian atas masalah yang terjadi di lapangan yang berkaitan tentang kemacetan di Zero Point Kota Manado.

Metode Kuantitatif

Menurut Sugiyono (2015:53) Dalam penelitian Kuantitatif, masalah yang akan di bawa oleh peneliti harus sudah jelas dan di tunjukan dengan data yang valid. Setelah masalah di identifikasi, dan di batasi, maka selanjutnya masalah tersebut di rumuskan. Rumusan masalah pada umumnya dinyatakan dalam kalimat pernyataan. Dengan pernyataan ini maka akan dapat memandu peneliti untuk kegiatan penelitian. Berdasarkan rumusan masalah tersebut, maka peneliti menggunakan berbagai teori untuk memperjelas masalah dan menjawabnya. Jawaban terhadap rumusan masalah yang baru tersebut dinamakan Hipotesis.

Uji t (Uji Parsial)

Uji t yaitu suatu uji untuk mengetahui signifikansi pengaruh variable independen secara parsial atau individual terhadap variabel dependen. Kriteria yang digunakan adalah: (Ghozali, 2013).

• $H_0 : \beta_1 = 0$

Artinya, tidak ada pengaruh yang signifikan secara parsial pada masing-masing variabel independen.

• $H_a : \beta_1 > 0$

Artinya, ada pengaruh yang signifikan secara parsial pada masing-masing variabel independen.

Sedangkan kriteria pengujiannya adalah sebagai berikut:

a) Taraf Signifikan ($\alpha = 0,05$)

b) Distribusi t dengan derajat kebebasan (n)

c) Apabila t hitung $>$ t tabel maka H_0 ditolak dan H_a diterima

d) Apabila t hitung $<$ t tabel maka H_0 diterima dan H_a ditolak.

Uji F (Uji Simultan)

Uji F bertujuan untuk menunjukkan apakah semua variabel independen yang dimasukkan ke dalam model secara simultan atau bersama-sama mempunyai pengaruh terhadap variabel dependen (Ghozali, 2013).

a) Membuat hipotesis untuk kasus pengujian F-test di atas yaitu:

• $H_0 : \beta_1 = 0$

Artinya, tidak ada pengaruh yang signifikan dari variabel independen (X_1), yaitu (Y).

• $H_a : \beta_1 > 0$

Artinya, ada pengaruh yang signifikan dari variabel independen yaitu (X_1) terhadap (Y)

b) Menentukan F tabel dan F hitung dengan tingkat kepercayaan sebesar 95% atau taraf signifikansi sebesar 5% ($\alpha = 0,05$), maka:

• Jika F hitung $>$ F tabel, maka H_0 ditolak dan H_a diterima, berarti masing-masing variabel independen secara bersama-sama mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variabel dependen.

• Jika F hitung $<$ F tabel, maka H_0 diterima dan H_a ditolak, berarti masing-masing variabel independen secara bersama-sama tidak mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variabel dependen.

Jenis dan Sumber Data

Dalam penelitian ini, pengumpulan data dilakukan dengan dua cara, yaitu:

1. Data primer yaitu data yang diperoleh dari melalui pengamatan langsung terhadap lokasi penelitian dan wawancara dengan cara bertanya langsung pada responden.
2. Data sekunder yaitu data yang diperoleh dari Badan Pusat Statistik (BPS), Dinas Perhubungan dan laporan yang terkait dengan penelitian ini.

Metode Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data dilakukan dengan cara sebagai berikut.

1. Wawancara yaitu metode pengumpulan data dengan cara bertanya langsung atau berkomunikasi langsung dengan responden.
2. Kuesioner yaitu daftar pertanyaan yang telah dipersiapkan terlebih dahulu untuk diisi oleh responden.

3. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Temuan Penelitian

Melalui proses observasi dan wawancara terhadap beberapa informan terkait pandangan mereka mengenai kemacetan di area sekitaran zero point manado peneliti menemukan beberapa fakta di lapangan:

1. Waktu terjadinya macet

Informan pengendara ojek online beroda dua pertama menyatakan bahwa kemacetan sering terjadi mulai dari jam 9:00 sampai jam 14:00, kemudian kemacetan berkurang dan kembali di jam 16:00

sampai jam 16:00 ke atas (N9R912032018). Penumpang juga mengatakan jam sama terhadap kemacetan, menurutnya kemacetan terjadi pada jam 12, dan jam 17:00 sampai jam 19:00 (N7F72013032018). Informan Pengendara Transportasi mobil online menyatakan bahwa kemacetan sering terjadi di jam 6:30 berlanjut di jam makan siang jam 12 dan kemudian jam 16:00 sampai jam 17:00 (N6Y613032018). Informan pejalan kaki di zero point mengatakan kemacetan sering terjadi di jam 12, jam 15:00 atau jam 17:00 (N5H520032018). Informan Penumpang kendaraan online dan mikro mengatakan kemacetan sering terjadi jam 13:00, jam 14:00 dan jam 15:00 (N5M526032018). Informan driver online beroda empat mengatakan bahwa kemacetan sering terjadi pada jam 12 sampai jam 20:00 (N4RS426032018). Informan Pengendara kendaraan pribadi beroda dua mengatakan kemacetan sering terjadi pada jam 17:00 sampai pada 19:00 (N2A226032018). Informan pengendara kendaraan pribadi beroda empat mengatakan bahwa kemacetan sering terjadi pada jam 12 dan jam 17:00 (N4MN426032018). Informan pengendara angkutan online beroda 2 mengatakan bahwa macet terjadi jam 13:00 dan jam 17:00 (N4NP426032018). Informan pengendara kendaraan pribadi beroda dua mengatakan bahwa kemacetan sering terjadi pada jam 17:00 (N6RM626032018). Informan pengendara angkutan umum mikrolet mengatakan bahwa kemacetan terjadi pada jam 12:00 sampai pada jam 15:00 (N4AW426032018). Pengendara angkutan umum mikrolet lainnya mengatakan bahwa kemacetan terjadi sejak jam 9 pagi sampai sore (N3RN326032018). Informan pejalan kaki mengatakan bahwa kemacetan sering terjadi di pagi hari, siang dan sore hari (N3IS326032018). Informan pengendara kendaraan pribadi beroda 4 mengatakan bahwa kemacetan terjadi jam 17:00 atau jam 18:00 (N3RA320032018).

2. Penyebab kemacetan

Informan Pengendara ojek online beroda dua mengatakan penyebab kemacetan adalah banyaknya mikrolet (N7R712032018). Informan penumpang angkutan umum mikrolet dan kendaraan online mengatakan bahwa penyebab macet disitu karena titik pertemuan antara beberapa jalur, tapi titik pertemuan itu terlalu kecil (N5F526032018). Informan pengendara mobil online mengatakan bahwa Jalan zero point macet sekali karena jalan terlalu kecil dan banyak pembatas- pembatas jalan. Dan pemberhentian kendaraan yang tak menentu misalnya kendaraan yang seharusnya berhenti di jalur kanan berhenti di jalur kiri (N5Y513032018). Informan pejalan kaki di zero point mengatakan bahwa penyebab kemacetan adalah banyak kendaraan berhenti dan parkir sembarangan (N6H620032018). Informan penumpang kendaraan angkutan online dan mikrolet mengatakan bahwa penyebab kemacetan di sebabkan oleh banyaknya mobil di jalan dan parkir sembarangan (N6M626032018). Informan pengendara mobil online mengatakan bahwa macet terjadi karena adanya peningkatan volume kendaraan roda empat dikarenakan banyaknya taxi online (N5RS526032018). Informan pengguna kendaraan pribadi beroda dua mengatakan bahwa penyebab kemacetan adalah volume kendaraan pada jam 5 sampai jam 7 itu lebih banyak makanya terjadi kemacetan disitu. kedua biasanya sopir mikro yang berhenti itu tidak sesuai peraturan. Mikrolet lah penyebab macet (N3A326032018). Informan pengendara kendaraan pribadi beroda empat mengatakan bahwa kemacetan terjadi karena kondisi jalan yang semrawut, atau dikarenakan transportasi umum mengangkut penumpang sembarangan di jalan (N5MN526032018). Informan pengemudi online roda dua mengatakan bahwa penyebab kemacetan adalah angkutan umum mikrolet yang sering berhenti sembarangan dan faktor lainnya adalah zero point adalah titik tungan semua trayek mikro (N5NP526032018). Informan pengemudi kendaraan pribadi beroda dua mengatakan bahwa penyebab kemacetan adalah angkutan umum mikrolet sering berhenti sembarangan dan alasan lainnya dikarenakan disitu titik temu mikro dari utara dan selatan sehingga zero point jadi padat dan macet (N4RM426032018). Informan pengendara angkutan umum mikrolet mengatakan penyebab kemacetan dikarenakan Semua mobil selain plat hitam sering parkir sembarangan. itu yang sering membuat macet, ditambah parkirnya sebelah kanan jalan, biasa kan jalur malalayang sebelah kanan apalagi pas ada penumpang naik (N5AW526031018). Informan pengendara mikrolet mengatakan penyebab kemacetan disebabkan oleh banyaknya plat hitam selaku pengendara mobil online yang parkir di sisi kiri dan kanan jalan (N4RN426032018). Informan pejalan kaki di zero point mengatakan bahwa penyebab kemacetan adalah angkot yang sering berhenti tiba- tiba di tengah jalan (N4IS426032018). Menurut pengendara kendaraan pribadi beroda empat mengatakan bahwa penyebab kemacetan di manado karena terlalu banyak taxi online (N5RA526032018). Informan pengendara kendaraan pribadi beroda empat

mengatakan bahwa penyebab kemacetan adalah karena taxi online di manado semakin banyak sehingga banyak kemacetan (N4RA426032018).

3. Kerugian akibat kemacetan

Informan pengendara transportasi online beroda dua mengatakan bahwa kerugian yang terjadi akibat kemacetan adalah kerugian waktu dan kerugian bensin (N10R1012032018). Informan penumpang mikrolet dan kendaraan online mengatakan bahwa kerugian akibat kemacetan yang di alami adalah waktu tempuh yang lebih lama (N8F813032018). Informan pengendara transportasi online beroda empat mengatakan bahwa kerugian yang ia alami adalah waktu yang lebih lama ketika menjemput penumpang (N8Y813032018). Informan pejalan kaki zero point mengatakan bahwa kerugian yang terjadi akibat kemacetan adalah ketika banyak polusi di jalan di akibatkan oleh kemacetan (N7H720032018). Informan penumpang kendaraan online dan mikro menyatakan kerugian yang ia alami akibat kemacetan adalah terlambat untuk pergi ke kantor dan ketika janji dengan teman (N7M726032018). Informan pengendara transportasi online beroda empat mengatakan kerugian ketika terjadi kemacetan adalah susah mencapai poin yang ditargetkan aplikasi (N8RS826032018). Informan pengendara kendaraan pribadi beroda empat mengatakan kerugian dari kemacetan adalah rugi waktu (N6MN626032018). Informan pengendara kendaraan online beroda dua mengatakan bahwa kerugian yang terjadi akibat kemacetan adalah waktu dan ketidaknyamanan penumpang akibat keterlambatan (N7NP726032018). Informan pengendara kendaraan pribadi beroda dua mengatakan ia sangat merasa rugi karena banyak waktu bermanfaat yang terbuang percuma (N7RM726032018). Informan pengendara angkutan umum mikrolet mengatakan bahwa kerugian akibat kemacetan adalah waktu yang lebih lama mencapai tujuan (N7AW726032018). Informan pengendara mikrolet mengatakan bahwa kerugian akibat kemacetan adalah waktu untuk mengambil penumpang yang terganggu (N6RN626032018). Informan pejalan kaki di zero point mengatakan bahwa kerugiannya ketika terjadi kemacetan adalah rugi waktu, waktunya yang dimanfaatkan kurang produktif (N6IS626032018). Informan pengendara kendaraan pribadi beroda empat mengatakan bahwa kerugian yang dialami ketika terjadi kemacetan adalah waktu yang lebih lama terbuang di jalan (N6RA626032018).

4. Jalan alternative

Informan Pengendara transportasi online beroda dua mengatakan bahwa jalan alternative yang di gunakan ketika terjadi kemacetan adalah Untuk ke tuminting ya ikut jembatan soekarno, kalau ke arah paal 2 mungkin ikut di samping IT center (N8R812032018). Informan penumpang mikrolet dan kendaraan online beroda dua mengatakan jalan alternative yang digunakan ketika terjadi kemacetan adalah di depan mall, di arah utara menggunakan Jl soekarno sebagai alternative (N6F613032018). Informan pengendara transportasi online beroda empat mengatakan bahwa jalan alternative yang di gunakan ketika terjadi kemacetan adalah di Jembatan soekarno (N7Y713032018). Informan pejalan kaki zero point mengatakan bahwa jalan alternative yang di lalui ketika terjadi kemacetan adalah di sebelah it center dan jembatan soekarno (N9M926032018). Informan pengendara transportasi online beroda empat mengatakan bahwa tak ada jalan lain karena penerapan one way untuk ke zero poin (N7RS726032018). Informan kendaraan pribadi beroda dua mengatakan bahwa jalan alternative ketika terjadi kemacetan adalah di IT center tembus ke jalan sarapung (N5H526032018). Informan kendaraan pribadi roda empat mengatakan bahwa jalan alternative yang di lalui ketika terjadi kemacetan adalah di jembatan soekarno (N7MN726032018). Informan pengendara online beroda 2 mengatakan bahwa jalan alternative yang dilalui ketika terjadi kemacetan adalah jembatan soekarno untuk jalur utara dan selatan melalui teling (N8NP826032018). Informan pengendara mikrolet mengatakan bahwa jalan alternative yang di lalui adalah di sarapung tembus ponegoro atau masuk jl kartini (N7RN726032018). Informan pejalan kaki di zero point mengatakan bahwa jalan alternative yang biasa dilalui ketika terjadi kemacetan itu tidak ada karena penerapan one way (N8IS826032018). Informan kendaraan pribadi beroda empat mengatakan bahwa jalan alternative yang biasa di lalui ketika terjadi kemacetan adalah jembatan soekarno (N9RA926032018).

Temuan Hipotesis

Adapun temuan Hipotesis pada penelitian ini adalah :

H1 : Diduga ada pengaruh intensitas kemacetan terhadap kondisi psikis pengguna jalan.

H2 : Diduga ada pengaruh lama waktu terkena macet terhadap kondisi psikis pengguna jalan.

Penentuan populasi dan sampel

Cluster Random Sampling merupakan teknik *sampling* daerah yang digunakan untuk menentukan sampel bila obyek yang akan diteliti atau sumber data sangat luas, misalnya penduduk dari suatu negara, propinsi atau kabupaten (Sugiyono, 2012: 94).

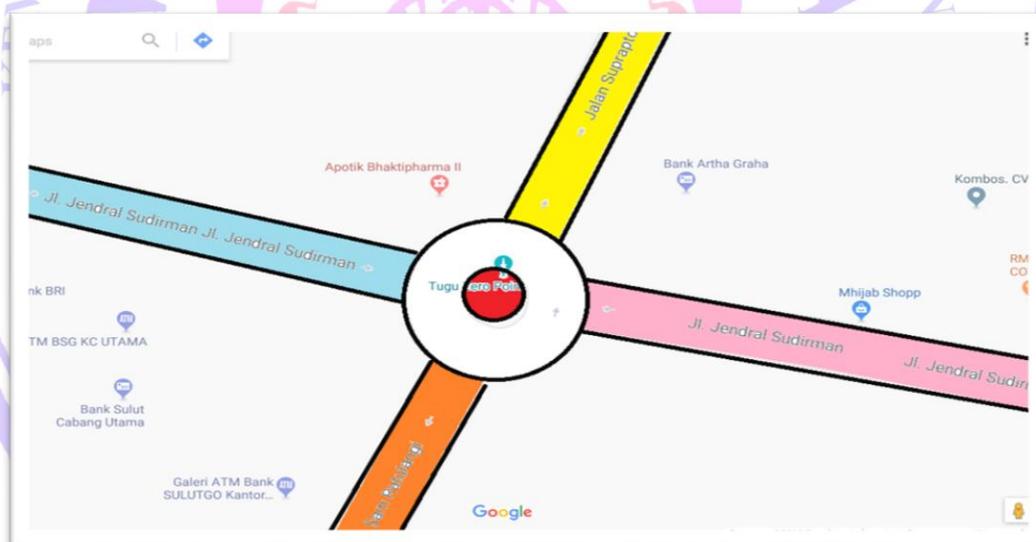
Untuk menentukan penduduk mana yang akan dijadikan sumber data, maka pengambilan sampel ditetapkan secara bertahap dari wilayah yang luas (negara) sampai ke wilayah terkecil (kabupaten). Setelah terpilih sampel terkecil, kemudian baru dipilih sampel secara acak. Pada penelitian ini lokasi penelitian telah ditentukan hanya pada area kawasan zero point dengan 100 orang responden yang akan di bagi berdasarkan table di bawah ini :

Tabel 4.4 Penentuan Sampel

Kategori	Jl. Sudirman	Jl. Samratulangi	Jl. Suprpto
Pengendara angkutan online	13	7	7
Pengendara angkutan umum	13	6	6
Pengendara kendaraan pribadi roda 2 dan roda 4	12	6	6
Pejalan Kaki	12	6	6

Sumber: *dikembangkan dalam penelitian ini*

Gambar 4.4 potret zero point di ambil dari google maps



Sumber : *google maps*

Karakteristik Responden

1. Jenis Kelamin

Adapun karakteristik responden pada penelitian ini adalah

Tabel 4.5.1 Karakteristik responden berdasarkan Jenis Kelamin

		Jeniskelamin			
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	pria	78	78.0	78.0	78.0
	wanita	22	22.0	22.0	100.0
Total		100	100.0	100.0	

Sumber: Hasil olahan data SPSS

Berdasarkan tabel diatas diketahui bahwa mayoritas responden pada penelitian ini adalah Pria dan sisanya sebanyak 22 adalah Wanita.

2. Usia

Tabel 4.5.2 Karakteristik responden berdasarkan Usia

		Usia			
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	17 sampai 24	62	62.0	62.0	62.0
	25 sampai 32	29	29.0	29.0	91.0
	33 sampai 39	2	2.0	2.0	93.0
	40 sampai 48	7	7.0	7.0	100.0
Total		100	100.0	100.0	

Sumber: Hasil olahan data SPSS

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa mayoritas responden adalah berumur 17 sampai 24 adalah 62 orang.

3. Kriteria pengguna jalan

Tabel 4.5.3 Karakteristik responden berdasarkan kriteria pengguna jalan

		Kriteria			
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	angkutan online	26	26.0	26.0	26.0
	angkutan umum	27	27.0	27.0	53.0
	kendaraan pribadi	24	24.0	24.0	77.0
	pejalan kaki	23	23.0	23.0	100.0
Total		100	100.0	100.0	

Sumber: Hasil olahan data SPSS

Berdasarkan tabel di atas mayoritas responden pada penelitian ini adalah Angkutan umum dengan jumlah 27 responden.

4. Pendapatan Sebulan

Tabel 4.7.4 Karakteristik responden berdasarkan pendapatan sebulan

PendapatanSebulan					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1500000.00	31	31.0	31.0	31.0
	2000000.00	15	15.0	15.0	46.0
	2800000.00	32	32.0	32.0	78.0
	3000000.00	13	13.0	13.0	91.0
	4000000.00	9	9.0	9.0	100.0
Total		100	100.0	100.0	

Sumber: Hasil olahan data SPSS

Berdasarkan tabel di atas mayoritas responden berpendapatan Rp. 2.800.000 dengan jumlah 32 orang.

Hasil Pengujian Hipotesis

Untuk menguji kedua hipotesis yang peneliti angkat diatas maka peneliti melakukan pengumpulan data secara kuantitatif dengan membagikan sejumlah kuesioner kepada para pengguna jalan. Data mengenai kerugian yang dialami pengguna jalan dapat dilihat dalam tabel dibawah ini :

Uji t-test Statistic (Uji Parsial)

Uji t digunakan untuk mengetahui ada tidaknya pengaruh secara parsial variabelbebas terhadap variabel terikat.sebagai nilai t hitung yang akan dibandingkan dengan nilai t tabel. Apabila nilai t hitung melebihi nilai t tabel, maka dapat disimpulkan bahwa variabel bebas yang dianalisis tersebut secara parsial berpengaruh signifikan terhadap proses persiapan kontrak, sedangkan jika nilai t hitung kurang dari nilai t tabel, maka dapat disimpulkan bahwa variabel bebas yang dianalisis tidak berpengaruh signifikan terhadap proses persiapan kontrak. Nilai t hitung hasil analisis regresi dapat dilihat dari tabel koefisien persamaan regresi.

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	3.208	.357		8.983	.000
	Intensitas kemacetan	.272	.086	.306	3.158	.002
	Lama waktu terkena macet	.004	.003	.107	1.099	.274

a. Dependent Variable: Kondisi psikis pengguna jalan saat macet

Sumber: Hasil olahan data SPSS

1. Hubungan antara Intensitas Kemacetan dengan Kondisi Psikis pengguna Jalan:
Hasil perhitungan SPSS diperoleh t hitung (3.158) > t tabel (1.984) maka Intensitas kemacetan berpengaruh terhadap Kondisi Psikis Pengguna jalan. Maka secara parsial Intensita pengguna jalan berpengaruh signifikan terhadap Kondisi psikis pengguna jalan.
2. Hubungan antara Lama waktu terkena macet dengan Kondisi psikis pengguna jalan:
Hasil perhitungan SPSS diperoleh t hitung (1.099) < t tabel (1.984) maka Lama waktu terkena macet tidak berpengaruh terhadap Kondisi psikis pengguna jalan. Maka secara parsial Lama waktu terkena macet tidak berpengaruh secara signifikan terhadap Kondisi psikis pengguna jalan.

Uji F-test Statistik

Uji F digunakan untuk mengetahui ada tidaknya pengaruh secara simultan variabel-variabel bebas terhadap variabel terikat. Dalam uji F, H_0 akan ditolak jika nilai signifikansi yang didapat dari tabel ANOVA lebih kecil dari 0,1 dan nilai signifikan yang didapat lebih besar dari 0,1 maka H_0 diterima.

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	4.602	2	2.301	5.296	.007 ^b
	Residual	42.148	97	.435		
	Total	46.750	99			

a. Dependent Variable: Kondisi psikis pengguna jalan saat macet

b. Predictors: (Constant), lama waktu terkena macet, Intensitas kemacetan

Sumber: Hasil olahan data SPSS 17.0

Berdasarkan tabel di atas (tabel ANOVA yang dihasilkan dari analisis regresi dengan bantuan program SPSS). Hasil perhitungan didapatkan angka F hitung (5.296) > F tabel (1.396) sehingga H_0 ditolak dan H_a diterima. Artinya, Intensitas kemacetan (X_1) dan lama waktu terkena macet (X_2) secara simultan berpengaruh signifikan terhadap Kondisi psikis pengguna jalan.

Deskriptif statistik Variabel

Tabel 4.6.3 Deskriptif statistik variabel
Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Jumlah pemakaian bahanbakar saat lalu lintas lancar	76	1000.00	152000.00	49072.8947	49996.25145
jumlah pemakaian bahan bakar saat macet	76	2500.00	228000.00	61150.0000	65486.65513
Berapa lama waktu yang dibutuhkan untuk melalui jalur zero point saat lalu lintas dalam keadaan lancar	100	1.00	35.00	7.2900	6.76935
Berapa lama waktu yang dibutuhkan untuk melalui jalur zero point saat lalu lintas dalam keadaan macet	100	2.00	120.00	26.5400	22.56010
Intensitas kemacetan	100	2.00	5.00	3.8700	.77401
Kondisi psikis pengguna jalan saat macet	100	2.00	5.00	4.3500	.68718
Valid N (listwise)	76				

Sumber: Hasil olahan SPSS

Tabel di atas menunjukkan bahwa jumlah pemakaian minimum saat lalu lintas lancar Rp.1000, jumlah pemakaian bahan bakar maximum adalah Rp.152.000 sedangkan rata-rata pengeluaran bahan bakar adalah Rp.49.072. Jumlah pemakaian bahan bakar minimum saat macet adalah sebesar Rp. 2500 sedangkan jumlah maksimum adalah sebesar Rp. 228.000, Rata-rata pemakaian bahan bakar saat macet adalah sebesar Rp.61.500. Selisih angka rata-rata saat lalu lintas lancar dan macet adalah Rp.12.428.

Waktu minimum yang dibutuhkan untuk melalui jalur zero point saat lalu lintas dalam keadaan lancar adalah 1 menit, waktu maximum 35 menit dan rata-rata waktu melalui zero point saat lalu lintas lancar adalah 7,29 menit. Waktu minimum yang digunakan untuk melalui zero point saat lalu lintas

macet adalah 2 menit, waktu maximum adalah 120 menit dan rata-rata waktu yang dibutuhkan untuk melalui zero point ketika terjadi kemacetan adalah 26,54 menit. Selisih waktu antara macet dan tidak macet adalah 19 menit.

Tabel 4.6.4 Intensitas kemacetan

Kriteria penilaian	Frekuensi	Total
Tidak pernah		0
Jarang	5	10
Kadang-kadang	22	66
Sering	54	216
Selalu	19	95
Total	100	387

Sumber: Hasil olahan data

Dari tabel 4.8.2 di atas dapat dilihat total skala 387 ini menandakan bahwa kemacetan selalu terjadi di zero point.

Tabel 4.6.5 Kondisi psikis pengguna jalan saat macet

Kriteria Penilaian	Frekuensi	Total
Sangat nyaman	0	0
Nyaman	1	2
tidak peduli	9	27
tidak nyaman	44	176
sangat tidak nyaman	46	230
Total	100	435

Sumber: Hasil olahan data

Dari tabel 4.8.3 di atas dapat dilihat bahwa total point jawaban dari responden yang mengalami kemacetan adalah sebesar 436 dan termasuk ke dalam kategori sangat terganggu.

Pembahasan

Berdasarkan hasil perhitungan di atas diperoleh skor total variabel 822 dengan nilai rata-rata skor total variabel 411 berada pada skala penilaian sangat tinggi, yang berarti bahwa sebagian besar pengguna jalan merasakan stres dan sangat tidak nyaman saat mereka terjebak pada kemacetan. Bagi para pengendara kendaraan bermotor, kemacetan menambah beban membawa kendaraan karena meningkatnya intensitas pengereman dan kopling. Hal ini dapat mempengaruhi umur onderdil kendaraan sehingga meningkatkan resiko kerusakan. Semakin bertambahnya waktu perjalanan karena kemacetan juga mempengaruhi stamina pengendara sehingga membuat lelah dan berdampak pada emosi pengguna jalan. Para pejalan kaki juga merasakan dampak negatif dari terjadinya kemacetan, hal ini dirasakan karena kenyamanan dalam melakukan perjalanan yang berkurang akibat padatnya kendaraan bermotor yang meningkatkan polusi udara di sekitar area Zero Point.

4. PENUTUP

Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan berkaitan dengan penelitian ini akhirnya peneliti dapat menyimpulkan sebagai berikut:

1. Kerugian waktu yang di alami pengendara kendaraan bermotor baik beroda dua, beroda empat dan pejalan kaki adalah rata- rata 19.8 menit per hari.
2. Beberapa penyebab kemacetan adalah terpusatnya jalur angkutan umum di Zero point, peraturan jalur one way, kurangnya jalan alternatif dan bertambahnya kendaraan di kota Manado yang harus melalui area zero point yang tidak sesuai dengan pelebaran ruas jalan
3. Dampak ekonomi pengguna jalan di area Zero point Manado yang berkaitan dengan kerugian BBM pengguna kendaraan beroda dua dan beroda empat dapat mencapai rata- rata Rp.41.198 per hari. Potensi nilai ekonomi yang hilang ini merupakan nilai yang cukup besar untuk kota Manado
4. Dari penelitian ini didapati jalan alternatif untuk melewati zero point, ketika menuju arah Tuminting pengendara bisa melalui jembatan soekarno, ketika ingin menuju arah paal 2 atau Jl Wr supratman dan Jl Sudiman pengendara bisa melalui samping ITC sebagai jalur alternatif sedangkan bagi pengendara yang menuju pusat kota tak ada jalan lain selain melalui Zero point akibat penerapan *One way*.
5. Dari penelitian ini mengenai tingkat kenyamanan pengguna jalan di peroleh skor total variabel 822 dengan nilai rata- rata skor total variabel 411 berada pada skala penilaian sangat tinggi, ini berarti sebagian besar pengguna jalan merasakan stres dan sangat tidak nyaman saat mereka terjebak pada kemacetan.

Saran

Berdasarkan kesimpulan di atas maka peneliti mengambil beberapa hal yang bisa menjadi saran yaitu sebagai berikut :

1. Perlu adanya pembatasan jumlah kendaraan di kota manado supaya bisa mengatasi over kapasitas kendaraan yang melalui area Zero point
2. Untuk mengatur kondisi kemacetan yang tidak terelakan di Zero point perlu di tambah jalan- jalan Alternatif supaya bisa mengurangi kepadatan kendaraan yang melalui jalur Zero point.
3. Peran aparat kepolisian dalam hal ini Polisi lalu lintas dan dinas terkait sangat di perlukan, Supaya bisa mengatur angkutan umum dan angkutan online yang sering parkir dan berhenti sembarangan.
4. Pembatasan kanan dan kiri jalan tidak efektif dan menambah kemacetan di area zero point karena di sisi kanan jalan Samratulangi sering menjadi jalur antrian angkutan umum mengangkut penumpang sehingga berdampak kemacetan.
5. Perlu adanya penelitian lebih lanjut mengenai tingkat polusi yang dihasilkan kendaraan bermotor ketika terjadi kemacetan karena dalam jangka panjang dapat menurunkan tingkat kesehatan masyarakat yang melewati area Zero Point Manado.

DAFTAR PUSTAKA

- Anisia, Feby, (2011).** *Analisis Kebijakan Penanganan Kemacetan Lalulintas di Jalan Teuku Umar Kawasan Jatingaleh Semarang Dengan Metode Analisis Hirarki Proses (AHP)*. Skripsi, Semarang: FE UNDIP.
- Andriansyah (2015).** Manajemen Transportasi dalam kajian dan teori. Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik .
- Sjafrizal, (2012).** *Ekonomi Wilayah dan Perkotaan*. PT RajaGrafindo Persada, Jakarta.
- Sugiyono, (2012).** *Metode Penelitian Bisnis*, Alfabeta, Bandung.
- Sugiyono, (2015)** *Metode Penelitian Kombinasi*, Alfabeta Bandung.
- Undang-Undang RI. No. 26,** Tahun, Tentang Undang-Undang Kota.