

FAKTOR-FAKTOR PENYEBAB KEMACETAN DI DKI JAKARTA

Rohana Sitanggang

ITL Trisakti

Rohana_dms@yahoo.com

Euis Saribanon

ITL Trisakti

Nengnonon04@gmail.com

ABSTRACT

Finding a solution in overcoming the bottleneck problems, we need to focus on the factors that affect the bottleneck . DKI Jakarta as the capital city has a very busy activity intensity, because it is the center of activity not only from indigenous people but also from residents around the region such as from Bekasi, Tangerang, Depok and Bogor. Hence, it needs to subscribe an integrated transportation system with all related area. The purpose of this research is to find the causal factor of congestion that happened in DKI Jakarta in order to determine the most relevant transportation system policy applied in DKI Jakarta. By purposive sampling and quoted sampling method, there were 30 respondents from road users and communities around Jalan Cawang - Grogol and Kota Tua - Harmony. In processing questionnaire data, SPSS program version 19 was used with Descriptives analysis method. The result of this research is there are 3 order of the top ranking factors which cause traffic jam in DKI Jakarta that is 1). The use of Personal Vehicle in Jakarta is very high, 2). The use of two-wheel motorcycles in Jakarta is very high and 3). Vehicle volume is not proportional to road capacity.

Keywords: *politic;, transportation; factor; congestion*

PENDAHULUAN

Tingginya aktivitas perekonomian mencerminkan pertumbuhan ekonomi suatu kota. 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 (komersial). Aktivitas perkotaan tersebut perlu didukung dengan adanya Transportasi. Dalam kaitannya dengan bidang ekonomi, kebutuhan akan transportasi merupakan kebutuhan turunan (*derived demand*) akibat dari adanya aktivitas ekonomi, sosial dan sebagainya. Hal ini didukung dengan konsep transportasi yang

dikemukakan oleh (Sukarto, 2006) yaitu adanya pergerakan berupa perjalanan (*trip*) dari asal (*origin*) sampai ke tujuan (*destination*). Asal (*origin*) dapat berupa rumah, sehingga perjalanan yang dilakukan disebut *home based trip*. Jumlah penduduk yang terus meningkat berakibat pula terhadap meningkatnya jumlah pergerakan atau mobilitas masyarakat. Jika terjadi kesendatan dalam lalu lintas yang ditandai dengan tidak Bergeraknya kendaraan maka itu dikatakan terjadi kemacetan. Kemacetan di Jakarta sudah menjadi momok, bukan hanya bagi masyarakat Jakarta saja namun juga bagi seluruh masyarakat Indonesia. Dibandingkan dengan kota-kota besar di negara maju,

menjadi suatu ironi bahwa sistem pelayanan angkutan umum di negara kita sangat tertinggal dan cukup memprihatinkan. Di negara maju masyarakatnya cenderung menggunakan angkutan umum (*public transport*) dibandingkan dengan menggunakan kendaraan pribadi. Akan tetapi di kota Jakarta, pada umumnya masyarakat lebih memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi dibandingkan kendaraan umum dengan berbagai komentar dan alasan seperti tidak nyaman, waktu tempuh perjalanan lebih lama, kapasitas angkutan umum tidak dioperasikan sebagaimana mestinya sehingga keamanan tidak bisa diperoleh dan masih banyak lagi alasan lain. Jakarta juga sedang banyak membangun infrastruktur untuk fasilitas jalan, yang sedianya untuk memperlanjar perjalanan arus lalu lintas, namun karena pembangunan dilaksanakan dengan kondisi kemacetan saat ini sehingga menjadikan kemacetan semakin parah. Jumlah pengguna angkutan pribadi yang cenderung terus mengalami peningkatan dari tahun ke tahun yang tidak didukung oleh pembangunan infrastruktur yang memadai dapat mengakibatkan timbulnya permasalahan baru yaitu kemacetan lalu lintas. Bila kemacetan lalu lintas ini tidak mendapat perhatian lebih serius berbagai dampak yang dapat ditimbulkan seperti waktu perjalanan meningkat dan biaya operasi kendaraan meningkat. Penanganan kemacetan selama ini kurang dikomunikasikan dengan baik antar pihak terkait, baik itu antara Pemerintah Daerah, Dinas Perhubungan DKI. Porli, Kementerian Pekerjaan Umum, Kementerian Perindustrian maupun Pihak Swasta yang terlibat dalam kegiatan transportasi dan usaha lain yang terkait dengan sarana prasarana transportasi, untuk itu pemerintah melalui Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek menjembatani komunikasi antar pihak terkait itu. Bila kemacetan lalu lintas ini tidak mendapat perhatian lebih serius berbagai

dampak yang dapat ditimbulkan seperti waktu perjalanan meningkat dan biaya operasi kendaraan meningkat. Melihat faktor penyebab bisa lebih efektif dalam mencari solusi kemacetan, karena akan lebih fokus dan tepat penanganannya. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mencari faktor penyebab kemacetan yang terjadi di DKI Jakarta agar dapat ditentukan kebijakan sistem transportasi apa yang paling relevan diterapkan di DKI Jakarta.

KAJIAN PUSTAKA

(Mustopadidjaja, 2002), menyatakan bahwa Kebijakan publik adalah suatu keputusan yang dimaksudkan untuk tujuan mengatasi permasalahan yang muncul dalam suatu kegiatan tertentu yang dilakukan oleh instansi pemerintah dalam rangka penyelenggaraan pemerintahan. Pada sudut pandang lain, (Sari, 2011) mengemukakan dalam studi kebijakan publik mempelajari keputusan-keputusan pemerintah dalam mengatasi suatu masalah yang menjadi perhatian publik. Seperti yang dikatakan Mustikarani (2016) Kemacetan lalu lintas disebabkan oleh ketidak seimbangan antara jumlah penduduk dengan jumlah kendaraan yang semakin bertambah dari tahun ketahun dengan jumlah ruas jalan yang ada atau tersedia di suatu tempat tersebut. Kemacetan memiliki dampak sosial, biasanya dampak dari kemacetan ini menimbulkan stress, kesal, lelah yang dialami pengemudi/pengendara bahkan secara luasnya berpengaruh terhadap psikologi penduduk yang ada di sekitar wilayah tersebut. Dari segi ekonomi dampak kemacetan lalu lintas ini berdampak terhadap hilangnya waktu pengemudi/pengendara dan bertambahnya biaya yang harus dikeluarkan oleh pengemudi/pengemudi, contoh nyatanya seperti pengemudi/pengemudi harus mengeluarkan biaya ekstra dalam mengeluarkan uang untuk membeli bahan bakar minyak lebih banyak, karena cenderung ketika kemacetan lalu lintas terjadi cenderung

lebih banyak menghabiskan bahan bakar yang lebih banyak. Yang lainnya contoh dari segi ekonomi ini yakni pengendara/pengemudi yang bekerja kehilangan pendapatan mereka karena terlambat masuk kantor, hal tersebut disebabkan karena biasanya absensi pekerja berpengaruh terhadap pendapatan pekerja tersebut. (Z.Tamin, 1992) menyatakan bahwa pada dasarnya masalah kemacetan timbul akibat tingkat pertumbuhan kebutuhan transportasi jauh lebih tinggi dibandingkan kemampuan penyediaan prasarana transportasi, disamping itu, kenyataan menunjukkan pula adanya sejumlah prasarana yang tidak berfungsi semestinya. Penelitian yang dilakukan oleh (Mustikarani, 2016) Faktor yang menyebabkan kemacetan lalu lintas di Jalan H. Rais A Rahman yakni faktor jalan yang terdiri dari lebar jalan, volume kendaraan, jarak lampu lalu lintas yang di pasang cukup banyak dan berdekatan serta adanya persimpangan jalan dan gang. Dan satu lagi faktor manusia yang dilihat secara terinci dari adanya kegiatan pasar tradisional dan pasar modern yang ada di sepanjang jalan H. Rais A Rahman dan adanya kegiatan parkir sembarangan yang dilakukan oleh pengguna jalan ataupun penduduk sekitar Jalan H. Rais A Rahman..Upaya yang dilakukan untuk dan mencegah dan mengurangi kemacetan lalu lintas di Jalan H. Rais A Rahman seperti memperluas lebar jalan, membatasi jumlah dan volume kendaraan, penerapan peraturan yang lebih ketat, yang melanggar harus ditindak tegas itu upaya pencegahan dan pengurangan dari faktor ruas jalan, sedangkan upaya pencegahan dari faktor manusia seperti: Pelarang penggunaan jalan untuk kegiatan pasar, Penertibkan/pelarang penggunaan jalan raya

untuk area parkir dan upaya untuk merubah sikap, kebiasaan dan perilaku (*habits and behaviors*) yang selama ini dilakukan secara keliru. Penelitian (Tahir, 2005) menunjukkan bahwa penyebab kemacetan lalu lintas di kota Surabaya adalah penggunaan jumlah kendaraan pribadi yang sangat besar yaitu sekitar 82,83% yang terdiri dari 60,48% mobil pribadi : pengoperasian kereta api commuter line, jalur bus khusus (busway), monorel atau perbaikan kinerja angkutan umum.

METODE PENELITIAN

Dengan teknik *purposive sampling* dan *quoted sampling* didapatkan 30 responden yang berasal dari pengguna jalan dan masyarakat sekitar Jalan Cawang – Grogol dan Kota Tua - Harmony. Metode Rangkang digunakan untuk menentukan Rangkang para responden dan memberikan prioritas terhadap variable studi, setelah pengumpulan data dari responden, kemudian di analisis dengan nilai Mean, yang merupakan teknik penjelasan kelompok yang di dasarkan dari nilai rata-rata tersebut untuk mendapatkan nilai Mean pengolahan data kuisioner menggunakan program SPSS versi 19 dengan metode analisis deskriptif.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Sebelum melakukan analisis deskriptif, dilakukan dulu Uji Validitas hasilnya menunjukkan semua butir pertanyaan dinyatakan valid, karena semua r hitung lebih besar dari r table. Uji Reliabilitas menunjukkan dengan Cronbach's Alfa sebesar 0,744 yang artinya masuk dalam interval 0,61–0,80 yang masuk dalam kategori Reliabilitas.

Hasil Analisis Rangkings dari Analisis Deskriptif adalah sebagai berikut:

Tabel 1 Rangkings Descriptive Statistics

Rangkings		N	Mean	Std. Deviation	Variance
1.	item1 . Penggunaan kendaraan pribadi	30	4.57	1.040	1.082
2.	item2 Pengguna sepeda motor roda dua	30	4.43	.898	.806
3.	item14 Volume kendaraan tidak sebanding	30	4.30	1.022	1.045
4.	item25 Pembangunan light rail transit (LRT)	30	4.20	.997	.993
5.	item24 Pembangunan mass rapaid transit (MRT)	30	4.20	.805	.648
6.	item22 Pembangunan fly over	30	4.17	.913	.833
7.	item6 Pertumbuhan kendaraan bermotor sangat tinggi	30	4.10	1.029	1.059
8.	item23 Pembangunan under pass	30	4.10	.803	.645
9.	item15 Pengemudi tidak di siplin dan tidak taat aturan lalu lintas	30	4.07	1.112	1.237
10.	item3 Jumlah pengguna kendaraan pribadi lebih banyak	30	4.07	.868	.754
11.	item26 Penggalan saluran gorong-gorong	30	4.07	.944	.892
12.	item27 Penggalan kabel listrik	30	4.00	1.083	1.172
13.	item21 Pedang kaki lima memakan bahu jalan	30	4.00	1.145	1.310
14.	item18 Perilaku pengendara motor berlawanan arah	30	4.00	1.339	1.793
15.	item16 Perilaku pengemudi menaikkan atau menurunkan penumpang tidak pada tempatnya	30	3.87	1.358	1.844
16.	item17 Perilaku penumpang yang minta berhenti	30	3.83	1.147	1.316
17.	item11 Banyak persimpangan sebidang yang menggunakan lampu lalu lintas	30	3.80	.997	.993
18.	item4 Menggunakan kendaraan pribadi lebih nyaman	30	3.77	1.006	1.013
19.	item13 Setting durasi lampu merah yang tidak sesuai (terlalu lama)	30	3.77	1.104	1.220
20.	item19 Masyarakat pengguna jalan tidak taat berlalu lintas	30	3.73	1.388	1.926
21.	item10 Design putar balik yang tidak tepat	30	3.70	1.208	1.459
22.	item9 Lebar jalan yang tidak maksimal	30	3.67	.844	.713
23.	item28 Pembangunan gedung/mall	30	3.63	1.098	1.206
24.	item12 Banyaknya persimpangan sebidang jalan dengan rel kereta api	30	3.63	.928	.861
25.	item20 Melaju dengan kecepatan tidak sesuai dengan yang diijinkan	30	3.53	1.224	1.499
26.	item8 Ruas jalan yang sempit	30	3.37	.964	.930
27.	item7 Tidak tersedianya sarana transportasi umum yang layak bagi masyarakat	30	3.17	.913	.833
28.	item5 Keamanan dan kenyamanan angkutan umum telah memenuhi standart	30	2.73	1.015	1.030
	Valid N (listwise)	30			

1. Faktor Penggunaan Kendaraan Pribadi,

Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan bahwa faktor utama penyebab kemacetan lalu lintas adalah tingginya jumlah kendaraan pribadi baik kendaraan roda empat maupun kendaraan roda dua, sementara infrastrukturnya tidak sebanding. Hal ini sejalan dengan pernyataan Kepala Bidang Hubungan Masyarakat Polda Metro Jaya, Komisaris Besar Polisi Martinus Sitompul dalam berita Antara Jumat, 9 Januari 2015 18:21 WIB yang menyatakan bahwa “jumlah motor dan mobil di Jakarta meningkat sebesar 12 persen setiap tahunnya. Berdasarkan data yang dikeluarkan oleh Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya, jumlah kendaraan bermotor di Jakarta dan sekitarnya bertambah sebanyak 5.500 hingga 6.000 unit kendaraan per hari. Ia mengatakan, jumlah tersebut didominasi oleh penambahan sepeda motor yang mencapai 4.000 hingga 4.500 per hari. Sedangkan kendaraan roda empat mengalami pertumbuhan sebanyak 1.600 unit per hari. Jumlah tersebut, kata Martinus, berdasarkan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) yang dikeluarkan Samsat Polda Metro Jaya setiap harinya. Melihat pertumbuhan kendaraan bermotor yang tidak sebanding dengan pertumbuhan jalan di Jakarta yang hanya 0,01 persen per tahun maka hal ini patut menjadi penyebab utama kemacetan di Jakarta. Kita dapat melihat kemacetan di jalan tol luar kota dan tol dalam kota didominasi oleh kendaraan pribadi, begitu juga disetiap lampu lalu lintas (traffic light) jumlah kendaraan roda dua sangat mendominasi. Penggunaan mobil pribadi yang mendominasi sangat tidak efisien dengan ukuran body size panjang dan lebar yang sangat tidak sepadan dengan ketersediaan ruang jalan, juga dengan jumlah penumpang yang seringkali kurang

dari tiga orang bahkan hanya dikendarai oleh pengemudi saja. Dapat kita bayangkan bagaimana pemborosan ruas jalan yang sia-sia dengan penggunaan mobil pribadi dengan ukuran besar dan hanya diisi oleh satu orang saja. Di samping penggunaan mobil pribadi, penggunaan kendaraan roda dua/ motor juga sangat mendominasi di jalan raya. Berdasarkan pengamatan di lapangan bahwa disetiap lampu lalu lintas/traffic light, jumlah kendaraan roda dua bisa mencapai ratusan. Peningkatan jumlah pengguna sepeda motor pada umumnya dikarenakan banyaknya keuntungan yang dirasakan diantaranya harga yang relatif terjangkau, praktis, mudah, efektif dan efisien, waktu tempuh jadi lebih cepat, tidak perlu menunggu angkutan yang selalu ngetem, dan dapat menunjang segala aktifitas manusia. Tetapi hal ini menjadi masalah karena kurang disiplinnya pengguna sepeda motor dan juga tidak adanya jalur khusus untuk kendaraan roda dua sehingga motor seringkali menempati jalur untuk mobil sehingga seringkali menimbulkan kemacetan. Berdasarkan hasil wawancara dengan pengguna mobil pribadi bahwa mereka enggan menggunakan kendaraan umum itu disebabkan karena fasilitas kendaraan umum dianggap masih sangat kurang nyaman. Menggunakan kendaraan umum dirasakan membuang waktu dengan sia-sia dan seringkali menimbulkan kekesalan, karena kendaraan umum sering ngetem terlalu lama dan tanpa aturan sehingga penumpang yang terburu-buru terlambat sampai tujuan. Di samping itu, keamanan dan kenyamanan di dalam kendaraan umum juga sering membuat penumpang merasa khawatir dimana akhir-akhir ini kita sering mendengar berita kriminalitas yang terjadi di angkutan umum. Bagi pengguna kendaraan roda dua, mereka enggan

menggunakan angkutan umum dan lebih memilih menggunakan sepeda motor karena alasan lebih praktis, hemat dan lebih cepat sampai di tujuan, dengan mengabaikan faktor keamanan dan keselamatannya.

2. Faktor Kapasitas Jalan

Kapasitas jalan yang tidak sebanding dengan jumlah kendaraan sering kali menjadi penyebab kemacetan lalu lintas terjadi karena kapasitas jalan tidak bisa menampung semua kendaraan yang ada sehingga kemacetan pun tak bisa dihindari. Berikut adalah beberapa faktor kapasitas jalan yang menyebabkan kemacetan : Kurangnya ruas jalan yang tersedia dimana kecepatan menambah ruas sangat lambat yaitu 0,01% per tahun, Lebar jalan yang tidak maksimal, Design U-Turn (Putar Balik) yang tidak tepat, Banyaknya persimpangan sebidang yang menggunakan lampu lalu lintas sebagai sarana pengatur lalu lintas yang membuat banyak kendaraan terhenti dalam perjalanan, Banyaknya persimpangan sebidang jalan dengan rel kereta api yang tidak lancar, Antrian di pintu tol karena kurangnya jumlah loket, lambatnya proses, kurangnya petugas dan faktor lainnya adalah Banyaknya faktor yang membuat antrian di lampu merah menjadi lebih lama. Seperti setting durasi lampu merah yang tidak sesuai, banyaknya orang berjalan dan pengemis di lampu merah.

3. Faktor Manusia

Faktor manusia sebagai pengguna jalan (road user) baik sebagai : pengemudi, penumpang, dan pejalan kaki yang tidak disiplin dan tidak taat aturan lalu lintas menjadi salah satu faktor penyebab kemacetan. Perilaku pengemudi yang tidak patuh terhadap rambu-rambu lalu lintas yang ada seperti batas kecepatan

yang diijinkan, menaikkan atau menurunkan penumpang pada tempatnya, melanggar marka jalan, ngetem di sembarang tempat, penggunaan lampu belok kanan atau belok kiri, melawan arus dan lain sebagainya yang seringkali mengabaikan keselamatan diri sendiri dan penumpang. Disamping itu penumpang juga mempunyai andil dalam menciptakan ketertiban lalu lintas terutama pada angkutan / kendaraan umum (public transport). Perilaku penumpang yang tidak taat aturan akan memperburuk kondisi lalu lintas. Penumpang yang baik akan memahami akibat dari tindakannya, misalkan menghentikan kendaraan disembarang tempat sehingga kendaraan berhenti mendadak dan berada di tengah jalan atau di tengah persimpangan sehingga akan mengganggu kendaraan lainnya. Atau memerintahkan sopir untuk berhenti di tempat yang tidak semestinya agar dia tidak perlu berjalan kaki. Semua tindakan tersebut akan memicu terjadinya kemacetan dan bahkan mungkin kecelakaan. Salah satu faktor yang menjadi penyebab dari kemacetan transportasi lalu lintas adalah adanya pedagang kaki lima yang berjualan dipinggir jalan raya. Biasanya mereka mengambil trotoar sebagai tempat untuk berjualan. Selain sudah menyebabkan kemacetan lalu lintas, pedagang kaki lima ini juga telah mengambil hak pejalan kaki. Sehingga pejalan kaki tidak lagi bisa melewati trotoar, melainkan berjalan melewati jalan raya. Hal itu tentu membahayakan keselamatan para pejalan kaki . Mengapa dengan adanya pedagang kaki lima bisa menyebabkan terjadinya kemacetan lalu lintas. Hal itu bisa terjadi karena banyak dari pengguna jalan raya yang berhenti dipinggir jalan untuk membeli barang kepada pedagang kaki lima. Selain itu pengguna jalan yang membeli barang di pedagang kaki lima

biasanya memakirkan kendaraannya di pinggir jalan raya sehingga itu bisa menyebabkan kemacetan lalu lintas.

4. Faktor Pengembangan Infrastruktur

Adanya pembangunan infrastruktur seperti MRT, LRT, Flyover, Underpass dan Trotoar, juga menjadi penyebab kemacetan di Jakarta. Kemacetan terjadi bukan hanya pada lokasi tempat proyek underpass atau infrastruktur tersebut dikerjakan, tetapi juga berdampak ke jalan lainnya di luar pembangunan proyek infrastruktur tersebut. Proyek galian kabel listrik milik PLN dan galian air di sepanjang jalan raya yang belum rampung juga merupakan salah satu penyebab kemacetan di Jakarta. Proyek galian yang pengerjaannya dengan cara manual menggunakan alat kerja seadanya dan dilakukan dari pagi hingga sore dan terkadang lobang-lobang galian dibiarkan begitu sangat berpotensi untuk menyebabkan kemacetan.

SIMPULAN

Hasil dari penelitian ini terlihat urutan atau ranking tiga terbesar dari faktor yang paling mempengaruhi kemacetan menurut persepsi pengguna jalan yaitu 1). Penggunaan Kendaraan Pribadi di Jakarta sangat tinggi, 2). Penggunaan Sepeda Motor roda dua di Jakarta sangat tinggi dan 3). Volume kendaraan tidak sebanding dengan kapasitas jalan. Beberapa alternative pemecahan dimungkinkan dari sisi kebutuhan transportasi, prasarana transportasi maupun rekayasa dan manajemen lalu lintas. Namun demikian, mengingat transportasi

merupakan tanggungjawab bersama maka keterlibatan pemerintah, swasta serta masyarakat mutlak diperlukan untuk menanggulangi berbagai persoalan kemacetan.

DAFTAR PUSTAKA

- Mustikarani, W. (2016). Lalu Lintas Di Sepanjang Jalan H Rais a Rahman (Sui Jawi) Kota Pontianak. *Edukasi*, 14(1), 143–155.
- Mustopadidjaja. (2002). *Manajemen Proses Kebijakan Publik Formulasi, Implementasi, dan Evaluasi Kinerja*. Jakarta: LAN.
- Sari, F. A. P. (2011). *Analisis Kebijakan Penanganan Kemacetan Lalulintas Di Jalan Teuku Umar Kawasan Jatingaleh Semarang Dengan Metode Analisis Hirarki Proses (AHP)*. Unkiversitas Diponegoro.
- Sukarto, H. (2006). Pemilihan Model Transportasi di DKI Jakarta dengan ANalisis Kebijakan “Proses Hirarki Analitik.” *Jurnal Teknik Sipil*, 3(1), 25–36.
- Tahir, A. (2005). Angkutan Massal Sebagai Alternatif Mengatasi Persoalan Kemacetan Lalu Lintas Kota Surabaya. *Jurnal SMARTek*, 3(3), 169–182. Retrieved from <http://jurnal.untad.ac.id/jurnal/index.php/SMARTEK/article/view/365>
- Z.Tamin, O. (1992). Ofyar_pemecahan kemacetan di kota besar.pdf. *Perencanaan Wilayah Dan Kota*, 3(4), 10–17.

Halaman ini sengaja di kosongkan