

Kerugian Ekonomi Akibat Kemacetan Lalu Lintas Terhadap Masyarakat Muslim Yang Bermukim Di Kota Makassar

Asrahmaulyana¹, Qarina¹, Lindry Ervina Edison²

¹Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar, ²Universitas Hasanuddin

Jl. HM Yasin Limpo No.36, Samata-Gowa

Email: asrah.maulyana@uin-alauddin.ac.id

Abstrak,

Jumlah kendaraan di Kota Makassar setiap tahunnya mengalami peningkatan, akan tetapi tidak diimbangi dengan infrastruktur lalu lintasnya, yang akhirnya menyebabkan kemacetan. Kemacetan mengakibatkan pengguna jalan merasakan stres, waktu terbuang, mengurangi jam kerja atau belajar, pemborosan bensin dan hilangnya pendapatan. Maka perlu dikaji besar kerugian dari dampak kemacetan pengguna jalan yang dapat dilihat dari perubahan pengeluaran untuk BBM saat lalu lintas normal dibandingkan dengan saat terjebak kemacetan, hilangnya pendapatan dan kerugian ekonomi lainnya akibat kemacetan. Untuk menganalisis persepsi pengguna jalan terhadap dampak kemacetan dilakukan dengan menggunakan metode deskriptif kualitatif sementara untuk menganalisis besarnya nilai kerugian akibat kemacetan menggunakan rumus menghitung nilai rata-rata. Adapun besar kerugian akibat kemacetan yaitu pengeluaran untuk pembelian BBM dalam kondisi normal untuk pengguna mobil sebesar Rp 19.285,38 sedangkan motor sebesar Rp 7.217,86. Namun apabila mereka terjebak kemacetan maka biaya tersebut meningkat menjadi sebesar Rp 29.428,46 per mobil dan Rp 13.175,71 per motor. Kerugian yang ditanggung adalah sebesar Rp 10.143,08 per mobil dan Rp 5.957,85 per motor. Potensi ekonomi BBM yang hilang akibat kemacetan yang di tanggung setiap tahunnya untuk pemborosan BBM sebesar Rp. 5.742.896.274,00 per tahunnya di Kota Makassar. Dan untuk pendapatan sopir angkutan yang hilang akibat kemacetan yaitu sebesar Rp. 6.654.319.372,8 per tahunnya.

Kata kunci: Kemacetan, Persepsi, BBM, Pendapatan

Abstract,

The number of vehicles in Makassar City has increased every year, but this is not matched by the traffic infrastructure, which ultimately causes congestion. Congestion causes road users to feel stressed, wasted time, reduced hours of work or study, wasted gasoline and lost income. So it is necessary to study the large losses from the impact of congestion by road users, which can be seen from the changes in spending on fuel during normal traffic compared to when stuck in a traffic jam, loss of income and other economic losses due to congestion. To analyze the perceptions of road users on the impact of congestion, it is carried out using a qualitative descriptive method, while to analyze the value of the loss due to congestion using the formula to calculate the average value. The large losses due to congestion, namely spending on fuel purchases under normal conditions for car users are IDR 19,285.38 while motorbikes are IDR 7,217.86. However, if they are stuck in traffic, the cost will increase to Rp 29,428.46 per car and Rp 13,175.71 per motorcycle. The losses incurred are IDR 10,143.08 per car and IDR 5,957.85 per motorbike. The economic potential of BBM that is lost due to congestion is borne annually for fuel waste of Rp. 5,742,896,274.00 per year in Makassar City. And the income for transport drivers who are lost due to congestion is Rp. 6,654,319,372.8 per year.

Keywords: Congestion, Perception, Fuel, Income

PENDAHULUAN

Kota Makassar memiliki aktivitas ekonomi yang lebih tinggi dibanding daerah lain di Sulawesi Selatan. Banyaknya aktivitas ekonomi ini menjadi penyebab adanya kemacetan. Masalah kemacetan lalu lintas bukan lagi merupakan hal yang jarang terjadi di Kota Makassar, hampir setiap ruas jalan yang ada di pusat kota bahkan di pinggiran Kota Makassar terlihat kemacetan kendaraan lalu lintas. Hal ini membuktikan volume arus lalu lintas di Kota Makassar mengalami peningkatan.

Seiring dengan perkembangan kota Makassar yang sangat pesat dan memiliki potensi yang cukup strategis sebagai wilayah wisata dan niaga di kawasan Indonesia Timur sehingga berdampak pada kegiatan serta perilaku masyarakat. Tidak dapat dipungkiri bahwa perkembangan yang pesat di kota Makassar berdampak pada sarana transportasi seperti kendaraan bermotor setiap tahun meningkat. Jumlah kendaraan bermotor tertinggi yaitu sepeda motor, banyaknya jumlah sepeda motor ini disebabkan karena harga sepeda motor yang semakin terjangkau oleh masyarakat di Kota Makassar. Perkembangan otonomi di Indonesia menyebabkan transportasi juga mutlak diperlukan di seluruh daerah yang ada di Indonesia. Peningkatan pembangunan ekonomi daerah telah meningkatkan peranan sektor transportasi untuk mencapai tujuan pembangunan daerah. Dengan adanya peningkatan transportasi maka akan menimbulkan dampak seperti kepadatan kendaraan dan terjadi kemacetan.

Masyarakat khususnya masyarakat muslim yang bermukim di Kota Makassar, dalam hal ini adalah pengguna jalan, selalu dihadapkan dengan kemacetan lalu lintas sehingga mereka menganggap kemacetan adalah bagian dari rutinitas hidup. Padahal saat mereka terjebak dalam kemacetan banyak manfaat yang hilang. Kemacetan dilihat dari dampak sosialnya dapat membuat seseorang stres, lelah, terlambat kesekolah atau ke kantor, sampai dengan menurunnya kualitas udara.

Dampak kemacetan terhadap ekonomi jelas lebih terlihat dari sisi manfaat yang hilang dan biaya yang dikeluarkan. Kemacetan membuat laju kendaraan melambat atau bahkan terhenti. Kondisi ini membuat penggunaan Bahan Bakar Minyak (BBM) meningkat karena mesin menyala lebih lama sehingga pengemudi harus mengeluarkan biaya yang lebih banyak untuk pembelian BBM. Masyarakat yang bekerja juga kehilangan jam kerja mereka karena terlambat masuk kantor/perusahaan sehingga akhirnya pendapatan mereka juga turut berkurang.

Berdasarkan uraian di atas, peneliti merasa perlu adanya studi yang mengkaji tentang besarnya kerugian dari dampak kemacetan pengguna jalan dilihat dari perubahan pengeluaran untuk BBM saat lalu lintas normal dibandingkan dengan saat terjebak kemacetan, hilangnya pendapatan dan kerugian ekonomi lainnya akibat kemacetan.

TINJAUAN TEORITIK

Sistem transportasi erat kaitannya dengan keadaan ekonomi suatu wilayah karena pertumbuhan ekonomi suatu wilayah sangat dipengaruhi kondisi sistem transportasi yang ada di wilayah tersebut. Sistem transportasi yang baik akan mempermudah pergerakan mobilitas perekonomian baik produksi, distribusi, maupun konsumsi. Teori transportasi saat ini menempatkan sistem transportasi sebagai bagian yang tak terpisahkan dari infrastruktur desa maupun kota (Hidayat dan Sapha, 2017).

Dunn (2000) menyatakan bahwa jalan raya merupakan barang publik yang bersifat kolektif (dapat dikonsumsi semua orang). Banyaknya pengguna jalan tidak akan mengurangi manfaat dari jalan tersebut, semua orang dapat menikmati manfaat dari jalan raya (*non-eksklusif*), dan jalan raya dapat digunakan pada waktu bersamaan. Kota dianggap sebagai pusat strategis untuk melakukan berbagai macam aktivitas, baik aktivitas ekonomi, pendidikan, politik, maupun berbagai aktivitas sosial lain. Pembangunan sarana jalan merupakan rencana strategis mengingat adanya berbagai manfaat yang dapat dinikmati.

Boediningsih (2011), berpendapat bahwa 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 penyeberangan, 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.

Kemacetan akan mempengaruhi setiap perjalanan, baik perjalanan untuk bekerja maupun perjalanan bukan untuk bekerja, hal itu akan mempengaruhi pergerakan manusia dan barang. Kendaraan yang melaju pada lalu lintas normal, tidak terjebak kemacetan, biasanya pemakaian BBM sesuai dengan efisiensi mesin kendaraan dalam mengonsumsi BBM. Selain mengalami kerugian akan hilangnya BBM akibat adanya kemacetan, pengguna jalan juga mengalami kerugian akan hilangnya waktu (Aulia, 2016).

Fitri (2015), menyatakan bahwa kinerja jalan pada umumnya dinyatakan dalam kecepatan, waktu tempuh dan kebebasan bergerak. Kinerja jalan dilihat dari volume lalu lintas dan hambatan suatu jalan. Volume lalu lintas dan hambatan yang tinggi dapat menimbulkan konflik dan mempengaruhi pergerakan arus lalu lintas serta menurunkan kinerja jalan tersebut. Masalah yang dihadapi dalam perlintasan adalah keseimbangan antara kapasitas jaringan jalan dengan banyaknya kendaraan yang berlalu lalang menggunakan jalan tersebut. Jika kapasitas jalan sudah hampir jenuh, apalagi sudah terlampaui maka yang terjadi adalah kemacetan lalu lintas.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini akan dilakukan di Kota Makassar, Provinsi Sulawesi Selatan yang merupakan kota metropolitan yang sedang berkembang menyebabkan mobilisasi penduduk yang tinggi menuju ke pusat-pusat pelayanan di kota. Penelitian ini menggunakan data primer dan data sekunder yang bertujuan untuk memperkuat analisis pada masalah yang telah dirumuskan. Pengumpulan data primer dilakukan berdasarkan wawancara langsung dengan pengguna jalan yaitu masyarakat muslim yang bermukim di kota Makassar yang mengalami kerugian karena dampak dari kemacetan lalu lintas.

Data sekunder yang digunakan dalam penelitian ini adalah data yang diperoleh dari instansi pemerintah terkait serta dari pustaka yang relevan dengan penelitian. Data sekunder tersebut meliputi antara lain BPS Kota Makassar, Dinas Perhubungan Kota Makassar, DLLAJ Kota Makassar, SAMSAT Kota Makassar, internet serta berbagai penelitian terdahulu yang terkait dalam penelitian ini.

Pemilihan responden dalam penelitian ini dilakukan berdasarkan teknik *purposive sampling* yaitu memilih secara sengaja (dengan suatu kriteria tertentu) unsur-unsur yang dikehendaki telah ada pada seorang individu untuk dijadikan sampel dan dapat mewakili populasi yang ada.

Jumlah sampel dalam penelitian ini adalah 200 responden. Penetapan jumlah sampel yang digunakan dalam penelitian ini telah memenuhi kaidah pengambilan sampel secara statistik yaitu minimal sebanyak 30 data/sampel, sehingga penulis menggunakan sampel besar > 30, (Walpole, 1982., Hidayat dan Sapha, 2017).

Data yang diperlukan untuk mengkaji kemacetan ini meliputi dampak yang dirasakan oleh responden ketika mengalami kemacetan lalu lintas. Dampak yang dialami bisa berupa stres, waktu yang terbuang, kehilangan bahan bakar, dan lain-lain. Analisis dilakukan dengan menggunakan metode deskriptif kualitatif.

Dalam pengolahan data digunakan rumus perhitungan rata-rata, seperti yang biasa digunakan dalam statistika dasar. Perhitungan ini digunakan untuk mengetahui besarnya pengeluaran untuk penggunaan BBM (Bahan Bakar Minyak) saat kendaraan mereka berada pada lalu lintas lancar dan saat terjadi kemacetan. Selain itu, data mengenai rata-rata penghasilan yang didapat dari responden juga diperlukan untuk menghitung penghasilan yang hilang akibat adanya kemacetan.

Rata-rata merupakan suatu nilai pusat data bila data itu dijumlahkan kemudian dibagi oleh banyaknya sampel yang ada. Rata-rata contoh untuk menghitung pengeluaran BBM adalah sebagai berikut (Walpole, 1993):

$$Ave C = \frac{\sum_{i=1}^n C_i}{n}$$

$$Ave C^* = \frac{\sum_{i=1}^n C^*}{n}$$

Dimana:

Ave C = Rata-rata pengeluaran biaya BBM dalam keadaan normal

Ave C* = Rata-rata pengeluaran biaya BBM dalam keadaan macet

C_i = Pengeluaran biaya BBM saat kondisi normal

C_i* = Pengeluaran biaya BBM saat kondisi macet

n = Jumlah responden

Selain itu, perhitungan penghasilan yang hilang juga menggunakan perhitungan rata-rata contoh. Rata-rata contoh untuk menghitung penghasilan yang hilang (*loss of earnings*) adalah sebagai berikut (Walpole, 1993) :

$$Ave P = \frac{\sum_{i=1}^n Pi}{n}$$

$$Ave T = \frac{\sum_{i=1}^n Ti}{n}$$

$$Ave E = \frac{Ave P}{Ave T}$$

Dimana :

- Ave P = Rata-rata pendapatan responden
- Ave T = Rata-rata durasi kemacetan
- Ave E = Rata-rata penghasilan yang hilang
- Pi = Pendapatan responden
- Ti = Durasi kemacetan
- n = Jumlah responden

Variabel penelitian dalam penelitian ini adalah: Bahan Bakar Minyak (BBM), Pendapatan yang hilang, dan Persepsi. Bahan Bakar Minyak (BBM) ialah penggunaan konsumsi bbm yang digunakan pengguna jalan sebelum dan sesudah kemacetan di Kota Makassar untuk mengetahui berapa besar kerugian yang di akibatkan kemacetan. Pendapatan yang hilang yaitu responden di tanyakan pendapatan yang hilang saat terkena kemacetan. Persepsi ialah kondisi dimana pengguna jalan merasakan dampak dari kemacetan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil peneitian dari 200 responden penduduk muslim yang bermukim di kota Makassar menyatakan bahwa jalan yang sering terkena kemacetan sudah hampir di seluruh ruas jalan di kota Makassar bahkan di jalan- jalan alternatif juga pun sudah mulai macet. Ada banyak yang di sebutkan oleh responden jalan yang sering terjadi kemacetan, namun yang dimasukkan hanya pilihan terbanyak. Jalan yang sering terjadi kemacetan dapat dilihat pada Tabel dibawah ini.

Tabel 1. Jalan yang Sering Terjadi Kemacetan Menurut Persepsi Responden

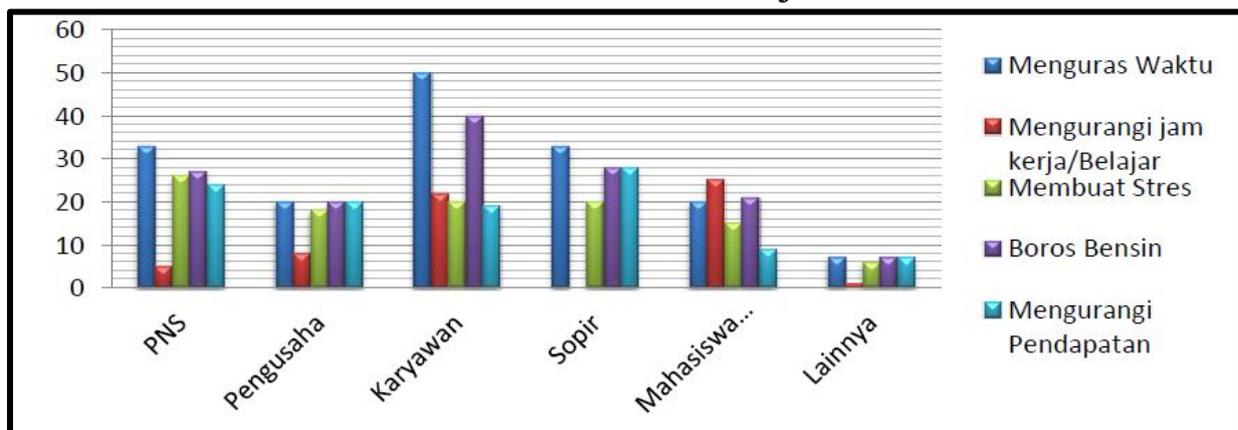
| No. | Nama Jalan | Jumlah (orang) | Persen (%) |
|-----|----------------------|----------------|------------|
| 1 | A.P. Pettarani | 55 | 24,12 |
| 2 | Perintis Kemerdekaan | 43 | 19,74 |
| 3 | Urip Sumoharjo | 40 | 17,54 |
| 4 | Sultan Alauddin | 37 | 16,23 |
| 5 | Veteran | 13 | 5,70 |

Sumber: Hasil Wawancara Responden,2020

Umumnya kemacetan yang terjadi disetiap jalan terjadi karena kepadatan kendaraan pada saat jam berangkat dan pulang kerja, juga pada saat jam istirahat. Volume lalu lintas ini bervariasi besarnya, tidak tetap, tergantung waktu, variasi dalam sehari, seminggu maupun sebulan dan setahun. Didalam satu hari biasanya terdapat dua waktu jam sibuk, yaitu pagi dan sore hari. Tapi ada juga jalan-jalan yang mempunyai variasi volume lalu lintas agak merata (Warmayana, 2015).

Perkembangan Kota Makassar yang pesat menyebabkan banyak penduduk yang datang dan menetap. Penduduk ini akan memerlukan tempat tinggal yang akan menyebabkan kota menjadi lebih padat. Mobilitas penduduk meningkatkan kebutuhan akan transportasi. Kepemilikan kendaraan dan jumlah perjalanan juga akan meningkat sehingga menghasilkan lebih banyak kebutuhan akan fasilitas dan pelayanan transportasi. Lalu lintas kendaraan yang beraneka ragam dan penambahan jumlah kendaraan yang lebih cepat dibandingkan dengan penambahan prasarana jalan yang mengakibatkan berbagai masalah lalu lintas seperti kemacetan dan kecelakaan.

Gambar 1. Persepsi Pengguna Jalan Mengenai Dampak Kemacetan Berdasarkan Jenis Pekerjaan



Sumber: Data primer diolah oleh penulis 2017

Gambar diatas memperlihatkan bahwa sebagian besar responden menyatakan setuju bahwa kemacetan menguras waktu pengguna jalan dan merasakan dampak sosial maupun ekonomi secara bersamaan, tidak hanya waktu yang terkuras dan stres tetapi juga menyebabkan boros bensin dan sebagainya. Hilangnya waktu merupakan *opportunity cost* yang harus ditanggung pengguna jalan, padahal waktu yang hilang tersebut dapat digunakan untuk aktivitas lainnya yang dapat mendatangkan *benefit*, baik sosial maupun ekonomi bagi pengguna jalan itu sendiri.

Perhitungan Pengeluaran Biaya BBM Pengguna Jalan Bila Terkena Kemacetan Dibandingkan Tidak Terkena Kemacetan

Kemacetan akan mempengaruhi setiap perjalanan, baik perjalanan untuk bekerja maupun perjalanan bukan untuk bekerja. Hal ini akan mempengaruhi pergerakan orang dan arus barang. Kendaraan yang melaju pada lalu lintas normal, tidak terjebak kemacetan, biasanya mengkonsumsi BBM sesuai dengan efisiensi mesin kendaraan dalam mengkonsumsi BBM.

Menurut Bergkamp (2011) kemacetan lalu lintas memberikan dampak yang sangat besar bagi penduduk, seperti pemborosan bahan bakar, terbuangnya waktu secara percuma, dan kerusakan lingkungan akibat polusi udara yang dikeluarkan oleh kendaraan bermotor. Pemborosan ini membuat biaya yang seharusnya digunakan atau di alokasikan masyarakat untuk penggunaan lain harus dikeluarkan untuk biaya transportasi seperti biaya konsumsi BBM. Meningkatnya biaya BBM ini merupakan kerugian yang harus ditanggung oleh setiap pengguna kendaraan bermotor.

Tabel 2. Perhitungan Pengeluaran Rata-rata Responden Untuk BBM

| Pengeluaran rata-rata | Kendaraan roda dua (n= 70 unit) | Kendaraan roda empat atau lebih (n= 130 unit) |
|--|--|--|
| Pengeluaran rata-rata normal per kendaraan (Rp) (per trip) | Rp 7.217,86 | Rp 19.285,38 |
| Pengeluaran rata-rata macet per kendaraan (Rp) (per trip) | Rp 13.175,71 | Rp 29.428,46 |
| Rata-rata kerugian per kendaraan (Rp) (per trip) | Rp 5.957,85 | Rp 10.143,08 |
| Jumlah kendaraan per 15 menit durasi kemacetan* | 1.605 | 630 |
| Jumlah kerugian BBM per hari (Rp) | Rp 9.562.349,25 | Rp 6.390.140,4 |
| Jumlah kerugian pembelian BBM per bulan (Rp) | Rp 286.870.477,5 | Rp 191.704.212,00 |
| Jumlah kerugian per tahun (Rp) | Rp 3.442.445.730,00 | Rp 2.300.450.544,00 |
| Total kerugian kendaraan sepeda motor dan mobil per tahun (Rp) | Rp 5.742.896.274,00 | |

Sumber : Data primer diolah, 2020

Keterangan :

* = Jumlah kendaraan menurut data durasi kemacetan yang tertinggi pada tabel di atas sebanyak 59 orang (30%) yaitu 15 menit.

Total kerugian BBM per bulan sebesar Rp 286.870.477,5 untuk roda dua dan roda empat atau lebih sebesar Rp 191.704.212,00, sehingga total kerugian kendaraan roda empat per tahun sebesar Rp 2.300.450.544,00 dan sebesar Rp 3.442.445.730,00 untuk kendaraan roda dua. Hal ini berarti potensi ekonomi yang hilang dari penggunaan BBM akibat kemacetan sebesar Rp 5.742.896.274,00 per tahunnya. Namun, bila dikalikan dengan seluruh titik kemacetan di Kota Makassar yang berjumlah empat titik kemacetan yang merupakan jalan paling macet dengan asumsi bahwa volume kendaraan pada setiap titik kemacetan semua sama, maka total kerugian BBM akibat kemacetan adalah sebesar Rp. 22.971.585.096,00 per tahunnya di Kota Makassar.

Potensi nilai ekonomi yang hilang ini merupakan nilai yang sangat besar untuk kota yang sedang berkembang. Hilangnya potensi ekonomi ini merupakan nilai yang tidak pernah diketahui masyarakat sebelumnya.

Perhitungan Besarnya Penghasilan yang Hilang Akibat Kemacetan

Sopir yang terjebak kemacetan merasakan kerugian ekonomi yang paling besar dibanding dengan jenis pekerjaan lainnya. Pengeluaran yang semakin meningkat untuk operasional kendaraan mengurangi penghasilan para sopir. Hal ini sesuai dengan pernyataan dari Santoso (1997), dalam manajemen lalu lintas perkotaan, mengemukakan bahwa kerugian yang diderita akibat dari masalah kemacetan membuat waktu perjalanan menjadi lebih

panjang dan lama yang menghilangkan manfaat dari pemakai jalan, dalam hal ini produktifitas pemakai jalan.

Angkutan umum baik itu berupa pete-pete maupun angkutan umum online di Kota Makassar merupakan sarana transportasi publik yang utama bagi penduduk Makassar. Pengemudi angkutan umum dalam menaikkan dan menurunkan penumpang di jalan sering kurang disiplin, disusul dengan semakin maraknya saran angkutan umum online hal ini mengakibatkan kemacetan diruas-ruas jalan yang dilalui angkutan umum makin macet.

Tabel 3. Perhitungan Penghasilan Sopir yang Hilang per hari

| Penghasilan yang Hilang per hari Sopir Angkutan Umum | |
|---|------------------|
| • Rata-rata penghasilan per bulan (Rp) | 1.845.714,29 |
| • Rata-rata jumlah jam kerja per hari (jam) | 9 |
| • Rata-rata jumlah jam kerja per bulan (30 hari x rata-rata jam kerja per hari) (jam) | 270 |
| • Rata-rata penghasilan per jam (rata-rata penghasilan per bulan : jam kerja) (Rp) | 6.835,98 |
| • Rata-rata penghasilan per menit (rata-rata penghasilan per jam : 60 menit) (Rp) | 113,93 |
| • Rata-rata durasi macet (menit) (per trip) | 22,14 |
| • Rata-rata penghasilan yang hilang satu kali jalan (Rp) | 2.522,41 |
| • Rata-rata jumlah perjalanan per hari (trip) | 8 |
| Rata-rata penghasilan yang hilang per hari (Rp) | 20.179,28 |

Sumber : Data primer diolah, 2020

Hasil penelitian terhadap 35 orang sopir angkutan umum, didapatkan perhitungan penghasilan yang hilang akibat kemacetan. Berdasarkan data yang diperoleh, rata-rata penghasilan responden per bulan yang berprofesi sebagai sopir yaitu sebesar 1.845.714,29. Rata-rata jam kerja sopir dalam sehari adalah 9 jam yaitu pada saat aktivitas ekonomi cukup tinggi dan selalu bekerja setiap hari. Rata-rata durasi kemacetan yang dialami oleh sopir yaitu 22,14 menit. Bila jumlah jam kerja sopir pada satu bulan yaitu 270 jam, maka penghasilan sopir per jam yaitu Rp 6.835,98. Durasi kemacetan sopir selama 22,14 menit sehingga penghasilan sopir yang hilang yaitu sebesar Rp 2.522,41 untuk satu kali perjalanan.

Seorang sopir dalam sehari beroperasi sebanyak 8 trip, maka jumlah penghasilan seorang sopir yang hilang dalam sehari yaitu sebesar Rp 20.179,28. Jika dikalikan dengan jumlah responden sebanyak 35 orang jadi total penghasilan yang hilang perhari yaitu Rp 706.274,8, dan Rp 21.188.244 per bulan. Jadi total penghasilan yang hilang selama satu tahun yaitu sebesar Rp 254.258.928. Untuk perhitungannya dapat dilihat pada Tabel dibawah ini.

Tabel 4. Penghasilan yang Hilang untuk Responden Sopir Angkutan

| Penghasilan yang Hilang Untuk 35 Responden Sopir Angkutan Umum | |
|--|----------------------|
| Jika rata-rata penghasilan yang hilang per hari (Rp) | 20.179,28 |
| Jumlah responden | 35 |
| Total penghasilan yang hilang per hari (Rp) | 706.274,8 |
| Total penghasilan yang hilang per bulan (Rp) | 21.188.244,0 |
| Total penghasilan yang hilang per tahun (Rp) | 254.258.928,0 |

Sumber : Data primer diolah, 2020

Namun jika penghasilan seorang sopir yang hilang dalam sehari yaitu sebesar Rp 20.179,28 dikalikan dengan seluruh masyarakat yang berprofesi sebagai sopir berjumlah 916 orang, maka total penghasilan sopir yang hilang dalam sehari yaitu sebesar Rp 18.484.220,48 sehingga penghasilan sopir yang hilang dalam satu bulan yaitu sebesar Rp 554.526.614,4. Jadi total penghasilan sopir yang hilang per tahun yaitu sebesar Rp 6.654.319.372,8. Hasil perhitungan dapat dilihat pada Tabel dibawah ini.

Tabel 5. Perhitungan Penghasilan yang Hilang Seluruh Sopir Angkutan Umum

| Penghasilan yang Hilang Untuk Seluruh Sopir Angkutan Umum | |
|---|------------------------|
| Jika rata-rata penghasilan yang hilang per hari (Rp) | 20.179,28 |
| Jumlah angkutan umum | 916 |
| Total penghasilan yang hilang per hari (Rp) | 18.484.220,48 |
| Total penghasilan yang hilang per bulan (Rp) | 554.526.614,4 |
| Total penghasilan yang hilang per tahun (Rp) | 6.654.319.372,8 |

Sumber : Data primer diolah, 2020

Hilangnya potensi ekonomi ini merupakan nilai yang tidak pernah diketahui masyarakat sebelumnya. Oleh karena itu, Dengan adanya penelitian ini setidaknya masyarakat bisa mengetahui penghasilan mereka yang hilang akibat sering terjebak kemacetan sehingga masyarakat bisa meminimalisir waktu mereka yang terbuang agar mereka tidak kehilangan pendapatan akibat kemacetan. Bagi pemerintah Kota Makassar, potensi ekonomi ini menghilangkan pemasukan mereka dari sektor pajak penghasilan penduduknya.

KESIMPULAN

Beberapa wilayah yang sering mengalami kemacetan parah di kota Makassar yaitu jalan A.P. Petarani, jalan Perintis Kemerdekaan, jalan Sultan Alauddin dan jalan Urip Simoharjo. Kemacetan mengakibatkan pengguna jalan merasakan stres, waktu terbuang, mengurangi jam kerja atau belajar, pemborosan bensin dan hilangnya pendapatan.

Nilai kerugian akibat kemacetan terhadap penggunaan BBM dan pendapatan yang hilang dari hasil penelitian cukup besar. masyarakat bisa mengetahui pemborosan BBM saat terjebak kemacetan dan pendapatan mereka yang hilang akibat sering terjebak kemacetan sehingga masyarakat bisa meminimalisir waktu mereka yang terbuang agar mereka tidak

kehilangan pendapatan akibat kemacetan. Besar nilai kerugian akibat kemacetan untuk pemborosan BBM sebesar Rp. 22.971.585.096,00 per tahunnya di Kota Makassar. Dan untuk pendapatan sopir angkutan yang hilang akibat kemacetan yaitu sebesar Rp. 6.654.319.372,8 per tahunnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Aulia, Meidianisa H. 2016. *Analisis Dampak Sosial Ekonomi Pengguna Jalan Akibat Kemacetan Lalu Lintas di Banda Aceh*. Jurnal Ekonomi dan Kebijakan Publik. Volume 3. ISSN. 2442-7411.
- Boediningsih, W. 2011. *Dampak Kepadatan Lalu Lintas Terhadap Polusi Udara Kota Surabaya*. Jurnal, Surabaya, vol.20.
- Dunn, Willian H. 2000. *Pengantar Analisis Kebijakan Publik, Edisi Kedua*. Yogyakarta. Gajah Mada University Press.
- Fitri, Eza A. 2015. *Studi Tentang Titik-Titik Kemacetan Lalu Lintas Jalur Transportasi di Kota Bandar Lampung*. Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan. Universitas Lampung. Bandar Lampung.
- Hidayat, Rahmat, dan Sapha, Diana A. 2017. *Dampak Kemacetan Terhadap Sosial Ekonomi Pengguna Jalan di Kota Banda Aceh*. Jurnal Ilmiah Mahasiswa (JIM). Vol.2 No.1 : 176-186.
- Khairunnisa Q. 2005. *Biaya Kemacetan Ruas Jalan di Yogyakarta*. Jurnal Teknik Sipil, Yogyakarta, vol.9.
- Koentjaraningrat. 1991. *Metode Penelitian Masyarakat*. Gramedia.
- Marwan, F. 2011. *Analisis Dampak Kemacetan Lalu Lintas dengan Pendekatan Willingness to Accept (WTA)*. Skripsi. Departemen Ekonomi Sumberdaya dan Lingkungan. Fakultas Ekonomi dan Manajemen. Institut Pertanian Bogor. Bogor.
- Mirlanda, Ayu Mirna. 2011. *Kerugian Ekonomi Akibat Kemacetan Lalu Lintas di Ibu Kota*. Universita Indonesia. Jakarta
- Mustikarani, Wini. Suherdiyanto. 2012. *Analisis Faktor-Faktor Penyebab Kemacetan Lalu Lintas Di Sepanjang Jalan H Rais A Rahman (Sui Jawi) Kota Pontianak*. Pontianak: Jurnal Edukasi. Vol.14, No.1:143-155.
- Morlok, E. K. 1981. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Erlangga. Jakarta.
- Pratiwi, Rizka Hardini. 2016. *Dampak Kemacetan Terhadap Kondisi Sosial dan Ekonomi Pengguna Jalan di Jakarta Utara*. Fakultas Ekonomi dan Bisnis. Universitas Pasundan. Jakarta Utara.
- Rauf, Syafruddin. 2013. *Analisis Kinerja dan Departemen Angkutan Umum di Kota Makassar*. Fakultas Teknik. Universitas Hasanuddin. Makassar.
- Santoso, Idwan. 1997. *Manajemen Lalu Lintas Perkotaan*. Institut Teknologi Bandung. Bandung
- Sapta, Rendy Dwi, 2009. *Analisis Dampak Kemacetan Lalu Lintas Terhadap Sosial Ekonomi Pengguna Jalan dengan Contingent Valuation Method (CVM)*. Fakultas Ekonomi. Institut Pertanian Bogor.