



**ANALISIS DAMPAK KEMACETAN TERHADAP KONDISI EKONOMI
MASYARAKAT KABUPATEN BOGOR
TAHUN 2011-2015
(STUDI KASUS JL. CIAWI – JL. MAYJEN. H. E. SUKMA)**

Skripsi

Diajukan Oleh:

Asep Saepul Aziz

022113127

**FAKULTAS EKONOMI
UNIVERSITAS PAKUAN
BOGOR
2017**

**ANALISIS DAMPAK KEMACETAN TERHADAP KONDISI EKONOMI
MASYARAKAT KABUPATEN BOGOR
TAHUN 2011-2015
(STUDI KASUS JL. CIAWI – JL. MAYJEN. H. E. SUKMA)**

Skripsi

Diajukan sebagai salah satu syarat dalam mencapai gelar Sarjana Ekonomi
Program Studi Manajemen pada Fakultas Ekonomi Universitas Pakuan
Bogor

Mengetahui,

Dekan Fakultas Ekonomi

Ketua Program Studi



(Dr. Hendro Sasongko, Ak., MM., CA.)

(Dr. Arief Tri Hardianto, Ak., MBA
CMA., CCSA., CA., CSEP., QIA.)

**ANALISIS DAMPAK KEMACETAN TERHADAP KONDISI EKONOMI
MASYARAKAT KABUPATEN BOGOR
TAHUN 2011-2015
(STUDI KASUS JL. CIAWI – JL. MAYJEN. H. E. SUKMA)**

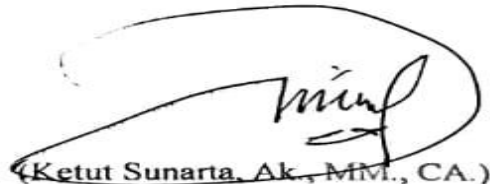
Skripsi

Telah disidangkan dan dinyatakan lulus
Pada hari : Sabtu, Tanggal : 16 September 2017

Asep Saepul Aziz
022113127


Menyetujui,

Dosen Penilai,




(Ketut Sunarta, Ak., M.M., CA.)

Ketua Komisi Pembimbing



(Ernadhi Sudarmanto, Ak., MM., M.Ak.,
CFE., CfrA., CA.)

Anggota Komisi Pembimbing



(Dessy Herlisnawati, SE., M.Si.)

ABSTRAK

Asep Saepul Aziz. 022113127. Analisis Dampak Kemacetan Terhadap Kondisi Ekonomi Masyarakat Kabupaten Bogor, Tahun 2011-2015 (Studi Kasus Jalan Ciawi – Jalan Mayjen. H.E. Sukma). Dibawah bimbingan Ernadhi Sudarmanto dan Dessy Herlisnawati. 2017.

Perkembangan Jumlah penduduk di Kecamatan Ciawi, Kecamatan Caringin dan kecamatan Cigombong tahun 2011 sampai 2015 selalu mengalami kenaikan. Dengan jumlah penduduk yang selalu naik setiap tahunnya akan berpengaruh terhadap alat pemenuhan kebutuhan yang terus meningkat pula salah satunya yaitu transportasi darat. Perkembangan Jumlah Kendaraan di Kecamatan Ciawi, Kecamatan Caringin dan Kecamatan Cigombong tahun 2011 sampai 2015 selalu mengalami kenaikan. Akan tetapi meningkatnya jumlah kendaraan di Kecamatan Ciawi, Kecamatan Caringin dan Kecamatan Cigombong ini tidak dibarengi dengan perbaikan jalan yang berkerikil dan jalan tanah serta tidak ada penambahan panjang jalan dari tahun 2011 – 2015 di tambah lagi banyaknya mobil dari luar yang hilir mudik melewati jalan ciawi menuju sukabumi sekita 10.080 per hari sehingga mengakibatkan terjadinya kemacetan yang berimbas terhadap pertumbuhan ekonomi karena orang yang melakukan perdagangan keluar terhambat meskipun dengan adanya kemacetan menjadi lahan untuk masyarakat sekitar untuk berjualan tetap belum bisa menaikkan pertumbuhan ekonomi yang selalu turun tiap tahun.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dampak Kemacetan terhadap *Kondisi Ekonomi*. Lokasi penelitian yaitu di Jalan Ciawi – Jalan Mayjen. H. E. Sukma tahun 2011 – 2015, Penelitian ini menggunakan data kuantitatif dan Kualitatif. Metode analisis yang digunakan adalah analisis regresi linier sederhana dan uji F dengan menggunakan aplikasi SPSS 23.

Dari Hasil Penelitian yang telah dilakukan, maka diperoleh simpulan bahwa jumlah penduduk dan kendaraan selalu mengalami kenaikan serta keadaan jalan yang kurang baik dari tahun 2011 – 2015. Berdasarkan Uji F Dampak kemacetan secara simultan berpengaruh terhadap Kondisi ekonomi.

Kata Kunci: *Kondisi Ekonomi, Kemacetan, Dampak Kemacetan*

KATA PENGANTAR

Assalamualaikum Wr. Wb.

Alhamdulillah dengan mengucapkan puji dan syukur kehadirat Allah SWT karena telah memberikan rahmat, taufik, hidayah, dan inayahnya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul **“ANALISIS DAMPAK KEMACETAN TERHADAP KONDISI EKONOMI MASYARAKAT DI KABUPATEN BOGOR TAHUN 2011 – 2015 (STUDI KASUS JALAN CIAWI – JALAN MAYJEN. H. E. SUKMA)”**.

Salawat serta salam semoga selalu tercurah kepada junjungan kita Nabi Muhammad SAW yang telah menjadi guru terbaik dan menjadi suri tauladan bagi umat manusia di seluruh dunia.

Penyusunan skripsi ini dimaksudkan untuk memenuhi tugas akhir sebagai mahasiswa di Fakultas Ekonomi Universitas Pakuan dan menjadi salah satu syarat guna mencapai gelar Sarjana Ekonomi Program Studi Akuntansi pada Fakultas Ekonomi Universitas Pakuan. Penulis menyadari masih banyaknya kekurangan dan jauh dari kata sempurna dalam penyusunan skripsi ini. Oleh karena itu, saran dan kritik yang membangun dari para pembaca sangat diharapkan agar skripsi ini menjadi lebih baik.

Banyak pihak yang telah memberikan bantuan maupun dorongan sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Orang tua saya yaitu Bapak Rahmat dan Ibu Hamidah yang selalu memanjatkan do'anya tak henti-henti dan memberikan dukungan baik berupa moral atau materil dalam menyelesaikan skripsi ini. Terima kasih sedalam-dalamnya.
2. Bapak Dr. H. Bibin Rubini, M.Pd. selaku Rektor Universitas Pakuan.
3. Bapak Dr. Hendro Sasongko, Ak., M.M., CA. selaku Dekan Fakultas Ekonomi Universitas Pakuan.
4. Bapak Drs. Ketut Sunarta, Ak., M.M. selaku Wakil Dekan Bidang Akademik Fakultas Ekonomi Universitas Pakuan.
5. Ibu Dra. Hj. Sri Hartini, MM. selaku Wakil Dekan Bidang Administrasi dan Keuangan Fakultas Ekonomi Universitas Pakuan.
6. Bapak Ferdisar Adrian SE., MM. selaku Wakil Dekan Bidang Kemahasiswaan Fakultas Ekonomi Universitas Pakuan.

7. Bapak Dr. Arief Tri Hardiyanto, Ak., MBA., CMA., CCSA., CA., CSEP., QIA. selaku Ketua Jurusan Akuntansi Fakultas Ekonomi Universitas Pakuan
8. Bapak Ernadhi Sudarmanto, Ak.,MM.,CFE.,CFrA.,CA. selaku Ketua komisi pembimbing yang selalu memberikan arahan serta masukan dalam pembuatan skripsi ini
9. Ibu Dessy Herlisnawati, MM., MSi. selaku Anggota komisi pembimbing yang selalu memberikan arahan serta masukan dalam pembuatan skripsi ini
10. Ibu Retno Endah Lestari, SE., MM. selaku penguji makalah seminar dan selaku sekretaris Program Studi Akuntansi Fakultas Ekonomi Universitas Pakuan
11. Bapak Agung Fajar Ilmuyono, SE.,MM. selaku asisten Prodi Akuntansi
12. Seluruh Dosen Fakultas Ekonomi Universitas Pakuan sudah memberikan ilmu dengan baik..
13. Gorong-gorong Squad (Noor, Beben, Adit, Dio, Egi, Arfan, Jawa, Senan, dan Rocky) yang berjuang bersama, yang saling mendukung, dan saling mengingatkan.
14. Semua Anak Kelas D Akuntansi yang berjuang bersama dan yang sudah memberikan pahit manisnya selama duduk di bangku perkuliahan.
15. Teman seangkatan, kakak-kakak, dan adik-adik di Himpunan Mahasiswa Akuntansi FE-Unpak yang sudah memberikan dukungan dan pengetahuannya. HMA We Are The Best We Are The One.
16. Teman seangkatan di Badan Eksekutif Mahasiswa FE-Unpak yang sudah memberikan dukungan, pelajaran, dan ilmunya dalam berorganisasi. BEM FE-Unpsk Bergerak dan Berkarya.
17. Seluruh teman, sahabat, kawan, dan orang-orang yang sudah mendukung (yang tidak bisa disebutkan satu-persatu) namun tidak mengurangi rasa hormat saya yang membuat saya menjadi lebih semangat dalam menyelesaikan skripsi ini hingga selesai.

Semoga segala bantuan yang telah diberikan kepada penulis mendapat balasan berlipat ganda dari Allah SWT, Amiin. Akhirnya penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi pembaca dan semua pihak yang memerlukan. Terima kasih.

Wassalamu'alaikum Wr.Wb.

Bogor, agustus 2017

Penulis

DAFTAR ISI

JUDUL	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
KATA PENGANTAR.....	iii
DAFTAR ISI.....	v
DAFTAR TABEL	viii
DAFTAR GAMBAR.....	ix
BAB I PENDAHULUAN	
1.1. Latar Belakang Penelitian	1
1.2. Perumusan dan Identifikasi Masalah.....	6
1.3. Maksud dan Tujuan Penelitian.....	7
1.3.1. Maksud Penelitian	7
1.3.2. Tujuan Penelitian.....	7
1.4. Kegunaan Penelitian.....	8
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
2.1. Akuntansi Hijau	9
2.1.1. Prinsip Dasar dan Hakikat Akuntansi Hijau.....	9
2.2. Akuntansi Sosial dan Lingkungan	12
2.2.1. Tujuan dan Ruang Lingkup Akuntansi Sosial.....	12
2.2.2. Akuntansi Lingkungan	12
2.2.3. Sejarah dan Akuntansi Lingkungan	13
2.3. Teori Transportasi	14
2.3.1. Pengertian Transportasi.....	14
2.3.2. Klasifikasi Transportasi	15

2.3.3.	Pentingnya Transportasi	15
2.3.4.	Peranan Transportasi	15
2.3.5	Dampak Transportasi.....	16
2.4.	Teori Kemacetan	16
2.4.1.	Pengertian Kemacetan.....	16
2.4.2.	Penyebab Kemacetan	16
2.4.3.	Dampak Kemacetan	17
2.5.	Teori Ekonomi	17
2.5.1.	Pengertian Ekonomi	17
2.5.2.	Ruang Lingkup Ekonomi Tranportasi.....	18
2.5.3.	Peranan Ekonomi Transportasi	18
2.5.4.	Teori Ekonomi mengenai barang publik.....	19
2.6.	PDRB perkapita..	19
2.7.	Penelitian Terdahulu dan Kerangka Pemikiran.....	19
2.7.1.	Penelitian Terdahulu	19
2.7.2.	Kerangka Pemikiran.....	19
2.8.	Hipotesis Penelitian.....	20

BAB III METODE PENELITIAN

3.1.	Jenis Penelitian.....	22
3.2.	Objek Penelitian, Unit Analisis dan Lokasi Penelitian	22
3.3.	Jenis Data dan Sumber Data Penelitian.....	22
3.4.	Operasionalisasi Variabel.....	23
3.5.	Metode Penarikan Sampel.....	23
3.6.	Metode Pengumpulan Data	23
3.7.	Metode Pengolahan/Analisis Data	24
3.7.1.	Uji Validitas.....	24
3.7.2.	Uji Reliabilitas.....	24
3.7.3.	Statistik Deskriptif.....	25

3.7.4.	Analisis Regresi Linier Sederhana	25
3.7.5.	Uji Hipotesis.....	25
3.7.5.1.	Uji f.....	25
3.7.5.2.	Koefisien Determinasi	26

BAB IV PEMBAHASAN

4.1.	Gambaran Umum Lokasi Penelitian	27
4.1.1.	Keadaan Umum Kecamatan.....	27
4.1.1.1	Keadaan Umum Kecamatan Ciawi.....	27
4.1.1.2	Keadaan Umum Kecamatan Caringin.....	27
4.1.1.3	Keadaan Umum Kecamatan Cigombong.....	28
4.1.2.	Visi dan Misi	29
4.1.2.1.	Visi Kecamatan Ciawi	29
4.1.2.2.	Misi Kecamatan Ciawi.....	29
4.1.2.3	Visi Kecamatan Caringin.....	29
4.1.2.4	Misi Kecamatan Caringin	29
4.1.2.5	Visi Kecamatan Cigombong	29
4.1.2.6	Misi Kecamatan Cigombong	29
4.1.3.	Kondisi Demografi Kabupaten Bekasi.....	30
4.1.3.1	Kondisi Demografi Kecamatan Ciawi.....	30
4.1.3.2	Kondisi Demografi Kecamatan Caringin.....	30
4.1.3.3	Kondisi Demografi Kecamatan Cigombong.....	30
4.1.4.	Pemerintahan Kecamatan Ciawi, Kecamatan Caringin dan Kecamatan Cigombong	31
4.1.5.	Perekonomian Kabupaten Bogor.....	35
4.2.	Dampak Kemacetan dan Kondisi Ekonomi pada Jalan Ciawi – Jalan Mayjen H. E. Sukma	35
4.2.1.	Jumlah Penduduk	35
4.2.2.	Transportasi dan Lalu lintas	36
4.2.2.1	Volume Kendaraan	36

4.2.3.	Sumber Volume Kendaraan	38
4.2.4.	Manajemen Transportasi	38
4.2.5	Kemacetan di Jalan Ciawi – Jalan Mayjen. H. E. Sukma	38
4.3	Analisis Data	39
4.3.1	Uji Validitas	39
4.3.1.1	Uji Validitas Variabel X.....	39
4.3.1.2.	Uji Validitas Variabel Y	39
4.3.2.	Uji Reliabilitas	40
4.3.2.1.	Uji Reliabilitas Variabel X.....	40
4.3.2.2.	Uji Reliabilitas Variabel Y	41
4.3.3.	Statistik Deskriptif	41
4.3.4.	Analisis Regresi Linier Sederhana	42
4.3.5.	Uji Hipotesis.....	43
4.3.5.1.	Uji F	43
4.3.5.2.	Koefisien Uji Determinasi	43
4.4.	Pembahasan dan Interpretasi Hasil Penelitian.....	44
4.4.1.	Dampak Kemacetan Terhadap Kondisi Ekonomi	44

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

5.1.	Kesimpulan	47
5.2.	Saran.....	48

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Tabel 1	: Pertumbuhan penduduk 2011-2015 Kecamatan Ciawi, Kecamatan Caringin dan Kecamatan Cigombong	1
Tabel 2	: Perkembangan kendaraan bermotor Kecamatan Ciawi, Kecamatan Caringin dan Kecamatan Cigombong 2011-2015.....	3
Tabel 3	: Keadaan jalan Kabupaten Bogor 2011-2015	4
Tabel 4	: Perkembangan PDRB per kapita Kecamatan Ciawi, Kecamatan Caringin dan Kecamatan Cigombong 2011 - 2015.....	5
Tabel 5	: Jumlah Penduduk Kecamatan Ciawi, Kecamatan Caringin dan Kecamatan Cigombong.....	36
Tabel 6	: Keadaan Jalan Kabupaten Bogor	36
Tabel 7	: Jumlah Kendaraan Kecamatan Ciawi, Kecamatan Caringin dan Kecamatan Cigombong.....	37
Tabel 8	: Uji Validitas Variabel X	39
Tabel 9	: Uji Validitas Variabel Y	40
Tabel 10	: Uji Reliabilitas Variabel X	40
Tabel 11	: Uji Reliabilitas Variabel Y	41
Tabel 12	: Analisis Statistik Deskriptif	41
Tabel 13	: Analisis Regresi Linier Sederhana.....	42
Tabel 14	: Hasil Uji F.....	43
Tabel 15	: Hasil Uji R	43
Tabel 16	: PDRB per kapita Kecamatan Ciawi, Kecamatan Caringin dan Kecamatan Cigombong 2011 – 2015.....	45

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1 : Konsep Ekonomi Hijau	9
Gamabr 2 : Kerangka Pemikiran.....	20
Gambar 2 : Struktur Organisasi	25

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Isu lingkungan saat ini menjadi salah satu perhatian utama di berbagai belahan dunia. Hal ini tidak hanya di hadapi oleh negara – negara maju, tetapi sudah mulai merambah ke negara – negara berkembang. Isu lingkungan merupakan imbas dari semakin meningkatnya pertumbuhan jumlah penduduk dalam memenuhi kebutuhan hidupnya. Di negara indonesia sendiri pertumbuhan jumlah penduduk dari tahun ke tahun terus mengalami peningkatan setiap tahunnya. Berdasarkan hasil sensus penduduk tahun 2015 jumlah penduduk Indonesia sudah mencapai 254,9 juta jiwa atau bertambah 2,9 juta jiwa dari tahun 2014. Adapun di Kabupaten Bogor khususnya di Kecamatan Ciawi, Kecamatan Caringin dan Kecamatan Cigombong juga dari tahun ke tahun terus mengalami peningkatan seperti di sajikan pada tabel berikut:

Tabel 1
Pertumbuhan Penduduk Kabupaten Bogor, Kecamatan Ciawi, Kecamatan Caringin, dan Kecamatan Cigombong Tahun 2011–2015

Tahun	Kabupaten Bogor	Kecamatan Ciawi	Kecamatan Caringin	Kecamatan Cigombong
2011	4.353.591	94.806	109.546	83.509
2012	5.007.210	108.216	118.841	93.550
2013	5.202.097	112.272	120.524	96.271
2014	5.331.149	112.341	121.787	97.693
2015	5.459.668	113.935	123.233	99.755

Sumber : BPS Kabupaten Bogor Tahun 2016

Berdasarkan tabel 1 dapat diketahui bahwa sejak tahun 2011-2015 terjadi peningkatan jumlah penduduk di Kabupaten Bogor, Kecamatan Ciawi, Kecamatan Caringin dan Kecamatan Cigombong. Di Kabupaten Bogor tahun 2011 jumlah penduduknya yaitu 4.353.591 menjadi 5.459.668 jiwa pada tahun 2015, di Kecamatan Ciawi tahun 2011 jumlah penduduknya yaitu 94.806 jiwa menjadi 113.935 jiwa pada tahun 2015, di Kecamatan Caringin tahun 2011 jumlah penduduknya yaitu 109.546 dan di tahun 2015 menjadi 123.233 jiwa, adapun di Kecamatan Cigombong dari tahun 2011-2015 mengalami kenaikan juga yaitu dari jumlah penduduknya 83.509 pada tahun 2011 menjadi 99.755 jiwa di tahun 2015.

Pertumbuhan jumlah penduduk tersebut juga disertai dengan peningkatan kegiatan ekonomi. Hal tersebut secara tidak langsung menimbulkan dampak negatif yang tidak dapat dihindari yaitu perkembangan aktivitas masyarakat yang dapat meningkatkan permintaan akan sarana transportasi.

Transportasi membuat mobilitas manusia menjadi lebih cepat, aman, nyaman, dan terintegrasi. Transportasi berkembang mengikuti fenomena yang timbul di dalam masyarakat akibat penggalan sumberdaya, penemuan teknologi baru, perkembangan struktur masyarakat, dan bertambahnya jumlah penduduk. Selain itu, kebutuhan manusia untuk mengunjungi suatu tempat juga turut mempengaruhi tumbuhnya sektor transportasi.

Menurut Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 7 tahun 2005 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional tahun 2004 -2009 dalam bab 33 bahwa kegiatan sektor transportasi merupakan tulang punggung pola distribusi baik barang maupun penumpang. Transportasi secara umum berfungsi sebagai katalisator dalam mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah, dan pemersatu wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI). Pada umumnya transportasi mengemban fungsi pelayanan publik dan misi pembangunan nasional.

Pentingnya sarana transportasi dalam perkembangan dunia bersifat multidimensi salah satunya untuk menghubungkan tempat kediaman dengan tempat bekerja atau para pembuat barang dengan para pelanggannya. Dari sudut pandang yang lebih luas, fasilitas transportasi memberikan aneka pilihan untuk menuju ke tempat kerja, pasar, dan sarana rekreasi, serta menyediakan akses ke sarana – sarana kesehatan, pendidikan, dan sarana lainnya. Dunia transportasi dapat di ibaratkan seperti sebuah rumah besar dengan beberapa tingkat, banyak kamar, dan sejumlah jalur penghubung. Fungsi sektor transportasi akan merangsang peningkatan pembangunan ekonomi. Hal ini di sebabkan antar fungsi sektor transportasi dan pembangunan ekonomi mempunyai hubungan timbal balik. Sistem transportasi yang baik memberi kemudahan akses ke berbagai kawasan sehingga menunjang pertumbuhan sektor ekonomi untuk mendukung perwujudan Indonesia yang lebih sejahtera dan sejalan dengan perwujudan Indonesia yang aman dan damai serta adil dan demokratis. Untuk mendukung perwujudan kesejahteraan masyarakat, maka fungsi pelayanan umum transportasi adalah melalui penyediaan jasa transportasi guna mendorong pemerataan pembangunan, melayani kebutuhan masyarakat luas dengan harga terjangkau baik di perkotaan maupun pedesaan, mendukung peningkatan kesejahteraan masyarakat, serta untuk melancarkan mobilitas distribusi barang dan jasa dan mendukung pertumbuhan sektor-sektor ekonomi nasional (Sapta, 2009).

Transportasi dapat berupa angkutan pribadi dan angkutan umum. Sebagian masyarakat pada umumnya, ada yang menggunakan kendaraan milik sendiri berupa kendaraan roda dua maupun roda empat dan ada juga sebagian yang tidak memiliki

kendaraan, sehingga harus menggunakan angkutan umum dengan menggunakan sistem sewa bayar. Seiring dengan perkembangan penduduk disekitar jalan ciawi sampai jalan Mayjen H. E. Sukma, perkembangan industri otomotif juga semakin pesat. Hal ini diimbangi dengan semakin banyaknya permintaan para konsumen untuk mendapatkan kepuasan dengan memiliki berbagai jenis kendaraan yang beragam baik itu kendaraan roda dua atau lebih. Hingga saat ini semakin banyak jenis-jenis produk kendaraan yang diproduksi meningkat dari tahun ke tahunnya. Jumlah kendaraan tentu berbanding lurus dengan pertumbuhan penduduk, karena semakin banyak penduduk tentu kebutuhan akan kendaraan terus meningkat. Meningkatnya mobilitas orang memerlukan sarana dan prasarana transportasi yang memadai, aman, nyaman dan terjangkau bagi masyarakat.

Tabel 2

Perkembangan Kendaraan Bermotor Kabupaten Bogor, Kecamatan Ciawi, Kecamatan Caringin, dan Kecamatan Cigombong Tahun 2011-2015

Tahun	Kabupaten Bogor	Kecamatan Ciawi	Kecamatan Caringin	Kecamatan Cigombong
2011	805.079	1.105	950	998
2012	949.954	1.760	1.300	1.567
2013	1.103.795	1.909	1.740	1.987
2014	1.255.248	2.710	2.320	2.678
2015	1.327.244	3.500	2.970	3.123

Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Bogor Tahun 2017

Berdasarkan tabel 2 di atas dapat diketahui bahwa jumlah kendaraan bermotor dari tahun 2011-2015 terjadi peningkatan dimana tahun 2011 di Kabupaten Bogor berjumlah 805.079 unit kendaraan menjadi 1.327.244 unit kendaraan pada tahun 2015, Kecamatan Ciawi Tahun 2011 1.105 unit kendaraan menjadi 3.500 unit kendaraan tahun 2015, Kecamatan Caringin tahun 2011 950 unit kendaraan menjadi 2.970 unit kendaraan tahun 2015 serta kecamatan cigombong dari 998 unit kendaraan menjadi 3.123 unit kendaraan.

Setiap tahun jumlah kendaraan dari berbagai jenis selalu meningkat, sedangkan panjang jalan, penambahan panjang, kualitas jalan serta luasnya tidak sebanding dengan penambahan jumlah kendaraan setiap tahunnya. Data yang diperoleh dari BPS untuk panjang jalan yang telah ada adalah 1.748.915 Km pada tahun 2011 sampai 2015 panjang jalan tidak bertambah atau tetap yakni 1.748.915 Km. Kondisi jalan di Kota Bogor dapat dilihat pada tabel 3

TABEL 3
PANJANG JALAN MENURUT KEADAAN DAN STATUS JALAN DI
KABUPATEN BOGOR

Keadaan jalan	Panjang Jalan (Km)				
	Jalan Kabupaten				
	2011	2012	2013	2014	2015
I Jenis Permukaan Jalan					
a. Diaspal	1.662.303	1.662.303	1.662.303	1.662.303	1.662.303
b. Kerikil	41.630	41.630	41.630	41.630	41.630
c. Tanah	44.982	44.982	44.982	44.982	44.982
d. Tidak Terinci	-	-	-	-	-
Jumlah	1.748.915	1.748.915	1.748.915	1.748.915	1.748.915
II Kondisi Jalan					
a. Baik	1.333.785	1.377.426	1.333.785	1.248.687	1.248.687
b. Sedang	183.980	74.007	183.980	157.990	157.990
c. Rusak	12.880	26.082	12.880	58.668	58.668
d. Rusak Berat	218.270	271.400	218.270	283.570	283.570
Jumlah	1.748.915	1.748.915	1.748.915	1.748.915	1.748.915
Jumlah	1.748.915	1.748.915	1.748.915	1.748.915	1.748.915

Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Bogor Tahun 2017

Jika kita lihat tabel di atas jumlah kendaraan bermotor di Kabupaten Bogor terus meningkat sedangkan panjang jalan dan status jalan yang di lalui kendaraan tersebut tidak mengimbangnya sehingga terjadilah carrying capacity jalan yang mengakibatkan kemacetan. Saat ini ada 112.667 unit angkot yang di ijinan beroperasi di kabupaten Bogor, ditambah lagi ratusan angkot dari kota yang trayeknya masih memasuki wilayah Kabupaten Bogor. Jumlah angkot sebanyak itu tidak hanya menjadi bagian dari beban kepadatan lalu lintas Kabupaten Bogor, karena masih ada 1.213.687 unit motor, 890 bus dan 39.134 mobil barang yang hilir mudik setiap harinya. Jumlah tersebut masih di tambah lagi dengan mobilitas berbagai jenis

kendaraan dari luar Kabupaten Bogor terutama dari wilayah jabodetabek, sukabumi, cianjur, dan bandung yang di perkirakan sekitar 2.539 unit kendaraan baik itu roda dua maupun lebih. Kebutuhan manusia di tunjang oleh adanya kendaraan. Adapun banyaknya jumlah kendaraan umum maupun kendaraan pribadi ini menjadi bagian dari adanya kemacetan di sepanjang jalan ciawi sampai jalan Mayjen H. E. Sukma. Hal ini terbukti dengan adanya kepadatan lalu lintas yang menyebabkan kemacetan di sepanjang jalan dekat pasar tradisional ciawi, Cimande, Caringin Dan Cikereteg yaitu pada pukul 07.00 – 08.00, pukul 12.00 sampai 14.00 dan pukul 17.00 sampai 20.00 WIB. Kemacetan terparah di ruas jalan ciawi sampai jalan Mayjen H. E. Sukma, yakni mulai pukul 07.00 sampai 08.00, pukul 12.00 sampai 14.00 dan pukul 17.00 sampai 20.00. Jumlah kendaraan umum yang melewati jalan tersebut lebih banyak dibanding dengan jenis kendaraan lain (kendaraan pribadi dan kendaraan barang) dimana sebagian besar dari jumlah tersebut merupakan kendaraan jenis roda dua. Dimana jumlah kendaraan yang melintas di Jalan Ciawi menuju Sukabumi per hari menurut Dinas perhubungan yaitu mencapai 2.539 unit kendaraan baik itu kendaraan roda dua maupun lebih baik itu kendaraan pribadi maupun umum.

Menurut Kepala Bantara Urusan Satuan Lalu Lintas kota Bogor Aiptu Ach. Sujana mengatakan bahwa penyebab kemacetan yang terjadi bisa disebabkan oleh banyak faktor. Beberapa diantaranya ialah banyaknya persimpangan yang ada di Kota dan Kabupaten bogor, banyaknya jumlah kendaraan baik itu kendaraan umum maupun kendaraan pribadi yang melintas di jalan, sarana dan prasaran jalan yang kurang memadai serta pertumbuhan jalan yang tidak sebanding dengan pertumbuhan kendaraan. Pertumbuhan jalan di Kota dan kabupaten Bogor semakin bertambah seiring meningkatnya jumlah penduduk dan alat transportasi. Pembangunan infrastruktur ini dilakukan untuk mengimbangi kebutuhan sarana penunjang transportasi.

Masyarakat yang berada di jalan ciawi sampai jalan Mayjen H. E. Sukma merasakan dampak dari kemacetan yang ada. Dampak kemacetan terhadap ekonomi jelas lebih terlihat dari sisi manfaatnya yaitu adanya kesempatan untuk melakukan kegiatan ekonomi sehingga menambah pendapatan masyarakat dari hasil kemacetan laju kendaraan yang melambat atau bahkan terhenti (stuck position). Akan tetapi dari data yang di dapat dari BPS dari tahun 2011 – 2015 PDRB per kapita terus menurun seperti di sajikan pada tabel berikut:

Tabel 4
Penurunan PDRB Per Kapita kabupaten Bogor, Kecamatan Ciawi, Kecamatan Caringin, dan kecamatan Cigombong
Tahun 2011-2015

Tahun	PDRB per kapita Kab.Bogor	PDRB per kapita Kec. Ciawi	PDRB per kapita Kec. Caringin	PDRB per kapita Kec. Cigombong
2011	12,47	7,64	5,64	6,74
2012	12,24	7,04	5,10	6,56
2013	10,13	6,01	4,98	6,73
2014	8,64	5,77	4,47	6,04
2015	8,50	5,10	4,13	5,74

Sumber : BPS Kabupaten Bogor Tahun 2017

Berdasarkan tabel 4 di atas dapat diketahui bahwa jumlah PDRB Per Kapita Kabupaten Bogor, Kecamatan Ciawi, Kecamatan Caringin dan Kecamatan Cigombong dari tahun 2011-2015 mengalami penurunan dimana tahun 2011 di Kabupaten Bogor berjumlah 12,47 menjadi 8,50 pada tahun 2015, Di kecamatan Ciawi Berjumlah 7,64 tahun 2011 menjadi 5,10 tahun 2015, di Kecamatan Caringin tahun 2011 berjumlah 5,64 menjadi 4,13 di tahun 2015 dan di Kecamatan Cigombong di tahun 2011 6,74 menjadi 5,74 di tahun 2015. Berdasarkan uraian latar belakang masalah di atas, maka penulis bermaksud untuk melakukan penelitian dengan judul “Analisis Dampak Kemacetan terhadap Kondisi Ekonomi masyarakat di Kabupaten Bogor (Studi Kasus jalan Ciawi – jalan Mayjen H. E. Sukma)”.

1.2 Identifikasi dan Rumusan Masalah

Pertambahan waktu memiliki hubungan positif dengan pertambahan jumlah penduduk dan sarana transportasi. Pertambahan waktu diiringi dengan bertambahnya jumlah penduduk sehingga kebutuhan untuk transportasi pun meningkat. Peningkatan alat transportasi baik kendaraan pribadi maupun kendaraan umum menjadi hal yang harus dipenuhi agar mobilitas penduduk dapat berjalan baik. Peningkatan jumlah alat transportasi dapat menjadi salah satu penyebab adanya kemacetan karena kepadatan alat transportasi dapat mengurangi jarak lintasan antar kendaraan. Sepanjang tahun 2011-2015, jumlah kendaraan bermotor terus mengalami peningkatan. Sebanyak 1.327.244 sepeda motor telah meramaikan lalu lintas di Kabupaten Bogor. Jumlah ini hampir sama dengan jumlah penduduk di Kabupaten Bogor. Jumlah mobil penumpang yang ada di Kabupaten Bogor mencapai 112.667, sedangkan truk dan bus yaitu 39.134 dan 890 (Dinas Perhubungan, 2016). Banyaknya Kegiatan Ekonomi yang terdapat di sepanjang jalan tersebut menjadi penyebab utama kemacetan karena banyaknya kendaraan operasional dan tenaga kerja yang keluar masuk dan berhenti sehingga dapat menghambat jalannya lalu

lintas. Kemacetan yang terjadi di sepanjang jalan Ciawi sampai jalan Mayjen H. E. Sukma bukan hanya terjadi karena banyaknya kegiatan ekonomi namun juga karena padatnya kendaraan dan sempitnya ruas jalan. Selain itu, kemacetan di jalan Ciawi sampai jalan Mayjen H. E. Sukma juga dipengaruhi oleh kualitas jalan yang menyebabkan over carrying capacity. Hal ini dapat menyebabkan kerusakan pada jalan. Jalanan yang rusak menyebabkan pengguna jalan lebih hati-hati dan lebih lambat dalam mengendarai kendaraannya yang akhirnya menyebabkan arus lalu lintas menjadi padat. Dilihat dari segi kondisi jalan aspal yang kondisinya baik dan sedang hanya sebesar 37,09 persen, sisanya 62,91 persen pada kondisi sedang rusak, rusak, dan rusak berat dengan lebar ruas jalan ukuran sekitar sepuluh meter dengan lebar efektif tujuh meter dan hambatan samping tiga meter. 3 Perilaku pengguna jalan yang tidak mentaati peraturan juga menjadi penyebab adanya kemacetan. Supir-supir kendaraan umum sering berhenti di jalan yang memiliki kepadatan lalu lintas tinggi untuk mencari penumpang. Kemacetan dapat menghilangkan manfaat yang seharusnya diterima bila lalu lintas berjalan lancar. Adanya biaya tambahan yang harus dikeluarkan oleh pengguna kendaraan bermotor serta banyaknya waktu yang terbuang yang seharusnya dapat digunakan untuk aktivitas lain merupakan sebagian manfaat yang hilang.

Melihat identifikasi masalah yang ada, maka penulis membuat rumusan masalah sebagai berikut:

1. Apa saja pengaruh arus kendaraan terhadap kondisi ekonomi masyarakat jalan Ciawi – jalan Mayjen. H. E. Sukma?
2. Apa saja pengaruh Keadaan jalan terhadap kondisi ekonomi masyarakat jalan Ciawi – jalan Mayjen. H. E. Sukma?
3. Manakah diantara arus kendaraan dan keadaan jalan yang paling berpengaruh terhadap kondisi ekonomi masyarakat jalan Ciawi – jalan Mayjen H . E. Sukma ?

1.3 Maksud dan Tujuan Penelitian

1.3.1 Maksud Penelitian

Sehubungan dengan masalah – masalah yang diidentifikasi sebelumnya, maka penelitian di lakukan dengan maksud untuk memperoleh data, menganalisis, dan memperoleh pemahaman mengenai dampak kemacetan terhadap kondisi sosial masyarakat berdasarkan Teori – teori dan informasi yang di peroleh.

1.3.2 Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang dan perumusan masalah, maka tujuan dalam penelitian ini yaitu:

1. Untuk menjelaskan apa saja pengaruh arus kendaraan terhadap kondisi ekonomi masyarakat jalan Ciawi – jalan Mayjen. H. E. Sukma
2. Untuk menjelaskan apa saja pengaruh arus keadaan jalan terhadap kondisi ekonomi masyarakat jalan Ciawi – jalan Mayjen. H. E. Sukma
3. Untuk menjelaskan manakah diantara arus kendaraan dan keadaan jalan yang paling berpengaruh terhadap kondisi ekonomi masyarakat jalan Ciawi – jalan Mayjen H . E. Sukma ?

1.4 Kegunaan Penelitian

Dalam penelitian ini penulis berharap, agar penelitian yang dilakukan dapat berguna, antara lain:

1. Kegunaan teoritik
 - a. Bagi penulis, sebagai cara untuk menerapkan ilmu yang didapatkan selama perkuliahan dan menambah wawasan penulis.
 - b. Bagi pembaca, sebagai sarana informasi dan wawasan pengetahuan yang akan di dapat oleh pembaca
2. Kegunaan peraktik.
 - a. Sebagai masukan dan informasi kepada Dinas terkait dan membantu sebagai pertimbangan dalam membuat keputusan yang akan diambil.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

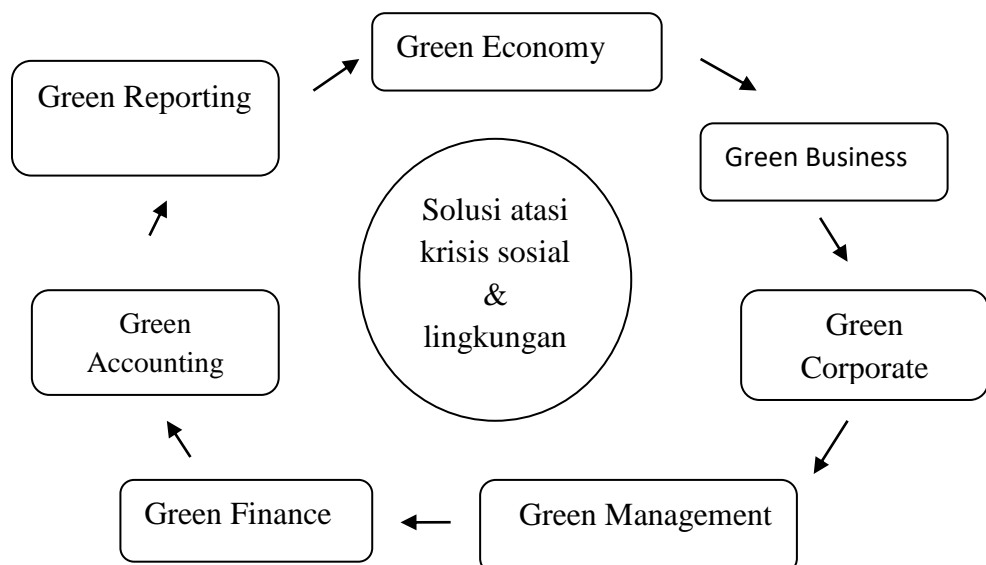
2.1 Akuntansi Hijau (Green Accounting) dan Ekonomi Hijau

Akuntansi adalah proses pengakuan, pengukuran, pencatatan, peringkasan, pelaporan dan pengungkapan terhadap obyek-obyek, transaksi-transaksi atau peristiwa-peristiwa keuangan, sosial dan lingkungan.

Menurut Andreas Lako (2011, 6) paradigma baru akuntansi yang menganjurkan bahwa fokus dari proses akuntansi tidak hanya pada transaksi-transaksi atau peristiwa keuangan (financial atau profit) tapi juga pada transaksi-transaksi atau peristiwa sosial dan lingkungan. Laporan akuntansi tidak hanya menyajikan informasi keuangan, tapi juga informasi sosial dan pelaporan lingkungan secara terintegrasi.

Menurut Andreas Lako (2011, 8) terdapat beberapa konsep ekonomi hijau diantaranya sebagai berikut:

1. Menghijaukan (greening) pembangunan ekonomi & bisnis dengan pendekatan sistem ekonomi hijau dan sistem bisnis hijau (green business).
2. Menghijaukan korporasi dengan pendekatan tatakelola korporasi yang baik (green corporate governance) dan melakukan tanggung jawab sosial-lingkungan (CSR) secara sungguh-sungguh dan berkelanjutan.
3. Menghijaukan sistem & tatakelola keuangan dan akuntansi entitas korporasi dengan pendekatan Green Finance & Green Accounting (Akuntansi Hijau).
4. Menghijaukan sistem pelaporan dan pengungkapan informasi financial dan non financial secara terintegrasi melalui media Financial Reporting (FR), Annual Report (AR), Sustainability Reporting (SR), atau Integrated Reporting (IR).



Gambar 1

RELASI GREEN ECONOMY, GREEN BUSINESS, GREEN FINANCE, GREEN ACCOUNTING DAN GREEN REPORTING

Isu krusial akuntansi saat ini sebagai berikut:

1. Dunia saat ini sedang mengalami krisis sosial-lingkungan yang kian serius dan menakutkan.
2. Karena bertahan dengan GAAP konvensional maka terjadi salah kaprah dalam perlakuan akuntansi dan pelaporan informasi biaya tanggung jawab sosial & lingkungan (CSR).
3. Akuntansi menghadapi dilema apakah tetap bertahan pada GAAP akuntansi konservatif atau bertransformasi ke Green Accounting/Sustainability Accounting.

Fenomena krisis sosial-lingkungan sebagai berikut:

1. Pembakaran lahan dan penebangan hutan yang masif.
2. Eksploitasi SDA dan lingkungan.
3. Pencemaran dan lingkungan.
4. Kemiskinan dan kesenjangan sosial-ekonomi.

2.1.1 Prinsip Dasar dan Hakikat Akuntansi Hijau

1. Pengorbanan sumber daya ekonomi entitas korporasi untuk melakukan green business, tanggung jawab sosial (CSR) dan tanggung jawab lingkungan dapat diakui sebagai pengorbanan investasi apabila pengorbanan tersebut dinilai dapat memberikan manfaat ekonomi (tangible benefits) dan non ekonomi (intangible benefits) yang cukup pasti di masa sekarang maupun di masa datang.
2. Prinsip matching antara costs-benefits dan antara efforts-accomplishment tidak hanya diberlakukan dalam periode waktu akuntansi yang sama tapi juga untuk periode yang berbeda di waktu-waktu selanjutnya apabila pengorbanan sumber daya ekonomi entitas memiliki potensi manfaat ekonomi dan non ekonomi yang cukup pasti dimasa mendatang (prinsip asset/investasi).
3. Proses akuntansi, yaitu pengakuan, pengukuran nilai, pengklasifikasian, dan pencatatan, peringkasan, pelaporan dan pengungkapan informasi, harus memadukan transaksi-transaksi, peristiwa atau obyek keuangan, sosial dan lingkungan secara terintegrasi dengan tujuan memberikan informasi akuntansi yang utuh dan benar kepada para pemakai dalam pertimbangan evaluasi dan pengambilan keputusan ekonomi dan non ekonomi.

Pandangan Tentang Hakikat Akuntansi Hijau sebagai berikut:

1. Bagian dari Social Accounting
2. Nama lain dari Environment Accounting

3. Nama lain dari Social and Environment Accounting
4. Makna dan hakikatnya Sustainability Accounting
5. Green Accounting merupakan cabang ilmu baru dalam dalam akuntansi yang independen. Makna dan hakikatnya jauh lebih luas dibanding akuntansi sosial, akuntansi lingkungan, akuntansi sosial dan lingkungan, bahkan akuntansi keberlanjutan

Obyek dari akuntansi mencakup semua fenomena, obyek/realitas, tindakan/transaksi, tindakan/transaksi yang melekat atau terjadi lingkungan semesta alam. Karena perilaku manusia dan korporasi memiliki relasi kausalitas timbal balik dengan lingkungan semesta alam, maka akuntansi sosial dan akuntansi keuangan entitas juga menjadi bagian akuntansi hijau.

Akuntansi untuk tanah/ lahan, tumbuhan-tumbuhan/hutan, air, udara, atmosfer, laut, karbon, TJS/CSR, dan lainnya merupakan bagian Green Accounting.

2.2 Akuntansi Sosial dan Lingkungan

Menurut Lindasari (2007) akuntansi sosial didefinisikan sebagai proses pemilihan variabel-variabel, ukuran, dan prosedur pengukuran dari kinerja sosial tingkat perusahaan, yang secara sistematis mengembangkan informasi yang berguna untuk pengevaluasian kinerja sosial yang berkepentingan, baik di dalam maupun di luar perusahaan. Akuntansi sosial merupakan penerapan akuntansi di bidang ilmu sosial yang meliputi ilmu pengetahuan masyarakat, ilmu pengetahuan politik, dan ilmu pengetahuan ekonomi. Akuntansi lingkungan adalah suatu istilah yang berupaya untuk menspesifikasi pembiayaan yang dilakukan perusahaan dan pemerintah dalam melakukan konservasi lingkungan ke dalam pos “lingkungan” di dalam praktek bisnis perusahaan dan pemerintah.

Menurut Belkoui (2000, 132) akuntansi sosial sering juga disebut akuntansi lingkungan ataupun akuntansi sosial ekonomi yang didefinisikan sebagai proses seleksi variabel-variabel kinerja sosial tingkat perusahaan, ukuran dan prosedur pengukuran yang secara sistematis mengembangkan informasi yang bermanfaat untuk mengevaluasi kinerja sosial perusahaan dan mengkomunikasikan informasi tersebut kepada kelompok sosial yang tertarik, baik di dalam maupun di luar perusahaan.

Menurut Haniffa (2002, 90) akuntansi sosial mengidentifikasi, menilai, dan mengukur aspek kehidupan penting dari kegiatan sosial ekonomi perusahaan dan negara dalam memelihara kualitas hidup masyarakat sesuai dengan tujuan yang telah ditetapkan.

Menurut Noor Rakhiemah (2009) akuntansi sosial dan lingkungan telah lama menjadi perhatian akuntan karena dengan akuntansi ini perusahaan perlu menyampaikan informasi mengenai aktivitas sosial dan perlindungan terhadap lingkungan kepada stakeholder perusahaan. Corporate Social Responsibility (CSR) sebagai konsep akuntansi yang baru adalah transparansi pengungkapan sosial atas kegiatan atau aktivitas sosial yang dilakukan oleh perusahaan. Transparansi yang

diungkapkan tidak hanya informasi keuangan perusahaan, tetapi juga diharapkan mengungkapkan informasi mengenai dampak sosial dan lingkungan hidup yang diabaikan aktivitas perusahaan.

Menurut Sahid (2002, 109) ada beberapa pengertian akuntansi lingkungan atau akuntansi sosial, ada pengertian yang luas dan ada pula yang sempit. Dalam pengertian yang luas dalam himpunan istilah lingkungan untuk manajemen, akuntansi lingkungan merupakan proses akunting sebagai berikut:

1. Mengenali, mencari, dan kemudian mengurangi efek-efek lingkungan negatif dari pelaksanaan praktik laporan yang konvensional.
2. Mengenali secara terpisah biaya-biaya dan penghasilan yang berhubungan dengan lingkungan dalam sistem laporan yang konvensional.
3. Mengambil langkah-langkah aktif untuk menyusun inisiatif-inisiatif untuk memperbaiki efek-efek lingkungan yang timbul dari praktik-praktik pelaporan konvensional.
4. Merencanakan bentuk-bentuk baru sistem laporan finansial dan non finansial, sistem informasi dan sistem pengawasan untuk lebih mendukung keputusan manajemen yang secara lingkungan tidak berbahaya.
5. Mengembangkan bentuk-bentuk baru dalam pengukuran kinerja, pelaporan, dan penilaian untuk tujuan internal dan eksternal.
6. Mengenali, menguji, mencari dan memperbaiki area-area dimana kriteria finansial konvensional dan kriteria lingkungan bertentangan.
7. Mencoba cara-cara dimana sistem berkelanjutan dapat dinilai dan digabungkan menjadi kebiasaan yang berhubungan dengan organisasi.

2.2.1 Tujuan dan Ruang Lingkup Akuntansi Sosial

Menurut Sueb (2000, 147) pada dasarnya akuntansi sosial bertujuan untuk mengukur dan mengungkapkan untung rugi dan biaya sosial yang ditimbulkan oleh kegiatan perusahaan terhadap masyarakat.

Sedangkan ruang lingkup akuntansi sosial mencakup akuntansi bagi dampak sosial pada tingkat mikro dan makro. Micro socioeconomic accounting ditujukan untuk mengukur dan melaporkan dampak perilaku perusahaan terhadap lingkungan. Macro socioeconomic accounting mencakup evaluasi, pengukuran, dan pengungkapan kinerja sosial secara makro.

2.2.2 Akuntansi Lingkungan

Menurut Arfan Ikhsan (2008, 143) Akuntansi lingkungan merupakan istilah yang berkaitan dengan kebijakan memasukkan biaya lingkungan ke dalam praktik akuntansi perusahaan atau lembaga pemerintah. Biaya lingkungan adalah dampak yang timbul dari sisi keuangan maupun non keuangan. Biaya lingkungan harus dipikul sebagai akibat dari kegiatan yang mempengaruhi kualitas lingkungan.

Pelaporan akuntansi lingkungan terkait dengan penggunaan informasi lingkungan untuk mengungkapkan pengaruh aktivitas atau aktivitas sebuah

perusahaan terhadap lingkungan kepada para pemangku kepentingan, termasuk kepada para pemegang saham. Isu ini semakin berkembang seiring dengan semakin dibutuhkannya informasi akan aktivitas tanggung jawab sosial suatu entitas, khususnya bagaimana organisasi menanggapi permasalahan atau isu lingkungan hidup. Beberapa isu lingkungan antara lain adalah standar emisi, pengelolaan limbah, polusi air dan udara, perubahan iklim, penambangan sumber daya alam tidak terbarukan, bahan aakar nabati, penghematan energy, keanekaragaman hayati, sertifikat hasil hutan, penggunaan tanah dan pertanian, peternakan, pangan, ledakan penduduk, kemiskinan, urbanisasi, transportasi dan teknologi ramah lingkungan. Seiring dengan globalisasi keuangan, adanya standar pelaporan keuangan dan standar audit atau pemeriksaan laporan keuangan yang berlaku internasional semakin dibutuhkan. Pada akhir 2010 lebih dari 100 negara yang telah mengadopsi *International Financial Reporting Standar (IFRS)* KTT mengenai lingkungan yang diadakan oleh PBB pada 22 september 2009 menggarisbawahi hubungan pentingnya antara hal keuangan dan hal lingkungan.

2.2.3 Sejarah dan Tujuan Penerapan Akuntansi Lingkungan

Lingkungan akuntansi mulai menerima perhatian selama krisis energy pada 1970- an. Meskipun isu tersebut diberikan pertimbangan untuk sementara waktu krisis energi berakhir dan 1980-an diantar di era baru kemakmuran ekonomi. Praktek akuntansi lingkungan memudar ke latar belakang sebelum standar untuk mengukur dampak ekonomi dikembangkan. Perundang-undangan dan kesepakatan tentang bagaimana menghitung faktor lingkungan dan faktor-faktor apa harus di hitung dan sulit didapat. Pada 1990-an, suatu kenaikan besar dalam aktivitas perlindungan lingkungan membawa akuntansi lingkungan hidup yang dilaksanakan oleh organisasi akuntansi terkemuka seperti Dewan Standar Akuntansi Keuangan dan Standar Akuntansi Komite Eksekutif American Institute of CPA.

Tujuan penerapan akuntansi lingkungan adalah untuk meningkatkan jumlah informasi relevan yang dibuat bagi mereka yang memerlukan atau dapat menggunakannya. Tujuan lain dari pengungkapan akuntansi lingkungan berkaitan dengan konservasi lingkungan oleh perusahaan maupun organisasi lainnya yang mencakup organisasi publik.

Menurut Arfan Ikhsan (2008, 170) tujuan dan maksud dikembangkannya akuntansi lingkungan sebagai berikut:

1. Akuntansi lingkungan merupakan alat manajemen lingkungan, sebagai alat manajemen lingkungan. Akuntansi lingkungan digunakan untuk menilai keefektifan konservasi lingkungan. Data akuntansi lingkungan juga digunakan untuk menentukan biaya fasilitas pengelolaan lingkungan, niaya keseluruhan konservasi lingkungan dan juga investasi yang diperlukan untuk kegiatan pengelolaan lingkungan.
2. Akuntansi lingkungan sebagai alat komunikasi dengan masyarakat, sebagai alat komunikasi publik, akuntansi lingkungan digunakan untuk

menyampaikan dampak negatif lingkungan, kegiatan konservasi dan hasilnya kepada publik. Tanggapan dan pandangan masyarakat digunakan sebagai umpan balik untuk mengubah pendekatan perusahaan dalam pelestarian atau pengelolaan lingkungan.

2.3. Teori Transportasi

2.3.1. Pengertian Transportasi

Menurut Miro (dalam Rendy, 2010, 10) Transportasi merupakan turunan dari kombinasi tata guna lahan yang saling membutuhkan yang kemudian membentuk suatu pergerakan dari guna lahan satu ke guna lahan yang lain.

Menurut Kamaluddin (dalam Rahmani, 2000, 12) transportasi diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari satu tempat ke tempat yang lain.

Menurut Fidel Miro (2012, 1) Transportasi diartikan sebagai usaha pemindahan, atau penggerakan orang atau barang dari suatu lokasi yang disebut lokasi asal, ke lokasi lain, yang biasa disebut lokasi tujuan, untuk keperluan tertentu dengan mempergunakan alat tertentu.

Berdasarkan pendapat para ahli dapat disimpulkan bahwa Transportasi adalah pemindahan barang atau manusia dari satu tempat ke tempat lain dimana kegiatan pengangkutan di akhiri yang biasa disebut tempat lokasi tujuan dari pengangkutan tersebut.

2.3.2. Klasifikasi Transportasi

Transportasi dapat di klasifikasikan menurut macam atau moda atau jenisnya yang dapat di tinjau dari segi barang yang di angkut, dari segi geografis transportasi itu berlangsung dan dari sudut teknis serta alat angkutnya:

1. Dari segi barang yang di angkut di bagi menjadi, yaitu:
 - a. Angkutan umum
 - b. Angkutan barang
 - c. Angkutan pos
2. Dari sudut geografis transportasi di bagi enam, yaitu:
 - a. Angkutan antar benua
 - b. Angkutan antar continental
 - c. Angkutan antar pulau
 - d. Angkutan antar kota
 - e. Angkutan antar daerah
 - f. Angkutan di dalam kota
3. Dari sudut teknis dan alat pengangkutnya transportasi di bagi menjadi enam, yaitu:
 - a. Angkutan jalan raya seperti pengangkutan dengan menggunakan truk, bus, dan sedan.

- b. Pengangkutan rel yaitu angkutan kereta api, trem listrik, dan sebagainya.
- c. Pengangkutan melalui air di pedalaman seperti pengangkutan sungai, kanal, danau, dan sebagainya.
- d. Pengangkutan pipa seperti transportasi untuk mengangkut atau mengalirkan minyak tanah, bensin, dan air minum.
- e. Pengangkutan laut atau samudera yaitu angkutan dengan menggunakan kapal laut yang mengarungi samudera.
- f. Pengangkutan udara yaitu pengangkutan dengan menggunakan kapal terbang yang melalui jalan udara

2.3.3. Pentingnya Transportasi

Hubungan antara pembangunan ekonomi dengan jasa transportasi adalah sangat erat dan saling tergantung satu sama lainnya. Oleh karena itu membangun perekonomian perlu didukung dengan perbaikan dalam sistem transportasi. Perbaikan dalam transportasi pada umumnya berarti penurunan ongkos perpindahan orang dan barang dengan kecepatan yang lebih besar dan perbaikan dalam kualitas.

Pengaruh penyediaan transportasi dan pengangkutan yang murah menurut kamaludin (dalam Rahmani , 2000, 10) adalah:

- a. Tersedianya Barang – barang
Tersedianya transportasi memungkinkan tersedianya barang – barang bagi masyarakat yang didatangkan atau berasal dari tempat/daerah lain dimana barang tersebut di hasilkan dengan biaya yang lebih murah.
- b. Stabilisasi dan penyamarataan harga
Tersedianya transportasi dengan ongkos yang lebih murah maka dapat dengan mudah di alirkan barang – barang yang panennya gagal atau tempat produksinya sangat kekurangan sehingga harganya sangat tinggi.
- c. Merudusir Harga
Transportasi yang mudah dan murah akan menurunkan harga barang, karena turunnya produksi atau biaya pengadaan barang – barang tersebut akibat penurunan ongkos transportasi.
- d. Menimbulkan Urbanisasi
Transportasi yang mudah dan murah akan mendorong timbulnya pembagian kerja dan spesialisasi secara geografis antara daerah, sehingga akan menimbulkan bertumbuhnya industry besar dan perdagangan. Kesemuanya itu cenderung di laksanakan dalam pusat kota, dengan demikian akan mengakibatkan pertumbuhan kota – kota besar serta urbanisasi penduduk, yaitu arus perpindahan penduduk ke kota – kota industri dan perdagangan.

2.3.4. Peranan Transportasi

Hampir seluruh bidang kehidupan manusia tidak terlepas dari keperluannya akan transportasi. Transportasi tumbuh dan berkembang sejalan dengan majunya tingkat budaya kehidupan manusia. Kehidupan manusia yang maju di tandai dengan mobilitas yang tinggi, yang di mungkinkan karena tersedianya fasilitas transportasi yang cukup.

Kemajuan transportasi berkaitan erat dengan perkembangan kebudayaan manusia. Keinginan manusia untuk berpergian guna mencari bahan pangan yang lebih baik dan murah telah mendorong terciptanya berbagai alat yang dapat di pakai untuk tujuan tersebut.

2.3.5. Dampak Transportasi

Transportasi dan kemajuannya juga bertanggung jawab bagi urbanisasi, kepadatan dan konsentrasi penduduk. Penduduk dan pekerja tertarik untuk hidup dan tinggal di kota – kota, yang tercermin dalam kuatnya urbanisasi penduduk. Hal ini disebabkan oleh adanya kesempatan kerja yang lebih luas, tingkat upah yang lebih tinggi serta fasilitas dan kesenangan hidup modern. Namun konsentrasi penduduk yang berlebihan di kota – kota telah banyak menyebabkan permasalahan seperti tingginya sewa perumahan, tingginya biaya hidup dan kemacetan karena semakin banyaknya penduduk maka alat pemuas kebutuhan pun meningkat.

2.4 Teori Kemacetan

2.4.1 Pengertian Kemacetan

Morlok (dalam Rendy, 2010, 12) Kemacetan yaitu saat keadaan kendaraan-kendaraan yang berada pada satu ruas jalan harus memperlambat laju kendaraannya, kemacetan lalu lintas akan berhubungan dengan pergerakan kendaraan di suatu ruas jalan

Menurut Miro (dalam Rendy, 2010, 10) Kemacetan Merupakan Peningkatan intensitas perubahan tata guna lahan yang menambah beban transportasi di sebuah kota. Beban transportasi bila tidak diimbangi dengan penyediaan prasarana yang memadai akan menimbulkan permasalahan. Salah satu bentuk dari permasalahan tersebut adalah kemacetan.

Menurut Tamin (dalam Fahrani, 2011, 12). Jika arus lalu lintas mendekati kapasitas, kemacetan mulai terjadi. Kemacetan semakin meningkat apabila arus begitu besarnya sehingga kendaraan sangat berdekatan satu sama lain. Kemacetan total terjadi apabila kendaraan harus berhenti atau bergerak sangat lambat

Berdasarkan pendapat para ahli dapat disimpulkan bahwa Kemacetan adalah saat jumlah kendaraan yang tidak diimbangi dengan penyediaan prasarana yang memadai sehingga kendaraan yang berada di ruas jalan harus memperlambat kendaraannya atau berhenti.

2.4.2 Penyebab Kemacetan

1. Adanya perbaikan jalan
2. Adanya bagian jalan yang rusak atau longsor
3. Arus kendaraan di jalan telah melebihi kapasitas
4. Ketidaktahuan masyarakat akan aturan lalu lintas
5. Parkir kendaraan yang tidak tertata dengan baik atau tidak pada tempatnya
6. Pengaturan lalu lintas yang bersifat kaku yang tidak mengikuti tinggi rendahnya arus lalu lintas

2.4.3 Dampak Kemacetan

Kemacetan lalu lintas menyebabkan dampak negatif yang besar antara lain:

1. Kerugian waktu, karena kecepatan yang rendah.
2. Pemborosan energi
3. Meningkatkan polusi udara, karena pada kecepatan rendah konsumsi energi lebih tinggi, dan mesin tidak beroperasi pada kondisi yang optimal.
4. Meningkatkan stress pengguna jalan.
5. Mengganggu kelancaran kendaraan darurat seperti: ambulans, pemadam kebakaran dalam menjalankan tugasnya.
6. Menurunnya PDRB per kapita

2.5 Teori Ekonomi

2.5.1 Pengertian Ekonomi

Ekonomi adalah ilmu yang mempelajari bagaimana orang dan masyarakat pada akhirnya memilih dengan atau tanpa menggunakan uang, untuk memanfaatkan sumber- sumber daya produktif langka yang dapat memiliki manfaat alternative guna menghasilkan berbagai komoditas dan mendistribusikannya untuk di konsumsi, sekarang dan dimasa mendatang, oleh perorangan atau kelompok- kelompok di dalam masyarakat. Ekonomi menganalisis keuntungan dan kerugian dari tindakan memperbaiki pola- pola alokasi sumber daya, Samuelson (dalam buku C. Jotin & Kent Lall, 2003)

Istilah ‘ekonomi’ berasal dari bahasa Yunani asal kata ‘oikosnamos’ atau oikonomia’ yang artinya ‘manajemen urusan rumah-tangga’, khususnya penyediaan dan administrasi pendapatan. (Sastradipoera, 2001: 4).

Menurut Paul. A. S (dalam buku Wahyu, Suwerli dan Suratno, 2007, 147) Ekonomi merupakan cara-cara yang dilakukan oleh manusia dan kelompoknya untuk memanfaatkan sumber-sumber yang terbatas untuk memperoleh berbagai komoditi dan mendistribusikannya untuk dikonsumsi oleh masyarakat.

Berdasarkan pendapat para ahli dapat disimpulkan bahwa Ekonomi adalah Ilmu yang mempelajari manajemen keuangan untuk memperoleh komoditi dan mendistribusikannya untuk di konsumsi oleh perorangan atau kelompok di masa sekarang ataupun di masa depan.

2.5.2 Ruang Lingkup Ekonomi Transportasi

Para ahli ekonomi membagi ilmu ekonomi yang luas menjadi dua cabang utama mikro ekonomi mempelajari hukum- hukum ekonomi dan pengaruh pengaruhnya terhadap suatu perusahaan dalam skala kecil. Mikroekonomi mempelajari perilaku ekonomi dari unit- unit individual seperti konsumen, perusahaan, dan pemilik sumber daya. Makro ekonomi adalah ilmu dalam skala nasional atau internasional yang mempelajari kesejahteraan masyarakat umum. Makroekonomi mempelajari perilaku dan agregat- agregat ekonomi, seperti produk domestik bruto (gross national product, GNP), dan tingkat ketersediaan lapangan kerja Mitchell, (dalam buku C. Jotin & Kent Lall, 2003).

Ekonomi transportasi merupakan salah satu cabang dari mikroekonomi terapan. Akan tetapi, ekonomi transportasi menghadapi sejumlah masalah dan karakteristik yang khas. Hukum- hukum sederhana dalam ekonomi pasar tidak dapat di aplikasikan begitu saja dalam ekonomi transportasi. Sebagai contoh, kebutuhan akan transportasi adalah suatu kebutuhan turunan karena kebutuhan disini bukan untuk dirinya sendiri. Selain itu, setiap perjalanan memiliki waktu dan ruang nya sendiri – sendiri. Perbedaan teknologi antara berbagai moda dan skala ekonominya cenderung menimbulkan masalah ketika di kaitkan dengan ekonomi transportasi. Intervensi pemerintah dalam transportasi juga mempersulit berbagai masalah Stubbs (dalam buku C. Jotin & Kent Lall, 2003).

Perencanaan, pendesainan, pembangunan, pengoprasian, dan pemeliharaan fasilitas transportasi bisa menghabiskan biaya ratusan juta dollar per tahun. Meskipun demikian, insinyur, perencana , dan para analis kebijakan yang bertanggung jawab atas dunia transportasi seringkali hanya memiliki sedikit atau bahkan tidak memiliki latar belakang pelatihan atau pendidikan formal di bidang ekonomi Wohl dan Hendrickson (dalam buku C. Jotin & Kent Lall, 2003).

2.5.3 Peranan Ekonomi Transportasi

Hal ini juga sama halnya dengan peranan transportasi bagi ekonomi. Peranan ekonomi dalam transportasi diantaranya Morlok (dalam Rendy , 2010, 13):

1. Transportasi memperbesar jangkauan akan sumberdaya yang dibutuhkan oleh suatu daerah, sehingga suatu daerah dapat memungkinkan mendapat sumberdaya 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.

2.5.4 Teori Ekonomi Mengenai Barang Publik

Barang publik merupakan suatu jenis barang dimana setiap orang dapat menikmati utilitas yang diberikannya dan orang tersebut tidak dapat dikeluarkan dari komunitas pengguna (non-excludable), dengan kata lain barang publik juga dapat diartikan sebagai barang yang tidak ada seorang pun dapat dikecualikan dalam pemakaiannya. Nilai manfaat perubahan suatu barang publik, termasuk seluruh unsur manfaat yang ada padanya harus ikut dimasukkan, inilah yang disebut sebagai nilai total (total value). Kebanyakan barang publik adalah berupa barang lingkungan seperti halnya jalan raya.

2.6 PDRB Per Kapita

PDRB perkapita Merupakan gambaran dan rata – rata pendapatan yang di terima oleh setiap penduduk selama satu tahun di suatu wilayah/ daerah. Data statistic ini merupakan indikator yang dapat digunakan untuk mengukur tingkat kemakmuran suatu wilayah/ daerah. PDRB perkapita di peroleh dari hasil bagi antara PDRB dengan jumlah penduduk pertengahan tahun yang bersangkutan. Jadi besarnya PDRB perkapita tersebut sangat dipengaruhi oleh kedua variabel diatas.

2.7 Penelitian Terdahulu dan Kerangka Pemikiran

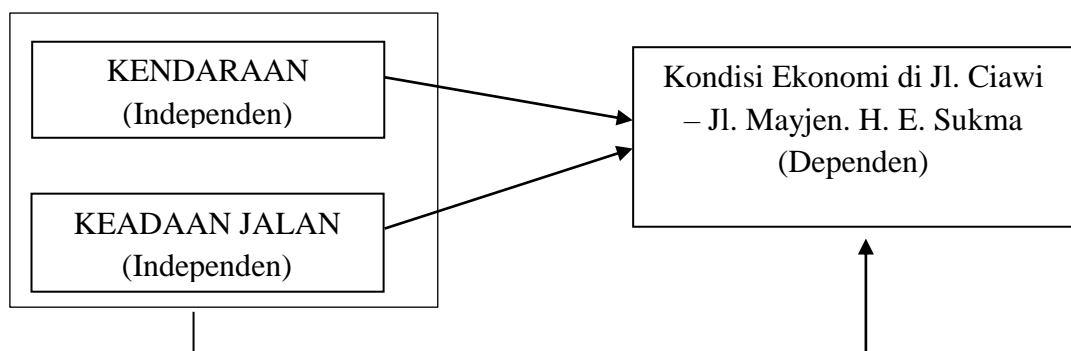
2.7.1. Penelitian Terdahulu

1. Randy Dwi Sapta (2009). *Analisis Dampak Kemacetan Lalu Lintas Terhadap Sosial Ekonomi Pengguna Jalan dengan Contingent Valuation Method (CVM) (Studi Kasus: Kota Bogor, Jawa Barat)* Variabel dependen: kemacetan Variabel independen: social ekonomi kota Bogor. Berdasarkan hasil penelitian ini kemacetan mengakibatkan pengguna jalan merasakan stress, waktu terbuang, mengurangi jam belajar atau jam kerja, pemborosan bensin, dan hilangnya pendapatan.
2. Azhar Aris (2012). *Analisis Dampak Sosial Ekonomi Pengguna Jalan Akibat Kemacetan Lalu Lintas (Studi Kasus Area Universitas Brawijaya Malang)* .Variabel dependen: kemacetan Variabel independen: BBM, waktu dan kenyamanan. Potensi ekonomi BBM yang hilang akibat kemacetan yang ditanggung kota Malang mencapai 20 milyar rupiah. Selain itu, adanya kerugian waktu yang dari segi ekonomi yang dapat berdampak pada hilangnya pendapatan dari masyarakat yang bekerja
3. Rahmatang Rahman (2010). *Analisa Dampak Lalu Lintas (Studi kasus: Studi Kemacetan di Jalan Ngagel Madya Surabaya)* .Variabel dependen: kemacetan Variabel independen: tingkat pelayanan jalan .Dari analisa lalu lintas

diketahui bahwa kondisi tingkat pelayanan (DS) ruas dan simpang kurang dari 0.85 dan persimpangan pada jam sibuk siang hari sebesar 0,471.

2.7.2. Kerangka Pemikiran

Berdasarkan teori pertumbuhan dan perkembangan kota menunjukkan bahwa kota pada prosesnya akan selalu tumbuh dan berkembang begitupun dengan tingkat kecamatan. Pertumbuhan dan perkembangan kecamatan akan membawa implikasi negatif dan positif. Melalui kajian teori yang ada, diketahui bahwa laju pertumbuhan dan perkembangan kecamatan dapat dilihat dari laju pertumbuhan ekonomi dan perkembangan jumlah penduduknya. Hal tersebut menyebabkan meningkatnya aktivitas kabupaten bogor 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 yang akhirnya yang paling parah terkena dampak adalah masalah lingkungan. Masalah lingkungan yang ada berdampak pula pada ekonomi masyarakat. Dampak yang harus ditanggung oleh masyarakat akibat terjadi kemacetan tidaklah kecil. Berbagai kerugian baik dari segi kesehatan maupun pencemaran udara akan tetapi tetap masih memiliki dampak positif yaitu bertambahnya pendapatan masyarakat. Mengingat besarnya dampak yang harus diterima baik positif maupun negatif, maka diperlukan analisis mengenai dampak kemacetan terhadap kondisi Ekonomi masyarakat yang ada di jalan ciawi menuju sukabumi. Dari uraian di atas dapat dihasilkan kerangka pemikiran yang menggambarkan dampak kemacetan terhadap ekonomi di masyarakat yang ada di jalan ciawi sampai Jl. Mayjen. H. E. Sukma. maka dapat disusun kerangka pemikiran seperti gambar dibawah ini:



Gambar 2

Kerangka Pemikiran

Variabel X secara parsial dan simultan berpengaruh pada Variabel Y.

2.8 Hipotesis Penelitian

Dari kerangka pemikiran penelitian ini akan dirumuskan hipotesis guna memberikan arah dan pendoman dalam melakukan penelitian. Hipotesis dalam penelitian ini adalah :

1. Diduga ada pengaruh positif dari arus kendaraan terhadap kondisi ekonomi di Jl. Ciawi – Jl. Mayjen. H. E. Sukma kabupaten Bogor
2. Diduga ada pengaruh positif dari Keadaan jalan terhadap kondisi ekonomi di Jl. Ciawi – Jl. Mayjen. H. E. Sukma kabupaten Bogor
3. Diantara arus kendaraan dan keadaan jalan, variabel manakah yang paling berpengaruh positif terhadap kondisi ekonomi di Jl. Ciawi – Jl. Mayjen. H. E. Sukma kabupaten Bogor

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

3.1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian verifikatif yaitu metode yang bertujuan untuk menguji hipotesis, yang umumnya merupakan penelitian yang menjelaskan fenomena dalam bentuk hubungan antar variabel. Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data kuantitatif dan kualitatif, data ini berupa berupa jumlah kendaraan, kondisi jalan dan jumlah PDRB per kapita dari tahun 2011 sampai dengan tahun 2015. Hasil analisis penelitian disajikan dalam bentuk angka-angka dan dijelaskan dalam suatu uraian.

3.2. Objek Penelitian, Unit Analisis, dan Lokasi Penelitian

Objek yang akan diteliti dan digunakan dalam penelitian ini adalah dampak kemacetan, dan kondisi ekonomi periode tahun 2011 sampai dengan tahun 2015.

Unit Analisis yang digunakan di dalam penelitian ini adalah geografis regional. Maksud dari geografis regional yang diteliti adalah daerah/wilayah, Sehingga data yang ada menjelaskan mengenai atau berasal dari (respon) suatu daerah tertentu.

Lokasi penelitian di jalan Ciawi – jalan Mayjen H. E. Sukma.

3.3 Jenis dan Sumber Data Penelitian

Jenis data penelitian ini adalah data kuantitatif dan kualitatif yaitu jenis data yang diperoleh dari hasil Wawancara, Quisioner atau berupa uraian/penjelasan mengenai variabel yang diteliti dan website resmi Badan Pusat Statistik yaitu www.bps.go.id serta Dinas Perhubungan Kabupaten Bogor.

Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan sekunder. Data primer merupakan sumber yang langsung dari unit analisis yang diteliti yaitu individu dalam ruang lingkup yang diteliti, jadi peneliti untuk mendapatkan data dan informasi melalui koesioner terhadap responden yang berada di daerah Jl. Ciawi – Jl. Mayjen H. E. Sukma.

Menurut Kuncoro (2009:49) data sekunder adalah data yang diperoleh dalam bentuk yang sudah jadi, sudah dikumpulkan dan diolah oleh pihak lain, biasanya sudah dalam bentuk publikasi. Data ini meliputi data struktur organisasi dan sumber-sumber lain yang hubungannya dengan penelitian ini.

3.4 Operasionalisasi Variabel

Tabel 3.1
Operasionalisasi Variabel

Variabel	Indikator	Ukuran	Skala
Independen (X) Dampak kemacetan	<ul style="list-style-type: none">- Kendaraan- Keadaan jalan	<ul style="list-style-type: none">- Jumlah kendaraan bermotor di Kabupaten Bogor- Kondisi jalan dan jenis permukaan jalan di Kabupaten Bogor	Ordinal
Dependen (Y) Kondisi Ekonomi	<ul style="list-style-type: none">- PDRB per kapita	<ul style="list-style-type: none">- Jumlah PDRB per kapita	Ordinal

3.5 Metode Penarikan Sampel

Pengumpulan data primer dilakukan melalui Wawancara dan Quisioner dengan responden yang ditentukan dengan teknik random purposive sampling. Data Sekunder di ambil melalui website resmi Badan Pusat Statistik dan Dinas Perhubungan Kabupaten Bogor.

Sampel penelitian berdasarkan responden masyarakat di jalan Ciawi – jalan Mayjen H. E. Sukma Yang berjumlah 400 responden Untuk analisis persepsi masyarakat mengenai perubahan lingkungan dan dampak negatif akibat kemacetan lalu lintas.

3.6 Metode Pengumpulan Data

Berdasarkan metode sampling di atas, maka data yang terpilih dikumpulkan melalui metode survey dan manual. Metode manual diperoleh melalui website resmi Badan Pusat Statistik Kabupaten Bogor (www.bogorkab.bps.go.id), Dinas Perhubungan dan metode survey di peroleh melalui wawancara dan quisioner. Serta untuk melengkapi, memenuhi, dan menyusun makalah seminar melalui prosedur pengumpulan data atau informasi yang diperoleh dengan cara *library research* yaitu penelitian dilakukan guna memperoleh data yang bersifat teori sebagai pembanding

dengan data penelitian yang diperoleh. Data tersebut dapat diperoleh dari literature, sumber dari buku-buku ilmiah yang berhubungan dengan penelitian. Dalam penelitian ini penulis juga menggunakan media internet dengan situs/website lain sebagai media penambah informasi dan pelengkap data-data yang diperlukan mengenai penelitian ini.

3.7 Metode Pengolahan/Analisis Data

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah Metode explanatory survey. Metode explanatory survey yaitu metode yang bertujuan untuk menguji hipotesis, yang umumnya merupakan penelitian yang menjelaskan fenomena dalam bentuk hubungan antar variabel.. Berupa pengujian hipotesis dengan menggunakan uji statistik (SPSS 23). Dengan langkah-langkah sebagai berikut.

3.7.1. Uji Validitas

Uji validitas menurut Ghazali (2011: 45) digunakan untuk mengukur sah atau valid tidaknya suatu kuesioner. Dalam hal ini koefisien korelasi yang nilai signifikannya lebih kecil dari 5% (*level of significance*) menunjukkan bahwa pernyataan-pernyataan tersebut sudah sah sebagai pembentuk indikator. Dasar analisis yang digunakan untuk pengujian validitas sebagai berikut (Ghozali, 2011: 53) yaitu:

- 1) Jika $r_{hitung} > r_{tabel}$ maka butir atau variabel tersebut valid.
- 2) Jika $r_{hitung} < r_{tabel}$ maka butir atau variabel tersebut tidak valid

3.7.2. Uji Reliabilitas

Kata reliabilitas yang disebut dalam bahasa Inggris yaitu *reliability* adalah derajat ketetapan, ketelitian atau keakuratan yang ditunjukkan oleh instrumen pengukuran Ghazali (2011: 47) mengatakan reliabilitas adalah suatu angka yang menunjukkan konsistensi suatu alat ukur didalam mengukur objek yang sama. Suatu kuesioner dikatakan *reliable* jika jawaban seseorang terhadap pertanyaan adalah konsisten atau stabil dari waktu ke waktu. Pengukuran reliabilitas dapat dilakukan dengan 2 cara yaitu:

- 1) *Repeated Measure* atau pengukuran ulang.
- 2) *One shot* atau pengukuran sekali saja, pengukurannya hanya sekali dan kemudian hasilnya dibandingkan dengan pertanyaan lain atau mengukur korelasi antar jawaban pertanyaan.

Kriteria pengujian dilakukan dengan menggunakan pengujian *Cronbach Alpha* (α). Suatu variabel dikatakan *reliable* jika memberikan nilai *Cronbach Alpha* > 0.60 (Nunnally, 1967 dalam Ghazali, 2011: 41-42).

3.7.3. Statistik Deskriptif

Metode ini digunakan untuk menganalisa dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah dikumpulkan mengenai dampak kemacetan, dan kondisi Ekonomi di Kabupaten Bogor periode tahun 2011 sampai dengan 2015.

Menurut Sugiyono (2013:147) Statistik deskriptif adalah statistik yang digunakan untuk menganalisa dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang dikumpulkan sebagaimana adanya tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi.

3.7.4. Analisis Regresi Linier Sederhana

Menurut Sugiyono (2010:210) Analisis regresi linier digunakan oleh peneliti, bila peneliti bermaksud meramalkan bagaimana keadaan (naik turunnya) variabel dependen (kriterium), bila dua atau lebih variabel independen sebagai faktor prediktor dimanipulasi (dinaikturunkan nilainya). Jadi analisis regresi ganda akan dilakukan bila jumlah variabel independennya minimal dua.”, maka penelitian ini menggunakan analisis regresi linier sederhana dengan model dasar yaitu :

$$Y_1 = a + b x + e$$

Keterangan :

Y_1 = Kondisi ekonomi

X = kemacetan

E = Error

a = konstanta

b = koefisien kemacetan

3.7.5. Uji Hipotesis

Menurut Ghozali (2016:160) Ketepatan fungsi regresi sampel dalam mentafsir nilai aktual dapat diukur dari *Goodnes of fitnya*. Secara statistic, hal tersebut dapat diukur dalam nilai statistik t , nilai statistik F , dann koefisien determinasi, perhitungan statistic disebut signifikan secara statistic apabila nilai uji statistiknya berada dalam daerah kritis (daerah dimana H_0 ditolak) . sebaliknya disebut tidak signifikan bila nilai uji statistiknya berada dalam daerah dimana H_0 diterima.

3.7.5.1. Uji Signifikan Simultan (uji statistik F)

Penelitian ini digunakan untuk menguji pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen secara bersama-sama (simultan). Uji F dapat dilihat pada tabel ANOVA dengan melihat kolom sig. apabila nilai sig.<0,05 maka variabel dependennya secara simultan berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen.

Cara pengujian simultan terhadap variabel independen yang digunakan dalam penelitian yaitu:

1. Jika F_{hitung} yang diperoleh dari hasil pengolahan lebih besar dari F_{tabel} , maka dapat disimpulkan adanya pengaruh simultan antara semua variabel independen dengan variabel dependen.
2. Jika F_{hitung} yang diperoleh dari hasil pengolahan lainnya lebih kecil dari F_{tabel} , maka dapat disimpulkan bahwa tidak ada pengaruh secara simultan antara semua variabel independen dan dependen.

3.7.5.2. Koefisien Determinasi

Menurut Gujarati (2004:44) Analisis koefisien determinasi (R^2) adalah suatu ukuran “kebaik-suai” (*goodness of fit*) untuk mengetahui berapa baik garis regresi sampel mencocokkan data. Gujarati (2004:98) mengatakan bahwa koefisien determinasi adalah besaran yang memberikan informasi proporsi variasi dalam Y yang dijelaskan oleh variabel X_1 - X_2 secara bersama-sama (gabungan). Dalam penelitian ini koefisien determinasi diartikan sebagai nilai yang digunakan untuk mengukur besarnya kontribusi variabel *Working capital turnover* Dampak Kemacetan (X) terhadap variabel Kondisi Ekonomi (Y) persentase biasanya disebabkan oleh faktor lain diluar analisis.

Menurut Gujarati (2004:99) Batas besaran R^2 adalah $0 \leq R^2 \leq 1$ artinya jika R^2 sama dengan 1, berarti bahwa garis regresi yang dicocokkan menjelaskan seratus persen variasi dalam Y. sebaliknya jika R^2 sama dengan 0, model regresi tidak menjelaskan sedikitpun variasi dalam Y. kecocokan model dikatakan lebih baik jika R^2 semakin mendekati 1.

BAB IV

HASIL PENELITIAN

4.1. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan di daerah kecamatan Ciawi, Kecamatan Caringin, dan Kecamatan Cigombong dengan menggunakan metode *Random purposive sampling* sebagai pertimbangan yang telah ditentukan dan dijelaskan di Bab III.

4.1.1. Keadaan Umum Kecamatan

4.1.1.1. Keadaan Umum Kecamatan Ciawi

. Kecamatan ciawi merupakan salah satu kecamatan di wilayah Kabupaten Bogor memiliki luas wilayah 25,53 km². Secara administratif kecamatan ciawi terbagi dalam 13 desa, dengan batas wilayah:

- Sebelah utara, berbatasan dengan kec. Sukaraja
- Sebelah timur, berbatasan dengan kecamatan megamendung
- Sebelah selatan, berbatasan dengan kec. Caringin
- Sebelah barat, berbatasan dengan kota bogor

Kecamatan ciawi memiliki 2 musim yaitu musim hujan dan musim kemarau. Selama tahun 2015 rata – rata curah hujan per bulan di kecamatan ciawi sebesar 221,5 mm dengan kisaran antara 22 hingga 520 mm dengan rata – rata hari hujan sebanyak 11 hari dengan kisaran antara 4 hingga 22 hari per bulan. Semua desa yang ada di kecamatan ciawi memiliki topografi ketinggian diatas 500 m di atas permukaan laut.

4.1.1.2. Keadaan Umum Kecamatan Caringin

Kecamatan caringin merupakan salah satu kecamatan di wilayah Kabupaten Bogor memiliki luas wilayah 57,31 km². Secara administratif kecamatan caringin terbagi dalam 12 desa, dengan batas wilayah:

- Sebelah utara, berbatasan dengan kec. Ciawi
- Sebelah timur, berbatasan dengan GN. Gede pangrango/Sukabumi
- Sebelah selatan, berbatasan dengan kec. Cigombong
- Sebelah barat, berbatasan dengan kecamatan Cijeruk

Kecamatan caringin memiliki 2 musim yaitu musim hujan dan musim kemarau. Selama tahun 2015 rata – rata curah hujan per bulan di kecamatan caringin sebesar 221,5 mm dengan kisaran antara 22 hingga 520 mm dengan rata – rata hari hujan sebanyak 11 hari dengan kisaran antara 4 hingga 22 hari per bulan. Semua desa

yang ada di kecamatan caringin termasuk wilayah dataran tinggi. Dengan pusat pemerintahannya atau kantor kecamatan caringin berada di desa cimande hilir.

Bila dilihat berdasarkan karakteristik wilayah, Kecamatan Caringin merupakan wilayah dengan kondisi potensi yang sangat potensial dan bervariasi untuk dikembangkan, diantaranya untuk pengembangan pertanian, peternakan, perdagangan dan jasa., industri non polutif, pariwisata dan pemukiman. Hal ini seiring dengan terjadinya perkembangan yang sangat pesat atas meningkatnya pilihan masyarakat pengguna jalan baik yang berasal dari Jabodetabek menuju Sukabumi dan sebaliknya yang cenderung melalui Caringin sehingga Caringin bukan lagi sebagai alternative tetapi menjadi tujuan.

Hal lain yang akan menjadi daya tarik dan pendorong perkembangan Caringin di masa yang akan datang adalah dibangunnya ruas jalan tol Ciawi – Sukabumi dengan salah satu akses pintu tol yang akan dibuka adalah di kecamatan Caringin. Dengan adanya akses jalan tol tersebut, kecamatan Caringin diharapkan akan lebih pesat lagi perkembangannya. Oleh karena itu, perlu dipersiapkan pula penyesuaian Rencana Tata Ruang Wilayah serta perlu didukung oleh penyediaan sarana umum dan dukungan infrastruktur yang memadai.

4.1.1.3. Keadaan Umum Kecamatan Cigombong

Kecamatan cigombong merupakan salah satu kecamatan di wilayah Kabupaten Bogor memiliki luas wilayah 35,58 km². Secara administratif kecamatan caringin terbagi dalam 12 desa, dengan batas wilayah:

- Sebelah utara, berbatasan dengan kec. Cijeruk
- Sebelah timur, berbatasan dengan Kec. Caringin
- Sebelah selatan, berbatasan dengan kab. Sukabumi
- Sebelah barat, berbatasan dengan kecamatan Cijeruk

Berdasarkan peraturan daerah No.3 tahun 2003 tentang pembentukan dan peraturan daerah No.40 tahun 2004, cigombong termasuk salah satu dari 40 kecamatan yang ada di kabupaten bogor. Topografi kecamatan ini secara umum berada di dataran tinggi. Diapit oleh 2 gunung yakni gunung salak dan gunung pangrango membuat iklim serta cuaca di cigombong relative sejuk

4.1.2. Visi dan Misi

4.1.2.1. Visi Kecamatan Ciawi

Kecamatan Ciawi sebagai salah satu SKPD Pemerintah Kabupaten Bogor, sesuai dengan proporsi tugas dan fungsi serta potensi sumberdaya yang ada, maka dalam rangka menghadapi tuntutan dan tantangan yang harus dikerjakan, terutama untuk menopang pencapaian Visi Kabupaten Bogor, Kecamatan Ciawi menetapkan visi dengan pernyataan :

Terwujudnya manajemen kecamatan ciawi yang handal dalam pengelolaan wilayah

4.1.2.2 Misi Kecamatan Ciawi

Dalam upaya mencapai Visi Kecamatan Ciawi dimaksud, maka ditentukan 3 Misi yang akan ditempuh, yaitu sebagai berikut :

1. Meningkatkan kualitas ketatalaksanaan kecamatan dalam kerangka tata kelola pemerintahan yang baik.
2. Meningkatkan kinerja pelayanan kecamatan dalam bidang pemerintahan, ketentraman dan ketertiban umum, kesejahteraan rakyat, perekonomian, serta pembangunan
3. Meningkatkan partisipasi masyarakat dan *stakeholder* dalam rangka peningkatan pembangunan wilayah dan dampak positifnya.

4.1.2.3. Visi Kecamatan Caringin

Terwujudnya Pelayanan Prima yang Profesional dan Proposional Menuju Kecamatan Caringin Maju dan Mandiri

4.1.2.4. Misi Kecamatan Caringin

1. Meningkatkan Ketaatan Beribadah dalam kehidupan bermasyarakat
2. Meningkatkan Infrastruktur wilayah dan Perekonomian Masyarakat
3. Meningkatkan Penyelenggaraan Pendidikan dan Pelayanan Kesehatan
4. Meningkatkan Profesionalisme Aparatur dan Kinerja Kecamatan.

4.1.2.5. Visi Kecamatan Cigombong

Terwujudnya Pemerintahan yang bersih, jujur, amanah, terdepan dan tercapainya masyarakat yang sejahtera.

4.1.2.6. Misi Kecamatan Cigombong

1. Meningkatkan Profesionalisme kinerja Kecamatan
2. Meningkatkan Perekonomian Masyarakat
3. Meningkatkan Kerangka Tata Kelola Pemerintahan Yang Baik

4.1.3. Kondisi Demografi

4.1.3.1 Kondisi Demografi Kecamatan Ciawi

Jumlah penduduk Kecamatan Ciawi tahun 2015 mencapai 113.935 jiwa, yang terdiri dari 58.860 laki-laki dan 55.072 perempuan. Penduduk menurut umur menunjukkan bahwa penduduk usia produktif (15-64 tahun) mencapai 78.902 jiwa. Sedangkan penduduk yang belum produktif (<15 tahun) sebesar 39.098 jiwa dan yang tidak produktif (65 tahun ke atas) 5.233 jiwa

Saat ini jumlah penduduk di Kecamatan Ciawi mencapai 113.935 jiwa. Salah satu faktor pemicu meningkatnya laju pertumbuhan penduduk di Kecamatan Ciawi, yakni banyaknya pasangan usia subur (PUS) yang saat ini mencapai sekitar 105 pasangan. Badan Pemberdayaan Perempuan dan Keluarga Berencana (BPPKB) Kabupaten Bogor mencatat, dari jumlah PUS di Kabupaten Bogor ini, mayoritas dari kaum urban.

4.1.3.1 Kondisi Demografi Kecamatan Caringin

Jumlah penduduk Kecamatan Caringin tahun 2015 mencapai 123.233 jiwa, yang terdiri dari 63.203 laki-laki dan 60.028 perempuan. Penduduk menurut umur menunjukkan bahwa penduduk usia produktif (15-64 tahun) mencapai 65.019 jiwa. Sedangkan penduduk yang belum produktif (<15 tahun) sebesar 29.588 jiwa dan yang tidak produktif (65 tahun ke atas) 3.845 jiwa

Saat ini jumlah penduduk di Kecamatan Caringin mencapai 123.233 jiwa. Salah satu faktor pemicu meningkatnya laju pertumbuhan penduduk di Kecamatan Caringin, yakni banyaknya pasangan usia subur (PUS) yang saat ini mencapai sekitar 105 pasangan. Badan Pemberdayaan Perempuan dan Keluarga Berencana (BPPKB) Kabupaten Bogor mencatat, dari jumlah PUS di Kabupaten Bogor ini, mayoritas dari kaum urban.

4.1.3.1 Kondisi Demografi Kecamatan Cigombong

Jumlah penduduk Kecamatan Cigombong tahun 2015 mencapai 98.172 jiwa, yang terdiri dari 54.248 laki-laki dan 43.924 perempuan. Penduduk menurut umur menunjukkan bahwa penduduk usia produktif (15-64 tahun) mencapai 64.720 jiwa. Sedangkan penduduk yang belum produktif (<15 tahun) sebesar 31.001 jiwa dan yang tidak produktif (65 tahun ke atas) 4.034 jiwa

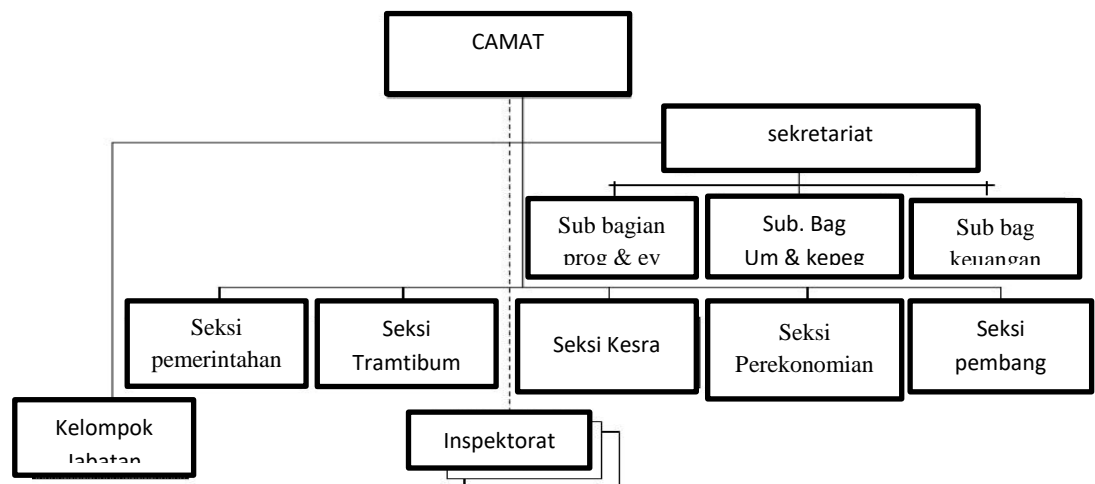
Saat ini jumlah penduduk di Kecamatan Cigombong mencapai 98.172 jiwa. Salah satu faktor pemicu meningkatnya laju pertumbuhan penduduk di Kecamatan Cigombong, yakni banyaknya pasangan usia subur (PUS) yang saat ini mencapai sekitar 104 pasangan. Badan Pemberdayaan Perempuan dan Keluarga Berencana

(BPPKB) Kabupaten Bogor mencatat, dari jumlah PUS di Kabupaten Bogor ini, mayoritas dari kaum urban.

4.1.4. Pemerintahan Kecamatan Ciawi, Kecamatan Caringin dan Kecamatan Cigombong

Dalam Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 Mengenai Pemerintahan Daerah menjelaskan bahwa pemerintah daerah dalam rangka meningkatkan efisiensi dan efektivitas penyelenggaraan otonomi daerah, potensi keanekaragaman daerah. Aspek hubungan wewenang memperhatikan kekhususan dan keragaman daerah dalam Sistem Negara Kesatuan Republik Indonesia. Aspek hubungan keuangan, pelayanan umum, pemanfaatan sumberdaya alam dan sumberdaya lainnya dilaksanakan secara adil dan selaras.

Dalam melaksanakan dan memanfaatkan sumberdaya dengan baik pemerintah perlu memiliki organisasi yang baik. Organisasi merupakan faktor yang sama pentingnya dalam menentukan dan melihat cara kerja suatu organisasi, yang mana dapat dianalisa melalui struktur yang tergambar dan akan bisa diketahui bagian serta sub bagian, wewenang antara satu dengan yang lain dalam pelaksanaan tugas serta pertanggung jawaban masing-masing. Pembagian tugas berdasarkan spesialisasi yang ada dengan demikian akan terlihat pola organisasi yang digunakan.



Gambar 1

Struktur Organisasi Pemerintah Kecamatan Ciawi, kecamatan Caringin dan Kecamatan Cigombong

Kedudukan tugas pokok dan fungsi perangkat daerah Kecamatan Ciawi, Kecamatan Caringin dan Kecamatan Cigombong adalah sebagai berikut :

1. Tugas Camat

- Melaksanakan kewenangan pemerintahan yang dilimpahkan oleh Bupati untuk menangani sebagian urusan Otonomi Daerah;
- Melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Bupati sesuai dengan bidang tugasnya;
- Pelaksanaan pengelolaan dan pengumpulan data berbentuk data base serta analisa data untuk menyusun program kegiatan
- Perencanaan strategis di bidang perencanaan kegiatan Kecamatan
- Pengkoordinasian kegiatan pemberdayaan masyarakat
- Pengkoordinasian pemeliharaan prasarana dan fasilitas pelayanan umum
- Pengkoordinasian penyelenggaraan kegiatan Pemerintah Desa dan/atau Kelurahan
- Pelaksanaan pelayanan masyarakat yang belum dapat dilaksanakan Pemerintah Desa dan/atau Kelurahan

2. Tugas Kesekretariatan

- Melaksanakan koordinasi perencanaan, evaluasi dan pelaporan program Kecamatan, pengolahan urusan kepegawaian, urusan umum yang meliputi kegiatan surat menyurat, penggandaan, perlengkapan rumah tangga, hubungan masyarakat serta urusan keuangan
- Membantu Camat dalam melaksanakan tugas penyelenggaraan pemerintah

3. Tugas Sub. Bagian Prog dan Ev

- Menyusun rencana kegiatan Sub Bagian Perencanaan, Evaluasi dan pelaporan
- Melaksanakan penyiapan bahan dan melaksanakan koordinasi dalam penyusunan rencana strategis pembangunan Kecamatan tingkat Daerah;
- Menyiapkan rumusan kebijakan program kerja dan rencana kerja kegiatan Kecamatan
- Menyiapkan dan menyusun bahan pengembangan kerja sama lintas sector

4. Tugas Sub. Bagian Umum dan Kepegawaian

- Menyelenggarakan, melaksanakan dan mengelola administrasi kepegawaian, kesejahteraan pegawai dan pendidikan pelatihan pegawai
- Melaksanakan pembinaan organisasi dan ketatalaksanaan urusan surat-menyurat, kearsipan, rumah tangga, perjalanan dinas, keprotokolan, penyusunan rencana kebutuhan barang, peralatan dan mendistribusikan di lingkungan Kecamatan
- Melaksanakan tata usaha barang, perawatan/penyimpanan peralatan kantor dan pendataan inventaris Kantor
- Menyelenggarakan administrasi perkantoran

5. Tugas Bagian Keuangan

- Menyusun rencana kegiatan Sub Bagian Keuangan

- Melaksanakan administrasi keuangan yang meliputi pembukuan pertanggungjawaban dan verifikasi serta penyusunan perhubungan anggaran
- Menyelenggarakan penyusunan laporan dan pertanggungjawaban penyelenggaraan anggaran satuan kerja
- Menyiapkan bahan penyusunan rencana strategis Kecamatan
- Menghimpun mengolah data dan menyusun program kerja Sub Bagian Keuangan
- Melaksanakan pengurusan biaya perpindahan pegawai dan ganti rugi gaji pegawai serta pembayaran hak-hak keuangan lainnya
- Melaksanakan evaluasi keuangan terhadap hasil pelaksanaan program dan rencana strategis Kecamatan
- Mengkomplikasikan dan penyusunan laporan hasil laporan perencanaan dan laporan akuntabilitas Kecamatan
- Melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Sekretaris sesuai dengan bidang tugasnya

5. Tugas Seksi pemerintah

- Membantu camat dalam menyiapkan bahan perumusan kebijakan, perencanaan, pelaksanaan, evaluasi dan pelaporan urusan pemerintahan
- Menyusun program dan melakukan pembinaan penyelenggaraan pemerintahan umum dan pemerintahan Desa/Kelurahan
- Membantu menyusun program dan pembinaan administrasi kependudukan dan catatan sipil
- Melaksanakan penghimpunan dan pengolahan bahan/data serta melaksanakan kegiatan pemerintahan

6. Tugas Seksi Tramtibum

- Membantu camat dalam menyiapkan bahan perumusan kebijakan, perencanaan, pelaksanaan, evaluasi dan pelaporan urusan ketentraman dan ketertiban umum;
- Menyusun program dan melakukan pembinaan ketentraman dan ketertiban di Kecamatan
- Menyusun program dan pembinaan Polisi Pamong Praja di Kecamatan
- Melaksanakan koordinasi kegiatan sosial politik, ideologi negara kesatuan bangsa dan perlindungan masyarakat
- Melaksanakan pembinaan wawasan kebangsaan dan perlindungan masyarakat

7. Tugas Seksi Kesra

- Membantu camat dalam menyiapkan bahan perumusan kebijakan, perencanaan, pelaksanaan, evaluasi dan pelaporan urusan Kesejahteraan sosial dan kepemudaan

- Menghimpun dan mengolah data/bahan serta melaksanakan kegiatan pelayanan dalam bidang kesejahteraan sosial
- Menyusun program dan pembinaan di bidang kepemudaan yang terkait kegiatan olah raga, kepariwisataan, kesehatan masyarakat dan keluarga berencana
- Mengadakan pembinaan dan penyuluhan terhadap pemuda tentang wawasan kebangsaan serta peningkatan peranan pemuda terkait masalah sosial budaya, ketenagakerjaan dan kemasyarakatan
- Mengadakan pembinaan penyuluhan pembangunan yang berwawasan lingkungan demi masa depan dan pentingnya efektifitas dan efisiensi di dalam kehidupan sehari-hari
- Membantu penanganan masalah-masalah sosial dan bencana alam

8. Tugas Seksi Perekonomian

- Membantu camat dalam menyiapkan bahan perumusan kebijakan, perencanaan, pelaksanaan, evaluasi dan pelaporan urusan Ekonomi Pembangunan masyarakat
- Menyusun program dan pembinaan dalam upaya meningkatkan peran serta masyarakat dalam pembangunan, penghijauan dan pengendalian perencanaan lingkungan

9. Tugas Seksi Pembangunan

- Mengusulkan perencanaan rehab bangunan sekolah, peningkatan jalan Desa serta mengusulkan pembangunan di Tingkat Kecamatan dan Desa
- Melaksanakan pembinaan kebersihan lingkungan, sanitasi, drainase dan air bersih/minum
- Melaksanakan pembinaan keberadaan Tempat Pembuangan Sampah (TPS) dan Tempat Pembuangan Akhir (TPA) serta Rencana Pengelolaan Lingkungan (RKL)

10. Tugas Inspektorat

- Perumusan kebijakan perencanaan program pengawasan
- Perumusan kebijakan dan fasilitasi pengawasan
- Pemeriksaan pengusutan, pengujian dan penilaian tugas pengawasan
- Pembinaan dan pengawasan pegawai
- Pembinaan, pengawasan dan pengendalian urusan ketatausahaan
- Pengendalian dan evaluasi pelaksanaan rencana pengawasan
- Pengawasan dan pengendalian tindak lanjut hasil pemeriksaan umum

11. Tugas Kelompok Jabatan

- Kelompok Jabatan Fungsional mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugas Pemerintahan Daerah sesuai dengan keahlian dan kebutuhan

- Kelompok Jabatan Fungsional sebagaimana dimaksud pada ayat 1 terdiri dari sejumlah tenaga, dalam jenjang jabatan fungsional yang terbagi dalam berbagai kelompok sesuai dengan bidang keahliannya, ditentukan berdasarkan kebutuhan dan beban kerja
- Jenis dan jenjang jabatan fungsional sebagaimana dimaksud pada ayat 2, diatur sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku

4.1.5. Perekonomian Kabupaten Bogor

Perekonomian Kabupaten Bogor pada tahun 2015 mengalami peningkatan dibanding pertumbuhan tahun sebelumnya. Laju pertumbuhan PDRB Kabupaten Bogor tahun 2015 mencapai 6,09 persen, sedangkan tahun 2014 sebesar 6,01 persen. Pertumbuhan ekonomi tertinggi dicapai oleh kategori kesehatan dan kegiatan social yang melayani masyarakat. Pertumbuhan tertinggi berikutnya adalah kategori informasi dan komunikasi sebesar 17,21 persen. Peningkatan ini didukung oleh meningkatnya jumlah pelanggan telepon seluler dan meningkatnya layanan data dan internet. Saat ini pasar layanan seluler di kabupaten Bogor seperti halnya seperti halnya di Indonesia pada umumnya, telah bergeser dari layanan suara dan sms ke layanan database seperti internet dan berbagai aplikasi teknologi informasi.

Adapun kategori lainnya berturut – turut yang mencatat pertumbuhan yang cukup besar diantaranya adalah kategori jasa pendidikan sebesar 10,66 persen, disusul oleh kategori pengadaan air, pengolahan sampah, limbah dan daur ulang sebesar 9,88 persen, kategori transportasi dan pergudangan sebesar 9,84 persen dan kategori jasa lainnya sebesar 9,55 persen, serta kategori konstruksi sebesar 9,29 persen.

Selain itu terdapat dua kategori yang mengalami pertumbuhan negatif yaitu kategori pertambangan dan penggalan sebesar -0,30 persen dan kategori pangadaan listrik dan gas sebesar -5,17 persen. Pertumbuhan negatif pada kategori pertambangan dan penggalan lebih disebabkan karena semakin berkurangnya ketersediaan sumber daya alam (Emas) di wilayah pertambangan pongkor (Antam).

4.2. Dampak Kemacetan dan kondisi Ekonomi pada Jalan Ciawi – Jalan Mayjen H. E. Sukma

Berdasarkan penelitian yang dilakukan mengenai Dampak Kemacetan Terhadap Kondisi Ekonomi di jalan Ciawi – jalan Mayjen. H. E. Sukma. Data dan informasi mengenai penelitian ini adalah sebagai berikut.

4.2.1. Jumlah Penduduk

Menurut data yang diperoleh dari BPS Kabupaten Bogor (2016), jumlah penduduk Kabupaten Bogor yang tercatat yaitu sebanyak 5.459.668 jiwa yang terdiri dari 2.792.907 laki-laki dan 2.666.761 perempuan, Kecamatan ciawi sebanyak

113.935 jiwa, Kecamatan Caringin sebanyak 123.233 jiwa dan Kecamatan Cigombong sebanyak 99.755 Rekapitulasi jumlah penduduk dapat dilihat pada:

Tabel 5

Jumlah Penduduk Kabupaten Bogor, Kecamatan Ciawi, Kecamatan Caringin, dan Kecamatan Cigombong Tahun 2011–2015

Tahun	Kabupaten Bogor	Kecamatan Ciawi	Kecamatan Caringin	Kecamatan Cigombong
2011	4.353.591	94.806	109.546	83.509
2012	5.007.210	108.216	118.841	93.550
2013	5.202.097	112.272	120.524	96.271
2014	5.331.149	112.341	121.787	97.693
2015	5.459.668	113.935	123.233	99.755

Sumber : BPS Kabupaten Bogor Tahun 2016

Berdasarkan tabel 1 dapat diketahui bahwa sejak tahun 2011-2015 terjadi peningkatan jumlah penduduk di Kabupaten Bogor, Kecamatan Ciawi, Kecamatan Caringin dan Kecamatan Cigombong. Di Kabupaten Bogor tahun 2011 jumlah penduduknya yaitu 4.353.591 menjadi 5.459.668 jiwa pada tahun 2015, di Kecamatan Ciawi tahun 2011 jumlah penduduknya yaitu 94.806 jiwa menjadi 113.935 jiwa pada tahun 2015, di Kecamatan Caringin tahun 2011 jumlah penduduknya yaitu 109.546 dan di tahun 2015 menjadi 123.233 jiwa, adapun di Kecamatan Cigombong dari tahun 2011-2015 mengalami kenaikan juga yaitu dari jumlah penduduknya 83.509 pada tahun 2011 menjadi 99.755 jiwa di tahun 2015.

4.2.3. Transportasi dan Lalu Lintas di Jalan Ciawi – Jalan Mayjen. H. E. Sukma

4.2.2.1 Volume Kendaraan

Pertumbuhan kendaraan di kecamatan ciawi, kecamatan caringin dan kecamatan cigombong saat ini sangat tinggi. Merujuk data Dinas Perhubungan, bahwa jumlah kendaraan bermotor semakin meningkat tajam. Padahal luas Kabupaten Bogor yang hanya 2.664 km² dengan panjang jalan 1.748.915 km, sudah mulai padat untuk menampung jumlah kendaraan yang ada.

TABEL 6

PANJANG JALAN MENURUT KEADAAN DAN STATUS JALAN DI KABUPATEN BOGOR

Keadaan jalan	Panjang Jalan (Km)				
	Jalan Kabupaten				
	2011	2012	2013	2014	2015

I Jenis Permukaan Jalan

a. Diaspal	1.662.303	1.662.303	1.662.303	1.662.303	1.662.303
b. Kerikil	41.630	41.630	41.630	41.630	41.630
c. Tanah	44.982	44.982	44.982	44.982	44.982
d. Tidak Terinci	-	-	-	-	-
Jumlah	1.748.915	1.748.915	1.748.915	1.748.915	1.748.915

II Kondisi Jalan

a. Baik	1.333.785	1.377.426	1.333.785	1.248.687	1.248.687
b. Sedang	183.980	74.007	183.980	157.990	157.990
c. Rusak	12.880	26.082	12.880	58.668	58.668
d. Rusak Berat	218.270	271.400	218.270	283.570	283.570
Jumlah	1.748.915	1.748.915	1.748.915	1.748.915	1.748.915
Jumlah	1.748.915	1.748.915	1.748.915	1.748.915	1.748.915

Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Bogor

Perkembangan kendaraan bermotor dalam lima tahun terakhir di Kecamatan ciawi, kecamatan caringin dan kecamatan cigombong rata-rata 17,3 persen per tahun. Pertambahan kendaraan bermotor baru setiap tahun mencapai rata-rata hampir 150.000 unit, lebih dari 90% diantaranya kendaraan roda dua atau sepeda motor, sedangkan pertambahan kendaraan roda empat hanya sekitar 1.500 unit per tahun. Hal ini tentu menunjukkan besarnya potensi kemacetan yang semakin tinggi.

Tabel 7

Jumlah Kendaraan Bermotor Kabupaten Bogor, Kecamatan Ciawi, Kecamatan Caringin, dan Kecamatan Cigombong Tahun 2011-2015

Tahun	Kabupaten Bogor	Kecamatan Ciawi	Kecamatan Caringin	Kecamatan Cigombong
2011	805.079	1.105	950	998
2012	949.954	1.760	1.300	1.567
2013	1.103.795	1.909	1.740	1.987
2014	1.255.248	2.710	2.320	2.678
2015	1.327.244	3.500	2.970	3.123

Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Bogor Tahun 2017

Berdasarkan tabel 2 di atas dapat diketahui bahwa jumlah kendaraan bermotor dari tahun 2011-2015 terjadi peningkatan dimana tahun 2011 di Kabupaten Bogor berjumlah 805.079 unit kendaraan menjadi 1.327.244 unit kendaraan pada tahun 2015, Kecamatan Ciawi Tahun 2011 1.105 unit kendaraan menjadi 3.500 unit kendaraan tahun 2015, Kecamatan Caringin tahun 2011 950 unit kendaraan menjadi 2.970 unit kendaraan tahun 2015 serta kecamatan cigombong dari 998 unit kendaraan menjadi 3.123 unit kendaraan.

4.2.4. Sumber Volume Kendaraan Bermotor

Jumlah kendaraan yang ada tidak hanya asli Kabupaten Bogor atau yang berplat F, sumber kendaraan lain juga datang dari berbagai daerah di sekitar Kabupaten Bogor. Jumlah kendaraan yang masuk Kabupaten Bogor setiap harinya rata-rata mencapai 10.080 unit. Jumlah kendaraan pribadi yang berasal dari Jakarta melalui Tol Jagorawi rata-rata 10-15 unit per menit. Jika dirata-ratakan maka jumlah kendaraan pribadi yang masuk mencapai 720 unit per jam. Apabila jumlah tersebut dikalikan dengan jumlah jam efektif pengoperasian kendaraan, maka jumlah kendaraan pribadi berplat non-F yang masuk di Bogor mencapai 9.360 unit. Intensitas kendaraan umum berplat non-F yang masuk melalui Tol Jagorawi mencapai empat hingga tujuh unit per lima menit. Jika dirata-ratakan maka jumlah kendaraan umum yang masuk sebanyak 60 unit per jam. Jumlah tersebut jika dikalikan dengan jam efektif pengoperasian kendaraan maka jumlahnya mencapai 720 unit. Jumlah kendaraan pribadi berplat F di Kabupateb Bogor tercatat 1.327.244 unit, dengan rincian mobil penumpang 112.667unit, bus 890 unit, sepeda motor 1.213.687 unit, dan mobil barang 39.134 unit.

4.2.4 Manajemen Transportasi

Manajemen lalu lintas di Kecamatan Ciawi, Kecamatan Caringin dan Kecamatan Cigombong tidak jauh berbeda dengan manajemen lalu lintas yang ada di kecamatan lainnya lainnya. Pemberian izin operasional kendaraan umumnya sangat lemah. Hal ini dicerminkan dengan banyaknya angkutan kota yang beroperasi setiap harinya. Selain itu, peremajaan angkutan kota yang sudah habis umur operasionalnya terus dilakukan tanpa adanya pengurangan jumlah angkot yang sudah ada. Walaupun sudah ada program pemerintah untuk mengurangi kepadatan lalu lintas dengan program Transpakuan, namun bila jumlah angkot tidak dikurangi hal ini sama saja artinya tidak ada solusi.

4.2.5 Kemacetan Di Jalan Ciawi – Jalan Mayjen. H. E. Sukma

Kapasitas jalan yang ada di Kabupaten Bogor telah mendekati batas ambang sehingga tidak memadai lagi. Kemacetan di Kabupaten Bogor tidak hanya terjadi

pada jam pulang dan berangkat kerja saja tetapi pada jam-jam biasa pun beberapa jalur jalan di kota hujan ini tetap macet, misalnya Jalan Ciawi, Rancamaya, Jalan Cikreteg, dan jalan Cigombong. Kemacetan terparah di Kabupaten Bogor memang terjadi di Jalan Mayor Ciawi – Jalan Mayjen H. E. Sukma, yakni mulai pukul 06.30 sampai 08.00 WIB dan pukul 17.00 sampai 18.00.

4.3 Analisis Data

4.3.1 Uji Validitas

Untuk menjawab apakah pertanyaan tersebut valid atau tidak dengan menggunakan nilai-nilai item pernyataan untuk variabel penerapan prinsip-prinsip skala Likert. Dalam menggunakan uji *validitas*. Penulis menggunakan alat bantu *SPSS 23 (Statistic Product and Service Solutions)*.

4.3.1.1 Uji Validitas Variabel X

Pengujian validitas dilakukan untuk mengukur sejauh mana instrumen dapat digunakan untuk mengukur apa yang hendak diukur. Uji validitas yang dilakukan dalam penelitian ini dimaksudkan untuk mengetahui apakah pernyataan-pernyataan yang digunakan dalam penelitian ini sudah dapat mengukur variabel penelitian.

Pengujian validitas digunakan dengan mengkorelasikan skor jawaban responden dari setiap item pernyataan dengan jumlah total jawaban responden atas seluruh pernyataan. Selanjutnya, dalam memberikan interpretasi terhadap koefisien korelasi, item yang memiliki korelasi positif dengan kriterium (skor total) serta korelasi yang tinggi, menunjukkan bahwa item tersebut mempunyai validitas yang tinggi pula. Syarat minimum agar dianggap memenuhi syarat adalah $r_{hitung} > r_{tabel}$, jadi apabila $r_{hitung} > r_{tabel}$ maka pernyataan dalam instrumen tersebut dinyatakan valid. Harga r_{tabel} untuk $N = 200$ dengan taraf signifikan sebesar 0,05 adalah 0,138.

Tabel 8.
Uji Validitas Variabel (X)

Item Pertanyaan	r_{hitung}	r_{tabel}	Keterangan
1	0,815	0,138	Valid
2	0,665	0,138	Valid
3	0,759	0,138	Valid
4	0,502	0,138	Valid
5	0,759	0,138	Valid
6	0,815	0,138	Valid

Berdasarkan hasil tabel diatas, nilai-nilai koefisien korelasi seluruh item lebih besar dari 0,183, maka dapat disimpulkan bahwa semua pernyataan adalah valid dan dapat digunakan dalam pengujian.

4.3.1.2 Uji Validitas Variabel Y

Selanjutnya, dilakukan uji validitas untuk variabel Y, dengan jumlah sampel sebanyak 200 responden dan alpha sebesar 5% diperoleh nilai korelasi product moment table sebesar 0,138.

Tabel 9
Uji Validitas Variabel (Y)

Item Pertanyaan	r_{hitung}	r_{tabel}	keterangan
1	0,709	0,138	Valid
2	0,770	0,138	Valid
3	0,919	0,138	Valid
4	0,919	0,138	Valid
5	0,709	0,138	Valid
6	0,919	0,138	Valid

Sumber : hasil jawaban kuesioner

Dari Tabel 5 terlihat bahwa dari 6 item pertanyaan untuk variabel Y mempunyai nilai-nilai korelasi product moment untuk masing-masing item pernyataan lebih besar dari nilai korelasi product moment table. Sehingga dapat dikatakan bahwa item-item pertanyaan yang dikemukakan adalah valid (untuk perhitungan selengkapnya dapat dilihat di lampiran uji validitas variabel Y).

4.3.2 Uji Reliabilitas

Untuk menjawab apakah pertanyaan tersebut valid dan reliabel atau tidak dengan menggunakan nilai-nilai item pernyataan untuk variabel penerapan prinsip-prinsip Skala Likert. Dalam menggunakan uji *reliabilitas*. Penulis menggunakan alat bantu SPSS 23 (*Statistic Product and Service Solutions*).

4.3.2.1 Uji Reliabilitas Variabel X

Dalam melakukan uji reliabilitas untuk variabel X, dapat dilihat pada hasil pengolahan data kuesioner untuk variabel X diperoleh nilai *alpha* sebesar 0,768. Nilai *alpha* tersebut sebagai nilai korelasi yang akan kita bandingkan dengan nilai korelasi *product moment table* sebesar 0,183. Karena nilai korelasi *alpha* tersebut lebih besar dari nilai korelasi *product moment table* bahwa variabel X adalah reliabel

	Statistic	Statistic	Statistic	Statistic	Std. Error	Statistic	Statistic	Statistic	Std. Error
Dampak_Kemacetan	200	13,00	30,00	23,5000	,28576	4,04124	16,332	,395	,342
Kondisi_Ekonomi	200	12,00	27,00	21,7000	,29663	4,19500	17,598	-,288	,342
Valid N (listwise)	200								

Sumber : diolah oleh penulis (2017)

Dari tabel di atas menunjukkan bahwa jumlah data dalam penelitian adalah sebanyak 200 sampel. Berdasarkan perhitungan selama periode 2011-2015. Variabel independen yang digunakan dalam penelitian ini yaitu Dampak Kemacetan(X) sedangkan variabel dependen dari penelitian ini adalah Kondisi Ekonomi (Y). dari 200 data Dampak Kemacetan, nilai terendah (minimum) sebesar 13,00 dan tertinggi (maximum) sebesar 30,00. Sedangkan rata-rata sebesar 23,5000 dengan standar deviasi 4,04124. Data menunjukkan bahwa rata-rata lebih besar dari pada standar deviasi, data tersebut memiliki kesenjangan pada Dampak Kemacetan kecil menandakan semakin rendah penyebaran data atau bervariasi rendah.

Dari 200 data Kondisi Ekonomi nilai terendah (minimum) adalah 12,00 dan nilai tertinggi (maximum) adalah 27,00. nilai rata-rata sebesar 21,7000 dan standar deviasi sebesar 4,195000. Data ini menunjukkan bahwa rata-rata lebih kecil dari standar deviasi, hal ini menunjukkan kesenjangan pada Kondisi Ekonomi menandakan semakin menyebar data pengamatan dan memiliki kecenderungan data berbeda.

4.3.4. Analisis Regresi Linier Sederhana.

Analisis regresi linier sederhana digunakan oleh peneliti, bila peneliti bermaksud meramalkan bagaimana keadaan (naik turunnya) variabel dependen (kriterium), bila dua atau lebih variabel independen sebagai faktor prediktor dimanipulasi (dinaikturunkan nilainya). Dengan persamaan sebagai berikut :

$$Y_1 = a + b x + e$$

Keterangan :

Y_1 = Kondisi ekonomi

X = kemacetan

E = Error

a = konstanta

b = koefisien kemacetan

Tabel 13
Analisis Regresi Linier Sederhana

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
		1	(Constant)	3,045			1,133	
	Dampak_Kemacetan	,794	,048	,765	16,701	,008	1,000	1,000

Dari tabel coefficients di atas dapat dilihat pada kolom B unstandardized coefficient. Persamaan dari regresi linier berganda ini adalah sebagai berikut :

$$Y = 3.045 + 0.794 \text{ Kemacetan} + \text{eror}$$

Persamaan regresi linier di atas memiliki arti sebagai berikut :

1. Nilai konstan menunjukkan nilai positif sebesar 3,045 yang artinya apabila variabel independen (Dampak Kemacetan) naik atau berpengaruh dalam satu tahun maka variabel kondisi ekonomi akan naik terpenuhi sebesar 3,045.
2. Dampak Kemacetan memiliki koefisien sebesar 0.794 yang artinya ada hubungan positif antara variabel Dampak Kemacetan dan kondisi Ekonomi. Kenaikan Kemacetan minimum sebesar 0.794 mengakibatkan kenaikan pada variabel kesempatan kerja sebesar 0.794 dengan asumsi bahwa semua variabel bebas adalah tetap.

4.3.5. Pengujian Hipotesis

4.3.5.1. Pengujian Hipotesis Simultan (Uji Statistik F)

Digunakan untuk mengukur variabel independen terhadap variabel dependen secara bersama-sama (simultan). Uji F dapat dilihat dalam tabel ANOVA dengan melihat kolom sig. apabila nilai t-hitung <0.05 maka variabel dependen secara bersama-sama simultan berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen.

Tabel 14
Hipotesis Simultan

ANOVA ^a						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	2048,123	1	2048,123	278,929	,010 ^b
	Residual	1453,877	198	7,343		
	Total	3502,000	199			

a. Dependent Variable: Kondisi_Ekonomi

b. Predictors: (Constant), Dampak_Kemacetan

Sumber : Hasil olahan SPSS (2017)

Dapat dilihat dari tabel di atas, menunjukkan hasil perhitungan regresi dengan nilai F-hitung sebesar 278,929 dengan taraf signifikan sebesar 0.010, sedangkan nilai F-tabel adalah sebesar 3.89. sehingga dapat disimpulkan bahwa nilai F-hitung > f-

tabel ($278,929 > 3.89$) artinya secara keseluruhan yakni variabel Dampak Kemacetan Kabupaten Bogor secara bersama-sama (simultan) berpengaruh signifikan terhadap variabel kesempatan kerja. Dengan demikian hipotesis ketiga H3 **diterima**.

4.3.5.2. Pengujian Hipotesis Koefisien Korelasi (*R*)

Uji Koefisien Korelasi (*R*) dilakukan untuk mengetahui hubungan antara variabel independen dengan variabel dependen. Hasil uji koefisien korelasi dapat dilihat pada tabel tersebut

Tabel 15
Hipotesis Koefisien Korelasi

Model Summary ^b					
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	,765 ^a	,585	,583	2,70976	1,596

a. Predictors: (Constant), Dampak_Kemacetan

b. Dependent Variable: Kondisi_Ekonomi

Sumber : Hasil olahan SPSS (2017)

Berdasarkan tabel di atas dapat diketahui bahwa hasil koefisien korelasi (*R*) adalah sebesar 0.585. yang artinya variabel independen yang berupa Dampak Kemacetan berpengaruh signifikan sebesar 0.585 atau 56%.

4.4 Pembahasan dan Interpretasi Hasil Penelitian

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan oleh penulis mengenai Dampak Kemacetan Terhadap Kondisi Ekonomi di Kecamatan Ciawi, Kecamatan Caringin dan Kecamatan Cigombong, maka dapat dilakukan interpretasi sebagai berikut :

4.4.1 Dampak Kemacetan Terhadap Kondisi Ekonomi Kecamatan Ciawi, Kecamatan Caringin dan Kecamatan Cigombong

Kemacetan adalah kondisi dimana arus lalu lintas yang lewat pada ruas jalan yang ditinjau melebihi kapasitas rencana jalan tersebut yang mengakibatkan kecepatan bebas ruas jalan tersebut mendekati atau melebihi 0 km/jam sehingga menyebabkan terjadinya antrian. Kemacetan di sebabkan oleh arus kendaraan yang melebihi kapasitas jalan, keadaan jalan dan perilaku pengguna kendaraan.

Kemacetan lalu lintas telah menjadi fenomena umum di daerah- daerah kota besar. Perkembangan Kabupaten Bogor yang pesat menyebabkan lebih banyak penduduk yang datang dan menetap. Hal ini bias di lihat dengan berkembangnya jumlah pemukiman penduduk di berbagai wilayah di Kabupaten Bogor.

Kemacetan merupakan salah satu indikasi dari ketidakbenaran dalam memanfaatkan sautu barang publik yang yang menjadi kebutuhan masyarakat

banyak, misalnya jalan Raya. Keberadaan suatu barang publik dimana setiap orang berhak untuk menggunakan atau mengambil manfaatnya tanpa bisa dilarang oleh pengguna lainnya. Akhirnya kondisi ini dapat menyebabkan tragedy of common yaitu penurunan manfaat dari suatu barang publik yang harus ditanggung oleh semuanya akibat dari pemanfaatan seseorang atau kelompok terhadap barang publik tersebut.

Hasil penelitian terhadap 400 responden di Kecamatan Ciawi, Kecamatan Caringin dan Kecamatan Cigombong menunjukkan bahwa kemacetan merupakan situasi yang sangat merugikan sehingga berdampak pada Kondisi ekonomi masyarakat . Dampak dari kemacetan berbeda - beda dari setiap responden yang ditemui. Umumnya, setiap responden yang pernah mengalami kemacetan, langsung memberikan pernyataan negatif akan tetapi ada juga yang pernyataan positif. Dampak kemacetan terhadap Kondisi ekonomi Masyarakat Kecamatan Ciawi, Kecamatan Caringin dan Kecamatan Cigombong dapat dilihat pada table di bawah ini

Tabel 16
Jumlah PDRB Per Kapita kabupaten Bogor, Kecamatan Ciawi, Kecamatan Caringin, dan kecamatan Cigombong
Tahun 2011-2015

Tahun	PDRB per kapita Kab.Bogor	PDRB per kapita Kec. Ciawi	PDRB per kapita Kec. Caringin	PDRB per kapita Kec. Cigombong
2011	12,47	7,64	5,64	6,74
2012	12,24	7,04	5,10	6,56
2013	10,13	6,01	4,98	6,73
2014	8,64	5,77	4,47	6,04
2015	8,50	5,10	4,13	5,74

Sumber : BPS Kabupaten Bogor Tahun 2017

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa PDRB Per kapita pada tahun 2011 sampai 2015 mengalami penurunan. PDRB Per kapita terbesar terjadi pada tahun 2011 dan yang terkecil pada tahun 2015. jika dilihat dari data PDRB per kapita yang selalu mengalami penurunan dari setiap tahunnya Hal ini menunjukkan bahwa dengan berkembangnya jumlah kendaraan yang kemudian menyebabkan kemacetan kemudian berpengaruh terhadap PDRB per kapita di Kabupaten Bogor. Penurunan PDRB per kapita pada setiap tahunnya berpengaruh pada Kondisi Ekonomi. Dan dapat dibuktikan melalui hasil pengujian yang dilakukan oleh penulis sebagai berikut.

Dari hasil uji f yang dilakukan, dapat dilihat bahwa variable Dampak Kemacetan f-hitung memiliki nilai sebesar 278,929 dengan taraf signifikan 0.010 yang lebih besar dari tingkat kesalahan (α) sebesar 0.05 atau 5%, sedangkan nilai f-tabel adalah 3.89, sehingga dapat disimpulkan bahwa $f\text{-hitung} > f\text{-tabel}$ ($278,929 < 3.89$). Artinya Dampak kemacetan berpengaruh terhadap Kondisi Ekonomi Kecamatan Ciawi, Kecamatan Caringin dan Kecamatan Cigombong.

Dampak Kemacetan dapat mempengaruhi Kondisi Ekonomi di Kecamatan Ciawi, Kecamatan Caringin dan Kecamatan Cigombong salah satunya disebabkan oleh arus kendaraan yang melebihi kapasitas jalan, keadaan jalan dan perilaku pengendara. Berikut adalah teori yang mendukung bahwa Dampak kemacetan dapat mempengaruhi Kondisi ekonomi adalah sebagai berikut.

Menurut Miro (Dalam Rendy, 2010, 10) transportasi bila tidak diimbangi dengan penyediaan prasarana yang memadai akan menimbulkan permasalahan. Salah satu bentuk dari permasalahan tersebut adalah kemacetan.

Menuru Morlok (Dalam Rendy, 12, 2010) Kemacetan bukan hanya disebabkan oleh perilaku berkendara pengguna jalan, tetapi kemacetan juga dapat terjadi karena beberapa alasan, diantaranya:

1. Arus kendaraan yang melewati jalan telah melampaui kapasitas jalan.
2. Adanya perbaikan jalan.
3. Bagian jalan tertentu yang longsor.
4. Terjadi banjir sehingga memperlambat kendaraan.
5. Perilaku pemakai jalan yang tidak taat lalu lintas.
6. Terjadi kecelakaan lalu lintas sehingga terjadi gangguan kelancaran.
7. Kesalahan teknis dari rambu lalu lintas.

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

5.1 Simpulan

Berdasarkan pembahasan dan penelitian mengenai Analisis Dampak Kemacetan Terhadap Kondisi Ekonomi di Kabupaten Bogor dapat disimpulkan Bahwa :

1. Perkembangan Jumlah penduduk di Kecamatan Ciawi, Kecamatan Caringin dan kecamatan Cigombong tahun 2011 sampai 2015 selalu mengalami kenaikan. Dengan jumlah penduduk yang selalu naik setiap tahunnya akan berpengaruh terhadap alat pemenuhan kebutuhan yang terus meningkat pula.
2. Perkembangan Jumlah Kendaraan di Kecamatan Ciawi, Kecamatan Caringin dan Kecamatan Cigombong tahun 2011 sampai 2015 selalu mengalami kenaikan. Akan tetapi meningkatnya jumlah kendaraan di Kecamatan Ciawi, Kecamatan Caringin dan Kecamatan Cigombong ini tidak dibarengi dengan perbaikan jalan yang berkerikil dan jalan tanah serta tidak ada penambahan panjang jalan dari tahun 2011 – 2015 di tambah lagi banyaknya mobil dari luar yang hilir mudik melewati jalan ciawi menuju sukabumi sekita 10.080 per hari sehingga mengakibatkan terjadinya kemacetan yang berimbas terhadap pertumbuhan ekonomi karena orang yang melakukan perdagangan keluar terhambat meskipun dengan adanya kemacetan menjadi lahan untuk masyarakat sekitar untuk berjualan tetap belum bisa menaikan pertumbuhan ekonomi yang selalu turun tiap tahun.
3. PDRB Per kapita di Kecamatan Ciawi, Kecamatan Caringin dan Kecamatan Cigombong selalu mengalami penurunan dari tahun 2011 sampai 2015. Adapun penurunan PDRB per kapita Kecamatan Ciawi, Kecamatan Caringin dan Kecamatan Cigombong itu sendiri karena salah satu faktor dari adanya kemacetan yang di sebabkan oleh panjang jalan yang yang dari tahun ke tahun masih tetap tidak ada penambahan, jalan kerikil yang tidak di perbaiki serta jalan tanah yang belum di aspal di tambah lagi kendaraan yang melewati jalan Ciawi menuju Sukabumi maupun sebaliknya yang mencapai 10.080 unit kendaraan per hari. Hal ini menunjukkan bahwa kurang sigapnya pemerintah dalam mengelola pembangunan jalan yang lebih baik agar tidak terjadi kemacetan.
4. Pengaruh Dampak Kemacetan di Kecamatan Ciawi, Kecamatan Caringin dan Kecamatan Cigombong Tahun 2011 sampai dengan 2015 dari hasil uji F menyatakan bahwa variabel Dampak kemacetan secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap kondisi ekonomi di Kecamatan Ciawi,

Kecamatan Caringin dan Kecamatan Cigombong. dan hasil uji R square atau R^2 menunjukkan bahwa kontribusi variabel independen Dampak Kemacetan terhadap variabel dependen kondisi ekonomi adalah sebesar 56%,

5.2 Saran

Berdasarkan pembahasan yang dilakukan oleh penulis di atas pada Pemerintah Kabupaten Bekasi penulis memberikan saran sebagai berikut.

- a. Menambah panjang jalan raya serta melakukan perbaikan jalan yang berkerikil menambah jalan alternatif, dan mempercepat pembangunan tol BOCIMI
- b. Mengembangkan transportasi publik, sehingga transportasi massal yang lebih penting untuk mengangkut penumpang secara massal dapat bergerak secara efektif sementara penggunaan kendaraan pribadi bisa digeser.
- c. Pengurangan jumlah angkot dengan cara pembatasan umur angkot dan tidak ada peremajaan angkot sehingga trayek angkot dapat dibekukan agar jumlah angkot dapat berkurang. Pengemudi angkot yang trayeknya di bekukan bisa diangkat menjadi pegawai transportasi publik dengan gaji UMR.
- d. Perlu lebih banyak lagi penelitian mengenai dampak kemacetan baik terhadap masyarakat maupun terhadap lingkungan agar masyarakat dapat menyadari dan mengubah pemakaian kendaraan agar lebih efisien serta mengambil peran dalam mengurangi kemacetan yang ada.

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik. Jawa Barat Dalam Angka. Berbagai Edisi. 2016. Bandung.
- Badan Pusat Statistik. Jawa Barat Dalam Angka. Berbagai Edisi. 2015. Bandung.
- Badan Pusat Statistik. Jawa Barat Dalam Angka. Berbagai Edisi. 2014. Bandung.
- Badan Pusat Statistik. Jawa Barat Dalam Angka. Berbagai Edisi. 2013. Bandung.
- Badan Pusat Statistik. Jawa Barat Dalam Angka. Berbagai Edisi. 2012. Bandung.
- Badan Pusat Statistik. Kabupaten Bogor Dalam Angka. Berbagai Edisi. 2012. Kabupaten Bogor.
- Badan Pusat Statistik. Kabupaten Bogor Dalam Angka. Berbagai Edisi. 2013. Kabupaten Bogor.
- Badan Pusat Statistik. Kabupaten Bogor Dalam Angka. Berbagai Edisi. 2014. Kabupaten Bogor.
- Badan Pusat Statistik. Kabupaten Bogor Dalam Angka. Berbagai Edisi. 2015. Kabupaten Bogor.
- Badan Pusat Statistik. Kabupaten Bogor Dalam Angka. Berbagai Edisi. 2016. Kabupaten Bogor.
- Budi Purbayu Santosa (2005), *Analisis Statistik Dengan Microsoft Exel dan SPSS*. Yogyakarta.
- Fidel Miro (2012), *Pengantar Sistem Transportasi*. Padang. Erlangga.
- Gujarati, Domar M (2004), *Dasar-Dasar Ekonometri*. Erlangga, Jakarta.
- Imam Ghazali (2016), *Analisis Multivariate Dengan Program IBM SPSS 21*. Semarang. Universitas Diponegoro.
- Imamul Arifin dan Giana Hadi W (2007), *Membuka Cakrawala Ekonomi*. Bandung. PT Setia Purna Inves.
- Jotin Khisty dan Kent Lall (2003), *Dasar – dasar Rekayasa Transportasi*. Padang. Erlangga.
- Kuncoro Mudrajat (2009), *Metode Untuk Bisnis dan Ekonomi*. Jakarta. Erlangga.
- M. Suparmoko (2007), *Ekonomi*. Yogyakarta. Yudhistira.
- Nuzulia Farhani (2011), *Kerugian Sosial Ekonomi dan Alternatif Kebijakan dalam mengatasi permasalahan Kemacetan di sepanjang jalan Cicurug – Parungkuda Kabupaten Sukabumi*. (skripsi) Fakultas Ekonomi dan Manajemen. Bogor. Institut Pertanian Bogor.

- Ofyar Z. T. (2000), *Perencanaan dan pemodelan transportasi*. Bandung, Penerbit ITB Bandung.
- Peraturan Presiden Republik Indonesia No 7 Bab 33 Tahun 2015 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional .
- Rendy Dwi Sapta (2009), *Analisis Dampak Kemacetan Lalu Lintas Terhadap Sosial Ekonomi Pengguna jalan Dengan Contingent Valuation Method di Kota Bogor*. (skripsi) Fakultas Ekonomi dan Manajemen. Bogor. Institut Pertanian Bogor.
- Singgih Santoso (2012), *Analisis SPSS Pada Statistik Parametrik*. Jakarta, PT ELEX Media Komputindo.
- Silvana Monica Pangaribuan (2014), *Analisis Dampak Kemacetan terhadap Sosial Ekonomi Pengguna Jalan di Kota Medan*. (skripsi) Fakultas Ekonomi. Medan. Universitas Sumatra Utara.
- Sugiyono (2012), *Metode Penelitian : Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&B*. Bandung. ALFABETA.
- Sukwaty, Sudirman Jamal dan Selamat Sukamto (2009), *Ekonomi*. Yogyakarta. Yudhistira.
- Urip Rahmani (2000), *Analisis Perkembangan Transportasi dan Sistem Interaksi Spasial di Kota Bogor*. (tesis) Program Studi Ilmu Perencanaan Pembangunan Wilayah dan Pedesaan.

LAMPIRAN

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Squared Multiple Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
X1	86,6500	232,871	,720	.	,753
X2	86,1000	229,568	,645	.	,750
X3	87,1000	228,621	,819	.	,747
X4	86,5500	230,682	,602	.	,752
X5	86,2000	234,695	,659	.	,755
X6	86,7500	230,934	,669	.	,751
X7	87,1000	228,621	,819	.	,747
X8	86,6500	232,871	,720	.	,753
X9	86,1000	229,568	,645	.	,750
X10	86,7500	230,934	,669	.	,751
X11	86,5500	230,682	,602	.	,752
X12	87,1000	228,621	,819	.	,747
Total X	45,2000	62,695	1,000	.	,915

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
,769	,935	13

Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean		Std. Deviation	Variance	Kurtosis	
	Statistic	Statistic	Statistic	Statistic	Std. Error	Statistic	Statistic	Statistic	Std. Error
Dampak_Kemacetan	200	13,00	30,00	23,5000	,28576	4,04124	16,332	,395	,342
Kondisi_Ekonomi	200	12,00	27,00	21,7000	,29663	4,19500	17,598	-,288	,342
Valid N (listwise)	200								

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
		1	(Constant)	3,045		
	Dampak_Kemacetan	,794	,048	,765	16,701	,000

a. Dependent Variable: Kondisi_Ekonomi

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	2048,123	1	2048,123	278,929	,000 ^b
	Residual	1453,877	198	7,343		
	Total	3502,000	199			

a. Dependent Variable: Kondisi_Ekonomi

b. Predictors: (Constant), Dampak_Kemacetan

Model Summary^b

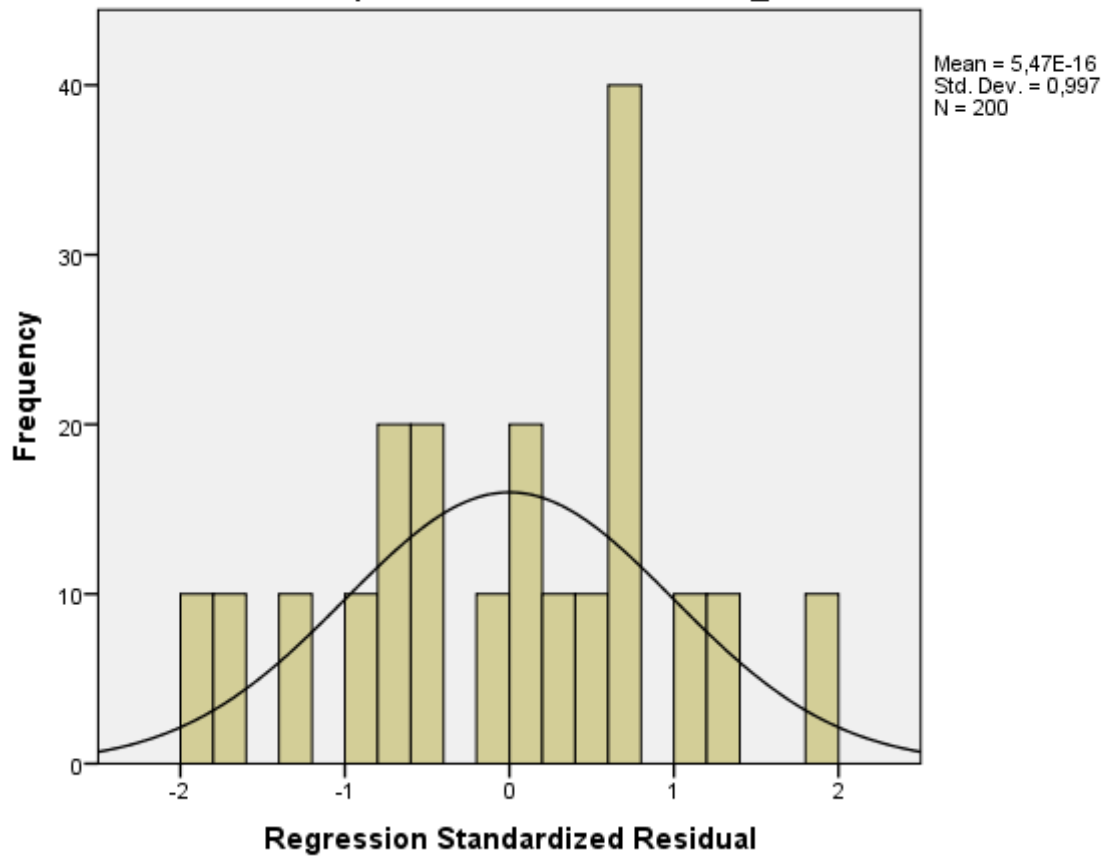
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	,765 ^a	,585	,583	2,70976	1,596

a. Predictors: (Constant), Dampak_Kemacetan

b. Dependent Variable: Kondisi_Ekonomi

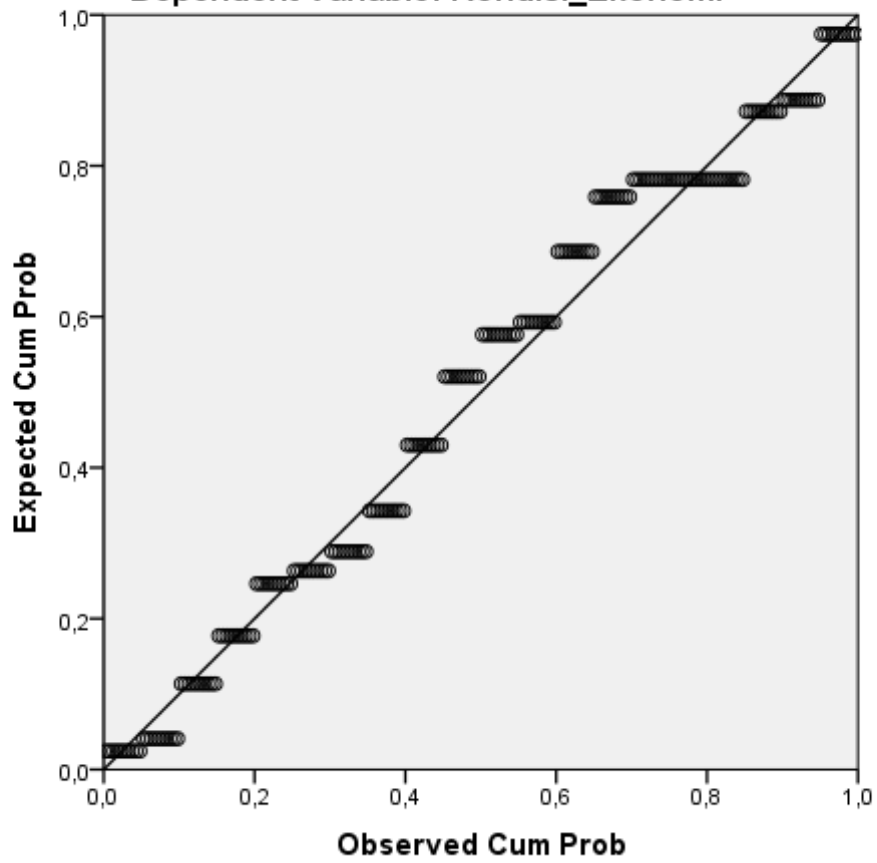
Histogram

Dependent Variable: Kondisi_Ekonomi



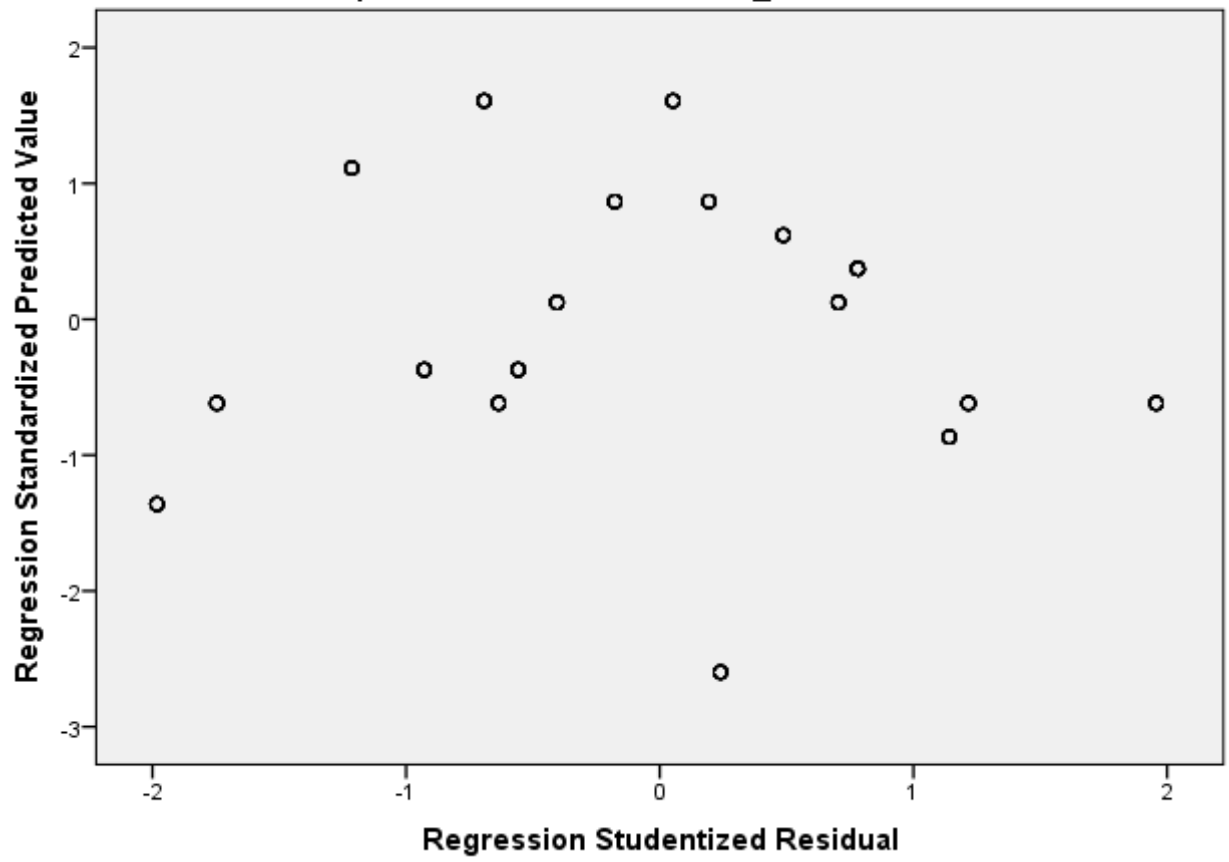
Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual

Dependent Variable: Kondisi_Ekonomi



Scatterplot

Dependent Variable: Kondisi_Ekonomi



KUESIONER PENELITIAN

Kuesioner ini digunakan sebagai bahan SKRIPSI yang berjudul “ Analisis Dampak Kemacetan terhadap kondisi Ekonomi di Kabupaten Bogor (Studi Kasus jalan Ciawi – jalan Mayjen H. E. Sukma)” yang dilakukan oleh Saya ASEP SAEPUL AZIZ (022113127).

Saya mohon partisipasi Bapak/ Ibu/ Saudara/i untuk berkenan mengisi kuesioner ini dengan teliti dan lengkap sehingga dapat memberikan data yang objektif. Informasi yang Bapak/ Ibu/ Saudara/i berikan dijamin **kerahasiaannya** dan **tidak untuk dipublikasikan**. Atas perhatian dan partisipasi Bapak/ Ibu/ Saudara/i Saya ucapkan terima kasih.

Nomor Responden :.....

Nama :.....

Alamat :.....

- Kp :
- Rt/Rw :
- Desa/ Kec :

Kelompok Responden : Masyarakat Jalan Ciawi – jalan Mayjen. H. E. Sukma

Tanggal Wawancara :.....2017

1. Usia :

- a. 10 c. 30 e. Lainnya.....
- b. 20 d. 40

2. Jumlah Tanggungan

- a. 4 c. 6 e. Lainnya.....
- b. 5 d. 7

3. Pekerjaan :

- a. Petani c. Buruh e. Lainnya
- b. PNS d. Pedagang

4. Apakah menurut anda jumlah kendaraan yang berlalu lalang di jalan Ciawi – jalan Mayjen H. E. Sukma terjadi peningkatan sejak tahun 2011?

- a. Tidak c. Bisa jadi e. Tidak tahu
- b. Mungkin d. Iya

5. Tergangukah Anda dengan adanya peningkatan jumlah kendaraan yang berlalu lalang di jalan Ciawi – jalan Mayjen H. E. Sukma

- a. Tidak
- b. Mungkin
- c. Bisa Jadi
- d. Iya
- e. Tidak tahu

6. Menurut Anda dampak apakah yang terjadi atau yang Anda rasakan dari adanya peningkatan volume lalu lintas?

- a. Kemacetan Kondisi udara yang semakin tidak nyaman
- b. Kecelakaan
- c. Meningkatnya pendapatan masyarakat
- d. Kerusakan jalan
- e. Lainnya.....

7. Berapa pendapatan anda sebelum adanya peningkatan aktivitas lalu lintas di jalan Ciawi – jalan Mayjen H. E. Sukma ?

- a. Rp. 5.000.000
- b. Rp. 4.000.000
- c. Rp. 3.000.000
- d. Rp. 2.000.000
- e. Lainnya.....

8. Berapa pendapatan anda setelah adanya peningkatan aktivitas lalu lintas di jalan Ciawi – jalan Mayjen H. E. Sukma ?

- a. Rp. 5.000.000
- b. Rp. 4.000.000
- c. Rp. 3.000.000
- d. Rp. 2.000.000
- e. Lainnya.....

9. Menurut Anda apakah kapasitas infrastruktur jalan Ciawi – jalan Mayjen H. E. Sukma cukup untuk pelayanan lalu lintas kendaraan?

- a. Tidak
- b. Mungkin
- c. Bisa jadi
- d. Iya
- e. Tidak tahu

10. Menurut Anda, adakah selama ini upaya penanggulangan dampak kemacetan dari pihak Pemda?

- a. Ada, jika ada apa ? (Pilih)
 - 1. Perbaikan jalan/ penambahan lebar jalan
 - 2. Pendirian pos pelayanan kesehatan
 - 3. Lainnya.....
- b. Tidak
- c. Mungkin
- d. Bisa Jadi
- e. Tidak Tahu

11. Apakah Anda pernah mendengar, upaya yang diterapkan pemerintah setempat selama ini untuk mengontrol jumlah kendaraan dan emisi kendaraan?

(Penarikan retribusi, pembatasan jumlah kendaraan, penggunaan jembatan timbang, dll)

- a. Pernah
- b. Tidak Pernah
- c. Mungkin
- d. Tidak Tahu
- e. Bisa Jadi

12. Menurut anda siapakah yang bertanggung jawab untuk menjaga kenyamanan lingkungan di sekitar Jalan Raya Kasomalang?

- a. Perusahaan swasta setempat
- b. Masyarakat sekitar
- c. Pemerintah
- d. Pemerintah dan Masyarakat
- e. Semuanya benar

C. SARAN DAN HARAPAN ANDA UNTUK PEMERINTAH SETEMPAT DAN PIHAK SWASTA

TERIMA KASIH ATAS WAKTU DAN INFORMASI YANG ANDA BERIKAN

==SELAMAT BERAKTIVITAS==



