



**PROGRAM KREATIVITAS MAHASISWA
“UPAYA MELERAI KEMACETAN DI DAERAH
KHUSUS IBUKOTA JAKARTA (UMK dJak)”**

**BIDANG KEGIATAN :
PKM GAGASAN TERTULIS**

Diusulkan oleh :

Novita Fransiska Dianty	20160306065
Sela Irawati	2015-31-258
Rizkia Kurnia Putri	2015-11-409

**UNIVERSITAS ESA UNGGUL
JAKARTA
2017**

HALAMAN PENGESAHAN

1. Judul Kegiatan : Upaya Melerai Kemacetan di Daerah Khusus Ibukota Jakarta (UMK dJak)
2. Bidang Kegiatan : () PKM-AI (√) PKM-GT
3. Ketua Pelaksana Kegiatan
 - a. Nama Lengkap : Novita Fransiska Dianty
 - b. NIM : 20160306065
 - c. Jurusan : Rekam Medik
 - d. Universitas : Universitas Esa Unggul
 - e. Alamat Rumah & No. Telp : Jalan Kayu Mas Selatan, Gg. Gereja No.76
Kel. Pulogadung. Kec. Pulogadung
Jakarta Timur 13260
081932728996
 - f. Alamat Email : novitafds@yahoo.com
4. Anggota Pelaksana Kegiatan/Penulis : 2 Orang
5. Dosen Pendamping
 - a. Nama Lengkap dan Gelar : Barika, SE, MM
 - b. NIDN : 0314057504
 - c. Alamat Rumah dan No. Telp : Kp. Guji Rt.02/02 Kel.duri kepa
081315024692

Jakarta, 22 Januari 2017

Menyetujui

Pembina Unit Kegiatan Mahasiswa



Universitas
Esa Unggul
Pusat Pengembangan Kemahasiswaan

Barika, SE, MM
NIDN. 0314057504

Ketua Pelaksana Kegiatan



Novita Fransiska Dianty
NIM. 20160306065

Wakil Rektor Bidang Kemahasiswaan



Universitas
Esa Unggul

Ari Pambudi, Skom, M. Kom
NIP. 0208040377

Dosen Pembimbing



Barika, SE, MM
NIDN. 03140057504

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
DAFTAR ISI.....	iii
DAFTAR GAMBAR	iv
DAFTAR TABEL.....	v
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Tujuan dan Manfaat	2
BAB 2 GAGASAN.....	2
2.1 Kondisi Terkini	2
2.2 Solusi Terdahulu	5
2.3 Gagasan Penulis	6
2.4 Pihak-Pihak yang dapat Membantu Mengimplementasikan Gagasan.....	7
2.5 Langkah Strategis.....	8
BAB 3 KESIMPULAN.....	8
3.1 Gagasan yang Diajukan	8
3.2 Teknik Implementasi	9
3.3 Prediksi Hasil	9
DAFTAR PUSTAKA	9
LAMPIRAN.....	10

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Kemacetan di Ibukota Jakarta



(sumber : ajiprihantoro.blogspot.com/2012/11/kemacetan-di-jakarta.html)

DAFTAR TABEL

Gambar 1. Jumlah kendaraan di Daerah Khusus Ibukota Jakarta

WILAYAH	JENIS KENDARAAN BERMOTOR				JUMLAH
	MOBIL PENUMPANG	MOBIL BARANG	MOBIL BUS	SEPEDA MOTOR	
JAKARTA SELATAN	533,889	108,089	99,548	863,687	1,605,213
JAKARTA TIMUR	135,137	38,327	16,433	592,084	781,981
JAKARTA UTARA	121,820	40,017	15,277	453,973	631,087
JAKARTA BARAT	496,192	132,895	78,806	952,973	1,660,866
JAKARTA PUSAT	280,298	94,950	46,702	716,905	1,118,855
TOTAL JAKARTA	1,547,336	414,278	256,766	3,579,622	5,798,002
% JENIS KEND	26.7%	7.1%	4.4%	61.7%	100.0%
TANGERANG	175,727	56,937	39,500	1,162,117	1,434,281
BEKASI	134,984	39,378	14,433	899,334	1,088,129
DEPOK	58,422	8,398	7,633	333,100	407,553
TOTAL DETABEK	369,133	104,713	61,566	2,394,551	2,929,963
% JENIS KEND	12.6%	3.6%	2.1%	81.7%	100.0%
TOTAL JAKARTA+DETABEK	1,916,469	518,991	318,332	5,974,173	8,727,965

(sumber :

http://id.m.wikibooks.org/wiki/pembenahan_transportasi_jakarta/transportasi_kota_jakarta)

Gambar 2. Grafik antara jumlah kendaraan dengan luas jalan di Ibukota Jakarta



(sumber :

http://id.m.wikibooks.org/wiki/pembenahan_transportasi_jakarta/transportasi_kota_jakarta)

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Lalu lintas adalah sarana untuk bergerak dari satu tempat ke tempat yang lain, oleh karena itu lalu lintas merupakan salah satu masalah penting. Apabila arus lalu lintas terganggu atau terjadi kemacetan, maka mobilitas masyarakat juga akan mengalami gangguan. Gangguan-gangguan ini akan berdampak negatif pada masyarakat. Masalah lalu lintas merupakan suatu masalah sulit yang harus dipecahkan bersama dan sangat penting untuk segera diselesaikan. Apabila masalah lalu lintas tidak terpecahkan, maka semua kerugian yang timbul akibat masalah ini dapat terpecahkan dengan baik, maka masyarakat sendiri yang akan mendapatkan manfaatnya. Sebagai salah satu negara berkembang, Indonesia seperti negara sedang berkembang lainnya mengalami permasalahan-permasalahan lebih kompleks dibandingkan dengan negara-negara maju, mulai dari pertumbuhan penduduk yang tinggi, kesenjangan sosial, hingga kurangnya sarana dan prasarana yang menunjang pembangunan itu sendiri. Kemacetan adalah salah satu diantaranya.

Kemacetan adalah situasi atau keadaan tersendatnya atau bahkan terhentinya lalu lintas yang disebabkan oleh banyaknya jumlah kendaraan melebihi kapasitas jalan. Kemacetan banyak terjadi di kota-kota besar, terutama yang tidak mempunyai transportasi publik yang baik atau memadai ataupun juga tidak seimbang antara kebutuhan jalan dengan kepadatan penduduk, misalnya Jakarta. Kemacetan di Jakarta meningkat dari tahun ke tahun. Menurut pusat Data dan Analisis Majalah Tempo, jarak 14,6 km antara kawasan kalideres dan kawasan gajah mada yang pada tahun 2000 ditempuh selama 51,7 menit pada tahun 1985 dapat ditempuh hanya dalam waktu 29,5 menit. Data ini membuktikan bahwa ada peningkatan waktu tempuh antara kedua kawasan tersebut. Meningkatnya waktu tempuh di DKI Jakarta terjadi seiring dengan peningkatan volume kendaraan di jalanan. Jumlah kendaraan di Jakarta sampai tahun 2003 mencapai 6.506.244 unit. Dan selanjutnya dapat dilihat pada tabel di halaman sebelumnya.

1.2 Tujuan

Tujuan yang dapat diambil berdasarkan latar belakang diatas :

Agar Pemerintah Daerah dan masyarakat di Ibukota Jakarta lebih mengetahui lebih mendalam tentang sumber kemacetan yang terjadi. Selanjutnya, Pemerintah Daerah dan masyarakat dapat mengetahui solusi untuk meleraikan kemacetan yang terjadi agar tercapainya kenyamanan yang diinginkan oleh setiap masyarakat DKI Jakarta.

1.3 Manfaat

Manfaat yang dapat diambil dari gagasan ini adalah :

1. Mengetahui penyebab yang menimbulkan kemacetan di Ibukota Jakarta
2. Mengetahui solusi yang dapat diambil untuk melerai kemacetan tersebut
3. Dapat membandingkan solusi penguraian kemacetan dari luar negeri
4. Dapat mengambil contoh solusi melerai kemacetan yang di lakukan di luar negeri yang sesuai dengan Indonesia
5. Terciptanya kenyamanan yang dirasakan oleh masyarakat Ibukota Jakarta

BAB 2

GAGASAN

2.1 Kondisi Terkini

Kemacetan di daerah ibu kota telah menjadi penyakit kronis sejak awal tahun 1990-an, dengan kecenderungan yang semakin mengkhawatirkan. Berbagai solusi ditawarkan, namun tidak satupun berjalan efektif untuk mengatasinya, karena solusi yang ditawarkan (misal: jalur 3-in-1, jalur khusus bus, perbaikan jalan, dan pembangunan jalan tol) cenderung terpilah-pilah (parsial), tidak sistematis, dan tidak kontinu.

Departemen Pekerjaan Umum (PU) sebagai pembina urusan jalan merupakan salah satu pihak yang menjadi sasaran complain masyarakat yang bertubi-tubi tentang persoalan kemacetan tersebut. Fakta ini dapat dipahami mengingat saat ini 90% angkutan penumpang maupun barang bertumpu pada jaringan jalan yang ada. Tidak dapat dipungkiri bahwa jalan sejauh ini merupakan harapan terbesar masyarakat ibukota, daerah sekitarnya, bahkan nasional, untuk mendukung kegiatan sosial ekonominya.

Dengan pembebanan yang ada tersebut, jalan merupakan *ground transport infrastructure* yang sangat vital dalam mewujudkan sasaran pembangunan nasional, yakni untuk :

- Mencapai tingkat pertumbuhan ekonomi yang tinggi dengan target yang telah ditetapkan antara 6 hingga 8% per tahun.
- Mempercepat terjadinya pemerataan pembangunan dan hasil-hasilnya, serta pengentasan kemiskinan bagi tidak kurang dari 36 juta jiwa yang hidup dengan penghasilan di bawah US \$ 2 per hari.
- Menciptakan lapangan kerja langsung (buruh, supplier material, sektor informal, dan sebagainya) dan tidak langsung (pedagang pasar, penambang galian C, pengusaha restoran, pengusaha BBM, dll).

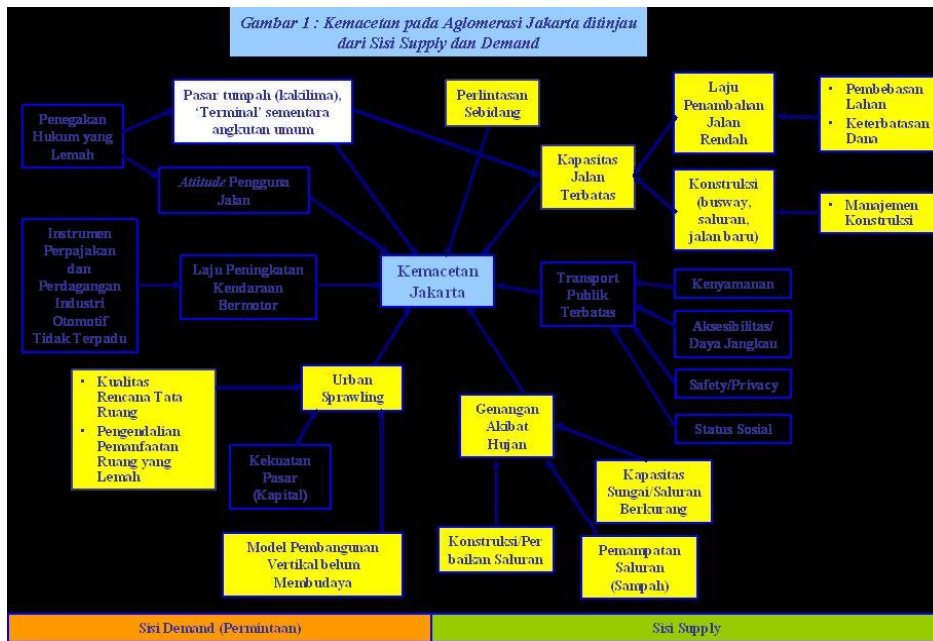
- Memperkuat kesatuan dan persatuan nasional.

Namun, permasalahan kemacetan sangatlah kompleks. Kajian singkat ini berupaya untuk menyajikan anatomi kemacetan ditinjau dari faktor-faktor penyebab, dampak yang ditimbulkan, konsep-konsep untuk mengatasi kemacetan, serta peran yang dapat dimainkan oleh Departemen Pekerjaan Umum sebagai kontribusi untuk mengatasi kemacetan.

Penyebab Kemacetan di Ibukota Jakarta :

Kemacetan dicirikan, secara teoritik, oleh arus yang tidak stabil, kecepatan tempuh kendaraan yang lambat, serta antrian kendaraan yang panjang, yang biasanya terjadi pada konsentrasi kegiatan sosial-ekonomi atau pada persimpangan lalu-lintas di pusat-pusat perkotaan.

Kemacetan yang parah sebagaimana terjadi di Jakarta dapat ditinjau dari 2 (dua) sisi, yakni sisi supply (penyediaan) dan sisi demand (kebutuhan). Anatomi kemacetan diperlihatkan secara skematik pada Gambar 1 berikut :



Sebagian dari faktor-faktor penyebab tersebut (box warna kuning) berada dalam lingkup tugas, tanggung jawab, dan kompetensi Departemen Pekerjaan Umum, yang meliputi:

Peningkatan laju pertumbuhan jalan (termasuk jalan tol) di Jabodetabek adalah 1% per tahun, tidak sebanding dengan laju pertumbuhan kendaraan yang mencapai 11% per tahun. Volume yang tidak sebanding antara jumlah kendaraan dan panjang jalan menyebabkan kemacetan yang parah pada jam-jam puncak;

1. Upaya peningkatan kapasitas jalan (khususnya jalan tol dan simpang susun) terkendala oleh proses pembebasan lahan yang berjalan lambat dan

keterbatasan dana yang tersedia. Terlebih bahwa Dep. PU harus menutup setiap tahunnya biaya eksternalitas dari kerusakan jalan yang disebabkan oleh pembebanan berlebihan (overloading); dan

2. Kualitas rencana tata ruang yang belum memadai dan pengendalian pemanfaatan ruang yang lemah (ketidakmampuan menghadang kekuatan pasar) menyebabkan instrumen penataan ruang menjadi tidak efektif. Fakta menunjukkan bahwa penataan ruang tidak mampu mengendalikan penumpukan > 60% kegiatan ekonomi nasional di Jabodetabek (pusat kegiatan industri, komersial, pemerintahan, dan jasa keuangan).

Penurunan kondisi jalan dalam banyak hal juga menjadi salah satu penyebab kemacetan yang merupakan dampak dari:

- Kemampuan pemeliharaan dan rehabilitasi jalan yang terbatas.
- Laju perbaikan jalan yang berjalan lebih lambat dari laju kerusakan jalan.
- Pertambahan volume lalu-lintas maupun intensitas beban yang terus meningkat termasuk overloading yang tidak terkendali.
- Kualitas hasil penanganan jalan masih belum sesuai dengan rencana/spesifikasi.

Perlintasan sebidang menambah kemacetan pada kawasan Jabodetabek. Berdasarkan identifikasi, pada saat ini terdapat 46 kawasan di kawasan ini dengan total 100 titik simpang rawan macet di Jakarta, dimana 8 (delapan) kawasan di antaranya memiliki lebih dari 4 (empat) titik simpang rawan (Kawasan Ancol/Gunung Sahari, Jatibaru/Tanah Abang, Kalimalang, Mampang/Buncit, Pasar Minggu, Pondok Indah, Pulo Gadung, dan Tambora). Tingkat keparahan pada 8 (delapan) kawasan ini dua kali lipat lebih tinggi dari kawasan-kawasan lainnya.

Perkembangan terakhir menunjukkan bahwa pembangunan beberapa jalur busway di wilayah ibukota telah meningkatkan 30-40 % dari jumlah titik simpang rawan macet tersebut.

Pada musim hujan, faktor genangan dan banjir menambah tingkat keparahan dari kemacetan. Fakta menunjukkan bahwa kapasitas saluran/kanal yang terbatas tidak mampu menampung curah hujan dengan intensitas yang rendah sekalipun. Apabila ditambah dengan kemampuan mengelola sampah dari Pemerintah Kota yang belum optimal dan budaya masyarakat yang buruk dalam membuang sampah, maka dampak langsung dari luapan air adalah pada badan jalan yang kemudian memicu kemacetan.

Tidak tersedianya moda alternatif mengakibatkan seluruh beban sirkulasi ada pada prasarana jalan, sementara rendahnya ketersediaan angkutan umum menyebabkan ketergantungan yang sangat tinggi terhadap kendaraan pribadi. Keberadaan angkutan umum (public transport) di Jabodetabek belum mampu memenuhi kebutuhan pergerakan orang di Jabodetabek. Data menunjukkan bahwa 7 juta orang melakukan pergerakan lalu lintas per hari di Jabodetabek, dimana 3,08 juta

di antaranya menggunakan kendaraan pribadi dan sisanya menggunakan moda angkutan umum. Sebagai gambaran, busway yang banyak diandalkan oleh Pemerintah DKI Jakarta sejauh ini hanya mampu mengangkut 210.000 orang/hari atau sekitar 6% saja dari total orang yang melakukan pergerakan tersebut.

Akhirnya, ketidakpatuhan pengguna jalan dan kelemahan penegakan hukum(traffic management) seperti maraknya pasar tumpah/kaki lima, pemanfaatan badan jalan menjadi lahan parkir dan terminal angkutan umum merupakan faktor-faktor yang menambah panjang list penyebab kemacetan di Jakarta.

Dampak yang ditimbulkan akibat kemacetan adalah :

- Secara ekonomi, kemacetan menyebabkan peningkatan waktu tempuh (inefisiensi waktu), biaya transportasi secara signifikan, gangguan yang serius bagi pengangkutan produk-produk ekspor-impor (logistik secara umum), penurunan tingkat produktivitas kerja, dan pemanfaatan energi yang sia-sia.
- Selain itu, kemacetan pun memberikan dampak yang serius bagi penurunan kualitas lingkungan perkotaan (khususnya tingkat kebisingan dan polusi udara) dan penurunan tingkat kesehatan (misal: pemicu lahirnya berbagai penyakit pernapasan, tekanan psikologis/stress, dsb).
- Dalam konteks perubahan iklim (climate change) yang kini tengah menjadi hot topic bagi masyarakat dunia, kemacetan lalu lintas di kota-kota utama dunia telah menjadi salah satu kontributor utama dalam emisi gas-gas rumah kaca ke atmosfer yang menyebabkan peningkatan temperatur bumi yang signifikan sejak kota-kota tersebut tumbuh pesat.
- Sebuah penelitian yang dilakukan oleh Bappenas tahun 2006 menunjukkan bahwa kemacetan di Jakarta menimbulkan kerugian ekonomi sebesar Rp. 7 Trilyun/tahun yang dihitung untuk 2 (dua) sektor saja, yakni energi (Rp. 5,57 T/tahun) dan kesehatan (Rp. 1,7 T/tahun). Sementara Yayasan Pelangi memperkirakan kerugian bisa membengkak hingga Rp. 43 Trilyun per tahun akibat menurunnya produktivitas kerja, pemborosan BBM dan pencemaran udara.

2.2 Solusi Terdahulu

Tidak ada solusi jitu dalam jangka pendek untuk mengatasi kemacetan lalu lintas di Jakarta. Pemerintah sebaiknya tidak mengeluarkan kebijakan yang hanya berfungsi untuk mengurangi kemacetan yang sifatnya semu dan sementara.

Masalah kemacetan di Jakarta dan sekitarnya bukan hanya masalah transportasi semata. Alternatif solusi mengatasi permasalahan transportasi di DKI Jakarta sebagaimana yang ditawarkan oleh Menteri Perhubungan (antara lain dengan mengembangkan transportasi multi-moda, MRT System, KA Bandara Soekarno-Hatta, pengembangan Intelligent Transport System (ITS), perubahan struktur pajak kendaraan bermotor, perbaikan manajemen transportasi, dan sebagainya) hanyalah

bagian dari penanganan masalah kemacetan Jakarta yang sangat kompleks dan berdimensi banyak.

Upaya penanganan kemacetan di Jakarta dan sekitarnya harus bersifat menyeluruh, berdimensi jangka panjang dan bersifat sustainable. Ramalan para ahli transportasi mengenai total gridlock dalam 7 tahun ke depan, tepatnya pada tahun 2014, harus menjadi warning bagi pemerintah (Pusat dan Daerah). Oleh karenanya perlu diupayakan agar langkah-langkah jangka pendek dan jangka panjang tersebut di atas ditempatkan dalam prioritas Departemen PU serta memperoleh dukungan politik dan finansial yang memadai dari Pemerintah dan DPR.

Melihat kompleksitas permasalahannya, tidak ada kata yang lebih tepat selain koordinasi yang lebih baik dan intensif di lingkungan internal Departemen PU antara Direktorat Jenderal Penataan Ruang, Direktorat Jenderal Bina Marga, Direktorat Jenderal Cipta Karya, dan Direktorat Jenderal Sumberdaya Air dalam meninjau kembali dan merumuskan ulang Rencana Tata Ruang Kawasan Metropolitan (Megapolitan?) Jabodetabek ini dengan antara lain menambahkan, memperkuat, dan memberikan penekanan pada beberapa aspek sebagaimana disebutkan di atas. Perencanaan tata ruang Kawasan Metropolitan Jabodetabek tidak cukup hanya dilakukan oleh Direktorat Jenderal Penataan Ruang semata.

Di samping itu, koordinasi yang lebih baik dan intensif dengan mitra kerja strategis dalam mengatasi kemacetan di Jakarta dan sekitarnya ini, seperti Departemen Perhubungan dan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta serta Pemerintah Kabupaten/Kota di Kawasan Jabodetabek, juga sangat diperlukan.

Pengalaman pada kawasan Jabodetabek seyogyanya menjadi pelajaran yang berharga (lessons learned) bagi kawasan metropolitan lain di tanah air, seperti Bandung, Medan, Surabaya, Makassar, dan Denpasar, yang tampaknya dalam beberapa waktu terakhir mulai bergulat dengan persoalan yang sama, yaitu KEMACETAN.

2.3 Gagasan Penulis

Dalam dunia akademik, dikenal prinsip-prinsip untuk mengatasi kemacetan yang banyak didiskusikan/diperdebatkan oleh para ahli, yang salah satunya adalah prinsip transit oriented development (TOD). TOD dapat dikategorikan sebagai salah satu konsep urban planning, seperti Intelligent Urbanism atau Smart Growth, yang menekankan pentingnya untuk mengembangkan kota yang efisien dalam pemanfaatan lahan. Konsep TOD sendiri menekankan pentingnya kedekatan antara sarana transportasi (stasiun dan terminal) dengan kegiatan perkotaan campuran (jasa komersial/retail, residensial dan perkantoran) dengan densitas tinggi (compact). Radius pelayanan perkotaan 0,4 - 0,8 km dari stasiun/terminal yang memungkinkan terjadinya sirkulasi pedestrian dan sepeda. Penggunaan transportasi publik lebih diutamakan didalam kota dengan menyediakan sarana-sarana perhentian sementara (transit).

Traffic congestion has increased so much in virtually every metropolitan area that two-hour commutes now are routine. Attempts to alleviate the problem of constructing more highways almost have led to more sprawl and, eventually, more congestion. (Jim Miara, kolumnis untuk majalah Urban Land).

Sementara itu, Transit Oriented Development (TOD) as an approach to combat traffic congestion and protect environment has caught on all across the country. The trick for real estate developers has always been identifying the hot transportation system. Today, highways are out, urban transit system are in (The Urban Land Institute).

Salah satu alternatif kebijakan yang mungkin perlu dipikirkan untuk mengatasi (sebagian) kemacetan di Jakarta (walaupun kebijakan ini tetap saja masih sangat bersifat parsial, tidak komprehensif) adalah penerapan congestion charge, seperti pengalaman Kota London dalam mengatasi kemacetan di pusat kota. Otoritas setempat menetapkan charge pada London congestion zones sebesar 5 poundsterling per hari mulai pukul 7.00 pagi hingga pukul 18.30 malam dari hari Senin sampai hari Jumat pada area seluas 21 km². Pengecualian diberikan untuk sarana transportasi umum (bus), taksi resmi (registered taxi) dan ambulans (emergency vehicles). Discount diberikan bagi mobil-mobil warga Kota London yang berlangganan. Bilamana pengendara kendaraan bermotor tidak membayar charge tersebut, maka denda yang berlaku adalah 120 poundsterling.

Bagaimana pun, congestion charge, sebagaimana layaknya sebuah kebijakan publik yang tidak populer, mendapatkan tentangan keras dari politisi dan Londoners (khususnya para retailers, shoppers, dll) yang merasakan penurunan angka penjualan secara signifikan yang diperkirakan sebesar 100 juta poundsterling/tahun. Akibat penurunan jumlah orang dan mobil ke pusat Kota London. Selain itu juga bahwa masyarakat London trauma dengan keselamatan transportasi publik, pasca bom London 2005. Konsistensi otoritas Kota London dalam menghadapi berbagai kritik dan resistensi terhadap kebijakan adalah kunci dalam penerapan kebijakan ini.

2.4 Pihak – Pihak yang dapat Membantu Mengimplementasikan Gagasan

Gagasan upaya melerai kemacetan di Daerah Khusus Ibukota Jakarta (UMK dJak) akan terwujud apabila terdapat dukungan penuh dari pemerintah Indonesia dalam menyatakan sikap masing-masing masyarakat Indonesia khususnya masyarakat Jakarta dalam mematuhi lalu lintas dan pemerintah lebih menegakkan hukum bila mana terjadi pelanggaran lalu lintas yang kerap sering sekali terjadi di lampu merah. Tetapi, gagasan ini akan lebih cepat terwujud apabila terdapat adanya gerakan kesadaran dari masing-masing masyarakat Jakarta. Karena akan percuma jika pemerintah sudah tegas tetapi masyarakat sendiri belum tersadar akan pelanggaran yang dilakukan.

2.5 Langkah Strategis

1. Menjadikan masyarakat DKI Jakarta patuh lalu lintas seperti halnya yang dilakukan di London

2. Pemerintah Daerah membuat harga mobil meningkat sehingga tidak mudah lagi bagi masyarakat untuk membeli mobil agar Jakarta tidak bertambah macet lagi
3. Pemerintah Daerah membuat tarif parkir meningkat seperti yang terjadi di London, sehingga masyarakat berpikir lebih banyak untuk membawa mobil kemana-mana kecuali jika menggunakan mobil diperlukan
4. Banyak masyarakat di London yang malas menggunakan mobil, sehingga mereka lebih memilih untuk menggunakan angkutan umum
5. Masyarakat di London *feel free* untuk menaiki angkutan umum karena angkutan umum disana cenderung bersih, aman dan waktu kedatangannya tepat waktu
6. Menggunakan kereta di London juga sangat menyenangkan karena jam kehadiran dan kesampaian sudah terjadwal. Jadi tidak takut terlambat ke tempat kerja atau ke sekolah dll
7. Memasuki jalan Tol di London tidak perlu membayar. Sehingga, masyarakat tidak perlu mengantri panjang dan menimbulkan kemacetan yang panjang

BAB 3

KESIMPULAN

3.1 Gagasan yang Diajukan

Membantu meleraikan kemacetan yang terjadi di Daerah Khusus Ibukota Jakarta melalui pandangan terhadap kota London yang dapat diambil nilai positifnya dan peran-peran yang ditegakkan oleh Pemerintahan di kota London.

Di kota London sendiri sanksi yang dilakukan sangat tegas dan akhirnya membuat masyarakat disana lebih memilih mengikuti peraturan yang ada sehingga tidak membuat kemacetan yang berkepanjangan sehingga perilaku-perilaku ini diharapkan dapat diwujudkan di Daerah Khusus Ibukota Jakarta agar dapat membantu meleraikan kemacetan yang kerap sering terjadi di Jakarta.

3.2 Teknik Implementasi

Pemerintah Daerah dapat membantu dalam perwujudan upaya meleraikan kemacetan ini dengan cara lebih menegaskan sanksi apabila pelanggaran dilakukan oleh masyarakat Daerah Khusus Ibukota Jakarta. Pemerintah Daerah juga bisa mengambil penerapan yang dilakukan di kota London sehingga dapat terwujud derajat kenyamanan masyarakat yang banyak sekali resah akibat dampak yang ditimbulkan oleh kemacetan di Daerah Khusus Ibukota Jakarta.

3.3 Prediksi Hasil

Setiap warga negara Indonesia terlebih lagi yang tinggal di Daerah Khusus Ibukota Jakarta, dapat menggunakan angkutan umum yang sudah disediakan oleh Pemerintah Daerah agar tidak banyak mobil yang menumpuk di jalan sehingga membuat jalan semakin sempit dan menimbulkan kemacetan yang berkepanjangan. Angkutan umum yang disediakan oleh Pemerintah Daerah misalnya TransJakarta yang sudah mulai diperbanyak bus nya agar dapat menampung masyarakat jakarta yang tidak menggunakan kendaraan pribadi sehingga terciptanya kesadaran akan pola pikir masyarakat yang kebanyakan menggunakan kendaraan pribadi agar terlihat keren. Itu adalah salah satu pandangan yang salah.

DAFTAR PUSTAKA

<http://id.m.wikipedia.org/wiki/kemacetan>

Adisasmita, Rahardjo dan Adisasmita, S. A. 2011. “ Manajemen Transportasi Darat- Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas di Kota Besar (Jakarta). Graha Ilmu. 2011

Khisty, Jotin c dan B, Kent Lall. 2003. Transportation Engineering : An Introduction, 3rd Edition. Pearson Education. Prentice Hall.

Sharp-cherryblossom.blogspot.com/2014/05/makalah-masalah-kemacetan-dan-solusi.html

Black, John. 1981, Urban Transport Planning: Theory and Practice, Croom Helm Ltd., London

LAMPIRAN-LAMPIRAN

Lampiran 1. Biodata ketua dan anggota

A. Identitas Diri

1	Nama lengkap	Novita Fransiska Dianty
2	Jenis Kelamin	Perempuan
3	Tempat dan Tanggal lahir	Jakarta, 03 November 1998
4	NIM	20160306065
5	Program Studi	Rekam Medik
6	Email	novitafds@yahoo.com
7	Nomor Telepon /HP	081932728996

B. Riwayat Pendidikan

	SD	SMP	SMA
Nama Institusi	SDN 010 Petang Jakarta Timur	SMPN 74	SMK Mandala Tiara Bangsa
Jurusan			Farmasi
Tahun Masuk - Lulus	2004 – 2010	2010 – 2013	2013 – 2016

C. Pemakalah Seminar ilmiah (Oral presentation)

No	Jenis Penghargaan	Judul Artikel Ilmiah	Waktu dan Tempat
1	Tidak Ada		
2	Tidak Ada		
3	Tidak Ada		

D. Penghargaan Dalam 10 Tahun Terakhir (Dari pemerintah, asosiasi, atau institusi)

No	Jenis Penghargaan	Institusi Pemberi Penghargaan	Tahun
1	Tidak Ada		
2	Tidak Ada		

Semua data yang saya cantumkan dalam biodata ini adalah benar dan dapat di pertanggungjawabkan secara hukum. Apabila di kemudian hari ternyata dijumpai ketidaksesuaian dengan kenyataan, saya sanggup menerima sanksi.

Demikian biodata ini saya dengan sebenarnya untuk memenuhi salah satu persyaratan dalam pengajuan PKM Gagasan Tertulis.

Jakarta, 22 Januari 2017



Novita Fransiska Dianty

Biodata Anggota:

A. Identitas Diri

1	Nama lengkap	Sela Irawati
2	Jenis Kelamin	Perempuan
3	Tempat dan Tanggal lahir	Kebumen, 31 Maret 1997
4	NIM	2015-31-258
5	Program Studi	Kesehatan Masyarakat
6	Email	Sela_ira@yahoo.com
7	Nomor Telepon /HP	081806288467

B. Riwayat Pendidikan

	SD	SMP	SMA
Nama Institusi	SDN Pulogadung 07 Pagi	SMPN 232 Jakarta Timur	SMK Mandala Tiara Bangsa
Jurusan			Farmasi
Tahun Masuk - Lulus	2003 – 2009	2009 – 2012	2012 – 2015

C. Pemakalah Seminar ilmiah (Oral presentation)

No	Jenis Penghargaan	Judul Artikel Ilmiah	Waktu dan Tempat
1	Tidak Ada		
2	Tidak Ada		
3	Tidak Ada		

D. Penghargaan Dalam 10 Tahun Terakhir (Dari pemerintah, asosiasi, atau institusi)

No	Jenis Penghargaan	Institusi Pemberi Penghargaan	Tahun
1	Tidak Ada		
2	Tidak Ada		
3	Tidak Ada		

Semua data yang saya cantumkan dalam biodata ini adalah benar dan dapat di pertanggungjawabkan secara hukum. Apabila di kemudian hari ternyata dijumpai ketidaksesuaian dengan kenyataan, saya sanggup menerima sanksi.

Demikian biodata ini saya dengan sebenarnya untuk memenuhi salah satu persyaratan dalam pengajuan Hibah PKM Gagasan Tertulis.

Jakarta, 22 Januari 2017


Sela Irawati

A. Identitas Diri

1	Nama lengkap	Rizkia Kurnia Putri
2	Jenis Kelamin	Perempuan
3	Tempat dan Tanggal lahir	Jakarta, 14 Agustus 1997
4	NIM	2015-11-409
5	Program Studi	Manajemen
6	Email	kaka.rizkia@gmail.com
7	Nomor Telepon /HP	085817191458

A. Riwayat Pendidikan

	SD	SMP	SMA
Nama Institusi	SDN 14 petang	SMPN 93 Jakarta	SMK Mandala Tiara Bangsa
Jurusan			Farmasi
Tahun Masuk - Lulus	2003 – 2009	2009 – 2012	2012 – 2015

B. Pemakalah Seminar ilmiah (Oral presentation)

No	Jenis Penghargaan	Judul Artikel Ilmiah	Waktu dan Tempat
1	Tidak Ada		
2	Tidak Ada		
3	Tidak Ada		

C. Penghargaan Dalam 10 Tahun Terakhir (Dari pemerintah, asosiasi, atau institusi)

No	Jenis Penghargaan	Institusi Pemberi Penghargaan	Tahun
1	Tidak Ada		
2	Tidak Ada		
3	Tidak Ada		

Semua data yang saya cantumkan dalam biodata ini adalah benar dan dapat di pertanggungjawabkan secara hukum. Apabila di kemudian hari ternyata dijumpai ketidaksesuaian dengan kenyataan, saya sanggup menerima sanksi.

Demikian biodata ini saya dengan sebenarnya untuk memenuhi salah satu persyaratan dalam pengajuan Hibah PKM Gagasan Tertulis.

Jakarta, 22 Januari 2017



Rizkia Kurnia Putri

DOSEN PENDAMPING

A. Identitas Diri

1	Nama Lengkap	Barika, SE, MM
2	NIDN	0314057504
3	NIP	3173051405750010
4	Jenis Kelamin	Laki – Laki
5	Alamat	Kp. Guji Rt.02/02 Kelurahan.duri kepa
6	No. Telp	081315024692
7	Tempat, Tanggal Lahir	Tanjung mulak, 14 Mei 1975
8	Perguruan Tinggi	Universitas Esa Unggul
9	Mata Kuliah	-
10	Jabatan Fungsional	Dosen
11	Jabatan Struktural	Kabag.Softskill Mahasiswa
12	Riwayat Pendidikan	
	- S1	Fakultas Ekonomi Universitas Sriwijaya
	- S2	Magister Manajemen Universitas Esa Unggul

Jakarta, 22 Januari 2017
Dosen Pendamping,



Barika, SE, MM
NIDN. 0314057504

Lampiran 2. Surat Pernyataan Ketua Pelaksana



SURAT PERNYATAAN KETUA PELAKSANA

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Novita Fransiska Dianty
NIM : 20160306065
Program Studi : Rekam Medik
Fakultas : Ilmu-Ilmu Kesehatan

Dengan ini menyatakan bahwa usulan **PKM- GT** saya dengan judul:
**UPAYA MELERAI KEMACETAN DI DAERAH KHUSUS IBUKOTA
JAKARTA (UMK dJak)** yang diusulkan untuk tahun anggaran 2017 bersifat
original dan belum pernah dibiayai oleh lembaga atau sumber dana lain.
Bilamana di kemudian hari ditemukan ketidaksesuaian dengan pernyataan ini, maka
saya bersedia dituntut dan diproses sesuai dengan ketentuan yang berlaku dan
mengembalikanseluruh biaya penelitian yang sudah diterima ke kas negara.
Demikian pernyataan ini dibuat dengan sesungguhnya dan dengan sebenar-
benarnya.

Mengetahui,

Ketua Bidang Kemahasiswaan

Ari Pambudi, S.Kom, M.Kom

NIP. 020840375

Yang menyatakan



Novita Fransiska Dianty

NIM. 20160306065

