

DAMPAK KEMACETAN LALU LINTAS TERHADAP PRODUKTIVITAS KERJA DI SURABAYA

Oktaviani Permatasari
Fakultas Ekonomi, Universitas Mayjen Sungkono Mojokerto
Email : oktavianipermatasari99@ gmail.com

| | | |
|--------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| Received : Oct 19 th 2019 | Revised : Des 17 th 2019 | Accepted : Jan 2 th 2020 |
|--------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|

ABSTRAK

The effect of road traffic congestion on the development of workers in Surabaya, Indonesia, has been examined. The people studied were employed by staff from various private and public companies in the city of Surabaya. The data was obtained through standard questionnaires from 63 sample companies from various Surabaya companies. Knowledge is asked about how traffic jams affect efficiency, results, development, happiness, innovation, quality of work, and how this affects goals set in the workplace. Staff performance measures the final results that impact traffic congestion variables. Themes such as productivity, effectiveness, employee career growth, satisfaction, innovation, and quality of work have determined performance construction. The data was analyzed using descriptive statistics and multiple regressions.

Keyword: *Traffic, congestion, workers, performance, satisfaction, efficiency, innovation, Surabaya, Indonesia*

PENDAHULUAN

Urbanisasi adalah fenomena penting di seluruh dunia. Sistem transportasi merupakan bagian dari masyarakat baru yang dirancang untuk memastikan transportasi yang andal dan murah di seluruh belahan dunia dan memberikan mobilitas penuh kepada semua warga (Leshem & Ritov, 2007). Dengan 993 penghuni per kilometer persegi, Indonesia adalah salah satu negara terpadat di dunia (Indonesia Economic Review 2011). Seperti negara lain di dunia, Indonesia juga dihadapkan pada masalah lalu lintas yang meningkat setiap hari. Surabaya hanya satu% dari total luas wilayah, tetapi menyumbang 36% terhadap PDB dan telah menghasilkan 44% dari keseluruhan lapangan kerja (Daily Star, 19 Juli 2017). Kota Surabaya sekarang menghadapi masalah lalu lintas yang parah di samping drainase, akomodasi, air, sanitasi, gas, dan kekurangan listrik,

di kota-kota besar, termasuk Surabaya, Jakarta, Bandung, dan Bekasi khususnya. (Miah dkk., 2001) menunjukkan kecepatan rata-rata 15 hingga 17 kilometer per jam pada waktu sibuk untuk rute utama Surabaya yang dikenal sebagai "Jalan Sibuk". Transportasi jalan raya merupakan penghubung penting antara semua moda transportasi lain dan fungsinya yang tepat (Leshem & Ritov, 2007). Ini adalah darah penting negara-negara maju. Sayangnya, karena peningkatan jumlah kendaraan dan ketidakmampuan untuk membangun sistem jalan raya yang modern dan lebih luas, jaringan jalan raya yang ada, termasuk sistem jalan raya, terbebani secara eksplosif (Hartgen dkk., 2009). Semua benci kemacetan, tapi memburuk di Kota Surabaya, meski ada upaya untuk memperbaikinya. Sejak karyawan melakukan tugas dalam organisasi, produktivitas karyawan diekspresikan dalam produktivitas seluruh organisasi. Akibatnya, efisiensi

kerja dapat dipengaruhi oleh banyak faktor: ke dan dari tempat kerja.

TINJAUAN PUSTAKA

Sebagian besar bisnis di Surabaya memiliki jadwal waktu tetap di mana setiap karyawan mulai bekerja pada pagi hari. Dalam kasus ini, permintaan perjalanan terkonsentrasi di sekitar awal kerja dan akibatnya terjadi kemacetan yang parah. Sistem transportasi Surabaya sebagian besar adalah sistem transportasi jalan raya dan tidak bermotor (terutama becak) dengan pangsa moda yang signifikan. Jaringan jalan raya Surabaya memiliki panjang hampir 3.000 km dengan beberapa jalan alternatif. (200 km di antaranya adalah primer). Sistem jalan dan transportasi hanya mencakup 7% dari seluruh wilayah daratan. Sekitar 400 km jalan setapak, 40% di antaranya digunakan secara ilegal oleh pedagang, dll. (Rahman 2008) terbuka untuk pejalan kaki.

Sistem transportasi yang efisien diperlukan untuk menopang pertumbuhan ekonomi di ekonomi modern karena memberikan hubungan antara berbagai bagian negara dan dunia, menurut Eddington (2006). Lupala (2010) juga berpendapat bahwa beban lalu lintas terjadi pada saat lalu lintas mobil mencapai kapasitas yang tersedia di jalur yang biasa dikenal dengan istilah saturasi. Ini menggambarkan sejumlah kondisi kompleks yang menyebabkan atau memperburuk kemacetan. Sebagian besar situasi ini melibatkan pengurangan kapasitas jalan pada titik tertentu atau untuk beberapa periode atau peningkatan jumlah kendaraan yang diperlukan untuk pergerakan orang dan barang. Boom ekonomi Lupala (2010) lebih lanjut menyatakan bahwa di banyak negara, jumlah kendaraan yang kewalahan oleh infrastruktur transportasi telah meningkat pesat dan jalan-jalan kota yang macet.

Alasan utama terjadinya stres dan pengurangan efisiensi di kalangan karyawan Kota Surabaya adalah

kemacetan jalan dan jaringan transportasi umum yang padat, menurut survei terbaru oleh penyedia solusi stasiun kerja. Dalam diskusi yang acaprate dan pengusaha, masalah kemacetan lalu lintas jalan dan dampaknya terhadap produktivitas karyawan semakin meningkat, terutama dalam kaitannya dengan kecepatan. Ketidakbahagiaan dan perubahan pekerjaan memengaruhi faktor perjalanan, menurut studi terkait stres (Kobayashi dkk., 2006). Penelitian AS baru-baru ini menunjukkan bahwa 48% pekerja dewasa tidak puas dengan masalah pekerjaan mereka, 32% mempertimbangkan beralih ketika memilih pekerjaan mereka saat ini, 27% mengatakan bahwa mereka dapat melakukan apa yang mereka lakukan, dan 15% mengatakan mereka akan beralih ke pekerjaan yang lebih pendek (R) untuk waktu yang lebih kecil. Selain itu, perjalanan jarak jauh dapat dengan mudah dikaitkan dengan latensi seperti yang dinyatakan oleh (van Hooff, 2015).

Selain meningkatkan produktivitas, tingkat motivasi juga ditingkatkan dengan efisiensi perjalanan, penghematan finansial, dan prospek karier. Ini juga mempertimbangkan waktu individu dan biaya sumber daya dan dampak individu seperti distorsi kehidupan kerja, beberapa masalah kesehatan, peningkatan stres, dan masalah lingkungan seperti polusi karbon dan kemacetan lalu lintas yang meningkat (Lyles & Salk, 1996). Sebagai keseimbangan antara pengambil keputusan perumahan dan keuangan, penelitian (Osman, 2010) menunjukkan bahwa menemukan tempat tinggal di tempat kerja merupakan hal yang menantang yang merupakan penjelasan utama untuk perjalanan reguler oleh setengah dari penumpang. Pasokan terbatas dari 3 rumah atau harga yang tersedia dapat menyebabkan masalah ini. Kira-kira proporsi yang sama dari penumpang menyatakan bahwa mereka akan mempertahankan atau bahkan melakukan perjalanan keluar dari tempat mereka sekarang untuk mengejar

pekerjaan yang lebih memuaskan dan bergaji tinggi. Oleh karena itu, seorang komuter kemungkinan besar akan berganti pekerjaan atau menemukan rumah baru dalam segala hal (Gottholmseder dkk., 2009).

Jalan raya ini sangat padat pada jam-jam jalan raya atau jam-jam sibuk yang biasanya terjadi dua kali dalam sehari, pagi dan satu malam sekali. Hal ini disebabkan oleh standar jam kerja karyawan untuk bekerja di pagi hari dan pulang pada malam hari. Jam sibuk ketiga juga terjadi pada sore hari. Istirahat makan siang dan sesi akhir sekolah disebabkan oleh fenomena ini. Di sekolah dan pusat makanan, lalu lintas padat biasanya terjadi pada jam-jam tersebut. Bukti menunjukkan bahwa kemacetan lalu lintas merupakan masalah yang signifikan dalam industri. Keyakinannya adalah bahwa hal ini menimbulkan beban biaya yang sangat besar. Sebuah studi di Inggris menemukan bahwa faktor yang paling penting untuk mempengaruhi pengeluaran dan administrasi selama tiga tahun berikutnya adalah kemacetan lalu lintas (Larsen dkk., 2014). Segmen waktu dari biaya mengemudi (Larsen dkk., 2014) adalah dasar dari beberapa dimensi finansial transportasi. Menurut Perserikatan Bangsa-Bangsa (2011), meningkatnya kemacetan jalan raya menyebabkan stres dan kelelahan bagi mereka yang secara langsung mempengaruhi kesehatan dan produktivitas tenaga kerja. (Alcock & Simpson, 2005) mengemukakan bahwa kemacetan memungkinkan waktu karyawan tidak terkelola, yang berdampak pada prestasi kerja di instansi. Kemacetan berpotensi menyebabkan lokasi bersama di pinggiran kota antara majikan-karyawan (Crane & Chatman, 2003; Lyles & Salk, 1996) menurut teori lokasi bersama. Model perkotaan teoretis juga menyiratkan ketidakseimbangan ekonomi perkotaan akibat kemacetan (Alcock & Simpson, 2005; Arnott, 2007; Athanasoglou dkk., 2008; Crane &

Chatman, 2003), terutama dengan mengurangi manfaat aglomerasi.

Di satu sisi, penelitian tentang ketidakseimbangan empiris dalam perumahan kerja (Becerra-Fernandez, 2004) menunjukkan beban perjalanan yang signifikan. Penelitian juga menunjukkan bahwa eksposur sektor varian industri terhadap kemungkinan hambatan kemacetan adalah yang paling tidak sensitif, dengan industri yang paling sensitif menunjukkan bahwa bauran industri itu penting. Efek perjalanan pada tenaga kerja tidak bisa dihindari. Biaya perjalanan mata uang dianggap sebagai salah satu faktor paling penting dalam menentukan posisi pencarian kerja, kesediaan untuk berganti pekerjaan dan cuti, dan perkiraan kompensasi yang ditawarkan kepada karyawan. Selain membuang-buang waktu yang berkualitas, stres dan kehilangan produktivitas dapat terjadi. Pengeluaran moneter juga harus melihat waktu yang dihabiskan untuk perjalanan sehari-hari. Rata-rata waktu yang dihabiskan untuk bepergian ke dan dari tempat kerja adalah 38 menit sehari, berdasarkan angka OECD terbaru. Waktu perjalanan harian paling lama di Afrika Selatan, Jepang, dan Turki adalah 56, 55, dan 47 menit. Namun, rute perjalanan reguler Irlandia, Denmark, dan Swedia lebih pendek (OECD, 2011). Rute apa pun adalah fisik atau mental, dan upaya, dan pengeluaran energi. Bukan hanya waktu, seperti yang dijelaskan, tetapi bagaimana penyebarannya dan berbagai variasi diperlukan untuk menginterpretasikan hasil. van Hooff (2015) menyatakan bahwa bagi komuter, penting juga untuk memiliki pemisahan psikologis dari tenaga kerja selama perjalanan. Perjalanan dari pekerjaan bisa menjadi periode penyembuhan dan rehabilitasi, tergantung pada penggunaan perjalanan atau pengalaman subjektif dari proses tersebut. Ini adalah jembatan antara kantor dan rumah, memungkinkan orang untuk mengubah suasana hati mereka dan bergerak. Ini dapat dianggap sebagai bentuk rehabilitasi, tergantung pada sifat

perjalanan yang bersahabat. Ini mungkin satu-satunya bagian dari hari di mana orang memiliki kesempatan untuk berkomitmen, menurut (García-Herrero dkk., 2009).

METODE PENELITIAN

Riset 63 karyawan (bekerja di berbagai perusahaan LTD swasta dan publik di Surabaya, Indonesia) Berbagai faktor mempengaruhi kehidupan

manusia karena kemacetan lalu lintas yang sering terjadi. Berikut adalah beberapa pertimbangannya: dampak terhadap produktivitas, waktu, kesejahteraan, investasi, dan keseimbangan kehidupan kerja. Diagram lingkaran berikut mengilustrasikan efek hambatan lalu lintas, dan survei online dilakukan dengan menggunakan format Skala Likert untuk menentukan penyebabnya.

HASIL

Table 1

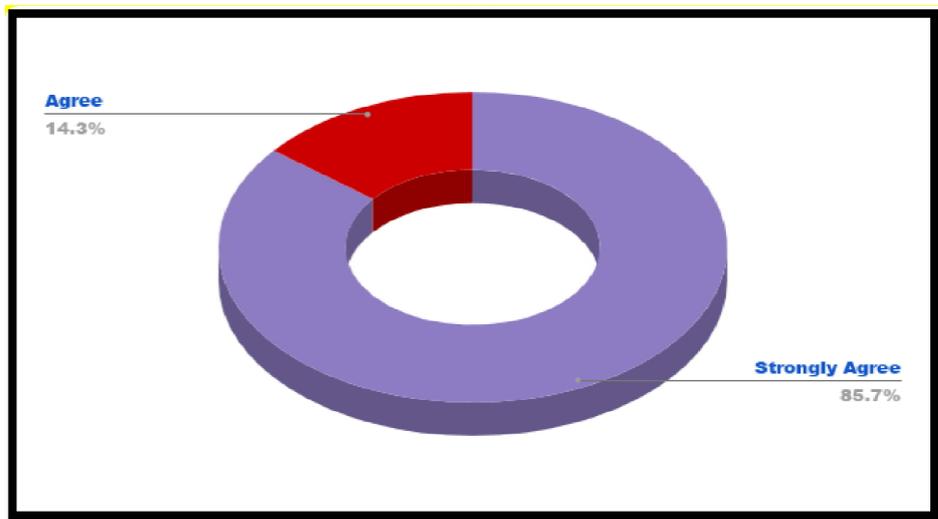


Figure 1: Impact of Traffic Congestion on Productivity

Diagram menunjukkan bagaimana masalah lalu lintas padat yang dihadapi seseorang setiap hari memengaruhi produktivitas. Temuan di

atas menunjukkan bahwa pengaruh terhadap produktivitas diterima dengan kuat oleh lebih banyak orang.

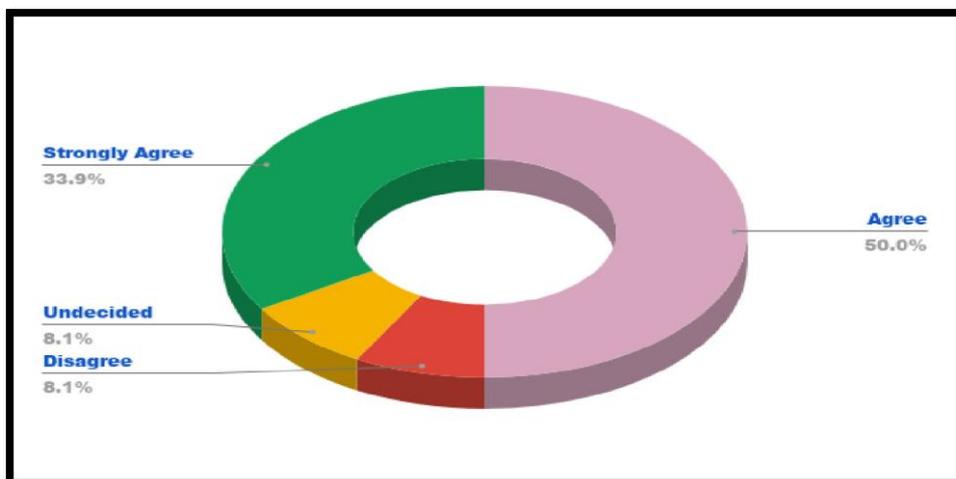


Figure 2: Impact of Traffic Congestion on Punctuality

Grafik menunjukkan efek mencapai kantor pada saat kemacetan lalu lintas yang ekstrim. Temuan di atas menunjukkan bahwa lebih banyak orang menerima bahwa karena masalah lalu

lintas mereka bekerja lembur, tetapi beberapa orang bingung dan tentunya tidak menerima bahwa karena masalah lalu lintas mereka bekerja sampai larut.

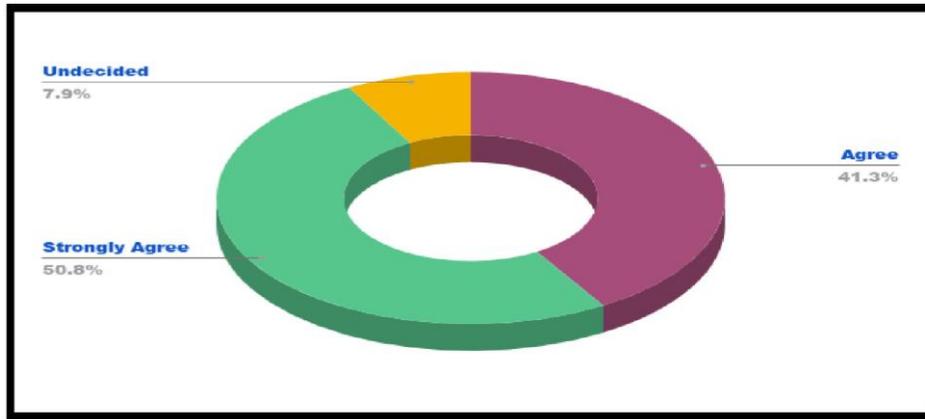


Figure 3: Impact of Traffic Congestion on Health

Diagram tersebut mengilustrasikan konsekuensi kesehatan yang merugikan dari waktu kemacetan lalu lintas. Hasil di atas menunjukkan bahwa semakin banyak orang yang

percaya bahwa kemacetan memiliki pengaruh yang signifikan terhadap kesejahteraan mereka, namun sangat sedikit orang yang belum yakin akan hal ini.

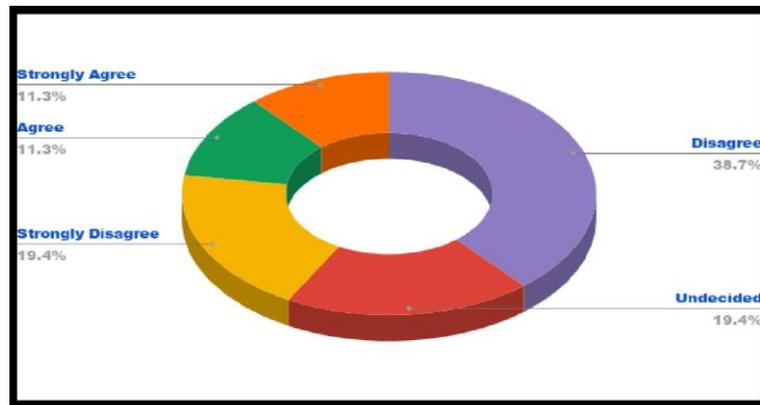


Figure 4: Government's Effort on Solving the Traffic Problem

Diagram tersebut menggambarkan upaya Pemerintah untuk mengatasi masalah lalu lintas. Temuan di atas menunjukkan bahwa lebih banyak orang yang tidak setuju dengan kenyataan bahwa pemerintah

saat ini sedang melakukan sesuatu untuk memperbaiki masalah yang serius ini, tetapi beberapa orang setuju dan beberapa tidak tahu apakah pemerintah sudah berbuat cukup.

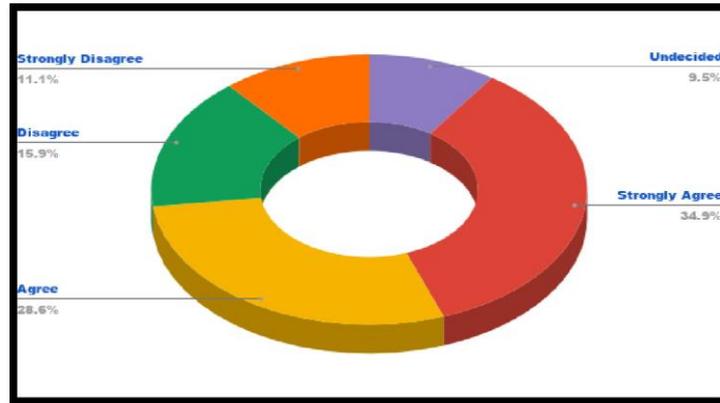


Figure 5: Impact of Excess Transportation

Diagram menunjukkan, jika mungkin, pengaruh kelebihan transportasi di jalan raya. Hasil di atas menunjukkan bahwa lebih dari 50% orang setuju bahwa kelebihan transportasi di jalan saat ini sudah

sesuai, dimana jalan masih terhalang dan padat sehingga menyebabkan kekacauan, tetapi sangat sedikit orang yang tidak setuju dengan pernyataan tersebut.

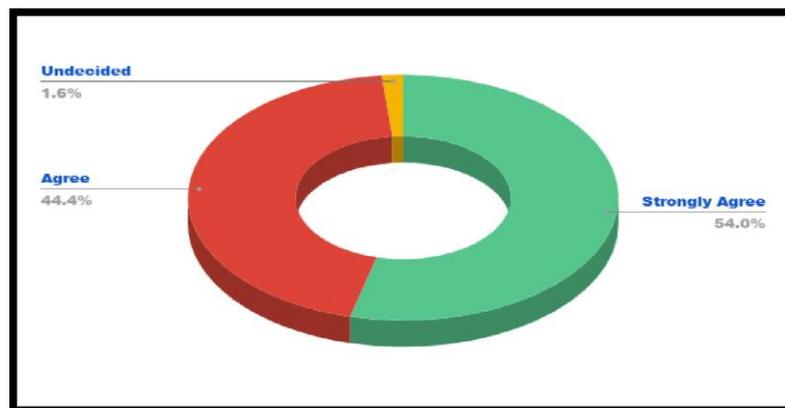


Figure 6: Impact of Traffic Congestion on Stress Level

Diagram tersebut mengilustrasikan jumlah tegangan yang disebabkan oleh kemacetan berulang. Temuan di atas menunjukkan bahwa lebih banyak orang setuju dengan anggapan bahwa hidup mereka sangat

stres karena kemacetan yang parah, tetapi sangat sedikit orang yang tidak yakin karena mereka tidak terlalu sering dihadapkan pada lalu lintas atau karena mereka tidak begitu stres.

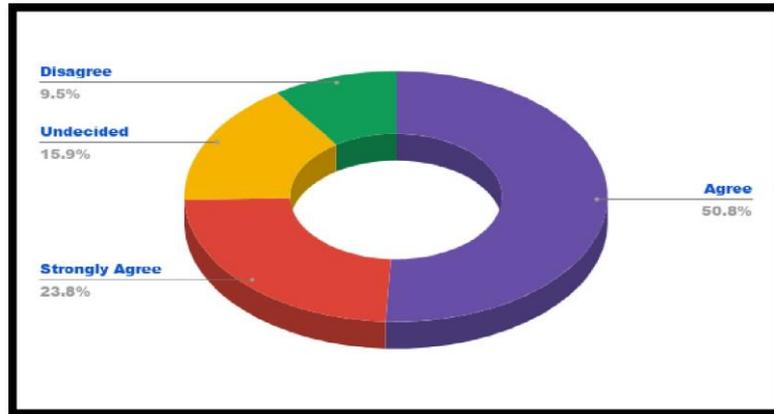


Figure 7: Impact on Time Balancing Due to Traffic Congestion

Diagram menunjukkan hilangnya waktu karena masalah lalu lintas. Hasil di atas menunjukkan bahwa banyak orang yang percaya bahwa orang-orang pada kenyataannya tinggal di kantor sampai larut malam untuk menghindari kemacetan di penghujung

hari, tetapi sangat sedikit orang yang tidak yakin dan tidak setuju dengan fakta tersebut, mungkin karena mereka memilih untuk tidak tinggal kembali daripada menjadi bagian dari kemacetan lalu lintas.

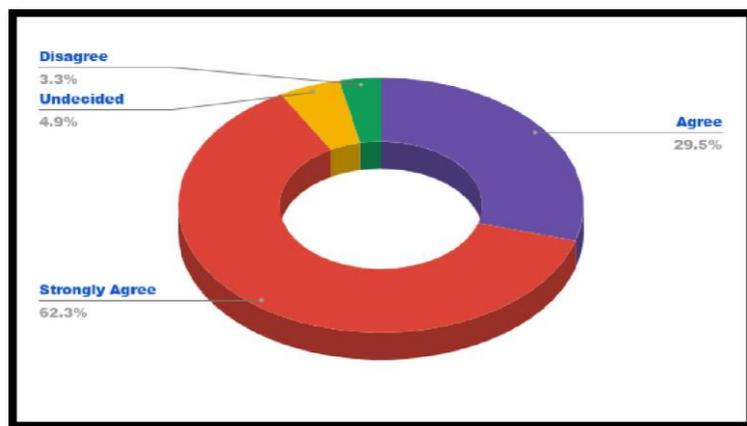


Figure 8: Impact on Expenses Due to Traffic Congestion

Diagram menunjukkan pengaruh transportasi pribadi yang lebih cepat pada harga yang lebih tinggi. Lebih banyak orang setuju bahwa biaya perekrutan yang lebih cepat untuk sampai ke tempat mereka tepat waktu

akan meningkat seiring kemacetan lalu lintas, tetapi sangat sedikit orang yang tidak setuju dengan ini dan mungkin tidak yakin karena mereka lebih memilih transportasi harian daripada menyewa pribadi.

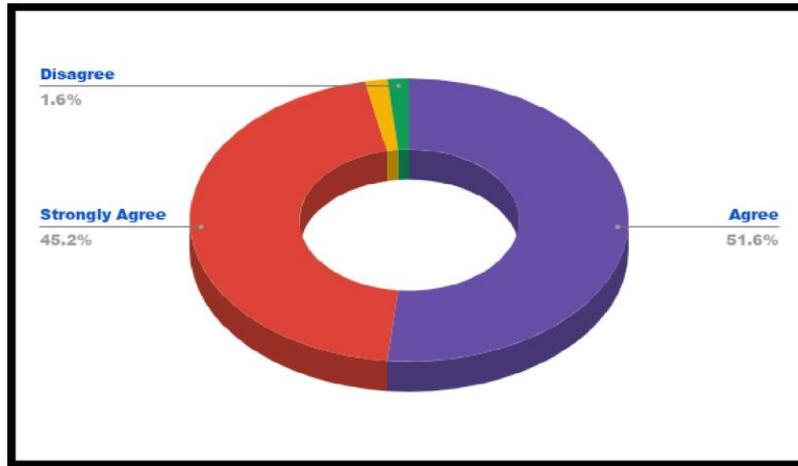


Figure 9: Impact on Work-Life-Balance Due to Traffic Congestion

Diagram mengilustrasikan efek kemacetan lalu lintas terhadap keseimbangan kehidupan kerja pekerja. Hal ini menunjukkan bahwa semakin banyak orang yang mengakui bahwa keseimbangan kehidupan kerja mereka berpotensi terganggu oleh kemacetan

lalu lintas, karena mereka tidak dapat menghabiskan lebih banyak waktu dengan orang yang mereka cintai, tetapi sangat sedikit yang tidak setuju dengan kebenaran, mungkin karena mereka mampu menyeimbangkan karir mereka. kehidupan pribadi secara berbeda.

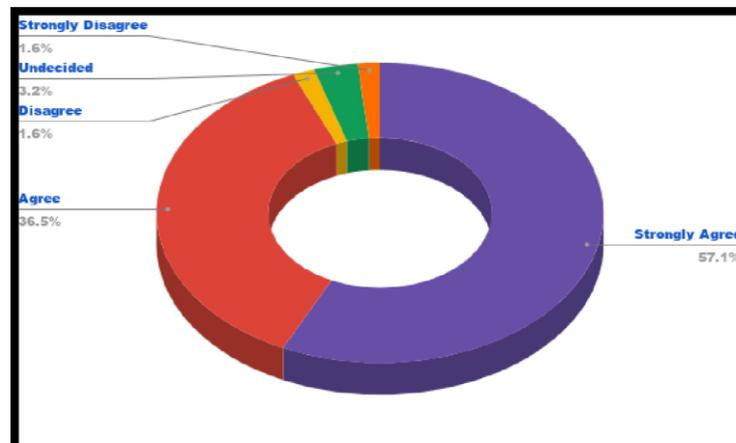


Figure 10: Avoiding Road-Side Parking Can Decrease Traffic Congestion

Diagram tersebut menunjukkan solusi yang dapat diambil untuk meminimalkan masalah kemacetan lalu lintas. Temuan di atas menunjukkan bahwa semakin banyak orang yang menerima bahwa menghindari parkir di jalan dapat mengurangi masalah kemacetan jalan seminimal mungkin, tetapi sangat sedikit orang yang tidak yakin dengan situasi dan tidak setuju dengan fakta tersebut, mungkin karena mereka kurang peduli dan peduli dengan dilema dan larutan.

KESIMPULAN

Dari diagram di atas diperoleh beberapa data, yang dapat disimpulkan diantaranya dampak terhadap produktivitas, waktu, kesejahteraan, investasi, dan keseimbangan kehidupan kerja. efek kemacetan lalu lintas terhadap keseimbangan kehidupan kerja pekerja. Hal ini menunjukkan bahwa semakin banyak orang yang mengakui bahwa keseimbangan kehidupan kerja mereka berpotensi terganggu oleh kemacetan lalu lintas, karena mereka

tidak dapat menghabiskan lebih banyak waktu dengan orang yang mereka cintai. Terkait dengan produktivitas, yakni Temuan di atas menunjukkan bahwa pengaruh terhadap produktivitas diterima dengan kuat oleh lebih banyak orang

Kemacetan juga mempengaruhi kesejahteraan para pekerja. Sehingga waktu yang dapat digunakan untuk hal produktivitas atau kegiatan lain, menjadikan terhambat. Beberapa solusi dari pemerintah telah dilakukan dengan menyediakan alat transportasi yang memadai. Sehingga mampu meminimalisir kemacetan lalu lintas disebabkan karena jam pulang kerja yang bersamaan.

DAFTAR PUSTAKA

- Alcock, L., & Simpson, A. (2005). Convergence of sequences and series 2: Interactions between nonvisual reasoning and the learner's beliefs about their own role. *Educational studies in mathematics*, 58(1), 77–100.
- Arnott, R. (2007). Congestion tolling with agglomeration externalities. *Journal of Urban Economics*, 62(2), 187–203.
- Athanasoglou, P. P., Brissimis, S. N., & Delis, M. D. (2008). Bank-specific, industry-specific and macroeconomic determinants of bank profitability. *Journal of international financial Markets, Institutions and Money*, 18(2), 121–136.
- Becerra-Fernandez, I. (2004). Knowledge management: Challenges, solutions, and technologies.
- Crane, R., & Chatman, D. G. (2003). *Traffic and Sprawl: Evidence from US Commuting from 1985-1997 (Vol. 6)*. University of Southern California.
- Eddington, R. (2006). *The Eddington Transport Study. Main Report: Transport's Role in Sustaining the UK's Productivity and Competitiveness*.
- García-Herrero, A., Gavilá, S., & Santabábara, D. (2009). What explains the low profitability of Chinese banks? *Journal of Banking & Finance*, 33(11), 2080–2092.
- Gottholmseder, G., Nowotny, K., Pruckner, G. J., & Theurl, E. (2009). Stress perception and commuting. *Health economics*, 18(5), 559–576.
- Hartgen, D. T., Fields, M. G., & Moore, A. T. (2009). Gridlock and growth: The effect of traffic congestion on regional economic performance. Reason Foundation Los Angeles, CA.
- Kobayashi, K., Lakshmanan, T. R., & Anderson, W. P. (2006). *Structural change in transportation and communications in the knowledge society*. Edward Elgar Publishing.
- Larsen, M., Nissen, J., Lueg, R., Schmaltz, C., & Thorhauge, J. (2014). Can the business model of Handelsbanken be an archetype for small and medium sized banks? A comparative case study. *Journal of Applied Business Research*, 30(3), 869–882.
- Leshem, G., & Ritov, Y. (2007). Traffic flow prediction using adaboost algorithm with random forests as a weak learner. *Proceedings of world academy of science, engineering and technology*, 19, 193–198.
- Lupala, J. M. (2010). Sustainable urbanization and spatial growth of cities in least industrialised countries: The case of Dar es Salaam City, Tanzania. *Journal of Building and Land Development*, 17(1–2), 61–77.
- Lyles, M. A., & Salk, J. E. (1996). *Knowledge acquisition from*

- foreign parents in international joint ventures: An empirical examination in the Hungarian context. *Journal of international business studies*, 27(5), 877–903.
- Miah, M. M., Islam, M. S., & Quddus, M. A. (t.t.). IMPACT OF FARM MECHANIZATION ON LIVELIHOODS OF RURAL LABOURERS IN BANGLADESH: SOME CASE STUDIES.
- Osman, S. (2010). Dhaka's Traffic Problem-Opportunities and Suggested Solutions.
- van Hooff, M. L. (2015). The daily commute from work to home: Examining employees' experiences in relation to their recovery status. *Stress and Health*, 31(2), 124–137.