

PERSEPSI MASYARAKAT TERHADAP PEMBANGUNAN JALAN TOL BEKASI-CAWANG-KAMPUNG MELAYU (BECAKAYU)

Hapsari Laras
hapsari.laras.16@gmail.com

Estuning Tyas Wulan Mei
estu.mei@ugm.ac.id

Abstract

The development of Becakayu Highway is government's efforts for increasing the number of road as a solution to reduce traffic jam and fulfil Jabodetabek community mobilization needs. This study aims to: 1) To know the level of public knowledge of Becakayu highway development based on socio-economic characteristics, 2) to identify public perception on Becakayu highway development, and 3) to know the problem of Becakayu highway development. The method used in this research is quantitative method and mixed method. The results of the research are: 1) the majority of people have a high level of knowledge with a proportion of 82. 2) Public perception tends to be positive with information and transparency (92%), activity change (59%) and all aspects (67%), while for environmental impact is dominated by negative perception which reach 93% of respondents. 3) The problems of Becakayu development are land acquisition, public facility damage, traffic jam, and environmental damage.

Keywords : Perception, Community, Sample, Quantitative, Highway

Abstrak

Pembangunan jalan tol Becakayu adalah upaya pemerintah dalam meningkatkan jumlah jalan merupakan sebagai solusi untuk mengurangi kemacetan dan memenuhi kebutuhan mobilisasi masyarakat Jabodetabek. Penelitian ini bertujuan untuk : 1) Mengetahui tingkat pengetahuan masyarakat terhadap pembangunan jalan tol Becakayu berdasarkan karakteristik sosial ekonomi, 2) Mengidentifikasi persepsi masyarakat terhadap pembangunan jalan tol Becakayu, dan 3) Mengetahui permasalahan pembangunan jalan tol Becakayu. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kuantitatif dan campuran. Hasil penelitian yang diperoleh adalah : 1) sebagian besar masyarakat memiliki tingkat pengetahuan tinggi dengan proporsi 82%. 2) Persepsi masyarakat cenderung positif dengan aspek informasi dan transparansi (92%), perubahan aktivitas (59%) dan seluruh aspek (67%), sedangkan untuk aspek dampak lingkungan didominasi oleh persepsi negatif yang mencapai 93% responden. 3) Permasalahan pembangunan jalan tol Becakayu antara lain adalah pembebasan lahan, kerusakan fasilitas umum, kemacetan dan kerusakan lingkungan.

Kata kunci: Persepsi, Masyarakat, Sampel, Kuantitatif, Jalan Tol

PENDAHULUAN

Peningkatan jumlah kendaraan pribadi yang tinggi di Kawasan Jabodetabek berimplikasi pada peningkatan akan kebutuhan ruang untuk mobilisasi. Ditlantas Polda Metro Jaya mencatat bahwa terjadi pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor yang melewati jalan-jalan di ibukota DKI Jakarta setiap tahunnya sebesar 9,93% dengan jumlah kendaraan yang terdaftar untuk tahun 2014 sebesar 17.523.967 kendaraan. Angka tersebut membuktikan bahwa kebutuhan peningkatan infrastruktur sangat dibutuhkan di Kawasan Jagodetabek. Aktivitas manusia dalam memenuhi kebutuhannya mengakibatkan terjadinya proses pembangunan yang kemudian mengakibatkan terjadinya perubahan, baik itu perubahan sosial, ekonomi, budaya, politis, dan lain- lain (Bintarto, 1975).

Pembangunan infrastruktur jalan menjadi salah satu prioritas utama dalam agenda pemerintah Indonesia yang diatur dalam Rencana Lima Tahunan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat tahun 2015-2019, yang menjelaskan bahwa tujuan pembangunan transportasi pada umumnya adalah untuk meningkatkan pelayanan jasa transportasi secara efisien, efektif, handal, berkualitas, dan aman dengan harga terjangkau. Infrastruktur merupakan sebuah kebutuhan utama untuk menunjang aktivitas wilayah dan kota agar sektor publik maupun sektor privat bisa berjalan dengan baik. Infrastruktur juga berfungsi untuk menunjang aktivitas perkotaan baik aktivitas

ekonomi dan sosial masyarakat, maupun distribusi barang dan jasa (Susantono, 2012).

Jalan Tol Bekasi-Cawang-Kampung Melayu (Becakayu) adalah jalan tol berkonstruksi layang yang dibangun di atas sungai Kalimalang di Kota Jakarta Timur dan Bekasi untuk mengurai kemacetan di sekitar Kalimalang. Jalan Tol Becakayu terdiri dari dua lajur yaitu satu lajur ke arah Bekasi di sisi kiri Kalimalang, sedangkan satu lagi ke arah Cawang di sisi kanan Kalimalang. Pembangunan Tol Becakayu terbagi menjadi 2 seksi yaitu seksi pertama dari Kampung Melayu sampai Jakasampurna dan seksi kedua dari Jakasampurna sampai Durenjaya. Pembangunan yang sedang dilakukan saat ini adalah pembangunan seksi pertama yang direncanakan selesai tahun 2017. Seksi pertama memiliki panjang 11 km.

Pelaksanaan pembangunan jalan tol membutuhkan dukungan dari aspek ekonomi, infrastruktur, dan juga dukungan dari aspek masyarakat. Keterlibatan masyarakat dalam pembangunan jalan tol menjadi sangat penting untuk diperhatikan. Hal ini dikarenakan masyarakat merupakan objek atau sasaran yang terkena imbas pembangunan dan juga sekaligus berperan sebagai subjek yang melaksanakan pembangunan. Identifikasi terhadap permasalahan akibat pembangunan perlu dilakukan untuk mengetahui sejauh mana pembangunan dapat memberikan kesejateraan kepada masyarakat khususnya masyarakat sekitar wilayah pembangunan. Pendapat atau aspirasi masyarakat menjadi suatu hal yang

harus dipertimbangkan. Hal tersebut bertujuan untuk menyinkronkan antara pembangunan dengan kepentingan masyarakat umum agar terciptanya pembangunan yang bersifat partisipatif.

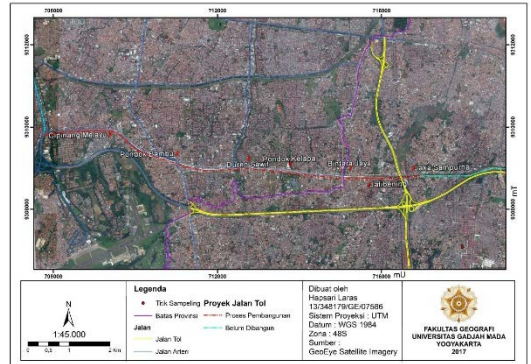
Persepsi merupakan suatu proses yang didahului oleh penginderaan. (Robbins, 2001) mengungkapkan bahwa persepsi dapat didefinisikan sebagai proses dimana individu-individu mengorganisasikan dan menafsirkan kesan indera mereka agar memberi makna kepada lingkungan mereka. Persepsi setiap orang akan berbeda tergantung aspek-aspek yang ada dalam diri individu, seperti pengalaman, kemampuan berpikir, kerangka acuan dan lain-lain. Robbins (2001) mengemukakan bahwasanya ada 3 faktor yang dapat mempengaruhi persepsi masyarakat, yaitu, pelaku persepsi, target atau objek, dan situasi.

Tujuan dari penelitian ini adalah mengetahui tingkat pengetahuan masyarakat terhadap pembangunan tol berdasarkan karakteristik sosial ekonomi, mengidentifikasi persepsi masyarakat terhadap pembangunan tol dan mengetahui permasalahan pembangunan jalan tol Becakayu.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dan metode campuran. Objek yang diteliti adalah karakteristik sosial ekonomi responden, tingkat pengetahuan masyarakat, persepsi masyarakat dan permasalahan pembangunan

Data yang dikumpulkan pada penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh dari data kuesioner dan hasil wawancara, sedangkan data sekunder diperoleh dari peraturan maupun dokumen-dokumen yang berasal dari instansi.



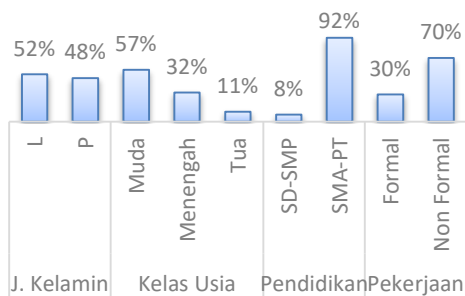
Gambar 1. Citra Tol Bekasi-Cawang-Kampung Melayu

Metode sampling yang digunakan dalam menentukan lokasi penelitian adalah dengan *purposive sampling*, dengan memilih lokasi yang dilintasi oleh pembangunan proyek jalan tol. Kelurahan yang dipilih adalah Kelurahan Jakasampurna, Jatibening, dan Bintara Jaya yang berada di Kota Bekasi, serta kelurahan Pondok Kelapa, Pondok Bambu, Duren Sawit dan Cipinang Melayu yang berada di Kota Jakarta Timur. Gambar 1. menunjukkan proyek jalan tol yang dalam proses pengerjaan dan yang belum dibangun. Jumlah responden yang digunakan adalah 100 orang dengan didasarkan perhitungan rumus slovin terhadap jumlah rumah tangga tiap kelurahan. Pemilihan responden dilakukan secara acak agar dapat memperoleh variasi data yang lebih beragam. Hasil wawancara diolah

menjadi bentuk transkrip untuk selanjutnya dianalisis dan dipadupadankan dengan data-data terkait seperti hasil kuesioner, hasil dokumentasi, dan berita-berita permasalahan pembangunan tol tersebut, dan dianalisa dengan menggunakan metode kualitatif campuran. Data kuesioner diolah menggunakan bentuk skor dan dianalisis menggunakan program SPSS versi 23. Penyajian data dilakukan secara deskriptif yang menjelaskan secara mendetail mengenai karakteristik sosial ekonomi, pengetahuan dan persepsi masyarakat terhadap pembangunan jalan tol Becakayu.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Responden dalam penelitian ini diklasifikasikan berdasarkan jenis kelamin, tingkat pendidikan, kelas usia, dan jenis pekerjaan. Gambar 2. menunjukkan komposisi responden berdasarkan karakteristik sosial ekonomi dengan jumlah sampel sebanyak 100 orang responden.

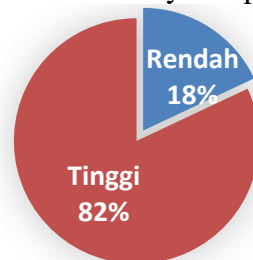


Gambar 2. Karakteristik Responden (n=100)

Tingkat Pengetahuan Masyarakat

Hasil analisis data pengetahuan pada Gambar 3. menunjukkan bahwa

sebagian besar masyarakat memiliki tingkat pengetahuan tinggi dengan proporsi 82 persen, sedangkan tingkat pengetahuan rendah hanya 18 persen



Gambar 3. Diagram Pie Tingkat Pengetahuan Masyarakat

Tingkat pengetahuan ditengarai dipengaruhi oleh karakteristik sosial ekonomi masyarakat, sehingga dilakukan pengukuran tingkat pengetahuan berdasarkan karakteristik sosial ekonomi responden yaitu jenis kelamin, umur, tingkat pendidikan dan jenis pekerjaan Berdasarkan uji chi kuadrat diketahui bahwa hanya faktor tingkat pendidikan dan jenis pekerjaan saja yang memiliki keterkaitan dengan pengetahuan masyarakat dengan nilai 0,006 dan 0,002 (dibawah 0,05).

Tabel 1. Tabel nilai chi kuadrat

Faktor	Nilai chi kuadrat
Jenis Kelamin	0,169
Kelas Usia	0,244
Tingkat Pendidikan	0,006
Jenis Pekerjaan	0,002

Responden dengan pendidikan yang tinggi cenderung lebih mengetahui informasi mengenai pembangunan jalan tol dibandingkan responden yang memiliki tingkat pendidikan yang lebih rendah. Hal ini sesuai dengan pendapat Notoatmodjo

(2002) yang menyatakan bahwa seseorang yang berpendidikan tinggi mempunyai pengetahuan yang lebih baik dibandingkan dengan orang yang berpendidikan menengah dan rendah.

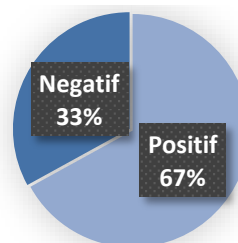
Jenis pekerjaan formal dan non formal menentukan tinggi rendahnya kebutuhan ilmu yang digunakan sehingga dapat membentuk pola kemampuan menyerap, mengolah dan memahami suatu informasi. Bekerja juga akan memudahkan seseorang untuk menjangkau berbagai informasi. Pekerjaan formal cenderung membutuhkan pendidikan tinggi dan wawasan yang luas sehingga memperbesar peluang terpapar informasi-informasi terkini khususnya yang terjadi di lingkungan sekitarnya.

Persepsi Masyarakat

Persepsi masyarakat terhadap pembangunan Tol Becakayu terdiri dari beberapa aspek yaitu aspek informasi dan transparansi pembangunan, perubahan aktivitas dan dampak lingkungan. Ketiga aspek digunakan untuk mewakili beberapa fenomena yang terjadi di masyarakat terkait dengan adanya pembangunan jalan tol tersebut. Semakin tinggi skor total maka kecenderungan persepsi akan semakin positif, begitupula sebaliknya, semakin rendah skor total maka kecenderungan persepsi akan semakin negatif terhadap adanya pembangunan jalan tol.

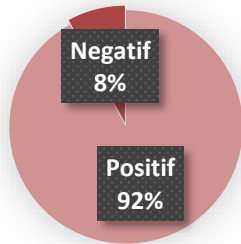
Menurut Robbins (2001) persepsi positif merupakan penilaian individu terhadap suatu objek atau informasi dengan pandangan yang positif atau sesuai dengan yang diharapkan dari objek yang

dipersepsikan atau dari aturan yang ada, sedangkan persepsi negatif merupakan persepsi individu terhadap objek atau informasi tertentu dengan pandangan yang negatif, berlawanan dengan yang diharapkan dari objek yang dipersepsikan atau dari aturan yang ada. Persepsi negatif seseorang dapat muncul karena adanya ketidakpuasan individu terhadap objek yang menjadi sumber persepsinya, adanya ketidaktahuan individu serta tidak adanya pengalaman individu terhadap objek yang dipersepsikan dan sebaliknya, penyebab munculnya persepsi positif seseorang karena adanya kepuasan individu terhadap objek yang menjadi sumber persepsinya, adanya pengetahuan individu, serta adanya pengalaman individu terhadap objek yang dipersepsikan.



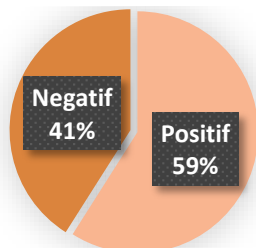
Gambar 4. Diagram Pie Persepsi secara umum

Gambar 4. memperlihatkan persepsi masyarakat secara umum memiliki kecenderungan positif dengan persentase 67 persen, sedangkan 33 persen merupakan persepsi negatif. Hal tersebut menunjukkan bahwa sebagian besar masyarakat mendukung adanya pembangunan jalan tol.



Gambar 5. Diagram Pie Persepsi berdasarkan aspek informasi dan transparansi pembangunan

Gambar 5. memperlihatkan sebagian besar masyarakat memiliki persepsi positif dengan persentase 92 persen, sedangkan 8 persen masyarakat memiliki persepsi negatif. Hal tersebut memperlihatkan bahwa sebagian besar masyarakat memiliki keinginan atau motivasi untuk berpartisipasi dalam pembangunan mulai dari hal yang sederhana yaitu mengetahui informasi terkait pembangunan dan memperoleh akses untuk menyampaikan aspirasi mereka. Keinginan masyarakat untuk mengetahui informasi pembangunan juga dapat mencegah terjadinya kecurangan dan manipulasi yang hanya menguntungkan salah satu kelompok masyarakat saja secara tidak profesional (Uno, 2016).

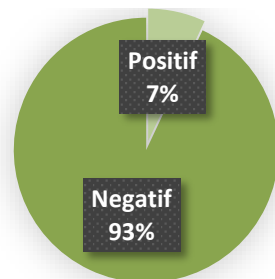


Gambar 6. Diagram Pie Persepsi berdasarkan aspek perubahan aktivitas

Gambar 6. menunjukkan memperlihatkan aspek perubahan lingkungan didominasi oleh perspektif

positif dengan persentase masyarakat 59 persen, sedangkan 41 persen masyarakat memiliki perspektif negatif. Hal tersebut menunjukkan bahwa perubahan aktivitas setelah adanya pembangunan tidak begitu berubah banyak baik dari kenyamanan maupun keamanan, selain itu masyarakat juga cenderung memiliki harapan positif mengenai perubahan jangka panjang pada perkembangan wilayah dengan adanya jalan tol.

Gambar 7. memperlihatkan masyarakat yang memiliki persepsi negatif jauh lebih tinggi dari persepsi positif untuk aspek dampak lingkungan yaitu persentase 93 persen untuk persepsi negatif dan 7 persen untuk persepsi positif. Hal tersebut memperlihatkan bahwa sebagian besar masyarakat setuju bahwa terjadi kerusakan lingkungan yang terjadi di wilayah sekitar tempat tinggal akibat proses pembangunan.



Gambar 7. Diagram Pie Persepsi berdasarkan aspek dampak lingkungan

Hasil uji chi kuadrat antara tingkat pengetahuan dan persepsi pada Tabel 2. menunjukkan bahwa hanya aspek informasi dan transparansi saja yang memiliki keterkaitan dengan pengetahuan masyarakat dengan nilai 0,000 (diatas 0,05). Hal ini menunjukkan bahwa masyarakat

dengan tingkat pengetahuan tinggi cenderung mendukung adanya pemerataan informasi dan transparansi pembangunan dan juga memiliki motivasi untuk berpartisipasi dalam pembangunan melalui komunikasi dua arah antara pihak-pihak yang berwenang dalam pembangunan dengan masyarakat.

Tabel 2. Tabel nilai chi kuadrat

Aspek Persepsi	Nilai chi kuadrat
Seluruh Aspek	0,254
Informasi dan Transparansi	0,000
Perubahan Aktivitas	0,166
Dampak lingkungan	0,199

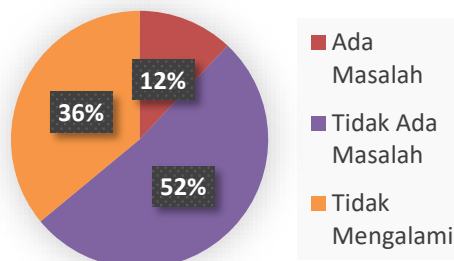
Permasalahan Pembangunan

Setiap pembangunan khususnya pembangunan infrastruktur memiliki permasalahannya masing-masing. Identifikasi permasalahan jalan tol Becakayu ini hanya dilakukan untuk permasalahan jangka pendek dan merupakan permasalahan-permasalahan sebelum dan ketika proses pembangunan. Permasalahan pembangunan tersebut dapat berupa permasalahan yang berasal dari proyek itu sendiri maupun permasalahan yang timbul akibat pembangunan tersebut. Permasalahan yang berasal dari proyek tersebut berupa pembebasan lahan sedangkan permasalahan yang timbul akibat pembangunan berupa kemacetan serta kerusakan fasilitas umum dan lingkungan.

1. Permasalahan Pembebasan Lahan

Hasil wawancara kepada pihak Bappeda DKI Jakarta diketahui bahwa

masalah pembebasan lahan hanya ada di daerah on off ramp, yang membutuhkan area yang lebih luas, sedangkan untuk pancang-pancang tiang dan jalan layang tidak membutuhkan banyak ruang sehingga tidak ada masalah dalam pembebasan lahan. Hal serupa juga disampaikan oleh pihak Bappeda Kota yang menunjukkan bahwa masalah pembebasan lahan di Kota Bekasi tidak menimbulkan konflik, dan masalah pembebasan tanah lebih cenderung untuk on off ramp. Pernyataan kedua narasumber sesuai dengan data lapangan hasil kuesioner.



Gambar 8. Diagram Pie Pendapat Masyarakat terkait Permasalahan Pembebasan Lahan

Gambar 8. menunjukkan hanya sekitar 12 orang atau 12 persen responden yang mengalami masalah pembebasan lahan di lingkungan tempat tinggalnya, sedangkan 52 orang atau 52 persen tidak mengalami permasalahan pembebasan lahan dan 36 orang atau 36 persen responden tidak mengalami pembebasan lahan di tempat tinggalnya. Permasalahan pembebasan lahan berdasarkan jawaban 12 responden dapat disimpulkan bahwa permasalahan timbul akibat pembayaran ganti rugi yang berangsur-angsur sehingga warga

tidak langsung menerima ganti rugi sepenuhnya padahal waktu yang disediakan sangat sempit. Hal tersebut menyebabkan warga kesulitan mencari tempat tinggal baru.

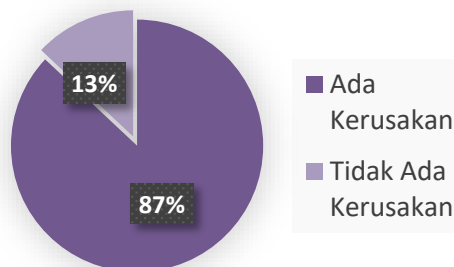
2. Permasalahan Kerusakan Fasilitas Umum

Pembangunan jalan tol menyebabkan kerusakan pada fasilitas umum di wilayah yang dilintasi proyek. Kerusakan fasilitas terjadi karena pengrusakan, pelebaran jalan, dan kerusakan akibat lalu lalang alat berat. Kerusakan jalan tersebut cukup mengakibatkan kemacetan karena kendaraan melambat untuk menghindari lubang-lubang yang cukup dalam di sepanjang jalan Kalimalang.

Pihak Bappeda DKI menyatakan bahwa membenarkan bahwa di dalam prose pembangunan pasti terjadi kerusakan. Segala kerusakan yang terjadi akibat pembangunan akan menjadi tanggung jawab pihak pengembang dan perbaikan akan dilakukan setelah proyek selesai. Hal tersebut juga disampaikan oleh pihak Bappeda Kota Bekasi yang menyampaikan bahwa kerusakan fasilitas umum itu wajar terjadi selama proses pembangunan, untuk perbaikannya akan dilakukan setelah pembangunan selesai.

Hasil kuesioner menunjukkan bahwa kerusakan fasilitas umum tersebut berupa jalan, sekolah, tempat ibadah, jembatan, halte dan fasilitas utilitas. Gambar 9. menunjukkan sebanyak 87 orang atau 87 persen responden mengeluhkan adanya kerusakan fasilitas umum. Hampir sebagian besar responden mengeluhkan tentang

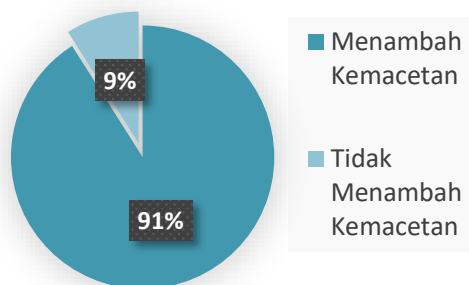
kerusakan jalan, sedangkan beberapa diantaranya juga mengeluhkan tentang kerusakan fasilitas lainnya. Sebanyak 13 orang atau 13 persen responden tidak merasakan ada kerusakan fasilitas umum di lingkungannya.



Gambar 9. Diagram Pie Pendapat Masyarakat terkait Kerusakan Fasilitas Umum di Lingkungan Tempat Tinggal

3. Permasalahan Kemacetan

Kemacetan terjadi karena kerusakan jalan di sepanjang jalan Kalimalang. Kerusakan jalan ini membuat beberapa lokasi menjadi rawan kecelakaan dan mengakibatkan pengendara harus berhati-hati dan memperlambat laju kendaraan mereka. Kemacetan ini umumnya terjadi di wilayah-wilayah yang sedang proses pengerjaan proyek dan sekaligus pelebaran jalan, sehingga terjadi penyempitan.



Gambar 10. Diagram Pie Pendapat Masyarakat terkait Kemacetan akibat Pembangunan Tol

Pihak Bappeda Kota Bekasi membenarkan bahwa pembangunan mengakibatkan kemacetan, namun kemacetan adalah hal yang wajar apalagi di jalan Kalimlang. Masalah kemacetan akibat penyempitan jalan ini sifatnya hanya sementara, sehingga tidak memerlukan penanganan khusus. Hasil kuesioner menunjukkan bahwa salah satu permasalahan yang timbul akibat pembangunan menurut masyarakat adalah kemacetan. Gambar 10. menunjukkan bahwa 91 orang atau 91 persen responden berpendapat bahwa bertambahnya kemacetan merupakan permasalahan yang muncul karena pembangunan jalan tol tersebut.

4. Kerusakan Lingkungan

Dampak terhadap manusia yakni meningkat atau menurunnya kualitas hidup manusia, sedangkan dampak bagi lingkungan yakni meningkat atau menurunnya daya dukung alam yang akan mendukung kelangsungan hidup manusia (Wardhana,2001).

Kerusakan lingkungan yang terjadi akibat pembangunan adalah polusi udara, polusi suara, erosi di sepadan sungai, dan kegersangan akibat pemangkasan jalur hijau. Pihak Bappeda Kota Bekasi menyatakan bahwa pembangunan tidak merusak lingkungan, sekalipun ada kerusakan tersebut hanya bersifat jangka pendek karena pembangunan tol sudah ada KLHS dan Amdal yang sudah menerapkan pembangunan berkelanjutan, sehingga akan dilakukan revitalisasi setelah pembangunan selesai. Pihak Bappeda DKI Jakarta juga menyampaikan

bahwa segala kerusakan lingkungan akibat pembangunan akan menjadi tanggung jawab pengembang sehingga pengembang wajib melakukan perbaikan terhadap segala kerusakan yang terjadi

Berita juga menyebutkan bahwa perbaikan kondisi lingkungan pasca pembangunan tol adalah tanggung jawab pihak pusat, disebutkan bahwa sudah ada berita acara antara Pemerintah Kota Bekasi dengan pemerintah pusat terkait penggantian pohon yang ditebang saat pengerjaan tol Becakayu (Amsori, 2017). Skema penggantian pohon itu adalah satu banding sepuluh.



Gambar 11. Pemangkasan Jalur Hijau

Gambar 11. adalah pemangkasan jalur hijau yang berada di Kelurahan Jakasampurna. Pemangkasan jalur hijau ini menyebabkan kegersangan di sepanjang Jalan Kalimalang, dan membuat lingkungan terasa lebih panas.

KESIMPULAN

Kesimpulan yang dapat diambil dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Tingkat pengetahuan masyarakat terkait pembangunan jalan tol Becakayu cukup beragam, namun hampir sebagian besar masyarakat memiliki pengetahuan yang tinggi terkait informasi jadwal, rencana jalur dan pembiayaan proyek jalan tol. Karakteristik sosial ekonomi yang mempengaruhi tingkat pengetahuan adalah tingkat pendidikan dan jenis pekerjaan.
2. Masyarakat memiliki persepsi yang cenderung positif dengan keberadaan proyek jalan tol. Persepsi positif juga ditunjukkan dari aspek informasi dan transparansi serta perubahan aktivitas, sedangkan untuk aspek dampak lingkungan, masyarakat cenderung memiliki persepsi negatif. Terdapat keterkaitan antara aspek persepsi informasi dan transparansi dengan tingkat pengetahuan
3. Permasalahan pembangunan yang terjadi antara lain pembebasan lahan, kerusakan fasilitas umum, kemacetan, dan kerusakan lingkungan akibat pembangunan.

DAFTAR PUSTAKA

Amsori, Mahmud. 2017. Dari: <http://jabar.pojoksatu.id/bekasi/2017/05/10/pembangunan-tol-becakayu-ratusan-pohon-ditebang/> Diakses 18 Mei 2017

Bintarto. 1975. *Pengantar Geografi Pembangunan*. Yogyakarta: PT. PB. Kedaulatan Rakyat.

Direktorat Lalu Lintas Perhubungan Darat. 2014. *Laporan Transportasi DKI Jakarta*

2014. Jakarta : Ditlantas Polda Metro Jaya DKI Jakarta

Kementerian Perhubungan Indonesia. *Rencana Strategis Lima Tahunan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2015-2019*. Jakarta: Kementerian Perhubungan RI

Notoatmodjo, Soekidjo. 2002. *Pendidikan Dan Perilaku Kesehatan*. Jakarta : Rineka Cipta

Robbins, S. P. 2001. *Perilaku Organisasi, Konsep, Kontroversi, dan Aplikasi Terjemahan*. Jakarta: PT. Prenhallindo.

Susantono, B. 2012. *Manajemen Infrastruktur dan Pengembangan Wilayah*. Jakarta: UI-Press.

Uno, H. 2016. *Transparansi Pemerintahan Dalam Pelaksanaan Pembangunan Di Kelurahan Buha Kecamatan Mapanget Kota Manado*. Manado : Jurnal Universitas Sam Ratulangi

Wardana, Wisnu. 2001. *Dampak pencemaran lingkungan*. Yogyakarta: Penerbit. Andi