

**STUDI TENTANG TITIK-TITIK KEMACETAN LALU LINTAS JALUR
TRANSPORTASI DI KOTA BANDAR LAMPUNG
PADA TAHUN 2015**

(Skripsi)

Oleh

EZA AZIZ FITRI



**FAKULTAS KEGURUAN DAN ILMU PENDIDIKAN
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2016**

ABSTRAK

STUDI TENTANG TITIK TITIK KEMACETAN LALU LINTAS JALUR TRANSPORTASI DI KOTA BANDAR LAMPUNG PADA TAHUN 2015

Oleh

Eza Aziz Fitri

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan mengkaji lokasi titik-titik kemacetan, kendaraan tertinggi yang melintas pada waktu pagi, siang dan sore, faktor yang menyebabkan kemacetan di jalan utama Kota Bandar Lampung pada Tahun 2015. Penelitian ini menggunakan metode survei. Teknik analisis data menggunakan teknik analisis kinerja jalan yaitu analisis volume lalu lintas dan hambatan samping.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa lokasi titik-titik kemacetan di Kota Bandar Lampung yaitu pada ruas jalan Raden Intan, Imam Bonjol dan Simpang Unila. Kendaraan yang melintas pada ketiga ruas jalan di Kota Bandar Lampung yang memiliki volume lalu lintas paling tinggi terdapat pada ruas jalan Imam Bonjol pada pukul 06.30-07.30 WIB, pukul 12.00-13.00 WIB dan pukul 16.00-17.00 WIB. Faktor yang menyebabkan kemacetan pada ruas jalan di Kota Bandar Lampung ialah jumlah kendaraan yang bertambah tiap tahun, kurangnya kedisiplinan pengguna jalan terhadap peraturan lalu lintas dan hambatan samping yang tinggi.

Kata Kunci: kemacetan lalu lintas dan lokasi kemacetan.

ABSTRACT

THE STUDY OF POINTS TRAFFIC CONGESTION TRANSPORTATION FACILITY IN THE CITY LAMPUNG IN 2015

By

EZA AZIZ FITRI

This research aimed to know and examine the location of traffic congestion, the highest of vehicles in the morning, afternoon and evening on main street of Bandar Lampung. The data collection was done by observation and documentation. Analysis techniques data using analysis techniques analysis performance the volume of traffic and obstacles side.

The results of the study that could be observed that are : location traffic points of Bandar Lampung cityare roads Raden Intan, Imam Bonjol and intersection of Unila. The vehicles passing on three roads of Bandar Lampung city that possesses the volume traffic the highest happened to roads Imam Bonjol at 06.30-07.30 WIB, at 12.00-13.00 WIB and at 16.00-17.00 WIB. A factor causing traffic congestion at roads in the city Bandar Lampung is the number of vehicles has every year, lack of discipline road users to rules traffic, factors obstacles side high the road users that wade carelessly and vehicles stop in any place.

Keywords: congestion and location of congestion

**STUDI TENTANG TITIK-TITIK KEMACETAN LALU LINTAS JALUR
TRANSPORTASI DI KOTA BANDAR LAMPUNG
PADA TAHUN 2015**

Oleh

Eza Aziz Fitri

(S k r i p s i)

**Sebagai Salah Satu Syarat untuk Mencapai Gelar
SARJANA PENDIDIKAN**

Pada

**Program Studi Pendidikan Geografi
Jurusan Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial**



**FAKULTAS KEGURUAN DAN ILMU PENDIDIKAN
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2016**

Judul Skripsi : **STUDI TENTANG TITIK-TITIK KEMACETAN
LALU LINTAS JALUR TRANSPORTASI DI KOTA
BANDAR LAMPUNG PADA TAHUN 2015**

Nama Mahasiswa : **Eza Aziz Fitri**

No. Pokok Mahasiswa : 1113034031

Program Studi : Pendidikan Geografi

Jurusan : Pendidikan IPS

Fakultas : Keguruan dan Ilmu Pendidikan



Pembimbing Utama,

Pembimbing Pembantu,


Drs. Hi. Sudarmi, M.Si.
NIP 19591009 198603 1 003

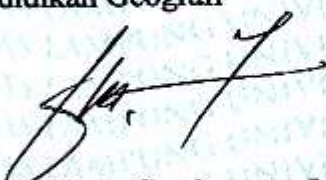

Drs. Edy Haryono, M.Si.
NIP 19571218 198603 1 002

2. Mengetahui

Ketua Jurusan Pendidikan
Ilmu Pengetahuan Sosial

Ketua Program Studi
Pendidikan Geografi


Drs. Zulkarnain, M.Si.
NIP 19600111 198703 1 001


Drs. I Gede Sugiyanta, M.Si.
NIP 19570725 198503 1 001

MENGESAHKAN

1. Tim Penguji

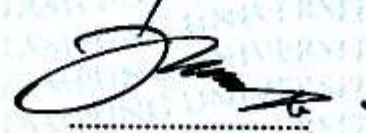
Ketua : **Drs. Hi. Sudarmi, M.Si.**



Sekretaris : **Drs. Edy Haryono, M.Si.**



Penguji
Bukan Pembimbing : **Drs. Zulkarnain, M.Si.**



2. Dekan Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan



Dr. H. Muhammad Fuad, M.Hum.
NIP. 19590722 198603 1 003



Tanggal Lulus Ujian Skripsi : 10 Mei 2016

PERNYATAAN SKRIPSI MAHASISWA

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Eza Aziz Fitri
NPM : 1113034031
Program Studi : Pendidikan Geografi
Jurusan : Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial

Menyatakan bahwa dalam skripsi ini tidak terdapat karya yang telah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan disuatu perguruan tinggi dan tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis diacu dalam naskah ini dan disebut dalam daftar pustaka.

Bandar Lampung, Maret 2016
Pemberi pernyataan



Eza Aziz Fitri
NPM 1113034031

RIWAYAT HIDUP



Penulis bernama Eza Aziz Fitri lahir di Padang, pada tanggal 30 Agustus 1993, sebagai anak terakhir dari lima bersaudara, dari pasangan Bapak Sumar dan Ibu Yulianti. Penulis menempuh pendidikan Pendidikan Sekolah Dasar (SD) Negeri 1 Metro Utara yang diselesaikan pada tahun 2005.

Sekolah Menengah Pertama (SMP) Negeri 6 Metro, diselesaikan pada tahun 2008, dan menyelesaikan Pendidikan Sekolah Menengah Atas (SMA) Kartikatama Metro pada tahun 2011.

Pada tahun 2011, penulis diterima sebagai mahasiswa Program Studi Pendidikan Geografi Jurusan Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lampung. Selama menjadi mahasiswa, penulis pernah aktif di organisasi IMAHAGI komisariat FKIP Universitas Lampung sebagai Kominfo bidang organisasi periode 2013/2014.

MOTTO

Tiga kunci sukses dalam hidup yaitu dekati Tuhan mu, manfaatkan ilmu mu dan bantulah saudara-saudara mu.

(Eza Aziz Fitri)

PERSEMBAHAN

Skripsi ini saya persembahkan
Kepada Ayahanda dan Ibunda Tersayang
dan
Almamater Tercinta Universitas Lampung.

SANWACANA

Puji syukur kehadirat Allah SWT karena telah melimpahkan rahmat dan karunia-Nya, sehingga penyusunan skripsi ini dapat terselesaikan untuk mencapai gelar sarjana pendidikan pada Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan, Universitas Lampung. Penulis mengucapkan terima kasih kepada Bapak Drs. Hi. Sudarmi, M.Si., selaku Dosen Pembimbing I serta selaku Pembimbing Akademik yang telah bersedia meluangkan waktu untuk membimbing, memberikan perhatian, motivasi dan semangat demi terselesaikannya skripsi ini. Bapak Drs. Edy Haryono, M.Si., selaku Dosen Pembimbing II, dan Bapak Drs. Zulkarnain, M.Si., selaku Dosen Pembahas yang telah bersedia meluangkan waktu untuk membimbing, memberikan perhatian, motivasi dan semangat demi terselesaikannya skripsi ini. Ucapan terima kasih yang tulus ikhlas dipersembahkan kepada:

1. Bapak Dr. Hi. Muhammad Fuad, M. Hum., selaku dekan Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lampung.
2. Bapak Dr. Hi. Abdurahman, M.S., selaku Wakil Dekan Bidang Akademik dan Kerjasama Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lampung terima kasih atas izin dan pelayanan administrasi yang telah diberikan.
3. Bapak Drs. Supriyadi, M.Si., selaku Wakil Dekan Bidang Kemahasiswaan dan Alumni Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lampung

4. Bapak Drs. Hi. Buchori Asyik, M.Si., selaku Wakil Dekan Bidang Keuangan dan Umum Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lampung terima kasih atas izin dan pelayanan administrasi yang telah diberikan.
5. Bapak Drs. Zulkarnain, M.Si., selaku Ketua Jurusan Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial yang telah memberikan kemudahan dalam menyelesaikan skripsi ini.
6. Bapak Drs. I Gede Sugiyanta, M.Si., Ketua Program Studi Pendidikan Geografi yang telah memberikan kemudahan dalam menyelesaikan skripsi ini.
7. Bapak dan Ibu Dosen Pendidikan Geografi di Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan yang telah memberikan bekal ilmu dan pengetahuannya.
8. Ayah, Ibu, beserta kakak-kakakku yang selalu menjadi penyemangat dalam menyelesaikan penyusunan skripsi ini.
9. Sahabat-sahabatku, Pendidikan Geografi angkatan 2011 yang tidak bisa disebutkan satu persatu, terima kasih atas dukungan serta do'anya selama ini.

Akhir kata, disadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan, akan tetapi sedikit harapan semoga skripsi yang sederhana ini dapat berguna dan bermanfaat bagi kita semua. Amin.

Bandar Lampung, Maret 2016
Penulis

Eza Aziz Fitri

DAFTAR ISI

	Halaman
DAFTAR TABEL	i
DAFTAR GAMBAR	ii
DAFTAR LAMPIRAN	iv
I. PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Identifikasi Masalah	4
C. Batasan Masalah	5
D. Rumusan Masalah	5
E. Tujuan Penelitian	6
F. Kegunaan Masalah	6
G. Ruang Lingkup Penelitian	6
II. TINJAUAN PUSTAKA DAN KERANGKA PIKIR	
A. Tinjauan Pustaka	8
1. Geografi	8
2. Geografi Transportasi	9
3. Geografi Kota	10
4. Kemacetan	11
5. Jalan	13
6. Jaringan Jalan	14
7. Kinerja Jalan	15
8. Hambatan Samping	16
9. Kedisiplinan Berlalu Lintas	17
10. Volume/ Jumlah Kendaraan	18
11. Parkir Kendaraan	20
12. Penelitian Terdahulu	21
B. Kerangka Pikir.....	22
III. METODE PENELITIAN	
A. Metode Penelitian	24
B. Populasi dan Sampel	25
C. Sasaran Penelitian	25
D. Objek Penelitian	25
E. Variabel Penelitian dan Definisi Operasional Variabel	26

1. Variabel Penelitian	26
2. Definisi Operasional Variabel	26
a. Kemacetan Lalu Lintas	26
b. Lokasi Titik-Titik Rawan Kemacetan	26
c. Faktor-Faktor Penyebab Kemacetan	26
d. Jumlah Kendaraan yang Melintas Pada Lokasi Kemacetan	27
F. Teknik Pengumpulan Data	28
1. Wawancara	28
2. Teknik Observasi	28
3. Dokumentasi	28
G. Teknik Analisis Data	28

IV. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Daerah Penelitian.....	30
1. Letak Astronomis Kota Bandar Lampung	30
2. Letak Administratif Kota Bandar Lampung.....	31
3. Topografi Kota Bandar Lampung	33
4. Penggunaan Lahan Kota Bandar Lampung.....	35
5. Kondisi Iklim.....	37
6. Jumlah Penduduk	40
7. Kondisi Transportasi Kota Bandar Lampung.....	45
a. Perkembangan Jumlah Kendaraan	45
b. Perkembangan Jalan Kota Bandar Lampung	46
c. Peta Titik-Titik Kemacetan di Kota Bandar Lampung Pada Tahun 2015	47
8. Faktor Kemacetan Lalu Lintas Jalur Transportasi di Kota Bandar Lampung.....	49
a. Titik-Titik Kemacetan	49
b. Faktor yang Menyebabkan Kemacetan Pada Ketiga Titik Kemacetan	49
B. Pembahasan	64

V. KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan	68
B. Saran	69

DAFTAR PUSTAKA	70
LAMPIRAN	72

DAFTAR TABEL

Tabel	Halaman
1. Jenis Hambatan Samping Jalan	16
2. Kelas Hambatan Samping	17
3. Komposisi Lalu Lintas Pada Ruas Jalan	20
4. Luas Penggunaan Lahan di Kota Bandar Lampung Tahun 2015	36
5. Data Curah Hujan Selama 10 Tahun di Kota Bandar Lampung dari Tahun 2005 -2014	39
6. Zona/ Tipe Iklim Menurut Schmidth-Ferguson	39
7. Jumlah Penduduk di Kota Bandar Lampung 5 Tahun Terakhir	41
8. Kepadatan Penduduk di Kota Bandar Lampung Tahun 2012	42
9. Data Peningkatan Jumlah Kendaraan Sepeda Motor dan Mobil di Kota Bandar Lampung Pada Tahun 2010-2014	45
10. Keadaan dan Panjang Jalan di Kota Bandar Lampung Pada Tahun 2005-2009 ..	46
11. Perhitungan Jumlah Volume Lalu Lintas Berdasarkan Jam Puncak Pagi, Siang dan Sore Pada Ruas Jalan Raden Intan	53
12. Perhitungan Jumlah Volume Lalu Lintas Berdasarkan Jam Puncak Pagi, Siang dan Sore Pada Ruas Jalan Imam Bonjol	54
13. Perhitungan Jumlah Volume Lalu Lintas Berdasarkan Jam Puncak Pagi, Siang dan Sore Pada Ruas Jalan Simpang Unila	55
14. Perhitungan Kelas Hambatan Samping Jalan Raden Intan Hari Selasa, Senin, Kamis dan Sabtu	59
15. Perhitungan Kelas Hambatan Samping Jalan Imam Bonjol Pada Hari Selasa, Senin, Kamis dan Sabtu	60
16. Perhitungan Kelas Hambatan Samping Jalan Simpang Unila Pada Hari Selasa, Senin, Kamis dan Sabtu	62

DAFTAR GAMBAR

Gambar	Halaman
1. Alur Kerangka Pikir.....	23
2. Peta Administrasi Kota Bandar Lampung Tahun 2015.....	32
3. Diagram Persentase Penggunaan Lahan di Bandar Lampung Tahun 2015	37
4. Diagram Tipe Curah Hujan Schmidth Ferguson	40
5. Peta Kepadatan Penduduk Kota Bandar Lampung Tahun 2015	45
6. Peta Titik Kemacetan Kota Bandar Lampung Tahun 2015.....	48
7. Kepadatan Kendaraan yang Terjadi Pada Ruas Jalan Raden Intan Depan Ramayana	50
8. Pejalan Kaki yang Menyebrang Sembarangan di Ruas Jalan Raden Intan	51
9. Kendaraan yang Keluar Masuk di Jalan Pada Ruas Jalan Simpang Unila	51
10. Grafik Perhitungan Jumlah Volume Lalu Lintas Berdasarkan Jam Puncak Pagi, Siang dan Sore Pada Ruas Jalan Raden Intan	53
11. Grafik Perhitungan Jumlah Volume Lalu Lintas Berdasarkan Jam Puncak Pagi, Siang dan Sore Pada Ruas Jalan Imam Bonjol	54
12. Grafik Perhitungan Jumlah Volume Lalu Lintas Berdasarkan Jam Puncak Pagi, Siang dan Sore Pada Ruas Jalan Simpang Unila	55
13. Grafik Perhitungan Volume Lalu Lintas Ketiga Lokasi Kemacetan Berdasarkan Jam Puncak Pagi, Siang dan Sore	56
14. Grafik Kelas Hambatan Samping Jalan Raden Intan	60
15. Grafik Kelas Hambatan Samping Jalan Imam Bonjol	61
16. Grafik Kelas Hambatan Samping Jalan Simpang Unila.....	63

17. Grafik Perhitungan Hambatan Samping Ketiga Lokasi Kemacetan Pada Ruas Jalan Raden Intan, Imam Bonjol dan Simpang Unila Berdasarkan Jam Puncak Pagi, Siang dan Sore	63
--	----

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran	Halaman
1. Jumlah Volume Lalu Lintas Pada Ruas Jalan Raden Intan Pada Hari Selasa, Senin, Kamis dan Sabtu, Pada Pagi, Siang dan Sore Hari	72
2. Jumlah Volume Lalu Lintas Pada Ruas Jalan Imam Bonjol Pada Hari Selasa, Senin, Kamis, dan Sabtu, Pada Pagi, Siang dan Sore Hari	73
3. Jumlah Volume Lalu Lintas Pada Ruas Jalan Simpang Unila Pada Hari Selasa, Tanggal 25 Agustus 2015, Pada Pagi, Siang dan Sore Hari	75
4. Perhitungan Volume Lalu Lintas Pada Ruas Jalan Raden Intan Pada Hari Selasa Tanggal 25 Agustus 2015, Pada Pagi, Siang dan Sore Hari	76
5. Perhitungan Volume Lalu Lintas Pada Ruas Jalan Raden Intan Pada Hari Senin Tanggal 31 Agustus 2015, Pada Pagi, Siang dan Sore Hari	77
6. Perhitungan Volume Lalu Lintas Pada Ruas Jalan Raden Intan Pada Hari Kamis, Tanggal 10 September 2015, Pada Pagi, Siang dan Sore Hari	77
7. Perhitungan Volume Lalu Lintas Pada Ruas Jalan Raden Intan Pada Hari Sabtu, Tanggal 19 September 2015, Pada Pagi, Siang dan Sore Hari	78
8. Perhitungan Volume Lalu Lintas Pada Jam Puncak Pagi Pada Jalan Raden Intan.	78
9. Perhitungan Volume Lalu Lintas Pada Jam Puncak Siang Jalan Raden Intan	79
10. Perhitungan Volume Lalu Lintas Pada Jam Puncak Sore Jalan Raden Intan	80
11. Perhitungan Volume Lalu Lintas Pada Ruas Jalan Imam Bonjol Pada Hari Senin, Tanggal 31 Agustus 2015, Pada Pagi, Siang dan Sore Hari	80
12. Perhitungan Volume Lalu Lintas Pada Ruas Jalan Imam Bonjol Pada Hari Kamis, Tanggal 10 September 2015, Pada Pagi, Siang dan Sore Hari	81
13. Perhitungan Volume Lalu Lintas Pada Ruas Jalan Imam Bonjol Pada Hari Sabtu, Tanggal 19 September 2015, Pada Pagi, Siang dan Sore Hari	81
14. Perhitungan Volume Lalu Lintas Pada Jam Puncak Pagi Pada Jalan Imam Bonjol	82
15. Perhitungan Volume Lalu Lintas Pada Jam Puncak Siang Jalan Imam Bonjol	82
16. Perhitungan Volume Lalu Lintas Pada Jam Puncak Sore Jalan Imam Bonjol	83

17. Perhitungan Volume Lalu Lintas Pada Jam Puncak Pagi Pada Jalan Simpang Unila	83
18. Perhitungan Volume Lalu Lintas Pada Jam Puncak Sore Jalan Simpang Unila ...	84
19. Jumlah Hambatan Samping Pada Ruas Jalan Raden Intan Pada Hari Selasa, Senin, Kamis dan Sabtu, Pada Pagi, Siang dan Sore Hari	84
20. Jumlah Hambatan Samping Pada Ruas Jalan Imam Bonjol Pada Hari Selasa, Senin, Kamis dan Sabtu, Pada Pagi, Siang dan Sore Hari	85
21. Jumlah Hambatan Samping Pada Ruas Jalan Imam Bonjol Pada Hari Selasa, Senin, Kamis dan Sabtu, Pada Pagi, Siang dan Sore Hari	87
22. Perhitungan Hambatan Samping Raden Intan Interval 15 Menit Pada Hari Selasa, Senin, Kamis dan Sabtu, Pada Pagi, Siang dan Sore Hari	88
23. Perhitungan Hambatan Samping Imam Bonjol Interval 15 Menit Pada Hari Selasa, Senin, Kamis dan Sabtu, Pada Pagi, Siang dan Sore Hari	90
24. Perhitungan Hambatan Samping Simpang Unila Interval 15 Menit Pada Hari Selasa, Senin, Kamis dan Sabtu, Pada Pagi, Siang dan Sore Hari	92
25. Perhitungan Hambatan Simpang Unila Interval 15 Menit Pada Hari Selasa, Senin, Kamis dan Sabtu, Pada Pagi, Siang dan Sore Hari	93
26. Foto Hasil Penelitian	96
27. Surat Penelitian Pendahuluan	97
28. Surat Balasan Penelitian	98

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Perkembangan dalam ilmu pengetahuan dan teknologi pada saat ini sudah sangat berkembang pesat salah satunya adalah perkembangan dalam dunia transportasi. Kemajuan dalam transportasi membawa dampak positif dan negatif terhadap pembangunan suatu wilayah. Transportasi dapat memberikan kemudahan bagi manusia dalam dampak positifnya namun transportasi juga dapat menimbulkan permasalahan yang sangat serius jika tidak diatasi dengan bijaksana oleh berbagai pihak. Permasalahan yang dapat ditimbulkan dari transportasi salah satunya adalah masalah kemacetan lalu lintas yang sudah tidak asing lagi oleh masyarakat sebagai pelaku pengguna jalan.

Masalah kemacetan ini dapat menimbulkan banyak kerugian khususnya bagi pengguna jalan yang setiap hari harus merasakan kondisi yang tidak nyaman pada saat terjadi macet di jalan raya. Hal ini sangat tidak sesuai dengan aturan pemerintah dalam Undang – Undang RI No. 22 Th. 2009 yaitu lalu lintas dan angkutan jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, ketertiban dan kelancaran berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah (UU RI No.22 Tahun 2009:

1). Berdasarkan penjelasan di atas sudah jelas seharusnya transportasi dapat mewujudkan kondisi lalu lintas yang selamat, aman, cepat dan nyaman.

Masalah kemacetan ini sering terjadi di kota-kota besar di Indonesia tidak hanya di kota-kota besar saja yang memiliki permasalahan kemacetan namun kota-kota yang sedang berkembang seperti Kota Bandar Lampung juga memiliki permasalahan yang sama. Kota Bandar Lampung merupakan tempat dengan letak yang strategis yaitu daerah transit segala kegiatan Pulau Sumatera dan Pulau Jawa, jelas kondisi ini sangat menguntungkan bagi pertumbuhan perekonomian Kota Bandar Lampung dalam mengembangkan pembangunan pada sektor industri, perdagangan dan pariwisata. Sebagai daerah transit dari daerah luar Lampung maka akan terjadi aktivitas keluar masuk kendaraan ke daerah ini sehingga arus lalu lintas pun akan semakin ramai dan padat khususnya pada jalan utama Kota Bandar Lampung sehingga dengan semakin padatnya arus lalu lintas pada ruas-ruas jalan utama kota maka hal ini dapat menyebabkan permasalahan transportasi yaitu masalah kemacetan.

Kemacetan yang sering terjadi pada daerah perkotaan juga dapat disebabkan oleh ketidakseimbangan kapasitas jalan dengan jumlah kendaraan yang melintas di jalan. kapasitas jalan yang sempit dan jumlah kendaraan yang melintas tidak seimbang sehingga dapat memicu arus lalu lintas yang tidak stabil.

Kemacetan tidak hanya terjadi disebabkan oleh faktor tersebut saja namun ada faktor lain yang dapat menyebabkan masalah kemacetan terjadi. Berdasarkan hasil penelitian ditemukan beberapa lokasi titik-titik kemacetan di ruas jalan utama kota Bandar Lampung yaitu ruas Jl. Raden Intan, Jl. Imam Bonjol, dan Simpang Unila

yang menjadi titik pengamatan dalam pengamatan ini. Dari ketiga lokasi pengamatan tersebut ditemukan beberapa fakta yang terdapat dilapangan yaitu terdapatnya jumlah kendaraan yang padat pada salah satu jalan utama di Kota Bandar Lampung. Jumlah kendaraan yang tiap tahun semakin bertambah mengakibatkan meningkatnya permintaan kendaraan baik itu roda dua ataupun roda empat.

Kepadatan jumlah kendaraan yang tinggi ini dapat menyebabkan permasalahan dalam lalu lintas seperti masalah kemacetan, terdapatnya pengguna jalan yang menyebrang sembarangan tidak pada penyebrangan yang telah tersedia dan merupakan salah satu penyebab yang dapat menyebabkan suatu kemacetan akibat tidak menggunakan tempat penyebrangan sebagai tempat dalam menyebrang jalan yang akan menimbulkan permasalahan bagi pengguna jalan lainnya akan timbul kemacetan yaitu pemborosan waktu yang dirasakan oleh pengguna jalan dan ketidaklancaran lalu lintas akibat pengguna jalan menyebrang sembarangan saat aktivitas lalu lintas berlangsung dan terdapatnya kendaraan parkir yang dilakukan oleh pengguna jalan dengan cara tidak benar yaitu pengguna jalan memarkirkan atau memberhentikan kendaraan mereka sembarangan tempat yang akan mengganggu kelancaran lalu lintas sehingga dapat menyebabkan kemacetan.

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah dijelaskan di atas, bahwa kemacetan merupakan permasalahan yang harus dicarikan solusi yang menjadi tugas berbagai pihak tidak hanya pemerintah, instansi terkait namun juga masyarakat yang menggunakan jalan sebagai prasarana yang digunakan oleh manusia dalam kehidupan sehari-harinya.

Berdasarkan penjelasan di atas maka penulis tertarik untuk mengadakan penelitian dengan judul “Studi tentang titik-titik kemacetan jalur transportasi di Kota Bandar Lampung pada Tahun 2015”.

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah tersebut, maka adapun identifikasi masalah, sebagai berikut :

1. Lokasi titik-titik kemacetan di Kota Bandar Lampung
2. Jumlah kendaraan yang padat
3. Faktor yang menyebabkan kemacetan
4. Rendahnya kedisiplinan pengguna jalan
5. Rendahnya kesadaran pengguna jalan terhadap lalu lintas
6. Parkir kendaraan sembarangan oleh pengguna jalan
7. Pejalan kaki yang menyebrang sembarangan di jalan yang bukan pada tempat penyebrangan
8. Pedagang kaki lima yang berjualan sembarangan di badan jalan

C. Batasan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah di atas di peroleh gambaran permasalahan yang begitu luas maka peneliti perlu membatasi masalah secara jelas dan terfokus. Karena keterbatasan kemampuan dan waktu, maka masalah pada penelitian ini dibatasi yaitu dimana saja lokasi lokasi titik-titik kemacetan di Kota Bandar Lampung, berapakah jumlah kendaraan yang melintas di jalan utama Kota Bandar

Lampung dan apa saja faktor yang menyebabkan kemacetan di Kota Bandar Lampung.

D. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang, identifikasi masalah dan batasan masalah tersebut di atas dapat dirumuskan masalahnya yaitu titik-titik kemacetan yang terjadi di Kota Bandar Lampung, maka permasalahan dalam penelitian ini adalah:

1. Dimanakah lokasi titik-titik kemacetan di Kota Bandar Lampung?
2. Berapakah jumlah kendaraan tertinggi yang melintas pada waktu pagi, siang dan sore di jalan utama Kota Bandar Lampung?
3. Apakah faktor yang menyebabkan kemacetan di Kota Bandar Lampung?

E. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka tujuan dalam penelitian ini sebagai berikut :

1. Mengetahui dan mengkaji lokasi titik-titik kemacetan di Kota Bandar Lampung
2. Mengetahui dan mengkaji jumlah kendaraan tertinggi yang melintas pada waktu pagi, siang dan sore di jalan utama Kota Bandar Lampung
3. Mengetahui dan mengkaji faktor yang menyebabkan kemacetan di Kota Bandar Lampung

F. Kegunaan Penelitian

Adapun Kegunaan penelitian ini adalah:

1. Sebagai salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Pendidikan pada Program Studi Pendidikan Geografi Jurusan Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lampung.
2. Untuk mengaplikasikan ilmu pengetahuan yang telah didapat dalam mata kuliah Geografi Transportasi.
3. Hasil penelitian ini diharapkan dapat membantu mempermudah berbagai pihak terutama dinas perhubungan untuk mendapatkan informasi mengenai kemacetan lalu lintas di kota Bandar Lampung.
4. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi kepada pembaca mengenai titik-titik kemacetan dan penyebab kemacetan lalu lintas jalur transportasi di Kota Bandar Lampung.

G. Ruang Lingkup Penelitian

Ruang Lingkup Penelitian ini adalah :

1. Ruang lingkup objek penelitian adalah kemacetan lalu lintas di Jalur Transportasi di Kota Bandar Lampung.
2. Ruang lingkup subjek penelitian adalah jumlah kendaraan bermotor yang melewati Transportasi di Kota Bandar Lampung.
3. Ruang lingkup tempat penelitian adalah 3 titik lokasi kemacetan di Kota Bandar Lampung yaitu jalan Raden Intan, jalan Imam Bonjol dan jalan Simpang UNILA.
4. Ruang lingkup waktu penelitian adalah tahun 2015.
5. Ruang lingkup ilmu dalam penelitian adalah Geografi.

Geografi transportasi adalah subdisiplin ilmu geografi yang memfokuskan untuk mempelajari pergerakan barang, penduduk dan informasi (Rodrigue, 20015:6). Menggunakan pendekatan geografi transportasi akan membantu dalam menganalisis keruangan suatu wilayah yang mengalami kemacetan lalu lintas. Kemacetan yang terjadi di daerah perkotaan dipengaruhi oleh struktur suatu kota yang kurang tertata dan jumlah penduduk yang cukup padat sehingga berpotensi meningkatkan jumlah kendaraan yang terdapat di jalan raya sehingga menyebabkan permasalahan terkait dengan transportasi. Transportasi merupakan ilmu yang mempelajari pergerakan manusia ataupun barang dari satu wilayah dengan wilayah lainnya sehingga dengan adanya perpindahan tersebut akan berdampak pada perkembangan kota yang memiliki angka kemacetan lalu lintas yang tinggi dan transportasi merupakan aspek yang sangat mempengaruhi interaksi antar wilayah.

II. TINJAUAN PUSTAKA DAN KERANGKA PIKIR

A. Tinjauan Pustaka

1. Geografi

Geografi merupakan ilmu yang mengkaji seluruh aspek kehidupan manusia baik secara fisik ataupun sosial. Geografi tidak hanya sebatas ilmu yang mengkaji satu konsep saja namun ilmu geografi dapat mengkaji secara meluas aspek kehidupan yang terdapat pada muka bumi ini. Geografi sebagai ilmu yang mengkaji segala sesuatu yang ada di bumi dengan sudut pandang kelingkungan, kewilayahan dan keruangan. Berdasarkan Ikatan Geografi Indonesia dalam Sumadi (2003:4), mengemukakan bahwa geografi adalah ilmu yang mempelajari persamaan dan perbedaan geosfer dengan sudut pandang kelingkungan dan kewilayahan dalam konteks keruangan.

Ilmu geografi sangatlah berperan penting dalam mendeskripsikan, mempelajari dan menganalisis fenomena-fenomena fisik maupun sosial di permukaan bumi ini dan merupakan keseluruhan gejala alam dan kehidupan dengan variasi kewilayahannya serta segala aspek keruangan. Ilmu geografi terbagi menjadi dua kajian yaitu kajian geografi fisik dan kajian geografi manusia. Salah satu cabang dari geografi yang mengkaji manusia yaitu geografi transportasi dan geografi kota.

2. Geografi Transportasi

Transportasi merupakan salah satu kebutuhan yang sangat mendasar bagi kehidupan manusia. Transportasi dapat menghubungkan dengan mudah suatu wilayah dengan wilayah lainnya begitu pula dengan manusia. Manusia memiliki segala kebutuhan yang harus dipenuhinya sehari-hari baik kebutuhan secara primer maupun sekundernya.

Dalam memenuhi kebutuhan tersebut manusia memerlukan suatu alat yang mempermudah mereka dalam pemenuhan kebutuhan tersebut, dan transportasi adalah alat penggerak yang sangat tepat dan cepat untuk segala aktivitas manusia. Dengan transportasi manusia dapat berpindah dari suatu tempat ke tempat lainnya.

Adapun definisi transportasi menurut Sakti Adji Adisasmita (2011:2) Transportasi merupakan kegiatan memindahkan atau mengangkut muatan (barang dan manusia) dari suatu tempat ke tempat lain, dari suatu tempat asal (*origin*) ke tempat tujuan (*destination*).

Transportasi dapat diartikan sebagai usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, dimana di tempat lain objek tersebut lebih bermanfaat atau berguna untuk tujuan-tujuan tertentu (Fidel Miro, 2006:4).

Berdasarkan penjelasan yang tertera di atas, dapat disimpulkan bahwa transportasi merupakan kegiatan mengangkut/memindahkan orang dan barang dari suatu wilayah ke wilayah yang lain yang ditujukan dalam pemenuhan pencapaian segala kebutuhan manusia. Transportasi sebagai dasar dalam pembangunan suatu

wilayah sangat penting sebagai sarana dalam permudah masyarakat dalam pencapaian tujuan yang masyarakat inginkan seperti kemudahan dalam transportasi sehingga kegiatan apapun yang menyangkut dengan transportasi tidak ada hambatan dalam segi transportasi.

Menurut Rodrigue (2015:6) bahwa geografi transportasi adalah sub-disiplin ilmu geografi yang memfokuskan untuk mempelajari pergerakan barang, penduduk dan informasi. Ini juga mempelajari hubungan antar keruangan dengan ciri-ciri yang asli, arah perkembangan, alam dan tujuan pergerakan tersebut (diakses dari <https://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch1en/conc1en/ch1c1en.html>).

Berdasarkan penjelasan di atas peneliti menyimpulkan bahwa geografi transportasi merupakan ilmu yang mempelajari pergerakan manusia ataupun barang dari satu tempat ke tempat lainnya sehingga dengan adanya perpindahan maka akan berdampak pada perkembangan suatu kota, yang memiliki angka kemacetan lalu lintas yang tinggi dan transportasi merupakan aspek yang paling mempengaruhi dalam interaksi antar wilayah.

3. Geografi Kota

Kota merupakan suatu wilayah yang penduduknya sangat ramai dengan segala aktivitas yang padat, tidak hanya itu kota memiliki keberagaman corak kehidupan dari keberagaman suku, pekerjaan dan kebutuhan. Kota merupakan akses kehidupan masyarakat perkotaan sehingga kota dapat kita sebut dengan nadinya suatu wilayah. Wilayah perkotaan merupakan pusat pertumbuhan segala sektor, baik sektor pendidikan, kesehatan, perdagangan, industri, pariwisata dan sebagainya sehingga tidak dapat dipungkiri di kota jumlah penduduknya lebih

tinggi dibandingkan dengan di desa karena masyarakat zaman sekarang lebih memilih tinggal di kota daripada di desa.

Menurut Bintarto (1983:36) kota dapat diartikan sebagai suatu system jaringan kehidupan manusia yang ditandai dengan kepadatan penduduk yang tinggi dan diwarnai dengan strata sosial-ekonomi yang heterogen dan coraknya yang materialistis atau dapat pula diartikan sebagai bentang budaya yang ditimbulkan oleh unsur-unsur alami dan non alami dengan gejala-gejala pemusatan penduduk yang cukup besar dengan corak kehidupan yang bersifat heterogen dan materialistis dibandingkan dengan daerah belakangnya.

Berdasarkan penjelasan di atas, dapat disimpulkan bahwa kota merupakan system jaringan kehidupan manusia dimana terdapat penduduk yang tinggi disertai dengan unsur sosial ekonomi yang heterogen yang dijadikan sebagai pusat kehidupan masyarakat.

4. Kemacetan

Suatu wilayah yang ideal adalah wilayah dengan pertumbuhan perekonomian dan pembangunan wilayahnya berada pada kondisi yang baik. Baik dari segi penduduk, kondisi transportasinya, kesehatan, pendidikan dan sebagainya. Dalam segi transportasi pastilah penduduk yang mendiami wilayah perkotaan menginginkan kondisi transportasi yang stabil, lancar, aman, nyaman dan cepat dan bebas dari berbagai hambatan.

Kelancaran transportasi yang dimaksud adalah mampu mengatasi segala hambatan, kepadatan dan kemacetan. Namun kenyataan yang terdapat di lapangan saat ini tujuan

yang diharapkan dari kelancaran transportasi tidaklah sesuai dengan yang diharapkan yaitu seharusnya kondisi lalu lintas yang nyaman, bebas macet, tidak ada kemacetan dan masalah lalu lintas lainnya.

Kemacetan tentu saja terjadi pada wilayah perkotaan dan masalah ini tidak dapat dielakkan oleh penduduk yang mendiami wilayah perkotaan khususnya Kota Bandar Lampung. Walaupun kemacetan yang terjadi di Kota Bandar Lampung tidak separah di Kota-kota besar lainnya namun kemacetan tetaplah masalah yang harus dicari solusi agar tidak menjadi masalah besar dikemudian harinya.

Beberapa masalah lalu lintas di daerah perkotaan menurut Adler,1983 dikutip dalam (Rahardjo dkk,2011:67) sebagai berikut :

- a. Keadaan prasarana jalan raya pada umumnya kurang memuaskan,yaitu sempit dan kualitasnya di bawah standar.
- b. Jumlah kendaraan bermotor bertambah terus setiap tahunnya dengan laju pertumbuhan yang sangat pesat, tidak sebanding dengan jalan raya yang tersedia.
- c. Banyaknya kendaraan yang berkecepatan lambat seperti dokar dan becak seringkali menimbulkan terjadinya kemacetan dan kecelakaan lalu lintas.
- d. Kedisiplinan,kesopanan, dan kesadaran berlalu lintas para pemakai jalan raya masih kurang, sehingga kerap kali mngakibatkan kesemrautan lalu lintas.
- e. Sebahagian pengaturan lalu lintas masih dirasakan belum mampu menjalin kelancaran arus lalu lintas.

Menurut Rahardjo Adisasmita dkk (2011:106) mengatakan bahwa :

Akar permasalahan dari terjadinya kemacetan lalu lintas yang sangat serius di kota-kota besar itu, adalah jumlah kendaraan bermotor bertambah terus dengan laju pertumbuhan yang sangat tinggi, sedangkan pembangunan jalan baru lamban dan bahkan tidak bertambah sama sekali, maka terjadilah ketidakseimbangan antara pertambahan kendaraan bermotor terhadap pembangunan jalan, terjadi ketidakseimbangan antara jumlah kendaraan bermotor yang terus bertambah terhadap panjang jalan yang tersedia.

Kemacetan adalah kondisi dimana arus lalu lintas yang lewat pada ruas jalan ditinjau melebihi kapasitas rencana jalan tersebut mengakibatkan kecepatan bebas ruas jalan tersebut mendekati atau melebihi 0 km/jam sehingga menyebabkan terjadinya antrian (MKJI:1997:4). Menurut Ofyar Z Tamin (2000: 490) kemacetan total terjadi apabila kendaraan harus berhenti atau bergerak sangat lambat. Berdasarkan penjelasan tersebut bahwa kemacetan lalu lintas yang melebihi kapasitas jalan dapat menyebabkan terjadinya antrian kendaraan yang diakibatkan oleh berhentinya kendaraan atau kendaraan yang bergerak sangat lambat.

Pergerakan kendaraan yang sangat lama ini akan sangat merugikan pengguna jalan yang mengalami kondisi ini. Berdasarkan Ofyar Z Tamin (2000: 493) masalah lalu lintas atau kemacetan menimbulkan kerugian yang sangat besar bagi pemakai jalan, terutama dalam hal pemborosan waktu, pemborosan bahan bakar, pemborosan tenaga dan rendahnya kenyamanan berlalu lintas.

Berdasarkan penjelasan tersebut dapat disimpulkan bahwa kemacetan lalu lintas merupakan bentuk kegiatan pemborosan waktu, bahan bakar, tenaga dan rendahnya kenyamanan berlalu lintas di jalan raya yang sangat merugikan pengguna jalan dimana kondisi ini terjadi yang disebabkan oleh arus lalu lintas yang melebihi kapasitas jalan yang menyebabkan kendaraan mengalami antrian akibat kendaraan yang berhenti atau bergerak sangat lambat.

5. Jalan

Menurut Undang Undang Republik Indonesia No.38 Tahun 2004 menyebutkan bahwa jalan adalah suatu prasarana perhubungan darat dalam bentuk apapun, meliputi segala bagian jalan termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya

yang diperuntukkan bagi lalu lintas (Sakti Adji Adisasmita, 2011:135).

Adapun jalan yang sering mengalami kemacetan di Kota Bandar Lampung antara lain: Simpang Jalan Pemuda-Hayam Wuruk, Pasar Panjang, Pasar Smep Gintung, Pasar Tugu, Perlintasan KA Jalan Gajah Mada, Simpang Endro Suratmin-P. Legudi, Simpang Imam Bonjol-Tengku Cik Ditiro, Jalan Raden Intan depan Jalan Pangkal Pinang, Perlintasan KA Gatot Subroto-Perintis Kemerdekaan, Simpang Jalan Urip Sumaharjo-Kimaja, Simpang Z.A Pagar Alam-Indra Bangsawanb dan Simpang UNILA (Wawancara dengan Ketua Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung Febuari 2015). Berikut ini disajikan pada gambar 4 yaitu peta lokasi rawan kemacetan di Kota Bandar Lampung.

6. Jaringan Jalan

Jaringan Jalan Menurut UU No.22 tahun 2009 menyebutkan bahwa sistem jaringan jalan terdiri atas sistem jaringan primer dan sistem jaringan jalan sekunder, yaitu:

- 1) Sistem jaringan jalan primer merupakan sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk pengembangan semua wilayah ditingkat nasional, dengan menghubungkan semua simpul jasa distribusi yang berwujud pusat -pusat kegiatan.
- 2) Sistem jaringan jalan sekunder merupakan sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk masyarakat didalam kawasan perkotaan.

Jalan umum adalah jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum. Jalan umum dikelompokkan sebagai berikut:

- a) Jalan nasional merupakan jalan arteri dan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan antar ibukota propinsi, dan jalan strategis nasional, serta jalan tol.
- b) Jalan propinsi merupakan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota propinsi dengan ibukota kabupaten/kota, atau antar ibukota kabupaten/kota, dan jalan strategis propinsi.
- c) Jalan kabupaten merupakan jalan lokal dalam sistem jaringan jalan primer yang tidak termasuk pada jalan nasional dan propinsi yang menghubungkan ibukota kabupaten dan ibukota kecamatan, antar ibukota kecamatan, dengan pusat kegiatan lokal.
- d) Jalan kota adalah jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder yang menghubungkan antar pusat pelayanan dalam kota serta menghubungkan antar pusat permukiman yang berada dalam kota.

7. Kinerja Jalan

Kinerja jalan menurut Direktorat Jenderal Bina Marga dalam Manual Kapasitas Jalan Indonesia (1997:4) suatu ukuran kuantitatif yang menerangkan tentang kondisi operasional jalan seperti kerapatan atau persen waktu tundaan. Kinerja jalan pada umumnya dinyatakan dalam kecepatan, waktu tempuh dan kebebasan bergerak. Kinerja jalan dilihat dari volume lalu lintas dan hambatan samping suatu jalan.

Volume lalu lintas dan hambatan samping yang tinggi dapat menimbulkan konflik dan mempengaruhi pergerakan arus lalu lintas serta menurunkan kinerja jalan tersebut.

8. Hambatan Samping

Menurut Direktorat Jenderal Bina Marga dalam Manual Kapasitas Jalan Indonesia (1997:5) hambatan samping merupakan dampak terhadap kinerja lalu lintas dari aktivitas samping segmen jalan, seperti pejalan kaki (bobot=0,5), kendaraan umum/kendaraan lain berhenti (bobot=0,1), kendaraan masuk/keluar sisi jalan (bobot=0,7) dan kendaraan lambat (bobot=0,4). Berikut ini penjelasan mengenai jenis hambatan samping jalan dan kelas hambatan samping jalan :

Tabel 1. Jenis Hambatan Samping Jalan

Jenis Aktivitas Samping Jalan	Simbol	Faktor Bobot
Pejalan Kaki, Penyebrang jalan	PED	0,5
Parkir, Kendaraan Berhenti	PSV	1,0
Kendaraan Keluar+Masuk	EEV	0,7
Kendaraan Lambat	SMW	0,4

Sumber : Manual Kapasitas Jalan Indonesia,1997: hal 5

Menentukan hambatan samping dilihat dari kelas hambatan sampingnya, sebagai berikut :

Tabel 2. Kelas Hambatan Samping

Kelas Hambatan Samping (SFC)	Kode	Jumlah berbobot kejadian per 200 m/jam (dua sisi)	Kondisi Khusus
Sangat Rendah	VL	< 100	Daerah permukiman, jalan samping tersedia
Rendah	L	< 100-299	Daerah permukiman, beberapa angkutan umum dsb
Sedang	M	300-499	Daerah industri,beberapa toko sisi jalan
Tinggi	H	500-899	Daerah komersial,aktivitas sisi jalan tinggi
Sangat Tinggi	VH	>900	Daerah komersial, aktivitas pasar sisi jalan

Sumber : Manual Kapasitas Jalan Indonesia,1997: hal 5

9. Kedisiplinan Berlalu Lintas

Menurut Undang- Undang lalu lintas dan angkutan jalan raya No. 22 tahun 2009 Bab 1 ayat 1 yang berbunyi “lalu lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas di jalan” (UU RI No.22 Tahun 2009 :1).

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Iin Marlina (2005:9) menyebutkan bahwa penyebab kemacetan adalah ketidaksiplinan pengguna jalan seperti memarkirkan kendaraan di tempat yang dilarang parkir, supir angkutan umum yang menaikkan dan menurunkan penumpang disembarang tempat yang dilarang berhenti dan penyeberang bukan di tempat penyeberangan. Ketidaksiplinan pengguna jalan adalah salah satu permasalahan yang dapat menyebabkan kondisi arus lalu lintas tidak lancar akan terjadi kemacetan akibat ketidaksiplinan masyarakat kita dalam memahami peraturan arus lalu lintas.

10. Volume / Jumlah Kendaraan

Menurut UU No.22 Tahun 2009 Pasal 1 ayat 7 yang dimaksud dengan kendaraan adalah suatu angkut di jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor atau kendaraan tidak bermotor (UU RI No. 22 Tahun 2009:4). Volume adalah jumlah kendaraan yang melewati satu titik pengamatan selama periode waktu tertentu. Pentingnya untuk melakukan pengukuran volume kendaraan adalah untuk menginventarisasi jumlah setiap jenis kendaraan yang melewati ruas jalan tertentu dalam satuan waktu, sehingga dapat dihitung lalu lintas harian rata-rata sebagai dasar perencanaan jalan dan jembatan.

Perhitungan volume lalu lintas yakni dengan mengalikan jumlah setiap jenis kendaraan kedalam konversi Satuan Mobil Penumpang (SMP) selanjutnya besar volume lalu lintas dalam satuan mobil penumpang dikelompokkan dalam kelompok jumlah total dari seluruh kendaraan dan kelompok jumlah total kendaraan bermotor.

Satuan volume lalu-lintas yang umum digunakan adalah volume lalu lintas harian rata-rata, lalu lintas harian rata-rata adalah volume lalu lintas rata-rata dalam satu hari. Dari cara memperoleh data dikenal dua jenis lalu-lintas harian rata-rata yaitu lalu lintas rata-rata tahunan (LHRT) dan lalu lintas harian rata-rata (LHR).

LHRT merupakan jumlah lalu lintas kendaraan rata-rata yang melewati satu jalur jalan selama 24 jam dan diperoleh dari data selama satu tahun penuh (MKJI, 1997:

5)

$$\text{LHRT} = \frac{\text{Jumlah lalu lintas dalam satu tahun}}{365}$$

LHR merupakan hasil bagi jumlah kendaraan yang diperoleh selama pengamatan dengan lama pengamatan. (MKJI, 1997: 5)

$$\text{LHR} = \frac{\text{Jumlah lalu lintas selama pengamatan}}{\text{Lamanya pengamatan}}$$

Rumus yang digunakan dalam menghitung volume lalu lintas adalah sebagai berikut :

$$Q = \frac{N}{T}$$

KET :

Q= volume kendaraan (kendaraan /jam)

N= jumlah kendaraan yang lewat (kendaraan)

T= waktu atau periode pengamatan (jam)

Penggolongan tipe kendaraan untuk jalan dalam kota berdasarkan MKJI 1997 sebagai berikut :

a. Kendaraan ringan / *Light Vehicles* (LV)

Kendaraan bermotor beroda empat, dengan dua gandar berjarak 2,0 m-3,0 m (termasuk kendaraan penumpang, opelet, mikro bis, angkot, mikro, bis, pick-up, dan truk kecil)

b. Kendaraan berat / *Heavy Vehicles* (HV)

Kendaraan bermotor dengan jarak as lebih dari 3,50 m, biasanya beroda lebih dari empat, (meiputi : bis, truk dua as, truk tiga as dan truk kombinasi sesuai sistem klasifikasi Bina Marga).

c. Sepeda motor / *Motor Cycle* (MC)

Kendaraan bermotor dengan dua atau tiga roda (termasuk sepeda motor, kendaraan roda tiga sesuai sistem klasifikasi Bina Marga)

d. Kendaraan tak bermotor / *Unmotorised*(UM)

Kendaraan bertenaga manusia atau hewan di atas roda (meliputi sepeda, becak, kereta kuda dan kereta dorong sesuai klasifikasi Bina Marga).

Adapun nilai normal untuk komposisi lalu lintas yang menunjukkan kriteria jumlah kendaraan pada jalan perkotaan adalah sebagai berikut :

Tabel 3. Komposisi Lalu Lintas Pada Ruas Jalan

NILAI NORMAL UNTUK KOMPOSISI LALU LINTAS			
Ukuran Kota (Juta Penduduk)	Prosentase Jenis kendaraan		
	Kendaraan Ringan	Kendaraan Berat	Sepeda Motor
1	2	3	4
<0,1	45	10	45
0,1-0,5	53	10	45
0,5-1,0	60	9	38
1,0-3,0	69	8	32
>3,0		7	24

Sumber : Manual Kapasitas Jalan Indonesia,1997: hal 6

11. Parkir Kendaraan

Menurut Peraturan Pemerintah No.22 Tahun 2009 parkir didefinisikan sebagai keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang bersifat sementara. Parkir adalah setiap kendaraan yang berhenti pada tempat-tempat tertentu baik yang dinyatakan dengan rambu ataupun tidak semata-mata untuk kepentingan menaikkan dan menurunkan orang dan barang berdasarkan Dit BSLK Dirjen Perhubungan Darat,1998 dalam Sakti Adji Adisasmita (2011:173).

Berdasarkan pada penjelasan di atas dapat disimpulkan bahwa parkir kendaraan adalah keadaan di mana berhentinya atau tidak Bergeraknya kendaraan beberapa saat yang ditinggalkan pengemudinya sementara waktu. Parkir kendaraan yang tidak sesuai padat empatnya akan menimbulkan kerugian yaitu membuat arus lalu lintas di perkotaan menjadi macet dan mengalami kelambatan pada kendaraan di jalan.

12. Penelitian Terdahulu

No.	Nama Penulis dan Tahun	Judul	Hasil Penelitian
1	Dedi Firdaus (2006)	Pola Kemacetan Arus Lalu Lintas di Pusat Kota Bandar Lampung	Kemacetan lalu lintas dikawasan Kota Bandar Lampung dipengaruhi oleh tata guna lahan bangunan yang tidak rapi, volume arus lalu lintas kendaraan bermotor yang tinggi dan pengaturan lalu lintas yang kurang baik serta turunnya kapasitasnya ruas jalan akibat besarnya hambatan samping, hambatan samping berupa kegiatan PKL, kendaraan tidak bermotor, kendaraan parkir berhenti dan pejalan-penyebrang jalan.
2	Kiptiah (2008)	Studi tentang Kemacetan lalu lintas jalur Transportasi Tanjung-Karang-Rajabasa di Bandar Lampung	Waktu terjadinya kemacetan pada jam-jam sibuk yaitu jam sibuk pagi, siang dan sore. Penyebab kemacetan lainnya adalah ketidakdisiplinan pengguna jalan, kendaraan memberhentikan kendaraan pada tempat yang jelas dilarang untuk parkir, angkutan umum yang memberhentikan kendaraan dan pejalan kaki yang menyeberang jalan.
3	Anggia Rizki M.	Faktor-faktor penyebab	Kemacetan arus lalu lintas terjadi karena daerah pasar bambu kuning

	(2011)	kemacetan lalu lintas di Jalan Bonjol depan pasar bambu kuning Kota Bandar Lampung	terletak pada daerah kegiatan dan dilalui oleh masyarakat yang banyak melakukan aktivitas PKL yan berjualan menempati sisi kanan dan sisi kiri badan jalan Imam Bonjol, keberadaan parkir di jalan dan ketidakdisiplinan pengemudi kendaraan yang rendah.
4	Iin Marlina Ferigita Sari (2005)	Kondisi fasilitas umum dan perilaku masyarakat pengguna Jalan Raya	Penyebab kemacetan adalah ketidakdisiplinan pengguna jalan seperti memarkirkan kendaraan di tempat yang dilarang, angkutan umum yang memberhentikan kendaraan dan penyebrang menyebrang yang bukan pada tempatnya

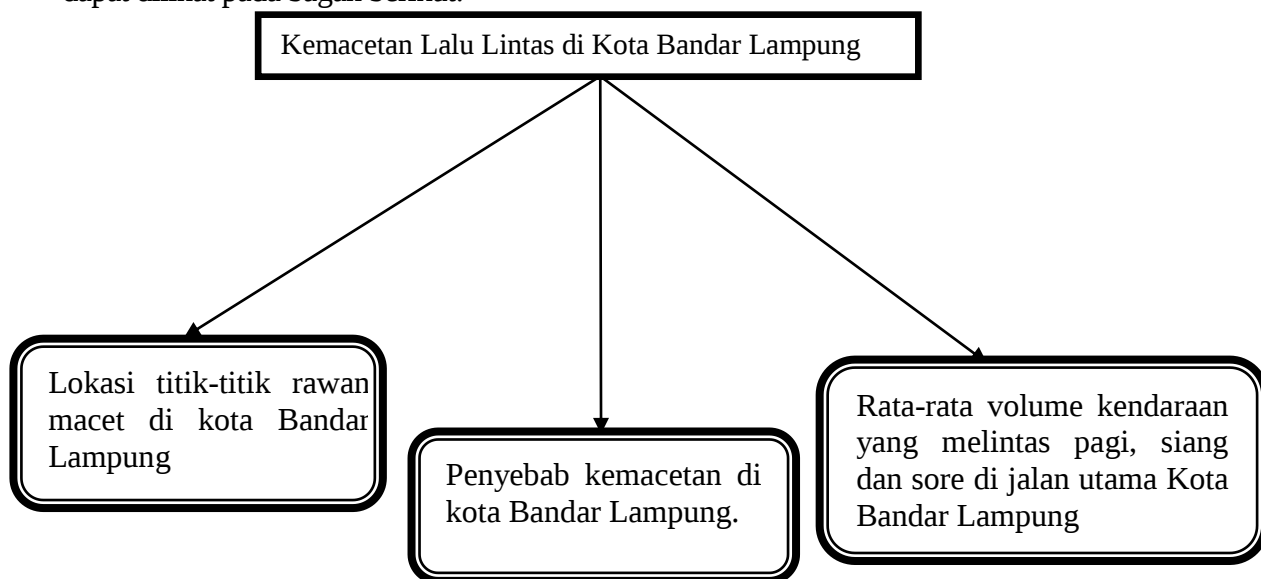
Berdasarkan dari penjelasan di atas yang telah melakukan penelitian yang sama yaitu mengenai kemacetan lalu lintas ditemukan bahwa kemacetan disebabkan oleh jumlah kendaraan yang meningkat pesat, ketidakdisiplinan pengguna kendaraan di jalan raya sehingga banyak menimbulkan berbagai permasalahan lalu lintas seperti kemacetan dan kecelakaan lalu lintas. Selain itu penyebab lainnya adalah tata gubahan yang kurang yaitu bangunan gedung-gedung yang tidak rapi, adanya hambatan samping berupa aktivitas pedagang kaki lima, kendaraan parkir sembarangan, kendaraan umum yang memberhentikan penumpang dipinggir jalan dan pengguna jalan yang menyebrang dipinggir jalan.

B. Kerangka Pikir

Kemacetan merupakan situasi atau keadaan tersendatnya atau bahkan terhentinya lalu lintas yang disebabkan berbagai macam faktor. Kemacetan tidak hanya terjadi di kota-kota besar di Indonesia namun dapat juga terjadi di pusat kota daerah yang sedang berkembang seperti Kota Bandar Lampung. Kota Bandar Lampung

merupakan pusat segala kegiatan kota seperti perekonomian, pemerintahan, pendidikan, kesehatan, budaya, politik, hiburan dan rekreasi. Kota Bandar Lampung juga sebagai pusat atau sentral kegiatan perkotaan memiliki pertumbuhan penduduk yang tinggi pula yang berpengaruh terhadap tingkat kebutuhan masyarakat akan sarana transportasi berupa kendaraan yang mempermudah dalam pencapaian tujuannya.

Meningkatnya jumlah kendaraan di Kota Bandar Lampung tiap tahunnya dapat menyebabkan terjadinya suatu kemacetan tidak hanya itu kemacetan lalu lintas dapat disebabkan berbagai faktor yaitu rendahnya kedisiplinan pengguna jalan, rendahnya kesadaran pengguna jalan terhadap lalu lintas, pejalan kaki menyebrang sembarangan, kendaraan yang memarkirkan kendaraan di sembarangan tempat, kendaraan umum maupun kendaraan pribadi yang memberhentikan kendaraan di jalan dengan menaikkan atau menurunkan penumpang. Berdasarkan penjelasan tersebut, maka peneliti menjelaskan mengenai kerangka pikir dalam penelitian ini dapat dilihat pada bagan berikut:



Gambar 1. Alur Kerangka Pikir

III. METODE PENELITIAN

A. Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian survei. Menurut Suharto (2003:99) mengemukakan bahwa metode survei deskriptif digunakan untuk mengumpulkan data hasil survey dengan pengamatan sederhana. Penelitian ini untuk menggambarkan titik-titik kemacetan jalur transportasi di Kota Bandar Lampung pada Tahun 2015.

B. Populasi dan Sampel

Suharsimi Arikunto (2010:173) menjelaskan bahwa populasi adalah keseluruhan subjek penelitian. Apabila seseorang ingin meneliti semua elemen yang ada dalam wilayah penelitian, maka penelitiannya merupakan penelitian populasi atau biasa disebut juga penelitian sensus. Sedangkan menurut Sugiono (1994; 57) populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas; obyek/subyek yang mempunyai kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Berdasarkan hal tersebut maka populasi dalam penelitian ini adalah seluruh titik-titik kemacetan yang terdapat di Kota Bandar Lampung.

Populasi yang digunakan dalam penelitian ini terdapat 13 ruas jalan yang terdapat di Kota Bandar Lampung. Untuk mempermudah peneliti dalam menentukan

sampel maka dalam penelitian ini menggunakan teknik pengambilan *Simple Random Sampling*, dikatakan simpel (sederhana) karena pengambilan sampel dari semua anggota populasi dilakukan secara acak tanpa memperhatikan strata yang ada dalam anggota populasi itu. Cara ini dilakukan apabila anggota populasi dianggap homogen yaitu mengambil sampel secara acak kemudian dilakukan pengundian. Sampel yang diambil secara undian tadi terdapat 3 titik yang digunakan yaitu Jalan Raden Intan, Imam Bonjol dan Simpang UNILA.

C. Sasaran Penelitian

Sasaran dalam penelitian ini adalah jumlah kendaraan yang terdapat di titik-titik kemacetan di Kota Bandar Lampung, ketidakdisiplinan pengguna jalan, pedagang kaki lima, pejalan kaki yang menyebrang sembarangan pada saat arus lalu lintas berlangsung.

D. Objek Penelitian

Objek dalam penelitian ini adalah jalan-jalan utama di Kota Bandar Lampung. objek penelitian yang diambil oleh peneliti adalah Jalan Raden Intan, Imam Bonjol dan Simpang UNILA.

E. Variabel Penelitian dan Definisi Operasional Variabel

1. Variabel Penelitian

Variabel dalam penelitian ini adalah lokasi titik-titik kemacetan lalu lintas jalur transportasi di Kota Bandar Lampung.

2. Definisi Operasional Variabel Penelitian

- a. Kemacetan lalu lintas dalam penelitian ini adalah kendaraan yang berhenti atau bergerak sangat lama dengan kecepatan melebihi 0 km/jam. Sehingga dengan pergerakan kendaraan yang sangat lambat menyebabkan terjadinya antrian kendaraan di jalan raya.
- b. Lokasi titik-titik rawan kemacetan dalam penelitian ini adalah daerah yang dianggap sebagai daerah yang mengalami kondisi kemacetan yang paling tinggi dari daerah-daerah lainnya. Pengamatan dalam penelitian ini adalah jalan-jalan utama yang terdapat di Kota Bandar Lampung. Cara pengukuran dari lokasi rawan kemacetan adalah dengan cara melakukan pengamatan secara langsung kemudian dari pengamatan tersebut akan ditemukan fakta dimana saja titik-titik rawan.
- c. Faktor-faktor penyebab kemacetan dalam penelitian ini adalah :
 1. Jumlah kendaraan yang padat adalah semua jenis kendaraan yang melintasi kawasan tertentu dalam periode tertentu mengalami kepadatan. Periode tertentu tersebut adalah periode baik waktu pagi, siang dan sore.
 2. Kedisiplinan berlalu lintas adalah suatu perilaku yang mematuhi hukum serta aturan yang mengatur gerak kendaraan dan orang di jalan agar menjadi aman, cepat, lancar dan tertib. Dalam penelitian ini kedisiplinan berlalu lintas diukur dengan sikap mental, pemahaman, tanggung jawab pengguna jalan terhadap aturan lalu lintas. Cara pengukurannya menggunakan pengamatan langsung

yang dilakukan peneliti mengenai sikap yang dilakukan pengguna jalan disiplin atau tidaknya di jalan.

3. Pejalan kaki / penyebrang jalan dalam penelitian ini adalah pejalan kaki di jalan imam bonjol sekitar pasar bambu kuning dan jalan raden intan yang tidak menyebrang jalan menggunakan Jembatan Penyeberangan Orang (JPO). Cara pengukuran dalam penelitian ini dengan cara mengamati perilaku pejalan kaki dengan cara menghitung berapa banyak jumlah pejalan kaki yang menyebrang tidak menggunakan JPO dalam satuan menit.
4. Parkir kendaraan adalah suatu tempat yang yang diperuntukkan untuk memarkirkan kendaraan pada tempat yang sudah disediakan dan pada waktu yang ditentukan. Parkir kendaraan yang dimaksud dalam penelitian ini adalah perilaku pengguna jalan yang memarkirkan kendaraan tidak pada tempatnya yang memakan badan jalan sehingga mengganggu kelancaran lalu lintas serta kenyamanan pengguna jalan lainnya. Kendaraan yang parkir disembarangan ini merupakan penyebab terjadinya kemacetan. indikator parkir kendaraan dalam penelitian ini adalah perilaku pengguna jalan dalam memarkirkan kendaraannya. Hasil survey peneliti kesadaran akan lalu lintas yaitu memarkirkan kendaraannya disembarang tempat yang masih rendah.
- d. Jumlah kendaraan yang melintas pada lokasi kemacetan dalam penelitian ini adalah Jumlah kendaraan dalam penelitian ini adalah jenis kendaraan yang melintas di jalan yaitu kendaraan ringan yaitu mobil pribadi, sedan, jeep, minibus/BRT, angkutan umum, kendaraan berat yaitu bus, truck dan tronton, kendaraan roda dua yaitu sepeda dan sepeda motor.

F. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini, yaitu:

1. Wawancara

Dalam penelitian ini penulis mewawancarai informan yaitu kepala bidang lalulintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung.

2. Teknik Observasi

Dalam penelitian ini untuk memperoleh data jumlah kendaraan lalu lintas yang melintas pada ruas-ruas jalan utama di Kota Bandar Lampung.

3. Dokumentasi

Dalam penelitian ini digunakan untuk memperoleh data berupa peta jaringan jalan transportasi Kota Bandar Lampung dan foto yang dijadikan sebagai hasil survey yang dilakukan peneliti.

G. Teknik Analisis Data

Menurut Sugiyono (2009:244) analisis data adalah proses mencari dan menyusun data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan, dan bahan-bahan lain secara sistematis sehingga mudah dipahami dan temuannya dapat diinformasikan kepada orang lain.

Dalam penelitian ini teknik analisis data yang digunakan teknik analisis kinerja jalan. Dalam penelitian unit analisis data menggunakan unit analisis area/wilayah. Wilayah yang dimaksud adalah wilayah kemacetan yang menjadi lokasi penelitian. Adapun analisis kinerja jalan tersebut, yaitu :

1. Analisis volume lalu lintas yaitu melakukan analisis terhadap banyaknya jumlah kendaraan yang melintas pada waktu pagi, siang dan sore. Dalam

penelitian ini interval waktu pagi pada pukul 06.30-07.30 WIB, siang pukul 12.00-13.00 WIB, dan sore pukul 16.00-17.00 WIB.

2. Analisis hambatan samping yaitu melakukan analisis terhadap banyaknya jumlah pejalan kaki yang menyeberang sembarangan, kendaraan parkir sembarangan, kendaraan umum yang memberhentikan atau menurunkan penumpang dipinggir jalan.

V. KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Dari hasil penelitian dan pembahasan, maka dapat ditarik beberapa kesimpulan yaitu sebagai berikut :

1. Lokasi titik-titik kemacetan di Kota Bandar Lampung yaitu pada ruas jalan Raden Intan, ruas jalan Imam Bonjol dan ruas jalan Simpang Unila.
2. Kendaraan yang melintas pada ketiga ruas jalan di Kota Bandar Lampung yang memiliki jumlah volume lalu lintas yang tertinggi terjadi pada ruas jalan Imam Bonjol pada pukul 06.30-07.30 WIB dengan jumlah 35.055 kendaraan/jam, siang hari pukul 12.00-13.00 WIB dengan jumlah 31.862 kendaraan/jam dan sore hari pukul 16.00-17.00 WIB dengan jumlah 33.800 kendaraan/jam.
3. Faktor yang menyebabkan kemacetan pada ruas jalan di Kota Bandar Lampung disebabkan oleh jumlah volume lalu lintas yang tinggi yang disebabkan oleh jumlah kendaraan yang bertambah tiap tahunnya yang diakibatkan oleh jumlah penduduknya yang tergolong padat, kurangnya kedisiplinan pengguna jalan terhadap peraturan lalu lintas, faktor hambatan samping yang tinggi yaitu pengguna jalan yang menyeberang sembarangan, kendaraan berhenti di sembarang tempat.

B. Saran

Dari hasil penelitian yang telah dilakukan, maka disarankan untuk Pemerintah Kota Bandar Lampung hal-hal sebagai berikut:

1. Jumlah kendaraan yang melintas dengan jumlah volume paling tinggi yakni ruas jalan Imam Bonjol, sehingga disarankan pada lokasi tersebut Pemerintah Kota menekan laju pertambahan jumlah kendaraan, memberlakukan tarif retribusi parkir dengan harga yang mahal sehingga pemilik kendaraan menggunakan transportasinya dengan bijak.
2. Diharapkan dengan kebijakan yang dilakukan oleh Pemerintah Kota dan Dinas Perhubungan mampu mengurangi masalah kemacetan di jalan-jalan rawan macet di Kota Bandar Lampung.

DAFTAR PUSTAKA

- Anonim. 2015. *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Pustaka Mahardika. Yogyakarta.
- Anggia Rizki Mitasari. 2011. Faktor-Faktor Penyebab Kemacetan Lalu Lintas di Jalan Imam Bonjol Depan Pasar Bambu Kuning Kota Bandar Lampung tahun 2010. *[Skripsi]*. Universitas Lampung
- Suharsimi Arikunto. 1997. *Prosedur Penelitian*. Rineka Cipta. Jakarta.
- Bintarto. 1983. *Interaksi Desa-Kota dan Permasalahannya*. Ghalia Indonesia Yogyakarta.
- BPS. 2010. *Bandar Lampung dalam angka Tahun 2010*. BPS. Kota Bandar Lampung.
- . 2012. *Bandar Lampung dalam angka Tahun 2012*. BPS. Kota Bandar Lampung.
- Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung. 2014. *Analisis Dampak Lalu lintas Pembangunan Plaza Ramayana Lampung Tahun 2014*. Kota Bandar Lampung.
- Dedi Firdaus. 2006. Pola Kemacetan Lalu Lintas di Pusat Kota Bandar Lampung. *[Tesis] tidak diterbitkan*. Program Studi Magister Teknik Pembangunan Wilayah dan Kota. Universitas Diponegoro, Semarang.
- Direktorat Jenderal Bina Marga. 1997. *Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)*. Departemen Pekerjaan Umum.
- Fidel Miro. 2005. *Perencanaan Transportasi*. Erlangga. Jakarta.
- Hurlock, E.B. 2001. *Psikologi Perkembangan*. Erlangga. Jakarta
- Iin Mariana Ferigita sari. 2005. Kondisi Fasilitas Umum dan Perilaku Masyarakat Pengguna Jalan Raya. *[Skripsi]*. Universitas Lampung. Bandar Lampung.
- Kiptiah. 2008. Studi Tentang Kemacetan Lalu Lintas Jalur Transportasi Tanjung karang-Rajabasa di Bandar Lampung Tahun 2007. *[Skripsi]*. Universitas Lampung.
- Nasution, M. Nur. 2004. *Manajemen Transportasi*. Ghalia Indonesia. Jakarta.
- Nursid Sumaatmadja. 1988. *Studi Geografi Suatu Pendekatan dan Analisa Keruangan*. Alumni. Bandung.

- Ofyar Z Tamin. 2000. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. ITB. Bandung.
- Rahardjo, Adisasmita dan Sakti Adji Adisasmita. 2011. *Manajemen Transportasi darat*. Graha Ilmu. Jakarta
- Rondrigue. 2015. *What Is Transport Geography?*. Diakses dari <https://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch1en/conc1en/ch1c1en.html>. Pada tanggal 03 Maret 2015 pukul 13.00 WIB.
- Sakti Adji Adisasmita. 2011. *Jaringan Transportasi Teori dan Analisis*. Graha Ilmu. Jakarta.
- Subarjo. 2006. Meteorologi dan Klimatologi. *Buku Ajar*. Universitas Lampung. Bandar Lampung
- Sugiyono. 2012. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Alfabeta. Bandung.
- Suharto, Ign., Buana Girusuta, dan Y.I.P Arry Miryanti. 2003. *Perekayasaan Metode Penelitian*. Andi. Bandung.
- Sumadi. 2003. Filsafat Geografi. (*Bahan Ajar*). Fakultas keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lampung.