

**ANALISIS FAKTOR PENYEBAB KEMACETAN LALU LINTAS
JALAN LINTAS TENGAH DI PASAR BANDAR JAYA
LAMPUNG TENGAH**

(Skripsi)

Oleh

IMAM ABIYYU HAMID



**FAKULTAS KEGURUAN DAN ILMU PENDIDIKAN
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2019**

ABSTRAK

ANALISIS FAKTOR PENYEBAB KEMACETAN LALU LINTAS JALAN LINTAS TENGAH DI PASAR BANDAR JAYA LAMPUNG TENGAH

Oleh

Imam Abiyyu Hamid

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan mengkaji faktor-faktor penyebab kemacetan lalu lintas jalan lintas tengah di Pasar Bandar Jaya. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif. Pengumpulan data menggunakan teknik observasi, wawancara terbuka kepada 11 orang narasumber, dan dokumentasi. Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik analisis data dengan permodelan Miles-Huberman yaitu reduksi data, penyajian data, dan kesimpulan.

Hasil penelitian menunjukkan kemacetan lalu lintas jalan lintas tengah di pasar Bandar Jaya disebabkan oleh beragam faktor diantaranya adalah jumlah volume lalu lintas yang tinggi, kapasitas jalan yang tersedia tidak seimbang dengan arus yang terus meningkat, penyempitan jalan akibat aktifitas pasar, kondisi jalan rusak yang memperlambat laju kendaraan, persimpangan jalan yang menimbulkan tundaan, parkir kendaraan sembarangan, angkutan umum berhenti di sembarang tempat dan pedagang kaki lima yang berjualan sembarangan di bahu jalan.

Kata Kunci: faktor penyebab, kemacetan, lalu lintas.

ABSTRACT

CAUSES FACTORS ANALYSIS OF TRAFFIC CONGESTION JALAN LINTAS TENGAH OF BANDAR JAYA MARKET LAMPUNG TENGAH

By

Imam Abiyyu Hamid

This study aims to determine and examine the factors causing traffic jams in Jalan Lintas Tengah of Bandar Jaya Market. This study uses a qualitative descriptive method. Data collection using observation techniques, open interviews with 11 speakers, and documentation. The data analysis technique used in this study is the data analysis technique with Miles-Huberman modelling, namely data reduction, data presentation, and conclusion.

The results showed traffic jams in Jalan Lintas Tengah of Bandar Jaya Market caused by a variety of factors including the amount of high traffic volume, the capacity of the available road is not balanced with the current traffic flow that continues to increase, the narrowing of the road due to market activity, damaged road conditions that slow the rate vehicles, crossing roads that cause delays, careless parking, public transportation stops at random places and street vendors who sell carelessly on the shoulder of the road.

Keywords: causative factors, traffic jams, traffic.

**ANALISIS FAKTOR PENYEBAB KEMACETAN LALU LINTAS
JALAN LINTAS TENGAH DI PASAR BANDAR JAYA
LAMPUNG TENGAH**

Oleh

IMAM ABIYYU HAMID

(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
2019**

Judul Skripsi : **ANALISIS FAKTOR PENYEBAB KEMACETAN
LALU LINTAS JALAN LINTAS TENGAH
DI PASAR BANDAR JAYA
KABUPATEN LAMPUNG TENGAH.**

Nama Mahasiswa : **IMAM ABIYU HAMID**

No. Pokok Mahasiswa : 1313034047

Program Studi : Pendidikan Geografi

Jurusan : Pendidikan IPS

Fakultas : Keguruan dan Ilmu Pendidikan



Pembimbing Utama,

Pembimbing Pembantu

Drs. Yarmaidi, M.Si.
NIP. 19590926 198503 1 002

Dra. Nani Suwarni, M.Si.
NIP. 19570912 198503 2 002

2. Mengetahui

Ketua Jurusan Pendidikan
Ilmu Pengetahuan Sosial

Ketua Program Studi
Pendidikan Geografi

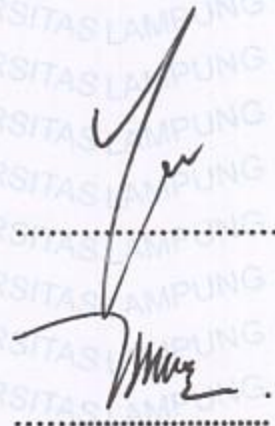
Drs. Tedi Rusman, M.Si.
NIP. 19600826 198603 1 001

Dr. Sugeng Widodo, M.Pd.
NIP. 19750517 200501 1 002

MENGESAHKAN

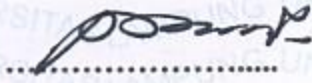
1. Tim Penguji

Ketua : **Drs. Yarmaidi, M.Si.**



Sekretaris : **Dra. Nani Suwarni, M.Si.**

Penguji
Bukan pembimbing : **Drs. Buchori Asyik, M.Si.**



2. Dekan Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan



Prof. Dr. Patuan Raja, M.Pd
NIP. 19620804 198905 1 001

Tanggal Lulus Ujian Skripsi : **11 Desember 2019**

PERNYATAAN SKRIPSI MAHASISWA

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Imam Abiyyu Hamid
NPM : 1313034047
Program Studi : Pendidikan Geografi
Jurusan : Pendidikan IPS

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

Bandar Lampung, 23 Desember 2019
Yang Menyatakan



Imam Abiyyu Hamid
NPM 1313034047

RIWAYAT HIDUP



Penulis bernama Imam Abiyu Hamid lahir di Indralaya, pada tanggal 07 Juni 1995, sebagai anak pertama dari empat bersaudara, dari pasangan Bapak Khayatun dan Ibu Nurmidah Asmi. Penulis menempuh pendidikan Pendidikan Sekolah Dasar (SD) Negeri 05 Indralaya Utara yang diselesaikan pada tahun 2007.

Sekolah Menengah Pertama (SMP) Muhammadiyah 10 Indralaya, diselesaikan pada tahun 2010, dan menyelesaikan Pendidikan Sekolah Menengah Atas (SMA) Negeri 1 Indralaya Utara pada tahun 2013. Pada tahun 2013, penulis diterima sebagai mahasiswa Program Studi Pendidikan Geografi Jurusan Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lampung.

MOTTO

Cepat lambat laju kendaraan mencapai tujuan tergantung sopirnya
dan keadaan di jalan yang tidak akan engkau ketahui.

Kerja kan yang ada, sukai yang engkau kerjakan, walau kecil, sedikit.

(Imam Abiyyu Hamid)

New Thinking, New Possibilities

(Hyundai)

PERSEMBAHAN

Terucap puji dan syukur kehadiran Allah SWT dan Nabi Muhammad SAW
berkat rahmat dan karunia-Mu karya ku ini dapat terselesaikan.

Kupersembahkan karya ku ini
sebagai tanda cinta, kasih sayang dan baktiku kepada:

Ayah dan Ibuku tercinta, terimakasih untuk cinta dan kasih sayang yang telah
tulus dan ikhlas membesarkan dan mendidikku dengan penuh kesabaran dan
perjuangan, dan senantiasa memberikan semangat, dukungan baik moril dan
materil serta do'anya untukku sampai saat ini.

Serta

Almamater Tercinta Universitas Lampung.

SANWACANA

Puji syukur kehadiran Allah SWT karena telah melimpahkan rahmat dan karunia-Nya, sehingga saya dapat menyelesaikan penyusunan skripsi dengan judul “Analisis Faktor Penyebab Kemacetan Lalu Lintas Jalan Lintas Tengah Di Pasar Bandar Jaya Kabupaten Lampung Tengah ” sebagai syarat untuk mencapai gelar sarjana pendidikan pada Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan, Universitas Lampung.

Penulis mengucapkan terimakasih Kepada Bapak Drs. Yarmaidi, M.Si., selaku Dosen Pembimbing I serta selaku Pembimbing Akademik, dan Ibu Dra. Nani Suwarni, M.Si., selaku Dosen Pembimbing II, serta Bapak Drs. Buchori Asyik, M.Si., selaku Dosen Pembahas yang telah bersedia meluangkan waktu untuk membimbing, memberikan perhatian, motivasi dan semangat demi terselesaikannya skripsi ini. Dalam kesempatan ini pula, penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada:

1. Prof. Dr. Patuan Raja, M.Pd., selaku dekan Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lampung.
2. Dr. Sunyono, M.Si., selaku Wakil Dekan Bidang Akademik dan Kerjasama Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas.

3. Drs. Supriyadi, M.Si., selaku Wakil Dekan Bidang Keuangan dan Umum Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lampung.
4. Dr. Riswanti Rini, M.Si., selaku Wakil Dekan Bidang Kemahasiswaan dan Alumni Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lampung.
5. Drs. Tedi Rusman, M.Si., selaku Ketua Jurusan Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial pada Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lampung.
6. Dr. Sugeng Widodo, M.Pd., selaku Ketua Program Studi Pendidikan Geografi pada Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan Universitas Lampung.
7. Dosen dan seluruh Staf Pendidikan Geografi di Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan yang telah memberikan bekal ilmu dan pengetahuannya.
8. Ayah, Ibu, beserta adik-adikku yang selalu memberikan do'a dan dukungan dalam menyelesaikan penyusunan skripsi ini.
9. Sahabat-sahabatku, Pendidikan Geografi angkatan 2013 yang tidak bisa disebutkan satu persatu, terima kasih atas dukungan serta do'anya dan kebersamaannya dalam menuntut ilmu selama ini.
10. Serta semua pihak yang telah membantu dalam penyusunan skripsi ini yang tidak bisa saya sebutkan satu persatu.
11. Teman - teman seperjuangan baik kuliah maupun diluar kuliah yang menemani dari awal masa kuliah sampai diakhir masa kuliah dan terima kasih atas kebersamaanya selama ini. Bujang Geo Ganjil Begindang (Amar, Arizal, Andi Kimen, Berli, Ihwan, Tyas, Yudhi, Widhy).
12. Teman - teman keluarga kosan Asrama Puri Agung yang turut memberikan motivasi, dan semangat dalam menyelesaikan skripsi ini dan terima kasih atas

kebersamaanya selama ini. (Bang Guruh, Bang Iwan, Bang Trihadi, Bang Rahmadi, Bang Andreas, Bang Cendi, Ferly, Fernando, Izza, Dafri)

13. Teman Teman KKN Desa Sumber Baru dan PPL SMP Paramarta, seperjuangan selama 40 hari yang turut membantu memberikan motivasi saran dan kritik dalam menyelesaikan skripsi ini (Kukuh, Pungkas, Juni, Hanny, Umay, Ucha, Galuh, Riska, dan Susi).
14. Teman hidup nantinya InsyaAllah Della Ulia yang turut serta memberikan motivasi, semangat dan doa untuk membantu menyelesaikan tugas akhir tersebut.
15. Serta semua pihak yang telah membantu dalam penyusunan skripsi ini yang tidak dapat disebutkan satu per satu. Semoga dengan bantuan dan dukungan yang diberikan mendapat balasan pahala di sisi Allah Subhanawata'alla dan semoga skripsi ini bermanfaat. Terima kasih..

Saya sadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan, akan tetapi dengan bantuan dan dukungan yang telah diberikan, semoga skripsi yang sederhana ini dapat berguna dan bermanfaat bagi kita semua.

Bandar Lampung, 23 Desember 2019
Penulis

Imam Abiyyu Hamid

DAFTAR ISI

	Halaman
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR GAMBAR	xiv
DAFTAR BAGAN	xvi
I. PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Identifikasi Masalah	4
C. Rumusan Masalah	4
D. Tujuan Penelitian	5
E. Manfaat Penelitian	6
F. Ruang Lingkup Penelitian	6
II. TINJAUAN PUSTAKA	8
A. Tinjauan Pustaka	8
1. Geografi	8
2. Geografi Transportasi	9
3. Kemacetan	11
4. Faktor-faktor Penyebab Kemacetan	11
5. Identifikasi Penyebab Kemacetan	14
a. Volume Kendaraan	14
b. Kapasitas Jalan	17
c. Penyempitan Jalan (<i>Bottleneck</i>)	19
d. Kondisi Jalan yang Rusak	20
e. Persimpangan Jalan	21
f. Parkir Kendaraan Sembarangan	24
g. Angkutan Umum Berhenti Sembarangan	27
h. Pedagang Kaki Lima yang Berjualan Sembarangan di Bahu Jalan	28
B. Penelitian Terdahulu	29
C. Kerangka Pikir	30
III. METODE PENELITIAN	32
A. Metode Penelitian	32
B. Subjek dan Objek Penelitian	32

1.	Subjek Penelitian	32
2.	Objek Penelitian	33
C.	Variabel dan Definisi Operasional Variabel	34
1.	Variabel Penelitian	34
2.	Indikator	34
D.	Teknik Pengumpulan Data	37
E.	Teknik Analisis Data	38
IV.	HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	42
A.	Gambaran Umum Daerah Penelitian	42
1.	Sejarah Singkat Kelurahan Bandar Jaya Timur	42
2.	Letak Astronomis Kelurahan Bandar Jaya Timur	45
3.	Letak Administrasi Kelurahan Bandar Jaya Timur	46
4.	Kondisi Topografi Kelurahan Bandar Jaya Timur	47
5.	Kondisi Iklim Kelurahan Bandar Jaya Timur	48
6.	Luas Wilayah Kelurahan Bandar Jaya Timur	50
B.	Keadaan Penduduk	51
1.	Jumlah Penduduk	51
2.	Kepadatan Penduduk	52
C.	Hasil Penelitian	53
1.	Faktor Penyebab Kemacetan Lalu Lintas Jalan Lintas Tengah di Pasar Bandar Jaya Berdasarkan Hasil Pengamatan	53
a.	Volume Kendaraan	53
b.	Kapasitas Jalan	62
c.	Penyempitan Jalan (<i>Bottleneck</i>)	63
d.	Kondisi Jalan yang Rusak	64
e.	Persimpangan Jalan	65
f.	Parkir Kendaraan Sembarangan	65
g.	Angkutan Umum Berhenti Sembarangan	66
h.	Pedagang Kaki Lima yang Berjualan Sembarangan di Bahu Jalan	67
2.	Faktor Penyebab Kemacetan Lalu Lintas Jalan Lintas Tengah di Pasar Bandar Jaya Menurut Informan	67
D.	Pembahasan	68
1.	Faktor Penyebab Kemacetan Lalu Lintas Jalan Lintas Tengah di Pasar Bandar Jaya Berdasarkan Hasil Pengamatan	68
a.	Volume Kendaraan	68
b.	Kapasitas Jalan	78
c.	Penyempitan Jalan (<i>Bottleneck</i>)	79
d.	Kondisi Jalan yang Rusak	79
e.	Persimpangan Jalan	80
f.	Parkir Kendaraan Sembarangan	80
g.	Angkutan Umum Berhenti Sembarangan	81
h.	Pedagang Kaki Lima yang Berjualan Sembarangan di Bahu Jalan	82
2.	Faktor Penyebab Kemacetan Lalu Lintas Jalan Lintas Tengah di Pasar Bandar Jaya Menurut Informan	82
a.	Volume Kendaraan	82

b. Kapasitas Jalan	82
c. Penyempitan Jalan (<i>Bottleneck</i>)	83
d. Kondisi Jalan yang Rusak	83
e. Persimpangan Jalan	83
f. Parkir Kendaraan Sembarangan	84
g. Angkutan Umum Berhenti Sembarangan	84
h. Pedagang Kaki Lima Yang Berjualan Sembarangan Di Bahu Jalan	85
V. KESIMPULAN DAN SARAN	86
A. Kesimpulan	86
B. Saran	87
DAFTAR PUSTAKA	90
LAMPIRAN	92
Dokumentasi Kondisi Jalan Lintas Tengah Di Pasar Bandar Jaya	93
Dokumentasi Wawancara Dengan Pihak Dinas Perhubungan Lampung Tengah	93
Dokumentasi Wawancara Dengan Masyarakat Dan Pengguna Jalan	93
Tabel Wawancara	95
Resume Wawancara	100

DAFTAR TABEL

Tabel	Halaman
1. Nilai SMP Tipe Kendaraan Jalan Perkotaan	15
2. Komposisi Lalu Lintas Pada Ruas Jalan	16
3. Faktor Kapasitas Dasar Kendaraan	17
4. Faktor Koreksi Kapasitas Akibat Lebar Jalan	18
5. Faktor Koreksi Kapasitas Akibat Ukuran Kota	18
6. Penelitian Terdahulu	30
7. Rincian Identitas Informan	33
8. Curah Hujan Di Kota Bandar Jaya Tahun 2009 – 2018	49
9. Pembagian Iklim Scmidth Ferguson	50
10. Penggunaan Lahan Di Kelurahan Bandar Jaya Timur	51
11. Jumlah Volume Kendaraan Berdasarkan Jenis Kendaraan dan Waktu Pengambilan, Minggu 23 September 2018	54
12. Jumlah Volume Kendaraan Berdasarkan Jenis Kendaraan dan Waktu Pengambilan, Senin 24 September 2018	54
13. Jumlah Volume Kendaraan Berdasarkan Jenis Kendaraan dan Waktu Pengambilan, Kamis 27 September 2018	55
14. Faktor Penyebab Kemacetan Lalu Lintas Jalan Lintas Tengah Di Pasar Bandar Jaya Menurut Informan	68

DAFTAR GAMBAR

Gambar	Halaman
1. Peta Lokasi Rawan Macet dan Longsor di Provinsi Lampung	3
2. Penyebab dan Persentase Kemacetan	14
3. <i>Systematic bottleneck</i>	19
4. <i>Unsystematic bottleneck (virtual bottleneck)</i>	20
5. Peta Administrasi Kelurahan Bandar Jaya Timur tahun 2019	47
6. Diagram Tipe/ Zona Iklim Scmidth Ferguson	50
7. Jumlah Volume Lalu Lintas Pada Hari Minggu, Senin, dan Kamis Berdasarkan Jam Pagi, Siang, dan Sore	55
8. Waktu Pagi, Minggu 23 September 2018	56
9. Waktu Siang, Minggu 23 September 2018.....	56
10. Waktu Sore, Minggu 23 September 2018	57
11. Waktu Pagi, Senin 24 September 2018	58
12. Waktu Siang, Senin 24 September 2018	58
13. Waktu Sore, Senin 24 September 2018	58
14. Waktu Pagi, Kamis 27 September 2018	59
15. Waktu Siang, Kamis 27 September 2018.....	59
16. Waktu Sore, Kamis 27 September 2018	60
17. Kapasitas Ruas Jalan Lintas Tengah di Pasar Bandar Jaya	63

18. Penyempitan Jalan (<i>bottleneck</i>) di Jalan Lintas Tengah di Pasar Bandar Jaya	64
19. Kondisi Jalan Lintas Tengah Yang Rusak di Pasar Bandar Jaya	64
20. Persimpangan Jl. Jenderal Sudirman di Pasar Bandar Jaya	65
21. Persimpangan Jl. S Parman di Pasar Bandar Jaya	65
22. Parkir Kendaraan Sembarangan di Jalan Lintas Tengah di Pasar Bandar Jaya	66
23. Angkutan Umum Berhenti Sembarangan di Jalan Lintas Tengah di Pasar Bandar Jaya	66
24. Pedagang Kaki Lima yang Berjualan di Bahu Jalan Lintas Tengah di Pasar Bandar Jaya	67
25. Peta Jenis Kendaraan Dan Jumlah Kendaraan Waktu Pagi Minggu 23 September 2018	70
26. Peta Jenis Kendaraan Dan Jumlah Kendaraan Waktu Siang Minggu 23 September 2018	70
27. Peta Jenis Kendaraan Dan Jumlah Kendaraan Waktu Sore Minggu 23 September 2018	71
28. Peta Jenis Kendaraan Dan Jumlah Kendaraan Waktu Pagi Senin 24 September 2018	73
29. Peta Jenis Kendaraan Dan Jumlah Kendaraan Waktu Siang Senin 24 September 2018	73
30. Peta Jenis Kendaraan Dan Jumlah Kendaraan Waktu Sore Senin 24 September 2018	74
31. Peta Jenis Kendaraan Dan Jumlah Kendaraan Waktu Pagi Kamis 27 September 2018	75
32. Peta Jenis Kendaraan Dan Jumlah Kendaraan Waktu Siang Kamis 27 September 2018	76
33. Peta Jenis Kendaraan Dan Jumlah Kendaraan Waktu Sore Kamis 27 September 2018	76
34. Peta Lokasi/ Jalur Kemacetan Di Kota Bandar Jaya Kecamatan Terbanggi Besar Kabupaten Lampung Tengah Tahun 2018	83

DAFTAR BAGAN

Bagan	Halaman
1. Kerangka Pikir	31

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Salah satu permasalahan yang timbul di suatu jalan adalah kemacetan lalulintas. Masalah kemacetan lalu lintas sering kali terjadi pada kawasan yang memiliki intensitas kegiatan, penggunaan lahan serta jumlah penduduk yang sangat tinggi. Kemacetan lalu lintas sering terjadi karena volume lalu lintas tinggi, yang disebabkan oleh percampuran lalu lintas yang terjadi secara terus menerus.

Menurut KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia) definisi kemacetan ialah tidak dapat bekerja dengan baik, tersendat, seret, terhenti dan tidak lancar. Selain itu, Hoeve (1990) juga mengatakan bahwa “Kemacetan merupakan masalah yang timbul akibat pertumbuhan dan kepadatan penduduk” sehingga arus kendaraan bergerak sangat lambat. Suatu daerah memungkinkan berkembang apabila didukung dengan kondisi jalan yang memadai, baik jalan yang ada pada wilayah yang bersangkutan ataupun jalan penghubung dengan wilayah luar. Menurut pendapat penulis, kemacetan adalah suatu keadaan atau situasi yang terjadi di satu atau beberapa ruas lalu lintas jalan dimana arus kendaraan bergerak sangat lambat tidak semestinya hingga stagnan atau terhenti hal ini disebabkan oleh ketidakseimbangan antara jumlah volume kendaraan dengan ketersediaan jalan

raya yang tersedia, sehingga menyebabkan terganggunya aktifitas dan pergerakan pemakai dan pengguna jalan.

Boediningsih (2011: 122) menyatakan bahwa “Kemacetan lalu lintas terjadi karena beberapa faktor, seperti banyak pengguna jalan yang tidak tertib, pemakai jalan melawan arus, kurangnya petugas lalu lintas yang mengawasi, adanya mobil yang parkir di badan jalan, permukaan jalan tidak rata, tidak ada jembatan penyeberangan, dan tidak ada pembatasan jenis kendaraan”. Banyaknya pengguna jalan yang kurang tertib, seperti adanya pedagang kaki lima yang berjualan di tepi jalan, dan parkir liar, selain itu ada pemakai jalan yang melawan arus. Hal ini disebabkan oleh kurangnya pengawasan lalu lintas yang akhirnya menyebabkan kemacetan. Kemacetan disebabkan oleh tuntutan arus kedatangan kendaraan pada suatu sistem yang membutuhkan pelayanan yang mempunyai keterbatasan ketersediaan dan disebabkan oleh ketidakteraturan pada tuntutan atau system pelayanannya, atau kedua duanya. Jalan merupakan sarana transportasi darat yang paling penting untuk mendukung aktivitas pembangunan dan pergerakan barang di dalam kota maupun antar kota.

Provinsi Lampung merupakan provinsi yang terletak di ujung pulau Sumatera yang merupakan pintu gerbang utama pulau Sumatera. Provinsi Lampung memiliki andil yang sangat vital dalam jalur transportasi darat dan aktivitas pendistributian logistik dari pulau Jawa menuju pulau Sumatera maupun sebaliknya.

Kelurahan Bandar Jaya merupakan kelurahan yang terletak di Kecamatan Terbanggi Besar, Kabupaten Lampung Tengah. Secara administratif Bandar Jaya

terbagi atas 2 kelurahan, yakni Bandar Jaya Barat dan Bandar Jaya Timur. Kedua Kelurahan ini dipisahkan oleh sebuah jalan, yaitu Jalan Lintas Tengah Sumatera. Jalan Lintas Tengah di depan Pasar Bandar Jaya Kecamatan Terbanggi Besar Kabupaten Lampung Tengah, ruas jalan ini merupakan salah satu titik rawan kemacetan paling parah.

Dari penelusuran, sejak beberapa hari menjelang idul fitri, hampir setiap hari terjadi kemacetan lalu lintas yang cukup panjang di ruas jalan di depan pasar Bandar Jaya. Kemacetan terjadi antara lain terjadi akibat adanya warga yang lalu lalang menyeberang jalan di depan pasar yang cukup sibuk di Lampung Tengah tersebut serta adanya sejumlah persimpangan yang digunakan mobil dan motor untuk menyeberang di jalan lintas Sumatera yang cukup padat tersebut. Selain itu kendaraan yang parkir di sisi kanan dan kiri pasar yang persis di jalan lintas tengah Sumatera ini sering menjadi penyebab utama kemacetan.

Hal ini dapat dilihat pada peta berikut ini yang menunjukkan bahwa Pasar Bandar Jaya menjadi titik rawan kemacetan yang ada di Provinsi Lampung.



Gambar 1. Peta lokasi rawan macet dan longsor Provinsi Lampung,
Sumber : Dishub Provinsi Lampung Dalam Angka

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah dijelaskan di atas, maka untuk mengetahui faktor penyebab kemacetan lalu lintas jalan lintas tengah di pasar Bandar Jaya dilakukan penelitian dengan judul “Analisis Faktor Penyebab Kemacetan Lalu Lintas Jalan Lintas Tengah Di Pasar Bandar Jaya Lampung Tengah Tahun 2016”.

B. Identifikasi Masalah

Identifikasi masalah sebagai berikut:

1. Volume kendaraan
2. Kapasitas jalan
3. Penyempitan jalan (*Bottleneck*)
4. Kondisi jalan yang rusak
5. Persimpangan jalan
6. Parkir kendaraan sembarangan
7. Angkutan umum berhenti sembarangan
8. Pedagang kaki lima yang berjualan sembarangan di bahu jalan.

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah di atas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Apakah volume kendaraan menjadi penyebab kemacetan lalu lintas jalan lintas tengah di pasar Bandar Jaya?
2. Apakah kapasitas jalan menjadi penyebab kemacetan lalu lintas jalan lintastengah di pasar Bandar Jaya?

3. Apakah penyempitan jalan (*Bottleneck*) menjadi penyebab kemacetan lalu lintas jalan lintas tengah di pasar Bandar Jaya?
4. Apakah kondisi jalan yang rusak menjadi penyebab kemacetan lalu lintas jalan lintas tengah di pasar Bandar Jaya?
5. Apakah persimpangan jalan menjadi penyebab kemacetan lalu lintas jalan lintas tengah di pasar Bandar Jaya?
6. Apakah parkir kendaraan sembarangan menjadi penyebab kemacetan lalu lintas jalan lintas tengah di pasar Bandar Jaya?
7. Apakah angkutan umum berhenti sembarangan menjadi penyebab kemacetan lalu lintas jalan lintas tengah di pasar Bandar Jaya?
8. Apakah pedagang kaki lima yang berjualan sembarangan di bahu jalan menjadi penyebab kemacetan lalu lintas jalan lintas tengah di pasar Bandar Jaya?

D. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini yaitu:

1. Untuk mengetahui apakah volume kendaraan menjadi penyebab kemacetan lalu lintas jalan lintas tengah di pasar Bandar Jaya.
2. Untuk mengetahui apakah kapasitas jalan menjadi penyebab kemacetan lalu lintas jalan lintas tengah di pasar Bandar Jaya.
3. Untuk mengetahui apakah penyempitan jalan (*Bottleneck*) menjadi penyebab kemacetan lalu lintas jalan lintas tengah di pasar Bandar Jaya.
4. Untuk mengetahui apakah kondisi jalan yang rusak menjadi penyebab kemacetan lalu lintas jalan lintas tengah di pasar Bandar Jaya.
5. Untuk mengetahui apakah persimpangan jalan menjadi penyebab kemacetan lalu lintas jalan lintas tengah di pasar Bandar Jaya.

6. Untuk mengetahui apakah parkir kendaraan sembarangan menjadi penyebab kemacetan lalu lintas jalan lintas tengah di pasar Bandar Jaya.
7. Untuk mengetahui apakah angkutan umum berhenti sembarangan menjadi penyebab kemacetan lalu lintas jalan lintas tengah di pasar Bandar Jaya.
8. Untuk mengetahui apakah pedagang kaki lima yang berjualan sembarangan di bahu jalan menjadi penyebab kemacetan lalu lintas jalan lintas tengah di pasar Bandar Jaya.

E. Manfaat Penelitian

Manfaat 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. Hasil penelitian ini diharapkan dapat membantu mempermudah berbagai pihak terutama dinas perhubungan untuk mendapatkan informasi mengenai kemacetan lalu lintas jalan lintas tengah di pasar Bandar Jaya.

F. Ruang Lingkup Penelitian

Ruang Lingkup Penelitian ini adalah :

1. Ruang lingkup objek penelitian adalah kemacetan lalu lintas jalan lintas tengah di pasar Bandar Jaya.
2. Ruang lingkup subjek penelitian adalah petugas lalu lintas dan masyarakat juga pengguna jalan lintas tengah di pasar Bandar Jaya.
3. Ruang lingkup tempat penelitian adalah jalan lintas tengah di pasar Bandar Jaya.

4. Ruang lingkup ilmu dalam penelitian adalah Geografi Transportasi.

Geografi transportasi adalah subdisiplin ilmu geografi yang memfokuskan untuk mempelajari pergerakan barang, penduduk dan informasi (Rodrigue, 2015: 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 ditunjukkan 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.

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. Angka kemacetan lalu lintas yang tinggi dan transportasi merupakan aspek yang paling mempengaruhi dalam interaksi antar wilayah. Menurut Rahardjo Adisasmita dkk (2011 : 106) menyatakan 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 penambahan kendaraan bermotor terhadap pembangunan jalan, terjadi ketidakseimbangan antara jumlah kendaraan bermotor yang terus bertambah terhadap panjang jalan yang tersedia”.

Kemacetan tentu saja terjadi pada wilayah dimana saja dan masalah ini tidak dapat dielakkan oleh penduduk yang mendiami wilayah perkotaan khususnya Kota Bandar Jaya Lampung Tengah. Kemacetan yang terjadi di Kota Bandar Jaya Lampung Tengah kian menjadi parah dari waktu ke waktu tentunya masalah

kemacetan ini harus dicarikan solusinya agar tidak menjadi masalah besar dikemudian harinya.

3. Kemacetan

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.

Berdasarkan penjelasan di atas dapat disimpulkan bahwa kemacetan lalu lintas merupakan kondisi dimana arus lalu lintas yang melebihi kapasitas jalan yang mengakibatkan bebas ruas jalan mendekati atau melebihi 0 km /jam sehingga kendaraan mengalami antrian akibat kendaraan yang berhenti atau bergerak sangat lambat.

4. Faktor Faktor Penyebab Kemacetan

Boediningsih (2011) menyatakan bahwa “Kemacetan lalu lintas terjadi karena beberapa faktor, seperti banyak pengguna jalan yang tidak tertib, pemakai jalan melawan arus, kurangnya petugas lalu lintas yang mengawasi, adanya mobil yang parkir di badan jalan, permukaan jalan tidak rata, tidak ada jembatan penyeberangan, dan tidak ada pembatasan jenis kendaraan. Banyaknya pengguna

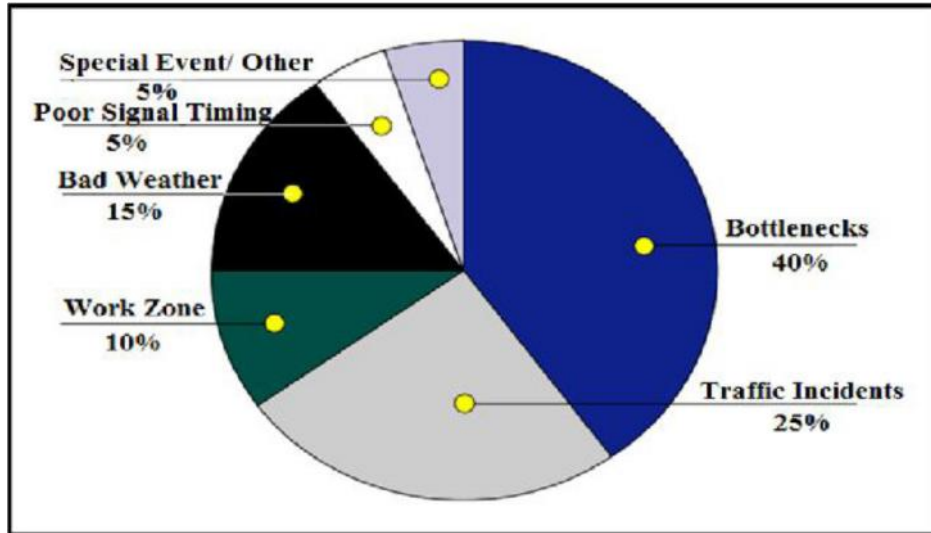
jalan yang tidak tertib, seperti adanya pedagang kaki lima yang berjualan di tepi jalan, dan parkir liar. Selain itu, ada pemakai jalan yang melawan arus. Hal ini terjadi karena kurangnya jumlah petugas lalu lintas dalam mengatasi jalannya lalu lintas terutama di jalan-jalan yang rawan macet. Penyebab lainnya adalah permukaan jalan yang tidak rata. Sebaiknya dilakukan perbaikan jalan agar jalan kembali rata. Selain itu, jenis kendaraan yang lewat di jalan-jalan tertentu sebaiknya ada pembatasan, misalnya untuk mobil truk tidak boleh melewati jalan yang rawan macet pada jam-jam sibuk dengan tujuan untuk menghindari kemacetan lalu lintas”.

Menurut penelitian Administration (2005), terdapat 7 penyebab kemacetan, yaitu:

1. *Physical Bottlenecks*: Kemacetan yang disebabkan oleh jumlah kendaraan yang melebihi batas atau berada pada tingkat tertinggi. Kapasitas tersebut ditentukan dari faktor jalan, persimpangan jalan, dan tata letak jalan.
2. Kecelakaan Lalu Lintas (traffic incident): Kemacetan yang disebabkan oleh adanya kejadian atau kecelakaan dalam jalur perjalanan. Kecelakaan akan menyebabkan macet, karena kendaraan yang terlibat kecelakaan tersebut memakan ruas jalan. Hal tersebut mungkin akan berlangsung lama, karena kendaraan yang terlibat kecelakaan tersebut perlu waktu untuk disingkirkan dari jalur lalu lintas.
3. Area Pekerjaan (work zone): Kemacetan yang disebabkan oleh adanya aktivitas konstruksi pada jalan. Aktivitas tersebut akan mengakibatkan perubahan keadaan lingkungan jalan. Perubahan tersebut seperti penurunan pada jumlah atau lebar jalan, pengalihan jalur, dan penutupan jalan.

4. Cuaca yang Buruk (bad weather): Keadaan cuaca dapat menyebabkan perubahan perilaku pengemudi, sehingga dapat mempengaruhi arus lalu lintas. Contohnya: hujan deras, akan mengurangi jarak penglihatan pengemudi, sehingga banyak pengemudi menurunkan kecepatan mereka.
5. Alat Pengatur Lalu Lintas (poor signal timing): Kemacetan yang disebabkan oleh pengaturan lalu lintas yang bersifat kaku dan tidak mengikuti tinggi rendahnya arus lalu lintas. Selain lampu merah, jalur kereta api juga mempengaruhi tingkat kepadatan jalan, sehingga jalur kereta api yang memotong jalan harus seoptimal mungkin.
6. Acara Khusus (special event): Merupakan kasus khusus dimana terjadi peningkatan arus yang disebabkan oleh adanya acara-acara tertentu. Misalnya, akan terdapat banyak parkir liar yang memakan ruas jalan pada suatu acara tertentu.
7. Fluktuasi pada Arus Normal (fluctuations in normal traffic): Kemacetan yang disebabkan oleh naiknya arus kendaraan pada jalan dan waktu tertentu. Contohnya, kepadatan jalan akan meningkat pada jam masuk kantor dan pulang kantor.

Berdasarkan penyebab kemacetan yang dijelaskan oleh Federal Highway Administration (2005), setiap penyebab kemacetan memiliki tingkat keseringan yang berbeda-beda. Tiga penyebab kemacetan terbesar, yaitu physical bottlenecks dengan persentase 40%, kecelakaan lalu lintas dengan persentase 25%, dan keadaan cuaca yang buruk dengan persentase 15%. Secara keseluruhan, perkiraan banyaknya masing-masing sumber kemacetan dapat dilihat pada Gambar 2.



Gambar 2.1 Penyebab dan Persentase Kemacetan
Sumber: Federal Highway Administration (2005)

5. Identifikasi Penyebab Kemacetan.

a. Volume 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. Volume adalah jumlah kendaraan yang melewati satu titik pengamatan selama periode waktu tertentu. Pentingnya untuk melakukan pengukuran volume kendaraan adalah menginventarisasi jumlah setiap kendaraan yang melewati ruas jalan tertentu dalam satuan waktu, sehingga lalu lintas harian rata-rata sebagai dasar perencanaan jalan dan jembatan (UU RI No. 22 Tahun 2009: 4).

Perhitungan volume lalu lintas yakni dengan mengalihkan 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.

Tabel 2.1. Nilai SMP Tipe Kendaraan Jalan Perkotaan

Tipe jalan	Arus lalu lintas kendaraan total 2 arah (kend/jam)	Satuan Mobil Penumpang (SMP)				
		UM	LV	HV	MC Lebar Jalur Lalu Lintas	
					6	6
Dua lajur tak terbagi (2/2) UD	0 1800			1,3	0,5	0,40
Empat lajur tak terbagi (4/2) UD	0 1800	0,8	1,0	1,2	0,35	0,25
				1,3		0,4
				1,2		0,25

Sumber : Manual Kapasitas Jalan Indonesia, 1997 : hal 6

Keterangan :

Kendaraan ringan/ *Light Vehicles* (LV)

Kendaraan berat/ *Heavy Vehicles* (HV)

Sepeda motor/ *Motor Cycle* (MC)

Kendaraan tak bermotor/ *Unmotorised* (UM)

Satuan volume lalu lintas yang umumnya digunakan adalah volume lalu lintas harian rata-rata, lalu lintas harian rata-rata adalah volume lalu lintas 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). 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 :

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

Keterangan :

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 garda berjarak 2,0 – 3,0 m (termasuk kendaraan penumpang, mikro bis, angkot, pick up, dan truk kecil).

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

Kendaraan bermotor dengan jarak garda as berjarak 3,5 m bias anya beroda lebih dari empat, (meliputi : bis, trukdua as, truktiga as dan truk kombinasi sesuai system klasifikasi Bina Marga).

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

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

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

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

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

Tabel 2.2. 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
<0,1	45	10	45
0,1-0,5	45	10	45
0,5-1,0	53	9	38
1,0-3,0	60	8	32
>3,0	69	7	24

Sumber : Manual Kapasitas Jalan Indonesia, 1997 : hal 5

b. Kapasitas Jalan

Kapasitas didefinisikan sebagai arus maksimum melalui suatu titik di jalan yang dapat dipertahankan persatuan jam pada kondisi tertentu. Persamaan dasar untuk mendapatkan kapasitas adalah sebagai berikut. (MKJI, 1997 : 5-50)

$$C = C_o \cdot FC_w \cdot FC_{sp} \cdot FC_{sf} \cdot FC_{cs} \dots \dots \dots (1)$$

Keterangan :

C : Kapasitas (smp/jam)

C_o : Kapasitas dasar (smp/jam)

FC_w : Faktor koreksi lebar jalan

FC_{sp} : Faktor koreksi pemisah arah (hanya jalan tak terbagi)

FC_{sf} : Faktor koreksi hambatan samping

FC_{cs} : Faktor koreksi ukuran kota

Suatu kapasitas yang berlaku untuk jalan kota dengan ketentuan untuk masing-masing tipe jalan : 2 arah 2 lajur (2/2), 4 lajur 2 arah (4/2), dan 1 – 3 lajur 1 arah (1-3/1).

Secara singkat nilai dari masing-masing faktor tersebut dapat dilihat pada Tabel berikut :

Tabel 2.3. Faktor Kapasitas Dasar Kendaraan (smp/ jam) (C_o)

Tipe Jalan Kota	Kapasitas Dasar (smp/ jam)	Catatan
Empat-lajur tak-terbagi atau jalan satu arah	1650	Per lajur
Empat-lajur tak-terbagi	1500	Per lajur
Dua lajur-tak terbagi	2900	Total dua arah

Sumber : Manual Kapasitas Jalan Indonesia 1997 : hal 5

Tabel 2.4. Faktor Koreksi Kapasitas akibat Lebar Jalan (FCw)

Tipe Jalan	Lebar Jalan Efektif (m)	FCw
Empat lajur berpembatas median atau jalan satu arah	Per lajur	
	3,00	0,92
	3,25	0,96
	3,50	1,00
	3,75	1,04
Empat lajur jalur tanpa pembatas median	4,00	1,08
	Per lajur	
	3,00	0,91
	3,25	0,95
	3,50	1,00
Dua lajur tanpa pembatas median	3,75	1,05
	4,00	1,09
	Dua arah	
	5	0,56
	6	0,87
	7	1,00
	8	1,14
9	1,25	
	10	1,29
	11	1,34

Sumber : Manual Kapasitas Jalan Indonesia 1997 hal : 5

Tabel 2.5. Faktor Koreksi Kapasitas akibat Ukuran Kota (FCcs)

Ukuran kota (Juta penduduk)	Faktor koreksi untuk ukuran kota
< 0,1	0,86
0,1 - 0,5	0,90
0,5 - 1,0	0,94
1,0 - 3,0	1,00
> 3,0	1,04

Sumber : Manual Kapasitas Jalan Indonesia 1997 : hal 5

Ada beberapa faktor yang mempengaruhi kapasitas jalan antara lain:

1. Faktor jalan, seperti lebar lajur, kebebasan lateral, bahu jalan, ada median atau tidak, kondisi permukaan jalan, alinyemen, kelandaian jalan, trotoar dan lain-lain.
2. Faktor lalu lintas, seperti komposisi lalu lintas, volume, distribusi lajur, dan gangguan lalu lintas, adanya kendaraan tidak bermotor, gangguan samping, dan lain-lain.
3. Faktor lingkungan, seperti misalnya pejalan kaki, pengendara sepeda, binatang yang menyeberang, dan lain-lain.

c. Penyempitan Jalan (*Bottleneck*)

1. Pengertian Penyempitan Jalan (*Bottleneck*)

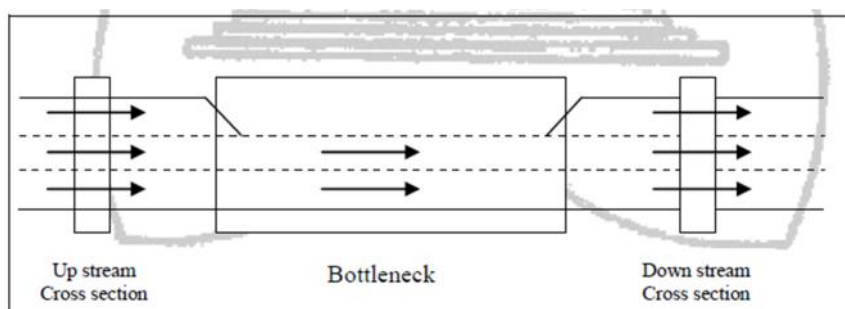
Penyempitan Jalan/ *Bottleneck* merupakan suatu kondisi dimana jalan mengalami penyempitan sehingga kapasitas jalan menjadi lebih kecil dari bagian sebelum (*upstream*) dan sesudahnya (*downstream*) (Budiarto, 1998).

2. Jenis-jenis Penyempitan Jalan (*Bottleneck*)

Menurut Brilion, dkk. yang dikutip kembali dari Sugiarto (2012 : 15) menyebutkan bahwa *bottleneck* dibagi menjadi dua jenis, yaitu :

1. *Systematic Bottleneck*

Systematic Bottleneck merupakan kondisi dimana terjadinya penyempitan geometrik jalan, yaitu dari keadaan dalam kondisi normal tiba-tiba terjadi penyempitan ruas jalan.

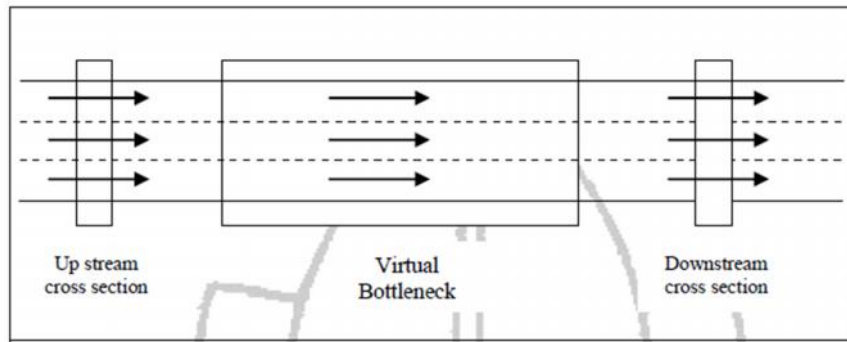


Sumber : Sugiarto (2012 : 15)

Gambar 2.2 : *Systematic bottleneck*

2. *Unsystematic Bottleneck*

Unsystematic Bottleneck disebut juga virtual bottleneck yaitu merupakan kondisi dimana terjadinya pengurangan kapasitas jalan akibat adanya hambatan samping seperti: adanya kecelakaan yang mengakibatkan sebagian lebar jalan ditutup, parkir di badan jalan, pedagang kaki lima, dll.



Sumber : Sugiarto (2012 : 15)

Gambar 2.3. : *Unsystematic bottleneck (virtual bottleneck)*

d. Kondisi Jalan yang Rusak

Kerusakan jalan yaitu mengindikasikan kondisi struktural dan fungsional jalan tidak mampu memberikan pelayanan secara optimal terhadap pengguna jalan. (Dinas Bina Marga, 2003). Kondisi jalan yang lancar merupakan ukuran yang dapat menggambarkan baik buruknya operasional lalu lintas berupa kecepatan, waktu tempuh (efisiensi waktu), kebebasan bermanuver, kenyamanan, pandangan bebas, keamanan dan keselamatan jalan. Klasifikasi jalan berdasarkan tingkat kondisi jalan adalah sebagai berikut (Dinas Bina Marga, 2003) :

- a. Jalan dalam kondisi baik adalah jalan dengan permukaan yang benar-benar rata, tidak ada gelombang dan tidak ada kerusakan permukaan jalan.
- b. Jalan dalam kondisi sedang adalah jalan dengan kerataan permukaan perkerasan sedang, tidak ada gelombang dan tidak ada kerusakan.
- c. Jalan dalam kondisi rusak ringan adalah jalan dengan permukaan sudah mulai bergelombang, mulai ada kerusakan permukaan dan penambalan.
- d. Jalan dalam kondisi rusak berat adalah jalan dengan permukaan perkerasan sudah banyak kerusakan seperti bergelombang, retak-retak buaya dan terkelupas yang cukup besar, disertai kerusakan pondasi seperti ambles, dsb.

Faktor – faktor penyebab kerusakan jalan :

1. Mutu/kualitas jalan aspal yang kurang baik, hal ini bisa dikarenakan bahan yang dipergunakan tidak baik atau diluar ketentuan teknis. Hal ini yang sering kali menjadi faktor pendukung terjadinya kerusakan lebih cepat, dikarenakan dibenturkan oleh hal biaya yang ada, padahal kita tau sebenarnya tidak boleh seperti itu karena nilai dari suatu proyek ialah kesesuaian dengan metode teknis yang telah direncanakan.
2. Kurangnya pengawasan disaatpengerjakan proyek tersebut, yang berakibat apa yang dikerjakan tidak sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan.
3. Air yang mengalir dibadan jalan/tidak ada saluran, karena menurut pengalaman, jalan yang sistem pembuangan airnya buruk akan semakin cepat rusak jalan tersebut. Bisa juga karena air yang menggenang di jalan.
4. Perencanaan yang kurang tepat, karena jenis jalan aspal berbeda maka harus disesuaikan dengan kebutuhan transportasi yang mempergunakan jalan tersebut.

Jadi, kerusakan jalan atau jalan yang rusak adalah suatu kondisi yang tidak mampu memberikan pelayanan yang baik secara optimal terhadap pengguna jalan.

e. Persimpangan Jalan

1. Pengertian Persimpangan Jalan

Persimpangan jalan adalah simpul pada jaringan jalan dimana ruas jalan bertemu dan lintasan arus kendaraan berpotongan (MKJI, 1997 : 5). Menurut Hobbs (1995), persimpangan jalan merupakan simpul transportasi yang terbentuk dari beberapa pendekatan dimana arus kendaraan dari beberapa pendekatan tersebut bertemu dan memencar meninggalkan persimpangan. Persimpangan merupakan

tempat sumber konflik lalu lintas yang rawan terhadap kecelakaan dan kemacetan karena terjadi konflik antara kendaraan dengan kendaraan lainnya ataupun antara kendaraan dengan pejalan kaki. Oleh karena itu merupakan aspek penting didalam pengendalian lalu lintas.

2. Jenis simpang

Menurut Morlok (1988), jenis simpang berdasarkan cara pengaturannya dapat dikelompokkan menjadi 2 (dua) jenis, yaitu :

1. Simpang jalan tanpa sinyal, yaitu simpang yang tidak memakai sinyal lalu lintas. Pada simpang ini pemakai jalan harus memutuskan apakah mereka cukup aman untuk melewati simpang atau harus berhenti dahulu sebelum melewati simpang tersebut,
2. Simpang jalan dengan sinyal, yaitu pemakai jalan dapat melewati simpang sesuai dengan pengoperasian sinyal lalu lintas. Jadi pemakai jalan hanya boleh lewat pada saat sinyal lalu lintas menunjukkan warna hijau pada lengan simpangnya.

3. Pengendalian Simpang

Menurut Abubakar, dkk., (1995), sasaran yang harus dicapai pada pengendalian persimpangan antara lain adalah :

1. Mengurangi atau menghindari kemungkinan terjadinya kecelakaan yang disebabkan oleh adanya titik-titik konflik seperti : berpencar (*diverging*), bergabung (*merging*), berpotongan (*crossing*), dan bersilangan (*weaving*),
2. Menjaga agar kapasitas persimpangan operasinya dapat optimal sesuai dengan rencana,

3. Harus memberikan petunjuk yang jelas dan pasti serta sederhana, dalam mengarahkan arus lalu lintas yang menggunakan persimpangan.

Menurut Abubakar, dkk., (1995), dalam upaya meminimalkan konflik dan melancarkan arus lalu lintas ada beberapa metode pengendalian persimpangan yang dapat dilakukan, yaitu :

1. Persimpangan prioritas

Metode pengendalian persimpangan ini adalah memberikan prioritas yang lebih tinggi kepada kendaraan yang datang dari jalan utama dari semua kendaraan yang bergerak dari jalan kecil (jalan minor),

2. Persimpangan dengan lampu pengatur lalu lintas

Metode ini mengendalikan persimpangan dengan suatu alat yang sederhana (manual, mekanis dan elektrik) dengan memberikan prioritas bagi masing-masing pergerakan lalu lintas secara berurutan untuk memerintahkan pengemudi berhenti atau berjalan.

3. Persimpangan dengan bundaran lalu lintas

Metode ini mengendalikan persimpangan dengan cara membatasi alih gerak kendaraan menjadi pergerakan berpisah (*diverging*), bergabung (*merging*), berpotongan (*crossing*), dan bersilangan (*weaving*) sehingga dapat memperlambat kecepatan kendaraan,

4. Persimpangan tidak sebidang

Metode ini mengendalikan konflik dan hambatan di persimpangan dengan cara menaikkan lajur lalu lintas atau di jalan di atas jalan yang lain melalui penggunaan jembatan atau terowongan.

f. Parkir Kendaraan Sembarangan

1. Pengertian Parkir

Menurut Peraturan Pemerintah No. 22 Tahun 2009 parkir didefinisikan sebagai keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang bersifat sementara.

Selain definisi di atas beberapa ahli memberikan definisinya tentang parkir, yaitu :

1. 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 (2011 : 173).
2. Semua kendaraan tidak mungkin bergerak terus, pada suatu saat ia harus berhenti untuk sementara waktu (menurunkan muatan) atau berhenti cukup lama yang disebut parkir (Warpani, 1992: 176).

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. Bertambahnya jumlah penduduk dan semakin meningkatnya kepemilikan kendaraan akan menimbulkan meningkatnya permintaan jalan untuk menampung kegiatan lalu lintas. Penyediaan tempat-tempat parkir di pinggir jalan pada lokasi jalan tertentu baik di badan jalan maupun dengan menggunakan sebagian dari perkerasan jalan mengakibatkan turunnya kapasitas jalan, terhambatnya arus lalu lintas dan penggunaan jalan menjadi tidak efektif (Pusdiklat Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1998 : 8).

Lalu-lintas baik yang bergerak pada suatu saat akan berhenti. Setiap perjalanan akan sampai pada tujuan sehingga kendaraan harus diparkir. Sarana perparkiran

merupakan bagian dari sistem transportasi dalam perjalanan mencapai tujuan karena kendaraan yang digunakan memerlukan parkir.

2. Ketentuan Penggunaan Parkir pada Badan Jalan

Badan jalan digunakan sebagai mana mestinya yaitu sebagai media dalam sistem transportasi juga mempunyai peruntukan lain yaitu digunakan sebagai tempat parkir. Menggunakan sisi jalan sebagai tempat parkir adalah murah, akan tetapi masalah keselamatan akan selalu timbul dimana kendaraan yang diparkir di sisi jalan tersebut merupakan salah satu faktor utama dari 50% kecelakaan yang terjadi di tengah ruas jalan di daerah perkotaan hal ini dikarenakan berkurangnya kebebasan pandangan, kendaraan berhenti atau keluar dari tempat parkir di depan kendaraan-kendaraan yang lewat secara mendadak (Pusdiklat Dirjen Perhubungan Darat, 1998 : 113).

Penggunaan badan jalan yang juga ditujukan sebagai ruang parkir kendaraan hanya dapat dilakukan pada jalan "kolektor" dan jalan "lokal" dengan memperhatikan kondisi jalan dan lingkungan, kondisi lalu lintas dan aspek keselamatan, ketertiban kelancaran lalu lintas (Pusdiklat Dirjen Perhubungan Darat, 1998 : 113).

Dalam menggunakan badan jalan sebagai tempat parkir terdapat beberapa ketentuan yang sifatnya memberi batasan yaitu berupa larangan terhadap penggunaan lahan tersebut (Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas dan Angkutan Kota, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1998 : 63)., yaitu :

1. Pada daerah dimana kapasitas lalu lintas diperlukan, dimana lebar jalan secara keseluruhan dibutuhkan untuk mengalirkan lalu lintas.

2. Pada daerah dimana akses jalan masuk kelahan sekitarnya diperlukan.
3. Di jalan daerah persimpangan dengan jarak minimum absolut 10-25 m. Jarak ini dikombinasikan dengan pertimbangan terhadap keselamatan (jarak pandang), pembatasan kapasitas (pengurangan lebar jalan), dan lintasan membelok dari kendaraan-kendaraan yang besar.
4. Dalam jarak 6 m dari suatu penyeberangan pejalan kaki.
5. Sepanjang 25 m sebelum dan sesudah tikungan tajam dengan radius kurang dari 500 m.
6. Sepanjang 6 m sebelum dan sesudah akses bangunan gedung.
7. Sepanjang 50 m sebelum dan sesudah jembatan, 25 m sebelum dan sesudah perlindungan sebidang dan terowongan.
8. Dalam jarak 6 m sebelum dan sesudah dari sumber air pemadam kebakaran.
9. Sepanjang jarak 100 m sebelum dan sesudah persimpangan dengan rel kereta api.
10. Selanjutnya parker ganda atau parkir di atas trotoar tidak diperbolehkan.

Setiap lokasi yang digunakan untuk parkir kendaraan diberi tanda berupa huruf, atau angka yang memberikan kemudahan bagi pengguna jasa untuk menemukan kendaraannya. Fasilitas parkir untuk umum dinyatakan dengan rambu yang menyatakan tempat parkir. (*Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM 66 tahun 1993*).

g. Angkutan Umum berhenti Sembarangan

Peraturannya sudah tertuang dalam Pasal 302 UU nomor 22 tahun 2009 Lalu Lintas dan Angkutan jalan.

Berikut bunyinya :

“Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor Umum angkutan orang yang tidak berhenti selain di tempat yang telah ditentukan, menyetem, menurunkan penumpang selain ditempat pemberhentian, atau melewati jaringan jalan selain yang ditentukan dalam izin trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 126 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp.250.000,00 (duaratus lima puluh ribu rupiah).”

Sesuai dengan peraturan yang ada artinya setiap angkutan umum harus berhenti di tempat pemberhentian yaitu halte dan terminal. Namun pada kenyataannya dilapangan masih banyak terjadi pelanggaran terkait dengan hal tersebut diatas, angkutan umum yang menyetem di sembarang tempat, berhenti dan menaik turunkan penumpang sembarangan. Berikut ini adalah penjelasan peraturan berdasarkan “Ketentuan Umum Pasal 1 UU nomor 22 tahun 2009 Lalu Lintas dan Angkutan jalan” :

Tata Cara Berlalu Lintas bagi Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum

Pasal 126

Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum angkutan orang dilarang:

- a. memberhentikan kendaraan selain di tempat yang telah ditentukan;
- b. menyetem selain di tempat yang telah ditentukan;
- c. menurunkan penumpang selain di tempat pemberhentian dan/ atau di tempat tujuan tanpa alasan yang patut dan mendesak; dan/ atau
- d. melewati jaringan jalan selain yang ditentukan dalam izin trayek.

Pasal 143

Kriteria pelayanan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek :

- a. memiliki rute tetap dan teratur;

- b. terjadwal, berawal, berakhir, dan menaikkan atau menurunkan penumpang di terminal untuk angkutan antar kota dan lintas batas negara; dan
- c. menaikkan dan menurunkan penumpang pada tempat yang ditentukan untuk angkutan perkotaan dan perdesaan.

h. Pedagang Kaki Lima yang Berjualan Sembarangan di Bahu Jalan

1. Pengertian Pedagang Kaki Lima

Pedagang kaki lima adalah pelaku usaha yang melakukan usaha perdagangan dengan menggunakan sarana usaha bergerak maupun tidak bergerak, menggunakan prasarana kota, fasilitas sosial, fasilitas umum, lahan dan bangunan milik pemerintah dan/atau swasta yang bersifat sementara/tidak menetap. (Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 125 Tahun 2012 Tentang Koordinasi Penataan Dan Pemberdayaan Pedagang Kaki Lima).

Dari pengertian tersebut di atas jadi yang dimaksud PKL adalah kegiatan usaha yang dilakukan para pedagang di tempatkan ruangan kosong di pinggir-pinggir jalan seperti bahu jalan, trotoar, taman-taman kota dan tempat usaha lainnya yang bukan miliknya.

2. Pengertian Bahu Jalan

Menurut, Silvia Sukirman. 1999 : Nova, Bahu jalan adalah jalur yang terletak berdampingan dengan jalur lalu lintas yang berfungsi sebagai :

1. Ruang untuk tempat berhenti sementara kendaraan yang mogok atau sekedar berhenti karena pengemudi ingin berorientasi mengenai jurusan yang akan ditempuh, atau untuk beristirahat.

2. Ruangan untuk menghindarkan diri dari saat-saat darurat, sehingga dapat mencegah terjadinya kecelakaan.
3. Memberikan kelegaan pada pengemudi, dengan demikian dapat meningkatkan kapasitas jalan yang bersangkutan.
4. Memberikan sokongan pada konstruksi perkerasan jalan dari arah samping.
5. Ruangan pembantu pada waktu mengadakan pekerjaan perbaikan atau pemeliharaan jalan (untuk tempat penempatan alat-alat, dan penimbunan bahan material).
6. Ruangan untuk lintasan kendaraan-kendaraan patroli, ambulans, yang sangat dibutuhkan pada keadaan darurat seperti terjadinya kecelakaan.

Di beberapa tempat, pedagang kaki lima menjadikan bahu jalan sebagai tempat berjualan yang sering kali menjadi masalah karena mengganggu para pengendara kendaraan sehingga terjadinya tundaan kendaraan yang berakibat menyebabkan kemacetan.

B. Penelitian Terdahulu

No	Nama Penulis dan Tahun	Judul	Hasil Penelitian
1	Eza Aziz Fitri (2011)	Studi Tentang Titik-Titik Kemacetan Lalu Lintas Transportasi Di Kota Bandar Lampung Pada Tahun 2015	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.

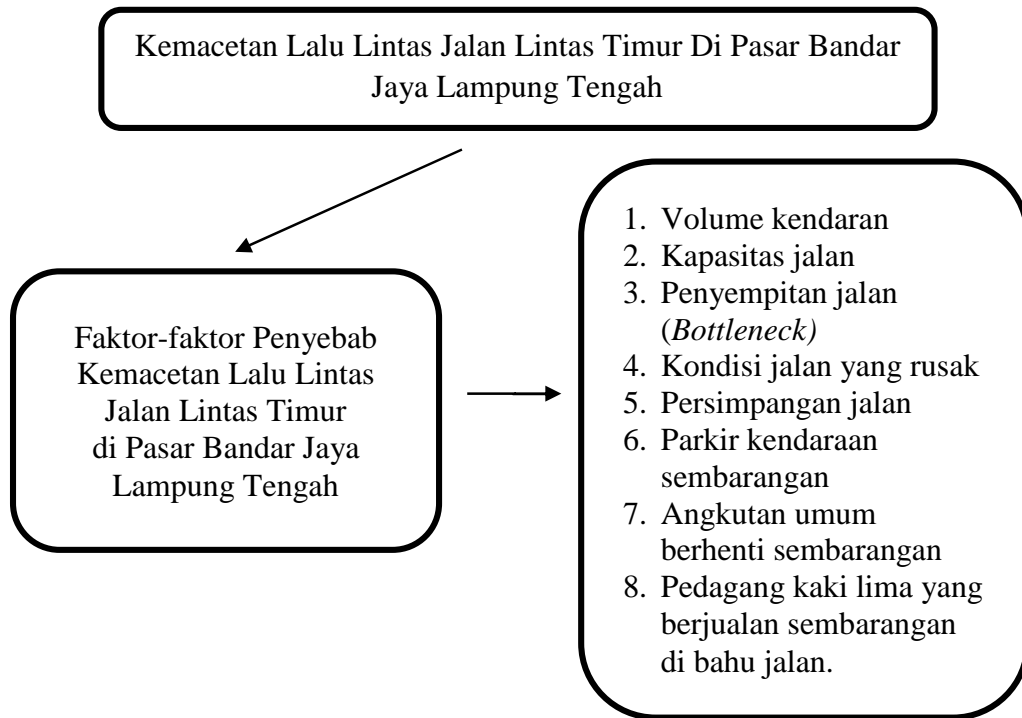
Berdasarkan dari penjelasan di atas yang telah melakukan penelitian yang sama yaitu mengenai kemacetan lalu lintas ditemukan bahwa kemacetan disebabkan

oleh jumlah kendaraan yang meningkat pesat, ketidakdisiplinan pengguna kendaraan di jalan terhadap peraturan lalu lintas dan hambatan samping yang tinggi.

C. Kerangka Pikir

Kemacetan merupakan situasi atau keadaan tersendatnya atau bahkan terhentinya lalu lintas yang disebabkan berbagai macam faktor. Hal ini juga dapat terjadi pada daerah jalan lintas tengah di pasar Bandar Jaya Kelurahan Bandar Jaya Timur. Kelurahan Bandar Jaya timur merupakan pusat segala kegiatan seperti perekonomian, pemerintahan, pendidikan, kesehatan, budaya, politik, hiburan dan rekreasi di Kecamatan Terbanggi Besar. Kelurahan Bandar Jaya Timur 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.

Suatu kemacetan lalu lintas dapat disebabkan berbagai faktor yaitu volume kendaraan, kapasitas jalan, kondisi jalan, persimpangan, kendaraan yang parkir di sembarangan tempat, kendaraan angkutan umum yang berhenti sembarangan dan pedagang kaki lima yang berjualan dibahu jalan. Berdasarkan penjelasan tersebut, maka peneliti menjelaskan mengenai kerangka pikir dalam penelitian ini dapat dilihat pada bagan di halaman berikutnya :



Bagan 1. Kerangka pikir

III. METODE PENELITIAN

A. Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan adalah menggunakan metode penelitian deskriptif. Menurut Nawawi (2001 : 63) metode penelitian deskriptif adalah metode pemecahan masalah yang diselidiki dengan menggambarkan/ melukiskan keadaan subjek/ objek penelitian (seseorang, lembaga, masyarakat, dan lain-lain) pada saat sekarang berdasarkan fakta-fakta yang nampak atau sebagaimana mestinya.

Metode penelitian deskriptif adalah penelitian yang bertujuan membuat deskripsi atas suatu fenomena sosial atau alam secara sistematis, faktual dan akurat mengenai studi analisis faktor penyebab kemacetan lalu lintas Jalan Lintas Tengahdi Pasar Bandar Jaya yang berada di Kecamatan Terbanggi Besar, Kabupaten Lampung Tengah.

B. Subjek dan Objek Penelitian

1. Subjek Penelitian

Subjek penelitian menurut Arikunto (2007 : 152) merupakan sesuatu yang sangat penting kedudukannya didalam penelitian, subjek penelitian harus ditata sebelum peneliti siap untuk mengumpulkan data. Subjek penelitian dapat berupa benda, hal atau orang. Dengan demikian subjek penelitian pada

umumnya manusia atau apa saja yang menjadi urusan manusia. Oleh sebab itu maka subjek dari penelitian ini adalah petugas dinas perhubungan, pengguna jalan, dan masyarakat sekitar.

Subjek dalam penelitian ini berjumlah 11 orang dengan rentang usia antara 19 - 60 tahun dengan komposisi sebagai berikut : 1 orang merupakan dinas terkait, 10 orang masyarakat dan pengguna jalan. Informasi identitas informan dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 3.1. Rincian Identitas Informan

No	Usia	Pengelola	Masyarakat dan Pengguna Jalan
1	20-24		
2	25-29		1
3	30-34	1	2
4	35-39		1
5	40-44		
6	45-49		2
7	50-54		1
8	55-59		1
9	60-64		2
	Total	1	10

Sumber : Data Penelitian Tahun 2018

2. Objek Penelitian

Yang dimaksud objek penelitian, adalah hal yang menjadi sasaran penelitian (Kamus Bahasa Indonesia, 1989 : 622). Menurut (Supranto 2000 : 21) objek penelitian adalah himpunan elemen yang dapat berupa orang, organisasi atau barang yang akan diteliti. Obyek penelitian, adalah pokok persoalan yang hendak diteliti untuk mendapatkan data secara lebih terarah. Objek dari penelitian ini adalah:

1. Volume kendaraan
2. Kapasitas jalan
3. Penyempitan jalan (*Bottleneck*)

4. Kondisi jalan rusak
5. Persimpangan jalan
6. Parkir kendaraan sembarangan
7. Angkutan umum berhenti sembarangan
8. Pedagang kaki lima yang berjualan sembarangan di bahu jalan.

C. Variabel Penelitian dan Indikator

1. Variabel Penelitian

Langkah penting dalam penelitian ini adalah penemuan variabel penelitian. Menurut Mantra (1991 : 12), variabel adalah konsep yang diberikan lebih dari satu nilai, yaitu: Faktor-faktor penyebab kemacetan lalu lintas yang terjadi jalan lintas tengah di pasar Bandar Jaya.

2. Indikator

Faktor-faktor Penyebab Kemacetan Lalu Lintas di Jalan Lintas Tengah di Pasar Bandar Jaya Lampung Tengah:

a. Volume kendaraan

Volume kendaraan yang melintas cukup tinggi dengan waktu bersamaan sering kali menyebabkan terjadinya masalah kemacetan. Jalan yang menjadi penghubung antara daerah yang ada disumatera, tentunya berbagai jenis kendaraan melalui jalan ini, seperti kendaraan ringan (meliputi : angkot, bis, pickup, dan truck kecil), kendaraan berat yang biasanya roda lebih dari empat, (meliputi : bis, truk fuso, truk kontainer, truk trailer), kendaraan motor dengan dua atau tiga roda, (meliputi : sepeda motor, bentor), kendaraan tak bermotor yang bertenagakan manusia atau hewan, (meliputi sepeda, becak, kereta kuda). Dalam penelitian ini akan dilihat secara langsung dan menghitung berapa banyak jumlah kendaraan yang melintas

dalam waktu yang telah ditentukan. Tipe jalan yang ada di jalan Lintas Tengah di Pasar Bandar Jaya adalah Dua lajur tak terbagi dengan nilai 1800 arus lalu lintas kendaraan total 2 arah (kend/jam).

b. Kapasitas jalan

Menurut Manual Kinerja Jalan Indonesia kategori jalan dua lajur tak terbagi merupakan jalan yang kapasitas dasar volume perjamnya adalah 2.900 kendaraan perjamnya dengan kapasitas standar Jalan Lintas Tengah di Pasar Bandar Jaya yaitu 4.785,00 per lajur. Jumlah kendaraan yang melintas melebihi kapasitas tersebut dapat menyebabkan masalah kemacetan. Angka kendaraan yang melintas melebihi kapasitas dasar akan dinilai menyebabkan kemacetan, apabila angka kendaraan yang melintas dibawah kapasitas dasar akan dinilai normal atau tidak menjadi penyebab kemacetan.

c. Penyempitan jalan (*Bottleneck*)

Penyempitan ini terjadi apabila jalan yang awalnya lebar lalu menjadi menyempit di area tertentu, penyempitan biasanya terjadi akibat adanya aktivitas yang terjadi di sekitar jalan seperti aktivitas pasar. jalan yang akan diteliti merupakan jalan yang berdekatan dengan lokasi pasar. Adanya aktivitas pasar tersebut menyebabkan penyempitan jalan (*Bottleneck*) yang pada akhirnya menyebabkan kemacetan.

d. Kondisi jalan rusak

Kondisi yang ada saat ini dapat dikatakan rusak parah. Kondisi jalan yang rusak ini dapat dilihat dengan banyaknya jalan yang berlubang, bergelombang, serta aspal yang sudah tidak layak pakai, kondisi ini dapat menyebabkan kendaraan menjadi lambat sehingga terjadinya kemacetan.

e. Persimpangan jalan

Persimpangan yang dimaksud dalam penelitian ini adalah persimpangan tempat bertemunya ruas jalan, keluar masuknya kendaraan ke persimpangan akan menyebabkan terjadinya antrian saat intensitas kendaraan tinggi dan akan berdampak pada kemacetan.

f. Parkir kendaraan sembarangan

Parkir kendaraan sembarangan adalah perilaku pengguna jalan yang memarkirkan kendaraan tidak pada tempatnya dan tidak sesuai dengan rambu-rambu lalu lintas yang ada. Sehingga mengganggu kenyamanan pengguna jalan dan kelancaran lalu lintas yang ada.

g. Angkutan umum berhenti sembarangan

Angkutan umum yang berhenti tidak pada tempatnya atau tidak sesuai dengan rambu-rambu pemberhentian yang ada, akan menyebabkan laju kendaraan lain melambat bahkan terhenti, sehingga dapat menyebabkan terjadinya kemacetan. Dalam penelitian ini akan dilihat secara langsung kondisi angkutan umum yang berhenti sembarangan.

h. Pedagang kaki lima yang berjualan sembarangan di bahu jalan

Kita sering melihat pedagang yang berjualan di bahu jalan karena tidak mempunyai tempat sendiri. keadaan ini dapat memperlambat kelancaran lalu lintas sehingga dapat menyebabkan kemacetan.

D. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini, yaitu:

1. Wawancara

Teknik pengumpulan data dengan mewawancarai langsung kepada Dinas Perhubungan, dan masyarakat, pengguna jalan daerah Bandar Jaya sebagai sumber data primer. Wawancara yang dilakukan yaitu tentang : volume kendaraan, kapasitas jalan, penyempitan jalan, kondisi jalan, persimpangan jalan, parkir kendaraan sembarangan, kendaraan angkutan umum yang berhenti sembarangan dan pedagang kaki lima yang berjualan sembarangan di bahu jalan.

2. Teknik Observasi

Dalam penelitian ini teknik observasi dilakukan untuk memperoleh data dengan cara mengamati objek penelitian secara langsung di lapangan. Objek yang akan di observasi adalah kendaraan yang melintas, kapasitas jalan, kondisi penyempitan jalan, kondisi jalan, persimpangan jalan, kendaraan yang parkir sembarangan, kendaraan angkutan umum yang berhenti sembarangan dan pedagang kaki lima yang berjualan sembarangan dibahu jalan.

3. Teknik Perhitungan

Teknik perhitungan dilakukan untuk mengumpulkan data jumlah volume kendaraan dan kapasitas jalan.

4. Dokumentasi

Dalam penelitian ini digunakan untuk memperoleh data kenampakan jalan lintas tengah di pasar Bandar Jaya, dan foto yang dijadikan sebagai hasil survey yang dilakukan peneliti.

E. Teknik Analisis Data

Data yang dikumpulkan dari penelitian merupakan data primer dan data sekunder berupa informasi naratif dari hasil observasi, wawancara terbuka, dokumentasi dan studi pustaka. Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis data kualitatif berupa analisis hubungan sebab akibat dengan menggunakan metode analisis data menurut Miles dan Huberman dengan menggunakan pendekatan keruangan dan kewilayahan.

Dalam Sugiyono (2015) Analisis data menggunakan pemodelan Miles dan Huberman (1984) mengemukakan bahwa aktivitas dalam analisis data kualitatif dilakukan secara interaktif dan berlangsung secara terus menerus sampai tuntas, sehingga datanya sudah jenuh.

Lebih lanjut menurut Sugiyono aktivitas dalam analisis data dengan pemodelan Miles dan Huberman yaitu *data reduction*, *data display*, dan *conclusion drawing/verification*. Setelah peneliti melakukan pengumpulan data, maka peneliti melakukan *anticipatory* sebelum melakukan reduksi data. *Anticipatory data reduction is occurring as the research decides (often without full awareness) which conceptual frame work, which sites, which research question, which data collection approaches to choose.*

Langkah-langkah analisis data dalam pemodelan Miles dan Huberman dapat diperinci sebagai berikut:

a. *Data Reduction (Reduksi Data)*

Data yang diperoleh dari lapangan jumlahnya cukup banyak, untuk itu maka perlu di catat secara teliti dan rinci. Seperti telah dikemukakan, makin lama peneliti ke

lapangan, maka jumlah data akan makin banyak, kompleks dan rumit. Untuk itu perlu segera dilakuk analisis data melalui reduksi data. Mereduksi data berarti merangkum, memilih hal-hal yang pokok, memfokuskan pada hal-hal yang penting, dicari tema dan polanya dan membuang yang tidak perlu. Dengan demikian data yang telah direduksi akan memberikan gambaran yang lebih jelas, dan mempermudah peneliti untuk melakukan pengumpulan data selanjutnya. Dalam mereduksi data, setiap peneliti akan dipandu oleh tujuan yang akan di capai.

Dalam penelitian ini reduksi data yang dimaksudkan adalah memilah data baik itu data primer maupun sekunder yang didapatkan dari proses wawancara, observasi, serta dokumentasi di lapangan. Data tersebut akan dipilah lalu kemudian dikelompokkan berdasarkan tingkat kepentingan informasi yang ada di dalamnya. Data yang penting misalkan saja seperti data-data yang berkaitan langsung mengenai faktor penyebab kemacetan lalu lintas jalan lintas tengah di pasar Bandar Jaya. Sedangkan data lainnya yang tidak berkaitan secara langsung dengan hal tersebut akan dikelompokkan kedalam kelompok data pendukung.

b. *Data Display* (Penyajian Data)

Setelah data di reduksi, maka langkah selanjutnya adalah mendisplay atau menyajikan data. Melalui penyajian data tersebut, maka data terorganisasikan, tersusun dalam pola hubungan, sehingga akan semakin mudah dipahami. Dalam penelitian kualitatif, penyajian data biasa dilakukan dalam bentuk uraian singkat, bagan, hubungan antar kategori, *flowchart* dan sejenisnya.

Lebih lanjut Miles dan Huberman (1984) menyatakan :

“The most frequent form of display data for qualitative research data in the past has been narrative text”.

“looking at displays help us to understand what is happening and to do something-further analysis or caution on that understanding”.

Dari pernyataan di atas diketahui bahwa yang paling sering digunakan untuk menyajikan data dalam penelitian kualitatif adalah dengan teks yang bersifat naratif. Dengan mendisplaykan data, maka akan memudahkan untuk memahami apa yang terjadi, merencanakan kerja selanjutnya berdasarkan apa yang telah dipahami tersebut.

Selanjutnya disarankan, dalam melakukan *display* data, selain dengan teks yang naratif juga dapat berupa grafik, matrik, *network* (jejaring kerja) dan *chart*. Dalam penelitian ini proses *display/* penyajian data akan dilakukan dengan menggunakan diagram yang kemudian juga akan dijelaskan alurnya melalui penulisan teks naratif.

c. *Conclusion Drawing/ Verivication*

Langkah ketiga dalam analisis data kualitatif menurut Miles dan Huberman adalah penarikan kesimpulan dan verifikasi. Kesimpulan awal yang dikemukakan masih bersifat sementara, dan akan berubah bila tidak ditemukan bukti-bukti yang kuat yang mendukung pada tahap pengumpulan data berikutnya. Tetapi apabila kesimpulan yang dikemukakan pada tahap awal, didukung oleh bukti-bukti yang valid dan konsisten saat peneliti kembali kelapangan mengumpulkan data, maka kesimpulan yang dikemukakan merupakan kesimpulan yang kredibel.

Dengan demikian kesimpulan dalam penelitian kualitatif mungkin dapat menjawab rumusan masalah yang dirumuskan sejak awal, tetapi mungkin juga tidak, karena seperti telah dikemukakan bahwa masalah dan rumusan masalah dalam penelitian kualitatif masih bersifat sementara dan akan berkembang setelah berada di lapangan. Kesimpulan dalam penelitian kualitatif dapat berupa deskripsi atau gambaran suatu objek yang sebelumnya masih remang-remang, dapat juga berupa hubungan kausal atau interaktif, hipotesis atau teori. Data *display* yang dipergunakan dalam proses penarikan kesimpulan apabila didukung oleh data-data yang mantap maka dapat dijadikan kesimpulan yang kredibel.

Dalam penelitian ini proses penarikan kesimpulan akan dilakukan setelah proses *display*/ menyajikan data. Kesimpulan yang ditarik juga akan didasarkan pada data-data yang telah dikelompokkan lalu kemudian diverifikasi. Kesimpulan yang dihasilkan di akhir penelitian berupa apa saja faktor yang menyebabkan kemacetan lalu lintas jalan lintas tengah di pasar Bandar Jaya.

V. KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

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

1. Volume kendaraan yang melintas di jalan lintas tengah di Pasar Bandar Jaya yang memiliki jumlah volume kendaraan yang tertinggi terjadi pada hari dengan jumlah 6.229 kendaraan/ jam. Sedangkan volume kendaraan paling rendah terjadi pada hari kamis dengan jumlah 5.602 unit kendaraan/ jam. Jenis kendaraan paling tinggi yang melintasi jalan lintas tengah di Pasar Bandar Jaya adalah jenis kendaraan ringan dilanjutkan kendaraan bermotor kemudian kendaraan berat dan kendaraan tak bermotor. Jumlah volume kendaraan paling tinggi yang melintasi jalan lintas tengah di pasar Bandar Jaya terjadi setiap sore hari dengan total tertinggi adalah di hari minggu yaitu sebanyak 2,322 unit kendaraan/ jam yang melintas, sedangkan jumlah volume kendaraan yang paling sedikit melintasi jalan lintas tengah di pasar Bandar Jaya terjadi pada hari kamis pagi dengan jumlah 1.662 unit kendaraan/ jam. Hal ini menunjukkan bahwa volume kendaraan dalam keadaan tidak stabil, sehingga menyebabkan terjadinya kemacetan jalan lintas tengah di Pasar Bandar Jaya.
2. Kapasitas jalan dalam penelitian adalah 2,494 smp/jam. sedangkan kapasitas dasar Jalan Lintas Tengah di Pasar Bandar Jaya adalah 4.785.00 smp/jam.

Dapat diartikan kapasitas jalan yang tersedia di lapangan masih bisa menampung arus kendaraan yang ada.

3. Penyempitan jalan (*bottleneck*) menjadi faktor penyebab kemacetan lalu lintas di jalan lintas tengah di Pasar Bandar Jaya, yang di akibatkan oleh aktifitas pasar Bandar Jaya yang tepat terletak di pinggir jalan.
4. Kondisi jalan rusak menjadi faktor penyebab kemacetan lalu lintas di jalan lintas tengah di Pasar Bandar Jaya, kerusakan ini diakibatkan oleh genangan air dibadan jalan dan kualitas jalan yang kurang baik.
5. Persimpangan jalan mejadi tempat kendaran keluar masuk yang menimbulkan pengguna lainnya harus mengalami tundaan akibat harus menunggu kendaraan yang keluar masuk, sehingga timbul konflik antara pengguna jalan di jalan yang mengakibatkan arus lalu lintas tidak lancar.
6. Parkir kendaraan sembarangan, penyebab dari masih banyaknya parkir kendaraan sembarangan yang memakan bahu jalan yang terletak di depan pasar Bandar Jaya adalah serta minimnya lahan parkir yang tersedia sehingga pengguna jalan melanggar rambu lalu lintas. Hal ini akan mengakibatkan turunnya kapasitas jalan sehingga menjadi faktor penyebab kemacetan lalu lintas jalan lintas tengah di Pasar Bandar Jaya.
7. Angkutan umum berhenti sembarangan, merupakan ketidaksiplinan pengguna jalan dalam mematuhi peraturan rambu lalu lintas, serta tidak tersedianya halte dan terminal. Hal ini akan mengakibatkan tundaan antrean kendaraan sehingga menjadi faktor penyebab kemacetan lalu lintas jalan lintas tengah di Pasar Bandar Jaya.

8. Pedagang kaki lima yang berjualan sembarangan di bahu jalan dapat menyebabkan kondisi arus lalu lintas tidak lancar dan akan menyebabkan kemacetan di jalan lintas tengah di Pasar Bandar Jaya.

B. Saran

Dari hasil penelitian yang telah dilakukan, maka disarankan untuk Pemerintahan Kota dan Dinas Terkait, hal-hal sebagai berikut:

1. Diharapkan kepada Pemerintah Kota dan Dinas Perhubungan mampu mengadakan solusi dilapangan untuk mengurangi masalah kemacetan di Kota Bandar Jaya.
2. Diharapkan berbagai pihak terutama masyarakat dan pengguna jalan untuk lebih sadar akan sikap kedisiplinan dan ketaatan terhadap hukun berlalu lintas.
3. Dalam mewujudkan pemerataan pola aktivitas pada pusat-pusat kegiatan sebagaimana diharapkan untuk memperlancar transportasi maka arah kebijakan terhadap prasarana transportasi lalu lintas jalan lintas tengah di pasar Bandar Jaya adalah sebagai berikut :
 1. Peningkatan kapasitas jalan
 2. Pembuatan jalan alternatif.
 3. Peningkatan kualitas jalan
 4. Pengendalian persimpangan
 5. Rambu lalu lintas dan marka jalan.
 6. Penyediaan lahan tempat-tempat parkir umum/ khusus untuk kendaraan yang akan ke Pasar Bandar Jaya dan tindakan tegas untuk kendaraan yang parkir di badan jalan.

7. Menyediakan halte dan terminal untuk tempat pemberhentian angkutan umum.
8. Menindak tegas pedagang yang berjualan di bahu jalan, atau memindahkan ke tempat yang layak.
9. Pembuatan jalan layang/ *flyover*, atau *underpass*.

DAFTAR PUSTAKA

KELOMPOK BUKU

- Abubakar, dkk., 1995. *Menuju Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang Tertib*.
- Boediningsih, W. 2011. Dampak Kepadatan Lalu Lintas terhadap Polusi Udara di Kota Surabaya. *Jurnal Fakultas Hukum*. vol. 20, no.20, Surabaya.
- Budiarto, A. 1998. Pengaruh 'Bottleneck' Terhadap Karakteristik Lalu Lintas. ITB. Bandung.
- Direktorat Jenderal Bina Marga DPU. *Manual Pemeliharaan Jalan Nomer : 03/MN/B/1983*.
- Direktorat Jenderal Bina Marga. 1997. *Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)*. Departemen Pekerjaan Umum.
- Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas dan Angkutan Kota.1998.*Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir*. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.
- Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas dan Angkutan Kota. 1998. *Sistem Transportasi Kota*, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.
- Federal Highway Administration. 2005. *Traffic Congestion and Reability : Trends Advenced Strategies for Congestion Mitigation*. Washington DC. USA
- Fidel Miro. 2005. *Perencanaan Transportasi*. Erlangga. Jakarta.
- Hariyanto, Joni. 2004.*Perencanaan Persimpangan Tidak Sebidang Pada Jalan Raya*. Medan : USU Digital Library.
- Hobbs, F.D. 1995. *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas*. Gadjah Mada University Press, Yogyakarta.
- Morlok, Edward K. 1988. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Erlangga. Jakarta.
- Nasution, M. Nur. 2004. *Manajemen Transportasi*. Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Ofyar Z Tamin. 2000. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. ITB. Bandung.

- Rahardjo, Adisasmita dan Sakti Adji Adisasmita. 2011. *Manajemen Transportasi darat*, Graha Ilmu, Jakarta.
- Sakti Adji Adisasmita. 2011. *Jaringan Transportasi Teori dan Analisis*. Graha Ilmu. Jakarta.
- Silvia Sukirman. 1999. *Dasar - dasar Perencanaan Geometrik Jalan*. Bandung.
- Subarjo. 2003. *Meteorologi dan Klimatologi. (Buku Ajar)*. FKIP Universitas Lampung. Bandar Lampung.
- Sugiyono. 2009. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Alfabeta. Bandung.
- Sugiarto. 2012, *Traffic Breakdown Mechanism of Hidden Bottleneck on An Arterial Road, Case Studies of U-Turn And on Street Parking In Aceh Province of Indonesia, Thesis. Asian Institute Of Technology*. Bangkok.
- Warpani, Suwardjoko. 1992. *Merencanakan Sistem Tranportasi*. Penerbit Institut Teknologi Bandung.

KELOMPOK SKRIPSI

- Eza Aziz Fitri. 2011. *Studi Tentang Titik-Titik Kemacetan Lalu Lintas Jalur Transportasi Di Kota Bandar Lampung Pada Tahun 2015. [Skripsi]*. Universitas Lampung

KELOMPOK PERATURAN DAN PERUNDANG-UNDANGAN

- Republik Indonesia, *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM 66 tahun 1993 tentang Fasilitas Parkir Untuk Umum Menteri Perhubungan*.
- Republik Indonesia, *Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 125 Tahun 2012 Tentang Koordinasi Penataan Dan Pemberdayaan Pedagang Kaki Lima*.
- Anonim. 2015. *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Pustaka Mahardika. Yogyakarta.

KELOMPOK ARTIKEL

- https://www.academia.edu/30156122/pedagang_kaki_lima.docx di akses pada tanggal 05-06-2017 pada pukul 07.15 WIB.