

**ANALISIS PENYEBAB KEMACETAN LALU LINTAS
DI KOTA BANDAR LAMPUNG**

(Ujian Tengah Semester)

Disusun Oleh :

Angelyca Caroline Gultom 2216041094



**PROGRAM STUDI ILMU ADMINISTRASI NEGARA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS LAMPUNG**

2023

DAFTAR ISI

DAFTAR ISI.....	i
BAB I.....	1
PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	7
1.3 Tujuan Penelitian.....	8
1.4 Manfaat Penelitian.....	8
BAB II.....	9
TINJAUAN PUSTAKA.....	9
2.1 Penelitian Terdahulu.....	9
2.2 Tinjauan Pustaka tentang Geografi	12
2.3 Tinjauan Pustaka Tentang Geografi Transportasi.....	13
2.4 Tinjauan Pustaka Tentang Kemacetan Lalu Lintas	14
2.5 Faktor-Faktor Penyebab Kemacetan	15
2.6 Tipe Kemacetan Lalu Lintas	17
2.7 Identifikasi Penyebab Kemacetan	19
2.8 Kerangka Pikir.....	21
BAB III	22
METODE PENELITIAN.....	22
3.1 Tipe dan Pendekatan Penelitian.....	22
3.2 Fokus Penelitian	22
3.3 Lokasi Penelitian	23
3.4 Jenis dan Sumber Data Penelitian	23
3.5 Teknik Pengumpulan Data	23
3.6 Teknik Analisis Data	23
3.7 Teknik Keabsahan Data.....	24
BAB IV	27
HASIL DAN PEMBAHASAN.....	27
4.1 Gambaran Umum Kota Bandar Lampung	27
4.2 Kawasan Kemacetan Lalu Lintas di Kota Bandar Lampung	31

4.3 Faktor Penyebab Kemacetan Lalu Lintas di Kota Bandar Lampung.....	31
4.4 Dampak Kemacetan Lalu Lintas Bagi Pengguna Jalan Di Kota Bandar Lampung.....	32
BAB V	34
KESIMPULAN DAN SARAN.....	34
5.1 Kesimpulan.....	34
5.2 Saran.....	35
DAFTAR PUSTAKA.....	36

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pesatnya perkembangan teknologi telah menghasilkan permintaan yang signifikan, terutama dalam sektor transportasi. Peningkatan mobilitas di kota Bandar Lampung diikuti oleh peningkatan penggunaan sarana transportasi, baik itu kendaraan umum maupun kendaraan pribadi. Dampaknya, masalah kemacetan lalu lintas menjadi semakin meresahkan, mengganggu mobilitas individu dalam menjalankan aktivitas mereka. Peningkatan drastis jumlah kendaraan dan kurangnya penambahan infrastruktur jalan menjadi salah satu penyebab utama munculnya masalah kemacetan di Indonesia, terutama di Bandar Lampung.

Transportasi di jalan merupakan salah satu alat transportasi yang tak terpisahkan dari alat transportasi lainnya yang diatur dalam sistem transportasi nasional yang dinamis dan mampu beradaptasi dengan perkembangan di masa mendatang. Sarana transportasi ini memiliki ciri-ciri yang memungkinkannya mencakup seluruh area di daratan dan perlu meningkatkan perannya sebagai penghubung antar wilayah, baik dalam skala nasional maupun internasional, serta sebagai penunjang dan pendorong pembangunan nasional untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

Pertama, sarana transportasi memfasilitasi mobilitas individu dan barang, memungkinkan kita untuk menjangkau tujuan dengan lebih efisien. Ini sangat penting untuk mengakses pekerjaan, pendidikan, layanan kesehatan, dan berbagai aktivitas sosial. Masyarakat modern mengandalkan sarana transportasi untuk menjalani kehidupan yang produktif dan terhubung dengan dunia di sekitarnya.

Kedua, sarana transportasi memiliki dampak besar pada ekonomi suatu negara. Infrastruktur transportasi yang baik memfasilitasi pergerakan barang, menghubungkan produsen dengan konsumen, dan mendukung pertumbuhan bisnis. Pelabuhan yang efisien, sistem jalan raya yang lancar, dan transportasi udara yang andal memungkinkan perusahaan untuk mengakses pasar yang lebih luas dan menjalankan operasional mereka dengan biaya yang lebih rendah. Selain itu, sektor pariwisata, yang juga sangat bergantung pada sarana transportasi, dapat menyumbang pendapatan yang signifikan bagi banyak negara.

Ketiga, sarana transportasi memainkan peran penting dalam aspek sosial dan lingkungan. Mereka membantu mengurangi kemacetan lalu lintas, mengurangi polusi udara dengan mendorong penggunaan transportasi umum dan kendaraan ramah lingkungan, serta memungkinkan akses ke daerah terpencil atau terisolasi. Sarana transportasi yang efisien juga memainkan peran dalam respons darurat, seperti evakuasi dalam situasi bencana alam atau keadaan krisis lainnya. Secara keseluruhan, sarana transportasi adalah tulang punggung kehidupan modern yang memengaruhi mobilitas, ekonomi, lingkungan, dan sosial. Penting untuk terus mengembangkan dan memelihara infrastruktur transportasi agar dapat mengatasi tuntutan dan tantangan yang terus berkembang di era globalisasi ini.

Sejarah transportasi di Indonesia sebelum kemerdekaan adalah cerminan dari keragaman budaya dan geografisnya. Transportasi telah menjadi bagian integral dari perkembangan masyarakat Indonesia selama berabad-abad. Di masa prakemerdekaan, transportasi di Indonesia didasarkan pada sistem transportasi yang telah ada sejak zaman kerajaan-kerajaan yang berkuasa di berbagai wilayah nusantara. Transportasi darat berkembang dengan adanya jaringan jalan yang menghubungkan berbagai kawasan di Indonesia. Sebelum masa kolonial, jalan-jalan ini dikenal sebagai "jalan kerajaan" dan menjadi bagian penting dari infrastruktur transportasi. Namun, perawatan dan pengembangan jalan-jalan ini beragam di setiap kerajaan, tergantung pada tingkat kekuasaan dan kekayaan kerajaan tersebut. Dalam rangka menghubungkan berbagai pulau dan kawasan di Indonesia, sejumlah infrastruktur transportasi penting telah ada sebelum kemerdekaan. Ini mencerminkan keragaman budaya, geografis, dan perkembangan sejarah yang telah membentuk sistem transportasi yang sangat penting bagi pertumbuhan dan integrasi wilayah Indonesia sebelum masa kemerdekaan. Ekonomi masyarakat saat masa pendudukan Jepang mengalami penderitaan yang mendalam. Kelemahan ekonomi secara masif dimulai ketika Hindia Belanda menyerah kepada Jepang pada bulan Maret 1942, yang mengakibatkan sistem perekonomian bumi terbakar habis. Sejak saat itu, perekonomian lumpuh dan keadaan ekonomi semakin memburuk. Perekonomian rakyat berubah menjadi ekonomi perang, dengan langkah awal Jepang berfokus pada pemulihan infrastruktur ekonomi, seperti memperbaiki jembatan, sarana transportasi, dan sistem komunikasi. Selanjutnya, Jepang merampas seluruh kekayaan dan properti mereka namun secara resmi, termasuk perkebunan, bank, pabrik, perusahaan, serta infrastruktur telekomunikasi, sebagai upaya untuk memastikan pasukan Jepang tidak kekurangan persediaan makanan selama perang. Kebijakan ekonomi pemerintah Pendudukan

Jepang mengedepankan kepentingan perang sebagai prioritas utama. Barang-barang seperti kopi, teh, dan tembakau, yang dianggap bersifat hedonis dan kurang bermanfaat untuk perang, digantikan oleh pabrik makanan dan pabrik minyak jarak sebagai bahan pelumas.

Setelah kemerdekaan Indonesia pada tahun 1945, perkembangan sejarah transportasi di negara ini mengalami berbagai perubahan signifikan. Era pasca-kemerdekaan ditandai dengan upaya negara untuk membangun dan mengembangkan infrastruktur transportasi yang lebih modern dan efisien untuk mendukung pertumbuhan ekonomi, mobilitas masyarakat, dan integrasi nasional. Salah satu tonggak penting dalam sejarah transportasi pasca-kemerdekaan adalah pembangunan jaringan jalan raya yang lebih luas dan baik. Proyek-proyek besar seperti "Revolusi Jalan Raya" pada tahun 1960-an dan berbagai program pembangunan jalan tol telah menghubungkan berbagai wilayah di Indonesia. Pembangunan jalan-jalan ini memungkinkan pergerakan barang dan orang menjadi lebih lancar, serta mendukung pertumbuhan sektor industri dan perdagangan. Secara keseluruhan, sejarah transportasi Indonesia setelah kemerdekaan mencerminkan komitmen negara untuk membangun infrastruktur yang mendukung pertumbuhan ekonomi, mobilitas masyarakat, dan integrasi nasional. Meskipun masih ada tantangan dalam hal pembangunan dan pemeliharaan infrastruktur transportasi, upaya terus dilakukan untuk meningkatkan kualitas dan efisiensi sistem transportasi Indonesia.

Sejarah transportasi di Indonesia pada masa pembangunan jangka panjang (PJP I-VI) adalah periode yang penting dalam perkembangan infrastruktur transportasi negara ini. PJP merupakan serangkaian program dan proyek besar yang diluncurkan oleh pemerintah Indonesia dalam rangka meningkatkan dan mengembangkan sistem transportasinya. Pada awal PJP I (1969-1974), pemerintah Indonesia fokus pada pembangunan jalan tol pertama di Indonesia yang menghubungkan Jakarta dengan Bogor. Hal ini menjadi tonggak awal dalam pembangunan jaringan jalan tol di Indonesia. Selama periode ini, pemerintah juga memperluas jaringan jalan raya nasional. Pada PJP II (1974-1979), pembangunan transportasi berlanjut dengan pembangunan jalan tol Tambora-Bekasi, yang menghubungkan Jakarta dengan daerah sekitarnya. Pemerintah juga melanjutkan perluasan jaringan jalan raya nasional dan mengembangkan transportasi air dengan memperluas pelabuhan-pelabuhan di berbagai daerah. Pada periode PJP III-VI (1980-2005), pembangunan transportasi terus berlanjut dengan pembangunan lebih banyak jalan tol, termasuk jalan tol Trans-Jawa yang menghubungkan Jakarta dengan kota-kota utama di Pulau Jawa. Sejarah transportasi selama periode PJP I-VI mencerminkan komitmen pemerintah

Indonesia untuk meningkatkan infrastruktur transportasi guna mendukung pertumbuhan ekonomi, mobilitas masyarakat, dan konektivitas nasional. Upaya ini telah menghasilkan jaringan transportasi yang lebih modern dan efisien di seluruh negeri, meskipun tantangan dalam pemeliharaan dan pengembangan infrastruktur transportasi tetap ada.

Sejarah transportasi Indonesia selama masa reformasi, yang dimulai pada tahun 1998, mencerminkan perubahan signifikan dalam pengembangan infrastruktur transportasi negara ini. Selama periode ini, ada fokus yang lebih besar pada peningkatan efisiensi, transparansi, dan partisipasi publik dalam perencanaan dan pengelolaan transportasi. Salah satu perkembangan utama selama masa reformasi adalah pengembangan lebih lanjut dari jaringan jalan tol. Beberapa proyek jalan tol penting seperti Jalan Tol Jagorawi dan Jalan Tol Cikampek diresmikan dan diperluas. Investasi swasta semakin berperan dalam pembiayaan dan pengelolaan jalan tol ini, sehingga mengurangi beban fiskal pemerintah. Seiring dengan perkembangan teknologi informasi, penerapan sistem informasi dan teknologi di berbagai sektor transportasi menjadi lebih penting. Ini termasuk penggunaan aplikasi berbasis teknologi seperti Gojek dan Grab yang mengubah cara masyarakat bergerak dan menggunakan layanan transportasi. Sejarah transportasi Indonesia selama masa reformasi mencerminkan upaya pemerintah dalam meningkatkan infrastruktur transportasi guna mendukung pertumbuhan ekonomi dan mobilitas masyarakat. Dengan adanya investasi dan inovasi dalam berbagai sektor transportasi, Indonesia terus berupaya untuk meningkatkan konektivitas dan efisiensi transportasi di seluruh negeri.

Transportasi darat menghadapi sejumlah tantangan yang signifikan di berbagai negara, termasuk Indonesia. Salah satu tantangan utama adalah kemacetan lalu lintas. Peningkatan jumlah kendaraan bermotor, kurangnya perencanaan perkotaan yang baik, dan tingkat kedisiplinan pengguna jalan yang rendah telah menyebabkan kemacetan lalu lintas yang parah di banyak kota besar. Kemacetan ini tidak hanya menghambat mobilitas masyarakat, tetapi juga meningkatkan polusi udara, konsumsi bahan bakar, dan waktu perjalanan yang dibutuhkan. Solusi untuk mengatasi kemacetan lalu lintas melibatkan perencanaan perkotaan yang lebih baik, pengembangan transportasi umum yang efisien, dan edukasi untuk meningkatkan kesadaran pengemudi tentang tata tertib lalu lintas. Selain itu, infrastruktur jalanraya dan jembatan yang kurang memadai juga menjadi tantangan serius dalam transportasi darat. Di beberapa daerah, jalan raya yang rusak atau tidak terawat dengan baik dapat menghambat distribusi barang, akses ke daerah terpencil, dan meningkatkan risiko kecelakaan. Untuk mengatasi tantangan ini,

diperlukan investasi yang besar dalam pemeliharaan dan pengembangan infrastruktur jalan raya yang sesuai dengan pertumbuhan kendaraan bermotor dan kebutuhan masyarakat. Selain itu, perencanaan yang lebih baik dalam pembangunan jalan raya yang efisien juga harus menjadi fokus untuk mengatasi masalah infrastruktur.

Kemacetan adalah kondisi lalu lintas yang terjadi ketika volume kendaraan melebihi kapasitas maksimum jalan atau ruas jalan tertentu, sehingga menyebabkan pergerakan kendaraan menjadi sangat lambat atau bahkan berhenti total. Kemacetan lalu lintas dapat terjadi di berbagai jenis jalan, termasuk jalan raya, jalan arteri, dan kawasan perkotaan. Faktor-faktor yang berkontribusi terhadap kemacetan meliputi jumlah kendaraan yang tinggi, kepadatan penduduk yang besar, kurangnya jalan yang memadai, kurangnya transportasi umum yang efisien, serta tingkat kedisiplinan pengemudi yang rendah. Kemacetan tidak hanya mengganggu mobilitas dan efisiensi perjalanan, tetapi juga dapat meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas, menghasilkan polusi udara, dan membuang waktu yang berharga bagi individu.

Selain itu, kemacetan juga dapat dibagi menjadi beberapa jenis, seperti kemacetan harian yang terjadi pada jam-jam sibuk saat orang pergi dan pulang kerja, dan kemacetan akibat kecelakaan atau gangguan lain di jalan. Kemacetan juga dapat bersifat musiman, terutama selama liburan atau perayaan tertentu. Penyebab kemacetan bisa sangat bervariasi, mulai dari ketidakpatuhan terhadap aturan lalu lintas, kecelakaan, pekerjaan konstruksi jalan, hingga kondisi cuaca buruk seperti banjir atau salju. Oleh karena itu, penanganan dan pencegahan kemacetan melibatkan upaya perencanaan transportasi yang baik, regulasi lalu lintas yang ketat, pengembangan infrastruktur yang sesuai, serta edukasi untuk meningkatkan kesadaran pengemudi tentang pentingnya berkontribusi dalam mengurangi kemacetan.

Kemacetan lalu lintas dapat menyebabkan berbagai kerugian yang merugikan baik individu maupun masyarakat secara keseluruhan. Salah satu kerugian utama adalah pemborosan waktu. Ketika seseorang terjebak dalam kemacetan, waktu yang seharusnya digunakan untuk aktivitas produktif atau bersama keluarga menjadi terbuang sia-sia. Pemborosan waktu ini juga berdampak pada efisiensi kerja dan produktivitas ekonomi secara keseluruhan, karena banyak orang menghabiskan jam-jam berharga dalam perjalanan yang lambat. Selain itu, kemacetan juga dapat mengakibatkan stres dan ketegangan psikologis pada pengemudi, yang dapat berdampak negatif pada kesejahteraan mental. Selain kerugian waktu, kemacetan juga menghasilkan kerugian

ekonomi. Biaya operasional kendaraan seperti bahan bakar dan pemeliharaan meningkat ketika kendaraan berada dalam kondisi berhenti atau bergerak lambat dalam kemacetan. Selain itu, peluang bisnis terhambat karena keterlambatan dalam pengiriman barang, yang dapat mengganggu rantai pasokan dan menyebabkan kerugian finansial bagi perusahaan. Kemacetan juga berkontribusi pada meningkatnya konsumsi bahan bakar, yang pada gilirannya dapat meningkatkan emisi gas rumah kaca dan polusi udara, merugikan lingkungan dan kesehatan masyarakat. Dalam skala yang lebih luas, kemacetan juga dapat mengurangi daya saing ekonomi suatu wilayah dan menghambat pertumbuhan ekonomi jangka panjang. Oleh karena itu, mengatasi masalah kemacetan menjadi penting untuk mengurangi kerugian ekonomi dan meningkatkan kualitas hidup masyarakat.

Kota berperan sebagai pusat aktivitas yang berfungsi sebagai lokasi untuk pelayanan, produksi, dan distribusi barang, serta sebagai titik akses masuk dan keluar untuk wilayah sekitarnya. Sistem Transportasi Perkotaan Esensial merujuk pada sistem transportasi yang memiliki kapasitas untuk memfasilitasi mobilitas manusia dan/atau barang dalam dan keluar dari suatu wilayah perkotaan serta sistem yang mendukung aktivitas masyarakat di dalam kota itu sendiri. Terutama di Kota Bandar Lampung, kota yang memiliki kehidupan ekonomi, budaya, dan sosial yang bervariasi dan berkembang dengan pesat. Permintaan perjalanan yang terus meningkat ini harus diimbangi dengan penyediaan infrastruktur dan sarana transportasi yang memadai serta pengaturan lalu lintas yang efektif guna menghindari masalah lalu lintas, khususnya kemacetan.

Karakteristik lalu lintas di kota Bandar Lampung pada dasarnya mirip dengan kota-kota lain di Indonesia. Dalam hal sistem jalan raya, terdapat sejumlah jalan yang membentuk jaringan utama, serta jaringan listrik yang khusus digunakan di daerah pusat bisnis. Selain itu, terdapat juga rute alternatif yang dapat digunakan sebagai pilihan untuk mencapai tujuan Anda. Selain sebagai pusat aktivitas lokal, Bandar Lampung juga berfungsi sebagai kota transit bagi kendaraan pribadi maupun transportasi umum yang mengangkut orang dan barang antara Pulau Jawa dan Pulau Sumatera melalui Pelabuhan Bakauheni.

Jika kejadian kemacetan lalu lintas berulang dan terus-menerus terjadi, maka konsekuensinya tidak hanya mengakibatkan ketidakefisienan dalam pemanfaatan sumber daya, tetapi juga berdampak pada kelancaran operasional di lingkungan saat ini. Kemacetan biasanya sering terjadi pada waktu-waktu sibuk, seperti sekitar pukul 07.00 - 09.00 pagi (waktu berangkat)

dansore hari sekitar pukul 16.00 - 18.00 (waktu pulang). Meskipun demikian, tidak dapat diabaikan bahwa kemacetan dapat terjadi di luar jam sibuk tersebut. Pada saat jam sibuk, jumlah kendaraan seringkali melebihi kapasitas yang tersedia, dan hal ini akan menambah beban pada jaringan jalan. Penyebab kemacetan dapat bervariasi, termasuk padatnya lalu lintas, adanya pembatas di sisi jalan, tempat berputar balik, dan persimpangan. Hambatan di sisi jalan dapat meliputi aktivitas pejalan kaki dan penggunaan lahan untuk tujuan komersial. Selain itu, peningkatan jumlah titik persimpangan dan perilaku pergerakan lalu lintas di daerah tikungan juga berkontribusi pada tingkat kemacetan lalu lintas di jalan raya. Keadaan tersebut bisa mengakibatkan penundaan pada kendaraan. Penundaan atau gangguan dalam aliran lalu lintas dapat berdampak negatif pada pengemudi mobil. Tanpa disengaja, pengemudi akan mengeluarkan pengeluaran yang seharusnya tidak dikeluarkan jika kendaraan dapat bergerak dengan kecepatan sesuai dengan standar yang telah ditentukan. Penundaan ini dapat mengakibatkan kerugian seperti biaya tambahan untuk bahan bakar, pemakaian minyak rem yang lebih tinggi, penggunaan kendaraan yang berlebihan, dan kerugian nilai waktu.

Keadaan tersebut bisa mengakibatkan penundaan pada kendaraan. Penundaan atau gangguan dalam aliran lalu lintas dapat berdampak negatif pada pengemudi mobil. Tanpa disengaja, pengemudi akan mengeluarkan pengeluaran yang seharusnya tidak dikeluarkan jika kendaraan dapat bergerak dengan kecepatan sesuai dengan standar yang telah ditentukan. Penundaan ini dapat mengakibatkan kerugian seperti biaya tambahan untuk bahan bakar, pemakaian minyak rem yang lebih tinggi, penggunaan kendaraan yang berlebihan, dan kerugian nilai waktu.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian yang telah dikemukakan pada latar belakang maka permasalahan yang akan diteliti adalah :

1.2.1 Apa faktor yang menjadi penyebab terjadi kemacetan lalu lintas di Kota Bandar Lampung?

1.2.2 Apa dampak kemacetan lalu lintas bagi pengguna jalan di Kota Bandar Lampung?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut :

1.3.1 Untuk mengetahui faktor yang menjadi penyebab terjadi kemacetan lalu lintas di Kota Bandar Lampung.

1.3.2 Untuk mengetahui dampak kemacetan lalu lintas bagi pengguna jalan di Kota Bandar Lampung.

1.4 Manfaat Penelitian

Berdasarkan tujuan penelitian diatas, diharapkan penelitian ini memberikan manfaat sebagai berikut :

1.4.1 Manfaat Teoritis

Penelitian ini dapat menambah pengetahuan dan wawasan bagi penulis selama perkuliahan dengan mata kuliah Metode Penelitian Administrasi Publik yang akan berguna bagi penulis ketika menyusun skripsi.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu adalah usaha peneliti untuk mencari perbandingan serta sumber inspirasi baru untuk penelitian selanjutnya. Selain itu juga berfungsi untuk memberikan dasar bagi penelitian, membantu peneliti memposisikan studi mereka, dan menunjukkan tingkat orisinalitas penelitian yang sedang dilakukan. Dalam bagian ini, peneliti menguraikan berbagai hasil penelitian terdahulu yang relevan dengan topik penelitian yang akan dilakukan. Di bawah ini adalah tinjauan singkat mengenai penelitian terdahulu yang masih berkaitan dengan tema yang sedang penulis teliti, sebagai berikut:

No.	Nama Peneliti	Judul dan Tahun Penelitian	Jenis Penelitian	Hasil Penelitian (Temuan)
1.	Wini Mustikarani, Suherdiyanto	Analisis Faktor-Faktor Penyebab Kemacetan Lalu Lintas Di Sepanjang Jalan H Rais A Rahman (Sui Jawi) Kota Pontianak (2016)	Penelitian Kualitatif	Hasil penelitian menunjukkan bahwa: (1) Faktor yang menyebabkan kemacetan lalu lintas faktor jalan (lebaran jalan, volume kendaraan, jarak lampu lalu lintas yang dipasang cukup banyak dan berdekatan dan persimpangan jalan/gang) dan faktor manusia (kegiatan pasar tradisional, dan pasar modern, kegiatan parkir sembarangan); dan (2) Upaya yang dilakukan untuk dan mencegah/mengurangi kemacetan lalu lintas:

				memperlebar jalan, membatasi jumlah/volume kendaraan, menerapkan peraturan yang lebih ketat sebagai upaya pencegahan dan pengurangan kemacetan. Sedangkan upaya pencegahan dari faktor manusia seperti: pelarangan penggunaan jalan untuk kegiatan pasar, penertiban/pelarangan penggunaan jalan raya untuk area parkir dan menerapkan upaya untuk merubah sikap, kebiasaan dan perilaku (<i>habits and behaviors</i>) yang selama ini dilakukan secara keliru.
2.	Melisa Margareth, Papia J.C. Franklin, Fela Warouw	Studi Kemacetan Lalu Lintas Di Pusat Kota Ratahan (2015)	Penelitian Kualitatif	Berdasarkan hasil analisis lokasi dan analisis wilayah ditemukan faktor internal dan faktor eksternal yang menyebabkan kemacetan di pusat Kota Ratahan. Faktor internal yang ditemui adalah kapasitas jalan yang tidak memenuhi standar pemerintah. Pengaruh penggunaan lahan di pusat kota yang menyebabkan tingginya arus lalu lintas dan

				menimbulkan hambatan samping. Sedangkan faktor eksternalnya adalah jalan provinsi adalah satu-satunya akses utama untuk menuju dan keluar dari wilayah Kabupaten Minahasa Tenggara. Aksesibilitas yang menghubungkan antar wilayah dan pusat-pusat kegiatan kawasan di Minahasa Tenggara hanya melalui jalan provinsi. Oleh sebab itu, diharapkan kepada pemerintah agar memikirkan pembukaan jalan alternatif, penyebaran fungsi kawasan secara merata di setiap kemacetan, mengurangi hambatan samping seperti parkir liar di sisi jalan.
3.	Aloisius de Rozari dan Yudi Hari Wibowo	Faktor-Faktor Yang Menyebabkan Kemacetan Lalu Lintas Di Jalan Utama Kota Surabaya (2015)	Penelitian Kualitatif	Kemacetan di Kota Surabaya disebabkan oleh semakin banyaknya atau bertambahnya volume kendaraan di setiap tahunnya yang sudah tidak seimbang dengan kapasitas jalan, kesadaran Masyarakat untuk menggunakan transportasi umum juga masih kurang, hal

				ini disebabkan karena transportasi umum di Kota Surabaya belum sepenuhnya memenuhi standar dan masih banyak yang tidak layak digunakan sehingga Masyarakat lebih memilih menggunakan transportasi pribadi, banyak Masyarakat yang tidak tertib berlalu lintas, banyaknya PKL yang memakan badan jalan dan juga kemacetan disebabkan karena kurangnya pengaturan dari polantas pada titik kemacetan pada saat jam macet.
--	--	--	--	--

2.2 Tinjauan Pustaka tentang 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.

2.3 Tinjauan Pustaka Tentang 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 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 mempermudah 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 Lampung. Kemacetan yang terjadi di Kota Bandar Lampung kian menjadi parah dari waktu ke waktu tentunya masalah kemacetan ini harus dicarikan solusinya agar tidak menjadi masalah besar dikemudian harinya.

2.4 Tinjauan Pustaka Tentang Kemacetan Lalu Lintas

Kemacetan lalu lintas adalah situasi dimana arus lalu lintas melebihi kapasitas jalan tersebut yang mengakibatkan kecepatan bebas ruas jalan tersebut mendekati atau melebihi 0 km/jam sehingga menyebabkan terjadinya antrian kendaraan (MKJI, 1997). Sedangkan menurut Margareth, dkk (2013) kemacetan lalu lintas adalah situasi atau keadaan terhentinya lalu lintas yang disebabkan oleh banyaknya jumlah kendaraan melebihi kapasitas jalan, dan sangat mempengaruhi para pelaku perjalanan, baik yang menggunakan angkutan umum maupun angkutan pribadi, hal ini berdampak pada ketidaknyamanan serta menambah waktu perjalanan bagi pelaku perjalanan.

Menurut Meidianisa Aulia H (2016) kemacetan adalah apabila arus lalu lintas mendekati kapasitas, kemacetan mulai terjadi, kemacetan semakin meningkat apabila arus begitu besarnya sehingga kendaraan sangat berdekatan satu sama lain, kemacetan total apabila kendaraan berhenti atau

bergerak lambat, yang disebabkan oleh beberapa faktor yang sering terjadi dan menyebabkan antrian kendaraan yang panjang.

Kemacetan lalu lintas disebabkan oleh ketidakseimbangan antara pertumbuhan jumlah penduduk yang meningkat dan jumlah kendaraan yang semakin bertambah, dibandingkan dengan ketersediaan jalan di suatu wilayah. Kemacetan lalu lintas mengacu pada situasi ketika kendaraan mengalami hambatan dalam bergerak, termasuk interaksi antara laju kendaraan dan volume lalu lintas, yang diukur dengan kapasitas jalan. Kinerja lalu lintas bergantung pada kapasitas jalan yang tersedia dan jumlah kendaraan yang ingin melintasinya. Jika kapasitas jalan tidak memadai, maka lalu lintas akan terhambat, dan kemudian akan mengikuti batasan kapasitas maksimum jaringan jalan. Biasanya, masalah kemacetan lebih sering terjadi di kota-kota besar, terutama jika transportasi publik tidak memadai atau ketidakseimbangan antara kebutuhan jalan dan jumlah penduduk. Pemerintah memiliki tujuan untuk menciptakan sistem lalu lintas dan transportasi jalan yang aman, efisien, dan tertib melalui manajemen lalu lintas dan rekayasa jalan. Komponen-komponen utama dalam lalu lintas yakni manusia, kendaraan, dan jalan yang saling berinteraksi dalam pergerakan kendaraan yang berkaitan dengan lalu lintas dan transportasi jalan.

Dari penjelasan mengenai kemacetan di atas dapat disimpulkan bahwa kemacetan lalu lintas adalah arus lalu lintas yang ditinjau melebihi kapasitas rencana jalan, sehingga mengurangi kelancaran lalu lintas bayangkan mengakibatkan tersendatnya kendaraan bahkan dapat mengakibatkan berhentinya kendaraan. Untuk itu perlu adanya kerja sama dan upaya yang lebih baik lagi antara pemerintah dan masyarakat agar masalah ini cepat terselesaikan dengan efektif dan efisien.

2.5 Faktor-Faktor Penyebab Kemacetan

Lubis dan Nurlaela (2019), menyatakan bahwa “kemacetan lalu lintas disebabkan oleh sejumlah faktor yang melibatkan ketidakdisiplinan pengguna jalan, perlawanan arus lalu lintas, kekurangan pengawasan petugas lalu lintas, volume lalu lintas yang tinggi, parkir kendaraan di badan jalan, kondisi jalan yang tidak rata, tidak adanya jembatan penyeberangan bagi pejalan kaki, dan kurangnya pembatasan jenis kendaraan”. Ketidakdisiplinan pengguna jalan sering terlihat dalam bentuk pedagang kaki lima yang berjualan di tepi jalan dan perilaku parkir yang sembarangan. Selain itu, terdapat masalah perlawanan arus oleh pengemudi yang mungkin terkait dengan

kekurangan petugas lalu lintas yang mengawasi, terutama di jalan-jalan yang sering mengalami kemacetan. Selanjutnya, perlu diberlakukan pembatasan pada jenis kendaraan tertentu, seperti mobil dan truk dilarang melewati jalan-jalan yang cenderung macet selama jam-jam sibuk agar tidak terjadi kemacetan lalu lintas.”

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”.

Kemacetan akan menimbulkan berbagai dampak negatif, baik bagi pengemudi itu sendiri maupun ditinjau dari segi ekonomi dan lingkungan. Bagi pengemudi, kemacetan akan menimbulkan ketegangan (stress). Dampak negatif dari segi ekonomi yaitu, berupa kehilangan waktu karena perjalanan yang lama serta bertambahnya biaya operasi kendaraan berhenti. Sedangkan dampak negatif terhadap lingkungan yaitu berupa polusi udara dan gangguan suara kendaraan / kebisingan (Munawar, 2004).

Menurut penelitian Administration 2005 (Planologi et al., 2017), 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.

2.6 Tipe Kemacetan Lalu Lintas

Tipe kemacetan menjadi tiga yaitu: *recurrent congestion*, *non-recurrent congestion* dan *pre-congestion* atau *border line congestion* (Sugiyanto, 2011).

1. *Recurrent congestion*

Kemacetan yang terjadi secara berulang dan terus menerus, misalnya pada periode pagi pada saat pergi kerja dan sore pada pulang kerja.

2. *Non-recurrent congestion*

Kemacetan yang terjadi karena adanya suatu insiden misalnya kecelakaan lalu lintas.

3. *Pre-congestion* atau *borderline congestion*

Kemacetan yang terjadi ketika kecepatan aktual kendaraan berada di bawah kecepatan arus bebas yang mengakibatkan kerugian bagi pengguna jalan berupa pemborosan konsumsi bahan bakar, waktu yang terbuang, pencemaran lingkungan.

Sedangkan menurut Vick, dalam Button (1982) tipe kemacetan dibagi menjadi 5 tipe, yaitu:

1. *Simple Interaction*

Kemacetan yang terjadi pada saat arus lalu lintas rendah dengan jumlah pergerakan kecil. Biasanya disebabkan oleh cara mengemudi yang lambat dan berhati-hati untuk menghindari kecelakaan

2. *Multiple Interaction*

Kemacetan yang terjadi pada saat arus lalu lintas lebih tinggi yang mengakibatkan tiap bertambahnya kendaraan akan saling menghalangi satu sama lain, meskipun kapasitas jalan digunakan secara optimal.

3. *Bottleneck Situation*

Kemacetan yang terjadi karena penyempitan lebar jalan, sehingga ruas jalan tersebut mengalami penurunan kapasitas jalan dibanding ruas jalan sebelum dan sesudahnya. Bila arus di bawah kapasitas *bottleneck*, maka di ruas jalan tersebut akan terjadi interaksi berganda, namun bila memenuhi kapasitas, apalagi untuk beberapa waktu yang lama maka akan menimbulkan kemacetan.

4. *Triggermeck Situation*

Kemacetan yang ditimbulkan karena adanya pemicu yang menyebabkan kemacetan. Seperti adanya kecelakaan lalu lintas, jalan rusak, maupun kendaraan yang rusak sehingga menghalangi kelancaran lalu lintas.

5. *Network dan Control Congestion*

Kemacetan yang terjadi karena adanya upaya perencana dan pengelola jalan untuk mengurangi biaya kemacetan untuk beberapa waktu atau jenis lalu lintas tertentu, namun mengakibatkan kecelakaan di waktu dan jenis lalu lintas yang lain.

2.7 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.

b. Kapasitas Jalan

Jalan berfokus pada infrastruktur transportasi darat yang mencakup seluruh elemen jalan, termasuk struktur bangunan yang mendukung dan perlengkapannya untuk pergerakan kendaraan, baik yang berada di atas tanah, di bawah tanah, dan bahkan di atas air. Namun, peraturan yang mengatur hal ini, seperti yang tertuang dalam Peraturan Pemerintah No 34 Tahun 2006, tidak mencakup jenis jalan tertentu seperti jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel. Pengertian jalan ini meliputi komponen seperti badan jalan, trotoar, sistem drainase, serta segala elemen pendukung seperti rambu lalu lintas, pencahayaan jalan, marka jalan, median, dan lainnya.

Kapasitas jalan ialah kemampuan suatu ruas jalan untuk menangani arus lalu lintas atau volume kendaraan yang optimal dalam suatu periode waktu tertentu. Penilaian kapasitas jalan bergantung pada faktor-faktor seperti panjang dan lebar jalan, kondisi permukaan jalan, serta ketersediaan fasilitas pendukung seperti lampu lalu lintas dan rambu lalu lintas.

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 lainlain.
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. 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.

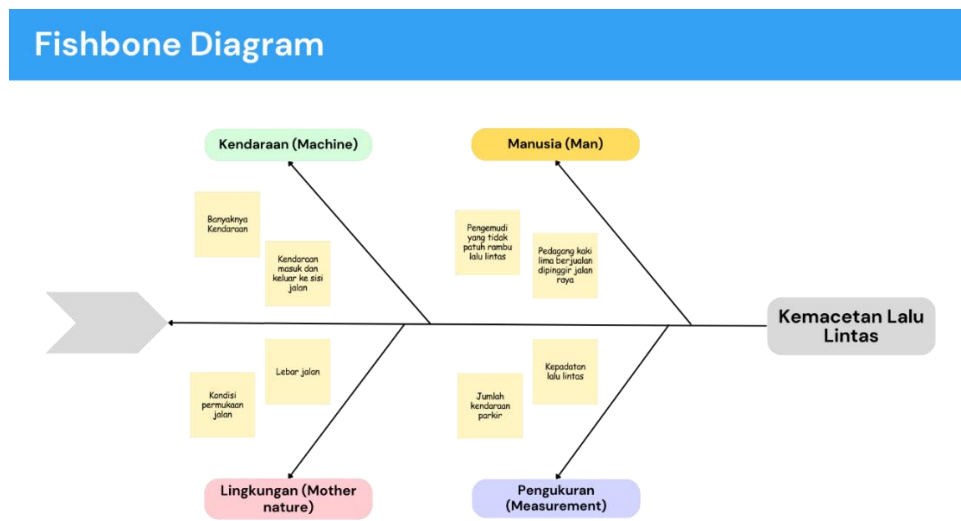
d. Hambatan Samping

Hambatan samping adalah salah satu hal yang berpengaruh atas terjadinya kemacetan yang mengganggu kinerja jalan dan mengakibatkan ketidaksesuaian dengan standar yang telah ditetapkan. Dampak dari adanya hambatan sisi yang sangat tinggi adalah mengganggu alur lalu lintas di ruas jalan tersebut, yang kemudian dapat menyebabkan kemacetan. Pada perhitungan hambatan samping seperti yang disyaratkan oleh MKJI 1997 terdapat 4 faktor yaitu pejalan kaki (PK), kendaraan berjalan lambat (KL), kendaraan keluar masuk sisi jalan (KM), dan kendaraan parkir (KP). Sejalan dengan definisi hambatan samping, pedagang kaki lima juga termasuk dalam faktor yang berkontribusi pada kemacetan lalu lintas. Hal ini disebabkan oleh penggunaan badan jalan yang seharusnya digunakan untuk parkir oleh para pedagang kaki lima. Akibatnya, ketika kendaraan mencari tempat parkir, sering kali menggunakan badan jalan yang seharusnya menjadi jalur lalu lintas.

2.8 Kerangka Pikir

Penelitian ini diawali dari permasalahan kemacetan lalu lintas yang terjadi di Kota Bandar Lampung yang masih menjadi permasalahan krusial dan belum diatasi secara maksimal akibatnya masih terjadi bermacam dampak sosial di masyarakat. Hal demikian jelas menuntut pemerintah Kota Bandar Lampung untuk segera menangani permasalahan sosial tersebut.

Berdasarkan permasalahan tersebut, peneliti ingin mengetahui penyebab terjadinya kemacetan lalu lintas di Kota Bandar Lampung. Kerangka pikir ini merupakan acuan yang dibuat oleh peneliti dalam memberikan batasan pada proses penelitian agar fokus penelitian hanya pada satu masalah yang akan diteliti.



Sumber : Peneliti

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Tipe dan Pendekatan Penelitian

Tipe penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan teknik *studi literatur*. Menurut Creswell, J. W. mengartikan penelitian kualitatif adalah penelitian yang digunakan untuk meneliti masalah manusia dan sosial, yang akan melaporkan dari hasil penelitian berdasarkan laporan pandangan data dan analisa data yang didapatkan di lapangan, kemudian di deskripsikan dalam laporan penelitian secara rinci. Sugiyono (2017) juga berpendapat bahwa penelitian kualitatif merupakan sebuah prosedur dalam pengambilan data dimana data yang dihasilkan berupa data deskriptif dalam bentuk kata-kata atau kalimat yang tertulis dari suatu fenomena dan perilaku tertentu. Sedangkan teknik *studi literatur*, merupakan serangkaian kegiatan yang berkenaan dengan metode pengumpulan data pustaka, membaca dan mencatat, serta mengolah bahan penelitian dengan tujuan untuk mengungkapkan berbagai teori-teori yang relevan dengan permasalahan yang sedang dihadapi atau diteliti sebagai bahan rujukan dalam pembahasan hasil penelitian.

Pendekatan kualitatif dipilih karena fokus penelitian ini adalah untuk memahami fenomena kemacetan lalu lintas dari sudut pandang yang lebih mendalam dan kompleks. Melalui pendekatan ini, peneliti akan menggali pemahaman yang lebih mendalam tentang penyebab kemacetan lalu lintas di Kota Bandar Lampung.

3.2 Fokus Penelitian

Fokus penelitian memegang peranan yang penting dalam memandu dan mengarahkan jalannya suatu penelitian. Fokus penelitian sangat membantu seorang peneliti agar tidak terjebak oleh melimpahnya volume data yang masuk, termasuk juga yang tidak berkaitan dengan masalah penelitian. Fokus penelitian memberikan batasan dalam studi dan batasan dalam pengumpulan data, sehingga peneliti fokus memahami masalah yang menjadi tujuan penelitian. (Moloeng, 2017) Fokus penelitian pada penelitian ini ialah mengenai penyebab dan dampak kemacetan lalu lintas di Kota Bandar Lampung.

3.3 Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan dengan mengambil permasalahan kemacetan lalu lintas di Kota Bandar Lampung.

3.4 Jenis dan Sumber Data Penelitian

Data merupakan hasil yang didapat dari sebuah pengamatan yang telah dilakukan dan dikumpulkan berdasarkan fakta yang kemudian menjadi sebuah informasi.

3.5 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini yakni: Observasi dengan meninjau langsung ke lapangan, studi Pustaka dengan menelaah buku maupun jurnal serta laporan yang berkaitan dengan kemacetan serta studi dokumentasi yaitu memperoleh data melalui dokumen-dokumen yang ada, serta hal-hal yang berhubungan dengan lokasi yang diteliti. Penulis menggunakan metode ini agar penulis mampu mengumpulkan data yang diinginkan, serta pengambilan dokumentasi sebagai bukti nyata dari penelitian yang telah dilakukan.

3.6 Teknik Analisis Data

Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan model Miles dan Huberman. Milles dan Huberman dalam Sugiyono (2017) mendefinisikan bahwa aktivitas dalam analisis data kualitatif dilakukan secara interaktif dan berlangsung secara terus menerus hingga memperoleh data jenuh. Model ini menyatakan beberapa langkah dalam analisis data yaitu:

1. Reduksi Data

Langkah pertama reduksi data yaitu merangkum, memilih bagian penting-penting untuk mencari tema bahasan dan membuang yang tidak penting untuk diambil (Sugiyono, 2017). Data yang telah direduksi dapat mempermudah peneliti menemukan poin penting dan lebih mudah memahami hasil penelitian dan tentunya akan mempermudah proses analisis data selanjutnya.

2. Penyajian Data

Langkah selanjutnya setelah data direduksi adalah data display atau menyajikan data. Miles dan Huberman dalam Sugiyono (2017) menjelaskan *“the most frequent form of display data for qualitative research data in the past has been narrative text”* yang berarti, penyajian data yang paling sering digunakan dalam penelitian kualitatif adalah dengan teks yang bersifat naratif. Dalam hal ini peneliti dalam menyajikan data juga menggunakan teks yang bersifat naratif dengan mengelompokkan data sesuai dengan sub bab-nya masing-masing, data yang telah didapatkan dari sumber tulisan maupun dari sumber pustaka. Sehingga dengan penyajian data akan memudahkan untuk memahami apa yang terjadi dalam hasil penelitian.

3. Penarikan Kesimpulan

Sugiyono (2017) menyatakan kesimpulan dalam penelitian kualitatif dapat menjawab rumusan masalah yang ditetapkan di awal penelitian, tetapi mungkin juga tidak dapat menjawab rumusan masalah yang telah ada. Hal ini dikarenakan masalah dan rumusan masalah dalam penelitian kualitatif masih bersifat sementara dan akan berkembang setelah penelitian berada di lapangan. Namun apabila, kesimpulan yang dilakukan pada tahap awal penelitian didukung oleh data berupa bukti yang valid serta konsisten saat peneliti kembali ke lapangan untuk mengumpulkan data, sehingga kesimpulan yang dikemukakan merupakan kesimpulan yang kredibel atau dipercayai. Dalam membuat kesimpulan peneliti akan menyajikan data pendukung yang valid sehingga kesimpulan bisa disebut kredibel. Kesimpulan berisi data-data yang kuat dan mendukung yang mampu menjawab rumusan masalah awal penelitian ini. Dalam hal ini penarikan kesimpulan atau verifikasi data yang telah peneliti peroleh mengenai penyebab kemacetan lalu lintas di Kota Bandar Lampung.

3.7 Teknik Keabsahan Data

Keabsahan data berarti mengetahui standar validitas dari data yang disajikan. Menurut Sugiyono (2017), dalam penelitian kualitatif validitas ialah derajat ketepatan antara data yang terjadi pada obyek penelitian atau data yang sesungguhnya dengan data yang disajikan oleh peneliti. Sehingga dalam penelitian ini yang diuji adalah data yang diperoleh peneliti. Untuk menentukan keabsahan data dalam penelitian kualitatif harus memenuhi beberapa persyaratan, yaitu:

1. Uji Kredibilitas

Uji kredibilitas data digunakan untuk menghasilkan adanya kepercayaan terhadap data hasil penelitian yang dilakukan dengan cara triangulasi data. Menurut Sugiyono (2017) Teknik pengumpulan data triangulasi diartikan sebagai teknik pengumpulan data yang bersifat menggabungkan dari berbagai teknik pengumpulan data dan sumber data yang telah ada. mengungkapkan triangulasi dalam pengujian kredibilitas ini diartikan sebagai pengecekan data dari berbagai sumber dengan cara dan waktu Terdapat beberapa teknik yang digunakan dalam triangulasi, seperti:

- 1) Triangulasi Sumber Triangulasi sumber untuk menguji kredibilitas data dapat dilakukan dengan cara mengecek data yang telah diperoleh melalui beberapa sumber.
- 2) Triangulasi Teknik Triangulasi teknik untuk menguji kredibilitas data yang dilakukan dengan cara mengecek data kepada sumber yang sama dengan teknik yang berbeda. Misalnya data yang diperoleh dicek dengan observasi ataupun dokumentasi.

Pada penelitian ini peneliti menggunakan triangulasi sumber. Triangulasi sumber yakni digunakan untuk mengecek data yang telah diperoleh dari sumber yang berbeda-beda dengan teknik yang sama. Teknik yang sama berarti mengajukan pertanyaan yang sama ketika melakukan wawancara kepada informan

2. Uji Transferability (validitas eksternal)

Transferability merupakan validitas eksternal dalam penelitian kualitatif. Hal ini digunakan agar pembaca dapat memahami hasil penelitian, sehingga peneliti dalam membuat laporan harus memberikan uraian ataupun penjelasan secara rinci, jelas, sistematis dan dapat dipercaya.

3. Uji Dependability (realibilitas)

Dependability dalam penelitian kualitatif dilakukan dengan melakukan audit atau pengawasan peneliti terhadap keseluruhan proses penelitian. Uji dependability dilakukan oleh pembimbing untuk mengaudit keseluruhan data dengan cara mengetahui bagaimana peneliti mulai menentukan masalah atau fokus, memasuki lapangan, menentukan sumber data, melakukan analisis data, melakukan uji keabsahan data dan membuat kesimpulan. Keseluruhan proses penelitian ini harus dapat ditunjukkan oleh peneliti.

4. Uji Confirmability (obyektivitas) Confirmability adalah menguji hasil penelitian yang dikaitkan dengan proses yang dilakukan. Dalam artian hasil penelitian merupakan fungsi dari proses penelitian yang dilakukan, untuk itu hasil penelitian harus dapat disertakan proses penelitian sehingga memenuhi standar confirmability.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Kota Bandar Lampung

Kota Bandar Lampung merupakan sebuah kota yang menjadi ibukota provinsi Lampung, Indonesia. Kota Bandar Lampung pintu gerbang Pulau Sumatera. Sebutan ini layak untuk ibu kota Propinsi Lampung. Kota yang terletak di sebelah barat daya Pulau Sumatera ini memiliki posisi geografis yang sangat menguntungkan. Letaknya di ujung Pulau Sumatera berdekatan dengan DKI Jakarta yang menjadi pusat perekonomian negara.

Kota ini menjadi pertemuan antara lintas tengah dan timur Sumatera. Kendaraan dari daerah lain di Pulau Sumatera harus melewati Bandar Lampung bila menuju ke Pulau Jawa. Pada umumnya kendaraan tersebut transit di terminal Rajabasa. Keluar dan masuknya kendaraan baik bus, angkutan kota maupun minibus ke terminal ini, ternyata mampu mendatangkan pemasukan bagi Pendapatan Asli Daerah Sendiri (PADS) Kota Bandar Lampung yang pada tahun anggaran 2000 mencapai Rp 11,9 milyar. Angkutan jalan raya mampu menyumbang Rp 273 milyar dari total kegiatan ekonomi tahun 2000. Sumbangan lapangan usaha ini paling besar dibanding angkutan lain misalnya air.

Banyaknya kendaraan yang keluar masuk melewati Bandar Lampung ini menambah padatnya jalan-jalan kota. Sejalan dengan perkembangan kota, kendaraan pribadi maupun umum pun semakin menjamur, ditambah lagi dengan kendaraan pengangkut hasil bumi dari pelosok daerah Propinsi Lampung yang akan dikirim ke Bandar Lampung sebagai pusat perdagangan provinsi.

Wilayah Kota Bandar Lampung merupakan daerah perkotaan yang terus berkembang dari daerah tengah ke daerah pinggiran kota yang ditunjang fasilitas perhubungan dan penerangan. Pengembangan kota ditandai dengan tumbuhnya kawasan permukiman, namun demikian daerah pinggiran belum terlihat jelas ciri perkotaannya.

1. Sejarah singkat Kota Bandar Lampung

Sebelum tanggal 18 Maret 1964 Propinsi Daerah Tingkat I Lampung adalah merupakan Kresidenan, berdasarkan Peraturan Pemerintah pengganti Undang-Undang Nomor 3 tahun 1964 yang kemudian menjadi UndangUndang Nomor 14 tahun 1964 Keresidenan Lampung

ditingkatkan menjadi Propinsi Daerah Tingkat I Lampung dengan Ibukota Tanjungkarang-Telukbetung. Selanjutnya berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 1983, Kotamadya Daerah Tingkat II Tanjungkarang-Telukbetung diganti namanya menjadi Kotamadya Daerah Tingkat II Bandar Lampung.

Pada zaman Hindia Belanda status Kotamadya Tanjungkarang-Telukbetung termasuk wilayah Onder Afdeling Telukbetung, sedangkan pada zaman pendudukan Jepang dibawah pimpinan seorang Siho (bangsa Jepang), dibantu oleh seorang Fuku Siho (bangsa Indonesia). Sejak kemerdekaan Indonesia hingga awal tahun 1980-an Kotamadya Daerah Tingkat II Bandar Lampung memiliki status kota kecil yang merupakan bagian dari wilayah Kabupaten Lampung Selatan dengan sebutan Kota Tanjungkarang-Telukbetung.

Dengan Peraturan Pemerintah Nomor 28 tahun 1950 sebutan kota kecil berubah menjadi Kota Besar Tanjungkarang-Telukbetung, berdasarkan Undang-Undang Nomor 5 tahun 1975 dan Peraturan Pemerintah Nomor 3 tahun 1982, tentang Perubahan wilayah yang diperluas serta pemekaran Kecamatan dari 4 kecamatan dan 30 kelurahan menjadi 9 kecamatan dengan 58 Kelurahan/Desa. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 24 tahun 1983 Kotamadya Daerah Tingkat II Tanjungkarang-Telukbetung mulai tanggal 17 Juni 1983 diganti menjadi Kotamadya Daerah Tingkat II Bandar Lampung.

Berdasarkan Persetujuan Menteri Dalam Negeri Nomor 140/1799/PUOD tanggal 19 Mei 1987 serta Surat Keputusan Gubernur KDH Tingkat I Lampung Nomor G/185/B.III/HK/1988 tanggal 16 Juli 1988, tentang Pemekaran Wilayah di Kotamadya Daerah Tingkat II Bandar Lampung dari 9 Kecamatan dan 58 Kelurahan/Desa menjadi 9 Kecamatan dan 84 Kelurahan.

Dengan dikeluarkannya Undang-Undang Nomor 22 tahun 1999 tentang Otonomi Daerah, setiap "Kotamadya" diubah menjadi "Kota", maka Kotamadya Daerah Tingkat II Bandar Lampung berubah sebutan menjadi Kota Bandar Lampung. Selanjutnya, berdasarkan Perda Nomor 4 tahun 2001 tentang Pemekaran Wilayah Kota Bandar Lampung dari 9 Kecamatan dan 84 Kelurahan. menjadi 13 Kecamatan dan 98 Kelurahan dengan luas wilayah 196.120 Ha.

2. Letak Astronomis Kota Bandar Lampung

Secara geografis Kota Bandar Lampung terletak pada $5^{\circ}20' - 5^{\circ}30'$ Lintang Selatan dan $105^{\circ}28' - 105^{\circ}37'$ Bujur Timur. Letak tersebut berada pada Teluk Lampung di ujung selatan pulau

Sumatera. Berdasarkan kondisi ini, Kota Bandar Lampung menjadi pintu gerbang utama pulau Sumatera tepatnya kurang lebih 165 km sebelah barat laut Jakarta dan memiliki peran sangat penting selain dalam kedudukannya sebagai ibu kota Provinsi Lampung disamping juga sebagai pusat pendidikan, kebudayaan dan perekonomian bagi masyarakat Lampung.

3. Letak Administrasi Kota Bandar Lampung

Secara administratif Kota Bandar Lampung dibatasi oleh:

- a. Sebelah Utara berbatasan dengan Kecamatan Natar Kabupaten Lampung Selatan.
- b. Sebelah Selatan berbatasan dengan Teluk Lampung.
- c. Sebelah Barat berbatasan dengan Kecamatan Gedung Tataan dan Padang Cermin Kabupaten Pesawaran.
- d. Sebelah Timur berbatasan dengan Kecamatan Tanjung Bintang Kabupaten Lampung Selatan.

4. Kondisi Topografi Kota Bandar Lampung

Topografi Kota Bandar Lampung sangatlah beragam, mulai dari dataran pantai sampai kawasan perbukitan hingga bergunung, dengan ketinggian permukaan antara 0 sampai 700 m dpl. Daerah dengan topografi perbukitan hingga bergunung membentang dari arah barat ke timur dengan puncak tertinggi pada Gunung Betung sebelah barat dan Gunung Dibalau serta perbukitan Batu Serampok disebelah timur. Topografi tiap-tiap wilayah di Kota Bandar Lampung adalah sebagai berikut:

- a. Wilayah pantai terdapat di sekitar Teluk Betung dan Panjang dan Pulau di bagian selatan
- b. Wilayah landai/dataran terdapat di sekitar Kedaton dan Sukarame di bagian Utara
- c. Wilayah perbukitan terdapat di sekitar Teluk Betung bagian utara, barat, dan timur
- d. Wilayah dataran tinggi dan sedikit bergunung terdapat di sekitar Tanjung Karang bagian barat yaitu wilayah Gunung Betung, dan Gunung Dibalau serta perbukitan Batu Serampok di bagian Timur.

Dilihat dari ketinggian yang dimiliki, Kecamatan Kedaton dan Rajabasa merupakan wilayah dengan ketinggian maksimum 700 m dpl. Ketinggian dua Kecamatan tersebut lebih tinggi

dibanding Kecamatan lainnya, sedangkan Kecamatan Teluk Betung Selatan dan Kecamatan Panjang memiliki ketinggian masing-masing 2-5 m dpl. Kondisi kelerengan Kota Bandar Lampung juga sangat beragam, kondisi geografis wilayah yang berbukit serta berada di kaki Gunung Betung merupakan faktor pembentuk kelerengan di Kota Bandar Lampung. Tingkat kemiringan lereng rata-rata wilayah di Kota Bandar Lampung berada pada kisaran 0-20 % dan secara umum kelerengan wilayah Kota Bandar Lampung berada pada 0-40 %. Wilayah yang memiliki kemiringan lereng 0 % di antaranya berada di wilayah Kecamatan Sukarampey, Tanjung Karang Pusat, Tanjung Seneng, Panjang, Teluk Betung Selatan dan Kecamatan Kedaton. Adapun wilayah yang memiliki tingkat kemiringan lereng mencapai 40 % di antaranya adalah Kecamatan Panjang, Teluk Betung Barat, Kemiling, dan Tanjung Karang Timur.

5. Kondisi Iklim Kota Bandar Lampung

Kota Bandar Lampung memiliki iklim tipe A yang berarti lembab sepanjang tahun. Curah hujan berkisar antara 2.257 –2.454 mm/tahun dengan jumlah hari hujan 76-166 hari/tahun. Kelembaban udara Kota Bandar Lampung berkisar antara 60 sampai 85 persendeng suhu udara 23-37 C. Kecepatan angin berkisar 2,78-3,80 knot dengan arah dominan dari Barat (Nopember-Januari), Utara (Maret-Mei), Timur (Juni-Agustus), dan Selatan (September-Oktober) (Kota Bandar Lampung dalam Angka, 2014).

6. Luas Wilayah Kota Bandar Lampung

Kota Bandar Lampung adalah ibukota Provinsi Lampung dengan luas wilayah 187,33 km² yang terdiri dari 20 kecamatan dan 126 kelurahan.

7. Data Kependudukan

Dari data rencana tata ruang wilayah Kota Bandar Lampung Tahun 2004 diketahui persebaran penduduk di Kota Bandar Lampung tidak merata. Saat ini penduduk Kota Bandar Lampung berjumlah 742.749 jiwa. Kota Bandar Lampung memiliki kepadatan penduduk rendah dengan nilai kepadatan ≤ 50 jiwa/ha (39 jiwa/ha). Daya tampung ideal penduduk Kota Bandar Lampung adalah 1.921.800 jiwa/ha (asumsi daya tampung ideal 1000 jiwa/ha), kondisi tersebut menunjukkan daya tampung penduduk Kota Bandar Lampung saat ini hanya 39 % dari daya tampung ideal. Dari 98 kelurahan, beberapa diantaranya memiliki tingkat kepadatan penduduk tinggi dan sangat tinggi sedangkan sisanya tergolong kepadatan rendah dan sedang. Kelurahan-kelurahan yang memiliki

tingkat kepadatan tinggi dan sangat tinggi tersebar di lima kecamatan yakni, Tanjung Karang Barat, Tanjung Karang Timur, Tanjung Karang Pusat, Teluk Betung Selatan dan Teluk Betung Barat.

4.2 Kawasan Kemacetan Lalu Lintas di Kota Bandar Lampung

Kemacetan lalu-lintas merupakan masalah utama yang dihadapi oleh kota-kota besar di dunia, terutama di negara-negara berkembang, salah satunya di Kota Bandar Lampung. Masalah kemacetan di Kota Bandar Lampung terjadi pada jam-jam sibuk, baik sibuk pagi hari maupun jam sibuk sore hari, yaitu saat orang bepergian dari rumah ke tempat kerja, sekolah atau aktivitas lainnya, dan juga saat mereka pulang kembali ke rumahnya masing-masing.

Kemacetan lalu-lintas di Bandar Lampung banyak disebabkan oleh belum disiplinnya pengguna jalan baik pengemudi kendaraan bermotor pribadi, angkutan umum maupun pejalan kaki yang mengakibatkan tidak teraturnya lalu-lintas di ruas jalan. Kemacetan ini sering terjadi di ruas Jl. Raden Intan, Ruas Jl. Kartini (Kawasan Jaka Utama Pertokoan Golden), dan ruas Jl. Imam Bonjol (Bambu Kuning Plaza – Pasar Pasir Gintung).

4.3 Faktor Penyebab Kemacetan Lalu Lintas di Kota Bandar Lampung

Titik-titik kemacetan lalu-lintas di ruas Jl. Raden Intan terletak relatif berdekatan, berjarak sekitar 100 – 300 m. Kondisi kemacetan lalu-lintas di ruas Jl. Raden Intan disebabkan oleh hal sebagai berikut: adanya aktivitas campuran kegiatan pertokoan-pasar tradisional-terminal kota, PKL, penumpukan angkutan kota, kendaraan tidak bermotor (becak), dan lahan parkir yang sempit.

Titik-titik kemacetan lalu-lintas di ruas Jl. Kartini terletak relatif berdekatan, berjarak sekitar 100 – 300 m. Kondisi kemacetan lalu-lintas di ruas Jl. Kartini disebabkan oleh hal sebagai berikut: sarana parkir yang kurang memadai, aktivitas pertokoan-pasar tradisional, terminal bayangan angkot-bus DAMRI, volume arus kendaraan yang tinggi, kendaraan tidak bermotor (becak dan gerobak), lebar lajur jalan sempit, serta pejalan kaki.

Kemacetan lalu-lintas di ruas Jl. Imam Bonjol disebabkan oleh aktivitas pertokoan-pasar tradisional, aktivitas bongkar muat, PKL, penumpukan angkutan umum kota, sarana parkir yang kurang memadai, kendaraan tidak bermotor (becak dan gerobak), lebar lajur jalan sempit, volume arus kendaraan yang tinggi, serta pejalan kaki.

Kemacetan lalu lintas di ruas Jl. Pangkal Pinang disebabkan oleh parkir dan aktivitas pertokoan di sisi kiri dan kanan ruas jalan. Lebar ruas jalan menyediakan satu lajur untuk pergerakan kendaraan satu arah (Jl. Kartini menuju Jl. Raden Intan).

Kemacetan lalu lintas di ruas Jl. Pemuda disebabkan oleh parkir di sisi kiri dan kanan ruas jalan, PKL, aktivitas terminal kota, dan perlintasan kereta api. Aktivitas pertokoan dan Chandra super store berbaur dengan aktivitas angkutan kota jurusan Tanjungkarang – Sukarame, Tanjungkarang – Telukbetung, dan Tanjungkarang – Pahoman.

4.4 Dampak Kemacetan Lalu Lintas Bagi Pengguna Jalan Di Kota Bandar Lampung

Kemacetan yang sering terjadi tidak hanya berdampak bagi pengguna jalan saja, namun tentunya pada kendaraan yang digunakan pengguna jalan. Kemacetan akan mempengaruhi setiap perjalanan, baik perjalanan untuk bekerja maupun perjalanan bukan untuk bekerja. Hal itu akan mempengaruhi pergerakan orang dan arus barang. Kendaraan yang melaju pada lalu lintas normal, tidak terjebak kemacetan, biasanya mengkonsumsi BBM sesuai dengan efisiensi mesin kendaraan dalam mengkonsumsi BBM. Kendaraan bermotor biasanya ditunjukkan dengan perbandingan per satu liter bensin dengan jarak yang dapat ditempuhnya, misalnya konsumsi satu liter bensin untuk delapan kilometer untuk jenis kendaraan mobil, tetapi efisiensi kendaraan ini juga dipengaruhi oleh jenis mobil, kapasitas cc mesin, dan merk mobil tersebut.

Selain mengalami kerugian akan hilangnya BBM akibat adanya kemacetan, pengguna jalan mengalami kerugian lainnya yakni kerugian akan hilangnya waktu. Kemacetan mengakibatkan waktu tempuh perjalanan menjadi lebih lama, sehingga banyak waktu yang hilang selama diperjalanan. Jarak yang sama jika dalam keadaan normal bisa ditempuh dalam 30 menit, karena kemacetan menjadi 1 jam.

Bagi masyarakat yang berprofesi sebagai pengusaha atau pedagang mengalami kehilangan kesempatan. kerugian ini secara nominal bisa sangat besar, bahkan bagi beberapa orang yang

profesional bisa bernilai milyaran rupiah. Bagi supir, kehilangan produktifitasnya yang berimbas kepada pendapatannya. Dan berbagai profesi elemen masyarakat lainnya. Jika rata waktu hilang oleh kemacetan untuk berangkat kerja 1 jam dan pulang kerja 1 jam, maka setiap harinya setiap orang kehilangan 2 jam.

Seringnya terkena kemacetan juga berdampak pada tingkat kenyamanan pengguna jalan, yang pengguna jalan disini selalu dirugikan akibat kemacetan, baik dari segi waktu yang merupakan opportunity cost yang harus ditanggung pengguna jalan ataupun dari segi operasional kendaraan dan juga kesehatan yang harus ditanggung.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian serta pembahasan mengenai Penyebab Kemacetan Lalu Lintas Di Kota Bandar Lampung dengan melihat indikator terkait, maka diperoleh kesimpulan sebagai berikut :

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 di Kota Bandar Lampung ini.

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 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. Pedagang Kaki Lima Yang Berjualan Sembarangan Di Bahu Jalan

Seringkali terdapat pedagang yang berjualan di bahu jalan karena tidak mempunyai tempat sendiri. keadaan ini dapat memperhambat kelancaran lalu lintas sehingga dapat menyebabkan kemacetan

d. Hambatan Samping

Hambatan samping yang terjadi disebabkan oleh kendaraan yang berhenti, serta kendaraan masuk dan keluar dari fungsi tata guna lahan di samping jalan. Hambatan yang disebabkan oleh aktivitas ini memang mendominasi pada aktivitas jalan. Kebanyakan kendaraan yang berhenti, baik kendaraan yang berhenti untuk memarkir, juga kendaraan umum yang berhenti untuk menurunkan atau mengambil penumpang, bahkan biasanya sampai berhenti di badan jalan. Hal seperti ini

paling tidak menjadikan waktu tunda bagi kendaraan-kendaraan yang melintasi badan jalan tersebut.

Dampak yang ditimbulkan bagi pengguna jalan atas kemacetan lalu lintas di Kota Bandar Lampung, diperoleh sebagai berikut:

1. Dampak sosial ekonomi pengguna jalan di Kota Bandar Lampung terkait dengan pengeluaran pembelian BBM untuk pengguna mobil dan sepeda motor dihasilkan kerugian yang hampir separuh dari penggunaan BBM saat normal.
2. Dampak sosial ekonomi pengguna jalan di Kota Bandar Lampung terkait dengan lamanya waktu yang dibutuhkan sampai ke tujuan, didapatkan kerugian waktu yang dari sisi sosialnya masyarakat dirugikan akan hilangnya produktifitasnya dan untuk dari segi ekonominya dapat berdampak pada hilangnya pendapatan dari masyarakat yang bekerja.
3. Untuk dampak sosial ekonomi pengguna jalan di Kota Bandar Lampung terkait dengan kenyamanan, diperoleh bahwa tingkat kenyamanan pengguna jalan dikatakan rendah. mengindikasikan bahwa sebagian besar pengguna jalan merasakan kesal dan marah saat mereka terjebak dalam kemacetan.
4. Kemacetan mengakibatkan pengguna jalan merasakan stress, waktu terbuang, mengurangi jam belajar atau jam kerja, pemborosan bensin, dan hilangnya pendapatan.

5.2 Saran

Penanganan kemacetan pada masing-masing titik-titik lokasi dilakukan secara lokal parsial menggunakan teknis penyelesaian yang tepat dan benar dengan tetap memperhatikan pengaruhnya terhadap titik kemacetan yang terkait. Penyelesaian masalah kemacetan di Kota Bandar Lampung dapat dilakukan dengan penataan kawasan dan mengurangi hambatan samping, pengaturan arah arus kendaraan, relokasi PKL, dan manajemen pengaturan lalu-lintas di setiap kawasan lokasi kemacetan.

DAFTAR PUSTAKA

- Aris, A. (2012). Analisis Dampak Sosial Ekonomi Pengguna Jalan Akibat Kemacetan Lalulintas (Studi Kasus Area Sekitar Universitas Brawijaya Malang). *Jurnal Ilmiah*.
- Asrahmaulyana, Q. L. (2020). Kerugian Ekonomi Akibat Kemacetan Lalu Lintas Terhadap Masyarakat Muslim Yang Bermukin Di Kota Makassar. *Jurnal Iqtisaduna Volume 6 Nomor 2*.
- Azis, R. (2014). *Pengantar Sistem dan Perencanaan Transportasi*. Yogyakarta: Deepublish.
- Dr. H. Zuchri Abdussamad, S. M. (2021). *Metode Penelitian Kualitatif*. Syakir Media Press.
- Drs. H.A. Abbas Salim, S. M. (2016). *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Ega Safira, F. S. (2023). ANALISIS TINGKAT KEMACETAN DAN FAKTOR PENYEBAB KEMACETAN LALU LINTAS DI JALAN SULTAN HAMID II KECAMATAN PONTIANAK SELATAN. *Georeference: Jurnal Kajian Ilmu dan Pendidikan Geografi Universitas Tanjungpura Vol. 1, No. 1*.
- Fatimah, S. (2019). *Pengantar TRANSPORTASI*. Myria Publisher.
- Firdausi, D. (2006). Pola Kemacetan Lalu-Lintas Di Pusat Kota Bandar Lampung. *Tesis*.
- Hamid, I. A. (2019). Analisis Faktor Penyebab Kemacetan Lalu Lintas Jalan Lintas Tengah Di Pasar Bandar Jaya Lampung Tengah. *Skripsi*.
- Haryono, D. D. (2018). Persepsi Masyarakat Tentang Kemacetan Lalu Lintas di Jakarta. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik - Vol. 05 No. 3*.
- Jogiyanto Hartono M, P. D. (2018). *Metoda Pengumpulan dan Teknik Analisis Data*. Penerbit Andi.
- Maha, E. B. (2022). ANALISIS FAKTOR-FAKTOR PENDORONG PENYEBAB TERJADINYA KEMACETAN DI KAWASAN PAJUS PADANG BULAN MEDAN. *Jurnal Samudra Geografi*.

- Melisa Margareth, P. J. (2015). Studi Kemacetan Lalu Lintas Di Pusat Kota Ratahan. *Mahasiswa SI Prodi Perencanaan Wilayah & Kota Universitas Sam Ratulangi Manado*.
- Nurul Putri Qadhri, C. S. (2018). ANALISIS PENYEBAB KEMACETAN LALU LINTAS DI KOTA BANDA ACEH. *Jurnal Ilmiah Mahasiswa (JIM) Vol.3 No.4*.
- Prasetyanto, D. (2019). *Rekayasa Lalu Lintas dan Keselamatan Jalan*. Bandung: Penerbit Itenas.
- Rahardjo Adisasmita, S. A. (2011). *Manajemen Transportasi Darat : Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas Di Kota Besar (Jakarta)*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Rahawarin, F. (2017). *Implementasi Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kota AMBON*. Ambon: LP2M IAIN Ambon.
- Risdiyanto. (2014). *Rekayasa dan Manajemen Lalu Lintas: Teori dan Aplikasi*. Yogyakarta: LeutikaPrio.
- Satrio Agung Perwira, H. M. (2019). Identifikasi Area Berpotensi Macet di Kawasan Pendidikan Jl. Z.A. Pagar Alam Bandarlampung. *JA!UBL - Jurnal Arsitektur, Vol. 09, No.2*.
- Shartyka Novitasari, Y. M. (2019). Analisis Kemacetan lalu Lintas Sepanjang Jalan Z.A. Pagar Alam dengan Metode Manual Kapasitas Jalan Indonesia. *JRSDD Vol. 7, No. 1*.
- Sirajuddin Saleh, S. M. (2017). *Analisis Data Kualitatif*. Makassar: Pustaka Ramadhan.
- Siska, Y. (2018). *Geografi sejarah Indonesia*. Yogyakarta: Garudhwaca.
- Sugiharto, A. (2013). Solusi Kemacetan Jalan Siliwangi Di Kota Semarang. *Skripsi*.
- Wibowo, A. d. (2015). Faktor-Faktor Yang Menyebabkan Kemacetan Lalu Lintas Di Jalan Utama Kota Surabaya (Studi Kasus Di Jalan Ahmad Yani Dan Raya Darmo Surabaya). *Jurnal Penelitian Administrasi Publik*.
- Wini Mustikarani, S. (2016). Analisis Faktor-Faktor Penyebab Kemacetan Lalu Lintas Di Sepanjang Jalan H Rais a Rahman (Sui Jawi) Kota Pontianak. *Jurnal Edukasi*.
- Wulandari, M. R. (2023). Manajemen Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung Dalam Menanggulangi Kemacetan Di Kota Bandar Lampung. *Skripsi*.