

**ANALISIS TINGKAT KEPADATAN LALU LINTAS  
DI KECAMATAN DENPASAR BARAT**

**Oleh**

**Julia Vironika**

**Ida Bagus Made Astawa, I Putu Ananda Citra \*)**

**Jurusan Pendidikan Geografi, Undiksha Singaraja**

**e-mail : juju.nibly@gmail.com**

**ABSTRAK**

Penelitian ini dilaksanakan di Kota Denpasar, Kecamatan Denpasar Barat dengan tujuan untuk: (1) mengidentifikasi kondisi jalan di Kecamatan Denpasar Barat, (2) mengidentifikasi karakteristik pengguna jalan di Kecamatan Denpasar Barat dan, (3) menganalisis tingkat kepadatan lalu lintas di Kecamatan Denpasar Barat. Penelitian ini merupakan penelitian *deskriptif*, dengan sample yang diambil secara "*Purposive Sampling*" yaitu jaringan jalan primer dua lajur dan dua arah sebanyak 4 jalan yang tersebar di Kecamatan Denpasar Barat. Pengumpulan data menggunakan metoda survai, observasi, pencatatan dokumen, yang selanjutnya dianalisis dengan metode *deskriptif kualitatif*. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa (1) kondisi jalan di Kecamatan Denpasar Barat dapat dilihat dari jenis kerusakan seperti lubang pada badan jalan, retak pada badan jalan dan tambalan pada badan jalan, (2) karakteristik pengguna jalan di Kecamatan Denpasar Barat bervariasi dan dikaitkan dengan aksesibilitas yang tinggi dan kenyamanan yang disesuaikan oleh tujuan moda transportasi yang melintasi dan, (3) tingkat kepadatan lalu lintas di Kecamatan Denpasar Barat di pengaruhi faktor langsung seperti panjang jalan dan volume lalu lintas dan faktor tidak langsung seperti status jalan, bangkitan lalu lintas, simpangan bersinyal maupun tidak bersinyal dan waktu.

**Kata-kata kunci : Kondisi Jalan, Karakteristik Pengguna Jalan, Tingkat Kepadatan Lalu lintas**

**PENDAHULUAN**

Kota sebagai suatu sistem jaringan kehidupan yang ditandai dengan kepadatan penduduk yang tinggi dan diwarnai dengan strata ekonomi yang heterogen dan bercorak materialistis atau dapat pula diartikan sebagai bentang budaya yang ditimbulkan oleh unsur-unsur alami dan non alami dengan gejala-gejala pemusatan penduduk yang cukup besar dengan corak kehidupan yang bersifat heterogen dan materialistis dibandingkan dengan daerah dibelakangnya (Bintarto, 1983:36). Berdasarkan definisi tersebut, maka pemusatan penduduk yang terjadi di daerah perkotaan menyebabkan lingkungan perkotaan mengalami tekanan yang semakin besar untuk mendukung kebutuhan penduduk. Kebutuhan penduduk akan diimbangi

\*) Pembimbing Skripsi

dengan pembangunan kota. Pembangunan kota harus berjalan tetap memperhatikan tata ruang kota. Pembangunan kota di Indonesia pada umumnya berkembang secara *laissez-faire*, tanpa dilandasi perencanaan menyeluruh dan terpadu. Kota-kota di Indonesia tidak betul-betul dipersiapkan atau direncanakan untuk dapat menampung pertumbuhan penduduk yang besar dalam waktu relatif pendek (Hadi, 1993:1).

Jumlah penduduk Kota Denpasar pada tahun 2011, jumlah penduduk terpadat di Kota Denpasar yakni Kecamatan Denpasar Barat dengan jumlah penduduk 242.622 jiwa (30,14 %) dan diikuti Kecamatan Denpasar Selatan dengan jumlah penduduk 222.315 jiwa (27,62 %) dengan selisih jumlah penduduk 20307 jiwa (2,52 %). Ditinjau melalui definisi kota berdasarkan jumlah kepadatan penduduk tersebut, maka Kecamatan Denpasar Barat merupakan Kecamatan yang memiliki kepadatan penduduk terpadat di Kota Denpasar dan memiliki kompleksitas kebutuhan tinggi dibandingkan kecamatan lainnya di Kota Denpasar.

Masyarakat pada hakikatnya dalam memenuhi kebutuhannya diperlukan adanya mobilitas, karena masyarakat tidak dapat memenuhi kebutuhan dengan sendirinya. Mobilitas barang dan jasa sangat dipengaruhi oleh ketersediaan sarana transportasi yang ada di suatu daerah. Transportasi sebagai sarana mobilitas sangat penting bagi beberapa daerah atau wilayah yang tersebar, karena menyediakan akses bagi masyarakat untuk memenuhi kebutuhan barang dan jasa sehari-hari, serta meningkatkan kehidupan sosial ekonomi (Kuswati, 2009:15).

Kepadatan lalu lintas yang terdapat di Kecamatan Denpasar Barat dipengaruhi oleh keberadaan pusat aktivitas. Jumlah pusat aktivitas terdapat di panjang jalan merupakan faktor penyebab padatnya kendaraan bermotor yang melintasi suatu panjang jalan. Padatnya kendaraan bermotor pada panjang jalan akan menyebabkan dampak, baik dampak positif maupun dampak negatif. Permasalahan kepadatan lalu lintas tersebut diperlukan suatu analisis tingkat kepadatan lalu lintas di Kecamatan Denpasar Barat. Analisis tingkat kepadatan lalu lintas di Kecamatan Denpasar Barat merupakan upaya dalam membantu mengambil tindakan lebih lanjut dan mengurangi masalah lalu lintas serta membantu dalam perencanaan tata ruang Kota Denpasar khususnya Kecamatan Denpasar Barat. Berdasarkan latar belakang tersebut maka yang menjadi permasalahan dari penelitian ini adalah bagaimana kondisi jalan di Kecamatan Denpasar Barat, bagaimana karakteristik pengguna jalan di Kecamatan Denpasar barat, dan bagaimana tingkat kepadatan lalu lintas di Kecamatan Denpasar Barat.

Untuk mengkaji permasalahan tersebut maka digunakan teori sebagai berikut: (1) Lalu lintas perkotaan dengan permasalahan lalu lintas seperti permasalahan parkir, permasalahan angkutan umum, dan permasalahan pencemaran (Munawar, 2005:29-42). Permasalahan lalu lintas di perkotaan dibutuhkan kebijakan lalu lintas perkotaan dan manajemen lalu lintas. (2) Jalan sebagai prasarana transportasi darat dengan jenis jalan antara lain jalan menurut fungsinya seperti jalan arteri, jalan kolektor, jalan lokal, dan jalan lingkungan (Adisasmita, 2012:80-81), jalan berdasarkan jumlah jalur, lajur dan arah seperti jalan dua lajur dua arah, jalan enam lajur dua arah terbagi, dan jalan satu arah (MKJI 1997: 269-271). (3) Karakteristik pengguna jalan dalam transportasi darat sarana yang relevan digunakan saat ini yakni kendaraan bermotor Dalam Undang-undang RI No.22 Tahun 2009 dikatakan Bahwa Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel, terdiri dari kendaraan bermotor perseorangan dan kendaraan bermotor umum. Kendaraan tidak bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh tenaga orang atau hewan. Terdapat karakteristik kendaraan bermotor seperti kendaraan bermotor berdasarkan jenisnya menurut UU RI No. 22 Tahun 2009 (dalam Sibarani, 2013:1), yaitu sepeda motor, mobil penumpang, mobil bus, mobil barang dan kendaraan khusus. Kendaraan bermotor berdasarkan bina marga dibagi atas golongan mulai dari kendaraan bermuatan ringan sampai dengan yang bermuatan berat. (4) kepadatan lalu lintas adalah rata-rata jumlah kendaraan per satuan panjang. Menghitung kepadatan lalu lintas diperlukan jumlah kendaraan dan panjang jalan yang akan diteliti. Setiadji (2006:41) menyatakan kepadatan lalu-lintas pada suatu ruas jaringan jalan sering dinyatakan dengan satuan mobil penumpang (smp) per satuan waktu. Maksudnya bahwa berbagai jenis kendaraan yang memadati jalan raya akan dinyatakan dalam satu satuan yang tersebut diatas. Dapat dipahami bahwa bus besar maupun truk akan memberikan pengaruh yang lebih tinggi kepada kepadatan lalu-lintas dibanding dengan mobil penumpang biasa. SMP, satuan untuk arus lalu lintas dimana arus berbagai tipe kendaraan diubah menjadi arus kendaraan ringan (termasuk mobil penumpang) dengan menggunakan ekuivalen mobil penumpang. Tabel 01 menunjukkan satuan mobil penumpang yang biasanya digunakan di Indonesia yang diolah dari berbagai sumber termasuk manual kapasitas jalan Indonesia ditunjukkan dalam tabel berikut.

**Tabel 01 Satuan Mobil Penumpang di Indonesia**

No.	Jenis kendaraan	Jalan raya	Jalan Perkotaan
1	Mobil penumpang, taxi, pickup, minibus	1	1
2	Sepeda motor	0,5 - 1	0,2 - 0,5
3	Bus, truk 2 dan 3 sumbu	3	2
4	Bus tempel, truk > 3 sumbu	4	3

Sumber: Wikibook, 2012

Berdasarkan tabel satuan mobil penumpang di Indonesia, maka jumlah kendaraan yang melintasi jalan nantinya akan dikonversikan sesuai dengan jenis kendaraan dan lintasan jalan yang dilalui, karena pada jalan raya dan jalan perkotaan akan ditemui perbedaan geometrik jalan. Hasil konversi jumlah kendaraan tersebut akan diketahui rata-rata jumlah kendaraan pada panjang jalan yang nantinya diteliti.

## **METODE**

Penelitian ini menggunakan rancangan deskriptif. Berdasarkan permasalahan yang telah dikemukakan dapat dilakukan terkait tingkat kepadatan lalu lintas di Kecamatan Denpasar Barat. Jumlah populasi jaringan jalan primer yaitu 11 jalan. Dalam hal ini akan ambil 4 jaringan jalan primer dengan dua lajur dan dua arah, pertimbangan tersebut diambil dikarenakan jaringan jalan primer dengan dua lajur dan dua arah memiliki kepadatan yang tinggi dan merupakan sistem jaringan jalan primer yang merupakan simpul pelayanan distribusi dan jasa untuk semua wilayah, sehingga menggunakan "*Purposive Sampling*". Pengumpulan data menggunakan metode survei, observasi, dan pencatatan dokumen yang selanjutnya dianalisis dengan menggunakan *deskriptif kualitatif* yang didukung data kuantitatif.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

Mendapatkan data yang lebih rinci tentang tingkat kepadatan lalu lintas di Kecamatan Denpasar barat digunakan metode survei dan observasi. Hasil penelitian yang dilakukan pada empat (4) jalan di Kecamatan Denpasar Barat yakni:

### 1) Kondisi Jalan di Kecamatan Denpasar Barat

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan pada 4 jalan primer dengan 2 lajur dan 2 arah di Kecamatan Denpasar Barat dapat ditmukan hasil. Melalui hasil penelitian dapat dikumpulkan data kondisi jalan pada setiap 4 jalan primer dengan 2 lajur dan 2 arah di Kecamatan Denpasar Barat. Berikut ini akan dipaparkan masing-masing data tersebut sebagai berikut.

**Tabel 02 Profil Jalan Primer 2 Lajur dan 2 Arah di Kecamatan Denpasar Barat**

No.	Nama Ruas Jalan	Status	Jenis Perkerasan	Panjang Jalan (Km)	Lebar Jalan (M)	Kondisi
1.	Jalan Gunung Sanghyang	Jalan Provinsi	Aspal Beton	0,8	10,00-25,00	Rusak
2.	Jalan Gunung Agung	Jalan Provinsi	Aspal Beton	2,5	10,00-25,00	Rusak
3.	Jalan Teuku Umar	Jalan Provinsi	Aspal Beton	2,6	10,00-25,00	Rusak
4.	Jalan Imam Bonjol	Jalan Provinsi	Aspal Beton	6	10,00-25,00	Sedang

*Sumber: Pengolahan Data Primer dan Data Sekunder*

Berdasarkan data sekunder dan hasil observasi pada tabel 02 maka dapat ditunjukkan pada 4 jalan primer dengan 2 jalur dan 2 arah di Kecamatan Denpasar Barat memiliki status jalan yang sejenis yakni jalan provinsi dengan jenis perkerasan jalan yang sama yakni beraspal beton. Pada 4 jalan primer dengan 2 jalur dan 2 arah di Kecamatan Denpasar Barat memiliki panjang jalan yang berbeda, mulai dari yang terpanjang Jalan Imam Bonjol dengan panjang jalan 6 Km, Jalan Teuku Umar dengan panjang jalan 2,6 Km, Jalan Gunung Agung dengan panjang jalan 2,5 Km dan yang terpendek yakni Jalan Gunung Sanghyang dengan panjang jalan 0,8 Km. lebar pada 4 jalan primer dengan 2 jalur dan 2 arah di Kecamatan Denpasar Barat homogen dengan rentangan lebar 10 m – 25 m, hal ini dikarenakan pada 4 jalan primer dengan 2 jalur dan 2 arah di Kecamatan Denpasar Barat memiliki status jalan sebagai jalan provinsi, sehingga dapat dikatakan jalan raya. Kondisi jalan pada 4 jalan primer dengan 2 jalur dan 2 arah di Kecamatan Denpasar Barat bervariasi. Variasi kondisi jalan pada 4 jalan primer dengan 2 jalur dan 2 arah di Kecamatan Denpasar Barat hal ini dipengaruhi oleh jumlah lubang, retakan dan tambalan pada badan jalan sepanjang jalan. Penyebab kondisi jalan di Kecamatan Denpasar Barat diakibatkan adanya bangkitan lalu lintas dan jenis moda transportasi yang dilihat melalui muatan satuan terberat (MST) dan lalu lintas (*Traffic Light*).

## 2) Karakteristik Pengguna Jalan di Kecamatan Denpasar Barat

Berdasarkan hasil temuan karakteristik pengguna jalan dan survei ukuran lalu lintas di Kecamatan Denpasar Barat, Jalan Gunung Sanghyang dilalui 5 jenis moda transportasi. Lima jenis moda transportasi yakni kendaraan roda dua, kendaraan roda empat, sepeda gayung, angkutan umum, kendaraan roda lebih dari 4 dan bersumbu 2 dan 3. Jalan Gunung Agung dilalui

6 jenis moda transportasi yakni kendaraan roda dua, kendaraan roda empat, sepeda gayung, angkutan umum, kendaraan roda lebih dari 4 dan bersumbu 2 dan 3, dan delman. Jalan Teuku Umar yang dilalui 6 jenis moda transportasi yakni kendaraan roda dua, kendaraan roda empat, sepeda gayung, angkutan umum, kendaraan roda lebih dari 4 dan bersumbu 2 dan 3 dan kendaraan roda lebih dari 4 dan bersumbu 4. Jalan Imam Bonjol dilalui 6 jenis moda transportasi yakni kendaraan roda dua, kendaraan roda empat, sepeda gayung, angkutan umum, kendaraan roda lebih dari 4 dan bersumbu 2 dan 3 dan kendaraan roda lebih dari 4 dan bersumbu 4. Karakteristik pengguna jalan di Jalan di Kecamatan Denpasar Barat disebabkan adanya sosial, ekonomi, budaya dan politik. Pengguna kendaraan dilihat dari pekerjaan adalah siswa, pegawai, polisi dan buruh yang melakukan mobilitas baik ke sekolah, ke tempat kerja baik berangkat maupun pulang kerja.

Pengguna jalan yang mencirikan Jalan Gunung Sanghyang adalah kuantitas polisi sebagai pengguna jalan lebih besar dibandingkan jalan lainnya diakibatkan di jalan tersebut terdapat Polresta Denpasar dan juga pengguna jalan yang melintasi jalan tersebut sebagian besar merupakan masyarakat yang akan melakukan kegiatan yang berhubungan Polresta Denpasar. Aspek sosial dapat dilihat bahwa terdapat interaksi antara tempat satu dengan tempat lainnya, seperti pasar, sekolah dan perkantoran. Aspek ekonomi dapat ditemukan melalui tujuan menggunakan Jalan Gunung Sanghyang untuk tujuan ekonomi seperti mobilitas kerja dan distribusi. Aspek budaya, terdapat masyarakat yang memanfaatkan jalan untuk melakukan peribadatan menuju tempat ibadah. Aspek politik dapat dilihat dari perbatasan antara Kecamatan Denpasar Barat dan Kabupaten Badung, sehingga Jalan Gunung Sanghyang merupakan prasarana mobilitas masyarakat Kecamatan Denpasar Barat dan Kabupaten Badung, khususnya Kecamatan Kuta Utara. Pengguna jalan yang mencirikan Jalan Gunung Agung adalah yang mendominasi adalah aktivitas pasar, pelajar dan guru. Dilihat dari kendaraan yang mencirikan Jalan Gunung Agung adalah terdapatnya transportasi tradisional seperti delman yang masih beroperasi pada siang hari. Aspek sosial dapat dilihat bahwa terdapat interaksi antara tempat satu dengan tempat lainnya, seperti pasar, sekolah dan perkantoran. Aspek ekonomi dapat ditemukan melalui tujuan menggunakan Jalan Gunung Agung untuk tujuan ekonomi seperti mobilitas kerja dan distribusi. Aspek budaya terdapat masyarakat yang memanfaatkan jalan untuk melakukan peribadatan menuju tempat ibadah. Aspek politik dapat ditemukan di Jalan Gunung Agung dimanfaatkan sebagai sarana bersosialisasi politik dan kepentingan Negara.

Pengguna jalan yang mencirikan Jalan Teuku Umar adalah kuantitas karyawan maupun buruh sebagai pengguna jalan lebih besar di bandingkan jalan lainnya diakibatkan di jalan tersebut terdapat banyak perkantoran dan pertokoan. Aspek sosial dapat dilihat bahwa terdapat interaksi antara tempat satu dengan tempat lainnya, seperti pertokoan dan perkantoran yang menyebabkan karakteristik pengguna jalan. Aspek ekonomi dapat ditemukan melalui tujuan menggunakan Jalan Teuku Umar untuk tujuan ekonomi seperti mobilitas kerja dan distribusi. Aspek budaya terdapat masyarakat yang memanfaatkan jalan untuk melakukan peribadatan menuju tempat ibadah. Aspek politik dapat ditemukan di Jalan Teuku Umar dimanfaatkan sebagai sarana bersosialisasi politik dan kepentingan Negara. Pengguna jalan yang mencirikan Jalan Imam bonjol adalah kuantitas distributor terutama yang menggunakan moda transportasi truk, dikarenakan di jalan menghubungkan antara Kota Denpasar dan Kecamatan Kuta. Aspek sosial dapat dilihat bahwa terdapat interaksi antara tempat satu dengan tempat lainnya, seperti pertokoan dan perkantoran. Aspek ekonomi dapat ditemukan melalui tujuan menggunakan Jalan imam bonjol untuk tujuan ekonomi seperti mobilitas kerja dan distribusi. Aspek budaya terdapat masyarakat yang memanfaatkan jalan untuk melakukan peribadatan menuju tempat ibadah. Aspek politik dapat dilihat dari perbatasan antara Kecamatan Denpasar Barat dan Kabupaten Badung, sehingga Jalan Imam Bonjol merupakan prasarana mobilitas masyarakat Kecamatan Denpasar Barat dan Kabupaten Badung.

### 3) Tingkat Kepadatan Lalu lintas di Kecamatan Denpasar Barat

Wilayah perkotaan memiliki karakteristik wilayah dengan jumlah penduduk yang tersebar merata. Karakteristik wilayah perkotaan diakibatkan adanya kebutuhan penduduk kota dengan strata ekonomi yang heterogen dan bercorak matrealistis di bandingkan daerah belakangnya, sehingga memunculkan jenjang area wilayah perkotaan. Pada wilayah perkotaan memiliki jenjang area yang berbeda sesuai dengan jenjangnya. Terdapat jenjang area dalam wilayah perkotaan seperti, pusat kota, daerah antara, dan daerah pinggiran. Jenjang area yang terdapat padat wilayah perkotaan khususnya Kecamatan Denpasar Barat memiliki tingkat kepadatan lalu lintas yang bervariasi.

#### a) Jalan Gunung Sanghyang

Berdasarkan hasil survei, Jalan Gunung Sanghyang memiliki memiliki tingkat kepadatan lalu lintas tinggi pada efektif dan non efektif. Kepadatan lalu lintas Jalan Gunung Sanghyang dipengaruhi faktor langsung oleh volume kendaraan yang melintas dan panjang pada Jalan

Gunung Sanghyang. Kecepatan lalu lintas hari efektif sebesar 18823,125 SMP dengan volume kendaraan sebesar 15058,5 SMP dan panjang jalan 0,8 Km. Kecepatan lalu lintas hari non efektif sebesar 13233,75 SMP dengan volume kendaraan sebesar 10587 SMP dan panjang jalan 0,8 Km. Kecepatan lalu lintas Jalan Gunung Sanghyang dipengaruhi faktor tidak langsung oleh status jalan, bangkitan lalu lintas, simpangan tak bersinyal dan waktu. Status Jalan Gunung Sanghyang yakni jalan primer sekaligus jalan provinsi. Jalan Gunung Sanghyang memiliki simpangan tak bersinyal jalan yang mengarah ke Kabupaten Badung dan sekaligus Kabupaten Tabanan. Waktu kepadatan tertinggi Jalan Gunung Sanghyang pada hari efektif adalah pada siang hari dengan volume kendaraan 5056,5 SMP, sore hari dengan volume kendaraan 5006 SMP, dan pagi hari dengan volume kendaraan 4996 SMP. Hari non efektif adalah pada sore hari dengan volume kendaraan 3799,5 SMP, siang hari dengan volume kendaraan 3722 SMP, dan pagi hari dengan volume kendaraan 3065,5 SMP.

b) Jalan Gunung Agung

Berdasarkan hasil survei, Jalan Gunung Agung memiliki tingkat kepadatan lalu lintas rendah pada hari efektif dan non efektif. Kecepatan lalu lintas Jalan Gunung Agung dipengaruhi secara oleh volume kendaraan yang melintas dan panjang pada Jalan Gunung Agung. Kecepatan lalu lintas hari efektif sebesar 7067 SMP dengan volume kendaraan sebesar 17667,5 SMP dan panjang jalan 2,5 Km. Kecepatan lalu lintas hari non efektif sebesar 5020,6 SMP dengan volume kendaraan sebesar 12551,5 SMP dan panjang jalan 2,5 Km. Kecepatan lalu lintas Jalan Gunung Agung dipengaruhi faktor tidak langsung oleh status jalan, bangkitan lalu lintas, simpangan bersinyal dan tak bersinyal dan waktu. Status Jalan Gunung Agung yakni jalan primer sekaligus jalan provinsi. Bangkitan lalu lintas Jalan Gunung Agung seperti SMP Negeri 4 Denpasar, SMP PGRI 2 Denpasar dan Pasar Loak memberikan daya tarik dan daya dorong terhadap kepadatan lalu lintas. Jalan Gunung Agung memiliki 2 simpangan bersinyal jalan. Kecepatan tertinggi Jalan Gunung Agung pada hari efektif adalah pada pagi hari dengan volume kendaraan 6027 SMP, siang hari dengan volume kendaraan 5908 SMP, dan sore hari dengan volume kendaraan 5732,5 SMP. Hari non efektif pada siang hari dengan volume kendaraan 4632 SMP, sore hari dengan volume kendaraan 4598,5 SMP, dan pagi hari dengan volume kendaraan 3321 SMP.

c) Jalan Teuku Umar

Berdasarkan hasil survei, Jalan Teuku Umar memiliki tingkat kepadatan lalu lintas sedang pada hari efektif dan non efektif. Kepadatan lalu lintas hari efektif sebesar 10279,4 SMP dengan volume kendaraan sebesar 26726,5 SMP dan panjang jalan 2,6 Km. Kepadatan lalu lintas hari non efektif sebesar 6789,2 SMP dengan volume kendaraan sebesar 17652 SMP dan panjang jalan 2,6 Km. Kepadatan lalu lintas Jalan Teuku Umar dipengaruhi faktor tidak langsung oleh status jalan, bangkitan lalu lintas, simpangan tak bersinyal, simpangan bersinyal dan waktu. Jalan Teuku Umar memiliki status jalan provinsi. Bangkitan lalu lintas seperti pertokoan besar sepanjang Jalan Teuku Umar, hotel dan Sekolah Tinggi Ilmu Komputer yang mempengaruhi kepadatan lalu lintas. Bangkitan lalu lintas tersebut memberikan daya tarik dan daya dorong terhadap kepadatan lalu lintas. Jalan Teuku Umar memiliki 2 simpangan bersinyal dan 1 simpangan tak bersinyal. Kepadatan tertinggi Jalan Teuku Umar pada hari efektif adalah pada pagi hari dengan volume kendaraan 9109,5 SMP, siang hari dengan volume kendaraan 8973,5 SMP, dan sore hari dengan volume kendaraan 8643,5 SMP. Hari non efektif pada sore hari dengan volume kendaraan 6726,5 SMP, siang hari dengan volume kendaraan 6206,5 SMP, dan pagi hari dengan volume kendaraan 4719 SMP.

d) Jalan Imam Bonjol

Berdasarkan hasil survei, Jalan Imam Bonjol memiliki jumlah kepadatan lalu lintas hari efektif dan non efektif sebesar 6095 SMP dengan panjang jalan 6 Km. Kepadatan lalu lintas Jalan Imam Bonjol dipengaruhi secara oleh volume kendaraan yang melintas dan panjang pada Jalan Imam Bonjol. Kepadatan lalu lintas hari efektif sebesar 3500,75 SMP dengan volume kendaraan sebesar 21004,5 SMP. Kepadatan lalu lintas hari non efektif sebesar 2594,25 SMP dengan volume kendaraan sebesar 15565,5 SMP. Kepadatan lalu lintas Jalan Imam Bonjol dipengaruhi secara tidak langsung oleh status jalan, bangkitan lalu lintas, simpangan bersinyal dan waktu. Jalan Imam Bonjol memiliki status jalan provinsi. Bangkitan lalu lintas seperti pertokoan besar sepanjang Jalan Imam Bonjol yang mempengaruhi kepadatan lalu lintas. Jalan Imam Bonjol memiliki tiga simpangan bersinyal. Kepadatan tertinggi Jalan Imam Bonjol pada hari efektif adalah pada sore hari dengan volume kendaraan 7081,5 SMP, pagi hari dengan volume kendaraan 7058 SMP, dan siang hari dengan volume kendaraan 6865 SMP. Hari non efektif pada sore hari dengan volume kendaraan 5903 SMP, siang hari dengan volume kendaraan 4923 SMP, dan pagi hari dengan volume kendaraan 4739,5 SMP.

## **SIMPULAN**

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan mengenai tingkat kepadatan lalu lintas di Kecamatan Denpasar Barat, dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut: (1) kondisi jalan di Kecamatan Denpasar Barat dominan rusak oleh jenis kerusakan. Jenis kerusakan jalan tersebut antara lain lubang pada badan jalan, retak pada badan jalan dan tambalan pada badan jalan. Melalui hasil observasi, maka kondisi jalan di empat jalan primer 2 lajur dan 2 arah antara lain; Jalan Gunung Sanghyang, Jalan Gunung Agung, Jalan Teuku Umar dengan kondisi jalan rusak dan terakhir Jalan Imam Bonjol dengan kondisi jalan sedang. Kerusakan kondisi jalan di Kecamatan Denpasar Barat di akibatkan adanya kuantitas bangkitan lalu lintas, lampu lalu lintas (*Traffic Light*) dan jenis moda transportasi yang dilihat melalui muatan sumbu terberat (MST),(2) terdapat perbedaan karakteristik pengguna jalan di Kecamatan Denpasar Barat. Perbedaan karakteristik pengguna jalan primer 2 lajur dan 2 arah di Kecamatan Denpasar Barat antara lain; Jalan Gunung Sanghyang didominasi kendaraan polisi, Jalan Gunung Agung terdapat Delman, Jalan Teuku Umar dan Jalan Imam Bonjol terdapat kendaraan truk sumbu 4. Selain itu karakteristik pengguna jalan juga di pengaruhi sosial, budaya, ekonomi dan politik, (3) tingkat kepadatan lalu lintas di Kecamatan Denpasar Barat bervariasi. Tingkat kepadatan lalu lintas di jalan primer 2 lajur dan 2 arah antara lain; Jalan Gunung Sanghyang memiliki kepadatan lalu lintas tinggi, Jalan Gunung Agung dan Jalan Imam Bonjol memiliki kepadatan lalu lintas rendah, Jalan Teuku Umar memiliki kepadatan lalu lintas sedang. Tingkat kepadatan lalu lintas pada jalan primer 2 lajur dan 2 arah dipengaruhi oleh faktor langsung dan tidak langsung. Faktor langsung seperti panjang jalan dan volume kendaraan. Faktor tidak langsung seperti status jalan, bangkitan lalu lintas, simpangan bersinyal dan waktu.

## **SARAN**

Berdasarkan simpulan diatas, maka penulis memberikan beberapa saran yang berkaitan dengan tingkat kepadatan lalu lintas di Kecamatan Denpasar Barat, yaitu sebagai berikut: (1) Bagi masyarakat Kecamatan Denpasar Barat diharapkan untuk tertib lalu lintas. Tertib lalu lintas yang dimaksud adalah menaati rambu-rambu lalu lintas. Selain mengurangi risiko kecelakaan lalu lintas dengan tertib lalu lintas di Kecamatan Denpasar Barat, juga mencegah hal-hal yang dapat merintang, membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan di Kecamatan Denpasar Barat, (2) bagi pemerintah Kecamatan

Denpasar Barat diharapkan untuk mengembangkan kebijakan transportasi dan manajemen lalu lintas di Kecamatan Denpasar Barat. Selain itu, terdapat beberapa hal yang dapat ditekan mengenai kepadatan lalu lintas seperti kebijakan kependudukan di Kecamatan Denpasar Barat. Pemerataan bangkitan lalu lintas dan permukiman yang berpengaruh terhadap kepadatan lalu lintas juga perlu untuk dikaji lebih lanjut, sehingga akan memperbaiki tata ruang kota di Kecamatan Denpasar Barat. Peningkatan kualitas utilitas terhadap angkutan umum dan penambahan unit angkutan umum di Kecamatan Denpasar Barat akan mengurangi kepadatan lalu lintas yang terjadi di Kecamatan Denpasar Barat. Peningkatan kualitas dan kuantitas infrastruktur sarana juga perlu ditingkatkan demi kelancaran dan keselamatan berlalu lintas.

## DAFTAR RUJUKAN

- Adisasmita, Sakti Adji.2012. *Perencanaan Infrastruktur Transportasi Wilayah*. Yogyakarta: Graha Ilmu
- Bintarto. 1983.*Interaksi Desa-Kota Dan Permasalahannya*: Yogyakarta. Gmalia
- Hadi, Djajusman.2011."Mengitegritaskan Pertimbangan Lingkungan Dalam Membangun Kembali Malang Raya Menuju Kota Pariwisata" dalam Jurnal FIS edisi Agustus 2011. (hlm. 1). Malang.
- Kuswati, Atik S.2009."Kajian Aksesibilitas dan Mobilitas di Provinsi Nusa Tenggara Barat".*Peran Transportasi*, dalam Jurnal Volume 21, Nomor 1 (hlm.15)
- MKJI.1997.*Manual Kapasitas Jalan Indonesia*. Jakarta: Direktorat Jendral Bina Marga
- Munawar, Ahmad.2005.*Dasar-Dasar Teknik Transportasi*. Yogyakarta: Beta Offset.
- Sibarani, Harry.2013."Kendaraan Bermotor". Tersedia pada <http://repository.usu.ac.id/bitstream/123456789/33552/4/Chapter%20II.pdf> (diakses tanggal 1 Februari 2013).
- Stiadji, Aries.2006.*Studi Kemacetan Lalu Lintas Jalan Kaliwage Kota Semarang* Tesis (tidak diterbitkan). Program Studi Magister Teknik Pembangunan Kota, Undip Semarang.
- Wikibooks.2012."Rekayasa Lalu lintas". Tersedia pada [http://id.wikibooks.org/wiki/Rekayasa\\_Lalu\\_Lintas/Karakteristik\\_urus\\_lalu\\_lintas](http://id.wikibooks.org/wiki/Rekayasa_Lalu_Lintas/Karakteristik_urus_lalu_lintas). (diakses tanggal 27 Januari 2013)