

VARIASI KEMACETAN LALU LINTAS DI KOTA SINGARAJA

Oleh

Latifah

I Gede Astra Wesnawa, Wayan Treman *)

Jurusan Pendidikan Geografi, Undiksha Singaraja

e-mail : ifah_latifah90@yahoo.com

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk (1) mengetahui kondisi jaringan jalan di Kota Singaraja, (2) mengetahui variasi kemacetan di Kota Singaraja, (3) mengetahui penyebab kemacetan lalu lintas di Kota Singaraja. Untuk mencapai tujuan penelitian, maka yang dijadikan lokasi penelitian adalah jaringan jalan di Kota Singaraja yang dibedakan menjadi daerah pusat kota, daerah antara dan daerah pinggiran kota, yaitu Jalan Diponegoro, Jalan Surapati, Jalan W.R Supratman, Jalan A. Yani Barat, Jalan Ngurah Rai dan Jalan Veteran. Objek penelitian ini adalah kemacetan lalu lintas, sedangkan subjek dalam penelitian ini adalah masyarakat pengguna jalan di lokasi penelitian dengan menggunakan teknik pengambilan sampel secara *purposive*. Data penelitian dikumpulkan dengan metode wawancara, observasi dan survei serta pencatatan dokumen yang selanjutnya data yang telah dikumpulkan dianalisis dengan metode deskriptif kualitatif yang didukung data kuantitatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa: (1) Kondisi jaringan jalan di Kota Singaraja yang terdapat di daerah pusat kota, daerah antara maupun di daerah pinggiran kota dilihat dari permukaan jalan tergolong baik untuk menunjang lalu lintas di Kota Singaraja; (2) Kemacetan di Kota Singaraja bervariasi diukur dari *Level of Service* (LoS) menunjukkan bahwa kemacetan lalu lintas tergolong tinggi terdapat di Jalan Diponegoro, Jalan Surapati, Jalan Ngurah Rai dan Jalan A. Yani Barat, sedangkan kemacetan lalu lintas yang tergolong rendah terdapat di Jalan W.R Supratman dan Jalan Veteran; (3) Penyebab kemacetan lalu lintas disebabkan semakin bertambahnya kepemilikan kendaraan pribadi, belum optimalnya sarana lalu lintas, pelaku pengguna jalan yang tidak disiplin.

Kata-kata kunci: jaringan jalan, kemacetan lalu lintas, variasi kemacetan lalu lintas.

ABSTRACT

The objective of the research are (1) To find out the condition of highway network in Singaraja City, (2) to find out the traffic jam variation in Singaraja City, (3) to find out the causal factor of the traffic jam in Singaraja city. In order to archive the objective of the research, relevant road/street were used as the location of the research are the highway network in Singaraja city that are differed among central city, inter-regional, and outskirts of city (coastal area) those are Diponegoro Street, Surapati Street, W.R Supratman Street, West Ahmad Yani Street, Ngurah Rai Street and Veteran Street. The object of the research is traffic jam, and the subject of the research are people who use the road where the research will be conducted, the research used purposive sampling. The method of data collection used interview, observation, survey, documentation and then the collection data is analyzed by descriptive qualitative and supported by quantitative data. The result of the research showed

that (1) The condition of the highway network in Singaraja especially in central city, inter-regional, and outskirts of city can be showed on good condition of the road surface which is supporting the traffic in Singaraja City, (2) The variation of traffic jam in Singaraja is measured by Level of Service (LoS), it showed the high level of traffic jam on Diponegoro Street, Surapati Street, Ngurah Rai Street And West Ahmad Yani Street, while the low level of traffic jam on W.R supratman street, and Veteran Street, (3) the causal factor of traffic jam is increasing in number of private car, haven't maximize the existing potential means of traffic yet, and indiscipline of the user.

The definition of key terms: highway network, traffic jam, variation of traffic jam.

**) Pembimbing Skripsi I dan II*

PENDAHULUAN

Kota adalah himpunan suatu penduduk yang tidak agraris yang bertempat tinggal alam dan disekitar suatu kegiatan ekonomi, pemerintahan, kesenian, ilmu pengetahuan dan sebagainya. Musyawarah Pimpinan Badan Kerjasama Antar Kotapraja Seluruh Indonesia (BKS- AKSI) pada tahun 1969 menyepakati pengertian kota yaitu kelompok orang- orang dalam jumlah tertentu, hidup dan bertempat tinggal bersama dalam satu wilayah geografis tertentu, berpola hubungan rasional, ekonomi dan individulistik. Kota merupakan pusat kreativitas, budaya, dan perjuangan keras manusia. Kota, selain merefleksikan berbagai peluang umat manusia juga melambangkan sosial dan ekonomi (Marbun,1997). Pendekatan geografis- demografis melihat kota sebagai tempat pemusatan penduduk, sedangkan pendekatan dari segi ekonomi memandang kota sebagai pertemuan lalu lintas ekonomi, perdagangan dan kegiatan industri serta tempat perputaran uang yang bergerak dengan cepat dan dalam volume yang banyak.

Masalah di perkotaan terutama bagaimana melengkapi sarana- sarana kota untuk melayani warganya secara memuaskan yaitu mulai dari perumahan yang memadai, lapangan kerja yang cukup, transportasi, komunikasi, tempat rekreasi dan segala fasilitas penunjang lainnya sesuai dengan tuntutan kebutuhan kota modern dalam skala nasional dan internasional. Untuk itu semua diperlukan dana dan sumberdaya yang amat besar. Masalah kota menurut kenyataannya timbul sebagai akibat dari perencanaan dan karena itu secara siklus harus dipecahkan lewat perencanaan pula (Marbun,1997). Permasalahan tersebut banyak ditemui di kota- kota di Indonesia khususnya kota yang mengalami perkembangan yang cukup maju.

Kebutuhan bergerak dari suatu tempat ke tempat lainnya merupakan suatu kebutuhan dalam kehidupan manusia. Perpindahan manusia tersebut didasari kenyataan bahwa sumber kehidupan manusia tidak terdapat di sembarang tempat. Untuk itu diperlukan sarana ataupun

prasarana transportasi guna mendukung pergerakan manusia dalam pemenuhan kebutuhannya. Transportasi sangat penting peranannya dalam menghubungkan daerah yang menjadi sumber bahan baku atau daerah produksi dengan daerah yang membutuhkan akan suatu bahan atau hasil produksi (konsumen). Seiring dengan perkembangan manusia, maka semakin berkembang pula kegiatan manusia yang secara otomatis menyebabkan pertambahan intensitas pergerakannya. Kegiatan pergerakan ini disebut kegiatan pengangkutan, yaitu kegiatan yang terjadi karena adanya perpindahan manusia dan barang dari suatu tempat ke tempat lain.

Bentuk perpindahan manusia atau barang tersebut secara fisik dapat dilihat dari besarnya hubungan lalu lintas melalui suatu prasarana penghubung yang disebut dengan jalan. Oleh sebab itu, jalan sebagai prasarana perangkutan diharapkan dapat menampung semua kendaraan yang melintas dan memberikan pelayanan yang baik bagi semua pengguna jalan. Jadi transportasi berfungsi sebagai sektor penunjang pembangunan (*The promoting sector*) dan pemberi jasa (*The servicing sector*) bagi perkembangan ekonomi. Manusia sebagai subyek yang selalu membutuhkan barang yang selalu pula meningkat baik dari segi kualitas maupun kuantitasnya. Hal ini harus dibarengi dengan peningkatan pengembangan dan pengaturan transportasi yang cepat dan lebih baik yaitu peningkatan ketersediaan prasarana dan sarana perangkutan baik berupa jalan maupun fasilitas lainnya yang dapat menunjang kegiatan transportasi. Akan tetapi kenyataannya bahwa peningkatan sarana maupun prasarana tak bisa mengimbangi peningkatan kebutuhan dan perpindahan sehingga meningkatkan pula kegiatan pergerakan. Jadi bila kapasitas jalan tetap, sedangkan jumlah pemakai atau pengguna jalan terus meningkat, maka waktu tempuh perjalanan akan bertambah dan akan menimbulkan kemacetan lalu lintas.

Permasalahan lalu lintas berupa kemacetan pada umumnya terjadi di kawasan yang mempunyai intensitas kegiatan yang tinggi, terutama pada jam-jam puncak dapat pula terjadi dikarenakan volume lalu lintas (*demand*) yang tidak seimbang dengan kapasitas jalan (*supply*) disamping adanya percampuran moda, dan juga pada saat-saat tertentu seperti hari libur dan hari-hari besar. Salah satu permasalahan lalu lintas pada transportasi darat yang cukup rumit dihadapi di berbagai daerah adalah rendahnya kemampuan penyediaan prasarana jaringan jalan, sementara tingkat arus kendaraan terus meningkat. Kondisi seperti ini sering mengakibatkan terjadinya kemacetan lalu lintas di berbagai ruas jalan kota.

METODE

Berdasarkan permasalahan yang telah dikemukakan pendeskripsian dilakukan terkait dengan kemacetan lalu lintas di Kota Singaraja. Jumlah populasi pengguna jalan raya yang

tidak dapat ditentukan jumlahnya maka dalam menentukan besarnya sampel yang menjadi responden didasarkan pada teknik, “*non-probability sampling*”. Dalam penelitian ini menggunakan rancangan analisis deskriptif yaitu pengumpulan data untuk memberikan gambaran atau penegasan suatu konsep. Data yang dibutuhkan dalam penelitian ini meliputi, data primer dan data sekunder. Metode pengumpulan data primer meliputi, metode observasi lapangan, metode survey dan metode wawancara. Sedangkan metode pengumpulan data sekunder meliputi, metode pencatatan dokumen.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Untuk mendapatkan data yang lebih rinci tentang variasi kemacetan lalu lintas di Kota Singaraja digunakan metode wawancara, observasi dan survei. Hasil wawancara, survei dan observasi yang dilakukan pada enam (6) jaringan jalan di lokasi penelitian, mengenai variasi kemacetan lalu lintas yang dijadikan sebagai tolak ukur meliputi beberapa indikator yaitu:

1. Indikator A : Kondisi Jaringan Jalan

Adapun hasil penelitian mengenai jaringan jalan di Kota Singaraja maka didapatkan hasil bahwa kondisi jaringan jalan di Kota Singaraja tergolong baik. Hal tersebut dilihat dari hasil observasi yang meliputi panjang jalan, lebar jalan, kondisi permukaan jalan, kondisi sarana/ prasarana jalan seperti lampu lalu lintas, rambu lalu lintas dan tempat parkir yang tergolong baik sehingga dapat dikatakan telah mampu menunjang lalu lintas yang ada di Kota Singaraja.

2. Indikator B : Variasi Kemacetan Lalu Lintas

Hasil penelitian mengenai variasi kemacetan di Kota Singaraja terlihat perbedaan pada setiap jaringan jalan yang dijadikan sebagai lokasi penelitian. Perbedaan tersebut didasarkan pada hasil perhitungan tingkat kenyamanan pelayanan jalan/ Level of Service (LoS) yang diformulasikan dalam rumus: $LoS = \text{volume (V)}/\text{kapasitas jalan (C)}$. Adapun hasil perhitungan LoS sebagai berikut.

1. Jalan diponegoro volume lalu lintas pada jam puncak adalah 1196 smp/ jam dan kapasitas jalannya adalah 999,96. Dengan mengetahui volume dan kapasitas maka dapat diketahui tingkat Los yaitu $V/C = 1196/999,96$

$$= 1,96$$

Dari hasil perhitungan LoS tersebut maka lalu lintas yang ada di Jalan Diponegoro tergolong menimbulkan kemacetan dengan karakteristik kecepatan rendah, volume lebih besar dari kapasitas, lalu-lintas sering terhenti sehingga menimbulkan antrian kendaraan.

2. Jalan Surapati volume lalu lintas pada jam puncak adalah 1622 smp/ jam dan kapasitas jalannya adalah 1475,45. Dengan mengetahui volume dan kapasitas maka dapat diketahui tingkat Los yaitu $V/C = 1622/1475,45$

$$= 1,12$$

Dari hasil perhitungan LoS tersebut maka lalu lintas yang ada di Jalan Surapati tergolong menimbulkan kemacetan dengan karakteristik kecepatan rendah, volume lebih besar dari kapasitas, lalu-lintas sering terhenti.

3. Jalan Ngurah Rai volume lalu lintas pada jam puncak adalah 1909 smp/ jam dan kapasitas jalannya adalah 1475,45. Dengan mengetahui volume dan kapasitas maka dapat diketahui tingkat Los yaitu $V/C = 1909/1475,45$

$$= 1,29$$

Dari hasil perhitungan LoS tersebut maka lalu lintas yang ada di Jalan Ngurah Rai tergolong menimbulkan kemacetan dengan karakteristik kecepatan rendah, volume lebih besar dari kapasitas, lalu-lintas sering terhenti.

4. Jalan W.R Supratman volume lalu lintas pada jam puncak adalah 1134 smp/ jam dan kapasitas jalannya adalah 1866,01. Dengan mengetahui volume dan kapasitas maka dapat diketahui tingkat Los yaitu $V/C = 1134/1866,01$

$$= 0,60$$

Dari hasil perhitungan LoS tersebut maka lalu lintas yang ada di Jalan W.R Supratman tergolong belum menimbulkan kemacetan dengan karakteristik Arus stabil, kecepatan serta kebebasan bermanuver rendah dan merubah lajur dibatasi oleh kendaraan lain, tapi masih berada pada tingkat kecepatan yang memuaskan, biasa dipakai untuk desain jalan perkotaan.

5. Jalan Veteran volume lalu lintas pada jam puncak adalah 1375 smp/ jam dan kapasitas jalannya adalah 1866,01. Dengan mengetahui volume dan kapasitas maka dapat diketahui tingkat Los yaitu $V/C = 1375/1866,01$

$$= 0,73$$

Dari hasil perhitungan LoS tersebut maka lalu lintas yang ada di Jalan Veteran tergolong belum menimbulkan kemacetan dengan karakteristik Arus stabil, kecepatan serta kebebasan bermanuver rendah dan merubah lajur dibatasi oleh kendaraan lain, tapi masih berada pada tingkat kecepatan yang memuaskan.

3. Indikator C : Penyebab Kemacetan Lalu Lintas

Metode yang digunakan untuk mengetahui penyebab kemacetan lalu lintas adalah metode kuesioner dan observasi. Berdasarkan hasil wawancara dan observasi yang dilakukan pada enama (6) jaringan jalan sebagai lokasi penelitian menunjukkan :

Tabel 0.1 Persepsi Masyarakat Tentang Penyebab Kemacetan Lalu Lintas di Jalan Diponegoro

No	Klasifikasi Pengguna Jalan	Penyebab Kemacetan											
		1		2		3				4			
		A	B	A	B	A	B	C	D	A	B	C	D
1.	Roda Dua	15	-	15	-	12	3	-	-	5	-	7	3
2.	Roda Empat	15	-	15	-	9	6	-	-	5	-	6	4
3.	Angkutan Umum	15	-	15	-	9	6	-	-	3	-	8	4
4.	Pejalan Kaki	15	-	15	-	11	4	-	-	4	-	6	5
	Total	60	-	60	-	41	19	-	-	17	-	27	16
	%	100	-	100	-	68,3	31,7	-	-	28,3	-	45	26,7

Sumber : Analisis Data Primer, 2013

Berdasarkan hasil wawancara pada tabel 0.1, dapat ditunjukkan bahwa seluruh responden menyatakan bahwa kemacetan lalu lintas terjadi akibat adanya peningkatan kepemilikan jumlah kendaraan bermotor secara pribadi yang kemudian berpengaruh terhadap menurunnya jumlah penumpang angkutan umum. Berdasarkan hasil wawancara 68,3% responden menyatakan bahwa arus lalu lintas di lokasi ini lebih didominasi oleh kendaraan roda dua/ sepeda motor. Persepsi masyarakat tentang penyebab kemacetan lalu lintas bervariasi, yaitu 28,3% mengatakan kemacetan lalu lintas diakibatkan bertambahnya kepemilikan kendaraan secara pribadi, 45% mengatakan kemacetan lalu lintas diakibatkan perilaku pengguna jalan yang tidak disiplin, 26,7% mengatakan kemacetan lalu lintas diakibatkan belum optimalnya prasarana lalu lintas.

Tabel 0.2 Persepsi Masyarakat Tentang Penyebab Kemacetan Lalu Lintas di Jalan Surapati

No	Klasifikasi Pengguna Jalan	Kondisi Jaringan Jalan											
		1				2				3			
		A	B	C	D	A	B	C	D	A	B	C	D
1.	Roda Dua	4	9	2	-	-	6	9	-	2	7	6	-
2.	Roda Empat	2	10	3	-	-	4	11	-	-	9	6	-
3.	Angkutan Umum	-	11	4	-	-	4	11	-	4	5	6	-
4.	Pejalan Kaki	5	7	3	-	-	3	12	-	1	9	5	--
	Total	11	37	12	-	-	17	43	-	7	30	23	-
	%	18,3	61,7	20	-	-	28,3	71,7	-	11,7	50	38,3	-

Sumber : Analisis Data Primer, 2013

Berdasarkan hasil wawancara pada tabel 0.2, dapat ditunjukkan bahwa seluruh responden menyatakan bahwa kemacetan lalu lintas terjadi akibat adanya peningkatan kepemilikan jumlah kendaraan bermotor secara pribadi yang kemudian berpengaruh terhadap menurunnya jumlah penumpang angkutan umum. Berdasarkan hasil wawancara 63,3%

responden menyatakan bahwa arus lalu lintas di lokasi ini lebih didominasi oleh kendaraan roda dua/ sepeda motor. Persepsi masyarakat tentang penyebab kemacetan lalu lintas bervariasi, yaitu 41,6% mengatakan kemacetan lalu lintas diakibatkan bertambahnya kepemilikan kendaraan secara pribadi, 26,7% mengatakan kemacetan lalu lintas diakibatkan perilaku pengguna jalan yang tidak disiplin, 31,7% mengatakan kemacetan lalu lintas diakibatkan belum optimalnya prasarana lalu lintas.

Tabel 0.3 Persepsi Masyarakat Tentang Penyebab Kemacetan Lalu Lintas di Jalan W.R Supratman

No	Klasifikasi Pengguna Jalan	Penyebab Kemacetan											
		1		2		3				4			
		A	B	A	B	A	B	C	D	A	B	C	D
1.	Roda Dua	15	-	15	-	7	4	2	2	6	1	5	3
2.	Roda Empat	15	-	15	-	9	3	2	1	7	-	3	5
3.	Angkutan Umum	15	-	15	-	8	4	3	-	9	-	4	2
4.	Pejalan Kaki	15	-	15	-	9	4	1	1	8	2	4	1
	Total	60	-	60	-	33	15	8	4	30	3	16	11
	%	100	-	100	-	55	25	13,3	6,7	50	5	26,7	18,3

Sumber : Analisis Data Primer, 2013

Berdasarkan hasil wawancara pada tabel 0.3, dapat ditunjukkan bahwa seluruh responden menyatakan bahwa kemacetan lalu lintas terjadi akibat adanya peningkatan kepemilikan jumlah kendaraan bermotor secara pribadi yang kemudian berpengaruh terhadap menurunnya jumlah penumpang angkutan umum. Berdasarkan hasil wawancara 50% responden menyatakan bahwa arus lalu lintas di lokasi ini lebih didominasi oleh kendaraan roda dua/ sepeda motor. Persepsi masyarakat tentang penyebab kemacetan lalu lintas bervariasi, yaitu 50% mengatakan kemacetan lalu lintas diakibatkan bertambahnya kepemilikan kendaraan secara pribadi, 5% mengatakan kemacetan lalu lintas diakibatkan rusaknya jaringan jalan, 26,7% mengatakan kemacetan lalu lintas diakibatkan perilaku pengguna jalan yang tidak disiplin, 18,3% mengatakan kemacetan lalu lintas diakibatkan belum optimalnya prasarana lalu lintas.

Tabel 0.4 Persepsi Masyarakat Tentang Penyebab Kemacetan Lalu Lintas di Jalan A. Yani Barat

No	Klasifikasi Pengguna Jalan	Penyebab Kemacetan											
		1		2		3				4			
		A	B	A	B	A	B	C	D	A	B	C	D
1.	Roda Dua	15	-	15	-	9	3	2	1	6	-	5	4
2.	Roda Empat	15	-	15	-	10	3	2	-	9	-	4	2
3.	Angkutan Umum	15	-	15	-	8	5	1	1	10	-	2	3
4.	Pejalan Kaki	15	-	15	-	9	6	-	-	8	-	4	3
	Total	60	-	60	-	36	17	5	2	33	-	15	12
	%	100	-	100	-	60	28,3	8,4	3,3	55	-	25	20

Sumber: Analisis Data Primer, 2013

Berdasarkan hasil wawancara pada tabel 0.4, dapat ditunjukkan bahwa seluruh responden menyatakan bahwa kemacetan lalu lintas terjadi akibat adanya peningkatan kepemilikan jumlah kendaraan bermotor secara pribadi yang kemudian berpengaruh terhadap menurunnya jumlah penumpang angkutan umum. Berdasarkan hasil wawancara 60% responden menyatakan bahwa arus lalu lintas di lokasi ini lebih didominasi oleh kendaraan roda dua/ sepeda motor. Persepsi masyarakat tentang penyebab kemacetan lalu lintas bervariasi, yaitu 55% mengatakan kemacetan lalu lintas diakibatkan bertambahnya kepemilikan kendaraan secara pribadi, 25% mengatakan kemacetan lalu lintas diakibatkan perilaku pengguna jalan yang tidak disiplin dan 20% mengatakan kemacetan lalu lintas diakibatkan belum optimalnya prasarana lalu lintas.

Tabel 0.5 Persepsi Masyarakat Tentang Penyebab Kemacetan Lalu Lintas di Jalan Ngurah Rai

No	Klasifikasi Pengguna Jalan	Penyebab Kemacetan											
		1		2		3				4			
		A	B	A	B	A	B	C	D	A	B	C	D
1.	Roda Dua	15	-	15	-	8	6	-	1	5	1	5	4
2.	Roda Empat	15	-	15	-	8	7	-	-	8	-	4	3
3.	Angkutan Umum	15	-	15	-	10	3	1	1	9	1	2	3
4.	Pejalan Kaki	15	-	15	-	11	4	-	-	7	2	3	3
	Total	60	-	60	-	37	20	1	2	29	4	14	13
	%	100	-	100	-	61,7	33,3	1,7	3,3	48,3	6,7	23,3	21,7

Sumber: Analisis Data Primer, 2013

Berdasarkan hasil wawancara pada tabel 0.5, dapat ditunjukkan bahwa seluruh responden menyatakan bahwa kemacetan lalu lintas terjadi akibat adanya peningkatan kepemilikan jumlah kendaraan bermotor secara pribadi yang kemudian berpengaruh terhadap menurunnya jumlah penumpang angkutan umum. Berdasarkan hasil wawancara 61,7% responden menyatakan bahwa arus lalu lintas di lokasi ini lebih didominasi oleh kendaraan roda dua/ sepeda motor. Persepsi masyarakat tentang penyebab kemacetan lalu lintas bervariasi, yaitu 48,3% mengatakan kemacetan lalu lintas diakibatkan bertambahnya kepemilikan kendaraan secara pribadi, 6,7% mengatakan kemacetan lalu lintas diakibatkan rusaknya jaringan jalan, 23,3% mengatakan kemacetan lalu lintas diakibatkan perilaku pengguna jalan yang tidak disiplin, 21,7% mengatakan kemacetan lalu lintas diakibatkan belum optimalnya prasarana lalu lintas.

Tabel 0.6 Persepsi Masyarakat Tentang Penyebab Kemacetan Lalu Lintas di Jalan Veteran

No	Klasifikasi Pengguna Jalan	Penyebab Kemacetan											
		1		2		3				4			
		A	B	A	B	A	B	C	D	A	B	C	D
1.	Roda Dua	15	-	15	-	9	4	1	1	10	1	2	2
2.	Roda Empat	15	-	15	-	11	4	-	-	8	-	3	4
3.	Angkutan Umum	15	-	15	-	10	4	-	1	6	1	2	6

4.	Pejalan Kaki	15	-	15	-	10	5	-	-	9	-	4	2
	Total	60	-	60	-	40	17	1	2	33	2	11	14
	%	100	-	100	-	66,7	28,3	1,7	3,3	55	3,3	18,3	23,4

Sumber: Analisis Data Primer, 2013

Berdasarkan hasil wawancara pada tabel 0.6, dapat ditunjukkan bahwa seluruh responden menyatakan bahwa kemacetan lalu lintas terjadi akibat adanya peningkatan kepemilikan jumlah kendaraan bermotor secara pribadi yang kemudian berpengaruh terhadap menurunnya jumlah penumpang angkutan umum. Berdasarkan hasil wawancara 66,7% responden menyatakan bahwa arus lalu lintas di lokasi ini lebih didominasi oleh kendaraan roda dua/ sepeda motor. Persepsi masyarakat tentang penyebab kemacetan lalu lintas bervariasi, yaitu 55% mengatakan kemacetan lalu lintas diakibatkan bertambahnya kepemilikan kendaraan secara pribadi, 3,3% mengatakan kemacetan lalu lintas diakibatkan rusaknya jaringan jalan, 18,3% mengatakan kemacetan lalu lintas diakibatkan perilaku pengguna jalan yang tidak disiplin, 23,4% mengatakan kemacetan lalu lintas diakibatkan belum optimalnya prasarana lalu lintas.

SIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis data dan pembahasan maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut : (1) Kondisi jaringan jalan di Kota Singaraja baik yang terletak di pusat kota, daerah pinggiran maupun daerah antara kota menunjukkan kondisi baik sehingga dapat mendukung kelancaran lalu lintas di Kota Singaraja. Hal tersebut dapat terlihat dari permukaan jalan yang terlihat baik tanpa adanya lubang pada badan jalan. (2) Kemacetan lalu lintas di Kota Singaraja bervariasi. Kenyataan ini menunjukkan bahwa variasi dari kapasitas jalan dan volume maksimal dari masing- masing lokasi. Variasi jumlah kendaraan bermotor tersebut merupakan salah satu wujud nyata keragaman karakteristik keruangan dan interaksi manusia dengan lingkungannya, sehingga mengakibatkan kemacetan yang berbeda- beda pada jalan yang berada di pusat kota, daerah antara kota maupun pinggiran Kota Singaraja yang meliputi Jalan Diponegoro, Jalan Surapati, Jalan W.R Supratman, Jalan A. Yani Barat, Jalan Ngurah Rai dan Jalan Veteran. Berdasarkan perhitungan LoS (V/C) jalan Diponegoro (1,96), Jalan Surapati (1,12), Jalan Ngurah Rai (1,29) dan A. Yani Barat (0,98) sangat berpotensi terjadi kemacetan, sedangkan Jalan W.R Supratman (0,60) dan Jalan Veteran (0,73) belum berpotensi menimbulkan kemacetan. (3) Pada jalan- jalan di Kota Singaraja yang memiliki nilai LoS tinggi merupakan lokasi- lokasi rawan kemacetan lalu lintas, yaitu Jalan Diponegoro, Jalan Surapati, Jalan Ngurah Rai dan Jalan A. Yani Barat. Setiap jalan yang ada di Kota Singaraja memiliki karakteristik keruangan yang berbeda- beda, sehingga

penyebab kemacetan lalu lintas pada setiap pusat aktivitas bervariasi. Kemacetan lalu lintas di Jalan Diponegoro akibat perilaku pengguna jalan yang kurang disiplin (45%). Kemacetan di Jalan Surapati (41,6), Jalan A. Yani Barat (55%) dan Jalan Ngurah Rai (48,3%) akibat bertambahnya kepemilikan kendaraan pribadi.

SARAN

Saran yang dapat peneliti berikan yaitu: (1) Bagi pemerintah/instansi terkait, diharapkan dapat memberikan sumbangan informasi kepada pemerintah daerah atau instansi yang berkaitan mengenai kondisi lalu lintas di Kota Singaraja. (2) Bagi peneliti, diharapkan dapat mengaplikasikan materi dan teori yang diterima dalam bangku perkuliahan agar bermanfaat bagi masyarakat. (3) Bagi peneliti lain, diharapkan dapat digunakan sebagai acuan dalam melakukan penelitian selanjutnya yang terkait mengenai lalu lintas di Kota Singaraja.

DAFTAR RUJUKAN

- Endah, Wahyuningtias. 2008. Kemacetan di Pusat Kota Bogor. Dalam <http://contohskripsiku.com/pdf/jurnal+tentang+kemacetan+di+indonesia>. (diakses tanggal 12 Oktober 2012).
- Inoguchi, Takashi. 2003. *Kota dan Lingkungan*. Jakarta: LP3ES.
- Salim, Abbas. 1997. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Salim, Emil. 1985. *Pendidikan Arsitektur Lanskap dalam Manajemen Pembangunan*. Jakarta: FATIL USAKTI.
- Sinulingga, Budi.D. 1999. *Pengembangan Kota, Tinjauan Regional dan Lokal*. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.
- Warpani, S. 1990. *merencanakan Sistem pengangkutan*. Bandung. ITB.
- Yunus, Hadi Sabari. 2005. *Manajemen Kota: Perspektif Spasial*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.