

KONSEP NEO-TRADISIONAL DEVELOPMENT DI KECAMATAN UBUD KABUPATEN GIANYAR BALI SERTA DAMPAK TERHADAP BALI

I Putu Putra Jayawardana

¹Program Studi Teknik Industri, Fakultas Teknik, Universitas Mahendradatta
Jl. Ken Arok No.12, Peguyangan, Denpasar, Bali 80115
Email: putrawardanaib@gmail.com

ABSTRAK

Menentukan efek dari pengembangan neo-tradisional pada transportasi, perlu dipahami apa yang menyebabkan orang untuk melakukan pergerakan dan mengapa mereka memilih untuk berkendara, berjalan, atau menggunakan moda-moda lainnya. Pada kawasan perumahan, pengembangan konsep neo-tradisional. Jarak adalah penentu perilaku orang untuk beraktifitas dengan moda apa yang harus digunakan untuk melakukannya. Zona yang lengkap dan memiliki jarak yang dekat membuat perilaku orang untuk melakukan aktifitas dengan berjalan kaki (Pedestrian)

Tujuan penelitian disini apakah ubud menerapkan konsep neo tradisional dengan mengasumsikan dari data-data sekunder yang didapat dari sumber-sumber yang terkait.yaitu banyaknya kendaraan yang telah membayar PKB Di Kabupaten Gianyar Tahun 2008 dengan Luas Wilayah Daerah Kabupaten Gianyarper Kecamatan Tahun 2008, Jumlah Penduduk Hasil Registrasi, Sex Ratio Dan Kepadatan Penduduk Di Kabupaten Gianyar Dirinci Per Kecamatan Akhir Tahun 2008. Serta membandingkan dengan sistem neo tradisional di Stockholm swedia. Gianyar khususnya daerah ubud masih cukup kuat didalam menerapkan konsep neo tradisional dan untuk diterapkan serta dilestarikan didaerahnya seperti budaya berjalan kaki (pedestrian), sebab moda ini ini dianggap efisien serta efektif didalam kabupaten yang memiliki tingkat sumber daya alam yang bersih dan asri sehingga membuat daya tarik wisatawan menjadi lebih lagi.selain itu ubud memiliki jumlah kendaraan yang minim didalam satu keluarga yaitu mempunyai kendaraan bermotor sejumlah 1 buah. Yang hasilnya bisa dilihat dari hasil pembahasan pada bab 3. Serta dukungan dari pemerintah kabupaten serta investor yang bekerja sama didalamnya, dan turut serta peran dari masyarakat yang memiliki khas atau adat untuk tetap melestarikan budaya yang mereka miliki.

ABSTRACT

Determining the effects of neo-traditional development on transport, it is necessary to understand what causes people to move and why they choose to drive, walk, or use other modes. In residential areas, the development of neo-traditional concepts. Distance is a determinant of the behavior of people to engage with what mode should be used to do so. A complete and close-up zone makes people's behavior for walking on foot (Pedestrian)

The purpose of this study is whether ubud apply the concept of traditional neo by assuming from secondary data obtained from related sources. Ie the number of vehicles that have paid PKB In Gianyar Regency Year 2008 with the Area of Gianyarper District Year 2008, Total Population Result Registration, Sex Ratio And Population Density In Gianyar Regency Detailed Per District End of Year 2008. And compare with traditional neo system in sweden Stockholm. Gianyar particular area of ubud still strong enough in applying traditional neo concept and to be applied and preserved in its area like pedestrian culture, because this mode is considered efficient and effective in regency which have level of natural resources clean and beautiful so make attraction tourists become more lagi.selain that ubud has a minimal number of vehicles in a family that has a motor vehicle a number of 1 fruit. The results can be seen from the results of the discussion in chapter 3. As well as support from the district government as well as investors who work together therein, and participate in the role of a community that has a unique or custom to continue to preserve their culture.

Keyword : ubud, neo-tradisional transportation

PENDAHULUAN

Untuk kawasan komersial, pengembangan konsep neo-tradisional akan berjalan bila menggunakan konsep *retail store*. Selain itu, jarak pertokoan ke perumahan harus dalam jarak yang dapat ditempuh dengan berjalan kaki serta memiliki akses pedestrian yang baik. Selain itu, perlu dipertimbangkan kebutuhan serta perilaku penggunaan kendaraan oleh masyarakat. Jika seseorang berbelanja dalam jumlah besar, maka kemungkinan besar orang tersebut akan menggunakan kendaraan bermotor khususnya mobil.



Dengan kata lain, jarak pendek kawasan komersial yang dapat ditempuh dengan berjalan dapat tidak berfungsi sebagaimana mestinya pada kasus-kasus tertentu. Disini saya mengambil Gianyar sebagai objek penelitian karena Gianyar merupakan kabupaten dengan julukan kota seni yang memiliki salah satu nya adalah objek wisata yang terkenal yaitu Ubud, Sukawati, dll. Pemerintah berupaya terhadap situasi Gianyar yang semakin padat akibat wisatawan yang berkunjung di daerah objek wisata tersebut. Salah satu cara pemerintah yaitu dengan cara pembuatan pembangunan pedestrian yang nyaman dan lebar. Dan bahkan di beberapa

luas, ada pedestrian yang setiap jengkal rumah mencirikan khas budaya masing-masing. Ubud merupakan kawasan sentra pengembangan dalam zoning pengembangan kawasan Gianyar. Untuk mengatasi kesemrawutan dan kemacetan, Pemkab berencana menata kembali areal parkir yang cukup luas di Lapangan Astina Ubud.

Dapat dibayangkan apabila kawasan Ubud berhasil melestarikan sebagai kawasan pedestrian, para pejalan kaki akan dimudahkan dengan tersedianya kawasan bebas kendaraan bermotor. Fasilitas pedestrian yang memadai serta lingkungan yang aman dan nyaman dapat mendorong terpacunya minat masyarakat untuk berkreasi (mengingat Ubud merupakan salah satu tujuan rekreasi) dan melakukan pergerakan dengan berjalan kaki sehingga mampu mengurangi jumlah penggunaan kendaraan bermotor terutama dalam perjalanan di dalam kawasan Ubud ini.



Stockholm adalah kota yang mencerminkan Swedia masa lalu dan sekarang. Pengunjung ke Stockholm biasanya senang baik dengan kedua Swedia tradisional dan modern. Masa lalu yang terawat dengan baik di Stockholm, dan modern Stockholm bermaksud untuk menyenangkan. Kombinasi ini membuat Stockholm kota yang menyenangkan yang berbeda dari kota-kota Eropa lainnya. Pengunjung hanya seperti kepribadian Stockholm.

Stockholm telah dibentuk selama berabad-abad oleh geografi kota. Kota ini dibangun di atas kepulauan yang indah pulau. Banyak pemandangan yang luar

biasa kota Stockholm memiliki warna biru air di latar depan. Di Stockholm, salah satu bahkan dapat melakukan perjalanan dalam kota menggunakan feri bukannya bus. Di mana pun orang pergi di Stockholm, air



tidak jauh. Bangunan cukup berbeda di Stockholm untuk mengingatkan lokasi utara geografis kota

Stockholm merupakan Sebuah Kota Appealing untuk menemukan Jalan-jalan pejalan kaki Stockholm memfasilitasi menemukan kota dengan berjalan kaki. Ukuran kota, Namun, biasanya membutuhkan beberapa penggunaan transportasi umum.

KAJIAN LITERATUR

A. Pengertian kota neo tradisional

Terdapat beberapa konsep dan karakteristik yang berhubungan yang mendefinisikan perkembangan neo-tradisional dan menunjukkan fokusnya pada asumsi bahwa disain mempengaruhi perilaku. Hal ini meliputi karakteristik fisik dan efek sosial yang ditimbulkan sebagai berikut:

- inti dengan guna lahan campuran dalam jarak tempuh yang dapat dilakukan dengan berjalan,
 - pusat tenaga kerja dan sipil,
- jalan-jalan yang berbentuk grid yang menyediakan berbagai jalur bagi pengendara kendaraan bermotor dan pedestrian,
- jalan sempit dengan trotoar dan gang yang melalui bagian belakang rumah,
- perumahan bagi tingkat pendapatan yang berbeda,

- kepadatan perumahan yang tinggi dan lahan yang lebih sempit daripada di pinggiran kota pada lazimnya,
- jalan sebagai ruang sosial sekaligus fasilitas transportasi,
- ruang terbuka yang umum seperti lapangan desa,
- arsitektur yang jelas mengikuti bahasa daerah,
- pembentukan rasa komunitas, dan
- pembentukan rasa tradisi.

Kantung pedestrian mirip dengan perkembangan neo-tradisional namun berbeda dalam hal bahwa pengembangan kantong pedestrian tidak ditujukan untuk berdiri sendiri sebagai komunitas. Sebaliknya, tiap kantong pedestrian diletakkan pada koridor transit dan menjalankan beberapa fungsi spesifik dari jaringan kota (Calthorpe, 1989a). Untuk berhasil, kantong pedestrian harus memiliki kepadatan sepuluh unit perumahan per acre, jalur yang didedikasikan sebagai jalur transit, setidaknya satu mil di antara pemberhentian transit, pelayanan transit di jalur tidak kurang dari lima belas menit, dan pusat pada jalur transit dengan penggunaan yang beraneka ragam (Calthorpe, 1993).

Aspek Neo Tradisional

Aspek terpenting disain neo-tradisional dari sudut pandang transportasi adalah (1) pola grid, (2) fitur disain yang diperuntukkan untuk memperlambat kendaraan bermotor dan mendorong pejalan kaki, dan (3) guna lahan yang diperuntukkan sebagai guna campuran dan membuat lebih mudah untuk berjalan kaki pada beberapa perjalanan. Karena salah satu dari tujuan utama perkembangan neo-tradisional adalah untuk meningkatkan pergerakan pejalan kaki, kebanyakan rencana menyertakan fitur-fitur yang membuat jalan lebih ramah bagi para pedestrian. Di luar seluruh konsep perkembangan yang lebih kompak, neo-tradisional menggunakan sistem memperlambat lalu lintas seperti jalan yang lebih sempit, parkir *on-street*, dan putaran yang lebih sempit pada persimpangan jalan.

Untuk menentukan efek dari pengembangan neo-tradisional pada transportasi, perlu dipahami apa yang menyebabkan orang untuk melakukan pergerakan dan mengapa mereka memilih

untuk berkendara, berjalan, atau menggunakan moda-moda lainnya. Untuk kawasan komersial, pengembangan konsep neo-tradisional akan berjalan bila menggunakan konsep *retail store*. Selain itu, jarak pertokoan ke perumahan harus dalam jarak yang dapat ditempuh dengan berjalan kaki serta memiliki akses pedestrian yang baik. Selain itu, perlu dipertimbangkan kebutuhan serta perilaku penggunaan kendaraan oleh masyarakat. Jika seseorang berbelanja dalam jumlah besar, maka kemungkinan besar orang tersebut akan menggunakan kendaraan bermotor khususnya mobil. Dengan kata lain, jarak pendek kawasan komersial yang dapat ditempuh dengan berjalan dapat tidak berfungsi sebagaimana mestinya pada kasus-kasus tertentu.

Dari beberapa studi mengenai konsep pengembangan neo-tradisional, didapat beberapa hasil sebagai berikut:

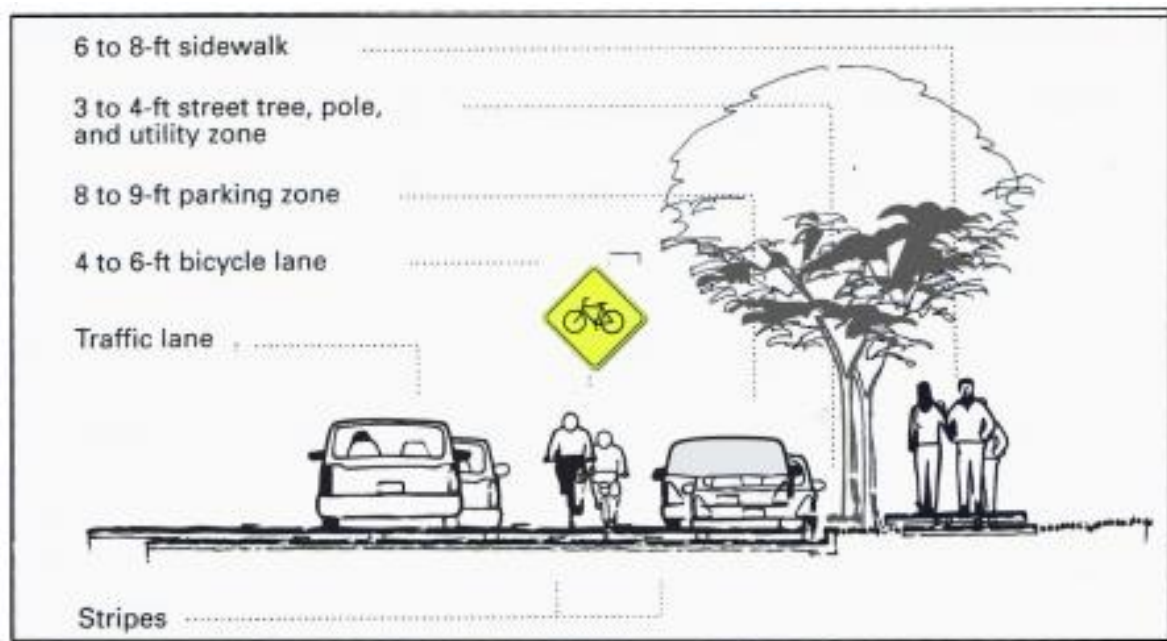
- McNally dan Ryan (1993) → membedakan disain jaringan antara neo-tradisional dengan pengembangan konvensional. Neo-tradisional menurunkan jarak tempuh kendaraan, namun tidak menurunkan tingkat kemacetan.
- Stone dan Johnson (1992) → menciptakan jaringan jalan yang umum dan jaringan jalan tradisional. Neo-tradisional menghasilkan waktu delay 18% lebih sedikit karena distribusi kendaraan yang lebih luas.
- Slater dan Morris (1990) → neo-tradisional menyebabkan penurunan kecepatan kendaraan dan waktu tempuh yang lebih singkat dari pada pengembangan konvensional. Neo-tradisional hanya menyebabkan 57% jarak kendaraan yang ditempuh oleh pengembangan konvensional dan lalu lintas arteri menurun 10-20%

Tidak terdapat consensus pada efek lalu lintas pengembangan neo-tradisional. Model komputer dapat menunjukkan bahwa pengembangan neo-tradisional memungkinkan mobil untuk bergerak lebih efektif daripada jalan-jalan di pinggiran kota yang konvensional. Jika pengembangan ini dapat berhasil sekaligus masih dapat mempertahankan lingkungan ramah pedestrian, maka pengembangan ini akan menjadi langkah yang lebih maju dalam pengembangan jalan-jalan di pinggiran kota.

Dari studi kasus diatas bila dikaitkan dengan objek yang diteliti yaitu kabupaten Gianyar khusus nya di daerah Ubud dimana Ubud saat ini mulai menerapkan sistem pengembangan kawasan neo-tradisional, walaupun tidak sepenuhnya benar-benar berada pada ideologi neo-tradisional. Penerapan kawasan pedestrian dan mulai digalakkan beberapa tahun belakangan ini. Jalan menjadi suatu ruang sosial untuk berinteraksi dan melakukan kegiatan, sekaligus menjadi suatu sistem dalam transportasi. Timbul pula rasa komunitas dan tradisi yang cukup kental dengan berkembangnya sistem transportasi berupa jalur pejalan kaki dan pengendara sepeda serta penggunaan beberapa guna lahan yang beragam dalam satu kawasan sehingga mendorong masyarakat untuk melakukan pergerakan dengan berjalan kaki. Dengan salah satu contoh tindak lanjut dari Pemkab Gianyar yaitu bekerja sama dengan investor yang siap membangun sentral parkir yang mana membutuhkan lahan sekitar 1 hektare dengan radius 2 kilometer. Investor meminta ada aturan yang melarang bus masuk ke Ubud. Serta memiliki Rencana membangun sentral parkir khusus.

B. PENELITIAN TERDAHULU

Penelitian dilakukan oleh Hanny Aryunda tentang *Efek Transportasi Perkembangan Neo-Tradisional (Berman, 1996) dimana dalam jurnal ini membahas tentang kemungkinan terjadinya konsep neo-tradisional dalam mengevaluasi pernyataan. Perkembangan neo-tradisional akan menurunkan pengendara kendaraan bermotor secara signifikan hanya jika tersedia tingkat akses yang sesuai dengan akses pinggiran kota eksisting. Hal ini menunjukkan perlu adanya orang yang tinggal dalam suatu perkembangan neo-tradisional, adanya kegiatan yang beragam dalam jarak tempuh pejalan kaki, dan adanya kemauan/pilihan untuk tidak berkendara. Efek terbesar dapat diperkirakan dari pergerakan perbelanjaan dengan beberapa pusat perbelanjaan yang tersedia dan dari pergerakan-pergerakan bukan kerja yang dapat dilakukan dengan berjalan kaki pada perkembangan neo-tradisional. Dengan menyediakan jaringan jalan yang didasarkan pada pola grid, perkembangan neo-tradisional dapat menurunkan kemacetan pada jalan utama dan dapat pula mengurangi waktu perjalanan kendaraan bermotor.*



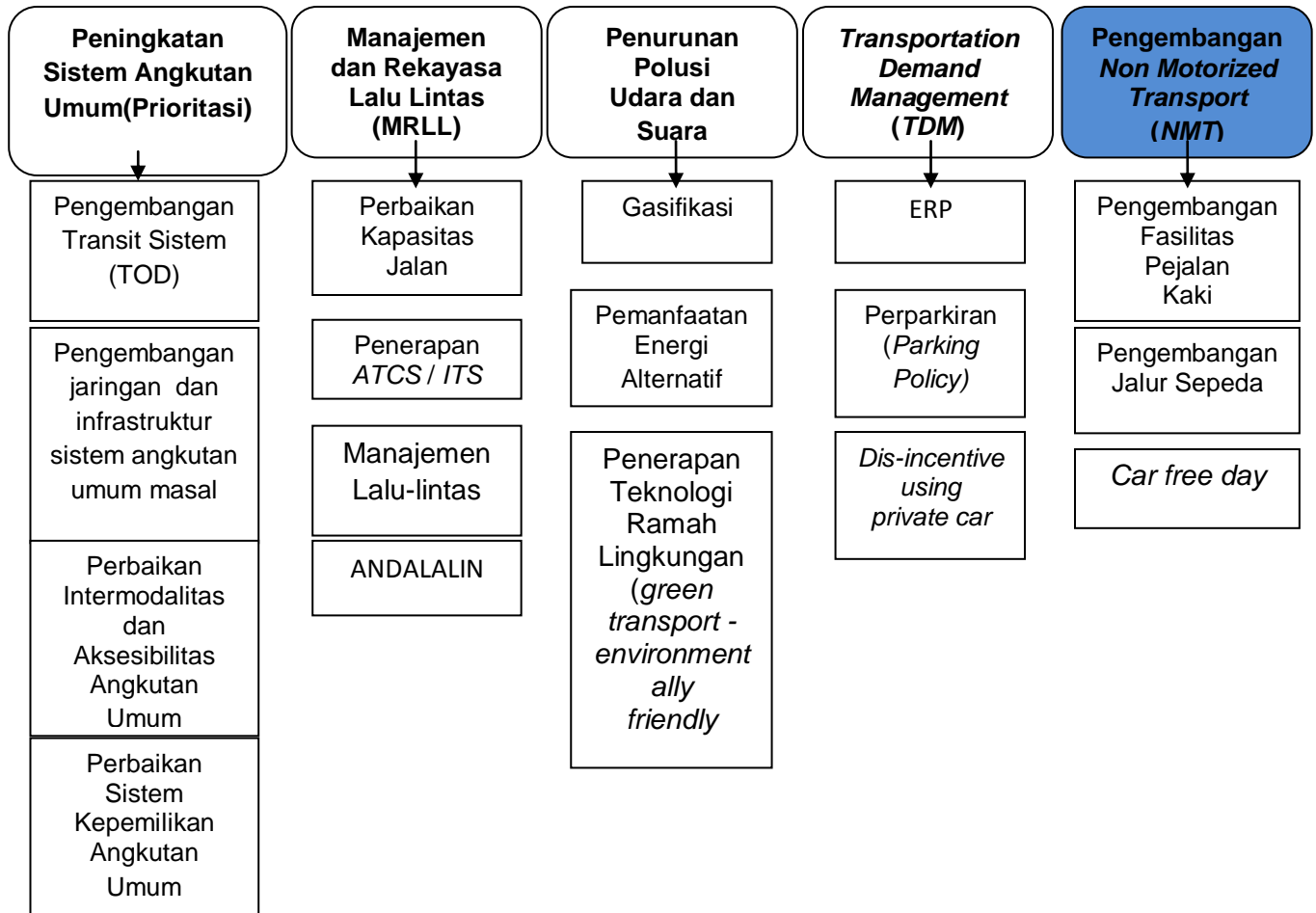
Studi Kasus Di Yogyakarta Tentang Transportasi dan perkembangan neo-tradisional di Indonesia – jalur pejalan kaki dan jalur sepeda. Pada kenyataannya, cukup terlihat bahwa Indonesia masih jauh dari pengembangan ide neo-tradisional karena fokus pemerintah masih kepada penanggulangan masalah-masalah kemiskinan. Menerapkan model perkembangan neo-tradisional di negara-negara berkembang khususnya Indonesia terlihat tidak akan sederhana. melihat kondisi eksisting dan berbagai permasalahan yang kompleks, perlu dilakukan riset dan kajian lebih lanjut apakah pantas perkembangan neo-tradisional dikembangkan di Indonesia.

Kota Yogyakarta saat ini mulai menerapkan sistem pengembangan kawasan neo-tradisional, walaupun tidak sepenuhnya benar-benar berada pada ideologi neo-tradisional. Penerapan kawasan pedestrian dan lajur sepeda mulai digalakkan beberapa tahun belakangan ini. Jalan menjadi suatu ruang sosial untuk berinteraksi dan melakukan kegiatan, sekaligus menjadi suatu sistem dalam transportasi. Timbul pula rasa komunitas dan tradisi yang cukup kental dengan berkembangnya sistem transportasi berupa

jalur pejalan kaki dan pengendara sepeda serta penggunaan beberapa guna lahan yang beragam dalam satu kawasan sehingga mendorong masyarakat untuk melakukan pergerakan dengan berjalan kaki atau bersepeda. Pada 2009, kawasan Malioboro di Kota Yogyakarta direncanakan bakal menjadi kawasan pedestrian atau khusus bagi pejalan kaki. Pemerintah Kota Yogyakarta ingin mengembalikan ikon budaya yang selama ini melekat pada kawasan tersebut. Untuk mewujudkan kawasan pedestrian di Malioboro, khususnya, telah terdapat kesepakatan kerja sama antara Pemerintah Provinsi Yogyakarta, Pemerintah Kota Yogyakarta, Kraton Ngayogyakarta, dan PT Kereta Api Indonesia (KAI) tentang pengembangan kota Yogyakarta dan penataan ruang. Selain mengembangkan *bikelane*, Pemerintah Kota Yogyakarta juga mengembangkan sarana parkir sepeda. Parkir sepeda ditempatkan di sejumlah titik seperti kawasan perkantoran, taman kota, dan pusat perbelanjaan tua seperti Malioboro. Prakarsa parkir sepeda ini dimaksudkan untuk memberikan rasa aman bagi setiap pesepeda yang ingin memarkirkan sepeda mereka di tempat tertentu.

C. PERENCANAAN PEMERINTAH

5 Pilar Kebijakan umum Transportasi Perkotaan Kementerian Perhubungan



Sumber : Direktorat Bina Sistem Transportasi Perkotaan (DBSTP)

Standarisasi Pelayanan Minimal sesuai dengan Permenhub No PM 10 tahun 2012 pasal 141 /198. Salah satu

dengan adanya ketersediaan fasilitas untuk kemudahan orang cacat (Tuna netra).



KOTA PEKANBARU



KOTA BOGOR



Sumber : Direktorat Bina Sistem Transportasi Perkotaan (DBSTP)

PEMBAHASAN

BANYAKNYA KENDARAAN YANG TELAH MEMBAYAR PKB DI KAB. GIANJAR TH 2008

Bulan	Sedan	Jeep	St. Wagon	Mikro Bus	Truk/ Pick Up	Sepeda Motor	Jumlah
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
1. Januari	147	254	819	10	445	11,476	13,151
2. Pebruari	157	256	735	21	410	10,034	11,613
3. Maret	174	216	817	12	392	9,838	11,449
4. April	173	262	877	17	437	10,673	12,439
5. Mei	181	272	804	25	470	10,768	12,520
6. Juni	161	279	868	16	433	11,571	13,328
7. Juli	176	266	864	19	456	12,980	14,761
8. Agustus	152	272	784	19	422	11,739	13,388
9. September	146	301	989	17	459	13,031	14,943
10. Oktober	148	267	900	26	418	11,596	13,355
11. Nopember	147	256	839	24	404	10,202	11,872
12. Desember	154	244	850	24	421	10,721	12,414
Jumlah	1,916	3,145	10,146	230	5,167	134,629	155,233

LUAS WILAYAH DAERAH KABUPATEN GIANYAR PER KECAMATAN TAHUN 2008

KECAMATAN/ <i>District</i>	LUAS (Km ²) <i>Area (Km2)</i>	% DARI LUAS GIANYAR % From <i>Area of Gianyar</i>	% DARI LUAS BALI % From <i>Area of Bali</i>
(1)	(2)	(3)	(4)
1. Sukawati	55.02	14.95	0.98
2. Blahbatuh	39.70	10.79	0.70
3. Gianyar	50.59	13.75	0.90
4. Tampaksiring	42.63	11.58	0.76
5. Ubud	42.38	11.52	0.75
6. Tegallalang	61.80	16.79	1.10
7. Payangan	75.88	20.62	1.35
Kabupaten Gianyar :			
2008	368.00	100.00	6.53
2007	368.00	100.00	6.53
2006	368.00	100.00	6.53
2005	368.00	100.00	6.53
2004	368.00	100.00	6.53

Sumber: Badan Pusat Statistik(BPS) Bali 2010
JUMLAH PENDUDUK HASIL REGISTRASI, SEX RATIO DAN KEPADATAN PENDUDUK DI
KABUPATEN GIANYAR DIRINCI PER KECAMATAN AKHIR TAHUN 2008

Kecamatan/ <i>District</i>	Penduduk/ <i>Population</i>			Sex Ratio/ <i>Sex Ratio</i>	Kepadatan Setiap Km2/ <i>Density</i>
	Laki-laki/ <i>Male</i>	Perempuan/ <i>Female</i>	Jumlah/ <i>Total</i>		
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1. Sukawati	40,145	39,838	79,983	100.77	1,454
2. Blahbatuh	27,426	27,052	54,478	101.38	1,372
3. Gianyar	36,844	37,035	73,879	99.48	1,460
4. Tampaksiring	23,051	22,714	45,765	101.48	1,074
5. Ubud	30,948	31,442	62,390	98.43	1,472
6. Tegallalang	20,720	21,681	42,401	95.57	686
7. Payangan	17,915	17,944	35,859	99.84	473
Jumlah :					
2008	197,049	197,706	394,755	99.67	1,073
2007	194,947	195,751	390,698	99.59	1,062
2006	194,064	193,119	387,183	100.49	1,052
2005	192,130	191,461	383,591	100.35	1,042
2004	189,860	189,145	379,005	100.38	1,030

Sumber: Badan Pusat Statistik(BPS) Bali 2010

ESTIMASI PERHITUNGAN

Studi kasus Dari table diatas dapat dilihat dan dijelaskan bahwa Kecamatan Ubud merupakan 11,5% (hasil pembulatan dari 11,52%) bagian dari kabupaten Gianyar yang memiliki luas wilayah seluas 42,4 km² (hasil pembulatan dari 42,38 km²). Gianyar memiliki total jumlah kendaraan yang berdasarkan data yang membayar Pajak Kendaraan Bermotor(PKB) yaitu sebesar 155.233 buah.

Dimana dapat diasumsikan jumlah kendaraan bermotor yang digunakan pada kecamatan ubud adalah total dari jumlah kendaraan yang membayar PKB tahun 2008 dikalikan dengan 11,5% (merupakan bagian dari kabupaten Gianyar) sehingga mendapatkan hasil sebesar 17.851,8 buah. Ubud memiliki jumlah penduduk berdasarkan data diatas sebesar 62.390 jiwa.jadi didapatkan hasil jumlah pengguna kendaraan dengan mengasumsikan jumlah keluarga rata-rata jumlah satu keluarga dengan 4 orang didalam keluarga yaitu sebesar 15.597,5. Sehingga didalam satu keluarga dikecamatan ubud memiliki jumlah kendaraan bermotor sejumlah 1 buah,yang hasilnya didapatkan dari jumlah keluarga dibagi dengan jumlah kendaraan bermotor yang dimiliki dengan data dari jumlah kendaraan yang membayar PKB tahun 2008.sedangkan Stockholm, Swedia memiliki sekitar 401 mobil per 1000 orang. Stockholm merupakan kota terpadat di Swedia dengan penduduk sebanyak 829.417 jiwa Kota ini memiliki wilayah seluas 188 km².

Bisa dikatakan dan diasumsikan Gianyar sebagai kabupaten yang menerapkan sistem neo tradisional dari hasil coba-coba yang dilakukan diatas. maka konsep neo ini sangat berperan positif terhadap Bali karena Gianyar bias dijadikan contoh oleh kabupaten serta kota lainnya untuk dijadikan tolak ukur menerapkan konsep ini. Konsep neo ini bias dijadikan contoh terutama oleh daerah-daerah yang memiliki tingkat pariwisata yang tinggi di Bali seperti daerah Kuta. Dimana seperti pada penelitian sebelumnya oleh Hanny Aryunda konsep neo-tradisional yang diterapkan di Yogyakarta sedang mengalami tingkat permasalahan yaitu meningkatnya jumlah kendaraan yang diakibatkan beberapa

faktor. Salah satu faktornya adalah dari sektor pendidikan, Wisata.

KESIMPULAN

Menentukan efek dari pengembangan neo-tradisional pada transportasi, perlu dipahami apa yang menyebabkan orang untuk melakukan pergerakan dan mengapa mereka memilih untuk berkendara, berjalan, atau menggunakan moda-moda lainnya.

Gianyar khususnya daerah Ubud masih cukup kuat didalam menerapkan konsep neo tradisional dan untuk diterapkan serta dilestarikan di daerahnya seperti budaya berjalan kaki (pedestrian), sebab moda ini ini dianggap efisien serta efektif didalam kabupaten yang memiliki tingkat sumber daya alam yang bersih dan asri sehingga membuat daya tarik wisatawan menjadi lebih lagi. Selain itu Ubud memiliki jumlah kendaraan yang minim didalam satu keluarga yaitu mempunyai kendaraan bermotor sejumlah 1 buah. Serta dukungan dari pemerintah kabupaten serta investor yang bekerja sama didalamnya, dan turut serta peran dari masyarakat yang memiliki khas atau adat untuk tetap melestarikan budaya yang mereka miliki.

Namun bila dibandingkan dengan konsep neo tradisional di Stockholm Swedia berbeda dari segi tata kota yang dimiliki.sebab Stockholm memiliki luas wilayah yang luas serta lebih lengkap didalam hal akses transportasi.tidak hanya pedestrian yang digunakan didalam transportasi namun juga kendaraan lain seperti bus, kereta, serta kapal ferry untuk menyebrang antar kota dikarenakan wilayahnya persentase adalah air.

Saran disini Gianyar khususnya Ubud harus lebih menerapkan serta mengembangkan konsep neotradisional sesuai dengan Standar Pelayanan Minimal oleh pemerintah dari segi kenyamanan, keamanan di Prasarana maupun Sarananya meskipun tidak sebanding dengan Stockholm. dikarenakan luas wilayah yang luas dan kondisi lingkungan yang berbeda, disini dapat dikutip bahwa efek terhadap transportasi yang sangat penting terutama masalah kemacetan lalu lintas yang diakibatkan oleh jumlah volume kendaraan yang semakin meningkat dan polusi yang

diakibatkannya dapat di pecahkan dengan menggunakan konsep Neo- tradisional seperti di Stockholm Swedia. Sehingga dapat menjadi contoh bagi kabupaten serta kota yang lain untuk menerapkan sistem neo- tradisional.

Tantangan yang Dihadapi bagaimana peran pemerintah Bali khususnya gianyar untuk memerangi jumlah kendaraan pribadi yang semakin bertambah yang mengakibatkan tingkat kemacetan yang semakin bertambah. Bali sebagai kota pariwisata yang memiliki tingkat kunjungan wisata yang persentasenya tiap tahun meningkat, maka peran pemerintah harus lebih menyediakan fasilitas yang nyaman dan aman baik dari segi sarana dan prasarana sehingga wisatawan dapat menggunakan dan ikut serta didalam menerapkan sistem tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

Aryunda,Hany 2010. *Efek Transportasi Perkembangan Neo-Tradisional*.Jakarta

Berman, Michael Aaron. 1996. *The Transportation Effects of Neo-Traditional Development*. California: SAGE Publisher.

Llewelyn-Davies. 2007. *Urban Design Compedium 1*. London: English Partnerships & The Housing Cooperation.

Miro, Fidel.2004. *Perencanaan Transportasi*. Jakarta : Erlangga

<http://rathikumara.blogspot.com/2010/06/ubud>

www.gianyardalamangka.com

<http://www.indonesiamedia.com/2012/08/25/kota-kota-terbersih-di-dunia>.