

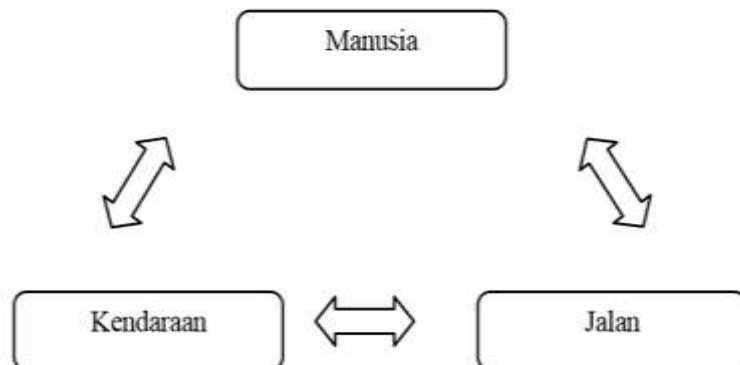
BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Lalu Lintas

1. Pengertian Lalu Lintas

Menurut Poerwadarminta dalam kamus umum bahasa Indonesia (1993:55) menyatakan bahwa lalu lintas adalah berjalan bolak balik, hilir mudik dan perihal perjalanan di jalan dan sebagainya serta berhubungan antara sebuah tempat dengan tempat lainnya. Sedangkan disebutkan dalam Undang-undang No. 22 tahun 2009, lalu lintas di artikan sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan. Ruang lalu lintas itu sendiri adalah prasarana yang berupa jalan dan fasilitas pendukung dan diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang dan atau barang. Di dalam lalu lintas memiliki 3 (tiga) sistem komponen yang antara lain adalah manusia, kendaraan dan jalan yang saling berinteraksi dalam pergerakan kendaraan.



Gambar 2.1 Sistem komponen dalam lalu lintas

Sumber : UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan

a. Manusia

Manusia merupakan salah satu unsur dalam lalu lintas yang spesifik, artinya setiap individu mempunyai komponen fisik dasar tertentu dan nonfisik yang barangkali berbeda antara satu dengan yang lainnya. Manusia juga berperan sebagai pengemudi atau pejalan kaki dan mempunyai keadaan yang berbeda-beda.

b. Kendaraan

Kendaraan digunakan dan digerakkan oleh manusia atau pengemudi. Kendaraan berkaitan dengan kecepatan, percepatan, perlambatan, dimensi dan muatan yang membutuhkan ruang lalu lintas. Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Tahun 1993 tentang kendaraan dan pengemudi tanggal yang merupakan turunan dari Undang-undang tahun 1992 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, jenis kendaraan bermotor di bagi menjadi :

1. Sepeda motor.
2. Mobil penumpang.
3. Mobil bus.
4. Mobil barang.
5. Kendaraan khusus.

c. Jalan

Jalan adalah lintasan yang di rencanakan dan di peruntukkan kepada pengguna kendaraan bermotor dan tidak bermotor termasuk pejalan kaki. Jalan dalam lalu lintas adalah yang digunakan untuk mengalirkan aliran lalu lintas dengan lancar, aman dan mendukung beban muatan kendaraan.

2. Variasi arus lalu lintas harian

Tingkat arus lalu lintas bervariasi terhadap hari dalam satu minggu. Variasi harian dalam satu minggu sangat dipengaruhi oleh kegiatan manusia yang umumnya mempunyai jadwal yang tetap dalam seminggu, variasi harian jalan perkotaan berbedadengan jalan antar kota, dan jalan menuju tempat rekreasi berbeda dengan jalan bukan didaerah rekreasi. Menurut penelitian Titi Liani 2007 bahwa variasi arus lalu lintas untuk jalan perkotaan, jalan antar kota dan jalan yang menuju tempat rekreasi adalah sebagai berikut :

- Untuk jalan perkotaan puncak kesibukan berada pda tengah hari minggu, yaitu pada hari senin sampai jum'at. Sedangkan untuk hari sabtu dan minggu arus lalu lintas cenderung rendah.

- Untuk jalan antar kota, mempunyai puncak pada akhir hari minggu, yaitu jum'at ,sabtu dan minggu. Sedangkan untuk haari senin sampai Kamis arus lalu lintas cenderung rendah.

- Untuk jalan yang menuju tempat rekreasi mempunyai variasi arus lalu lintas sama dengan jalan antar kota yaitu puncak arus berada pada akhir hari minggu yaitu jum'at, sabtu dan minggu. Dan hari senin sampai Kamis arus lalu lintas cenderung rendah.

3. Volume Lalu Lintas

Data Lalu lintas merupakan data utama dari suatu perencanaan lalu lintas di samping pengaruhnya yang sangat besar terhadap perencanaan bentuk seperti lebar, alignemen, kelandaian dan sebagainya. Dalam kegiatannya dengan Tugas Akhir ini data lalu lintas tersebut antara lain mengenai :

1. Klasifikasi kendaraan.
2. Volume lalu lintas.

Di dalam perencanaan ini jenis kendaraan dalam perhitungan lalu lintas diklasifikasikan sebagai berikut :

- a. Mobil penumpang : mencakup pick up, mikro, station wagon, jeep
- b. Bis : mencakup bis besar dan bis kecil
- c. Truck ringan : mencakup truck dengan 2 as
- d. Truck sedang : mencakup truck tangki dengan 3 as
- e. Truck berat : mencakup truk tangki gandengan, semi trailer
- f. Sepeda motor : semua kendaraan roda dua
- g. Kendaraan tidak bermotor : sepeda, becak, kendaraan ditarik hewan.

Konvensi jenis kendaraan terhadap Satuan Mobil Penumpang (SMP) dipakai standart Peraturan Perencanaan Geometrik Jalan Raya tahun 1970 Dirjen Binamarga.

Volume adalah suatu peubah (variable) yang paling penting pada teknik lalu lintas, dan pada dasarnya merupakan proses perhitungan yang berhubungan dengan jumlah gerakan persatuan waktu pada lokasi tertentu, (Hobbs, 1995).

Volume adalah jumlah kendaraan yang melalui satu titik yang tetap pada jalan dalam satuan waktu. Volume lalu lintas dapat dihitung dengan menggunakan rumus (Morlok, E.K. 1991) berikut :

$$V = n/t \dots\dots\dots(2.1)$$

Keterangan :
V = Volume lalu lintas yang melalui satu titik
n = Jumlah kendaraan yang melalui titik itu dalam interval waktu pengamatan
t = Waktu pengamatan

4. Masalah Lalu Lintas

Adapun beberapa masalah yang sering ada dalam lalu lintas adalah : kemacetan. Kemacetan dapat disebabkan oleh sarana dan prasarana yang masih terbatas, manajemen lalu lintas yang belum atau tidak berfungsi secara optimal dan semestinya dan beberapa masalah pemanfaatan sebagian ruas jalan yang mengakibatkan adanya hambatan-hambatan samping pada jalan yang sering mengganggu aktifitas dan kenyamanan dalam lalu lintas. Terjadinya kemacetan pada lalu lintas maka dapat menyebabkan terhambatnya proses aktifitas masyarakat dalam kehidupan sosial, ekonomi, pendidikan dan lain-lain.

B. Ruas Jalan

1. Pengertian Ruas Jalan

Menurut MKJI (1997) ruas Jalan, kadang-kadang disebut juga Jalan raya atau daerah milik Jalan (right of way). Pengertian Jalan meliputi badan Jalan, trotoar, drainase dan seluruh perlengkapan Jalan yang terkait, seperti rambu lalu lintas, lampu penerangan, marka Jalan, median, dan lain lain.

Jalan mempunyai empat fungsi:

- a. Melayani kendaraan yang bergerak,
- b. Melayani kendaraan yang parkir,
- c. Melayani pejalan kaki dan kendaraan tak bermotor,
- d. Pengembangan wilayah dan akses ke daerah pemilikan.

2. Kinerja Ruas Jalan

Kinerja ruas jalan adalah kemampuan ruas jalan dalam melayani kebutuhan arus lalu lintas sesuai fungsinya diukur dan dibandingkan dengan standar tingkat pelayanan jalan. Nilai tingkat pelayanan jalan dijadikan sebagai parameter kinerja ruas jalan (Suwardi, 2010).

3. Kapasitas Ruas Jalan

Kapasitas suatu ruas jalan didefinisikan sebagai jumlah maksimum kendaraan yang dapat melintasi suatu ruas jalan yang uniform per jam, dalam satu arah untuk jalan dua jalur dua arah dengan median atau total dua arah untuk jalan dua jalur tanpa median, selama satuan waktu tertentu pada kondisi jalan dan lalu lintas yang tertentu. Kondisi jalan adalah kondisi fisik jalan, sedangkan kondisi lalu lintas adalah sifat lalu lintas (nature of traffic).

C. Jenis-jenis Pemanfaatan Sebagian Ruas Jalan

Kenyamanan pengguna kendaraan bermotor sangat berkaitan dengan adanya pengaruh dari pemanfaatan pada sebagian ruas jalan. Beberapa jenis pemanfaatan pada sebagian ruas jalan antara lain:

1. Parkir

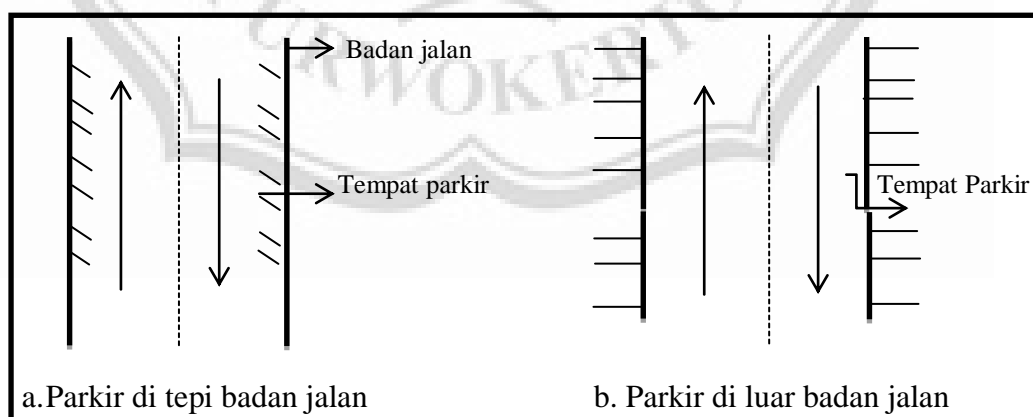
Parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang bersifat sementara karena ditinggalkan oleh pengemudinya. Secara hukum dilarang untuk parkir. Setiap pengendara kendaraan bermotor memiliki kecerendungan untuk mencari tempat untuk memarkir kendaraannya sedekat mungkin dengan tempat kegiatan atau aktifitasnya. Sehingga tempat-tempat terjadinya suatu kegiatan misalnya seperti tempat kawasan pusat perbelanjaan diperlukan areal parkir. Pembangunan sejumlah gedung atau tempat-tempat kegiatan umum sering kali tidak menyediakan areal parkir yang cukup sehingga berakibat penggunaan sebagian lebar badan jalan untuk parkir kendaraan (Warpani, 1990).

Menurut Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 1998 parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang bersifat sementara. Termasuk dalam pengertian parkir adalah setiap kendaraan yang berhenti pada tempat- tempat tertentu baik yang dinyatakan dengan rambu ataupun tidak, serta tidak semata-mata untuk kepentingan menaikkan dan menurunkan orang atau barang. PP No.43 tahun 1993 menjelaskan definisi parkir adalah suatu keadaan dimana kendaraan tidak bergerak dalam jangka waktu tertentu atau tidak bersifat sementara.

Jenis parkir menurut penempatannya:

- a. Parkir di tepi jalan (*on-street parking*) adalah parkir dengan menggunakan badan jalan sebagai tempat parkir. Hal ini bisa menyebabkan terganggunya lalu lintas, mengurangi kapasitas jalan dan meningkatkan kemungkinan terjadinya kemacetan dan kecelakaan.
- b. Parkir di luar badan jalan (*off-street parking*) adalah parkir kendaraan di luar badan jalan seperti di halaman gedung perkantoran, supermarket atau padatan parkir.

Lahan parkir (Parking Lot) yang di manfaatkan sebagai sarana untuk parkir kendaraan bermotor karena penataan lalu lintas dan penyediaan tempat parkir yang kurang baik dan memadai. Pada dasarnya parkir ini mempunyai sifat pemanfaatan sebagian ruas jalan baik satu sisi maupun dua sisi sehingga terjadi pengurangan lebar efektif jalan yang akan mempengaruhi volume lalu lintas yang dapat di tampung oleh ruas jalan tersebut. (Imam T, 2011).



Gambar 2.2 Jenis parkir menurut penempatannya

Sumber : Miro, 1997

2. Hambatan samping

Hambatan samping adalah dampak terhadap kinerja lalu lintas yang berasal dari aktivitas samping segmen jalan. Hambatan samping yang umumnya sangat mempengaruhi kapasitas jalan adalah pejalan kaki, angkutan umum, dan kendaraan lain berhenti, kendaraan tak bermotor, kendaraan masuk dan keluar dari fungsi tata guna lahan di samping jalan. Berikut adalah table kelas hambatan samping :

Tabel 2.1 kelas hambatan samping

Kelas Hambatan Samping	Kode	Jumlah Bobot Kejadian per 200 M per jam (Dua Sisi)	Kondisi Khusus
Sangat Rendah	VL	< 100	Daerah permukiman, jalan dengan jalan samping
Rendah	L	100 – 299	Daerah permukiman, beberapa kendaraan umum dsb.
Sedang	M	200 – 499	Daerah industri, beberapa toko di sisi jalan
Tinggi	H	500 – 899	Daerah komersial dengan aktivitas sisi jalan tinggi
Sangat Tinggi	VH	> 900	Daerah komersial dengan aktivitas pasar di samping jalan

Sumber: MKJI 1997, hal 5 – 10

D. Kenyamanan Pengguna Kendaraan Bermotor

1. Kenyamanan

Kenyamanan adalah suatu keadaan telah terpenuhinya kebutuhan dasar manusia yakni kebutuhan akan ketentraman, kelegaan dan transenden (Kolcaba,1992 dalam Potter dan Perry, 2005). Kenyamanan manusia sendiri berhubungan dengan 4 aspek yang mencakup:

- a. Fisik, berhubungan dengan tubuh/badan manusia.
- b. Social, berhubungan dengan interpersonal, keluarga, dan sosial.
- c. Psikospiritual, berhubungan dengan kewaspadaan manusia.
- d. Lingkungan, berhubungan dengan latar belakang pengalaman eksternal manusia seperti cahaya, bunyi temperatur, warna dan unsur ilmiah lainnya yang ada pada manusia.

2. Kenyamanan pengguna kendaraan

Manusia adalah adalah pelaku dalam kehidupan ini, dalam setiap gerak aktifias sudah pasti manusia lebih mengutamakan keselamatan dan kenyamanan. Dan semestinya pula prinsip dari keamanan dan kenyamanan itu terdapat pula pada akitifitas berkendara. Berkendara adalah suatu kegiatan yang sangat lumrah di zaman ini karena sebuah tuntutan zaman untuk melakukan kegiatan dalam gerak aktifitas yang cepat.

Adapun 2 hal yang perlu kita ketahui hingga akan tercipta suatu kondisi yang nyaman dan selalu merasa aman dalam berkendara yaitu :

1. Faktor intern

Faktor intern adalah faktor yang terdapat dalam pribadi pengendara yaitu segala sesuatu yang menunjang hingga terciptanya rasa aman dan nyaman dalam berkendara ialah sikap ketika kita berkendara. Faktor intern ini berhubungan dengan kondisi, kesadaran dan pengalaman berkendara pada manusia.

2. Faktor ekstern (Luar)

Faktor ekstern adalah faktor suatu sikap yang timbul karena ada dorongan atau pengaruh dari luar. Adanya pengaruh-pengaruh atau keadaan di lingkungan lalu lintas seperti kendaraan lain, kondisi jalan raya, tatanan lalu lintas serta hambatan-hambatan samping sangat berpengaruh pada faktor ini.

