

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1. Pentingnya Analisis Dampak Lalu Lintas ( Andalalin )**

Menurut Tamin (2000), analisis dampak lalu lintas merupakan analisis pengaruh pengembangan tata guna lahan terhadap sistem pergerakan arus lalu lintas di sekitarnya. Pergerakan itu diakibatkan oleh kendaraan yang keluar/masuk ke lahan tertentu.

#### **2.2. Kewajiban Analisis Dampak Lalu Lintas ( Andalalin )**

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan No 75 Tahun 2015, rencana pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur yang akan menimbulkan gangguan ketertiban, keselamatan, keamanan, dan kelancaran lalu lintas, dan angkutan jalan wajib untuk melakukan Analisis Dampak Lalu Lintas.

#### **2.3. Fenomena Dampak Lalu Lintas**

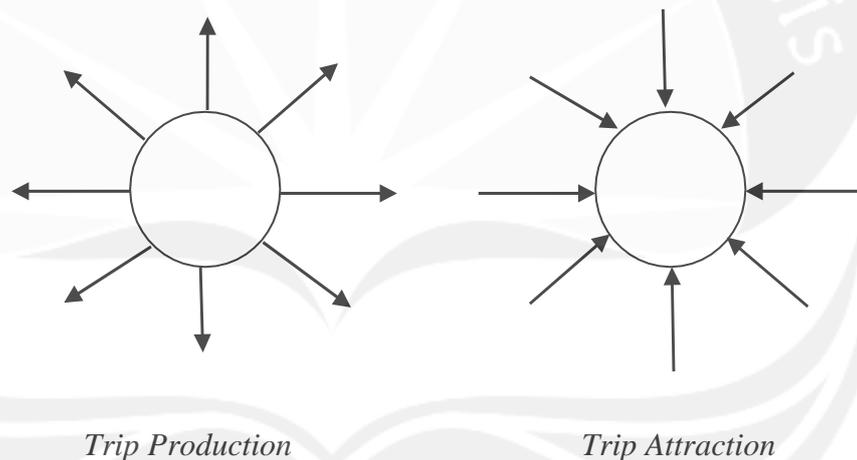
Menurut Tamin (2000), setiap kegiatan akan membangkitkan pergerakan dan menarik pergerakan yang intensitasnya tergantung pada jenis tata guna lahannya. Jika terdapat pembangunan dan pengembangan area baru seperti perkantoran, gedung pertokoan, daerah industri tentu akan menimbulkan tambahan bangkitan dan tarikan lalu lintas baru akibat kegiatan tambahan di dalam dan sekitar kawasan/lokasi tersebut.

#### 2.4. Bangkitan Perjalanan / Pergerakan ( Trip Generation )

Menurut Tamin (2000), bangkitan perjalanan/pergerakan (*trip generation*) adalah tahap pemodelan yaitu dengan memprediksi jumlah pergerakan yang berasal dari suatu tata guna lahan atau jumlah pergerakan yang tertarik ke suatu tata guna lahan.

Bangkitan ini mencakup :

1. Lalu-lintas meninggalkan lokasi.
2. Lalu-lintas menuju atau tiba ke suatu lokasi.



Gambar 2.1 *Trip Production dan Trip Attraction*

Menurut Tamin (2000), beberapa faktor yang dapat mempengaruhi bangkitan perjalanan, yaitu :

1. Bangkitan pergerakan.

Faktor-faktor yang mempengaruhi bangkitan pergerakan antara lain, pemilihan kendaraan, pendapatan, ukuran rumah tangga, struktur rumah tangga yang biasa digunakan untuk kajian bangkitan pergerakan sedangkan

nilai lahan dan kepadatan daerah pemukiman untuk kajian zona.

## 2. Tarikan pergerakan

Faktor yang dapat mempengaruhi tarikan pergerakan seperti luas lantai untuk kegiatan komersial, industri, perkantoran, lapangan kerja dan pelayanan lain nya.

### 2.5. Volume Lalu Lintas

Menurut Sukirman (1994), volume lalu lintas yaitu jumlah kendaraan yang melewati suatu lokasi dalam satuan waktu. Satuan volume lalu lintas umumnya dipergunakan sehubungan dengan penentuan jumlah dan lebar lajur adalah: Lalu Lintas Harian Rata-rata (LHR), Volume jam perencanaan, dan Kapasitas.

### 2.6. Kecepatan

Menurut Sukirman (1994), kecepatan merupakan besaran yang menunjukkan jarak yang ditempuh kendaraan dibagi waktu tempuh yang dinyatakan dalam km/jam.

Menurut Hobbs (1995), kecepatan merupakan laju perjalanan yang biasanya dinyatakan dalam kilometer per jam (km/jam), umumnya terbagi menjadi tiga jenis yaitu :

1. Kecepatan setempat: kecepatan kendaraan pada suatu waktu diukur dari suatu lokasi yang di tentukan.
2. Kecepatan bergerak: kecepatan kendaraan rata-rata pada suatu jalur pada

saat kendaraan bergerak dan di dapatkan dengan membagi panjang jalur dibagi dengan lama waktu kendaraan bergerak menempuh jalur tertentu.

3. Kecepatan perjalanan: kecepatan efektif kendaraan yang sedang dalam perjalanan/ melaju antara dua tempat, dan merupakan jarak antara dua tempat dibagi dengan lama waktu bagi kendaraan untuk menyelesaikan perjalanan antara dua tempat tersebut, dengan lama waktu mencakup setiap waktu berhenti yang ditimbulkan oleh hambatan lalu lintas.

### **2.7. Kepadatan**

Menurut Tamin (2000), kepadatan lalu lintas didefinisikan sebagai banyaknya kendaraan rata-rata dalam suatu ruang (kendaraan/jam).

### **2.8. Kapasitas Ruas Jalan**

Menurut Chlark H. Oglesby (1999), kapasitas jalan merupakan kapasitas suatu ruas jalan yaitu banyaknya kendaraan maksimum yang memiliki kemungkinan yang cukup saat melewati ruas jalan tersebut (dalam satu ataupun dua arah ) dalam periode waktu tertentu dan dibawah kondisi jalan dan lalu lintas yang umum.

### **2.9. Parkir ( Perparkiran)**

Menurut Hobbs (1995), area pemberhentian/area parkir merupakan bagian yang tidak dapat dipisahkan dari sistem transportasi apapun. Lalu lintas berjalan menuju suatu lokasi, setelah mencapai tempat tersebut kendaraan harus

diparkirkan, sedangkan pengendaranya meninggalkan kendaraan untuk melakukan urusan pada suatu titik lokasi tertentu.

### **2.9.1. Tipe parkir**

#### **1. Parkir di Jalan**

Menurut Hobbs (1995), tempat yang paling jelas dan biasanya cocok bagi pengemudi untuk memarkir kendaraannya ialah tepi jalan. Parkir pada salah satu sisi masih diperbolehkan jika tempat pejalan kaki yang berdekatan dengannya tidak terlalu ramai dan terdapat sedikit pejalan kaki yang menyeberang jalan.

#### **2. Parkir di Luar Jalan**

Menurut Hobbs (1995), daerah atau lokasi seperti kawasan pusat kota, parkir di jalan terbatas, lalu untuk menambah kapasitas parkir perlu disediakan tempat parkir di luar jalan. Secara umum dapat digolongkan ke dalam enam macam, yaitu:

- a. Pelataran parkir di permukaan tanah
- b. Garasi bertingkat
- c. Garasi Bawah Tanah
- d. Gabungan
- e. Garasi Mekanis
- f. Drive-in

### **2.9.2. Tata cara pengoperasian parkir**

Menurut Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir Direktur Jenderal Perhubungan Darat (1996), hal yang harus diperhatikan dalam pengoperasian parkir adalah merencanakan pintu masuk dan pintu keluar sebagai berikut :

1. Letak jalan masuk ditempatkan jauh dari persimpangan.
2. Letak jalan masuk/keluar ditempatkan sedemikian rupa sehingga kemungkinan konflik dengan pejalan kaki dan yang lain dapat diminimalisir.
3. Letak jalan keluar ditempatkan sedemikian rupa sehingga memberikan jarak pandang yang cukup ketika memasuki arus lalu lintas.
4. Secara teoritis dapat dikatakan bahwa lebar jalan masuk dan keluar (dalam pengertian jumlah lajur) sebaiknya ditentukan berdasarkan analisa kapasitas.

### **2.10. Luas Wilayah Dan Kependudukan Di Kabupaten Bantul**

Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik proyeksi penduduk Tahun 2010 – 2020, jumlah penduduk Kabupaten Bantul tahun 2015 adalah 971.511 jiwa yang tersebar di 75 Desa dan 17 Kecamatan. Dari jumlah tersebut, 481.510 jiwa adalah laki-laki dan 490.001 jiwa adalah perempuan.

Data-data luas wilayah dan kependudukan dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 2.1. Luas Wilayah Provinsi D.I.Yogyakarta.

No	Kabupaten/Kota	Luas (km <sup>2</sup> )
1	Kulonprogo	586,27
2	Bantul	506,85
3	Gunungkidul	1.485,36
4	Sleman	574,82
5	Yogyakarta	32,5
	<b>Luas Total</b>	<b>3185,8</b>

Sumber: (Kabupaten Bantul Dalam Angka, 2016. Badan Pusat Statistik Kabupaten Bantul)

Tabel 2.2. Jumlah Penduduk dan Presentase Penduduk 2015 Menurut Kabupaten/Kota di D.I.Yogyakarta.

No	Kabupaten/Kota	Jumlah	Persen(%)
1	Kulonprogo	412.198	11,20
2	Bantul	971.511	26,41
3	Gunungkidul	715.282	19,44
4	Sleman	1.167,481	31,73
5	Yogyakarta	412.704	11,22
	<b>Luas Total</b>	<b>3.679.18</b>	<b>100</b>

Sumber: (Kabupaten Bantul Dalam Angka, 2016. Badan Pusat Statistik Kabupaten Bantul)

Tabel 2.3. Luas Wilayah, Jumlah Penduduk, dan Kepadatan Penduduk per km<sup>2</sup> di Kabupaten Bantul, 2015.

No	Kecamatan	Luas wilayah (km <sup>2</sup> )	Jumlah Penduduk	Kepadatan Penduduk/km <sup>2</sup>
1	Srandakan	18,32	29,13	1,59
2	Sanden	23,16	30,114	1,3
3	Kretek	26,77	30,111	1,125
4	Pundong	23,68	32,321	1,365
5	Bambanglipuro	22,69	38,206	1,684
6	Pandak	24,3	48,95	2,014
7	Bantul	21,96	62,128	2,829
8	Jetis	24,47	54,233	2,216
9	Imogiri	54,49	58,082	1,066
10	Dlinggo	55,87	36,465	0,653
11	Pleret	22,97	46,058	2,005
12	Piyungan	32,54	53,422	1,642
13	Banguntapan	28,48	135,888	4,771
14	Sewon	27,16	112,504	4,142
15	Kasih	32,38	122,323	3,778
16	Pajangan	33,25	35,053	1,054
17	Sedayu	34,36	46,523	1,354
	<b>TOTAL</b>	<b>506,85</b>	<b>971,511</b>	<b>1,917</b>

Sumber: (Kabupaten Bantul Dalam Angka, 2016. Badan Pusat Statistik Kabupaten Bantul)