

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Pengaruh Keberadaan Pusat Perbelanjaan terhadap Kinerja Ruas Jalan

Menurut Hadi (2004) menyatakan bahwa hasil dari penelitian kegiatan Pasar Angso Duo mempunyai pengaruh terhadap kinerja jalan Sultan Thaha sebagai jalan arteri. Hal tersebut ditunjukkan dengan rendahnya kecepatan kendaraan yaitu kecepatan kendaraan ringan (*light vehicle*) rerata 31,13 km/jam, kendaraan berat (*heavy vehicle*) rerata 24,79 km/jam dan untuk sepeda motor (*motor cycle*) rerata 36,73 km/jam dan *traffic flow* rerata 667 smp/jam

Sunarti (2006) menyatakan bahwa hasil yang diperoleh dari analisis tingkat pelayanan menunjukkan penurunan kelas tingkat pelayanan. Berdasarkan analisis dengan Manual Kapasitas Jalan Indonesia 1997 dan Highway Manual Capacity 1985 diperoleh tingkat pelayanan kelas D (sebelum Saphir Square beroperasi) dan tingkat pelayanan kelas E (sesudah Saphir Square beroperasi). Dari hasil yang diperoleh dapat disimpulkan bahwa keberadaan Saphir Square berpengaruh pada tingkat pelayanan ruas jalan Laksda Adi Sucipto Yogyakarta dan menyebabkan arus lalu lintas terganggu terutama pada jam puncak. Adapun saran yang dapat diberikan untuk mengatasi permasalahan tersebut yaitu dengan penertiban parkir pada badan jalan, melarang kendaraan umum berhenti di depan pintu keluar Saphir Square dan membuat median pada ruas jalan.

2.2. Pengaruh Pejalan Kaki Terhadap Kinerja Ruas Jalan.

Menurut Setyawan (2004) menyatakan bahwa kegiatan pejalan Kaki karyawan PT Maspion berpengaruh secara signifikan terhadap Kinerja la lalulintas ruas jalan Arteri Primer Waru-Gempo Signifikan berpengaruh kegiatan pejalan kaki terhadap perhitungan kinerja lalu lintas berdasarkan MKJI 1997, terlihat pada perubahan kapasitas ruas jalan, derajat kejenuhan, kecepatan dan waktu tempuh kendaraan serta perubahan tingkat pelayanan jalan. Pada tiga kondisi penelitian (Kondisi Eksisting kondisi nyata hasil Penelitian Kondisi 1: kondisi saat tanpa pejalan kaki diasumsikan pada saat tersebut ada pejalan kaki; dan Kondisi 2 : kondisi saat ada pejalan kaki diasumsikan pada saat tersebut tanpa pejalan kaki) perbandingan antara kondisi tanpa pejalan kaki dengan kondisi ada pejalan kaki, hasil penelitian menunjukkan. Pada Eksisting, terdapat penurunan pada kapasitas ruas jalan semula 3457 smp/jam menjadi 2550 smp/jam, derajat kejenuhan semula 0,85 menjadi 0,89, kecepatan kendaraan semula 45 km/jam menjadi 33 km/jam, waktu tempuh kendaraan semula 16,00 detik menjadi 21, 82 detik, tingkat pelayanan jalan semula E tetap menjadi E . Pada Kondisi 1 terdapat penurunan pada kapasitas ruas jalan semula 3457smp/jam menjadi 2550smp/jam, derajat kejenuhan semula 0,85 menjadi 1,15 kecepatan kendaraan semula 45 km/jam menjadi 26 km/jam waktu tempuh kendaraan semula 16,00 detik menjadi 27,69detik, tingkat pelayanan jalan semula E menjadi F pada Kondisi 2 terdapat penurunan pada kapasitas ruas jalan semula 3457smp/jam menjadi 2550 smp/jam derajat kejenuhan 0,66 menjadi 0,89, kecepatan kendaraan

semula 54 km/jam menjadi 33 km/jam, waktu tempuh kendaraan semula 13,33 detik menjadi 21,82 detik, tingkat pelayanan jalan dari C menjadi F.

Semakin pesatnya pertumbuhan kendaraan baik roda empat maupun roda dua semakin menyesaki jalan yang pertumbuhannya tidak seberapa. Bisa disaksikan, sekarang pemandangan macet menjadi hal yang biasa terutama di Jakarta, Surabaya dan kota-kota besar yang lainnya. Bukan hanya kendaraan itu sendiri yang dituduh menjadi salah satu penambah kemacetan, tapi pejalan kaki juga dituding sebagai salah satu penyebab kemacetan. Pejalan kaki pun tak luput jadi tersangka penyebab macet. Alasannya adalah jika pejalan kaki menyeberang jalan, kendaraan akan berhenti sesaat untuk memberi kesempatan mereka lewat. Belum lagi pejalan kaki yang menyeberang di tempat-tempat yang ramai padahal sudah ada tanda dilarang menyeberang. (<http://unakunuk.wordpress.com/>)

2.3. Pengaruh Parkir Terhadap Kinerja Ruas Jalan

Menurut Broto (1999) menyatakan bahwa dalam penelitian pergerakan lalu lintas di jaringan jalan yang ada di kawasan pusat perdagangan dengan adanya kegiatan parkir di ruang jalan yang ada di pusat perdagangan, menunjukkan bahwa keadaan jaringan jalan yang banyak mengalami kritis terjadi pada bulan Juli 2000 atau saat sekarang. Maka mulai tahun 2000 pergerakan lalu lintas pada jaringan jalan satu arah, dirubah menjadi pergerakan lalu lintas dua arah. Pada pergerakan lalulintas satu arah dengan kegiatan parkir di ruang jalan, jaringan jalan kritis sepanjang 18,2 km, bila kegiatan parkir di ruang jalan ditiadakan jaringan jalan kritis sepanjang 16,4 km. Pada pergerakan lalulintas dirubah

menjadi dua arah, pada keadaan parkir diruang jalan diperbolehkan maka jaringan jalan kritis sepanjang 6,5 km, ada apabila kegiatan parkir ditiadakan maka jaringan jalan kritis menjadi 5,8 km, sehingga dengan adanya perubahan pergerakan lalu lintas, jaringan jalan yang mengalami kritis dapat dikurangi sebesar 66%.

2.4. Pengaruh Kendaraan Lambat (Kendaraan tidak Bermotor) Terhadap Kinerja Ruas Jalan

Kendaraan tidak bermotor adalah kendaraan yang tidak dilengkapi dengan motor penggerak, tetapi digerakkan dengan tenaga manusia. Yang termasuk dalam kendaraan tidak bermotor adalah becak, gerobak dan sepeda. Laju kendaraan yang berjalan lambat pada suatu ruas jalan dapat mengganggu aktifitas-aktifitas kendaraan yang yang melewati suatu ruas jalan. Oleh karena itu kendaraan lambat merupakan salah satu faktor yang dapat mempengaruhi tinggi rendahnya nilai kelas hambatan samping. Namun jika ditinjau dari segi lingkungan maka kendaraan tidak bermotor jauh lebih berwawasan lingkungan.

(http://id.wikipedia.org/wiki/Kendaraan_Tidak_Bermotor)

Menurut Koeswandono (2007) menyatakan bahwa dalam penelitiannya mendapatkan hasil bahwa di lokasi depan *Money Changer* pada volume lalu lintas > 3300 kendaraan/jam setiap kenaikan 10 % proporsi kendaraan tidak bermotor menyebabkan penurunan kecepatan sebesar 3.28 km/jam dan pada setiap kenaikan 10 % rasio kendaraan tidak bermotor terhadap kendaraan bermotor pada volume kendaraan bermotor > 2500 kendaraan/jam menyebabkan penurunan kecepatan

sebesar 3,4 km/jam, di lokasi depan STIE Kejasama pada volume lalu lintas > 2650 kendaraan/jam setiap kenaikan proporsi kendaraan tidak bermotor sebesar 10 % menyebabkan penurunan kecepatan sebesar 7.8 km/jam dan pada volume kendaraan bermotor >1920 setiap kenaikan 10 % rasio kendaraan tidak bermotor dengan kendaraan bermotor menyebabkan penurunan kecepatan sebesar 4.52 km/jam.

2.5. Pengaruh Akses Keluar Masuk Jalan Terhadap kinerja Ruas Jalan

Menurut Agung (1998) menyimpulkan bahwa dari penelitian ini adalah Maneuver parkir pada masing - masing ruas jalan berpengaruh terhadap kecepatan kendaraan. Manuver parkir kendaraan pada ruas dengan tiga jalur pada tingkat signifikansi 5% tidak secara nyata mempengaruhi kecepatan kendaraan, sementara di ruas jalan dengan dua lajur manuver parkir kendaraan secara nyata mempengaruhi kecepatan kendaraan. Di ruas jalan dengan dua lajur terjadi pengurangan kecepatan akibat parkir sebesar 5,6 km/jam, sedangkan pada ruas jalan dengan satu lajur terjadi pengurangan kecepatan kendaraan akibat parkir sebesar 5,8 km/jam.

Menurut Yuniata (2006) menyatakan bahwa kecepatan kendaraan cenderung lambat akibat adanya manuver kendaraan parkir. Hari Minggu kecepatan kendaraan, lajur arah ke barat tidak ada manuver sebesar 21,24 km/jam dan ada manuver sebesar 16,34 km/jam, turun 23%, lajur arah ke timur tidak ada manuver sebesar 18,37 km/jam dan ada manuver sebesar 14,62 km/jam, turun 20%. Hari Senin lajur arah ke barat tidak ada manuver sebesar 19,85 km/jam, ada

manuver sebesar 15,94 km/jam, turun 20%, lajur arah ke timur tidak ada manuver 19,06 km/jam ada manuver 15,88 km/jam, turun 17%.

2.6. Karakteristik Pengendara Kendaraan, bermotor terhadap Kinerja

Ruas Jalan

Jalan raya di Indonesia bisa dibidang seperti medan pertempuran. Setiap pergerakan penggunanya perlu dilakukan dengan penuh kewaspadaan dan perhitungan. Sudah begitu, karakter dan perilaku penggunanya pun beraneka ragam. Dari yang adem ayem sampai bringasan. Kalau kurang waspada, yang adem ayem pun bisa bikin celaka. Sementara, pengemudi yang kalem pun bisa jadi berubah jadi sembrono gara-gara tetangga di jalur sebelah yang cara bawa mobilnya enggak sopan. Pelan itu bukan tidak berarti selalu selamat. Begitu juga kencang. Yang betul adalah yang kecepatan yang pas sesuai kondisi dan tuntutan lingkungan, menurut J Usri Pulubuhu pakar *safetydriving*. Di jalan raya, ada sejumlah karakter yang perlu diwaspadai karena mengundang bahaya. Mereka biasanya terlalu cepat terlalu lambat sampai terlalu sibuk selagi berada di belakang kemudi. Bisa karena kebiasaan tak acuh, kurang waspada atau malah mau menang sendiri. Karakter seperti ini enggak hanya ditemui di pengemudi mobil tapi juga biker. Kebiasaan belok mendadak tanpa memberi tanda, memotong jalur, atau keluar dari gang tanpa berhenti. Menyelonong dapat membahayakan diri sendiri dan orang lain, karena bikin kaget, marah sampai mengambil tindakan tiba-tiba seperti ngerem mendadak.

<http://kabarpagimu.blogspot.com/2011/02/5-karakter-pengendaraberbahaya>