

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Pustaka dan Penelitian Terdahulu

2.1.1 Aktivitas Pengguna Jalan

Menurut Mulyono (2015), Aktivitas artinya kegiatan atau keaktifan. Jadi segala sesuatu yang dilakukan atau kegiatan-kegiatan yang terjadi baik fisik maupun non-fisik, merupakan suatu aktivitas. Dalam kamus besar bahasa Indonesia, aktivitas diartikan sebagai segala bentuk keaktifan dan kegiatan. Aktivitas adalah keaktifan, kegiatan-kegiatan, kesibukan atau bisa juga berarti kerja atau salah satu kegiatan kerja yang dilaksanakan tiap bagian dalam tiap suatu organisasi atau lembaga. Hal ini sejalan dengan pengertian yang dikemukakan oleh Tjokroamudjojo (2016) Aktivitas adalah usaha-usaha yang dikemukakan untuk melaksanakan semua rencana dan kebijaksanaan yang telah dirumuskan dan ditetapkan untuk melengkapi segala kebutuhan alat-alat yang diperlukan, siapa yang akan melaksanakan, ditempat mana pelaksanaannya, kapan waktu dimulai dan berakhir, dan bagaimana cara yang harus dilaksanakan. Dengan demikian dalam operasionalnya, aktivitas dapat dirasakan perlu adanya penerapan dan fungsi manajemen yakni pelaksanaan kegiatan operasional. Dengan dasar pemahaman bahwa rangkaian tindak lanjut merupakan upaya positif (efektif dan efisien) ke arah tujuan akhir . Disamping itu adanya pelaksanaan yang terlibat dalam pencapaian tujuan merupakan adanya pergerakan kegiatan dalam suatu tujuan tertentu.

(Shirvania, 1985) dalam (Fauzia dan Ratnasari R, 2015) Kota akan tumbuh dan berkembang seiring perkembangan aktivitas yang ada di dalamnya. Pertumbuhan yang terjadi tersebut erat kaitannya dengan kegiatan ekonomi dan kegiatan transportasi, semakin berkembang suatu kota dapat mempengaruhi kondisi fisik dan fisik kawasan, baik berupa bangunan maupun kehidupan ekonomi masyarakat. Aktivitas pengguna jalan digolongkan menjadi beberapa aktivitas :

1. Aktivitas utama kawasan sebagai tarikan perjalanan

Memiliki perbedaan karakteristik pada masing-masing aktivitas utama kawasan. Aktivitas perdagangan memiliki tarikan perjalanan yang berbeda jika dibandingkan dengan aktivitas perkantoran. Aktivitas penjual produk oleh-oleh dan non oleh-oleh di koridor Jalan Pemuda memiliki tarikan perjalanan dari pagi hingga malam hari didonasi oleh kendaraan pribadi. Puncak tarikan perjalan terjadi sore hari baik hari kerja maupun hari libur. Pada toko penjual oleh-oleh jumlah tarikan perjalanan meningkat pada hari libur.

Pertokoan oleh-oleh yang berada pada sisi Jalan Pemuda memunculkan PKL sebagai aktivitas pendukung kawasan. PKL tersebut menetapkan berjualan di trotoar Jalan Pemuda. Pada pertokoan oleh-oleh dan non oleh-oleh skala kecil tidak tersedianya fasilitas parkir menyebabkan pengunjung memarkirkan kendaraan di badan jalan sedangkan pada kawasan oleh-oleh skala besar hanya sebagian kecil kendaraan yang dapat ditampung di pelataran parkir dan sisanya diparkirkan pada badan jalan.

Aktivitas perkantoran dan bank serta fungsi lain seperti pelayanan kesehatan dimulai pagi hingga sore hari pada hari kerja saja. Pada hari libur tidak terdapat aktivitas perkantoran dan pelayan kesehatan. Kawasan perkantoran menyediakan fasilitas parkir bagi karyawan dan penggunanya pada pelataran parkir yang cukup memadai sehingga aktivitas parkir karyawan dan pengunjung kawasan perkantoran tidak mempersempit ruang gerak kendaraan.

2. Aktivitas pendukung kawasan komersial jalan

Merupa aktivitas manusia dan kendaraan yang muncul untuk melengkapi dan menunjang aktivitas utama yang terdapat di koridor jalan. Aktivitas manusia yang muncul dikawasan tersebut berupa aktivitas PKL dan penunjangnya yang banyak berjualan dengan memenuhi trotoar jalan. Aktivitas PKL tersebut dapat mengganggu pergerakan pejalan kaki.

3. Siklus lalu lintas jalan

Dibagi menjadi 2 yaitu siklus kawasan dan luar kawasan. Pada siklus kawasan lalu lintas pada kawasan pertokoan. Gangguan sirkulasi tersebut melewati sirkulasi sisi tengah yang kemudian dilakukan rekayasa lalu lintas untuk mengurangi kemacetan.

Rekayasa lalu lintas dilakukan dengan cara mengurangi jumlah simpangan jalan dengan menutup beberapa akses menuju ruas jalan tertentu dan pengalihan arus lalu lintas. Rekayasa lalu lintas tersebut berdampak pada peningkatan arus kendaraan pada beberapa ruas jalan sekitar persimpangan sisi tengah. Adanya pengalihan arus

mengakibatkan pelayanan ruas jalan pun menjadi tidak maksimal sehingga kendaraan harus berjalan lambat.

Dari definisi diatas menyimpulkan bahwa aktivitas pengguna jalan adalah kegiatan, kesibukan atau bisa diartikan kerja sama yang dilakukan oleh setiap individu maupun kelompok dengan tujuan menjadi lebih baik daripada sebelumnya.

2.1.2 Pengendalian Lalu Lintas

Sasambe, (2016) Lalu lintas yaitu individu yang berpindah dengan atau tanpa alat penggerak dari tempat satu ke tempat lainnya. Melakukan suatu tindakan dengan kendaraan terkait dengan aturan lalu lintas yang perlu dipatuhi. (Sumampow, 2016) menjelaskan lalu lintas yaitu sesuatu yang berkaitan dengan perjalanan dari tempat satu ke tempat yang lainnya. Perjalanan yang dimaksudkan tidak hanya perjalanan dari jalur darat, namun jalur laut dan jalur udara. UU No. 2 tahun 2009 terkait aturan lalu lintas dan angkutan jalan menjelaskan bahwa lalu lintas merupakan gerak dari kendaraan dan individu yang berada di ruang jalan seperti prasarana untuk gerak pindah kendaraan, orang, dan fasilitas pendukung lainnya.

Umbara, (2017) Definisi sebagai gerakan kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan, sedang yang dimaksud dengan ruang lalu lintas jalan adalah prasarana yang diperuntukan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung. Lalu lintas merupakan langkah positif untuk memberikan pemahaman agar berhati-hati di jalan raya. Dalam Diktat Lalu Lintas (Hary, 2018) rambu-rambu lalu lintas mengandung beberapa fungsi yang masing-masing mengandung *konsekuensi* hukum sebagai berikut :

1. Perintah

Yaitu bentuk pengaturan yang jelas dan tegas tanpa ada interpretasi lain yang wajib dilaksanakan oleh pengguna jalan. Karena sifatnya perintas, maka tidak benar adanya perintah tambahan yang membuka peluang munculnya interpretasi lain. Milasnya : rambu belok kiri yang disertai kalimat belok kiri boleh terus adalah bentuk yang keliru.

2. Larangan

Yaitu bentuk larangan yang dengan tegas melarang para pengguna jalan untuk berhenti pada titik-titik jalan yang memang dilarang dan sudah diberi tanda larangan, tetapi sering kali para pengendara melanggarnya, hal ini yang mengakibatkan sering terjadi kecelakaan dan kemacetan di jalan raya.

3. Peringatan

Menunjukkan kemungkinan adanya bahaya di jalan yang akan di lalui. Rambu peringatan berbentuk bujur sangkar berwarna dasar kuning dan lambang atau tulisan berwarna hitam.

4. Anjuran

Yaitu bentuk pengaturan yang bersifat menghimbau, boleh dilakukan boleh pula tidak. Pengemudi yang melakukan atau tidak melakukan anjuran tersebut tidak dapat disalahkan dan dikenakan sanksi.

5. Petunjuk

Yaitu memberikan petunjuk mengenai jurusan, keadaan jalan, situasi, kota berikutnya, keberadaan fasilitas dan lain-lain. Bentuk dan warna yang digunakan pada rambu-rambu lalu lintas digunakan untuk membedakan kategori rambu-rambu yang berbeda namun memberikan kemudahan bagi pengemudi dan membuat pengemudi lebih cepat untuk bereaksi.

Tata cara berlalu lintas berdasarkan buku panduan praktis yang diterbitkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (2015) yaitu sebagai berikut :

- a. Ketertiban dan keselamatan yaitu setiap individu diwajibkan untuk tertib dan mencegah perbuatan yang dapat mengganggu dan membahayakan keselamatan dan keamanan sehingga dapat menimbulkan kerugian jalan.
- b. Pengendara sepeda motor wajib mematuhi beberapa ketentuan seperti mematuhi marka jalan, rambu-rambu lalu lintas, gerakan lalu lintas, pemberian alat untuk isyarat lalulintas, alat untuk berhenti dan parkir, kemudian peringatan dalam bentuk bunyi (klakson) dan sinar (lampu), kecepatan minimal dan maksimal, serta tata cara dalam pengendalian dan tata cara penempelan dengan kendaraan lain.
- c. Setiap pengendara wajib menunjukkan dan memiliki surat tanda kendaraan bermotor (STNK) serta wajib memiliki surat ijin mengemudi (SIM).
- d. Pengendara atau penumpang kendaraan bermotor wajib menggunakan helm yang memenuhi standar nasional indonesia (SNI).
- e. Pengendara sepeda motor wajib menyalakan lampu baik siang atau malam hari.

Berdasarkan penjelasan dari teori di atas dapat disimpulkan bahwa lalu lintas yaitu manusia dan kendaraan yang bergerak di dalam jalan atau fasilitas pendukung lainnya.

2.1.3 Tata Guna Lahan

Menurut Bruton (1975) dalam (Widayanti, 2015) Tata guna lahan (*land use*) adalah setiap bentuk campur tangan (intervensi) manusia terhadap lahan dalam rangka memenuhi

kebutuhan hidupnya baik material maupun spiritual. Tata guna lahan dapat dikelompokkan ke dalam dua kelompok besar yaitu penggunaan lahan pertanian dan penggunaan lahan bukan pertanian. Suparmoko (1995) dalam (Widayanti, 2015) Tata guna lahan secara umum tergantung pada kemampuan lahan dan pada lokasi lahan. Untuk aktivitas pertanian, penggunaan lahan tergantung pada kelas kemampuan lahan yang dicirikan oleh adanya perbedaan pada sifat-sifat yang menjadi penghambat bagi penggunaannya seperti tekstur tanah, lereng permukaan tanah, kemampuan menahan air dan tingkat erosi yang telah terjadi. Tata guna lahan juga tergantung pada lokasi, khususnya untuk daerah-daerah pemukiman, lokasi industri, maupun untuk daerah-daerah rekreasi. Faktor-faktor yang mempengaruhi Tata guna lahan adalah faktor fisik dan biologis, faktor pertimbangan ekonomi dan faktor institusi (kelembagaan). Faktor fisik dan biologis mencakup kesesuaian dari sifat fisik seperti keadaan geologi, tanah, air, iklim, tumbuh-tumbuhan, hewan dan kependudukan. Faktor pertimbangan ekonomi dicirikan oleh keuntungan, keadaan pasar dan transportasi. Faktor institusi dicirikan oleh hukum pertanahan, keadaan politik, keadaan sosial dan secara administrasi dapat dilaksanakan. Interaksi antara tata guna lahan dan transportasi begitu dinamis, hal ini dicerminkan dengan selalu berubahnya pola tata guna lahan dan jaringan transportasi perkotaan. Perubahan pola perjalanan, volume perjalanan dan pemilihan moda perjalanan merupakan fungsi dari pola pembagian tata guna lahan dalam konteks perkotaan. Sebaliknya, perubahan dari pola tata guna lahan berkaitan erat dengan tingkat aksesibilitas yang diberikan oleh sistem transportasi untuk menunjang mobilitas dari suatu area menuju area lain. Sebagaimana halnya dengan sistem yang lain, interaksi antar sub sistem-sub sistemnya akan selalu menuju kesetimbangan. Dalam sistem interaksi tata guna lahan dan Transportasi kesetimbangan dicerminkan dengan terpenuhinya kebutuhan suatu sistem (sisi permintaan) oleh penyediaan sub sistem lainnya (sisi penawaran).

Meyer, (2018) dalam bukunya *'Urban Transportation Planning'*, menyimpulkan bahwa sistem interaksi tata guna lahan dan transportasi tidak pernah mencapai kesetimbangan, sebagai contoh : populasi sebagai salah satu sub sistem selalu berkembang setiap saat mengakibatkan sub sistem lainnya akan berubah untuk mengantisipasi kondisi. Yang pasti adalah sistem tersebut akan selalu menuju keseimbangan. tata guna lahan erat kaitannya dengan jumlah bangkitan perjalanan, sehingga untuk mempelajari bangkitan perjalanan, kita harus mengetahui jenis tata guna lahan yang akan diteliti terlebih dahulu. Tata guna lahan memperlihatkan bahwa kegiatan yang ada dan menempati petak lokasi yang bersangkutan. Setiap petak dapat menggambarkan tiga ukuran dasar yaitu jenis kegiatan yang terjadi, intensitas penggunaan, dan hubungan antar guna lahan

2.1.4 Kemacetan

Kemacetan terjadi disebabkan oleh panjangnya antrian kendaraan karena terhambatnya arus lalu lintas karena dua faktor: terbatasnya kapasitas jalan atau jumlah kendaraan yang terlalu banyak. Solusi sederhana untuk pemecahan masalah kemacetan ini adalah dengan meningkatkan kapasitas jalan dan mengurangi jumlah kendaraan, namun pada pelaksanaannya, solusi tersebut tidaklah sederhana. Peningkatan kapasitas jalan membutuhkan biaya yang sangat besar, disamping proses pembebasan lahan yang harus melalui sangat rumit dan berlarut-larut. Mengurangi jumlah kendaraan juga tidak mudah, karena terkait dengan kebijakan pemerintah dan juga ketergantungan masyarakat terhadap sarana transportasi yang sudah menjadi kebutuhan utama dan tidak bisa dilepaskan dalam aktifitas rutin (Harahap, dkk 2017).

Firdaus Ali, dalam Bergkamp, D. (2015: 46), faktor yang menyebabkan kemacetan lalu lintas disebabkan oleh: Faktor jalan raya (ruang lalu lintas jalan), Faktor kendaraan, Faktor manusia (pemakai jalan), Faktor lain. Banyak faktor yang dapat menyebabkan kemacetan lalu lintas. Boediningsih (2015: 122) menyatakan bahwa kemacetan lalu lintas terjadi karena beberapa faktor, seperti banyak pengguna jalan yang tidak tertib, pemakai jalan melawan arus, kurangnya petugas lalu lintas yang mengawasi, adanya mobil yang parkir di badan jalan, permukaan jalan tidak rata, tidak ada jembatan penyeberangan, dan tidak ada pembatasan jenis kendaraan. Banyaknya pengguna jalan yang kurang tertib, seperti adanya pedagang kaki lima yang berjualan di tepi jalan, dan parkir liar, selain itu ada pemakai jalan yang melawan arus. Hal ini disebabkan oleh kurangnya pengawasan lalu lintas yang akhirnya menyebabkan kemacetan.

Pengertian kemacetan menurut Gito Sugiyanto, (2005) merupakan kondisi tersendatnya atau berhentinya lalu lintas yang dikarenakan oleh jumlah kendaraan yang terlalu banyak dan melebihi kapasitas jalan yang tersedia. Dalam kata lain, kemacetan adalah kondisi kendaraan yang sangat banyak sehingga terjadi penumpukan yang dikarenakan kapasitas jalan tidak sesuai dengan jumlah kendaraan. Menurut penelitian Yusuf, (2016) ,terdapat 7 penyebab kemacetan, yaitu:

1. *Physical Bottlenecks*

Physical Bottlenecks adalah kemacetan yang terjadi karena jumlah kendaraan sudah melewati batas maksimum. Batas tersebut diperoleh dari faktor jalan, persimpangan jalan, dan tata letak jalan.

2. Kecelakaan Lalu Lintas (*traffic incident*)

Kemacetan kecelakaan lalu lintas yaitu kemacetan yang diakibatkan dari adanya insiden atau kecelakaan di jalur perjalanan. Kecelakaan tersebut mengakibatkan kemacetan karena kendaraan yang terlibat kecelakaan tersebut menutup sebagian ruas jalan. Hal inilah yang menyebabkan adanya kemacetan karena perlu waktu dalam mengevakuasi kendaraan yang terlibat kecelakaan.

3. Area Pekerjaan (*work zone*)

Kemacetan ini merupakan kemacetan yang dikarenakan oleh adanya aktivitas konstruksi pada jalan. Aktivitas tersebut akan mengakibatkan perubahan kondisi lingkungan jalan. Perubahan-perubahan kondisi lingkungan jalan tersebut seperti ketinggian jalan ataupun lebar jalan yang berbeda, pengalihan ataupun penutupan jalan, dan lain sebagainya.

4. Cuaca yang Buruk (*bad weather*)

Kondisi cuaca juga dapat mengakibatkan perubahan cara mengemudi seorang pengendara kendaraan, sehingga hal tersebut dapat mempengaruhi arus lalu lintas. Misalnya kondisi cuaca dalam keadaan hujan lebat dapat mengurangi jarak penglihatan pengemudi, sehingga banyak pengemudi menurunkan kecepatan dalam berkendara.

5. Alat Pengatur Lalu Lintas (*poor signal timing*)

Kemacetan yang dikarenakan alat pengatur lalu lintas merupakan pengaturan lalu lintas yang bersifat kaku dan tidak mengikuti tinggi rendahnya arus lalu lintas. Selain lampu merah, jalur kereta api juga mempengaruhi tingkat kepadatan jalan, sehingga jalur kereta api yang memotong jalan harus seoptimal mungkin.

Dari definisi diatas menyimpulkan, bahwa kemacetan terjadi jika arus lalu lintas mendekati kapasitas. Kemacetan semakin meningkat apabila arus begitu besarnya sehingga kendaraan sangat berdekatan satu sama lain. Kemacetan total apabila kendaraan harus berhenti atau bergerak lambat.

2.2 Penelitian Terdahulu

Terhadap beberapa penelitian terdahulu yang menjadi dasar dalam penelitian ini dan dapat dilihat pada tabel berdasarkan setiap jurnal yang digunakan dalam penelitian ini.

Pada tabel 2.1 dibawah ini dijelaskan jurnal penelitian yang berkaitan dengan penelitian yang akan di lakukan

TABEL 2.1
Rujukan Penelitian Untuk Variabel Aktivitas Pengguna Jalan

Judul	Analisis pengaruh pengguna busway terhadap kemacetan lalu lintas dan dampaknya terhadap moda transportasi lainya dengan menggunakan system dynamics
Penulis Jurnal	H.M Yani Syafe'i, invormatek, volume 6 nomer 1 maret 2015
Variabel Penelitian dan Metode Penelitian	Variabel penelitian : <ul style="list-style-type: none"> • Aktivitas Pengguna Jalan • <i>System Dynamics</i> • Transportasi Metode Analisa <ul style="list-style-type: none"> • Kemacetan
Alat Analisa	Pemecahan masalah dilakukan dengan pendekatan model System dynamics dengan tujuan membentuk hubungan kualitas antar variable.
Hasil Penelitian	Waktu kedatangan penumpang yang ramai dan waktu kedatangan yang memberikan pengaruh kemacetan lalu lintas
Hubungan Dengan Peneliti	Dari kesimpulan jurnal terdahulu terdapat variable yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulis yaitu variable aktivitas.

Sumber : Data sekunder diolah 2015

Penjelasan secara ringkas dari jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan tergambar pada tabel 2.1 diatas ini. Penelitian ini berfokus pada variabel aktivitas pengguna jalan.

Pada tabel 2.2 dibawah ini dijelaskan jurnal penelitian yang berkaitan dengan penelitian yang akan di lakukan

TABEL 2.2
Rujukan Penelitian Untuk Variabel Pengendalian Lalu Lintas

Judul	Analisis kemacetan lalu-lintas pada kawasan pendidikan (Studi kasus jalan pocut baren kota banda aceh)
Penulis Jurnal	Sukma Meutia, Sofyan M. Saleh, Dan Azmeri, volume 1 nomer 1, september 2017
Variabel Penelitian dan Metode Penelitian	Variabel penelitian : <ul style="list-style-type: none"> • Kawasan Jalan Sekolah • Lalu Lintas Metode Analisa <ul style="list-style-type: none"> • Kemacetan
Alat Analisa	Pengumpulan data dilakukan dengan dua cara yaitu: Premier dan Sekunder. Data premier dilakukan dengan mengadakan pengamatan sedangkan data sekunder diperoleh dari hasil penelitian, seminar, artikel dan penelusuran pustaka.
Hasil Penelitian	Keberadaan kawasan pendidikan di ruas jalan pocut dirasakan sangat mempengaruhi meningkatnya volume lalu-lintas ditambah tidak adanya lahan parkir membuat banyak kendaraan yang parkir dibahu jalan.
Hubungan Dengan Peneliti	Dari kesimpulan jurnal terdahulu terdapat variable yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulis yaitu variable lalu lintas.

Sumber : Data sekunder diolah 2017

Penjelasan secara ringkas dari jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan tergambar pada tabel 2.2 diatas ini. Penelitian ini berfokus pada variabel lalu lintas.

Pada tabel 2.3 dibawah ini dijelaskan jurnal penelitian yang berkaitan dengan penelitian yang akan di lakukan

TABEL 2.3
Rujukan Penelitian Untuk Variabel Tata Guna Lahan

Judul	Analisis kinerja jalan dan formulasi model pengaruh tata guna lahan terhadap angkutan kota di kota Depok
Penulis Jurnal	Rina Widayanti, volume 1 nomer 1, november 2016
Variabel Penelitian dan Metode Penelitian	Variabel penelitian : <ul style="list-style-type: none"> • Tata Guna Lahan • Penduduk • Angkutan Kota • Transportasi Metode Analisa <ul style="list-style-type: none"> • Kemacetan
Alat Analisa	Menggunakan metode kuantitatif yang fokus pada jumlah angkutan kota dan luas lahan
Hasil Penelitian	Perubahan tataguna lahan memiliki keterkaitan erat dengan transportasi, sehingga peningkatan intensitas lahan dan pertumbuhan jumlah penduduk dapat menyebabkan meningkatnya jumlah angkutan kota.
Hubungan Dengan Peneliti	Dari kesimpulan jurnal terdahulu terdapat variable yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulis yaitu variable tata guna lahan

Sumber : Data sekunder diolah 2016

Penjelasan secara ringkas dari jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan tergambar pada tabel 2.3 diatas ini. Penelitian ini berfokus pada variabel tata guna lahan.

Pada tabel 2.4 dibawah ini dijelaskan jurnal penelitian yang berkaitan dengan penelitian yang akan di lakukan

TABEL 2.4
Rujukan Penelitian Untuk Variabel Kemacetan

Judul	Faktor-faktor pendorong penyebab terjadinya kemacetan lalu lintas da pusat kota Ratahan
Penulis Jurnal	Melisa margareth, Papi J.C. Franklin, dan Fela Warouw, volume 3 nomer 1, april 2015
Variabel Penelitian dan Metode Penelitian	Variabel penelitian : <ul style="list-style-type: none"> • Ratahan • Lalu Lintas • Faktor Kemacetan Metode Analisa <ul style="list-style-type: none"> • Kemacetan
Alat Analisa	Menggunakan metode analisisdeskriptif dan metode analisis kualitatif. Semua data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan,kuesioner, dan dokumentasi disusun secara sistematis.
Hasil Penelitian	Ditemukan faktor internal dan faktor eksternal yang menyebabkan kemacetan,faktor internal yang di temui adalah kapasitas jalan yang tidak memadai dan faktor external adalah jalan provinsi adalah satu-satunya akses utama.
Hubungan Dengan Peneliti	Dari kesimpulan jurnal terdahulu terdapat variable yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian penulis yaitu variable kemacetan

Sumber : Data sekunder diolah 2015

Penjelasan secara ringkas dari jurnal penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan tergambar pada tabel 2.4 diatas ini. Penelitian ini berfokus pada variabel kemacetan.

2.3 Hipotesis

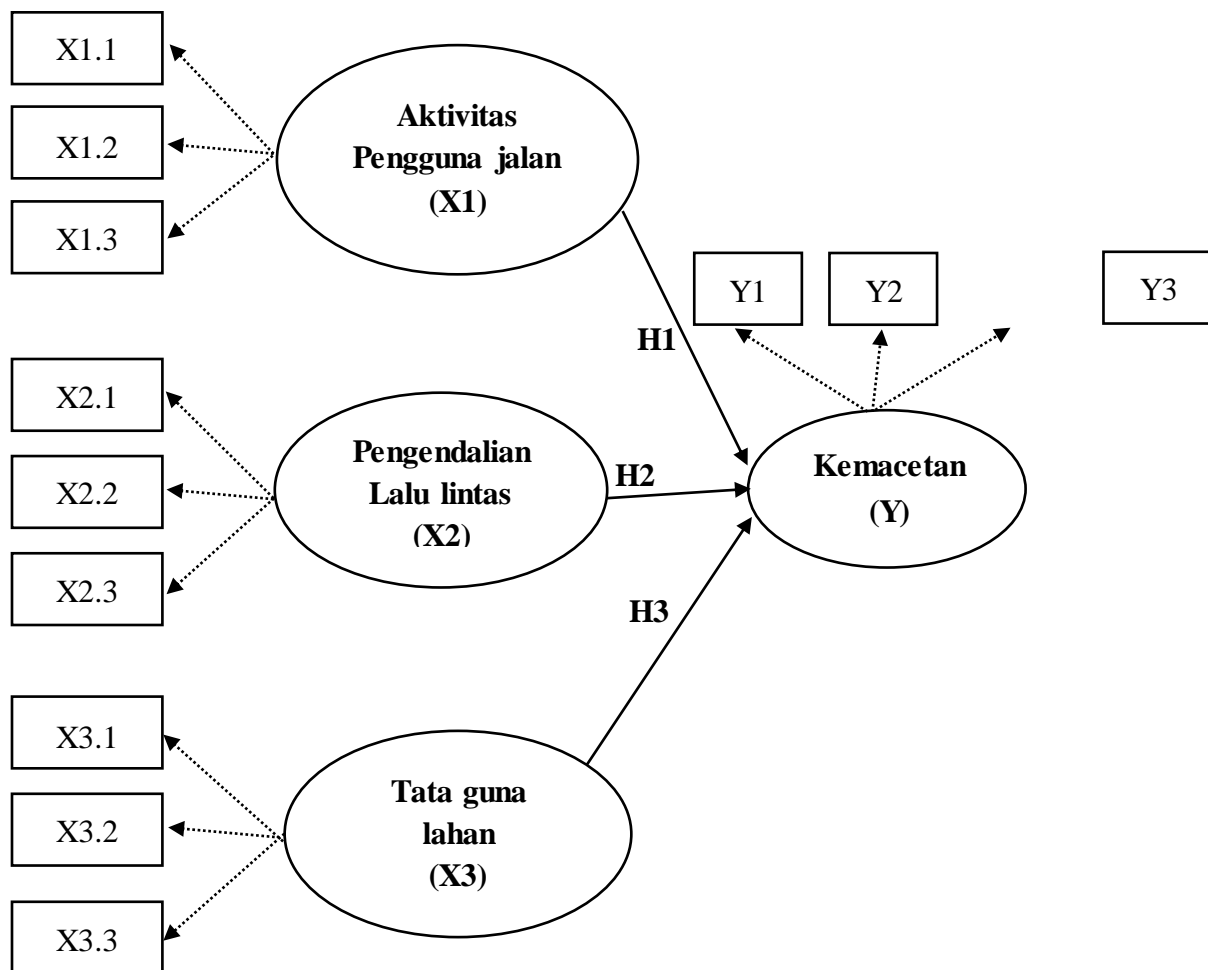
Hipotesis menurut arti kata hipotesis berasal dari dua panggalan kata, yaitu “*hypo*” yang artinya di bawah dan “*thesa*” artinya kebenaran atau pendapat. Dan menurut maknanya dalam suatu penelitian hipotesis merupakan jawaban sementara dan kesimpulan yang di

ambil untuk menjawab permasalahan yang di ajukan. Hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap rumusan masalah penelitian, pengujian hipotesis dimaksudkan untuk memutuskan apakah akan menerima atau menolak. Hipotesis berdasarkan pada data yang diperoleh dari sampel. Hipotesis juga dikatakan sebagai suatu pernyataan mengenai nilai suatu parameter populasi yang dimaksudkan untuk pengujian dan berguna untuk pengambilan keputusannya. Dalam penelitian ini, hipotesis dikemukakan dengan tujuan untuk mengarahkan serta memberi pedoman bagi penelitian yang akan dilakukan.. Apabila ternyata hipotesis tidak terbukti dan berarti salah, maka masalah dapat dipecahkan dengan kebenaran yang ditentukan dari keputusan yang berhasil dijalankan selama ini.

Hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap masalah penelitian yang kebenarannya masih harus diuji empiris. Hipotesis dalam penelitian ini antara lain:

- H1: Diduga aktivitas pengguna jalan berpengaruh positif dan signifikan terhadap penurunan kemacetan Jalan Pemuda Kabupaten Klaten.
- H2: Diduga pengendalian lalu lintas berpengaruh positif dan signifikan terhadap penurunan kemacetan Jalan Pemuda Kabupaten Klaten.
- H3: Diduga tata guna lahan berpengaruh positif dan signifikan terhadap penurunan kemacetan Jalan Pemuda Kabupaten Klaten.

2.4 Kerangka Pemikiran Teoritis



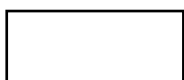
Keterangan :



= Variabel



= Penguku



.....► = Pengaruh
= Indikator
H = Hipotesis

Indikator variabel independen (X1) Aktifitas Pengguna Jalan :

- X1.1 : pejalan kaki / penyebrang jalan
- X1.2 : Angkutan umum dan kendaraan yang berhenti
- X1.3 : Kendaraan masuk dan keluar dari lahan di samping jalan

Indikator variabel independen (X2) Pengendalian Lalu lintas :

- X2.1 : Pengendalian arus
- X2.2 : Jalan satu arah
- X2.3 : Pengendalian persimpangan

Indikator variabel independen (X3) Tata guna lahan :

- X3.1 : Penggunaan Jalan Yang Melebihi Kapasitas
- X3.2 : Persimpangan Jalan
- X3.3 : *U-Turn*

Indikator variabel dependen (Y) Kemacetan :

- Y.1 : Penumpukan kendaraan
- Y.2 : Kendaraan tidak bergerak
- Y.3 : Waktu perjalanan yang tidak sesuai estimasi

2.5 Diagram Alur Penelitian

