

BAB II

TINJAUAN TEORITIS

2.1 Kajian Pustaka

2.1.1. Geografi Desa dan Kota

Geografi desa dan kota merupakan cabang ilmu dari geografi, geografi desa dan kota membahas tentang morfologi dan aktivitas yang terjadi di desa maupun di kota. Desa sering diartikan sebagai suatu wilayah yang letaknya jauh dari keramaian kota, serta dihuni oleh sekelompok masyarakat yang sebagaimana besar mata pencahariannya di sektor pertanian. Sedangkan, kota merupakan wilayah pusat kegiatan manusia (diluar kegiatan pertanian), seperti industri, perdagangan, sektor jasa dan pelayanan masyarakat, pendidikan dan pemerintahan sehingga dalam kehidupan sehari-hari kota terlihat sangat sibuk (dalam Ariwibowo, 2007: 103-104). Maka dari itu, kehidupan diperkotaan sangatlah padat. Kepadatan tersebut tidak lepas dari adanya transportasi sebagai penunjang aktivitas masyarakat diperkotaan

2.1.2. Geografi Transportasi

Transportasi secara umum dapat diartikan sebagai usaha pemindahan atau penggerakan orang atau barang dari suatu lokasi, yang disebut lokasi asal, ke lokasi lain, yang biasanya disebut lokasi tujuan, untuk keperluan tertentu dengan mempergunakan alat tertentu pula. Dari pengertian tersebut transportasi mempunyai beberapa dimensi seperti: lokasi (asal dan tujuan), alat (teknologi), dan keperluan tertentu di lokasi tujuan seperti ekonomi, sosial dan lain-lain. Kalau salah satu dari ketiga dimensi tersebut terlepas atau tidak ada, hal demikian tidak dapat disebut transportasi. Wibileksono, 2015 (dalam Dahri, 2023: 31).

2.1.3. Kemacetan Lalu Lintas

Kemacetan lalu lintas merupakan model yang terbentuk karena adanya kebiasaan terjadinya kemacetan lalu lintas yang disebabkan oleh aktivitas masyarakat, namun bukan hanya disebabkan oleh masyarakat saja, tetapi

disebabkan juga dengan buruknya kebijakan pemerintah dalam mentata kota dengan baik seperti tata guna lahan, jaringan jalan, banyaknya persimpangan, letak pusat kota, pusat perbelanjaan dan lain-lain (Andini, 2018). Berdasarkan penjelasan tersebut bahwa kemacetan ini menjadi hal yang merugikan bagi masyarakat, kemacetan ini dipengaruhi oleh banyak aspek, salah satunya karena aktivitas masyarakat dan penggunaan kendaraan yang tinggi.

Menurut Tamin dalam (Rusli, 2019) menjelaskan bahwa arus lalu lintas apabila mendekati kapasitasnya, maka kemacetan akan terjadi, kemacetan semakin meningkat apabila arus begitu besarnya sehingga kendaraan sangat berdekatan satu sama lain. Kemacetan lalu lintas terjadi apabila kapasitas jalan tetap/diam sedangkan jumlah kendaraan yang masuk kejalan tersebut terus meningkat, hal ini menandakan bahwa kemacetan akan terjadi.

Menurut Rusydah (2019) Tingginya aktivitas masyarakat dalam suatu wilayah menyebabkan peluang masyarakat dalam menggunakan transportasi menjadi besar, maka dapat dikatakan bahwa suatu wilayah yang memiliki masyarakat yang banyak maka memiliki peluang terjadinya kemacetan, hal ini juga menyambung pada kesadaran masyarakat dalam dampak penggunaan kendaraan pribadi.

Menurut (Dzorifah, 2018) penelitian yang dilakukan olehnya di Kejapanan-Gempol, menjelaskan bahwa kemacetan lalu lintas di Jalan Raya Gempol disebabkan oleh semakin bertambahnya volume kendaraan dan didukung oleh daerah pembangkit yang mengganggu lalu lintas

Menurut Wijanarko & Ridlo (2019) pada penelitiannya di Kawasan Sukun Banyumanik Kota Semarang menjelaskan bahwa kemacetan yang terjadi disana disebabkan karena masyarakat disana 69,30% adalah usia produktif yang menyebabkan kota tersebut memiliki pertumbuhan yang pesat dan pertumbuhan ekonomi yang meningkat, hal ini menjelaskan bahwa kemacetan terus terjadi dan terus meningkat pada daerah tersebut.

Menurut Permatasari (2020) kemacetan terjadi karena adanya keberagaman aktivitas diwaktu yang sama, seperti terjadi di Surabaya yaitu hampir semua karyawan kantor berangkat diwaktu pagi dan pulang diwaktu sore hari. Kemacetan merupakan hasil dari terganggunya arus lalu lintas, arus lalu lintas mengalami gangguan disebabkan oleh banyak faktor, seperti jumlah kendaraan yang melebihi kapasitas, kondisi jalan, kualitas jalan, banyaknya persimpangan jalan dan lain-lain. Faktor-faktor tersebut banyak terjadi di beberapa kota besar seperti Jakarta, Bandung, Surabaya dan beberapa kota besar lainnya. Namun, yang menjadi faktor terbesar dari timbulnya kemacetan yaitu banyaknya masyarakat yang menggunakan kendaraan bermotor pribadi.

Menurut Badan Pusat Statistik (2022) mengatakan bahwa tingginya mobilitas penduduk dan barang di ibu kota DKI Jakarta belum diimbangi dengan ketersediaan transportasi umum yang aman dan nyaman, sehingga kendaraan bermotor pribadi baik kendaraan beroda empat maupun sepeda motor pertumbuhannya dari tahun ke tahun mengalami kenaikan yang cukup signifikan.

Kemacetan merupakan kondisi jalan yang mengalami tersendatnya atau terhentinya lalu lintas yang disebabkan oleh banyaknya kendaraan bermotor, kebijakan pemerintah yang kurang tepat, banyaknya persimpangan jalan dan lain-lain. Kemacetan biasanya terjadi pada kota-kota besar karena beragamnya aktivitas masyarakat yang menggunakan kendaraan (Andini, 2018).

Menurut Munawar dalam (Andini, 2018) Kemacetan biasanya menimbulkan dampak negatif yang tidak sedikit, baik pada aspek ekonomi,

seperti tidak lancarnya distribusi barang maupun yang berujung pada stabilitas perekonomian masyarakat. Keterlambatan pergi/pulang sekolah maupun kerja, mempengaruhi psikologis masyarakat yang cukup terganggu dengan adanya kemacetan dan masih banyak lainnya. Kemacetan akan menimbulkan berbagai dampak negatif, baik bagi pengemudinya sendiri maupun ditinjau dari segi ekonomi dan lingkungan. Bagi pengemudi, kemacetan akan menimbulkan ketegangan (*stress*). Dampak negatif dari segi ekonomi yaitu berupa kehilangan waktu karena perjalanan yang lama serta bertambahnya biaya operasi kendaraan berhenti. Sedangkan dampak negatif terhadap lingkungan yaitu berupa polusi udara dan gangguan suara kendaraan / kebisingan. Terjadinya kemacetan dipengaruhi oleh banyak faktor, faktor tersebut menjadi permasalahan dalam aktivitas masyarakat.

2.1.1.1 Faktor-faktor Terjadinya Kemacetan

Kemacetan terjadi karena adanya penyebab yang menghambat laju kendaraan disuatu jalan. Kemacetan terjadi juga akibat ruas jalan yang tidak bisa menampung volume kendaraan yang melintas, ruas jalan tersebut dijelaskan berdasarkan klasifikasi jalan, klasifikasi jalan yang memfokuskan pada penelitian ini adalah klasifikasi jalan berdasarkan fungsi jalan dan klasifikasi berdasarkan kelas jalan.

1. Ruas Jalan

Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, diatas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/ atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori dan jalan kabel (Undang-undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Jalan)

a. Klasifikasi jalan berdasarkan fungsi jalan

Klasifikasi jalan berdasarkan fungsi jalan menurut Pedoman Konstruksi dan Bangunan Pd T-18-2004-B, bahwa jalan dibagi menjadi 2 yakni sistem jaringan jalan primer dan sistem jaringan

jalan sekunder. Sistem jaringan jalan primer adalah jalan yang disusun mengikuti ketentuan pengaturan tata ruang dan struktur ruang wilayah nasional, yang menghubungkan simpul-simpul jasa distribusi. Sistem jaringan jalan sekunder adalah sistem jaringan jalan yang peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk masyarakat wilayah perkotaan (Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 5/PRT/M/2018 Tahun 2018 tentang Penetapan Kelas Jalan Berdasarkan Fungsi Dan Intensitas Lalu Lintas Serta Daya Dukung Menerima Muatan Sumbu Terberat Dan Dimensi Kendaraan Bermotor). Kriteria teknis secara umum yang digunakan sebagai tolak ukur untuk menetapkan klasifikasi fungsi jalan sebagai berikut:

1) Sistem jaringan jalan primer

Sistem jaringan jalan primer adalah jaringan jalan yang menghubungkan pusat kegiatan nasional atau antar pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan daerah. Sistem jaringan primer terdiri dari arteri primer, jalan kolektor primer dan jalan lokal primer.

2) Sistem Jaringan Sekunder

3) Menurut Undang-undang (UU) Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, Sistem jaringan sekunder merupakan sistem jaringan jalan yang disusun mengikuti ketentuan tata ruang kota yang menghubungkan kawasan-kawasan yang mempunyai fungsi primer, fungsi sekunder kesatu, fungsi sekunder kedua, fungsi sekunder ketiga dan seterusnya sampai ke perumahan.

b. Klasifikasi jalan berdasarkan kelas jalan

Pengelompokan jalan berdasarkan kelas jalan sebagai berikut:

1) Jalan kelas I, yaitu jalan arteri yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak

melebihi 2.500 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.00 milimeter, dan muatan sumbu terberat diizinkan lebih besar dari 10 ton

- 2) Jalan kelas II, yaitu jalan arteri yang dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran tidak melebihi 2.500 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 milimeter dan muatan sumbu terberat yang diizinkan 10 ton.
- 3) Jalan kelas III A, yaitu jalan arteri atau kolektor yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 milimeter dan muatan yang diizinkan adalah 8 ton.
- 4) Jalan kelas III B, yaitu jalan kolektor yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 12.000 milimeter , dan muatan sumbu terberat diizinkan 8 ton.
- 5) Jalan kelas III C, yaitu jalan lokal dan jalan lingkungan yang dapat dilalui kendaraan bermotor muatan dengan ukuran tidak melebihi 2.100 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 9.000 milimeter dan muatan sumbu terberat yang diizinkan 8 ton.

Tabel.1.1
Klasifikasi Jalan menurut kelas jalan

Fungsi	Kelas	Muatan Sumbu Terberat
Arteri	I	>10
	II	10
	III	8
Kolektor	III A	8
	III B	8

Sumber: Tata cara Perencanaan Geometrik Jalan Antar Kota, Ditjen Marga 1977 dalam (Kurniawan Fiki dkk, 2019)

c. Persimpangan Jalan

Persimpangan jalan adalah simpul dalam jaringan transportasi dimana dua atau lebih ruas jalan bertemu, di sini arus lalu lintas mengalami konflik. persimpangan merupakan bagian penting dari jalan raya karena sebagian besar dari efisiensi, keamanan, kecepatan, biaya operasional dan kapasitas lalu lintas tergantung pada perencanaan persimpangan. Menurut Siswanto (2019) masalah-masalah yang terkait pada persimpangan adalah:

- a. Volume dan kapasitas kendaraan
- b. Desain geometrik dan kebebasan pandangan
- c. Perilaku lalu lintas dan panjang antrian
- d. Kecepatan
- e. Pengaturan lampu jalan
- f. Kecelakaan dan keselamatan
- g. Parkir

2. Volume Kendaraan

Kendaraan merupakan teknologi masa kini yang banyak dimiliki dan digunakan oleh masyarakat, bahkan kehidupan saat ini tidak akan berjalan dengan baik apabila tidak berkendara, karna berkendara merupakan aktivitas yang mudah digunakan dan merupakan teknologi yang paling efisien dalam membantu aktivitas masyarakat dalam berpindah tempat dari satu tempat ke tempat lainnya. Semakin banyaknya kendaraan maka potensi kemacetan akan semakin besar.(Andini, 2018). Kemacetan identik dengan kepadatan, yang dimaksudnya sebagai jumlah kendaraan yang menjadi faktor utama dalam tingkat kemacetan, kendaraan yang paling banyak terjadi yaitu pada kendaraan pribadi seperti kendaraan bermotor.

Dalam lalu lintas jumlah kendaraan pribadi sangatlah banyak dan menjadi penyebab utama dalam kemacetan lalu lintas. Setiadji dalam (Andini,2018). Selain itu, perilaku pengendara menjadi pendukung terjadinya kemacetan seperti berhenti sembarangan, parkir dibahu jalan,

kecepatan kendaraan yang dibawah arus kecepatan bebas dan masih banyak lainnya. Menurut Soesilowati dalam (Andini,2018) kemacetan identik dengan kepadatan (*density*), yang menjelaskan bahwa kepadatan lalu lintas menyebabkan potensi adanya kemacetan.

Menurut Yowanto dalam (Andini, 2019) dari hari ke hari kendaraan dan kemacetan dijalan raya semakin meningkat, ditambah banyaknya masyarakat membeli serta menggunakan kendaraannya, hal tersebut juga tidak didukung dari adanya pelebaran jalan maupun jalan raya baru, hal ini menjadi faktor adanya kemacetan. Berdasarkan penjelasan tersebut bahwa kemacetan akan terus terjadi seiring permasalahannya tidak dapat diatasi.

Menurut (Badan Pusat Statistik, 2022) jumlah kendaraan bermotor di Ibukota DKI Jakarta tercatat lebih dari 18 juta unit. Jika ditempatkan secara berjejer di seluruh jalan raya di Jakarta maka jalanan akan berubah menjadi area parkir. Hal ini membuktikan jumlah kendaraan bermotor di Jakarta jauh lebih banyak dari ruas dan panjang jalan yang tersedia, sehingga membuat jalanan Jakarta melebihi kapasitas. Akibatnya, kemacetan parah terjadi hampir di seluruh jalan.

Menurut Lambang, dkk dalam (Anshori, 2021) Peningkatan jumlah kendaaran adalah jumlah kepemilikan kendaran yang meningkat setiap tahunnya, hal itu dilihat dari segi perekonomian masyarakat. Perekonomian masyarakat menjadi pondasi dari kepemilikan kendaraan bermotor, semakin banyaknya kepemilikan kendaraan bermotor maka peluang kemacetan akan semakin tinggi. Namun selain dari itu, harus juga selaras dengan ketersediaan lahan parkir, karena lahan parkir menjadi tempat keamanan dan keselamatan kendaraan. Lahan parkir menjadi sangat penting dalam transportasi, ketersediaan lahan parkir menjadi hal yang baik dalam mengurangi kemacetan. Sebaliknya, apabila semakin tingginya jumlah kendaraan, sedangkan lahan parkir yang tidak memenuhi kendaraan. Maka, akan terjadinya lahan-lahan parkir sembarangan seperti di pinggi jalan, hal tersebut muncul permasalahan

kemacetan.

3. Hambatan Samping

Menurut Margareth, dkk dalam (Anshori, 2021) Hambatan samping adalah dampak kinerja lalu lintas terhadap aktivitas samping segmen jalan. Hambatan samping pada umumnya mempengaruhi pada pejalan kaki, angkutan umum dan kendaraan yang berhenti, kendaraan tak bermotor, keluar masuk kendaraan dari fungsi lahan di samping jalan.

Menurut Manual Kapasitas Jalan Indonesia dalam (Anshori, 2021) hambatan samping adalah dampak dari kinerja lalu lintas dari aktivitas samping segmen jalan. Hambatan samping tersebut berpengaruh terhadap kapasitas jalan baik itu besar maupun kecil. Semakin besar hambatan samping, maka semakin kecil kapasitas efektif jalan begitu juga sebaliknya, dengan semakin kecil kapasitas jalan akan menyebabkan kinerja atau tingkat pelayanan jalan menjadi sangat rendah. Hambatan samping disebabkan oleh 2 hal, yaitu:

a. Angkutan umum dan kendaraan yang berhenti

Angkutan umum dan kendaraan yang berhenti merupakan kondisi aktivitas jalan yang sulit untuk diselesaikan tergantung dari kepentingan tiap pengendara angkutan umum maupun kendaraan pribadi. Angkutan umum merupakan kendaraan digunakan sebagai jasa yang bermata pencaharian seperti supir baik itu mengangkut orang maupun barang. Sedangkan kendaraan yang berhenti merupakan kendaraan yang memiliki kecepatan 0 km/jam, kondisi tersebut tergantung kepentingan pengendara maupun kecelakaan mesin yang mengakibatkan kendaraan tersebut berhenti.

b. Kendaraan yang masuk dan keluar dari lahan samping jalan

Merupakan kondisi jalan yang bisa menambah ataupun mengurangi jumlah kendaraan di suatu jalan tersebut. Kendaraan yang masuk dan keluar di lahan samping jalan merupakan kendaraan yang masuk dan keluar dari persimpangan jalan

maupun gang, kondisi tersebut juga bisa mengalami kemacetan karena proses keluar masuknya kendaraan mengakibatkan kendaraan mengalami penurunan kecepatan dan apabila terjadi peningkatan kendaraan yang melakukan hal tersebut, maka mengakibatkan peningkatan kemacetan di sekitar persimpangan ataupun gang tersebut.

4. Aktivitas Masyarakat

Aktivitas masyarakat merupakan kegiatan masyarakat yang dilakukan secara berlangsung berdasarkan kepentingan tertentu. Aktivitas masyarakat perkotaan merupakan masyarakat yang berhubungan dengan kegiatan perekonomian dan pendidikan seperti bekerja dan bersekolah, hal itu didukung dari beragamnya lapangan pekerjaan dan luasnya lapangan pekerjaan serta infrastruktur yang memadai.

2.1.4. Upaya Mengatasi Kemacetan

Upaya Adalah bagian dari peranan yang harus dilakukan oleh seseorang untuk mencapai tujuan tertentu (Anjarwani, 2018). Maka dari itu, upaya merupakan hal yang harus dilakukan dengan tujuan yang sama. Menurut Tim Penyusun Departemen Pendidikan Nasional dalam (Anjarwani, 2018) menjelaskan bahwa upaya merupakan usaha, akal atau ikhtiar untuk mencapai suatu maksud, memecahkan persoalan, mencari jalan keluar dan sebagainya. Dapat disimpulkan bahwa upaya diartikan sebagai sebuah usaha untuk mencapai kepentingan bersama dengan maksud untuk memperoleh tujuan yang sama demi kebaikan bersama.

Upaya mengatasi kemacetan merupakan usaha, akal, ikhtiar dan cara untuk mengatasi kemacetan di daerah tertentu. Mengatasi kemacetan merupakan tanggung jawab bersama untuk kepentingan bersama dengan maksud untuk mencapai tujuan bersama yang hasilnya akan dirasakan semua masyarakat. Kemacetan menjadi permasalahan dalam perkotaan, hal tersebut apabila tidak dapat diselesaikan permasalahannya, maka akan permasalahan tersebut akan semakin besar dampaknya pada aspek-aspek lainnya. Maka dari itu, upaya

mengatasi kemacetan merupakan hal yang sangat penting. Dalam mengatasi kemacetan lalu lintas, perlu adanya kebijakan pemerintah dalam mengatasinya yaitu:

1. Pengaturan Parkir Liar

Pengaturan parkir liar merupakan pengaturan parkir yang berada dibahu jalan maupun tempat yang dinyatakan tidak boleh sebagai lahan memarkirkan kendaraan. Pengaturan parkir liar ini dilakukan oleh pemerintah dengan berlandaskan UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 287 ayat (1) menjelaskan bahwa parkir sembarangan akan dikenakan pidana dengan pidana kurung paling lama 2 bulan atau membayar denda Rp.500.000. Menurut (Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan) pasal 38 tentang ketentuan badan jalan yang tidak boleh digunakan sebagai tempat parkir karena akan mengganggu aktivitas pengguna jalan.

2. Pengaturan Persimpangan Jalan

Pengaturan persimpangan jalan dilakukan untuk mengatur kondisi persimpangan jalan sehingga tidak terjadi permasalahan lalu lintas seperti kemacetan. Pengaturan ini sudah diatur di dalam Peraturan Pemerintah No.79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Umum. Pasal 113 menjelaskan bahwa pada persimpangan jalan yang dilengkapi alat pemberi isyarat lalu lintas, pengemudi kendaraan dilarang langsung berbelok kiri, kecuali pemberi isyarat lalu lintas. pada persimpangan sebidang yang tidak kendalikan dengan alat pemberi isyarat lalu lintas. pengemudi wajib memberi hak utama kepada:

- 1) Kendaraan yang datang dari arah depan dan/atau dari arah cabang persimpangan yang lain jika hal itu dinyatakan dengan rambu lalu lintas atau marka jalan;
- 2) Kendaraan dari jalan utama jika pengemudi tersebut datang dari cabang persimpangan yang lebih kecil atau dari pekarangan yang berbatasan dengan jalan;

- 3) Kendaraan yang datang dari arah cabang persimpangan sebelah kiri jika cabang persimpangan 4 (empat) atau lebih dan sama besar;
- 4) Kendaraan yang datang dari arah cabang sebelah kiri di persimpangan 3 (tiga) yang tidak tegak lurus;
- 5) Kendaraan yang datang dari arah cabang persimpangan yang lurus pada persimpangan 3 (tiga) tegak lurus.

3. Mematuhi Peraturan Lalu Lintas

Masyarakat Indonesia dalam bernegara sudah seharusnya melakukan kewajiban untuk melaksanakan segala bentuk peraturan-peraturan yang disahkan oleh negara, termasuk mematuhi peraturan lalu lintas. Kewajiban masyarakat untuk mematuhi peraturan lalu lintas sudah diatur dalam Peraturan Pemerintah No. 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Pasal 206 ayat 4 menjelaskan bahwa setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mematuhi ketentuan:

- 1) Marka jalan;
- 2) Alat pemberi isyarat lalu lintas;
- 3) Gerakan lalu lintas
- 4) Berhenti dan parkir
- 5) Peringatan dengan bunyi dan sinar;
- 6) Kecepatan maksimal atau minimal; dan/atau
- 7) Tata cara pengandengan dan penempelan dengan kendaraan lain.

4. Menggunakan Jalan Alternatif

Menurut Andini (2018) berdasarkan penelitiannya di Kecamatan Sukajadi dalam memecahkan solusi dan strategi kemacetan lalu lintas yang dilakukan oleh masyarakat, bahwa solusi yang diperlukan yaitu menggunakan jalan lain, berjalan kaki, berangkat lebih awal, bergerak cepat, berangkat bukan di jam-jam sibuk dan memilih berdiam diri dirumah untuk tidak bepergian.

2.2 Hasil Penelitian yang Relevan

Hasil penelitian yang relevan merupakan penelitian terdahulu yang berkaitan dengan penelitian ini. Maksud penelitian yang relevan dengan penelitian ini ialah kemacetan dan mobilitas penduduk. Berikut merupakan hasil penelitian relevan yang berkaitan dengan penelitian ini, antara lain:

Tabel 2.1
Penelitian yang Relevan

Aspek	Penelitian yang relevan			Penelitian yang akan dilakukan
Nama	Ales Primadani (2018)	Siti Rifa Rusyda JR (2019)	Desmatena Windu Sharfina (2022)	Ardi Maulana Rizki (2023)
Judul	Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kemacetan Lalu Lintas Pada Ruas Jalan Kertosono Ngujung Kab. Tulungagung	Pengaruh Kemacetan Lalu Lintas Pada Simpang Empat Terhadap Pola Pergerakan Daerah Sekitar (Studi Kasus : Jalan Perintis Kemerdekaan , Jalan Dg. Ramang, dan Jalan Batara Bira)	Analisis Tingkat Kemacetan Lalu Lintas di Sebagian Ruas Jalan Kota Mgelang Menggunakan Sistem Informasi Geografis	Faktor-faktor yang mempengaruhi Kemacetan di Ruas Jalan Ciracas Raya Kecamatan Ciracas Kota Administrasi Jakarta Timur
Rumusan Masalah	1. Apakah variabel volume kendaraan berpengaruh terhadap kemacetan lalu lintas di Jalan Raya Kertosono Ngujung Kabupaten	1. Bagaimana kondisi kemacetan lalu pada simpang di Jalan Perintis Kemerdekaan , Jalan Dg. Ramang dan Jalan Batara Bira (Baddoka)	1. Bagaimanakah tingkay kemaetan lalu lintas di ruas jalan arteri dan kolektor kota magelang? 2. faktor dominan apa yang mempengaruhi	1. Faktor-faktor apakah yang menyebabkan terjadinya kemacetan lalu lintas di ruas Jalan Ciracas Raya Kecamatan Ciracas Kota

	<p>Tulungagung ?</p> <p>2. Apakah Variabel Ruas jalan berpengaruh terhadap kemacetan Lalu lintas di jalan Raya Kertosono Ngujung Kabupaten Tulungagung ?</p> <p>3. Apakah variabel hambatan samping berpengaruh terhadap kemacetan lalu lintas di Jalan Raya Kertosono Ngujung Kabupaten Tulungagung ?</p>	<p>dan Jalan Batara Bina</p> <p>2. Bagaimana pengaruh kemacetan lalu lintas pada simpang di Jalan Perintis Kemerdekaan , Jalan Dg Ramang dan Jalan Batara Bira (Baddoka) terhadap pola pergerakan daerah sekitarnya?</p> <p>3. Bagaimana Penanganan kemacetan lalu lintas pada simpang jalan Perintis Kemerdekaan , Jalan Dg. Ramang, dan Jalan Batara Bira (Baddoka)?</p>	<p>i tingkat kemacetan lalu lintas di ruas jalan arteri dan kolektor Kota Magelang?</p>	<p>Administrasi Jakarta Timur?</p> <p>2. Bagaimana upaya dalam mengatasi kemacetan di ruas Jalan Ciracas Raya Kecamatan Ciracas Kota Administrasi Jakarta Timur?</p>
Hasil Penelitian	<p>Kemacetan pada Jalan Raya Kertosono Ngujung Kabupaten Tulungagung berpengaruh besar terhadap mobilitas penduduk</p>	<p>Berdasarkan hasil analisis diperoleh bahwa tingkat pelayanan pada simpang membutuhkan penanganan terhadap simpang (>0.75) baik itu pada hari kerja dan hari libur karna</p>	<p>Kemacetan di Kota Magelang bersifat kompleks karena kemacetan dipengaruhi oleh berbagai faktor dari wilayah Kota Magelang sendiri ataupun yang</p>	<p>Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa kemacetan ini disebabkan oleh faktor yaitu volume kendaraan, hambatan samping seperti kendaraan yang berhenti</p>

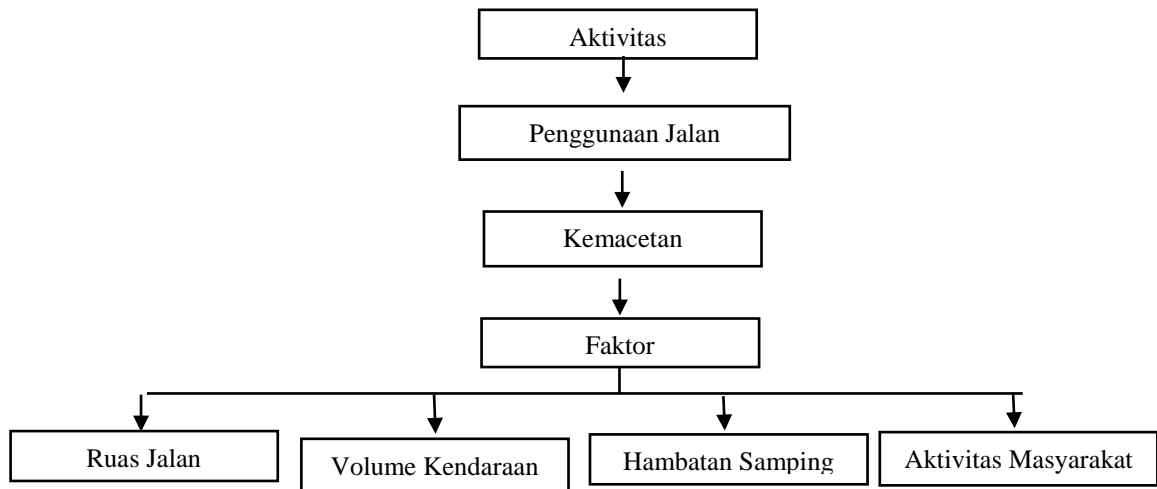
		berpengaruh terhadap pola pergerakan yakti pada aspek besar biaya, kerugian bahan bakar minyak, tingkat kenyamanan, tingkat stres tingkat kebisingan dan tingkat polusi. Alternatif	berasal dari luar Kota Magelang. Faktor yang berasal dari dalam Kota Magelang sendiri seperti jaringan jalan dan sebaran titik pusat kegiatan.	sembarangan serta kendaraan yang masuk dan keluar dari persimpangan jalan dan aktivitas masyarakat. Adapun upaya dalam mengatasi kemacetan dalam penelitian ini yaitu pengaturan persimpangan jalan oleh Suku Dinas Perhubungan Kota Jakarta Timur dan mematuhi peraturan lalu lintas serta menggunakan jalan alternatif oleh masyarakat.
--	--	---	--	---

Sumber : *Literasi*, 2023

2.3 Kerangka Konseptual

2.3.1. Kerangka Konseptual 1

Kerangka konseptual 1 dilatar belakangi pada rumusan masalah pertama “faktor-faktor yang mempengaruhi kemacetan lalu lintas di Ruas Jalan Ciracas Raya Kemacetan Ciracas Kota Administrasi Jakarta Timur”. Kerangka konseptual di jelaskan sebagai berikut

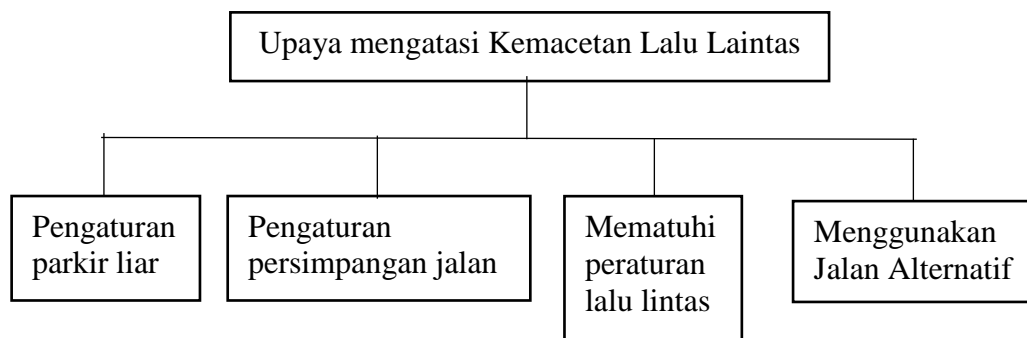


Gambar 1.1
Kerangka Konseptual 1

Pada kerangka konseptual pertama, peneliti memfokuskan pada faktor-faktor yang mempengaruhi kemacetan lalu lintas di Jalan Ciracas Raya. Dalam Faktor-Faktor yang mempengaruhi kemacetan lalu lintas di Jalan Ciracas Raya, peneliti menjabarkan penyebabnya dimulai dari aktivitas masyarakat yang menggunakan penggunaan jalan sehingga terjadinya kemacetan, kemacetan tersebut dipengaruhi oleh ruas jalan, volume kendaraan, hambatan samping dan aktivitas masyarakat.

2.3.2. Kerangka Konseptual 2

Kerangka konseptual kedua dilatar belakangi oleh rumusan masalah “ Bagaimana Upaya dalam Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas di Ruas Jalan Ciracas Raya Kemacetan Ciracas Kota Administrasi Jakarta Timur”. Kerangka konseptual dijelaskan sebagai berikut:



Gambar 1.2.
Kerangka Konseptual 2

Pada kerangka konseptual kedua, peneliti memfokuskan pada upaya dalam mengatasi kemacetan di Jalan Raya Ciracas. Dalam upaya mengatasi kemacetan di Jalan Raya Ciracas, peneliti menuliskan beberapa upaya, seperti pengaturan parkir liar, pengaturan persimpangan jalan, mematuhi peraturan lalu lintas dan menggunakan jalan alternatif.

2.4 Hipotesis Penelitian

Hipotesis merupakan jawaban sementara atau dugaan yang disampaikan peneliti sebelum melakukan penelitian, hal ini bertujuan untuk memberikan gambaran dan bayangan terhadap penelitian yang akan digunakan. (Soesilo Trijahjo Danny, 2022) menyatakan bahwa hipotesis merupakan kalimat pernyataan bukan kalimat tanya, maka dari itu hipotesis didasari pada pandangan peneliti berdasarkan hasil kajian teori yang digunakan. Berikut merupakan hipotesis penelitian sebagai berikut:

1. Faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya kemacetan di ruas Jalan Ciracas Kecamatan Ciracas yaitu kondisi jalan yang tidak sesuai seperti jalan yang tidak bisa menampung jumlah kendaraan, jumlah kendaraan yang meningkat dan hambatan samping yang bermasalah
2. Upaya mengatasi kemacetan di ruas Jalan Ciracas Kecamatan Ciracas yaitu penertiban parkir liar di bahu jalan, penertiban dipersimpangan jalan,

mematuhi rambu-rambu lalu lintas , perjalanan dilakukan dengan berangkat lebih awal dan menggunakan jalan alternatif