

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Zona Selamat Sekolah**

Perkembangan teknologi otomotif khususnya kendaraan bermotor roda dua maupun kendaraan beroda empat, menjadikan anak-anak khususnya anak-anak Sekolah Dasar (SD) pada posisi yang lemah. Karenanya dalam upaya memberikan perlindungan dan keselamatan bagi anak-anak SD ini, Pemerintah Pusat melalui Dirjen Perhubungan Darat mencanangkan program Zona Selamat Sekolah (ZoSS). (<http://www.bandung.go.id>)

Untuk pelaksanaan di daerah, Departemen Perhubungan melalui Dirjen Perhubungan Darat menerbitkan Keputusan Dirjen Perhubungan Darat No. SK. 3236/AJ.403/DRJD/2006 tentang Uji Coba Penerapan Zona Selamat Sekolah di 11 kota di Pulau Jawa. Dalam keputusan itu dimuat tata cara penyelenggaraan ZoSS dan survei perilaku murid, guru, orang tua dan masyarakat sekitar. Dengan demikian dapat dipantau perkembangan perilaku mereka guna kepentingan sosialisasi keselamatan. (Panduan Penerapan Zona Selamat Sekolah)

Tujuan ZoSS adalah mendidik anak sedini mungkin untuk taat hukum, beretika, berempati dalam berlalu lintas serta peduli terhadap lingkungan, mendidik pengguna jalan untuk memberi hak jalan kepada pejalan kaki secara umum serta murid secara khusus, mencegah peluang terjadinya kecelakaan lalu lintas dan memotivasi guru atau orang tua murid untuk panutan berlalulintas. Perkembangan teknologi dan peradaban menjadikan anak-anak sebagai korban kecelakaan lalu lintas. Jumlah korban usia 5-15 tahun tercatat 2% dari 17.600 korban kecelakaan lalu lintas (data Polri 2004). (<http://www.d-infokom-jatim.go.id>)

## B. Sistem Lalu Lintas

Definisi sistem lalu lintas jalan pada dasarnya terdiri dari sub-sub sistem antara lain adalah pengguna jalan (pengemudi dan pejalan kaki), sarana angkutan (kendaraan), prasarana jalan dan lingkungan, dimana dalam gerak dinamikanya interaksi dan kombinasi daripada sub-sub sistem tersebut akan menghasilkan karakteristik daripada lalu lintas barang dan penumpang (Haryanto, 2005 dalam Jatmiko, 2008). Sistem lalu lintas jalan merupakan suatu interaksi antara prasarana (jalan), sarana (kendaraan) dan manusia yang dikendalikan oleh hukum (Undang-Undang dan peraturan-peraturan).

Menurut Munawar (2005) sistem transportasi dapat diartikan sebagai bentuk keterkaitan dan keterikatan yang integral antara berbagai variabel dalam suatu kegiatan pemindahan penumpang dan barang dari suatu tempat ke tempat lain. Maksud adanya sistem ini untuk mengatur dan mengkoordinasikan pergerakan penumpang dan barang yang bertujuan untuk memberikan optimalisasi proses pergerakan tersebut.

Sistem Transportasi terdapat lima unsur pokok menurut Munawar (2005), antara lain :

1. Orang yang membutuhkan,
2. Barang yang dibutuhkan,
3. Kendaraan sebagai alat angkut,
4. Jalan sebagai prasarana angkutan,
5. Organisasi yaitu pengelola angkutan.

Wulan (2002) dalam Jatmiko (2008) menjelaskan penambahan sepeda motor pada jalan-jalan perkotaan mengindikasikan betapa rentannya pengendara sepeda motor dan memperlihatkan bahwa kecepatan merupakan faktor yang signifikan. Faktor-faktor yang berpengaruh adalah kurangnya pengendalian keselamatan pada saat kehilangan kendali, kurangnya perlindungan fisik pengendara, rendahnya *conspicuity* yang membuat pengendara sepeda motor rentan terhadap pelaku lalu lintas lainnya, sepeda motor juga rentan terhadap perilaku dan

kepedulian pengendara sepeda motor lain yang tidak memperhitungkan gerakan membeloknya atau melihat mereka terlebih dahulu untuk merespon dengan aman ketika mereka mendekat.

### **C. Karakteristik Pelaku Perjalanan**

Wulan (2002) dalam Jatmiko (2008) menyatakan bahwa ketika sedang mengendarai kendaraan, pelaku perjalanan mengumpulkan informasi dari lingkungannya dan pengemudi bertindak sebagai penentu suatu proses informasi serta mengambil aksi dalam suatu lingkungan yang dihadapi. Faktor-faktor yang mempengaruhi kemampuan setiap pengemudi adalah *Phisycal and Psychological Abilities* (kemampuan fisik dan psikologis), *Personality Characteristics* (karakteristik personal), *Information Gathering* (pengumpulan informasi), *Decision Making* (pembuat keputusan) dan *Action* (tindakan).

Karakteristik pengemudi yang lain dinyatakan oleh Oglesby dan Hicks (1988) sebagai kepentingan pribadi terutama kekhawatiran terhadap kecelakaan merupakan hal yang mempengaruhi pengemudi dalam mengambil keputusan.

Menurut Warpani (1990), pelaku perjalanan dapat diklasifikasikan berdasarkan :

1. Penghasilan, dimana penggunaan kendaraan untuk melakukan perjalanan bergantung kemampuan orang untuk membayar dan merawatnya.
2. Kepemilikan kendaraan, atau kesempatan menggunakan kendaraan.
3. Kerapatan pemukiman.
4. Faktor social-ekonomi, yaitu struktur kelamin, usia anggota keluarga, proporsi angkatan kerja, jenis pekerjaan dan besarnya penghasilan.

Menurut Munawar (2005), karakteristik pelaku perjalanan meliputi pemilihan kendaraan, pendapatan dan tingkat sosial.

#### **D. Klasifikasi Pergerakan**

Menurut Tamin (2000), pergerakan dapat dibedakan menjadi :

1. Berdasarkan tujuan pergerakan, dapat dibedakan menjadi lima kategori tujuan perjalanan yang sering digunakan, yaitu :
  - a. Pergerakan berkaitan dengan ekonomi, yaitu belanja atau bisnis pribadi,
  - b. Pergerakan berkaitan dengan sosial seperti kebanyakan dalam lingkungan keluarga dan teman,
  - c. Pergerakan berkaitan dengan pendidikan seperti pergi ke sekolah atau kampus,
  - d. Pergerakan berkaitan dengan rekreasi dan hiburan,
  - e. Pergerakan berkaitan dengan kebudayaan seperti pergi ke tempat ibadah, perjalanan bukan hiburan ke daerah budaya serta pertemuan politik.

Jika ditinjau lebih jauh lagi akan dijumpai kenyataan bahwa lebih dari 90% perjalanan berbasis tempat tinggal, artinya mereka memulai perjalanannya dari tempat tinggal (rumah) dan mengakhiri perjalanannya kembali ke rumah. Pada kenyataannya ini ditambahkan kategori keenam tujuan perjalanannya, yaitu maksud perjalanan pulang ke rumah.

2. Berdasarkan waktu, pergerakan ini biasanya dikelompokkan menjadi pergerakan pada jam sibuk dan pada jam tidak sibuk. Proporsi pergerakan yang dilakukan oleh setiap tujuan pergerakan sangat berfluktuasi atau bervariasi sepanjang hari. Perjalanan ke tempat kerja atau perjalanan dengan maksud bekerja biasanya merupakan perjalanan yang dominan, dan karena itu sangat penting diamati secara cermat. Selanjutnya perjalanan dengan maksud sekolah ataupun pendidikan cukup banyak jumlahnya dibandingkan dengan tujuan lainnya sehingga pola perjalanan sekolah ini pun turut mewarnai pola waktu puncak perjalanan. Mengingat sekolah dari tingkat dasar sampai tingkat menengah pada umumnya terdiri dari dua giliran, yaitu pada pagi hari jam 06.00 sampai 07.00, di siang hari pada jam 13.00 sampai 14.00. Perjalanan lainnya yang cukup berperan adalah perjalanan untuk maksud berbelanja. Oleh karena

kegiatan berbelanja ini tidak mempunyai waktu khusus, dan pelakunya bisa melakukannya kapanpun selama toko atau pasar masih buka, maka tidak ada pola khusus untuk perjalanan dengan maksud belanja ini, pada umumnya berupa pola menyebar.

Jadi jika ditinjau secara keseluruhan pola perjalanan setiap hari di suatu kota pada dasarnya merupakan gabungan dari pola perjalanan untuk maksud bekerja, pendidikan, berbelanja dan kegiatan sosial lainnya. Pola perjalanan yang diperoleh dari penggabungan ketiga pola perjalanan di atas terkadang disebut juga pola variasi harian, yaitu menunjukkan tiga waktu puncak, yaitu waktu puncak pagi, waktu puncak siang dan waktu puncak sore.

Adanya pola variasi harian yang tidak seimbang antara waktu puncak dan waktu tidak puncak saat ini menjadi perhatian utama para ahli perencana transportasi karena masalah yang dihadapi di kota besar biasanya masalah kemacetan yang terjadi pada jam puncak. Jika waktu puncak diantisipasi dengan baik, maka pada waktu puncak, sarana dan prasarana transportasi yang disediakan menjadi rendah pemakaiannya. Untuk itu perlu dipikirkan cara lain agar penyediaan sarana dan prasarana transportasi mampu mengantisipasi perjalanan yang ada sekaligus mempunyai tingkat pemakaian yang memadai.

3. Berdasarkan jenis sarana angkutan yang digunakan, merupakan salah satu jenis pengelompokan yang penting karena perilaku pergerakan individu sangat dipengaruhi oleh atribut sosial-ekonomi yaitu tingkat pendapatan (penghasilan). Dalam melakukan perjalanan, orang biasanya dihadapkan pada pilihan jenis angkutan mobil, angkutan umum, pesawat terbang atau kereta api. Faktor yang paling dominan dalam menentukan jenis moda kendaraan yang digunakan adalah faktor jarak dan faktor maksud perjalanan.

Perjalanan untuk maksud belajar dilakukan oleh anak-anak terutama untuk ke sekolah, yang biasanya jarak perjalanannya masih bisa dijangkau dengan berjalan kaki dari rumah atau dapat dicapai dengan mudah menggunakan angkutan umum.

### **E. Karakteristik Kendaraan Bermotor**

Standar perancangan jalan raya disesuaikan dengan kebutuhan kendaraan yang akan menggunakannya baik kendaraan penumpang maupun kendaraan barang. Ciri-ciri kendaraan penumpang seperti tinggi penglihatan dan sikap penumpang pada kecepatan tinggi akan memiliki karakteristik yang berbeda dengan kendaraan truk. Karakteristik kendaraan yang dimaksud mencakup ukuran, berat, dan karakteristik manuver kendaraan tertentu akan berpengaruh terhadap kebutuhan lebar jalur, kebebasan samping, kebebasan vertikal, perkerasan dan beban pada jembatan (Kodatie, 2003 dalam Jatmiko, 2008).

Menurut UU No. 14/1992 pasal 1 ayat 6 disebutkan bahwa kendaraan bermotor adalah suatu alat yang dapat bergerak di jalan, terdiri dari kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor, serta pada penjelasannya menyatakan bahwa kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh tenaga mesin.

### **F. Karakteristik Fasilitas Transportasi**

Munawar (2005) menjelaskan bahwa karakteristik fasilitas transportasi dibedakan menjadi dua bagian yaitu :

1. Secara kuantitatif meliputi waktu tunggu, waktu yang diperlukan untuk mengakses pada moda transportasi lainnya, tariff dan ketersediaan tempat parkir.
2. Secara kualitatif meliputi kenyamanan, kepercayaan dan keamanan.