



**MANAJEMEN REKAYASA LALU LINTAS MELALUI PEMASANGAN  
PITA PENGADUH DI JALAN PERKOTAAN KABUPATEN JEMBER**  
*(Traffic Engineering Management Through The Installation of Rumble Stripe On  
The Road of Jember City)*

**SKRIPSI**

Oleh

**Sandrea Ismi Hardiana**

**NIM. 100910201069**

**PROGRAM STUDI ILMU ADMINISTRASI NEGARA  
JURUSAN ILMU ADMINISTRASI  
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK  
UNIVERSITAS JEMBER  
2016**



**MANAJEMEN REKAYASA LALU LINTAS MELALUI PEMASANGAN  
PITA PENGADUH DI JALAN PERKOTAAN KABUPATEN JEMBER**  
*(Traffic Engineering Management Through The Installation of Rumble Stripe On  
The Road of Jember City)*

**SKRIPSI**

Diajukan guna melengkapi tugas akhir dan memenuhi salah satu syarat untuk menyelesaikan Studi Ilmu Administrasi (S1) dan mencapai gelar Sarjana Ilmu Administrasi Negara

Oleh  
**Sandrea Ismi Hardiana**  
**NIM. 100910201069**

**PROGRAM STUDI ILMU ADMINISTRASI NEGARA  
JURUSAN ILMU ADMINISTRASI  
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK  
UNIVERSITAS JEMBER  
2016**

## PERSEMBAHAN

Skripsi ini penulis persembahkan untuk

1. Kedua orangtua saya tercinta Bapak Sudi Harsono dan Ibu Usmiyati yang telah membesarkan saya dan memberikan kasih sayang sepenuhnya kepada saya, semoga gelar ini bermanfaat untuk kehidupan kita di masa yang akan datang, hanya inilah yang bisa saya persembahkan untuk membahagiakan mama dan bapak.
2. Radita Dewiyati sebagai kakak saya satu-satunya semoga kita bisa membahagiakan orang tua kita yang telah memberi kasih sayangnya untuk kita.
3. Guru-guruku dari taman kanak-kanak sampai perguruan tinggi serta guru agamaku yang telah memberikan ilmu tanpa pamrih. Kalian motivator untuk dapat menghadapi berbagai rintangan selama ini.
4. Almamaterku tercinta Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Jember.

**MOTTO**

*“besar atau kecilnya masalah tergantung pada bagaimana kita mengatasinya”<sup>1</sup>*



---

<sup>1</sup> Sumber [www.katakamutiara.web.id](http://www.katakamutiara.web.id)

**PERNYATAAN**

Saya yang bertanda tangan dibawah ini:

nama : Sandra Ismi Hardiana

NIM : 100910201069

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa karya ilmiah yang berjudul “Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Melalui Pemasangan Pita Penggaduh di Jalan Perkotaan Kabupaten Jember” adalah benar-benar hasil karya sendiri, kecuali kutipan yang sudah saya sebutkan sumbernya, belum pernah diajukan pada institusi manapun, serta bukan karya jiplakan. Saya bertanggungjawab atas keabsahan dan kebenaran isinya sesuai dengan sikap ilmiah yang harus dijunjung tinggi.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya, tanpa ada tekanan dan paksaan dari pihak manapun serta bersedia mendapat sanksi akademik jika ternyata dikemudian hari pernyataan ini tidak benar.

Jember, 25 Agustus 2016

Yang menyatakan,

Sandra Ismi Hardiana

NIM 100910201069

**SKRIPSI**

**MANAJEMEN REKAYASA LALU LINTAS MELALUI PEMASANGAN  
PITA PENGADUH DI JALAN PERKOTAAN KABUPATEN JEMBER**

*Traffic Engineering Management Through The Installation of Rumble Stripe On  
The Road of Jember City*

Oleh

Sandrea Ismi Hardiana

100910201069

Pembimbing:

Dosen Pembimbing 1 : Dr. Anastasia Murdyastuti, M. Si

Dosen Pembimbing 2 : Hermanto Rohman, S.Sos., MPA

**PENGESAHAN**

Skripsi berjudul “Manajemen Rekayasa Lalu Lintas Melalui Pemasangan Pita Penggaduh di Jalan Perkotaan Kabupaten Jember atau Traffic Engineering Management Through The Installation of Rumble Stripe On The Road of Jember City’ telah diuji dan disahkan pada:

hari, tanggal : Senin, 27 Juni 2016

tempat : Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Jember

Tim Penguji:

Ketua

Sekretaris

Dr. Sutomo, M.Si  
NIP. 19650312 198103 1 003

Dr. Anastasia Murdyastuti, M.Si  
NIP. 19580510 198702 2 001

Anggota Penguji

1. Drs. Boedijono, M.Si (.....)  
NIP.19610331 198902 1 001
2. Drs. A. Kholiq Azhari, M.Si (.....)  
NIP.19560726 198902 1 001

Mengesahkan  
Dekan Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik  
Universitas Jember

Prof. Dr. Hary Yuswadi, M.A  
NIP. 19520727 198103 1 003



## RINGKASAN

**Manajemen Rekayasa Lalu Lintas Melalui Pemasangan Pita Penggaduh di Jalan Perkotaan Kabupaten Jember;** Sandra Ismi Hardiana; 2015. 102 halaman; Program Studi Ilmu Administrasi Negara Jurusan Ilmu Administrasi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Jember.

Manajemen dan rekayasa lalu lintas dibutuhkan untuk mengatur serangkaian kegiatan dalam rangka mewujudkan, mendukung dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas yang meliputi kegiatan perencanaan, pengadaan, pemasangan, pengaturan, serta pemeliharaan fasilitas perlengkapan jalan. Untuk mengurangi tingkat kecelakaan yang diakibatkan oleh tingginya kecepatan pengguna jalan dalam berkendara di jalan perkotaan Kabupaten Jember, Dinas Perhubungan Kabupaten Jember melakukan upaya untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas salah satunya melalui pemasangan pita penggaduh. Pemasangan pita penggaduh dilakukan karena rambu-rambu yang telah dipasang seperti rambu batas maksimal kecepatan 50km/jam tidak dihiraukan lagi oleh pengguna jalan. Hal ini dibuktikan oleh pengukuran yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan selama 20 hari di jalan perkotaan yang menunjukkan rata-rata kecepatan berkendara pengguna jalan 59.09 km/jam. Dengan adanya pita penggaduh ini diharapkan masyarakat menurunkan kecepatan berkendara sehingga kecelakaan dapat dihindari. Namun pada kenyataannya masyarakat banyak mengeluhkan adanya pemasangan pita penggaduh karena dinilai mengganggu dan titik pemasangan yang terlalu banyak. Sehingga hal ini menarik peneliti untuk melakukan penelitian bagaimana manajemen rekayasa lalu lintas yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Jember.

Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif menggunakan jenis penelitian survey. Penelitian ini dilakukan di jalur utama kota Jember yang mempunyai kebutuhan infrastruktur sarana lalu lintas yang memadai yaitu Jalan PB. Sudirman, Jalan Ahmad Yani, Jalan Letjen Panjaitan, Jalan Trunojoyo, Jalan Hos Cokroaminoto, Jalan Gajah Mada, Jalan Sultan Agung.



Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu data primer dan data sekunder. Data primer yaitu teknik observasi dan teknik wawancara, sedangkan data sekunder yaitu dokumentasi baik dokumen serta foto-foto kegiatan dan studi kepustakaan. Dalam penelitian ini untuk menentukan informan peneliti menggunakan teknik *purposive sampling* (sampel bertujuan). Teknik-teknik pengumpulan yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode survei. Yaitu dengan melakukan survei langsung ke lapangan. Pada penelitian ini responden yang dipilih untuk dilakukan kuisisioner adalah masyarakat atau pengguna jalan Kabupaten Jember. Metode analisis data berupa: reduksi data, penyajian data, dan menarik kesimpulan.

Manajemen lalu lintas merupakan rangkaian kegiatan yang meliputi proses perencanaan, pengaturan, pemasangan, pemberdayaan dan pengawasan. Manajemen dan rekayasa lalu lintas bertujuan untuk mengurangi kecepatan berkendara sehingga diharapkan dapat mengurangi angka kecelakaan di jalan perkotaan Kabupaten Jember namun pada kenyataannya masyarakat banyak yang mengeluh dan dirugikan serta masyarakat merasakan ketidaknyamanan dengan pemasangan pita pengaduh ini.

## PRAKATA

Puji syukur kehadirat Allah SWT, atas segala limpahan rahmat yang tiada tara dan karunia-Nya yang sungguh luar biasa, sehingga peneliti dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Melalui Pemasangan Pita Penggaduh di Jalan Perkotaan Kabupaten Jember”. Skripsi ini disusun untuk memenuhi salah satu syarat menyelesaikan pendidikan strata satu (S1) pada Jurusan Ilmu Administrasi Negara di Fakultas Ilmu Sosial dan Politik Universitas Jember.

Penyusunan skripsi ini dapat berjalan dengan lancar karena banyaknya bantuan dan motivasi dari berbagai macam pihak yang sangat membantu. Maka penulis mengucapkan terima kasih kepada beberapa pihak yaitu sebagai berikut.

1. Bapak Prof Dr. Hary Yuswadi, MA. Selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Jember;
2. Bapak Dr. Edy Wahyudi, S.Sos, MM. selaku Ketua Jurusan Ilmu Administrasi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Jember;
3. Ibu Dr. Anastasia Murdyastuti, M.Si. selaku Ketua Progam Studi Administrasi Negara, Dosen Pembimbing Akademik dan selaku Dosen Pembimbing Pertama terima kasih telah meluangkan waktu yang begitu banyak dan sabar memberikan pengarahan untuk penyelesaian skripsi ini;
4. Bapak Hermanto Rohman, S.Sos.,MPA. Selaku Dosen Pembimbing Kedua, terima kasih telah meluangkan waktu yang begitu banyak dan sabar dalam memberikan pengarahan untuk penyelesaian skripsi ini;
5. Seluruh Dosen Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Jember;
6. Seluruh staf Dinas Perhubungan Kabupaten Jember terima kasih banyak atas bantuan dan sambutan hangatnya sehingga membantu kelancaran proses penyelesaian pembuatan skripsi ini;

7. Masyarakat pengguna jalan yang telah bersedia saya wawancarai;
8. Teman-teman Rima, Risma, Jujuk sahabat dari taman kanak-kanak, Riska, Via, mas Ruben yang telah mensupport dan membantu dalam penelitian, mas bay, mbak vero, mbak fanny yang telah memberi masukan terima kasih.

Penulis juga menerima kritik dan saran dari semua pihak demi kesempurnaan skripsi ini. Akhirnya penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat.

Jember, 25 Agustus 2016

Penulis

**DAFTAR ISI**

	halaman
<b>HALAMAN SAMPUL</b> .....	i
<b>HALAMAN JUDUL</b> .....	ii
<b>HALAMAN PERSEMBAHAN</b> .....	iii
<b>HALAMAN MOTTO</b> .....	iv
<b>HALAMAN PERNYATAAN</b> .....	v
<b>HALAMAN PEMBIMBING</b> .....	vi
<b>HALAMAN PENGESAHAN</b> .....	vii
<b>RINGKASAN</b> .....	viii
<b>PRAKATA</b> .....	x
<b>DAFTAR ISI</b> .....	xii
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	xiv
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	xvi
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b> .....	xvii
<b>BAB 1. PENDAHULUAN</b> .....	1
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Rumusan Masalah .....	9
1.3 Tujuan Penelitian .....	10
1.4 Manfaat Penelitian .....	10
<b>BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA</b> .....	11
2.1 Landasan Teori .....	11
2.2 Administrasi Publik .....	12
2.3 Manajemen Publik .....	15
2.4 Manajemen Lalu Lintas .....	24
2.5 Pita Penggaduh .....	37
<b>BAB 3. METODE PENELITIAN</b> .....	40
3.1 Jenis Penelitian .....	40

3.2 Lokasi dan Fokus Penelitian .....	41
3.3 Jenis dan Sumber Data .....	41
3.4 Teknik Penentuan Data .....	43
3.5 Penentuan Informan .....	46
3.6 Metode Penelitian Data .....	47
3.7 Teknik Pemeriksaan Keabsahan Data .....	49
<b>BAB 4. HASIL DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>50</b>
<b>4.1 Gambaran Umum Kabupaten Jember .....</b>	<b>50</b>
4.1.1 Dinas Perhubungan Jember .....	50
4.1.2 Visi Dan Misi Dinas Perhubungan .....	50
4.1.3 Struktur Organisasi .....	52
4.1.4 Tugas Pokok Dan Fungsi.....	52
4.1.5 Transportasi di Kabupaten Jember .....	67
4.1.6 Lalu Lintas di Kabupaten Jember.....	69
<b>4.2 Manajemen Lalu Lintas Kabupaten Jember .....</b>	<b>71</b>
4.2.1. Perencanaan .....	74
4.2.2. Pengaturan .....	82
4.2.3. Pelaksanaan.....	86
4.2.4. Pemberdayaan.....	89
4.2.5. Pengawasan.....	91
<b>4.3 Hasil Analisa .....</b>	<b>94</b>
<b>BAB 5. KESIMPULAN DAN SARAN .....</b>	<b>103</b>
<b>3.1 Kesimpulan .....</b>	<b>103</b>
<b>3.2 Saran .....</b>	<b>103</b>
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>104</b>
<b>LAMPIRAN</b>	

**DAFTAR TABEL**

Tabel	halaman
1.1 Jumlah Kecelakaan, Korban Mati, Luka Berat, dan Luka Ringan Tahun 2009-2013 .....	3
1.2 Karakteristik Fasilitas Pengendali .....	5
1.3 Data Kecepatan Kendaraan .....	6
1.4 Data Kecelakaan Lalu Lintas Periode Januari sampai dengan Agustus 2014 .....	7
1.5 Data Penyeberang Jalan di Beberapa Titik Pantau .....	7
2.1 Karakteristik Fasilitas Pengendali .....	30
3.1 Geometrik Jalan Kota Jember.....	40
4.1 Data Ruas Jalur Utama Kabupaten Jember .....	70
4.2 Titik Pemasangan Pita Penggaduh .....	73
4.3 Data Kecepatan Kendaraan .....	75
4.4 Tanggapan Pengguna Jalan Berkaitan Dengan Pita Penggaduh Berdasarkan Masalah Lalu Lintas .....	76
4.5 Data Kecelakaan Lalu Lintas Periode Januari sampai dengan Agustus 2014 .....	77
4.6 Data Volume Lalu Lintas Tahun 2011-2015 .....	78
4.7 Data Ruas Jalan Perkotaan Jember .....	79
4.8 Data Penyeberang Jalan di Beberapa Titik Pantau .....	79
4.9 Tanggapan Pengguna Jalan Berkaitan Dengan Kondisi Jalan.....	80
4.10 Data Jumlah Kejadian Kecelakaan Akibat Melapau Batas Kecepatan .....	80
4.11 Jumlah Pekerja Pemasangan Pita Penggaduh.....	84
4.12 Tanggapan Pengguna Jalan Berkaitan Dengan Pengaturan Fisik .....	85

4.13 Jumlah dan Lokasi Pemasangan Pita Pengaduh..... 87





**DAFTAR GAMBAR**

Gambar	halaman
2.1 Contoh Pola Pita Penggaduh.....	38
3.2 Skema Model Analisis Interaktif .....	47
4.1 Struktur Organisasi .....	52
4.2 Jalur Lalu Lintas Kabupaten Jember.....	70
4.3 Contoh Rambu Pita Penggaduh .....	78
4.4 Contoh Gambar Standarisasi Pita Penggaduh.....	83
4.5 Jalur Pemasangan Pita Penggaduh Daerah Perkotaan Jember.....	88
4.6 Contoh Rambu-Rambu Adanya Pita Penggaduh .....	88
4.7 Pengukuran Kecepatan Kendaraan Sebelum Dipasang Pita Penggaduh	90
4.8 Pengukuran Kecepatan Kendaraan Sesudah Dipasang Pita Penggaduh	90

## DAFTAR LAMPIRAN

1. Pedoman Wawancara dan Kuisisioner
2. Hasil Wawancara
3. Hasil Kuisisioner
4. Surat Pengantar Ijin Penelitian dari FISIP untuk Lembaga Penelitian Universitas Jember
5. Surat Ijin Penelitian Lembaga Penelitian Universitas Jember
6. Surat Ijin Penelitian Bakesbangpol Kabupaten Jember
7. Surat Keterangan Selesai Penelitian
8. RUP Dishub 2014
9. RUP Dishub 2015
10. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
11. Peraturan Pemerintah No 32 Tahun 2011 Tentang Manajemen dan Rekayasa , Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan
12. Keputusan Menteri No 3 Tahun 1994 tentang Alat Pengendali Pita Penggaduh
13. Peraturan Menteri Perhubungan No 111 Tahun 2015 tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan
14. Pedoman Fasilitas Pengendali Kecepatan Lalu Lintas
15. Surat Dirjen Perhubungan Darat
16. Dokumentasi

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **1.1. Latar Belakang**

Keberhasilan pembangunan nasional di satu sisi telah meningkatkan kesejahteraan masyarakat banyak, tetapi disisi lain peningkatan taraf hidup rakyat mengakibatkan pembangunan yang cukup berpengaruh terhadap perubahan sosial masyarakat. Masyarakat yang dahulu pergi ke tempat kerja dengan berjalan kaki sekarang sudah naik kendaraan, yang dahulu naik angkutan umum sekarang sudah memiliki kendaraan sendiri, dan yang semula naik sepeda motor sekarang sudah berganti dengan mobil pribadi. Dengan itu pula di sisi yang lain dibutuhkan pemenuhan kebutuhan infrastruktur yang semakin berkualitas. Salah satu kebutuhan infrastruktur tersebut adalah adanya sistem lalu lintas yang berkualitas untuk memenuhi kesejahteraan masyarakat luas dan sekaligus mendukung berjalannya momentum pembangunan nasional selama ini.

Lalu lintas juga berperan penting dan memiliki nilai strategis untuk memantapkan perwujudan wawasan nusantara dan memperkuat ketahanan nasional maupun usaha-usaha untuk mempererat hubungan antara bangsa sebagaimana diamanatkan dalam Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945. Lalu lintas merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara. Di samping itu lalu lintas juga berperan sebagai penunjang, pendorong dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang berpotensi namun belum berkembang (Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas dan Angkutan Kota, 1998: 5).

Lalu lintas jalan merupakan sarana masyarakat yang penting dalam memperlancar pembangunan, sehingga sudah sepatutnya masyarakat berpartisipasi dalam menjaga ketertiban umum di jalan. Kemajuan pembangunan nasional ternyata menimbulkan masalah yang sangat rumit dalam pengaturan lalu lintas, seperti timbulnya masalah kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Kecelakaan biasanya terjadi

berawal dari ketidak patuhan pengguna jalan terhadap peraturan lalu lintas. Kurangnya kesadaran hukum dari pengendara kendaraan bermotor atas apa yang seharusnya dilakukan dan apa yang seharusnya tidak dilakukan menjadi titik awal terjadinya kecelakaan. Kecelakaan lalu lintas merupakan serangkaian kejadian yang pada akhirnya sesaat sebelum terjadi kecelakaan didahului oleh gagalnya pemakai jalan dalam mengantisipasi keadaan sekelilingnya termasuk dirinya sendiri (Setijowarno dan Frazila, 2003 : 294). Korban kecelakaan lalu lintas dapat berupa korban luka ringan, korban luka berat dan korban meninggal dunia yang diperhitungkan paling lama 30 (tiga puluh) hari setelah kecelakaan terjadi.

Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Indonesia menargetkan peningkatan keselamatan jalan, termasuk didalamnya masalah infrastruktur sektor jalan. Keselamatan jalan telah menjadi perhatian serius dari berbagai Negara. Menurut WHO (2013), tingkat fatalitas kecelakaan mencapai 1,24 millyar, sehingga merupakan salah satu penyebab kematian terbesar. Pernyataan tersebut tidak berlebihan, menurut data yang diperoleh setidaknya di seluruh dunia setiap tahunnya korban yang meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas hampir mencapai angka 1 juta. Di Indonesia sendiri menurut data Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Departemen Perhubungan (Ditjen Hubdar Dephub) rata-rata korban meninggal dunia dalam 1 tahun sejumlah 10.696 jiwa atau setiap harinya lebih dari 20 keluarga yang harus kehilangan anggota keluarganya. Bahkan menurut prediksi Organisasi Kesehatan Dunia (WHO) bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan penyebab kematian tertinggi pada tahun 2020 yang akan datang.

Berdasarkan data *World Health Organization* (WHO) pada 26 Januari 2014, Indonesia menjadi negara ke-5 dengan jumlah kematian akibat kecelakaan terbanyak di dunia.(Lihat tabel 1.1)

Kecelakaan merupakan salah satu contoh kegagalan sistem lalu lintas yang hamper semua kasus diakibatkan oleh ketidak sesuaian antar komponen yaitu manusia atau pengguna jalan, kendaraan dan jalan atau lingkungan.

Tabel 1.1. Jumlah Kecelakaan, Korban Mati, Luka Berat, dan Luka Ringan Tahun 2009-2013

<b>Tahun</b>	<b>Jumlah</b>	<b>Korban Mati</b>	<b>Luka Berat</b>	<b>Luka Ringan</b>
2009	62.960	19.979	23.469	19.512
2010	66.488	19.873	26.196	20.419
2011	108.696	31.195	35.285	42.216
2012	117.949	29.544	39.704	48.701
2013	100.106	26.416	28.438	45.252

Sumber: [www.bps.go.id](http://www.bps.go.id) dalam [www.oto.detik.com](http://www.oto.detik.com), 2014 (diakses tanggal 27 oktober 2014)

Pada tahun 2012, di Indonesia, kasus kematian akibat kecelakaan mencapai 117.949 kematian. Sebesar 29.544 meninggal dunia, luka berat mencapai 39.704 dan luka ringan mencapai 48.701. Sedangkan di 2013 kematian akibat kecelakaan mencapai 26.416, luka berat mencapai 28.438 dan luka ringan mencapai 45.252. Memang menurun tapi angka ini sangat memprihatinkan.

Demi terciptanya ketertiban dan kenyamanan berlalu lintas, diperlukan peraturan yang dapat mengatur ketertiban berkendara. Pengaturan lalu lintas mutlak perlu karena menyangkut keselamatan masyarakat dan pengguna jalan. Pengaturan yang dilakukan oleh pemerintah menyangkut setiap pengguna jalan, dimana setiap individu diharapkan dapat melaksanakan peraturan dalam berlalu lintas, termasuk pejalan kaki, pengendara roda dua ataupun pengendara roda empat. Selama mereka berada di jalan mereka tidak sekedar berjalan atau mengemudi, tetapi juga memperhatikan adanya aturan dalam berlalu lintas guna kelancaran bersama. Dengan segala permasalahan lalu lintas dan angka kecelakaan yang tinggi menjadi lebih parah kalau tidak didukung dengan manajemen lalu lintas untuk mengurangi angka kecelakaan, mengoptimalkan penggunaan jaringan jalan, dan meningkatkan efisiensi sistem transportasi. Manajemen lalu lintas bertujuan untuk memenuhi kebutuhan transportasi, baik saat ini maupun di masa mendatang, dengan mengefisienkan pergerakan orang atau kendaraan dan mengidentifikasi perbaikan-perbaikan yang



diperlukan dibidang teknik lalu lintas, angkutan umum, perundang-undangan, *road pricing*, dan operasional dari sistem transportasi yang ada.

Manajemen lalu lintas dilaksanakan untuk mengoptimalkan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas dalam rangka menjamin keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan. Manajemen dan rekayasa lalu lintas adalah serangkaian usaha dan kegiatan yang meliputi perencanaan, pengadaan, pemasangan, pengaturan, dan pemeliharaan fasilitas perlengkapan jalan dalam rangka mewujudkan, mendukung dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas (PP 32 tahun 2011). Salah satu kegiatan perencanaan dalam rekayasa lalu lintas adalah penetapan rencana kebijakan pengaturan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas.

Menurut Ogden dalam Munawar (2004;167) terdapat 3 (tiga) elemen utama penyebab kecelakaan, yakni manusia, kendaraan serta jalan. Dari ketiga faktor tersebut, faktor manusia atau pengemudi merupakan faktor yang paling menentukan. Mengemudikan kendaraan merupakan pekerjaan yang kompleks. Selama mengemudi, pengemudi berinteraksi langsung dengan kendaraan serta menerima dan menerjemahkan rangsangan di sekelilingnya terus menerus. Kondisi jalan dengan perkerasan stabil dan nyaman berdampak pengemudi merasa nyaman dalam mengemudikan kendaraan. Kondisi ini mendorong pengemudi menjalankan kendaraan dengan kecepatan tinggi dan kewaspadaan pengemudi menurun yang akan berakibat mudah timbulnya kecelakaan. Upaya untuk mempengaruhi pengemudi tidak cukup melalui rancangan jalan saja, melainkan penanganan tertentu yang dapat diterapkan untuk meningkatkan keselamatan. Hubungan antara keselamatan dan perencanaan jalan sangat sulit untuk dipelajari karena hal tersebut merupakan sesuatu yang kompleks dan saling berkaitan jalan, kendaraan, dan pengemudi atau pengguna jalan. Untuk itulah diperlukan fasilitas pengendali kecepatan. Pemasangan fasilitas pengendali kecepatan lalu lintas harus disesuaikan antara jenis jalan dan karakteristik fasilitas pengendali kecepatan. Lokasi jalan yang diidentifikasi memerlukan fasilitas pengendali kecepatan lalu lintas memiliki kriteria berikut : 1) ruas jalan yang

merupakan bagian dari jalan yang berfungsi sebagai jalan arteri, kolektor maupun lokal; 2) lokasi rawan kecelakaan atau yang cenderung akan terjadi kecelakaan disebabkan oleh kondisi tata guna lahan dan lingkungan.

Tabel 1.2 Karakteristik Fasilitas Pengendali

No	Fasilitas	Pendekatan	Kesesuaian pelaksanaan	
			Fungsi Jalan	Lingkungan
1.	Pita penggaduh ( <i>rumble strips</i> )	Meningkatkan kewaspadaan pengendara dengan menurunkan kenyamanan secara fisik.	Arteri, Kolektor dan Lokal	non pemukiman
3.	Kelokan			
4.	Penyempitan			
5.	Jendulan melintang jalan	Memaksa pengendara untuk menurunkan kecepatan dengan gangguan fisik.	Lokal	pemukiman
6.	Peninggian datar melintang			
7.	Fasilitas kelokan dan jendulan melintang			
8.	Fasilitas pita penggaduh dan kelokan			non pemukiman
9.	Pulau pemisah	Meningkatkan kewaspadaan pengendara dengan menurunkan kenyamanan secara visual.	Lokal	pemukiman

Sumber : Pedoman Perencanaan Fasilitas Pengendali Kecepatan Lalu Lintas, 2014.

Jenis jalan dengan fungsi jalan lokal pada daerah pemukiman, lebih banyak pilihan jenis fasilitas pengendali yang dapat digunakan, yaitu pita penggaduh (*rumble strips*), pembeda tekstur permukaan jalan, kelokan, penyempitan, jendulan melintang jalan (atau sering disebut polisi tidur), peninggian datar melintang jalan, pulau pemisah, kombinasi kelokan. Fasilitas pengendali untuk jalan lokal pada daerah bukan pemukiman adalah kombinasi pita penggaduh (*rumble strips*) dan kelokan. Fasilitas pengendali untuk jalan kolektor pada daerah bukan pemukiman adalah pembeda tekstur permukaan jalan. Sedangkan pita penggaduh (*rumble strips*) merupakan fasilitas pengendali yang dapat digunakan untuk semua fungsi jalan.



Berdasarkan hal tersebut, maka pada bulan September 2014 pemerintah Kabupaten Jember memasang pita pengaduh atau *rumble strip* di beberapa ruas jalan untuk mengurangi kepadatan lalu lintas dan mengurangi tingkat kecelakaan lalu lintas.

Sebelum pemasangan *rumble strip*, terdapat beberapa hal yang telah dilakukan oleh pihak Dinas Perhubungan Kabupaten Jember melakukan pengukuran kecepatan kendaraan pada lalu lintas di beberapa ruas. Hasil pengukuran adalah sebagai berikut.

Tabel 1.3 Data Kecepatan Kendaraan

No	KFC	Nico	BCA	Rien Collect.	POS 9.0	Dahlok	JPO	Timur Pemda
1	60	71	71	69	68	65	52	71
2	52	58	58	62	57	55	51	58
3	62	82	68	52	50	55	50	82
4	67	69	77	67	51	60	57	69
5	65	77	54	65	52	59	68	77
6	70	55	68	58	55	55	59	65
7	58	61	69	69	64	54	60	67
8	67	45	66	77	49	39	55	62
9	69	63	71	58	55	49	65	52
10	51	67	72	71	60	40	54	60
11	64	70	59	67	59	41	51	58
12	52	64	62	68	65	52	52	68
13	51	66	68	58	51	51	50	54
14	49	63	70	54	52	50	57	64
15	71	59	70	82	55	75	68	68
16	58	57	81	71	54	50	60	57
17	82	39	79	77	50	51	55	50
18	69	81	69	67	68	45	57	51
19	77	60	81	62	59	39	65	52
20	74	59	79	60	64	38	52	55
Rata -rata	63.4	63.3	69.6	65.7	56.9	51.15	56.9	62

Sumber: Dinas Perhubungan Jember, 2014.

Pengukuran dilakukan selama 20 hari yang ditentukan secara acak. Berdasarkan tabel di atas, kecepatan minimum kendaraan yang melintas sepanjang jalan lokasi tersebut adalah 37 km/jam dan maksimum 82 km/jam, serta kecepatan rata-rata kendaraan yang melintas sepanjang jalan lokasi tersebut berkisar 51,15 km/jam sampai dengan 69,60 km/jam. Sedangkan kecepatan ideal untuk lalu lintas dalam kota adalah 50 km/jam, menurut Peraturan Menteri Perhubungan 111 Tahun 2015 tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan. Artinya hampir seluruh kendaraan yang melintas sepanjang jalan lokasi tersebut menggunakan kecepatan di atas kecepatan ideal, yaitu 50 km/jam.

Kondisi jaringan jalan perkotaan linier dengan sistem “*One Way Traffic*” dan kapasitas jalan besar, sehingga berdampak kepada tingginya kecepatan laju kendaraan. Rata-rata kecepatan tertinggi adalah 69.60 km/jam, hal tersebut memicu terjadi kecelakaan lalu lintas dengan tingkat fatalitas meninggal dunia (MD). Masih banyak pengguna jalan yang tidak paham akan batas maksimum berkendara di jaringan jalan perkotaan menyebabkan tingginya angka kecelakaan lalu lintas, dengan tingkat meninggal dunia (MD), luka berat (LB), dan luka ringan (LR).

Tabel 1.4. Data Kecelakaan Lalu Lintas Periode Januari sampai dengan Agustus 2014

No.	TKP	Jumlah Kejadian	Korban		
			Meninggal	Luka Berat	Luka Ringan
1	Jl. Hos Cokroaminoto	2	-	-	2
2	Jl. PB. Sudirman	4	-	-	4
3	Jl. A. Yani	2	-	-	2
4	Jl. Trunojoyo	2	-	-	2
5	Jl. Sultan Agung	2	-	-	3
6	Jl. Gajah Mada	7	2	2	5
7	Jl. Letjend. Panjaitan	5	1	-	4

Sumber: Dinas Perhubungan Jember, 2014.

Potensi terjadinya kecelakaan lalu lintas tersebut bertambah dengan adanya frekuensi yang tinggi dari pejalan kaki yang menyeberang jalan.

Tabel 1.5 Data Penyeberang Jalan di Beberapa Titik Pantau

No	Lokasi	Waktu			Jumlah
		11.00-12.00	14.00-15.00	19.00-20.00	
1	KFC – NasionalMotor	30	29	15	74
2	Nico – BCA	33	15	19	67
3	BCA –Rien Collection	34	80	46	160
4	Rien Colection– Indomaret	31	27	39	97
5	Indomaret – Domino	9	23	52	84
6	Domino - Masjid Jamik	53	86	224	363
7	Masjid Jamik – BNI	66	35	53	154
JUMLAH		268	304	465	1037

Rata-rata per jam : 333 orang/jam

Sumber: Dinas Perhubungan Jember, 2014.

Kondisi geometrik jalan yang lebar dengan 3 lajur efektif, rata-rata 346 orang/jam pejalan kaki yang menyeberang tentunya mengalami kesulitan untuk menyeberang, ditambah tingginya volume lalu lintas. Kondisi lalu lintas perkotaan di Jember seperti yang digambarkan di atas menjadi pertimbangan pemerintah Kabupaten Jember untuk memasang pita penghaduh sebagai perlengkapan jalan guna meningkatkan kewaspadaan berkendara.

Pemasangan pita penghaduh tersebut dasar hukumnya yaitu UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas; serta Keputusan Menteri Nomor 3 Tahun 1994 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan.

Bagi sebagian warga, pemasangan pita penghaduh di sejumlah lokasi jalan protokol ini mengganggu kenyamanan berkendara. "Sekarang kalau belanja telur melewati pita kejut, harus lebih berhati-hati dan bawa teman untuk memegangi kue tar pesanan pelanggan agar dekorasi kue tidak rusak," kata Wulan, salah satu warga pengusaha kue tar. Salah seorang pengendara sepeda motor, Ali mengatakan, ruas jalan protokol kota Jember merupakan jalur cepat yang tidak tepat jika dipasang pita penghaduh. Pengguna jalan terpaksa melakukan pengereman mendadak karena

terkendala pita penggaduh yang benar-benar mengejutkan pengguna jalan. Karena dinilai sangat membahayakan, ia berharap Dinas Perhubungan Jember mengkaji ulang pemasangan pita penggaduh dan membongkarnya.

Namun ternyata tidak semua warga menampikinya. Kepala Bidang Lalu Lintas Dishub Jember, Gatot Triyono menyatakan "Kami dapat 16 surat dari warga untuk memasang pita kejut di daerah mereka." Pemasangan *rumble strip* dilakukan di daerah *black spot* atau titik-titik terjadinya kecelakaan. Khusus di daerah kampus, jalan Kalimantan, untuk mencegah trek-trekan. *Rumble strip* dipasang karena selama ini rambu-rambu peringatan batas kecepatan tak dihiraukan pengguna jalan. Pemasangan *rumble strip* telah diagendakan dalam Program Peningkatan dan Pengamanan Lalu Lintas Tahun 2014 Dinas Perhubungan dengan pembiayaan APBD Kabupaten Jember.

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, pemasangan fasilitas pengendali kecepatan yaitu dengan pita penggaduh atau *rumble strip* menimbulkan adanya pro dan kontra dikalangan masyarakat, perlu adanya kesadaran dari masyarakat untuk mengetahui tujuan dari pemasangan fasilitas tersebut. Oleh karena itu peneliti mengambil judul "Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Melalui Pemasangan Pita Penggaduh di Jalan Perkotaan Kabupaten Jember".

## 1.2. Rumusan Masalah

Menurut Tuckman, 1988 (dalam Sugiyono, 2010:34) menambahkan rumusan masalah yang baik adalah menyatakan hubungan antara dua variable atau lebih dinyatakan dalam bentuk kalimat tanya atau alternatif secara implisit mengandung pertanyaan. Rumusan masalah itu sangat penting oleh karena itu dengan rumusan masalah peneliti dapat mengetahui suatu hal apa yang akan menjadi focus penelitian dan apa yang ingin diketahui dari subjeknya oleh si peneliti.

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka penulis menyusun rumusan masalah dari penelitian ini yaitu : "bagaimana Dinas Perhubungan Kabupaten Jember

mengelola lalu lintas melalui pemasangan pita penggaduh di jalan perkotaan Kabupaten Jember?”

### **1.3. Tujuan Penelitian**

Setiap melakukan suatu observasi atau penelitian pasti ada tujuan yang ingin dicapai. Tujuan dari sebuah penelitian itu juga harus disampaikan secara jelas agar pembaca bias mengetahui secara jelas tujuan yang ingin dicapai oleh peneliti. Menurut Moleong (2001:65) tujuan penelitian adalah memecahkan masalah yang telah dirumuskan. Maka dari itu setiap penelitian harus merumuskan masalah terlebih dahulu baru menetapkan tujuan penelitian.

Berdasarkan masalah yang telah dirumuskan diatas tujuan penelitian yang dilakukan peneliti adalah mendeskripsikan pengelolaan lalu lintas Dinas Perhubungan Kabupaten Jember melalui pemasangan pita penggaduh di jalan perkotaan Kabupaten Jember.

### **1.4. Manfaat Penelitian**

Penulis berharap penelitian ini dapat bermanfaat sebagai berikut.

#### **a. Manfaat akademis**

Penulis berharap penelitian ini dapat memberi sumbangan pemikiran dan pengembangan wawasan untuk para akademisi mengenai manajemen publik terkait pengelolaan lalu lintas di jalan perkotaan Kabupaten Jember.

#### **b. Manfaat praktis.**

Penelitian ini memfokuskan kepada Dinas Perhubungan Kabupaten Jember sebagai objek penelitian, sehinggamemberikan kontribusi pada Dinas Perhubungan Kabupaten Jember dalam pengelolaan lalu lintas melalui pemasangan pita penggaduh dan diharapkan bisa dijadikan bahan evaluasi agar menjadi lebih baik lagi.



## BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA

### 2.1 Landasan Teori

Suatu penelitian harus mempunyai teori yang jelas guna memberikan jawaban atas pertanyaan yang dilontarkan dalam bentuk perumusan masalah. Teori memberikan landasan dalam menjelaskan fenomena sosial yang menjadi tolak ukur penelitian. Pengertian teori menurut Kerlinger (dalam Singarimbun dan Effendi, 2006;37) sebagai berikut, “teori adalah serangkaian asumsi, konsep, konstruk, definisi dan proposisi untuk menerangkan suatu fenomena sosial secara sistematis dengan cara merumuskan hubungan dengan konsep.

Berkaitan dengan konsep menurut Singarimbun dan Effendi (2006;34) menyatakan bahwa konsep adalah abstraksi mengenai suatu fenomena yang dirumuskan atas dasar generalisasi dari sejumlah karakteristik keadilan, kelompok, keadaan, atau individu tertentu. Peranan konsep dalam penelitian sangat besar karena dapat menghubungkan teori dengan observasi antara abstraksi dan realitas.

Sehingga berdasarkan uraian tersebut dapat dipahami bahwa konsep dasar merupakan landasan teori yang akan dipakai untuk menentukan langkah-langkah penelitian. Dalam memecahkan suatu masalah dalam penelitian sosial perlu adanya konsep dasar guna menerangkan dan memecahkan permasalahan penelitian yang telah dirumuskan. Dengan demikian tujuan dari konsep dasar adalah untuk menyederhanakan pemikiran dan memberi landasan pokok kerangka berpikir untuk membahas dan mengkaji masalah menjadi inti suatu penelitian.

Administrasi adalah dua orang atau lebih yang bersatu guna mencapai tujuan secara bersama-sama”. (Suprayogi, 2011:2). Administrasi menekankan kepada kegiatan pengkoordinasian orang-orang yang berkerjasama, alat-alat dan dana yang digunakan untuk mencapai tujuan yang diinginkan. Administrasi memegang peranan yang sangat penting pada suatu organisasi atau organisasi untuk memperlancar jalannya kegiatan dalam mencapai tujuan.

Pada dasarnya kegiatan administrasi suatu organisasi dipergunakan untuk menyelesaikan segala pekerjaan guna mencapai tujuan yang telah ditetapkan.

Peranan administrasi disini sangat diperlukan oleh organisasi tersebut karena pekerjaan organisasi membantu memberi data dan informasi yang diperlukan oleh pimpinan untuk menjalankan manajemen.

Maka, teori dasar yang digunakan dalam penelitian ini antara lain:

- 1) Teori Administrasi Publik
- 2) Teori Manajemen Publik
- 3) Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas
- 4) Pita Penggaduh

## **2.2 Administrasi Publik.**

Banyak pengertian dari administrasi publik menurut Nicholas Henry (1988) mendefinisikan administrasi publik adalah suatu kombinasi dan yang kompleks antara teori dan praktek dengan tujuan mempromosikan pemahaman terhadap pemerintah dalam hubungannya dengan masyarakat yang diperintah dan mendorong kebijakan publik agar lebih responsif terhadap masalah sosial. Dwight Waldo (1971), mendefinisikan administrasi publik adalah manajemen dan organisasi dari manusia dan peralatannya guna mencapai tujuan pemerintah.

Pfiffner dan Presthus (1960:3) mengartikan administrasi publik adalah (1) implementasi kebijakan pemerintah yang telah ditetapkan oleh badan-badan perwakilan politik (2) koordinasi kelompok perorangan dan kelompok untuk melaksanakan kebijakan pemerintah (3) suatu proses yang bersangkutan dengan pelaksanaan kebijakan-kebijakan pemerintah, pengarahan, kecakapan dan teknik-teknik yang tidak terhingga jumlahnya, memberikan arah dan maksud terhadap usaha sejumlah orang. Selain itu Chandler & Plano dalam Keban (2004:3) mengatakan bahwa administrasi publik adalah proses di mana sumber daya dan personil publik diorganisir dan dikordinasikan untuk menformulasikan dan mengelola keputusan-keputusan dalam kebijakan publik. Di sini administrasi publik menjadi seni dan ilmu untuk menjadi problem solver akan kehidupan publik serta mengatur publik affairs dan tugas publik.



Menurut Keban (2008:11) ruang lingkup suatu administrasi publik meliputi dimensi-dimensi strategis yaitu:

1. Dimensi Kebijakan

Dimensi kebijakan menyangkut proses pembuatan keputusan untuk penentuan tujuan dan cara atau alternatif terbaik untuk mencapai tujuan tersebut. Proses tersebut dapat dianalogikan dengan sistem kerja otak manusia dengan arahan atau tujuan dari suatu tindakan.

2. Dimensi Organisasi

Berkenaan dengan pengaturan struktur dan hirarki yang meliputi pembentuk unit, pembagian tugas antar unit (lembaga-lembaga publik), penetapan prosedur aturan dan standar untuk mencapai tujuan organisasi. Proses tersebut dapat diumpamakan dengan sistim organ tubuh manusia, yang memiliki peran dan fungsi tersendiri. Dan siap melaksanakan tugasnya setelah mendapat perintah dari otak.

3. Dimensi Manajemen

Menyangkut proses bagaimana kegiatan-kegiatan yang telah dirancang dapat di implementasikan (digerakan, diorganisir, dan dikontrol) untuk mencapai tujuan organisasi melalui prinsip-prinsip tertentu.

4. Dimensi Moral atau Etika

Menjadi salah satu dimensi yang terpenting dalam administrasi publik karena kegiatan administrasi publik berkenaan dengan maksud dan tujuan publik tertentu, diarahkan untuk memuaskan kepentingan atau kebahagiaan publik, dan dijalankan dengan kewajiban dan motif yang benar.

5. Dimensi Lingkungan

Dinamika atau perubahan dimensi internal administrasi publik seperti kebijakan, manajemen, organisasi, moral atau etika, dan kinerja dalam administrasi publik, sangat dipengaruhi oleh dimensi eksternal administrasi publik yaitu lingkungan. Baik bagaimana situasi lingkungan disini dapat dilihat dari sistim politik, ekonomi, sosial dan budaya dalam suatu negara yang sangat mempengaruhi atau mendikte administrasi publik. Karena itu

kemampuan mengenal dan menyesuaikan diri terhadap lingkungan menjadi sangat penting.

#### 6. Dimensi Akuntabilitas Kinerja

Untuk apakah kebijakan, organisasi, manajemen, dan moral yang dijalankan secara profesional. Dan untuk apakah harus disesuaikan dengan lingkungan? Jawabnya terhadap pertanyaan tersebut berkenaan dengan tuntutan akuntabilitas yaitu bahwa dunia administrator yang telah dipercayakan sebagai pihak yang perbuatan dan keputusannya kepada publik seharusnya mereka layani dalam bentuk kerja. Dengan demikian dimensi terakhir dari administrasi publik adalah dimensi akuntabilitas kinerja. Dimensi ini menggambarkan bukti nyata tentang kehadiran dan kegunaan riil dari administrasi publik didalam suatu negara.

Henry (1995) memberikan rujukan tentang ruang lingkup administrasi publik yaitu organisasi publik yang berhubungan dengan model-model organisasi dan perilaku birokrasi, manajemen publik yaitu system dan ilmu manajemen, evaluasi program dan aktivitas, anggaran publik dan manajemen sumber daya manusia, imlementasi yaitu pendekatan terhadap kebijakan publik dan implementasinya, privatisasi serta administrasi antar pemerintah dan etika birokrasi. Selanjutnya Syafie dkk(1999:29) ruang lingkup administrasi publik meliputi:

1. Dalam hubungan dengan peristiwa dan gejala pemerintahan meliputi: administrasi pemerintahan pusat, daerah, kecamatan, kabupaten, kelurahan, kotamadya, kota administratif, departemen dan non-departemen.
2. Dalam bidang kekuasaan meliputi administrasi politik luar negeri dan dalam negeri, partai politik dan kebijakan pemerintah.
3. Dalam bidang peraturan perundangan meliputi landasan idiil, landasan konstitusional, dan landasan operasional
4. Dalam bidang kenegaraan meliputi tugas dan kewajiban Negara, hak dan kewenangan Negara, tipe dan bentuk Negara, fungsi dan prinsip Negara, unsur-unsur Negara dan tujuan nasional

5. Dalam pemikiran hakiki meliputi: etika administrasi publik, estetika administrasi publik, logika administrasi publik dan hakekat administrasi publik,
6. Dalam ketatalaksanaanya meliputi administrasi pembangunan, administrasi perkantoran, kepegawaian, kepolisian, perpajakan, pengadilan, perhotelan, pengangkutan, perpajakan, kemiliteran dan perbankan.

Dari berbagai uraian di atas, ruang lingkup administrasi publik meliputi: (1) kebijakan publik (2) manajemen publik (3) kepemimpinan (4) pelayanan publik (5) *Good Governance* (6) kinerja (8) etika administrasi publik (9) Ekologi administrasi publik

Dimock & Dimock (1992:26) membagi empat komponen administrasi publik yaitu:

1. apa yang dilakukan oleh pemerintah: pengaruh kebijakan dan tindakan – tindakan politis, dasar-dasar dan wewenang lingkungan pemerintah, penentuan tujuan-tujuan, kebijakan- kebijakan administrasi yang bersifat ke dalam dan rencana-rencana,
2. bagaimana pemerintah mengatur organisasi, personalia dan pembiayaan usaha-usahanya: struktur administrasi,
3. bagaimana para administrator mewujudkan kerja sama melalui pimpinan, tuntutan, kordinasi, pelimpahan wewenang, hubungan pusat dengan bagian-bagian, pengawasan dan moril.

Dimoblik & Dimock (1992:19) memandang administrasi bagian dari administrasi umum yang lebih luas serta memiliki unsur seni dan ilmu.

## **2.3 Manajemen Publik**

### **2.3.1 Pengertian**

Schein (2008: 2) memberi definisi manajemen sebagai profesi. Menurutnya manajemen merupakan suatu profesi yang dituntut untuk bekerja secara profesional, karakteristiknya adalah para profesional membuat keputusan berdasarkan prinsip-prinsip umum, para profesional mendapatkan status mereka

karena mereka mencapai standar prestasi kerja tertentu, dan para profesional harus ditentukan suatu kode etik yang kuat.

Terry (2005: 1) memberi pengertian manajemen yaitu suatu proses atau kerangka kerja, yang melibatkan bimbingan atau pengarahan suatu kelompok orang-orang kearah tujuan-tujuan organisasional atau maksud-maksud yang nyata. Hal tersebut meliputi pengetahuan tentang apa yang harus dilakukan, menetapkan cara bagaimana melakukannya, memahami bagaimana mereka harus melakukannya dan mengukur efektivitas dari usaha-usaha yang telah dilakukan.

Pada dasarnya *public management*, yaitu instansi pemerintah. Overman dalam Keban (2004:85), mengemukakan bahwa manajemen publik bukanlah “*scientific management*”, meskipun sangat dipengaruhi oleh “*scientific management*”. Manajemen publik bukan “*policy analysis*”, bukan juga administrasi publik yang baru, akan tetapi manajemen publik merefleksikan tekanan-tekanan antara orientasi “*rational-instrumental*” pada satu pihak, dan orientasi politik kebijakan dipihak lain. Manajemen publik adalah suatu studi interdisipliner dari aspek-aspek umum organisasi, dan merupakan gabungan antara fungsi manajemen seperti *planning*, *organizing*, dan *controlling* satu sisi, dengan sumberdaya, keuangan, fisik, informasi dan politik disisi lain. Berdasarkan pendapat Overman tersebut, OTT, Hyde dan Shafritz (1991), mengemukakan bahwa manajemen publik dan kebijakan publik merupakan dua bidang administrasi publik yang tumpang tindih. Tapi untuk membedakan keduanya secara jelas maka dapat dikemukakan bahwa kebijakan publik merefleksikan sistem otak dan syaraf, sementara manajemen publik mempresentasikan sistem jantung dan sirkulasi dalam tubuh manusia. Dengan kata manajemen publik merupakan proses menggerakkan sumber daya manusia dan non sumber daya manusia sesuai perintah kebijakan publik.

Chung & Meggison, 1981 dalam Keban (2004:86) “perkembangan manajemen paling tidak dipengaruhi oleh tiga pandangan yaitu manajemen normatif, manajemen deskriptif dan manajemen publik. Manajemen normatif menggambarkan apa yang sebaiknya dilakukan oleh seorang manajer dalam proses manajemen, sedangkan manajemen deskriptif menggambarkan apa yang



senyatanya dilakukan oleh seorang manajer ketika menjalankan tugasnya. Kedua pandangan ini tidak menentukan *locus* yang pasti, karena itu manajemen yang dimaksudkan adalah manajemen umum, sedangkan pandangan manajemen publik menggambarkan apa yang sebaiknya dilakukan (normatif) dan yang senyatanya (deskriptif) harus dilakukan oleh para manajer publik di instansi pemerintah.

#### 1. Manajemen Normatif

Stoner, 1978 dalam Keban (2004:86) pendekatan manajemen normatif melihat manajemen sebagai suatu proses penyelesaian tugas atau pencapaian tujuan. Efektifitas dari proses tersebut diukur dari apakah kegiatan-kegiatan organisasi direncanakan, diorganisir, dikoordinasi dan dikontrol secara lebih efisien. Manajemen nomatif sejak pembentukannya lebih bersifat *profit-oriented* atau *bussines-oriented* dan dianggap tidak cocok dengan ideologi administrasi publik yang lebih berorientasi kepada *public service*. Aliran manajemen normatif mudah dikenal melalui rumusan fungsi-fungsi manajemen bisnis sebagaimana dikenal dengan nama POSDCORB (*Planning, Organizing, Staffing, Directing, Coordinating, Reporting, Budgetting*).

#### 2. Manajemen Deskriptif

Mintzberg, 1973 dalam Keban (2004:90) fungsi manajemen yang benar-benar dijalankan terdiri atas kegiatan-kegiatan personal, interaktif, administratif dan teknis. Jenis pertama adalah kegiatan personal, yaitu kegiatan yang dilakukan manajer untuk mengatur waktunya sendiri, berbicara dengan para broker, menghadiri pertandingan, dan kegiatan-kegiatan lain yang memuaskan dirinya dan keluarganya. Seorang manager yang berhasil dalam memimpin organisasi biasanya berkaitan dengan kepandaian mengatur kegiatan-kegiatan personalnya.

Jenis kegiatan yang kedua adalah kegiatan interaktif, manajer biasanya menggunakan banyak waktu untuk berinteraksi dengan bawahan, atasan, pelanggan, organisasi lain, dan pemimpin masyarakat. Peranan yang dimainkan oleh manager dalam konteks tersebut terdiri dari *interpersonal, informational* dan *decision making*. Dalam memainkan peranan *interpersonal* seorang manajer bertindak sebagai *figurehead, leader, dan liaison*. *Figurehead*, seorang manajer mengikuti berbagai kegiatan ceremonial. *Leader*, seorang manajer berusaha

memotivasi, membimbing, dan mengembangkan bawahan. *Liaison*, seorang manajer berusaha mengadakan kontak dengan orang-orang diluar komandonya. Dalam memainkan peranan *informational* seorang manajer bertindak sebagai *monitor*, *disseminator*, dan *spokeperson*. *Monitor*, seorang manajer berusaha mencari dan menemukan informasi melalui media komunikasi tertulis dan lisan. *Disseminator*, seorang manajer melakukan penyebarluasan informasi kepada bawahannya. *Spokeperson*, seorang menager melakukan penyebarluasan informasi kepada orang-orang diluar kelompok kerja organisasi. Dalam memainkan peranan *decision making* seorang manajer berperan sebagai *entrepreneur*, *disturbance handler*, *resource allocator*, dan *negotiator*. *Entrepreneur*, seorang manager mencari berbagai kesempatan untuk mengembangkan usahanya dan merencanakan kegiatan-kegiatan baru dalam meningkatkan hasil kerja. *Disturbance handler*, seorang manager melakukan koreksi terhadap berbagai masalah dan tekanan dalam konflik. *Resource allocator*, seorang manager berusaha memutuskan sumber daya apa yang harus dialokasikan untuk unit organisasi tertentu dan berapa banyak yang harus dialokasikan. *Negotiator*, seorang manajer melakukan perundingan dengan para pekerja, customer, supplier dan sebagainya.

Jenis kegiatan ketiga adalah administratif. Kegiatan ini mencakup surat-menyurat, penyediaan dan pengaturan budget, monitoring kebijakan dan prosedur, penanganan masalah kepegawaian. Biasanya para manager hanya menggunakan sebagian kecil saja dari waktu yang tersedia untuk kegiatan tersebut.

Jenis kegiatan keempat adalah teknis. Kegiatan ini merupakan kegiatan seorang manager untuk memecahkan masalah teknis, melakukan supervisi terhadap pekerjaan teknis, dan bekerja dengan menggunakan peralatan-peralatan dan perlengkapan yang ada.

### 3. Manajemen Publik

Wilson dalam Keban (2004:92) meletakkan empat prinsip dasar bagi studi administrasi publik yang mewarnai manajemen publik sampai sekarang yaitu:

- a. Pemerintah sebagai setting utama organisasi;
- b. Fungsi eksekutif sebagai fokus utama;



- c. Pencarian prinsip-prinsip dan teknik manajemen yang lebih efektif sebagai kunci pengembangan kompetensi administratif, dan;
- d. Metode perbandingan sebagai suatu metode studi dan pengembangan bidang administrasi publik.

Selanjutnya pengembangan paradigma juga mengikuti perkembangan administrasi publik. Paradigma pertama yaitu pemerintah diajak mengembangkan sistem rekrutmen pegawai, ujian pegawai negeri, klasifikasi jabatan, promosi, disiplin dan pensiun secara lebih baik. Manajemen sumberdaya manusia dan barang/jasa harus diupayakan lebih akuntabel agar tujuan dapat tercapai. Paradigma kedua, dikembangkan prinsip manajemen yang diklaim sebagai prinsip-prinsip universal yang sering dikenal dengan istilah POSDCORB (*Planning, Organizing, Staffing, Directing, Coordinating, Reporting, Budgeting*). Paradigma ketiga yaitu para ahli ilmu politik akhirnya melihat administrasi publik sekaligus manajemen publik sebagai kegiatan politik. Karenanya fungsi manajemen tidak perlu diajarkan secara normatif atau tidak perlu lagi melihat fungsi-fungsi manajemen tersebut sebagai sesuatu yang universal. Paradigma keempat dengan didirikannya *School of Business* dan jurnal *Administrative Science Quarterly* di Cornell University, Amerika Serikat memperkenalkan fungsi manajemen terutama *human relations*, komunikasi, perilaku organisasi, riset operasi, penerapan statistik dan sebagainya secara luas ke berbagai perguruan tinggi tidak hanya di Amerika Serikat tetapi juga di negara-negara Eropa.

Secara akademik hal tersebut menarik banyak para ahli untuk ikut memberikan pemikiran mereka. Salah satunya yaitu Garson dan Overman (1983;1991) dalam Keban (2004:93) dalam model PAHFIER yang menekankan perbedaan antara manajemen dalam organisasi public dan dalam organisasi swasta, serta POSDCORB sebagai model dasar yang terus disempurnakan. PAHFIER merupakan singkatan dari *Policy Analysis, Financial Management, Human Resource Management, Information Management, dan External Relation*. *Policy analysis* merupakan pengembangan dari *planning* dan *reporting*. *Human resource management* yang paralel dengan fungsi *staffing, directing, dan coordinating*; *financial management* merupakan pengembangan dari *budgeting*.

Dan *information management* merupakan pengembangan dari *reporting*, *directing* dan *coordinating*.

Hughes 2003, dalam Keban (2004:95) berkembangnya model *New Public Management* (NPM) membawa inspirasi baru bagi perkembangan manajemen publik diberbagai negara. Di dalam NPM ini pemerintah diajak:

- 1) Meninggalkan paradigma administrasi tradisional dan sedapat mungkin beralih perhatian terhadap kinerja atau hasil kerja,
- 2) Melepaskan diri dari birokrasi klasik dan membuat situasi dan kondisi organisasi, pegawai dan para pekerja lebih fleksibel,
- 3) Menetapkan tujuan dan target organisasi dan personal lebih jelas, sehingga memungkinkan pengukuran hasil melalui indikator yang jelas,
- 4) Staf senior lebih berkomitmen secara politis dengan pemerintah sehari-hari daripada netral,
- 5) Fungsi pemerintah adalah memperhatikan pasar, kontrak kerja keluar, yang berarti pemberian pelayanan tidak selamanya melalui birokrasi saja (melakukan pelibatan sektor swasta)
- 6) Fungsi pemerintah dikurangi melalui privatisasi.

Semuanya ini menggambarkan bahwa *New Public Management* memusatkan perhatiannya pada hasil dan bukan proses lagi.

Nutley dan Osborne, 1994 dalam Keban (2004:1) membahas tentang manajemen sektor publik atau *Public Sector Management* yang mencakup berbagai pelayanan yang diberikan oleh departemen dan lembaga non departemen pemerintah, lembaga-lembaga yang berada dibawah pemerintah daerah, dan yang tergolong dalam Badan Usaha Milik Negara. Manajemen sektor publik ini disarankan mengikuti prinsip-prinsip *New Public Management* dengan senantiasa memperhatikan bentuk-bentuk struktur yang variatif dalam sektor publik dimana ada yang berbentuk birokrasi yang kaku, ada yang menggunakan manajemen team senior, ada juga yang manajemen team dengan *task force* khusus, menyerupai bentuk struktur proyek dan *matrix*, sementara ada juga yang seperti jejaring. Manajemen sektor publik ini juga disarankan untuk selalu memusatkan perhatian

pada manajemen kinerja atau *performance management*. Tujuannya yaitu untuk melakukan pengikatan dan jalinan hubungan antara tujuan individu dengan tujuan organisasi.

### 2.2.1 Fungsi-Fungsi Manajemen

Dalam pendekatan manajemen klasik telah diungkapkan oleh Stoner dalam Keban (2004:98) adanya fungsi perencanaan, pengorganisasian, staffing, pengarahan, koordinasi, pelaporan, dan penyusunan anggaran (POSDCORB). Pendekatan ini melihat dimensi-dimensi tersebut sebagai suatu yang normatif yakni melihat manajemen sebagai sesuatu proses penyelesaian tugas atau pencapaian tujuan.

Allison dalam Keban (2004:98)) melihat bahwa seorang manager umum, baik bekerja di swasta maupun di pemerintah, paling tidak menjalankan fungsi manajemen berikut:

1. Menciptakan tujuan dan prioritas,
2. Menyusun rencana operasional,
3. Melakukan pengorganisasian dan staffing,
4. Mengarahkan para pegawai dan sistem manajemen kepegawaian,
5. Mengendalikan kinerja,
6. Berurusan dengan unit-unit luar,
7. Berurusan dengan organisasi-organisasi independen, dan
8. Berurusan dengan media massa dan publik.

Akan tetapi dewasa ini muncul upaya untuk melakukan penyempurnaan fungsi-fungsi manajemen di sektor publik. Salah satunya menyangkut analisis kebijakan, pengelolaan SDM, keuangan, informasi, dan hubungan luar sebagaimana dikenal dengan PAHFIER karya Garson dan Overman, 1983 dalam Keban (2004:99). Dalam organisasi publik atau instansi pemerintah, pendekatan PAHFIER mulai mendapatkan perhatian karena melihat peranan manager sebagai pihak yang melayani masyarakat publik (adanya pengelolaan hubungan dengan pihak luar), dan bukan lagi sebagai pihak yang bekerja dalam kantor semata (tidak pernah mendatangi, memahami dan mengartikulasikan kepentingan masyarakat).

Dewasa ini terdapat kecenderungan baru dimana pemerintah dituntut untuk lebih menekankan *network* baik vertikal maupun horisontal. Network vertikal menekankan bagaimana hubungan dengan struktur pemerintahan yang lebih tinggi diatur sedemikian rupa sehingga mendatangkan kepuasan kepada kedua belah pihak (atas dan bawah). Sedangkan yang bersifat horisontal berkenaan dengan hubungan dengan masyarakat, yaitu bagaimana melayani dan bekerja sama dengan masyarakat, LSM, dan pihak-pihak swasta yang ada agar mereka memperoleh kepuasan yang mereka harapkan.

Berikut dijelaskan secara singkat fungsi-fungsi manajemen berdasarkan PARFIER yaitu:

1. Fungsi Manajemen Kebijakan

Proses kebijakan, seorang manajer secara aktif terlibat dalam penentuan program-program dan proyek-proyek yang diusulkan untuk ditangani dalam tahun anggaran tertentu. Ia harus menyelenggarakan rapat, memberikan pikiran-pikiran dan saran-saran kepada para analis kebijakan dan berpartisipasi dalam proses pemilihan alternatif terbaik, yang kemudian diusulkan kedalam rapat umum untuk dijadikan program atau proyek tertentu. Selain itu juga membahas berbagai kesulitan dan kelemahan implementasi kebijakan tahun-tahun sebelumnya untuk dijadikan pelajaran bagi penyusunan program atau proyek pada tahun berikutnya. Manajer publik harus mendorong agar kebijakan yang diusulkan dapat mengakomodasikan nilai-nilai rasionalitas (aspek teknis) dan aspirasi berbagai kelompok kepentingan, sehingga suatu usulan tersebut dapat diterima oleh masyarakat.

2. Fungsi Manajemen Sumber Daya Manusia

Pengelolaan Sumber Daya Manusia (SDM) yang perlu diperhatikan adalah jumlah, jenis, kualitas, distribusi dan utilisasi SDM yang bekerja dalam organisasi. Jumlah, jenis dan kualitas sangat berkenaan dengan tuntutan pekerjaan yang ada. Distribusi SDM sangat tergantung kepada beban kerja dari setiap unit kerja yang ada. Sementara utilisasi berkenaan dengan komitmen yang dimiliki. Pengalaman menunjukkan bahwa di instansi



pemerintah, jumlah dan jenis SDM masih sering dimanipulasi karena berbagai kepentingan. Coggburn, 2003 dalam Keban (2004:102) manajemen SDM masa mendatang hendaknya memperhatikan prinsip-prinsip *civil service* yang dari ke hari semakin mendapatkan perhatian yaitu merekrut aparat yang *qualified* untuk menangani pekerjaan-pekerjaan di sektor publik, memberikan balas jasa kepada mereka secara adil dan mengembangkan mereka dan memberlakukan peraturan yang memungkinkan mereka untuk dapat mencapai tujuan-tujuan publik. Agar dapat mengelola aspek SDM dengan baik seorang manajer sebaiknya berfungsi sebagai leader yang handal. Maksudnya bahwa seorang manajer disamping memiliki manajerial skills juga memiliki leadership skills, yang mana proses tersebut dapat diperoleh melalui proses belajar.

### 3. Fungsi Manajemen Keuangan

Pengelolaan keuangan merupakan tanggung jawab seorang manajer meskipun dalam kenyataan ditangani oleh unit keuangan. Tugas utama seorang manajer dalam bidang ini adalah bagaimana mencari dana, merencanakan, dan mengalokasikannya sesuai dengan kebutuhan yang ada, memanfaatkan secara optimal dan mengendalikan penggunaan sesuai rencana.

### 4. Fungsi Manajemen Informasi

Semua keputusan seorang manajer yang berkenaan dengan perencanaan, budgeting, pengambilan keputusan, pengembangan unit-unit organisasi, pengendalian dan koordinasi, sangat membutuhkan data dan informasi. Pada saat sekarang ini jumlah, kualitas data dan informasi merupakan kekuatan untuk dapat bekerjasama dengan pihak luar yang termasuk dalam penguasaan pasar. Bila ingin memberikan yang terbaik pada masyarakat maka manajer publik harus memiliki informasi tentang bagaimana data tentang pelayanan pada masa lampau atau bagaimana pelayanan serupa dapat diberikan oleh organisasi pelayanan yang lain. Oleh karena itu jenis, intensitas, kualitas, penyajian, penyimpanan, pemanfaatan data dan

informasi harus menjadi pusat perhatian utama dalam unit manajemen yang seringkali dikenal dengan unit data atau pengolahan data.

#### 5. Fungsi Manajemen Hubungan Luar

Hubungan luar selama ini nampak kurang diperhatikan. Jarang para manajer publik melihat hubungan luar, khususnya dengan masyarakat sebagai hubungan yang harusnya dikelola sama baiknya dengan pengelolaan dimensi keuangan, SDM, data dan sebagainya. Hal tersebut terjadi karena kecenderungan sentralisasi yang berlebihan yang membelokkan kepentingan masyarakat menjadi kepentingan birokrat pada pemerintahan yang lebih tinggi. Birokrat propinsi dan pusat seolah-olah menjadi customer birokrat daerah. Padahal pemerintah daerah yang diwujudkan dalam bentuk dinas-dinas bertugas untuk memberikan pelayanan terhadap masyarakat disekitarnya. Tujuan dari pengelolaan hubungan luar ini adalah terbentuknya suatu jaringan yang sehat dimana semua yang terlibat dapat merasakan kepuasan bersama. Kunjungan seorang birokrat ke desa-desa dalam rangka memahami dan membaca berbagai permasalahan yang dihadapi disana. Karena itu, dalam manajemen hubungan luar ini seorang manajer diharapkan merencanakan kegiatan kunjungannya ke daerah-daerah yuridiksinya dan ke organisasi swasta termasuk LSM untuk membaca berbagai kebutuhan lokal dan mencoba mengolah dan mengartikulasikannya kedalam usulan-usulan program, proyek atau kegiatan-kegiatan.

### 2.4 Manajemen Lalu Lintas

Manajemen lalu lintas adalah serangkaian usaha dan kegiatan yang meliputi perencanaan, pengadaan, pemasangan, pengaturan, dan pemeliharaan fasilitas perlengkapan jalan dalam rangka mewujudkan, mendukung dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas. (PP 32 tahun 2011)

Manajemen lalu lintas adalah upaya-upaya pemanfaatan semaksimal mungkin sistem jaringan jalan yang ada dan bisa menampung lalu lintas sebanyak



mungkin atau menampung pergerakan orang sebanyak mungkin dan memperhatikan keterbatasan lingkungan (Kapasitas Lingkungan), memberikan prioritas untuk kelompok pengguna jalan tertentu dan penyesuaian kebutuhan kelompok pemakai jalan lainnya serta menjaga kecelakaan lalu lintas sekecil mungkin.

Menurut Malkamah S., (1996) manajemen lalu lintas adalah proses pengaturan dan penggunaan sistem jalan yang sudah ada dengan tujuan untuk memenuhi suatu kepentingan tertentu, tanpa perlu penambahan, pembuatan infrastruktur baru.

Menurut Munawar, A. (2004,3) manajemen lalu lintas akan bertujuan untuk memenuhi kebutuhan transportasi baik saat ini maupun dimasa yang akan datang dengan mengefisiensikan pergerakan orang atau kendaraan dan mengidentifikasi perbaikan-perbaikan yang diperlukan dibidang teknik lalu lintas.

Manajemen lalu lintas berdasarkan Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan didefinisikan sebagai serangkaian usaha dan kegiatan yang meliputi perencanaan, pengadaan, pemasangan, pengaturan, dan pemeliharaan fasilitas perlengkapan jalan dalam rangka mewujudkan, mendukung dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas.

Manajemen dan rekayasa lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor 32 tahun 2011 tentang manajemen dan rekayasa, analisis dampak, serta manajemen kebutuhan lalu lintas Pasal 2, meliputi kegiatan:

- a. perencanaan;
- b. pengaturan;
- c. perekayasaan;
- d. pemberdayaan; dan
- e. pengawasan.

Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dalam kegiatan pelayanan langsung kepada masyarakat dilakukan oleh Pemerintah, Pemerintah Daerah,

badan hukum, dan/atau masyarakat. Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dilaksanakan sesuai dengan tugas pokok dan fungsi instansi masing-masing meliputi:

- a. urusan pemerintahan di bidang jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang jalan;
- b. urusan pemerintahan di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan;
- c. urusan pemerintahan di bidang pengembangan industri lalu lintas dan angkutan jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang industri;
- d. urusan pemerintahan di bidang pengembangan teknologi lalu lintas dan angkutan jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang pengembangan teknologi; dan
- e. urusan pemerintahan di bidang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, penegakan hukum, operasional manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta pendidikan berlalu lintas, oleh kepolisian negara Republik Indonesia.

Strategi-strategi yang sering digunakan dalam pemecahan masalah lalu lintas perkotaan adalah:

1. peningkatan angkutan umum  
peningkatan angkutan umum merupakan salah satu cara yang sangat efektif untuk mengatasi masalah lalu lintas perkotaan. Peningkatan penggunaan angkutan umum dapat menekan penggunaan kendaraan pribadi.
2. pengaturan atau koordinasi lampu lalu lintas  
pengaturan lalu lintas berupa pengaturan waktu hijau (*green time*), waktu antar hijau (*intergreen*), waktu kuning (*ambergreen*), dan waktu siklus (*cycle time*). Sedangkan koordinasi lampu lalu lintas berupa koordinasi awal waktu hijau antar lampu lalu lintas pada suatu persimpangan dengan awal waktu hijau dengan persimpangan berikutnya, sehingga sebagian besar dapat melewati persimpangan tanpa berhenti.

3. tertib lalu lintas

segala macam cara manajemen lalu lintas akan sia sia jika masyarakat tidak menaati peraturan lalu lintas. Sampai saat ini, disiplin berlalu lintas masih sangat kurang. Pelanggaran lalu lintas masih cukup banyak. Kebanyakan orang menjalankan tertib lalu lintas bukan karena kesadaran diri tetapi karena takut denda.

4. tata guna tanah

tempat kerja yang jauh letaknya dengan tempat tinggal akan menyebabkan orang perlu melakukan perjalanan yang lama melewati jalan-jalan di dalam kota, guna mencapai tujuannya. Ini tentu saja member andil yang besar terhadap arus lalu lintas

5. koordinasi antar instansi yang berwenang

salah satu masalah dalam penanganan masalah lalu lintas adalah yang menangani masalah tersebut terdiri dari beberapa instansi. Pembangunan fisik jalan diserahkan ke PU Bina Marga, sedangkan manajemen lalu lintas merupakan wewenang Dinas Perhubungan, serta pengaturan pengemudi kendaraan merupakan wewenang Polisi lalu lintas. Untuk itu perlu adanya koordinasi yang baik antar instansi tersebut.

#### **5.4.1 Komponen Pengguna Jalan**

Ada tiga komponen terjadinya lalu lintas yaitu manusia sebagai pengguna, kendaraan dan jalan yang saling berinteraksi dalam pergerakan kendaraan yang memenuhi persyaratan kelaikan dikemudikan oleh pengemudi mengikuti aturan lalu lintas yang ditetapkan berdasarkan peraturan perundangan yang menyangkut lalu lintas dan angkutan jalan melalui jalan yang memenuhi persyaratan:

- a. Manusia sebagai pengguna. Manusia sebagai pengguna dapat berperan sebagai pengemudi atau pejalan kaki yang dalam keadaan normal mempunyai kemampuan dan kesiagaan yang berbeda-beda (waktu reaksi, konsentrasi, dan lain-lain). Perbedaan-perbedaan tersebut masih dipengaruhi oleh keadaan fisik dan psikologi, umur serta jenis kelamin dan pengaruh-pengaruh luar seperti cuaca, penerangan/lampu jalan dan tata ruang.

- b. Kendaraan. Kendaraan digunakan oleh pengemudi mempunyai karakteristik yang berkaitan dengan kecepatan, percepatan, perlambatan, dimensi dan muatan yang membutuhkan ruang lalu lintas yang secukupnya untuk bisa bermanuver dalam lalu lintas.
- c. Jalan. Jalan merupakan lintasan yang direncanakan untuk dilalui kendaraan bermotor maupun kendaraan tidak bermotor termasuk pejalan kaki. Jalan tersebut direncanakan untuk mampu mengalirkan aliran lalu lintas dengan lancar dan mampu mendukung beban muatan sumbu kendaraan serta aman, sehingga dapat meredam angka kecelakaan lalulintas (wikipedia.org, 2014).

#### **5.4.2 Perlengkapan Jalan**

Pasal 25, UU Nomor 22 Tahun 2009, tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan bahwa setiap jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan berupa (a) rambu lalu lintas, (b) marka jalan, (c) alat pemberi isyarat lalu lintas, (d) alat penerangan jalan, (e) alat pengendali dan pengaman pengguna jalan, (f) alat pengawasan dan pengamanan jalan, (g) fasilitas untuk sepeda, pejalan kaki, dan penyandang cacat, dan (h) fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan yang berada di jalan dan di luar badan jalan.

UU Nomor 22 Tahun 2009, tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalantelah ditindak lanjuti dengan Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011, tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas. Menurut PP Nomor 32 Tahun 2011, pasal 33, perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan, meliputi (a) rambu lalu lintas, (b) marka jalan, (c) alat pemberi isyarat lalu lintas, (d) alat penerangan jalan, (e) alat pengendali dan pengaman pengguna jalan, (f) alat pengawasan dan pengamanan jalan, (g) fasilitas untuk sepeda, pejalan kaki, dan penyandang cacat, dan (h) fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan yang berada di jalan dan di luar badan jalan.

### 5.4.3 Fasilitas Pengendali Kecepatan Lalu Lintas

Pengendali kecepatan lalu lintas adalah fasilitas yang direncanakan dan dilaksanakan untuk mempertahankan kecepatan lalu lintas (kendaraan) pada tingkatan tertentu secara teoritis dan praktis, pada kondisi khusus yang berhubungan dengan aspek geometrik jalur maupun tata guna lahan di sekitarnya termasuk pembatas kecepatan seperti yang dimaksud dalam Peraturan Menteri Nomor 3 Tahun 1994 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan. Penempatan fasilitas pengendali kecepatan ini didasarkan pada pertimbangan adanya kebutuhan dan perencanaan fasilitas dengan memperhatikan persyaratan geometrik jalan, persyaratan keselamatan lalu lintas jalan, aspek legalitas, sejalan atau merupakan pelengkap dari fasilitas yang telah ada, *drainase* jalan, persyaratan aksesibilitas penyandang cacat, dan ramah lingkungan.

Berdasarkan sifat dan pergerakan pada lalu-lintas dan angkutan jalan, fungsi jalan dibedakan atas arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan. Fungsi jalan yang sebagaimana dimaksud diatas terdapat pada sistem jaringan jalan primer dan sistem jaringan jalan sekunder. Fungsi Jalan pada sistem jaringan primer dibedakan atas:

- a. Jalan Arteri yaitu jalan yang menghubungkan antar pusat kegiatan nasional atau antara pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan wilayah.
- b. Jalan Kolektor yaitu yang menghubungkan antar pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan lokal, antar pusat kegiatan wilayah, atau antara pusat kegiatan wilayah dengan pusat kegiatan lokal.
- c. Jalan Lokal yaitu jalan yang menghubungkan pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan lingkungan, pusat kegiatan wilayah dengan pusat kegiatan lingkungan, antar pusat kegiatan lokal, atau pusat kegiatan lokal dengan pusat kegiatan lingkungan, serta antar pusat kegiatan lingkungan.
- d. Jalan Lingkungan yaitu jalan yang menghubungkan antar pusat kegiatan di dalam kawasan perdesaan dan jalan di dalam lingkungan kawasan perdesaan.

Lokasi yang diidentifikasi sebagai lokasi pelaksanaan fasilitas pengendali kecepatan lalu lintas berdasarkan kriteria berikut : 1) ruas jalan yang merupakan bagian dari jalan yang berfungsi sebagai jalan arteri, kolektor maupun lokal; (sistem



primer maupun sistem sekunder); 2) lokasi rawan kecelakaan atau yang cenderung akan terjadi kecelakaan disebabkan oleh kondisi tata guna lahan dan lingkungan. Oleh karena itu pemasangan fasilitas pengendali kecepatan lalu lintas harus disesuaikan antara jenis jalan dan karakteristik fasilitas pengendali kecepatan.

Tabel 2.1 Karakteristik fasilitas pengendali

No	Fasilitas	Pendekatan	Kesesuaian pelaksanaan	
			Fungsi Jalan	Lingkungan Sekitar
1.	Pita penggaduh ( <i>rumble strips</i> )	Meningkatkan kewaspadaan-pengendara dengan menurunkan tingkatkenyamanan secara fisik.	Arteri, Kolektor dan Lokal	Tidak pada daerah pemukiman
2.	Pembeda tekstur permukaan jalan	Meningkatkan kewaspadaan-pengendara dengan menurunkan tingkatkenyamanan secara fisik.	Kolektor dan Lokal	Tidak pada daerah pemukiman
3.	Kelokan	Memaksa pengendara untuk menurunkan kecepatan dengan gangguan fisik.	Lokal	Pada daerah pemukiman
4.	Penyempitan	Memaksa pengendara untuk menurunkan kecepatan dengan gangguan fisik.	Lokal	Pada daerah pemukiman
5.	Jendulan melintang jalan	Memaksa pengendara untuk menurunkan kecepatan dengan gangguan fisik.	Lokal	Pada daerah pemukiman
6.	Peninggiandatar melintang jalan	Memaksa pengendara untuk menurunkan kecepatan dengan gangguan fisik.	Lokal	Pada daerah pemukiman
7.	Pulau pemisah	Meningkatkan kewaspadaan-pengendara dengan menurunkan tingkatkenyamanan secara visual.	Lokal	Pada daerah pemukiman
8.	Fasilitas kelokan dan jendulan melintang jalan	Memaksa pengendara untuk menurunkan kecepatan dengan gangguan fisik.	Lokal	Pada daerah pemukiman
9.	Fasilitas pita penggaduh dan kelokan	Memaksa pengendara untuk menurunkan kecepatan dengan gangguan fisik.	Lokal	Tidak pada daerah pemukiman

Sumber :Dirjen Prasarana Wilayah, Pedoman Perencanaan Fasilitas Pengendali Kecepatan Lalu Lintas, 2014.

Jenis jalan dengan fungsi jalan lokal pada daerah pemukiman, lebih banyak pilihan jenis fasilitas pengendali yang dapat digunakan, yaitu pita penggaduh (*rumble strips*), pembeda tekstur permukaan jalan, kelokan, penyempitan, jendulan melintang jalan (atau sering disebut polisi tidur), peninggian datar melintang jalan, pulau pemisah, kombinasi kelokan dan polisi tidur. Fasilitas pengendali untuk jalan lokal pada daerah bukan pemukiman adalah



kombinasi pita penggaduh (*rumble strips*) dan kelokan. Fasilitas pengendali untuk jalan kolektor pada daerah bukan pemukiman adalah pembeda tekstur permukaan jalan. Sedangkan pita penggaduh (*rumble strips*) merupakan fasilitas pengendali yang dapat digunakan untuk semua fungsi jalan.

Jenis fasilitas pengendali seperti tercantum pada Tabel 2.1 adalah sebagai berikut:

a. Pita penggaduh (*rumble strip*).

Pita penggaduh (*rumble strip*) dirancang untuk memberikan efek getaran mekanik maupun suara. Pada prakteknya fasilitas ini efektif digunakan pada jalan antar kota, dengan maksud untuk meningkatkan daya konsentrasi pengemudi sehingga akan meningkatkan daya antisipasi, reaksi dan perilaku. Beberapa hal yang perlu diperhatikan, adalah sebagai berikut :

- 1) kemampuan fasilitas dalam mengendalikan tingkat kecepatan akan mengalami penurunan setelah beberapa waktu berselang;
- 2) fasilitas ini menimbulkan kebisingan (*noise*) sehingga kurang tepat bila dilaksanakan di daerah permukiman;
- 3) perlu diberikan rambu dan fasilitas pendukung lain untuk meningkatkan efektifitas fasilitas.

Fasilitas pengendali ini dilaksanakan untuk jalan dengan fungsi jalan arteri kolektor dan lokal, tetapi tidak direkomendasikan untuk digunakan pada jalur jalan di kawasan pemukiman. Pelaksanaan dapat dilakukan untuk jalan searah maupun dua arah, baik terpisah (*divided*) maupun tidak terpisah (*undivided*).

Tujuan/ fungsi pita penggaduh adalah menurunkan kecepatan kendaraan dengan memberikan efek getaran pada daerah yang dikendalikan, sehingga diharapkan dapat meningkatkan kewaspadaan pengemudi dan mengurangi angka kecelakaan yang ada.

Pita penggaduh terbuat dari material *thermoplastik* putih yang terdiri dari campuran homogen antara pewarna, material pengisi, resin dan material kaca reflektor, material tersebut sesuai dengan persyaratan yaitu : Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 60 Tahun 1993 tentang Marka Jalan. Dimensi pita

penggaduh adalah sesuai dengan persyaratan spesifikasinya adalah lebar 10 cm - 20 cm dan tinggi : 8 mm - 15 mm.

b. Perbedaan tekstur permukaan jalan dirancang untuk memberikan efek getaran mekanik maupun suara.

Pada prakteknya fasilitas ini efektif digunakan pada jalan antarkota, dimaksudkan untuk meningkatkan kewaspadaan pengemudi. Peningkatan kewaspadaan ini dibutuhkan untuk menyiapkan pengemudi dalam mengantisipasi kondisi jalan yang kurang menguntungkan di depannya. Beberapa hal yang perlu diperhatikan adalah sebagai berikut :

- 1) Fasilitas ini menimbulkan kebisingan (*noise*) sehingga kurang tepat bila dilaksanakan di daerah permukiman.
- 2) Fasilitas ini perlu dipelihara secara berkala karena relatif mudah mengalami penurunan kinerja (kerusakan).

Fasilitas pengendali ini dilaksanakan untuk jalan dengan fungsi jalan kolektor dan lokal, tetapi tidak direkomendasikan untuk digunakan pada jalur jalan di kawasan permukiman. Fasilitas ini dapat juga dilaksanakan pada jalur jalan yang memotong suatu tata guna lahan yang memiliki tingkat aktifitas tinggi dan masih merupakan suatu sistem kegiatan, dengan intensitas penyeberangan (*pedestrian crossing*) yang tinggi. Fasilitas ini tidak direkomendasikan untuk ditempatkan pada lokasi rawan banjir. Pelaksanaan dapat dilakukan untuk jalan searah maupun dua arah, baik terpisah maupun tidak terpisah.

Tujuan/fungsi perbedaan tekstur permukaan jalan adalah menurunkan kecepatan dengan memberikan efek getaran pada daerah yang dikendalikan guna meningkatkan kewaspadaan pengemudi. Perbedaan tekstur permukaan jalan terbuat dari material blok beton, dengan dimensi panjang 20 cm / 10 cm, lebar 10 cm, dan tinggi 10 cm.

c. Kelokan adalah adalah fasilitas yang dirancang dalam bentuk gangguan geometrik horisontal.

Pada prakteknya fasilitas ini dimaksudkan untuk memberikan efek paksaan terhadap pengemudi untuk menurunkan kecepatan. Penurunan kecepatan

ini dibutuhkan untuk mengantisipasi kondisi jalan yang kurang menguntungkan di depannya. Beberapa hal yang perlu diperhatikan, adalah sebagai berikut :

- 1) pelaksanaan fasilitas ini terbukti sangat efektif menurunkan tingkat kecepatan;
- 2) fasilitas ini tidak menimbulkan kebisingan (*noise*) sehingga dapat dilaksanakan didaerah permukiman;
- 3) fasilitas ini dapat dipergunakan sebagai lokasi tempat penyeberangan pejalan kaki karena kombinasi: rendahnya tingkat kecepatan kendaraan dan sempitnya lajur jalan;
- 4) perlu diberikan rambu dan fasilitas pendukung lain untuk meningkatkan efektifitas fasilitas;
- 5) fasilitas ini hanya dapat dilaksanakan pada jalan lokal dan permukiman

Jalur yang memotong suatu tata guna lahan yang memiliki tingkat aktifitas tinggi dan masih merupakan suatu sistem kegiatan dengan intensitas penyeberangan (*pedestrian crossing*) yang tinggi. Pelaksanaan pada jalan dua arah (2/2 UD) dan tidak direkomendasikan pada jalansatu arah, jalan dengan lajur lebih dari satu dan jalan mempunyai median.

Tujuan/ fungsi kelokan adalah menurunkan kecepatan pada daerah yang memiliki kondisi geometrik atau tata guna lahan yang kurang menguntungkan. Memberikan fasilitas terpusat dan aman bagi pejalan kaki.

Material yang digunakan sebagai kereb adalah dari bahan beton dengan persyaratan mutu sesuai Spesifikasi Kereb Beton untuk Jalan, SK SNI 03-2442-1991, berupa kereb beton dan kereb penghalang (*barrier curb*). Material yang digunakan sebagai tiang peringatan dapat berupa pipa plastik dan/atau besi. Pipa berisi campuran beton dan ditanam sedalam minimum 20 cm dari permukaan, tiang peringatan tersebut berfungsi sebagai rambu pengarah bagi kendaraan.

d. Penyempitan adalah fasilitas yang dirancang dalam bentuk gangguan geometrik horisontal.

Pada prakteknya fasilitas ini dimaksudkan untuk memberikan efek paksaan bagi pengemudi untuk menurunkan kecepatan. Penurunan kecepatan ini

dibutuhkan untuk mengantisipasi kondisi jalan yang kurang menguntungkan di depannya. Beberapa hal yang perlu diperhatikan, adalah sebagai berikut :

- 1) Pelaksanaan fasilitas ini terbukti sangat efektif menurunkan tingkat kecepatan;
- 2) Fasilitas ini tidak menimbulkan kebisingan (*noise*) sehingga dapat dilaksanakan di daerah permukiman;
- 3) Fasilitas ini dapat dipergunakan sebagai lokasi konsentrasi penyeberangan pejalan kaki karena kombinasi: rendahnya tingkat kecepatan kendaraan dan menyempitnya jalan karena menggunakan fasilitas (pendeknya jarak penyeberangan);
- 4) Perlu diberikan rambu dan fasilitas pendukung lain untuk meningkatkan efektifitas fasilitas.

Jalur yang memotong suatu tata guna lahan yang memiliki tingkat aktifitas tinggi dan masih merupakan suatu sistem kegiatan, dengan intensitas penyeberangan (*pedestrian crossing*) yang tinggi. Pelaksanaan pada jalan dua arah dan tidak direkomendasikan pada jalansatu arah, jalan dengan lajur lebih dari satu dan jalan mempunyai median.

Tujuan/ fungsi penyempitan adalah menurunkan kecepatan pada daerah yang memiliki kondisi geometrik atau tata guna lahan yang kurang menguntungkan, serta memberikan fasilitas terpusat dan aman bagi pejalan kaki.

Material yang digunakan sebagai kereb adalah kereb beton dan kereb penghalang (*barrier curb*). Material yang digunakan sebagai tiang peringatan dapat berupa pipa plastik dan/atau besi. Pipa tersebut diisi dengan campuran beton dan ditanam sedalam minimum 20 cm daripermukaan, tiang peringatan tersebut berfungsi sebagai rambu pengarah bagi kendaraan.

e. Jendulan melintang jalan adalah fasilitas yang dirancang dalam bentuk gangguan vertikal.

Pada prakteknya fasilitas ini dimaksudkan untuk memberikan efek paksaan bagi pengemudi untuk menurunkan kecepatan. Penurunan kecepatan ini dibutuhkan untuk mengantisipasi kondisi jalan yang kurang menguntungkan di depannya.

Beberapa hal yang perlu diperhatikan, adalah sebagai berikut :

- 1) Pelaksanaan fasilitas ini terbukti sangat efektif menurunkan tingkat kecepatan;
- 2) Fasilitas ini tidak menimbulkan kebisingan (*noise*) sehingga dapat dilaksanakan di daerah permukiman;
- 3) Fasilitas ini harus dirancang dan dilaksanakan sesuai standar yang disyaratkan karena bila tidak justru dapat menciptakan potensi kecelakaan lalu lintas atau kerusakan kendaraan;
- 4) Perlu diberikan rambu dan fasilitas pendukung lain untuk meningkatkan efektifitas fasilitas.

Jalur yang memotong suatu tata guna lahan yang memiliki tingkat aktifitas tinggi dan masih merupakan suatu sistem kegiatan, dengan intensitas penyeberangan (*pedestrian crossing*) yang tinggi. Pelaksanaan pada jalan lokal, tidak dibenarkan dipasang pada jalan arteri dan kolektor, dapat dilaksanakan untuk jalan searah maupun dua arah, baik terpisah maupun tidak terpisah.

Tujuan/ fungsijendulan melintang jalan adalah menurunkan kecepatan pada daerah yang memiliki kondisi geometrik atau tata gunalahan yang kurang menguntungkan, sampai 40 %.

Bahan material jendulan melintang jalan yang digunakan bahan aspal beton. Dimensi yang digunakan jendulan melintang jalan adalah panjang 400 cm dan tinggi 10 cm.

- f. Peninggian datar melintang jalan adalah fasilitas yang dirancang dalam bentuk gangguan vertikal.

Pada prakteknya fasilitas ini dimaksudkan untuk memberikan efek paksaan bagi pengemudi untuk menurunkan kecepatan. Penurunan kecepatan ini dibutuhkan untuk mengantisipasi kondisi jalan yang kurang menguntungkan di depannya. Beberapa hal yang perlu diperhatikan, adalah sebagai berikut :

- 1) Pelaksanaan fasilitas ini terbukti sangat efektif menurunkan tingkat kecepatan;
- 2) Fasilitas ini tidak menimbulkan kebisingan (*noise*) sehingga dapat dilaksanakan di daerah permukiman;



- 3) Fasilitas ini harus dirancang dan dilaksanakan sesuai standar yang disyaratkan karena bila tidak justru dapat menciptakan potensi kecelakaan lalu lintas atau kerusakan kendaraan;
- 4) Perlu diberikan rambu dan fasilitas pendukung lain untuk meningkatkan efektifitas fasilitas.

Jalur yang memotong suatu tata guna lahan yang memiliki tingkat aktifitas tinggi dan masih merupakan suatu sistem kegiatan, dengan intensitas penyeberangan (*pedestrian crossing*) yang tinggi. Pelaksanaannya hanya pada jalan lokal, tidak dibenarkan dipasang pada jalan arteri dan kolektor, dapat dilaksanakan untuk jalan searah maupun dua arah, baik terpisah maupun tidak terpisah.

Tujuan/ fungsi peninggian datar melintang jalan adalah menurunkan kecepatan pada daerah yang memiliki kondisi geometrik atau tata gunalahan yang kurang menguntungkan sampai 40%.

Bahan material peninggian datar melintang jalan yang digunakan bahan aspal beton. Dimensi yang digunakan peninggian datar melintang jalan adalah panjang 400 cm dan tinggi 10 cm.

g. Pulau pemisah adalah fasilitas yang dirancang dalam bentuk gangguan geometrik horisontal, berupa penyempitan lajur.

Pada prakteknya fasilitas ini dimaksudkan untuk memberikan efek paksaan bagi pengemudi untuk menurunkan kecepatan. Penurunan kecepatan ini dibutuhkan untuk mengantisipasi kondisi jalan yang kurang menguntungkan di depannya. Beberapa hal yang perlu diperhatikan, adalah sebagai berikut :

- 1) Pelaksanaan fasilitas ini terbukti sangat efektif menurunkan tingkat kecepatan;
- 2) Fasilitas ini tidak menimbulkan kebisingan (*noise*) sehingga dapat dilaksanakan di daerah permukiman;
- 3) Fasilitas ini dapat dipergunakan sebagai lokasi konsentrasi penyeberangan pejalan kaki karena kombinasi: rendahnya tingkat kecepatan kendaraan dan sempitnya seksi jalan dalam fasilitas (pendeknya jarak penyeberangan);

- 4) Perlu diberikan rambu dan fasilitas pendukung lain untuk meningkatkan efektifitas fasilitas.

Jalur dengan kondisi geometrik jalur yang tidak mencegah atau bahkan mendorong pengemudi untuk mengembangkan kecepatan, pada tingkat yang terlalu tinggi dan sudah berada diluar batasan-batasan teknis keamanan yang direncanakan. Pelaksanaan pada daerah pendakian/menurun yang menyebabkan peningkatan kecepatan kendaraan. Pelaksanaan dilakukan pada jalan dua lajur dua arah tanpa median dan tidak direkomendasikan pada jalan lebih dari satu arah dan/atau mempunyai median.

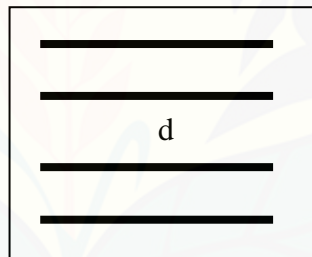
Tujuan/ fungsi pulau pemisah adalah menurunkan kecepatan pada daerah yang memiliki kondisi geometrik atau tata guna lahan yang kurang menguntungkan, dengan syarat telah memenuhi persyaratan perencanaan geometrik jalan yang ditetapkan.

### **5.5 Pita Penggaduh**

Pita penggaduh (rumble strips) memiliki bentuk seperti jendulan melintang namun tidak dirancang untuk mengurangi kecepatan lalu lintas akan tetapi dirancang untuk memberikan efek getaran mekanik maupun suara, dan pada prakteknya fasilitas ini efektif digunakan pada jalan antar kota, dengan maksud untuk meningkatkan daya konsentrasi pengemudi sehingga akan meningkatkan daya antisipasi, reaksi, dan perilaku (Direktorat Jenderal Prasarana Wilayah, 2004).

Dimensi pita penggaduh (rumble strips) adalah sesuai dengan persyaratan spesifikasinya yakni lebar berkisar antara 10 cm sampai 20 cm dan tinggi berkisar antara 8 mm sampai 15 mm dengan panjang yang disesuaikan dengan lebar melintang jalan. Pengaturan jarak optimal untuk pemasangan pita penggaduh (rumble strips) yaitu sebelum tempat penyeberangan pejalan kaki dan untuk menempatkan pita penggaduh (rumble strips) pada jarak 7 kali batas kecepatan sebelum tempat penyeberangan, dengan demikian untuk batas kecepatan 72 km/jam (45 mph) ditempatkan sekitar 96 m sebelum tempat penyeberangan pejalan kaki (Cynecki et al, 1993 dalam Ansusanto et al, 2010).

Pita penggaduh (rumble strips) merupakan salah satu jenis tindakan perbaikan yang diterapkan guna mengurangi potensi kecelakaan lalu lintas. Secara visual, pita penggaduh berupa bagian jalan yang dibuat tidak rata dengan menempatkan marka jalan pada badan jalan. Tujuan dari pemasangan pita penggaduh adalah untuk memberi peringatan kepada pengemudi melalui getaran dan suara getaran kendaraan yang melintas di atasnya. Menurut teknik pembuatannya, pita penggaduh terdiri atas 3 jenis, yaitu milled rumble strips, rolled rumble strips, dan raised rumble strips. Menurut lokasi penempatannya pita penggaduh terdiri atas pita penggaduh yang ditempatkan pada marka garis tengah (centerline rumble strips – CRSs), pita penggaduh yang di tempatkan pada bahu jalan (shoulder rumble strips – SRSs), pita penggaduh yang di tempatkan pada marka garis pembatas lajur (laneline rumble strips – LRSs), dan pita penggaduh yang dipasang melintang lajur lalu lintas (transverse rumble strips – TRSs).



Gambar 2.1. Contoh pola pita penggaduh (rumble strips)

Pita Penggaduh dapat menggunakan bahan marka jalan. Setiap bahan pita penggaduh yang akan digunakan harus lulus uji laboratorium dengan menunjukkan sertifikat uji laboratorium berskala nasional atau internasional. Bentuk, ukuran, warna dan tata cara penempatan

1. Bentuk, ukuran, dan tata cara penempatan pita penggaduh mengacu pada Keputusan Menteri Perhubungan No 3 Tahun 1994 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan.
2. Pita penggaduh berwarna putih reflektif.
3. Pita penggaduh dapat berupa marka jalan atau bahan lain yang dipasang melintang jalur lalu lintas dengan ketebalan maksimum 4 cm
4. Lebar pita penggaduh minimal 25 cm dan maksimal 90 cm.

5. Jumlah pita pengaduh minimal 4 buah.
6. Jarak antara pita pengaduh minimal 50 cm dan maksimal 500 cm.
7. Jumlah dan jarak pita pengaduh yang dipasang sesuai hasil kajian manajemen dan rekayasa lalu lintas.

(Surat Dirjen Perhubungan Darat No: AJ.003/5/9/DRJD/2011)



### **BAB 3. METODE PENELITIAN**

Dalam bab ini diuraikan mengenai metode yang digunakan dalam Penelitian. Metode penelitian menurut (Koentjaraningrat, 1997:7) cara kerja untuk dapat memahami obyek yang menjadi sasaran ilmu yang bersangkutan. Sementara penelitian adalah usaha dengan sengaja menangkap gejala-gejala (alam dan masyarakat) berdasarkan disiplin metodologi ilmiah dengan tujuan menemukan prinsip-prinsip baru di belakang gejala-gejala tadi (Koentjaraningrat, 1997:13). Menurut Faisal (2005:31) “penentuan metodologi penelitian ini sering pula disebut dengan strategi pemecahan masalah karena pada tahap ini mempersoalkan bagaimana masalah-masalah penelitian tersebut hendak dipecahkan atau ditemukan jawabannya”.

#### **3.1 Jenis Penelitian**

Berdasarkan permasalahan dan tujuan penelitian, maka jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian deskriptif. Metode penelitian deskriptif adalah salah satu metode penelitian yang banyak digunakan pada penelitian yang bertujuan untuk menjelaskan suatu kejadian. Penelitian deskriptif mempunyai karakteristik seperti yang dikemukakan Furchan (2004) bahwa :

1. Penelitian deskriptif cenderung menggambarkan fenomena apa adanya dengan cara menelaah secara teratur ketat, mengutamakan obyektivitas dan dilakukan secara cermat.
2. Tidak adanya perlakuan yang diberikan atau dikendalikan.
3. Tidak adanya hipotesis.

Furchan (2004:448-465) menjelaskan beberapa jenis penelitian deskriptif yaitu studi kasus, survei, studi perkembangan, studi tindak lanjut, analisis dokumenter, analisis kecenderungan dan studi korelasi.

Pada penelitian ini menggunakan jenis penelitian survei yaitu pengumpulan data yang relatif terbatas dari kasus-kasus yang relatif besar jumlahnya. Tujuannya adalah untuk mengumpulkan informasi tentang variable



dan bukan tentang individu. Berdasarkan ruang lingkupnya dan subjeknya dapat dikelompokkan menjadi beberapa kategori.

### 3.2 Lokasi dan Waktu Penelitian

Tempat dan waktu penelitian merupakan suatu *setting* yang diperlukan untuk membatasi lokasi dan waktu dalam penelitian.

Penelitian ini dilakukan di jalur utama kota Jember yang mempunyai kebutuhan infrastruktur sarana lalu lintas yang memadai yaitu:

Tabel 3.1 Geometrik Jalan Kota Jember

NO	Ruas jalan	Panjang (km)	Tipe jalan
1	Jalan PB. Sudirman	1,480	Kolektor Primer
2	Jalan Ahmad Yani	1,070	Kolektor Primer
3	Jalan Letjen Panjaitan	1,125	Kolektor Primer
4	Jalan Trunojoyo	1,100	Arteri Sekunder
5	Jalan Hos Cokroaminoto	0,830	Kolektor Primer
6	Jalan Gajah Mada	5,894	Kolektor Primer
7	Jalan Sultan Agung	1,658	Kolektor Primer

Sumber: Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Jember, 2015

Batasan waktu untuk melakukan penelitian sangat diperlukan sebagai penunjang disiplin peneliti, penelitian ini telah dilaksanakan selama 3 bulan yaitu terhitung sejak 20 Oktober 2015 sampai 20 Desember 2015. Namun sebelum waktu pelaksanaan penelitian tersebut, peneliti telah melakukan penelitian data awal sebagai langkah membangun konsep yang kuat.

### 3.3 Jenis dan Sumber Data

Data dalam suatu penelitian mempunyai kegunaan pokok yang harus dipenuhi. Tanpa adanya data, penelitian tidak akan berjalan dan tidak dapat menjawab permasalahan apabila data yang didapat dilapangan tidak lengkap. Data menurut jenisnya dibedakan menjadi dua, yaitu data primer dan data sekunder.

#### 3.3.1 Jenis Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu data primer dan data sekunder.

#### a. Data Primer

Sugiyono (2008: 137) menyatakan bahwa data primer merupakan “sumber data yang langsung memberikan data pada pengumpul data”. Data primer diperoleh langsung dari sumber utama yang dilakukan melalui wawancara dan observasi. Data primer sangat diperlukan dalam penelitian karena merupakan sebuah data utama yang penting, didapatkan langsung dari sumbernya, berhubungan langsung dengan peneliti dan mampu memberikan informasi. Pada penelitian ini menggunakan data primer melalui observasi dan wawancara pada dinas perhubungan sebagai pembuat pita penggaduh dan pengguna jalan sebagai tujuan dari pemasangan pita penggaduh.

#### b. Data Sekunder

Sugiyono (2008:62) menyatakan bahwa data sekunder merupakan “sumber yang tidak langsung memberikan data pada pengumpul data, misalnya lewat orang lain atau lewat dokumen”. Data sekunder dalam hal ini digunakan sebagai data pelengkap atau pendukung data primer. Data sekunder diperoleh dari dokumen, catatan, laporan, makalah, jurnal, karya tulis ilmiah serta pendukung lainnya yang dapat mendukung isi dan pembahasan yang akan diperlukan dalam penelitian. Perolehan data ini dilakukan dengan meminta data dan informasi yang diperlukan pada Dinas Perhubungan Kabupaten Jember dan lembaga yang terkait.

### 3.3.2 Sumber Data

Pengumpulan data merupakan langkah awal setelah tahap persiapan. Berdasarkan sumbernya data dapat dibagi menjadi dua jenis yaitu:

#### a. Data Primer

Data ini diperoleh dengan observasi langsung ke lapangan. Dari sample ini dilakukan beberapa pengamatan, diantaranya:

- a. Tanggapan pengguna jalan yaitu sopir, becak dan pengendara jalan tentang pita penggaduh.
- b. Rekayasa lalu lintas berdasarkan Dinas Perhubungan Kabupaten Jember.

b. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh dari instansi-instansi atau institusi yang terkait diantaranya yaitu :

- a. Data pita pengaduh
- b. Data kecepatan pengendara
- c. Data kecelakaan lalu lintas

### 3.4 Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data merupakan bagian yang penting dalam sebuah penelitian karena di sinilah valid tidaknya penelitian akan terbukti dengan banyak sedikitnya data. Teknik-teknik pengumpulan yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode survei. Yaitu dengan melakukan survei langsung ke lapangan. Hal ini mutlak dilakukan agar dapat diketahui kondisi yang sesungguhnya, sehingga diharapkan tidak terjadinya kesalahan dalam penelitian.

a. **Survei Sekunder**

Survei sekunder merupakan metode pengumpulan data dari instansi pemerintah maupun instansi terkait. Hasil yang diharapkan dari data sekunder ini adalah berupa uraian, data angka, atau peta mengenai keadaan wilayah studi.

b. **Survei Primer**

Survei primer merupakan metode pencarian data dan informasi yang dilakukan secara langsung melalui responden di lapangan. Metode ini dapat berupa observasi, wawancara dan kuisioner.

1. Observasi atau Pengamatan

Observasi (pengamatan), menurut Faisal dalam Sugiyono (2008:226) mengklasifikasikan observasi menjadi tiga macam yaitu observasi partisipasi (*participant observation*), observasi secara terang-terangan dan tersamar (*overt observation and covert observation*) dan observasi yang tidak berstruktur (*unstructured observation*).

- 1) Observasi partisipatif, peneliti terlibat dengan kegiatan sehari-hari orang yang sedang diamati atau yang digunakan sebagai sumber penelitian.

Sambil melakukan pengamatan, peneliti ikut melakukan apa yang dikerjakan oleh sumber data, dan ikut merasakan suka dukanya. Dengan observasi partisipan ini, maka data yang diperoleh lebih tajam, lengkap dan sampai mengetahui pada tingkat makna dari setiap perilaku yang ada.

- 2) Observasi terus terang dan tersamar, peneliti dalam melakukan data menyatakan terus terang pada sumber data, bahwa ia sedang melakukan penelitian. Jadi mereka yang diteliti mengetahui sejak awal sampai akhir tentang aktivitas peneliti.
- 3) Observasi tak berstruktur, observasi yang tidak dipersiapkan secara sistematis tentang apa yang akan diobservasi. Hal ini dilakukan karena peneliti tidak tahu secara pasti tentang apa yang diamati. Dalam pengamatan peneliti tidak menggunakan instrument yang telah baku, tetapi hanya berupa rambu-rambu pengamatan.

Pada penelitian ini, peneliti memilih menggunakan teknik observasi partisipatif dalam memperoleh data yang dibutuhkan. Peneliti terjun langsung ke lapangan dan melakukan pengamatan serta memperoleh informasi langsung dari lapangan. Hal tersebut dilakukan untuk mendapatkan data sesuai dengan kondisi yang sebenarnya di lapangan mengenai rekayasa lalu lintas dengan pemasangan pita penghaduh.

## 2. Kuisisioner

Pengumpulan data primer dari responden. Pada penelitian ini responden yang dipilih untuk dilakukan kuisisioner adalah masyarakat atau pengguna jalan Kabupaten Jember.

## 3. Wawancara

Menurut Nazir (2003:193) wawancara adalah proses memperoleh keterangan untuk tujuan penelitian dengan tanya jawab, sambil bertatap muka antara si penanya atau pewawancara dengan si penjawab atau responden. Melakukan interview dengan informan yang telah ditetapkan untuk memperoleh informasi dan data yang dibutuhkan oleh peneliti. Menurut Esterberg dalam Sugiyono (2008:233) ada beberapa macam wawancara, yaitu:

- 1) Wawancara terstruktur, digunakan sebagai teknik pengumpulan data, bila peneliti atau pengumpul data telah mengetahui dengan pasti tentang informasi apa yang akan diperoleh. Dengan wawancara terstruktur responden diberikan pertanyaan yang sama, dan pengumpul data mencatatnya.
- 2) Wawancara semi terstruktur, tujuan wawancara jenis ini adalah untuk menemukan permasalahan secara lebih terbuka, dimana pihak yang diajak wawancara dimintai pendapat dan ide-idenya.
- 3) Wawancara tak berstruktur, wawancara yang bebas di mana peneliti tidak menggunakan pedoman wawancara yang telah tersusun secara sistematis dan lengkap untuk pengumpulan datanya. Pedoman wawancara yang digunakan hanya berupa garis-garis besar permasalahan yang akan ditanyakan.

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan teknik wawancara tak berstruktur, pedoman wawancara yang digunakan hanya berupa garis-garis besar permasalahan yang akan ditanyakan. Wawancara secara mendalam dilakukan dengan cara bertanya langsung kepada pihak-pihak yang terlibat dalam pemasangan pita penggaduh seperti pihak Dinas Perhubungan Kabupaten Jember.

### **3.5 Penentuan Informan**

Informan adalah orang-orang tertentu yang dapat dijadikan sebagai sumber informasi yang diperlukan oleh peneliti. Orang tersebut dianggap memiliki pengetahuan tentang data atau informasi yang berkaitan dengan masalah yang dirumuskan dalam penelitian. Informan adalah orang yang dimanfaatkan untuk memberikan informasi tentang situasi dan kondisi latar penelitian. Jadi, seorang informan harus mempunyai banyak pengalaman tentang latar penelitian (Moleong, 2008:132).

Kriteria menentukan informan menurut Faisal sebagaimana dikutip oleh Gayo (2009:33) antara lain :

- a. Subjek yang telah cukup lama intensif dengan kegiatan yang menjadi subjek dalam penelitian.



- b. Subjek yang masih terlihat aktif atau penuh dalam lingkungan atau kegiatan yang menjadi perhatian peneliti.
- c. Subjek yang mempunyai banyak waktu dan kesempatan
- d. Subjek memberikan informasi tidak cenderung diolah untuk dimintai informasi atau dikemas terlebih dahulu.
- e. Subjek yang sebelumnya masih tergolong asing oleh peneliti.

Sedangkan untuk jumlah informan, akan disesuaikan dengan kebutuhan informasi yang diperlukan. Dalam penelitian ini, untuk menentukan informan peneliti menggunakan teknik *purposive sampling* (sampel bertujuan) yang dijelaskan oleh Sugiyono (2008:218) yakni,

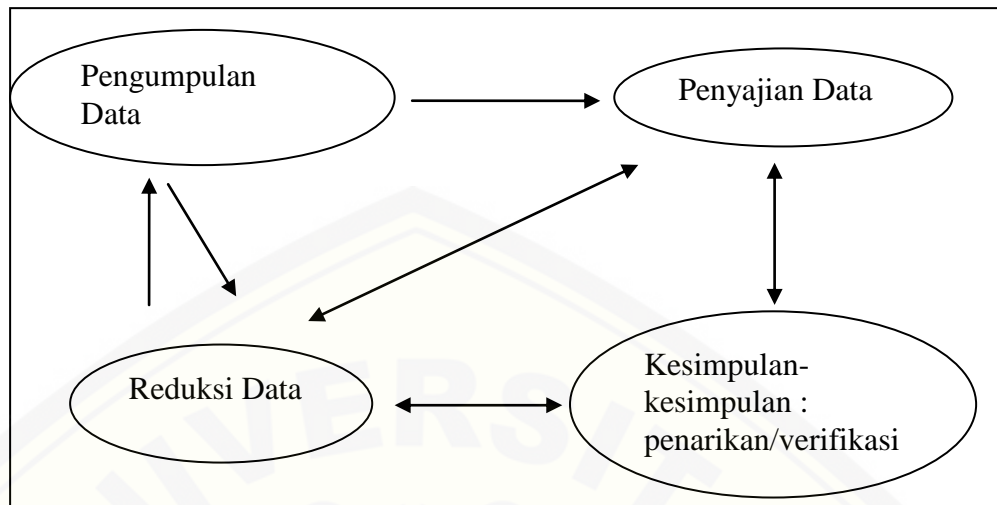
“*Purposive sampling* adalah teknik pengambilan sampel sumber data dengan pertimbangan tertentu. Pertimbangan tertentu yang dimaksud adalah orang yang dianggap paling tahu tentang apa yang penulis harapkan, sehingga memudahkan penulis menjelajahi objek atau situasi sosial yang diteliti”.

Dalam penelitian ini informan yang dipilih peneliti adalah sebagai berikut:

- a. Pihak Dinas Perhubungan
  1. Nama : Gatot Triono  
Jabatan: Ketua UPT Lalin Dishub Jember
  2. Nama : Leon Lazuardy  
Jabatan: Sekretaris UPT Lalin Dishub Jember
  3. Nama : Budi Untoro  
Jabatan: Ketua Pengawas Lapangan
- b. Pengguna jalan

### 3.6 Metode Analisis Data

Peneliti menganalisis data memilih menggunakan model analisis interaktif (*interactive model of analysis*) yang dikembangkan oleh Miles dan Huberman (1992: 20).



Gambar 3.2 Skema Model Analisis Interaktif

Model analisis interaktif ini meliputi tiga tahap yaitu :

a. Reduksi Data

Data yang diperoleh di lapangan cukup banyak, untuk itu perlu dicatat lebih rinci dan teliti. Mereduksi data berarti merangkum, memilih hal-hal yang pokok, memfokuskan pada hal-hal yang penting kemudian dicari tema atau polanya. Dengan demikian data yang telah direduksi akan memberikan gambaran yang lebih jelas dan mempermudah peneliti untuk melakukan pengumpulan data selanjutnya dan mencarinya bila itu diperlukan.

Berikut adalah reduksi data yang telah dilakukan peneliti selama penelitian berlangsung:

1. Peneliti mereduksi data yang didapat langsung dari Dinas Perhubungan Kabupaten Jember.
2. Peneliti juga mencantumkan hal-hal penting yang menunjang fokus penelitian seperti Undang-Undang Pemerintah Republik Indonesia, Keputusan Menteri, dan SK Dirjen Perhubungan.
3. Pengumpulan data yang dilakukan peneliti banyak didapat dari wawancara yang diberikan informan dan hasil dari kuisisioner.

#### b. Penyajian Data

Penyajian data digunakan untuk mempermudah peneliti dalam melihat gambaran secara keseluruhan atau bagian-bagian tertentu dalam penelitian. Penyajian dibatasi sebagai sekumpulan informasi tersusun yang memberi kemungkinan adanya penarikan kesimpulan dan pengambilan tindakan.

Berikut adalah bentuk-bentuk penyajian data yang telah dilakukan peneliti:

1. Peneliti menyajikan data dalam bentuk ulasan hasil wawancara setiap informan yang kemudian dihubungkan dengan sub-bab yang dibahas.
2. Untuk menunjang ulasan yang mudah dipahami pembaca, peneliti memberikan data dalam bentuk tabel sehingga lebih mudah dipahami dalam mereduksi data.

#### c. Penarikan Kesimpulan dan Verifikasi

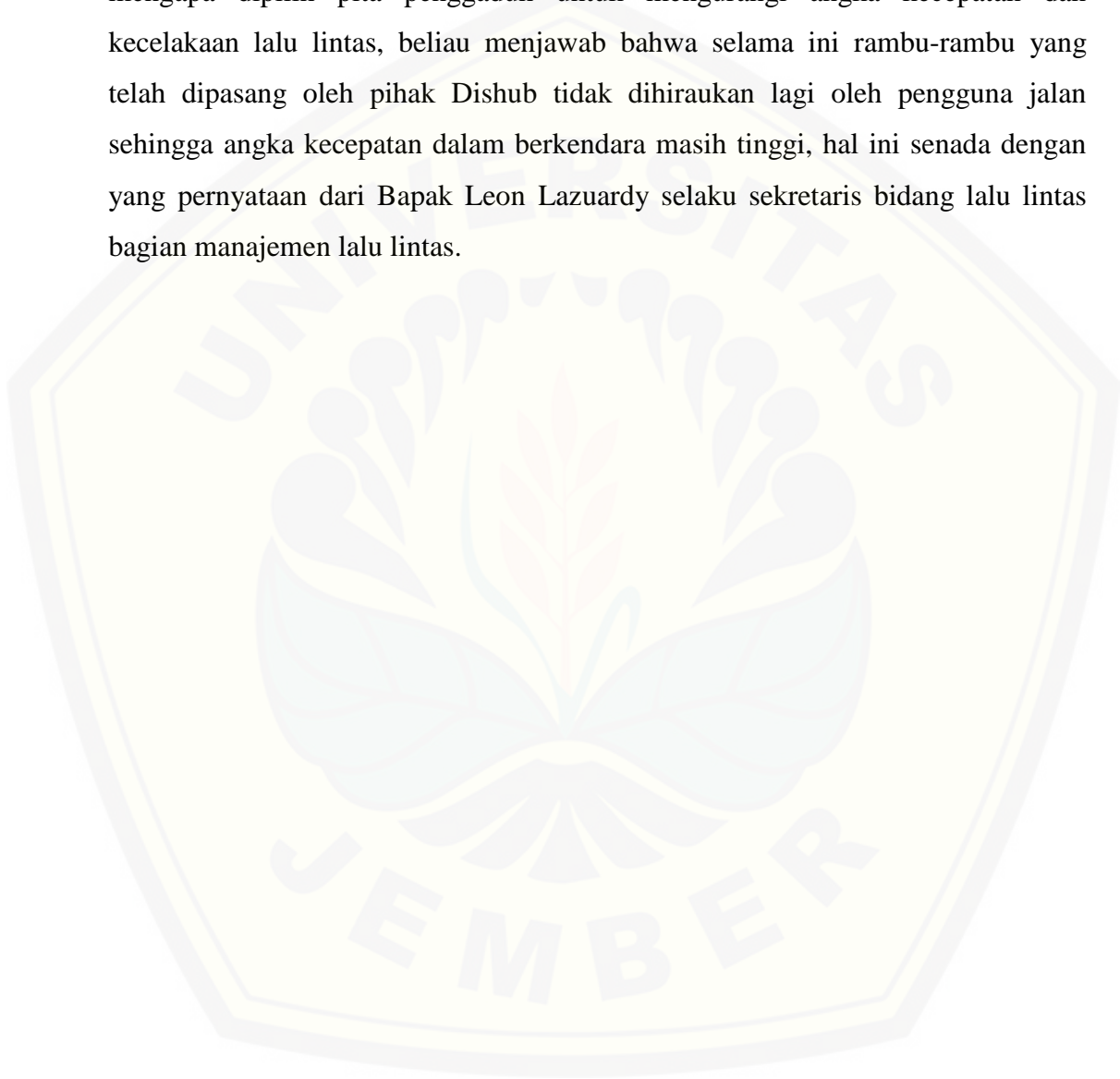
Penarikan kesimpulan yang ditemukan pada tahap awal di dukung oleh bukti-bukti yang valid dan konsisten saat peneliti kembali ke lapangan mengumpulkan data, maka kesimpulan yang dikemukakan merupakan kesimpulan yang kredibel.

### 3.7 Teknik Pemeriksaan Keabsahan Data

Moleong (2008: 324) menyatakan bahwa untuk menetapkan keabsahan (*trustworthiness*) data diperlukan teknik pemeriksaan. Pelaksanaan teknik pemeriksaan didasarkan atas sifat kriteria yang digunakan, yaitu derajat kepercayaan (*credibility*), keteralihan (*transferability*), kebergantungan (*dependability*) dan kepastian (*confirmability*). Dalam penelitian ini, teknik pemeriksaan keabsahan data dilakukan dengan cara triangulasi. Menurut Moleong (2008: 330) “triangulasi adalah teknik pemeriksaan keabsahan data yang memanfaatkan sesuatu yang lain. Di luar data itu untuk keperluan pengecekan atau sebagai pembanding terhadap data itu”.

Denzin (dalam Moleong, 2008: 330) membedakan teknik triangulasi menjadi empat macam, yakni sumber, metode, penyidik, dan teori. Triangulasi yang digunakan dalam penelitian ini yaitu triangulasi sumber. Triangulasi sumber dilakukan dengan cara mencari kebenaran yang diungkapkan informan satu

dengan informan yang lain. Peneliti melakukan wawancara dengan mengajukan pertanyaan yang sama pada setiap informan dan hasil penelitianditriangulasikan dengan hasil wawancara, dokumentasi, dan studi kepustakaan. Seperti pada informan Bapak Gatot Triyono selaku Kepala Bidang lalu lintas saat ditanya mengapa dipilih pita pengaduh untuk mengurangi angka kecepatan dan kecelakaan lalu lintas, beliau menjawab bahwa selama ini rambu-rambu yang telah dipasang oleh pihak Dishub tidak dihiraukan lagi oleh pengguna jalan sehingga angka kecepatan dalam berkendara masih tinggi, hal ini senada dengan yang pernyataan dari Bapak Leon Lazuardy selaku sekretaris bidang lalu lintas bagian manajemen lalu lintas.



## **BAB 5. KESIMPULAN DAN SARAN**

### **5.1 Kesimpulan**

Berdasarkan hasil penelitian dan setelah dilakukan analisis yang telah peneliti lakukan di Dinas Perhubungan Kabupaten Jember mengenai manajemen rekayasa lalu lintas yang berkaitan dengan pemasangan pita penggaduh, maka kesimpulan penelitian adalah sebagai berikut:

1. Manajemen dan rekayasa lalu lintas dilaksanakan untuk mengoptimalkan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas dalam rangka menjamin keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan. Manajemen dan rekayasa lalu lintas sangat berperan penting untuk menjaga keselamatan masyarakat luas sebagai pengguna jalan.
2. Pemasangan pita penggaduh yang bertujuan untuk mengatur kecepatan berkendara pada kenyataannya sebanyak 76% pengguna jalan menyatakan tidak perlu adanya pita penggaduh yang dinilai mengganggu kenyamanan dalam berkendara.
3. Tidak adanya sosialisasi pihak Dishub terkait dengan kebijakan pemasangan pita penggaduh sehingga menimbulkan pro dan kontra dikalangan masyarakat, pemasangan pita penggaduh jumlahnya tidak sebanding dengan tingkat kebutuhannya sehingga masyarakat banyak yang terganggu.

### **5.2 Saran**

1. Sebaiknya Dishub melakukan sosialisasi terlebih dahulu berapa kecepatan maksimal berkendara di dalam kota sehingga masyarakat sadar dengan rambu-rambu berkendara.
2. Mengevaluasi kembali tentang penentuan pemasangan pita penggaduh yang dilakukan untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas.



## DAFTAR PUSTAKA

- Abubakar, I., 1995, *Rekayasa dan Manajemen Lalu Lintas*, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Departemen Perhubungan, Jakarta
- Bungin, H. M. Burhan, 2009, *Penelitian Kualitatif: Komunikasi, Ekonomi, Kebijakan Publik, dan Ilmu Sosial Lainnya*, Kencana Prenada Media Group, Jakarta.
- Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas dan Angkutan Kota, 1998: 5 tentang *Pedoman Manajemen Rekayasa Lalu Lintas Perkotaan*, Jakarta.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1995, *Petunjuk Teknis Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Departemen Perhubungan, Jakarta
- Dirjen Prasarana Wilayah, 2004. *Pedoman Perencanaan Fasilitas Pengendali Kecepatan Lalu Lintas*, Jakarta.
- Handayani, Putri Annisa. 2009. *Keselamatan lalu Lintas*. [www.lontar.ui.ac.id/file?file=digital/124276-S-5854...Literatur](http://www.lontar.ui.ac.id/file?file=digital/124276-S-5854...Literatur). (diakses tanggal 15 Desember 2014).
- Jurnal Setijowarno, Djoko, 2003. *Pengantar Rekayasa Dasar Transportasi*. Universitas Katolik Soegijapranata
- Jurnal Liliani, T, 2002. *Rekayasa Lalu Lintas*. Direktorat Jenderal Pendidikan Tinggi
- Keban, T. Yeremias. 2004. *Enam Dimensi Strategis Administrasi Publik, Konsep, Teori dan Isu*. Gava Media. Yogyakarta
- Keputusan Menteri Perhubungan No. 60 Tahun 1993 tentang *Marka Jalan*
- Moleong, Lexy. 2000. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Remaja Rosdakarya. Bandung
- Munawar, Ahmad, 2006. *Manajemen Lalu Lintas Perkotaan*, Penerbit Beta Offset, Yogyakarta
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 1994 tentang *Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan*, Jakarta.
- Peraturan Menteri Nomor 34 Tahun 2014 tentang *Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan*.
- Peraturan Pemerintah No. 43 Tahun 1993 tentang *Prasarana dan Lalu Lintas Jalan*, Jakarta.
- Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang *Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas*

Poewardarminta, WJS, 1996. *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta.

Putranto, 2008. *Manajemen Rekayasa Lalu Lintas*, Jakarta.

Singarimbun, Masri dan Effendi, Sofian, 2009. *Metode Penelitian Survei*, Pustaka LP3ES, Jakarta.

Sugiyono, 2002. *Statistika Untuk Penelitian*, Alfabeta, Bandung.

Umar, Husein, 2006, *Metode Penelitian Administrasi Negara*, Rajawali Pers, Jakarta.

Undang-Undang No. 14 Tahun 1992 tentang *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*

Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*

www.bps.go.id dalam www.oto.detik.com, 2014 (diakses tanggal 27 oktober 2014)

[www.bantuanhukum.or.id/index.php/id/dokumentasi/makalah/227-implementasi-undang-undang-nomor-22-tahun-2009-tentang-lalu-lintas-dan-angkutan-jalan-1](http://www.bantuanhukum.or.id/index.php/id/dokumentasi/makalah/227-implementasi-undang-undang-nomor-22-tahun-2009-tentang-lalu-lintas-dan-angkutan-jalan-1), (diakses tanggal 27 Desember 2014)

<http://www.prosalinaradio.com/2014/10/27/pengamat-lalu-lintas-unej-menilai-pemasangan-marka-kejut-di-jember> (diakses tanggal 24 Februari 2015)

**LAMPIRAN 1**

**PEDOMAN WAWANCARA**

Pedoman Wawancara dengan Dishub

1. Apa fungsi pemasangan pita penghaduh?
2. Mengapa dipilih pita penghaduh untuk mengurangi angka kecelakaan di Kabupaten Jember?
3. Kapan dilakukan pemasangan pita penghaduh di Kabupaten Jember?
4. Dimana saja titik lokasi pemasangan pita penghaduh di Kabupaten Jember?
5. Bagaimana proses pemasangan pita penghaduh di Kabupaten Jember?

**KUISIONER**

1. Menurut bapak/ibu apakah pemasangan pita penghaduh di Kabupaten Jember sudah tepat untuk mengurangi kecepatan berkendara dalam kota?
  - a. Tepat
  - b. Tidak Tepat
2. Menurut bapak/ibu apakah perlu di adakan pita penghaduh di jalan perkotaan?
  - a. Perlu
  - b. Tidak Perlu
3. Apakah tinggi pita penghaduh yang satu dengan pita penghaduh lainnya sama?
  - a. Sama
  - b. Tidak Sama

**LAMPIRAN II****HASIL WAWANCARA**

Nama : Gatot Triono  
Jabatan : Kepala UPT Lalu Lintas  
Tanggal wawancara : 4 November 2015

Peneliti : selamat siang bapak, mohon maaf mengganggu. Saya sandrea mahasiswa akhir yang sedang melakukan penelitian untuk merampungkan skripsi

Objek : iya ada apa dik

Peneliti : begini bapak. Saya mengambil penelitian yang berjudul manajemen rekayasa lalu lintas melalui pemasangan pita penggaduh. Saya mau tanya bagaimana proses dibuatnya kebijakan pemasangan pita penggaduh ini?

Objek :sebelum kita mengambil keputusan untuk menekan angka kecelakaan dikawasan perkotaan sini kita identifikasi dulu faktor apa saja yang menimbulkan kecelakaan, masalahnya apa, kemudian kita analisis bagaimana keadaan geometrik ruas jalan perkotaan,setelah di analisa oh ternyata ini ini ini baru kita ambil keputusan dengan memasang pita penggaduh, regulasinya juga sudah ada mbak jadi tinggal minta persetujuan Pak Djalal

Peneliti : mengapa harus dengan pita penggaduh pak?

Objek : beberapa masalah yang terjadi di lalu lintas seperti tingginya angka kecelakaan, toleransi berkendara yang rendah, tingkat disiplin terhadap rambu-rambu jalan kurang, sejauh ini pengendara tidak mengerti dengan adanya rambu-rambu jalan kalau mereka mengerti pasti laju kecepatannya tidak tinggi, karena kasus kecelakaan selama ini terjadi kebanyakan karena kecepatan pengendara yang tinggi"

Peneliti : sebenarnya pita penggaduh itu apa sih pak, dan bagaimana bentuknya?

Objek : “Bahan baku pita penggaduh yaitu thermoplastik dan glasspeed. Kalau thermoplastic itu sifatnya akan menipis setelah 4-5 bulan, kalau glasspeed yang kaya butiran kaca yang semisal marka itu kena sinar kendaraan bakal mantul. Jarak antara titik satu dengan titik yang lain disesuaikan dengan tingkat kepadatan lalu lintas. Sedangkan kriteria jalan yang perlu dipasang pita penggaduh, yaitu ruas jalan yang rawan terjadi kecelakaan dan kecepatan rata-rata kendaraan yang melebihi ambang batas yang diperbolehkan. Jadi sebelumnya telah dievaluasi, ruas jalan mana yang sering terjadi kecelakaan lalu lintas dan kecepatan rata-rata kendaraan yang melebihi ambang batas yang diperbolehkan, yaitu 50 km/jam untuk lalu lintas dalam kota, kalau dulu 40 km/jam, sekarang ada aturan baru 50 km/jam”

Peneliti : apa pita penggaduh ini sudah dengan pertimbangan yang matang pak?

Objek :”Sebenarnya kita sudah mengkaji selama tiga tahun sebelum menentukan rumble strip. Pada saat uji coba hanya dipasang dengan ketinggian 3 milimeter.Namun, hasilnya tidak terlalu berpengaruh untuk mengurangi laju kecepatan pengendara.Bahkan, hingga terakhir menjelang pemasangan pun dilakukan penghitungan kembali dalam kajian manajemen lalu lintas. Misalnya, di Jl Sultan Agung diketahui kecepatan kendaraan rata-rata 65-70 km per jam.Sedangkan orang lewat pejalan kaki yang menyeberang mencapai 333 orang per jam,”

Peneliti : kapan rencana dipasang pita penggaduh ini pak?

Objek : “Rencana tentunya diawali pada saat penyusunan RAPBD kalau missal sekarang saya merencanakan rumble strip pada 2016 ya, bulan-bulan ini 3 bulan menjelang akhir tahun, rencananya dimulai dari sekarang. Kalau itu 2015, berarti Oktober, November,



Desember 2014 itu kita merencanakan karena pemasangan perlengkapan ini akan dibiayai sama APBD. Pelaksanaannya biasanya di triwulan pertama.”

Peneliti : setelah direncanakan, apakah pelaksanaannya sudah sesuai dengan rencana?

Objek : “pada tahap pemasangan pita pengaduh tidak terlalu banyak hambatan yang dihadapi, karna pelaksanaannya kita sudah rencanakan sebelumnya. Respon masyarakat biasa saja, hanya melihat ketika ada aktifitas tersebut, jadi selama pemasangan tersebut tidak ada warga yang menanyakan ataupun komplain dengan pemasangan pita pengaduh. Pro kontra itu terjadi setelah pemasangan pita pengaduh, sebelum pemasangan tidak ada pro kontranya.”

Peneliti : bagaimana proses pemberdayaan atau pemeliharaan tertib lalu lintasnya pak?

Objek : “Kita selalu menginfokan batas kecepatan yang boleh di daerah perkotaan, kita berkerjasama dengan kepolisian memberi peringatan atau sanksi kepada pengendara yang melaju diatas kecepatan yang diatur oleh rambu rambu yang telah dipasang disetiap lajur jalan, banyak pengendara yang tidak patuh pada rambu-rambu jalan, seperti salah jalur, kecepatan tinggi dan pelanggaran yang memungkinkan akan merugikan pengendara yang lain. Adanya pita pengaduh ini jelas memberikan efek tersendiri bagi pengguna jalan terutama kesadaran dalam berkendara, artinya pita pengaduh akan membuat pengendara melakukan pengereman atau laju kendaraannya berkurang”

Peneliti : bagaimana evaluasi pemasangan pita pengaduhnya pak?

Objek : "pita kejut atau rumble strip yang dipasang sejak bulan Januari 2015 tersebut sebenarnya adalah untuk mengurangi kecepatan laju lalu lintas di Jember kota menjadi maksimal 50 kilometer per jam.

Namun seluruh rumble strip yang ada di kawasan segitiga emas mulai jalan Ahmad Yani, Trunojoyo, Gajah Mada hingga Sultan Agung dipastikan akan di bongkar lantaran kita optimis bahwa masyarakat akan sadar lalulintas tanpa pita kejut,". Dia menambahkan, pita kejut yang terpasang di zona selamat sekolah dan kawasan balap liar seperti di jalan Sumatra, double way Gajah Mada dan lokasi lain rawan digunakan balapan liar tetap akan dipertahankan.

Nama : Leon Lazuardy

Jabatan : Seksi Manajemen Lalu Lintas

Tanggal wawancara : 4 November 2015

Peneliti : selamat pagi pak leon, saya sandrea ingin wawancara dengan bapak mengenai pita pengaduh

Objek : dari mana ini dik?

Peneliti : saya dari FISIP Universitas Jember pak

Objek : apa kaitannya dengan pita kejut?

Peneliti : ada pak, saya meneliti tentang manajemennya, dari perencanaan sampai ke evaluasinya pak

Objek : iya dik, silahkan kalau ada yang mau ditanyakan

Peneliti : apa yang menjadi dasar program pemasangan pita pengaduh ini pak?

Objek : "tingginya kecelakaan yang diakibatkan karena unsur manusia seperti kecepatan melebihi batas yang sewajarnya, ketidakpatuhan dalam mematuhi rambu-rambu jalan. Semua orang ingin sampai ditujuan dengan cepat sehingga tekadang tidak memikirkan keselamatan pengguna jalan yang lain. Permasalahannya tidak hanya disitu saja saja dik, kadang-kadang pengendara berada pada lajur yang salah, biasanya itu untuk lajur mobil malah sering digunakan lajur sepeda motor. Dipilihnya pita pengaduh sebagai alat

pengendali kecepatan ini, karena selama ini rambu-rambu yang sudah dipasang, tidak dihiraukan lagi oleh pengguna jalan, dan langkah-langkah lainnya sudah kami lakukan termasuk mengubah rute arah jalan, membuat pulau jalan, membuat tempat penyebrangan tapi masih saja banyak yang berkendara ngebut-ngebut”

Peneliti : ini pita penggaduh apakah bapak sudah memikirkan tentang kerugian yang dialami oleh masyarakat seperti ibu hamil, orang yang sakit, sopir angkutan umum dan masyarakat lainnya?

Objek : "pita penggaduh atau pita kejut atau lebih akrab "*dak gradak*" karena setiap melewatinya pasti menimbulkan bunyi dan getaran. Pita penggaduh memaksa pengemudi mengurangi kecepatannya, karena kalau tidak dikurang maka ketika melewati pita pengemudi getarannya bisa tinggi". Lanjut Bapak Leon:"pemasangan pita penggaduh ini sebagian karena usulan masyarakat dan sebagian yang lain memang inisiatif pihak Dishub mengingat situasi lalu lintas yang ada, jelas ini penuh pertimbangan. Pertimbangan yang paling kuat adalah tidak efektifnya rambu-rambu lalu yang selama ini dipasang, pengendara kerap sekali tidak patuh pada rambu yang ada".

Peneliti : siapa saja yang terlibat dalam pemasangan pita penggaduh pak?

Objek : "pelaksanaan pemasangan pita penggaduh ini disesuaikan dengan rencana penyusunan RAPBD, pelaksanaannya diserahkan kepada CV, pihak Dishub hanya memantau dan mengawasi pemasangan pita penggaduh"

Peneliti : apakah sebelum dilakukan pemasangan dilakukan sosialisasi dulu terhadap masyarakat?

Objek : "Sosialisasi tidak dilakukan kepada masyarakat karena pada prinsipnya perlengkapan jalan mempunyai kekuatan hukum tetap setelah 30 hari pemasangan"

Peneliti : oh begitu ya pak, bagaimana pendapat bapak mengenai pro dan kontra adanya pita penggaduh ini?

Objek : "pemasangan pita penggaduh sejauh ini memang ada yang suka dan ada yang tidak suka, namun mari kita melihat nilai historisnya, pita penggaduh ini tidak mungkin ada jika kesadaran berlalu lintas pengendara tinggi, mematuhi setiap rambu yang ada dan tolerandi terhadap pengguna jalan yang lain, namun fakta bisa disaksikan sendiri, banyak pelanggaran pengendara terjadi, melebihi batas kecepatan dan sebagainya, apa mereka tidak melihat rambu? saya pikir mereka melihat dan tahu namun tidak mengindahkannya. nah adanya pita penggaduh ini akan memaksa pengendara toleransi pada sesama, ya karena kami fokuskan pemasangan pita penggaduh ini pada daerah yang ramai, daerah sekolah dan aktifitas ekonomi lainnya".

Nama : Budi Untoro

Jabatan : Ketua Pengawas Lapangan

Tanggal wawancara : 4 November 2015

Peneliti : bapak. Saya sandrea mahasiswi FISIP ingin bertanya tentang pita penggaduh

Objek : mau tanya tentang apanya dik?

Peneliti : ini pak tentang dilapangan, siapa saja yang terlibat dalam pemasangan pita penggaduh ini pak?

Objek : "dishub bekerjasama dengan Bina Marga dan Kepolisian dik. Nah timbul pertanyaan ngapain koordinasi dengan Bina Marga. Gunanya agar tidak tumpang tindih dik, maksudnya kita minta data dulu ke pihak Bina Marga jalan mana saja yang akan di aspal, kalo misal gak minta data dulu nanti kita pasang pita penggaduh takutnya akan diaspal kan berapa biaya yang terbuang sia-sia".

Respon Pengguna jalan Terhadap Pita Penggaduh

**Moh Rio**

“saya tahu gunanya pita pengejut biar orang pelan pelan saat berkendara. Tapi untuk tahu kegunaan itu saya tahunya dari internet kalau dibilang dari pemerintah jember saya dak tahu soalnya saya tahunya sudah dipasang . .”

**Siti**

"pita kejut ini membantu kami ketika mau nyebrang jalan, dan kami sering melakukan penyebrangan di areal pita kejut itu"

**Lukmanul Hakim**

"menggangu sih, apalagi tingginya tidak sama, di daerah sana agak rendah, pas disini (jompo) agak tinggi, dampak sangat terasa, sepeda sampek bunyi. Keadaan ini otomatis berdampak kebutuhan yang lain, seperti cepat ganti rem karena setiap ada polisi tidur ini pasti ngerem"

**Sunyoto**

"saya rasa pengawasan adanya rambu pita pengaduh(dag-dradag)tidak ada gunanya. Polisi hanya ada kalau jam dinas plus kalau ada kecelakaan aja jadi saya rasa petugas dak pernah memberi bantuan teknis selama ini"



## LAMPIRAN III



KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI  
**UNIVERSITAS JEMBER**  
**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK**  
Jl. Kalimantan – Kampus Tegalboto Telp. (0331) 335586, 331342 Fax. (0331) 335586  
Jember 68121 Email : fisip@unej.ac.id

Nomor : 3243/UN25.1.2/LT/2015  
Lampiran : 1 (satu) eksemplar  
Perihal : Permohonan Ijin Penelitian

9 Oktober 2015

Yth. Ketua Lembaga Penelitian  
Universitas Jember  
Jember

Diberitahukan dengan hormat bahwa mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Jember yang akan menyelesaikan studinya, diwajibkan untuk menyelesaikan Skripsi. Sehubungan dengan hal tersebut, kami mohon Saudara memperkenalkan mahasiswa kami :

Nama : Sandra Ismi hardiana  
NIM : 100910201069  
Jurusan/Program Studi : Ilmu Administrasi/Ilmu Administrasi Negara

Untuk melaksanakan penelitian di Dinas Perhubungan Kabupaten Jember dengan lama penelitian 2 (dua) bulan. Adapun tujuan penelitian untuk mendapatkan data penyelesaian skripsi dengan judul " Manajemen Lalu Lintas pada Program Peningkatan dan Pengamanan Lalu Lintas di Jalan Perkotaan Kabupaten Jember (Studi Melalui Pemasangan Pita Pengaduh) ".

Atas perhatian dan perkenannya disampaikan terima kasih.

a.n. Dekan  
Pembantu Dekan I,

Drs. Himawan Bayu Patriadi, M.A, Ph.D.  
NIP 19610828 199201 1 001

LAMPIRAN IV



KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI, DAN PENDIDIKAN TINGGI RI  
**UNIVERSITAS JEMBER**  
**LEMBAGA PENELITIAN**

Alamat : Jl. Kalimantan No. 37 Jember Telp. 0331-337818, 339385 Fax. 0331-337818  
 e-Mail : penelitian.lemlit@unej.ac.id

Nomor : 1722/UN25.3.1/LT/2015 15 Oktober 2015  
 Perihal : Permohonan Ijin Melaksanakan Penelitian

Yth. Kepala  
 Badan Kesatuan Bangsa, dan Politik  
 Pemerintah Kabupaten Jember  
 di -

JEMBER

Memperhatikan surat pengantar dari Pembantu Dekan I Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Jember Nomor : 3243/UN25.1.2/LT/2015 tanggal 09 Oktober 2015, perihal permohonan ijin penelitian mahasiswa :

Nama / NIM : Sandrea Ismi Hardiana/100910201069  
 Fakultas / Jurusan : FISIP/Illmu Administrasi Negara Universitas Jember  
 Alamat / HP : Ds. Kawangrejo Mumbulsari Jember/Hp. 082232007041  
 Judul Penelitian : Manajemen Lalu Lintas Pada Program Peningkatan dan Pengamanan Lalu Lintas di Jalan Perkotaan Kabupaten Jember  
 Lokasi Penelitian : Dinas Perhubungan Kabupaten Jember  
 Lama Penelitian : Dua bulan (15 Oktober 2015 – 15 Desember 2015)

maka kami mohon dengan hormat bantuan Saudara untuk memberikan ijin kepada mahasiswa yang bersangkutan untuk mencari data sesuai dengan judul di atas.

Demikian atas kerjasama dan bantuan Saudara disampaikan terima kasih.



Dr. Zainuri, M.Si  
 NIP 196403251989021001

Tembusan Kepada Yth. :

1. Dekan FISIP  
 Universitas Jember
2. Mahasiswa
3. Arsip



CERTIFICATE NO : QMS/173

## LAMPIRAN V



**PEMERINTAH KABUPATEN JEMBER**  
**BADAN KESATUAN BANGSA DAN POLITIK**  
 Jalan Letjen S Parman No. 89 ☎ 337853 Jember

Kepada

Yth. Sdr. Kepala Dinas Perhubungan Kab. Jember  
 di -  
 JEMBER

**SURAT REKOMENDASI**

Nomor : 072/1549/314/2015

Tentang

**PENELITIAN**

- Dasar : 1. Peraturan Daerah Kabupaten Jember No. 6 Tahun 2012 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Perangkat Daerah Badan Kesatuan Bangsa dan Politik Kab. Jember  
 2. Peraturan Bupati Jember No. 46 Tahun 2014 tentang Pedoman Penertiban Surat Rekomendasi Penelitian Kabupaten Jember.
- Memperhatikan : Surat Ketua Lembaga Penelitian Universitas Jember tanggal 15 Oktober 2015 Nomor : 1722/UN25.5.1/LT/2015 perihal Permohonan Ijin Penelitian.

**MEREKOMENDASIKAN**

- Nama / NIM. : Sandrea Ismi Hardiana 100910201069  
 Instansi : Jurusan Ilmu Administrasi Negara / FISIP / Universitas Jember  
 Alamat : Ds. Kawangrejo Mumbulsari Jember  
 Keperluan : Melaksanakan Penelitian dengan judul :  
 "Manajemen Lalu Lintas Pada Program Peningkatan dan Pengamanan Lalu Lintas di Jalan Perkotaan Kabupaten Jember".  
 Lokasi : Dinas Perhubungan Kabupaten Jember  
 Tanggal : 20-10-2015 s/d 20-12-2015

Apabila tidak bertentangan dengan kewenangan dan ketentuan yang berlaku, diharapkan Saudara memberi bantuan tempat dan atau data seperlunya untuk kegiatan dimaksud.

Pelaksanaan Rekomendasi ini diberikan dengan ketentuan :

1. Kegiatan dimaksud benar-benar untuk kepentingan Pendidikan
2. Tidak dibenarkan melakukan aktivitas politik
3. Apabila situasi dan kondisi wilayah tidak memungkinkan akan dilakukan penghentian kegiatan.

Demikian atas perhatian dan kerjasamanya disampaikan terima kasih.

Ditetapkan di : Jember

Tanggal : 20-10-2015

An. KEPALA BAKESBANG DAN POLITIK  
 KABUPATEN JEMBER

Sekretaris  
 BADAN KESATUAN  
 BANGSA DAN POLITIK

Drs. MOH. HASYIM, M.Si.  
 Pembina Tingkat I  
 195902131982111001

- Tembusan :  
 Yth. Sdr. : 1. Ketua Lembaga Penelitian Universitas Jember  
 2. Ybs.

## LAMPIRAN VI



PEMERINTAH KABUPATEN JEMBER  
**DINAS PERHUBUNGAN**  
 Jl. BRAWIJAYA No. 61 Telp. 426377  
 JEMBER

Jember, 29 Februari 2016

**K e p a d a.**

Nomor : 423.4 / 242.7 / 412 / 2016 Yth. Sdr. Dekan Fakultas Ilmu Politik/ Ilmu  
 Sifat : Penting Administrasi Negara Universitas Jember  
 Lampiran : - Di -  
 Perihal : Ijin Penelitian JEMBER

Menunjuk surat rekomendasi dari Badan Kesatuan Bangsa Politik dan Linmas Kabupaten Jember tanggal 21 Oktober 2015 No: 072/1549/314/2015, tentang Ijin Penelitian Mahasiswa FISIP Universitas Jember.

Sehubungan dengan hal tersebut pada pokok surat, maka dengan ini kami memberitahukan bahwa Mahasiswa atas nama :

Nama : Sandra Ismi Hardiana  
 NIM : 100910201069

Telah selesai melakukan penelitian dengan judul “ **Manajemen Lalu Lintas pada Program Peningkatan dan Pengamanan Lalu Lintas di Jalan Perkotaan Kabupaten Jember**”.

Demikian untuk menjadi maklum.

a.n. KEPALA DINAS PERHUBUNGAN  
 KABUPATEN JEMBER  
 SEKRETARIS



**H. CHOLIFAH, SH, MSi**  
 PEMBINA Tk.I  
 NIP. 19580610 198503 2 005



## LAMPIRAN XIV

Lampiran 3 : Surat Dirjen Perhubungan Darat

Nomor : AJ.003/5/9/DRJD/2011  
Tanggal : 21 Juni 2011

## SPESIFIKASI PITA PENGGADUH

## A. FUNGSI PITA PENGGADUH

Pita penggaduh adalah alat pengaman pemakai jalan berupa kelengkapan tambahan pada jalan yang berfungsi untuk membuat pengemudi lebih meningkatkan kewaspadaan menjelang lokasi yang berpotensi terjadinya kecelakaan lalu lintas. Pita penggaduh dapat berupa suatu marka jalan atau bahan lain yang dipasang melintang jalur lalu lintas.

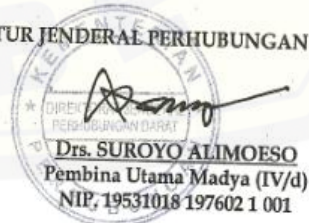
## B. BAHAN PITA PENGGADUH

1. Pita penggaduh dapat menggunakan bahan marka jalan.
2. Setiap bahan Pita Penggaduh yang akan dipergunakan harus lulus uji laboratorium dengan menunjukkan sertifikat uji Laboratorium berskala Nasional atau Internasional.

## C. BENTUK, UKURAN, WARNA DAN TATA CARA PENEMPATAN

1. Bentuk, ukuran, dan tata cara penempatan pita penggaduh mengacu pada Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM. 3 Tahun 1994 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan.
2. Pita penggaduh berwarna putih reflektif.
3. Pita penggaduh dapat berupa suatu marka jalan atau bahan lain yang dipasang melintang jalur lalu lintas dengan ketebalan maksimum 4 cm
4. Lebar pita penggaduh minimal 25 cm dan maksimal 90 cm;
5. Jumlah pita penggaduh minimal 4 buah;
6. Jarak antara pita penggaduh minimal 50 cm dan maksimal 500 cm;
7. Bentuk pita penggaduh sesuai dengan gambar terlampir;
8. Jumlah dan jarak pita penggaduh yang dipasang sesuai hasil kajian manajemen dan rekayasa lalu lintas.

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT





LAMPIRAN XV

DOKUMENTASI WAWANCARA







