

# Pengaruh Kendaraan Berat Terhadap Polusi Suara dan Getaran di Pita Getar

Muhammad Idham

Jurusan Teknik Sipil, Politeknik Negeri Bengkalis  
Jl. Batin Alam.Sei Alam.Bengkalis. Riau  
Email : [idham@polbeng.ac.id](mailto:idham@polbeng.ac.id)

Received 02 November 2017; Reviewed 13 Desember 2017; Accepted 15 Desember 2017

## Abstract

*Increasing transportation mode becomes the increase of vehicles on the roads, it will impact to the pollution. The phenomena that appear in the last few years in the study areas is the rumble strips one solution for management transportation to give shock effect for road users that aware, however, it will be impacted to nosing and vibration on the roads. The research will be researcher noise level and vibration the heavy vehicles impact with case study Bengkalis island. The result indicated that the higher the heavy vehicles speed the smaller the vibration, while the noise level is getting bigger.*

**Keywords:** Noise, Vibration, Transport management, Polution

## Abstrak

*Peningkatan moda transportasi terjadi dikarenakan adanya peningkata kendaraan bermotor di jalan, hal ini akan berdampak kepada meningkatkan tingkat polusi. Fenomena yang muncul dalam beberapa tahun terakhir pada wilayah studi adalah munculnya pita getar sebagai salah satu cara manajemen lalu lintas dengan memberikan efek kejut bagi pengguna kendaraan supaya sadar, akan tetapi hal ini akan berdampak kepada kebisingan dan getaran pada jalan. Pada penelitian ini akan diteliti tentang besaran nilai kebisingan dan getaran yang diakibatkan oleh kendaraan berat dengan studi kasus jalan di pulau Bengkalis. Adapun hasil dari penelitian ini didapat bahwa semakin tinggi kecepatan kendaraan maka tingkat getaran yang ditimbulkan semakin kecil dan berbanding terbalik dengan kebisingan.*

**Kata Kunci:** Kebisingan, Getaran, Manajemen transportasi, Polusi

## 1. Pendahuluan

Getaran pada jalan sangat sering dirasakan di jalan raya dengan frekuensi getaran yang berbeda-beda tergantung dari bobot dan kecepatan kendaraan yang melintasinya. Energi ini dimungkinkan menjadi sangat po-tensial untuk digunakan mengingat getaran yang diberikan kendaraan khususnya di wilayah yang terjadi di pita getar (*rumble strip*) atau pita pengaduh.

Prinsip dasar kerja dari pita getar adalah memberikan efek kejut bagi pengemudi kendaraan supaya sadar dalam berkendaraan, akan tetapi muncul permasalahan baru, yaitu adanya getaran pada jalan serta menimbulkan kebisingan.

Kebisingan adalah bunyi yang dapat mengganggu pendengaran manusia. Menurut Selter (1976) jumlah sumber bunyi bertambah secara teratur di lingkungan sekitar, dan ketika bunyi menjadi tidak

diinginkan maka bunyi ini disebut kebisingan. Keputusan Menteri Negara Lingkungan Hidup No:Kep-48/MENLH/11/1996 tentang baku tingkat kebisingan menyebutkan bahwa kebisingan merupakan suara yang tidak dikehendaki, kebisingan yaitu bunyi yang tidak diinginkan dari usaha atau kegiatan dalam tingkat dan waktu tertentu yang dapat menyebabkan gangguan kesehatan manusia dan kenyamanan lingkungan. Pada penelitian ini, dilakukan survei selama 40 jam yang dilakukan pada jam tersibuk pada lokasi yang telah ditentukan.

## 2. Signifikasi Studi

Ada beberapa parameter yang digunakan dalam melakukan analisa dalam penelitian ini.

### 2.1. Lalu Lintas

Beberapa parameter yang diperlukan dalam penelitian tentang kebisingan dan getaran berupa volume lalu lintas, kecepatan kendaraan, data kebisingan, dan getaran jalan. Tamin (2003) arus adalah jumlah atau total kendaraan yang melewati suatu titik tertentu dalam suatu ruas jalan tertentu dalam satu satuan waktu tertentu, dan biasanya dinyatakan dalam kendaraan/jam. Departemen Pekerjaan Umum (2014) menjelaskan bahwa kecepatan tempuh merupakan kecepatan aktual kendaraan yang besarnya ditentukan berdasarkan fungsi dari derajat kejemuhan dan kevepatan rata-rata. Persamaan yang digunakan untuk menganalisis kecepatan sebagai berikut :

$$V_i = \frac{S}{t} \quad (1)$$

Volume lalu lintas menunjukkan jumlah kendaraan yang melintasi suatu titik pengamatan dalam satu satuan waktu. Volume lalu lintas dapat dihitung dengan menggunakan rumus (Morlok, E.K.1991) berikut :

$$Q = \frac{n}{t} \quad (2)$$

Berdasarkan (Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia, 2014) untuk Sepeda Motor dikategorikan sebagai (SM), Kendaraan Ringan (KR), Kendaraan Berat (KB).

### 2.2. Uji Kecukupan Data

Untuk melakukan uji kecukupan data sebagai yang telah dirumuskan oleh Slovin (Steph Ellen, eHow Blog, 2010) dengan rumus :

$$n = \frac{N}{1+Ne^2} \quad (3)$$

n : *Number of samples* (jumlah sampel)

N : *Total population* (jumlah seluruh anggota populasi)

e : *Error tolerance* (toleransi terjadinya galat; taraf signifikansi; untuk sosial dan pendidikan lazimnya 0,05)  $\rightarrow$  ( $^2 =$  pangkat dua)

### 2.3. Kebisingan

Uji kebisingan dilakukan secara sampel yang dapat ditentukan dengan melakukan pengujian dari perbandingan jumlah harian rata-rata kendaraan yang diperoleh dari lokasi pengujian berdasarkan standar baku tingkat kebisingan Keputusan Menteri Negara Lingkungan Hidup No: Kep-48/MENLH/11/1996.

**Tabel 1. Baku Tingkat Kebisingan**

Peruntukan Kawasan/Lingkungan Kegiatan	Tingkat Kebisingan dB (A)
a. Peruntukan Kawasan	
1. Perumahan dan permukiman	55
2. Perdagangan dan Jasa	70
3. Perkantoran dan Jasa	65
4. Ruang Terbuka Hijau	50
5. Industri	70
6. Pemerintahan dan Fasilitas Umum	60
7. Rekreasi	70
8. Khusus	
b. Kingkungan Kegiatan	
1. Rumah sakit atau sejenisnya	55
2. Sekolah atau sejenisnya	55
3. Tempat Ibadah atau sejenisnya	55

Sumber : Kep.Men Lingkungan Hidup No. Kep-48 (1996)

## 2.4. Getaran

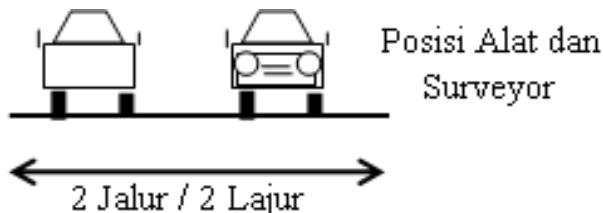
Dalam Peraturan 13/MEN/X/2011 getaran adalah gerakan yang teratur dari benda atau media dengan arah bolak balik dari kedudukan keseimbangan. Getaran lalu lintas terutama disebabkan oleh kendaraan berat seperti bus dan truk. Beban menghasilkan gelombang tekanan yang merambat di tanah dan menyebabkan getaran. Mobil penumpang dan kendaraan ringan lainnya jarang menimbulkan getaran. (Lawrence dkk, 2011).

## 2.5. Pita Getar (*Rumble Strip*)

Pita Pengaduh/Getar (*rumble strips*) 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 pengaduh dapat berupa marka jalan atau bahan lain yang dipasang melintang jalur lalu lintas (SK.DRJD No: AJ: 003/5/9/DRJD/2011).

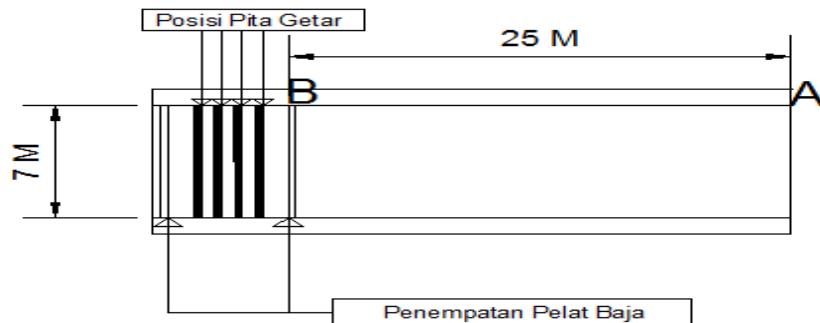
## 3. Metode Penelitian

Pada penelitian ini, pengujian dilaksanakan di 2 (dua) lokasi yaitu Jalan Pramuka dan Panglima Minal, Bengkalis. Dipilihnya kedua lokasi ini dikarenakan adanya karakteristik yang berbeda dari kedua jalan tersebut yaitu jalan lurus dan tikungan. Adapun cara pengambilan sampel di lapangan diilustrasikan sebagai berikut :



**Gambar 1. Ilustrasi posisi pengambilan data lapangan**

Pengujian dilakukan sejauh 25 m, menimbang perkiraan kecepatan rata-rata pada lokasi survei, lebar jalan yaitu 7 m. Sebelum dimulai pengambilan data, peralatan dipersiapkan dan alat uji getaran diposisikan pada tepi pita getar dengan posisi *surveyor* berada di bahu jalan.



**Gambar 2. Metode pengambilan data**

Berdasarkan hasil pelaksanaan identifikasi pada lokasi survei menunjukkan bahwa data geometrik pada kedua lokasi yang disurvei memiliki lebar 7 m dengan bahu 1 m.

## 4. Hasil dan Pembahasan

### 4.1. Hasil Survei Lalu Lintas Harian

Survei lalu lintas dilakukan selama 40 jam sesuai kategori prosedur operasional standar survei lalu lintas yang dikeluarkan oleh (Direktorat Jendral Bina Marga, 2007).

**Tabel 1. Rekapitulasi LHR Jalan Panglima Minal**

Hari	Jenis			Jam
	SM	KR	KB	
Senin	4.415	475	37	6
Selasa	2.604	256	37	3,5
Rabu	2.973	282	35	4
Kamis	1.500	100	6	2
Jumat	1.397	156	9	1,5
Sabtu	7.768	859	73	11
Minggu	9.109	1.025	71	12
<b>Total Volume</b>	<b>29.766</b>	<b>3.153</b>	<b>238</b>	<b>40</b>
			33.157	

**Tabel 2. Rekapitulasi LHR Jalan Pramuka**

Hari	Jenis			Jam
	SM	KR	KB	
Senin	5.072	398	31	4
Selasa	1.566	142	2	1
Rabu	10.031	722	22	8
Kamis	7.887	690	16	6
Jumat	7.766	538	16	6
Sabtu	8.890	689	19	8
Minggu	6.333	584	21	7
<b>Total Volume</b>	<b>47.545</b>	<b>3365</b>	<b>96</b>	<b>40</b>
			51.006	

### 4.2. Uji Kecukupan Data

Untuk menghasilkan jumlah sampel minimum yang akan mewakili data di lapangan maka perlu dilakukan uji kecukupan data dengan menggunakan persamaan 3, sebagai berikut :

**Tabel 3. Rekapitulasi Uji Kecukupan Data**

Jenis Kendaraan	Jalan Pramuka	Jalan Panglima Minal
SM	397	395
KB	358	355
KR	77	150
Total	832	900

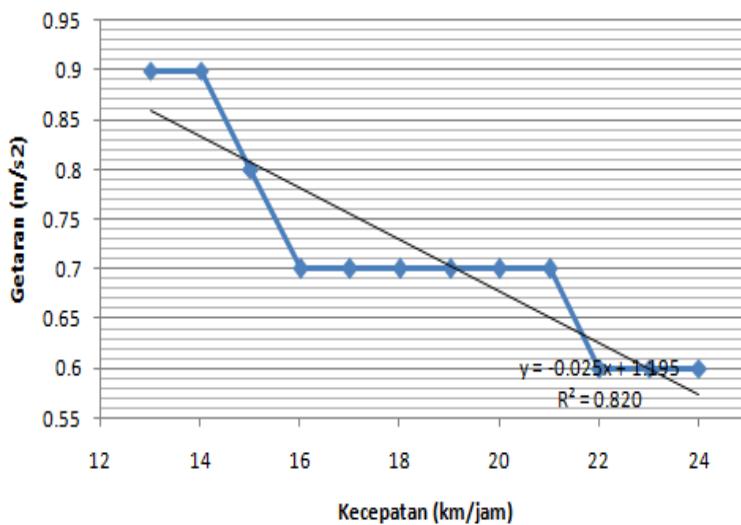
#### 4.3. Pengujian Getaran Terhadap Kecepatan

Berdasarkan hasil pengujian menunjukkan bahwa getaran hanya terdapat pada kendaraan berat karena nilai getaran  $> 0,1 \text{ m/s}^2$  dan dapat dilihat pada **Tabel** berikut.

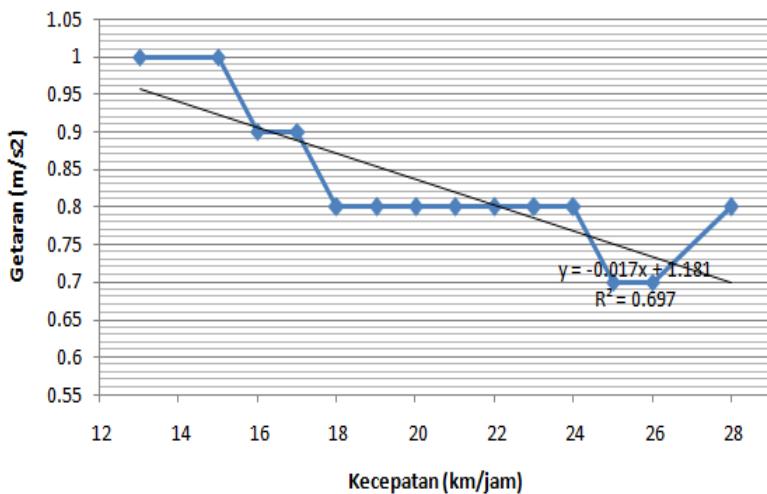
**Tabel 4. Getaran terhadap Kecepatan Jalan**

Lokasi Survei (Jalan)	Hasil Pengujian	
	Kecepatan (km/jam)	Getaran (m/s <sup>2</sup> )
Pramuka	13 - 28	0.8 - 1,0
Panglima Minal	13 - 24	0,6 - 0,9

Dari hasil getaran dan kecepatan yang diperoleh pada saat pengujian di lapangan, getaran dan kecepatan tersebut dikorelasikan sehingga menunjukkan hubungan antara getaran terhadap kecepatan.

**Gambar 3. Grafik Kecepatan vs Getaran Jalan Panglima Minal (Tikungan)**

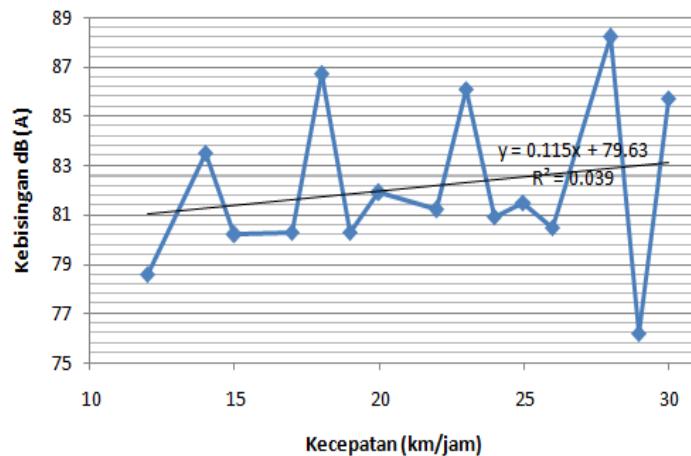
Berdasarkan hasil **Gambar 4**, menunjukkan bahwa pita getar akan berpengaruh pada kondisi tikungan dibandingkan jalan lurus, hal ini dikarenakan banyaknya kendaraan yang mengurangi kecepatan.



**Gambar 4. Grafik Kecepatan vs Getaran Jalan Pramuka (Lurus)**

#### 4.4. Pengujian Kebisingan Terhadap Kecepatan

Tingkat kebisingan didapat dari hasil pengukuran dengan menggunakan alat *Sound Level Meter*. Sesuai dengan target penelitian, bahwa kebisingan yang disurvei adalah kendaraan berat yang melewati pada ruas jalan yang disurvei, maka didapat sebagai berikut:



**Gambar 5. Grafik Uji Tingkat Kebisingan terhadap Kecepatan Kendaraan Berat**

Kebisingan yang didapat pada pita getar untuk kendaraan berat berkisar antara 80,2-88,2 dB(A) dengan kecepatan 15-28 km/jam. Dari hasil tersebut data yang diperoleh di-kategorikan mengganggu > 60 dB (A) yang diizinkan berdasarkan Keputusan Menteri Negara Lingkungan Hidup No : Kep48/MENLH/11/1996 tentang baku tingkat ke-bisingan dengan tingkat kebisingan yang didapat dikategorikan bising.

### 5. Kesimpulan

Hasil korelasi tingkat kebisingan dengan kecepatan menunjukkan tren yang naik namun fluktuatif (naik-turun). Semakin tinggi kecepatan yang dihasilkan dari kendaraan yang lewat, semakin tinggi pula kebisingan yang terjadi selama di lapangan. Semakin rendah kecepatan semakin rendah pula kebisingan yang dihasilkan.

## Daftar Pustaka

Direktorat Jendral Perhubungan Darat No: AJ003/5/9/DRJD/2011 *Tentang Spesifikasi Teknis Alat Perlengkapan Jalan.*

Departemen Pekerjaan Umum (2014) *Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia*, Direktorat Jenderal Bina Marga, Jakarta

Departemen Pekerjaan Umum, Direktorat Jendral Bina Marga (2007). *Tentang Prosedur Operasional Standar Survei Lalu Lintas.*

Lawrence, T. Dakin, J. Norris, P. dan Forni, M. (2012). *Noise and Vibration from Road and Rail*, London.

Slovin ,Steph Ellen, eHow Blog, (2010) dengan rujukan *Principles and Methods of Research*; Ariola et al. (eds.); 2006)

Tamin, O.,Z (2003) *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*, Percetakan ITB, Bandung