

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Perparkiran bukanlah suatu fenomena yang baru, Perparkiran merupakan masalah yang sering dijumpai dalam sistem transportasi (Setiawan, 2003). Banyak kota baik di kota-kota besar maupun kota-kota yang sedang berkembang selalu menghadapi masalah perparkiran. Masalah perparkiran tersebut akhir-akhir ini terasa sangat mempengaruhi pergerakan kendaraan, dimana kendaraan yang melewati tempat-tempat yang mempunyai aktivitas tinggi, dapat menyebabkan laju pergerakannya akan terhambat oleh kendaraan yang parkir di badan jalan, dan berkurangnya tingkat pelayanan jalan sehingga pengguna jalan yang melalui tempat tersebut menerima dampak negatif berupa waktu tempuh yang lebih lama yang pada akhirnya menimbulkan kemacetan arus lalu lintas (Setiawan, 2003).

Dari beberapa penyebab tersebut ternyata bahwa penggunaan badan jalan sebagai lahan parkir mempunyai kontribusi yang sangat besar terhadap penurunan kapasitas jalan yang ada, salah satunya masalah kemacetan lalu lintas. Di Kota Kupang, terdapat banyak badan jalan yang digunakan sebagai lahan parkir sehingga mengurangi fungsi dan kapasitas jalan. Dalam usaha menangani masalah tersebut, maka diperlukan pengadaan lahan parkir yang cukup, dan penentuan bentuk permodelan parkir yang tepat pada lahan parkir yang ada, dimana kebutuhan akan lahan parkir (*demand*) dan prasarana yang dibutuhkan (*supply*) haruslah seimbang dan disesuaikan dengan karakteristik perparkiran (Darmawan, 2007).

Sebagai salah satu kota terbesar di provinsi Nusa Tenggara Timur (NTT), Kota Kupang mengalami pembangunan yang sangat pesat dari tahun ke tahun seperti pendidikan serta perekonomian yang semakin berkembang pesat tentu saja mengakibatkan banyaknya pendatang yang menetap di Kota Kupang. Hal ini mengakibatkan semakin padatnya arus lalu lintas di kota tersebut, salah satu jalan yang ada di kota Kupang yakni Jalan Piet A. Tallo yang merupakan jalan protokol di kota kupang. Jalan Protokol merupakan jalan utama di kota kupang yang menjadi pusat keramaian lalu lintas, kemacetan yang sering terjadi pada ruas jalan Piet A Tallo yaitu di depan rumah makan dan pedagang buah-buahan di pinggir jalan Piet A.Tallo, karena banyaknya aktivitas perkantoran, rumah makan, pertokoan, pindah jalur dan lain-lain serta kapasitas parkir yang kurang pada ruas Jalan Piet A. Tallo yang termasuk dalam klasifikasi jalan sekunder yakni jalan yang melayani pergerakan untuk area

bukan pusat kegiatan seperti jalan di kawasan perkotaan ini maka sebagian masyarakat menggunakan badan jalan untuk dijadikan lahan parkir sehingga menyebabkan kemacetan disepanjang jalan tersebut karena laju kendaraan melambat, terutama pada saat jam sibuk sehingga diperlukan pengendalian parkir.

Pengendalian parkir di ruas jalan merupakan hal yang paling penting untuk mengendalikan lalulintas agar kemacetan dapat diminimalisir, adanya aktivitas transaksi jual beli pada setiap pinggir badan jalan Piet A. Tallo, di setiap bahu jalan terdapat warung, pedagang buah-buahan, apotek dan kios yang tidak memiliki lahan parkir pada area walaupun ada tempat parkir yang dimiliki juga tidak memadai sehingga kebanyakan pengemudi lebih memilih untuk memarkirkan kendaraan pada badan jalan Piet A. Tallo. Permasalahan lalu lintas yang timbul akibat aktivitas kendaraan yang parkir di badan jalan seperti saat kendaraan parkir atau pun saat kendaraan keluar dari parkir belum lagi pada ruas jalan tersebut terdapat jalur untuk pindah lajur sehingga lebih mudah terjadi kemacetan pada jalan tersebut sehingga menghambat arus lalu lintas dan berkurangnya tingkat pelayanan jalan bagi pengguna jalan yang melalui tempat tersebut menerima dampak negatif berupa waktu tempuh yang lebih lama.

Berdasarkan permasalahan yang telah dibahas diatas maka dilakukan penelitian dengan judul **“PENGARUH KENDARAAN PARKIR PADA BADAN JALAN TERHADAP KINERJA RUAS JALAN” (STUDI KASUS : JALAN PIET A. TALLO, Resto Kahang Jaya – Toko Techno Sound Pro )**

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan uraian-uraian yang telah dipaparkan diatas, maka rumusan masalah pada penelitian ini ialah:

1. Bagaimana kinerja ruas jalan Piet A Tallo akibat adanya parkir pada badan jalan ?
2. Bagaimana upaya pengendalian parkir di badan jalan pada jalan Piet A. Tallo ?

## **1.3 Tujuan Penelitian**

Tujuan dari penelitian ini ialah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui kinerja ruas jalan yang terdapat pada ruas jalan Piet A. Tallo
2. Untuk menentukan upaya pengendalian apa yang diperlukan pada ruas jalan Piet A. Tallo.

#### 1.4 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat penelitian ini dapat dijadikan sebagai :

1. Untuk mengetahui pengaruh parkir pada badan jalan terhadap kinerja ruas jalan pada ruas jalan Piet A. Tallo.
2. Untuk memberikan informasi dan bahan masukan secara teknis tentang pengaruh parkir pada badan jalan bagi Pemerintah Daerah Kota Kupang dan Dinas Perhubungan Kota Kupang.
3. Memberikan bahan referensi baru dan sumber acuan yang baru untuk bidang kajian yang sama. Baik untuk mahasiswa Teknik sipil maupun peneliti berikutnya.

#### 1.5 Batasan Masalah

Dalam penelitian ini agar lebih jelas dan terarah perlu adanya batasan masalah sebagai berikut :

1. Penelitian yang akan dilakukan yakni pada ruas jalan Piet A. Tallo, Liliba. Tepatnya di depan Resto Kahang Jaya Sampai Toko Techno Sound Pro , dan warung pada pinggir jalan Piet A. Tallo sepanjang 400 meter.
2. Pokok pembahasan yakni pengaruh parkir terhadap kinerja ruas jalan pada ruas jalan Piet A. Tallo
3. Perhitungan dan analisis menggunakan metode Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) 1997.

#### 1.6 Keterkaitan Dengan Penelitian Terdahulu

Penelitian ini berkaitan dengan penelitian sebelumnya yang dapat di lihat pada tabel 1.1

**Tabel 1.1 Penelitian Terdahulu**

Nama	Judul	Persamaan	Perbedaan	Hasil
Samsul Bahri, Universitas Bengkulu, 2018	Analisis Pengaruh Kendaraan Parkir di Badan Jalan Sebagai Hambatan	Kedua penelitian ini sama-sama menggunakan metode analisis MKJI 1997.	1. Perbedaan lokasi yang di teliti. 2. Pada peneliti sebelumnya melakukan pengumpulan	Kinerja ruas Jalan Mahoni pada saat jam puncak pagi berada pada level D yang artinya lalu lintas mendekati arus tidak stabil dan kecepatan rendah. Hasil analisis yang

**Lanjutan Tabel 1.1**

Nama	Judul	Persamaan	Perbedaan	Hasil
	Samping Terhadap Kinerja Ruas Jalan Mahoni Kota Bengkulu		data dengan melalui survei dan rekaman video sedangkan pada peneliti ini tidak, tetapi melakukan pengumpulan data dengan cara menghitung langsung.	parkir yang berada pada jalan mahoni dilakukan pada alternatif I yaitu memindahkan didapatkan nilai kapasitas 2218,5 smp/jam. derajat kejenuhan 0,50 dengan tingkat pelayan C sedangkan Hasil alternatif II, kapasitas 2178,306 smp/jam, 0,58 dengan tingkat pelayan C yang artinya arus stabil dan kecepatan dikontrol oleh lalu lintas. Nilai DS 0,58 sudah memenuhi syarat MKJI 1997 yaitu $DS < 0,75$ .
Titi Kurniati, Universitas Andalas Kampus Limau Manih Padang 2018.	Pengaruh parkir di badan jalan terhadap kinerja ruas jalan (Studi kasus : jalan pemuda, padang)	Kedua penelitian ini sama-sama menggunakan metode analisis MKJI 1997	1. Perbedaan Lokasi Penelitian. 2. Pada peneliti sebelumnya menggunakan metode survei video image processor, sedangkan pada peneliti ini tidak, tetapi melakukan pengambilan data dengan cara pencatatan manual.	Parkir di badan jalan berpengaruh signifikan terhadap pengurangan jumlah lajur efektif untuk berlalu lintas. Selanjutnya juga berpengaruh besar terhadap kinerja jalan. Penurunan derajat kejenuhan terbesar terjadi pada hari Sabtu sebesar 132% saat kondisi jam puncak pagi lajur efektif 4 ( $DS=0,21$ ) menjadi 2 lajur efektif pada jam puncak siang ( $DS=0,48$ ).
Sheila Hani, Universitas Brawijaya. 2019.	Pengaruh parkir badan jalan terhadap kinerja ruas jalan studi kasus jalan	Kedua penelitian ini sama-sama menggunakan	Perbedaan lokasi yang diteliti, pada peneliti sebelumnya berfokus pada jalan wiyata darma, sedangkan penelitian ini dilakukan di jalan Piet A. Tallo.	Hasil analisa menyimpulkan bahwa on street parking mempengaruhi kinerja ruas Jalan Wahidin pada jam tertentu, yaitu disaat jam

**Lanjutan Tabel 1.1**

Nama	Judul	Persamaan	Perbedaan	Hasil
	Wahidin depan sekolah wiyata darma	metode MKJI 1997.		masuk dan pulang sekolah anak-anak serta jam pulang kerja. Penurunan kinerja ruas jalan terjadi pada jam puncak kemacetan, yaitu di sore hari pada pukul 16.30-17.30 dengan nilai rasio 0.89, dimana arus mendekati tidak stabil, Kecepatan lalu lintas sekitar 50 km/jam dan volume lalu lintas mendekati 2.000 smp/jam.