

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Aktivitas sosial-ekonomi (sektor informal) oleh masyarakat semakin meningkat pasca diberikan kelonggaran Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) dimasa pandemi *covid-19*. Salah satu jalan di Kota Kupang yang memiliki aktivitas sosial-ekonomi tertinggi adalah Jalan Jendral Soeharto Oepura-Kupang (Wadu, (2020); Bolla, Utomo, & Phoa (2014)). Hal ini berdampak pada peningkatan jumlah lalu lintas di sepanjang Jalan Jendral Soeharto \pm 1,48 km dari lokasi patung HKSAN sampai terminal Oepura, sehingga mempengaruhi kinerja jalan tersebut. Di jalan ini ada juga berbagai jenis aktivitas di pinggir jalan, mulai dari hotel, pertokoan, ruko, SPBU, perkantoran, rumah sakit, perumahan, dan tempat ibadah. Aktivitas pinggir jalan tersebut diklaim sebagai hambatan samping jalan berupa aktivitas jalan kaki, parkir kendaraan, limit berhentinya kendaraan umum, kendaraan masuk-keluar dari lahan di samping jalan dan jualan oleh pedagang kaki lima (Oglesby 1999., Dep. PU, 1997., Marunsenge, Timboeleng, & Elisabeth, 2015., Syahputra, 2018).

Meningkatnya hambatan samping jalan akan menurunkan pelayanan kinerja ruas jalan. Hasil observasi langsung oleh peneliti bahwa Lokasi Jalan Jenderal Soeharto (patung HKSAN sampai terminal Oepura) tidak memiliki bahu jalan mengakibatkan tata guna lahan kurang maksimal. Namun, setiap lokasi jalan arteri per 200 m memiliki hambatan samping jalan bervariasi. Hambatan samping jalan terbesar terjadi pada titik lokasi sepanjang Hotel Silvia, Pasar Naikoten I, SPBU Naikoten I, perkantoran Dinas Pendidikan dan Kebudayaan Provinsi NTT, SD Inpres Naikoten I, Rumah Sakit Undana, dan Toko Glory. Selain itu aktivitas kendaraan angkutan umum yang berhenti untuk menaikkan dan menurunkan penumpang di badan jalan, pejalan kaki yang menyeberang jalan dan aktivitas kendaraan yang keluar masuk jalan umum, menyebabkan menurunnya kecepatan arus lalu lintas, dan kapasitas jalan sehingga pada jam-jam tertentu sering terjadi kemacetan. Hal tersebut sangat berpengaruh terhadap kelancaran arus lalu lintas

dan kinerja di ruas jalan. Selain itu, berdampak pula pada kepadatan lalu lintas. Kepadatan lalu lintas yang tinggi, sering terjadi antrian akibatnya kecepatan akan berkurang dan pengemudi mempunyai kebebasan untuk melakukan manuver kendaraan dibatasi akibat ruang gerak yang sempit (Funan, Cornelis, & Hunggurami, 2014).

Selanjutnya kapasitas jalan menjadi sempit akibat hambatan samping yang tinggi karena belum diantisipasi secara maksimal tata guna lahan (da Costa, 2013). Hal ini karena jarak lokasi aktivitas sosial-ekonomi cukup berdekatan, sehingga pelaku sosial-ekonomi dengan tingkat keindividuan tinggi dan atau berperilaku sesuai kehendaknya. Beberapa pengaruh dari tata guna lahan pada kawasan tersebut yakni kurangnya luasan lahan parkir. Jalan yang seharusnya memiliki 2 lajur menjadi 1 lajur karena sebagian pengguna jalan memilih parkir di bahu jalan dan sebagian pedagang juga memilih menjual dagangannya pada bahu jalan sehingga menjadi hambatan samping pada kinerja jalan (Rachman, Rompis, & Timboeleng, 2020). Masalah lainnya adalah lemahnya sistem kendali perijinan pemanfaatan lahan yang berdampak pada pemusatan lokasi aktivitas sosial-ekonomi utama perkotaan dalam suatu koridor atau kawasan tertentu. Selain itu, semakin tidak terkendalinya okupasi sempadan jalan di sekitarnya oleh aktivitas sosial-ekonomi ikutan sektor informal (da Costa, 2013). Dimasa yang akan datang dibutuhkan evaluasi mengenai geometrik jalan, volume lalu lintas, hambatan samping, dan kecepatan serta memberikan solusi untuk meminimalisir dampak negatif yang ditimbulkan.

Berdasarkan uraian beberapa permasalahan, pelayanan jalan di Jl. Jenderal Soeharto diklaim cukup rendah. Hal ini karena aktivitas samping jalan masih tinggi dan pengendalian parkir di kawasan swalayan dan pertokoan belum tampak (Kahu, 2021). Oleh karena itu perlu dilakukan penelitian lanjutan tentang **Evaluasi Kinerja Sistem Transportasi di Ruas Jalan Jenderal Soeharto**.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang yang menjadi permasalahan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana kinerja sistem transportasi di koridor Jalan Jenderal Soeharto Kupang?
2. Bagaimana upaya untuk mengatasi permasalahan kinerja sistem transportasi di koridor Jalan Jenderal Soeharto Kupang?

1.3 Tujuan

Tujuan penelitian ini adalah untuk

1. Mengevaluasi kinerja sistem transportasi di koridor Jalan Jenderal Soeharto Kupang.
2. Mengetahui upaya untuk mengatasi permasalahan kinerja sistem transportasi di koridor Jalan Jenderal Soeharto Kupang.

1.4 Manfaat

Adapun manfaat dari penelitian ini adalah :

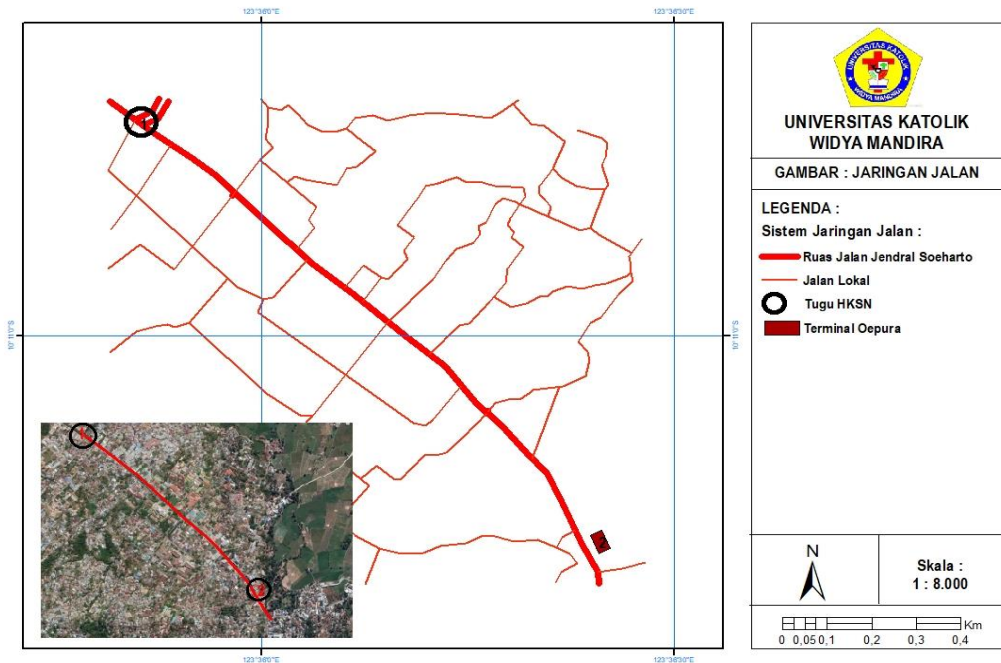
1. Dapat memberikan saran bagi Pemerintah Kota Kupang atau instansi terkait tentang bagaimana menyelesaikan permasalahan kinerja sistem transportasi di koridor Jalan Jenderal Soeharto Kota Kupang.
2. Sebagai rujukan untuk penelitian lanjutan terkait kinerja sistem transportasi di koridor Jalan Jenderal Soeharto maupun ruas jalan lainnya.
3. Dapat menambah wawasan masyarakat untuk lebih membatasi peraturan lalu lintas yang berlaku.

1.5 Batasan Masalah

Agar penelitian ini lebih terarah dan memudahkan dalam menjawab inti permasalahan yang diinginkan maka dibuat batasan masalah sebagai berikut :

1. Masalah yang ditinjau adalah mengevaluasi kinerja sistem transportasi di ruas Jalan Jenderal Soeharto ± 1,30 km (dari lokasi patung HKSN sampai terminal Oepura).

2. Obyek : geometrik jalan, volume lalu lintas, hambatan samping, dan kecepatan setiap 200 m
3. Metode analisis yang digunakan adalah metode MKJI.



Gambar 1.1 Peta lokasi Jalan Jenderal Soeharto (Patung HKS N–Terminal Oepura)

Sumber : dokumen pribadi

1.6 Keterkaitan dengan Penelitian Terdahulu

Berikut akan diuraikan beberapa penelitian terdahulu beserta persamaan dan perbedaan yang mendukung penelitian ini, pada tabel dibawah ini :

Tabel 1.1 Keterkaitan dengan Penelitian Terdahulu

Peneliti	Persamaan	Perbedaan	Hasil Penelitian
Bolla, Margareth E., Utomo, Sudiyo., & Phoa, Arnoldus Yansen. 2014. Analisis Kinerja Ruas Jalan Jenderal Soeharto, Kota Kupang. <i>Paper Seminar Nasional Saintek ke-2 Undana: Kupang</i>	Lokasi penelitian	Perbedaan ruas jalan Penelitian sebelumnya hanya melihat kondisi kinerja jalan sedangkan pada penelitian ini mengevaluasi keseluruhan kinerja sistem transportasi.	<ul style="list-style-type: none"> ✓ nilai hambatan samping yang sangat tinggi yaitu sebesar 1722,70 kejadian/200m/jam, dimana kecepatan arus bebas adalah 37,18 km/jam, ✓ kecepatan sesungguhnya adalah 20,00 km/jam,

Peneliti	Persamaan	Perbedaan	Hasil Penelitian
			<ul style="list-style-type: none"> ✓ derajat kejenuhan (Q/C ratio) sebesar 1,09 ✓ tingkat pelayanan F kondisi operasi terburuk.
Evaluasi Kinerja Jalan Raya Leuwiliang – Kabupaten Bogor	Evaluasi kinerja ruas jalan	Lokasi penelitian Pada penelitian sebelumnya menekankan pada tingkat kemacetan lalu-lintas karena faktor hambatan samping, sedangkan pada penelitian ini memperhatikan semua faktor yang dapat menyebabkan kemacetan pada lokasi penelitian.	<ul style="list-style-type: none"> ✓ aktivitas dalam kota menjadi tinggi. pada Jalan Raya Leuwiliang ✓ Persimpangan Karehkel dengan lebar jalan 4 m dan persimpangan Setu 5 m dirasa kurang lebar ✓ Kegiatan PKL ini sangat mengganggu aktifitas pejalan kaki yang akan memanfaatkan trotoar, ✓ waktu tempuh pada saat jam puncak adalah 13 menit dengan kecepatan rata-rata sebesar 6 Km/jam ✓ kapasitas aktual pada ruas Jalan Raya Leuwiliang yaitu sebesar 1773,234 smp/jam.

Lanjutan Tabel 1.1

Peneliti	Persamaan	Perbedaan	Hasil Penelitian
<p>Wadu, A. 2020. Analysis Of Road Capacity And Traffic Performance On Jendral Soeharto Street Kupang. <i>Journal Innovation of Civil Engineering (JICE)</i>; Vol. 1, No. 1, pp. 46-53, 2020.</p>	<p>Analisis kapasitas jalan dan lalu lintas kinerja</p>	<p>Metode penelitian adalah studi literatur Pada penelitian sebelumnya menekankan pada hubungan antara arus lalu lintas dan kepadatan lalu lintas, kecepatan spasial dan kepadatan lalu lintas, v/c ratio dengan kepadatan lalu lintas. Namun tidak melihat pengaruh.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ hambatan samping jalan Jendral Soeharto pada umumnya tergolong dalam kategori hambatan samping sedang, ✓ Jalan Jendral Soeharto mencapai jam puncak lalu lintas pada pukul 07.00 dengan kapasitas 2573 unit kendaraan dan arus lalu lintas sebesar 2518 unit kendaraan ringan sehingga nilai v/c ratio adalah 0,98, ✓ bertambahnya arus lalu lintas, kepadatan lalu lintas akan meningkat dengan pengaruh sebesar 85,91%, ✓ jika kepadatan lalu lintas meningkat, kecepatan spasial akan berkurang dengan efek 51,29%, ✓ rasio v/c untuk jalan semakin buruk. Kedua variabel ini saling mempengaruhi dengan besar 83,38%.