

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Menurut Siswosoebroto (1992), parkir bukanlah suatu masalah baru dalam hal pengaturan lalu lintas khususnya di kawasan pusat kota, karena adanya peningkatan kegiatan bisnis dan perkantoran telah membawa dampak pula terhadap masalah pengaturan parkir. Fenomena parkir di badan jalan sering dijumpai di kota-kota yang sedang berkembang, serta dapat mempengaruhi pergerakan kendaraan, dimana kendaraan yang melewati tempat dengan aktivitas tinggi pada saat jam sibuk, seperti jam berangkat kerja, jam pulang sekolah, jam pulang kerja, dan di hari libur dapat menyebabkan laju pergerakannya terhambat dengan kendaraan yang parkir pada badan jalan.

Kota Kupang sebagai salah satu kota besar di Provinsi Nusa Tenggara Timur, mengalami pembangunan yang pesat dari tahun ke tahun. Perekonomian yang semakin berkembang, banyaknya sekolah, pusat perbelanjaan, ruko/pertokoan, dan lain-lain mengakibatkan perpindahan penduduk dari daerah maupun dari luar kota dalam rangka meningkatkan status kesejahteraan, seperti desakan ekonomi dan kebutuhan pendidikan dan lain sebagainya. Oleh karena itu mobilitas penduduk ini tentunya berpengaruh pada pertumbuhan penduduk dikota kupang sendiri. Hal ini mengakibatkan semakin padatnya arus lalu lintas, dan meningkatnya jumlah kendaraan setiap tahun. Dilihat dari data Badan Pusat Statistik Provinsi Nusa Tenggara Timur jumlah kendaraan bermotor menurut jenis kendaraan (unit) di Kota Kupang pada tahun 2018-2020, kendaraan jenis mobil penumpang pada tahun 2018 sebanyak 14.656 unit dan pada tahun 2020 sebanyak 16.180 unit. Ini artinya terjadi peningkatan jumlah kendaraan jenis mobil penumpang sebanyak 1.524 unit. Sementara kendaraan jenis sepeda motor pada tahun 2018 sebanyak 183.989 unit dan pada tahun 2020 sebanyak 229.997 unit, terjadi peningkatan jumlah kendaraan jenis sepeda motor sebanyak 46.008 unit.

Seiring dengan bertambahnya jumlah penduduk dan meningkatnya kepemilikan kendaraan di perkotaan akan mempengaruhi pertumbuhan dan perkembangan kegiatan manusia di dalamnya terutama pada kawasan yang memiliki persentase yang tinggi atas kegiatan perdagangan dan komersial. Tarikan pergerakan kendaraan yang terjadi sudah pasti diawali dan diakhiri di tempat parkir (Idzar fadhil, 2021).

Menurut Dirjen Perhubungan Darat,(1998). parkir adalah keadaan tidak bergerak setiap kendaraan yang tidak bersifat sementara waktu, sedangkan berhenti adalah keadaan tidak bergerak atau suatu kendaraan untuk sementara waktu dengan pengemudi tidak meninggalkan kendaraannya. Tempat-tempat pemberhentian (parkir) kendaraan yang bersifat sementara dalam waktu relatif singkat seperti untuk menaikan dan menurunkan penumpang atau untuk bongkar barang dapat dilakukan pada badan jalan sedangkan kendaraan yang berhenti untuk waktu relatif lama, misalnya untuk kegiatan belanja, ke kantor, ke sekolah dan kegiatan lainnya dilakukan di area parkir khusus di luar badan jalan.

Parkir menurut penempatannya dibedakan menjadi dua yaitu parkir di badan jalan (*on street parking*), dan parkir di luar badan jalan (*off street parking*). Parkir di badan jalan sendiri ada dua jenis, yaitu memang secara sengaja dan sudah diatur sebagai zona tempat parkir, dan yang tercipta karena keterbatasan tempat parkir di area kegiatan masyarakat sehingga kendaraan diparkir sembarangan di pinggir-pinggir jalan.

Kemacetan di Kota Kupang tidak terlepas dari aktivitas masyarakat yang menggunakan sebagian badan jalan sebagai tempat parkir, dilansir dari berbagai media berita seperti pada Rakyat NTT.COM, Wakil Ketua II DPRD, Chris Baitanu, menyampaikan sejumlah ruas jalan di Kota Kupang saat ini mulai mengalami kemacetan. Misalnya di Jalan Sumba dan Timor Raya, tepatnya di gerbang masuk pasar Oeba. Di kedua lokasi tersebut, sering terjadi kemacetan panjang. Hal ini diakibatkan karena banyaknya kendaraan dari luar Kota Kupang Yang parkir di badan jalan. Kemudian dilansir dari POS-KUPANG.COM, di ruas jalan Timor Raya tepatnya 200 meter dari lampu merah Oesapa, berjejer belasan mobil Travel yang terparkir begitu saja di bahu jalan. Aktivitas diatas menimbulkan masalah pada fungsi dan kapasitas pelayanan jalan. Dan juga suda sering terjadi kemacetan.

Jalan Timor Raya adalah Jalan Ttrans Nasional yang menghubungkan antar pusat kegiatan nasional (PKN) atau pusat kegiatan wilayah (PKW), Jalan Timor Raya merupakan jalan arteri primer yang menghubungkan tiga Kabupaten yaitu Kabupaten Kupang, Kabupaten Timor Tengah Selatan dan Kabupaten Timor Tengah Utara, Dengan Tipe jalan dilokasi studi merupakan jalan dua lajur dua arah tak terbagi (2/2 UD), dengan lebar lajur 5,5 meter dan lebar bahu jalan 0,5 meter (rata dengan Jalan), pada jalan ini dilantasi oleh kendaraan berat seperti truk tronton dan bus yang termasuk kendaraan bertonase besar, yakni kendaraan dengan beban lebih besar dari kendaraan lainnya. Beban berat yang dimiliki bus dan truk tronton membuat jenis kendaraan ini melaju lebih lambat ketimbang kendaraan yang lainnya. Tercampurnya jenis dan tipe kendaraan di bagian jalan yang sama dapat berdampak pada peningkatan gangguan lingkungan (kemacetan, kebisingan, polusi udara, risiko kecelakaan), pengurangan jarak pandang henti (JPH), pilihan kecepatan yang tidak sesuai dengan kondisi lalu lintas inappropriate speed choice. (DaCoTA, 2013; WHO, 2008).

Pada lokasi studi terdapat juga aktifitas parkir pada bahu jalan yang dilakukan dengan sengaja dengan waktu relatif lama untuk menunggu penumpang seperti mobil rental dan bis. Aktifitas tersebut dapat dikatakan dengan sengaja dilakukan karena pada Pasal 12 ayat (1)-(3) UU RI No.38/2004 tentang Jalan menegaskan bahwa: setiap orang dilarang melakukan perbuatan yang mengakibatkan terganggunya fungsi jalan, baik di dalam ruang manfaat jalan (badan jalan, saluran tepi jalan dan ambang pengamannya) maupun di ruang milik jalan bahkan di ruang pengawasan jalan. Terganggunya fungsi jalan ini misalnya parkir kendaraan untuk keperluan lain selain dalam keadaan darurat. Lebar bahu jalan yang digunakan untuk parkir terbilang sempit sehingga sebagian badan jalan juga terpakai untuk aktifitas parkir tersebut, hal ini mengakibatkan berkurangnya lebar lajur efektif jalan sehingga mempengaruhi kelancaran arus lalu lintas. Lebar badan jalan yang digunakan sebagai tempat parkir dapat menghambat perjalanan pengguna jalan lainnya. Lebar badan jalan yang ikut terpakai sebagai tempat parkir tentunya mengurangi kemampuan jalan tersebut dalam menampung arus kendaraan yang melintas.

Jelas bahwa akses di jalan arteri harus sangat dibatasi, namun dalam kenyataannya yang terjadi justru sebaliknya. Pembangunan aktivitas sosial-ekonomi terjadi secara linear terhadap jaringan jalan. Sepanjang tepi jalan Timor Raya Timor Raya Km 8+800 sampai dengan Km 9+000 kini makin tinggi hambatan sampingnya, baik akibat parkir kendaraan pada badan jalan, maupun akibat kendaraan masuk-keluar persil (akses) dan pejalan kaki di bahu jalan serta penyeberang jalan.

Permasalahan lalu lintas yang timbul akibat aktivitas kendaraan yang parkir di badan jalan ini tentunya merugikan pengguna jalan seperti saat kendaraan parkir atau pun saat kendaraan keluar dari parkir, oleh karena itu pengendalian parkir di ruas jalan Timor Raya Km 8+800 sampai dengan Km 9+000 merupakan hal yang paling penting di lakukan untuk mengendalikan lalu lintas agar kemacetan dapat diminimalisir. Berdasarkan latar belakang diatas, maka di perlukan penelitian dengan judul: “PENGARUH PARKIR DI BADAN JALAN TERHADAP KINERJA RUAS JALAN TIMOR RAYA KM 8+800 SAMPAI DENGAN KM 9+000”

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan judul dan latar belakang yang ada maka permasalahan yang akan diteliti adalah:

1. Bagaimana pengaruh parkir di badan jalan terhadap kinerja ruas jalan Timor Raya Km 8+800 sampai dengan Km 9+000?

1.3 Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui pengaruh dari keberadaan parkir di badan jalan terhadap kinerja ruas jalan Timor Raya Km 8+800 sampai dengan Km 9+000 berdasarkan indikator tingkat pelayanan jalan.

1.4 Manfaat Penelitian

1. Dapat mengetahui pengaruh dari keberadaan parkir pada badan jalan terhadap kinerja lalu lintas di ruas jalan Timor Raya Km 8+800 sampai dengan Km 9+000.
2. Dapat menjadi bahan kajian dan evaluasi bagi pemerintah untuk perbaikan karakteristik parkir yang lebih baik di ruas jalan Timor Raya Km 8+800 sampai dengan Km 9+000.

1.5 Batasan Penelitian

Adapun batasan masalah dalam penelitian ini antara lain :

1. Lokasi penelitian yang dilakukan pada ruas Jalan Timor Raya, Oesapa Kota Kupang Km 8+800 sampai dengan Km 9+000 Dimulai dari depan Bank BRI Unit Oesapa – depan Alfamart Oesapa Km 9, Dengan panjang 200 meter.
2. Dalam penelitian ini pengurangan lebar efektif jalan akibat parkir di badan jalan menjadi patokan untuk perhitungan pengaruh parkir di badan terhadap kinerja ruas jalan yang diteliti.
3. Dalam perhitungan, lebar bahu jalan yang memiliki perbedaan ukuran tidak terlalu signifikan, efektif akan dianggap sama.
4. Perhitungan dan analisis menggunakan Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)1997

1.6 Keterkaitan Dengan Peneliti Terdahulu

Tabel 1.1. Keterkaitan Dengan Peneliti Terdahulu

JUDUL	PERSAMAAN	PERBEDAAN	HASIL
1. Pengaruh Parkir di badan jalan terhadap kinerja ruas jalan Cak Doko (Engelbertha N. Bria Seran, Maria Junita Klau) 2022	<ul style="list-style-type: none"> • Kedua penelitian ini sama-sama menggunakan metode analisis MKJI 1997. • Tipe jalan dua lajur dua arah tanpa median (2/2 UD) 	<ul style="list-style-type: none"> • Perbedaan lokasi penelitian dan fungsi jalan pada penelitian terdahulu di jalan arteri Sekunder dan Penelitian sekarang di jalan arteri primer. • Pada penelitian terdahulu panjang jalan yang diteliti 100 meter sedangkan untuk penelitian sekarang sepanjang 200 meter. • Pada penelitian ini dihitung pengurangan lebar efektif jalur akibat adanya parkir 	<ul style="list-style-type: none"> • Titik pengamatan memiliki volume lalu lintas terbesar pada hari Senin, tanggal 28 Maret 2022 pada pukul 12:00- 13:00 WITA dengan jumlah 1720,30 smp/jam. Untuk kecepatan kondisi eksisting, mencapai 16,39 km/jam yang artinya jarak yang dapat ditempuh selama satu jam 16,39 km dan nilai kecepatan setelah adanya larang parkir

JUDUL	PERSAMAAN	PERBEDAAN	HASIL
		pada badan jalan.	<p>mencapai 31,74 yang artinya jarak yang ditempuh selama satu jam adalah 31,74 km.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dari hasil perhitungan dapat diketahui bahwa nilai kapasitas pada jam puncak untuk kondisi eksisting sebesar 2244,60 smp/jam dan untuk kondisi larang parkir sebesar 2401,02 smp/jam. • Untuk tingkat pelayanan level of service (LoS) pada titik pengamatan pada kondisi existing mencapai 0,77 (Kategori E) dimana Volume lalu lintas mendekati atau berada pada kapasitas arus tidak stabil, terkadang berhenti dan LoS untuk kondisi larang parkir sebesar 0,72 (Kategori D) dimana Arus mendekati tidak stabil, kecepatan masi dikendalikan dan

JUDUL	PERSAMAAN	PERBEDAAN	HASIL
			Q/C masih dapat di toleransi.
2. Studi kinerja jalan akibat hambatan samping di jalan Timor Raya depan Pasar Oesao Kabupaten Kupang (Gideon Antoni Funan) 2014.	<ul style="list-style-type: none"> • Kedua penelitian ini sama-sama menggunakan metode analisis MKJI 1997. • Sama-sama termasuk jalan kelas III, dan terdiri dari dua jalur dan dua arah. 	<ul style="list-style-type: none"> • Perbedaan lokasi yang diteliti, pada peneliti sebelumnya berfokus pada jalan depan Pasar Oesao, sedangkan penelitian ini dilakukan di sepanjang ruas Jalan Timor Raya Km 8+800 sampai dengan Km 9+000, Oesapa Kota Kupang. 	<ul style="list-style-type: none"> • Dari hasil analisis hambatan samping menunjukkan bahwa ruas jalan memiliki nilai hambatan samping yang sangat tinggi sebesar 3998,60 kejadian yang diakibatkan oleh adanya aktivitas pasar pada sisi kiri dan kanan jalan, banyaknya kendaraan yang parkir maupun melintas dan tingkat pejalan kaki yang besar • Kapasitas ruas jalan yang ditinjau adalah 1371,82 smp/jam, kapasitas tertinggi adalah 1371,82 smp/jam sehingga dengan memasukkan nilai volume dan kapasitas jalan dalam rumus derajat kejenuhan diperoleh nilai derajat kejenuhan sebesar : 0,88 • DS sebesar 0,88

JUDUL	PERSAMAAN	PERBEDAAN	HASIL
			<p>ruas jalan yang di tinjau tergolong dalam kategori tingkat pelayanan E (DS= 0,85-1,00), arus lebih rendah dari tingkat pelayanan D.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kapasitas ruas jalan tanpa hambatan samping adalah 2505,60 smp/jam.
<p>3. Pengaruh Parkir di Badan Jalan Terhadap Kinerja Ruas Jalan Studi Kasus Jalan Depan Sekolah Wiyata Darma (Sheila Hani) 2019</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Kedua penelitian ini sama-sama menggunakan metode analisis MKJI 1997 dengan variabel penelitiannya adalah data volume lalu lintas, kecepatan arus bebas kendaraan, kapasitas jalan, dan derajat kejenuhan (rasio). 	<ul style="list-style-type: none"> • Perbedaan lokasi yang diteliti, pada peneliti sebelumnya berfokus pada jalan depan Sekolah Wiyata Darma, sedangkan penelitian ini di lakukan di sepanjang ruas Jalan Timor Raya Km 8+800 sampai dengan Km 9+000, Oesapa Kota Kupang. • Pada peneliti sebelumnya meneliti jalan empat lajur terbagi, sedangkan peneliti ini dengan tipe ruas jalan dua lajur tak terbagi 	<ul style="list-style-type: none"> • Tingkat pelayanan di ruas jalan Wahidin pada beberapa jam puncak yaitu, disaat jam masuk dan pulang sekolah sore anak-anak pada pukul 07.30-08.30 dan 16.30-17.30 dimana arus mendekati tidak stabil, kecepatan sekitar 50 km/jam dan permintaan Mendekati kapasitas (yaitu 2.000 smp/jam). Sedangkan pada siang hari pukul 11.30-12.30 dan 12.30-13.30, arus mendekati tidak stabil. • Kinerja ruas jalan

JUDUL	PERSAMAAN	PERBEDAAN	HASIL
			<p>menunjukkan bahwa kinerja ruas jalan terburuk terdapat pada pukul 17.30-18.30 dengan nilai rasio 0,89 dan kecepatan rata-rata 30,95 km/jam dengan tingkat pelayanan pada level E, sehingga berpengaruh pada kapasitas dan kecepatan jalan.</p>