

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kupang merupakan kota terbesar sekaligus menjadi Ibukota propinsi Nusa Tenggara Timur, penuh dengan berbagai kelompok etnis. Setiap tahunnya perkembangan dan pertumbuhan penduduk kota kupang semakin pesat, hal ini terlihat pada perkembangan dunia usaha, industri dan pendidikan. Kelancaran berbagai kegiatan tersebut tidak lepas dari adanya jaringan transportasi dan infrastruktur yang baik. Sarana transportasi yang dominan di kupang adalah sepeda motor, kendaraan pribadi, bus dan angkutan umum yang dapat memudahkan pergerakan orang, barang dan jasa serta informasi. Untuk menghubungkan antara suatu daerah dengan daerah lainnya, sehingga terjalin hubungan kerja sama yang baik demi perkembangan dan kemajuan daerah tersebut (Uru, 2017).

Jalan Adi Sucipto merupakan salah satu jalur kendaraan menuju lapangan Udara Eltari yang juga menghubungkan antara simpang menuju Kampus UNDANA, kampus, UKAW, dan Kampus POLITEKNIK Kupang merupakan jalan masuk dan keluar yang menghubungkan dengan pusat kawasan kampus. Di jalan Adi Sucipto sering terjadi gangguan arus lalu lintas pada jam sibuk, akibat adanya hambatan di sisi pintu masuk dan keluar kendaraan serta banyaknya kendaraan yang melaju di ruas jalan tersebut. Oleh karena itu, perlu dilakukan pembatasan kecepatan maksimal kendaraan yang melintasi ruas jalan tersebut untuk meminimalisir risiko kecelakaan yang membahayakan pengguna jalan.

Kecepatan merupakan salah satu faktor penyebab resiko utama dalam keselamatan lalu lintas jalan dan menjadi masalah lalu lintas di negara berkembang. Ada tiga faktor penyebab kecelakaan adalah faktor manusia, faktor kendaraan dan faktor lingkungan. Kendaraan dengan berkecepatan tinggi merupakan salah satu penyebab utama terjadinya kecelakaan lalu lintas. Kecepatan lalu lintas harus di batasi sesuai dengan aktivitas di jalan dan potensi kecelakaan (Sugiyanto, 2018).

Kecepatan yang lebih tinggi dapat mengurangi waktu berkendara pengguna kendaraan bermotor, kecepatan yang tinggi juga dapat bermanfaat dalam hal menghemat waktu berkendara, namun pada saat yang sama dapat meningkatkan resiko terjadinya kecelakaan. Semakin tinggi kecepatan kendaraan maka semakin jauh jarak pengereman yang dibutuhkan.

Menyeimbangkan manfaat mobilitas dan keselamatan dengan memastikan batasan kecepatan sesuai dengan perilaku berkendara (pengereman) dan kondisi jalan menjadi tujuan dalam penentuan suatu batasan kecepatan. Menetapkan batas kecepatan yang diketahui secara jelas dari pengemudi akan menghasilkan pilihan yang logis dan aman. (Plue, dkk 2022).

Menurut UU No. Perda 22/1999 menjelaskan kawasan perkotaan sebagai tempat pelayanan pemerintahan, pelayanan sosial dan kegiatan perekonomian yaitu. dengan daerah tersebut. kegiatan utama nonpertanian dan struktur fungsional kawasan. Dengan berkembangnya perekonomian Kota Kupang tentu saja menimbulkan permasalahan lalu lintas dan Jalan Adi Sucipto Kota Kupang merupakan salah satu pusat perekonomian. Selain itu juga terdapat ruang-ruang publik seperti perkantoran, pertokoan-edukasi, kawasan perumahan dan kuliner sehingga lalu lintas di kawasan tersebut padat.

Berdasarkan latar belakang di atas, agar mengetahui karakteristik lalu lintas ruas jalan Adi Sucipto, maka dilakukan penelitian dengan judul **“PENENTUAN BATAS KECEPATAN MAKSIMAL BERDASARKAN KARAKTERISTIK KECEPATAN DI JALAN ADI SUCIPTO KOTA KUPANG”**.

1.2 Rumusan Masalah

Dari uraian di atas, dapat dirumuskan permasalahan sebagai berikut:

1. Berapa kecepatan aktual kendaraan pada ruas jalan Adi Sucipto Kota Kupang?
2. Berapa rata-rata kecepatan maksimum kendaraan yang melewati jalan Adi Sucipto Kota Kupang?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini, yaitu:

1. Mengetahui berapa kecepatan jalan Adi Sucipto.
2. Mengetahui rata-rata kecepatan maksimum kendaraan yang melintas pada jalan Adi Sucipto.

1.4 Manfaat Penelitian

Penelitian ini memiliki manfaat sebagai berikut:

1. Memperluas pengetahuan dan pemahaman di bidang teknik sipil khususnya dampak volume kendaraan dan kecepatan maksimal jalan Adi Sucipto Kota Kupang.
2. Sebagai acuan dalam pengambilan Keputusan kebijakan dalam hal ini Dinas Lalu Lintas Jalan (DLLAJR).

1.5 Batasan Masalah.

Batasan masalah dalam penelitian ini yaitu:

1. Survey batasan kecepatan dilakukan di jalan Adi Sucipto Kota Kupang
2. Penelitian mengkaji tentang volume, hambatan samping, dan kecepatan kendaraan dengan menggunakan pedoman Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI 1997)
3. Metode penelitian yang digunakan yaitu metode kecepatan setempat (*Spot Speed*)
4. Pada penelitian ini pelayanan dilakukan selama 6 hari yaitu, Senin, Selasa, Rabu, Kamis, Jumad dan Sabtu.
5. Sampel kecepatan yang diambil dalam penelitian ini adalah sepeda motor, karena sepeda motor lebih banyak menggunakan rentang kecepatan arus bebas dan peluang untuk risiko kecelakaan paling besar.

1.6 Keterkaitan Dengan Penelitian Terdahulu

Tabel 1.1 Keterkaitan Dengan Penelitian Terdahulu

No	Nama Peneliti	Judul Penelitian	Persamaan	Perbedaan
1	Venansius H. A. Plue (2022). <i>(Jurnal Teknik Sipil Vol 2 No 1 Eternitas 2022 Halaman 1-10)</i>	Analisis Batas Kecepatan Pada Jalan Lokal Sekunder	Sama – sama menganalisis mengenai batas kecepatan kendaraan	Lokasi Penelitian terdahulu pada jalan San Juan sedangkan, pada lokasi penelitian ini di jalan Adi Sucipto Kota Kupang. (Hasil dari penelitian terdahulu adalah kecepatan rata-rata sepeda motor di segmen jalan San Juan (LANUDAL) = 31,66 km/jam (max. 55, min.10, Std.Dev. 3,32) lebih tinggi dari kendaraan ringan yaitu 20,16 km/jam dan 16,79 km/jam untuk kendaraan berat.
2	Gito Sugiyanto, Siti Malkhama (2018) <i>(Jurnal Teknologi, Vol 80 Halaman 67-77)</i>	Penetapan Batas Kecepatan Maksimum di Jalan Perkotaan Untuk Meningkatkan Keselamatan Lalu Lintas	Sama – sama menganalisis mengenai batas kecepatan kendaraan	Tujuan penelitian terdahulu menentukan batas kecepatan maksimum di jalan perkotaan. sedangkan, penelitian ini menghitung kecepatan maksimal kendaraan pada ruas jalan. (Hasil dari penelitian terdahulu adalah menggunakan 85 persentil kecepatan maksimum jalan perkotaan 4/2-UD untuk sepeda motor 60 km/jam, kend ringan 55 km/jam, kend berat 50 km/jam.

Lanjutan Tabel 1.1. Keterkaitan Dengan Penelitian Terdahulu

No	Nama Peneliti	Judul Penelitian	Persamaan	Perbedaan
3	Terryanto, Siti Mayuni, (2015) (Jurnal Perencanaan Wilayah Kota, Laut, Sipil, Tambang. Vol 3, 2015 Halaman 1-11)	Kajian Fasilitas Pembatas Kecepatan Pada Komplek Perumahan di Kota Pontianak.	Sama – sama menganalisis mengenai batas kecepatan kendaraan	<p>Pada penelitian terdahulu ini mengkaji tentang perangkat batasan kecepatan di komplek perumahan di Kota Pontianak.</p> <p>Sedangkan pada penelitian ini menentukan dan mengetahui batas kecepatan maksimal berdasarkan karakteristik kecepatan di jalan Adi Sucipto Kota Kupang.</p> <p>(Hasil dari penelitian terdahulu adalah bentuk <i>Speed Bumps</i> yang terpasang pada wilayah penelitian bervariasi tanjakan rendah berukuran setinggi 3 cm dan untuk tanjakan tinggi berukuran setinggi 13 cm, dan kecepatan kendaraan sebelum di <i>Speed Bumps</i> berbeda dengan kecepatan saat melintasi <i>Speed Bumps</i> penurunan kecepatan berkisar 0% - 90,48%. Hal ini menunjukkan bahwa keberadaan <i>Speed Bumps</i> secara nyata mampu untuk menurunkan kecepatan kendaraan.</p>