

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kemacetan merupakan permasalahan yang sering kali terjadi di wilayah perkotaan khususnya Kota Kupang. Volume arus lalu lintas sudah hampir mendekati atau melebihi kapasitas jalan akan menimbulkan suatu kemacetan. Kegiatan parkir di bahu jalan menjadi fenomena yang mempengaruhi pergerakan kendaraan di saat kendaraan-kendaraan yang mempunyai intensitas pergerakan yang begitu tinggi akan terhambat oleh kendaraan yang parkir di bahu jalan sehingga menyebabkan kemacetan. Fenomena kemacetan akibat dari pengaruh parkir pada badan jalan parkir pada badan jalan (*on street parking*) menjadi hal yang menarik untuk dikaji. Dalam Penelitian ini jenis penelitian yang digunakan berdasarkan rumusan masalah adalah jenis penelitian deskriptif dengan menggunakan Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia (PKJI 2014).

Permasalahan yang sering terjadi di lokasi kemacetan dalam hal ini angkutan umum yang sangat besar jumlahnya ditambah perilaku masyarakat, Banyaknya angkutan umum menjadi permasalahan yang sangat besar bagi pemerintahan Kota Kupang. Namun hal itu tidak dirasakan bahkan banyak angkutan yang menimbulkan masalah, mulai dari perilaku ugal-ugalan supir angkot dalam berlalu lintas, memarkir angkutan secara liar atau sembarangan hingga perilaku yang tidak menyenangkan oleh supir angkutan umum kepada penumpang dan pengguna serta perilaku menaikkan dan menurunkan penumpang pada sembarang tempat tanpa menghiraukan atau melihat rambu-rambu lalu lintas yang ada di sekitar lokasi tersebut. Jalan H.R Koroh tersebut merupakan jalan antar kota yang menghubungkan Kecamatan Maulafa dan Kecamatan Amarasi Barat dengan lebar jalan 7 meter dan lebar bahu jalan 10 cm. Ulah supir angkot yang cenderung melanggar aturan lalu lintas sering menimbulkan kemacetan dengan panjang yang diamati kurang lebih mencapai 50 m dan dapat membahayakan keselamatan pengguna jalan H. R Koroh. Lokasi jalan tersebut merupakan titik dimana angkutan umum memarkir karena lokasi tersebut merupakan titik yang paling mudah dijangkau bagi para penumpang atau pengguna angkutan umum.

Untuk penanganan kemacetan lalu lintas dalam hal ini menggunakan metode yang biasa digunakan dalam mengatasi kemacetan pada penataan ruang adalah konsep pengembangan kota dengan penggunaan angkutan umum yang baik dan dilengkapi dengan

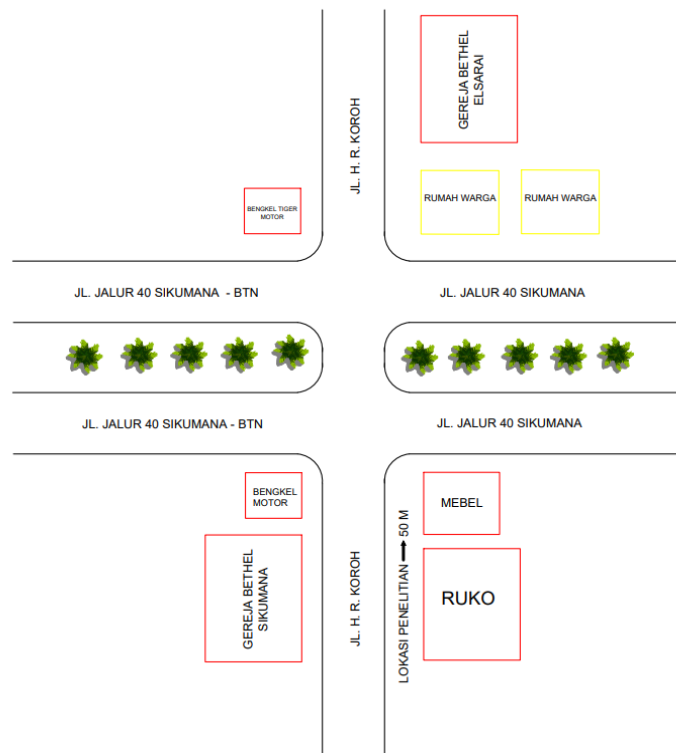
fasilitas jaringan kepada sopir angkutan umum sehingga mengoptimalkan kepada sopir angkutan umum untuk tidak memarkir kendaraan sembarangan, sehingga tidak terjadi kemacetan dan oleh karena itu dapat mendukung dan menggambarkan definisi kota yang efisien dalam penataan dan pengguna tata ruang perkotaan dan pelayanan angkutan umum yang baik dalam kota sehingga tidak menimbulkan dan mengurangi kepadatan dan kemacetan yang terjadi di jalan tersebut. Sehingga menjadi titik acuan untuk menangani permasalahan-permasalahan di jalan tersebut oleh karena itu perlu di adakan penegakan kedisiplinan kepada seluruh masyarakat pengguna jalan baik pengguna kendaraan umum, kendaraan pribadi dan khususnya angkutan umum Kota Kupang dalam mematuhi peraturan berlalu lintas. Secara khusus berdasarkan alternatif solusi yang dipilih dan diharapkan masyarakat pelaku lalu lintas yaitu pada alternatif pengendalian atau pengaturan hambatan samping berupa pengaturan parkir pada sosok jalan dari perlakuan sopir angkutan umum. Sesuai data Badan Pusat Statistik (BPS) pada tahun 2020, jumlah penduduk total Kecamatan Maulafa Kelurahan Sikumana sebesar 83.455 jiwa.

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas serta sesuai hasil observasi di lokasi yang mengakibatkan terjadinya kemacetan maka diambil penelitian dengan judul **“EVALUASI KINERJA RUAS JALAN SIMPANG TAK BERSINYAL JALAN H. R. KOROH SIKUMANA KOTA KUPANG.”**



Gambar 1.1 Lokasi Studi Penelitian Jl. H. R. Koroh

Sumber: Dokumentasi



Gambar 1.2 Lokasi Studi Penelitian Jl. H. R. Koroh

Sumber: Software Autocad 2019

1.2 Rumusan Masalah

1. Bagaimana volume dan kapasitas jalan terhadap tingkat pelayanan di jalan H. R Koroh?
2. Faktor apa saja yang menjadi penyebab kebanyakan sopir angkutan umum memarkir kendaraan lokasi tersebut?

1.3 Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui volume dan kapasitas jalan terhadap tingkat pelayanan di jalan H. R Koroh.
2. Untuk mengetahui faktor yang menjadi penyebab kebanyakan sopir angkutan umum memarkir kendaraan lokasi tersebut.

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian ini lebih khusus diberikan kepada pemerintah setempat agar:

1. Memberikan informasi (referensi) kepada pemerintah setempat tentang faktor penyebab terjadinya kemacetan pada ruas jalan H. R. Koroh terutama perilaku pengendara angkutan umum.

2. Memberikan rekomendasi kepada pemerintah setempat mengenai solusi-solusi yang dapat mengatasi permasalahan tersebut.

1.5 Batasan Masalah

Batasan masalah dari penelitian ini mencakup hal-hal sebagai berikut:

1. Lokasi yang menjadi fokus dalam melakukan penelitian adalah pada ruas jalan simpang empat Jalan H. R Koroh itu sendiri.
2. Bagian ruas jalan yang menjadi objek penelitian ini adalah pada ruas jalan kemacetan yang sering terjadi kemacetan kira-kira 50 meter sebelum memasuki simpang empat.

1.6 Keterkaitan dengan Penelitian Terdahulu

Tabel 1.1. Keterkaitan dengan Penelitian Terdahulu

NO	Penelitian	Perbedaan	Persamaan	Hasil
1.	Wudi Darul Putra 2013 Universitas Pahlawan Tuanku Tambusai Analisis pengaruh perilaku pengendara pada kemacetan dan di Kota Makassar.	Lokasi penelitian serta metode yang digunakan deskriptif analisis kuantitatif (2013)	Menganalisis kemacetan yang terjadi serta mencari solusi permasalahan.	Metode yang digunakan deskriptif analisis kuantitatif dan Kualitatif. Hasil yang diperoleh Koefisien Variabel X1; Budaya sebesar 0,046 atau 4,6% Variabel X2; Kepatuhan sebesar 0,006 atau 0,06% Variabel X3; Kedisiplinan sebesar 0,655 atau 65,5%. Variabel X4; Pemahaman sebesar 0,268 atau 26,8%. Dan Variabel X5; Solidaritas sebesar 0,534 atau 53,4%. Sedangkan variabel solusi alternative yang diharapkan pelaku lalulintas secara kuantitatif, antar lain: Variabel X1: Solusi rekayasa lalulintas 58%. Variabel X2: Pegaturan parkir sisi jalan 73%. Variabel X3: Solusi Pengaturan PKL disisi jalan 67%. Variabel 41: Solusi Pengaturan komposisi kendaraan 61%. Dan Variabel X5: Solusi Traffic Light 72%
2.	Toto Iswanto Litmi 2018 Universitas Bosowa Makasar Perilaku sopir angkutan kota terhadap keselamatan penumpang di Kota Makasar	Lokasi penelitian serta metode yang digunakan kualitatif 2013	Sama-sama menganalisis faktor penyebab terjadinya kemacetan lalu lintas.	Persepsi sopir pete-pete terhadap perilaku mengemudi di jalan yaitu harus menaati aturan lalu lintas, tidak boleh menelpon sambil mengemudi, tidak dalam kendaraan mabuk pada saat mengemudi, tidak boleh ngebut-ngebutan, dan dilarang parkir dan mengambil penumpang disembarang tempat

3.	<p>Muhamad Rafi Aswad 2022</p> <p>Universitas International</p> <p>Batam Analisis Kemacetan</p> <p>Jalan Pada Simpang Tak Bersinyal (Studi Kasus: Simpang Laksamana Bintan-Batam</p>	<p>Lokasi penelitian dan metode yang di gunakan (PKJI) 2014</p>	<p>Sama-sama menganalisis faktor penyebab terjadinya kemacetan lalu lintas.</p>	<p>Menurut perhitungan yang dilakukan berdasarkan PKJI 2014, nilai derajat untuk arah arus adalah 0,63 pada Jalan Laksamana Bintan tidak melebihi 0,75. Jadi ruas jalan tersebut dapat dikatakan masih efektif dalam menerima volume lalu-lintas tersebut. Meskipun derajat kejenuhan tidak melewati ambang batas, tetapi masih terjadi kemacetan. Hal ini disebabkan karena adanya simpang di ruas jalan yang di survei, serta tingginya hambatan samping yang diakibatkan pedagang kaki lima maupun banyaknya kendaraan yang parkir di bahu jalan laksamana bintan, baik mobil maupun motor. Berdasarkan survei yang telah dilakukan, ternyata masih banyak bentuk pelanggaran lalu-lintas yang dilakukan oleh pengendara lalu lintas membuat persimpangan tak bersinyal macet kembali.</p>
4.	<p>Hilarius Mali Loe 2021</p> <p>Universitas Widyagama</p> <p>Malang Analisis Kemacetan</p> <p>Lalu lintas Pada Pasar Tumpah</p> <p>Jl. Zainal Zakse Kota Malang</p>	<p>Lokasi Penelitian serta metode yang digunakan.(PKJI) 2014</p>	<p>Menganalisis kemacetan yang terjadi serta mencari solusi permasalahan.</p>	<p>Berdasarkan hasil penelitian menunjukkan angka hambatan samping sangat tinggi (VH) terjadi pada pukul 08.00-09.00 yaitu nilai total kejadian mencapai >900 SF/jam (2136 SF/jam)dengan adanya parkir di sisi jalan yang mengurangi lebar efektif, didapat volume jam puncaknya berada pada jam 03.00-04.00 dengan total volume kendaraan yaitu 1186,7 smp/jam dankapasitas 2061,90 smp/jam.</p>