

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kota Kupang merupakan salah satu kota di Indonesia yang memiliki luas wilayah 152,59 km² dengan 6 kecamatan, dan 51 kelurahan. Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik Kota Kupang, jumlah penduduk Kota Kupang pada 2024 mencapai 466,63 ribu jiwa (BPS Kota Kupang, 2024). Kota Kupang merupakan Ibu Kota Nusa Tenggara Timur, Indonesia yang terletak di pesisir Teluk Kupang, bagian barat laut Pulau Timor dan Juga merupakan Kota yang terbesar di Pulau timor. Kota kupang saat ini mengalami perkembangan pembangunan yang pesat di berbagai sektor terutama dalam dalam sektor perekonomian. Hal ini berdampak pada semakin padat arus lalu lintas di kota Kupang.

Kemacetan lalu lintas merupakan salah satu masalah yang sering terjadi di negara Indonesia. Seperti halnya kemacetan yang terjadi akibat pengaruh aktivitas kendaraan, baik yang berhenti dan parkir di badan jalan sehingga menyebabkan kemacetan lalu lintas. Pada umumnya ada tiga faktor yang menyebabkan kemacetan lalu lintas semakin parah, yakni bertambahnya kepemilikan kendaraan (*demand*), terbatasnya sumber daya untuk melakukan pembangunan jalan raya dan fasilitas transportasi lainnya (*supply*), serta belum optimalnya pengoperasian fasilitas transportasi yang ada (Ahmad & Nadjam, 2019).

Di Kota Kupang khususnya Jalan Jenderal Sudirman menjadi salah satu jalan yang sering mengalami kemacetan lalu lintas, terutama pada jam sibuk. Tingginya tingkat kepadatan lalu lintas pada ruas jalan tersebut diakibatkan oleh kendaraan ringan maupun berat, dan sepeda motor yang parkir di badan jalan, dan berhenti di badan jalan pada jam masuk dan pulang kantor, dan juga akibat adanya aktivitas pertokoan yang mengakibatkan kendaraan parkir di badan jalan, sehingga lebar jalan yang digunakan sebagai tempat parkir mengakibatkan menurunnya kemampuan ruas jalan tersebut dengan kata lain menurunnya tingkat pelayanan dan kapasitas ruas jalan tersebut. Pengendalian parkir pada ruas jalan merupakan hal yang penting

dilakukan untuk mengontrol arus lalu lintas yang terjadi pada suatu ruas jalan, agar kemacetan yang sering terjadi dapat diminimalisir. Untuk lokasi dilakukannya penelitian tepatnya pada ruas jalan Jenderal Sudirman depan Master Cell Kuanino sampai Bank Central Pitoby karena adanya aktivitas perkantoran, rumah makan, dan pertokoan. Sehingga pada jam-jam tertentu, ruas jalan ini sering terjadi kemacetan dikarenakan tingginya volume kendaraan dan aktivitas parkir di badan jalan pada area tersebut. Hal ini menyebabkan arus lalu lintas terhambat dan menurunnya kapasitas jalan. Berdasarkan permasalahan yang ada pada ruas jalan tersebut, maka saya ingin mengangkat masalah ini menjadi penelitian saya dengan judul “**Evaluasi Kinerja Ruas Jalan Akibat Adanya Parkir Di Badan Jalan** (Studi Kasus: Ruas Jalan Jenderal Sudirman Depan Master Cell Kuanino Sampai Depan Bank Central Pitoby)”.

1.2 Rumusan Masalah

Dari uraian permasalahan diatas, rumusan masalah yang dapat diambil adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana kinerja ruas jalan Jenderal Sudirman dengan adanya kegiatan parkir menggunakan badan jalan pada ruas jalan Jenderal Sudirman menggunakan metode PKJI 2023?
2. Bagaimana solusi yang harus dilakukan untuk mengatasi permasalahan kinerja ruas jalan yang terjadi pada Jalan Jenderal Sudirman?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah diatas, maka tujuan dilakukan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui kinerja ruas Jalan Jenderal Sudirman dengan adanya kegiatan parkir menggunakan badan jalan pada ruas jalan Jenderal Sudirman menggunakan PKJI 2023.
2. Mengetahui solusi yang harus dilakukan untuk mengatasi permasalahan kinerja ruas jalan yang terjadi pada Jalan Jenderal Sudirman.

1.4 Batasan Masalah

Batasan masalah digunakan agar penelitian yang dilakukan lebih terarah serta tidak menyimpang pada tujuan penelitian. Dalam penelitian ini, diberikan batasan-batasan masalah sebagai berikut :

1. Penelitian dilakukan pada ruas Jalan Jenderal Sudirman depan Master Cell Kuanino sampai depan Bank Central Pitoby dengan panjang segmen yang diamati yaitu 500 meter, sehingga dibagi menjadi dua Segmen.
2. Penelitian dilakukan selama jam puncak pada hari senin sampai hari sabtu, dari jam 06.00-19.00 dan dari hasil survei tersebut yang berpatokan pada jam sibuk pagi hari jam 06.00-09.00, siang hari jam 11.00-14.00 dan sore hari jam 16.00-19.00.
3. Variabel yang diteliti meliputi geometrik jalan, volume ruas jalan, survei kecepatan kendaraan, dan hambatan samping pada ruas Jalan Jenderal Sudirman.
4. Kendaraan yang diamati merupakan kendaraan yang melewati ruas Jalan Jenderal Sudirman dan kendaraan yang melakukan parkir di badan jalan.
5. Jenis kendaraan yang diamati adalah:
 - a. Sepeda motor (SM)
 - b. Mobil penumpang (MP) dan
 - c. Kendaraan sedang (KS)
6. Pengumpulan data lalu-lintas pada lokasi penelitian akan dilakukan secara manual dengan mencatat pada formulir lembar survei yang dilakukan oleh para surveyor.

1.5 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan memberikan manfaat sebagai berikut :

1. Diharapkan hasil dari penelitian ini dapat dijadikan sebagai masukan ataupun bahan pertimbangan bagi pemerintah Kota Kupang dalam menangani permasalahan parkir di badan jalan yang terjadi di ruas Jalan Jenderal Sudirman agar kinerja ruas jalan bekerja secara maksimal.

2. Diharapkan penelitian ini dapat menjadi bahan referensi/pedoman pengembangan ilmu ketekniksipilan bagi penelitian bidang transportasi terkait pada penelitian selanjutnya.

1.6 Keterkaitan Dengan Penelitian Terdahulu

Penelitian ini mempunyai persamaan dan perbedaan dengan penelitian-penelitian terdahulu, persamaan dan perbedaannya dapat dilihat pada **Tabel 1.1**

Tabel 1.1 Keterkaitan dengan penelitian terdahulu

NO	Penelitian	Persamaan	Perbedaan	Hasil
1	Muhammad Idham, Wiwi Safitri, Jurusan Teknik Sipil, Politeknik Negeri Bengkalis. Evaluasi Kinerja Ruas Jalan Soekarno-Hatta, Kota Dumai. Studi Kasus : Jalan Soekarno -Hatta, Kota Dumai (2021)	Menggunakan metode penelitian yang sama yaitu metode Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia (PKJI)	• Meneliti kinerja ruas jalan terhadap kecepatan arus lalu lintas dan pelayanan prasarana jalan pada jam-jam sibuk • Pada Penelitian Terdahulu dilakukan pada lokasi yang berbeda	Dari evaluasi yang dilakukan diketahui jalan pada ruas jalan Soekarno-Hatta mengalami kemacetan pada hari sabtu dan ahad, jam puncak terjadi pada hari ahad pukul 14.00-15.00 WIB dengan volume kendaraan 2300 kend/jam. Tingkat pelayanan pada hari senin dan selasa berada pada kelas D, sedangkan hari sabtu dan ahad berada pada kelas F, sehingga kinerja ruas jalan tergolong buruk.
2	Engelbertha N. Bria Seran, Maria Junita Klau, Fakultas Teknik, Universitas Widya Mandira. Pengaruh Parkir Di Badan Jalan	Meneliti pengaruh parkir di badan jalan terhadap kinerja ruas jalan	• Menggunakan metode penelitian yang berbeda yaitu metode Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)	Dari analisis yang dilakukan menunjukan kinerja di ruas Jalan Cak Doko termasuk buruk, dengan nilai derajat kejenuhan dengan kondisi exsisting sebesar

No	Penelitian	Persamaan	Perbedaan	Hasil
	Terhadap Kinerja Ruas Jalan Cak Doko. Studi Kasus : Jalan Cak Doko, Kota Kupang (2022)		• Pada penelitian terdahulu dilakukan pada lokasi yang berbeda	0,77 dan kondisi larang parkir sebesar 0,72 (Kategori D) dimana aliran mendekati tidak stabil, kecepatan masih dikendalikan dan tingkat Q/C masih dapat diterima. Sehingga salah satu aspek perbaikan adalah pengelolaan kegiatan parkir pada badan jalan.
3	Steeve G. Untu, Samuel Y. R. Rompise, Joice E. Waani, Dinas PUPR Manado, Universitas Sam Ratulangi Manado. Analisa Parkir Di Badan Jalan Dan Pengaruhnya Terhadap Kinerja Lalu Lintas Pada Suatu Ruas Jalan. Studi Kasus : Jalan Ahmad Yani, Kota Manado (2021)	Meneliti pengaruh parkir di badan jalan terhadap kinerja ruas jalan	• Menggunakan metode penelitian yang berbeda yaitu metode Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) • Pada penelitian terdahulu dilakukan pada lokasi yang berbeda	Dari hasil perhitungan dan analisa yang dilakukan menunjukan akibat adanya parkir pada badan jalan, nilai kapasitas Jalan Ahmad Yani turun sebesar 24% s/d 27%. Nilai tersebut didapatkan setelah membandingkan nilai kapasitas maksimum tiga model arus lalu lintas (<i>Greenshields, Greenberg, dan Underwood</i>) dengan nilai kapasitas jalan yang dihitung dengan Manual Kapasitas Jalan Indonesia 1997.