

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Jalan Raya adalah tempat kendaraan transportasi darat seperti mobil, sepeda motor, becak, dan lain-lain, yang sangat berpengaruh dalam pembangunan, dan kemudahan masyarakat dalam memenuhi kebutuhannya (Idris, 2016; Rauf Theo Sendow dkk., 2015; Tataming, 2017). Kebutuhan masyarakat akan transportasi pada saat ini berkembang pesat dan daya beli masyarakat juga cukup tinggi, yang menimbulkan ketidak seimbang antara pertumbuhan jumlah kendaraan dengan pertumbuhan prasarana jalan raya yang mengakibatkan kepadatan lalu lintas (Marunsenge dkk.,2015; Ruktiningsih, 2013). Manajemen lalu lintas merupakan pengelolaan dan pengendalian arus lalu lintas dengan melakukan optimasi penggunaan prasarana yang ada untuk memberikan kemudahan kepada lalulintas secara efisien, serta proses pengaturan sistem jalan yang sudah ada untuk memenuhi tujuan tertentu tanpa harus menambah prasarana infrastruktur yang baru (Rizani, 2013; Sarjana dkk.,2012). Pengelolaan manajemen lalu lintas yang baik menjadi salah satu pertimbangan dalam menjalankan sistem transportasi yang ada.

Kemacetan merupakan fenomena yang umum banyak terjadi di kota besar di seluruh dunia. Faktor utama yang berkontribusi terhadap kemacetan adalah jumlah kendaraan yang melebihi kapasitas jalan serta hambatan-hambatan yang muncul di sepanjang perjalanan. Kemacetan berdampak luas, termasuk pada produktivitas ekonomi, lingkungan, dan kesejahteraan masyarakat. Oleh karena itu pemahaman yang mendalam tentang faktor-faktor yang menyebabkan kemacetan dan strategi menguranginya menjadi sangat penting. Meningkatnya kemacetan pada jalan perkotaan yang di akibatkan oleh banyak tarikan akibat aktivitas pendidikan yang terjadi pada lokasi. Aktivitas pendidikan merupakan salah satu faktor yang menyebabkan kemacetan pada ruas jalan yang di akibatkan oleh jumlah tarikan yang melebihi kapasitas jalan tersebut. Jumlah tarikan akibat aktivitas pendidikan yang dimaksud adalah jalan yang sering di lalui oleh mahasiswa atau pelajar untuk menjadi tujuan karena terdapat kampus dan SMA di lokasi.

Ruas Jalan Ahmad Yani adalah salah satu jalan arteri yang ada di Kota Kupang. Dilapangan menunjukkan bahwa kepadatan kendaraan yang terjadi akibat adanya aktivitas pendidikan dari beberapa sekolah dan universitas, yang menimbulkan antrian akibat

kepadatan masyarakat yang melewati jalan tersebut seperti keluar masuknya mahasiswa, anak sekolah, serta angkutan umum atau angkutan kota seperti bemo atau kendaraan pribadi yang menaikkan/menurunkan penumpang di ruas jalan. Serta pejalan kaki yang berjalan dan menyebrang pada ruas jalan dapat menyebabkan terganggunya arus lalu lintas sehingga menyebabkan kemacetan di ruas Jalan Ahmad Yani. Dengan adanya penelitian ini diharapkan kinerja Jalan Ahmad Yani terkait hambatan samping seperti kecepatan arus lalu lintas, volume kendaraan, derajat kejenuhan, kecepatan kendaraan, dan aktivitas masyarakat dapat di analisis dan di pecahkan permasalahan yang terjadi pada ruas jalan tersebut. Sehingga dapat menjadi masukan kepada pemerintah ataupun instansi terkait di kota Kupang dalam penataan arus lalu lintas. **“ANALISIS PENGARUH HAMBATAN SAMPING TERHADAP KINERJA RUAS JALAN KOTA KUPANG”**.



Gambar 1.1 Kemacetan Pada Lokasi Penelitian
Sumber : Dokumentasi

1.2 Rumusan Masalah

Adapun masalah yang dibahas dalam Tugas Akhir ini antara lain:

1. Bagaimana kinerja ruas Jalan Ahmad Yani?
2. Bagaimana pengaruh hambatan samping terhadap kinerja ruas Jalan Ahmad Yani berdasarkan Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia (PKJI 2023)?
3. Bagaimana solusi untuk memperbaiki kinerja ruas Jalan Ahmad Yani?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang di atas tujuan di lakukan penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui kinerja pada ruas Jalan Ahmad Yani.
2. Untuk mengetahui pengaruh hambatan samping terhadap kinerja ruas Jalan Ahmad Yani berdasarkan Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia (PKJI 2023)
3. Untuk memberikan alternatif pemecahan terhadap permasalahan yang di timbulkan akibat faktor hambatan samping pada ruas Jalan Ahmad Yani, guna mengoptimalkan kinerja jalan melalui analisa hasil pengamatan dengan Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia (PKJI 2023).

1.4 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari hasil penelitian yang di laksanakan adalah sebagai berikut:

1. Sebagai bahan informasi untuk masyarakat sekaligus membuka peluang kepada penelitian lanjutan mengenai pengembangan lalu lintas pada suatu ruas jalan.
2. Hasil analisa dari penelitian ini dapat memberi masukan kepada instansi terkait untuk dapat menata lalu lintas pada ruas Jalan Ahmad Yani, sehingga masalah lalu lintas di ruas Jalan Ahmad Yani dapat berkurang dan arus lalu lintasnya menjadi lebih lancar.
3. Diperoleh gambaran kapasitas jalan (C) pada suatu ruas jalan akibat pengaruh hambatan samping (SF).

1.5 Batasan Masalah

Berdasarkan rumusan masalah yang di kemukakan, maka agar pembahasan tidak melebar dan terarah dalam skripsi ini di batasi pada:

1. Penelitian ini akan membahas mengenai pengaruh hambatan samping yang berupa parkir di badan jalan atau kendaraan yang berhenti (PSV), gangguan akibat kendaraan yang lambat atau kendaraan yang tak bermotor (SMV), kendaraan yang keluar masuk di sisi jalan (EEV), dan pejalan kaki termasuk penyeberang jalan (PED).
2. Perilaku yang diamati adalah arus lalu lintas (Q), hambatan samping (SF) pada ruas Jalan Ahmad Yani Kupang.
3. Perhitungan analisis menggunakan Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia (PKJI) 2023 dan *Microsoft Excel*.

4. Waktu pengambilan data dilakukan selama 6 hari, dan lamanya pengamatan 10 jam. Yaitu dari Jam 06:00 – 09:00 WITA untuk jam (pagi), Jam 11:00 – 15:00 WITA untuk jam (siang), dan Jam 16:00 – 19:00 WITA untuk jam (sore).
5. Dimana untuk panjang segmen jalan yang menjadi Lokasi Penelitian adalah sepanjang 200 meter di batasi mulai dari Jalan Ahmad Yani No 60 (Apotek K24) sampai Jalan Amad Yani No 48 (SMK Negeri 2 Kupang).

1.6 Keterkaitan Dengan Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu untuk mengetahui bagaimana metode penelitian dan hasil-hasil penelitian yang dilakukan. Tujuan adanya penelitian terdahulu di gunakan sebagai tolak ukur untuk menulis dan menganalisis suatu penelitian. Data penelitian terdahulu dapat di lihat pada **Tabel 1.1**

Tabel 1.1 Keterkaitan Dengan Penelitian Terdahulu

No	Judul	Penulis	Persamaan	Perbedaan	Hasil
1	Pengaruh hambatan samping terhadap kinerja jalan (Studi kasus ruas jalan depan pasar mayong jepara)	Adib wahyu hidayat 2020	Hambatan samping setiap ruas jalan menggunakan metode Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia (PKJI) 2014	Lokasi penelitian	Hasil penelitian yang di lakukan oleh Adib wahyu hidayat (2020) yang berjudul Pengaruh hambatan samping terhadap kinerja jalan (Studi kasus ruas jalan depan pasar mayong jepara menyimpulkan bahwa Rekapitulasi arus lau lintas tertinggi yaitu pada hari kamis 4 juni 2020 pukul 15.30-16.30 sebesar 887,35 kend/jam.
2	Kepadatan Lalu lintas Akibat Hambatan Samping Ruas Jalan Ki Hajar Dewantara Kota Metro.	Leni Sriharyan, Ida Hadijah 2023	Hambatan samping setiap ruas jalan menggunakan metode Pedoman Kapasitas	Lokasi penelitian	Hasilnya Volume lalu lintas yang melintasi ruas jalan Ki Hajar Dewantara adalah sebesar 1229,7 smp/jam. Kepadatan lalu lintas yang terjadi pada ruas jalan Ki Hajar Dewantara sebesar 960 kendaraan/km Aktivitas

No	Judul	Penulis	Persamaan	Perbedaan	Hasil
			Jalan Indonesia (PKJI) 2014		hambatan samping yang terjadi pada ruas jalan Ki Hajar Dewantara tergolong tinggi pada jam puncak pagi pukul 06.00-07.00 dengan frekuensi kejadian 770, dengan frekuensi berbobot 524,4. Kegiatan kendaraan masuk dan keluar segmen jalan mendominasi 85,8 % dari seluruh hambatan samping yang terjadi.
3	Penilaian Hambatan samping pada ruas jalan Kota Bandar Lampung.	Farid Ghozi Hanafi1, Feby Aristia Putri, Leni Sriharyani 2023.	Hambatan samping setiap ruas jalan menggunakan metode Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia (PKJI) 2014	Lokasi penelitian	Hasil penelitian yang dilakukan dapat ditarik kesimpulan Jalan Pulau Legundi Kota Bandar Lampung memiliki volume arus lalu lintas tertinggi terjadi di hari Minggu 28 Mei 2023 pada pukul 16.00 WIB sampai dengan pukul 17.00 WIB dengan volume jumlah kendaraan 1636,55 Skr/jam. Dari hasil perhitungan hambatan samping, pada hari Minggu 28 Mei 2023 tertinggi terjadi pada pukul 16.00 WIB sampai Pukul 17.00 dengan jumlah total bobot kegiatan mencapai 462,90.