

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Baik-buruknya kinerja dari sebuah jalan dipengaruhi oleh beberapa hal, antara lain yaitu tergantung dari apakah kapasitas jalan tersebut mampu menampung volume lalu-lintas kendaraan yang melewatinya atau tidak. Dewasa ini, seiring dengan semakin pesatnya pertumbuhan Kota Kupang ditandai juga dengan semakin meningkatnya pertumbuhan jumlah kendaraan baik itu roda dua maupun roda empat dan sebagainya. Oleh karena penambahan kendaraan tersebut mengakibatkan volume lalu-lintas menjadi semakin membesar sehingga sering kali kita temui kemacetan yang terjadi. Perubahan tata guna lahan di sisi jalan juga ikut berdampak pada kinerja jalan tersebut. Dari sebelumnya yaitu daerah non komersial berubah menjadi daerah komersial sehingga munculnya aktivitas di sisi jalan. Hal-hal ini ditambah lagi dengan perilaku berkendara masyarakat yang masih seenaknya sendiri, misalnya masih sering mengabaikan rambu dilarang parkir, kebiasaan angkutan umum yang menaik-turunkan penumpang tidak pada tempat yang semestinya yang pada akhirnya menyebabkan terjadinya hambatan samping yang berpengaruh pada kinerja jalan tersebut.

Dalam Manual Kapasitas Jalan Indonesia Tahun 1997 dijelaskan bahwa hambatan samping yaitu aktivitas samping jalan yang dapat menimbulkan konflik dan berpengaruh terhadap pergerakan arus lalu-lintas serta menurunkan fungsi kinerja jalan. Tipe hambatan samping yang berpengaruh terhadap kapasitas dan kinerja jalan dikategorikan ke dalam empat tipe yaitu pejalan kaki, kendaraan berhenti/parkir, kendaraan yang masuk dan atau keluar dari lahan samping jalan dan juga kendaraan lambat atau kendaraan tak bermesin. Akibat dari hambatan samping pada kinerja jalan bisa dilihat salah satunya pada Jalan RW Monginsidi III. Namun seiring dengan perubahan tata guna lahan yang berada di sisi jalan ini menjadi daerah komersial yaitu dengan adanya, bank, ruko, beberapa warung makan, maka aktivitas samping jalan di Jalan RW Monginsidi III semakin meningkat. Hal ini ditandai dengan munculnya parkir pada badan jalan yang memakai hampir satu lajur jalan sehingga mengakibatkan berkurangnya lebar efektif jalan. Ditambah lagi dengan adanya aktivitas keluar-masuk serta aktivitas pejalan kaki yang berhubungan dengan kegiatan pada daerah tersebut.

Sehingga akibat dari aktivitas samping jalan yang telah disebutkan sebelumnya, mengakibatkan lalu-lintas kendaraan yang melintasi jalan tersebut menjadi terganggu. Oleh karena itu, berdasarkan dari hal-hal yang telah dijabarkan di atas maka diperlukan adanya sebuah penelitian untuk mengetahui seberapa besar pengaruh hambatan samping terhadap kinerja jalan tersebut dengan judul **“PENGARUH HAMBATAN SAMPING TERHADAP KINERJA RUAS JALAN RW MONGINSIDI III, KOTA KUPANG (STA 0 + 000 – STA 0 + 210)”**.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Dengan memperhatikan latar belakang sebagaimana yang telah dijelaskan di atas, maka beberapa hal yang menjadi pokok permasalahan dirumuskan sebagai berikut:

1. Tipe-tipe hambatan samping apa sajakah yang ada di ruas Jalan RW Monginsidi III ?
2. Bagaimanakah kinerja ruas Jalan RW Monginsidi III?
3. Apakah hambatan samping yang ada berpengaruh pada kinerja jalan tersebut?
4. Solusi apa saja yang bisa diberikan untuk menyelesaikan permasalahan tersebut?

## **1.3 Tujuan Penelitian**

Berdasarkan dari rumusan masalah yang disebutkan di atas, maka tujuan yang ingin dicapai dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui tipe-tipe hambatan samping apa saja yang ada di lokasi penelitian
2. Untuk mengetahui bagaimana kinerja ruas jalan di lokasi penelitian
3. Untuk mengetahui apakah hambatan samping yang ada berpengaruh atau tidak pada kinerja jalan tersebut
4. Untuk menemukan solusi yang tepat atas permasalahan tersebut

## **1.4 Manfaat Penelitian**

Adapun manfaat yang diharapkan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Memberikan gambaran mengenai seberapa besar pengaruh hambatan samping terhadap kinerja ruas Jalan RW Monginsidi III.
2. Sebagai sumber informasi yang diharapkan dapat berguna terutama kepada Pemerintah Kota dan Instansi yang terkait dalam perencanaan jalan serta fasilitas pendukungnya yang ada di Kota Kupang.
3. Sebagai tambahan referensi ilmiah dalam penelitian-penelitian mengenai pengaruh hambatan samping pada kinerja jalan perkotaan lainnya yang berikutnya.

## **1.5 Batasan Masalah**

Agar penelitian ini tidak melebar dari rumusan masalah yang telah ditetapkan dan tetap terarah, maka diberikan beberapa batasan yang antara lain adalah sebagai berikut:

1. Lokasi yang dijadikan penelitian adalah pada Jalan RW Monginsidi III, Kota Kupang dengan panjang segmen jalan yang diteliti adalah sepanjang STA 0+000 – STA 0+210.
2. Waktu penelitian dilakukan selama 3 hari (Senin, Rabu dan Jumat) pada jam puncak kepadatan volume lalu-lintas.
3. Pengambilan data dilakukan dengan metode pengamatan secara langsung.
4. Objek penelitian yang diamati yaitu untuk perhitungan volume dan kapasitas adalah sepeda motor (MC), kendaraan ringan (LV) dan kendaraan berat (HV) serta untuk tipe hambatan samping yang diteliti adalah aktivitas pejalan kaki (yang berjalan di bahu jalan dan yang menyebrang jalan), kendaraan parkir, kendaraan keluar-masuk lahan samping jalan dan kendaraan lambat.
5. Analisa dan perhitungan yang dilakukan berdasarkan pada metode Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) 1997 untuk perhitungan kapasitas dan untuk pengukuran kecepatan menggunakan metode Kecepatan Setempat.

## 1.6 Keterkaitan Dengan Penelitian Terdahulu

Adapun keterkaitan penelitian ini dengan penelitian-penelitian terdahulu ditampilkan seperti pada **Tabel 1.1** berikut ini.

**Tabel 1.1 Keterkaitan Dengan Penelitian Terdahulu**

No.	Nama Peneliti	Judul	Persamaan	Perbedaan	Hasil
1	Theresia K. Senduk, 2018	Pengaruh Hambatan Samping Terhadap Kinerja Ruas Jalan Raya Kota Tomohon (Studi Kasus: Persimpangan Jl. Pesanggrahan – Persimpangan Jl. Pasuwengan)	Menggunakan metode MKJI 1997	Lokasi penelitian berbeda	Pada penelitian terdahulu diperoleh kapasitas jalan 2320,812 smp/jam, kecepatan arus bebas 32,643 km/jam. Sedangkan pada penelitian ini diperoleh kapasitas jalan sebesar 1346,86 smp/jam dan kecepatan arus bebas 30,48 km/jam.
2	Faried Desembardi, 2016	Analisis Kinerja Ruas Jalan Terhadap Pengaruh Hambatan Samping Pada Jalan A.M. Sangaji Gonof KM 12 Kota Sorong	Menggunakan metode MKJI 1997	Lokasi penelitian berbeda	Penelitian terdahulu memperoleh kapasitas ruas jalan sebesar 1654 smp/jam dan derajat kejenuhan sebesar 0,46. Sedangkan pada penelitian ini diperoleh derajat kejenuhan sebesar 0,35.