

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Perparkiran bukanlah suatu fenomena yang baru, Perparkiran merupakan masalah yang sering dijumpai dalam sistem transportasi (Setiawan, 2003;). Banyak kota baik di kota-kota besar maupun kota-kota yang sedang berkembang selalu menghadapi masalah perparkiran. Masalah perparkiran tersebut akhir-akhir ini terasa sangat mempengaruhi pergerakan kendaraan, dimana kendaraan yang melewati tempat-tempat yang mempunyai aktivitas tinggi, dapat menyebabkan laju pergerakannya akan terhambat oleh kendaraan yang parkir di badan jalan, dan berkurangnya tingkat pelayanan jalan sehingga pengguna jalan yang melalui tempat tersebut menerima dampak negatif berupa waktu tempuh yang lebih lama yang pada akhirnya menimbulkan kemacetan arus lalu lintas.

Dari beberapa penyebab tersebut ternyata bahwa penggunaan badan jalan sebagai lahan parkir mempunyai kontribusi yang sangat besar terhadap penurunan kapasitas jalan yang ada, salah satunya masalah kemacetan lalu lintas. Di Kota Kupang, terdapat banyak badan jalan yang digunakan sebagai lahan parkir sehingga mengurangi fungsi dan kapasitas jalan. Dalam usaha menangani masalah tersebut, maka diperlukan pengadaan lahan parkir yang cukup, dan penentuan bentuk permodelan parkir yang tepat pada lahan parkir yang ada, dimana kebutuhan akan lahan parkir (*demand*) dan prasarana yang dibutuhkan (*supply*) haruslah seimbang dan disesuaikan dengan karakteristik perparkiran (Darmawan, 2007).

Sebagai salah satu kota terbesar di provinsi Nusa Tenggara Timur (NTT), Kota Kupang mengalami pembangunan yang sangat pesat dari tahun ke tahun seperti pendidikan serta Perekonomian yang semakin yang berkembang pesat tentu saja mengakibatkan banyaknya pendatang yang menetap di Kota Kupang. Hal ini mengakibatkan semakin padatnya arus lalu lintas di kota tersebut, salah satu jalan yang ada di kota Kupang yang mengalami kemacetan yaitu di Jalan Cak Doko (Depan SPBU Oebobo, Depot Se'i Aroma, Middle Mart), karena banyaknya aktivitas perkantoran, rumah makan, pertokoan dan lain-lain serta kapasitas parkir yang tidak memadai dan pengguna jalan lain yang tidak memanfaatkan fasilitas lahan parkir di Jalan Cak Doko ini maka sebagian

masyarakat menggunakan badan jalan untuk di jadikan lahan parkir sehingga akan menyebabkan kemacetan disepanjang jalan tersebut dan menghambat perjalanan pengendara yang lainnya, terutama pada saat jam sibuk, sehingga diperlukan pengendalian parkir.

Pengendalian parkir di ruas jalan merupakan hal yang paling penting untuk mengendalikan lalulintas agar kemacetan dapat diminimalisir. Permasalahan lalu lintas yang timbul akibat aktivitas kendaraan yang parkir di badan jalan ini tentunya merugikan pengguna jalan seperti saat kendaraan parkir atau pun saat kendaraan keluar dari parkir.

Parkir yang menggunakan badan jalan dapat menimbulkan terhambatnya arus lalu lintas dan berkurangnya tingkat pelayanan jalan sehingga pengguna jalan yang melalui tempat tersebut menerima dampak negatif berupa waktu tempuh yang lebih lama yang pada akhirnya menimbulkan kemacetan arus lalu lintas yang sangat sering terjadi pada jam-jam sibuk. Akibat tersebut harus ditanggung oleh pengguna jalan lain yang tidak memanfaatkan fasilitas lahan parkir, namun tidak disadari oleh pengguna fasilitas *on street parking* (parkir badan jalan).

Berdasarkan latar belakang permasalahan tersebut, jalan di sekitar Jalan Cak Doko Kota Kupang di jadikan sebagai lokasi penelitian kasus perpikiran dengan judul **“PENGARUH PARKIR DI BADAN JALAN (ON STREET PARKING) TERHADAP KINERJA RUAS JALAN PERKOTAAN”**



Gambar 1.1 Kondisi parkir di badan jalan lokasi Jalan Cak Doko (Depan SPBU Oebobo, Depot Se'i Aroma, Middle Mart)

Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2022

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan judul dan latar belakang yang ada maka permasalahan yang akan diteliti adalah :

1. Bagaimana pengaruh parkir pada badan jalan (*on street parking*) terhadap kinerja lalu lintas di ruas jalan Cak Doko?
2. Bagaimana Alternatif upaya pengendalian parkir di badan jalan pada jalan Cak Doko?

## **1.3 Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan dari penelitian ini :

1. Mengetahui pengaruh dari keberadaan parkir pada badan jalan (*on street parking*) terhadap kinerja lalu lintas di ruas jalan Cak Doko.
2. Mendapatkan alternatif pengendalian parkir di badan jalan pada jalan Cak Doko.

## **1.4 Manfaat Penelitian**

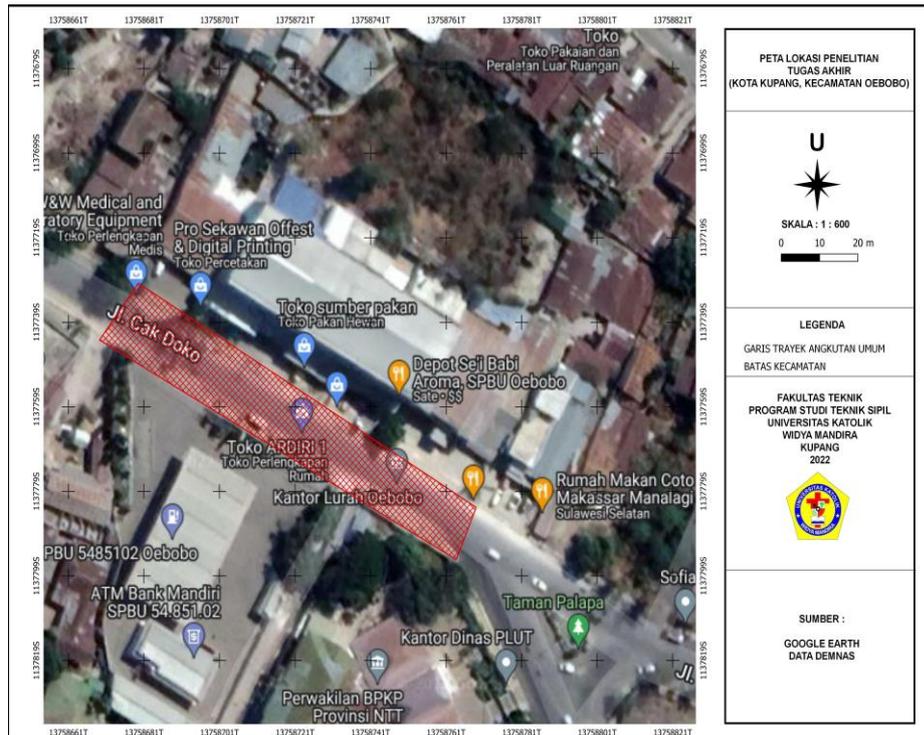
Adapun manfaat dari penelitian ini yaitu sebagai berikut :

1. Mengetahui pengaruh dari keberadaan parkir pada badan jalan (*on street parking*) terhadap kinerja lalu lintas di ruas jalan Cak Doko.
2. Mengetahui cara alternatif pengendalian parkir di badan jalan pada jalan Cak Doko.

## **1.5 Batasan Penelitian**

Adapun pembatasan masalah dari penelitian ini yaitu sebagai berikut :

1. Lokasi penelitian yaitu Jalan Cak Doko (Depan SPBU Sta +0.00 m - Depan Middle Mart Sta +0.100 m), Kelurahan Oebobo, Kecamatan Oebobo, Kota Kupang. Karena pada ruas jalan tersebut banyak dijumpai kendaraan parkir pada badan jalan.



Gambar 1.2 Lokasi penelitian

2. Pokok Pembahasan dalam studi ini adalah pengaruh parkir di badan jalan pada jalan Cak Doko (Depan SPBU, Depot Se'i Aroma, Middle Mart) terhadap kinerja jalan.
3. Perhitungan dan analisis menggunakan Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) 1997.

### 1.6 Keterkaitan dengan Penelitian Terdahulu

Penelitian ini merupakan rujukan dari beberapa penelitian sebelumnya yakni sebagai berikut :

Tabel 1.1 Keterkaitan dengan Peneliti Terdahulu

JUDUL	PERSAMAAN	PERBEDAAN	HASIL
Analisis Pengaruh Kendaraan Parkir di Badan Jalan sebagai Hambatan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kedua penelitian ini sama-sama menggunakan metode analisis MKJI 1997.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Perbedaan lokasi yang di teliti</li> <li>• Pada peneliti sebelumnya melakukan</li> </ul>	Kapasitas pada jam puncak pagi hari tanpa adanya parkir yaitu 2218,05 smp/jam,

JUDUL	PERSAMAAN	PERBEDAAN	HASIL
Samping Terhadap Kinerja Ruas Jalan Mahoni Kota Bengkulu (Samsul Bahri) 2018	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sama-sama termasuk jalan kelas III, dan terdiri dari dua jalur dan dua arah.</li> </ul>	<p>pengumpulan data dengan melalui survei dan rekaman video, sedangkan pada peneliti ini tidak, tetapi melakukan pengumpulan data dengan cara menghitung langsung.</p>	<p>dengan adanya parkir berkurang menjadi 1544,076 smp/jam. Kinerja ruas Jalan Mahoni pada saat jam puncak pengamatan ditentukan berdasarkan derajat kejenuhan. Kinerja ruas Jalan Mahoni pada saat jam puncak pagi berada pada level D yang artinya lalu lintas mendekati arus tidak stabil dan kecepatan rendah. Nilai DS yaitu 0,83 berada di atas nilai derajat kejenuhan yang ditentukan MKJI 1997 yaitu <math>DS &lt; 0,75</math>.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hasil analisis yang dilakukan pada alternatif I yaitu memindahkan parkir yang berada pada jalan mahoni</li> </ul>

JUDUL	PERSAMAAN	PERBEDAAN	HASIL
			<p>didapatkan nilai kapasitas 2218,5 smp/jam. derajat kejenuhan 0,50 dengan tingkat pelayan C yang artinya arus stabil dan kecepatan dikontrol oleh lalu lintas. Nilai DS 0,5 sudah memenuhi syarat MKJI 1997 yaitu <math>DS &lt; 0,75</math>. Hasil alternatif II, kapasitas 2178,306 smp/jam, 0,58 dengan tingkat pelayan C yang artinya arus stabil dan kecepatan dikontrol oleh lalu lintas. Nilai DS 0,58 sudah memenuhi syarat MKJI 1997 yaitu <math>DS &lt; 0,75</math>.</p>
<p>Pengaruh Parkir di Badan Jalan Terhadap Kinerja Ruas Jalan (Studi Kasus: Jalan</p>	<p>Kedua penelitian ini sama-sama menggunakan metode analisis.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Perbedaan lokasi yang diteliti, pada peneliti sebelumnya berfokus pada</li> </ul>	<p>Penurunan derajat kejenuhan terbesar terjadi pada hari Sabtu sebesar 132%</p>

JUDUL	PERSAMAAN	PERBEDAAN	HASIL
Pemuda, Padang) (Titi Kurniati) 2018	MKJI 1997	<ul style="list-style-type: none"> <li>• area sekitar Mall, sedangkan penelitian ini di lakukan di sepanjang, Jl.Cak Doko.</li> <li>• Pada peneliti sebelumnya menggunakan metode survei video image processor, sedangkan pada peneliti ini tidak, tetapi melakukan pengambilan data dengan cara pencatatan manual.</li> <li>• Pada peneliti sebelumnya meneliti jalan dengan tipe jalan empat lajur satu arah sedangkan peneliti ini dengan tipe ruas jalan dua lajur tak terbagi.</li> <li>• Pada peneliti sebelumnya Yang diamati adalah kendaraan ringan, sedangkan pada penelitian ini mengamati semua jenis kendaraan.</li> </ul>	<p>saat kondisi jam puncak pagi lajur efektif 4 (DS=0,21) menjadi 2 lajur efektif pada jam puncak siang (DS=0,48).            Penurunan derajat kejenuhan terkecil terjadi pada hari Senin sebesar 55,3% saat kondisi jam puncak pagi lajur efektif 4 (DS=0,18) menjadi 3 lajur efektif pada jam puncak siang (DS=0,28). Untuk semua jam puncak, kecepatan rata-rata kendaraan ringan hasil analisis MKJI 1997 lebih besar dari kecepatan rata-rata hasil survei. Persentase selisih kecepatan rata-rata hasil analisis dan hasil survei terbesar terjadi pada hari</p>

JUDUL	PERSAMAAN	PERBEDAAN	HASIL
			Minggu saat jam puncak sore yaitu 45%. Penurunan kecepatan rata-rata hasil survei tertinggi sebesar 38,76% terjadi saat jam puncak siang (lajur efektif 3) berkurang menjadi 2 lajur efektif pada jam puncak sore pada hari Selasa.
Pengaruh Parkir Badan Jalan Terhadap Kinerja Ruas Jalan Studi Kasus Jalan Wahidin Depan Sekolah Wiyata Darma (Sheila Hani) 2019	Kedua penelitian ini sama-sama menggunakan metode analisis MKJI 1997 dengan variabel penelitiannya adalah : data volume lalu lintas, kecepatan arus bebas kendaraan, kapasitas jalan, dan derajat kejenuhan (rasio).	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Perbedaan lokasi yang diteliti, pada peneliti sebelumnya berfokus pada jalan depan Sekolah Wiyata Darma, sedangkan penelitian ini dilakukan di sepanjang, Jl. Cak Doko.</li> <li>• Pada peneliti sebelumnya meneliti jalan empat lajur terbagi, sedangkan peneliti ini dengan tipe ruas jalan dua</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tingkat pelayanan di ruas jalan Wahidin pada beberapa jam puncak yaitu, disaat jam masuk dan pulang sekolah sore anak-anak pada pukul 07.30-08.30 dan 16.30-17.30 dimana arus mendekati tidak stabil, kecepatan sekitar 50 km/jam dan permintaan mendekati</li> </ul>

JUDUL	PERSAMAAN	PERBEDAAN	HASIL
		lajur tak terbagi	<p>kapasitas (yaitu 2.000 smp/jam). Sedangkan pada siang hari pukul 11.30-12.30 dan 12.30-13.30, arus mendekati tidak stabil,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• kecepatan lalu lintas sekitar 60 km/ dan volume lalu lintas sekitar 90% dari kapasitas (1.800 smp/jam/lajur).</li> </ul> <p>Kinerja ruas jalan menunjukkan bahwa kinerja ruas jalan terburuk terdapat pada pukul 17.30-18.30 dengan nilai ratio 0,89 dan kecepatan rata-rata 30,95 km/jam dengan tingkat pelayanan pada level E, sehingga berpengaruh pada kapasitas dan kecepatan jalan.</p>