

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi menurut Morlok 1978 sebagai kegiatan memindahkan atau mengangkut sesuatu dari suatu tempat ketempat lain. Sebagai ibu kota provinsi, Kota Kupang merupakan kota dengan aktivitas masyarakat yang beragam dan terus meningkat baik dalam segi infrastruktur, pertumbuhan penduduk, perkembangan transportasi dan lain sebagainya. Seiring dengan bertambahnya jumlah penduduk, pertumbuhan ekonomi, dan teknologi yang berkembang. Perkembangan tersebut mengakibatkan peningkatan kebutuhan masyarakat terhadap transportasi. Ditambah lagi dengan meningkatnya angka kepemilikan kendaraan dari tahun ke tahun. Tercatat angka kepemilikan kendaraan bermotor dalam tiga tahun terakhir di Kota Kupang yaitu pada tahun 2018 sebanyak 205.717 unit, tahun 2019 sebanyak 220.296 unit dan tahun 2020 sebanyak 229.997 unit yang tercatat dalam BPS Kota Kupang 2020. Dengan meningkatnya volume kendaraan akan mempengaruhi tingkat kinerja lalu lintas yaitu kecepatan kendaraan berkurang sehingga mengakibatkan kemacetan. Salah satu lokasi yang memiliki laulintas cukup padat terletak di Jalan Jendral Sudirman tepatnya dari Pospol Kanaan sampai dengan Kodim 1604 Kota Kupang. Jalan Jendral Sudirman memiliki lebar jalan 11 m lebar bahu 0.5 merupakan salah satu jalan utama yang menjadi akses yang digunakan masyarakat guna menunjang aktivitas transportasi masyarakat di kota kupang.

Pada ruas Jalan Jendral surdirman terdapat aktivitas Sosial – Ekonomi diantaranya seperti kegiatan di RS Prof Yohanes, RS Tentara, Kodim 1604, kegiatan ekonomi konsumsi (pedagang kaki lima), aktivitas pertokoan di sepanjang ruas Jalan Jendral Sudirman dan lain sebagainya.

Menurut Direktorat Jendral Bina Marga 1997, beberapa faktor penyebab terjadinya kemacetan, yaitu adanya aktivitas samping jalan seperti kendaraan yang sering keluar masuk, kendaraan yang berhenti dan parkir, dan penyeberang jalan.

Faktor hambatan samping merupakan salah satu penyebab terjadinya kemacetan lalu lintas sehingga dapat mempengaruhi tingkat kinerja pelayanan suatu ruas jalan.

Berdasarkan latar belakang tersebut, maka di usulkan penelitian dengan judul **“Hubungan antara kelas hambatan samping dengan volume dan kecepatan”**.

1.2 Rumusan masalah

Berdasarkan uraian di atas maka masalah yang akan di bahas dalam penelitian ini adalah :

1. Seberapa besar pengaruh hambatan samping akibat variasi aktivitas sosial – ekonomi terhadap volume dan kecepatan kendaraan di sepanjang ruas jalan Jendral Sudirman?
2. Bagaimana alternatif penanganan guna mengoptimalkan kinerja jalan yang terpengaruh oleh hambatan samping akibat aktivitas sosial – ekonomi di ruas jalan Jendral Sudirman?

1.3 Tujuan penelitian

Berdasarkan masalah di atas, tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut.

1. Mengetahui berapa besar pengaruh hambatan samping yang di timbulkan dari aktivitas Sosial – Ekonomi terhadap volume dan kecepatan kendaraan.
2. Menentukan alternatif penanganan guna mengoptimalkan kinerja jalan yang terpengaruh oleh hambatan samping akibat aktivitas sosial – ekonomi.

1.4 Manfaat penelitian

Manfaat yang di ambil dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

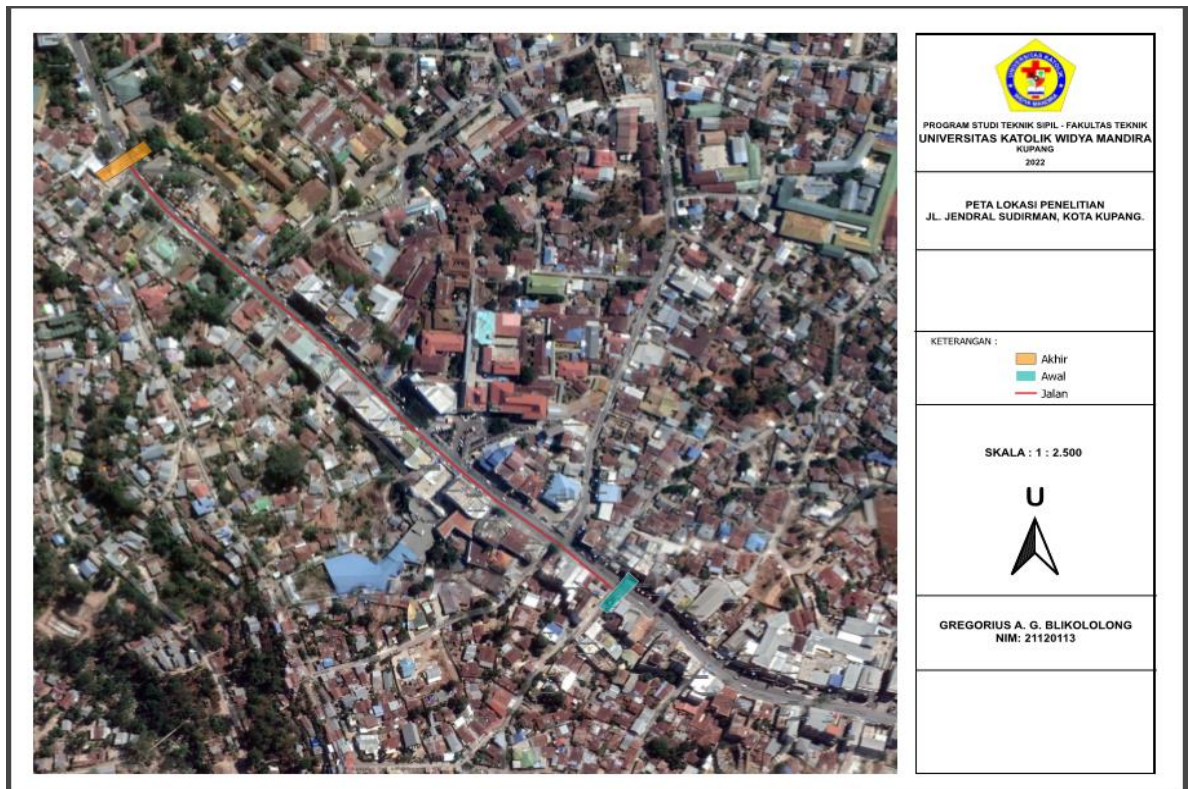
1. Penelitian ini di harapkan dapat memberikan informasi pengetahuan berdasarkan hasil analisis pengaruh variasi jenis, skala, jumlah dan kerapatan aktivitas sosial – ekonomi terhadap variasi hambatan samping dan pengaruh terhadap volume dan kecepatan kendaraan.

2. Sebagai bahan referensi agar dapat mengetahui dampak dari volume dan kecepatan kendaraan yang di timbulkan oleh hambatan samping.

1.5 Batasan masalah

Batasan masalah dari penelitian dan pembahasan ini adalah sebagai berikut:

1. Lokasi penelitian ini berada di ruas Jalan Jendral Sudirman, khususnya dari Pospol Knaan sampai dengan Kodim 1604 Kota Kupang, Nusa Tenggara Timur dengan segmen panjang jalan yang di teliti adalah sepanjang STA 0+000 – STA 0+600. Alasan pemilihan lokasi ini karna pada area Jl. Jendral Sudirman memiliki arus lalu lintas yang cukup padat dan juga pada segmen tertentu terdapat hambatan – hambatan samping yang padat (kendaraan yang sering keluar masuk, kendaraan yang berhenti dan parkir, dan penyeberang jalan).



Gambar 1.1 Lokasi penelitian

2. Penelitian mengkaji tentang hambatan samping, volume dan kecepatan akibat variasi tata guna lahan.
3. Pengambilan data dilakukan dengan metode pengamatan secara langsung
4. Variable yang di tinjau adalah :
 - a. Hambatan samping
 - b. Kecepatan kendaraan
 - c. Volume kendaraan, dan
 - d. Tata guna lahan (jenis, jumlah, skala dan kerapatan aktivitas sosial – ekonomi)
5. Metode survei yang digunakan ada beberapa yaitu:
 - a. Metode survei volume menggunakan *Traffic Counting*
 - b. Survei kecepatan menggunakan *Spot Speed*
 - c. Survei hambatan samping menggunakan MKJI 1997
6. Metode Analisis hubungan antara hambatan samping dengan volume dan kecepatan kendaraan dengan membedakan jenis kendaraan yang melintas R2, R4, dan R6, dengan menggunakan metode regresi linier.
7. Dengan mempertimbangkan pengaruh tingkat hambatan samping terhadap volume lalu lintas dan kecepatan, maka survei dilakukan selama 6 hari dimulai dari hari senin sampai dengan hari Sabtu. Survei awal telah dilakukan selama satu hari dari jam 06.00-20.00 dan dari hasil survei tersebut teridentifikasi bahwa periode jam puncak terjadi pada : pagi hari jam 07.00-10.00, siang hari jam 11.00-14.00 dan sore hari jam 17.00-20.00

1.6 Keterkaitan dengan Penelitian Terdahulu

Penelitian ini merupakan rujukan dari beberapa penelitian sebelumnya dapat dilihat pada Tabel 1.1 di bawah ini:

Tabel 1.1 Keterkaitan dengan Penelitian Terdahulu

No	Peneliti	Persamaan	Perbedaan
1.	Vinorensius Gasi 2019 (Analisis Hubungan	<ul style="list-style-type: none"> • Kedua penelitian ini sama – sama melakukan survei langsung di lapangan dan 	<ul style="list-style-type: none"> • Perbedaan lokasi yang diteliti • Pada penelitian sebelumnya melakukan pengukuran kapasitas jalan. Di lakukan

	Kecepatan, Volume dan Kerapatan Pada Ruas Jalan Di Kota Kupang (Lokasi Studi : Jalan W.J Lalamentik Kota Kupang).`	menggunakan metode <i>spod speed</i> untuk perhitungan kecepatan, metode survei <i>Traffiic Counting</i> untuk volume, MKJI 1997 untuk survei untuk hambatan samping.	sedangkan pada penelitian ini tidak melakukan pengukuran kapasitas jalan, tetapi menggunakan metode regresi untuk mengetahui pengaruh kelas hambatan samping terhadap volume dan kecepatan.
2.	Ahmad Suhada (2020) Pengaruh Aktivitas Pasar Kolombo Sebagai Hambatan Samping Terhadap Kapasitas Ruas Dan Kecepatan Tempuh Jalan Kaliurang KM 7,0-7,6.	<ul style="list-style-type: none"> • Kedua penelitian ini sama – sama melakukan survei langsung di lapangan dan menggunakan metode survei MKJI 1997 untuk perhitungan volume. 	<ul style="list-style-type: none"> • Perbedaan lokasi yang diteliti, • Pada penelitian sebelumnya menghitung kapasitas jalan, sedangkan pada penelitian ini tidak. • Pada penelitian sebelumnya menghitung derajat kejenuhan sedangkan pada penelitian ini tidak. • Pada penelitian sebelumnya melakukan survei kecepatan menggunakan MKJI 1997, sedangkan pada penelitian ini menggunakan menggunakan metode <i>spod speed</i> untuk perhitungan kecepatan, metode survei <i>Traffiic Counting</i> untuk volume, MKJI 1997 untuk survei untuk hambatan samping.

<p>3.</p>	<p>Bambang S. Dharma dan Nesnsi Novita Pengaruh Hambatan Samping Terhadap Kapasitas Jalan Dan Kecepatan Arus Lalulintas (Studi Kasus: Jalan A.M. Sangaji, Jogkakarta)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Kedua penelitian ini sama – sama melakukan survei langsung di lapangan dan menggunakan metode survei MKJI 1997 untuk perhitungan volume. 	<ul style="list-style-type: none"> • Perbedaan lokasi yang diteliti • Pada penelitian sebelumnya menggunakan metode MKJI 1997 dan Regresi Linear. sedangkan pada penelitian ini menggunakan metode spod speed untuk perhitungan kecepatan, metode survei Traffiiic Counting untuk volume, MKJI 1997 untuk survei untuk hambatan samping.
-----------	---	--	--