

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Hambatan samping menurut Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia (PKJI) 2023 adalah segala aktivitas atau kejadian disisi jalan yang dapat memengaruhi kelancaran dan kapasitas arus lalu lintas kendaraan. Hambatan yang di maksud adalah berupa pergerakan pejalan kaki di bahu jalan maupun yang menyebrang jalan, kendaraan yang berhenti sementara atau kecepatan kendaraan yang mencapai 0 km/jam, kendaraan yang parkir di badan jalan, kendaraan yang masuk dan keluar melalui lahan samping jalan, seperti kendaraan roda dua dan roda empat. Hambatan samping adalah aktivitas di samping segmen jalan yang menimbulkan masalah di sepanjang jalan dengan menghambat kinerja lalu lintas untuk berfungsi secara maksimal (Tamin, 2000).

Dampak yang ditimbulkan dari hambatan samping ialah kemacetan lalu lintas dan juga penurunan kapasitas ruas jalan. Padatnya arus lalu lintas akan menimbulkan berbagai dampak negatif bagi pengendara salah satunya ialah ketegangan (stress). Dampak negatif dari segi ekonomi yaitu hilangnya waktu akibat waktu tempuh yang berlebihan. Selain itu meningkatnya polusi udara dan gangguan kebisingan kendaraan juga berdampak negatif terhadap lingkungan. Jalan Timor Raya (Dutalia Oesapa Barat) adalah salah satu jalan utama di kota kupang yang merupakan penghubung Kawasan aktivitas di daerah kota kupang, dengan lebar jalan 7–12 meter, jalan ini cenderung padat arus lalu lintas. Pada ruas jalan ini dapat ditemui pejalan kaki baik itu yang melintas atau menyebrangi badan jalan, arus masuk dan keluar kendaraan dari lahan samping jalan serta kendaraan berhenti dan parkir di badan jalan yang mengakibatkan sering terjadinya kemacetan lalu lintas. Dampak hambatan samping pada ruas Jalan Timor Raya (Dutalia Oesapa Barat) dapat dilihat pada Gambar 1.1.



Gambar 1. 1 Keadaan di Lokasi Jalan Timor raya (Dutalia Oesapa Barat)

Sumber: Google Earth 2025

Berdasarkan hasil penelitian Gidion Antoni Funan, 2014 terkait pengamatan dilapangan tentang volume arus lalu lintas dan hambatan samping akibat adanya aktivitas samping kiri dan kanan jalan. Diketahui bahwa ruas jalan memiliki nilai hambatan samping yang sangat tinggi sebesar 3998,60 kejadian per hari. Besarnya kecepatan arus bebas ruas jalan yang ditinjau adalah 23,49 km/jam. Pengamatan selama melakukan penelitian dilapangan menunjukkan besarnya kendaraan yang parkir dan berhenti pada ruas jalan tidak diimbangi dengan sarana lahan parkir.

Hal ini mengakibatkan kecepatan actual ruas jalan menjadi semakin rendah yaitu 16 km/jam dengan waktu tempuh rata – rata sebesar 0,0125 jam. Sedangkan penelitian dari Ricky Muhammad Yani 2016, permasalahan transportasi di daerah perkotaan sering kali disebabkan tingginya kebutuhan pergerakan yang tidak bisa diimbangi dengan ketersediaan jaringan jalan yang ada. Akibat dari adanya kegiatan *onstreet* parking adalah menimbulkan kemacetan, oleh karena itu penanganan parkir di badan jalan menjadi hal yang sangat penting dan mempunyai dampak positif terhadap pemecahan masalah kemacetan. Masalah parkir sangat berhubungan dengan pola pergerakan arus lalu lintas kota dan apabila pengoperasian parkir tidak efektif akan mengakibatkan kemacetan lalu lintas. Oleh karena itu, fasilitas parkir harus cukup memadai sehingga semua pengoperasian arus lalu lintas dapat berjalan dengan lancar.

Berdasarkan pertimbangan maka sangat perlu untuk dilakukan penelitian lebih lanjut mengenai **“ANALISIS DAMPAK HAMBATAN SAMPING TERHADAP INDEKS TINGKAT PELAYANAN (STUDI KASUS : JALAN TIMOR RAYA DEPAN SUPERMARKET DUTALIA).**

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan judul dan latar belakang yang ada maka rumusan masalah yang dapat diambil adalah:

1. Bagaimana karakteristik terhadap hambatan samping, volume, kapasitas, dan waktu tempuh Jalan Timor Raya Depan Suoermarket Dutalia?
2. Bagaimana hubungan antara hambatan samping, volume, kapasitas, dengan tingkat pelayanan (*Level of Service/LOS*) Jalan Timor Raya Depan Suoermarket Dutalia?
3. Apa solusi yang dapat dilakukan untuk meminimalisir dampak hambatan samping guna meningkatkan indeks tingkat pelayanan di ruas jalan Timor Raya?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Mengetahui karakteristik terhadap hambatan samping, volume, kapasitas, dan waktu tempuh Jalan Timor Raya Depan Suoermarket Dutalia.

2. Mengetahui hubungan antara hambatan samping, volume, kapasitas, dengan indeks tingkat pelayanan (*Level of Service/LOS*) pada ruas Jalan Timor Raya Depan Suoermarket Dutalia.
3. Mengetahui solusi yang dapat dilakukan untuk meminimalisir dampak hambatan samping guna meningkatkan indeks tingkat pelayanan di ruas jalan Timor Raya.

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian ini adalah:

1. Bagi pemerintah diharapkan dengan penelitian ini dapat memberikan masukan kepada pemerintah setempat agar mampu mengatasi permasalahan kemacetan pada ruas jalan Timor Raya (Dutalia Oesapa Barat), sehingga memberikan kenyamanan terhadap masyarakat selaku pengguna jalan.
2. Sebagai bahan pertimbangan untuk penelitian-penelitian selanjutnya yang berhubungan dengan masalah hambatan samping masuk kanan terhadap kinerja ruas jalan.

1.5 Batasan Masalah

Adapun penelitian yang dimaksud dibatasi dalam aspek-aspek sebagai berikut :

1. Lokasi penelitian yaitu Jalan Timor Raya (Dutalia Oesapa Barat), Kelurahan Oesapa Barat, Kecamatan Kelapa Lima, Kota Kupang. Karena pada ruas jalan tersebut banyak dijumpai pejalan kaki/penyebrang jalan, kendaraan masuk keluar dan parkir pada badan jalan.
2. Variabel yang diteliti ialah, kapasitas, waktu tempuh dan volume lalu lintas. Karena ketiga aspek tersebut berpengaruh pada indeks tingkat pelayanan pada ruas jalan.
3. Metode survei : pengukuran dan mencatat.
4. Obyek penelitian yaitu hambatan samping berupa pejalan kaki/penyebrang jalan, kendaraan masuk keluar dan kendaraan parkir di badan jalan. Hambatan samping berpengaruh terhadap baik-buruknya kinerja ruas jalan.
5. Perhitungan dan analisis menggunakan Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia (PKJI) 2023 dan *Microsoft Excel*.
6. Indeks tingkat pelayanan dihitung dengan metode pendekatan linear.

1.6 Keterkaitan dengan Penelitian Terdahulu

Tabel 1.1 Keterkaitan dengan Penelitian Terdahulu

No	Nama	Judul	Hasil	Perbedaan	Persamaan
1	Pirade et al tahun 2019	Pengaruh Hambatan Samping Terhadap Kinerja Ruas Jalan Antang Raya Kota Makasar.	Hambatan samping yang terjadi pada ruas Jalan Antang Raya segmen misi Depo bangunan – stikes mega risky tergolong dalam kelas sangat tinggi dengan rata – rata total puncak hambatan samping sebesar 1289,87 kejadian terbobot. Penyumbang hambatan samping terbesar adalah kendaraan yang keluar masuk bahu jalan dengan presentasi 55,4%, sedangkan pejalan kaki, kendaraan parkir atau berhenti, dan kendaraan lambat dengan total presentasi 44,6%.	1. Lokasi Penelitian 2. Penelitian terdahulu tidak meneliti terkait indeks tingkat pelayanan, sedangkan penelitian ini lebih menekankan penelitian terhadap hubungan hambatan samping dengan tingkat pelayanan 3. Penelitian terdahulu menggunakan panduan MKJI 1997 sedangkan pada penelitian ini menggunakan panduan PKJI 2023	1. Sama-sama menghitung hambatan samping 2. Sama-sama menggunakan tipe jalan arteri
2	Arfandi et al tahun 2017	Analisis Tingkat Pelayanan Jalan Andi Djema Kota Makasar	Hasil penelitian menunjukkan bahwa: 1) Fasilitas Jalan Andi Djema belum memadai seperti marka jalan, rambu, trotoar, dan zebra	1. Lokasi penelitian hambatan samping di khususnya pada fasilitas dan Tingkat pelayanan 2. Penelitian terdahulu hanya	1. Sama-sama menggunakan tipe jalan arteri 2. Sama-sama menganalisis hambatan samping

			cross. 2) Pelayanan Jalan Andi Djema mencapai tingkat F, yang berarti sering terjadi kemacetan. Hal ini disebabkan oleh volume lalu lintas dan hambatan samping.	menganalisis terkait fasilitas jalan, volume, dan hambatan samping, sedangkan penelitian ini meneliti semua aspek yang memicu dampak hambatan samping seperti, waktu tempuh, volume dan hambatan samping. 3. Penelitian terdahulu menggunakan sumber MKJI 1997 sedangkan penelitian ini menggunakan panduan PKJI 2023	dan volume lalu lintas
3	Septiyan o Kurniawan, Agus Surandono 2019	Analisis Pengaruh Hambatan Samping Terhadap Kinerja Ruas Jalan Brigjend Sutiyo Kota Metro	Hasil penelitian menunjukkan bahwa hambatan samping yang tinggi, terutama akibat aktivitas komersial disepanjang jalan. Selama jam puncak, derajat kejenuhan mencapai 0,4610, dan tingkat pelayanan jalan berada pada	1. Lokasi penelitian 2. Waktu survei penelitian dilakukan selama 1 minggu, 12 jam/hari, sedangkan penelitian ini dilakukan selama 1 minggu 9 jam/hari	1. Keduanya menganalisis kinerja jalan perkotaan berdasarkan hambatan samping, kecepatan, volume lalu lintas, dan kapasitas jalan. 2. Menggunakan data primer dari hasil survei lapangan dan data sekunder seperti

			kategori E, yang berarti arus lalu lintas tidak stabil dengan kecepatan rendah dan volume mendekati kapasitas jalan.		peta dan data penduduk
4	Septyanto Kurniawan 2016	Analisa Hambatan Sampling Terhadap Tingkat Pelayanan Jalan Raya (Studi Kasus : Sepanjang 200 M Pada Ruas Jalan Imam Bonjol Kota Metro)	Hasil penelitian hambatan sampling tertinggi di Jalan Imam Bonjol Kota Metro terjadi pada hari Jumat 1.243,2 kejadian Sedangkan arus lalu lintas tertinggi sebesar 1.392,2 smp/jam, Kapasitas Jalan Imam Bonjol sebesar 3.198,56 smp/jam hambatan sampling pada ruas jalan Imam Bonjol Kota Metro sangat tinggi pada hari jumat sebesar 1.243,2 pada jam 09.00 – 10.00 WIB, sehingga tingkat pelayanan jalan pada Jalan Imam Bonjol Kota Metro termasuk katagori F.	1. Lokasi penelitian 2. Peneliti terdahulu menggunakan panduan MKJI 1997 sedangkan peneliti menggunakan PKJI 2023	1. Sama-sama meneliti terkait hambatan sampling 2. Sama-sama menggunakan tipe jalan arteri
5	Maranatha D. Siburian, Meike	Analisis Kapasitas Dan Indeks Tingkat	Hasil peneletian arus lalu lintas tertinggi terjadi pada pukul 06.30-07.30 WITA	1. Penelitian terdahulu hanya fokus pada manajemen lalu	1. Mengamati dan membahas hubungan variabel volume lalu lintas, kecepatan

M. Kumaat, dan Audie L. E. Rumayar 2023	Pelayanan Jalan (Studi Kasus : Jl. W.R.Supratman Depan Minimarket – Masjid Raya Ahmad Yani)	dari arah mini market sebesar 1.110,2 smp/jam sedangkan kapasitas jalan sebesar, 1.311,765 smp/jam. Indeks tingkat pelayanan dari arah mini market ke Masjid Raya Ahmad Yani ITP terbaik sebesar 0,735752 dengan nilai $R^2 = 0,8316$. Dari Masjid Raya Ahmad Yani ke mini market ITP terbaik sebesar 3,117359 dengan nilai $R^2 = 0,8224$.	lintas dan kondisi lapangan 2. Penelitian terdahulu hanya melakukan survei selama 3 hari.	kendaraan, hambatan samping, kapasitas jalan dan indeks Tingkat pelayanan. 2. Menggunakan regresi linear dan pedoman kapasitas jalan Indonesia (PKJI/MKJI) sebagai dasar analisis 3. Mempunyai persamaan tujuan yakni mengevaluasi Tingkat pelayanan jalan dan mencari Solusi terhadap kemacetan atau gangguan lalu lintas.
---	---	---	--	---

Sumber : penelitian terdahulu