

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Perkembangan kendaraan di Kota Betun (Kabupaten Malaka Tengah) berdampak pada meningkatnya pergerakan manusia, barang, dan jasa. Hal ini juga sangat menuntut peningkatan kinerja prasarana transportasi di kota Malaka. Pertambahan jumlah kendaraan yang tidak diimbangi dengan prasarana, akan menimbulkan konflik pada jalan khususnya di persimpangan. Sejauh ini pada jalan menuju pusat kota Malaka, pada jam tertentu, sering terjadi gangguan kecelakaan perjalanan di simpang empat jalan Bei-abuk. Simpang empat jalan Bei-abuk merupakan tempat bertemunya kendaraan dari berbagai arah.

Simpang empat jalan Bei-abuk merupakan pertemuan arah Besikama(1 jalur 2 arah) dari arah Manumuti (1 jalur 2 arah) dari arah Pasar Bei –abuk dan dari arah Webua (1 jalur 2 arah). Simpang ini adalah jalan yang terletak di pusat Kota Malaka. Simpang ini sering mengalami kemacetan dan kecelakaan, karena kawasan ini termasuk daerah pertokoan dan jalan menuju pusat perdagangan, perkantoran, dan pendidikan. Persimpangan tersebut juga sering dijadikan tempat untuk memarkirkan kendaraan-kendaraan seperti angkutan kota, bus dan kendaraan lainnya, sehingga dapat memicu terjadinya kecelakaan dan kemacetan.

Adapun peneliti-peneliti terdahulu yang pernah melakukan penelitian tentang permasalahan yang terjadi di persimpangan yaitu sebagai berikut: oleh Papesia, (2012). permasalahan yang terjadi di persimpangan tersebut adalah: kemacetan dan tidak adanya lampu merah (Traffic Light). Penelitian berikutnya Banggut, (2014). Permasalahan yang terjadi di persimpangan tersebut adalah: kemacetan, tingkat kecelakaan yang tinggi dan tidak adanya lampu merah (Traffic Light). Hasil Penelitian mereka menunjukkan bahwa tingkat kemacetan atau panjangnya antrian kendaraan terjadi waktu 06.00 – 08.00 WIB dan jenis simpang yang di tinjau adalah simpang tiga tak bersinyal. Yang membedahkan dengan peneliti sekarang adalah: Penelitian ini dilakukan pada simpang empat tak bersinyal, dan aktivitas yang terjadi pada simpang empat tersebut cukup padat yaitu aktivitas pasar, pertokoan, sekolah dan banyaknya kendaraan angkut yang parkir tak beraturan. Dengan demikian maka tingkat kemacetan dan panjangnya anrian kendaraan akan terjadi kapan saja sebab pada persimpangan tersebut terjadi banyak aktivitas.

Berdasarkan kedua penelitian di atas maka Simpang empat Bei-Abuk juga perlu mendapatkan perhatian khusus karena, simpang empat Bei-Abuk juga mengalami masalah lalu lintas yang serius yaitu kemacetan dan kecelakaan. Berdasarkan

permasalahan tersebut perlu di kaji lagi dalam penelitian ini dengan judul **“EVALUASI SIMPANG TAK BERSINYAL AKIBAT AKTIVITAS PASAR (Study kasus Pasar Bei-abuk Betun, Kabupaten Malaka Tengah)”**.

Diharapkan dari kedua peneliti di atas bisa menjadi referensi bagi peniliti sekarang.

1.2 Rumusan Masalah

Dari latar belakang masalah yang telah diuraikan di atas, maka dapat dibuat perumusan masalah yaitu :

1. Bagaimana kinerja simpang saat ini?
2. Bagaimana kinerja simpang empat Bei Abuk jika dipasang *Traffic Light*?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penulisan skripsi ini adalah

1. Untuk mengetahui kinerja simpang empat Bei-abuk
2. Untuk mengetahui sudah layak atau belum simpang empat Bei-abuk untuk di pasang *Traffic Light*.

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat dari hasil penelitian ini adalah,memberikan masukan berupa solusi kepada pemerintah daerah setempat atau instansi yang terkait dalam menangani permasalahan yang ditemukan pada persimpangan tersebut.

1.5 Batasan Masalah

Masalah yang dibahas dalam penulisan skripsi ini dibatasi pada :

1. Lokasi studi adalah simpang Pasar Bei Abuk di Malaka.
2. Kinerja simpang tak bersinyal dihitung berdasarkan MKJI 1997.
3. Penelitian dilakukan pada saat jam sibuk berdasarkan survei pendahuluan.
4. Jenis kendaraan yang ditinjau yaitu semua jenis kendaraan bermotor dan tidak bermotor.
5. Survei penuh dilakukan pada hari senin dan hari sabtu untuk menentukan jam puncak pada awal dan akhir pekan selama 6 jam (06:00 – 18:00).
6. Volume untuk jam-jam puncak diambil 2 jam untuk kondisi waktu pagi, siang dan sore berdasarkan jumlah volume kendaraan terbanyak (smp/jam) pada survei hari pertama (Hari Senin).

1.6 Keterkaitan dengan Penelitian Terdahulu

Penelitian ini mempunyai keterkaitan dengan penelitian terdahulu yaitu :

No	Nama	Judul	Perbedaan	Persamaan
1	Yulius Gualbertus Papesia, 2012	Evaluasi kinerja simpang tak bersinyal (Study khusus pada pada simpang stageer Jln. Timor Raya-Jln. Nangka-Jln. Sabu, Kota Kupang).	Lokasi yang di tinjau berbeda, simpang yang di tinjau adalah simpang tiga dan Penelitiannya di lakukan pada tahun 2012	Metode yang digunakan adalah Metode berdasarkan standar MKJI dan sama-sama meninjau persimpangan.
	Hasil	Kinerja persimpangan untuk arus minimum didapat tingkat pelayanan C (sedang) dengan nilai derajat kejenuhan (DS) 0,58, tundaan (D) 10,04 detik/smp dan peluang antrian (QP%) 14,24% - 30,41%.		
2	Yustus Alan Banggut 2019	Pengaruh arus lalu lintas terhadap kinerja simpang tak bersinyal (Study kasus pada simpang tiga tak bersinyal Jln Cakdoko- Jln Nangka Kota Kupang).	Lokasi yang di tinjau berbeda dan penelitiannya di lakukan pada tahun 2019	Metode yang digunakan adalah Metode berdasar kan standar MKJI dan sama-sama meninjau persimpangan.
	Hasil	Arus lalu lintas rata-rata terbesar terjadi pada pukul 07:00 – 08:00 sebesar 2707,5 smp/jam dengan rincian pergerakan belok kiri 664,5 smp/jam, belok kanan 488,3 smp/jam dan lurus 1554,6 smp/jam dan kapasitas persimpangan sebesar 3262,02 smp/jam. untuk rata-rata terkecil terjadi pada pukul 08:00 – 09:00 sebesar 2083,0 smp/jam dengan rincian pergerakan belok kiri 466,8 smp/jam, belok kanan 403,5 smp/jam dan lurus 1212,8 smp/jam dan kapasitas persimpangan sebesar 3104,14 smp/jam		

1.7 Lokasi Simpang Empat Pasar Bei-Abuk Betun



Gambar : 1.1 Lokasi Penelitian
(Sumber : Google Earth, 2020).