

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Universitas Negeri Gorontalo (UNG) merupakan salah satu Universitas Negeri yang terbesar di Provinsi Gorontalo. UNG berdiri pada tanggal 1 September 1962 dengan nama Junior College dan pada tahun 1965 bergabung dengan IKIP Manado Cabang Gorontalo. Pada tanggal 16 Januari 1993 berubah nama Sekolah Tinggi Keguruan dan Ilmu Pendidikan (STIKP) Gorontalo. Setelah itu pada tanggal 23 Juni 2004 IKIP Negeri Gorontalo dirubah menjadi Universitas Negeri Gorontalo. UNG memiliki 3 Kampus yang berada di Kota Gorontalo di mana Kampus Utama berada di Jalan Jenderal Sudirman Kota Gorontalo. Sampai saat ini UNG memiliki 10 Fakultas, 37 Jurusan dan 44 program studi dengan jumlah mahasiswa lebih kurang 20 Ribu mahasiswa (Siat UNG, 2014)

Setiap tahun jumlah mahasiswa UNG bertambah sehingga perlu adanya pengembangan kampus. Seiring meningkatnya jumlah mahasiswa dan kinerja kampus maka pada tahun 2014 UNG mendapat bantuan dari *Islamic Development Bank* (IDB) (7 in 1 Project, 2014) untuk pembangunan kampus IV yang berlokasi di Kabupaten Bone Bolango tepatnya di Kecamatan Moutong. Rencana akan dibangun 5 fakultas yaitu Fakultas MIPA, Fakultas Teknik, Fakultas Pertanian, Fakultas Sastra Budaya dan Fakultas Ilmu Sosial.

Sehubungan dengan pembangunan kampus baru di daerah Kabupaten Bone Bolango maka akan mempengaruhi kinerja ruas jalan dan beberapa persimpangan tak bersinyal yang berada di kawasan tersebut. Kampus baru UNG berada di ruas Jalan BJ Habibie Kabupaten Bone Bolango. Ruas jalan ini merupakan akses menuju pusat pemerintahan Bone Bolango di mana samping kiri maupun kanan jalan masih berupa lahan perkebunan. Jalan ini merupakan jalan arteri sekunder dengan jenis perkerasan lentur. Pada ruas jalan ini memiliki beberapa persimpangan tak bersinyal yang dapat mengakibatkan konflik antar satu

kendaraan dengan kendaraan lain. Kondisi existing lalu lintas disekitar lokasi masih sedikit namun apabila kampus baru sudah beroperasi maka akan menimbulkan bangkitan dan tarikan lalu lintas yang mengakibatkan timbulnya kemacetan dan kecelakaan pada ruas jalan dan simpang di sekitar kawasan kampus baru UNG. Untuk itu perlu diteliti bagaimana kinerja simpang tak bersinyal di kawasan pembangunan kampus baru UNG pada saat sekarang yakni sebelum kampus baru UNG mulai beroperasi.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, maka dapat dibuat perumusan masalah yaitu bagaimana kinerja persimpangan Jalan Bacharuddin Jusuf Habibie – Jalan Tapa Suwawa, persimpangan Jalan Bacharuddin Jusuf Habibie – Jalan Zainal Umar Sidiki – Jalan HB.Jassin dan persimpangan Jalan Bacharuddin Jusuf Habibie – Jalan Perintis?

## **1.3 Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan penelitian ini yaitu menganalisis kinerja persimpangan Jalan Bacharuddin Jusuf Habibie – Jalan Tapa Suwawa, persimpangan Jalan Bacharuddin Jusuf Habibie – Jalan Zainal Umar Sidiki – Jalan HB.Jassin dan persimpangan Jalan Bacharuddin Jusuf Habibie – Jalan Perintis.

## **1.4 Batasan Masalah**

Berdasarkan tujuan di atas penelitian ini melakukan pembatasan masalah antara lain yaitu:

1. Lokasi penelitian adalah simpang tak bersinyal di empat persimpangan jalan yakni:
  - a. Persimpangan Jalan Bacharuddin Jusuf Habibie – Jalan Tapa-Suwawa
  - b. Persimpangan Jalan Bacharuddin Jusuf Habibie – Jalan Zainal Umar Sidiki – Jalan HB. Jassin
  - c. Persimpangan Jalan Bacharuddin Jusuf Habibie – Jalan Perintis
2. Perhitungan kinerja menggunakan metode MKJI 1997 dengan menganalisis kapasitas, derajat kejenuhan, tundaan lalu lintas dan peluang antrian.

3. Jenis kendaraan yang ditinjau yaitu kendaraan ringan (mobil pribadi, mobil penumpang dan pick up), kendaraan berat (bus, truck 2As, truck 3As), kendaraan bermotor (sepeda motor dan bentor), dan kendaraan tak bermotor (sepeda, bendi/gerobak, becak dan pedati).
4. Pengambilan data arus lalu lintas dilakukan selama 3 hari yakni pada hari Senin, Rabu dan Minggu yakni mulai pukul 06.00-18.00 WITA.

### **1.5 Manfaat Penelitian**

Manfaat dari hasil penelitian ini adalah:

1. Dapat menambah ilmu pengetahuan tentang cara menghitung kinerja simpang tak bersinyal berdasarkan data-data yang diperoleh di lapangan.
2. Memberikan informasi tentang kelayakan kinerja simpang tersebut, sehingga kedepannya dapat mengoptimalkan.
3. Menjadi bahan acuan bagi pemerintah setempat dan sebagai salah satu referensi bagi mahasiswa mengenai analisis kinerja simpang tak bersinyal.