

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Universitas Negeri Gorontalo (UNG) adalah salah satu perguruan tinggi negeri di Indonesia yang berlokasi di Kota Gorontalo, Provinsi Gorontalo, dan merupakan salah satu universitas favorit untuk menempuh pendidikan tinggi di Indonesia Timur. Seiring dengan meningkatnya jumlah mahasiswa dan tingginya intensitas kegiatan pendidikan maka, pihak UNG berusaha mengembangkan infrastruktur dalam bentuk pembangunan Gedung Kampus Baru (Kampus IV, di sekitar Jl. Bachrudin Jusuf Habibie). Hal ini tentu dapat mengakibatkan timbulnya bangkitan dan tarikan perjalanan ke Kampus IV UNG meningkat, yang akan berpengaruh pada kinerja ruas jalan. Ruas jalan akan mengalami kemacetan, antrian atau tundaan serta kemungkinan terjadi kecelakaan lalulintas yang dapat mengganggu kenyamanan berkendara. Banyaknya permasalahan transportasi di jaringan jalan di sekitar kampus tersebut, seperti yang telah dialami oleh Kampus UNG induk di Kota Gorontalo, mulai dari jalan, alat transportasi, hingga infrastruktur penunjang transportasi menyebabkan penurunan tingkat pelayanan jalan yang disebabkan oleh penggunaan ruang jalan yang sudah tidak sesuai peruntukannya.

Untuk mengatasi masalah tersebut di atas maka diperlukan manajemen lalulintas yang terencana dan terarah sehingga solusi pada satu titik tidak akan mengakibatkan masalah pada titik yang lain. Untuk manajemen lalulintas yang terencana dan terarah, terlebih dahulu perlu diketahui perilaku karakteristik lalulintas seperti volume lalulintas (*flow*), kecepatan lalulintas (*speed*) dan kepadatan (*density*). Mengetahui volume dan kecepatan maka bisa diketahui berapa kapasitas dan tingkat pelayanan dari ruas jalan tersebut.

Rencana Universitas Negeri Gorontalo (UNG) menjadikan kawasan di sekitar Jalan BJ. Habibie sebagai pusat kawasan pengembangan Kampus IV UNG berpotensi menciptakan terjadinya bangkitan dan tarikan yang baru di kawasan tersebut. Apabila manajemen lalulintas pada kawasan tersebut tidak

direncanakan dengan baik dan benar tentu akan mengganggu kinerja ruas jalan di kawasan kampus baru tersebut, sehingga berujung pada masalah kemacetan lalu lintas, antrian (tundaan), serta kemungkinan kecelakaan lalu lintas.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dikemukakan di atas, maka dapat dirumuskan permasalahan dalam penelitian ini dalam bentuk pertanyaan penelitian sebagai berikut :

1. Bagaimanakah kondisi kinerja ruas jalan saat ini berdasarkan tingkat pelayanan pada kawasan pembangunan Kampus IV UNG ?
2. Apakah ada kesesuaian antara kinerja ruas jalan tersebut dengan standar kinerja ruas jalan yang berlaku ?

1.3 Tujuan Penelitian

Secara umum penelitian ini dirancang untuk menerapkan kajian rekayasa lalu lintas, khususnya dibidang manajemen lalu lintas secara kritis dan mendalam dalam mengkaji kinerja ruas jalan di kawasan pembangunan Kampus IV UNG berdasarkan tingkat pelayanan (*level of service*) jalan. Secara khusus penelitian ini bertujuan untuk :

1. Mengetahui kondisi kinerja ruas jalan saat ini berdasarkan tingkat pelayanan pada kawasan pembangunan Kampus IV UNG.
2. Mengetahui kesesuaian antara kinerja ruas Jalan BJ Habibie dengan standar kinerja ruas jalan yang berlaku (MKJI 1997).

1.4 Batasan Masalah

Untuk memfokuskan pembahasan dari pembahasan masalah yang telah diutarakan, maka perlu adanya pembatasan masalah sebagai berikut :

1. Penelitian dilakukan di ruas jalan sekitar rencana pembangunan Kampus IV UNG yakni ruas Jalan BJ. Habibie.
2. Pengambilan data primer dilakukan selama tiga hari yaitu pada hari minggu, senin, dan hari rabu dimulai dari pukul 06.00-18.00 WITA.

3. Pengambilan data sekunder dari beberapa instansi pemerintah. Data jumlah kendaraan diambil dari kantor samsat Kota Gorontalo, sedangkan data jumlah penduduk diambil dari Badan Pusat Statistik (BPS).
4. Panjang segmen jalan yang diamati yakni ruas Jalan BJ. Habibie.

1.5 Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian ini adalah :

1. Secara teoritis, diharapkan dapat menerapkan ilmu pengetahuan terutama di bidang rekayasa lalu lintas, khususnya yang menyangkut penerapan tentang teori kinerja ruas jalan.
2. Secara praktis, diharapkan dapat menjadi bahan masukan bagi pengambil keputusan dalam pelaksanaan manajemen lalu lintas di Provinsi Gorontalo khususnya Kabupaten Bone Bolango.

1.6 Keaslian Penelitian

Keaslian penelitian berisikan tentang penelitian terdahulu yang relevan dengan penelitian yang dilakukan pada masa sekarang. Keaslian penelitian bertujuan untuk membedakan penelitian terdahulu dengan penelitian yang dilakukan pada masa sekarang, sehingga dapat menghindari terjadinya plagiat penelitian. Keaslian penelitian ini mencantumkan penelitian terdahulu minimal dalam 5 tahun terakhir. Berikut ditunjukkan dalam Tabel 1.1.

Tabel 1.1. Keaslian Penelitian

No.	Nama/ Tahun Pembuatan	Judul	Tujuan	Metode	Kesimpulan
1.	Mardjun (2014)	Analisis kinerja ruas jalan terbagi (<i>divided</i>) pada Jalan HB.Yassin Kota Gorontalo	Untuk mengetahui kinerja pada segmen Jalan HB.Yassin	Analisis MKJI 1997	Hasil analisis kinerja pada segmen Jalan HB. Yassin Kota Gorontalo diperoleh kapasitas 1175 smp/jam.

Lanjutan Tabel 1.1.

					Derajat kejenuhan sebesar 0,435 dan 0,512
2.	Septia (2013)	Analisis kinerja jalan Jalan Komyos Sudarso Pontianak	Untuk mengetahui kinerja jalan komyos sudarso Pontianak dengan perbandingan rasio volume dan kapasitas serta derajat kejenuhan sebagai tolak ukur.	Analisis MKJI 1997	Tahun 2012, memperoleh nilai derajat kejenuhan pada segmen I lebar 10m, segmen II lebar 6m, segmen III lebar 12m. Tahun 2017, lebar jalan komyos menjadi 16m sehingga dapat dilihat derajat kejenuhan tiap segmen.
3.	Raharjo (2012)	Pola <i>Level Of Service (LOS)</i> Di Jalan Raya Bogor	Untuk mengetahui pola persebaran tingkat pelayanan <i>Level Of Service (LOS)</i> di Jalan Raya Bogor berdasarkan pusat-pusat kegiatan yang ada.	Analisis MKJI 1997	Hampir semua penggal jalan di ruas Bogor – Jakarta memiliki <i>Level Of Service</i> yang tinggi pada pagi hari, sementara pada sore hari <i>LOS</i> rata-rata tinggi di ruas Jalan bagian Jakarta-Bogor.
4.	Tahir (2011)	Analisis kinerja ruas jalan utama di sekitar bandar udara mutiara	Untuk mengetahui kinerja ruas jalan, tingkat pelayanan,	Analisis MKJI 1997	Kinerja ruas jalan di sekitar Bandara

Lanjutan Tabel 1.1.

		<p>palu (studi kasus : Jl. Abd. Rahman Saleh, Jl. Dewi Sartika, Jl. Muh. Yamin)</p>	<p>dan derajat kejenuhan pada masing-masing ruas jalan.</p>		<p>mutiara Palu berada dalam kondisi stabil dan belum dikategorikan macet, karena nilai derajat kejenuhan (DS) masih dibawah 0,75.</p>
5.	Putra, dkk (2011)	<p>Analisis Kinerja Ruas Jalan Raya Sukawati Akibat Bangkitan Pergerakan Dari Pasar Seni Sukawati</p>	<p>Menganalisis kinerja ruas jalan akibat bangkitan dan prediksi kinerja ruas jalan 10 tahun yang akan datang.</p>	<p>Analisis MKJI 1997</p>	<p>Tingkat pelayanan untuk semua kondisi jam puncak dengan adanya aktivitas guna lahan terletak pada level C, dan tanpa adanya aktivitas guna lahan terletak pada level B.</p>
6.	Piu (2014)	<p>Analisis Tingkat Pelayanan Ruas Jalan Dikawasan Kampus Universitas Negeri Gorontalo</p>	<p>Mengetahui tingkat pelayanan pada ruas Jalan Jend. Sudirman, Jalan Pangeran Hidayat 1, dan Jalan Dewi Sartika.</p>	<p>Analisis MKJI 1997</p>	<p>Ruas Jalan Jend. Sudirman dan ruas Jalan Pangeran Hidayat 1 termasuk pada tingkat pelayanan level B. Ruas Jalan Dewi Sartika termasuk pada tingkat pelayanan C.</p>

Sumber : Penelitian Terdahulu

