

**STUDI  
MANAJEMEN DAN REKAYASA LALU LINTAS  
DI KABUPATEN LOMBOK TENGAH**



**DINAS PERHUBUNGAN  
KABUPATEN LOMBOK TENGAH**

2021

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 LATAR BELAKANG**

Melakukan pergerakan di atas ruang jalan menggunakan kendaraan, atau yang lebih dikenal dengan berlalu lintas, merupakan sebuah kebutuhan penunjang setiap orang dalam memenuhi kebutuhan-kebutuhan hidup setiap harinya. Beragam asal dan tujuan setiap individu dalam melakukan perjalanan menimbulkan suatu pergerakan massa yang cukup besar dari suatu daerah atau wilayah menuju daerah lainnya melalui sebuah infrastruktur transportasi yang dikenal dengan jaringan jalan.

Di dalam sebuah sistem jaringan jalan beragam moda transportasi darat bercampur mulai dari mobil pribadi, sepeda motor, bus, truk, sepeda hingga *cidomo*. Adanya berbagai campuran dari berbagai moda dengan berbagai karakteristik yang berbeda inilah yang menyebabkan adanya pengaturan lalu lintas, seperti pengaturan arah arus lalu lintas, rambu, marka, parkir, dan lain-lain. Lalu lintas merupakan suatu bagian yang terpenting dalam suatu wilayah, sebab tanpa lalu lintas tidak akan ada pergerakan dan perpindahan dari suatu titik ke titik lainnya baik orang maupun barang. Maka diperlukan pengaturan lalu lintas yang baik, yang disebut dengan sistem manajemen dan rekayasa lalu lintas.

Rekayasa lalu lintas menurut *Homburger & Kell* adalah suatu penanganan yang berkaitan dengan perencanaan, perancangan geometrik dan operasi lalu lintas jalan serta jaringannya, terminal, penggunaan lahan serta keterkaitan dengan moda transportasi lainnya.

Sedangkan dalam PP 32 Tahun 2011 yang dimaksud manajemen dan rekayasa lalu lintas adalah serangkaian usaha dan kegiatan yang meliputi perencanaan, pengadaan, pemasangan, pengaturan, dan pemeliharaan fasilitas perlengkapan jalan dalam rangka mewujudkan, mendukung dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas.

Dalam kehidupan manusia, jaringan jalan diibaratkan sebagai urat nadi yang mengalirkan darah keseluruh tubuh. Jaringan jalan mengalirkan setiap kebutuhan-kebutuhan yang diperlukan oleh semua manusia di seluruh wilayah.

Kabupaten Lombok Tengah merupakan salah satu daerah tingkat II di Provinsi Nusa Tenggara Barat dengan memiliki total keseluruhan panjang jalan ialah 941,09 km, yang terdiri dari 29,63 km jalan nasional, 172,02 km jalan propinsi dan 739,44 km jalan kabupaten. Kabupaten Lombok Tengah dikenal dengan daerah yang memiliki potensi pariwisata yang sangat tinggi. Transportasi adalah salah satu elemen dasar pendukung yang sangat mempengaruhi perkembangan pariwisata di Kabupaten Lombok Tengah. Maka, suatu penataan dan manajemen lalu lintas yang baik akan menjadi salah satu fokus utama dalam menciptakan suatu sistem transportasi yang aman, selamat, cepat dan efisien demi menunjang pembangunan demi kemajuan dan perkembangan di Kabupaten Lombok Tengah, terutama di bidang pariwisata.

Penyusunan Kajian Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas di Kabupaten Lombok Tengah bertujuan untuk merancang solusi yang efektif dalam mengelola sistem transportasi dengan fokus pada peningkatan keselamatan, kenyamanan, serta efisiensi mobilitas masyarakat maupun wisatawan.

## **1.2 MAKSUD DAN TUJUAN**

Kajian ini disusun untuk menganalisis dan merancang sistem manajemen dan rekayasa lalu lintas yang tepat guna di Kabupaten Lombok Tengah. Hal ini berkaitan dengan peningkatan kualitas dan kapasitas jaringan transportasi di wilayah Kabupaten Lombok Tengah yang merupakan daerah dengan potensi pariwisata yang tinggi. Oleh karena itu kajian ini dimaksudkan untuk mendukung kelancaran transportasi sebagai sarana pendukung utama bagi sektor pariwisata, serta meminimalkan masalah-masalah yang sering timbul dalam lalu lintas.

Adapun tujuan dari Kajian Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas ini antara lain:

- 1) Meningkatkan keamanan dan kenyamanan lalu lintas.  
Dengan mengidentifikasi dan mengatasi titik-titik rawan kecelakaan, serta merancang sistem transportasi yang aman dan nyaman;
- 2) Meningkatkan efisiensi transportasi.  
Menyusun solusi rekayasa lalu lintas untuk memperlancar arus transportasi, mengurangi kemacetan, dan mempercepat waktu perjalanan baik untuk kendaraan pribadi maupun transportasi umum;

3) Mendukung pengembangan pariwisata.

Mengoptimalkan infrastruktur transportasi yang mendukung sektor pariwisata, sehingga memudahkan akses bagi wisatawan dan meningkatkan daya tarik daerah ini sebagai destinasi wisata;

4) Meningkatkan kualitas layanan transportasi umum.

Penyusunan kajian ini juga bertujuan untuk memperbaiki sistem angkutan umum di Kabupaten Lombok Tengah, termasuk penataan jalur, jadwal, serta fasilitas pendukung lainnya yang lebih baik;

5) Meningkatkan kapasitas infrastruktur jalan.

Kajian ini akan menilai kondisi jalan yang ada dan memberikan rekomendasi rekayasa jalan untuk meningkatkan kapasitas dan kualitas jalan di seluruh Kabupaten Lombok Tengah, dengan mempertimbangkan berbagai jenis jalan, mulai dari jalan nasional, provinsi, hingga kabupaten;

6) Mendukung pembangunan ekonomi daerah.

Sistem transportasi yang baik diharapkan dapat mempercepat distribusi barang dan jasa, meningkatkan konektivitas antar wilayah, serta mendukung pembangunan ekonomi lokal, terutama yang berhubungan dengan sektor pariwisata

Secara keseluruhan, kajian ini bertujuan untuk menciptakan sistem transportasi yang lebih baik, yang tidak hanya aman dan efisien, tetapi juga mendukung pembangunan pariwisata dan ekonomi Kabupaten Lombok Tengah.

## **BAB II**

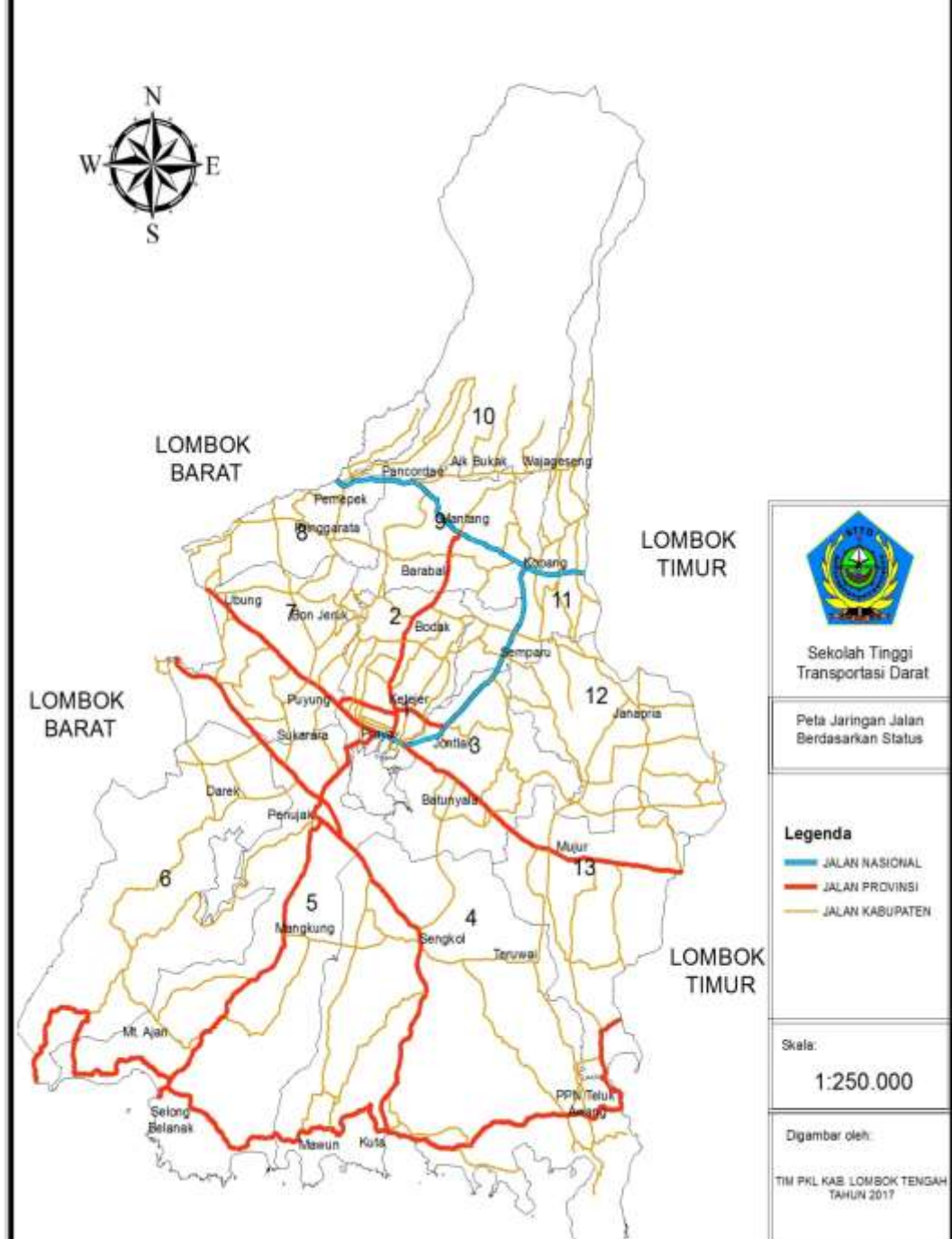
### **KARAKTERISTIK JALAN DAN LALU LINTAS**

Kabupaten Lombok Tengah memiliki tipe jaringan jalan *radial* dengan karakteristik akses jaringan jalan yang menghubungkan pusat-pusat kegiatan di wilayah lain, menuju suatu kawasan yang memiliki intensitas kegiatan tertinggi atau dikenal dengan *Central Business District* (CBD). Salah satu karakteristik dari jaringan jalan dengan tipe seperti ini adalah memiliki ruas jalan yang panjang, terhubung dari tiap pusat kegiatan wilayah menuju CBD dan mengikuti topografi dari wilayah Kabupaten Lombok Tengah. Salah satu kekurangan pada tipe jaringan jalan ini adalah ketika pertumbuhan tingkat pergerakan yang semakin tinggi maka jalan utama di wilayah penghubung dan CBD akan sangat terbebani karena hanya memiliki satu jalur akses utama dari dan menuju ke wilayah CBD.

Dalam hal ini Kecamatan Praya yang berperan sebagai CBD atau pusat kegiatan di Kabupaten Lombok Tengah dan terhubung dengan pusat-pusat kegiatan di kecamatan dengan berbagai akses jalan dalam menunjang pergerakan dari dan menuju ke CBD. Kecamatan Praya yang berperan sebagai CBD merupakan pusat pemerintahan, ekonomi, sosial, pendidikan, dan lainnya di Kabupaten Lombok Tengah. Kabupaten Lombok Tengah memiliki total keseluruhan panjang jalan ialah 941,09 km, yang terdiri dari 29,63 km jalan nasional, 172,02 km jalan provinsi dan 739,44 km jalan kabupaten.

Berikut ini merupakan peta jaringan jalan berdasarkan fungsi jalan, peta jaringan jalan berdasarkan status jalan, dan peta kodefikasi yang terdapat di Kabupaten Lombok Tengah.

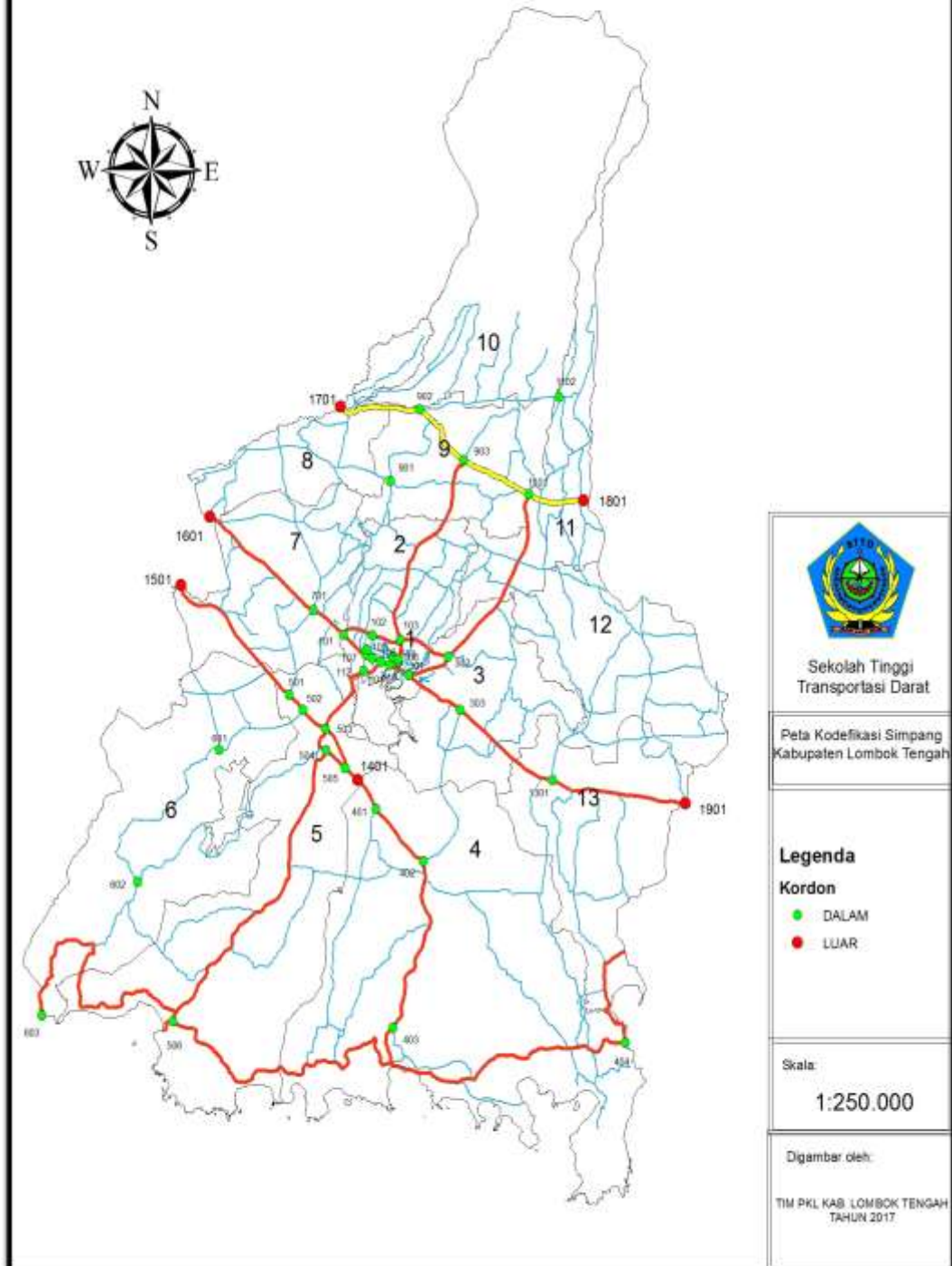
# PETA JARINGAN JALAN KABUPATEN LOMBOK TENGAH



**Gambar 2.1** Peta Jaringan Jalan Kabupaten Lombok Tengah Berdasarkan Status Jalan



# PETA KODEFIKASI SIMPANG KABUPATEN LOMBOK TENGAH



**Gambar 2.3** Peta Kodefikasi Simpang Kabupaten Lombok Tenga

## **BAB III**

### **ANALISIS DATA**

#### **3.1 Survei Inventarisasi**

##### **3.1.1 Survei Inventarisasi Ruas Jalan**

Berdasarkan survei inventarisasi jalan diketahui jalan di Kabupaten Lombok Tengah sebagian besar dalam kondisi baik, dengan permukaan jalan sudah diaspal. Untuk panjang jalan, lebar jalan, lebar bahu, lebar trotoar, lebar drainase, lebar median dan penampang melintang ruas jalan dapat dilihat pada lampiran. Dibawah ini akan ditampilkan gambar hasil inventarisasi pada beberapa ruas jalan di Kabupaten Lombok Tengah.

##### 1) Jalan Arteri

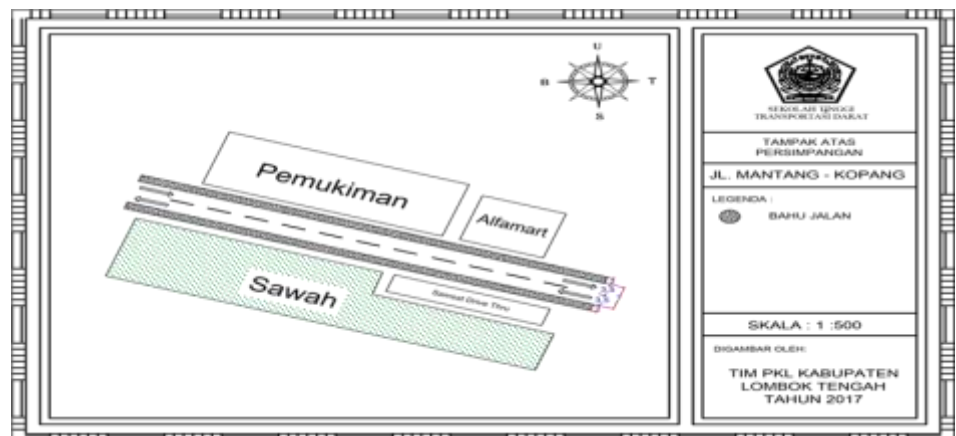
Jalan Mantang – Kopang dengan tipe jalan 2/2 UD merupakan salah satu ruas jalan arteri yang memiliki kondisi perkerasan yang cukup baik. Jalan ini berstatus sebagai jalan nasional. Rambu lalu lintas dan lampu penerangan jalan telah terpasang dengan ketentuan pemasangan rambu dengan baik dan tepat fungsi. Jalan ini merupakan jalan penghubung dari Kabupaten Lombok Tengah menuju ke Kabupaten Lombok Timur serta memiliki tipe hambatan samping yang rendah dengan tata guna lahan berupa sedikit pemukiman dan persawahan.



**Gambar 3.1** Visualisasi Ruas Jalan Arteri Mantang Kopang

**Tabel 3.1** Data Inventarisasi Jalan Arteri Mantang Kopang

PROGRAM DIV TRANSPORTASI DARAT TIM PKL KABUPATEN LOMBOK TENGAH TAHUN AJARAN 2017-2018			
FORMULIR SURVAI INVENTARISASI RUAS			
NAMA LOKASI	Jl. Mantang-Kopang		
SURVEYOR	Hakim & Richard		
WMTU	07-Sep-17		
Ruas / Segmen Jalan	Geometri Jalan		
Jl. Mantang Kopang	Status Jalan Nasional		
Visualisasi (FOTO)	Fungsi Jalan Arteri		
 <p>Penampang Melintang</p> 	Node (awak - akhir)		
	Kode link		
	Tipe Jalan	2/2 UD	
	Model arus	2 Arah	
	Panjang link (m)		
	Lebar efektif	Jalan (m)	7
		Lajur (m)	3,5
	Lebar median (m)		-
	Lebar Bahu	Kiri (m)	2
		Kanan (m)	2
		Total	4
	Hambatan samping	Rendah	
	Jenis perkerasan	ASPAL	
	Kondisi jalan	BAIK	
	Luasan jalan rusak		-
Kiri (m)		-	
Kanan (m)		-	
Lebar parkir	Total	-	
	Sudut parkir (derajat)	-	
	Jalur sepeda	Kiri (m)	-
Kanan (m)		-	
Total		-	
Trottoar	Lebar kiri (m)	-	
	Lebar kanan (m)	-	
	Tinggi	-	
Drainase	Kiri (m)	1	
	Kanan (m)	1	
Marka (kondisi)	Terlihat		
Tata guna lahan	Persawahan		
Pembagian arus	50-50		



**Gambar 3.2** Jalan Mantang Kopang Tampak Atas

## 2) Jalan Kolektor

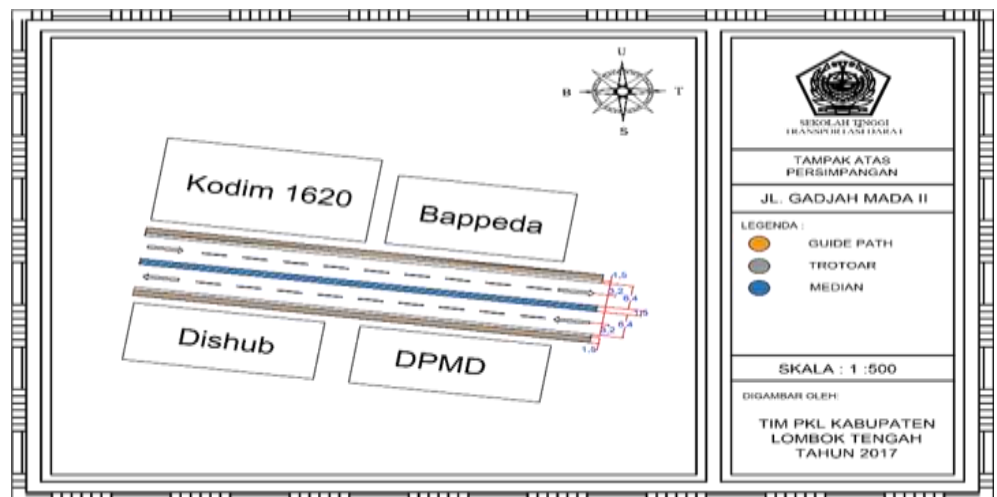
Jalan Gajah Mada dengan tipe jalan 4/2 D merupakan salah satu ruas jalan kolektor yang memiliki kondisi perkerasan yang cukup baik dan dilengkapi rambu lalu lintas dan lampu penerangan jalan telah terpasang dengan ketentuan pemasangan rambu dengan baik dan tepat fungsi. Ruas jalan ini berstatus sebagai jalan provinsi dan merupakan jalan utama di ibukota Kabupaten Lombok Tengah. Jalan Gajah Mada memiliki tipe hambatan samping yang sedang dengan tata guna lahan perkantoran.



**Gambar 3.3** Visualisasi Ruas Jalan Kolektor Gajah Mada 2

**Tabel 3.2** Data Inventarisasi Jalan Kolektor Gajah Mada 2

SEKOLAH TINGGI TRANSPORTASI DARAT PROGRAM DIV TRANSPORTASI DARAT TIM PKL KABUPATEN LOMBOK TENGAH TAHUN AJARAN 2017-2018	
FORMULIR SURVAI INVENTARISASI RUAS	
NAMA LOKASI	Jl. Gajah Mada 2
SURVEYOR	Haklilim & Richard
WAKTU	7-Sep-17
Ruas / Segmen Jalan	Geometrf Jalan
Jl. Gajah Mada 2	Status Jalan
Visualisasi (FOTO)	Fungsi Jalan
	Node (awak - akhir)
Penampang Melintang	Kode link
	Tipe Jalan
	Model arus
	Panjang link (m)
	Lebar efektif
	Lebar median (m)
	Lebar Bahu
	Hambatan samping
	Jenis perkerasan
	Kondisi jalan
	Luasan jalan rusak
	Lebar parkir
	Sudut parkir (derajat)
	Jalur sepeda
	Trottoar
	Drainase
	Marka (kondisi)
	Tata guna lahan
	Pembagian arus



**Gambar 3.4** Jalan Gajah Mada 2 Tampak Atas

### 3) Jalan Lokal

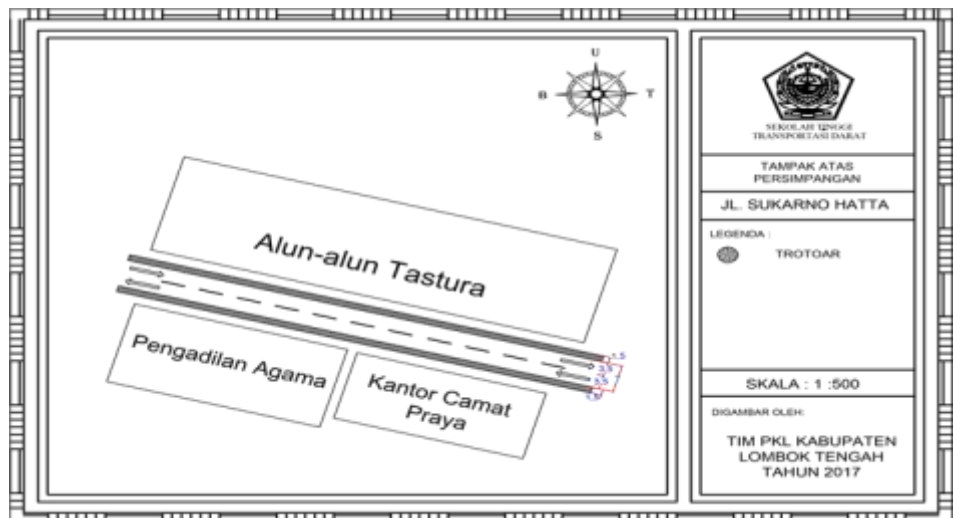
Jalan Sukarno Hatta dengan tipe jalan 2/2 UD merupakan salah satu ruas jalan lokal yang memiliki kondisi perkerasan yang cukup baik. Ruas jalan ini berstatus sebagai jalan kabupaten. Jalan Sukarno Hatta memiliki tipe hambatan samping yang tinggi dengan tata guna lahan perkantoran, sekolah dan alun – alun tastura.



**Gambar 3.5** Visualisasi Ruas Jalan Lokal Sukarno Hatta

**Tabel 3.3** Data Inventarisasi Jalan Lokal Sukarno Hatta

SEKOLAH TINGGI TRANSPORTASI DARAT PROGRAM DIV TRANSPORTASI DARAT TIM PKL KABUPATEN LOMBOK TENGAH TAHUN AJARAN 2017-2018		
FORMULIR SURVAI INVENTARISASI RUAS		
NAMA LOKASI	JL SUKARNO HATTA	
SURVEYOR	Maklim & Richard	
WAKTU	07-Sep-17	
Nama Ruas Jalan	Geometri Jalan	
JL SUKARNO HATTA	Status Jalan Lokal	
Visualisasi (FOTO)	Fungsi Jalan Kabupaten	
 <p>Penampang Melintang</p> 	Node (awak - akhir)	
	Kode link	
	Tipe Jalan	2/2 UD
	Model arus	2 Arah
	Panjang link (m)	
	Lebar efektif	Jalan (m) 7
		Lajur (m) 3,5
	Lebar median (m)	
	Lebar Bahu	Kiri (m) 1
		Kanan (m) 1
		Total 2
	Hambatan samping	Tinggi
	Jenis perkerasan	ASPAL
	Kondisi jalan	BAIK
	Luasan jalan rusak	-
Lebar parkir	Kiri (m) -	
	Kanan (m) -	
	Total -	
Sudut parkir (derajat)	-	
Jalur sepeda	Kiri (m) -	
	Kanan (m) -	
	Total -	
Trotoar	Lebar kiri (m) 1,5	
	Lebar kanan (m) 1,5	
	Tinggi -	
Drainase	Kiri (m) 0,5	
	Kanan (m) 0,5	
Marka (kondisi)	Terlihat	
Tata guna lahan		
Pembagian arus	50-50	



**Gambar 3.6** Jalan Sukarno Hatta Tampak Atas

a. Perhitungan Kapasitas Jalan

Dari survei inventarisasi jalan diketahui bahwa kondisi fisik jalan di Kabupaten Lombok Tengah secara umum dalam kondisi cukup baik dengan permukaan jalan sudah diaspal, walaupun masih ada beberapa jalan yang rusak.

Setelah diperoleh gambaran mengenai jaringan jalan maka didapatkan kapasitas per jalur tiap segmen ruas jalan. Yang menjadi indikator dalam perhitungan kapasitas jalan diantaranya :

- Panjang ruas jalan (meter)
- Lebar jalan (meter)
- Lebar bahu jalan (meter)
- Kondisi jalan
- Tipe jalan
- Hambatan samping
- Ketersediaan marka jalan
- Ketersediaan drainase
- Ketersediaan rambu jalan
- Tipe perkerasan jalan
- Lebar trotoar
- Pembagian arus

Contoh perhitungan kapasitas jalan adalah sebagai berikut:

Diketahui dari survei inventarisasi Jalan Mantang – Kopang memiliki tipe jalan 2/2 UD, dengan lebar efektif 7m, tata guna lahan daerah permukiman dan lahan terbuka hijau, dengan hambatan samping rendah. Diketahui persentase arus lalu lintas per arah adalah 50%:50% dan diketahui dari data sekunder penduduk Kabupaten Lombok Tengah 922.088 jiwa. Dengan melihat tabel faktor koreksi pada MKJI 1997 didapatkan nilai sebagai berikut:

Kapasitas dasar (Co)	=2900
Faktor koreksi lebar lajur (FCw)	=1
Faktor koreksi pemisah arah (FCsp)	=1

Faktor koreksi ukuran kota (FCcs) =1

Faktor koreksi hambatan samping (FCsf) =0,94

Maka kapasitas Jalan Mantang – Kopang adalah sebagai berikut:

$$C = C_o \times FC_w \times FC_{sp} \times FC_{cs} \times FC_{sf}$$

$$= 2900 \times 1 \times 1 \times 1 \times 0,94$$

$$= 2726 \text{ smp/jam}$$

Untuk data kapasitas jalan Kabupaten Lombok Tengah selengkapnya bisa dilihat pada table dibawah ini:

**Tabel 3.4** Kapasitas Ruas Jalan Arteri

No.	Node Awal	Node Akhir	Nama Ruas	Kapasitas
1	1701	903	Pemepek - Mantang	2671.48
2	903	1101	Mantang - Kopang	2726
3	1101	1801	Kopang - Labuan Lombok	2930.45

**Tabel 3.5** Kapasitas Ruas Jalan Kolektor

No.	Node Awal	Node Akhir	Nama Ruas	Kapasitas
1	1601	701	Kediri - Praya 1	2181.8904
2	701	101 (sta +1.300)	Raya Puyung	2181.8904
3	101 (sta +1.300)	101	Kediri - Praya 2	6015.3984
4	101	107	Gajah Mada 1	5365.2192
5	107	108	Gajah Mada 2	5598.4896
6	108	109	Gajah Mada 3	5598.4896
7	109	111	TGH Lopan	5479.3728
8	111	503	Praya - Sp. Penujak	5598.4896
9	503	505	Sp. Penujak - Tanak Awu	1529.0134
10	1501	503	Bypass BIL 1	5955.84
11	503	1401	Bypass BIL 2	6328.08
12	504	506	Mt. Ajan - Sp. Penujak	1256.1408
13	506	603	Batu Jangkih Sepi	1256.1408
14	506	403	Pengambur Mawun	1229.9712
15	101	102	Mandalika	2562.44
16	303	404	Bilelando Kelongkong	2562.44

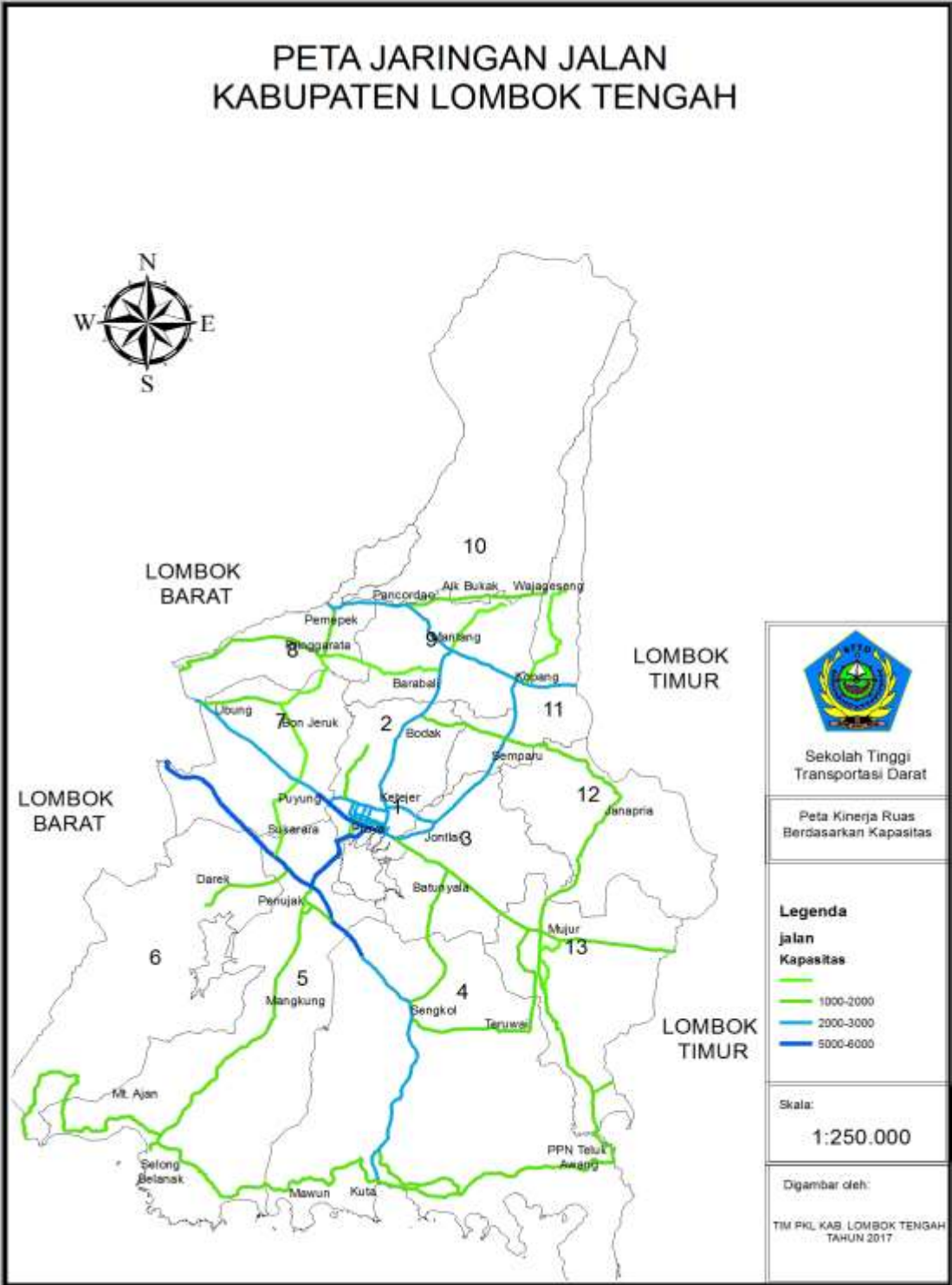
17	402	403	Sengkol Kuta	2507.92
18	401	402	Tanak Awu - Sengkol	2324.1876
19	110	113	Jendral Sudirman 1	2153.54
20	113	301	Jendral Sudirman 2	4645.5552
21	103	106	Basuki Rahmat	2253.039
22	103	903	Praya-Mantang	2229.3228
23	301	1101	Praya-Kopang	2507.92
24	301	303	Pejanggik	2181.8904
25	1301	1901	Praya - Kruak	2110.7418
26	303	1301	Praya-Mujur	2110.7418
27	103	302	Yanmu - Jontlak	2229.3228
28	102	103	Pahlawan	2407.6032

**Tabel 3.6** Kapasitas Ruas Jalan Lokal

No.	Node Awal	Node Akhir	Nama Ruas	Kapasitas
1	105	106	Sukarno Hatta	2667.72
2	303	402	Batu Nyala	1282.3104
3	701	801	Puyung - Bon Jeruk	1282.3104
4	701	501	Puyung Sukarara	1282.3104
5	801	904	Barabali - Pagutan	1282.3104
6	403	404	Pariwisata	1282.3104
7	104	112	Ki Hadjar Dewantara	2407.6032
8	107	111	Mareje	1282.3104
9	1301	1201	Ganti Janapria	1203.8016
10	903	1001	Mantang - Aikbukak	1203.8016
11	1101	1102	Kopang - Wajageseng	1203.8016
12	106	113	H Agus Salim	2454.3024
13	702	801	Ubung Bonjeruk	1282.3104
14	1601	801	Kumbung Medas	1282.3104
15	108	111	Sakura	2407.6032
16	116	202	Jago	1282.3104
17	117	104	M. Yamin	1282.3104
18	118	114	Ahmad Yani	2407.6032
19	110	104	Untung Surapati	2407.6032
20	119	115	Rinjani	2407.6032
21	108	115	S. Parman	2407.6032
22	107	102	Hasanuddin	2407.6032
23	120	102	Perkutut	2407.6032
24	1104	1201	Janapria Semparu	1282.3104

25	1301	1201	Janapria Mujur	1282.3104
26	601	502	Darek Ungga	1282.3104
27	201	1104	Bodak Semparu	1282.3104
28	1103	1102	Mt. Gamang Wajageseng	1282.3104
29	801	901	Pemepek Pringgarata	1282.3104
30	405	303	Sengkol Teruwai	1282.3104
31	405	1303	Sengkol Mujur	1282.3104
32	902	1001	Pancordao Seganteng	1282.3104

Berikut dibawah ini merupakan peta tematik kapasitas jalan di Kabupaten Lombok Tengah :



**Gambar 3.7** Peta Kapasitas Ruas Jalan Kabupaten Lombok Tengah

b. Survei Inventarisasi Simpang

Kabupaten Lombok Tengah yang merupakan kabupaten yang memiliki jaringan jalan dengan tipe *radial* dengan karakteristik ruas jalan yang menyebar dari CBD menuju pusat-pusat kegiatan di wilayah atau kecamatan lain. Kelemahan dari sistem jaringan jalan ini adalah pembebanan jalan yang berlebih pada jalan yang merupakan akses utama dari dan menuju CBD dari satu wilayah. Hal ini juga berdampak pada persimpangan yang berada pada akses-akses jalan utama tersebut. Berdasarkan hasil inventarisasi, terdapat 85 persimpangan dengan 10 simpang APILL dan 75 simpang tanpa pengendali. Secara umum kondisi simpang APILL berfungsi dengan cukup baik, namun hanya simpang yang berada pada jalan nasional yang telah dilengkapi dengan *Counter Down*. Namun, belum disediakan rambu dan marka yang dapat mengatur persimpangan tanpa pengendali agar menjadi simpang prioritas. Peta tematik mengenai pengendalian simpang dapat dilihat pada gambar dan tabel.

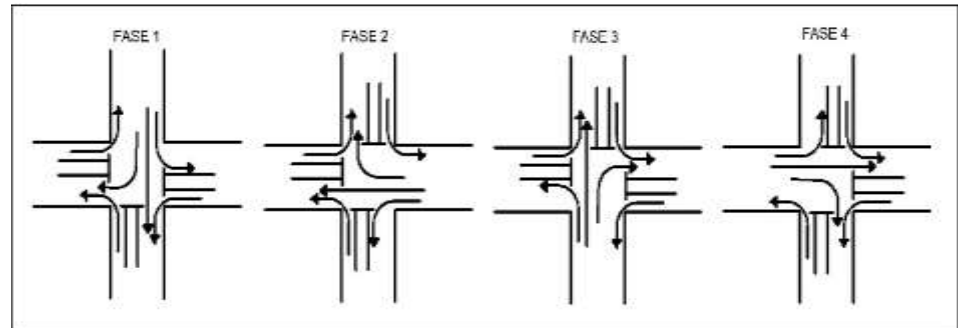
Dari 85 simpang tersebut, dengan pertimbangan bersama pihak dinas yang terkait, kami mengkaji 30 simpang yang dinilai paling bermasalah. Simpang tersebut diantaranya, 10 simpang APILL dan 20 simpang tanpa pengendali.



Berikut merupakan hasil dari survei inventarisasi simpang :

1) Simpang 4 Kopang

Simpang 4 Kopang adalah tipe simpang ber-APILL dimana memiliki empat kaki pendekat yaitu kaki pendekat utara Jalan Kopang Wajageseng, kaki pendekat selatan Jalan Praya Kopang, kaki pendekat barat Jalan Mantang – Kopang, dan timur Jalan Kopang – Labuan Lombok. Kaki pendekat barat dan timur merupakan jalan arteri yang tata guna lahannya digunakan sebagai kawasan komersil. Untuk pengaturan fase sinyal pada Simpang Kopang terdiri dari empat fase dimana waktu siklus total adalah 102 detik.

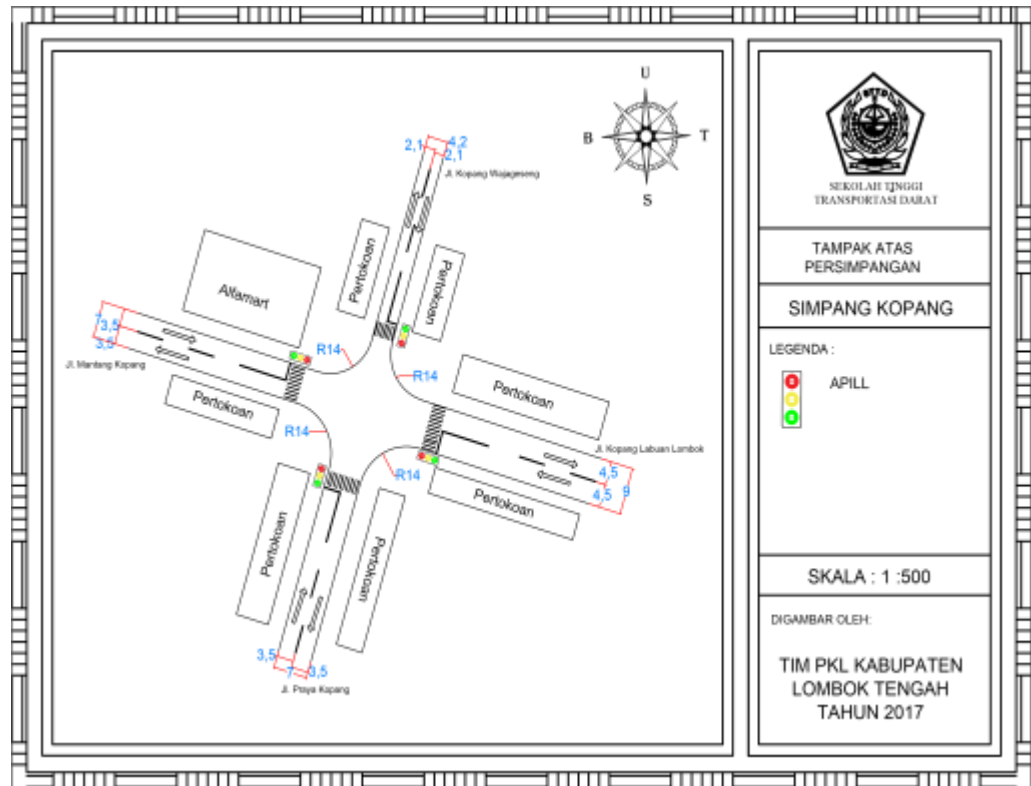


**Gambar 3.9** Simpang 4 Kopang (a) Arah siklus (b) Waktu siklus



**Gambar 3.10** Visualisasi Simpang 4 Kopang (a. Kaki Barat, b. Kaki Utara, c. Kaki Timur, d. Kaki Selatan)

**Gambar 3.11** Penampang Horizontal Simpang 4 Kopang

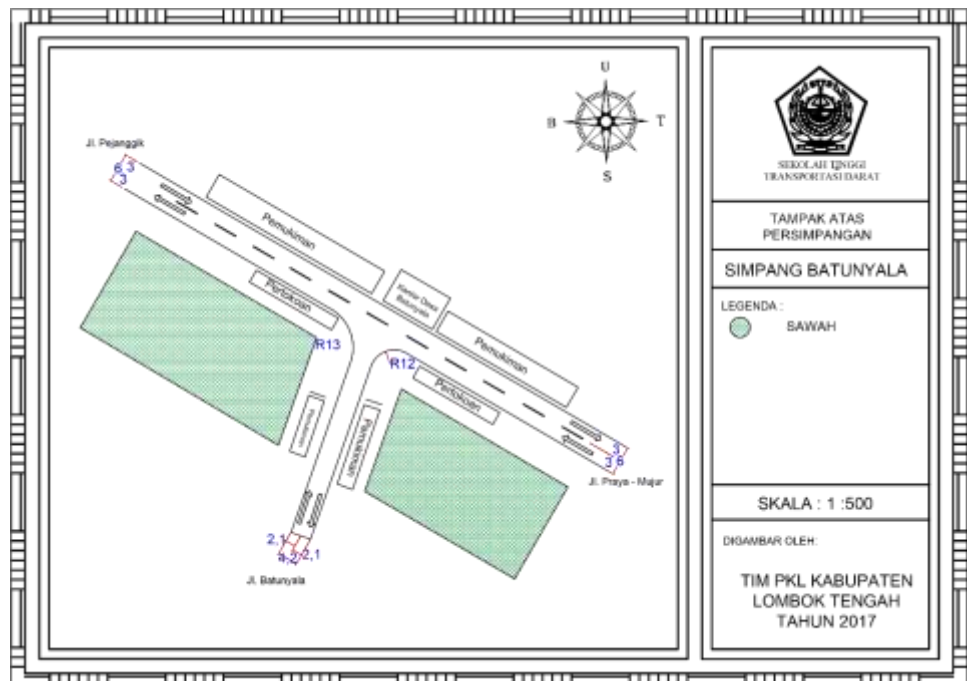


2) Simpang 3 Batunyala

Simpang 3 Batunyala adalah tipe simpang tanpa pengendali, dimana memiliki tiga kaki pendekat yaitu kaki pendekat selatan Jalan Batunyala, kaki pendekat barat Jalan Pejanggih dan timur Jalan Praya Mujur. Kaki pendekat barat dan timur merupakan jalan kolektor yang tata guna lahannya digunakan sebagai kawasan komersil dan persawahan.



**Gambar 3.12** Visualisasi Simpang 3 Batunyala (a. Kaki Barat, b. Kaki Timur, c. Kaki Selatan)



**Gambar 3.13** Penampang Horizontal Simpang 3 Batunyala

c. Perhitungan Kapasitas Simpang

Pada survei inventarisasi simpang indikator yang menjadi kajian untuk perhitungan kapasitas simpang dan analisis kinerja simpang dari segi prasarana :

- Tipe simpang
- Tipe pengaturan simpang
- Lebar pendekat
- Lebar efektif masing – masing kaki simpang
- Panjang radius
- Ketersediaan marka
- Ketersediaan rambu
- Hambatan samping

Rumus Perhitungan Kapasitas Simpang Tidak Dikendalikan

$$C = C_o \times F_w \times F_M \times F_{CS} \times F_{RS} \times F_{LT} \times F_{RT} \times F_{MI} \quad \dots \mathbf{V.2}$$

Keterangan :

$C_o$  (kapasitas dasar)

$F_w$  (faktor penyesuaian lebar pendekat rata-rata)

$F_M$  (faktor penyesuaian median jalan utama)

$F_{CS}$  (faktor penyesuaian ukuran kota)

$F_{RS}$  (faktor penyesuaian hambatan samping)

$F_{LT}$  (faktor penyesuaian belok kiri)

$F_{RT}$  (faktor penyesuaian belok kanan)

$F_{MI}$  (faktor penyesuaian rasio minor)

Rumus Perhitungan Kapasitas Simpang Dikendalikan Lampu Lalu Lintas (APILL)

$$C = S \times g / \text{waktu siklus}$$

$$S = S_o \times F_{CS} \times F_{sf} \times F_G \times F_P \times F_{RT} \times F_{LT} \quad \dots \mathbf{V.3}$$

Keterangan:

$S_o$  (nilai dasar)

$F_{cs}$  (faktor penyesuaian ukuran kota)

$F_{sf}$  (faktor penyesuaian hambatan samping)

$F_G$  (faktor penyesuaian kelandaian)

$F_p$  (faktor penyesuaian parkir)

$F_{RT}$  (faktor penyesuaian belok kanan)

$F_{LT}$  (faktor penyesuaian belok kiri)

G (waktu hijau) Waktu siklus

**Tabel 3.7** Kapasitas Simpang APILL

No.	Kode Simpang	Nama Simpang	Tipe Simpang	Kode Pendekat	Kapasitas (smp)
1	701	Sp. Puyung	422	U	355.1
				S	591.8
				T	924.7
				B	554.8
2	101	Sp. IPDN	422	U	389.4
				S	778.8
				T	712.0
				B	667.5
3	107	Sp. Kodim	422	S	1050.2
				T	1736.3
				B	1680.3
4	108	Sp. SPBU	422	U	754.4
				S	754.4
				T	689.8
				B	689.8
5	109	Sp. PLN	322	S	1820.4
				T	1736.3
				B	1736.3
6	110	Sp. Pertokoan	422	U	754.4
				S	431.1
				T	1379.6
				B	862.2
7	112	Sp. Basuki Rahmat	422	U	788.2
				S	512.3

No.	Kode Simpang	Nama Simpang	Tipe Simpang	Kode Pendekat	Kapasitas (smp)
				T	893.3
				B	512.3
8	103	Sp. RSUD	322	U	813.9
				S	813.9
				T	813.9
9	903	Sp. Mantang	422	U	2203.0
				S	3147.1
				T	4196.2
				B	3671.6
10	1101	Sp. Kopang	422	U	2108.2
				S	3513.7
				T	4517.6
				B	3513.7

**Tabel 3.8** Kapasitas Simpang Prioritas

No.	Kode Simpang	Nama Simpang	Tipe Simpang	Kapasitas (smp)
1	902	Sp. Pancordao	322	2978
2	504	Sp. Penujak	322	2265
3	301	Sp. Biao	422	2929
4	303	Sp. Batunyala	322	2253
5	402	Sp. Sengkol	322	2253
6	506	Sp. Selong Belanak	322	4071
7	1103	Sp. Mt. Gamang	422	3345
8	1104	Sp. Semparu	422	3966
9	904	Sp. Barabali	422	3942
10	1102	Sp. Wajageseng	422	3024
11	304	Sp. Darmaji	322	4152
12	302	Sp. Jontlak	322	3897
13	201	Sp. Bodak	322	3974
14	801	Sp. Pringgarata	422	3793
15	601	Sp. Darek	422	3511
16	507	Sp. Mangkung	322	2602
17	405	Sp. Sengkol 2	422	4099
18	114	Sp. SMA 1 Praya	422	3436
19	115	Sp. Masjid Agung	422	3445
20	102	Sp. Renteng	322	2253

### **3.1.2 Survei Inventarisasi Parkir**

Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan, terdapat dua sistem parkir di Kabupaten Lombok Tengah yaitu parkir di badan jalan (*on street*) dan parkir di tempat yang telah disediakan (*off street*)

#### 1) Parkir di badan jalan (*On Street*)

Untuk parkir *on street* di Kabupaten Lombok Tengah sudah disediakan di beberapa tempat seperti di daerah kawasan pertokoan. Selain itu juga ada beberapa tempat tertentu yang dijadikan untuk tempat parkir *on street* dan terdapat juru parkir dalam mengaturnya.

**Tabel 3.9** Inventarisasi Parkir di Badan Jalan

NO	NAMA JALAN	KAPASITAS PARKIR (SRP)		SUDUT PARKIR		TATA GUNA LAHAN
		RODA 2	RODA 4	RODA 2	RODA 4	
1	JL. A YANI	10	16	0	0	SEKOLAH, PERKANTORAN
2	JL. MAMIK OCET TALIT	25	8	0	0	PERKANTORAN
3	JL. MANDALIKA	35	20	45	0	PASAR
4	JL. TUAN H GURU LOPAN	25	10	0	0	SEKOLAH
5	JL. PRAYA BATUJAI	20	8	0	0	PERTOKOAN
6	JL. MAREJE	15	5	0	0	PERTOKOAN
7	JL. PAHLAWAN	25	32	90	0	PERTOKOAN
8	JL. JEND SUDIRMAN 1	40	10	0	0	PERTOKOAN

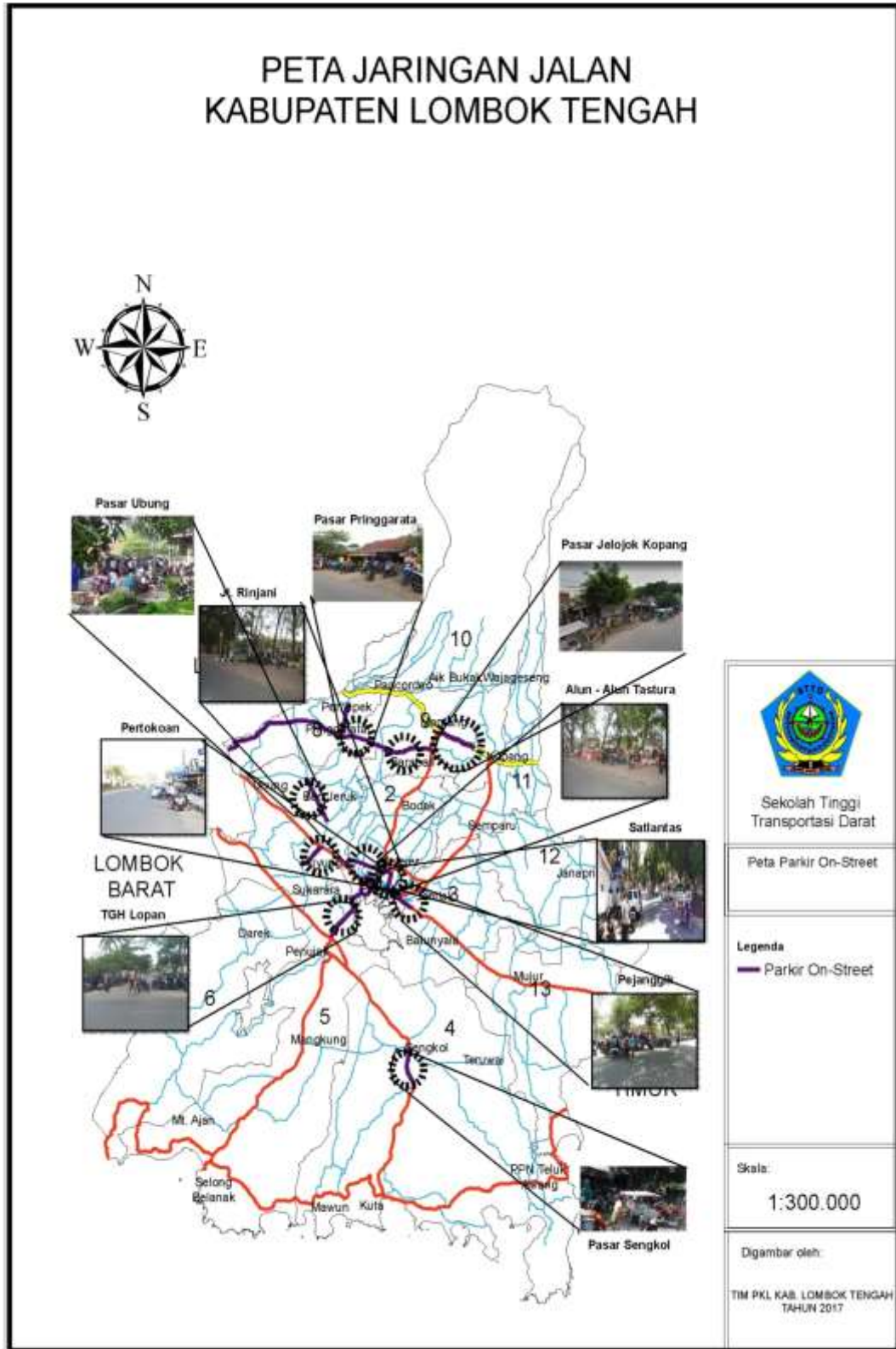
NO	NAMA JALAN	KAPASITAS PARKIR (SRP)		SUDUT PARKIR		TATA GUNA LAHAN
		RODA 2	RODA 4	RODA 2	RODA 4	
9	JL. JEND SUDIRMAN 2	40	10	45	0	PERTOKOAN
10	JL. BASUKI RAHMAT	20	40	45	45	PERKANTORAN
11	JL. A YANI (ALUN ALUN)	80	25	0	0	PERKANTORAN, PERTOKOAN
12	JL. SUKARNO HATTA	15	20	0	0	PERKANTORAN
13	JL. PEJANGGIK (SAMPING SPBU)	203	0	90	90	SPBU
14	JL. PEJANGGIK (SEKOLAH)	78	0	90	90	SEKOLAH
15	JL S PARMAN	80	25	90	90	DEPAN MASJID AGUNG
16	PASAR KOPANG	60	5	9	0	PASAR

NO	NAMA JALAN	KAPASITAS PARKIR (SRP)		SUDUT PARKIR		TATA GUNA LAHAN
		RODA 2	RODA 4	RODA 2	RODA 4	
17	TERMINAL KOPANG	55	12	90	90	PASAR
18	MANTANG	55	5	90	0	PASAR
19	BARABALI	80	10	90	0	PASAR
20	BON JERUK	30	0	90	0	PASAR
21	UBUNG	42	0	90	0	PASAR
22	PRINGGARATA	40	0	90	0	PASAR
23	SUKARARA	45	0	90	0	PASAR
24	SENGKOL	70	20	90	90	PASAR

NO	NAMA JALAN	KAPASITAS PARKIR (SRP)		SUDUT PARKIR		TATA GUNA LAHAN
		RODA 2	RODA 4	RODA 2	RODA 4	
25	MUJUR	50	10	90	90	PASAR
26	JANAPRIA	50	5	90	0	PASAR
27	SEMPARU	65	6	90	0	PASAR

Berikut di bawah ini merupakan peta tematik lokasi parkir *on street* di Kabupaten Lombok Tengah

# PETA JARINGAN JALAN KABUPATEN LOMBOK TENGAH



**Gambar 3.14** Peta Parkir On-Street Kabupaten Lombok Tengah

Berikut beberapa visualisasi parkir *on street* di Kabupaten Lombok Tengah :



**Gambar 3.15** Visualisasi Parkir On Street di Jalan Jendral Sudirman



**Gambar 3.16** Visualisasi Parkir On Street di Depan Satlantas



**Gambar 3.17** Visualisasi Parkir On Street di Jalan Pejanggih



**Gambar 3.18** Visualisasi Parkir On Street di Alun-Alun Tastura dan Masjid Agung

2) Parkir di tempat yang telah disediakan (*Off Street*)

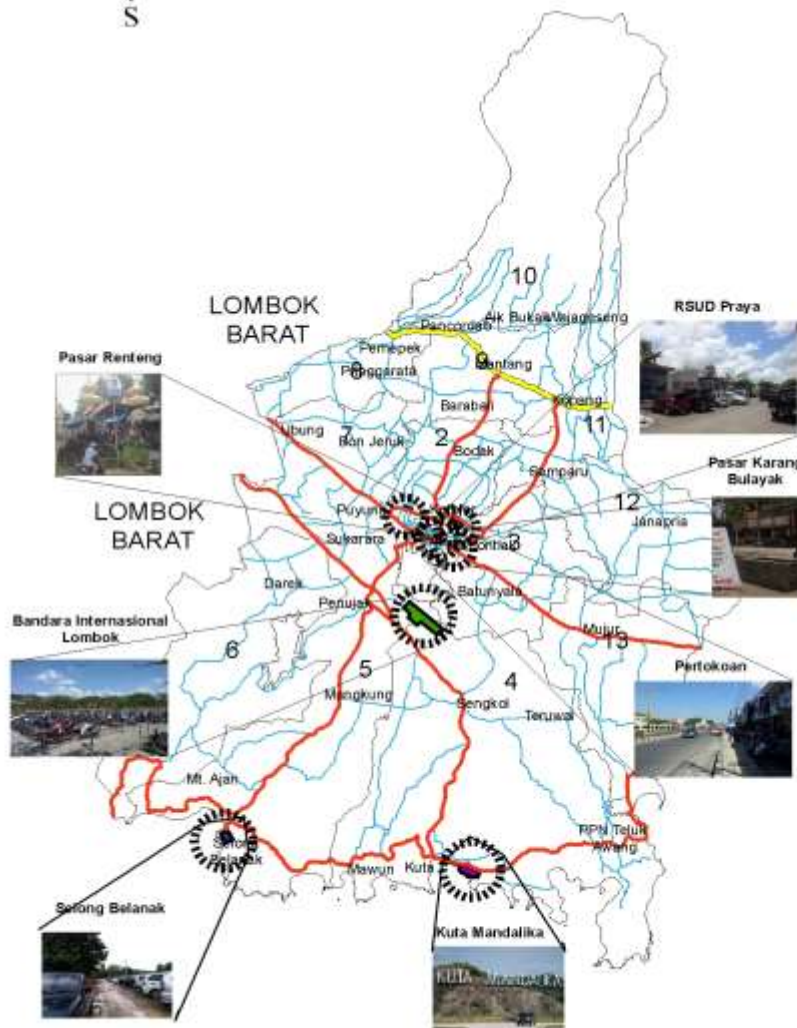
Di Kabupaten Lombok Tengah juga terdapat *off street* yang tersebar di beberapa wilayah. Kabupaten Lombok Tengah yang notabennya sebagai kota wisata memiliki banyak hotel yang tentunya menyediakan pula fasilitas parkirnya. Namun dikarenakan hotel itu bersifat tidak untuk umum, akhirnya kami hanya mengkaji beberapa lokasi parkir *off street* di Kabupaten Lombok Tengah yang sifatnya untuk umum, misalnya parkir *off street* di pusat perbelanjaan, Rumah Sakit, Bandara International Lombok, dan beberapa tempat wisata yang ada di Kabupaten Lombok Tengah. Berikut merupakan daftar inventarisasi parkir *off street* yang kami kaji.

**Tabel 3.10** Inventarisasi Parkir *Off Street*

NO	NAMA JALAN	KAPASITAS KENDARAAN (SRP)		SUDUT PARKIR		TATA GUNA LAHAN
		RODA 2	RODA 4	RODA 2	RODA 4	
1	2	3	4	5	6	7
1	RSUD PRAYA	450	30	90	90	RUMAH SAKIT
2	BANDARA INTERNATIONAL LOMBOK	570	400	90	90	BANDARA
3	PASAR RENTENG	100	50	90	0	PASAR
4	PASAR KARANG BULAYAK	30	5	90	90	PASAR

NO	NAMA JALAN	KAPASITAS KENDARAAN (SRP)		SUDUT PARKIR		TATA GUNA LAHAN
		RODA 2	RODA 4	RODA 2	RODA 4	
5	KUTA	30	10	90	90	PANTAI/TEMPAT WISATA
6	SELONG BELANAK	30	15	90	90	PANTAI/TEMPAT WISATA
7	PERTOKOAN SEPANJANG JL GADJAH MADA	100	20	90	0	PERTOKOAN

# PETA JARINGAN JALAN KABUPATEN LOMBOK TENGAH



Sekolah Tinggi  
Transportasi Darat

---

Peta Parkir Off-Street

---

**Legenda**  
Parkir Off Street

- RS.
- Kota Mandalika
- Pasar Karang Bulayak
- Pasar Mading
- Pertokoan
- RSUD Praya
- Selang Belanak

---

Skala:  
**1:318.413**

---

Digambar oleh:  
TIM PKL KAS. LOMBOK TENGAH  
TAHUN 2017

**Gambar 3.19** Peta Parkir On-Street Kabupaten Lombok Tengah

Berikut beberapa visualisasi parkir *off street* di Kabupaten Lombok Tengah :



**Gambar 3.20** Visualisasi Parkir Off Street di Pasar Renteng dan Pasar Karang Bulayak



**Gambar 3.21** Visualisasi Parkir Off Street di Bandara International Lombok



**Gambar 3.22** Visualisasi Parkir Off Street di RSUD Praya



**Gambar 3.23** Visualisasi Parkir Off Street di Pertokoan Jalan Sudirman

### **3.1.3 Survei Inventarisasi Rambu**

Rambu Lalu Lintas adalah bagian perlengkapan Jalan yang berupa lambang, huruf, angka, kalimat, dan/atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi Pengguna Jalan (PM Nomor 13 Tahun 2014).

Rambu yang efektif harus memenuhi hal-hal berikut:

- Memenuhi kebutuhan;
- Menarik perhatian dan mendapatkan *respect* dari pengguna jalan;
- Memberi pesan yang sederhana dan mudah dimengerti;
- Menyediakan waktu cukup kepada pengguna jalan dalam memberikan respon.

Adapun hasil dari survei inventarisasi rambu pada beberapa ruas jalan dapat dilihat pada tabel di bawah ini

No	Jalan	Lokasi koordinat	Posisi ( v )			Rambu				Papan Tambahan	Kondisi
			Kiri	Tengah	Kanan	Tabel I	Tabel II A	Tabel II B	Tabel III		
1	Jl. Gajah Mada	-8.6955S \ 116.2532E		1				3a			Rusak ringan
	Jl. Gajah Mada	-8,6965S : 116,2544E		1				3a			BAIK
	Jl. Gajah Mada	-86977S : 116,2556E		1					6d		BAIK
	Jl. Gajah Mada	-8,7055S : 116,2666E		1					6d		BAIK
	Jl. Gajah Mada	-8,7040S : 116,2631E		1					6d		BAIK
	Jl. Gajah Mada	-8,7049S : 116,2652		1					6d		BAIK
	Jl. Gajah Mada	-8,7047S : 116,2647E		1					6d		BAIK
	Jl. Gajah Mada	-8,7050S : 116,2656E	1			19b					BAIK
	Jl. Gajah Mada	-8,7054S : 116,2665E		1					6d		BAIK
	Jl. Gajah Mada	-8,7055S : 116,2668E		1					6d		BAIK
	Jl. Gajah Mada	-8,7057S : 116,2673E	1			19a					BAIK
		Jl. Gajah Mada	-8,7062S : 116,2652E			1	19a				

No	Jalan	Lokasi koordinat	Posisi ( v )			Rambu				Papan Tambahan	Kondisi
			Kiri	Tengah	Kanan	Tabel I	Tabel II A	Tabel II B	Tabel III		
	Jl. Gajah Mada	-8,7065S : 116,2690E			1	19b					BAIK
	Jl. Gajah Mada	-8,7065S ; 116,2692E		1					6d		BAIK
	Jl. Gajah Mada	-8,7066S : 116,2694E		1					6d		BAIK
	Jl. Gajah Mada	-8,7067S : 116,2699E	1			19a					BAIK
	Jl. Gajah Mada	-8,7069S : 116,2702E		1					6d		BAIK
	Jl. Gajah Mada	-8,7071S : 116,2706E		1					6d		BAIK
	Jl. Gajah Mada	-8,7073S : 116,2708E			1	19a					BAIK
	Jl. Gajah Mada	-8,7072S : 116,212E	1			19c					BAIK
	Jl. Gajah Mada	-8,7075S : 16,2716E		1					6d		BAIK
	Jl. Gajah Mada	-8,7078S : 116,2722E			1	19b					BAIK
	Jl. Gajah Mada	-8,7091S : 116,2760E	1			19a					BAIK
	Jl. Gajah Mada	-8,7093S : 116,2763E		1				3a			BAIK
	Jl. Gajah Mada	-8,7093S : 116,2763E		1			2b				BAIK
	Jl. Gajah Mada	-8,6957S : 116,2533E	1						1b		BAIK

No	Jalan	Lokasi koordinat	Posisi ( v )			Rambu				Papan Tambahan	Kondisi
			Kiri	Tengah	Kanan	Tabel I	Tabel II A	Tabel II B	Tabel III		
	Jl. Gajah Mada	-8,7044S : 116,2641E	1		1		4b				BAIK
	Jl. Gajah Mada	-8,7045S : 116,2643	1				3f				BAIK
	Jl. Gajah Mada	-8,7044S : 116,2641E		2			2b	3a			BAIK
	Jl. Gajah Mada	-8,7045S : 116,2644E	1		1		4b				BAIK
	Jl. Gajah Mada	-8,7058S : 116,2676E	1		1		4b				BAIK
	Jl. Gajah Mada	-8,7061S : 116,2679E	1		1		4b				BAIK
2	Jl.Raya Mataram - Sikur	-8,620975S : 116,326379E	1						9p		BAIK
		-8,621651S : 116,327377E	2			10			5		BAIK
		-8,622048S : 116,327758E	1			10					BAIK
		-8,622553S : 116,328798E	2			10			9p		BAIK
		-8,623491S : 116,331677E	1			1h					BAIK
		-8,624065S : 116,333736E	1			3d					BAIK

No	Jalan	Lokasi koordinat	Posisi ( v )			Rambu				Papan Tambahan	Kondisi
			Kiri	Tengah	Kanan	Tabel I	Tabel II A	Tabel II B	Tabel III		
		-8,62751S : 116,339442E	1			20b					BAIK
		-8,627721S : 116,339773E	1			20b					BAIK
		-8,629629S : 116,343368E	1			3d					BAIK
		-8,630490S : 116,344862E			1	3d					BAIK
		-8,630892S : 116,345782E	1			15					BAIK
		-8,630955S : 116,34586E	1			19a					
		-8,631074S : 116,346117E	1			10					
		-8,631643S : 16,347254E	1			10					
		-8,631940S : 116,347863E	1						9e		
		-8,631945S : 116,347545E			1	10					
		-8,631943S : 116,347546E			1				1b		
		-8,632088S : 116,348149E	1			20c					
		-8,632171S : 116,348285E	1			19c					

No	Jalan	Lokasi koordinat	Posisi ( v )			Rambu				Papan Tambahan	Kondisi
			Kiri	Tengah	Kanan	Tabel I	Tabel II A	Tabel II B	Tabel III		
		-8,632186S : 116,348308E	1						6k		
		-8,632895S : 116,39617E	1			10					
		-8,633523S : 116,350807E			1	20a					
		-8,633917S : 116,352335E	1			19b					
		-8,634134S : 116,352698E			1	20a					
		-8,634263S : 116,353322E			1	2d					
		-8,634176S : 116,353456E	1			19b					
		-8,634224S : 116,353626E	1			10					
		-8,63466S ; 116,354853E	1			19b					
		-8634685S : 116,355318E			1	10					
		-8,635058S : 116,357759E	1						6p		
		-8,635246S : 116,359998E	1			10					
		-8,635303S : 116,361051E			1	10					

No	Jalan	Lokasi koordinat	Posisi ( v )			Rambu				Papan Tambahan	Kondisi
			Kiri	Tengah	Kanan	Tabel I	Tabel II A	Tabel II B	Tabel III		
		-8,633933S : 116,370413E	1						1b		
		-8,633801S : 116,371387E	1			15					
		-8,633910S : 116,371379E	1						6p		
		-8,633937S : 116,37045E	1			10					
		-8,634048S : 116,372024E			1				5		
		-8,634067S : 116,372227E			1				5		
		-8,634121S : 116,372698E			1				1b		
		-8,634206S ; 16,373595E			1	10					

### **3.1.4 Survei Pencacahan Lalu Lintas Terklarifikasi (TC)**

Survei volume lalu lintas terklarifikasi dilakukan di beberapa ruas jalan untuk mengetahui volume lalu lintas di Kabupaten Lombok Tengah. Dari survei volume lalu lintas terklarifikasi ini dapat diketahui periode sibuk pada tiap-tiap titik lokasi survei yang kemudian dapat digunakan untuk mencari jam tersibuk dari tiap-tiap ruas jalan di Kabupaten Lombok Tengah yang memiliki karakteristik lalu lintas yang sama dengan jalan-jalan yang menjadi titik survei volume lalu lintas terklarifikasi ini. Survei volume ini dibagi menjadi dua, yaitu survei volume di kordon luar dan kordon dalam. Survei ini dilakukan pada dua arah, yaitu arah masuk dan arah keluar. Untuk tiap-tiap survei, baik survei pada kordon luar maupun kordon dalam dilakukan selama 16 jam yang dimulai pada pukul 05.00 – 21.00 WITA.

#### **a. Kordon Dalam**

Titik – titik lokasi survey kordon dalam terbagi menjadi 59 titik, yaitu:

- 1) Jl. Mantang Kopang
- 2) Jl. Raya Puyung
- 3) Jl. Kediri Praya 2
- 4) Jl. Gadjah Mada 1
- 5) Jl. Gadjah Mada 2
- 6) Jl. Gadjah Mada 3
- 7) Jl. TGH Lopan
- 8) Jl. Praya - Sp Penujak
- 9) Jl. Sp Penujak - Tanak Awu
- 10) Jl. Bypass BIL 2
- 11) Jl. Mt Ajan – Sp Penujak
- 12) Jl. Batu Jangkih Sepi
- 13) Jl. Mandalika
- 14) Jl. Pengambur – Mawun
- 15) Jl. Pahlawan
- 16) Jl. Bilelando Kelongkong
- 17) Jl. Sengkol – Kuta
- 18) Jl. Sengkol – Tanak Awu
- 19) Jl. Jendral Sudirman 1
- 20) Jl. Jendral Sudirman 2 (satu arah)
- 21) Jl. Basuki Rahmat

- 22) Jl. Praya – Mantang
- 23) Jl. Praya – Kopang
- 24) Jl. Pejanggik
- 25) Jl. Praya – Mujur
- 26) Jl. Yanmu – Jontlak
- 27) Jl. Sukarno Hatta
- 28) Jl. Batunyala – Sengkol
- 29) Jl. Puyung – Bonjeruk
- 30) Jl. Puyung – Sukarara
- 31) Jl. Barabali – Pagutan
- 32) Jl. Pariwisata
- 33) Jl. Ki Hajar Dewantara
- 34) Jl. Mareje
- 35) Jl. Ganti Janapria
- 36) Jl. Mantang – Aik Bukak
- 37) Jl. Kopang – Wajageseng
- 38) Jl. H Agus Salim
- 39) Jl. Ubung Bonjeruk
- 40) Jl. Kumbung Medas
- 41) Jl. Sakura
- 42) Jl. Jago
- 43) Jl. M. Yamin
- 44) Jl. Ahmad Yani
- 45) Jl. Untung Surapati
- 46) Jl. Rinjani
- 47) Jl. S. Parman
- 48) Jl. Sultan Hasanudin
- 49) Jl. Perkutut
- 50) Jl. Janapria Semparu
- 51) Jl. Janapria Mujur
- 52) Jl. Darek Ungga
- 53) Jl. Bodak Semparu
- 54) Jl. Mt. Gamang Wajageseng
- 55) Jl. Pemepok Pringgarata
- 56) Jl. Sengkol Teruwai

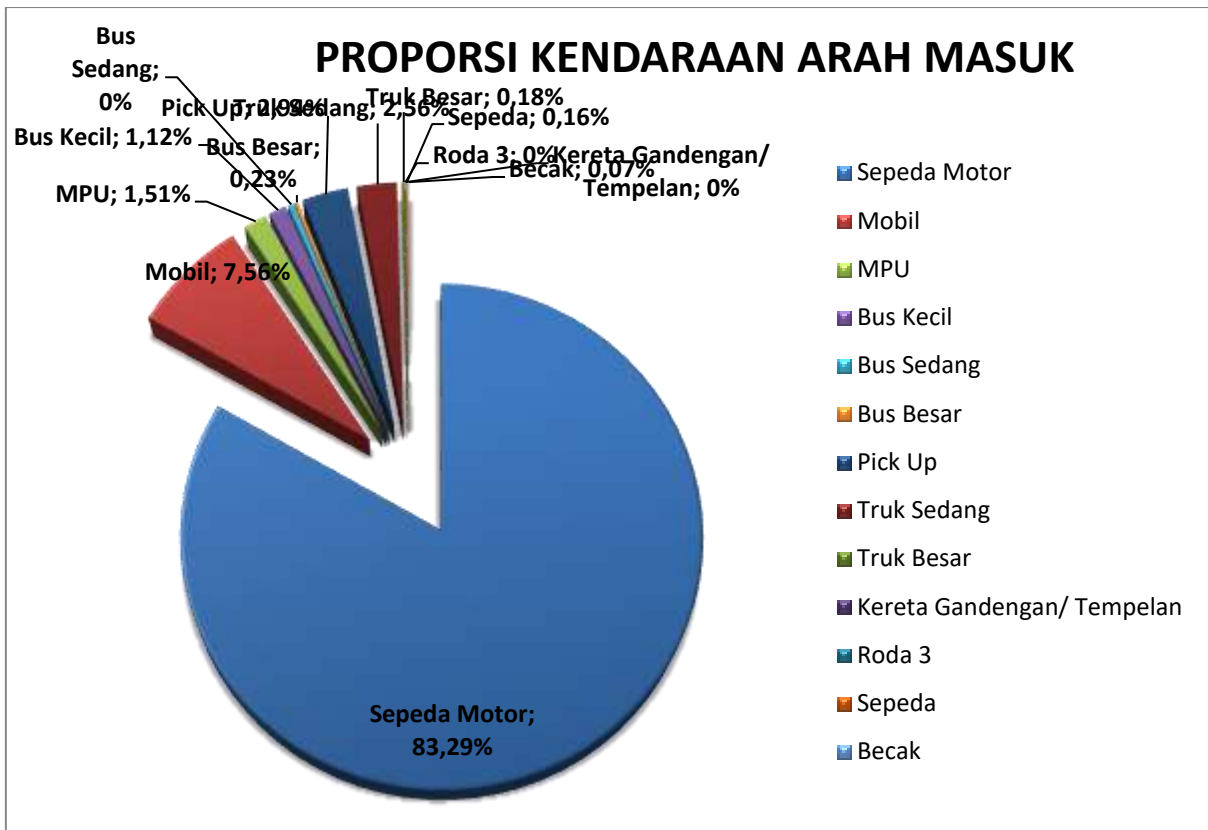
- 57) Jl. Sengkol Mujur
- 58) Jl. Pancordao Seganteng

1) Jalan Mantang Kopang

Jalan Mantang Kopang merupakan jalan arteri yang menghubungkan Kabupaten Lombok Barat di sebelah barat dan menghubungkan Kabupaten Lombok Timur di sebelah timur. Tata guna lahan disekitar jalan ini adalah kawasan pertokoan, persawahan serta beberapa perkantoran dan kawasan pendidikan. Jalan ini adalah salah satu jalan yang dilalui trayek angkutan umum. Berikut hasil analisis pencacahan lalu lintas terklasifikasi dengan total lalu lintas selama 16 jam didapatkan 7.301,74 smp/hari untuk arah masuk dan 7.996,66 smp/hari untuk arah keluar. Volume lalu lintas tertinggi terjadi pada jam tersibuk pada pukul 16.00-17.00 dengan jumlah volume lalu lintas sebesar 1.407 smp/jam.

**Tabel 3.11** Komposisi Kendaraan Arah Masuk Jalan Mantang Kopang (16 Jam)

<b>Arah Masuk</b>		
<b>Jenis Kendaraan</b>	<b>Jenis Kendaraan</b>	<b>Proporsi Kendaraan</b>
Sepeda Motor	15704	83.29%
Mobil	1425	7.56%
MPU	284	1.51%
Bus Kecil	211	1.12%
Bus Sedang	73	0%
Bus Besar	44	0.23%
Pick Up	555	2.94%
Truk Sedang	482	2.56%
Truk Besar	33	0.18%
Kereta Gandengan/ Tempelan	0	0%
Roda 3	0	0%
Sepeda	30	0.16%
Becak	14	0.07%
<b>Jumlah</b>	<b>18,855</b>	<b>100%</b>



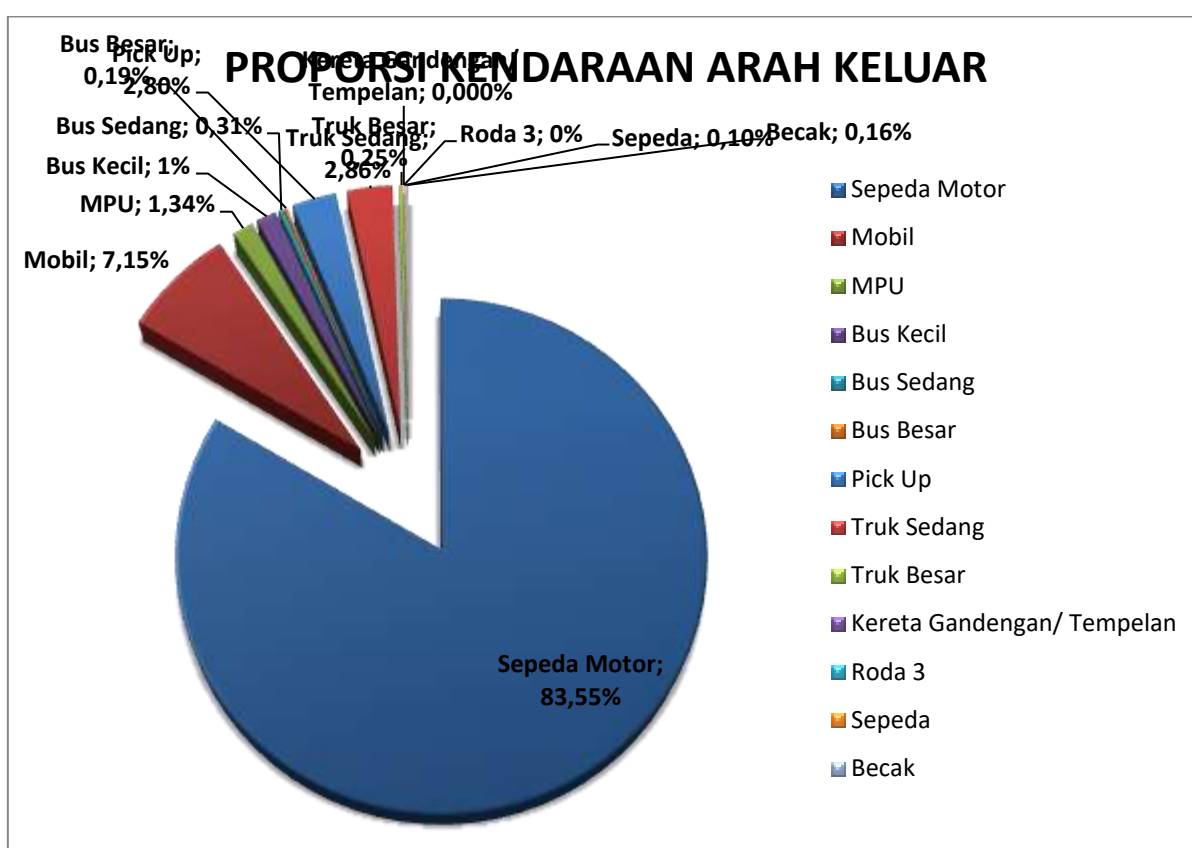
**Gambar 3.24** Proporsi Kendaraan Arah Masuk di Jalan Mantang Kopang

Dapat dilihat dari tabel diatas bahwa komposisi kendaraan yang melintas di Jalan Mantang Kopang arah masuk didominasi oleh sepeda motor sebesar 83,29% selanjutnya mobil sebesar 7,56%, disusul pick up 2,94% dan truk sedang 2,56%.

**Tabel 3.12** Komposisi Kendaraan Arah Keluar Jalan Mantang Kopang (16 Jam)

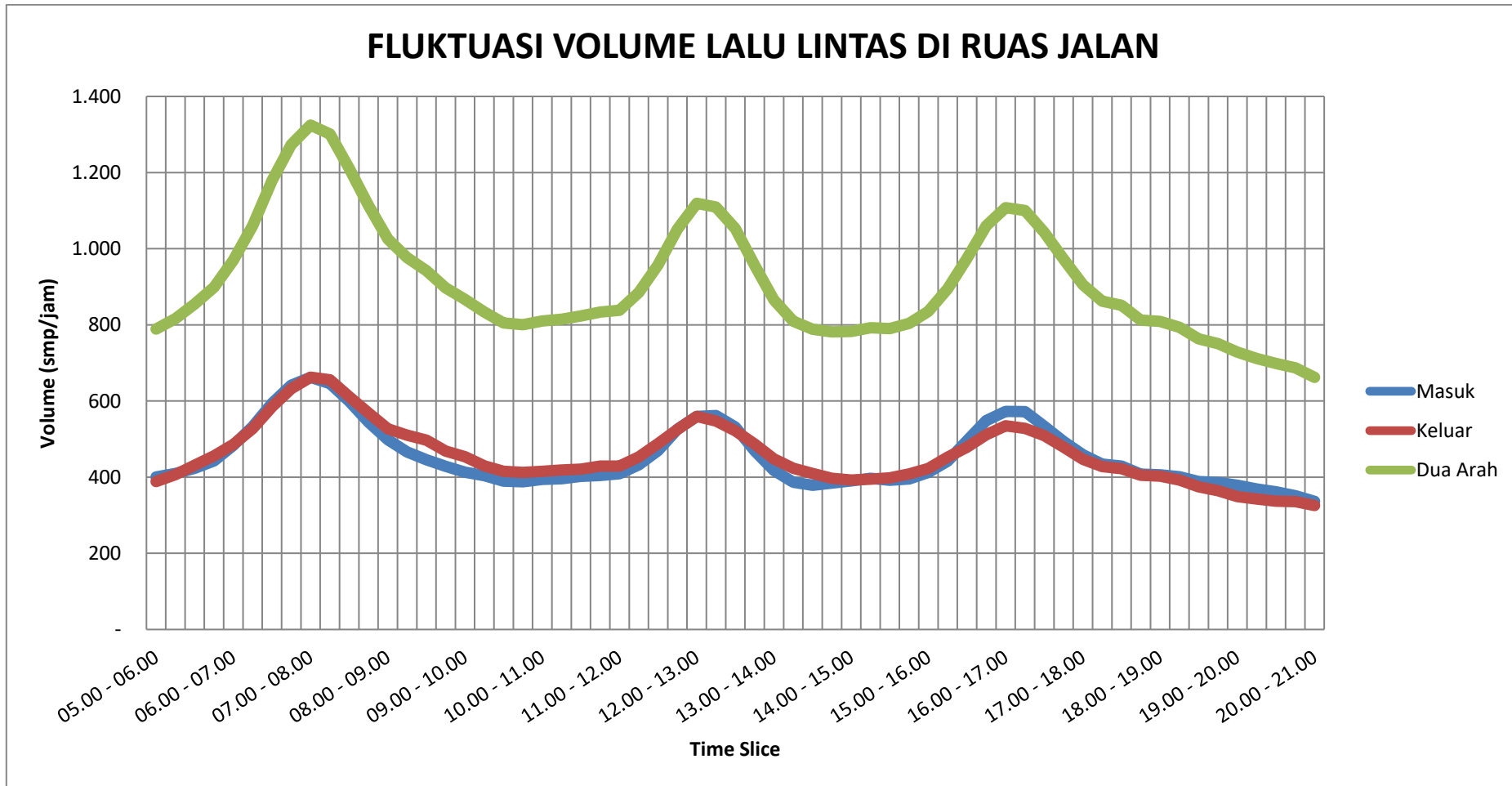
Arah Keluar		
Jenis Kendaraan	Jumlah Kendaraan	Proporsi Kendaraan
Sepeda Motor	15,924	83.55%
Mobil	1,362	7.15%
MPU	256	1.34%
Bus Kecil	244	1%
Bus Sedang	60	0.31%
Bus Besar	37	0.19%
Pick Up	534	2.80%
Truk Sedang	545	2.86%
Truk Besar	47	0.25%

Arah Keluar		
Jenis Kendaraan	Jumlah Kendaraan	Proporsi Kendaraan
Kereta Gandengan/ Tempelan	-	0%
Roda 3	-	0%
Sepeda	19	0.10%
Becak	31	0.16%
<b>Jumlah</b>	<b>19,059</b>	<b>100%</b>



**Gambar 3.25** Proporsi Kendaraan Arah Keluar di Jalan Mantang Kopang

Dapat dilihat dari tabel diatas bahwa komposisi kendaraan yang melintas di Jalan Mantang Kopang arah keluar didominasi oleh sepeda motor sebesar 83,55% selanjutnya mobil sebesar 7,15%, disusul truk sedang 2,86% dan pick up 2,80%



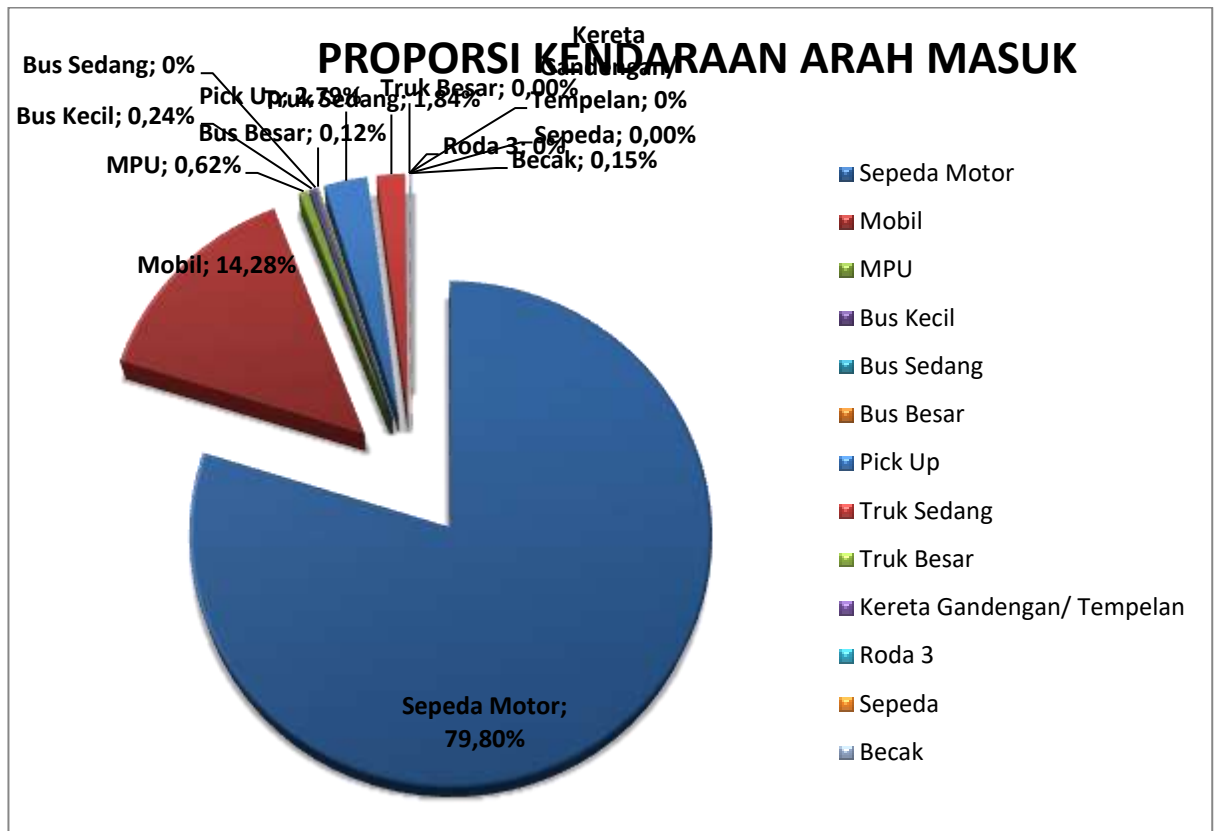
**Gambar 3.26** Fluktuasi Volume Lalu Lintas di Ruas Jalan Mantang Kopang

2) Jalan Gajah Mada 2

Jalan Gajah Mada 2 merupakan jalan kolektor. Tata guna lahan disekitar jalan ini adalah kawasan perkantoran. Berikut hasil analisis pencacahan lalu lintas terklasifikasi dengan total lalu lintas selama 16 jam didapatkan 4.997,05 smp/hari untuk arah masuk dan 6.054,55 smp/jam untuk arah keluar. Volume lalu lintas tertinggi terjadi pada jam tersibuk pada pukul 06.45-07.45 dengan jumlah volume lalu lintas sebesar 1.095,25 smp/jam.

**Tabel 3.13** Komposisi Kendaraan Arah Masuk Jalan Gajah Mada 2 (16 Jam)

<b>Arah Masuk</b>		
<b>Jenis Kendaraan</b>	<b>Kendaraan</b>	<b>Kendaraan</b>
Sepeda Motor	11566	79.80%
Mobil	2069	14.28%
MPU	90	0.62%
Bus Kecil	35	0.24%
Bus Sedang	23	0%
Bus Besar	17	0.12%
Pick Up	405	2.79%
Truk Sedang	266	1.84%
Truk Besar	0	0.00%
Kereta Gandengan/ Tempelan	0	0%
Roda 3	0	0%
Sepeda	0	0.00%
Becak	22	0.15%
<b>Jumlah</b>	<b>14,493</b>	<b>100%</b>



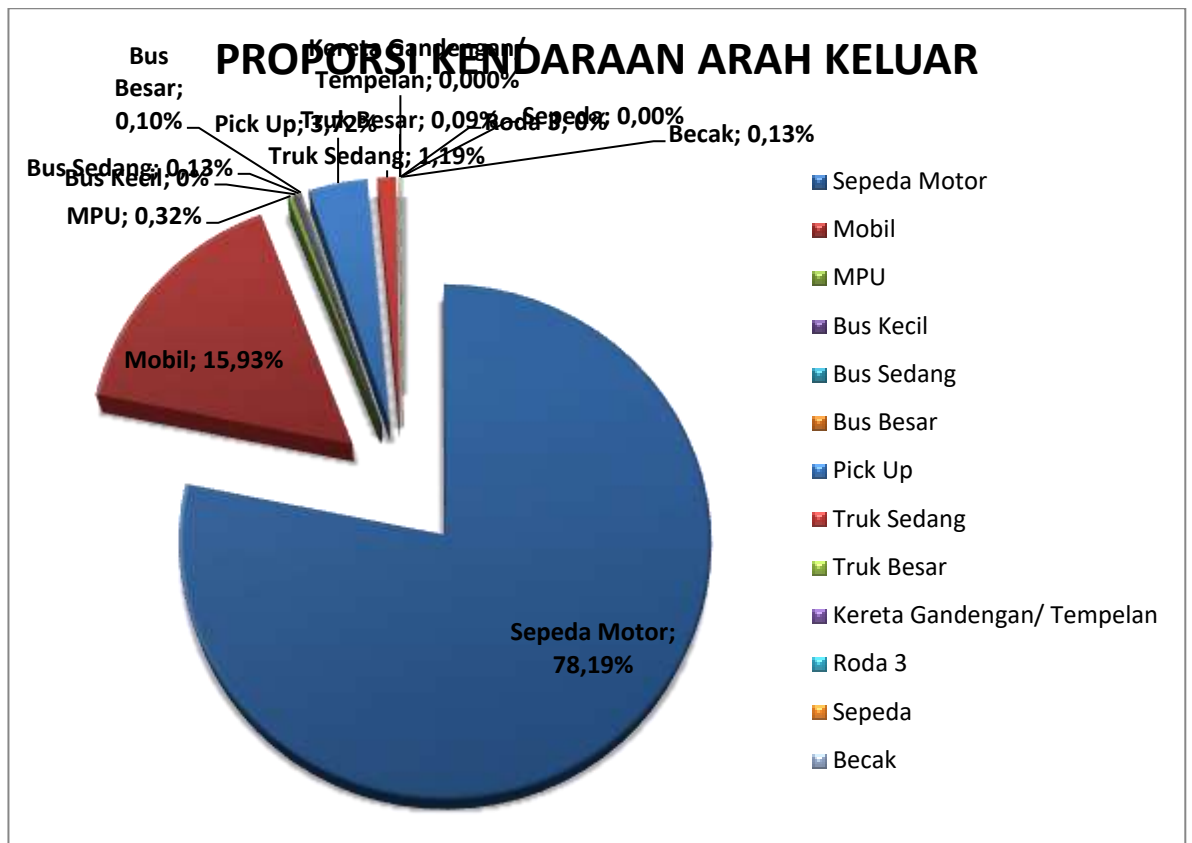
**Gambar 3.27** Proporsi Kendaraan Arah Masuk di Jalan Gajah Mada 2

Dapat dilihat dari tabel diatas bahwa komposisi kendaraan yang melintas di Jalan Gajah Mada 2 arah masuk didominasi oleh sepeda motor sebesar 79,80% selanjutnya mobil sebesar 14,28%, dan disusul pick up 2,79%.

**Tabel 3.14** Komposisi Kendaraan Arah Keluar Jalan Gajah Mada 2 (16 Jam)

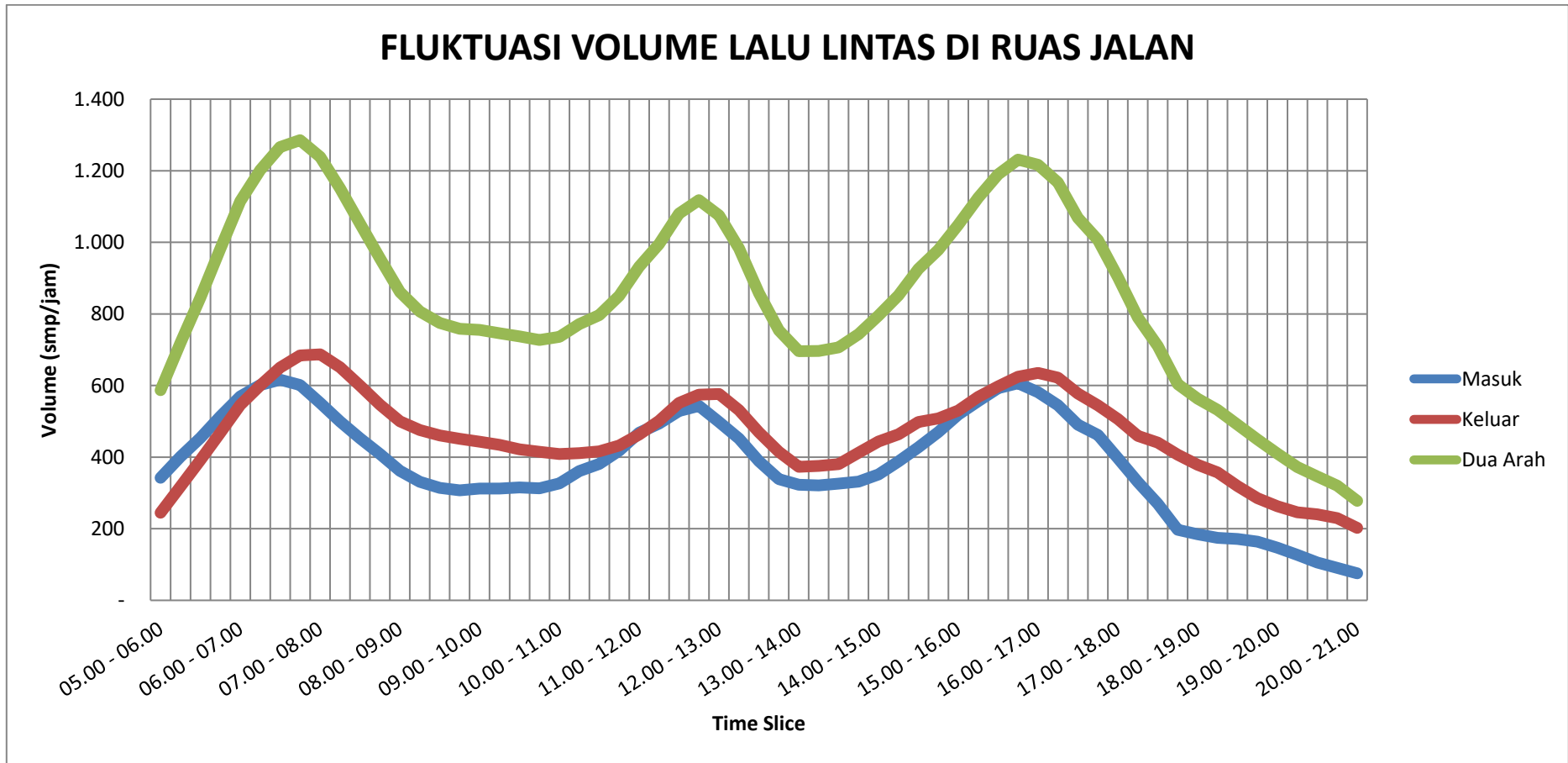
Arah Keluar		
Jenis Kendaraan	Jumlah Kendaraan	Proporsi Kendaraan
Sepeda Motor	13,525	78.19%
Mobil	2,755	15.93%
MPU	56	0.32%
Bus Kecil	35	0%
Bus Sedang	23	0.13%
Bus Besar	17	0.10%
Pick Up	644	3.72%

Arah Keluar		
Jenis Kendaraan	Jumlah Kendaraan	Proporsi Kendaraan
Truk Sedang	205	1.19%
Truk Besar	16	0.09%
Kereta Gandengan/ Tempelan	-	0.000%
Roda 3	-	0%
Sepeda	-	0.00%
Becak	22	0.13%
<b>Jumlah</b>	<b>17,298</b>	<b>100%</b>



**Gambar 3.28** Proporsi Kendaraan Arah Keluar di Jalan Gadjah Mada 2

Dapat dilihat dari tabel diatas bahwa komposisi kendaraan yang melintas di Jalan Gadjah Mada 2 arah keluar didominasi oleh sepeda motor sebesar 78,19% selanjutnya mobil sebesar 15,93%, dan disusul pick up 3,72%.



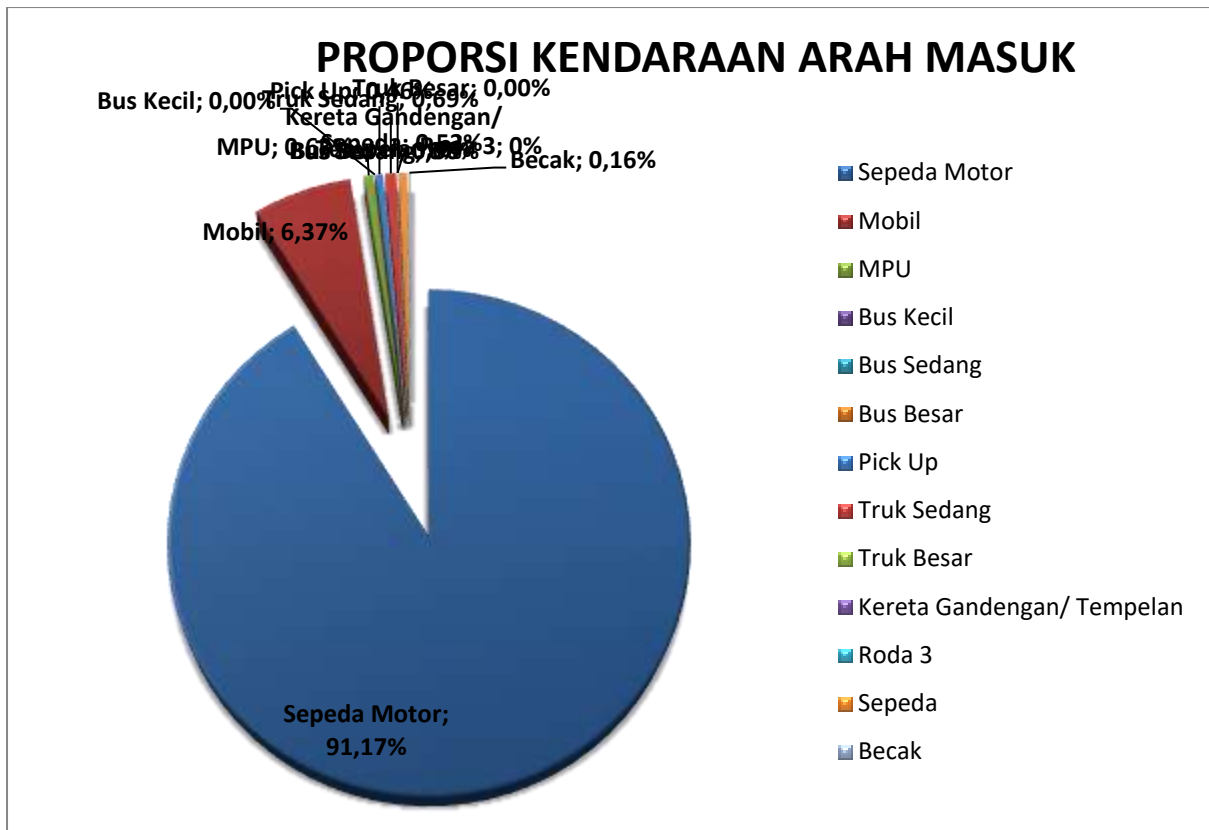
**Gambar 3.29** Fluktuasi Volume Lalu Lintas di Ruas Jalan Gajah Mada 2

3) Jalan Batunyala – Sengkol

Jalan Batunyala Sengkol merupakan jalan lokal yang tata guna lahan disekitar jalan ini digunakan sebagai kawasan persawahan, perkebunan dan permukiman. Berikut hasil analisis pencacahan lalu lintas terklasifikasi dengan total lalu lintas selama 16 jam didapatkan 3.834,85 smp/hari untuk arah masuk dan 3.628,30 smp/hari untuk arah keluar. Volume lalu lintas tertinggi terjadi pada jam tersibuk pada pukul 06.15-07.15 dengan jumlah volume lalu lintas sebesar 676,95 smp/jam.

**Tabel 3.15** Komposisi Kendaraan Arah Masuk Jalan Batunyala – Sengkol (16 Jam)

<b>Arah Masuk</b>		
<b>Jenis Kendaraan</b>	<b>Jumlah Kendaraan</b>	<b>Proporsi Kendaraan</b>
Sepeda Motor	10443	91.17%
Mobil	730	6.37%
MPU	72	0.63%
Bus Kecil	0	0%
Bus Sedang	0	0%
Bus Besar	0	0%
Pick Up	53	0.46%
Truk Sedang	79	0.69%
Truk Besar	0	0%
Kereta Gandengan/ Tempelan	0	0%
Roda 3	0	0%
Sepeda	60	0.52%
Becak	18	0.16%
<b>Jumlah</b>	<b>11,455</b>	<b>100%</b>



**Gambar 3.30** Proporsi Kendaraan Arah Masuk di Jalan Batunyala – Sengkol

Dapat dilihat dari tabel diatas bahwa komposisi kendaraan yang melintas di Jalan Batunyala – Sengkol arah masuk didominasi oleh sepeda motor sebesar 91,17% selanjutnya mobil sebesar 6,37%, dan disusul truk sedang 0,69%.

**Tabel V.16** Komposisi Kendaraan Arah Keluar Jalan Batunyala – Sengkol (16 Jam)

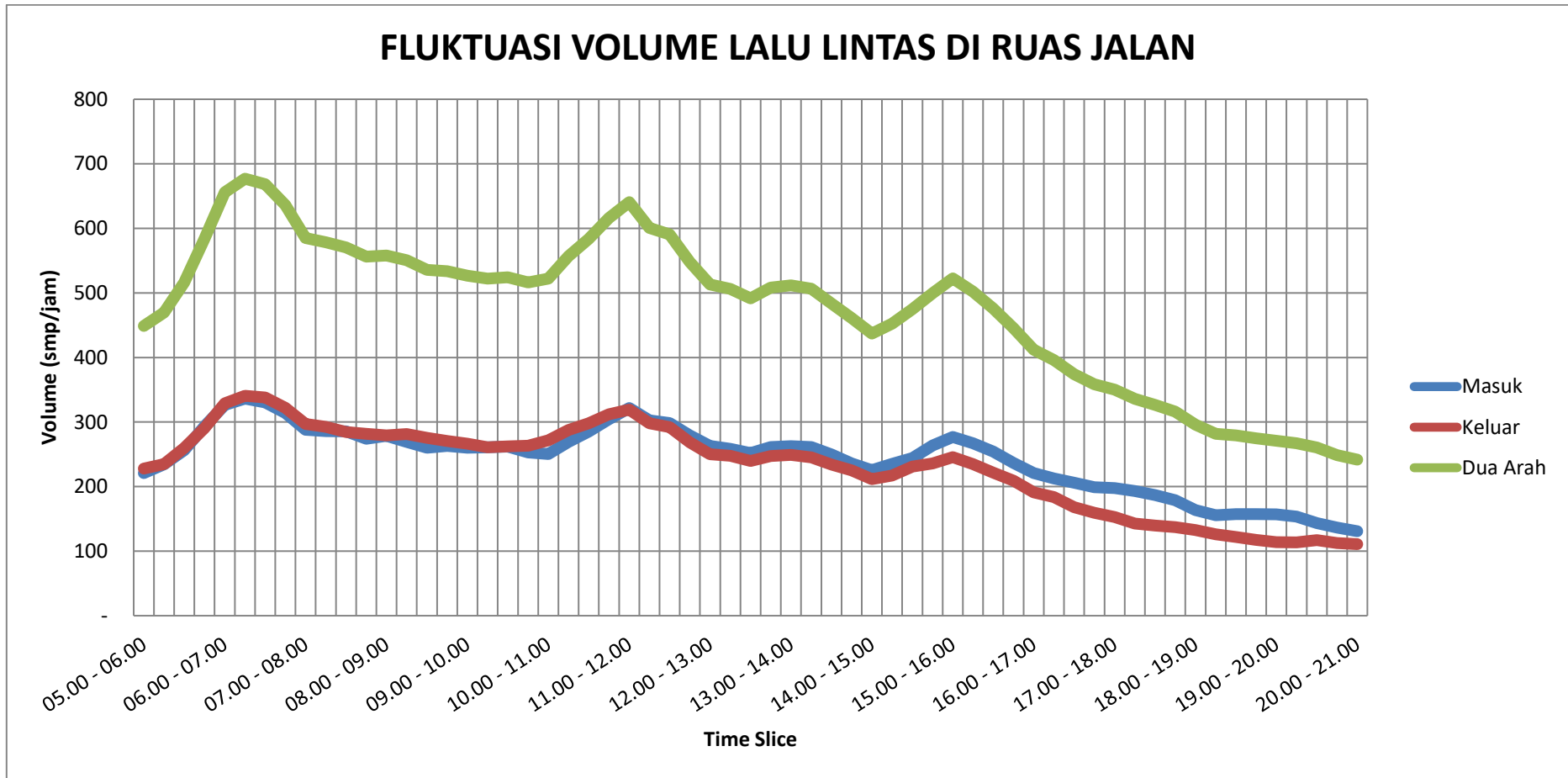
Arah Keluar		
Jenis Kendaraan	Jumlah Kendaraan	Proporsi Kendaraan
Sepeda Motor	9,544	90.26%
Mobil	793	7.50%
MPU	62	0.59%
Bus Kecil	-	0%
Bus Sedang	-	0%
Bus Besar	-	0%
Pick Up	56	0.53%
Truk Sedang	71	0.67%
Truk Besar	-	0%

Kereta Gandengan/ Tempelan	-	0%
Roda 3	-	0%
Sepeda	28	0.26%
Becak	20	0.19%
<b>Jumlah</b>	<b>10,574</b>	<b>100%</b>



**Gambar 3.31** Proporsi Kendaraan Arah Keluar di Jalan Batunyalala - Sengkol

Dapat dilihat dari tabel diatas bahwa komposisi kendaraan yang melintas di Jalan Batunyalala - Sengkol arah keluar didominasi oleh sepeda motor sebesar 90,26% selanjutnya mobil sebesar 7,50%, dan disusul truk sedang 0,67%.

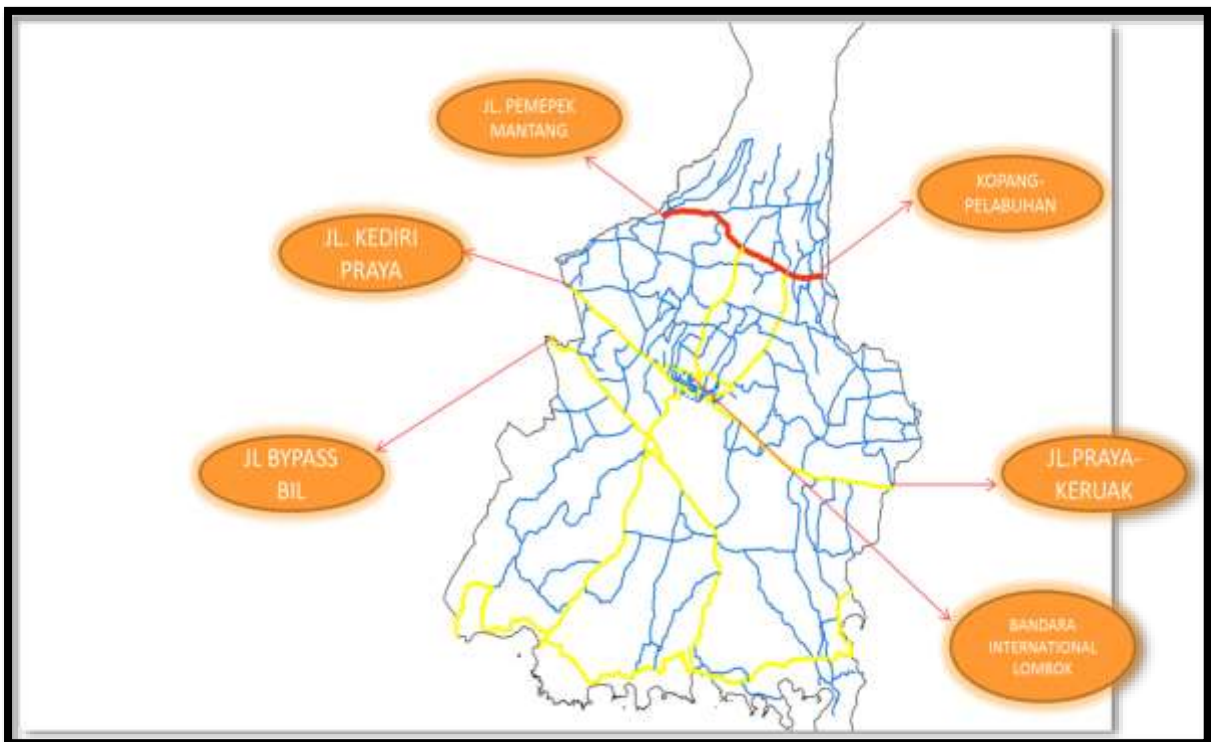


**Gambar 3.32** Fluktuasi Volume Lalu Lintas di Ruas Jalan Batunyala - Sengkol

b. Kordon Luar

Titik – titik lokasi survey kordon dalam terbagi menjadi 6 titik, yaitu:

- 1) Jl. Pemepek Mantang
- 2) Jl. Kopang Labuhan Lombok
- 3) Jl. Kediri Praya 1
- 4) Jl. Bypass BIL 1
- 5) BIL
- 6) Jl. Praya Keruak



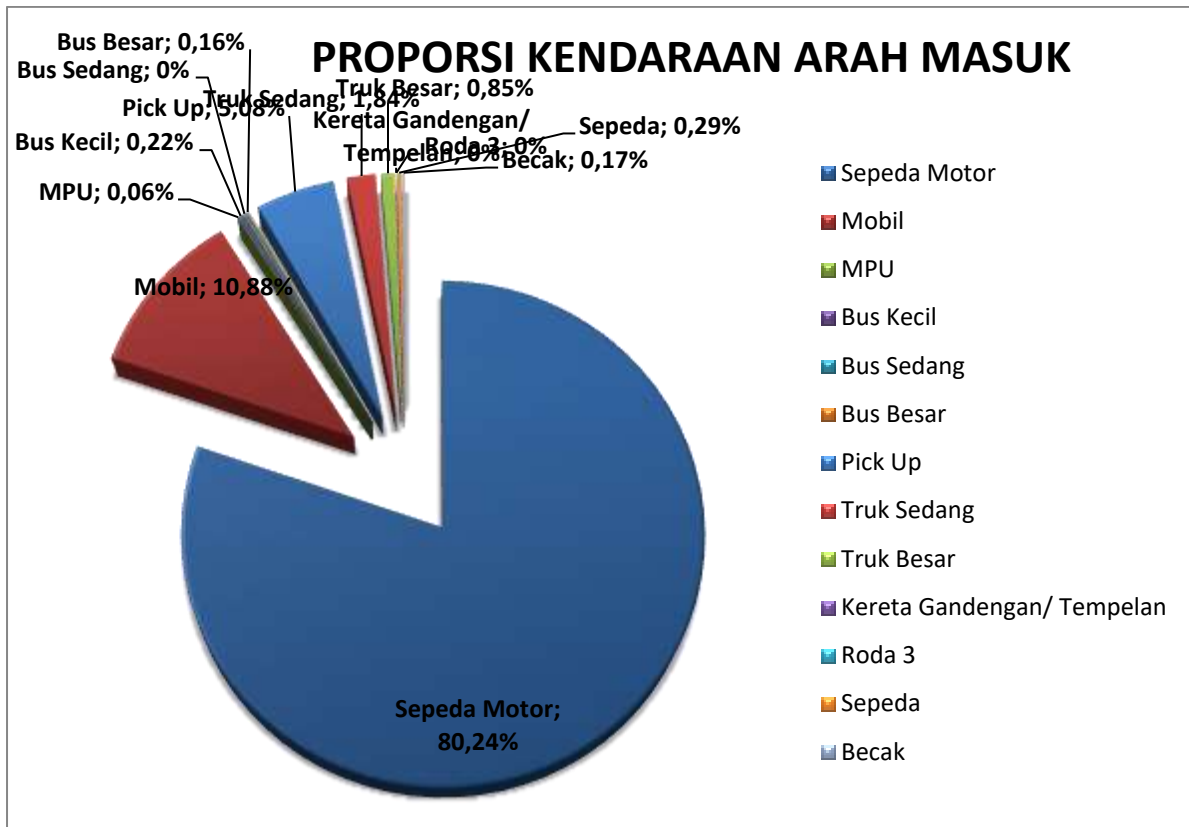
**Gambar 3.33** Peta Kordon Luar

1) Jalan Pemepek Mantang

Jalan Pemepek Mantang merupakan jalan arteri yang menghubungkan Kabupaten Lombok Tengah dengan Kabupaten Lombok Barat. Tata guna lahan disekitar jalan ini adalah kawasan pertokoan, pendidikan dan masih banyak lahan kosong yang dijadikan sawah atau ladang untuk berkebun. Berikut hasil analisis pencacahan lalu lintas terklasifikasi dengan total lalu lintas selama 16 jam didapatkan 7.361,67 smp/hari untuk arah masuk dan 7.668,88 smp/hari untuk arah keluar. Volume lalu lintas tertinggi terjadi pada jam tersibuk pada pukul 06.45-07.45 dengan jumlah volume lalu lintas sebesar 1.118,05 smp/jam.

**Tabel V.17** Komposisi Kendaraan Arah Masuk Jalan Pemepek Mantang (16 Jam)

Arah Masuk		
Jenis Kendaraan	Jumlah Kendaraan	Proporsi Kendaraan
Sepeda Motor	11450	80.24%
Mobil	1552	10.88%
MPU	9	0.06%
Bus Kecil	32	0.22%
Bus Sedang	31	0%
Bus Besar	23	0.16%
Pick Up	725	5.08%
Truk Sedang	262	1.84%
Truk Besar	121	0.85%
Kereta Gandengan/ Tempelan	0	0%
Roda 3	0	0%
Sepeda	41	0.29%
Becak	24	0.17%
<b>Jumlah</b>	<b>14,270</b>	<b>100%</b>

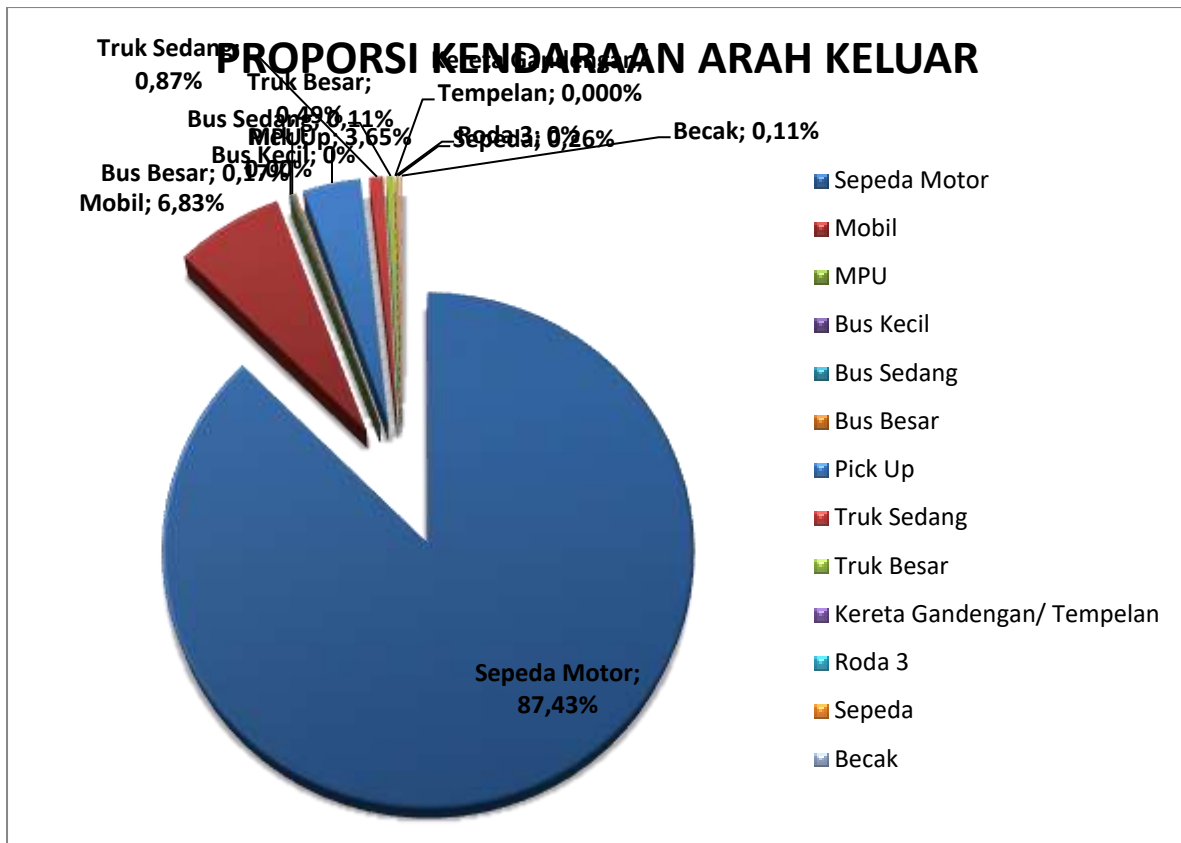


**Gambar 3.34** Proporsi Kendaraan Arah Masuk di Jalan Pemepek Mantang

Dapat dilihat dari tabel diatas bahwa komposisi kendaraan yang melintas di Jalan Pemepek Mantang arah masuk didominasi oleh sepeda motor sebesar 80,24% selanjutnya mobil sebesar 10,88%, dan disusul pick up 5,08%.

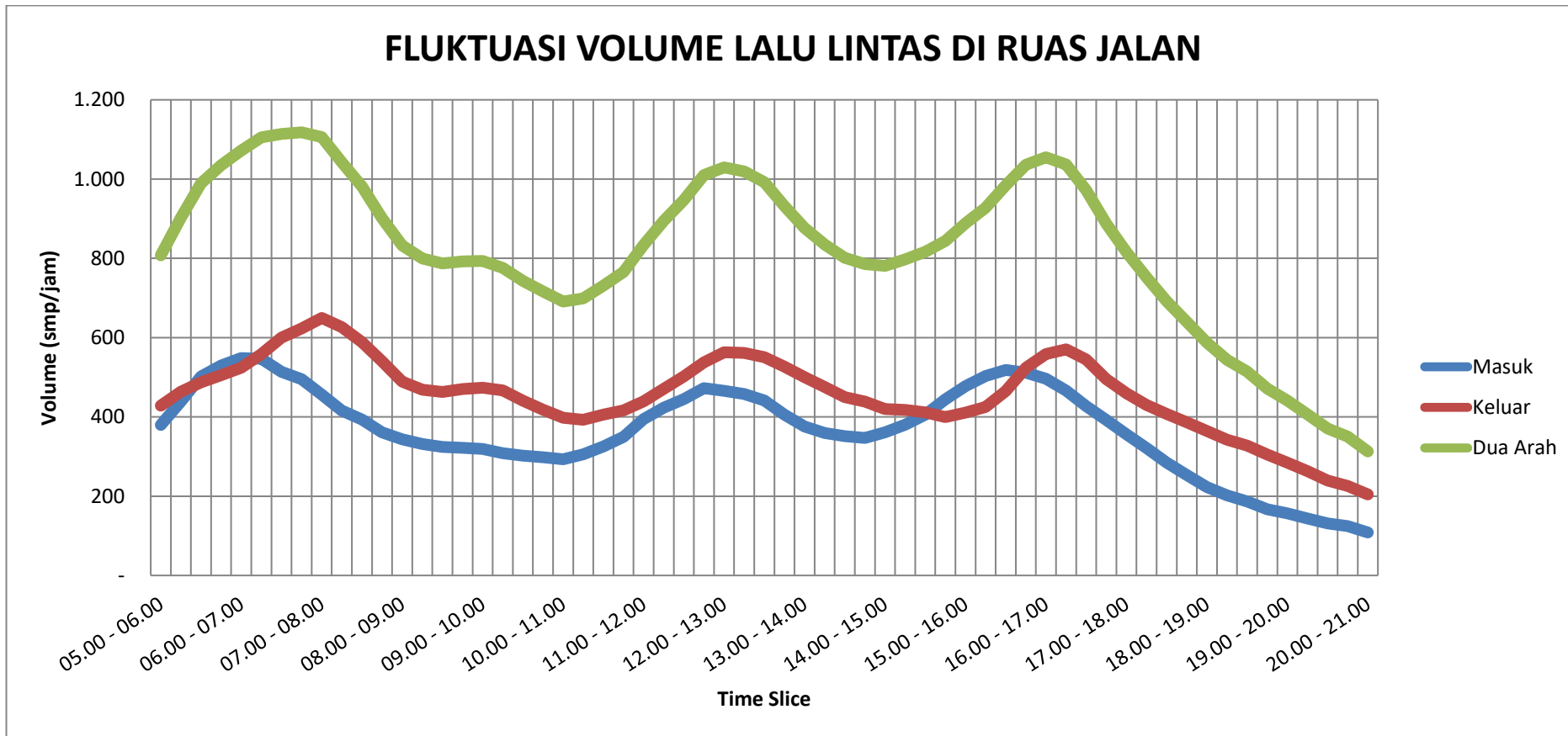
**Tabel 3.18** Komposisi Kendaraan Arah Masuk Jalan Pemepek Mantang (16 Jam)

<b>Arah Keluar</b>		
<b>Jenis Kendaraan</b>	<b>Jumlah Kendaraan</b>	<b>Proporsi Kendaraan</b>
Sepeda Motor	18,068	87.43%
Mobil	1,411	6.83%
MPU	-	0.00%
Bus Kecil	16	0%
Bus Sedang	22	0.11%
Bus Besar	36	0.17%
Pick Up	754	3.65%
Truk Sedang	179	0.87%
Truk Besar	102	0.49%
Kereta Gandengan/ Tempelan	-	0.000%
Roda 3	-	0%
Sepeda	54	0.26%
Becak	23	0.11%
<b>Jumlah</b>	<b>20,665</b>	<b>100%</b>



**Gambar 3.35** Proporsi Kendaraan Arah Keluar di Jalan Pemepek Mantang

Dapat dilihat dari tabel diatas bahwa komposisi kendaraan yang melintas di Jalan Pemepek Mantang arah keluar didominasi oleh sepeda motor sebesar 87,43% selanjutnya mobil sebesar 6,83%, dan disusul pick up 3,65%.



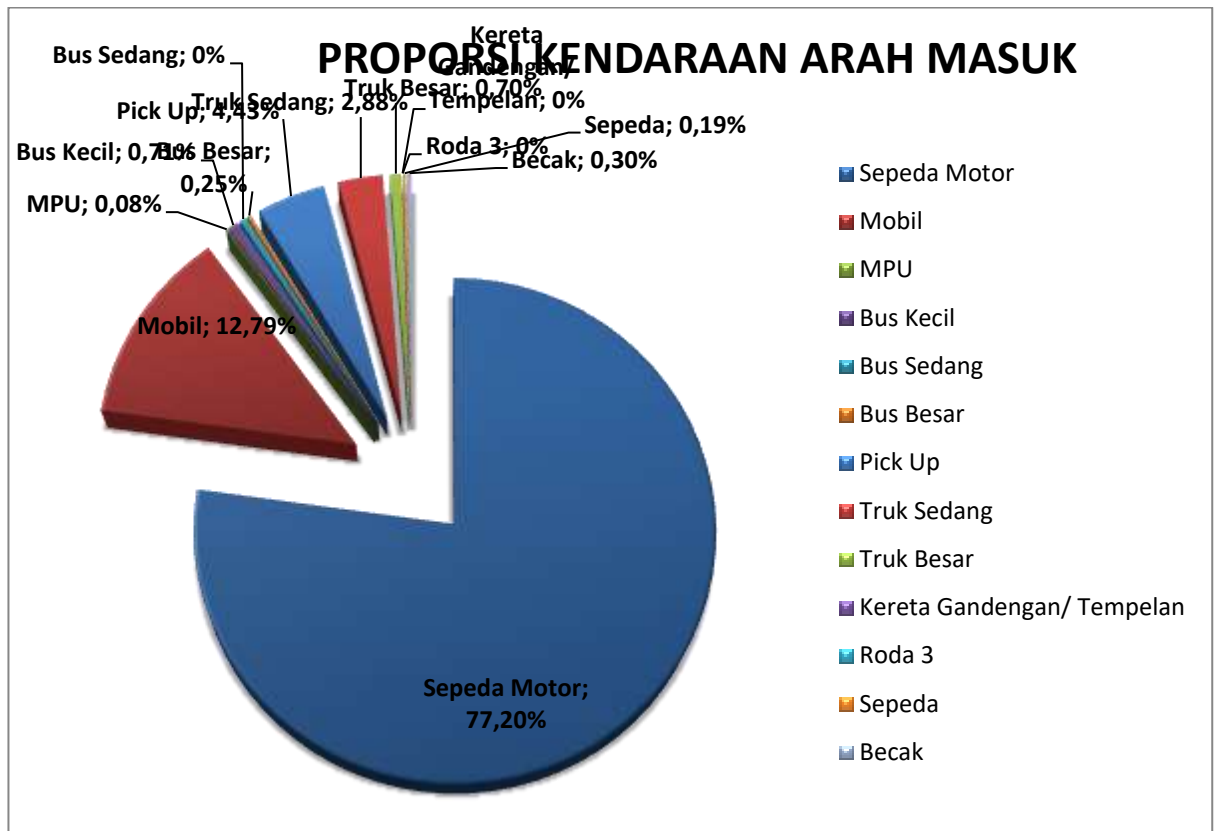
**Gambar 3.36** Fluktuasi Volume Lalu Lintas Di Ruas Jalan Pemepek Mantang

2) Jalan Kopang Labuhan Lombok

Jalan Kopang Labuhan Lombok merupakan jalan arteri yang menghubungkan Kabupaten Lombok Tengah dengan Kabupaten Lombok Timur. Tata guna lahan disekitar jalan ini adalah kawasan pertokoan, pendidikan dan masih banyak lahan kosong yang dijadikan sawah atau ladang untuk berkebun. Berikut hasil analisis pencacahan lalu lintas terklasifikasi dengan total lalu lintas selama 16 jam didapatkan 5.015,38 smp/hari untuk arah masuk dan 7.466,71 smp/hari untuk arah keluar. Volume lalu lintas tertinggi terjadi pada jam tersibuk pada pukul 16.00-17.00 dengan jumlah volume lalu lintas sebesar 1.547,42 smp/jam.

**Tabel 3.19** Komposisi Kendaraan Arah Masuk Jalan Kopang Labuhan Lombok  
(16 Jam)

<b>Arah Masuk</b>		
<b>Jenis Kendaraan</b>	<b>Jumlah Kendaraan</b>	<b>Proporsi Kendaraan</b>
Sepeda Motor	6931	77.20%
Mobil	1148	12.79%
MPU	7	0.08%
Bus Kecil	64	0.71%
Bus Sedang	42	0%
Bus Besar	22	0.25%
Pick Up	398	4.43%
Truk Sedang	259	2.88%
Truk Besar	63	0.70%
Kereta Gandengan/ Tempelan	0	0%
Roda 3	0	0%
Sepeda	17	0.19%
Becak	27	0.30%
<b>Jumlah</b>	<b>8,978</b>	<b>100%</b>



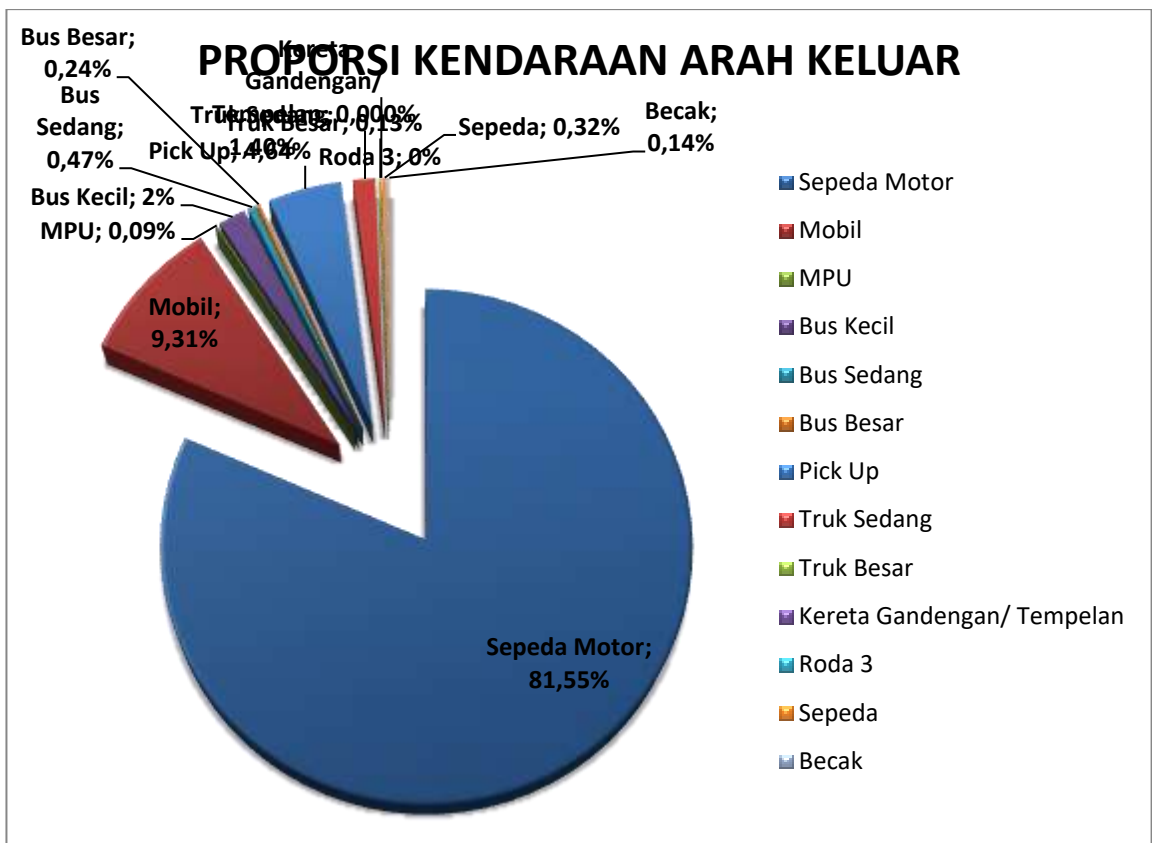
**Gambar 3.37** Proporsi Kendaraan Arah Masuk di Jalan Kopang Labuhan Lombok

Dapat dilihat dari tabel diatas bahwa komposisi kendaraan yang melintas di Jalan Kopang Labuhan Lombok arah masuk didominasi oleh sepeda motor sebesar 77,20% selanjutnya mobil sebesar 12,79%, pick up 4,43%, dan disusul truk sedang 2,88%.

**Tabel 3.20** Komposisi Kendaraan Arah Keluar Jalan Kopang Labuhan Lombok (16 Jam)

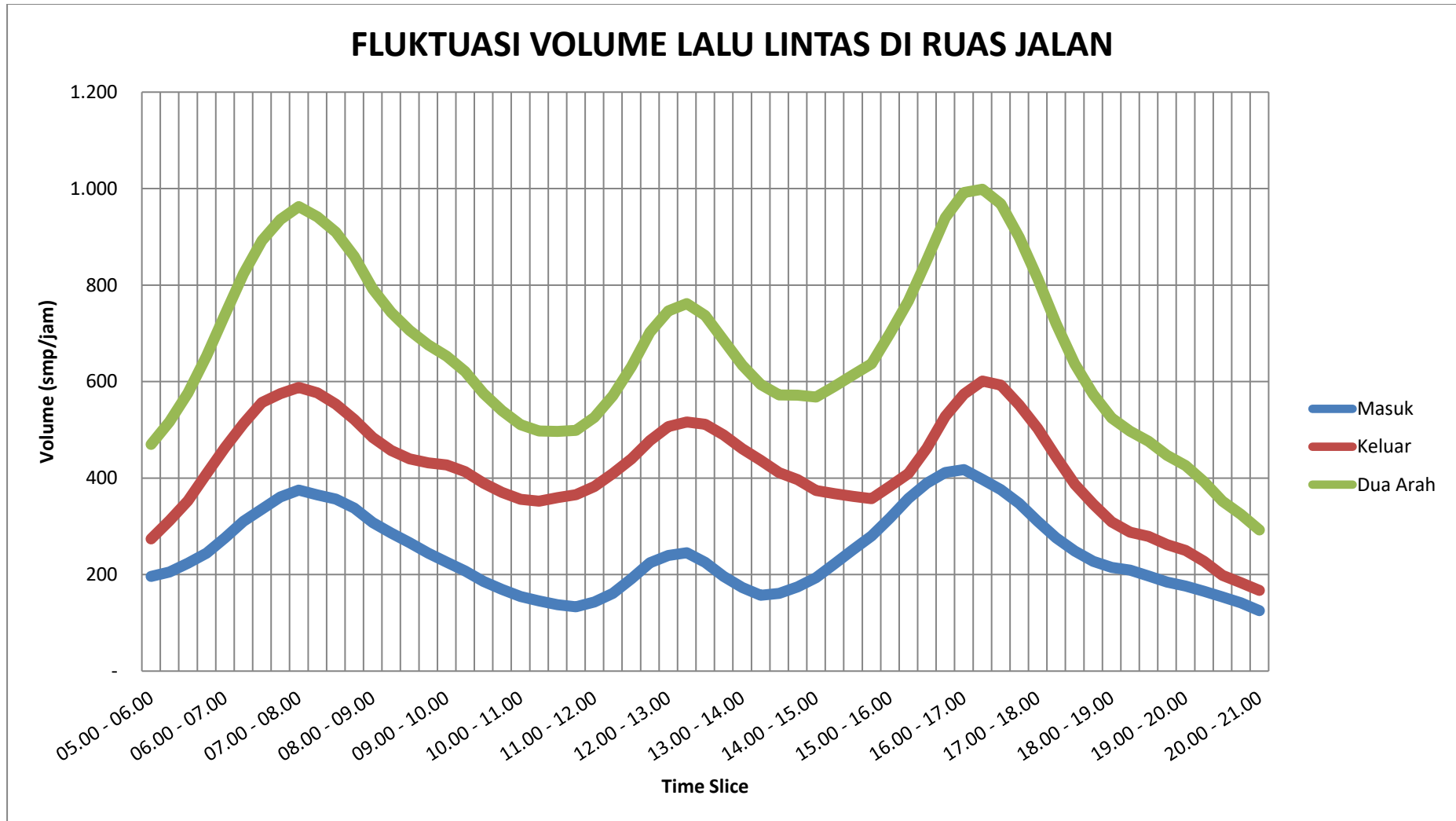
Arah Keluar		
Jenis Kendaraan	Jumlah Kendaraan	Proporsi Kendaraan
Sepeda Motor	13,526	81.55%
Mobil	1,544	9.31%
MPU	15	0.09%
Bus Kecil	285	2%

Arah Keluar		
Jenis Kendaraan	Jumlah Kendaraan	Proporsi Kendaraan
Bus Sedang	78	0.47%
Bus Besar	40	0.24%
Pick Up	770	4.64%
Truk Sedang	232	1.40%
Truk Besar	21	0.13%
Kereta Gandengan/ Tempelan	-	0.000%
Roda 3	-	0%
Sepeda	53	0.32%
Becak	23	0.14%
<b>Jumlah</b>	<b>16,587</b>	<b>100%</b>



**Gambar 3.38** Proporsi Kendaraan Arah Keluar di Jalan Kopang Labuhan Lombok

Dapat dilihat dari tabel diatas bahwa komposisi kendaraan yang melintas di Jalan Kopang Labuhan Lombok arah masuk didominasi oleh sepeda motor sebesar 81,55% selanjutnya mobil sebesar 9,31%, pick up 4,6% dan disusul truk sedang 1,40%.



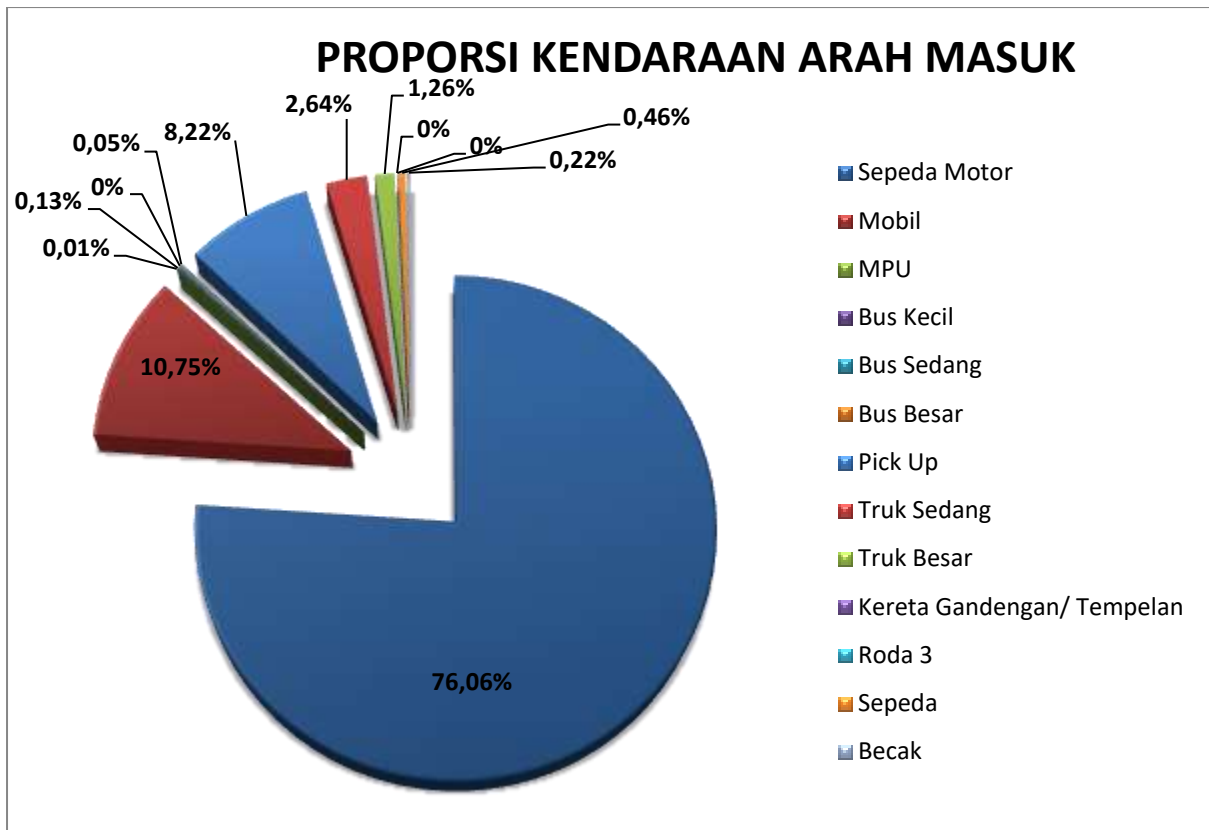
**Gambar 3.39** Fluktuasi Volume Lalu Lintas Di Ruas Jalan Kopang Labuhan Lombok

3) Jalan Kediri Praya 1

Jalan Kediri Praya merupakan jalan kolektor yang menghubungkan Kabupaten Lombok Tengah dengan Kabupaten Lombok Barat. Tata guna lahan disekitar jalan ini adalah kawasan pendidikan, permukiman dan masih banyak lahan kosong yang dijadikan sawah atau ladang untuk berkebun. Berikut hasil analisis pencacahan lalu lintas terklasifikasi dengan total lalu lintas selama 16 jam didapatkan 6.170,65 smp/hari untuk arah masuk dan 8.820,30 smp/hari untuk arah keluar. Volume lalu lintas tertinggi terjadi pada jam tersibuk pada pukul 06.00-07.00 dengan jumlah volume lalu lintas sebesar 1.336,10 smp/jam.

**Tabel 3.20** Komposisi Kendaraan Arah Keluar Jalan Kopang Labuhan Lombok (16 Jam)

<b>Arah Masuk</b>		
<b>Jenis Kendaraan</b>	<b>Jumlah Kendaraan</b>	<b>Proporsi Kendaraan</b>
Sepeda Motor	10757	76.06%
Mobil	1520	10.75%
MPU	1	0.01%
Bus Kecil	19	0.13%
Bus Sedang	24	0%
Bus Besar	7	0.05%
Pick Up	1163	8.22%
Truk Sedang	373	2.64%
Truk Besar	178	1.26%
Kereta Gandengan/ Tempelan	0	0%
Roda 3	4	0%
Sepeda	65	0.46%
Becak	31	0.22%
<b>Jumlah</b>	<b>14,142</b>	<b>100%</b>



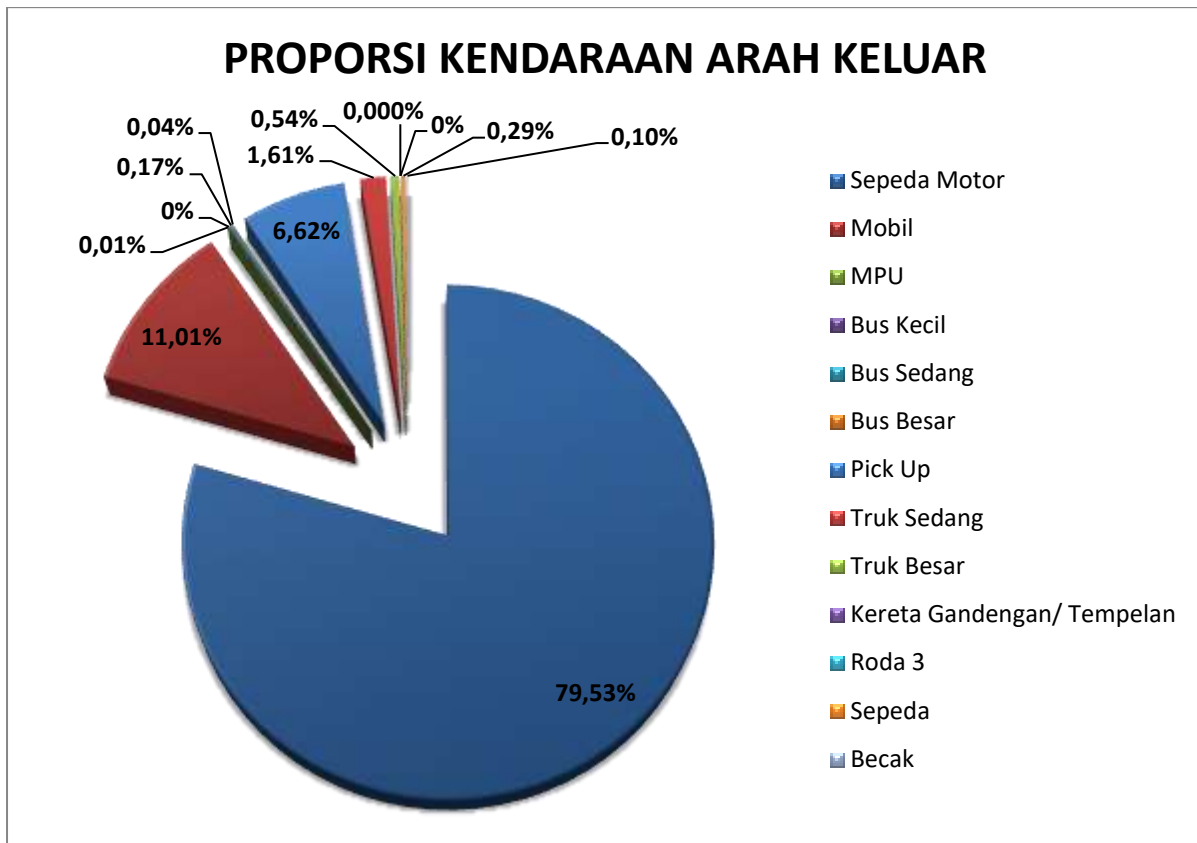
**Gambar 3.41** Proporsi Kendaraan Arah Masuk di Jalan Kediri Praya

Dapat dilihat dari tabel diatas bahwa komposisi kendaraan yang melintas di Jalan Kediri Praya arah masuk didominasi oleh sepeda motor sebesar 76,06% selanjutnya mobil sebesar 10,75%, pick up 8,22%, dan disusul truk sedang 2,64%.

**Tabel V.21** Komposisi Kendaraan Arah Keluar Jalan Kediri Praya (16 Jam)

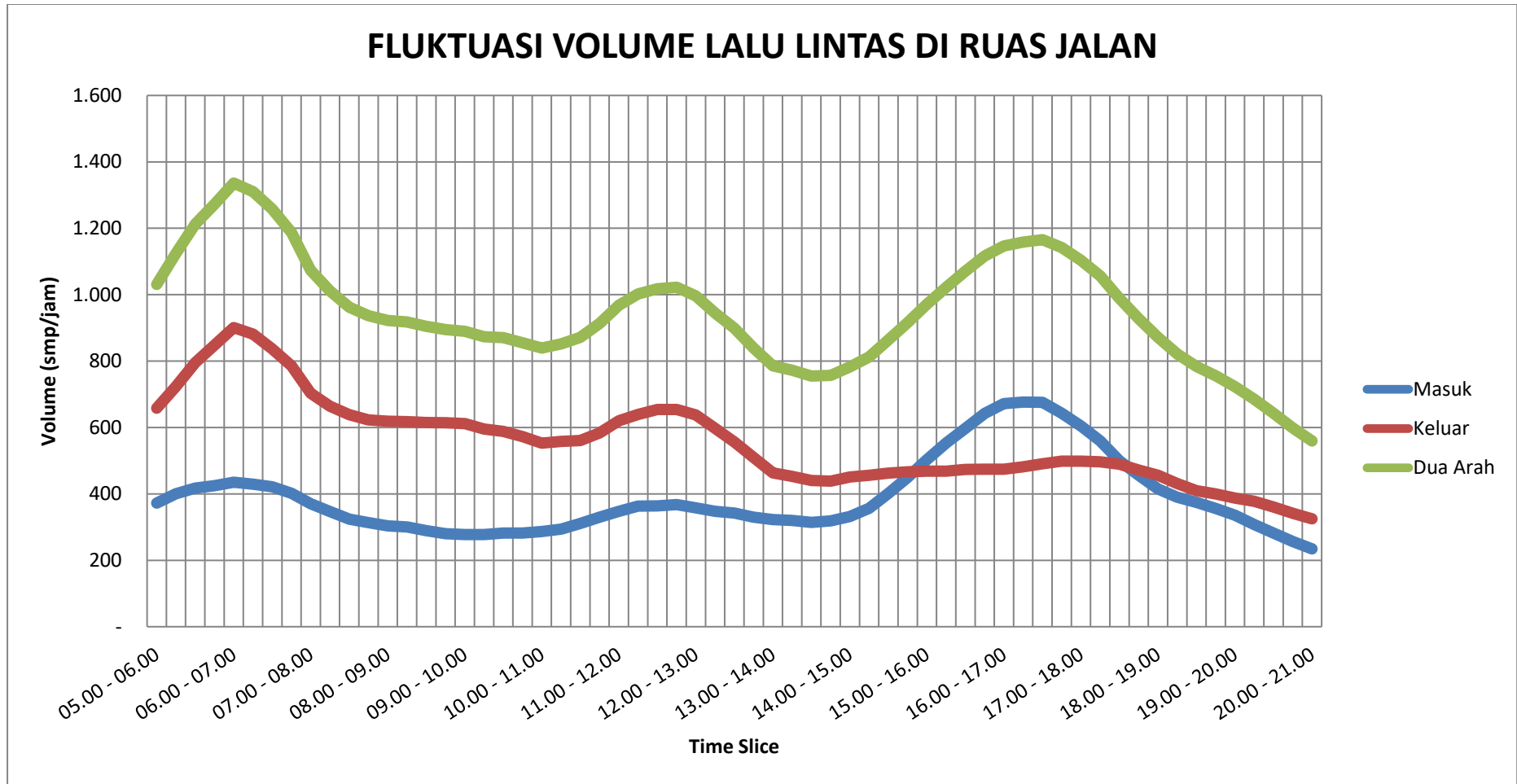
Arah Keluar		
Jenis Kendaraan	Jumlah Kendaraan	Proporsi Kendaraan
Sepeda Motor	17,230	79.53%
Mobil	2,385	11.01%
MPU	2	0.01%
Bus Kecil	20	0%
Bus Sedang	36	0.17%
Bus Besar	8	0.04%
Pick Up	1,435	6.62%
Truk Sedang	348	1.61%
Truk Besar	117	0.54%
Kereta Gandengan/ Tempelan	-	0.000%

Arah Keluar		
Jenis Kendaraan	Jumlah Kendaraan	Proporsi Kendaraan
Roda 3	-	0%
Sepeda	63	0.29%
Becak	22	0.10%
<b>Jumlah</b>	<b>21,666</b>	<b>100%</b>



**Gambar 3.41** Proporsi Kendaraan Arah Keluar di Jalan Kediri Praya

Dapat dilihat dari tabel diatas bahwa komposisi kendaraan yang melintas di Jalan Kediri Praya arah keluar didominasi oleh sepeda motor sebesar 79,53% selanjutnya mobil sebesar 11,01%, pick up 6,62%, dan disusul truk sedang 1,61%.



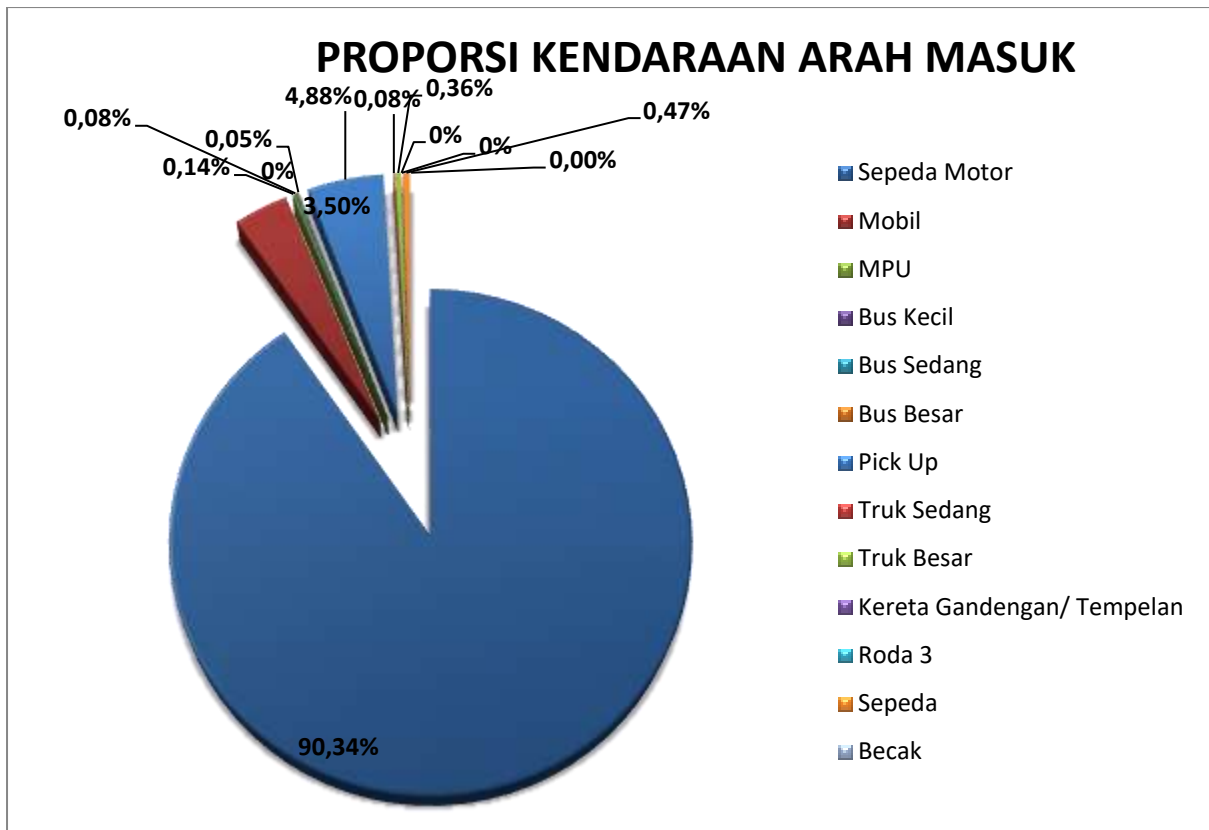
**Gambar 3.42** Fluktuasi Volume Lalu Lintas Di Ruas Jalan Kediri Praya

#### 4) Jalan Praya Keruak

Jalan Praya Keruak merupakan jalan kolektor yang menghubungkan Kabupaten Lombok Tengah dengan Kabupaten Lombok Timur. Tata guna lahan disekitar jalan ini adalah kawasan permukiman dan masih banyak lahan kosong yang dijadikan sawah atau ladang untuk berkebun. Berikut hasil analisis pencacahan lalu lintas terklasifikasi dengan total lalu lintas selama 16 jam didapatkan 2.796,87 smp/hari untuk arah masuk dan 2.688,60 smp/hari untuk arah keluar. Volume lalu lintas tertinggi terjadi pada jam tersibuk pada pukul 07.00-08.00 dengan jumlah volume lalu lintas sebesar 1.006,08 smp/jam.

**Tabel 3.22** Komposisi Kendaraan Arah Masuk Jalan Praya Keruak (16 Jam)

<b>Arah Masuk</b>		
<b>Jenis Kendaraan</b>	<b>Kendaraan</b>	<b>Kendaraan</b>
Sepeda Motor	5957	90.34%
Mobil	231	3.50%
MPU	9	0.14%
Bus Kecil	5	0.08%
Bus Sedang	7	0%
Bus Besar	3	0.05%
Pick Up	322	4.88%
Truk Sedang	5	0.08%
Truk Besar	24	0.36%
Kereta Gandengan/ Tempelan	0	0%
Roda 3	0	0%
Sepeda	31	0.47%
Becak	0	0.00%
<b>Jumlah</b>	<b>6,594</b>	<b>100%</b>



**Gambar 3.43** Proporsi Kendaraan Arah Masuk di Jalan Praya Keruak

Dapat dilihat dari tabel diatas bahwa komposisi kendaraan yang melintas di Jalan Praya Keruak arah masuk didominasi oleh sepeda motor sebesar 90,34% selanjutnya mobil sebesar 3,50%, dan disusul pick up 4,88%.

**Tabel V.23** Komposisi Kendaraan Arah Keluar Jalan Praya Keruak (16 Jam)

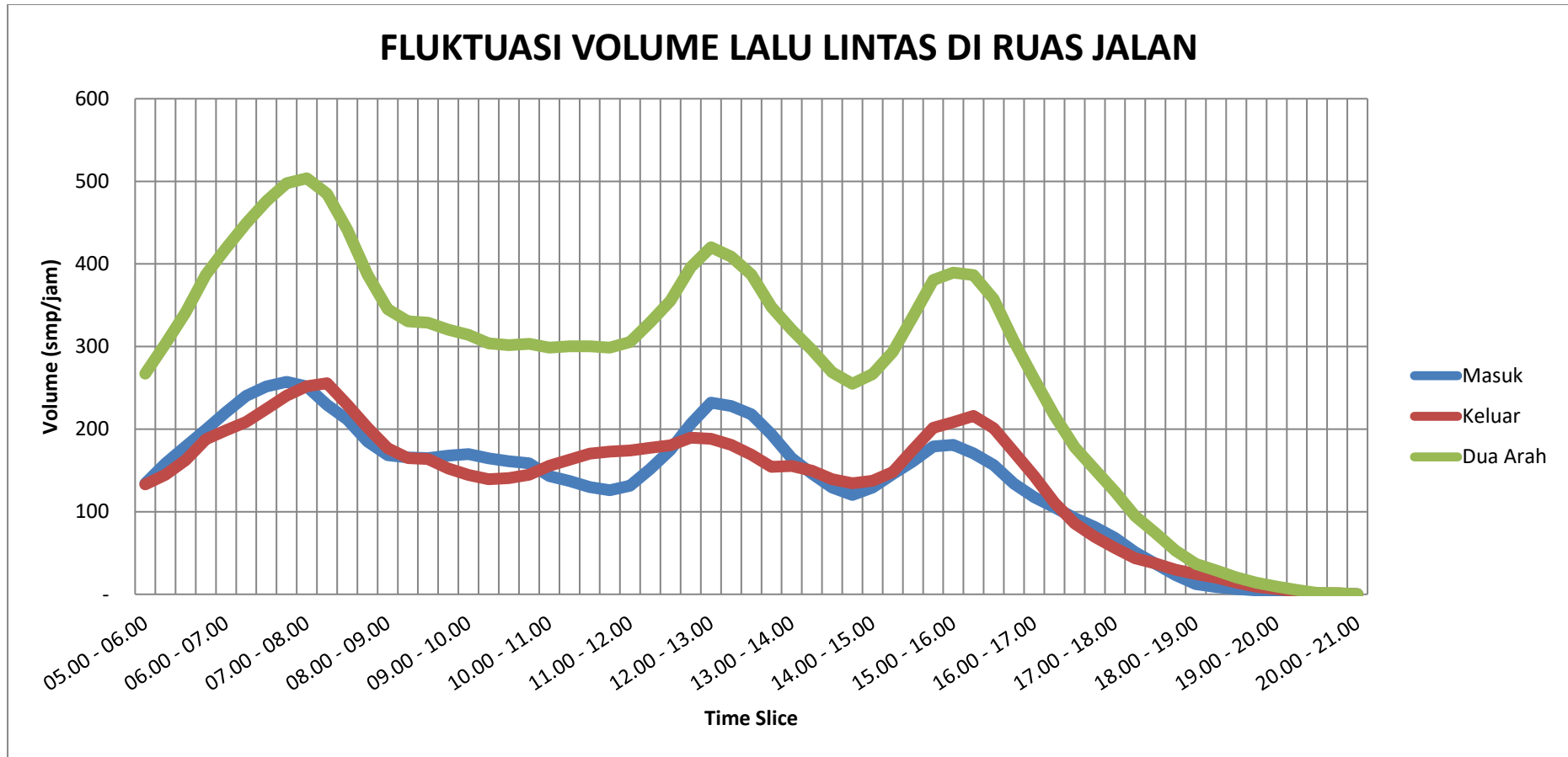
Arah Keluar		
Jenis Kendaraan	Jumlah Kendaraan	Proporsi Kendaraan
Sepeda Motor	5,572	88.15%
Mobil	264	4.18%
MPU	3	0.05%
Bus Kecil	8	0%
Bus Sedang	2	0.03%
Bus Besar	-	0.00%
Pick Up	377	5.96%
Truk Sedang	64	1.01%
Truk Besar	13	0.21%

Arah Keluar		
Jenis Kendaraan	Jumlah Kendaraan	Proporsi Kendaraan
Kereta Gandengan/ Tempelan	-	0.000%
Roda 3	-	0%
Sepeda	18	0.28%
Becak	-	0.00%
<b>Jumlah</b>	<b>6,321</b>	<b>100%</b>



**Gambar 3.44** Proporsi Kendaraan Arah Keluar di Jalan Praya Keruak

Dapat dilihat dari tabel diatas bahwa komposisi kendaraan yang melintas di Jalan Praya Keruak arah keluar didominasi oleh sepeda motor sebesar 88,15% selanjutnya mobil sebesar 4,18%, dan disusul pick up 5,96%.



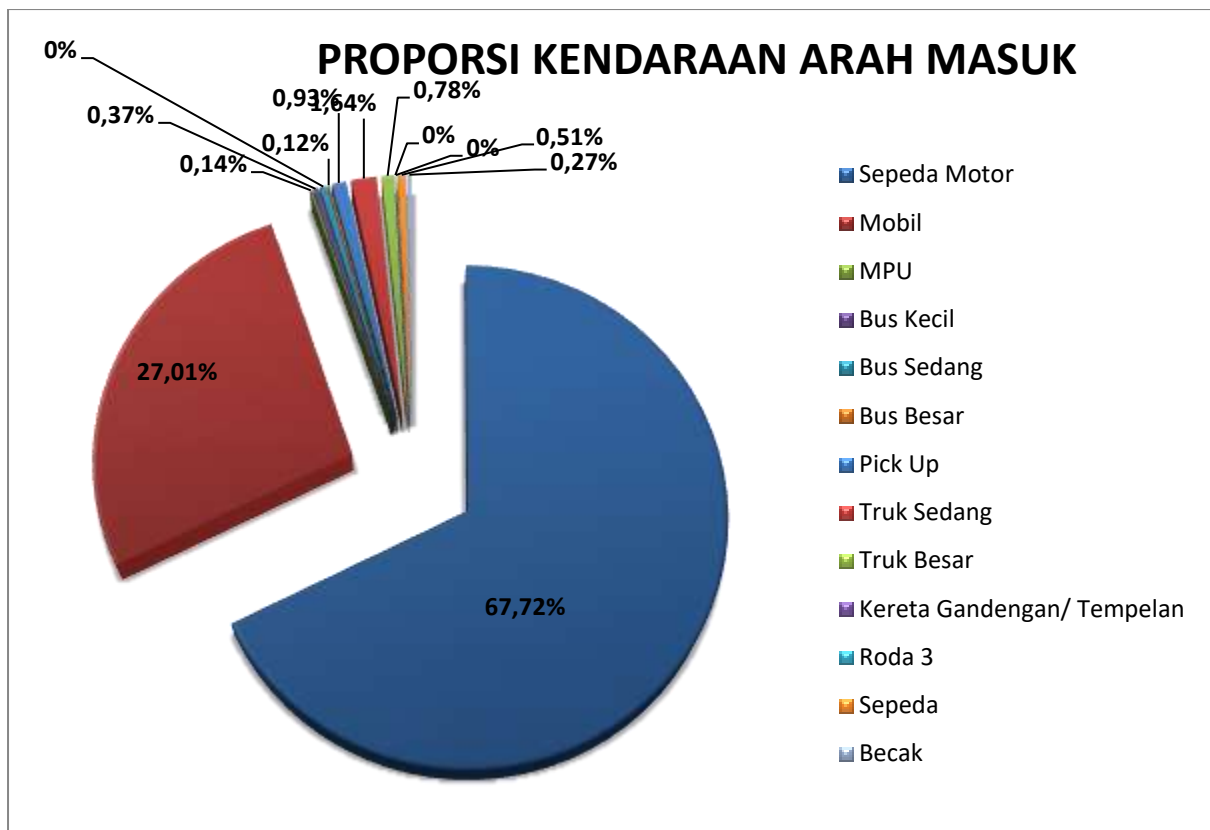
**Gambar 3.45** Fluktuasi Volume Lalu Lintas Di Ruas Jalan Praya Keruak

#### 5) Jalan Bypass BIL

Jalan Bypass BIL merupakan jalan kolektor yang menghubungkan Kabupaten Lombok Tengah dengan Kabupaten Lombok Timur, Kabupaten Lombok Barat dan Kota Mataram. Tata guna lahan disekitar jalan ini adalah kawasan perkebunan, persawahan, sedikit permukiman dan ada danau buatan. Berikut hasil analisis pencacahan lalu lintas terklasifikasi dengan total lalu lintas selama 16 jam didapatkan 2.948,67 smp/hari untuk arah masuk 4.006,29 smp/hari untuk arah keluar. Volume lalu lintas tertinggi terjadi pada jam tersibuk pada pukul 17.30-18.30 dengan jumlah volume lalu lintas sebesar 628,77 smp/jam.

**Tabel V.24** Komposisi Kendaraan Arah Keluar Jalan Praya Keruak (16 Jam)

<b>Arah Masuk</b>		
<b>Jenis Kendaraan</b>	<b>Jumlah Kendaraan</b>	<b>Proporsi Kendaraan</b>
Sepeda Motor	3994	67.72%
Mobil	1593	27.01%
MPU	8	0.14%
Bus Kecil	22	0.37%
Bus Sedang	26	0%
Bus Besar	7	0.12%
Pick Up	55	0.93%
Truk Sedang	97	1.64%
Truk Besar	46	0.78%
Kereta Gandengan/ Tempelan	0	0%
Roda 3	4	0%
Sepeda	30	0.51%
Becak	16	0.27%
<b>Jumlah</b>	<b>5,898</b>	<b>100%</b>



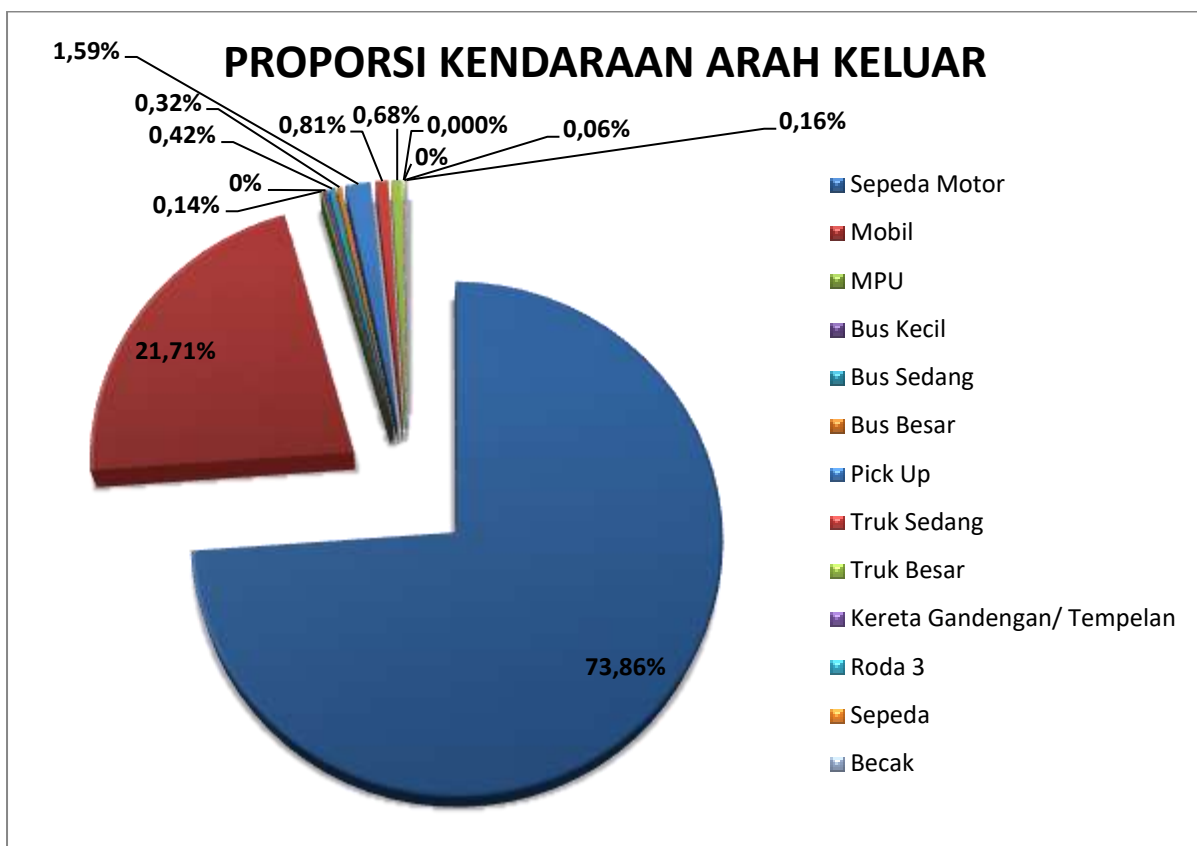
**Gambar 3.46** Proporsi Kendaraan Arah Masuk di Jalan Bypass BIL

Dapat dilihat dari tabel diatas bahwa komposisi kendaraan yang melintas di Jalan Bypass BIL arah masuk didominasi oleh sepeda motor sebesar 67,72% selanjutnya mobil sebesar 27,01%, dan disusul pick up 1,64%.

**Tabel 3.25** Komposisi Kendaraan Arah Keluar Jalan Praya Keruak (16 Jam)

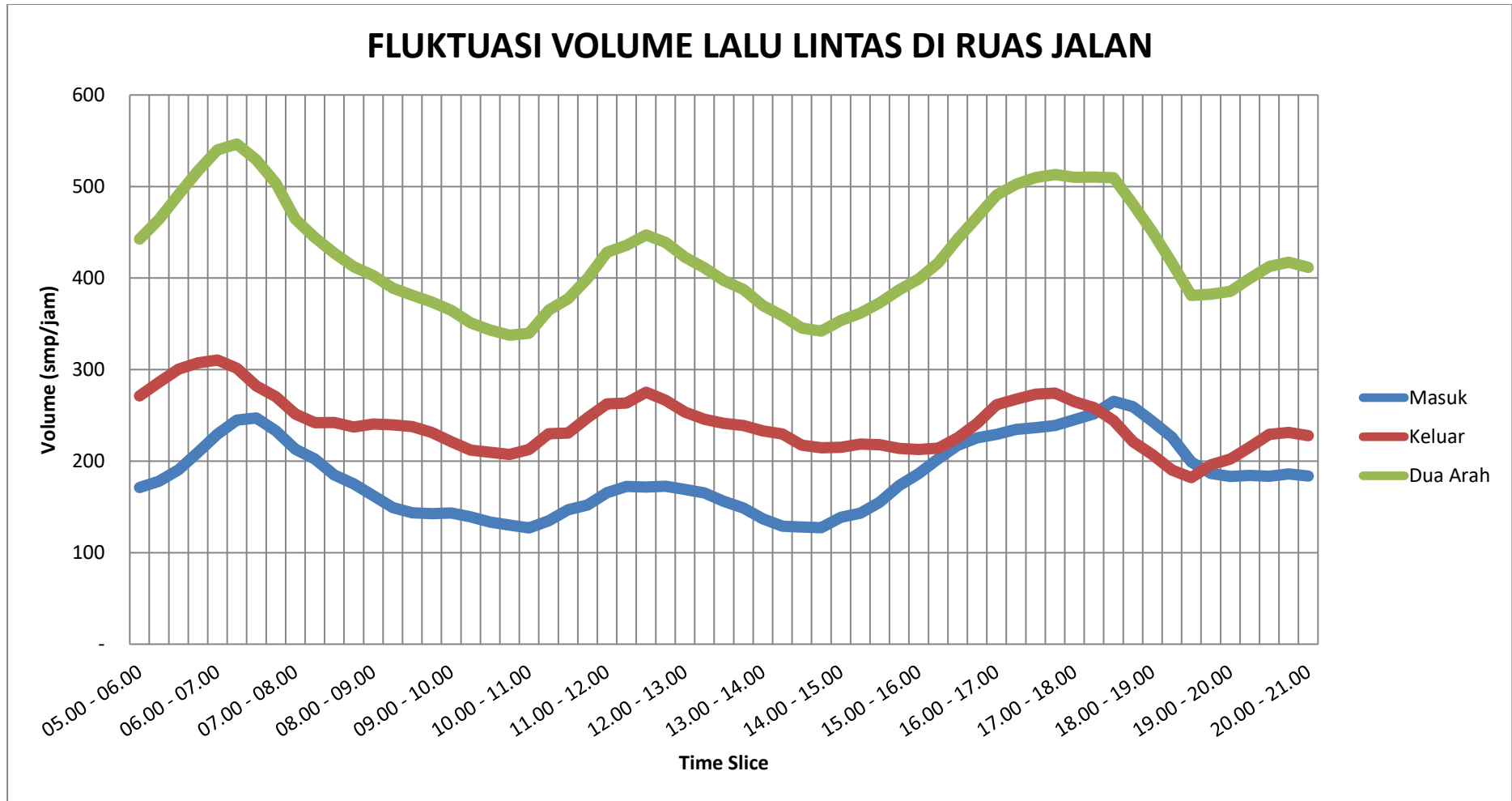
Arah Keluar		
Jenis Kendaraan	Jumlah Kendaraan	Proporsi Kendaraan
Sepeda Motor	6,315	73.86%
Mobil	1,856	21.71%
MPU	12	0.14%
Bus Kecil	22	0%
Bus Sedang	36	0.42%
Bus Besar	27	0.32%
Pick Up	136	1.59%
Truk Sedang	69	0.81%
Truk Besar	58	0.68%

Arah Keluar		
Jenis Kendaraan	Jumlah Kendaraan	Proporsi Kendaraan
Kereta Gandengan/ Tempelan	-	0%
Roda 3	-	0%
Sepeda	5	0.06%
Becak	14	0.16%
<b>Jumlah</b>	<b>8,550</b>	<b>100%</b>



**Gambar 3.47** Proporsi Kendaraan Arah Keluar di Jalan Bypass BIL

Dapat dilihat dari tabel diatas bahwa komposisi kendaraan yang melintas di Jalan Praya Keruak arah keluar didominasi oleh sepeda motor sebesar 73,86% selanjutnya mobil sebesar 21,71%, dan disusul pick up 1,59%.



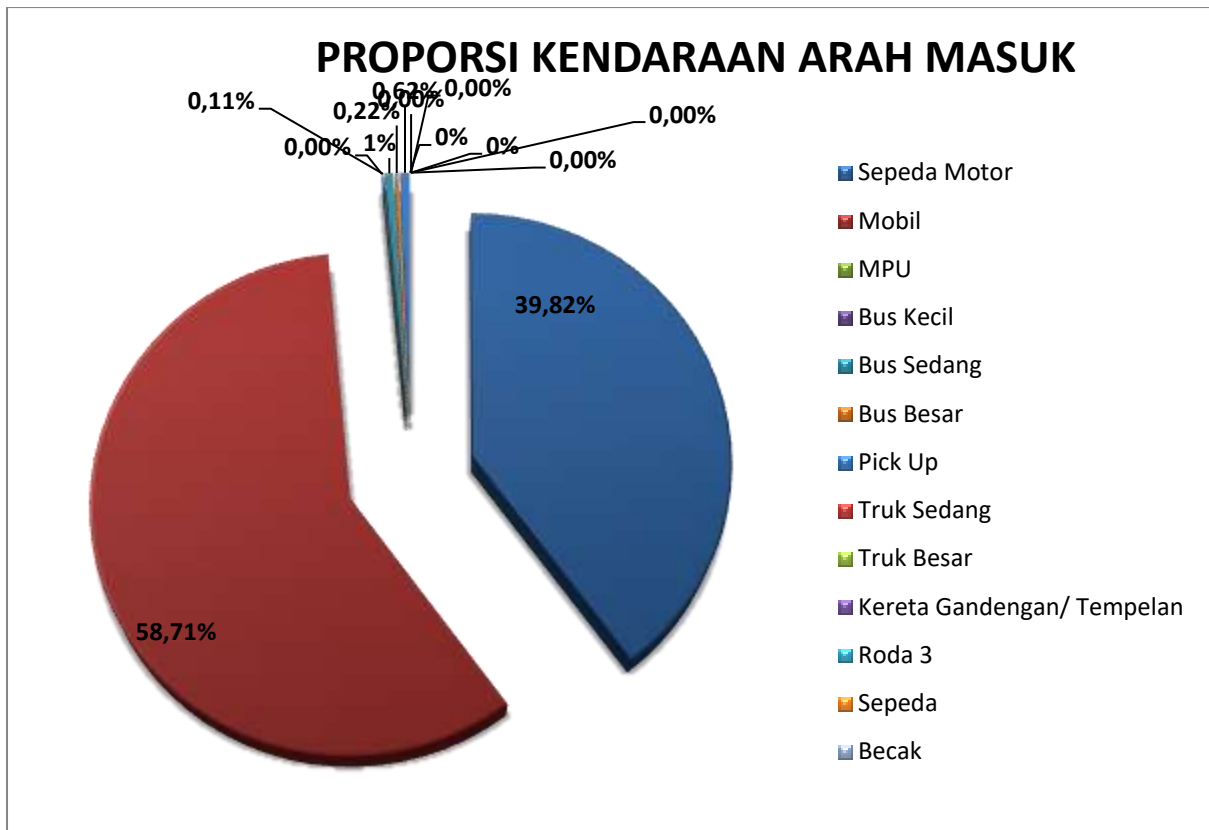
**Gambar 3.48** Fluktuasi Volume Lalu Lintas Di Ruas Jalan Bypass BIL 1

6) Bandara International Lombok

Bandara International Lombok merupakan kordon luar yang menghubungkan Kabupaten Lombok Tengah dengan berbagai kota dan kabupaten yang ada di Indonesia. Berikut hasil analisis pencacahan lalu lintas terklasifikasi dengan total lalu lintas selama 16 jam didapatkan 3.946,45 smp/hari untuk arah masuk 4.453,71 smp/hari untuk arah keluar. Volume lalu lintas tertinggi terjadi pada jam tersibuk pada pukul 17.45-18.45 dengan jumlah volume lalu lintas sebesar 746,88 smp/jam.

**Tabel 5.26** Komposisi Kendaraan Arah Masuk Bandara International Lombok (16 Jam)

<b>Arah Masuk</b>		
<b>Jenis Kendaraan</b>	<b>Jumlah Kendaraan</b>	<b>Proporsi Kendaraan</b>
Sepeda Motor	1808	39.82%
Mobil	2666	58.71%
MPU	0	0%
Bus Kecil	5	0.11%
Bus Sedang	24	1%
Bus Besar	10	0.22%
Pick Up	28	0.62%
Truk Sedang	0	0%
Truk Besar	0	0%
Kereta Gandengan/ Tempelan	0	0%
Roda 3	0	0%
Sepeda	0	0%
Becak	0	0%
<b>Jumlah</b>	<b>4,541</b>	<b>100%</b>



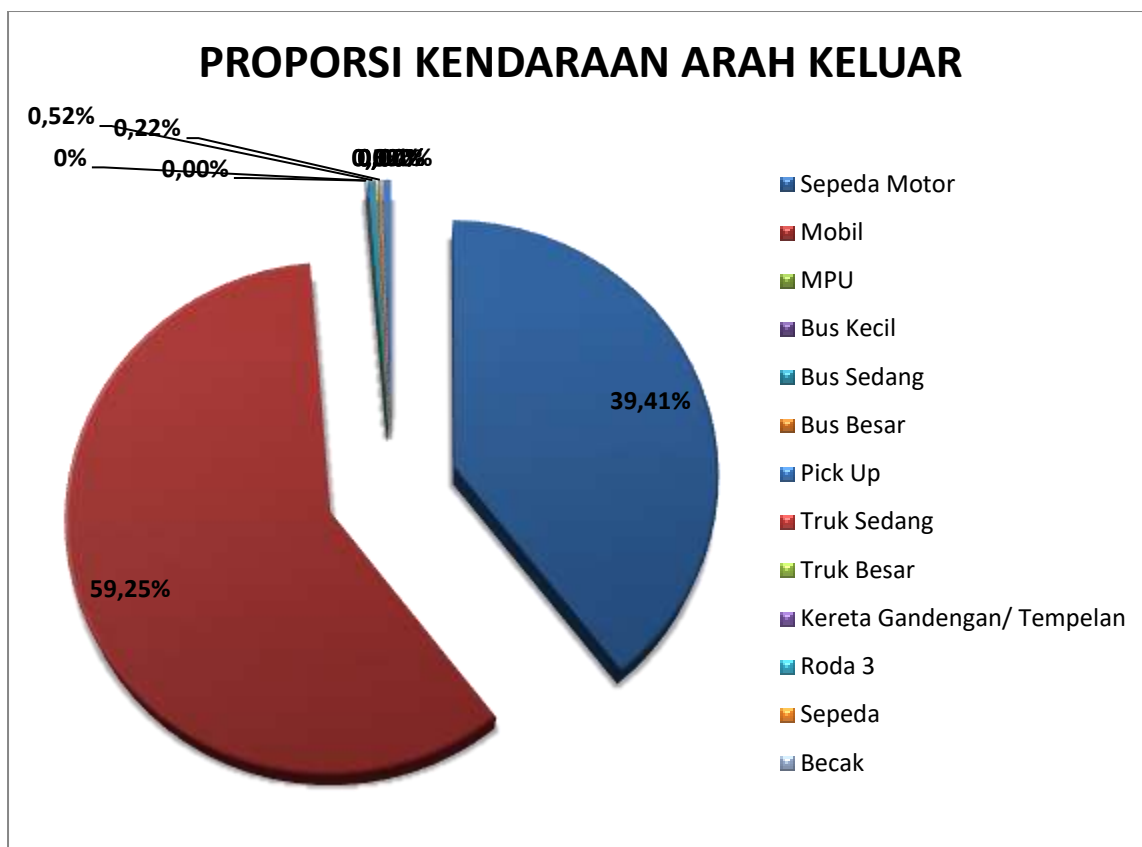
**Gambar 3.49** Proporsi Kendaraan Arah Masuk di Bandara International Lombok

Dapat dilihat dari tabel diatas bahwa komposisi kendaraan yang melintas di Bandara International Lombok arah masuk didominasi oleh mobil sebesar 58,71% selanjutnya sepeda motor sebesar 39,82%, dan disusul pick up 0,62%.

**Tabel 5.27** Komposisi Kendaraan Arah Masuk Bandara International Lombok (16 Jam)

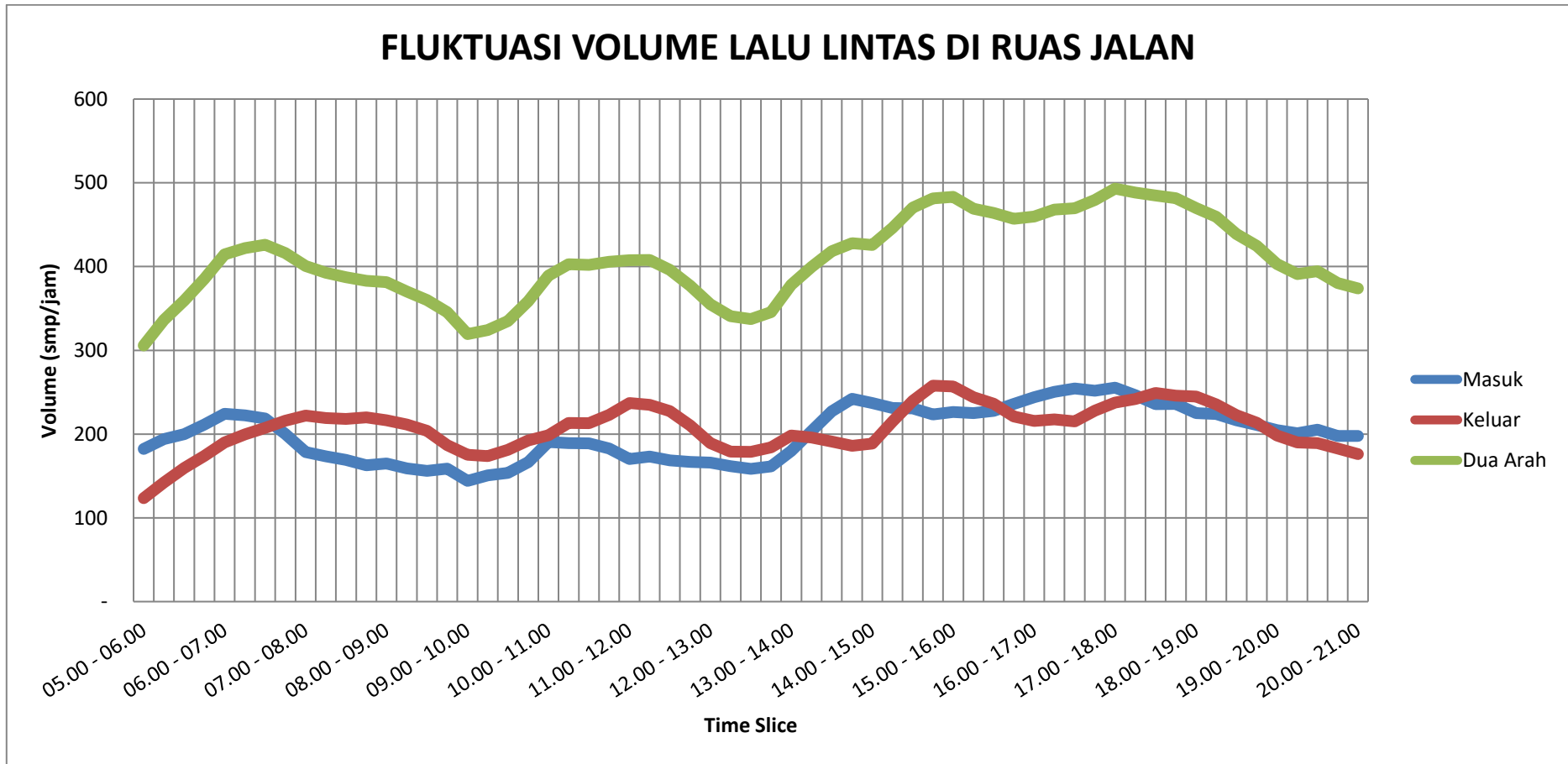
Arah Keluar		
Jenis Kendaraan	Jumlah Kendaraan	Proporsi Kendaraan
Sepeda Motor	1,825	39.41%
Mobil	2,744	59.25%
MPU	-	0%
Bus Kecil	4	0%
Bus Sedang	24	0.52%
Bus Besar	10	0.22%
Pick Up	24	0.52%
Truk Sedang	-	0%
Truk Besar	-	0%

Arah Keluar		
Jenis Kendaraan	Jumlah Kendaraan	Proporsi Kendaraan
Kereta Gandengan/ Tempelan	-	0%
Roda 3	-	0%
Sepeda	-	0%
Becak	-	0%
<b>Jumlah</b>	<b>4,631</b>	<b>100%</b>



**Gambar 3.50** Proporsi Kendaraan Arah Masuk di Bandara International Lombok

Dapat dilihat dari tabel diatas bahwa komposisi kendaraan yang melintas di Bandara International Lombok arah keluar didominasi oleh mobil sebesar 59,25% selanjutnya sepeda motor sebesar 39,41%, dan disusul pick up 0,52%.



**Gambar 3.51** Fluktuasi Volume Lalu Lintas Di Bandara International Lombok

### 3.1.5 Survei Gerakan Membelok Terklasifikasi (CTMC)

Survei gerakan membelok terklasifikasi dilakukan guna mengetahui volume lalu lintas pada setiap mulut persimpangan dan mengetahui tundaan yang terjadi pada setiap kendaraan saat berada dimulut persimpangan. Survei yang dilakukan dengan interval waktu 15 menit selama waktu sibuk. Dari survei tersebut data dimasukkan dalam data input untuk mengetahui volume lalu lintas pada setiap kaki simpang, Untuk mengetahui jam sibuknya maka setiap jumlah jenis kendaraan dikalikan nilai smp-nya masing-masing. Dalam perhitungannya menggunakan standar faktor smp untuk jalan perkotaan. Standarnya seperti tabel di bawah ini:

Jenis Kendaraan	Kelas Kendaraan	smp Simpang
Sedan/jeep	LV	1.00
Oplet		
Mikrobus		
Pick up		
Bus standard	HV	1.30
Truk sedang		
Truk berat		
Sepeda motor	MC	0.40
Cidomo	UM	1.00
Sepeda		
Andong, dll		

#### Keterangan

LV = *Light Vehicle* (Kendaraan Ringan)

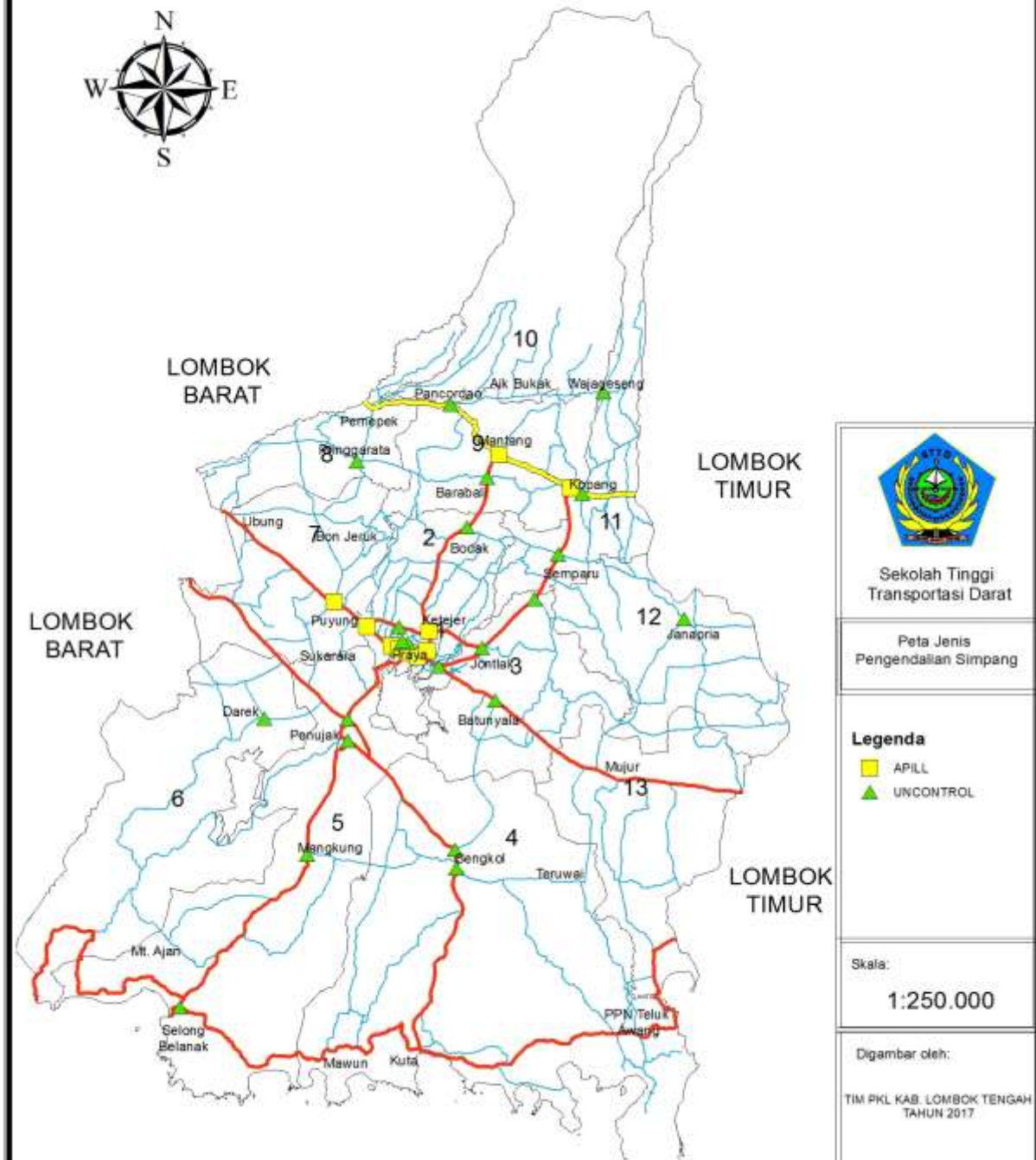
HV = *Heavy Vehicle* (Kendaraan Berat)

MC = *Motorcycle* (Sepeda Motor)

UM = *Unmotorised* (Tidak Bermotor)

Titik lokasi survei CTMC dapat dilihat pada peta di bawah ini :

# PETA JARINGAN JALAN KABUPATEN LOMBOK TENGAH

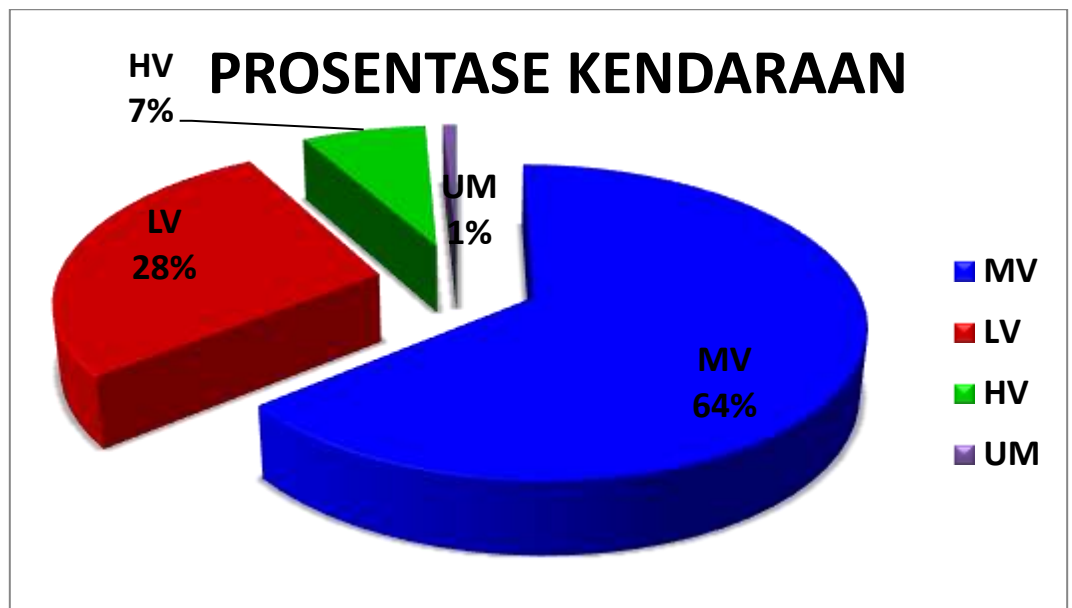


**Gambar 3.52** Peta Jaringan Jalan Titik Simpang Kabupaten Lombok Tengah

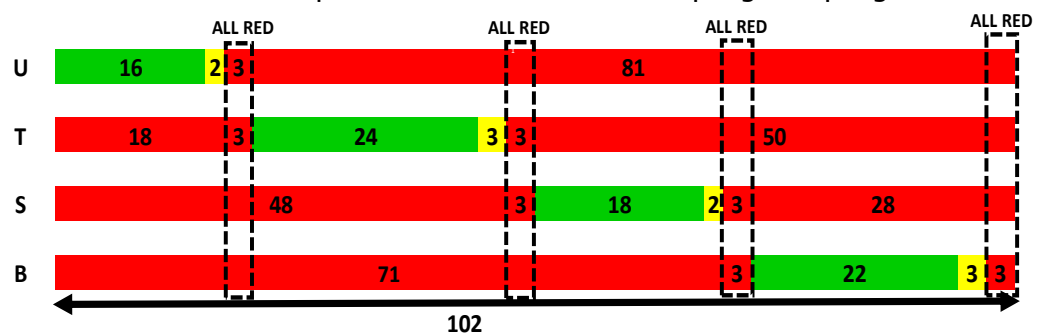
a. Simpang APILL

1) Simpang 4 Kopang

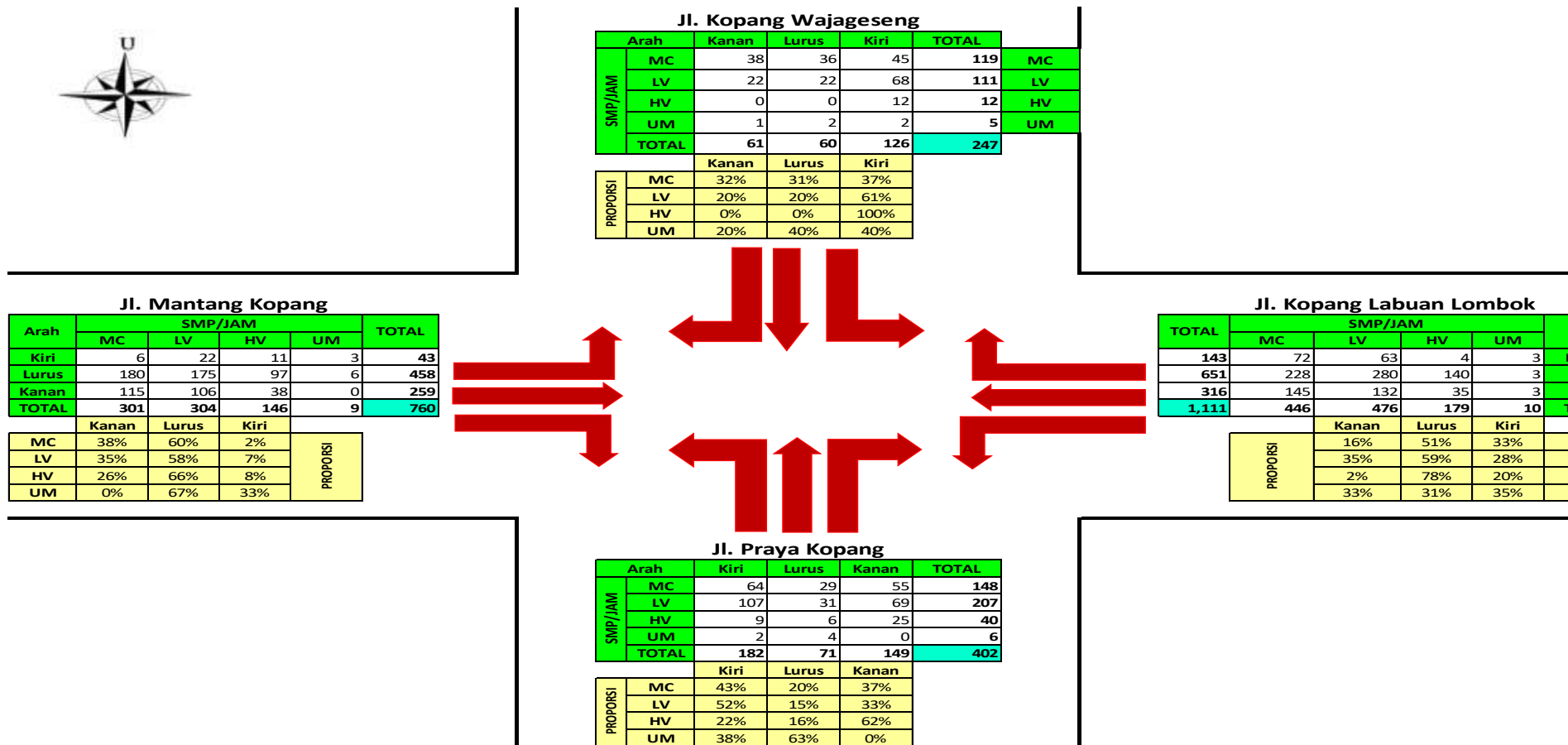
Simpang 4 Kopang adalah tipe simpang ber-APILL dimana memiliki empat kaki pendekat yaitu kaki pendekat utara Jalan Kopang Wajageseng, kaki pendekat selatan Jalan Praya Kopang, kaki pendekat barat Jalan Mantang – Kopang, dan timur Jalan Kopang – Labuan Lombok. Kaki pendekat barat dan timur merupakan jalan arteri yang tata guna lahannya digunakan sebagai kawasan komersil. Untuk pengaturan fase sinyal pada Simpang Kopang terdiri dari empat fase dimana waktu siklus total adalah 102 detik.



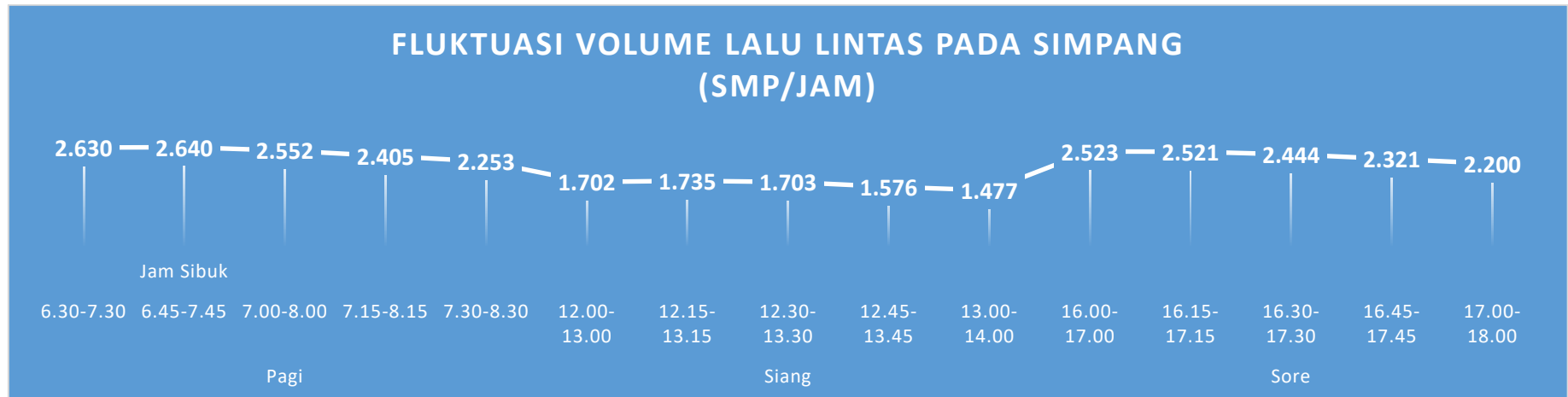
**Gambar 3.53** Komposisi Jumlah Kendaraan Simpang 4 Kopang



**Gambar 3.54** Diagram Fase APILL Simpang 4 Kopang



Gambar 3.55 Diagram Arus Simpang 4 Kopang



**Gambar 3.56** Grafik Fluktuasi Volume Lalu Lintas Pada Simpang 4 Kopang (smp/jam)

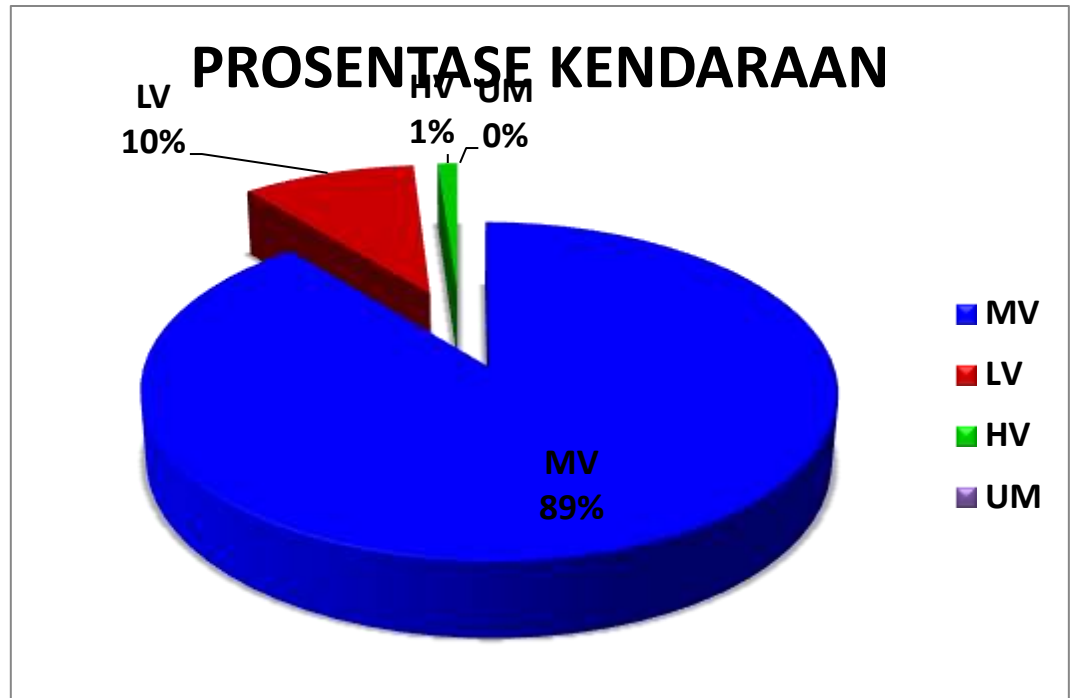
**Tabel 3.28** Hasil Analisis Simpang 4 Kopang

Simpang 4 Kopang			
KAKI	DS	ANTRIAN (m)	TUNDAAN (det/smp)
U	0.50	7.50	36.20
S	0.47	7.61	34.37
T	0.75	19.38	36.71
B	0.70	16.56	37.76

b. Simpang Prioritas

1) Simpang 3 Batunyala

Simpang 3 Batunyala adalah tipe simpang tanpa pengendali dimana memiliki tiga kaki pendekat yaitu kaki pendekat selatan Jalan Raya Batunyala, kaki pendekat barat Jalan Pejanggik dan kaki pendekat timur Jalan Praya Mujur. Kaki pendekat barat dan timur merupakan jalan kolektor yang tata guna lahannya digunakan sebagai komersil dan persawahan.



**Gambar 3.57** Komposisi Jumlah Kendaraan Simpang 3 Batunyala

**Tabel 3.29** Hasil Analisis Simpang 3 Batunyala

SIMPANG 3 BATUNYALA		
DS	PELUANG ANTRIAN (m)	TUNDAAN (det/smp)
0.33	6 – 15	7.61

### Jl. Pejangik

Arah	SMP/JAM				TOTAL
	MC	LV	HV	UM	
Kiri	0	0	0	0	0
Lurus	120	19	4	0	144
Kanan	29	12	5	0	46
<b>TOTAL</b>	<b>149</b>	<b>31</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>190</b>

PROPORSI	Kanan	Lurus	Kiri	
	MC	20%	80%	0%
	LV	38%	62%	0%
	HV	55%	45%	0%
	UM	0%	0%	0%

### Jl. Praya Mujur

TOTAL	SMP/JAM				Arah
	MC	LV	HV	UM	
0	0	0	0	0	Kanan
320	277	42	1	0	Lurus
63	46	13	3	0	Kiri
<b>383</b>	<b>323</b>	<b>56</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>TOTAL</b>

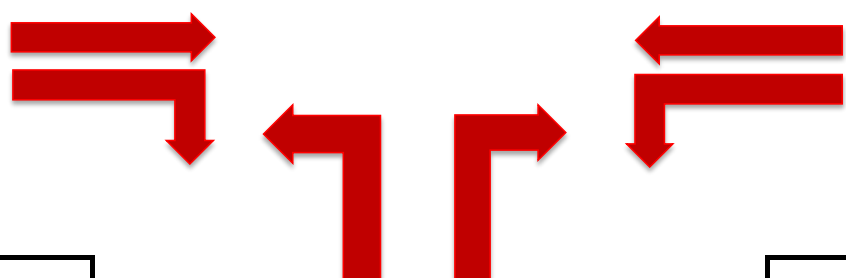
PROPORSI	Kanan	Lurus	Kiri
	0%	86%	14%
	0%	76%	0%
	0%	20%	0%
	0%	0%	0%

### Jl. Raya Batunyala

Arah		Kiri	Lurus	Kanan	TOTAL
SMP/JAM	MC	75	0	51	126
	LV	18	0	26	44
	HV	3	0	3	5
	UM	0	0	0	0
	<b>TOTAL</b>	<b>96</b>	<b>0</b>	<b>80</b>	<b>175</b>

PROPORSI	Kiri	Lurus	Kanan	
	MC	60%	0%	40%
	LV	41%	0%	59%
	HV	50%	0%	50%
	UM	0%	0%	0%





### 3.1.6 Survei Kecepatan Perjalanan

Survei kecepatan dilaksanakan di semua ruas jalan yang ada di wilayah studi Kabupaten Lombok Tengah. Metode yang digunakan adalah dengan pengamatan kendaraan bergerak, yang dilakukan pada seluruh ruas jalan. Terdiri dari jalan arteri, kolektor, dan lokal terpilih. Untuk jalan dengan sistem satu arah dilakukan survei FCO. Data yang diperoleh dari pengolahan survei pengamatan kendaraan bergerak adalah data volume lalu lintas pada masing-masing ruas atau link, data kecepatan dan data waktu perjalanan. Kecepatan diperoleh dengan membandingkan panjang ruas dengan waktu tempuhnya. Dari hasil analisis yang telah kami lakukan, maka kami mendapatkan data tentang kecepatan dan waktu perjalanan. Pengolahan data dari hasil survei yang diperoleh dengan menggunakan rumus-rumus penghitungan untuk mengetahui target pengolahan data berupa data kecepatan, waktu tempuh dan kendaraan per menitnya. Berikut rumus-rumus yang digunakan:

$$Q = \frac{X + y}{T_w + T_a}$$

$$T = T_w - \frac{y}{Q}$$

$$v = \frac{0.36 s}{t}$$

*Sumber : Karakteristik Sistem Lalu Lintas (Seri SC-OLLAJ)*

Keterangan :

Q = Arus kendaraan per menit

T = waktu perjalanan rata-rata

X = kendaraan berlawanan arah

Y = kendaraan yang mendahului dikurangi kendaraan yang dilalui

V = kecepatan (km/jam)

S = panjang ruas (meter)

Ta = waktu berlawanan dengan arus

Tw = waktu searah dengan arus

Berikut adalah hasil analisis dari beberapa ruas yang telah kami survei:

**Tabel 3.30** Kecepatan Perjalanan Pada Ruas Jalan Arteri Kopang Labuhan Lombok

Node Awal : 1101  
 Node Akhir : 1801  
 Nama link : Jl. Kopang Labuhan Lombok

Jenis Kendaraan	Survei ke	x Kendaraan Berlawanan	b Kendaraan Menyalip	a Kendaraan Disalip	y (b-a)	T Waktu Perjalanan (menit)	T Waktu Hambatan (menit)	d Panjang Lintasan (km)	Q Volume Kendaraan (smp/menit)	Q Volume Kendaraan (smp/jam)	V=d/T Journey Speed (km/jam)	V=d/T Running Speed (km/jam)	V Kepadatan (smp/km)
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>7</i>	<i>8</i>	<i>9</i>	<i>10</i>	<i>11</i>	<i>12</i>	<i>13</i>	<i>15</i>
<b>Total (smp)</b>	1	362.15	25.56	13.84	11.72	4.00	0.00	3.000	50.20	753.02	45.00	45.00	1004.02
	2	376.14	30.09	12.70	17.39	4.00	0.00	3.000	49.63	744.40	45.00	45.00	992.54
	3	374.91	13.93	4.05	9.88	4.10	0.00	3.000	51.89	759.32	43.90	43.90	1037.73
	4	391.35	19.65	8.45	11.20	4.20	0.00	3.000	52.59	751.25	42.86	42.86	1051.75
	5	445.07	33.54	15.76	17.78	4.00	0.00	3.000	51.35	770.18	45.00	45.00	1026.90
	6	434.96	37.86	13.23	24.63	4.00	0.00	3.000	51.80	777.00	45.00	45.00	1036.00
<b>Rata-rata</b>		<b>397.43</b>	<b>26.77</b>	<b>11.34</b>	<b>15.43</b>	<b>4.05</b>	<b>0.00</b>	<b>3.00</b>	<b>51.24</b>	<b>759.19</b>	<b>44.46</b>	<b>44.46</b>	<b>1024.82</b>

Node Awal : 1801  
 Node Akhir : 1101  
 Nama link : Jl. Kopang Labuhan Lombok

Jenis Kendaraan	Survei ke	x Kendaraan Berlawanan	b Kendaraan Menyalip	a Kendaraan Disalip	y (b-a)	T Waktu Perjalanan (menit)	T Waktu Hambatan (menit)	d Panjang Lintasan (km)	Q Volume Kendaraan (smp/menit)	Q Volume Kendaraan (smp/jam)	V=d/T Journey Speed (km/jam)	V=d/T Running Speed (km/jam)	V Kepadatan (smp/km)
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>7</i>	<i>8</i>	<i>9</i>	<i>10</i>	<i>11</i>	<i>12</i>	<i>13</i>	<i>16</i>
<b>Total (smp)</b>	1	404.95	31.79	15.64	16.15	4.30	0.00	3.000	45.58	635.98	41.86	41.86	911.57
	2	385.58	26.93	14.50	12.43	4.12	0.00	3.000	47.85	696.89	43.69	43.69	957.07
	3	420.78	17.34	8.45	8.89	4.20	0.00	3.000	46.24	660.59	42.86	42.86	924.82
	4	414.76	17.48	6.72	10.76	3.90	0.00	3.000	49.64	763.74	46.15	46.15	992.86
	5	392.98	45.97	21.15	24.82	4.00	0.00	3.000	58.74	881.04	45.00	45.00	1174.73
	6	389.77	52.15	19.76	32.39	4.00	0.00	3.000	58.42	876.28	45.00	45.00	1168.38
<b>Rata-rata</b>		<b>401.47</b>	<b>31.94</b>	<b>14.37</b>	<b>17.57</b>	<b>4.09</b>	<b>0.00</b>	<b>3.00</b>	<b>51.08</b>	<b>752.42</b>	<b>44.09</b>	<b>44.09</b>	<b>1021.57</b>

**Tabel 3.31** Kecepatan Perjalanan Pada Ruas Jalan Kolektor Praya Mantang

Node Awal : 103  
 Node Akhir : 903  
 Nama link : Jl. Praya Mantang

Jenis Kendaraan	Survei ke	x Kendaraan Berlawanan	b Kendaraan Menyalip	a Kendaraan Disalip	y (b-a)	T Waktu Perjalanan (menit)	T Waktu Hambatan (menit)	d Panjang Lintasan (km)	Q Volume Kendaraan (smp/menit)	Q Volume Kendaraan (smp/jam)	V=d/T Journey Speed (km/jam)	V=d/T Running Speed (km/jam)	V Kepadatan (smp/km)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	15
Total (smp)	1	199.31	20.19	4.19	16.00	14.00	0.00	11.000	8.45	507.17	47.14	47.14	645.49
	2	205.96	19.73	4.86	14.87	14.10	0.00	11.000	8.40	503.98	46.81	46.81	646.01
	3	211.34	14.68	5.05	9.63	13.90	0.00	11.000	8.27	496.07	47.48	47.48	626.85
	4	220.05	19.34	4.98	14.36	14.00	0.00	11.000	8.41	504.40	47.14	47.14	641.97
	5	207.66	18.40	6.52	11.88	14.20	0.00	11.000	9.61	576.88	46.48	46.48	744.70
	6	215.85	16.86	3.99	12.87	13.80	0.00	11.000	9.95	596.73	47.83	47.83	748.62
<b>Rata-rata</b>		<b>210.03</b>	<b>18.20</b>	<b>4.93</b>	<b>13.27</b>	<b>14.00</b>	<b>0.00</b>	<b>11.00</b>	<b>8.85</b>	<b>530.87</b>	<b>47.15</b>	<b>47.15</b>	<b>675.61</b>

Node Awal : 903  
 Node Akhir : 103  
 Nama link : Jl. Praya Mantang

Jenis Kendaraan	Survei ke	x Kendaraan Berlawanan	b Kendaraan Menyalip	a Kendaraan Disalip	y (b-a)	T Waktu Perjalanan (menit)	T Waktu Hambatan (menit)	d Panjang Lintasan (km)	Q Volume Kendaraan (smp/menit)	Q Volume Kendaraan (smp/jam)	V=d/T Journey Speed (km/jam)	V=d/T Running Speed (km/jam)	V Kepadatan (smp/km)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	16
Total (smp)	1	220.68	27.03	4.64	22.39	14.00	0.00	11.000	7.92	475.07	47.14	47.14	604.64
	2	221.16	26.24	5.25	20.99	14.00	0.00	11.000	8.08	484.59	47.14	47.14	616.75
	3	221.87	19.52	3.12	16.40	14.10	0.00	11.000	8.13	488.01	46.81	46.81	625.55
	4	222.71	19.98	1.65	18.33	14.20	0.00	11.000	8.45	507.19	46.48	46.48	654.74
	5	257.33	36.15	2.98	33.17	13.80	0.00	11.000	8.60	516.06	47.83	47.83	647.43
	6	260.63	38.66	4.31	34.35	13.70	0.00	11.000	9.10	545.89	48.18	48.18	679.88
<b>Rata-rata</b>		<b>234.06</b>	<b>27.93</b>	<b>3.66</b>	<b>24.27</b>	<b>13.97</b>	<b>0.00</b>	<b>11.00</b>	<b>8.38</b>	<b>502.80</b>	<b>47.26</b>	<b>47.26</b>	<b>638.16</b>

**Tabel 3.32** Kecepatan Perjalanan Pada Ruas Jalan Lokal Batunyala

Node Awal : 303  
 Node Akhir : 402  
 Nama link : Jl. Batunyala

Jenis Kendaraan	Survei ke	x Kendaraan Berlawanan	b Kendaraan Menyalip	a Kendaraan Disalip	y (b-a)	T Waktu Perjalanan (menit)	T Waktu Hambatan (menit)	d Panjang Lintasan (km)	Q Volume Kendaraan (smp/menit)	Q Volume Kendaraan (smp/jam)	V=d/T Journey Speed (km/jam)	V=d/T Running Speed (km/jam)	V Kepadatan (smp/km)
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>7</i>	<i>8</i>	<i>9</i>	<i>10</i>	<i>11</i>	<i>12</i>	<i>13</i>	<i>15</i>
<b>Total (smp)</b>	1	56.76	0.33	1.65	-1.32	11.00	0.00	9.100	3.10	185.79	49.64	49.64	224.58
	2	49.87	1.00	3.65	-2.65	10.80	0.00	9.100	2.62	157.38	50.56	50.56	186.78
	3	51.51	0.33	2.32	-1.99	10.72	0.00	9.100	2.78	166.89	50.93	50.93	196.59
	4	49.37	2.33	0.99	1.34	10.35	0.00	9.100	3.05	182.70	52.75	52.75	207.80
	5	48.03	1.66	1.65	0.01	10.52	0.00	9.100	2.85	170.84	51.90	51.90	197.50
	6	48.62	1.33	1.33	0.00	10.45	0.00	9.100	2.81	168.61	52.25	52.25	193.62
<b>Rata-rata</b>		<b>50.69</b>	<b>1.16</b>	<b>1.93</b>	<b>-0.77</b>	<b>10.64</b>	<b>0.00</b>	<b>9.10</b>	<b>2.87</b>	<b>172.03</b>	<b>51.34</b>	<b>51.34</b>	<b>201.15</b>

Node Awal : 402  
 Node Akhir : 303  
 Nama link : Jl. Batunyala

Jenis Kendaraan	Survei ke	x Kendaraan Berlawanan	b Kendaraan Menyalip	a Kendaraan Disalip	y (b-a)	T Waktu Perjalanan (menit)	T Waktu Hambatan (menit)	d Panjang Lintasan (km)	Q Volume Kendaraan (smp/menit)	Q Volume Kendaraan (smp/jam)	V=d/T Journey Speed (km/jam)	V=d/T Running Speed (km/jam)	V Kepadatan (smp/km)
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>	<i>6</i>	<i>7</i>	<i>8</i>	<i>9</i>	<i>10</i>	<i>11</i>	<i>12</i>	<i>13</i>	<i>16</i>
<b>Total (smp)</b>	1	71.61	1.33	4.44	-3.11	11.20	0.50	9.100	2.36	141.81	48.75	48.75	174.53
	2	60.04	1.00	1.32	-0.32	11.08	0.00	9.100	2.26	135.88	49.28	49.28	165.44
	3	61.29	0.33	2.31	-1.98	10.60	0.00	9.100	2.32	139.39	51.51	51.51	162.37
	4	62.91	0.33	2.98	-2.65	10.75	0.00	9.100	2.21	132.85	50.79	50.79	156.94
	5	60.07	1.66	2.78	-1.12	10.58	0.00	9.100	2.22	133.39	51.61	51.61	155.09
	6	58.45	1.00	2.32	-1.32	10.35	0.00	9.100	2.27	136.44	52.75	52.75	155.18
<b>Rata-rata</b>		<b>62.40</b>	<b>0.94</b>	<b>2.69</b>	<b>-1.75</b>	<b>10.76</b>	<b>0.08</b>	<b>9.10</b>	<b>2.28</b>	<b>136.63</b>	<b>50.78</b>	<b>50.78</b>	<b>161.59</b>

**Tabel 3.33** Kecepatan Ruas Jalan Arteri Kabupaten Lombok Tengah

No	Link	Nama Ruas	Kecepatan Per Arah	Kecepatan Rata-Rata
			(Km/Jam)	(Km/Jam)
1	1101-1801	Kopang - Labuhan Lombok	66.67	63.20
2	1801-1101	Kopang - Labuhan Lombok	59.74	
3	903-1101	Mantang - Kopang	55.84	54.62
4	1101-903	Mantang - Kopang	53.39	
5	1701-903	Pemepek - Mantang	63.60	62.94
6	903-1701	Pemepek - Mantang	62.28	

**Tabel 3.34** Kecepatan Ruas Jalan Kolektor Kabupaten Lombok Tengah

No	Link	Nama Ruas	Kecepatan Per Arah	Kecepatan Rata - Rata
			(Km/Jam)	(Km/Jam)
1	1601-701	Kediri Praya 1	51.34	51.93
2	701-1601	Kediri Praya 1	52.51	
3	101(sta+1,300)-101	Kediri Praya 2	51.91	56.12
4	101-101(sta+1,300)	Kediri Praya 2	60.33	
5	101-107	Gajah Mada 1	38.75	38.58
6	107-101	Gajah Mada 1	38.41	
7	107-108	Gajah Mada 2	37.45	34.23
8	108-107	Gajah Mada 2	31.00	
9	108-109	Gajah Mada 3	37.12	37.39
10	109-108	Gajah Mada 3	37.65	
11	109-111	TGH Lopan	50.90	50.21
12	111-109	TGH Lopan	49.52	
13	111-505	Praya - Sp Penujak	50.94	50.88
14	505-111	Praya - Sp Penujak	50.82	
15	503-505	Sp Penujak - Tanak Awu	32.95	34.19
16	505-503	Sp Penujak - Tanak Awu	35.43	
17	1501-503	Bypass BIL 1	56.07	56.32
18	503-1501	Bypass BIL 1	56.58	
19	504-506	Mt Ajan – Sp Penujak	42.68	42.84
20	506-504	Mt Ajan – Sp Penujak	43.01	
21	402-403	Sengkol – Kuta	44.45	44.43
22	403-402	Sengkol – Kuta	44.40	
23	401-402	Sengkol – Tanak Awu	45.33	45.58
24	402-401	Sengkol – Tanak Awu	45.84	

25	109-301	Jendral Sudirman 1	35.26	35.44
26	301-109	Jendral Sudirman 1	35.63	
27	103-106	Basuki Rahmat	32.41	33.32
28	106-103	Basuki Rahmat	34.24	
29	103-903	Praya – Mantang 1	47.15	47.20
30	903-103	Praya – Mantang 1	47.26	
31	301-1101	Praya – Kopang	51.85	52.41
32	1101-301	Praya – Kopang	52.98	
33	301-303	Pejanggik	50.09	50.94
34	303-301	Pejanggik	51.79	
35	303-1301	Praya – Mujur	52.60	52.94
36	1301-303	Praya – Mujur	53.27	
37	1301-1901	Praya - Keruak	55.34	56.10
38	1901-1301	Praya - Keruak	56.85	

**Tabel 3.35** Kecepatan Ruas Jalan Lokal Kabupaten Lombok Tengah

No	Link	Nama Ruas	Kecepatan Per Arah	Kecepatan Rata - Rata
			(Km/Jam)	(Km/Jam)
1	105-106	Sukarno Hatta	25,01	0
2	-	Sukarno Hatta	-	
3	303-402	Batunyala - Sengkol	51.34	51.06
4	402-303	Batunyala - Sengkol	50.78	

**Tabel 3.36** Validasi Volume Lalu Lintas Antara Survei TC dan MCO

No	Nama Ruas	Volume (TC Kordon)	Volume (MCO)	Rasio
1	Pemepek-Mantang	1547	1511	0.976729
2	Mantang-Kopang	1406	1479	0.950642
3	Kopang-Labuan Lombok	1508	1569	0.961122
4	Kediri-Praya 1	1336	1458	0.916324
5	Kediri-Praya 2	1170	1406	0.832148
6	Gadjah Mada 1	1101	1216	0.905428
7	Gadjah Mada 2	1285	1176	0.915175
8	Gadjah Mada 3	1457	1492	0.976542
9	TGH Lopan	1151	1086	0.943527
10	Praya - Sp.Penujak	1032	1097	0.940747
11	Sp. Penujak -Tanak Awu	668	804	0.830846
12	Bypass BIL 1	628	706	0.889518
13	Mt. Ajan - Sp. Penujak	174	33	0.189655
14	Sengkol Kuta	1045	1112	0.939748

No	Nama Ruas	Volume (TC Kordon)	Volume (MCO)	Rasio
15	Tanak Awu - Sengkol	816	852	0.957746
16	Jenderal Sudirman 1	1193	1122	0.940486
17	Basuki Rahmat	936	854	0.912393
18	Praya - Mantang	930	1034	0.89942
19	Praya - Kopang	1275	1324	0.962991
20	Pejanggik	1104	1028	0.931159
21	Praya - Kruak	1006	1084	0.928044
22	Praya - Mujur	631	721	0.875173
23	Sukarno Hatta	480	307	0.639583
24	Batunyal	677	491	0.725258
Rata-rata				0.872517

### 3.1.7 Survei Antrian Tundaan

Panjang antrian merupakan salah satu indikator dalam penilaian kinerja simpang. Besarnya antrian dapat dinilai dalam 2 hal yaitu banyaknya antrian dalam bentuk besarnya jumlah smp yang tertahan pada saat awal hijau dan dapat pula dinilai dari panjangnya antrian yang tertahan pada saat awal hijau. Untuk menghitung nilai panjang antrian (QL) dari jumlah antrian (NQ) dilakukan dengan mengalikan NQ max dengan luas rata-rata yang dipergunakan smp (20 m<sup>2</sup>) kemudian dibagi lebar masuk, dengan perhitungan sebagai berikut :

$$QL = NQ \max \times \frac{20}{W \text{ masuk}}$$

Besarnya panjang antrian pada suatu simpang dinilai berpengaruh terhadap kinerja simpang karena semakin panjang antrian kendaraan yang terjadi maka akan semakin tinggi tundaan simpang dan semakin sedikit pula kendaraan yang dapat dilewatkan suatu simpang pada satuan waktu tertentu. Semakin panjang antrian kendaraan pada suatu simpang, maka kinerja simpang tersebut dinilai semakin buruk.

**Tabel 3.37** Contoh Perhitungan Tundaan Pada Simpang APILL

Pendekat : Arah Selatan (Jl. Sakura)																			
Menit ke	kendaraan yang berhenti/menunggu di pendekat												arus masuk pendekat						
	detik ke												berhenti			tidak berhenti			
	0-15			15-30			30-45			45-60			mc	lv	hv	mc	lv	hv	
	mc	lv	hv	mc	lv	hv	mc	lv	hv	mc	lv	hv	mc	lv	hv	mc	lv	hv	
smp	smp	smp	smp	smp	smp	smp	smp	smp	smp	smp	smp	smp	smp	smp	smp	smp	smp	smp	
0	0.3	1	1.3	0.9	1	1.3	0.9	1	0	0.9	2	0	10.8	17	0	5.1	4	0	
1	0.3	1	0	0.9	1	0	0.6	1	0	0.9	1	0	11.7	23	0	6.3	5	0	
2	0.3	1	0	1.5	1	0	0.6	1	0	0.6	1	0	11.7	21	0	6.6	5	0	
3	0.3	1	0	0.9	1	0	0.3	2	0	0.6	1	0	11.4	20	0	6.3	4	0	
4	0.6	1	0	0.3	1	0	0.6	1	0	0.6	1	0	10.2	19	0	5.7	5	0	
sub total	8.1			10.8			9			9.6			155.8			53			
total	37.5												208.8						
total tundaan = total kendaraan berhenti /menunggu di pendekat x 15										562.5									
tundaan rata-rata per kendaraan para pendekatan = total tundaan : arus berhenti										3.610398									
Pendekat : Arah Timur (Jl. Gajah Mada 3)																			
Menit ke	kendaraan yang berhenti/menunggu di pendekat												arus masuk pendekat						
	detik ke												berhenti			tidak berhenti			
	0-15			15-30			30-45			45-60			mc	lv	hv	mc	lv	hv	
	mc	lv	hv	mc	lv	hv	mc	lv	hv	mc	lv	hv	mc	lv	hv	mc	lv	hv	
smp	smp	smp	smp	smp	smp	smp	smp	smp	smp	smp	smp	smp	smp	smp	smp	smp	smp		
0	0.9	1	0	0.9	1	0	0.6	1	0	1.2	2	0	11.7	15	0	6.9	3	0	
1	0.6	2	0	0.9	2	0	0.6	1	0	0.6	3	0	11.1	14	0	6.3	5	0	
2	0.9	1	0	0.3	2	0	0.6	1	0	0.9	2	0	10.5	17	0	6.6	6	0	
3	0.9	1	0	0.3	1	0	0.3	1	0	1.2	2	0	10.8	19	0	5.7	4	0	
4	1.2	2	0	0.6	1	0	0.6	1	0	1.5	2	0	11.4	20	0	5.4	4	0	
sub total	11.5			10			7.7			16.4			140.5			52.9			
total	45.6												193.4						
total tundaan = total kendaraan berhenti /menunggu di pendekat x 15										684									
tundaan rata-rata per kendaraan para pendekatan = total tundaan : arus berhenti										4.87									

Pendekat : Arah Barat (Jl. Gajah Mada 2)																			
Menit ke	kendaraan yang berhenti/menunggu di pendekat												arus masuk pendekat						
	detik ke												berhenti			tidak berhenti			
	0-15			15-30			30-45			45-60			mc	lv	hv	mc	lv	hv	
	mc	lv	hv	mc	lv	hv	mc	lv	hv	mc	lv	hv	mc	lv	hv	mc	lv	hv	
smp	smp	smp	smp	smp	smp	smp	smp	smp	smp	smp	smp	smp	smp	smp	smp	smp	smp	smp	
0	1.2	2	0	0.6	1	0	1.2	1	0	1.8	2	0	9.3	17	6.5	6.9	6	0	
1	0.9	1	0	0.6	3	0	1.8	2	0	2.1	1	0	10.2	15	5.2	5.7	6	0	
2	0.9	1	0	0.9	2	0	1.2	1	0	1.8	1	0	11.1	18	3.9	7.2	4	0	
3	0.6	3	0	0.9	2	0	0.9	4	0	1.5	2	0	11.7	19	6.5	7.8	5	0	
4	0.6	2	0	0.6	1	0	1.5	3	0	0.9	1	0	11.1	20	5.2	6.6	5	0	
sub total	13.2			12.6			17.6			15.1			169.7			60.2			
total	58.5												229.9						
total tundaan = total kendaraan berhenti /menunggu di pendekat x 15										877.5									
tundaan rata-rata per kendaraan para pendekatan = total tundaan : arus berhenti										5.17									

## BAB IV

### ANALISIS KINERJA

#### 4.1 Peringkatan Pada Ruas Jalan

##### 4.1.1 Statis

Peringkatan statis adalah peringkatan yang dilihat segi prasarana jalan dengan beberapa indikator. Peringkatan ini diperoleh dari survei inventarisasi ruas jalan di wilayah studi Kabupaten Lombok Tengah. Berikut merupakan indikator yang dinilai yaitu :

a) Kesesuaian Lebar Lajur dan Lebar Bahu

Indikator ini menjelaskan semakin besar nilai indikator lebar lajur maka akan semakin baik dan semakin besar nilai indikator bahu maka akan semakin baik.

**Tabel 4.1** Tabel Standar Pelayanan Minimal

Kelas jalan	Lebar lajur (m)		Lebar bahu sebelah luar (m)			
	Disarankan	Minimum	Tanpa trotoar		Ada trotoar	
			Disarankan	Minimum	Disarankan	Minimum
I	3,60	3,50	2,50	2,00	1,00	0,50
II	3,60	3,00	2,50	2,00	0,50	0,25
III A	3,60	2,75	2,50	2,00	0,50	0,25
III B	3,60	2,75	2,50	2,00	0,50	0,25
III C	3,60	*)	1,50	0,50	0,50	0,25

Keterangan : \*) = jalan 1-jalur-2 arah, lebar 4,50 m

b) Kesesuaian Ketersediaan Trotoar

Indikator ini menjelaskan semakin besar nilai indikator ketersediaan trotoar maka akan semakin baik.

**Tabel 4.2** Indikator kesesuaian ketersediaan trotoar

Abjad	N (Meter)	Jenis Jalan
A	1,5	Jalan daerah pertokoan dengan kios dan etalase
B	1	Jalan daerah pertokoan tanpa etalase
C	0,5	Semua jalan selain jalan diatas

*Sumber : Standar Teknis Dirjen Bina Marga*

a) Perlengkapan Rambu

Rambu ini diatur dalam PM Nomor 13 tahun 2014. Rambu Lalu Lintas adalah bagian perlengkapan Jalan yang berupa lambang, huruf, angka, kalimat, dan/atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi pengguna jalan. Indikator ini berdasarkan ketersediaan rambu, kesesuaian rambu, dan kondisi fisik rambu. Semakin tinggi jumlah nilai indikator maka akan semakin baik.

b) Perlengkapan Marka

Marka ini diatur dalam PM Nomor 34 Tahun 2014. Marka Jalan adalah suatu tanda yang berada dipermukaan jalan atau di atas permukaan jalan yang meliputi peralatan atau tanda yang membentuk garis membujur, garis melintang, garis serong, serta lambang yang berfungsi untuk mengarahkan arus lalu lintas dan membatasi daerah kepentingan lalu lintas. Indikator ini berdasarkan ketersediaan marka, dan kondisi fisik marka. Semakin tinggi jumlah nilai indikator maka akan semakin baik.

c) Perlengkapan PJU (Penerangan Jalan Umum)

Indikator ini berdasarkan ketersediaan PJU (Penerangan Jalan Umum) dan kondisi fisik PJU. Semakin tinggi nilai indikator maka akan semakin baik.

**Tabel 4.3** Nilai Indikator Penilaian PJU

No	Ketersediaan PJU	Indikator	No	Kondisi Fisik	Indikator
1	0 - 10	0	1	Tidak ada	0
2	11 - 25	25	2	Rusak Berat	25
3	26 - 50	50	3	Rusak Ringan	50
4	51 - 75	75	4	Baik	100
5	76 - 100	100			

a) Jumlah Akses Pada Segmen

Jalan Jika pada Jalan Arteri, semakin banyak akses pada ruas jalan, nilai indikator semakin kecil. Sedangkan untuk Jalan Kolektor/Lokal berlaku sebaliknya.

**Tabel 4.4** Nilai indikator untuk jumlah akses segmen jalan

No	Jumlah Akses (Arteri)	Indikator	No	Jumlah Akses (Kolektor dan Lokal)	Indikator
1	>6	0	1	0	0
2	5 - 6	25	2	1 - 2	25
3	3 - 4	50	3	3 - 4	50
4	1 - 2	75	4	5 - 6	75
5	0	100	5	>6	100

- b) Perbandingan Luas Jalan Rusak dengan Luas Jalan Per Segmen Penilaian terhadap proporsi jalan rusak ( $m^2$ ) dengan luas jalan pada suatu segmen ( $m^2$ ).

**Tabel 4.5** Nilai indikator Luas Jalan Rusak

No	Presentase Kerusakan Jalan	Indikator
1	1% - 3%	100
2	4% - 6%	75
3	7% - 10%	50
4	11% - 15%	25
5	>15%	0

Pada peringkat ini kami menggunakan metode peringkat proporsional dengan pembobotan atau proporsional tertimbang. Dalam peringkat proporsional tertimbang, pertama melakukan metode proporsional, peringkat dilakukan setelah setiap indikator unjuk kerja dari setiap ruas diberikan proporsi perbandingannya dengan nilai maksimum dan minimumnya. Setelah mendapat nilai proporsi melakukan pembobotan dimana data nilai pembobotan diperoleh dari survei *state preference* Dinas Perhubungan Kabupaten Lombok Tengah untuk setiap indikator, hasil untuk setiap indikator nilai tersebut dijumlahkan dan peringkat terburuk di urutan dari ruas yang memiliki nilai total pembobotan terbesar hingga nilai total pembobotan terkecil.

Adapun beberapa indikator yang menentukan dalam peringkat statis ruas dengan bobot berdasarkan hasil dari *State Of Preference* oleh Dinas Perhubungan adalah:

**Tabel 4.6** Hasil *State Of Preference* Indikator Peringkat Statis Ruas

Indikator	Bobot
Kesesuaian Lebar Lajur dan Lebar Bahu	10%
Kesesuaian Ketersediaan Trotoar berdasarkan kondisi tata guna lahan di sekitar jalan	20%
Perlengkapan Rambu	10%
Perlengkapan Marka	20%
Perlengkapan PJU (Penerangan Jalan Umum)	15%
Jumlah akses pada Segmen Jalan	10%
Perbandingan luas jalan rusak dengan luas jalan per segmen	15%

Dari hasil penilaian terhadap indikator-indikator diatas kemudian diproporsionalkan dengan pembobotan, berikut merupakan hasil dari peringkat statis yang menjadi peringkat terburuk dan terbaik dari masing-masing fungsi jalan :

**Tabel 4.7** Hasil Peringkatan Statis 5 Ruas Jalan Arteri Terburuk

Fungsi Jalan	Link	Nama Ruas Jalan	Bahu										Trotoar						
			Lebar Lajur			Ketersediaan Bahu				Total	Nilai Proporsi	Bobot 10%	Ketersediaan Trotoar			Total	Nilai Proporsi	Bobot 20%	
			Observasi	Standar	Indikator	Tanpa Trotoar	Ada Trotoar	Lebar Observasi	Observasi				Indikator	Jenis Observasi	Lebar Observasi				Indikator
Arteri	1101 - 1801	Kopang - Labuan Lombok	4.5	3.5	128.5714	2	0.5	1	ada trotoar	200	328.5714	1.857143	0.1857143	C	0	0	0	1	0.2
Arteri	903 - 1101	Mantang - Kopang	3.5	3.5	100	2	0.5	2	ada trotoar	400	500	3	0.3	C	0	0	0	1	0.2
Arteri	1701 - 903	Pemepek - Mantang	3.5	3.5	100	2	0.5	2	tanpa trotoar	100	200	1	0.1	C	0.5	100	100	3	0.6

Rambu												Marka											
Ketersediaan Rambu				Kesesuaian Rambu						Kondisi Fisik Rambu		Total	Nilai Proporsi	Bobot 10%	Ketersediaan Marka				Kondisi Fisik Marka		Total	Nilai Proporsi	Bobot 20%
Observasi	Ideal	Nilai	Indikator	Penempatan Rambu	Tinggi Rambu	Bentuk Rambu	Ukuran Rambu	Jumlah Sesuai	Indikator	Observasi	Indikator				Observasi	Panjang Jalan	Nilai	Indikator	Observasi	Indikator			
4	4	100	100	sesuai	sesuai	sesuai	sesuai	4	100	Baik	100	300	3	0.3	3	3.74	80.2139	100	rusak	25	125	1	0.2
4	4	100	100	sesuai	sesuai	sesuai	sesuai	3	75	Baik	100	275	1	0.1	3.8	3.8	100	100	baik	100	200	3	0.6
4	4	100	100	sesuai	sesuai	sesuai	sesuai	4	100	Baik	100	300	3	0.3	8.05	8.05	100	100	baik	100	200	3	0.6

Penerang Jalan Umum (PJU)						Jalan Akses						Jalan Rusak						Penilaian					
Ketersediaan PJU				Kondisi Fisik PJU		Total	Nilai Proporsi	Bobot 15%	Jalan Akses			Total	Nilai Proporsi	Bobot 10%	Luas Jalan Rusak			Total	Nilai Proporsi	Bobot 15%	Jumlah		Rangking
Observasi	Panjang Jalan	Nilai	Indikator	Observasi	Indikator				Observasi	Indikator	Observasi				Luas Jalan	Nilai	Indikator				Total	Bobot	
3.74	3.74	100	100	rusak	25	125	1	0.15	3	50	53	1	0.1	0	33.66	0	100	100	1	0.15	1031.571	1.285714	1
3.8	3.8	100	100	baik	100	200	3	0.45	2	75	77	3	0.3	0	26.6	0	100	100	1	0.15	1352	2.1	2
8	8.05	99.37888	100	baik	100	200	3	0.45	2	75	77	3	0.3	0	56.35	0	100	100	1	0.15	1177	2.5	3

**Tabel 4.8** Hasil Peringkatan Statis 5 Ruas Jalan Kolektor Terburuk

Fungsi Jalan	Link	Nama Ruas Jalan	Bahu										Trottoar						
			Lebar Lajur			Ketersediaan Bahu					Total	Nilai	Bobot	Ketersediaan Trottoar			Total	Nilai	Bobot
			Observasi	Standar	Indikator	Tanpa Trottoar	Ada Trottoar	Lebar Observasi	Observasi	Indikator				Jenis Observasi	Lebar Observasi	Indikator			
Kolektor	506 - 603	Batu Jangkih Sepi	2.1	2.75	76.36364	2	0.5	1	tanpa trottoar	50	126.3636	2.127563	0.2127563	C	0	0	0	1	0.2
Kolektor	503 - 505	Sp. Penujak - Tanak Awu	2.8	2.75	101.8182	2	0.5	1	ada trottoar	200	301.8182	10.041	1.0041002	C	0	0	0	1	0.2
Kolektor	504 - 506	Mt. Ajan - Sp. Penujak	2.1	2.75	76.36364	2	0.5	1	tanpa trottoar	50	126.3636	2.127563	0.2127563	C	0	0	0	1	0.2
Kolektor	303 - 404	Bilelando Kelongkong	2.1	2.75	76.36364	2	0.25	0.5	tanpa trottoar	25	101.3636	1	0.1	C	0	0	0	1	0.2
Kolektor	506 - 403	Pengambur Mawun	2.1	2.75	76.36364	2	0.5	0.5	tanpa trottoar	25	101.3636	1	0.1	C	0	0	0	1	0.2

Rambu												Marka											
Ketersediaan Rambu				Kesesuaian Rambu						Kondisi Fisik Rambu		Total	Nilai	Bobot	Ketersediaan Marka			Kondisi Fisik Marka		Total	Nilai	Bobot	
Observasi	Ideal	Nilai	Indikator	Penempatan Rambu	Tinggi Rambu	Bentuk Rambu	Ukuran Rambu	Jumlah Sesuai	Indikator	Observasi	Indikator				Observasi	Panjang Jalan	Nilai	Indikator	Observasi				Indikator
2	4	50	50	sesuai	sesuai	sesuai	sesuai	2	50	Baik	100	200	1	0.1	10	17	58.82353	75	baik	100	175	1	0.2
3	5	60	75	sesuai	sesuai	sesuai	sesuai	4	100	Baik	100	275	21.25	2.125	1.7	2.8	60.71429	75	baik	100	175	1	0.2
5	8	62.5	75	sesuai	sesuai	sesuai	sesuai	3	75	Baik	100	250	14.5	1.45	14	18	77.77778	100	baik	100	200	28	5.6
1	3	33.33333	50	sesuai	sesuai	sesuai	sesuai	4	100	Baik	100	250	14.5	1.45	3	5.7	52.63158	75	baik	100	175	1	0.2
5	5	100	100	sesuai	sesuai	sesuai	sesuai	4	100	Baik	100	300	28	2.8	15	17.5	85.71429	100	baik	100	200	28	5.6

Penerang Jalan Umum (PJU)									Jalan Akses					Jalan Rusak						Penilaian			
Ketersediaan PJU				Kondisi Fisik PJU		Total	Nilai	Bobot	Jalan Akses		Total	Nilai	Bobot	Luas Jalan Rusak				Total	Nilai	Bobot	Jumlah		Rangking
Observasi	Panjang Jalan	Nilai	Indikator	Observasi	Indikator				Observasi	Indikator				Observasi	Luas Jalan	Nilai	Indikator				Proporsi	15%	
0	17	0	0	baik	100	100	1	0.15	2	25	25	7.75	0.775	13	71.4	0.182073	0	0	1	0.15	626.36364	1.7877563	1
0	2.8	0	0	baik	100	100	1	0.15	6	75	75	21.25	2.125	0	15.68	0	100	100	28	4.2	1026.8182	10.0041	2
0	18	0	0	baik	100	100	1	0.15	14	100	100	28	2.8	22	75.6	0.291005	0	0	1	0.15	776.36364	10.562756	3
5.7	5.7	100	100	baik	100	200	28	4.2	4	50	50	14.5	1.45	0	23.94	0	100	100	28	4.2	876.36364	11.8	4
0	17.5	0	0	baik	100	100	1	0.15	8	100	100	28	2.8	8	73.5	0.108844	50	50	14.5	2.175	851.36364	13.825	5

**Tabel 4.9** Hasil Peringkatan Statis 5 Ruas Jalan Kolektor Terbaik

Fungsi Jalan	Link	Nama Ruas Jalan	Bahu									Trotoar								
			Lebar Lajur			Ketersediaan Bahu						Total	Nilai Proporsi	Bobot 10%	Ketersediaan Trotoar			Total	Nilai Proporsi	Bobot 20%
			Observasi	Standar	Indikator	Tanpa Trotoar	Ada Trotoar	Lebar Observasi	Observasi	Indikator	Jenis Observasi				Lebar Observasi	Indikator				
Kolektor	103 - 106	Basuki Rahmat	3	3	100	2	0.25	1.5	ada trotoar	600	700	28	2.8	B	1.5	150	150	14.5	2.9	
Kolektor	103 - 903	Praya-Mantang	3	3	100	2	0.25	1	tanpa trotoar	50	150	3.193622	0.3193622	C	1.5	300	300	28	5.6	
Kolektor	109 - 113	Jendral Sudirman 2	3.3	3.5	94.28571	2	0.25	0.4	ada trotoar	160	254.2857	7.897169	0.7897169	A	1	66.66667	66.66667	7	1.4	
Kolektor	107 - 108	Gajah Mada 2	3.2	3.5	91.42857	2	0.5	0.2	ada trotoar	40	131.4286	2.356004	0.2356004	A	1.5	100	100	10	2	
Kolektor	108 - 109	Gajah Mada 3	3.2	3.5	91.42857	2	0.5	0.2	ada trotoar	40	131.4286	2.356004	0.2356004	A	2.5	166.6667	166.6667	16	3.2	

Rambu												Marka											
Ketersediaan Rambu				Kesesuaian Rambu						Kondisi Fisik Rambu		Total	Nilai Proporsi	Bobot 10%	Ketersediaan Marka			Kondisi Fisik Marka		Total	Nilai Proporsi	Bobot 20%	
Observasi	Ideal	Nilai	Indikator	Penempatan Rambu	Tinggi Rambu	Bentuk Rambu	Ukuran Rambu	Jumlah Sesuai	Indikator	Observasi	Indikator				Observasi	Panjang Jalan	Nilai	Indikator	Observasi				Indikator
6	6	100	100	sesuai	sesuai	sesuai	sesuai	4	100	Baik	100	300	28	2.8	1.317	1.317	100	100	baik	100	200	28	5.6
15	17	88.23529	100	sesuai	sesuai	sesuai	sesuai	4	100	Baik	100	300	28	2.8	12.128	12.128	100	100	baik	100	200	28	5.6
8	8	100	100	sesuai	sesuai	sesuai	sesuai	4	100	Baik	100	300	28	2.8	0.585	0.585	100	100	baik	100	200	28	5.6
6	6	100	100	sesuai	sesuai	sesuai	sesuai	4	100	Baik	100	300	28	2.8	0.4	0.4	100	100	baik	100	200	28	5.6
4	4	100	100	sesuai	sesuai	sesuai	sesuai	4	100	Baik	100	300	28	2.8	0.5	0.5	100	100	baik	100	200	28	5.6

Penerang Jalan Umum (PJU)						Jalan Akses						Jalan Rusak						Penilaian					
Ketersediaan PJU				Kondisi Fisik PJU		Total	Nilai Proporsi	Bobot 15%	Jalan Akses			Total	Nilai Proporsi	Bobot 10%	Luas Jalan Rusak			Total	Nilai Proporsi	Bobot 15%	Jumlah		Rangking
Observasi	Panjang Jalan	Nilai	Indikator	Observasi	Indikator				Observasi	Indikator	Observasi				Luas Jalan	Nilai	Indikator				Total	Bobot	
1.317	1.317	100	100	baik	100	200	28	4.2	6	75	75	21.25	2.125	0	7.902	0	100	100	28	4.2	1725	25	28
4	12.128	32.98153	50	baik	100	150	14.5	2.175	14	100	100	28	2.8	0	72.768	0	100	100	28	4.2	1300	23	27
0.585	0.585	100	100	baik	100	200	28	4.2	12	100	100	28	2.8	0	3.861	0	100	100	28	4.2	1221	22	26
0.4	0.4	100	100	baik	100	200	28	4.2	6	75	75	21.25	2.125	0	2.56	0	100	100	28	4.2	1106	21	25
0.5	0.5	100	100	baik	100	200	28	4.2	2	25	25	7.75	0.775	0	3.2	0	100	100	28	4.2	1123	21	24

**Tabel 4.10** Hasil Peringkatan Statis 5 Ruas Jalan Lokal Terburuk

Fungsi Jalan	Link	Nama Ruas Jalan	Bahu										Trotoar							
			Lebar Lajur			Ketersediaan Bahu				Total	Nilai Proporsi	Bobot 10%	Ketersediaan Trotoar			Total	Nilai Proporsi	Bobot 20%		
			Observasi	Standar	Indikator	Tanpa Trotoar	Ada Trotoar	Lebar Observasi	Observasi				Indikator	Jenis Observasi	Lebar Observasi				Indikator	
LOKAL	1101 - 1102	Kopang - Wajageseng	2.1	2.75	76.36364	2	0.25	0.5	tanpa trotoar	25	101.3636	1	0.1	C	0	0	0	0	1	0.2
LOKAL	701 - 801	Puyung - Bon Jeruk	2.1	2.75	76.36364	2	0.25	0.5	tanpa trotoar	25	101.3636	1	0.1	C	0	0	0	0	1	0.2
LOKAL	1301 - 1201	Ganti Janapria	2.1	2.75	76.36364	2	0.25	0.5	tanpa trotoar	25	101.3636	1	0.1	C	0	0	0	0	1	0.2
LOKAL	106 - 110	H Agus Salim	3	3	100	2	0.25	0.5	tanpa trotoar	25	125	12.82396	1.2823961	C	0	0	0	0	1	0.2
LOKAL	405 - 1303	Sengkol Mujur	2.1	2.75	76.36364	2	0.25	0.5	tanpa trotoar	25	101.3636	1	0.1	C	0	0	0	0	1	0.2

Rambu												Marka											
Ketersediaan Rambu				Kesesuaian Rambu						Kondisi Fisik Rambu		Total	Nilai Proporsi	Bobot 10%	Ketersediaan Marka			Kondisi Fisik Marka		Total	Nilai Proporsi	Bobot 20%	
Observasi	Ideal	Nilai	Indikator	Penempatan Rambu	Tinggi Rambu	Bentuk Rambu	Ukuran Rambu	Jumlah Sesuai	Indikator	Observasi	Indikator				Observasi	Panjang Jalan	Nilai	Indikator	Observasi				Indikator
1	4	25	25	sesuai	sesuai	sesuai	sesuai	4	100	rusak ringan	50	175	1	0.1	2.345	2.345	100	100	rusak	25	125	18.71429	3.742857
6	8	75	75	sesuai	sesuai	sesuai	sesuai	4	100	baik	100	275	25.8	2.58	5	11.85	42.19409	50	rusak	25	75	9.857143	1.971429
2	5	40	50	sesuai	sesuai	sesuai	sesuai	4	100	baik	100	250	19.6	1.96	2	12	16.66667	25	rusak	25	50	5.428571	1.085714
1	1	100	100	sesuai	sesuai	sesuai	sesuai	4	100	baik	100	300	32	3.2	0	0.5	0	0	rusak	25	25	1	0.2
5	5	100	100	sesuai	sesuai	sesuai	sesuai	4	100	baik	100	300	32	3.2	7.5	8.5	88.23529	100	rusak	25	125	18.71429	3.742857

Penerang Jalan Umum (PJU)						Jalan Akses						Jalan Rusak						Penilaian					
Ketersediaan PJU				Kondisi Fisik PJU		Total	Nilai Proporsi	Bobot 15%	Jalan Akses		Total	Nilai Proporsi	Bobot 10%	Luas Jalan Rusak			Total	Nilai Proporsi	Bobot 15%	Jumlah		Rangking	
Observasi	Panjang Jalan	Nilai	Indikator	Observasi	Indikator				Observasi	Indikator				Observasi	Luas Jalan	Nilai				Indikator	Total		Bobot
0	2.345	0	0	baik	100	100	1	0.15	5	75	75	24.25	2.425	2	9.849	0.203066	0	0	1	0.15	576	7	1
0	11.85	0	0	baik	100	100	1	0.15	9	100	100	32	3.2	10	49.77	0.200924	0	0	1	0.15	651	8	2
0	12	0	0	baik	100	100	1	0.15	6	75	75	24.25	2.425	5.2	50.4	0.103175	50	50	16.5	2.475	626	8	3
0	0.5	0	0	baik	100	100	1	0.15	0	0	0	1	0.1	0	3	0	100	100	32	4.8	650	10	4
0	8.5	0	0	baik	100	100	1	0.15	7	100	100	32	3.2	15	35.7	0.420168	0	0	1	0.15	726.3636	10.74286	5

**Tabel 4.11** Hasil Peringkatan Statis 5 Ruas Jalan Lokal Terbaik

Fungsi Jalan	Link	Nama Ruas Jalan	Bahu										Trotoar						
			Lebar Lajur			Ketersediaan Bahu				Total	Nilai Proporsi	Bobot 10%	Ketersediaan Trotoar			Total	Nilai Proporsi	Bobot 20%	
			Observasi	Standar	Indikator	Tanpa Trotoar	Ada Trotoar	Lebar Observasi	Observasi				Indikator	Jenis Observasi	Lebar Observasi				Indikator
LOKAL	105 - 106	Sukarno Hatta	3.4	3	113.3333	2	0.25	0.5	tanpa trotoar	25	138.3333	19.49389	1.9493888	A	1	66.66667	66.66667	32	6.4
LOKAL	118 - 114	Ahmad Yani	3.5	2.75	127.2727	2	0.25	0.5	tanpa trotoar	25	152.2727	26.46699	2.6466993	C	0	0	0	1	0.2
LOKAL	110 - 104	Untung Surapati	3.5	2.75	127.2727	2	0.25	0.5	tanpa trotoar	25	152.2727	26.46699	2.6466993	C	0	0	0	1	0.2
LOKAL	108 - 115	S. Parman	3.5	2.75	127.2727	2	0.25	0.5	tanpa trotoar	25	152.2727	26.46699	2.6466993	C	0	0	0	1	0.2
LOKAL	107 - 102	Hasanuddin	3	2.75	109.0909	2	0.25	0.5	tanpa trotoar	25	134.0909	17.37164	1.7371638	C	0	0	0	1	0.2

Rambu												Marka											
Ketersediaan Rambu				Kesesuaian Rambu						Kondisi Fisik Rambu		Total	Nilai Proporsi	Bobot 10%	Ketersediaan Marka			Kondisi Fisik Marka		Total	Nilai Proporsi	Bobot 20%	
Observasi	Ideal	Nilai	Indikator	Penempatan Rambu	Tinggi Rambu	Bentuk Rambu	Ukuran Rambu	Jumlah Sesuai	Indikator	Observasi	Indikator				Observasi	Panjang Jalan	Nilai	Indikator	Observasi				Indikator
12	12	100	100	sesuai	sesuai	sesuai	sesuai	4	100	baik	100	300	32	3.2	1.8	1.8	100	100	baik	100	200	32	6.4
5	5	100	100	sesuai	sesuai	sesuai	sesuai	4	100	baik	100	300	32	3.2	0.9	0.9	100	100	baik	100	200	32	6.4
7	7	100	100	sesuai	sesuai	sesuai	sesuai	4	100	baik	100	300	32	3.2	0.5	0.5	100	100	baik	100	200	32	6.4
7	7	100	100	sesuai	sesuai	sesuai	sesuai	4	100	baik	100	300	32	3.2	0.8	0.8	100	100	baik	100	200	32	6.4
7	7	100	100	sesuai	sesuai	sesuai	sesuai	4	100	baik	100	300	32	3.2	1.7	1.7	100	100	baik	100	200	32	6.4

Penerang Jalan Umum (PJU)						Jalan Akses						Jalan Rusak						Penilaian					
Ketersediaan PJU				Kondisi Fisik PJU		Total	Nilai Proporsi	Bobot 15%	Jalan Akses		Total	Nilai Proporsi	Bobot 10%	Luas Jalan Rusak			Total	Nilai Proporsi	Bobot 15%	Jumlah		Rangking	
Observasi	Panjang Jalan	Nilai	Indikator	Observasi	Indikator				Observasi	Indikator				Observasi	Luas Jalan	Nilai				Indikator	Total		Bobot
1.8	1.8	100	100	baik	100	200	32	4.8	18	100	100	32	3.2	0	12.24	0	100	100	32	4.8	1105	30.74939	32
0.9	0.9	100	100	baik	100	200	32	4.8	6	75	75	24.25	2.425	0	6.3	0	100	100	32	4.8	1027.273	24.4717	29
0.5	0.5	100	100	baik	100	200	32	4.8	6	75	75	24.25	2.425	0	3.5	0	100	100	32	4.8	1027.273	24.4717	29
0.8	0.8	100	100	baik	100	200	32	4.8	6	75	75	24.25	2.425	0	5.6	0	100	100	32	4.8	1027.273	24.4717	29
1.7	1.7	100	100	baik	100	200	32	4.8	7	100	100	32	3.2	0	10.2	0	100	100	32	4.8	1034.091	24.33716	28

#### 4.1.2 Dinamis

Peringkat dinamis merupakan peringkat yang dilihat dari kinerja ruas jalan yang bersangkutan dengan mempertimbangkan indikator yang telah ditentukan. Pada peringkat ini kami menggunakan metode peringkat proporsional dengan pembobotan atau proporsional tertimbang. Dalam peringkat proporsional tertimbang, pertama melakukan metode proporsional, peringkat dilakukan setelah setiap indikator unjuk kerja dari setiap ruas diberikan proporsi perbandingannya dengan nilai maksimum dan minimumnya. Setelah mendapat nilai proporsi melakukan pembobotan dimana data nilai pembobotan diperoleh dari survei *state preference* dari Dinas Perhubungan Kabupaten Lombok Tengah untuk setiap indikator, hasil untuk setiap indikator nilai tersebut dijumlahkan dan perankingan permasalahan diurutkan dari ruas yang memiliki nilai total pembobotan terbesar hingga nilai total pembobotan terkecil.

$$P = \frac{(X - \min) \times (n - 1)}{(\max - \min)} + 1 \quad \dots \text{V.4}$$

$$P = \frac{(\max - X) \times (n - 1)}{(\max - \min)} + 1 \quad \dots \text{V.5}$$

#### Keterangan

P	=	Proporsi
X	=	Nilai Indikator untuk ruas yang dimaksud
Max	=	Nilai Maksimum
Min	=	Nilai Minimum
N	=	Jumlah Data

**Tabel 4.12** Hasil Survei *State Of Preference* Indikator Peringkat Dinamis Ruas

Indikator	Bobot
V/C Ratio	15%
Kepadatan	15%
Peak Hour Factor	15%
Distribusi Antar Waktu	10%
Road Occupancy	10%
Proporsi Sepeda Motor	15%
Proporsi Kendaraan Berat	10%
Proporsi Kecepatan Jam Sibuk dan Tidak Sibuk	10%

Berikut merupakan Indikator peringkat ruas dinamis :

1) Kepadatan Lalu Lintas

Kepadatan lalu lintas atau smp per kilometer merupakan hasil dari kombinasi antara volume lalu lintas (smp) dengan kecepatan serta mengukur besarnya total waktu perjalanan kendaraan yang diperlukan untuk menempuh masing-masing ruas jalan. Kriteria nilai indikator kepadatan lalu lintas semakin besar semakin buruk.

**Tabel 4.13** Peringkat Kepadatan Terbaik dan Terburuk Pada Jalan Arteri

Link	Nama Ruas	Kepadatan (smp-menit/km)	RANKING
903 - 1101	Pemepek Mantang	405.38	3
1101 - 1801	Mantang Kopang	571.54	2
1701 - 903	Kopang Labuhan Lombok	585.98	1

Dari table diatas dapat diketahui ruas jalan arteri yang menempati peringkat 1 terbaik ialah ruas Jalan Pemepek Mantang (903-1101) dengan kepadatan sebesar 405,38 smp-menit/km. Sedangkan ruas jalan arteri yang menempati

peringkat 1 terburuk ialah ruas Jalan Kopang Labuhan Lombok (1701-903) dengan kepadatan sebesar 585,98 smp-menit/km.

**Tabel 4.14** Peringkat Kepadatan Terbaik Pada Jalan Kolektor

<b>Link</b>	<b>Nama Ruas</b>	<b>Kepadatan (smp-menit/km)</b>	<b>RANKING</b>
303 - 404	Bilelendo Kelongkong	20.27	28
506 - 603	Batu Jangkih Sepi	27.52	27
506 - 403	Pengambur Mawun	28.68	26
504 - 506	Mt. Ajan - Sp. Penujak	67.44	25
503 - 1401	Bypass BIL 2	144.39	24

Dari tabel diatas dapat diketahui ruas jalan kolektor yang menempati peringkat 1 terbaik ialah ruas Jalan Bilelendo Kelongkong (303-404) dengan kepadatan sebesar 20,27 smp-menit/km.

**Tabel 4.15** Peringkat Kepadatan Terburuk Pada Jalan Kolektor

<b>Link</b>	<b>Nama Ruas</b>	<b>Kepadatan (smp-menit/km)</b>	<b>RANKING</b>
108 - 115	S. Parman	414.58	1
119 - 115	Rinjani	362.17	2
105 - 106	Sukarno Hatta	320.00	3
303 - 402	Batu Nyala	290.81	4
110 - 104	Untung Surapati	274.46	5

Dari tabel diatas dapat diketahui ruas jalan kolektor yang menempati peringkat 1 terburuk ialah ruas Jalan Gadjah Mada 3 (108-109) dengan kepadatan sebesar 644,12 smp-menit/km.

**Tabel 4.16** Peringkatn Kepadatan Terbaik Pada Jalan Lokal

<b>Link</b>	<b>Nama Ruas</b>	<b>Kepadatan (smp-menit/km)</b>	<b>RANKING</b>
1601 - 801	Kumbang Medas	25.99	32
702 - 801	Ubung Bonjeruk	34.81	31
1301 -1201	Janapria Mujur	45.66	30
1102 - 1103	Mt. Gamang Wajageseng	50.94	29
701 - 801	Puyung - Bon Jeruk	54.82	28

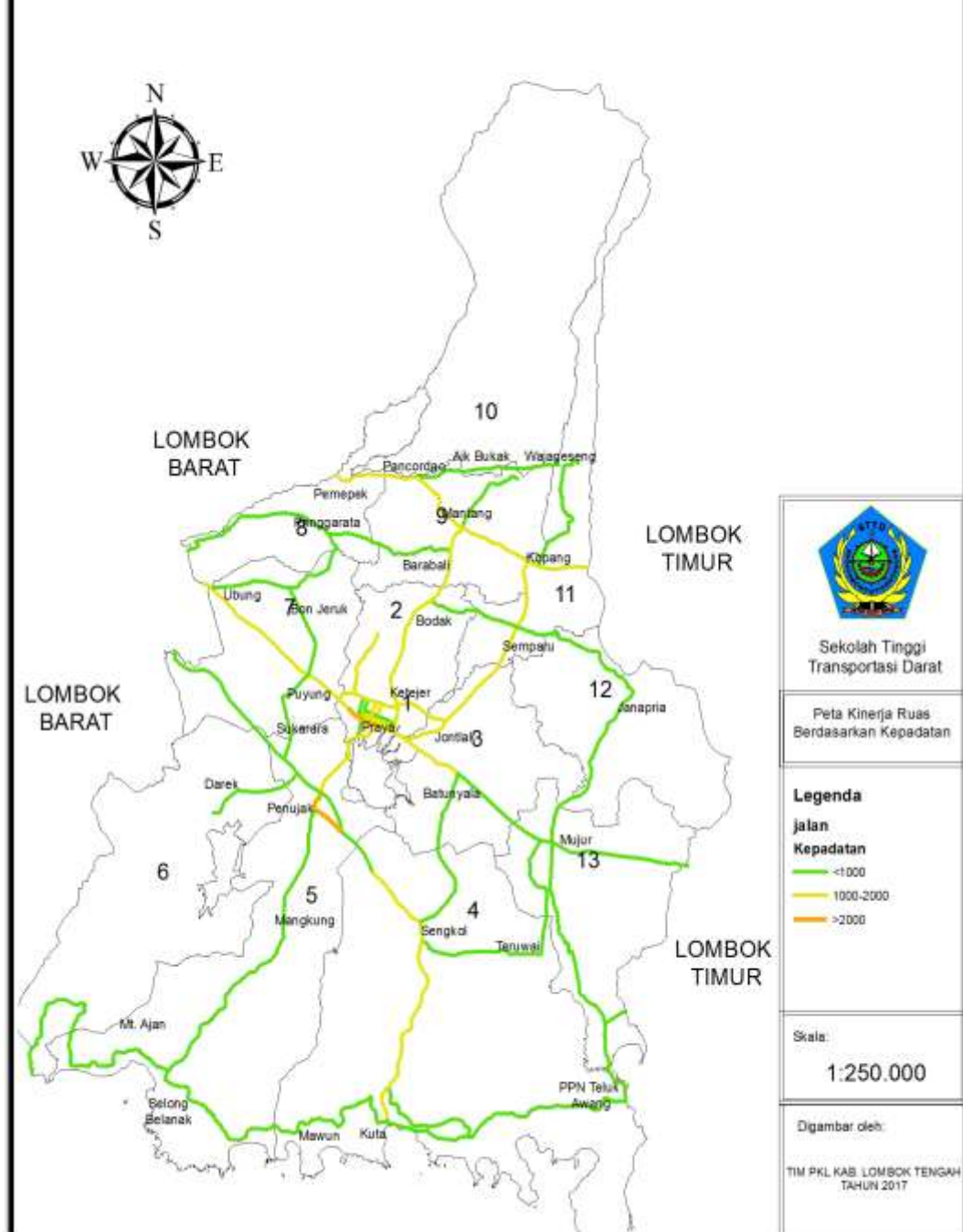
Dari tabel diatas dapat diketahui ruas jalan lokal yang menempati peringkat 1 terbaik ialah ruas Jalan Kumbang Mendas (1601-801) dengan kepadatan sebesar 25,99 smp-menit/km.

**Tabel 4.17** Peringkatn Kepadatan Terburuk Pada Jalan Lokal

<b>Link</b>	<b>Nama Ruas</b>	<b>Kepadatan (smp-menit/km)</b>	<b>RANKING</b>
108 - 115	S. Parman	414.58	1
119 - 115	Rinjani	362.17	2
105 - 106	Sukarno Hatta	320.00	3
303 - 402	Batu Nyala	290.81	4
110 - 104	Untung Surapati	274.46	5

Dari tabel diatas dapat diketahui ruas jalan lokal yang menempati peringkat 1 terburuk ialah ruas Jalan S Parman (108-115) dengan kepadatan sebesar 414,58 smp-menit/km. Adapun dari hasil analisis yang telah dilakukan dapat digambarkan ke dalam bentuk peta:

# PETA JARINGAN JALAN KABUPATEN LOMBOK TENGAH



**Gambar 4.1** Peta Kinerja Ruas Jalan Berdasarkan Kepadatan

## 2) V/C Ratio

V/C ratio suatu jalan didapatkan dari perbandingan arus waktu sibuk pada ruas jalan tersebut dengan kapasitasnya. Untuk mencari V/C ratio maka perlu dicari terlebih dahulu volume lalu lintas pada jam sibuk serta kapasitas masing-masing ruas jalan. Setelah volume dan kapasitas diketahui maka V/C ratio dapat diketahui. Dari V/C ratio akan diketahui karakteristik pelayanan suatu ruas jalan. Kriteria nilai indikator V/C ratio semakin besar semakin buruk.

**Tabel 4.18** Karakteristik Tingkat Pelayanan

No	Tingkat Pelayanan	Karakteristik	V/C Ratio
1	A	<ul style="list-style-type: none"><li>- Kondisi arus bebas</li><li>- Kecepatan tinggi</li><li>- Volume lalu lintas rendah</li></ul>	0.00 – 0.20
2	B	<ul style="list-style-type: none"><li>- Arus stabil</li><li>- Kecepatan operasi mulai dibatasi kondisi lalu lintas</li></ul>	0.21 – 0.44
3	C	<ul style="list-style-type: none"><li>- Arus stabil</li><li>- Kecepatan dan gerak kendaraan dikendalikan</li></ul>	0.45 – 0.75
4	D	<ul style="list-style-type: none"><li>- Arus mendekati tidak stabil</li><li>- Kecepatan masih dapat dikendalikan</li><li>- V/C masih dapat ditolerir</li></ul>	0.76 – 0.84
5	E	<ul style="list-style-type: none"><li>- Arus tidak stabil</li><li>- Kecepatan terkadang terhenti</li><li>- Permintaan mendekati kapasitas</li></ul>	0.85 – 1.00
6	F	<ul style="list-style-type: none"><li>- Arus dipaksakan</li><li>- Kecepatan rendah</li><li>- Volume diatas kapasitas</li><li>- Antrian panjang ( macet )</li></ul>	> 1.00

*Sumber : Menuju Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Yang Tertib*

Setelah diketahui V/C Rasio, kinerja ruas jalan dapat dilakukan pengelompokan penanganan ruas:

**Tabel 4.19** Tabel Penanganan Ruas

No.	V/C Ratio	Tindakan Yang Dilakukan
1.	< 0,6	Dibiarkan
2.	0,6 – 0,8	Diawasi
3.	> 0,8	Dilakukan Upaya Penanganan

Berikut ini nilai V/C ratio terbaik dan terburuk ruas jalan di Kabupaten Lombok

Tengah:

**Tabel 4.20** Peringkat V/C Ratio Terbaik dan Terburuk Pada Jalan Arteri

Link	Nama Ruas	V/C Ratio	Tingkat Pelayanan	RANKING	Tindakan yang Dilakukan
1101 - 1801	Mantang Kopang	0.52	C	7	Dibiarkan
1701 - 903	Kopang Labuhan Lombok	0.53	C	4	Dibiarkan
903 - 1101	Pemepek Mantang	0.56	C	1	Dibiarkan

Dari tabel diatas dapat diketahui ruas jalan arteri yang menempati peringkat 1 terbaik ialah ruas Jalan Mantang Kopang (1101-1801) dengan V/C ratio sebesar 0,52. Sedangkan ruas jalan arteri yang menempati peringkat 1 terburuk ialah ruas Jalan Pemepek Mantang (903-1101) dengan V/C ratio sebesar 0,56.

**Tabel 4.21** Peringkat V/C Ratio Terbaik Pada Jalan Kolektor

Link	Nama Ruas	V/C Ratio	Tingkat Pelayanan	RANKING	Tindakan yang Dilakukan
303 - 404	Bilelando Kelongkong	0.02	A	28	Dibiarkan
506 - 603	Batu Jangkih Sepi	0.06	A	27	Dibiarkan
506 - 403	Pengambur Mawun	0.06	A	26	Dibiarkan
503 - 1401	Bypass BIL 2	0.08	A	25	Dibiarkan
1501 - 503	Bypass BIL 1	0.11	A	24	Dibiarkan

Dari tabel diatas dapat diketahui ruas jalan kolektor yang menempati peringkat 1 terbaik ialah ruas Jalan Bilelando Kelongkong (303-404) dengan V/C ratio sebesar 0,02.

**Tabel 4.22** Peringkatan V/C Ratio Terburuk Pada Jalan Kolektor

<b>Link</b>	<b>Nama Ruas</b>	<b>V/C Ratio</b>	<b>Tingkat Pelayanan</b>	<b>RANKING</b>	<b>Tindakan yang Dilakukan</b>
1601 - 701	Kediri - Praya 1	0.61	C	1	Diawasi
301 - 1101	Praya-Kopang	0.51	C	2	Dibiarkan
301 - 303	Pejanggik	0.51	C	3	Dibiarkan
701 - 101(+1,300)	Raya Puyung	0.50	C	4	Dibiarkan
102 - 103	Pahlawan	0.49	C	5	Dibiarkan

Dari tabel diatas dapat diketahui ruas jalan kolektor yang menempati peringkat 1 terburuk ialah ruas Jalan Kediri Praya 2 (1601-701) dengan V/C ratio sebesar 0,61.

**Tabel 4.23** Peringkatan V/C Ratio Terbaik Pada Jalan Lokal

<b>Link</b>	<b>Nama Ruas</b>	<b>V/C Ratio</b>	<b>Tingkat Pelayanan</b>	<b>RANKING</b>	<b>Tindakan yang Dilakukan</b>
1601 - 801	Kumbang Medas	0.06	A	32	Dibiarkan
702 - 801	Ubung Bonjeruk	0.07	A	31	Dibiarkan
106 - 113	H Agus Salim	0.09	A	30	Dibiarkan
701 - 801	Puyung - Bon Jeruk	0.10	A	29	Dibiarkan
1301 - 1201	Janapria Mujur	0.10	A	28	Dibiarkan

Dari tabel diatas dapat diketahui ruas jalan lokal yang menempati peringkat 1 terbaik ialah ruas Jalan H Agus Salim (106-113) dengan V/C ratio sebesar 0,09.

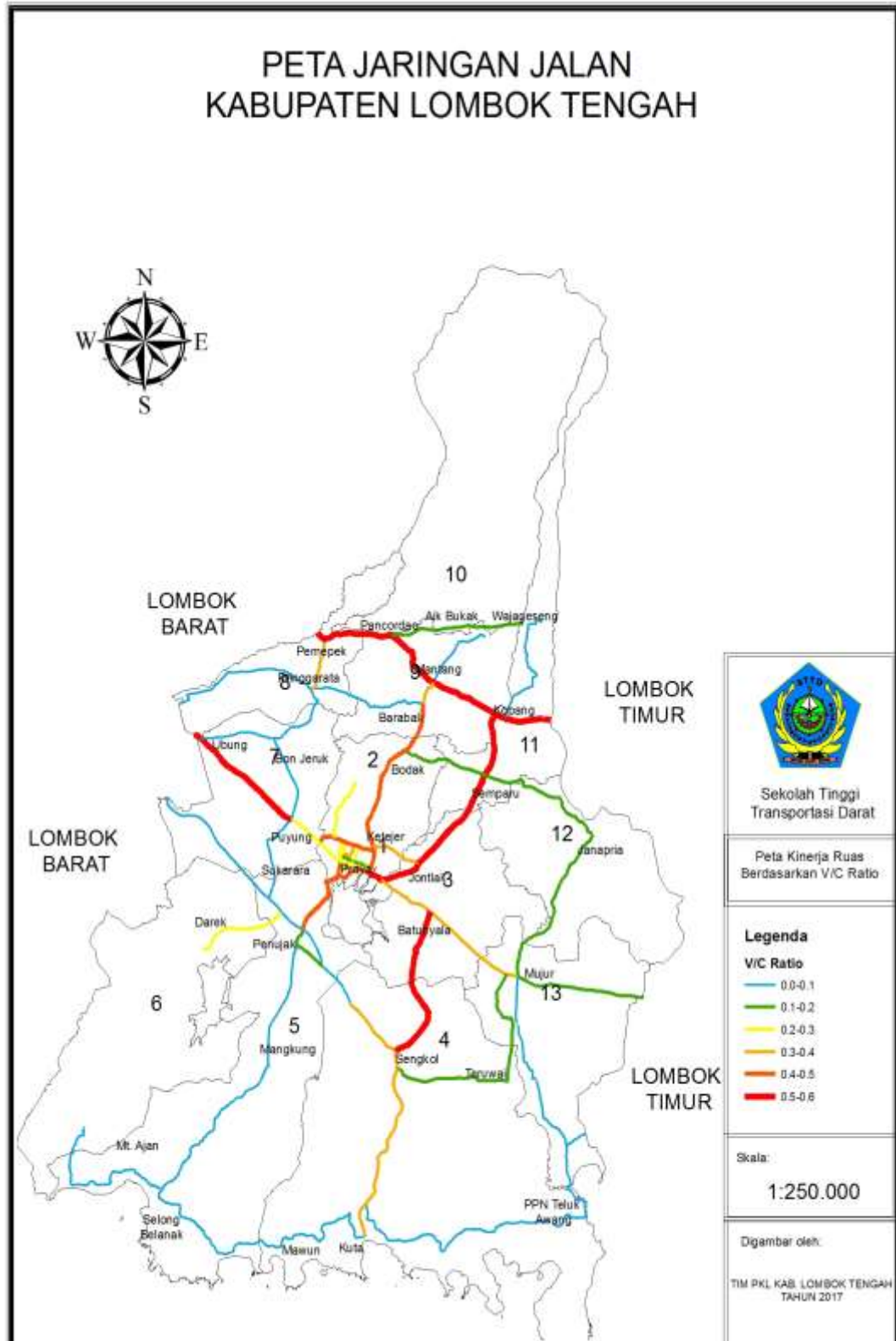
**Tabel 4.24** Peringkat V/C Ratio Terburuk Pada Jalan Lokal

<b>Link</b>	<b>Nama Ruas</b>	<b>V/C Ratio</b>	<b>Tingkat Pelayanan</b>	<b>RANKING</b>	<b>Tindakan yang Dilakukan</b>
303 - 402	Batu Nyala	0.53	C	1	Dibiarkan
107 - 111	Mareje	0.41	B	2	Dibiarkan
801 - 901	Pemepek Pringgarata	0.36	B	3	Dibiarkan
108 - 115	S. Parman	0.33	B	4	Dibiarkan
108 - 111	Sakura	0.32	A	5	Dibiarkan

Dari tabel diatas dapat diketahui ruas jalan lokal yang menempati peringkat 1 terburuk ialah ruas Jalan Batunyala (303-402) dengan V/C ratio sebesar 0,53.

Adapun dari hasil analisis yang telah dilakukan, maka dapat digambarkan ke dalam bentuk peta V/C ratio :

# PETA JARINGAN JALAN KABUPATEN LOMBOK TENGAH



**Gambar 4.2** Peta Kinerja Ruas Jalan Berdasarkan V/C Ratio

### 3) Rasio Kecepatan Jam Sibuk dan Jam Tidak Sibuk

Rasio kecepatan merupakan perbandingan kecepatan pada jam sibuk dengan jam tidak sibuk pada suatu ruas jalan. Data diperoleh dari survei MCO. Kriteria nilai indikator proporsi ini semakin mendekati nilai 1 semakin baik, dengan indikasi bahwa distribusi kecepatan lalu lintas antara jam sibuk dengan tidak sibuk merata. Untuk mencari kecepatan maka perlu dicari terlebih dahulu panjang ruas jalan dan rata-rata waktu perjalanan sehingga kecepatan rata-rata suatu ruas pun dapat diperoleh. Berikut ini adalah hasil peringkat ruas jalan berdasarkan rasio kecepatan di Kabupaten Lombok Tengah.

**Tabel 4.25** Peringkat Rasio Kecepatan Terbaik dan Terburuk Pada Jalan Arteri

Link	Nama Ruas	Kec. jam tdk sibuk (km/jam)	Kec. jam sibuk (km/jam)	Rasio kec. Sibuk / tdk Sibuk (KM/JAM)	RANKING
903 - 1101	Pemepek Mantang	65	62	0.95	1
1701 - 903	Kopang Labuhan Lombok	51	44	0.86	2
1101 - 1801	Mantang Kopang	48.4	41	0.85	3

Dari tabel diatas dapat diketahui ruas jalan arteri yang menempati peringkat 1 terbaik ialah ruas Jalan Pemepek Mantang (903-1101) dengan rasio kecepatan sebesar 0,95. Sedangkan ruas jalan arteri yang menempati peringkat 1 terburuk ialah ruas Jalan Mantang Kopang (1101-1801) dengan rasio kecepatan sebesar 0,85.

**Tabel 4.26** Peringkat Rasio Kecepatan Terbaik Pada Jalan Kolektor

Link	Nama Ruas	Kec. jam tdk sibuk (km/jam)	Kec. jam sibuk (km/jam)	Rasio kec. Sibuk / tdk Sibuk (KM/JAM)	RANKING
101(+1,300) - 101	Kediri - Praya 2	65.00	60.00	0.92	28
111- 503	Praya - Sp. Penujak	55.30	51.00	0.92	27
109 - 111	TGH Lopan	55.70	50.90	0.91	26
108 - 109	Gajah Mada 3	42.31	37.70	0.89	25
101 - 102	Mandalika	58.00	51.30	0.88	24

Dari tabel diatas dapat diketahui ruas jalan kolektor yang menempati peringkat 1 terbaik ialah ruas Jalan Kediri Praya 2 (101(+1,300)-101) dengan rasio kecepatan sebesar 0,92.

**Tabel 4.27** Peringkat Rasio Kecepatan Terburuk Pada Jalan Kolektor

Link	Nama Ruas	Kec. jam tdk sibuk (km/jam)	Kec. jam sibuk (km/jam)	Rasio kec. Sibuk / tdk Sibuk (KM/JAM)	RANKING
102 - 103	Pahlawan	66.30	43.00	0.65	1
113 - 301	Jendral Sudirman 1	41.60	31.60	0.76	2
103 - 106	Basuki Rahmat	45.00	34.20	0.76	3
504 - 506	Mt. Ajan - Sp. Penujak	56.00	43.00	0.77	4
109 - 113	Jendral Sudirman 2	43.57	34.20	0.78	5

Dari tabel diatas dapat diketahui ruas jalan kolektor yang menempati peringkat 1 terburuk ialah ruas Jalan Ahmad Yani (118-114) dengan rasio kecepatan sebesar 0,63.

**Tabel 4.28** Peringkat Rasio Kecepatan Terbaik Pada Jalan Lokal

Link	Nama Ruas	Kec. jam tdk sibuk (km/jam)	Kec. jam sibuk (km/jam)	Rasio kec. Sibuk / tdk Sibuk (KM/JAM)	RANKING
701 - 501	Puyung Sukarara	55	51.3	0.93	32
116 - 202	Jago	52	47.5	0.91	31
1601 - 801	Kumbang Medas	53	48.1	0.91	30
1301 - 1201	Ganti Janapria	58.7	53	0.90	29
104 - 112	Ki Hadjar Dewantara	45.7	41	0.90	28

Dari tabel diatas dapat diketahui ruas jalan lokal yang menempati peringkat 1 terbaik ialah ruas Jalan Puyung Sukarara (701-501) dengan rasio kecepatan sebesar 0,93.

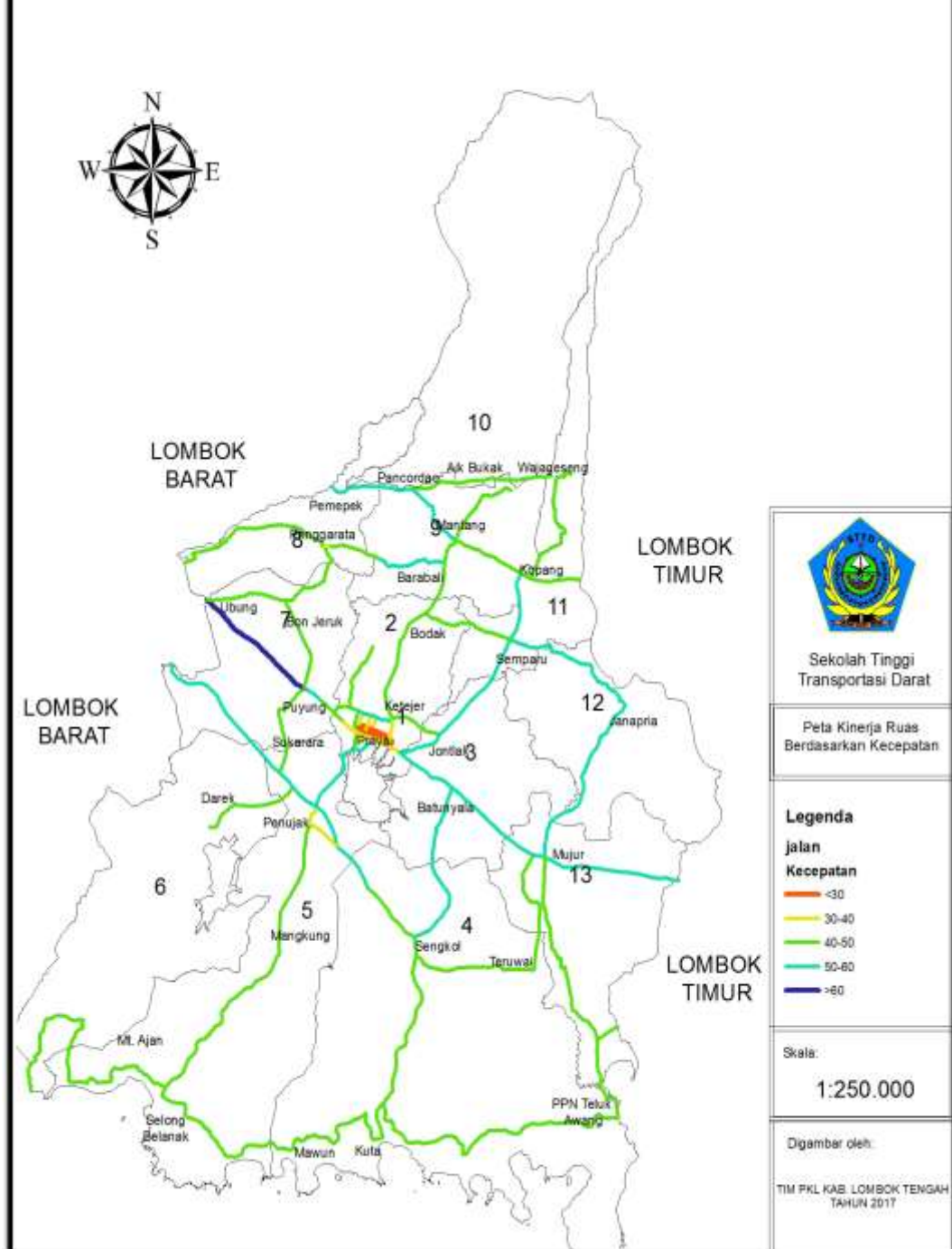
**Tabel 4.29** Peringkat Rasio Kecepatan Terburuk Pada Jalan Lokal

Link	Nama Ruas	Kec. jam tdk sibuk (km/jam)	Kec. jam sibuk (km/jam)	Rasio kec. Sibuk / tdk Sibuk (KM/JAM)	RANKING
118 - 114	Ahmad Yani	55	34.8	0.63	1
119 - 115	Rinjani	50	34.1	0.68	2
108 - 115	S. Parman	46	32	0.70	3
108 - 111	Sakura	53	38.2	0.72	4
201 - 1104	Bodak Semparu	62	44.9	0.72	5

Dari tabel diatas dapat diketahui ruas jalan kolektor yang menempati peringkat 1 terburuk ialah ruas Jalan Ahmad Yani (118-114) dengan rasio kecepatan sebesar 0,63.

Adapun dari hasil analisis yang telah dilakukan dapat digambarkan ke dalam bentuk peta:

# PETA JARINGAN JALAN KABUPATEN LOMBOK TENGAH



**Gambar 4.3** Peta Kinerja Ruas Jalan Berdasarkan Kecepatan

#### 4) Road Occupancy

*Road Occupancy* merupakan tingkat penggunaan ruang untuk lalu lintas berdasarkan hasil perkalian antara kerapatan, proporsi jenis kendaraan, dan ukuran masing-masing kendaraan menurut standar ukuran kendaraan yang kemudian dibagi dengan luas segmen jalan.

**Tabel 4.30** Peringkatan *Road Occupancy* Terbaik dan Terburuk Pada Jalan Arteri

Link	Nama Ruas	RO Total	RANKING
903 - 1101	Pemepek Mantang	0.0323	3
1701 - 903	Kopang Labuhan Lombok	0.0864	2
1101 - 1801	Mantang Kopang	0.0941	1

Dari tabel diatas dapat diketahui ruas jalan arteri yang menempati peringkat 1 terbaik ialah ruas Jalan Pemepek Mantang (903-1101) dengan RO total 0,0323. Sedangkan ruas jalan arteri yang menempati peringkat 1 terburuk ialah ruas Jalan Mantang Kopang (1101-1801) dengan RO total 0,0941.

**Tabel 4.31** Peringkatan *Road Occupancy* Terbaik Pada Jalan Kolektor

Link	Nama Ruas	RO Total	RANKING
506 - 403	Pengambur Mawun	0.0012	28
506 - 603	Batu Jangkih Sepi	0.0013	27
303 - 404	Bilelando Kelongkong	0.0029	26
504 - 506	Mt. Ajan - Sp. Penujak	0.0037	25
1501 - 503	Bypass BIL 1	0.0063	24

Dari tabel diatas dapat diketahui ruas jalan kolektor yang menempati peringkat 1 terbaik ialah ruas Jalan Pengambur Mawun (506-403) dengan RO total 0,0012.

**Tabel 4.32** Peringkatan *Road Occupancy* Terburuk Pada Jalan Kolektor

Link	Nama Ruas	RO Total	RANKING
109 - 113	Jendral Sudirman 2	0.52	1
101(+1,300) - 101	Kediri - Praya 2	0.45	2
108 - 109	Gajah Mada 3	0.44	3
107 - 108	Gajah Mada 2	0.36	4
103 - 106	Basuki Rahmat	0.22	5

Dari tabel diatas dapat diketahui ruas jalan kolektor yang menempati peringkat 1 terburuk ialah ruas Jalan Jendral Sudirman 2 (109-113) dengan RO total 0,52.

**Tabel 4.33** Peringkatan *Road Occupancy* Terbaik Pada Jalan Lokal

Link	Nama Ruas	RO Total	RANKING
701 - 801	Puyung - Bon Jeruk	0.0045	32
1301 - 1201	Ganti Janapria	0.0065	31
902 - 1001	Pancordao Seganteng	0.0072	30
1601 - 801	Kumbang Medas	0.0072	29
201 - 1104	Bodak Semparu	0.0090	28

Dari tabel diatas dapat diketahui ruas jalan lokal yang menempati peringkat 1 terbaik ialah ruas Jalan Puyung Bonjeruk (701-801) dengan RO total 0,0045.

**Tabel 4.34** Peringkat *Road Occupancy* Terburuk Pada Jalan Lokal

Link	Nama Ruas	RO Total	RANKING
107 - 111	Mareje	0.4123	1
108 - 111	Sakura	0.3953	2
110 - 104	Untung Surapati	0.2709	3
117 - 104	M. Yamin	0.2421	4
108 - 115	S. Parman	0.2340	5

Dari tabel diatas dapat diketahui ruas jalan lokal yang menempati peringkat 1 terburuk ialah ruas Jalan Mareje (107-111) dengan RO total 0,4123.

5) Peak Hour Factor

PHF adalah Rasio laju arus jam tersibuk dalam satu hari ( $q_{60}$ ) dengan 4 x laju arus 15 menit puncak (peak 15 min rate of flow) pada jam tersibuk tersebut yang dinyatakan dalam arus jam jaman. Kriteria nilai indikator PHF semakin mendekati nilai 1 semakin baik, dengan indikasi bahwa distribusi arus lalu lintas pada jam tersibuk merata.

**Tabel 4.35** Peringkat PHF Terbaik dan Terburuk Pada Jalan Arteri

Link	Nama Ruas	Peak Hour Factor	RANKING
1701 - 903	Kopang Labuhan Lombok	0.919	1
1101 - 1801	Mantang Kopang	0.923	2
903 - 1101	Pemepek Mantang	0.952	3

Dari tabel diatas dapat diketahui ruas jalan arteri yang menempati peringkat 1 terbaik ialah ruas Jalan Kopang Labuhan Lombok (1701-903) dengan PHF 0,919. Sedangkan

ruas jalan arteri yang menempati peringkat 1 terburuk ialah ruas Jalan Pemepek Mantang (903-1101) dengan PHF 0,952.

**Tabel 4.36** Peringkat PHF Terbaik Pada Jalan Kolektor

<b>Link</b>	<b>Nama Ruas</b>	<b><i>Peak Hour Factor</i></b>	<b>RANKING</b>
1501 - 503	Bypass BIL 1	0.981	28
101 - 102	Mandalika	0.979	27
111- 503	Praya - Sp. Penujak	0.974	26
103 - 106	Basuki Rahmat	0.971	25
504 - 506	Mt. Ajan - Sp. Penujak	0.967	24

Dari tabel diatas dapat diketahui ruas jalan kolektor yang menempati peringkat 1 terbaik ialah ruas Jalan Bypass BIL 1 (1501-503) dengan PHF 0,981.

**Tabel 4.37** Peringkat PHF Terburuk Pada Jalan Kolektor

<b>Link</b>	<b>Nama Ruas</b>	<b><i>Peak Hour Factor</i></b>	<b>RANKING</b>
109 - 113	Jendral Sudirman 2	0.583	1
506 - 603	Batu Jangkih Sepi	0.740	2
303 - 404	Bilelendo Kelongkong	0.750	3
103 - 903	Praya-Mantang	0.770	4
101( +1,300) - 101	Kediri - Praya 2	0.784	5

Dari tabel diatas dapat diketahui ruas jalan kolektor yang menempati peringkat 1 terburuk ialah ruas Jalan Jendral Sudirman 2 (109-113) dengan PHF 0,583.

**Tabel 4.38** Peringkat PHF Terbaik Pada Jalan Lokal

<b>Link</b>	<b>Nama Ruas</b>	<b>Peak Hour Factor</b>	<b>RANKING</b>
110 - 104	Untung Surapati	0.98	32
117 - 104	M. Yamin	0.97	31
108 - 115	S. Parman	0.97	30
116 - 202	Jago	0.96	29
405 - 1303	Sengkol Mujur	0.96	28

Dari tabel diatas dapat diketahui ruas jalan lokal yang menempati peringkat 1 terbaik ialah ruas Jalan Untung Surapati (110-104) dengan PHF 0,98.

**Tabel 4.39** Peringkat PHF Terburuk Pada Jalan Lokal

<b>Link</b>	<b>Nama Ruas</b>	<b>Peak Hour Factor</b>	<b>RANKING</b>
903 - 1001	Mantang - Aikbukak	0.689	1
104 - 112	Ki Hadjar Dewantara	0.772	2
1101 - 1102	Kopang - Wajageseng	0.845	3
106 - 113	H Agus Salim	0.847	4
403 - 404	Pariwisata	0.888	5

Dari tabel diatas dapat diketahui ruas jalan lokal yang menempati peringkat 1 terburuk ialah ruas Jalan Mantang-Aikbukak (903-1001) dengan PHF 0,689.

6) Proporsi Kendaraan Berat

Proporsi kendaraan berat merupakan persentase jumlah kendaraan berat dalam periode waktu pengamatan tertentu. Nilai proporsi diperoleh dari perbandingan volume kendaraan berat tersibuk dibagi dengan volume pada jam pada saat kendaraan berat tersibuk tersebut. Kriteria nilai indikator proporsi kendaraan berat semakin besar semakin buruk.

**Tabel 4.40** Peringkatan Proporsi Kendaraan Berat Terbaik dan Terburuk Pada Jalan Arteri

Link	Nama Ruas	Proporsi KB	RANKING
1101 - 1801	Mantang Kopang	0.107	3
903 - 1101	Pemepek Mantang	0.114	2
1701 - 903	Kopang Labuhan Lombok	0.136	1

Dari tabel diatas dapat diketahui ruas jalan arteri yang menempati peringkat 1 terbaik ialah ruas Jalan Mantang Kopang (1101-1801) dengan proporsi kendaraan berat 0,107. Sedangkan ruas jalan arteri yang menempati peringkat 1 terburuk ialah ruas Jalan Kopang Labuhan Lombok dengan proporsi kendaraan berat 0,136.

**Tabel 4.41** Peringkatan Proporsi Kendaraan Berat Terbaik Pada Jalan Kolektor

Link	Nama Ruas	Proporsi KB	RANKING
107 - 108	Gajah Mada 2	0.010	28
111- 503	Praya - Sp. Penujak	0.010	27
303 - 1301	Praya-Mujur	0.010	26
402 - 403	Sengkol Kuta	0.015	25
303 - 404	Bilelando Kelongkong	0.016	24

Dari tabel diatas dapat diketahui ruas jalan kolektor yang menempati peringkat 1 terbaik ialah ruas jalan Gajah Mada 2 (107-108) dengan proporsi kendaraan berat 0,010.

**Tabel 4.42** Peringkat Proporsi Kendaraan Berat Terburuk Pada Jalan Kolektor

Link	Nama Ruas	Proporsi KB	RANKING
1601 - 701	Kediri - Praya 1	0.113	1
701 - 101(+1,300)	Raya Puyung	0.098	2
101(+1,300) - 101	Kediri - Praya 2	0.091	3
401 - 402	Tanak Awu - Sengkol	0.089	4
103 - 903	Praya-Mantang	0.081	5

Dari tabel diatas dapat diketahui ruas jalan kolektor yang menempati peringkat 1 terburuk ialah ruas Jalan Kediri Praya 1 (1601-701) dengan proporsi kendaraan berat 0,113.

**Tabel 4.43** Peringkat Proporsi Kendaraan Berat Terbaik Pada Jalan Lokal

Link	Nama Ruas	Proporsi KB	RANKING
801 - 904	Barabali – Pagutan	0.00	30
1104 - 1201	Janapria Semparu	0.00	30
405 - 303	Sengkol Teruwai	0.00	30
105 - 106	Sukarno Hatta	0.01	28
118 - 114	Ahmad Yani	0.01	28

Dari tabel diatas dapat diketahui ruas jalan lokal yang menempati peringkat 1 terbaik ialah ruas Jalan Barabali Pagutan (801-904) dengan proporsi kendaraan berat 0,00001.

**Tabel 4.44** Peringkat Proporsi Kendaraan Berat Terburuk Pada Jalan Lokal

Link	Nama Ruas	Proporsi KB	RANKING
107 - 111	Mareje	0.22	1
1301 - 1201	Ganti Janapria	0.17	2
1601 - 801	Kumbang Medas	0.17	3
903 - 1001	Mantang - Aikbukak	0.17	4
108 - 111	Sakura	0.17	5

Dari tabel diatas dapat diketahui ruas jalan lokal yang menempati peringkat 1 terburuk ialah ruas Jalan Mareje (107-111) dengan proporsi kendaraan berat 0,216.

7) Distribusi Antar Waktu

Distribusi antar waktu merupakan rasio antara volume pada jam sibuk (on peak) dengan volume pada jam tidak sibuk (off peak) dalam suatu segmen ruas jalan. Kriteria nilai indikator distribusi antar waktu semakin mendekati nilai 1 semakin baik, dengan inidkasi bahwa distribusi arus lalu lintas pada jam sibuk dengan jam tidak sibuk merata.

**Tabel 4.45** Peringkat Distribusi Antar Waktu Terbaik dan Terburuk Pada Jalan Arteri

Link	Nama Ruas	Volume Jam Sibuk	Volume jam Tidak Sibuk	Distribusi Antar Wkt	RANKING
1101 - 1801	Mantang Kopang	1406	662	0.47	3
903 - 1101	Pemepek Mantang	1508	479	0.32	2
1701 - 903	Kopang Labuhan Lombok	1547	416	0.27	1

Dari tabel diatas dapat diketahui ruas jalan arteri yang menempati peringkat 1 terbaik ialah ruas Jalan Mantang Kopang (1101-1801) dengan distribusi antar waktu 0,47. Sedangkan ruas jalan arteri yang menempati peringkat 1 terburuk ialah ruas Jalan Kopang Labuhan Lombok dengan distribusi antar waktu 0,27.

**Tabel 4.46** Peringkat Distribusi Antar Waktu Terbaik Pada Jalan Kolektor

Link	Nama Ruas	Volume Jam Sibuk	Volume jam Tidak Sibuk	Distribusi Antar Wkt	RANKING
303 - 404	Bilelando Kelongkong	54	53	0.98	28
1501 - 503	Bypass BIL 1	628	338	0.54	27
503 - 1401	Bypass BIL 2	499	213	0.43	26
1601 - 701	Kediri - Praya 1	1336	559	0.42	25
101( +1,300) - 101	Kediri - Praya 2	1170	480	0.41	24

Dari tabel diatas dapat diketahui ruas jalan kolektor yang menempati peringkat 1 terbaik ialah ruas Jalan Bilelando Kelongkong (303-404) dengan distribusi antar waktu 0,98.

**Tabel 4.47** Peringkat Distribusi Antar Waktu Terburuk Pada Jalan Kolektor

Link	Nama Ruas	Volume Jam Sibuk	Volume jam Tidak Sibuk	Distribusi Antar Wkt	RANKING
504 - 506	Mt. Ajan - Sp. Penujak	174	24	0.14	1
506 - 603	Batu Jangkih Sepi	71	11	0.15	2
102 - 103	Pahlawan	1190	221	0.19	3
103 - 106	Basuki Rahmat	936	176	0.19	4
113 - 301	Jendral Sudirman 1	1193	230	0.19	5

Dari tabel diatas dapat diketahui ruas jalan kolektor yang menempati peringkat 1 terburuk ialah ruas Jalan Mt Ajan Sp Penujak (504-506) dengan distribusi antar waktu 0,14.

**Tabel 4.48** Peringkat Distribusi Antar Waktu Terbaik Pada Jalan Lokal

Link	Nama Ruas	Volume Jam Sibuk	Volume jam Tidak Sibuk	Distribusi Antar Wkt	RANKING
104 - 112	Ki Hadjar Dewantara	442.21	174.00	0,39	32
902 - 1001	Pancordao Seganteng	249.00	97.98	0.39	31
118 - 114	Ahmad Yani	497.00	195.56	0.39	30
105 - 106	Sukarno Hatta	480.00	162.00	0.34	29
903 - 1001	Mantang - Aikbukak	124.00	39.00	0.31	28

Dari tabel diatas dapat diketahui ruas jalan lokal yang menempati peringkat 1 terbaik ialah ruas Jalan Ki Hadjar Dewantara (104-112) dengan distribusi antar waktu 0,39.

**Tabel 4.49** Peringkatan Distribusi Antar Waktu Terburuk Pada Jalan Lokal

<b>Link</b>	<b>Nama Ruas</b>	<b>Volume Jam Sibuk</b>	<b>Volume jam Tidak Sibuk</b>	<b>Distribusi Antar Wkt</b>	<b>RANKING</b>
801 - 904	Barabali - Pagutan	392.00	67.00	0.17	1
405 - 1303	Sengkol Mujur	395.00	67.51	0.17	2
116 - 202	Jago	325.00	55.55	0.17	3
110 - 104	Untung Surapati	634.00	132.28	0.21	4
107 - 111	Mareje	532.00	111.00	0.21	5

Dari tabel diatas dapat diketahui ruas jalan lokal yang menempati peringkat 1 terburuk ialah ruas Jalan Barabali Pagutan (801-904) dengan distribusi antar waktu 0,17.

8) Proporsi Sepeda Motor

Proporsi sepeda motor merupakan persentase jumlah sepeda motor dalam periode waktu pengamatan tertentu. Nilai proporsi diperoleh volume sepeda motor dibagi dengan volume pada jam tersibuk. Besarnya proporsi sepeda motor dinilai akan berpengaruh terhadap kinerja simpang karena karakteristik sepeda motor yang memiliki kemudahan dalam melakukan pergerakan serta melakukan percepatan dan perlambatan. Semakin besar proporsi sepeda motor pada suatu ruas, maka kinerja ruas tersebut dinilai semakin buruk.

Berikut merupakan hasil dari Peringkatan Dinamis Ruas secara keseluruhan:

**Tabel 4.50** Hasil Peringkatan 5 Ruas Jalan Arteri Terburuk

No	Link	Nama Ruas	Fungsi Jalan	V/C Ratio	PROPORSI	BOBOT	Kepadatan	PROPORSI	BOBOT	Peak Hour Factor	PROPORSI	BOBOT	Distribusi Antar Waktu	PROPORSI	BOBOT
						20%			15%			15%			10%
1	1701 - 903	Kopang Labuhan Lombok	ARTERI	0,53	2,5	0,38	586	0	0	0,919	0	0	3,72	0	0
3	1101 - 1801	Mantang Kopang	ARTERI	0,52	3	0,45	572	0	0,02	0,923	0,24	0,04	2,12	2	0,2
2	903 - 1101	Pemepek Mantang	ARTERI	0,56	1	0,15	405	2	0,3	0,952	2	0,3	3,15	0,72	0,07

Proporsi Sepeda Motor	Proporsi	BOBOT	Road Occupancy	PROPORSI	BOBOT	Proporsi Kendaraan Berat	PROPORSI	BOBOT	Proporsi Kecepatan Jam Sibuk dan Jam	PROPORSI	BOBOT	TOTAL	RANK
		10%			15%			10%			15%		
0,470	2	0,3	0,09	0,25	0,02	0,1360	0	0	0,8627	0,29	0,03	0,729	1
0,549	0	0	0,09	0	0	0,1075	2	0,2	0,8471	0	0	0,909	2
0,534	0,37	0,06	0,03	2	0,2	0,1137	1,56	0,16	0,9538	2	0,2	1,433	3

**Tabel 4.51** Hasil Peringkat 5 Ruas Jalan Kolektor Terburuk

No	Link	Nama Ruas	Fungsi Jalan	V/C Ratio	PROPORSI	BOBOT	Kepadatan	PROPORSI	BOBOT	Peak Hour	PROPORSI	BOBOT	Distribusi Antar Waktu	PROPORSI	BOBOT
						20%			15%			15%			10%
19	109 - 113	Jendral Sudirman 2	KOLEKTOR	0,208	19	3	497,563	6	1	0,58	0	0	3,659	16	2
28	102 - 103	Pahlawan	KOLEKTOR	0,494	6	1	461,240	8	1	0,90	22	3	5,385	8	1
22	103 - 903	Praya-Mantang	KOLEKTOR	0,417	10	1	327,696	14	2	0,77	13	2	4,097	14	1
24	301 - 303	Pejanggik	KOLEKTOR	0,506	6	1	355,212	13	2	0,89	21	3	4,698	11	1
23	301 - 1101	Praya-Kopang	KOLEKTOR	0,508	6	1	400,943	11	2	0,96	25	4	5,120	9	1

Proporsi Sepeda Motor	Proporsi	BOBOT	Road Occupancy	PROPORSI	BOBOT	Proporsi Kendaraan Berat	PROPORSI	BOBOT	Proporsi Kecepatan Jam Sibuk dan Jam Tidak Sibuk	PROPORSI	BOBOT	TOTAL	RANK
		10%			15%			10%		15%			
0,4908000	16	2	0,51838	0	0	0,03640	20	2	0,78	13,41	1	11,23	1
0,4985000	16	2	0,14505	19	2	0,05700	15	1	0,65	0,00	0	12,01	2
0,5954000	9	1	0,01790	26	3	0,08120	8	1	0,86	20,80	2	13,66	3
0,6389000	6	1	0,05941	24	2	0,02670	23	2	0,79	14,18	1	13,87	4
0,6433000	5	1	0,01779	26	3	0,06830	12	1	0,87	21,67	2	13,92	5

**Tabel 4.52** Hasil Peringkatan 5 Ruas Jalan Kolektor Terbaik

No	Link	Nama Ruas	Fungsi Jalan	V/C Ratio	PROPORSI	BOBOT 20%	Kepadatan	PROPORSI	BOBOT 15%	Peak Hour	PROPORSI	BOBOT 15%	Distribusi Antar Waktu	PROPORSI	BOBOT 10%
10	1501 - 503	Bypass BIL 1	KOLEKTOR	0,11	24	4	185	20	3	0,98	27	4	1,86	23	2
11	503 - 1401	Bypass BIL 2	KOLEKTOR	0,08	25	4	144	22	3	0,92	23	3	2,34	21	2
16	303 - 404	Bilelendo Kelongkong	KOLEKTOR	0,02	28	4	20	27	4	0,75	11	2	1,02	27	3
8	111- 503	Praya - Sp. Penujak	KOLEKTOR	0,18	21	3	338	13	2	0,97	26	4	4,76	11	1
26	303 - 1301	Praya-Mujur	KOLEKTOR	0,30	15	2	197	19	3	0,94	25	4	4,04	14	1

Proporsi Sepeda Motor	Proporsi	BOBOT 10%	Road Occupancy	PROPORSI	BOBOT 15%	Proporsi Kendaraan Berat	PROPORSI	BOBOT 10%	Proporsi Kecepatan Jam Sibuk dan Jam Tidak Sibuk	PROPORSI	BOBOT 15%	TOTAL	RANK
0,35	27	4	0,01	27	3	0,0716	11	1	0,8844	23	2	23,12	28
0,35	26	4	0,01	26	3	0,0503	16	2	0,8471	20	2	22,84	27
0,41	22	3	0,00	27	3	0,0160	25	3	0,7929	14	1	22,59	26
0,44	20	3	0,02	26	3	0,0100	27	3	0,9222	27	3	21,10	25
0,53	14	2	0,02	26	3	0,0100	27	3	0,8738	22	2	19,81	24

**Tabel 4.53** Hasil Peringkat 5 Ruas Jalan Lokal Terburuk

Link	Nama Ruas	Fungsi Jalan	V/C Ratio	PROPORS I	BOBO T	Kepadatan	PROPORS I	BOB OT	PHF	PROPORS I	BOBO T	Distribusi Antar Wkt	PROPORS I	BOBO T
					15%			15%			15%			10%
108 - 115	S. Parman	LOKAL	0.33	14.03	2.10	414.58	0.00	0.00	0.97	29.45	4.42	3.18	25.02	2.50
107 - 111	Mareje	LOKAL	0.41	8.47	1.27	220.02	15.52	2.33	0.96	28.41	4.26	4.79	9.91	0.99
303 - 402	Batu Nyala	LOKAL	0.53	1.00	0.15	290.81	9.87	1.48	0.90	22.41	3.36	3.56	21.43	2.14
119 - 115	Rinjani	LOKAL	0.31	15.54	2.33	362.17	4.18	0.63	0.92	24.94	3.74	3.72	19.93	1.99
110 - 104	Untung Surapati	LOKAL	0.26	18.47	2.77	274.46	11.18	1.68	0.98	31.00	4.65	4.79	9.91	0.99

Proporsi Sepeda Motor	Proporsi	BOBOT	RO Total	PROPORSI	BOBOT	Proporsi Kendaraan Berat	PROPORSI	BOBOT	Rasio kec. Sibuk / tdk Sibuk (KM/JAM)	PROPORSI	BOBOT	TOTAL	RANK
		15%			10%			10%			10%		
0.72	7.29	1.09	0.23	13.55	1.36	0.056	22.94	2.29	0.70	6.50	0.65	14.42	1
0.22	31.00	4.65	0.41	0.00	0.00	0.216	0.00	0.00	0.76	13.19	1.32	14.82	2
0.72	6.96	1.04	0.02	29.66	2.97	0.025	27.35	2.74	0.77	14.29	1.43	15.31	3
0.72	6.96	1.04	0.09	24.84	2.48	0.025	27.35	2.74	0.68	5.09	0.51	15.46	4
0.67	9.66	1.45	0.27	10.75	1.07	0.056	22.99	2.30	0.77	14.18	1.42	16.33	5

**Tabel 4.54** Hasil Peringkatan 5 Ruas Jalan Lokal Terburuk

Link	Nama Ruas	Fungsi Jalan	V/C Ratio	PROPORSI	BOBOT	Kepadatan	PROPORSI	BOBOT	PHF	PROPORSI	BOBOT	Distribusi Antar Wkt	PROPORSI	BOBOT
					15%			15%			10%			
701 - 801	Puyung - Bon Jeruk	LOKAL	0.10	29.48	4.42	54.82	28.70	4.31	0.91	23.63	3.54	3.76	19.61	1.96
1601 - 801	Kumbang Medas	LOKAL	0.06	32.00	4.80	25.99	31.00	4.65	0.95	27.21	4.08	3.76	19.61	1.96
1102 - 1103	Mt. Gamang Wajageseng	LOKAL	0.12	28.24	4.24	50.94	29.01	4.35	0.91	23.63	3.54	3.56	21.43	2.14
701 - 501	Puyung Sukarara	LOKAL	0.16	25.00	3.75	68.55	27.60	4.14	0.94	26.83	4.03	4.40	13.63	1.36
1301 - 1201	Ganti Janapria	LOKAL	0.15	26.26	3.94	55.03	28.68	4.30	0.95	27.80	4.17	3.72	19.93	1.99

Proporsi Sepeda Motor	Proporsi	BOBOT	RO Total	PROPORSI	BOBOT	Proporsi Kendaraan Berat	PROPORSI	BOBOT	Rasio kec. Sibuk / tdk Sibuk (KM/JAM)	PROPORSI	BOBOT	TOTAL	RANK
		15%			10%			10%			10%		
0.25	29.45	4.42	0.00	31.00	3.10	0.0150	28.85	2.88	0.82	19.31	1.93	26.56	32.00
0.24	29.93	4.49	0.01	30.79	3.08	0.1748	5.90	0.59	0.91	28.40	2.84	26.49	31.00
0.25	29.45	4.42	0.01	30.35	3.03	0.0150	28.85	2.88	0.81	18.01	1.80	26.41	30.00
0.32	26.06	3.91	0.02	30.12	3.01	0.0453	24.50	2.45	0.93	31.00	3.10	25.75	29.00
0.24	29.93	4.49	0.01	30.85	3.08	0.1748	5.90	0.59	0.90	27.92	2.79	25.36	28.00

## 4.2 Peringkatan Pada Simpang

### a. Statis

Perangkingan dari segi pelayanan simpang dilakukan dengan metode proporsional dengan pembobotan. Indikator yang digunakan adalah kesesuaian lebar lajur, radius, dan kelengkapan simpang meliputi ketersediaan rambu, kesesuaian rambu, kondisi fisik rambu dan kondisi fisik marka. Indikator di rangkingkan dengan menggunakan metode proposional. Adapun beberapa indikator yang menentukan dalam perangkingan statis simpang dengan bobot berdasarkan hasil dari *State Of Preference* oleh Dinas Perhubungan adalah:

**Tabel 4.55** Hasil *State Of Preference* Indikator Perangkingan Statis Simpang

Indikator	Bobot
Kesesuaian Lebar Lajur	20%
Radius	10%
Ketersediaan Rambu	10%
Kesesuaian Rambu	10%
Kondisi Fisik Rambu	10%
Kondisi Fisik Marka	20%
Kesesuaian Marka	20%

**Tabel 4.55** Hasil Peringkatan Terburuk Statis Simpang APILL

NODE	NAMA SIMPANG	FUNGSI JALAN	LEBAR LAJUR (m)		NILAI	PROPORSI	BOBOT	Kendaraan Terbesar	RADIUS		NILAI	PROPORSI	BOBOT	RAMBU		NILAI	NILAI INDIKATOR	PROPORSI	BOBOT
			Observasi	Minimum					Minimum	Observasi				TERSEDIA	IDEAL				
							20%						10%	(buah)	(buah)				10%
103	Sp. RSUD	Kolektor	3	3	100.00	4.13	0.83	Truk	12	10	83.33	-2.88	-0.29	3	4	75	75	24.25	2.425
112	Basuki Rahm	Kolektor	3	3	100.00	4.13	0.83	Truk	12	12	100.00	1.00	0.10	4	5	80	100	32	3.2
701	Sp. Puyung	Kolektor	3.2	3	106.67	4.83	0.97	Truk	12	12	100.00	1.00	0.10	6	6	100	100	32	3.2
903	Sp. Mantang	Arteri	3.5	3.5	100.00	4.13	0.83	Truk	12	14	116.67	4.88	0.49	6	6	100	100	32	3.2
1101	Sp. Kopang	Arteri	4.5	3.5	128.57	7.12	1.42	Truk	12	14	116.67	4.88	0.49	8	8	100	100	32	3.2
110	Sp. Pertokoan	Kolektor	6.4	3	213.33	15.98	3.20	Truk	12	14	116.67	4.88	0.49	8	8	100	100	32	3.2
101	Sp. IPDN	Kolektor	7	3	233.33	18.07	3.61	Truk	12	13	108.33	2.94	0.29	5	6	83	100	32	3.2
108	Sp. SPBU	Kolektor	6.4	3	213.33	15.98	3.20	mobil pribadi	6	8	133.33	8.75	0.88	4	4	100	100	32	3.2
107	Sp. Kodim	Kolektor	6.2	3	206.67	15.28	3.06	Truk	12	20	166.67	16.50	1.65	5	5	100	100	32	3.2
109	Sp. PLN	Kolektor	6.4	3	213.33	15.98	3.20	mobil pribadi	6	14	233.33	32.00	3.20	3	5	60	75	24.25	2.425

KESESUAIAN RAMBU				JUMLAH INDIKATOR YANG SESUAI	NILAI	PROPORSI	BOBOT	KONDISI FISIK RAMBU	NILAI	PROPORSI	BOBOT	KONDISI FISIK MARKA	NILAI	PROPORSI	BOBOT	KESESUAIAN MARKA				JUMLAH INDIKATOR YANG SESUAI	NILAI	PROPORSI	BOBOT	NILAI TOTAL	RANKING
LOKASI PENEMPATAN	TINGGI	BENTUK	UKURAN													10%	20%	Tata Penempatan	WARNA						
Sesuai / Tidak Sesuai							Sesuai / Tidak Sesuai																		
Sesuai	Sesuai	Sesuai	Sesuai	4	100	32.00	3.20	Baik	100	32.00	3.20	Dalam Kondisi	100	32.00	6.40	Sesuai	Sesuai	Sesuai	Sesuai	4	100	32.0	6.40	22.16	1
Sesuai	Sesuai	Sesuai	Sesuai	4	100	32.00	3.20	Baik	100	32.00	3.20	Dalam Kondisi	100	32.00	6.40	Sesuai	Sesuai	Sesuai	Sesuai	4	100	32.0	6.40	23.33	2
Sesuai	Sesuai	Sesuai	Sesuai	4	100	32.00	3.20	Baik	100	32.00	3.20	Dalam Kondisi	100	32.00	6.40	Sesuai	Sesuai	Sesuai	Sesuai	4	100	32.0	6.40	23.47	3
Sesuai	Sesuai	Sesuai	Sesuai	4	100	32.00	3.20	Baik	100	32.00	3.20	Dalam Kondisi	100	32.00	6.40	Sesuai	Sesuai	Sesuai	Sesuai	4	100	32.0	6.40	23.71	4
Sesuai	Sesuai	Sesuai	Sesuai	4	100	32.00	3.20	Baik	100	32.00	3.20	Dalam Kondisi	100	32.00	6.40	Sesuai	Sesuai	Sesuai	Sesuai	4	100	32.0	6.40	24.31	5
Sesuai	Sesuai	Sesuai	Sesuai	4	100	32.00	3.20	Baik	100	32.00	3.20	Dalam Kondisi	100	32.00	6.40	Sesuai	Sesuai	Sesuai	Sesuai	4	100	32.0	6.40	26.08	6
Sesuai	Sesuai	Sesuai	Sesuai	4	100	32.00	3.20	Baik	100	32.00	3.20	Dalam Kondisi	100	32.00	6.40	Sesuai	Sesuai	Sesuai	Sesuai	4	100	32.0	6.40	26.31	7
Sesuai	Sesuai	Sesuai	Sesuai	4	100	32.00	3.20	Baik	100	32.00	3.20	Dalam Kondisi	100	32.00	6.40	Sesuai	Sesuai	Sesuai	Sesuai	4	100	32.0	6.40	26.47	8
Sesuai	Sesuai	Sesuai	Sesuai	4	100	32.00	3.20	Baik	100	32.00	3.20	Dalam Kondisi	100	32.00	6.40	Sesuai	Sesuai	Sesuai	Sesuai	4	100	32.0	6.40	27.11	9
Sesuai	Sesuai	Sesuai	Sesuai	4	100	32.00	3.20	Baik	100	32.00	3.20	Dalam Kondisi	100	32.00	6.40	Sesuai	Sesuai	Sesuai	Sesuai	4	100	32.0	6.40	28.02	10

**Tabel 4.56** Hasil Peringkatan Terburuk Statis Simpang Prioritas

NODE	NAMA SIMPANG	FUNGSI JALAN	LEBAR LAJUR (m)		NILAI	PROPORSI	BOBOT	Kendaraan Terbesar	RADIUS		NILAI	PROPORSI	BOBOT	KETERSEDIAAN RAMBU		NILAI	NILAI INDIKATOR	PROPORSI	BOBOT
			Observasi	Minimum					Minimum	Observasi				TERSEDIA	IDEAL				
			20%	10%			(buah)		(buah)	10%									
506	Sp. Selong Belanak	Kolektor	2.1	3	70	1	0.2	Truk	12	10	83.333333	-2.875	-0.2875	3	3	100	100	32	3.2
304	Sp. Darmaji	Kolektor	3	3	100	4.1348315	0.8269663	Truk	12	9	75	-4.8125	-0.48125	3	3	100	100	32	3.2
601	Sp. Darek	Lokal	2.1	3	70	1	0.2	Truk	12	9	75	-4.8125	-0.48125	0	2	0	0	1	0.1
801	Sp. Pringgarata	Lokal	2.1	3	70	1	0.2	Truk	12	8	66.666667	-6.75	-0.675	1	2	50	50	16.5	1.65
507	Sp. Mangkung	Kolektor	2.1	3	70	1	0.2	Truk	12	10	83.333333	-2.875	-0.2875	1	2	50	50	16.5	1.65

KESESUAIAN RAMBU				JUMLAH INDIKATOR YANG SESUAI	NILAI	PROPORSI	BOBOT	KONDISI FISIK RAMBU	NILAI	PROPORSI	BOBOT	KONDISI FISIK MARKA	NILAI	PROPORSI	BOBOT	KESESUAIAN MARKA				JUMLAH INDIKATOR YANG SESUAI	NILAI	PROPORSI	BOBOT	NILAI TOTAL	RANKING
LOKASI PENEMPATAN	TINGGI	BENTUK	UKURAN													10%	Tata Penempatan	WARNA	BENTUK						
Sesuai / Tidak Sesuai							10%				Sesuai / Tidak Sesuai				20%										
Sesuai	Sesuai	Sesuai	Sesuai	4	100	32	3.2	Baik	100	32	3.2	Ada Dalam Kondisi rusak	25	1	0.2	Sesuai	Sesuai	Sesuai	Sesuai	4	100	32	6.4	16.1125	1
Sesuai	Sesuai	Sesuai	Sesuai	4	100	32	3.2	Baik	100	32	3.2	Ada Dalam Kondisi rusak	25	1	0.2	Sesuai	Sesuai	Sesuai	Sesuai	4	100	32	6.4	16.545716	2
Sesuai	Sesuai	Sesuai	Sesuai	4	100	32	3.2	Baik	100	32	3.2	Ada Dalam Kondisi baik	100	32	6.4	Sesuai	Sesuai	Sesuai	Sesuai	4	100	32	6.4	19.01875	3
Sesuai	Sesuai	Sesuai	Sesuai	4	100	32	3.2	Baik	100	32	3.2	Ada Dalam Kondisi baik	100	32	6.4	Sesuai	Sesuai	Sesuai	Sesuai	4	100	32	6.4	20.375	4
Sesuai	Sesuai	Sesuai	Sesuai	4	100	32	3.2	Baik	100	32	3.2	Ada Dalam Kondisi baik	100	32	6.4	Sesuai	Sesuai	Sesuai	Sesuai	4	100	32	6.4	20.7625	5

**Tabel 4.57** Hasil Peringkatan Terbaik Statis Simpang Prioritas

NODE	NAMA SIMPANG	FUNGSI JALAN	LEBAR LAJUR (m)		NILAI	PROPORSI	BOBOT	Kendaraan Terbesar	RADIUS		NILAI	PROPORSI	BOBOT	KETERSEDIAAN RAMBU		NILAI	NILAI INDIKATOR	PROPORSI	BOBOT
			Observasi	Minimum					Minimum	Observasi				TERSEDIA	IDEAL				
			10%	(buah)			(buah)		10%	10%									
114	Sp. SMA 1 Praya	Lokal	3	3	100	4.1348315	0.8269663	mobil pribadi	6	8	133.33333	8.75	0.875	3	3	100	100	32	3.2
115	Sp. Masjid Agung	Lokal	3	3	100	4.1348315	0.8269663	mobil pribadi	6	8	133.33333	8.75	0.875	4	4	100	100	32	3.2
102	Sp. Renteng	Kolektor	3.5	3	116.66667	5.8764045	1.1752809	Truk	12	13	108.33333	2.9375	0.29375	2	2	100	100	32	3.2
302	Sp. Jontlak	Kolektor	3.5	3	116.66667	5.8764045	1.1752809	Truk	12	12	100	1	0.1	3	3	100	100	32	3.2
902	Sp. Pancordao	Arteri	4	3.5	114.28571	5.6276083	1.1255217	Truk	12	11	91.666667	-0.9375	-0.09375	4	4	100	100	32	3.2

KESESUAIAN RAMBU				JUMLAH INDIKATOR YANG SESUAI	NILAI	PROPORSI	BOBOT	KONDISI FISIK RAMBU	NILAI	PROPORSI	BOBOT	KONDISI FISIK MARKA	NILAI	PROPORSI	BOBOT	KESESUAIAN MARKA				JUMLAH INDIKATOR YANG SESUAI	NILAI	PROPORSI	BOBOT	NILAI TOTAL	RANKING
LOKASI PENEMPATAN	TINGGI	BENTUK	UKURAN													10%	10%	Tata Penempatan	WARNA						
Sesuai / Tidak Sesuai							10%				10%				Sesuai / Tidak Sesuai										
Sesuai	Sesuai	Sesuai	Sesuai	4	100	32	3.2	Baik	100	32	3.2	Ada Dalam Kondisi baik	100	32	6.4	Sesuai	Sesuai	Sesuai	Sesuai	4	100	32	6.4	24.101966	20
Sesuai	Sesuai	Sesuai	Sesuai	4	100	32	3.2	Baik	100	32	3.2	Ada Dalam Kondisi baik	100	32	6.4	Sesuai	Sesuai	Sesuai	Sesuai	4	100	32	6.4	24.101966	19
Sesuai	Sesuai	Sesuai	Sesuai	4	100	32	3.2	Baik	100	32	3.2	Ada Dalam Kondisi baik	100	32	6.4	Sesuai	Sesuai	Sesuai	Sesuai	4	100	32	6.4	23.869031	18
Sesuai	Sesuai	Sesuai	Sesuai	4	100	32	3.2	Baik	100	32	3.2	Ada Dalam Kondisi baik	100	32	6.4	Sesuai	Sesuai	Sesuai	Sesuai	4	100	32	6.4	23.675281	17
Sesuai	Sesuai	Sesuai	Sesuai	4	100	32	3.2	Baik	100	32	3.2	Ada Dalam Kondisi baik	100	32	6.4	Sesuai	Sesuai	Sesuai	Sesuai	4	100	32	6.4	23.431772	16

b. Dinamis

Pada peringkatan dinamis simpang menggunakan metode peringkatan proporsional dengan pembobotan atau proporsional tertimbang, peringkatan dinamis berkaitan dengan unjuk kerja ruas simpang yang meliputi derajat kejenuhan, kendaraan yang dilewatkan, proporsi kendaraan berat, proporsi sepeda motor, rasio belok kanan, antrian, dan tundaan.

Proporsi untuk derajat kejenuhan, panjang antrian, tundaan lalu lintas, proporsi kendaraan berat di simpang, proporsi sepeda motor, dan rasio belok kanan yaitu :

$$P = \frac{(X - \min) \times (n - 1)}{(\max - \min)} + 1$$

Proporsi untuk jumlah yang dilewatkan dalam simpang yaitu :

$$P = \frac{(\max - X) \times (n - 1)}{(\max - \min)} + 1$$

Adapun beberapa indikator yang menentukan dalam perangkingan dinamis simpang dengan bobot berdasarkan hasil dari *State Of Preference* oleh Dinas Perhubungan dan Dinas Pekerjaan Umum adalah:

**Tabel 4.58** Hasil *State Of Preference* Indikator Perangkingan Statis Simpang

Indikator	Bobot
Derajat Kejenuhan (DS)	15%
Jumlah Kendaraan yang Dilewatkan	15%
Antrian	15%
Tundaan	10%
Proporsi Kendaraan Berat	10%
Proporsi Sepeda Motor	15%
Rasio Belok Kanan	10%
Kecelakaan/% Tahun Terakhir	10%

1) Derajat Kejenuhan atau Degree of Saturation (DS)

Derajat kejenuhan atau *Degree of Saturation* adalah perbandingan antara arus lalu lintas yang melalui simpang dengan kapasitas simpang tersebut. DS ini sama saja seperti V/C ratio pada ruas. Semakin derajat kejenuhan mendekati angka 1 maka kinerja simpang semakin buruk, sebaliknya semakin kecil nilai derajat kejenuhan suatu simpang maka semakin baik kinerjanya. Adapun hasil analisis dari derajat kejenuhan (DS) dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel 4.59** Derajat Kejenuhan Simpang APILL

No	Node Simpang	Nama Simpang	Derajat Kejenuhan Paling Kritis
1	1,101	Sp. Kopang	0.75
2	701	Sp. Puyung	0.62
4	112	Sp. Basuki Rahmat	0.58
3	903	Sp. Mantang	0.57
8	101	Sp. IPDN	0.50
9	108	Sp. SPBU	0.47
6	110	Sp. Pertokoan	0.36
10	103	Sp. RSUD	0.34
5	107	Sp. Kodim	0.28
7	109	Sp. PLN	0.15

Dari tabel diatas, derajat kejenuhan persimpangan kritis atau tertinggi pada simpang APILL yaitu Simpang 4 Kopang dengan nilai DS sebesar 0,75. Sedangkan untuk derajat kejenuhan simpang APILL terendah yaitu Simpang 3 PLN dengan nilai DS sebesar 0,15.

**Tabel 4.60** Derajat Kejenuhan Simpang Prioritas

NO	NODE SIMPANG	NAMA SIMPANG	DERAJAT KEJENUHAN PALING KRITIS
1	1103	Sp. Mt. Gamang	0.64
2	402	Sp. Sengkol	0.50
3	902	Sp. Pancordao	0.48
4	301	Sp. Biao	0.45
5	1104	Sp. Semparu	0.37
6	504	Sp. Penujak	0.36
7	303	Sp. Batunyala	0.33
8	302	Sp. Jontlak	0.31
9	102	Sp. Renteng	0.30
10	904	Sp. Barabali	0.30
11	115	Sp. Masjid Agung	0.28
12	304	Sp. Darmaji	0.23
13	801	Sp. Pringgarata	0.23
14	114	Sp. SMA 1 Praya	0.22
15	201	Sp. Bodak	0.19
16	405	Sp. Sengkol 2	0.18
17	601	Sp. Darek	0.15
18	1102	Sp. Wajageseng	0.11
19	506	Sp. Selong Belanak	0.06
20	507	Sp. Mangkung	0.06

Dari tabel diatas, derajat kejenuhan persimpangan kritis atau tertinggi pada simpang prioritas yaitu Simpang 4 Mt. Gamang dengan nilai DS sebesar 0,64. Sedangkan untuk derajat kejenuhan simpang prioritas terendah yaitu Simpang 3 Mangkung dengan nilai DS sebesar 0,06.



2) Jumlah Kendaraan yang Dilewatkan

Jumlah kendaraan yang di lewatkan adalah jumlah kendaraan yang melewati simpang dalam periode waktu pengamatan. Nilai yang diperoleh dari jumlah volume kendaraan yang mampu dilewatkan pada suatu simpang pada saat jam tersibuk. Semakin kecil jumlah kendaraan yang dilewatkan simpang pada saat jam tersibuk, maka kinerja tersebut dinilai semakin buruk. Adapun hasil analisis jumlah kendaraan yang dilewatkan di simpang dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel 4.61** Kendaraan Yang Dilewatkan di Simpang APILL

NO	NODE SIMPANG	NAMA SIMPANG	JUMLAH KEND.YG DILEWATKAN (kend)
1	903	Sp. Kopang	6.451,00
2	101	Sp. IPDN	5.615,00
3	903	Sp. Mantang	5.509,10
4	107	Sp. Kodim	5.203,60
5	112	Sp. Basuki Rahmat	4.700,10
6	103	Sp. RSUD	4.492,20
7	701	Sp. Puyung	4.310,30
8	108	Sp. SPBU	4.257,00
9	110	Sp. Pertokoan	3.112,38
10	109	Sp. PLN	3.101,40

Dari tabel diatas, kendaraan yang dilewatkan tertinggi pada simpang APILL yaitu Simpang 4 Kopang dengan jumlah kendaraan yang dilewatkan sebesar 6.451.

Sedangkan untuk kendaraan yang dilewatkan simpang APILL terendah yaitu Simpang 3 PLN dengan kendaraan yang dilewatkan sebesar 3.101.

**Tabel 4.62** Kendaraan Yang Dilewatkan di Simpang Prioritas

NO	NODE SIMPANG	NAMA SIMPANG	JUMLAH KEND.YG DILEWATKAN (kend)
1	1103	Sp. Mt. Gamang	3706
2	1104	Sp. Semparu	2559
3	301	Sp. Biao	2307
4	902	Sp. Pancordao	2214
5	302	Sp. Jontlak	2120
6	904	Sp. Barabali	2092
7	115	Sp. Masjid Agung	1686
8	304	Sp. Darmaji	1672
9	801	Sp. Pringgarata	1510
10	504	Sp. Penujak	1392
11	303	Sp. Batunyala	1342
12	402	Sp. Sengkol	1324
13	201	Sp. Bodak	1323
14	405	Sp. Sengkol 2	1308
15	114	Sp. SMA 1 Praya	1278
16	102	Sp. Renteng	1170
17	601	Sp. Darek	904
18	1102	Sp. Wajageseng	600
19	506	Sp. Selong Belanak	330
20	507	Sp. Mangkung	271

Dari tabel diatas, kendaraan yang dilewatkan tertinggi pada simpang Prioritas yaitu Simpang Mt. Gamang dengan jumlah kendaraan yang dilewatkan sebesar 3706. Sedangkan untuk kendaraan yang dilewatkan simpang Prioritas terendah yaitu Simpang 3 Mangkung dengan kendaraan yang dilewatkan sebesar 271.

### 3) Antrian

Antrian adalah panjangnya antrian kendaraan yang terjadi pada simpang. Semakin panjang antrian kendaraan yang terjadi maka semakin tinggi tundaan simpang dan semakin sedikit

pula kendaraan yang dapat dilewatkan suatu simpang pada satuan waktu tertentu. Semakin panjang antrian kendaraan pada suatu simpang, maka kinerja simpang tersebut dinilai semakin buruk. Adapun hasil analisis panjang antrian di simpang dapat dilihat pada tabel berikut :

**Tabel 4.63** Antrian Kendaraan di Simpang APILL

NO	NODE SIMPANG	NAMA SIMPANG	PANJANG ANTRIAN (m)
1	1.101	Sp. Kopang	84,00
2	903	Sp. Mantang	50,60
3	110	Sp. Pertokoan	35,00
4	103	Sp. RSUD	28,40
5	112	Sp. Basuki Rahmat	25,00
6	109	Sp. PLN	21,60
7	107	Sp. Kodim	16,45
8	701	Sp. Puyung	14,19
9	101	Sp. IPDN	12,80
10	108	Sp. SPBU	8,70

Dari tabel diatas, panjang antrian tertinggi Simpang APILL terdapat pada simpang Simpang 4 Kopang sepanjang 19,38 meter, sedangkan panjang antrian terpendek terdapat pada Simpang 3 PLN sepanjang 2,50 meter.

**Tabel 4.64** Antrian Kendaraan di Simpang Prioritas

NO	NODE SIMPANG	NAMA SIMPANG	PANJANG ANTRIAN (m)
1	1103	Sp. Mt. Gamang	18.90
2	402	Sp. Sengkol	17.42
3	902	Sp. Pancordao	15.20
4	102	Sp. Renteng	14.87
5	301	Sp. Biao	14.25
6	504	Sp. Penujak	12.76

NO	NODE SIMPANG	NAMA SIMPANG	PANJANG ANTRIAN (m)
7	115	Sp. Masjid Agung	10.52
8	303	Sp. Batunyala	9.10
9	1104	Sp. Semparu	9.00
10	114	Sp. SMA 1 Praya	8.86
11	302	Sp. Jontlak	8.12
12	904	Sp. Barabali	7.06
13	201	Sp. Bodak	5.48
14	801	Sp. Pringgarata	5.24
15	405	Sp. Sengkol 2	4.82
16	304	Sp. Darmaji	4.34
17	601	Sp. Darek	3.78
18	1102	Sp. Wajageseng	3.26
19	507	Sp. Mangkung	2.42
20	506	Sp. Selong Belanak	2.2

Dari tabel diatas, panjang antrian tertinggi Simpang Prioritas terdapat pada simpang Simpang 3 Mt. Gamang sepanjang 18,90 meter, sedangkan panjang antrian terpendek terdapat pada Simpang 3 Selong Belanak sepanjang 2,2 meter.

#### 4) Tundaan

Tundaan adalah hambatan yang dialami kendaraan karena kondisi lalu lintas pada persimpangan sehingga mengakibatkan kendaraan terhenti. Adapun hasil analisis tundaan di simpang dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel 4.65** Tundaan di Simpang APILL

NO	NODE SIMPANG	NAMA SIMPANG	RATA-RATA TUNDAAN (det/smp)
1	1,101	Sp. Kopang	41.13
2	701	Sp. Puyung	34.95
3	903	Sp. Mantang	32.41
4	112	Sp. Basuki Rahmat	23.50
5	103	Sp. RSUD	18.24
6	110	Sp. Pertokoan	14.10
7	107	Sp. Kodim	12.10
8	108	Sp. SPBU	5.10
9	109	Sp. PLN	4.70
10	101	Sp. IPDN	4.30

Dari tabel diatas, tundaan tertinggi terdapat pada Simpang 4 Kopang dengan tundaan sebesar 39,13 detik/smp, sedangkan tundaan terendah terdapat pada Simpang 4 Mantang sebesar 3,91 detik/smp.

**Tabel 4.66** Tundaan di Simpang Prioritas

NO	NODE SIMPANG	NAMA SIMPANG	RATA-RATA TUNDAAN (det/smp)
1	1103	Sp. Mt. Gamang	10.84
2	402	Sp. Sengkol	10.45
3	902	Sp. Pancordao	9.70
4	301	Sp. Biao	9.32
5	1104	Sp. Semparu	8.70
6	504	Sp. Penujak	8.48
7	303	Sp. Batunyala	8.10
8	302	Sp. Jontlak	7.92
9	102	Sp. Renteng	7.89
10	304	Sp. Darmaji	7.73
11	115	Sp. Masjid Agung	7.66
12	201	Sp. Bodak	7.51
13	904	Sp. Barabali	7.45
14	405	Sp. Sengkol 2	7.07

NO	NODE SIMPANG	NAMA SIMPANG	RATA-RATA TUNDAAN (det/smp)
15	114	Sp. SMA 1 Praya	6.90
16	506	Sp. Selong Belanak	6.45
17	801	Sp. Pringgarata	6.42
18	1102	Sp. Wajageseng	6.31
19	601	Sp. Darek	6.11
20	507	Sp. Mangkung	5.35

Dari tabel diatas, tundaan tertinggi terdapat pada Simpang 4 Sengkol dengan tundaan sebesar 10,45 detik/smp, sedangkan tundaan terendah terdapat pada Simpang 3 Selong Belanak sebesar 6,45 detik/smp.

5) Proporsi Kendaraan Berat

Proporsi kendaraan berat merupakan presentase jumlah kendaraan berat dalam periode waktu waktu pengamatan tertentu. Semakin besar proporsi kendaraan berat suatu simpang, maka kinerja simpang tersebut dinilai semakin buruk. Adapun hasil analisis proporsi kendaraan berat di simpang dapat dilihat pada tabel berikut :

**Tabel 4.67** Proporsi Kendaraan Berat di Simpang APILL

NO	NODE SIMPANG	NAMA SIMPANG	PROPORSI KENDARAAN BERAT
1	1101	Sp. Kopang	0.0743
2	903	Sp. Mantang	0.0675
3	103	Sp. RSUD	0.0135
4	112	Sp. Basuki Rahmat	0.0122
5	701	Sp. Puyung	0.0119
6	101	Sp. IPDN	0.0087
7	110	Sp. Pertokoan	0.0060
8	109	Sp. PLN	0.0035
9	108	Sp. SPBU	0.0031
10	107	Sp. Kodim	0.0016

Dilihat dari tabel proporsi kendaraan berat persimpangan diatas, proporsi kendaraan berat tertinggi pada simpang APILL terdapat pada Simpang 4 Kopang sebesar 0.0743, sedangkan proporsi kendaraan berat terendah terdapat pada Simpang 4 Kodim sebesar 0.0016.

**Tabel 4.68** Proporsi Kendaraan Berat di Simpang Prioritas

NO	NODE SIMPANG	NAMA SIMPANG	PROPORSI KENDARAAN BERAT
1	1103	Sp. Mt. Gamang	0.03011
2	902	Sp. Pancordao	0.04932
3	402	Sp. Sengkol	0.03592
4	506	Sp. Selong Belanak	0.02758
5	102	Sp. Renteng	0.01507
6	504	Sp. Penujak	0.01135
7	303	Sp. Batunyala	0.01113
8	1104	Sp. Semparu	0.00672
9	601	Sp. Darek	0.00626
10	904	Sp. Barabali	0.00620
11	301	Sp. Biao	0.00603
12	405	Sp. Sengkol 2	0.00587
13	801	Sp. Pringgarata	0.00581
14	302	Sp. Jontlak	0.00558
15	201	Sp. Bodak	0.00546
16	304	Sp. Darmaji	0.00542
17	1102	Sp. Wajageseng	0.00485
18	507	Sp. Mangkung	0.00424
19	114	Sp. SMA 1 Praya	0.00126
20	115	Sp. Masjid Agung	0.00105

Dilihat dari tabel proporsi kendaraan berat persimpangan diatas, proporsi kendaraan berat tertinggi pada simpang Prioritas terdapat pada Simpang 3 Pancordao sebesar 0.05, sedangkan proporsi kendaraan berat terendah terdapat pada Simpang 4 Biao sebesar 0.01.

6) Proporsi Sepeda Motor

Proporsi sepeda motor merupakan presentase jumlah sepeda motor dalam periode pada jam tersibuk. Semakin besar proporsi sepeda motor pada suatu simpang maka kinerja simpang tersebut semakin buruk. Adapun hasil analisis proporsi sepeda motor di simpang dapat dilihat pada tabel berikut :

**Tabel 4.69** Proporsi Sepeda Motor di Simpang APILL

NO	NODE SIMPANG	NAMA SIMPANG	PROPORSI SEPEDA MOTOR
1	103	Sp. RSUD	0.88
2	701	Sp. Puyung	0.86
3	112	Sp. Basuki Rahmat	0.84
4	108	Sp. SPBU	0.78
5	107	Sp. Kodim	0.78
6	109	Sp. PLN	0.75
7	110	Sp. Pertokoan	0.73
8	903	Sp. Mantang	0.65
9	1101	Sp. Kopang	0.65
10	101	Sp. IPDN	0.41

**Tabel 4.70** Proporsi Sepeda Motor di Simpang Prioritas

NO	NODE SIMPANG	NAMA SIMPANG	PROPORSI SEPEDA MOTOR
1	1103	Sp. Mt. Gamang	0.86151159
2	402	Sp. Sengkol	0.76577379
6	303	Sp. Batunyala	0.89152381
20	507	Sp. Mangkung	0.88986336
18	1102	Sp. Wajageseng	0.88175279
15	201	Sp. Bodak	0.87438142
10	302	Sp. Jontlak	0.86876424
4	301	Sp. Biao	0.86773445
17	601	Sp. Darek	0.86573287
8	1104	Sp. Semparu	0.86481655
11	904	Sp. Barabali	0.86283356
14	304	Sp. Darmaji	0.86252792

NO	NODE SIMPANG	NAMA SIMPANG	PROPORSI SEPEDA MOTOR
13	405	Sp. Sengkol 2	0.85717387
16	801	Sp. Pringgarata	0.85586578
5	102	Sp. Renteng	0.83841470
9	115	Sp. Masjid Agung	0.83752005
12	114	Sp. SMA 1 Praya	0.83361558
7	504	Sp. Penujak	0.82339458
3	902	Sp. Pancordao	0.74167175
19	506	Sp. Selong Belanak	0.64147878

#### 7) Rasio Belok Kanan

Rasio belok kanan merupakan presentase jumlah pergerakan belok kanan dalam periode jam tersibuk, nilai proporsi diperoleh dari volume pergerakan belok kanan dibagi dengan volume keseluruhan arus pendekat di simpang pada jam tersibuk. Besarnya rasio belok dinilai akan berpengaruh terhadap kinerja simpang karena pergerakan belok kanan akan meningkatkan titik konflik disimpang. Semakin besar rasio belok kanan pada suatu simpang maka kinerja simpang tersebut dikategorikan memiliki kinerja buruk. Adapun hasil analisis rasio belok kanan di simpang dapat dilihat pada tabel berikut :

**Tabel 4.71** Rasio Belok Kanan di Simpang APILL

NO	NODE SIMPANG	NAMA SIMPANG	RASIO BELOK KANAN
1	109	Sp. PLN	0.67
2	903	Sp. Mantang	0.62
3	103	Sp. RSUD	0.42
4	101	Sp. IPDN	0.42
5	1101	Sp. Kopang	0.38

NO	NODE SIMPANG	NAMA SIMPANG	RASIO BELOK KANAN
6	107	Sp. Kodim	0.28
7	108	Sp. SPBU	0.27
8	112	Sp. Basuki Rahmat	0.25
9	110	Sp. Pertokoan	0.22
10	701	Sp. Puyung	0.17

Berdasarkan tabel di atas, rasio belok kanan tertinggi terdapat pada Simpang 3 PLN sebesar 0.67, sedangkan rasio belok kanan terendah terdapat pada Simpang 4 Puyung sebesar 0.17.

**Tabel 4.72** Rasio Belok Kanan di Simpang Prioritas

NO	NODE SIMPANG	NAMA SIMPANG	RASIO BELOK KANAN
1	902	Sp. Pancordao	0.91
2	402	Sp. Sengkol	0.64
3	301	Sp. Biao	0.44
4	102	Sp. Renteng	0.40
5	303	Sp. Batunyala	0.35
6	504	Sp. Penujak	0.30
7	1104	Sp. Semparu	0.28
8	115	Sp. Masjid Agung	0.27
9	302	Sp. Jontlak	0.24
10	904	Sp. Barabali	0.24
11	114	Sp. SMA 1 Praya	0.24
12	405	Sp. Sengkol 2	0.23
13	304	Sp. Darmaji	0.22
14	201	Sp. Bodak	0.21
15	1103	Sp. Mt. Gamang	0.20
16	801	Sp. Pringgarata	0.20
17	601	Sp. Darek	0.17
18	1102	Sp. Wajageseng	0.16
19	506	Sp. Selong Belanak	0.14
20	507	Sp. Mangkung	0.12

Berdasarkan tabel di atas, rasio belok kanan tertinggi terdapat pada Simpang 3 Pancordao sebesar 0.91, sedangkan rasio belok kanan terendah terdapat Simpang 3 Mangkung sebesar 0.12.

8) Rasio Kecelakaan

Rasio kecelakaan simpang merupakan rasio jumlah kecelakaan yang terjadi pada simpang tersebut dalam periode waktu pengamatan selama 2 tahun. Nilai rasio diperoleh dari jumlah kejadian kecelakaan dibagi dengan waktu pengamatan selama 2 tahun.

Semakin besar rasio kecelakaan pada suatu simpang, maka kinerja simpang tersebut dinilai semakin buruk. Adapun hasil analisis kecelakaan di simpang dapat dilihat pada tabel berikut

**Tabel 4.73** Rasio Kecelakaan di Simpang APILL

NO	NODE SIMPANG	NAMA SIMPANG	RASIO KECELAKAAN SIMPANG
1	1101	Sp. Kopang	4.20
2	903	Sp. Mantang	3.60
3	701	Sp. Puyung	3.20
4	103	Sp. RSUD	2.60
5	107	Sp. Kodim	2.30
6	112	Sp. Basuki Rahmat	2.10
7	108	Sp. SPBU	2.00
8	110	Sp. Pertokoan	1.80
9	101	Sp. IPDN	1.20
10	109	Sp. PLN	0.80

**Tabel 4.74** Rasio Kecelakaan di Simpang Prioritas

NO	NODE SIMPANG	NAMA SIMPANG	RASIO KECELAKAAN SIMPANG
3	902	Sp. Pancordao	3.6
9	115	Sp. Masjid Agung	3.4
4	301	Sp. Biao	3.1
5	102	Sp. Renteng	3.1
2	402	Sp. Sengkol	2.9
6	303	Sp. Batunyala	2.8
7	504	Sp. Penujak	2.6
12	114	Sp. SMA 1 Praya	2.3
1	1103	Sp. Mt. Gamang	1.4
13	405	Sp. Sengkol 2	1.2
19	506	Sp. Selong Belanak	1.1
11	904	Sp. Barabali	0.7
8	1104	Sp. Semparu	0.3
10	302	Sp. Jontlak	0.3
16	801	Sp. Pringgarata	0.3
17	601	Sp. Darek	0.3
18	1102	Sp. Wajageseng	0.2
14	304	Sp. Darmaji	0.2
15	201	Sp. Bodak	0.1
20	507	Sp. Mangkung	0.1

**Tabel 4.75** Hasil Peringkatn Dinamis Simpang APILL

NO	NODE SIMPANG	NAMA SIMPANG	DERAJAT KEJENUHAN PALING KRITIS	NILAI PROPORSI	NILAI BOBOT	JUMLAH KEND.YG DILEWATKAN (kend)	NILAI PROPORSI	NILAI BOBOT	PANJANG ANTRIAN (m)	NILAI PROPORSI	NILAI BOBOT	RATA-RATA TUNDAAN (det/smp)	NILAI PROPORSI	NILAI BOBOT
					15%			15%			15%			10%
1	1,101	Sp. Kopang	0.75	1.00	0.15	3906.00	1.00	0.15	19.38	1.00	0.15	39.13	1.00	0.10
2	903	Sp. Mantang	0.57	3.70	0.56	2985.00	5.06	0.76	12.30	4.77	0.72	3.91	10.00	1.00
3	701	Sp. Puyung	0.62	2.95	0.44	2433.00	7.49	1.12	14.19	3.77	0.57	34.95	2.07	0.21
4	112	Sp. Basuki Rahmat	0.58	3.55	0.53	2587.00	6.81	1.02	11.00	5.47	0.82	33.51	2.44	0.24
5	103	Sp. RSUD	0.34	7.15	1.07	2482.00	7.27	1.09	6.28	7.98	1.20	18.24	6.34	0.63
6	108	Sp. SPBU	0.47	5.20	0.78	2361.00	7.80	1.17	7.00	7.60	1.14	27.00	4.10	0.41
7	101	Sp. IPDN	0.50	4.75	0.71	3338.00	3.50	0.53	7.97	7.08	1.06	27.45	3.98	0.40
8	107	Sp. Kodim	0.28	8.05	1.21	2660.00	6.49	0.97	5.00	8.67	1.30	18.43	6.29	0.63
9	110	Sp. Pertokoan	0.36	6.85	1.03	1869.00	9.97	1.50	5.00	8.67	1.30	25.14	4.58	0.46
10	109	Sp. PLN	0.15	10.00	1.50	1862.00	10.00	1.50	2.50	10.00	1.50	17.54	6.52	0.65

PROPORSI KENDARAAN BERAT	NILAI PROPORSI	NILAI BOBOT	PROPORSI SEPEDA MOTOR	NILAI PROPORSI	NILAI BOBOT	RASIO BELOK KANAN	NILAI PROPORSI	NILAI BOBOT	RASIO KECELAKAAN SIMPANG	NILAI PROPORSI	NILAI BOBOT	NILAI TOTAL	RANK	LOS (LEVEL OF SERVICE)
		10%			15%			10%			10%			
0.07	1.00	0.10	0.65	5.41	0.81	0.38	6.22	0.62	4.20	1.00	0.10	2.18	1	C
0.07	1.84	0.18	0.65	5.34	0.80	0.62	1.90	0.19	3.60	2.59	0.26	4.46	2	B
0.01	8.73	0.87	0.86	1.33	0.20	0.17	10.00	1.00	3.20	3.65	0.36	4.78	3	B
0.01	8.69	0.87	0.84	1.83	0.27	0.25	8.56	0.86	2.10	6.56	0.66	5.27	4	B
0.01	8.53	0.85	0.88	1.00	0.15	0.42	5.50	0.55	2.60	5.24	0.52	6.07	5	B
0.00	9.82	0.98	0.78	2.95	0.44	0.27	8.20	0.82	2.00	6.82	0.68	6.43	6	B
0.01	9.12	0.91	0.41	10.00	1.50	0.42	5.50	0.55	1.20	8.94	0.89	6.55	7	B
0.00	10.00	1.00	0.78	2.98	0.45	0.28	8.02	0.80	2.30	6.03	0.60	6.96	8	B
0.01	9.45	0.95	0.73	3.84	0.58	0.22	9.10	0.91	1.80	7.35	0.74	7.45	9	B
0.00	9.76	0.98	0.75	3.52	0.53	0.67	1.00	0.10	0.80	10.00	1.00	7.76	10	A

**Tabel 4.76** Hasil Peringkatan Dinamis Simpang Prioritas

NO	NODE SIMPANG	NAMA SIMPANG	DERAJAT KEJENUHAN PALING KRITIS	NILAI PROPORSI	NILAI	JUMLAH KEND.YG DILEWATKAN (kend)	NILAI PROPORSI	NILAI	PANJANG ANTRIAN (m)	NILAI PROPORSI	NILAI	RATA-RATA TUNDAAN (det/smp)	NILAI PROPORSI	NILAI
					BOBOT			BOBOT			BOBOT			
					15%			15%			15%			
1	1103	Sp. Mt. Gamang	0.64	-6.20	-0.93	3706	-8.52	-1.28	18.90	-4.41	-0.66	10.84	-4.0	-0.40
2	402	Sp. Sengkol	0.50	0.10	0.01	1324	11.25	1.69	17.42	-2.24	-0.34	10.45	-2.3	-0.23
3	902	Sp. Pancordao	0.48	1.00	0.15	2214	3.87	0.58	15.20	1.00	0.15	9.70	1.0	0.10
4	301	Sp. Biao	0.45	2.35	0.35	2307	3.09	0.46	14.25	2.39	0.36	9.32	2.7	0.27
5	102	Sp. Renteng	0.30	8.93	1.34	1170	12.54	1.88	14.87	1.48	0.22	7.89	8.9	0.89
6	303	Sp. Batunyala	0.33	7.75	1.16	1342	11.10	1.67	9.10	9.92	1.49	8.10	8.0	0.80
7	504	Sp. Penujak	0.36	6.40	0.96	1392	10.69	1.60	12.76	4.57	0.68	8.48	6.3	0.63
8	1104	Sp. Semparu	0.37	6.06	0.91	2559	1.00	0.15	9.00	10.06	1.51	8.70	5.4	0.54
9	115	Sp. Masjid Agung	0.28	9.80	1.47	1686	8.25	1.24	10.52	7.84	1.18	7.66	9.9	0.99
10	302	Sp. Jontlak	0.31	8.72	1.31	2120	4.65	0.70	8.12	11.35	1.70	7.92	8.8	0.88
11	904	Sp. Barabali	0.30	8.98	1.35	2092	4.88	0.73	7.06	12.90	1.93	7.45	10.8	1.08
12	114	Sp. SMA 1 Praya	0.22	12.83	1.93	1278	11.64	1.75	8.86	10.27	1.54	6.90	13.2	1.32
13	405	Sp. Sengkol 2	0.18	14.37	2.16	1308	11.39	1.71	4.82	16.17	2.43	7.07	12.5	1.25
14	304	Sp. Darmaji	0.23	12.27	1.84	1672	8.37	1.26	4.34	16.87	2.53	7.73	9.6	0.96
15	201	Sp. Bodak	0.19	14.15	2.12	1323	11.26	1.69	5.48	15.21	2.28	7.51	10.6	1.06
16	801	Sp. Pringgarata	0.23	12.32	1.85	1510	9.71	1.46	5.24	15.56	2.33	6.42	15.3	1.53
17	601	Sp. Darek	0.15	16.01	2.40	904	14.74	2.21	3.78	17.69	2.65	6.11	16.7	1.67
18	1102	Sp. Wajageseng	0.11	17.60	2.64	600	17.27	2.59	3.26	18.45	2.77	6.31	15.8	1.58
19	506	Sp. Selong Belanak	0.06	19.90	2.99	330	19.51	2.93	2.2	20.00	3.00	6.45	15.2	1.52
20	507	Sp. Mangkung	0.06	20.00	3.00	271	20.00	3.00	2.42	19.68	2.95	5.35	20.0	2.00

PROPORSI KENDARAAN BERAT	NILAI PROPORSI	NILAI	PROPORSI SEPEDA MOTOR	NILAI PROPORSI	NILAI	RASIO BELOK KANAN	NILAI PROPORSI	NILAI	RASIO KECELAKAAN SIMPANG	NILAI PROPORSI	NILAI BOBOT	NILAI TOTAL	RANK	LOS (LEVEL OF SERVICE)
		BOBOT			BOBOT			BOBOT						
		10%			15%			10%						
0.03011	8.56	0.86	0.86151159	3.28	0.49	0.20	18.12	1.81	1.4	12.94	1.29	1.19	1	C
0.03592	6.27	0.63	0.76577379	10.56	1.58	0.64	7.63	0.76	2.9	4.80	0.48	4.59	2	C
0.04932	1.00	0.10	0.74167175	12.39	1.86	0.14	19.54	1.95	3.6	1.00	0.10	4.99	3	C
0.00603	18.04	1.80	0.86773445	2.81	0.42	0.24	17.22	1.72	3.1	3.71	0.37	5.76	4	C
0.01507	14.48	1.45	0.83841470	5.04	0.76	0.30	15.76	1.58	3.1	3.71	0.37	8.48	5	B
0.01113	16.03	1.60	0.89152381	1.00	0.15	0.44	12.24	1.22	2.8	5.34	0.53	8.63	6	B
0.01135	15.95	1.59	0.82339458	6.18	0.93	0.28	16.16	1.62	2.6	6.65	0.66	8.68	7	C
0.00672	17.77	1.78	0.86481655	3.03	0.45	0.23	17.33	1.73	0.3	18.91	1.89	8.96	8	B
0.00105	20.00	2.00	0.83752005	5.10	0.77	0.24	17.15	1.72	3.4	2.09	0.21	9.56	9	B
0.00558	18.22	1.82	0.86876424	2.73	0.41	0.16	19.11	1.91	0.3	18.91	1.89	10.62	10	B
0.00620	17.97	1.80	0.86283356	3.18	0.48	0.21	17.77	1.78	0.7	16.74	1.67	10.82	11	B
0.00126	19.92	1.99	0.83361558	5.40	0.81	0.24	17.09	1.71	2.3	8.06	0.81	11.85	12	B
0.00587	18.10	1.81	0.85717387	3.61	0.54	0.20	18.17	1.82	1.2	14.03	1.40	13.11	14	B
0.00542	18.28	1.83	0.86252792	3.20	0.48	0.12	20.00	2.00	0.2	19.46	1.95	12.84	13	B
0.00546	18.26	1.83	0.87438142	2.30	0.35	0.17	18.80	1.88	0.1	20.00	2.00	13.20	16	B
0.00581	18.12	1.81	0.85586578	3.71	0.56	0.22	17.52	1.75	0.3	18.91	1.89	13.18	15	B
0.00626	17.95	1.80	0.86573287	2.96	0.44	0.27	16.41	1.64	0.3	18.91	1.89	14.70	17	B
0.00485	18.50	1.85	0.88175279	1.74	0.26	0.40	13.41	1.34	0.2	19.40	1.94	14.97	18	B
0.02758	9.55	0.96	0.64147878	20.00	3.00	0.91	1.00	0.10	1.1	14.57	1.46	15.94	19	B
0.00424	18.75	1.87	0.88986336	1.13	0.17	0.35	14.58	1.46	0.1	20.00	2.00	16.45	20	A

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **5.1 KESIMPULAN**

1. Kabupaten Lombok tengah memiliki tipe jaringan jalan *radial* dengan daerah pusat kegiatan (*CBD*) adalah Kecamatan Praya dan terhubung dengan akses-akses jalan menuju pusat-pusat kegiatan di kecamatan lain di wilayah Kabupaten Lombok Tengah. Diperlukan fokus perencanaan dan penataan jaringan jalan terutama dalam menghadapi meningkatnya pertumbuhan lalu lintas seiring yang seiring dengan pertumbuhan penduduk di Kabupaten Lombok Tengah dan dibangunnya Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Mandalika.
2. Banyaknya parkir pada badan jalan yang mengganggu arus lalu lintas terutama di Jl. Mandalika, Jl. Jenderal Sudirman (pertokoan) dan Jl. Kopang Labuan Lombok, meskipun telah terpasang rambu dilarang parkir pada ruas-ruas jalan tersebut dan tersebut terlihat seperti hal yg biasa terjadi di ruas-ruas jalan di Kabupaten Lombok Tengah.
3. Terdapat beberapa simpang dengan pengaturan fase dan waktu siklus yang kurang tepat seperti di Simpang Puyung dan Simpang Kopang yang menyebabkan tundaan dan antrian dan berdampak pada kinerja simpang yang kurang efektif dan efisien.
4. Dibutuhkan koordinasi simpang APILL untuk mendukung kelancaran arus lalu lintas dan mengurangi tundaan terutama di kawasan CBD. Dan masih digunakannya sistem APILL yang masih manual dan konvensional yang menggunakan sumber daya listrik dari PLN dan padam ketika listrik padam
5. Kebijakan diperbolehkan belok kiri langsung terutama pada simpang dengan jumlah arus lalu lintas tinggi dan radius tikung yang cukup kecil seperti Simpang Puyung dan Simpang Kopang yang harus dievaluasi karena menimbulkan potensi terjadinya kecelakaan di persimpangan.

6. Kurangnya kuantitas dan kualitas fasilitas berupa jalur pejalan kaki (trotoar) yang ramah bagi penyandang cacat secara khususnya pada ruas-ruas jalan di wilayah CBD (Jl. Pejanggik) dan secara umumnya pada ruas-ruas jalan di wilayah Kabupaten Lombok Tengah
7. Kurangnya fasilitas penyeberangan pada ruas-ruas jalan dan persimpangan, terutama di Jl. Pejanggik dan Jl. Sukarno Hatta dengan tata guna lahan kawasan pendidikan yang memiliki intensitas pejalan kaki yang cukup banyak dikarenakan banyaknya pelajar yang masuk dan keluar sekolah pada jam masuk dan pulang sekolah
8. Kurangnya fasilitas Penerangan Jalan Umum (PJU) terutama di Jl. Mt. Ajan Penujak dan Jl. Pengambur Mawun yang merupakan akses menuju daerah wisata. Hal ini juga diperlukan untuk menunjang peningkatan jumlah wisatawan yang datang seiring dengan pertumbuhan infrastruktur dan potensi pariwisata di Kabupaten Lombok Tengah yang semakin dikenal di mata Nasional dan Internasional

## **5.2 REKOMEDASI**

1. Diperlukannya manajemen parkir pada pusat-pusat kegiatan dan daerah wisata khususnya di Jl. Mandalika, Jl. Jenderal Sudirman dan Jl. Kopang Labuan Lombok dengan memindahkan parkir pada badan jalan dengan parkir pada lahan yang telah disediakan. Hal ini juga bertujuan untuk mengurangi hambatan samping pada jalan tersebut dan memperlebar jalur efektif yang dapat dilewati arus lalu lintas pada ruas-ruas jalan tersebut.
2. Dibutuhkannya optimalisasi simpang (fase dan waktu siklus) terutama persimpangan yang terdapat di jalan nasional yang merupakan jalur perlintasan utama di Pulau Lombok dan persimpangan yang berada di wilayah CBD untuk meningkatkan kinerja simpang dan mengurangi tundaan simpang – simpang tersebut terutama Simpang Kopang dan Simpang Puyung.

3. Diperlukan pengaturan koordinasi simpang APILL di wilayah CBD untuk meningkatkan kinerja simpang di wilayah CBD dengan mempertimbangkan pertumbuhan arus lalu lintas, salah satu bentuk pengaturan yang dapat dilakukan adalah dengan pemasangan sistem ATCS.
4. Diperlukan kajian lebih lanjut mengenai kebijakan diperbolehkan belok kiri langsung terutama pada persimpangan dengan radius tikung yang kecil dan arus lalu lintas yang tinggi dengan alasan keselamatan berkendara ada persimpangan tersebut.
5. Kebijakan diperbolehkan belok kiri langsung terutama pada simpang dengan jumlah arus lalu lintas tinggi dan radius tikung yang cukup kecil seperti Simpang Puyung dan Simpang Kopang yang harus dievaluasi karena menimbulkan potensi terjadinya kecelakaan di persimpangan.
6. Dibutuhkannya pengadaan dan peningkatan kualitas serta kuantitas fasilitas pejalan kaki yang ramah terkhusus bagi penyandang cacat terutama di wilayah CBD dan kawasan pendidikan seperti Jl. Sukarno Hatta dan Jl. Pejanggik.
7. Diperlukannya kajian dan peningkatan kuantitas dan kualitas mengenai fasilitas penyeberangan yang dibutuhkan pada wilayah CBD dan kawasan pendidikan yang terdapat intensitas pejalan kaki yang cukup banyak seperti di Jl. Sukarno Hatta dan Jl. Pejanggik.
8. Dibutuhkannya pengadaan dan peningkatan infrastruktur dan fasilitas penerangan jalan umum (PJU) terutama di jalan yang merupakan akses ke tempat-tempat wisata seperti Jl. Mt. Ajan Penujak dan Jl. Pengambur Mawun sebagai penunjang pergerakan wisatawan yang semakin bertambah seiring dengan semakin terkenalnya potensi pariwisata di Kabupaten Lombok Tengah.

