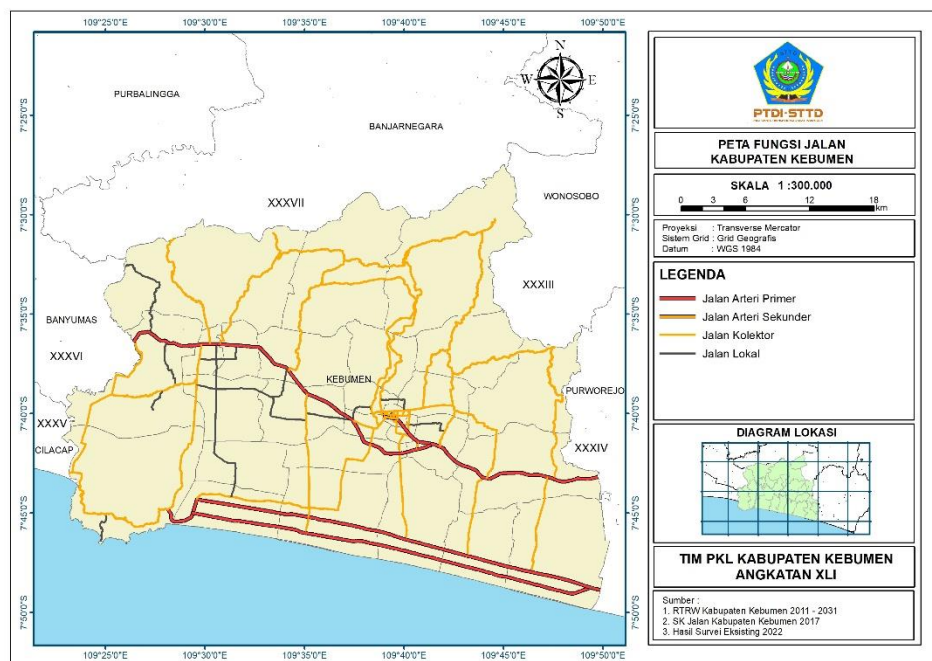


BAB II

GAMBARAN UMUM

2.1. Kondisi Transportasi

Berdasarkan karakteristik jaringan jalan, Kabupaten Kebumen memiliki pola jaringan jalan radial/linear, dimana jaringan jalan tersebut mempunyai aksesibilitas yang cukup tinggi, sehingga alternatif pilihan jalan yang dilalui akan semakin banyak. Jaringan jalan menurut status jalan di Kabupaten Kebumen terdiri dari jalan Nasional, Provinsi, Kabupaten, dan *Non* Status. Sedangkan menurut fungsinya terdiri dari jalan Arteri, Kolektor, dan Lokal. Peta fungsi jaringan jalan di Kabupaten Kebumen dapat dilihat pada Gambar II. 1 berikut ini.



Sumber: Laporan Umum PKL Kabupaten Kebumen, 2022

Gambar II. 1 Peta Fungsi Jaringan Jalan Kabupaten Kebumen

Data panjang jalan di Kabupaten Kebumen dengan Status Jalan Kabupaten yaitu 960,35 km. Jalan Kabupaten pada tahun 2020 menurut data Kabupaten Kebumen Dalam Angka 2022 menyatakan bahwa sebagian besar dalam kondisi baik yaitu sepanjang 523,35 km, 160,11 km kondisi

sedang, 114,43 km kondisi rusak dan 162, 64 km rusak berat. Jika dilihat dari jenis permukaan jalan kabupaten 695,18 km merupakan jalan yang sudah diaspal, 90,88 km diperkeras beton sedangkan sisanya merupakan jalan yang kerikil, tanah dan lainnya. Karakteristik jalan di wilayah Kabupaten Kebumen di dominasi oleh jalan dengan tipe 4/2 D dan 2/2 UD untuk jalan nasional, 4/1 UD, 2/2 UD dan 2/1 UD untuk jalan kolektor dan lokal.

Fasilitas perlengkapan jalan sudah tersedia diantaranya yakni rambu, marka, lampu penerangan umum, dan trotoar di Kawasan pusat kegiatan lokal di Kabupaten Kebumen dalam kondisi baik. Namun, untuk beberapa jalan yang jauh dari pusat kota belum disediakan penerangan jalan serta rambu yang memadai. Beberapa jalan juga perlu diperbaiki untuk meminimalisasi tingkat kecelakaan para pengendara yang menggunakan jalan tersebut. Untuk fasilitas jalan kaki di Kabupaten Kebumen sudah tersedia trotoar dilengkapi dengan fasilitas pejalan kaki bagi penyandang disabilitas terutama pada jalan yang berada di kawasan pusat kegiatan lokal. Namun untuk fasilitas penyeberangan baik pada simpang maupun ruas jalan yang berada di pusat kegiatan seperti kawasan pendidikan, perbelanjaan, maupun perkantoran masih perlu dilakukan peningkatan.

Untuk jenis pengaturan simpang di Kabupaten Kebumen terdapat simpang bersinyal, dan tidak bersinyal atau *uncontrolled*. Untuk fasilitas perlengkapan jalan diantaranya rambu, marka dan lampu penerangan jalan umum di Kabupaten Kebumen, pada jalan arteri pada umumnya baik rambu dan marka tersedia dalam kondisi baik. Namun pada jalan yang kolektor dan lokal yang cukup jauh dari pusat kota terdapat jalan yang tidak tersedia penerangan jalan serta marka yang memadai.

Karakteristik sarana di wilayah studi Kabupaten Kebumen meliputi kendaraan pribadi, kendaraan umum, dan kendaraan barang dengan berbagai jenis. Untuk kendaraan pribadi didominasi oleh sepeda motor dan mobil pribadi. Kendaraan umum di Kabupaten Kebumen terdiri dari Angkutan Umum Penumpang (kapasitas 12 orang), bus kecil (kapasitas 16 orang), bus sedang (kapasitas 27 orang), dan bus besar (kapasitas 40-50

orang). Untuk kendaraan barang terdiri dari pick up, truk kecil, truk sedang, truk besar, truk tangki, dan container 20 ft. Di Kabupaten Kebumen juga terdapat angkutan umum massal berupa Kereta Api.

Karakteristik volume lalu lintas di wilayah studi Kabupaten Kebumen dapat dilihat melalui perbedaan waktu peak. Pada peak pagi, umumnya pergerakan di Kabupaten Kebumen bergerak menuju CBD. Sementara pergerakan di luar Kawasan Kabupaten Kebumen bergerak masuk ke dalam Kabupaten Kebumen. Pergerakan pada peak pagi memiliki fluktuasi yang beragam dikarenakan perbedaan kebutuhan pergerakan di pagi hari. Umumnya orang bekerja bergerak antara jam 06.30-07.30. Untuk kendaraan barang di Kabupaten Kebumen bergerak pada waktu yang beragam menyesuaikan kebutuhan jam pasar. Umumnya kendaraan barang ada yang bergerak pada pukul 05.00-06.00 untuk pasar pagi dan pukul 08.30-10.00 untuk kebutuhan lain-lain. Pada peak siang, jumlah pergerakan tidak sebesar peak pagi. Pada dasarnya sebagian besar pergerakan berasal dari dalam kabupaten itu sendiri. Sedangkan pergerakan diluar kabupaten lebih sedikit. Pada peak sore, pergerakan didalam kabupaten sebagian besar keluar dari CBD dan keluar kabupaten kearah timur melintasi Kabupaten Purworejo & Kabupaten Wonosobo, kearah barat melintasi Kabupaten Banyumas & Kabupaten Cilacap. Begitu juga dengan angkutan barang yang banyak menuju kearah keluar kabupaten.

Karakteristik pergerakan angkutan logistik sering melakukan pergerakan dari arah Barat yaitu wilayah yang berbatasan dengan Kabupaten Banyumas dan Kabupaten Cilacap menuju arah Timur yaitu wilayah yang berbatasan dengan Kabupaten Purworejo dan Kabupaten Wonosobo. Sebagian besar angkutan logistik melewati Jalan Nasional III sebagai jalur perlintasan dalam pergerakan kendaraannya.

2.2. Kondisi Wilayah Kajian

Kawasan komersial di Kabupaten Kebumen memiliki pergerakan arus lalu lintas yang tinggi. Hal ini ditandai dengan rendahnya kecepatan rata-rata pada jaringan jalan pada kawasan komersial salah satunya yaitu Jalan HM. Sarbini yang merupakan jalan kolektor dengan tipe ruas jalan 2/2 UD yang terletak di Kecamatan Kebumen. Jalan ini merupakan kordon dalam sehingga menjadi salah satu akses jalan untuk keluar masuk menuju kawasan CBD (Central Business District) yang mengakibatkan tingginya bangkitan dan tarikan masyarakat di ruas jalan. Jalan yang termasuk wilayah kajian kawasan komersial yakni Jalan HM. Sarbini dan Jalan Kusuma. Jalan yang terdampak yakni Jalan P. Bumidirjo, Jalan Cincin Kota, Jalan Dr. Moehiman Kromoatmojo dan Jalan Tentara Pelajar 1. Tata guna lahan di dominasi oleh pertokoan, pendidikan, perdagangan, pemukiman, perkantoran yang berada di sepanjang jalan mengakibatkan banyaknya aktivitas yang terjadi di ruas jalan tersebut.

Jenis kendaraan yang melewati jaringan jalan pada kawasan komersial Kabupaten Kebumen yakni kendaraan pribadi, becak, angkutan umum (angdes, bus kecil, bus sedang, dan bus besar), angkutan barang (pick up dan truk sedang). Tingginya jumlah kendaraan yang melintas di ruas jalan serta parkir di badan jalan (*on street*) dan pedagang kaki lima mengakibatkan arus lalu lintas di ruas jalan menjadi terhambat karena menimbulkan konflik dengan pengguna kendaraan bermotor. Adapun lokasi wilayah yang dilakukan penelitian dapat dilihat pada Gambar II. 2 berikut ini.



Gambar II. 2 Lokasi Wilayah Studi Kawasan Komersial

Adapun tata guna lahan yang memiliki tarikan perjalanan yang tinggi di sepanjang ruas jalan kajian dipengaruhi oleh keberadaan Stadion Candradimuka, Trio Mall, Toserba Jadi Baru, Pasar Koplak, dan Pasar Tumenggungan. Suaramerdeka-kedu.com (2022) (« Warga Keluhkan Macet dan Genangan di Depan Trio Mall Kebumen - Suara Merdeka Kedu », s. d.) menyatakan bahwa warga yang melintasi di Jalan HM Sarbini menghadapi kemacetan lalu lintas saat jam sibuk. Kondisi tersebut juga diperparah oleh banyaknya pengunjung pusat perbelanjaan yang parkir di tepi jalan. Sebelumnya terdapat pro kontra terkait keberadaan mall yang diyakini akan memperparah kemacetan di Jalan HM Sarbini. Hal itu dikarenakan keberadaan Trio Mall yang dinilai terlalu dekat dengan Toserba Jadi Baru. Permasalahan lain yakni kondisi drainase di depan mall yang menggenang saat hujan, serta kemiringan trotoar yang cukup tajam dinilai sangat mengganggu pejalan kaki. Adapun batasan wilayah studi penelitian dalam Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Kawasan Komersial Kabupaten Kebumen ini terdiri dari:

1. Ruas Jalan, terdiri dari:
 - a. Jalan HM Sarbini Segmen 1
 - b. Jalan HM Sarbini Segmen 2
 - c. Jalan HM Sarbini Segmen 3
 - d. Jalan Kusuma Segmen 1
 - e. Jalan Kusuma Segmen 2
 - f. Jalan Kusuma Segmen 3
 - g. Jalan Kusuma Segmen 4
 - h. Jalan Tentara Pelajar 1
 - i. Jalan P. Bumidirjo
 - j. Jalan Dr. Moehiman Kromoatmojo
 - k. Jalan Cincin Kota
2. Simpang Bersinyal, terdiri dari:
 - a. Simpang 3 HM Sarbini – Kusuma
 - b. Simpang 4 Stadion Candradimuka
3. Simpang Tidak Bersinyal yaitu Simpang 3 Kawedusan

1. Jalan HM Sarbini Segmen 1

Pada kawasan komersial Kabupaten Kebumen terdapat Jalan HM. Sarbini yang merupakan jalan kolektor dengan tipe ruas jalan 2/2 UD. Jalan ini merupakan kordon dalam, sehingga pengendara menggunakan ruas jalan ini sebagai akses keluar masuk ke pusat kegiatan lokal. Jalan ini merupakan jalan dengan tingkat pelayanan kinerja ruas jalan yang bermasalah. Hal ini ditandai dengan rendahnya kecepatan rata-rata kendaraan di sepanjang segmen jalan yakni sebesar 23,08 km/jam, kepadatan sebesar 71,02 smp/km, serta volume lalu lintas mendekati kapasitas jalan yaitu 0,6. Mengacu pada PM Nomor 96 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen Rekayasa Lalu Lintas bahwasannya tingkat pelayanan kinerja lalu lintas Jalan HM. Sarbini Segmen 1 tergolong E, dengan kondisi arus mendekati tidak stabil dengan volume lalu lintas mendekati kapasitas jalan, kecepatan ≥ 10 km/jam untuk jalan perkotaan, kepadatan lalu lintas tinggi yang disebabkan oleh hambatan lalu lintas yang tinggi, serta terjadi kemacetan durasi pendek. Kondisi lalu lintas di Jalan HM. Sarbini segmen 1 dapat dilihat pada Gambar II. 3 berikut ini.



Sumber: Dokumentasi, 2023

Gambar II. 3 Kondisi Jalan HM. Sarbini Segmen 1

2. Jalan HM. Sarbini Segmen 2

Merupakan jalan kolektor dengan tipe jalan 2/2 UD. Tata guna lahan yang menjadi pusat tarikan adalah adanya keberadaan Stadion Candradimuka. Jalan ini termasuk ruas jalan yang bermasalah dengan kinerja ruas jalan yang rendah. Hal ini ditandai dengan kecepatan rata-rata kendaraan yang hanya mencapai 19,41 km/jam, kepadatan sebesar 87,84 smp/km, serta volume lalu lintas mendekati kapasitas jalan yaitu sebesar 0,87. Kondisi lalu lintas yang terjadi di Jalan HM. Sarbini segmen 2 dapat dilihat di Gambar II. 4 berikut ini.



Sumber: Dokumentasi, 2023

Gambar II. 4 Kondisi Jalan HM. Sarbini Segmen 2

Masih berpedoman Peraturan Menteri Nomor 96 Tahun 2015 bahwasannya tingkat pelayanan kinerja ruas jalan ini tergolong tingkat pelayanan E, dengan kondisi arus mendekati tidak stabil dengan volume lalu lintas mendekati kapasitas jalan, kecepatan ≥ 10 km/jam untuk jalan perkotaan, kepadatan lalu lintas tinggi yang disebabkan oleh hambatan lalu lintas yang tinggi, serta terjadi kemacetan durasi pendek.

Selain itu, fasilitas pejalan kaki yakni trotoar tidak berfungsi sebagaimana mestinya. Fungsi dari pejalan kaki seharusnya adalah sebagai pemisah pelaku pengguna jalan antara pejalan kaki dengan pengguna kendaraan motor. Namun, saat dilapangan fungsi trotoar seringkali digunakan sebagai lapak pedagang kaki lima. Hal ini dapat menyebabkan ketidaknyamanan bagi pejalan kaki sehingga pejalan kaki lebih memilih

menggunakan badan jalan. Hak pejalan kaki guna mendapatkan keselamatan dan kenyamanan juga tidak terealisasi sebagaimana mestinya. Hambatan samping yakni lapak pedagang kaki lima dan parkir *on street* di Jalan HM. Sarbini segmen 2 dapat dilihat di Gambar II. 5 dan Gambar II. 6 berikut ini.



Sumber: Dokumentasi, 2023

Gambar II. 5 Parkir *On Street* di Jalan HM. Sarbini Segmen 2



Sumber: Dokumentasi, 2023

Gambar II. 6 Lapak Pedagang Kaki Lima Menggunakan Trotoar di Jalan HM. Sarbini Segmen 2

Peningkatan volume lalu lintas di ruas jalan ini terjadi pada pagi hari yaitu ketika jam masuk kerja dan jam buka pertokoan karena di ruas jalan ini juga terdapat beberapa perkantoran di sepanjang ruas jalan. Aktivitas komersial menyebabkan banyaknya pengguna kendaraan memarkirkan kendaraan di badan jalan. Hal tersebut mengakibatkan berkurangnya kapasitas jalan ditandai dengan berkurangnya lebar efektif dari 8 meter menjadi 6 meter. Visualisasi kondisi parkir mobil yang ada di Jalan HM. Sarbini segmen 2 dapat dilihat pada Gambar II. 7 berikut ini.



Sumber: Dokumentasi, 2023

Gambar II. 7 Parkir Mobil di Jalan HM. Sarbini Segmen 2

Seringkali parkir menjadi hambatan samping dikarenakan aktivitas parkir menggunakan bahu dan badan jalan terutama di Jalan HM. Sarbini Segmen 2. Sehingga menyebabkan lebar efektif jalan juga semakin berkurang.

3. Jalan HM. Sarbini Segmen 3

Jalan HM. Sarbini segmen 3 merupakan jalan yang memiliki kinerja pelayanan rendah dengan karakteristik jalan kolektor dan tipe ruas jalan 2/2 UD. Kecepatan rata-rata kendaraan hanya mencapai 21,65 km/jam, kepadatan sebesar 73,45 smp-menit/km, dan perbandingan volume dengan kapasitas sebesar 0,59. Mengacu pada PM Nomor 96 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen Rekayasa Lalu Lintas bahwasannya tingkat pelayanan kinerja lalu lintas jaringan jalan kawasan komersial wilayah studi tergolong tingkat pelayanan E, dengan kondisi arus

mendekati tidak stabil dengan volume lalu lintas mendekati kapasitas jalan, kecepatan ≥ 10 km/jam untuk jalan perkotaan, kepadatan lalu lintas tinggi yang disebabkan oleh hambatan lalu lintas yang tinggi, serta terjadi kemacetan durasi pendek. Kondisi lalu lintas di jalan HM. Sarbini segmen 3 dapat dilihat di Gambar II. 8 berikut ini.



Sumber: Dokumentasi, 2023

Gambar II. 8 Kondisi Lalu Lintas di Jalan HM. Sarbini Segmen 3

Menurut Dedy Arief (2009), kemacetan lalu lintas yang terjadi di Indonesia disebabkan oleh tiga hal, salah satunya adalah pusat-pusat daerah yang rawan kemacetan lalu lintas pada umumnya daerah yang mempunyai intensitas yang tinggi atau terkonsentrasinya pusat-pusat kegiatan di suatu tempat. Jika dilihat dari tata guna lahan pada ruas jalan ini terdapat beberapa aktivitas komersial dan pemerintahan seperti Trio Mall, Kantor Kelurahan Bumirejo, BPJS Kesehatan Kebumen, dan pertokoan lainnya. Hambatan samping yang ada di Jalan HM. Sarbini segmen 3 yakni pedagang kaki lima dapat dilihat di Gambar II. 9 berikut ini.



Sumber: Dokumentasi, 2023

Gambar II. 9 Lapak Pedagang Kaki Lima di Jalan HM. Sarbini Segmen 3

4. Jalan Kusuma Segmen 1

Jalan Kusuma Segmen 1 merupakan jalan kolektor dengan tipe jalan 2/1 UD atau jalan satu arah. Banyaknya aktivitas komersial terutama saat *peak hour* yaitu di jam 06.15 - 07.15 WIB mempengaruhi pergerakan lalu lintas di ruas jalan. Keberadaan Toserba Jadi Baru menarik banyak pengunjung. Hambatan samping pada ruas jalan ini tergolong tinggi ditandai dengan banyaknya lapak pedagang dan parkir *on street* yang menggunakan bahu maupun badan jalan. Lahan parkir bagi pengunjung Toserba Jadi Baru sudah disediakan, namun masih banyak pengunjung yang menggunakan badan jalan sebagai tempat parkir seperti gambar di bawah ini. Kondisi lalu lintas di Jalan Kusuma segmen 1 dapat dilihat pada Gambar II. 10 berikut ini.



Sumber: Dokumentasi, 2023

Gambar II. 10 Kondisi Lalu Lintas di Jalan Kusuma Segmen 1

Jalan Kusuma Segmen 1 merupakan jalan yang memiliki kinerja pelayanan rendah dengan kecepatan rata-rata kendaraan sebesar 25,05 km/jam, kepadatan sebesar 32,79 smp/km, dan perbandingan antara volume dan kapasitas sebesar 0,4. Mengacu pada PM Nomor 96 Tahun 2015 bahwasannya tingkat pelayanan kinerja lalu lintas jaringan jalan kawasan komersial wilayah studi tergolong tingkat pelayanan E, dengan kondisi arus mendekati tidak stabil dengan volume lalu lintas mendekati kapasitas jalan, kecepatan ≥ 10 km/jam untuk jalan perkotaan, kepadatan lalu lintas tinggi yang disebabkan oleh hambatan lalu lintas yang tinggi, serta terjadi kemacetan durasi pendek. Kondisi fasilitas pejalan kaki di Jalan Kusuma dapat dilihat pada Gambar II. 11 berikut ini.



Gambar II. 11 Kondisi Fasilitas Pejalan Kaki di Jalan Kusuma Segmen 1

Trotoar seringkali digunakan untuk memarkirkan kendaraan pengunjung yang hendak melakukan aktivitas jual beli. Selain tidak pada fungsinya, hal ini sangat mengganggu aktivitas pejalan kaki. Perlu adanya kebijakan pemerintah seperti sanksi-sanksi yang bisa diterapkan sesuai peraturan yang berlaku.

5. Jalan Kusuma Segmen 2

Jalan Kusuma Segmen 2 merupakan jalan kolektor dengan tipe jalan 2/1 UD atau satu arah. Tata guna lahan di jalan ini adalah Pasar koplak dan pertokoan. Kecepatan rata-rata kendaraan mencapai 20,82 km/jam, kepadatan sebesar 35,21 smp/km, dan rasio antara volume dan kapasitas

sebesar 0,36. Dengan kinerja jalan tersebut maka Jalan Kusuma Segmen 2 tergolong E yaitu kondisi arus mendekati tidak stabil dengan volume lalu lintas mendekati kapasitas jalan, kecepatan ≥ 10 km/jam untuk jalan perkotaan, kepadatan lalu lintas tinggi yang disebabkan oleh hambatan lalu lintas yang tinggi, serta terjadi kemacetan durasi pendek. Kondisi lalu lintas di Jalan Kusuma segmen 2 dapat dilihat pada Gambar II. 12 berikut ini.



Sumber: Dokumentasi, 2023

Gambar II. 12 Kondisi Lalu Lintas di Jalan Kusuma Segmen 2

Hambatan samping pada ruas jalan ini tergolong tinggi, yakni parkir *on street* dan lapak pedagang kaki lima yang mengurangi lebar efektif jalan. Para pengguna kendaraan bermotor juga seringkali berhenti di bahu jalan untuk membeli kebutuhan sehari-hari yang ditawarkan pedagang kaki lima.

6. Jalan Kusuma Segmen 3

Jalan Kusuma segmen 3 merupakan jalan kolektor dengan tipe jalan 2/1 UD. Kecepatan rata-rata kendaraan di ruas jalan ini yakni 24,78 km/jam, kepadatan mencapai 31,67 smp/km, serta rasio antara volume dan kapasitas sebesar 0,38. Kondisi lalu lintas di Jalan Kusuma segmen 3 dapat dilihat pada Gambar II. 13 berikut ini.



Sumber: Dokumentasi, 2023

Gambar II. 13 Kondisi Lalu Lintas di Jalan Kusuma Segmen 3

Dengan kinerja jalan tersebut maka Jalan Kusuma Segmen 3 tergolong E yaitu kondisi arus mendekati tidak stabil dengan volume lalu lintas mendekati kapasitas jalan, kecepatan ≥ 10 km/jam, kepadatan lalu lintas tinggi yang disebabkan oleh hambatan lalu lintas yang tinggi, serta terjadi kemacetan durasi pendek. Kondisi parkir *on street* di Jalan Kusuma segmen 3 dapat dilihat pada Gambar II. 14 berikut ini.



Sumber: Dokumentasi, 2023

Gambar II. 14 Kondisi Parkir *On Street* di Jalan Kusuma Segmen 3

Hambatan samping yang ada di ruas jalan ini yakni parkir *on street* yang menggunakan badan jalan. Selain itu, fungsi fasilitas pejalan kaki yakni trotoar juga tidak tepat fungsinya. Seringkali trotoar dijadikan sebagai tempat parkir kendaraan bermotor sehingga pejalan kaki tidak dapat menggunakan trotoar sebagai fasilitas pejalan kaki.

7. Jalan Kusuma Segmen 4

Merupakan jalan kolektor dengan tipe ruas jalan satu arah atau 2/1 UD dengan perkerasan aspal dalam kondisi bagus. Tata guna lahan pada ruas jalan ini di dominasi oleh bangunan komersial seperti Pasar Tumenggungan dan pertokoan lainnya. Kecepatan rata-rata kendaraan sebesar 27,88 km/jam, kepadatan sebesar 28,48 smp/km, dan rasio volume dan kapasitas sebesar 0,33. Kondisi lalu lintas di Jalan Kusuma segmen 4 dapat dilihat pada Gambar II. 15 berikut ini.



Sumber: Dokumentasi, 2023

Gambar II. 15 Kondisi Lalu Lintas di Jalan Kusuma Segmen 4

Pada ruas jalan ini terdapat pintu keluar Pasar Tumenggungan yang sedikit banyaknya memberikan dampak lalu lintas terhadap pergerakan kendaraan bermotor. Hambatan samping di ruas jalan termasuk kelas hambatan samping yang sedang yakni angkutan umum yang berhenti di pinggir jalan sehingga mengurangi lebar efektif ruas jalan. Menurut (Kurniawan 2021) bahwasannya hambatan samping dinyatakan sebagai interaksi antara arus lalu lintas dengan aktifitas di pinggir jalan yang

berkaitan dengan tata guna lahan di sepanjang jalan tersebut. Hambatan samping yang dimaksud dapat berupa pejalan kaki, angkutan umum dan kendaraan lain yang berhenti, kendaraan yang berjalan lambat, kendaraan yang masuk dan keluar dari lahan samping jalan.

8. Simpang Kajian

Tabel II. 1 Simpang Yang Dikaji

No	Nama Simpang	Fase	Keterangan
1	Simpang 3 Kawedusan	-	Simpang Tidak Bersinyal
2	Simpang 4 Stadion Candradimuka	4	Simpang Bersinyal
3	Simpang 3 HM. Sarbini – Kusuma	2	Simpang Bersinyal

Gambar II. 16 Layout Simpang HM. Sarbini - Kusuma

Visualisasi kondisi simpang HM. Sarbini – Kusuma dapat dilihat pada Gambar II. 17 berikut ini.



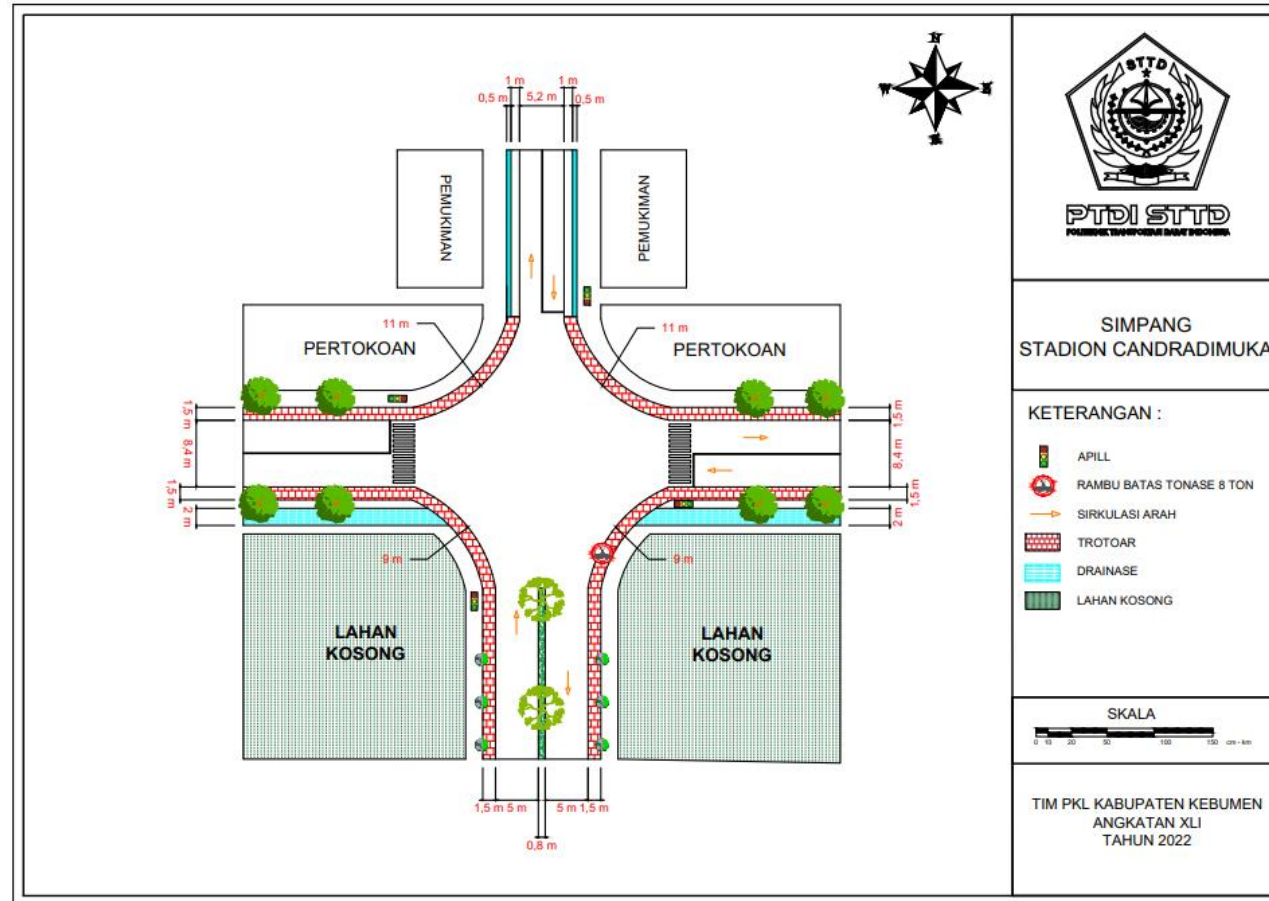
Sumber: Dokumentasi, 2023

Gambar II. 17 Kondisi Simpang HM. Sarbini – Kusuma

Merupakan simpang dengan alat pengendali lalu lintas berupa APILL dengan derajat kejenuhan sebesar 05,56, panjang antrian rata-rata sepanjang 36,55 meter dan tundaan rata-rata sebesar 46 det/kend. Tata guna lahan di dominasi oleh bangunan komersial. Kelas hambatan samping termasuk tinggi berupa angkutan umum yang berhenti di badan jalan, adanya parkir *on street* di Jalan HM, Sarbini 2 yang berada dekat dengan simpang, dan lapak pedagang kaki lima yang menggunakan bahu atau badan jalan.

Pendekat timur merupakan Jalan HM. Sarbini segmen 2 dengan tipe ruas jalan 2/2 UD atau dua arah, pendekat barat yaitu Jalan HM. Sarbini Segmen 3 dengan tipe ruas jalan 2/2 UD atau dua arah, dan pendekat selatan yakni Jalan Kusuma segmen 1 dengan tipe ruas jalan 2/1 UD atau satu arah.

2. Simpang 4 Bersinyal Stadion Candradimuka



Sumber: Laporan Umum Praktek Kerja Lapangan Kabupaten Kebumen, 2022

Gambar II. 18 Layout Simpang Stadion Candradimuka

Kondisi simpang Stadion Candradimuka dapat dilihat pada Gambar II. 19 berikut ini.



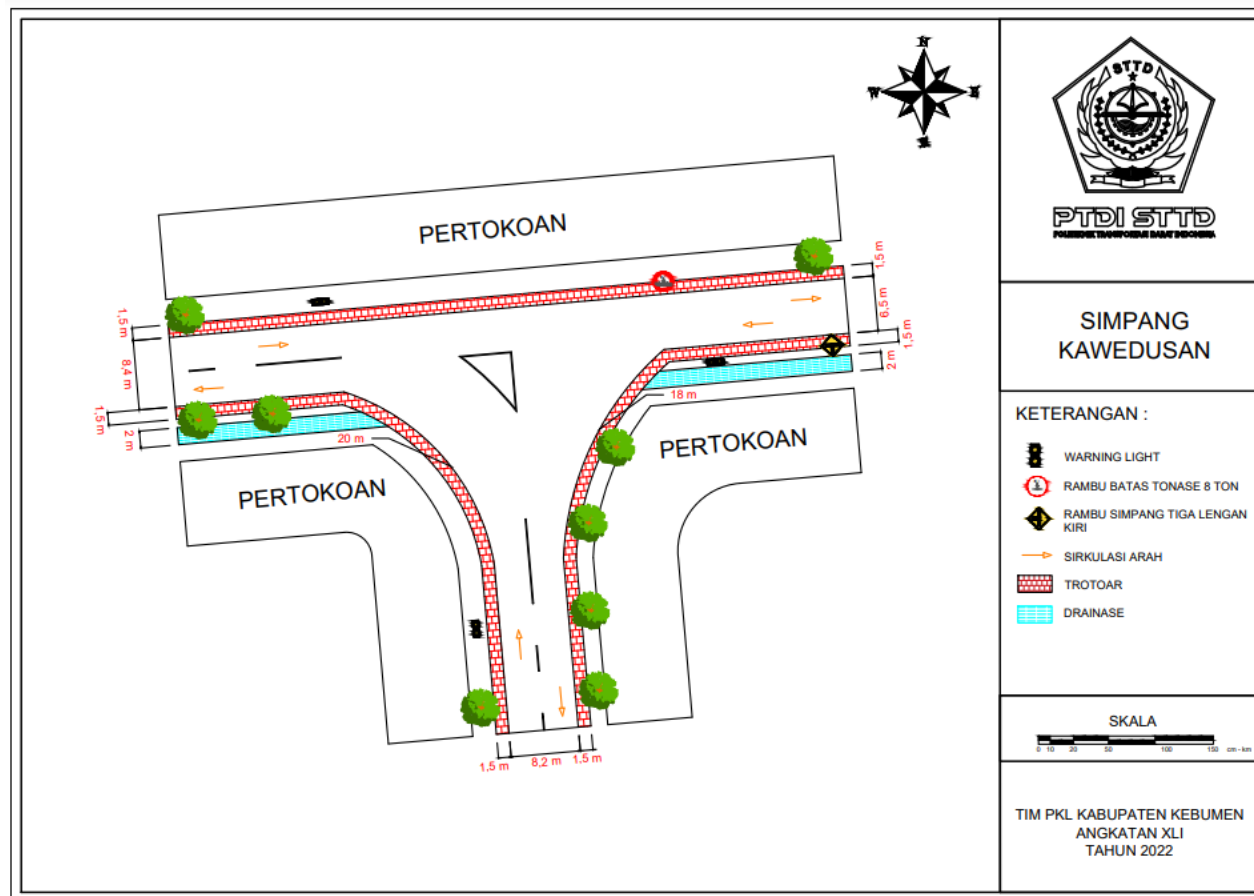
Sumber: Dokumentasi, 2023

Gambar II. 19 Kondisi Simpang Stadion Candradimuka

Merupakan simpang dengan alat pengendali lalu lintas berupa APILL dengan derajat kejenuhan sebesar 0,61, panjang antrian rata-rata sepanjang 12,65 meter dan tundaan rata-rata sebesar 12,25 det/kend. Tata guna lahan di dominasi oleh bangunan komersial serta terdapat akses jalan menuju Stadion Candradimuka. Kelas hambatan samping termasuk sedang.

Adapun pendekat utara merupakan Jalan Cincin Kota dengan tipe ruas jalan 2/2 UD atau dua arah, pendekat timur merupakan Jalan HM. Sarbini segmen 1 dengan tipe ruas jalan 2/2 UD atau dua arah, pendekat selatan merupakan Jalan Dr. Moehiman Kromoatmojo dengan tipe ruas jalan 2/2 UD atau dua arah, dan pendekat barat yakni Jalan HM. Sarbini segmen 2 dengan itpe ruas jalan 2/2 UD atau dua arah.

3. Simpang 3 Tidak Bersinyal Kawedusan



Sumber: Laporan Umum Praktek Kerja Lapangan Kabupaten Kebumen, 2022

Gambar II. 20 Layout Simpang Kawedusan

Kondisi simpang Kawedusan dapat dilihat pada Gambar II. 21 berikut ini.



Gambar II. 21 Kondisi Simpang Kawedusan

Merupakan simpang tanpa alat pengendali lalu lintas (tidak bersinyal) dengan derajat kejenuhan 0,45, peluang antrian sebesar 9 – 22%, dan tundaan rata-rata simpang sebesar 27,67 det/kend. Tata guna lahan di dominasi oleh bangunan komersial.