

BAB II

GAMBARAN UMUM

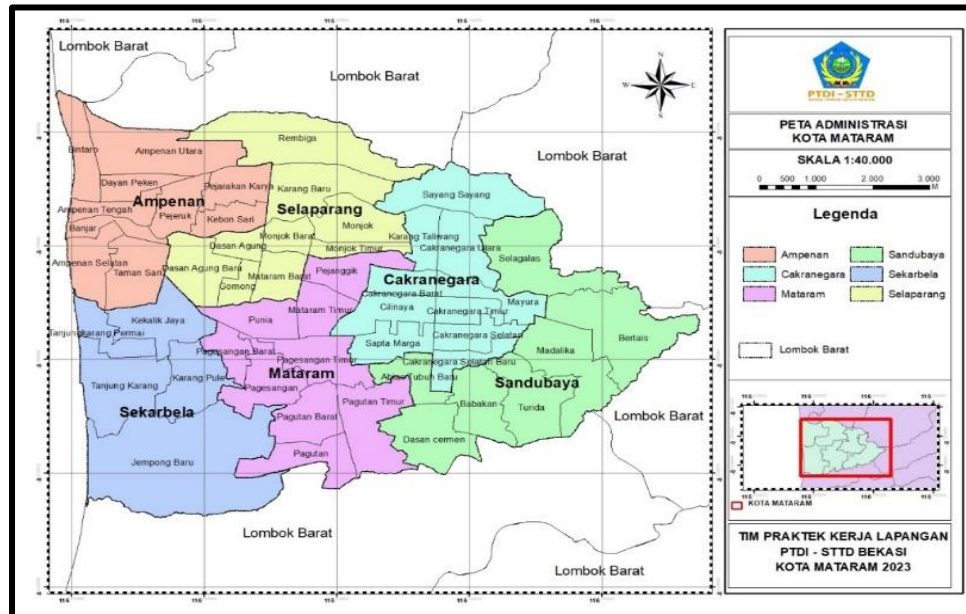
2 Kondisi Geografis

Kota Mataram memiliki topografi wilayah berada pada ketinggian <50 m di atas permukaan laut (dpl) dengan rentang ketinggian sejauh 9 km, terletak pada 08° 33' - 08° 38' Lintang Selatan dan 116° 04' - 116° 10' Bujur Timur. Struktur geologi Kota Mataram sebagian besar adalah jenis tanah liat dan tanah endapan tuff yang merupakan endapan alluvial yang berasal dari kegiatan Gunung Rinjani, secara visual terlihat seperti lempengan batu pecah, sedangkan di bawahnya terdapat lapisan asir. Jalanan di Kota Mataram juga di lalui oleh angkutan AKAP yang akan menuju Lombok Barat dan angkutan AKDP. Adapun batas wilayah kota mataram sebagai berikut:

1. Utara : Kecamatan Gunung Sari, Kabupaten Lombok Barat
2. Timur : Kecamatan Narmada, Kabupaten Lombok Barat
3. Selatan : Kecamatan Labuapi, Kabupaten Lombok Barat
4. Barat : Selat Lombok

3 Wilayah Administrasi

Kota Mataram secara administrasi berbatasan dengan beberapa Kabupaten Lombok Barat. Adapun batas wilayah administrasi Kota Mataram sebagai berikut:



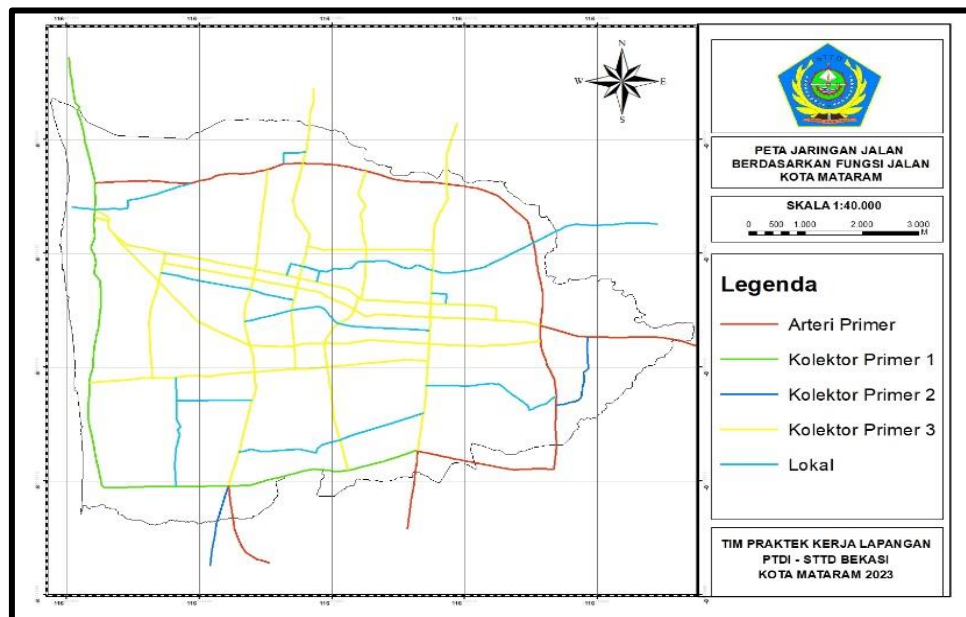
Sumber: Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kota Mataram

Gambar II. 1 Peta Administrasi kota Mataram

3.1.1 Sirkulasi Lalu Lintas

Sirkulasi lalu lintas merupakan pergerakan yang dilakukan oleh manusia dan kendaraan dari suatu tempat ke tempat lain yang pada umumnya dilakukan sesingkat (jarak) mungkin, semudah (tenaga) mungkin, dalam waktu yang sesingkat dan untuk satu tujuan tertentu.

Dilihat dari karakteristik jaringan jalannya, Kota Mataram mempunyai pola jaringan jalan grid, yang mana jaringan jalan tersebut mempunyai aksesibilitas yang cukup tinggi, sehingga alternatif pilihan jalan yang dilalui semakin banyak. Pola ini memiliki banyak persimpangan tetapi fokus ke CBD. Jaringan jalan berdasarkan status jalan di Kota Mataram terdiri dari jalan arteri, kolektor, dan lokal.



Sumber: Hasil Analisis Tim PKL Kota Mataram 2023

Gambar II. 2 Peta Jaringan Jalan Kota Mataram Menurut Fungsi Jalan

3.1.2 Kondisi Jaringan Transportasi

Pola jaringan transportasi yang tepat dan serasi dengan kebutuhan pelayanan pergerakan lalu lintas berupa perpindahan manusia dan barang akan mampu memenuhi penyelenggaraan pelayanan transportasi yang bertujuan untuk meningkatkan kelancaran arus lalu lintas, mendorong pengembangan wilayah, dan mewujudkan sistem logistik nasional secara tepat.

Namun, pelayanan angkutan umum di kota Mataram saat ini berada dalam kondisi yang cukup memprihatinkan. Jika ditinjau dari adanya aktifitas pergerakan didalam kota saat ini, kota Mataram sebagai ibu kota provinsi NTB menunjukkan bangkitan perjalanan yang tinggi dibandingkan dengan kota/kabupaten disekitarnya. Kondisi seperti ini untuk suatu kota seharusnya membutuhkan suatu layanan angkutan umum yang handal untuk mengakomodasi kebutuhan mobilitas penduduk dan juga mendukung pertumbuhan ekonomi kota.

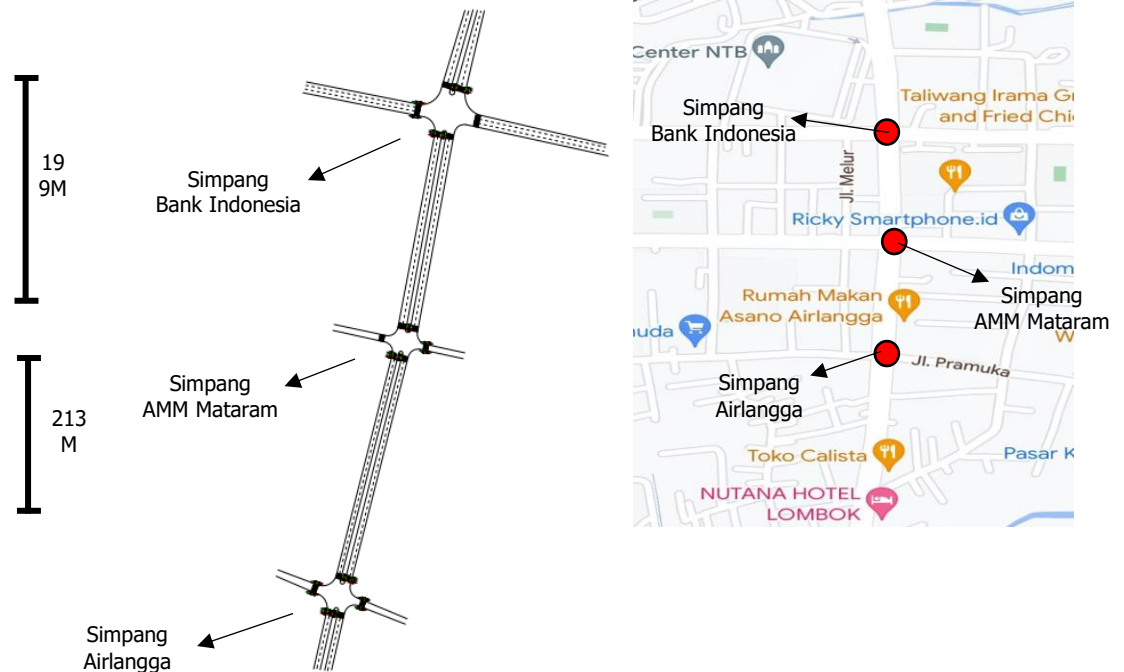
Saat ini hanya terdapat 2 (dua) trayek angkutan umum yang beroperasi di kota Mataram yang kinerja layanannya sudah sangat jauh

menurun. Mengacu pada laporan DED Interkoneksi Angkutan Umum Trans Mataram Metro, rata-rata faktor muat (*load factor*) harian angkutan kota yang beroperasi kurang dari 46% dan cenderung menuju kondisi berhenti operasi (*collapse*). Situasi inilah yang melatar belakangi masyarakat untuk lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi baik sepeda motor maupun mobil pribadi selain dari kemudahan dalam memiliki dan mengoperasikannya.

Adanya konsekuensi logis suatu perkembangan kota yang juga dialami oleh kota Mataram, mempengaruhi tingkat perekonomian dan kebutuhan dari kota itu sendiri. Hal ini dapat ditinjau dari pertumbuhan kendaraan bermotor dan tingkat daya beli masyarakat yang saling berbanding lurus dan terus meningkat dari tahun ke tahun. Terlebih lagi kemudahan dalam kepemilikan kendaraan khususnya sepeda motor semakin menambah terpuruknya pelayanan angkutan umum yang ada.

Saat ini kota Mataram juga merupakan kota tujuan awal untuk wisata konvensi dan alam di pulau lombok dan Provinsi NTB. Menariknya cukup banyak wisatawan dalam negeri dan manca negara. Dengan kondisi akses jaringan jalan yang baik dan konektivitas antar tujuan yang memadai, merupakan salah satu daya tarik yang memudahkan mobilitas perjalanan masyarakat dan wisatawan. Namun, dengan tidak adanya pelayanan angkutan umum yang layak, efisien dan ekonomis, dapat menjadi kendala bagi masyarakat khususnya para wisatawan untuk dapat mengakses tujuan-tujuan yang mereka kehendaki. Tentu hal ini akan meninggalkan kesan yang kurang menyenangkan bagi para wisatawan, yang berpotensi mengurangi daya tarik wisatawan kota Mataram yang secara tidak langsung berpengaruh terhadap pendapatan kota dari sektor pariwisata.

3.1.3 Kondisi Wilayah Kajian



1. Simpang Airlangga

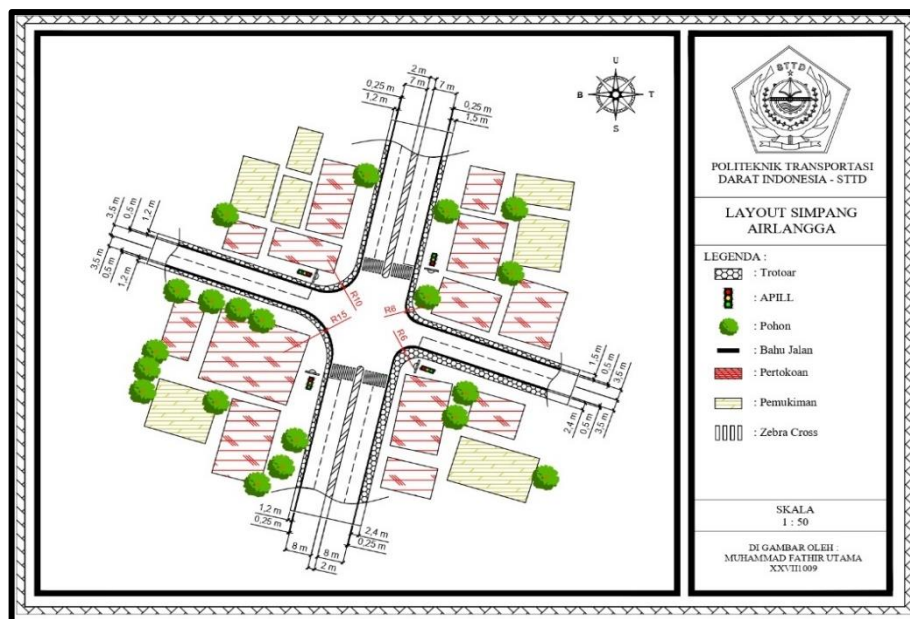
Simpangan Airlangga mempunyai 4 (empat) kaki simpang dengan dua kaki simpang memiliki arus satu arah dan dua kaki simpang lainnya memiliki arus dua arah. Pengaturan simpang ini menggunakan alat pemberi isyarat lalu lintas (APILL) dengan empat fase.

Kaki simpang utara merupakan Jalan Airlangga (Kolektor Primer) dengan tipe jalan 4/2D yang merupakan akses menuju pasar dan pertokoan di Kota Mataram dan juga akses menuju keluar Kota Mataram. Kaki simpang selatan merupakan Jalan Airlangga (Kolektor Primer) dengan tipe jalan 4/2D yang merupakan akses menuju pusat Kota Mataram dan akses menuju *Central Business District (CBD)*. Kaki simpang timur merupakan Jalan Pramuka (Lokal Primer) dengan tipe jalan 2/2UD yang merupakan akses menuju wilayah pemukiman di Kota Mataram. Kaki simpang barat merupakan Jalan Pemuda (Lokal)

dengan tipe jalan 2/2UD yang merupakan akses menuju Universitas Mataram. Berikut ini merupakan visualisasi simpang Airlangga yang didapatkan dari visualisasi dari lapangan yang terdapat pada gambar dibawah.



Gambar II. 3 Visualisasi Simpang Airlangga



Sumber: Hasil Analisis, 2023

Gambar II. 4 Penampang melintang Simpang Airlangga

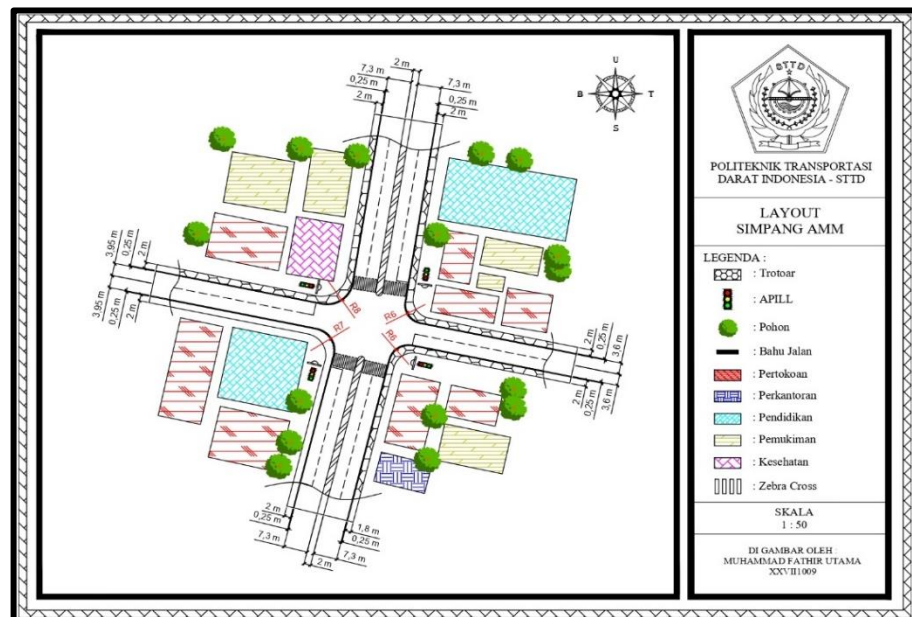
2. Simpang AMM Mataram

Simpangan AMM Mataram mempunyai 4 (empat) kaki simpang dengan tiga kaki simpang memiliki arus satu arah. Pengaturan simpang ini menggunakan alat pemberi isyarat lalu lintas (APILL) dengan tiga fase.

Kaki simpang utara merupakan Jalan Airlangga (Kolektor primer) dengan tipe jalan 4/2D yang merupakan akses menuju pasar dan pertokoan di Kota Mataram dan juga akses menuju keluar Kota Mataram. Kaki simpang timur merupakan Jalan Catur Warga (Kolektor primer) dengan tipe jalan satu arah yang merupakan akses menuju pusat Pendidikan di kota Mataram. Kaki simpang selatan merupakan Jalan Airlangga (kolektor primer) dengan tipe jalan 4/2D yang merupakan akses menuju pusat Kota Mataram dan akses menuju *Central Business District (CBD)* dan pemerintahan. Berikut ini merupakan visualisasi simpang AMM Mataram yang didapatkan dari lapangan yang terdapat pada gambar dibawah.



Gambar II. 5 Visualisasi Simpang AMM Mataram



Sumber: Hasil Analisis, 2023

Gambar II. 6 Penampang melintang Simpang AMM Mataram

3. Simpang Bank Indonesia

Simpangan Bank Indonesia Mataram mempunyai 4 (empat) kaki simpang dengan tiga kaki simpang memiliki arus satu arah. Pengaturan simpang ini menggunakan alat pemberi isyarat lalu lintas (APILL) dengan tiga fase.

Kaki simpang utara merupakan Jalan Udayana (Kolektor Primer) dengan tipe jalan 4/2D, Kaki simpang selatan merupakan Jalan Airlangga (kolektor Primer) dengan tipe jalan 4/2D, dan Kaki simpang barat merupakan Jalan Langko (kolektor Primer) dengan tipe jalan satu arah dimana ketiga kaki simpang tersebut merupakan akses menuju pusat Kota Mataram dan akses menuju *Central Business District (CBD)*.



Gambar II. 7 Visualisasi Simpang Bank Indonesia



Sumber: Hasil Analisis, 2023

Gambar II. 8 Penampang melintang Simpang Bank Indonesia

3.1.4 Kondisi Kinerja Pada Ketiga Simpang

Berikut data kinerja simpang eksisting pada ketiga simpang yang dikaji, didapatkan dari tiga simpang APILL dengan tingkat kinerja yang cukup buruk antara lain, Simpang Airlangga memiliki derajat kejenuhan

sebesar 0,96, antrian 32 meter, tundaan 92,42 det/smp dengan LOS simpang (F), Simpang AMM Mataram memiliki derajat kejenuhan sebesar 01,03, antrian 92,34 meter, tundaan 146,14 det/smp dengan LOS simpang (F), dan Simpang Bank Indonesia memiliki derajat kejenuhan 0,84, antrian 35,87 meter, tundaan 45,61 det/smp dengan LOS simpang (E).



Gambar II. 9 Visualisasi Simpang Airlangga, Simpang AAM Mataram, dan Simpang Bank Indonesia