

## **BAB II**

### **GAMBARAN UMUM**

Transportasi berperan besar dalam mendukung sistem perekonomian. Itulah sebabnya diperlukan upaya peningkatan dalam pembangunan infrastruktur transportasi, baik di darat, laut, dan udara seperti pembukaan jalan baru dan pembangunan simpul- simpul transportasi. Dengan penyediaan sarana dan prasarana transportasi tersebut diharapkan dapat memperlancar perpindahan orang maupun barang, sehingga dapat meningkatkan perekonomian dan kesejahteraan masyarakat, khususnya di Kabupaten Karangasem.

Kabupaten Karangasem adalah salah satu daerah di Provinsi Bali, Indonesia yang memiliki karakteristik transportasi tersendiri. Sebagai kabupaten yang mencakup wilayah yang cukup luas dengan beragam topografi yang memiliki beberapa ciri khas.

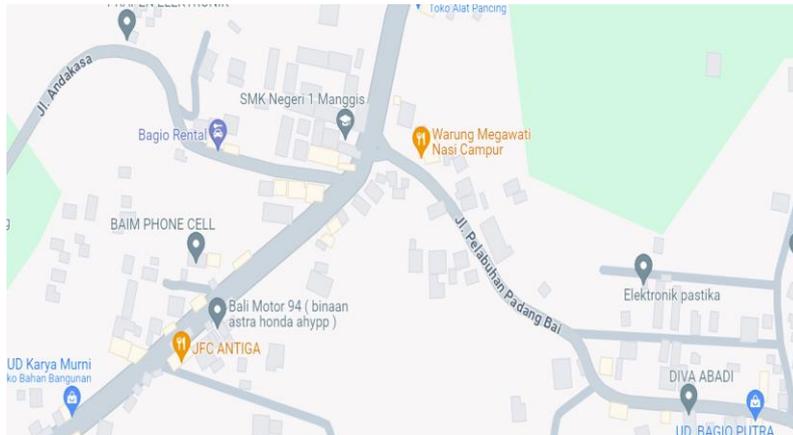
Kabupaten Karangasem memiliki jaringan jalan yang menghubungkan berbagai wilayah, mulai dari pesisir Pantai hingga daerah pegunungan. Panjang jalan di Kabupaten Karangasem 258, 399 km. Berdasarkan statusnya jalan di Kabupaten Karangasem terbagi menjadi Jalan Nasional, Jalan Provinsi, Jalan Kabupaten. Panjang ruas jalan Nasional 97, 284 km, sedangkan panjang ruas jalan Provinsi yaitu 123, 386 km, dan panjang jalan Kabupaten yaitu 37, 279 km. Selain itu, terdapat 30 simpang, diantaranya 5 simpang APILL, 14 simpang prioritas, dan 11 simpang tidak terkontrol.

Simpang Padangbai adalah simpang jalan yang vital di Kabupaten Karangasem, yang menghubungkan beberapa rute penting. Wilayah ini terkenal karena Pelabuhan Padangbai yang merupakan pintu gerbang utama ke Kepulauan Gili dan Lombok serta salah satu tempat keberangkatan utama untuk kapal feri dan penyebrangan cepat.

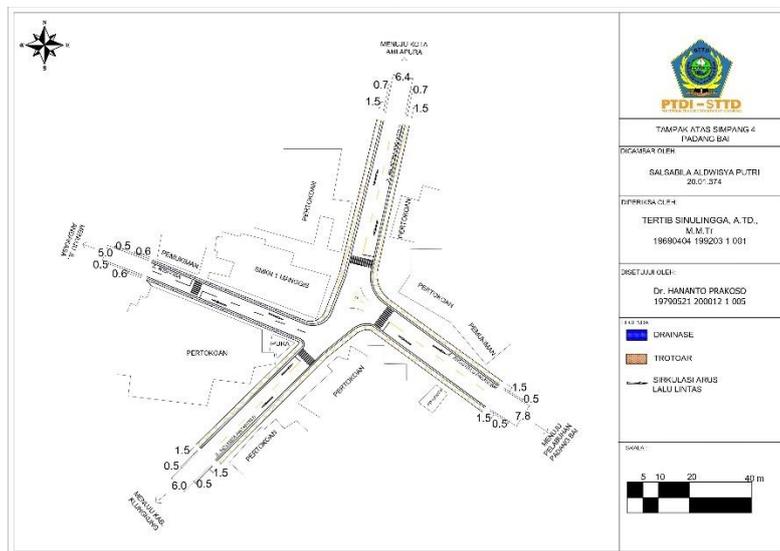
Simpang Padangbai merupakan salah satu simpang tidak terkontrol yang ada di Kabupaten Karangasem. Simpang Padangbai

terdiri atas 4 lajur pendekat, yaitu ruas Jalan Batas Kota Amlapura-Angantelu segmen 6 sebagai pendekat Utara, Jalan Angantelu-Padangbai sebagai pendekat Timur, Jalan Kosamba- Angantelu sebagai pendekat Selatan, dan Jalan Andakasa sebagai pendekat Barat. Lebar jalur efektif pada pendekat Utara yaitu 6,4 m dengan tipe jalan 2 lajur 2 arah tak terbagi atau tanpa median (2/2 TT) dan memiliki bahu jalan sebesar 0,7 m pada bahu kanan dan 0,5 m pada bahu kiri, serta dilengkapi dengan fasilitas trotoar. Lebar jalur efektif pada pendekat Timur yaitu 7,8m dengan tipe jalan 2 lajur 2 arah tak terbagi atau tanpa median (2/2 TT) dan memiliki bahu jalan sebesar 0,5 m pada setiap sisinya serta dilengkapi dengan trotoar. Pada pendekat Selatan, lebar jalur efektifnya yaitu 6 m dengan tipe jalan 2 lajur 2 arah tak terbagi atau tanpa median (2/2 TT) dan bahu jalan sebesar 0,5 m pada tiap sisinya serta dilengkapi dengan fasilitas trotoar. Pada pendekat Barat, lebar jalur efektifnya yaitu 5 m dengan tipe jalan 2 lajur 2 arah tak terbagi atau tanpa median (2/2 TT) dan bahu jalan sebesar 0,5 m pada tiap sisinya serta dilengkapi dengan fasilitas trotoar. Tata guna lahan yang mendominasi yaitu pemukiman dan pendidikan. Banyaknya angkutan barang yang melalui beberapa ruas jalan ini juga menjadi salah satu faktor yang dapat menyebabkan penurunan kecepatan bagi kendaraan yang melewatinya.

Kondisi eksisting saat ini lalu lintas tidak teratur karena kendaraan di setiap sisi jalan ingin saling mendahului. Simpang ini sering terjadi masalah dikarenakan tidak adanya lampu lalu lintas yang mengatur lalu lintas pada simpang tersebut, sehingga kepadatan kendaraan sering terjadi akibat kesemrawutan pengendara. Ramainya aktivitas di sekitar persimpangan dan tidak diterapkannya manajemen lalu lintas pada masing- masing ruas jalan mengakibatkan kemacetan pada persimpangan tersebut.



**Gambar II 1** Visualisasi Wilayah Kajian



**Gambar II 2** Layout Eksisting Wilayah Kajian



**Gambar II 3** Visualisasi Pendekat Selatan



**Gambar II 4** Visualisasi Pendekat Timur



**Gambar II 5** Visualisasi Pendekat Barat



**Gambar II 6** Visualisasi Pendekat Utara