

## BAB IV

### ANALISA DAN PEMBAHASAN

#### 4.1 Gambaran Umum Lokasi Penelitian

Pulau Semau adalah sebuah pulau yang terletak di perairan sebelah barat pulau Timor, yakni 20 kilometer di sebelah barat kota Kupang. Secara Administrasi, pulau ini terbagi dalam 2 kecamatan, yakni semau dan semau selatan, Kabupaten Kupang, provinsi Nusa Tenggara Timur, Indonesia. Pulau Semau dengan luas wilayah 246.66 km<sup>2</sup> dengan jumlah penduduk 8.000 jiwa.



Gambar 4.1 : Lokasi Pulau Semau

Sumber: Google, juni 2023

#### 4.2 Kondisi Jaringan Jalan

Berdasarkan hasil pengamatan dan pengukuran yang telah dilakukan, kondisi eksisting ruas jalan lokasi penelitian (Pelabuhan Hansisi-Pantai Liman). Kondisi jalan tersebut mencakup ada beberapa ruas jalan yang masih rusak dan ruas jalan yang masih baik. Hal tersebut dapat mempengaruhi tingkat aksesibilitas menuju kawasan pariwisata di pulau semau. Panjang jalan yang di survey dari hansisi-pantai liman adalah 29,930 km.

#### 4.3 Karakteristik Mode Angkutan

Karakteristik angkutan umum mempertemukan dua kepentingan yaitu kepentingan dari pengguna jasa dan kepentingan operator. Kepentingan pengguna jasa lebih mengutamakan kualitas pelayanan seperti waktu bepergian (*journey time*), kenyamanan (*comfort*), keteradalan (*reliability*), dan keselamatan (*safety*). Moda transportasi

merupakan istilah yang digunakan untuk menyatakan alat angkut yang digunakan untuk berpindah tempat dari satu ke tempat lain.

Mode angkutan menuju kawasan pariwisata ada beberapa alternative yang bisa di gunakan yaitu bisa dengan menggunakan kendaraan pribadi dan angkutan umum. Kendaraan pribadi yang di gunakan adalah dengan motor pribadi/mobil, sedangkan angkutan umum bisa menggunakan Fery/perahu,dan juga Bis pariwisata dari kupang. Selain itu untuk yang tidak ada motor bisa menggunakan ojek yang sudah ada di pinggir pelabuhan bisa mengantarkan ke pantai liman,namun untuk harga/biaya ojek cukup mahal.

#### **4.4 Asal –Tujuan Perjalanan**

Asal perjalanan dimulai dari kupang dengan tujuan menuju kawasan pariwisata yaitu di pulau Semau khususnya pantai Liman. Perjalanan di tempuh waktu 15-20 menit perjalanan menggunakan ferry menyebrangi laut dari pelabuhan tenau ke pelabuhan hansisi. Dari Hansisi menggunakan kendaraan pribadi (Motor) menuju pantai Liman, di tempuh dengan jarak 29,930 km dengan kecepatan rata-rata 41 km/jam hingga tiba di pantai liman. Perjalanan di tempuh dengan beberapa kendala yaitu ada sebagian jalan yang di tempuh yang memakan waktu di karenakan factor kondisi jalan yang kurang memungkinkan.

#### **4.5 Analisis Data**

##### **4.5.1 Indeks Aksesibilitas**

Indeks Aksesibilitas adalah adanya unsur daya tarik yang terdapat di suatu sub wilayah tersebut. Oleh karena itu di gunakan metode kuantitatif yang menyatakan aksesibilitas. Secara lebih jelas yaitu dengan mengukur indeks aksesibilitas. Pengguna jalan terhadap kondisi pelayanan transportasi berdasarkan indikator penilaian terhadap preferensi yang di rasakan atas pelayanan jasa,dengan nilai (kuantitatif). Kriteria kondisi prasarana dan jarak (klasifikasi tingkat aksesibilitas).

- I. Kondisi prasarana : sangat jelek, jelek, sedang, baik, sangat baik.
- II. Jarak jauh : aksesibilitas rendah, aksesibilitas menengah rendah, aksesibilitas menengah, aksesibilitas tinggi.

Nilai indeks aksesibilitas dihitung dengan rumus (standar pelayanan minimal/SPM) jalan sesuai dengan komponen:

- a. Jalan Aspal: Rusak Ringan = 260 m  
 Rusak Berat = 13,250 km  
 Baik = 15,240 km  
 Sedang = 1000 km
- b. Jalan Tanah: Rusak Berat = 13,250 km
- c. Total Panjang Jalan = 29,930 km
- Indeks Aksesibilitas = panjang jalan rusak : Total panjang jalan  
 = 13,250 km : 29,930 km  
 = 0,44

0,44 = 44% jalan yang rusak dari 100 %, jadi indeks aksesibilitasnya dengan kecepatan rendah, waktu perjalanan lama, dan daya tarik perjalanan menuju kawasan pariwisata rendah.

Tabel 4.1 Kondisi jalan Aspal (Hasisi-Pantai Liman)

INPUT BERDASARKAN FORM SKJ PER 200 M																							
PATOK KM	PANJANG (M)	PERHUKAAN PERKERASAN				RETAK-RETAK			KERUSAKAN LAIN					KONDISI SALURAN SAMPIING DAH LAIN-LAIN									
		Susunan	Kondisi / Keadaan	% Penurunan	% Tambalan	Jenis	Lebar	% Luas	Jumlah Lubang	Ukuran Lubang	Bekas Roda	Kerusakan Tepi		Kondisi Bahu		Permukaan Bahu		Kondisi Saluran Samping		Kerusakan Lereng		Trottoar	
												Kiri	Kanan	Kiri	Kanan	Kiri	Kanan	Kiri	Kanan	Kiri	Kanan	Kiri	Kanan
DARI	KE	(1-2)	(1-4)	(1-4)	(1-4)	(1-4)	(1-4)	(1-4)	(1-5)	(1-4)	(1-3)	(1-3)	(1-4)	(1-4)	(1-5)	(1-5)	(1-4)	(1-4)	(1-2)	(1-2)	(1-3)	(1-3)	
0+000 - 0+200	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	4	4	1	1	1	1	1	1	
0+200 - 0+400	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	4	4	1	1	1	1	1	1	
0+400 - 0+600	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	4	4	1	1	1	1	1	1	
0+600 - 0+800	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	4	4	1	1	1	1	1	1	
0+800 - 1+000	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	4	4	1	1	1	1	1	1	
1+000 - 1+200	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	4	4	1	1	1	1	1	1	
1+200 - 1+400	200	1	1	1	1	1	1	1	2	4	3	1	3	3	4	4	1	1	1	1	1	1	
1+400 - 1+600	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	4	4	1	1	1	1	1	1	
1+600 - 1+800	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	4	4	1	1	1	1	1	1	
1+800 - 2+000	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	2	4	1	1	1	1	1	1	
2+000 - 2+200	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	4	4	1	1	1	1	1	1	
2+200 - 2+400	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	4	4	1	1	1	1	1	1	
2+400 - 2+600	200	2	1	3	1	2	2	2	2	2	2	2	3	3	4	4	1	1	1	1	1	1	
2+600 - 2+800	200	2	1	3	1	2	2	2	2	2	2	2	3	3	4	4	1	1	1	1	1	1	
2+800 - 3+000	200	2	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	3	3	4	4	1	1	1	1	1	1	
3+000 - 3+200	200	2	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	3	3	4	4	1	1	1	1	1	1	
3+200 - 3+400	200	2	1	3	1	2	2	2	2	2	2	2	3	3	4	4	1	1	1	1	1	1	
3+400 - 3+600	200	2	1	3	1	3	3	3	2	2	2	2	3	3	4	4	1	1	1	1	1	1	
3+600 - 3+650	60	2	1	3	1	3	3	3	2	2	2	2	3	3	4	4	1	1	1	1	1	1	
3+650 - 3+800	140	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	4	4	1	1	1	1	1	1	
3+800 - 4+000	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	4	4	1	1	1	1	1	1	
4+000 - 4+200	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	4	4	1	1	1	1	1	1	
4+200 - 4+400	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	4	4	1	1	1	1	1	1	
4+400 - 4+600	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	4	4	1	1	1	1	1	1	
4+600 - 4+800	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	4	4	1	1	1	1	1	1	
4+800 - 5+000	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	4	4	1	1	1	1	1	1	
5+000 - 5+200	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	4	4	1	1	1	1	1	1	
5+200 - 5+400	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	4	4	2	1	1	1	1	1	
5+400 - 5+600	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	4	4	2	1	1	1	1	1	
5+600 - 5+800	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	4	4	1	1	1	1	1	1	
5+800 - 6+000	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	4	4	1	1	1	1	1	1	

Sumber: Hasil Survey(2022)

Lanjutan Tabel 4.1 Kondisi jalan Aspal (Hansisi-Pantai Liman)

INPUT BERDASARKAN FORM SKJ PER 200 M																							
PATOK KM	PANJANG (M)	PERMUKAAN PERKERASAN				RETAK-RETAK			KERUSAKAN LAIN					KONDISI SALURAN SAMPIING DAN LAIN-LAIN									
		Susunan	Kondisi / Keadaan	% Penurunan	% Tambahan	Jenis	Lebar	% Luas	Jumlah Lubang	Ukuran Lubang	Bekas Roda	Kerusakan Tepi		Kondisi Bahu		Permukaan Bahu		Kondisi Saluran Sampiring		Kerusakan Lereng		Trottoar	
												Kiri	Kanan	Kiri	Kanan	Kiri	Kanan	Kiri	Kanan	Kiri	Kanan	Kiri	Kanan
DARI	KE	(1-2)	(1-4)	(1-4)	(1-4)	(1-4)	(1-4)	(1-4)	(1-5)	(1-4)	(1-3)	(1-3)	(1-4)	(1-4)	(1-5)	(1-5)	(1-4)	(1-4)	(1-2)	(1-2)	(1-3)	(1-3)	
6+000 - 6+200	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	4	4	1	1	1	1	1	1	
6+200 - 6+400	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	4	4	1	1	1	1	1	1	
6+400 - 6+600	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	4	4	1	1	1	1	1	1	
6+600 - 6+800	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	4	4	1	1	1	1	1	1	
6+800 - 7+000	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	4	4	1	1	1	1	1	1	
7+000 - 7+200	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	4	4	1	1	1	1	1	1	
7+200 - 7+400	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	4	4	1	1	1	1	1	1	
7+400 - 7+600	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	4	4	1	1	1	1	1	1	
7+600 - 7+800	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	4	4	1	1	1	1	1	1	
7+800 - 8+000	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	4	4	1	1	1	1	1	1	
8+000 - 8+200	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	4	4	1	1	1	1	1	1	
8+200 - 8+400	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	4	4	1	1	1	1	1	1	
8+400 - 8+600	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	4	4	1	1	1	1	1	1	
8+600 - 8+800	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	4	4	1	1	1	1	1	1	
8+800 - 9+000	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	4	4	1	1	1	1	1	1	
9+000 - 9+200	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	4	4	1	1	1	1	1	1	
9+200 - 9+400	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	4	4	1	1	1	1	1	1	
9+400 - 9+600	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	4	4	1	1	1	1	1	1	
9+600 - 9+800	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	4	4	1	1	1	1	1	1	
9+800 - 10+000	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	4	4	1	1	1	1	1	1	
10+000 - 10+200	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	4	4	1	1	1	1	1	1	
10+200 - 10+400	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	4	4	1	1	1	1	1	1	
10+400 - 10+600	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	4	4	1	1	1	1	1	1	
10+600 - 10+800	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	4	4	1	1	1	1	1	1	
10+800 - 11+000	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	4	4	1	1	1	1	1	1	
11+000 - 11+200	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	4	4	1	1	1	1	1	1	
11+200 - 11+400	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	4	4	1	1	1	1	1	1	
11+400 - 11+600	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	4	4	1	1	1	1	1	1	
11+600 - 11+800	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	4	4	1	1	1	1	1	1	
11+800 - 12+000	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	4	4	1	1	1	1	1	1	
12+000 - 12+200	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	4	4	1	1	1	1	1	1	
12+200 - 12+400	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	4	4	1	1	1	1	1	1	
12+400 - 12+600	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	4	4	1	1	1	1	1	1	
12+600 - 12+800	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	4	4	1	1	1	1	1	1	
12+800 - 12+910	110	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	4	4	1	1	1	1	1	1	
14+400 - 14+600	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	4	4	1	1	1	1	1	1	
14+600 - 14+800	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	4	4	1	1	1	1	1	1	
14+800 - 15+000	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	4	4	1	1	1	1	1	1	
15+000 - 15+200	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	4	4	1	1	1	1	1	1	
15+200 - 15+400	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	4	4	1	1	1	1	1	1	
15+400 - 15+600	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	4	4	1	1	1	1	1	1	
15+600 - 15+800	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	4	4	1	1	1	1	1	1	
15+800 - 15+960	160	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	4	4	1	1	1	1	1	1	
17+590 - 17+600	10	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	4	4	1	1	1	1	1	1	
17+600 - 17+800	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	4	4	1	1	1	1	1	1	
17+800 - 18+000	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	4	4	1	1	1	1	1	1	
18+000 - 18+200	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	4	4	1	1	1	1	1	1	
18+200 - 18+400	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	4	4	1	1	1	1	1	1	
18+400 - 18+600	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	4	4	1	1	1	1	1	1	
18+600 - 18+800	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	4	4	1	1	1	1	1	1	
18+800 - 19+000	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	4	4	1	1	1	1	1	1	
19+000 - 19+200	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	4	4	1	1	1	1	1	1	
19+200 - 19+400	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	4	4	1	1	1	1	1	1	
19+400 - 19+600	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	4	4	1	1	1	1	1	1	
19+600 - 19+800	200	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	4	4	1	1	1	1	1	1	

Sumber: Hasil Survey (2022)

Tabel 4.2 Perhitungan nilai SDI/200 M

PATOK KM		CEK STATUS ENTRY	PERHIT. NILAI SDI PER 200 M					NILAI SDI	KONDISI	TIPE
DARI	KE		RETAK LUAS	RETAK LEBAR	BANTU	JUMLAH LUBANG	BEKAS RODA			
0+000	- 0+200	A	0	0	0	0	0	0	B	A
0+200	- 0+400	A	0	0	0	0	0	0	B	A
0+400	- 0+600	A	0	0	0	0	0	0	B	A
0+600	- 0+800	A	0	0	0	0	0	0	B	A
0+800	- 1+000	A	0	0	0	0	0	0	B	A
1+000	- 1+200	A	0	0	0	0	0	0	B	A
1+200	- 1+400	A	0	0	0	15	25	40	B	A
1+400	- 1+600	A	0	0	0	0	0	0	B	A
1+600	- 1+800	A	0	0	0	0	0	0	B	A
1+800	- 2+000	A	0	0	0	0	0	0	B	A
2+000	- 2+200	A	0	0	0	0	0	0	B	A
2+200	- 2+400	A	0	0	0	0	0	0	B	A
2+400	- 2+600	A	5	0	5	20	23	53	S	L
2+600	- 2+800	A	5	0	5	20	23	53	S	L
2+800	- 3+000	A	5	0	5	20	23	53	S	L
3+000	- 3+200	A	5	0	5	20	23	53	S	L
3+200	- 3+400	A	5	0	5	20	23	53	S	L
3+400	- 3+600	A	20	0	20	35	38	113	RR	L
3+600	- 3+660	A	20	0	20	35	38	113	RR	L
3+660	- 3+800	A	0	0	0	0	0	0	B	A
3+800	- 4+000	A	0	0	0	0	0	0	B	A
4+000	- 4+200	A	0	0	0	0	0	0	B	A
4+200	- 4+400	A	0	0	0	0	0	0	B	A
4+400	- 4+600	A	0	0	0	0	0	0	B	A
4+600	- 4+800	A	0	0	0	0	0	0	B	A
4+800	- 5+000	A	0	0	0	0	0	0	B	A
5+000	- 5+200	A	0	0	0	0	0	0	B	A
5+200	- 5+400	A	0	0	0	0	0	0	B	A
5+400	- 5+600	A	0	0	0	0	0	0	B	A
5+600	- 5+800	A	0	0	0	0	0	0	B	A
5+800	- 6+000	A	0	0	0	0	0	0	B	A
6+000	- 6+200	A	0	0	0	0	0	0	B	A
6+200	- 6+400	A	0	0	0	0	0	0	B	A
6+400	- 6+600	A	0	0	0	0	0	0	B	A
6+600	- 6+800	A	0	0	0	0	0	0	B	A
6+800	- 7+000	A	0	0	0	0	0	0	B	A
7+000	- 7+200	A	0	0	0	0	0	0	B	A
7+200	- 7+400	A	0	0	0	0	0	0	B	A

Sumber: Hasil Survey (2022)

Lanjutan Tabel 4.2 Perhitungan Nilai SDI/200 M

PATOK KM		CEK STATUS ENTRY	PERHIT. NILAI SDI PER 200 M					NILAI SDI	KONDISI	TIPE
DARI	KE		RETAK LUAS	RETAK LEBAR	BANTU	JUMLAH LUBANG	BEKAS RODA			
7+400	- 7+600	A	0	0	0	0	0	0	B	A
7+600	- 7+800	A	0	0	0	0	0	0	B	A
7+800	- 8+000	A	0	0	0	0	0	0	B	A
8+000	- 8+200	A	0	0	0	0	0	0	B	A
8+200	- 8+400	A	0	0	0	0	0	0	B	A
8+400	- 8+600	A	0	0	0	0	0	0	B	A
8+600	- 8+800	A	0	0	0	0	0	0	B	A
8+800	- 9+000	A	0	0	0	0	0	0	B	A
9+000	- 9+200	A	0	0	0	0	0	0	B	A
9+200	- 9+400	A	0	0	0	0	0	0	B	A
9+400	- 9+600	A	0	0	0	0	0	0	B	A
9+600	- 9+800	A	0	0	0	0	0	0	B	A
9+800	- 10+000	A	0	0	0	0	0	0	B	A
10+000	- 10+200	A	0	0	0	0	0	0	B	A
10+200	- 10+400	A	0	0	0	0	0	0	B	A
10+400	- 10+600	A	0	0	0	0	0	0	B	A
10+600	- 10+800	A	0	0	0	0	0	0	B	A
10+800	- 11+000	A	0	0	0	0	0	0	B	A
11+000	- 11+200	A	0	0	0	0	0	0	B	A
11+200	- 11+400	A	0	0	0	0	0	0	B	A
11+400	- 11+600	A	0	0	0	0	0	0	B	A
11+600	- 11+800	A	0	0	0	0	0	0	B	A
11+800	- 12+000	A	0	0	0	0	0	0	B	A
12+000	- 12+200	A	0	0	0	0	0	0	B	A
12+200	- 12+400	A	0	0	0	0	0	0	B	A
12+400	- 12+600	A	0	0	0	0	0	0	B	A
12+600	- 12+800	A	0	0	0	0	0	0	B	A
12+800	- 12+910	A	0	0	0	0	0	0	B	A
14+400	- 14+600	A	0	0	0	0	0	0	B	A
14+600	- 14+800	A	0	0	0	0	0	0	B	A
14+800	- 15+000	A	0	0	0	0	0	0	B	A
15+000	- 15+200	A	0	0	0	0	0	0	B	A
15+200	- 15+400	A	0	0	0	0	0	0	B	A
15+400	- 15+600	A	0	0	0	0	0	0	B	A
15+600	- 15+800	A	0	0	0	0	0	0	B	A
15+800	- 15+960	A	0	0	0	0	0	0	B	A
17+590	- 17+600	A	0	0	0	0	0	0	B	A
17+600	- 17+800	A	0	0	0	0	0	0	B	A
17+800	- 18+000	A	0	0	0	0	0	0	B	A
18+000	- 18+200	A	0	0	0	0	0	0	B	A
18+200	- 18+400	A	0	0	0	0	0	0	B	A
18+400	- 18+600	A	0	0	0	0	0	0	B	A
18+600	- 18+800	A	0	0	0	0	0	0	B	A
18+800	- 19+000	A	0	0	0	0	0	0	B	A
19+000	- 19+200	A	0	0	0	0	0	0	B	A
19+200	- 19+400	A	0	0	0	0	0	0	B	A
19+400	- 19+600	A	0	0	0	0	0	0	B	A
19+600	- 19+800	A	0	0	0	0	0	0	B	A
B	S	RR	RB	MANTAP	TDK MNTP					
15420	1000	260	13,250	16420	13,510					

Sumber:Hasil Survey(2022)

Berdasarkan data dan bobot masing-masing kerusakan jalan yang di peroleh dari survey lapangan, maka selanjutnya di lakukan penilaian kondisi untuk menentukan nilai SDI pada masing-masing STA yang sudah tentukan. Berikut adalah perhitungan penilaian *Surface Distress Index (SDI)* pada STA 0+000 – 0+200 yang sudah ditampilkakan pada tabel 4.2 diatas.

a. Luas Retak:

Total luas retak di hitung berdasarkan klasifikasi

1. Tidak ada
2. Luas Retak <10% dengan nilai SDI=5
3. Luas retak 10-30%, dengan nilai SDI=20
4. Luas retak >30%, dengan nilai SDI=40

Jadi untuk luas retak di lihat berdasarkan klasifikasi di atas dengan perhitungan pada STA 0+000 – 0+200 untuk luas retak tidak ada atau bisa di tulis 0.

b. Lebar Retak:

Menghitung lebar rata-rata retak (*average crack width*). Setelah lebar rata-rata retak dihitug. Tentukan nilai SDI berdasarkan klasifikasi berikut:

1. Tidak ada
2. Lebar Rata-rata retak < 1 mm, maka  $SDI_2 = SDI_1$
3. Lebar rata-rata retak 1 - 5 mm, maka  $SDI_2 = SDI_1$
4. Lebar rata-rata retak > 5 mm, maka  $SDI_2 = SDI_1 \times 2$

c. Bantu

Dihitung dengan luas retak+lebar retak per STA.

Contoh: Di STA 2+400 – 2+600

$$\begin{aligned} &= \text{luas retak} + \text{lebar retak} \\ &= 5+0 \\ &= 5 \end{aligned}$$

d. Jumlah lubang

1. Tidak ada lubang.
2. Apabila jumlah lubang < 10/km, maka nilai  $SDI_3 = SDI_2 + 15$
3. Apabila jumlah lubang 10 – 50/km, maka nilai  $SDI_3 = SDI_2 + 75$
4. Apabila jumlah lubang >50/km, maka nilai  $SDI_3 = SDI_2 + 225$

e. Bekas Roda

Menentukan bekas roda berdasarkan klasifikasi SDI, per 1 km

1. Tidak ada
2. Kedalaman *rutting* < 1cm. Diperoleh nilai X=0,5
3. Kedalaman *rutting* 1-3 cm. Diperoleh nilai X=2 Maka SDI yaitu :  $SDI_4 = SDI_3 + (5 \times X)$ .
4. Kedalaman *rutting* > 3cm. Maka SDI yaitu :  $SDI_4 = SDI_3 + 20$

f. Nilai SDI

Perhitungan dari = luas retak+lebar retak+Jumlah lubang+Bekas roda  
= Nilai SDI

g. Kondisi

Dilihat dari nilai SDI yang di peroleh dengan melihat di tabel kondisi jalan

**Tabel 4.3 Kondisi jalan**

Kondisi jalan	SDI
Baik	<50
Sedang	50-100
Rusak Ringan	100-150
Rusak Berat	>150

Sumber: Panduan Survey kondisi jalan Bina Marga,2011

Dengan keterangan:

B = Baik

S = Sedang

RR = Rusak Ringan

RB = Rusak Berat

h. Tipe

A = Aspal

L = Laston

Dari perhitungan SDI pada STA 0+000 – 0+200 di atas diperoleh nilai SDI sebesar 0 yang berarti Jalan Hansisi-Pantai Liman mengalami kondisi baik. Perhitungan pada STA selanjutnya dapat dilihat pada Tabel 4.2 di atas.



Tabel 4.4 Kondisi jalan tanah (Hansisi-Pantai Liman)

INPUT BERDASARKAN FORM SKJ PER 200 M																					
PATOK KM	PANJANG (M)	PERMUKAAN PERKERASAN			KERIKIL / BATU			KERUSAKAN LAJUR				BAHU / SALURAN SAMPIING DLL									
		Kemiringan melintang	Penurunan	Erosi Perm.	Ukuran terbanyak	Tebal Lap.	Distribusi	Jumlah Lubang	Ukuran Lubang	Bekas Roda	Bergelombang	Kondisi Bahu		Permukaan Bahu		Kondisi Saluran Samping		Kerusakan Lereng		Trotoar	
DARI	KE	(1-4)	(1-4)	(1-4)	(1-5)	(1-5)	(1-4)	(1-4)	(1-5)	(1-4)	(1-4)	(1-4)	(1-4)	(1-4)	(1-4)	(1-4)	(1-4)	(1-2)	(1-2)	(1-3)	(1-3)
12+910 - 13+000	90	2	2	2	3	4	3	1	1	2	2			1	1	1	1	1	1	1	1
13+000 - 13+200	200	2	2	2	3	4	3	1	1	2	2			1	1	1	1	1	1	1	1
13+200 - 13+400	200	2	2	2	3	4	3	1	1	2	2			1	1	1	1	1	1	1	1
13+400 - 13+600	200	2	2	2	3	4	3	1	1	2	2			1	1	1	1	1	1	1	1
13+600 - 13+800	200	2	2	2	3	4	3	1	1	2	2			1	1	1	1	1	1	1	1
13+800 - 14+000	200	2	2	2	3	4	3	1	1	2	2			1	1	1	1	1	1	1	1
14+000 - 14+200	200	2	2	2	3	4	3	1	1	2	2			1	1	1	1	1	1	1	1
14+200 - 14+400	200	2	2	2	3	4	3	1	1	2	2			1	1	1	1	1	1	1	1
15+960 - 16+000	40	2	2	2	3	4	3	1	1	2	2			1	1	1	1	1	1	1	1
16+000 - 16+200	200	2	2	2	3	4	3	1	1	2	2			1	1	1	1	1	1	1	1
16+200 - 16+400	200	2	2	2	3	4	3	1	1	2	2			1	1	1	1	1	1	1	1
16+400 - 16+600	200	2	2	2	3	4	3	1	1	2	2			1	1	1	1	1	1	1	1
16+600 - 16+800	200	2	2	2	3	4	3	1	1	2	2			1	1	1	1	1	1	1	1
16+800 - 17+000	200	2	2	2	3	4	3	1	1	2	2			1	1	1	1	1	1	1	1
17+000 - 17+200	200	2	2	2	3	4	3	1	1	2	2			1	1	1	1	1	1	1	1
17+200 - 17+400	200	2	2	2	3	4	3	1	1	2	2			1	1	1	1	1	1	1	1
17+400 - 17+590	190	2	2	2	3	4	3	1	1	2	2			1	1	1	1	1	1	1	1
19+800 - 20+000	200	2	2	2	3	4	3	1	1	3	2			1	1	1	1	1	1	1	1
20+000 - 20+200	200	2	2	2	3	4	3	1	1	3	2			1	1	1	1	1	1	1	1
20+200 - 20+400	200	2	2	2	3	4	3	1	1	3	2			1	1	1	1	1	1	1	1
20+400 - 20+600	200	2	2	2	3	4	3	1	1	3	2			1	1	1	1	1	1	1	1
20+600 - 20+800	200	2	2	2	3	4	3	1	1	3	2			1	1	1	1	1	1	1	1
20+800 - 21+000	200	2	2	2	3	4	3	1	1	3	2			1	1	1	1	1	1	1	1
21+000 - 21+200	200	2	2	2	3	4	3	1	1	3	2			1	1	1	1	1	1	1	1
21+200 - 21+400	200	2	2	2	3	4	3	1	1	3	2			1	1	1	1	1	1	1	1
21+400 - 21+600	200	2	2	2	3	4	3	1	1	3	2			1	1	1	1	1	1	1	1
21+600 - 21+800	200	2	2	2	3	4	3	1	1	3	2			1	1	1	1	1	1	1	1
21+800 - 22+000	200	2	2	2	3	4	3	1	1	3	2			1	1	1	1	1	1	1	1
22+000 - 22+200	200	2	2	2	3	4	3	1	1	3	2			1	1	1	1	1	1	1	1
22+200 - 22+400	200	2	2	2	3	4	3	1	1	3	2			1	1	1	1	1	1	1	1
22+400 - 22+600	200	2	2	2	3	4	3	1	1	3	2			1	1	1	1	1	1	1	1
22+600 - 22+800	200	2	2	2	3	4	3	1	1	3	2			1	1	1	1	1	1	1	1
22+800 - 23+000	200	2	2	2	3	4	3	1	1	3	2			1	1	1	1	1	1	1	1
23+000 - 23+200	200	2	2	2	3	4	3	1	1	3	2			1	1	1	1	1	1	1	1
23+200 - 23+400	200	2	2	2	3	4	3	1	1	3	2			1	1	1	1	1	1	1	1

Sumber: Hasil Survey (2022)

Lanjutan Tabel 4.4 Kondisi jalan Tanah (Hansisi-Pantai liman)

INPUT BERDASARKAN FORM SKJ PER 200 M																						
PATOK KM	PANJANG (M)	PERMUKAAN PERKERASAN			KERIKIL / BATU			KERUSAKAN LAIN				BAHU / SALURAN SAMPIING DLL										
		Kemiringan melintang	Penurunan	Erosi Perm.	Ukuran terbanyak	Tebal Lap.	Distribusi	Jumlah Lubang	Ukuran Lubang	Bekas Roda	Bergelombang	Kondisi Bahu		Permukaan Bahu		Kondisi Saluran Sampiring		Kerusakan Lintang		Trotoar		
												Kiri	Kanan	Kiri	Kanan	Kiri	Kanan	Kiri	Kanan	Kiri	Kanan	Kiri
DARI	KE	(1-4)	(1-4)	(1-4)	(1-5)	(1-5)	(1-4)	(1-4)	(1-5)	(1-4)	(1-4)	(1-4)	(1-4)	(1-4)	(1-5)	(1-5)	(1-4)	(1-4)	(1-2)	(1-2)	(1-3)	(1-3)
23+400 - 23+600	200	2	2	2		3	4	3	1	1	3	2		1	1	1	1	1	1	1	1	1
23+600 - 23+800	200	2	2	2		3	4	3	1	1	3	2		1	1	1	1	1	1	1	1	1
23+800 - 24+000	200	2	2	2		3	4	3	1	1	3	2		1	1	1	1	1	1	1	1	1
24+000 - 24+200	200	2	2	2		3	4	3	1	1	3	2		1	1	1	1	1	1	1	1	1
24+200 - 24+400	200	2	2	2		3	4	3	1	1	3	2		1	1	1	1	1	1	1	1	1
24+400 - 24+600	200	2	2	2		3	4	3	1	1	3	2		1	1	1	1	1	1	1	1	1
24+600 - 24+800	200	2	2	2		3	4	3	1	1	3	2		1	1	1	1	1	1	1	1	1
24+800 - 25+000	200	2	2	2		3	4	3	1	1	3	2		1	1	1	1	1	1	1	1	1
25+000 - 25+200	200	2	2	2		3	4	3	1	1	3	2		1	1	1	1	1	1	1	1	1
25+200 - 25+400	200	2	2	2		3	4	3	1	1	3	2		1	1	1	1	1	1	1	1	1
25+400 - 25+600	200	2	2	2		3	4	3	1	1	3	2		1	1	1	1	1	1	1	1	1
25+600 - 25+800	200	2	2	2		3	4	3	1	1	3	2		1	1	1	1	1	1	1	1	1
25+800 - 26+000	200	2	2	2		3	4	3	1	1	3	2		1	1	1	1	1	1	1	1	1
26+000 - 26+200	200	2	2	2		3	4	3	1	1	3	2		1	1	1	1	1	1	1	1	1
26+200 - 26+400	200	2	2	2		3	4	3	1	1	3	2		1	1	1	1	1	1	1	1	1
26+400 - 26+600	200	2	2	2		3	4	3	1	1	3	2		1	1	1	1	1	1	1	1	1
26+600 - 26+800	200	2	2	2		3	4	3	1	1	3	2		1	1	1	1	1	1	1	1	1
26+800 - 27+000	200	2	2	2		3	4	3	1	1	3	2		1	1	1	1	1	1	1	1	1
27+000 - 27+200	200	2	2	2		3	4	3	1	1	3	2		1	1	1	1	1	1	1	1	1
27+200 - 27+400	200	2	2	2		3	4	3	1	1	3	2		1	1	1	1	1	1	1	1	1
27+400 - 27+600	200	2	2	2		3	4	3	1	1	3	2		1	1	1	1	1	1	1	1	1
27+600 - 27+800	200	2	2	2		3	4	3	1	1	3	2		1	1	1	1	1	1	1	1	1
27+800 - 28+000	200	2	2	2		3	4	3	1	1	3	2		1	1	1	1	1	1	1	1	1
28+000 - 28+200	200	2	2	2		3	4	3	1	1	3	2		1	1	1	1	1	1	1	1	1
28+200 - 28+400	200	2	2	2		3	4	3	1	1	3	2		1	1	1	1	1	1	1	1	1
28+400 - 28+600	200	2	2	2		3	4	3	1	1	3	2		1	1	1	1	1	1	1	1	1
28+600 - 28+800	200	2	2	2		3	4	3	1	1	3	2		1	1	1	1	1	1	1	1	1
28+800 - 29+000	200	2	2	2		3	4	3	1	1	3	2		1	1	1	1	1	1	1	1	1
29+000 - 29+200	200	2	2	2		3	4	3	1	1	3	2		1	1	1	1	1	1	1	1	1
29+200 - 29+400	200	2	2	2		3	4	3	1	1	3	2		1	1	1	1	1	1	1	1	1
29+400 - 29+600	200	2	2	2		3	4	3	1	1	3	2		1	1	1	1	1	1	1	1	1
29+600 - 29+800	200	2	2	2		3	4	3	1	1	3	2		1	1	1	1	1	1	1	1	1
29+800 - 29+930	130	2	2	2		3	4	3	1	1	3	2		1	1	1	1	1	1	1	1	1

Sumber: Hasil Survey (2022)

Tabel 4.5 Perhitungan Nilai RCI

PATOK KM		RCI	KODE	TIPE	LEBAR
DARI	KE	INPUT NILAI RCI	B	A : ASPAL	(m)
			S	B : BETON	
			RR	K : KERIKIL	
			RB	T : TANAH	
12+910	- 13+000				
13+000	- 13+200	1.00	RB	K	3.50
13+200	- 13+400	1.00	RB	K	3.50
13+400	- 13+600	1.00	RB	K	3.50
13+600	- 13+800	1.00	RB	K	3.50
13+800	- 14+000	1.00	RB	K	3.50
14+000	- 14+200	1.00	RB	K	3.50
14+200	- 14+400	1.00	RB	K	3.50
15+960	- 16+000	1.00	RB	K	3.50
16+000	- 16+200	1.00	RB	K	3.50
16+200	- 16+400	1.00	RB	K	3.50
16+400	- 16+600	1.00	RB	K	3.50
16+600	- 16+800	1.00	RB	K	3.50
16+800	- 17+000	1.00	RB	K	3.50
17+000	- 17+200	1.00	RB	K	3.50
17+200	- 17+400	1.00	RB	K	3.50
17+400	- 17+590	1.00	RB	K	3.50
19+800	- 20+000	1.00	RB	K	3.50
20+000	- 20+200	1.00	RB	K	3.50
20+200	- 20+400	1.00	RB	K	3.50
20+400	- 20+600	1.00	RB	K	3.50
20+600	- 20+800	1.00	RB	K	3.50
20+800	- 21+000	1.00	RB	K	3.50
21+000	- 21+200	1.00	RB	K	3.50
21+200	- 21+400	1.00	RB	K	3.50
21+400	- 21+600	1.00	RB	K	3.50
21+600	- 21+800	1.00	RB	K	3.50
21+800	- 22+000	1.00	RB	K	3.50
22+000	- 22+200	1.00	RB	K	3.50
22+200	- 22+400	1.00	RB	K	3.50
22+400	- 22+600	1.00	RB	K	3.50
22+600	- 22+800	1.00	RB	K	3.50
22+800	- 23+000	1.00	RB	K	3.50
23+000	- 23+200	1.00	RB	K	3.50
23+200	- 23+400	1.00	RB	K	3.50
23+400	- 23+600	1.00	RB	K	3.50
23+600	- 23+800	1.00	RB	K	3.50
23+800	- 24+000	1.00	RB	K	3.50

Sumber: Hasil Survey (2022)

Keterangan:

1. Kode:

B (Baik)            RR (Rusak Ringan)

S (Sedang)        RB (Rusak Berat)

2. Tipe:

A (aspal)        K (Kerikil)

B (Beton)        T (Tanah)

3. Lebar: m (meter)

Tabel lanjutan 4.5 Perhitungan Nilai RCI

PATOK KM		RCI	KODE	TIPE	LEBAR
DARI	KE	INPUT NILAI RCI	B	A : ASPAL	(m)
			S	B : BETON	
			RR	K : KERIKIL	
			RB	T : TANAH	
24+000	- 24+200	1.00	RB	K	3.50
24+200	- 24+400	1.00	RB	K	3.50
24+400	- 24+600	1.00	RB	K	3.50
24+600	- 24+800	1.00	RB	K	3.50
24+800	- 25+000	1.00	RB	K	3.50
25+000	- 25+200	1.00	RB	K	3.50
25+200	- 25+400	1.00	RB	K	3.50
25+400	- 25+600	1.00	RB	K	3.50
25+600	- 25+800	1.00	RB	K	3.50
25+800	- 26+000	1.00	RB	K	3.50
26+000	- 26+200	1.00	RB	K	3.50
26+200	- 26+400	1.00	RB	K	3.50
26+400	- 26+600	1.00	RB	K	3.50
26+600	- 26+800	1.00	RB	K	3.50
26+800	- 27+000	1.00	RB	K	3.50
27+000	- 27+200	1.00	RB	K	3.50
27+200	- 27+400	1.00	RB	K	3.50
27+400	- 27+600	1.00	RB	K	3.50
27+600	- 27+800	1.00	RB	K	3.50
27+800	- 28+000	1.00	RB	K	3.50
28+000	- 28+200	1.00	RB	K	3.50
28+200	- 28+400	1.00	RB	K	3.50
28+400	- 28+600	1.00	RB	K	3.50
28+600	- 28+800	1.00	RB	K	3.50
28+800	- 29+000	1.00	RB	K	3.50
29+000	- 29+200	1.00	RB	K	3.50
29+200	- 29+400	1.00	RB	K	3.50
29+400	- 29+600	1.00	RB	K	3.50
29+600	- 29+800	1.00	RB	K	3.50
29+800	- 29+930	1.00	RB	K	3.50

Sumber: Hasil Survey (2022)

Keterangan:

4. Kode:

B (Baik)            RR (Rusak Ringan)

S (Sedang)        RB (Rusak Berat)

5. Tipe:

A (aspal)        K (Kerikil)

B (Beton)        T (Tanah)

6. Lebar: m (meter)

#### 4.5.2 Biaya/Tarif

Dalam survey yang dilakukan alternative kendaraan yang digunakan yaitu kendaraan pribadi (motor dan Kapal Fery). Dari hasil survey kita dapat mengetahui biaya/tarif perjalanan menuju kawasan pariwisata tersebut di uraikan pada tabel di bawah ini:

**Tabel 4.6 Biaya perjalanan**

No	Ruas Jalan	Tiket masuk Pantai Liman	Ojek	Biaya Tiket			
				Perahu kayu		Kapal/Ferry	
				Motor	Orang	Motor	Orang
1	Kupang – Hansisi	-	-	Rp.50.000	Rp.20.000	Rp.15.000	Rp.11.000
2	Hansisi - Pantai Liman	Rp.10.000	Rp.150.000	-	-	-	-
3	Kupang-pantai Liman	Angkutan Umum Total: Rp.170.000		Kendaraan Pribadi Total: Rp.70.000		Kendaraan Pribadi Total: Rp.30.000	

Sumber: Hasil Survey (2022)

Biaya dalam bentuk nilai uang yang terdiri dari jumlah II - 14 biaya perjalanan (tiket, parkir, bensin, dan biaya operasi kendaraan lainnya) dan nilai waktu perjalanan. Sudah tentu, diperlukan cara tersendiri untuk menyatakan waktu dalam bentuk uang, dan beberapa penelitian ini telah dikembangkan untuk tujuan ini.

Total biaya perjalanan menuju Kawasan pariwisata di pantai liman jika menggunakan kapal ferry dan angkutan umum (ojek) sekitaran Rp. 165.000 untuk pergi diluar uang bahan bakar. Namun jika menggunakan perahu kayu dan menggunakan ojek biaya lebih mahal dari biaya kapal ferry yaitu sekitaran Rp. 170.000 untuk biaya pergi. Namun jika menggunakan kendaraan pribadi biaya lebih murah sekitaran Rp.70.000 di luar uang bahan bakar. Tapi menggunakan perahu perjalanan menyebrangi jauh lebih cepat di bandingkan dengan kapal ferry hal ini di karenakan kapal ferry jalan tergantung jadwal kapal ada baru bisa jalan. Jika menggunakan mobil pribadi/bis pariwisata di sarankan menggunakan kapal ferry.

### 4.5.3 Waktu Perjalanan

Perjalanan menuju kawasan pariwisata dipulau Semau dilakukan dengan mengambil arah dari lokasi awal kota kupang (asal) yaitu dari pelabuhan dan melakukan penyebrangan ke dermaga hansisi menggunakan kapal fery, selanjutnya dari dermaga hansisi menuju ke tujuan perjalanan kawasan pariwisata (Pantai Liman). Sehingga di peroleh lama waktu perjalanan yang ditempuh.

**Tabel 4.7 Waktu perjalanan**

No	Ruas Jalan	Jarak	Kecepatan Rata-rata
1	Kupang – Hansisi	13,6 km	15-20 menit
2	Hansisi - Pantai Liman	29,930 km	41 km/jam
3	Hansisi - Pantai Uiyasa	4,510 km	28,6 km/jam
4	Pantai Uiyasa – Yuriy	2,850 km	-

Sumber: Hasil Survey (2022)

Perjalanan dimulai dari kupang-hansisi di tempuh waktu 15-20 menit perjalanan menggunakan ferry menyebrangi laut dari pelabuhan tenau ke pelabuhan hansisi. Dari hansisi menggunakan kendaraan prinbadi ( Motor) di tempuh dengan jarak 29,930 km dengan kecepatan rata-rata 41 km/jam hingga tiba di pantai liman. Perjalanan di tempuh dengan beberapa kendala yaitu ada sebagian jalan yang di tempuh yang memakan waktu di karenakan factor kondisi jalan yang kurang memungkinkan.

### 4.5.4 Ketersediaan & Kondisi Fasilitas perlengkapan Jalan

Perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan adalah bangunan atau alat untuk keselamatan, keamanan ketertiban dan kelancaran lalulintas,serta kemudahan bagi pengguna jalan dalam berlalu lintas. Perlengkapan jalan ini meliputi:

Lokasi : Hansisi-Pantai Liman  
Hari/Tanggal : Sabtu, 26 November 2022  
Kelas/Fungsi Jalan : Jalan Umum  
Surveyour :-

**Tabel 4.8 Fasilitas perlengkapan jalan**

No	Lokasi	Aspek	Dipasang		Kondisi			Penanganan		Keterangan
			Kiri	Kanan	Baik	Sedang	Rusak	Rawat	Ganti	
1.	2+170	Rambu	V	-	V	-	-	V	-	Rambu peringatan belok kiri dan rambu tanjakan
2.	3+360	Rambu	V	-	V	-	-	V	-	Rambu penunjuk jalan
3.	5+200	Patok km	-	V	V	-	-	V	-	Petunjuk jarak dalam kilometer
4.	6+200	Patok km	-	V	V	-	-	V	-	Petunjuk jarak dalam Kilometer
5.	7+200	Patok km	-	V	V	-	-	V	-	Petunjuk jarak dalam kilometer
6.	8+200	Patok Km	-	V	V	-	-	V	-	Petunjuk jarak dalam kilometer
7.	10+200	Patok Km	-	V	V	-	-	V	-	Petunjuk jarak dalam kilometer
8.	Hansisi-Pantai liman	Marka	-	-	-	-	-	-	-	Marka jalan sepanjang ruas jalan tidak ada
9.	Hansisi-Pantai Liman	Apill	-	-	-	-	-	-	-	Apill sepanjang ruas jalan tidak ada
10.	Hansisi-Pantai liman	Lampu jalan	-	-	-	-	-	-	-	Lampu jalan masih belum ada
11	Hansisi-Pantai Liman	Jembatan	V	V	V	-	-	V	-	Ada di beberapa STA

Sumber: Hasil survey (2022)

Sepanjang ruas jalan dari hansisi-pantai liman di dapat dilihat dari hasil survey dimana ada beberapa fasilitas pelengkap jalan yang ada dan tidak ada.

**Perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan jalan:**

- a. Rambu : dari Hansisi-Pantai Liman ada 4 buah simpang dimana tidak ada rambu .Namun di beberapa STA rambunya ada,namun rambu ini masih kurang dikarenakan ada beberapa ruas jalan yang perlu menggunakan rambu seperti contohnya ada ruas jalan yang ruas jalannya belok perlu di pasang rambu

peringatan. Rambu adalah alat yang utama dalam mengatur, memberi peringatan dan mengarahkan lalu lintas.

- b. Marka jalan : Sepanjang 29,930 km,ada 44% jalan yang rusak tidak ada marka jalan. Marka adalah suatu tanda yang berada di permukaan jalan atau diatas permukaan jalan yang meliputi peralatan atau tanda yang membentuk garis membujur, garis melintang, garis serong, serta lambing lainnya yang berfungsi untuk mengarahkan arus lalu lintas dan membatasi daerah kepentingan lalu lintas atau marka melintang untuk menyatakan suatu daerah permukaan jalan yang bukan merupakan jalur lalu lintas kendaraan. Untuk marka jalan dari Hansisi-pantai liman belum ada sama sekali.
- c. Apill : Untuk apill dari Hansisi-Pantai Liman tidak ada. Kegunaan lampu apill untuk mengendalikan arus lalu lintas yang terpasang di persimpangan jalan, tempat penyebrangan pejalan kaki, dan tempat arus lalu lintas lainnya.
- d. Lampu jalan : Di sepanjang ruas jalan untuk lampu jalan masih belum ada sama sekali. Sedangkan lampu ini yang digunakan untuk penerangan jalan pada malam hari sehingga pejalan kaki, pesepeda, dan pengendara dapat melihat dengan lebih jelas jalan yang akan dilalui pada malam hari, sehingga dapat meningkatkan keselamatan lalu lintas dan keamanan dari pada pengguna jalan.
- e. Alat pengendali dan alat pengamanan pengguna jalan: terdiri atas pagar pengaman, cermin tikungan, patok lalu lintas, jalur penghenti darurat, dan pembatas lalu lintas. Untuk beberapa aspek ini di ruas jalan hansisi-pantai liman masih belum ada sama sekali.

**Perlengkapan jalan yang berkaitan tidak langsung dengan jalan:**

- a. Patok km : Untuk patok di sepanjang ruas jalan sudah cukup ada dan cukup memadai. Hanya kurang patoknya belum di tulis untuk angka km.
- b. Patok Pengaman: Sepanjang ruas jalan patok pengaman/pagar tidak ada saa sekali
- c. Selokan : di beberapa ruas ada selokan. Baik di bagian kiri/kanan. Selokan ini di pasang dikarenakan beberapa ruas jalan agar tidak tergenang air.
- d. Trotoar : Dari ruas jalan Hansisi-Pantai Liman trotoar tidak ada.



#### 4.5.5 Tingkat Aksesibilitas

Kriteria kondisi prasarana dan jarak (klasifikasi tingkat aksesibilitas).

- I. Kondisi prasarana : sangat jelek, jelek, sedang, baik, sangat baik.
- II. Jarak jauh : aksesibilitas rendah, aksesibilitas menengah rendah, aksesibilitas menengah, aksesibilitas tinggi.

**Tabel 4.9 Bobot Aksesibilitas**

Tingkat Aksesibilitas	Bobot
Baik	0--25%
Rendah	26-50%
Menengah/Sedang	51-75%
Tinggi	76-100%

Sumber: Hasil pembahasan

a. Indeks Aksesibilitas

Sepanjang ruas jalan dari Hansisi-Pantai Liman 29,930 km ada 44% jalan yang rusak. Jadi dilihat dari bobot indeks aksesibilitas tingkat aksesibilitas di nilai rendah karena  $44% < 50%$ . Dilihat sesuai tabel 2.1 Klasifikasi Tingkat Aksesibilitas secara kuantitatif untuk Aksesibilitas Rendah jika jarak nya jauh dan kondisi prasarananya sangat jelek.

b. Biaya Perjalanan

Total biaya perjalanan menuju Kawasan pariwisata di pantai liman adalah kurang lebih Rp.150.000 jika menggunakan motor pribadi untuk biaya perjalanan pulang dan pergi sudah termasuk tiket masuk Kawasan pariwisata motor pribadi. Biaya ini di nilai sangat rendah, tidak terlalu mahal.

c. Waktu perjalanan lama. Hal ini dikarenakan di lihat dari perjalanan dimana kecepatannya perjalanan rendah dan daya tarik perjalanan menuju kawasan pariwisata juga rendah,hal ini di karenakan 44% dari 100% jalan yang rusak sehingga waktu perjalanan dinilai lama untuk sampai tempat pariwisata.

d. Simpulan tingkat aksesibilitas menuju kawasan pariwisata pulau semau (pantai Liman) di nilai dari indeks, biaya/tarif dan waktu perjalanan menuju kawasan pariwisata di pulau semau (Pantai Liman) di nilai Aksesibilitas Rendah.

## **4.6 Pembahasan**

### **4.6.1 Pembahasan Hasil Nilai *Surface Distress Indeks* (SDI)**

Dari hasil penilaian kondisi perkerasan dengan menggunakan nilai *Surface Distress Indeks* (SDI) di dapatkan nilai SDI sepanjang jalan Hansisi-Pantai Liman dari STA 0+000 sampai STA 19+800 dengan kondisi jalan Baik, sedang, dan Rusak Ringan.

Dengan rincian :

- a. STA 0+000 – STA 2+400 dengan kondisi Baik. Hal ini dikarenakan setiap STA memiliki nilai SDI 0 atau disesuaikan dengan tabel kondisi jalan dengan nilai SDI <50.
- b. STA 2+600 – 3+400 dengan kondisi Sedang. Hal ini dikarenakan dari STA 2+600 sampai dengan 3+400 dengan nilai SDI yang diperoleh 53, disesuaikan dengan tabel Kondisi jalan maka nilai SDI terletak pada kondisi sedang (50-100)
- c. STA 3+400 – STA 3+660 dengan Kondisi Rusak Ringan. Hal ini dikarenakan nilai SDI Yang di peroleh pada STA tersebut dengan nilai 113. Jika disesuaikan dengan tabel kondisi jalan nilai SDI di kategorikan rusak ringan karena 113 berada pada nilai 100-150.
- d. STA 3+660 – STA 19+800 dengan Kondisi baik. Hal ini dikarenakan nilai SDI yang diperoleh pada setiap STA tersebut dengan nilai 0. Jika disesuaikan dengan tabel kondisi jalan dengan nilai SDI  $0 < 50$  di kategorikan baik karena  $0 < 50$ .

### **4.6.2 Pembahasan Hasil Nilai RCI (*Road Condition Indeks*)**

Dari hasil penilaian kondisi perkerasan dengan menggunakan nilai *Road Condition Indeks* (RCI) didapatkan nilai RCI sepanjang jalan dari Hansisi-Pantai Liman dari STA 12+910 sampai 29+930 didapatkan kondisi jalan rusak berat (RB). Dimana dengan tipe jalan Kerikil (K), dengan nilai input RCI 1,00 dengan lebar jalan 3,50 m.

### **4.6.3 Pembahasan Biaya/Tarif**

Dalam perjalanan menuju Pantai Liman dapat dilakukan dengan menggunakan alternative kendaraan pribadi (motor), atau dengan menggunakan angkutan umum (Bis pariwisata dan ojek). Untuk perjalanan laut dapat menggunakan kapal ferry atau perahu kayu. Total biaya perjalanan menuju kawasan pariwisata di pantai Liman jika

menggunakan kendaraan pribadi dengan menggunakan kapal fery sekitaran Rp.70.000 diluar uang bahan bakar dan tiket masuk pantai liman. Namun jika menggunakan angkutan umum (ojek) dan kapal fery sekitaran Rp.165.000 untuk pergi diluar uang bahan bakar dan tiket masuk kawasan pariwisata Pantai Liman. Untuk kapal fery biaya perjalanan lebih murah dibandingkan dengan menggukan perahu kayu.

#### **4.6.4 Pembahasan Waktu Perjalanan**

Perjalanan dari Kupang-Hansisi ditempuh waktu 15-20 menit perjalanan menggunakan kapal Ferry/perahu kayu menyebrangi laut dari pelabuhan tenau ke pelabuhan Hansisi. Perjalanan dari Hansisi menuju Pantai Liman ditempuh dengan jarak 29,930 km dengan kecepatan rata-rata 41 km/jam. Perjalanan menyebrangi perahu kayu jauh lebuh cepat dibandingkan dengan menggukan Kapal Ferry, hal ini dikarenakan kapal ferry jalan tergantung jadwal kapal ada baru bisa jalan. Jika menggunakan Perahu kayu jalan setiap saat anda membutuhkan. Namun jika perjalanan menggukan mobil pribadi/bis pariwisata disarankan menggunakan kapal Ferry.

#### **4.6.5 Pembahasan kondisi dan ketersediaan fasilitas perlengkapan jalan**

Pada ruas jalan jalan menuju Kawasan Pariwisata Pantai Liman ada beberapa fasilitas yang perlu dipasang. Hal ini dikarenakan masih belum adanya beberapa fasilitas yang memadai atau belum ada sama sekali menuju kawasan pariwisata tersebut. Salah satu fasilitas yang perlu dipasang seperti Rambu, Marka, Lampu jalan dan beberpa fasilitas lainnya.