

Kuliah ke 2

**BAB II
TRANSPORTASI DARAT
PERANGKUTAN JALAN RAYA**

2.1. Pendahuluan

Sejak manusia ada, perangkutan (transportasi) sudah terjadi. Semakin berkembang manusia, jenis perangkutan semakin berkembang. Dua unsur pokok perangkutan adalah prasarana dan sarana. Dalam perangkutan jalan raya, jalan raya merupakan prasarananya, sedang kendaraan sebagai sarana.

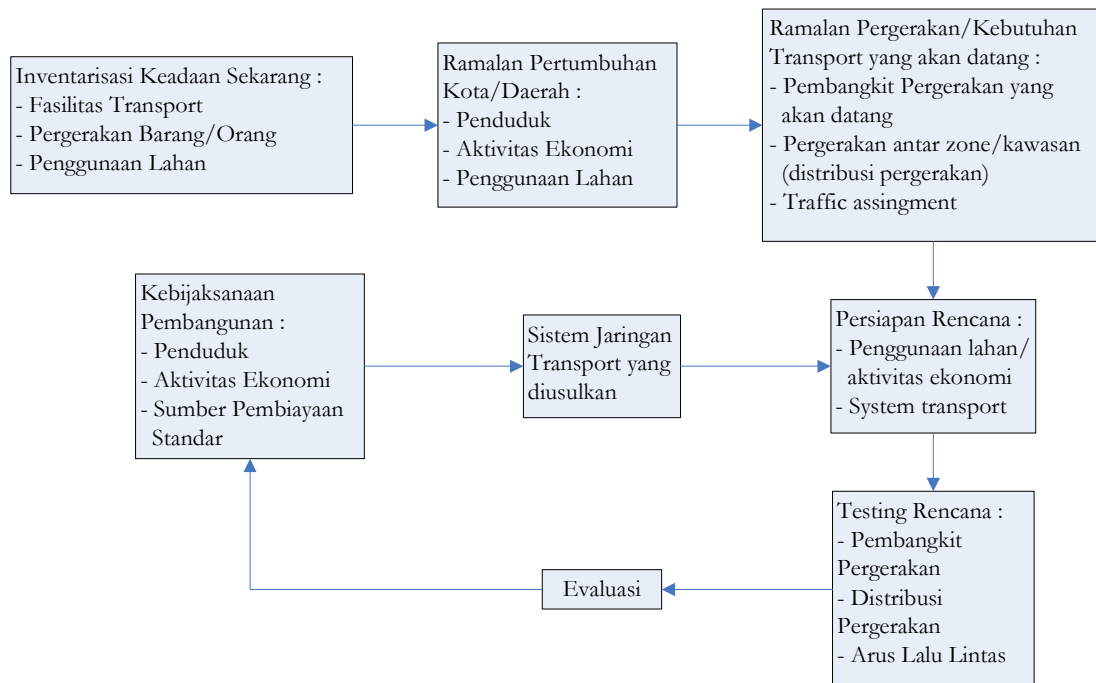
Untuk memenuhi kebutuhan hidupnya manusia melakukan kegiatan. Kegiatan manusia mempunyai lokasi yang terpisah-pisah, sehingga manusia perlu melakukan pergerakan yang kemudian menciptakan lalu lintas. Dalam berlalu lintas diperlukan prasarana jalan. Mengingat dalam berlalu lintas manusia maupun hewan melakukan pergerakan dari satu tempat asal ke satu tempat tujuan dengan menggunakan sarana (kendaraan), maka terjadilah perangkutan (transportasi).

2.2. Proses Perencanaan Transport

Penyediaan dan pengoperasian sistem transportasi membutuhkan perencanaan yang terus menerus untuk memastikan bahwa kebutuhan mobilitas dari masyarakat terpenuhi dan terpelihara pada suatu tingkatan yang diterima oleh anggota masyarakat pada kondisi biaya ekonomi, sosial dan lingkungan dalam batas kemampuannya¹.

¹ Wright and Norman (1989) halaman 221

PROSES PERENCANAAN TRANSPORT



Sumber : Catts dalam Zukeini Effendi

2.3. Beberapa Pengertian

Klasifikasi Jalan :

1. **Jalan Bebas Hambatan/freeway system (termasuk expressways dan parkways)**, adalah jalan umum untuk lalu lintas menerus yang memberikan pelayanan menerus/tidak terputus dengan pengendalian jalan masuk secara penuh.
2. **Jalan Arteri Utama**, merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara berdaya guna.

3. **Jalan Kolektor**, merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan pengumpul atau pembagi dengan ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi.
4. **Jalan Lokal**, merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah, dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi.

Berdasarkan fungsinya, jaringan jalan dibagi berdasarkan sistem jaringan jalan primer dan sistem jaringan jalan sekunder (UU 38 Tahun 2004).

Sistem Jaringan Jalan Primer merupakan sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk pengembangan semua wilayah di tingkat nasional, dengan menghubungkan semua simpul jasa distribusi yang berwujud pusat-pusat kegiatan.

- (1) **Jalan Arteri Primer**, menghubungkan kota jenjang kesatu yang terletak berdampingan, atau menghubungkan kota jenjang kesatu dengan kota jenjang kedua.
- (2) **Jalan Kolektor Primer**, menghubungkan kota jenjang kedua dengan kota jenjang kedua atau menghubungkan kota jenjang kedua dengan kota jenjang ketiga
- (3) **Jalan Lokal Primer**, menghubungkan kota jenjang kesatu dengan persil, kota jenjang kedua dengan persil atau kota jenjang ketiga dengan kota jenjang ketiga.

Sistem Jaringan Jalan merupakan sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk masyarakat di dalam kawasan perkotaan.

- (1) **Jalan Arteri Sekunder**, menghubungkan kawasan primer dengan kawasan sekunder kesatu, atau kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder

**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK – UNIVERSITAS ESA UNGGUL**

kesatu, atau menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kedua.

(2) **Jalan Kolektor Sekunder**, menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder kedua atau menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder ketiga.

(3) **Jalan Lokal Sekunder**, menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan perumahan, menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan perumahan, kawasan sekunder ketiga dan seterusnya sampai ke perumahan.

Dalam Perencanaan Transport Provinsi Sulawesi Selatan, menyatakan bahwa fungsi jalan didisain sebagai berikut:

<i>Arterial road</i>	<i>National road connecting with provincial capital cities, serving primary transportation requiring long distance routes, high average speed</i>
<i>Collection Road 1</i>	<i>National road connecting with arterial road, serving collecting and distributing transportation requiring medium-distance route with medium average speed.</i>
<i>Collection Road 2</i>	<i>Provincial road connecting with the kabupaten region, serving collecting and distributing transportation requiring medium-distance route with medium average speed.</i>
<i>Collector Road 3</i>	<i>Provincial road to be connected arterial road and other collector road, serving collecting and distributing transportation requiring relatively short distance trip, medium average speed.</i>

Sumber : Perencanaan Transport Provinsi Sulawesi Selatan

Menurut wewenang pembinaannya, jalan umum dikelompokkan menjadi:

1. **jalan nasional**, pembinaannya dilakukan oleh Menteri yang bertanggung jawab dalam pembinaan jalan;
2. **jalan provinsi**, pembinaannya dilakukan oleh pemerintah provinsi

3. **jalan kabupaten/kota**, pembinaannya dilakukan oleh pemerintah kabupaten/kota.
4. **jalan desa**, pembinaannya dilakukan oleh desa tsb.

Jalan dibagi dalam beberapa kelas didasarkan pada :

- daya dukungnya
- kebutuhan transportasi
- pemilihan moda transportasi yang sesuai dengan mempertmbangkan keunggulan karakteristik masing-masing moda
- perkembangan teknologi kendaraan bermotor
- muatan sumbu terberat kendaraan bermotor
- konstruksi jalan

Kelas jalan dimaksud :

- kelas I
- kelas II
- kelas IIIA
- kelas IIIB
- kelas IIIC

Dari aspek pengusahaannya, jalan umum dibagi atas :

- **jalan tol**, yang kepada pemakainya dikenakan pungutan dan merupakan jalan alternatif dari jalan umum yang ada
- **jalan bukan tol**

Berdasarkan Pengelolaannya (kewenangannya), jalan dibedakan ke dalam :

1. Jalan Nasional / Negara
2. Jalan Provinsi

3. Jalan Kabupaten
4. Jalan Desa

2.4. Satuan Mobil Penumpang

Satuan Mobil Penumpang (SMP) atau disebut *Passenger Car Unit (PCU)* adalah Satuan kendaraan yang dipakai untuk memperhitungkan pengaruh setiap jenis kendaraan terhadap keseluruhan arus lalu lintas dengan membandingkannya dengan mobil penumpang

Satuan Mobil Penumpang (SMP) atau (PCU)	BINA MARGA	IHCM
- Sepeda motor	0,5	0,25
- Kendaraan penumpang/kendaraan bermotor roda tiga	1,0	1,0
- Truk kecil (berat < 5 ton), bus-mikro	2,5	1,2
- Truk sedang (berat > 5 ton)	2,5	1,2
- Bus	3,0	1,2
- Truk berat (berat > 10 ton)	3,0	

Sumber: Indonesian Highway Capacity Manual (IHCM)

Highway capacity manual (HCM)

Indonesian Highway Capacity Manual (IHCM)

DAFTAR PUSTAKA

1. Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan, “*Konsepsi Penyusunan Tataran Transportasi Wilayah (Tatrawil) Propinsi*”, Departemen Perhubungan, Jakarta, 2005
2. Wright, Paul H., and Ashford, Norman J., “*Transportation Engineering – Planning and Design*”, Third Edition, John Wiley and Sons, Canada, 1989.
3. Warpani, Suwardjoko., “*Merencanakan Sistem Perangkutan*”, Edisi Pertama, Penerbit ITB, Bandung, 1990, ISBN 979-8001-40-X.
4. Warpani, Suwardjoko., “*Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*”, Edisi Pertama, Penerbit ITB, Bandung, 2002, ISBN 979-9299-66-7.