

BAB I

PENDAHULUAN

1.1.Latar Belakang

Kota-kota di Indonesia telah berkembang dengan pesat dalam pengertian intensitas aktivitas social ekonomi yang telah terjadi, kecenderungan saat ini memperlihatkan bahwa di tahun-tahun yang akan datang perkembangan serupa akan terus terjadi. Pola aktivitas masyarakat berubah, baik dalam hal jenis maupun kuantitasnya. Peningkatan jumlah pergerakan yang terjadi yang ditimbulkan oleh berkembangnya aktivitas masyarakat perkotaan, menentukan penambahan prasarana perkotaan. Sementara itu keterbatasan sumber daya menyebabkan penambahan fasilitas-fasilitas yang tidak menghasilkan nilai uang sering kali tertinggal atau memang ditinggalkan dibandingkan fasilitas lain yang dapat menghasilkan nilai uang tertentu. Fenomena ini terjadi praktis di semua kota besar di Indonesia. Implikasinya adalah semakin tidak manusiawinya fasilitas umum salah satunya adalah pejalan kaki, yang pada akhirnya dapat mengakibatkan tingkat keselamatan pejalan kaki menurun dan keengganan masyarakat untuk berjalan kaki sebagai salah satu cara untuk mencapai tujuan.

Pejalan kaki merupakan kegiatan transportasi yang pertama dikenal manusia atau orang melakukan aktivitas berjalan kaki dan merupakan salah satu unsur penggunaan jalan. Saat ini manusia dibantu dengan alat transportasi yang moderen, sehingga aktivitas pejalan kaki hanya dilakukan untuk menempuh jarak atau lokasi yang dekat.

Kegiatan transportasi ini merupakan salah satu kegiatan yang perlu mendapatkan perhatian yang lebih dari pemerintah, seperti tingkat pelayanan fasilitas pejalan kaki. Fasilitas ini di pasang pada lokasi-lokasi dimana pemasangan fasilitas tersebut memberikan manfaat yang maksimal, baik dari segi keamanan, kenyamanan ataupun kelancaran bagi pejalan kaki itu sendiri. (Munawar, 2005)

Kriteria yang terpenting menyeberang jalan dalam merencanakan fasilitas penyeberangan adalah tingkat kecelakaan. Penyeberangan di jalan kecil biasanya tidak memiliki masalah, dan para pejalan kaki hanya perlu menunggu beberapa detik saja untuk memperoleh kesempatan menyeberang. Sedangkan untuk jalan kolektor yaitu jalan yang melayani angkutan setempat dengan ciri-ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi. Biasanya jaringan jalan ini melayani lalu lintas cukup tinggi antara kota-kota yang lebih kecil, juga melayani daerah sekitar. Sehingga kemungkinan menimbulkan masalah bagi pejalan kaki untuk menyeberang, di karenakan belum adanya fasilitas penyeberangan di lokasi tersebut.

Berdasarkan pengamatan langsung atas fenomena di lapangan, kawasan Jalan Hayam Wuruk yang terdapat di pusat kota Denpasar yaitu di depan Kampus Elizabeth Denpasar terlihat tidak memiliki fasilitas penyeberangan pejalan kaki. Karena pada ruas jalan tersebut banyak terdapat penyeberang pejalan kaki, maka perlu untuk di ketahui jenis fasilitas penyeberangan pejalan kaki yang sesuai stándar pada jalan tersebut, karena itu perlu dilakukan penelitian untuk mengetahui jenis fasilitas penyeberang pejalan kaki yang sesuai di lapangan untuk mendapatkan data-data yang di perlukan.

1.2 Rumusan Masalah

Dari latar belakang di atas maka dapat dirumuskan masalah sebagai berikut:

1. Berapa volume pejalan kaki di kawasan penelitian?
2. Berapa volume kendaraan di kawasan penelitian?
3. Berapa kecepatan rata-rata kendaraan yang melintas di lokasi penelitian?
4. Bagaimana geometrik jalan di lokasi penelitian?
5. Jenis fasilitas penyeberangan pejalan kaki apa yang sesuai untuk digunakan di lokasi penelitian?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah tersebut ,maka di dapatkan beberapa tujuan yang ingin di capaikan, antara lain:

1. Mengetahui volume tertinggi pejalan kaki.
2. Mengetahui volume kendaraan yang melintas di lokasi penelitian.
3. Untuk mengetahui kecepatan rata-rata kendaraan yang melintas di lokasi penelitian.
4. Untuk mengetahui geometrik jalan dilokasi penelitian.
5. Mengetahui jenis fasilitas penyeberangan pejalan kaki apa yang sesuai standar yang telah ditentukan untuk digunakan di lokasi penelitian.

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian yang akan dilakukan adalah:

1. Bagi institusi pendidikan, dapat mengetahui perencanaan fasilitas penyeberangan berdasarkan standar yang telah ditentukan.
2. Bagi mahasiswa, dapat menambah wawasan pengetahuan di bidang transportasi khususnya penyeberangan pejalan kaki.
3. Bagi masyarakat sekitar, dapat mengetahui karakteristik fasilitas penyeberangan pejalan kaki sesuai dengan standar yang ditentukan.
4. Bagi instansi terkait, melalui penelitian untuk lebih bisa memperhatikan bidang transportasi khususnya penyeberangan pejalan kaki.

1.5 Batasan Penelitian

Dalam penulisan ini, ruang lingkup pembahasan meliputi:

1. Lokasi penelitian dilakukan di jalan Hayam Wuruk, tepatnya di depan kampus Elizabeth Denpasar dengan jarak 50 meter ke utara dan 50 meter ke selatan.
2. Pada saat melakukan survei dilakukan perhitungan volume penyeberangan pejalan kaki, volume lalu lintas, menghitung kecepatan lalu lintas dan data geometric jalan.
3. Survei dilakukan 2 kali dalam seminggu yaitu Senin dan Jumat selama 3 periode yaitu pagi dimulai dari jam 06.00 s/d 09.00 WITA, selanjutnya siang dimulai dari jam 11.00 s/d 14.00 WITA, dan terakhir dimulai dari jam 16.00 s/d 19.00 WITA.



UNMAS DENPASAR



UNMAS DENPASAR

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Transportasi

Transportasi merupakan alat yang digunakan untuk mengangkut manusia, hewan dan barang ke tempat tujuan. Atau definisi transportasi lainnya yaitu memindahkan manusia, hewan atau pun barang dari tempat asal ketempat tujuannya dengan memakai suatu alat yang dapat digerakan oleh makhluk hidup atau mesin (Munawar,2005)

Transportasi memiliki manfaat yang sangat besar dalam mengatasi permasalahan dalam suatu kota atau daerah. Berbagai manfaat yang sering terjadi atau yang dialami oleh masyarakat adalah: (Soesili, 1997)

1. Penghematan Biaya Operasi

Penghematan ini akan dirasakan bagi perusahaan yang menggunakan alat pengangkutan, seperti bus dan truk. Penghematan timbul karena bertambah baiknya keadaan sarana angkutan dan besarnya berbeda-beda sesuai dengan jenis kendaraannya dan kondisi kendaraannya. Dalam hal angkutan jalan raya penghematan tersebut dihitung untuk tiap jenis kendaraan per km, maupun jenis jalan tertentu serta dengan tingkat kecepatan tertentu. Biaya-biaya yang dapat diperhitungkan untuk operasi kendaraan adalah sebagai berikut:

1. Penggunaan bahan bakar, yang dipengaruhi oleh jenis kendaraan, kecepatan, dan tikungan dan jenis permukaan jalan.
2. Penggunaan pelumas

3. Penggunaan ban
4. Pemeliharaan suku cadang
5. Penyusutan dan bunga

2. Manfaat Ekonomi

Kegiatan ekonomi memiliki tujuan untuk memenuhi kebutuhan manusia. Saat ini transportasi merupakan salah satu kegiatan yang mengangkut kebutuhan manusia yaitu dengan memindahkan manusia, hewan atau barang dari tempat asal ketempat tujuan sehingga dapat terjadi transaksi. Seperti manusia memanfaatkan sumber daya alam untuk memenuhi kebutuhan pangan, sandang, dan papan. Sumber daya alam ini perlu diolah melalui proses produksi untuk menjadi bahan siap dipakai untuk dipasarkan, sehingga selanjutnya terjadi proses tukar menukar antara penjual dan pembeli.

3. Manfaat Sosial

Transportasi memiliki berbagai manfaat bagi kehidupan manusia yang meliputi, dalam kehidupan sosial bermasyarakat, ada bentuk hubungan yang bersifat resmi, seperti hubungan antara lembaga pemerintah dengan swasta, maupun hubungan yang tidak resmi, seperti hubungan keluarga, sahabat, dan sebagainya. Transportasi sangat membantu dalam menyediakan berbagai fasilitas dan kemudahan, seperti adanya interaksi pertemuan teman atau keluarga yang berdatangan berjauhan.

4. Manfaat Politik

Bagi negara kepulauan seperti Indonesia, transportasi berperan sangat penting. Beberapa manfaat transportasi dalam kehidupan politik adalah:

1. Transportasi menciptakan persatuan nasional yang semakin kuat dengan meniadakan isolasi.

2. Transportasi mengakibatkan pelayanan kepada masyarakat dapat dikembangkan atau diperluas secara lebih merata.
3. Keamanan negara sangat tergantung pada transportasi yang efisien untuk memudahkan mobilitas kemampuan dan ketahanan nasional, serta memungkinkan perpindahan pasukan selama masa perang atau untuk menjaga keamanan dalam negeri.

5. Manfaat Fisik

Transportasi mendukung perkembangan kota dan wilayah sebagai sarana perhubungan. Rencana tata guna lahan kota harus didukung secara langsung oleh rencana pola jaringan jalan yang merupakan rincian tata guna lahan yang direncanakan.

2.2 Moda Transportasi

Moda transportasi di bagi menjadi 3(*tiga*) yaitu:

1. Moda transportasi darat (sepeda motor, kereta api, dan lain lain)
2. Moda transportasi laut (sampan, kapal, speed boat, dan lain-lain)
3. Moda transportasi udara (pesawat).

2.3 Sarana dan Prasarana Transportasi

Sarana dan prasarana transportasi merupakan factor yang saling menunjang, dalam sistem transportasi keduanya menjadi kebutuhan utama. Sarana dan prasarana perlu

dirinci dan dicatat ciri khasnya, termasuk tingkat pelayanan dan perencanaannya dalam wilayah kota.

2.3.1 Sarana Transportasi

Sarana transportasi adalah alat transportasi yang digunakan baik di darat, air ataupun udara. Contoh sarana transportasi adalah:

1. Motor
2. Mobil
3. Kereta api
4. Kapal laut
5. Pesawat

2.3.2. Prasarana Transportasi

Prasarana transportasi merupakan segala sesuatu yang digunakan untuk menunjang sarana transportasi. Contoh prasarana transportasi adalah terminal, rambu dan marka lalu lintas, fasilitas pejalan kaki, dan fasilitas parkir kendaraan.

1. Terminal

Terminal transportasi adalah prasarana angkutan yang merupakan bagian dari sistem transportasi untuk melancarkan arus penumpang dengan barang, dan juga sebagai alat pengendali, pengawasan, pengaturan dan pengoprasian lalu lintas.

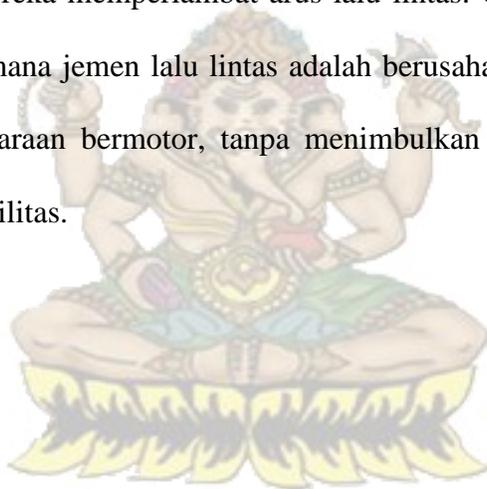
2. Rambu dan Marka Lalu Lintas

Rambu dan marka lalu lintas sebagai alat untuk mengendalikan lalu lintas, khususnya untuk meningkatkan keamanan dan kelancaran. Pada sistem Jalan marka dan lalu lintas merupakan obyek fisik yang dapat menyampaikan informasi (Perintah, peringatan, dan petunjuk) kepada para pemakai jalan serta dapat mempengaruhi penggunaan jalan.

3. Fasilitas Pejalan Kaki

Pejalan kaki adalah suatu bentuk transportasi yang di daerah perkotaan, sebagai contoh adalah DKI Jakarta 40% dari seluruh perjalanan dilakukan dengan berjalan kaki. Begitu juga yang terjadi di kota-kota besar di negara-negara maju. Oleh karena itu kebutuhan para pejalan kaki merupakan suatu bagian terpadu dalam sistem transportasi jalan.

Para pejalan kaki berada pada posisi yang lemah jika mereka bercampur dengan kendaraan, maka mereka memperlambat arus lalu lintas. Oleh karena itu, salah satu tujuan utama dari manajemen lalu lintas adalah berusaha untuk memisahkan pejalan kaki dari arus kendaraan bermotor, tanpa menimbulkan gangguan-gangguan yang besar terhadap aksesibilitas.



4. Fasilitas Parkir Kendaraan

Kebutuhan tempat parkir untuk kendaraan baik kendaraan pribadi, angkutan penumpang umum, sepeda motor atau pun truk adalah sangat penting.

Kebutuhan tersebut sangat berbeda dan bervariasi tergantung dari bentuk dan karakteristik masing-masing kendaraan dengan desain dan lokasi parkir.

2.4 Pejalan Kaki

Istilah pejalan kaki berasal dari bahasa latin *pedesterpedestris* yaitu orang berjalan kaki atau pejalan kaki. Pedestrian juga berasal dari kata pedos bahasa Yunani yang berarti kaki sehingga pedestrian dapat diartikan sebagai pejalan kaki atau orang berjalan kaki.

Pejalan kaki adalah orang yang melakukan aktivitas berjalan kaki dan merupakan satu unsur penggunaan jalan. Pejalan kaki juga sebagai istilah aktif yaitu orang/manusia yang bergerak atau berpindah dari satu tempat ke tempat tujuan tanpa menggunakan alat transportasi lain. Dari pengertian pejalan kaki dalam penelitian ini adalah orang yang ingin melakukan penyeberangan jalan melalui fasilitas penyeberangan. Melakukan penyeberangan harus menggunakan fasilitas penyeberangan seperti *zebra cross*, *pelican crossing*, jembatan penyeberangan dan trowongan bawah tanah.

2.5 Karakteristik Pergerakan Pejalan Kaki

2.5.1 Pergerakan menyusuri jalan (trotoar)

Berbagai jalan-jalan di daerah perkotaan mempunyai volume pejalan kaki yang besar sehingga harus mempunyai trotoar, kecuali apabila alternatif system pengaturan yang lain telah dilakukan untuk mengalihkan pejalan kaki agar jauh dari sisi jalan, seperti pada jalan tol.

Pada beberapa daerah yang mempunyai akan mengakibatkan aktivitas yang tinggi, misalnya pada jalan-jalan pusat untuk daerah khusus pejalan kaki (Munawar, 2005)

Perlu tidaknya trotoar di defenisikan oleh:

1. Volume para pejalan kaki yang berjalan
2. Volume lalu lintas pada ruas jalan
3. Tingkat kecelakaan

4. Pengaduan atau permintaan masyarakat

2.5.2 Pergerakan Penyeberangan Jalan

Keberadaan penyeberangan jalan pada tingkat tertentu konflik yang tajam dengan arus kendaraan yang pada gilirannya berakibat tundaan lalu lintas. Tingginya tingkat kecelakaan dan juga akan mempengaruhi kapasitas jalan, sehingga pergerakan penyeberangan pejalan kaki serta karakteristiknya dan arus kendaraan perlu dipelajari untuk mendapatkan suatu perencanaan yang meminimalkan konflik antara penyeberangan jalan dan kendaraan, menambah keamanan penyeberang jalan serta memperkecil tundaan lalu lintas.

Jika fasilitas pejalan kaki di perlukan, maka pertimbangan fasilitas yang diberikan adalah senagai berikut:

1. Zebra cross
2. Penyeberangan dengan lampu pengatur (*pelican crossing*)
3. Pedestrian *platfrom*
4. Jembatan penyeberangan
5. Terowongan penyeberangan

2.6 Keragaman Pejalan Kaki

Penyeberang jalan dengan kondisi fisik yang mendapat perhatian khusus dapat dibagi menjadi 3 (Dewar, 1992):

1. Penyeberang Cacat Fisik

Adalah pengguna jalan atau penyeberang yang cacat fisik atau mempunyai keterbatasan fisiknya, oleh karena itu perlu diberikan fasilitas khusus.

2. Penyeberang anak

Adalah penyeberang yang usia anak-anak (0-3 tahun) yang sering terjadi kecelakaan dibandingkan dengan golongan lainnya.

3. Penyeberang usia lanjut

Penyeberang usia lanjut cenderung mengalami kecelakaan karena karena di sebabkan oleh:

- a) Kelemahan fisik
- b) Membutuhkan waktu yang lebih lama untuk menyeberang
(karena faktor usia)

4. Penyeberang usia produktif

Penyeberang usia produktif adalah penyeberang jalan yang usia kisaran 14-60 tahun. Usia produktif di mana usia orang yang masih kerja.

2.7 Peraturan-peraturan Terkait Pejalan Kaki

Pada UU NO. 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan dalam pasal 1, pengertian pejalan kaki adalah setiap orang yang berjalan di ruang lalu lintas jalan. Sedangkan yang di maksud pengguna jalan adalah orang yang menggunakan jalan untuk berlalu lintas.

1. Pasal 25 (ayat 1)

Setiap jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan berupa;

- a. Rambu lalu lintas
- b. Alat pemberi isyarat lalu lintas
- c. Marka jalan
- d. Alat penerangan jalan

- e. Alat pengendali jalan
- f. Alat pengawasan jalan
- g. Fasilitas untuk sepeda, pejalan kaki dan penyandang cacat
- h. Fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan yang verada di jalan dan di luar badan jalan.

2. Pasal 45 (ayat 1)

Fasilitas pendukung penyeberangan lalu lintas dan angkutan jalan meliputi;

- a. Trotoar
- b. Lajur sepeda
- c. Tempat penyeberangan pejalan kaki
- d. Halte
- e. Fasilitas khusus bagi penyeberang cacat dan manusia usia lanjut.

3. Pasal 93 (ayat 2)

Manajemen dan rekayasa lalu lintas dilakukan dengan:

- a. Penetapan prioritas angkutan massal melalui penyediaan lajur dan jalur atau jalan khusus.
- b. Pemberian prioritas keselamatan dan kenyamanan pejalan kaki
- c. Pemberian kemudahan bagi penyandang cacat
- d. Pemisahan atau pemilahan pergerakan arus lalu lintas berdasarkan peruntukan lahan mobilitas dan aksesibilitas.

- e. Pemaduan berbagai moda angkutan.
- f. Pengendalian lalu lintas pada persimpangan.
- g. Pengendalian lalu lintas pada ruas jalan.
- h. Perlindungan terhadap lingkungan.

4. Pasal 106 (ayat 2)

Setiap orang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengutamakan keselamatan pejalan kaki dan pesepeda

5. Pasal 116 (ayat 2)

Selain sesuai dengan rambu lalu lintas pengemudi harus memperlambat kendaraannya jika:

- a. Akan melewati kendaraan bermotor umum yang sedang menurunkan dan menaikkan penumpang.
- b. Akan melewati kendaraan tidak bermotor yang di tarik oleh hewan, hewan yang di tunggangi, atau hewan yang di giring.
- c. Cuaca hujan dan/atau genangan air.
- d. Memasuki pusat kegiatan masyarakat yang belum dinyatakan dengan rambu lalu lintas.
- e. Mendekati persimpangan atau perlintasan sebidang kereta api.
- f. Melihat dan mengetahui ada pejalan kaki yang menyeberang.

2.8 Prilaku Pejalan Kaki

Karakteristik pejalan kaki meliputi (*shane dan roess, 1990*):

- 1) Volume pejalan kaki V (pejalan kaki/menit/meter)
- 2) Kecepatan pejalan kaki S (meter/menit)

2.9 Fasilitas Pejalan Kaki

Pejalan kaki mempunyai hak yang sama dengan kendaraan untuk menggunakan jalan. Untuk menjamin perlakuan yang sama tersebut pejalan kaki di berikan fasilitas untuk menyisuri dan menyeberang. Ada pun hak-hak yang dimiliki pejalan kaki saat berjalan menggunakan fasilitas di jalan yaitu, (keputusan Direktur Jendral Bina Marga No. 011/T/Bt/1995 tentang pedoman tata cara perencanaan fasilitas pejalan kaki di kawasan perkotaan)

1. Dapat menyeberang dengan rasa aman tanpa perlu takut akan di ditabrak oleh kendaraan.
2. Memiliki hak prioritas terhadap kendaraan mengingat pejalan kaki juga termasuk yang mencegah terjadinya polusi pada lingkungan.
3. Mendapatkan perlindungan pada cuaca yang buruk.
4. Memperoleh tempat yang tiadak hanya aman, tetapi juga menyenangkan.
5. Memperoleh tempat untuk berjalan yang tidak terganggu oleh siapa pun.

2.10 Ketentuan Fasilitas Penyeberangan Pejalan Kaki

2.10.1 Penyeberangan Sebidang

Kriteria pemilihan penyeberangan sebidang adalah:

- Di dasarkan pada rumus empris (PV²), di mana P adalah arus pejalan kaki yang menyeberang ruas jalan sepanjang 100 meter tiap jam – nya(pejalan kaki/jam).
- P dan V merupakan arus rata-rata pejalan kaki dan kendaraan pada jam sibuk, dengan rekomendasi awal seperti tabel di bawah ini:

Tabel 2.1 Kriteria Penentuan Fasilitas Penyeberangan Sebidang

P.V ² (Jam)	P (Org/Jam)	V (Kendaraan/jam)	Rekomendasi
>10 ⁸	50-1100	300-500	Zebra Cross (ZC)
>2x10 ⁸	50-1100	400-750	ZC dengan Lapak Tunggu
>10 ⁸	50-1100	>500	Pelican (p)
>10 ⁸	>1100	>300	Pelican (p)
>2x10 ⁸	50-1100	>750	Pelican dengan Lapak Tunggu
>2x10 ⁸	>1100	>400	Pelican dengan Lapak Tunggu

Sumber: Kementerian Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat No 02/SE/M/2018

Tentang pedoman perencanaan teknis fasilitas pejalan kaki.

Keterangan:

- P = Penyeberangan pejalan kaki sepanjang 100 meter dinyatakan dengan orang/jam

2. V = Arus lalu lintas kendaraan dua arah, dinyatakan kendaraan/jam.

Penyeberangan sebidang dapat diaplikasikan pada persimpangan maupun di ruas jalan. Penyeberang sebidang dapat berupa:

a. Penyeberangan *Zebra Cross*

1. Dipasang di kaki persimpangan tanpa atau dengan alat pemberi isyarat lalu lintas atau di ruas jalan.
2. Apabila persimpangan diatur dengan lampu pengatur lalu lintas, pemberi waktu penyeberangan bagi pejalan kaki menjadi satu kesatuan dengan lampu pengatur lalu lintas.
3. Apabila persimpangan tidak diatur dengan lampu pengatur lalu lintas, maka kriteria kecepatan kendaraan bermotor adalah <40 km/jam.



Gambar 2.1 Penyeberangan *Zebra Cross*

Sumber: Kementerian Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat No 02/SE/M/2018

Tentang pedoman perencanaan teknis fasilitas pejalan kaki.

b. Penyeberangan *Pelican*

1. Dipasang pada ruas jalan, minimal 300 meter dari persimpangan.
2. Pada jalan dengan kecepatan operasional rata-rata lalu lintas kendaraan >40 km/jam.



Gambar 2.2 Penyeberangan *Pelican*

Sumber: Kementerian Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat No 02/SE/M/2018

Tentang pedoman perencanaan teknis fasilitas pejalan kaki.

c. Pedestrian *Platform*

Pedestrian platform merupakan jalur pejalan kaki berupa fasilitas penyeberangan sebidang yang permukaannya lebih tinggi dari permukaan jalan. Pedestrian *platform* dapat ditempatkan di ruas jalan pada jalan local, jalan kolektor, serta di bandara, pusat pembelian, serta kampus.

Pedestrian platform juga dapat ditempatkan pada persimpangan yang berbahaya bagi penyeberang jalan. Biasanya menggunakan permukaan yang kontras terlihat jelas oleh pengendara.

Desain pedestrian *platform* di tentukan oleh:

1. Volume penyeberang jalan
2. Volume kendaraan
3. Fungsi jalan
4. Lebar jalan
5. Tipe kendaraan
6. Kecepatan kendaraan
7. Kemiringan jalan dan drainase

Gambar 2.3 Pedestrian Platform



Sumber: *Kementerian Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat No 02/SE/M/2018*
Tentang pedoman perencanaan teknis fasilitas pejalan kaki.

Marka jalan juga dibutuhkan dengan lampu sehingga pengemudi dapat melihat batas ujung atas dari pedestrian *platform*, sebuah tanda/ garis “zigzag” dari cat berwarna putih yang dapat berkilau/merefleksikan cahaya dan harus dipasang melintang dengan lebar penuh pada lampu pendekat.

Syarat permukaan material yang dapat digunakan:

1. Mempunyai kualitas yang tahan lama
2. Dapat menahan imbas dari pergerakan lalu lintas
3. Warna dan tekstur harus contra dengan jalan
4. Permukaan tidak licin, sehingga tidak tergelincir dengan kekuatan koefisien lebih tinggi dari 0,55
5. Mempunyai ikatan kuat dengan material jalan
6. Meminimalisir efek silau, refleksi dari langit yang cerah dan jalan basah pada saat malam hari.

Secara umum, kriteria desain pedestrian *platform* seperti pada tabel berikut:

Tabel 2.2 Kriteria Desain Pedestrian *Platform*

Elemen	Yang perlu diperhatikan	Informasi tambahan
ramp pendekat kendaraan	Pelandaian (ramp) 5% - 10%	Nilai pelandaian yang lebih besar akan lebih efektif menurunkan kecepatan kendaraan
	Tepi pelandaian utama harus rata dengan permukaan jalan	
	Pelandaian harus diberi marka dengan jelas	
Ukuran	Tinggi pedestrian <i>platform</i> 7,5 - 10 cm	<i>Pedestrian platform</i> harus cukup tinggi untuk "memaksa" kendaraan menurunkan kecepatannya, dan dapat disambung serta disesuaikan dengan ketinggian kerb yang berdekatan
	Lebar 2 - 6 m	Gunakan <i>platform</i> yang lebih lebar bila terdapat jumlah kendaraan atau penyeberang yang tinggi
Penempatan	Bukan pada tikungan yang tajam	
	Lebar jalan sebaiknya tidak lebih dari dua jalur lalu lintas, satu lajur untuk masing-masing arah	
	Mundur sekitar 5 m atau lebih dari mulut persimpangan	
Elemen	Yang perlu diperhatikan	Informasi tambahan
	Harus didahului dengan suatu perangkat yang menyebabkan kendaraan menurunkan kecepatannya (seperti rambu <i>yield</i> - beri jalan)	
	Batas kecepatan 50 km/jam atau kurang	
	Hanya untuk jalan lokal dan memungkinkan juga untuk kolektor. Tidak untuk jalan arteri kecuali di daerah perbelanjaan utama di mana fungsi ini lebih dominan dari fungsi arteri	

Sumber: *Kemantrian Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat No 02/SE/M/2018*

Tentang pedoman perencanaan teknis fasilitas pejalan kaki

2.10 .2 Jalur Penyeberangan Tidak Sebidang

Penyeberangan tidak sebidang digunakan bila:

1. Fasilitas penyeberangan sebidang sudah tidak mengganggu arus lalu lintas yang ada.
2. Frekuensi kecelakaan yang melibatkan pejalan kaki sudah cukup tinggi
3. Pada ruas jalan dengan kecepatan rencana 70 km/jam
4. Pada kawasan strategis, tetapi tidak memungkinkan para penyeberang jalan untuk menyeberang jalan selain pada penyeberangan tidak sebidang.

Beberapa ketentuan yang harus diperhatikan dalam perencanaan fasilitas penyeberangan tidak sebidang:

1. Penyeberangan tidak sebidang harus dapat diakses dengan mudah oleh penyandang cacat, misalnya dengan penambahan rambu (pelandaian) atau dengan elevator.
2. Fasilitas penyeberangan tersebut harus dilengkapi dengan pencahayaan yang baik dimana dapat meningkatkan keamanan bagi para pejalan kaki
3. Lokasi dan bangunan harus memperhatikan kebutuhan pejalan kaki.

Kriteria pemilihan penyeberangan tidak sebidang dapat ditentukan sebagai berikut:

Tabel 2.3 Kriteria Penentuan Fasilitas Penyeberangan Tidak Sebidang

P (org/jam)	V (Kend/jam)	Rekomendasi
>1100	>750	Penyeberangan tidak sebidang

--	--	--

Sumber: *Kemantrian Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat No 02/SE/M/2018* Tentang pedomaan perencanaan teknis fasilitas pejalan kaki

Penyeberangan tidak sebidang dibedakan menjadi:

I. Jembatan penyeberangan pejalan kaki /orang

- a) Ketentuan teknis konstruksi jembatan penyeberangan mengikuti No. 027/T/Bt/1995 tentang Tata cara perencanaan jembatan penyeberangan untuk pejalan kaki di kawasan perkotaan
- b) Jembatan penyeberangan pejalan kaki merupakan bangunan jembatan yang diperuntukkan untuk menyeberang pejalan kaki dari satu sisi jalan ke sisi jalan yang lainnya.
- c) Jembatan penyeberangan pejalan kaki memiliki lebar minimum 2 (dua) meter dan kelandaian tangga maksimum 20°.
- d) Bila jembatan penyeberangan juga diperuntukkan bagi sepeda, maka lebar minimal adalah 2 m.
- e) Jembatan penyeberangan pejalan kaki harus dilengkapi dengan pagar yang memadai.

- f) Pada bagian tengah tangga jembatan penyeberangan pejalan kaki harus dilengkapi pelandaian yang dapat digunakan sebagai fasilitas untuk kursi roda bagi penyandang cacat.
- g) Lokasi dan bangunan jembatan penyeberang pejalan kaki harus sesuai dengan kebutuhan pejalan kaki dan estetika.
- h) Penempatan jembatan tidak boleh mengurangi lebar efektif trotoar.

2. Terowongan

- a) Terowongan penyeberang pejalan kaki harus dibangun dengan konstruksi yang kuat dan mudah dipelihara.
- b) Terowongan penyeberang pejalan kaki harus mempertimbangkan fasilitas sistem aliran udara sesuai dengan kebutuhan
- c) Terowongan harus dilengkapi dengan penerangan yang memadai. Spesifikasi dan pedoman penempatan penerangan akan diatur dalam dokumen tersendiri.
- d) Lebar minimal terowongan pejalan kaki adalah 2,5 meter. Bila jembatan penyeberangan juga diperuntukkan bagi sepeda, maka lebar minimal adalah 2,75 m.
- e) Bila menggunakan tangga, kelandaian tangga paling besar 20° (dua puluh derajat).

Kebutuhan fasilitas penyeberangan di kawasan perkotaan berdasarkan fungsi dan tipe jalan dirumuskan pada Tabel berikut:

Tabel 2.4 Kebutuhan Fasilitas Penyeberangan

Fungsi jalan	2/2TT		4/2TT		4/2T		6/2T >	
	Fasilitas utama	Fasilitas pendukung	Fasilitas utama	Fasilitas pendukung	Fasilitas utama	Fasilitas pendukung	Fasilitas utama	Fasilitas pendukung
Arteri	sebidang	Marka dan rambu	Sebidang (dengan APILL bila kecepatan ≥ 40 km/jam)	Marka, rambu, pagar pembatas	Sebidang (dengan APILL bila kecepatan ≥ 40 km/jam)	Rambu, marka, lapak tunggu, penerangan	Tidak sebidang	Rambu, penerangan
Kolektor	sebidang	Marka dan rambu	Sebidang	Marka, rambu, pagar pembatas	Sebidang (dengan APILL bila kecepatan ≥ 40 km/jam)	Marka, rambu, lapak tunggu, lampu penerangan	Sebidang (dengan APILL bila kecepatan ≥ 40 km/jam)	Rambu, marka, lapak tunggu, penerangan
Lokal	sebidang	Marka dan rambu	-	-	-	-	-	-

Sumber: *Kemantrian Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat No 02/SE/M/2018*

Tentang pedoman perencanaan teknis fasilitas pejalan kaki

Tab 2.5 Kebutuhan minimum jalur pejalan kaki di kawasan perkotaan jalan primer

Fungsi jalan	Sistem Jalan	Batas kecepatan operasional lalu lintas (km/jam)	Tipe jalan	Jenis jalur pejalan kaki	Jenis penyeberangan
Arteri dan kolektor	Primer	≤ 40	2/2 tak terbagi	trotoar berpagar dengan akses pada penyeberangan dan halte bus trotoar berpagar dengan akses pada penyeberangan dan halte bus (berbeda dengan 4/2)	sebidang dengan APILL (<i>Plican crossing</i>) atau tidak sebidang
		≤ 80	6/2 terbagi		tidak sebidang (jembatan atau trowongan) atau sebidang pada persimpangan dengan APILL
Lokal		≤ 30	2/2 tak terbagi	trotoar	Sebidang (<i>zebra cross pedestrian platform</i>)

Sumber: *Kemantrian Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat No 02/SE/M/2018*
Tentang pedoman perencanaan teknis fasilitas pejalan kaki.

Tabel 2.6 Kebutuhan minimum jalur pejalan kaki dikawasan perkotaan jalan sekunder.

Fungsi jalan	Sistem jalan	Batas kecepatan operasional lalu lintas (km/jam)	Tipe jalan	Jenis jalur pejalan kaki	Jenis penyeberangan
Arteri & kolektor	Sekunder	≤30	2/2 Tak terbagi	trotoar atau bahu diperkeras	sebidang (zebra cross, pedestrian platform)
		≤30	4/2 tak Terbagi	trotoar	sebidang dengan APILL (<i>pelican crossing</i>), sebidang dengan petugas pengatur penyeberangan atau tak sebidang
		≤30	4/2 Terbagi	trotoar	sebidang dengan APILL (<i>pelican crossing</i>) dengan lapak tunggu atau tak sebidang
Lokal		≤30	2/2 Tak terbagi	trotoar	sebidang (<i>zebra cross, pedestrian platform</i>)

Sumber: *Kemantrian Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat No 02/SE/M/2018*
Tentang pedoman perencanaan teknis fasilitas pejalan kaki

2.11 Kinerja Ruas Jalan

Kinerja ruas jalan adalah ukuran kuantitatif yang digunakan dalam manual kapasitas jalan Indonesia (MKJI). Berdasarkan MKJI 1997 fungsi jalan adalah memberi pelayanan transportasi yang aman dan nyaman. Parameter arus lalu lintas yang merupakan faktor penting dalam perencanaan lalu lintas, kecepatan arus bebas, kapasitas, derajat kejenuhan, kecepatan tempuh, dan tingkat pelayanan.

2.11.1 Volume (Q)

Volume adalah jumlah kendaraan yang melewati satu titik pengamatan selama periode waktu tertentu. Volume kendaraan dihitung berdasarkan persamaan:

$$Q = \frac{N}{T}$$

Dengan:

Q= Volume (kend/jam)

N= Jumlah kendaraan (kend) (T=Waktu pengamatan (jam))

Penggolongan tipe kendaraan untuk kendaraan perkotaan berdasarkan MKJI 1997 adalah sebagai berikut:

1. Kendaraan ringan (LV) yaitu kendaraan bermotor ber as dua dengan 4 roda dan dengan jarak as 2,0-3,0 (meliputi: mobil penumpang, mini bus, pick up, oplet dan truk kecil)
2. Kendaraan berat (HV) yaitu kendaraan bermotor dengan biasanya lebih dari 4 roda dengan jarak as 3,5 (meliputi: bus, truk 2 as, truk 3 as)
3. Sepeda motor (MC) yaitu kendaraan bermotor dengan 2 atau 3 roda (meliputi: sepeda motor, dan kendaraan 3 roda)
4. Kendaraan tak bermotor (UM) dimasukan sebagai kejadian terpisah dalam faktor penyusaiian hambatan samping. Kendaraan beroda yang menggunakan tenaga manusia atau hewan (termasuk sepeda, becak, dan gerobak)

2.11.2 Kecepatan Lalu Lintas

Kecepatan adalah tingkat pergerakan lalu lintas atau kendaraan tertentu yang sering dinyatakan dalam kilometer per jam. Ada pun rumus untuk menghitung kecepatan yaitu:

$$V = \frac{d}{t}$$

Dimana: V = Kecepatan (km/jam, m/det)

d = Jarak tempuh (km, m)

t = Waktu tempuh (jam, detik)

2.12 Klasifikasi Jalan

Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperlukan bagi pergerakan lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, dan bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel (UU No. 13 Tahun 1980 Tentang Jalan)

Jalan dapat diklasifikasikan menurut system jaringan jala, status jalan, kelas jalan, dan menurut medan jalan.

2.12.1 Klasifikasi Jalan Menurut Fungsinya

A. Jalan Arteri

Jalan arteri yaitu jalan yang melayani angkutan utama dengan ciri-ciri perjalanan jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan di batasi secara efisien. Biasanya jaringan jalan ini melayani lalu lintas tinggi antara kota-kota penting. Jalan dalam golongan ini harus di rencanakan dapat melayani lalu lintas cepat dan berat.

B. Jalan Kolektor

Yaitu jalan yang melayani angkutan setempat dengan ciri-ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi.

Biasanya jaringan jalan ini melayani lalu lintas cukup tinggi antara kota-kota yang lebih kecil, juga melayani daerah sekitar.

C. Jalan Lokal

Yaitu jalan yang melayani angkutan setempat dengan ciri-ciri perjalanan jarak pendek, kecepatan rata-rata rendah dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi. Biasanya jaringan jalan ini di gunakan untuk keperluan aktifitas daerah, juga dipakai sebagai jalan penghubung antara jalan-jalan dari golongan yang sama atau berlainan.

D. Jalan Lingkungan

Yaitu jalan umum yang ditujukan untuk kendaraan angkutan lingkungan . Ciri utama jalan lingkungan adalah jarak perjalanannya dekat serta kecepatannya rendah.

2.12.2 Sistem Jaringan Jalan

Sistem jaringan jalan adalah satu kesatuan ruas jalan yang saling menghubungkan dan mengikat pusat-pusat pertumbuhan dengan wilaya yang berbeda dalam pengaruh pelayanannya dalam satu hubungan hierarki.

A. Sistem Jarigan Jalan primer

a. Jalan Arteri Primer

Jalan yang menghubungkan kota jenjang ke satu dengan kota jenjang satu yang terletak berdampingan atau menghubungkan kota jenjang kesatu dengan kota jenjang kedua.

Karakteristik jalan primer:

1. Didesain paling rendah dengan kecepatan 60 km/jam.
2. Lebar badan jalan tidk kurang 8,00 meter
3. Kapasitas lebih besar daripada volume lalu lintas rata-rata
4. Lalu lintas jarak jauh tidk boleh terganggu oleh lalu lintas ualang alik, lalu lintas lokal dan kegiatan lokal.

5. Jumlah jalan masuk dibatasi secara efisien sehingga kecepatan 60 km/jam dan kapasitas besar tetap terpenuhi.
6. Persimpangan harus dapat memenuhi ketentuan kecepatan dan volume lalu lintas.

b. Jalan Kolektor primer

Jalan yang menghubungkan kota jenjang kedua dengan kota jenjang kedua atau menghubungkan kota jenjang kedua dengan kota jenjang ketiga. Karakteristik jalan kolektor primer:

1. Didesain untuk kecepatan rencana paling rendah 40 km/jam.
2. Lebar badan jalan tidak kurang 7,00 meter.
3. Kapasitas sama atau lebih besar dari volume lalu lintas rata-rata
4. Jumlah jalan masuk dibatasi dan direncanakan sehingga dapat dipenuhi kecepatan paling rendah 40 km/jam
5. Jalan tidak terputus walaupun memasuki kota

c. Jalan Lokal Primer

Jalan yang menghubungkan kota jenjang kesatu dengan persil atau menghubungkan kota jenjang kedua dengan persil atau menghubungkan kota jenjang ketiga dengan kota jenjang ketiga, kota jenjang ketiga dengan kota jenjang kebawahnya, kota jenjang ketiga dengan persil, atau kota dibawah jenjang ketiga sampai persil. Karakteristik jalan lokal primer:

1. Didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 20 km/jam
2. Lebar badan jalan tidak kurang 6,00 meter
3. Jalan tidak terputus walaupun memasuki desa

Keterangan:

a. Kota jenjang kesatu:

Kota yang berperan melayani seluruh satuan wilayah pengembangannya, dengan kemampuan pelayanan jasa yang paling tinggi dalam satuan wilayah pengembangannya serta memiliki orientasi keluar wilayahnya.

b. Kota jenjang kedua:

Kota yang berperan melayani sebagian dari satuan wilayah pengembangannya dengan kemampuan pelayanan jasa yang lebih rendah dari kota jenjang kesatu dalam satuan wilayah pengembangannya dan terikat jangkauan jasa ke kota jenjang kedua serta memiliki orientasi ke kota jenjang kesatu.

c. Kota jenjang ketiga:

Kota yang berperan melayani sebagian dari satuan wilayah pengembangannya, dengan kemampuan pelayanan jasa yang lebih rendah dari kota jenjang kedua dalam satuan wilayah pengembangannya dan terikat jangkauan jasa ke kota jenjang kedua dan ke kota jenjang kesatu.

d. Kota dibawah jenjang ketiga:

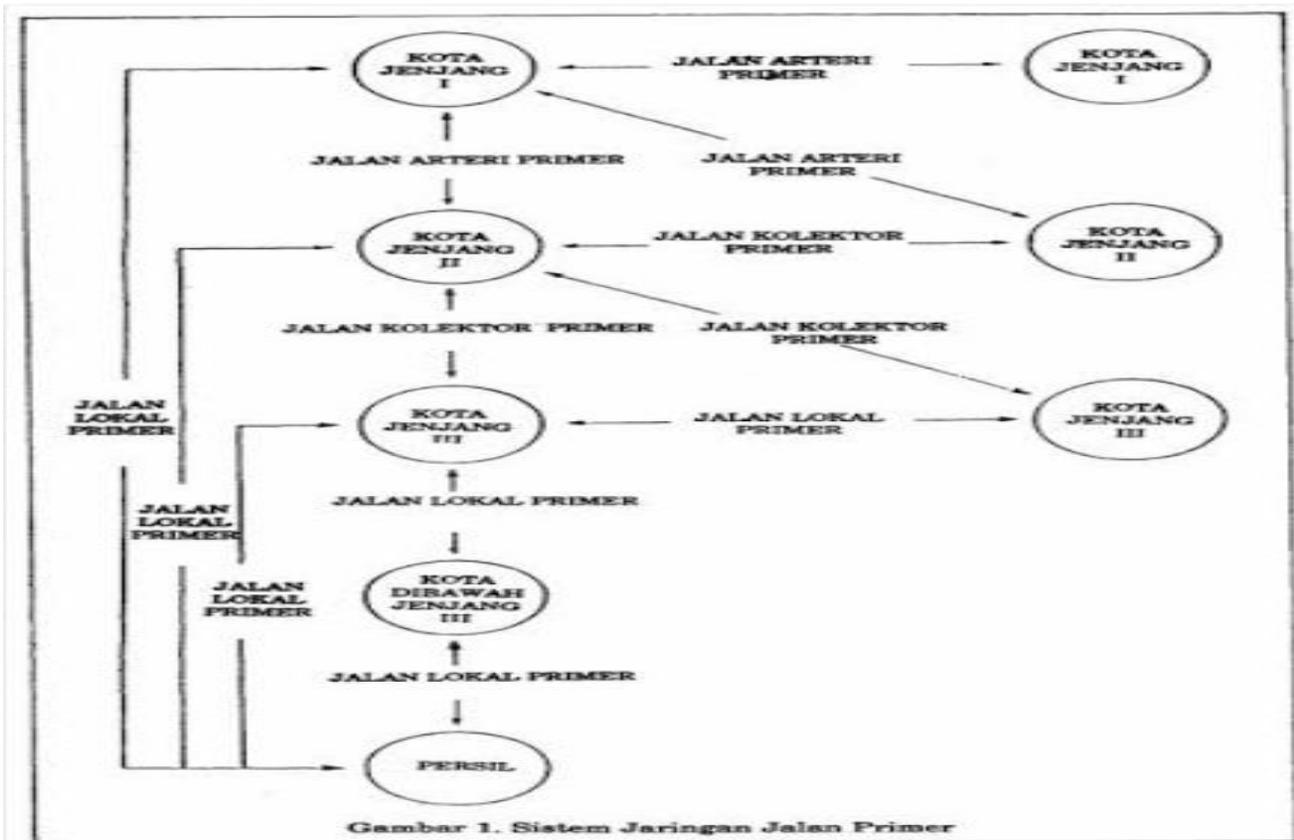
Kota yang berperan melayani sebagian dari satuan wilayah pengembangannya, dengan kemampuan pelayanan jasa yang lebih rendah dari kota jenjang ketiga dan terikat jangkauan serta oientasi yang mengikuti prinsip-prinsip di atas.

Tabel 2.7 hubungan Antara Hirarki Kota Dengan Peranan Ruas Jalan Dalam Sistem Jaringan Jalan Primer

Kota	Jenjang I	Jenjang II	Jenjang III	Persil
Jenjang I	Arteri	Arteri	--	Lokal
Jenjang II	Arteri	Kolektor	Kolektor	Lokal
Jenjang III	--	Kolektor	Lokal	Lokal
Persil	Lokal	Lokal	Lokal	Lokal

Sumber : Peraturan Pemerintah No.34 Tahun 2006





Gambar 2.4 Hirarki Fungsi Jalan Pada Sistem Jaringan Jalan Primer

Sumber : Peraturan Pemerintah No.34 Tahun 2006

B. Sistem Jaringan Jalan Sekunder

a) Jalan Arteri Sekuder

Jalan yang menghubungkan kawasan primer dengan kawasan sekunder kesatu atau menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan dengan kawasan sekunder kesatu atau menghubungkan kawasan sekunder dengan kawasan sekunder kedua.

Karakteristik jalan arteri sekunder:

1. Didesainkan berdasarkan kecepatan paling rendah 30 km/jam
2. Kapasitas sama atau lebih besar dari volume lalu lintas rata-rata
3. Lebar badan jalan tidak kurang 8,00 meter
4. Lalu lintas cepat tidak boleh terganggu oleh lalu lintas lambat
5. Persimpangan jalan dengan pengaturan tertentu harus memenuhi kecepatan tidak kurang dari 30 km/jam

b) Jalan Kolektor Sekunder

Jalan yang menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder kedua atau menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder ketiga.

Karakteristik jalan kolektor sekunder:

1. Didesain berdasarkan kecepatan rendah 20 km/jam
2. Lebar badan jalan tidak kurang 7,00 meter

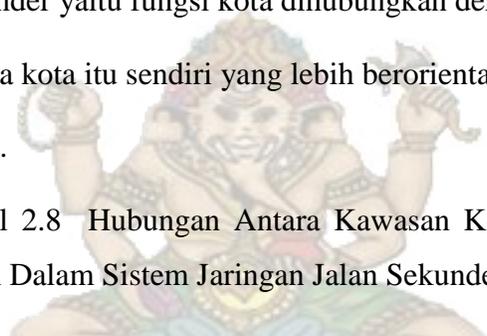
c) Jalan Lokal Sekunder

Jalan yang menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan perumahan, atau menghubungkan kawasan sekunder ketiga dengan perumahan. Karakteristik jalan lokal sekunder:

1. Didesainkan berdasarkan kecepatan paling rendah 10 km/jam
2. Lebar badan jalan tidak kurang 5,00 meter
3. Dengan kecepatan paling rendah 10 km/jam, bukan diperuntukan untuk roda tiga atau lebih.
4. Yang tidak diperuntukan kendaraan roda tiga atau lebih harus mempunyai lebar jalan tidak kurang dari 3,5 meter.

Keterangan:

1. Kawasan : Wilayah yang batasnya ditentukan berdasarkan lingkup pengamatan fungsi tertentu
2. Kawasan Primer : Kawasan kota yang mempunyai fungsi primer yaitu fungsi kota dalam hubungannya dengan kedudukan kota sebagai pusat pelayanan jasa bagi kebutuhan pelayanan kota, dan wilayah pengembangannya.
3. Kawasan Sekunder : Kawasan kota yang mempunyai fungsi sekunder yaitu fungsi kota dihubungkan dengan pelayanan terhadap warga kota itu sendiri yang lebih berorientasi ke dalam dan jangkauan lokal.
4. Tabel 2.8 Hubungan Antara Kawasan Kota Dengan Peranan Ruas Jalan Dalam Sistem Jaringan Jalan Sekunder

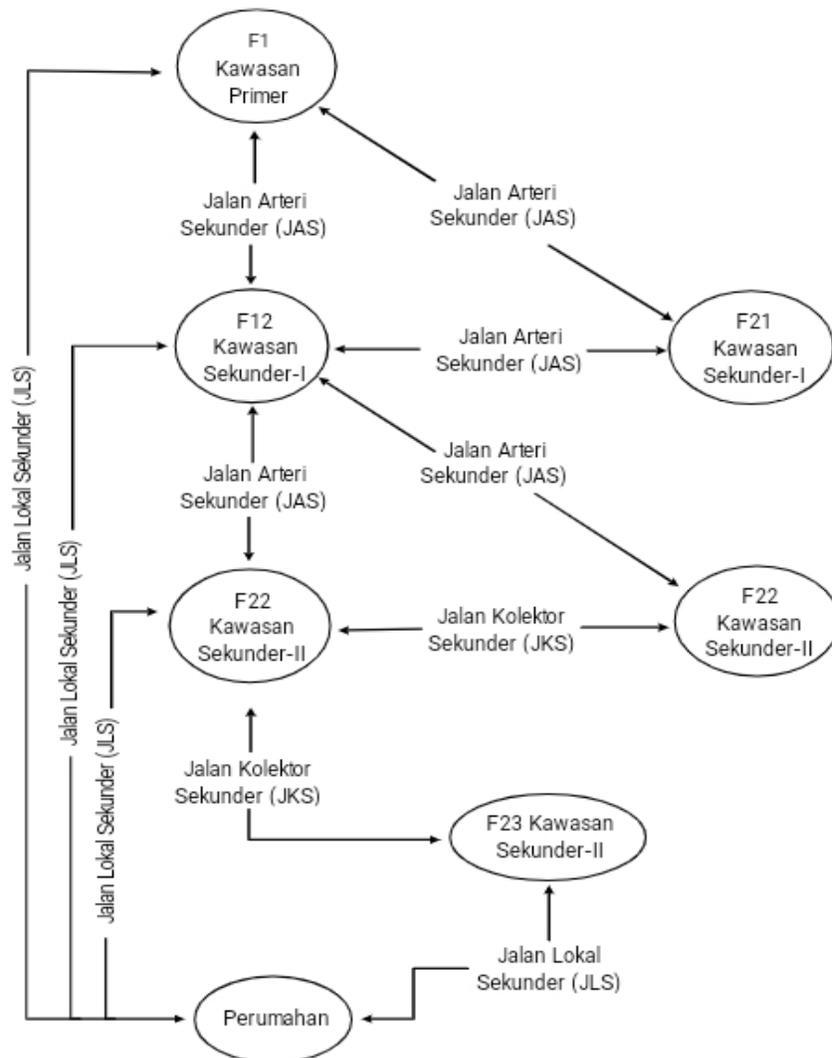


<u>Kawasan</u>	<u>Primer (F1)</u>	<u>Sekunder 1 (F21)</u>	<u>Sekunder 2 (F22)</u>	<u>Sekunder 3 (F23)</u>	<u>Perumahan</u>
Primer (F1)	--	<u>Arteri</u>	--	--	--
<u>Sekunder 1 (F21)</u>	<u>Arteri</u>	<u>Arteri</u>	<u>Arteri</u>	--	<u>Lokal</u>
<u>Sekunder 2 (F22)</u>	--	<u>Arteri</u>	<u>Kolektor</u>	<u>Kolektor</u>	<u>Lokal</u>
<u>Sekunder 3 (F23)</u>	--	--	<u>Kolektor</u>	--	<u>Lokal</u>
<u>Perumahan</u>	--	<u>Lokal</u>	<u>Lokal</u>	<u>Kolektor</u>	--

Sumber : Peraturan Pemerintah No.34 Tahun 2006

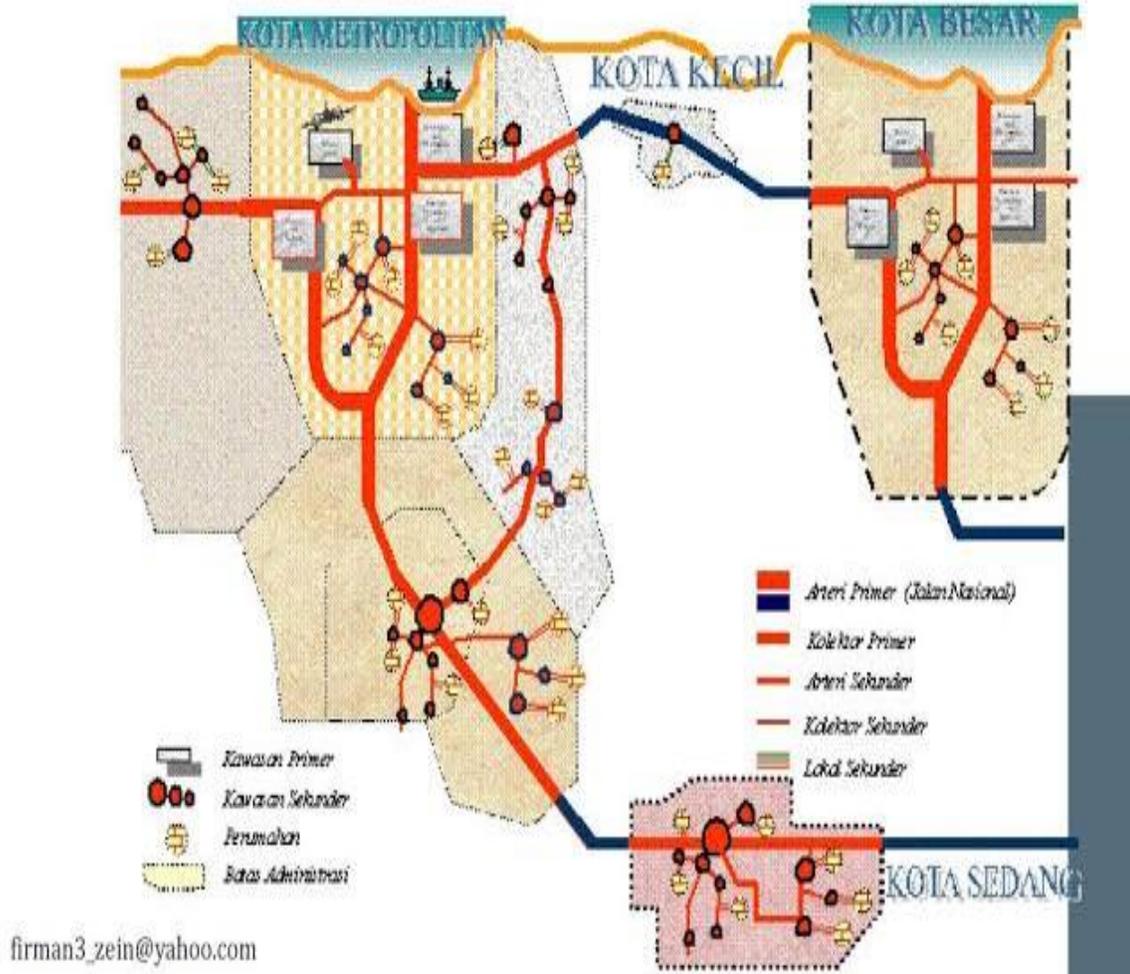


UNMAS DENPASAR



Gambar 2.5 Hirarki Fungsi Jalan pada Sistem Jaring Jalan Sekunder

Sumber : Peraturan Pemerintah No.34 Tahun 2006



Gambar 2.6 Hirarki Fungsi Jalan Pada Sistem Jaringan Jalan Primer Dan Sekunder

Sumber : Peraturan Pemerintah No.34 Tahun 2006

2.12.3 Klasifikasi jalan menurut kelas

Klasifikasi jalan menurut kelas berkaitan dengan kemampuan jalan untuk menerima beban lalu lintas, dinyatakan dalam muatan sumbu terberat (MST) dalam satuan ton.

Tabel 2.9 Klasifikasi Jalan Menurut Kelas

Fungsi	Kelas	Muatan Sumbu Terberat MST (ton)
Arteri	I	>10
	II	10
	III	8
Kolektor	III A	8
	III B	8

Sumber : Tata Cara Perencanaan Geometrik Jalan

Antar Kota, Ditjen Bina Marga, 1997.

2.12.4 Klasifikasi menurut medan jalan

Medan jalan diklasifikasikan berdasarkan kondisi sebagian besar kemiringan medan yang diukur tegak lurus garis kontur.

UNMAS DENPASAR

Tabel 2.10 . Klasifikasi Jalan Menurut Medan Jalan

NO	Jenis Medan	Notasi	Kemiringan Medan (%)
1	Datar	D	<3
2	Perbukitan	B	3-25
3	Pegunungan	G	>25

Sumber : *Tata Cara Perencanaan Geometrik Jalan*

Antar Kota, Ditjen Bina Marga, 1997

2.12.5 Klasifikasi Menurut Wewenang Pembina Jalan

Klasifikasi jalan menurut wewenang pembinaannya sesuai PP Nomor 34 tahun 2006 tentang jalan, bahwa wewenang pembinaan jalan dikelompokkan menjadi jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan kota, jalan desa/nagri, dan jalan khusus.

a. Jalan Nasional

Yang termasuk kelompok jalan nasional adalah :

1. Jalan arteri primer
2. Jalan kolektor primer yang menghubungkan antar ibu kota provinsi
3. Jalan tol
4. Jalan lain yang mempunyai nilai strategis terhadap kepentingan nasional
5. Penetapan status suatu jalan sebagai jalan nasional dilakukan dengan keputusan Menteri.

b. Jalan Provinsi

Yang termasuk kelompok jalan provinsi adalah :

1. Jalan kolektor primer yang menghubungkan ibu kota Provinsi dengan ibu kota Kabupaten atau Kota
2. Jalan Kolektor Primer yang menghubungkan antar ibu kota Kabupaten atau Kota
3. Jalan lain yang mempunyai kepentingan strategis terhadap kepentingan Provinsi
4. Jalan dalam Daerah Khusus Ibu Kota Jakarta yang tidak termasuk jalan Nasional
5. Penetapan status suatu jalan sebagai jalan Provinsi dilakukan dengan keputusan Menteri Dalam Negeri atas usul Gubernur yang bersangkutan.

c. Jalan Kabupaten

Yang termasuk kelompok jalan Kabupaten adalah :

1. Jalan lokal primer yang menghubungkan ibu kota Kabupaten dengan kota Kecamatan, ibu kota Kabupaten dengan Pusat Desa/Nagari, antar ibu kota Kecamatan dengan Desa/Nagari, dan antar Desa/Nagari.
2. Jalan sekunder (arteri, sekunder, kolektor, dan lokal sekunder) dan jalan lain yang tidak termasuk dalam kelompok jalan Nasional, jalan Provinsi.

3. Penetapan status suatu jalan sebagai jalan kabupaten dilakukan dengan keputusan Gubernur, atau usul Pemerintah Kabupaten yang bersangkutan.

d. Jalan Kota

Yang termasuk kelompok jalan kota adalah :

1. Jaringan sekunder di dalam kota
2. Penetapan status suatu ruas jalan lokal sekunder sebagai jalan kota dilakukan dengan Keputusan Walikota yang bersangkutan

e. Jalan Desa/Nagari

Jalan Desa/Nagari adalah jalan lingkungan primer dan jalan lokal sekunder yang tidak termasuk jalan Kabupaten di dalam kawasan Pedesaan/Nagari, dan merupakan jalan umum yang menghubungkan kawasan dan/atau antar permukiman didalam Desa/Nagari.

f. Jalan Khusus

Yang termasuk kelompok jalan khusus adalah jalan yang dibangun dan dipelihara oleh instansi/badan hukum/program untuk melayani kepentingan masing-masing.



UNMAS DENPASAR



UNMAS DENPASAR