



**DEPARTEMEN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT**

JL. JEND. SUDIRMAN NO. 77
JAKARTA (12190)

TEL. (021) 582747

TLX: 44723 DJPD IA
FAX: 582968

K E P U T U S A N

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT

NOMOR : AJ 403 / 1 / 6

TENTANG

PRINSIP DASAR PEMBATAAN LALU LINTAS
KENDARAAN PRIBADI

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT

- Menimbang : a. bahwa dikawasan perkotaan yang besar diperlukan suatu metoda pengelolaan lalu lintas yang dapat memberikan tingkat pelayanan yang optimal bagi pergerakan arus lalu lintas, khususnya dengan membatasi ruang gerak lalu lintas kendaraan pribadi guna melancarkan arus kendaraan umum;
- b. bahwa untuk mencapai tujuan tersebut pada butir a di atas perlu ditetapkan Prinsip Dasar Pembatasan Lalu Lintas Kendaraan Pribadi.
- Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1965 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya (Lembaran Negara Tahun 1965 Nomor 25, Tambahan Lembaran Negara Nomor 2742);
2. Undang-undang Nomor 13 Tahun 1980 tentang Jalan (Lembaran Negara Tahun 1980 Nomor 83, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3186);
3. Peraturan Pemerintah Lalu Lintas Jalan (Stbl.1936 Nomor 451), sebagaimana telah diubah dan ditambah terakhir dengan Peraturan Pemerintah Nomor 2 Tahun 1964 (Lembaran Negara Tahun 1964 Nomor 5);
4. Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 1985 tentang Jalan (Lembaran Negara Tahun 1985 Nomor 37, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3293);

5. Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 1990 tentang Penyerahan Sebagian Urusan Pemerintahan Dalam Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kepada Daerah Tingkat I dan Daerah Tingkat II (Lembaran Negara Tahun 1990 Nomor 26, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3410);
6. Keputusan Presiden Nomor 44 Tahun 1974 tentang Pokok-Pokok Organisasi Departemen;
7. Keputusan Presiden Nomor 15 Tahun 1985 tentang Susunan Organisasi Departemen, sebagaimana telah diubah terakhir dengan Keputusan Presiden Nomor 4 Tahun 1990;
8. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor SK 264/7/1972 tentang Penempatan, Pemakaian dan Perawatan Sistem Lampu Lalu Lintas;
9. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.170/L/Phb/75 tentang Perambuan;
10. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor PM.3/L/PHB-75 tentang Cara-cara Penempatan, Pemasangan dan Ketentuan-Ketentuan lain mengenai Perambuan Lalu Lintas di Jalan Raya;
11. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 27 tahun 1988 tentang Tanda Permukaan Jalan;
12. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 23 Tahun 1989 tentang Organisasi dan Tata Kerja Inspektorat Jenderal dan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Departemen Perhubungan.

M E M U T U S K A N

- Menetapkan : KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT TENTANG PRINSIP DASAR PEMBATASAN LALU LINTAS KENDARAAN PRIBADI.
- PERTAMA : Mengeluarkan pedoman tentang Prinsip Dasar Pembatasan Lalu Lintas Kendaraan Pribadi, sebagaimana tercantum dalam Lampiran Keputusan ini.

- KEBUA : Pedoman sebagaimana dimaksud dalam Diktum Pertama Keputusan ini ditetapkan sebagai panduan bagi seluruh jajaran Perhubungan Darat dalam merencanakan, mempersiapkan dan mengoperasikan pembatasan lalu lintas kendaraan pribadi.
- KETIGA : Menugaskan kepada para Kepala Direktorat dilingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat untuk menyebarluaskan dan mengawasi penerapannya serta menampung saran penyempurnaan Pedoman Teknis ini.
- KEEMPAT : Keputusan ini mulai berlaku sejak tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di : Jakarta
 Pada tanggal 11 Februari 1991

 DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT



 GIRI S. HADIHARDJONO

 NIP. 130 217 606

Salinan keputusan ini disampaikan kepada Yth. :

-
1. Menteri Perhubungan RI ;
 2. Sekretaris Jenderal, Inspektur Jenderal dan Para Kepala Badan dilingkungan Departemen Perhubungan ;
 3. Direktur Jenderal Bina Marga ;
 4. Kepala Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan, Ditjen Phb. Darat ;
 5. Kepala Direktorat Bina Sistim Prasarana, Ditjen Phb. Darat ;
 6. Kepala Direktorat Keselamatan dan Teknik Sarana, Ditjen Phb. Darat ;
 7. Para Kepala Kantor Wilayah Dep. Perhubungan diseluruh Indonesia ;
 8. Para Kepala Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya di seluruh Indonesia.
-

LAMPIRAN KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL
PERHUBUNGAN DARAT
NOMOR : AJ 403 / 1 / 6
TANGGAL : 11 Februari 1991

PRINSIP DASAR
PEMBATASAN LALU LINTAS KENDARAAN PRIBADI

BAB I

P E N D A H U L U A N

1. Maksud dan Tujuan

a. M a k s u d

- 1). Memberi petunjuk kepada berbagai pihak yang berkepentingan (lembaga/perorangan) dalam menyusun atau membuat peraturan pembatasan Lalu Lintas Kendaraan Pribadi.
- 2). Memberi petunjuk kepada Pemerintah Daerah dalam menyusun rencana pembatasan kendaraan pribadi.
- 3). Memberi pedoman kepada berbagai pihak dalam menentukan kapan dan bagaimana prinsip pembatasan lalu lintas kendaraan pribadi.

b. T u j u a n

- 1). Meningkatkan kinerja pelayanan dan efisiensi penggunaan prasarana terutama pada jam-jam sibuk.
- 2). Sasaran pemakai adalah semua pihak yang terlibat dalam penggunaan jalan di wilayah perkotaan, terutama para pemakai kendaraan pribadi yang beroperasi di wilayah perkotaan.

2. Ruang Lingkup

- a. Maksud, tujuan, manfaat dan sasaran baik untuk pemakai dan untuk wilayah dimana pedoman ini akan atau harus diterapkan.
- b. Penjelasan beberapa istilah dan pengertian baik yang langsung maupun tidak langsung yang berkaitan dengan perencanaan dan pengoperasian pembatasan kendaraan pribadi.
- c. Memuat berbagai tujuan dan pengaruh yang timbul akibat diterapkannya peraturan ini, metoda-metoda dan sistem serta berbagai studi kasus.

3. Pengertian

a. Kota dan Perkotaan

- 1). Wilayah adalah kesatuan geografis yang bentuk dan ukuran menurut pengamatan tertentu.
- 2). Perkotaan adalah suatu pemukiman bukan pedesaan yang berperan di dalam suatu wilayah pengembangan dan atau wilayah nasional sebagai simpul jasa, menurut pengamatan tertentu.

- 3). Unit Perkotaan adalah suatu pemukiman yang secara fisik merupakan bagian wilayah terbangun, yang berperan dalam pengembangan perkotaan.
- 4). Perencanaan kota adalah kegiatan penyusunan dan peninjauan kembali rencana-rencana kota.

b. Istilah-istilah Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya

- 1). Akses adalah hubungan antara suatu jalan dengan lahan ataupun kawasan tersebut.
- 2). Jalan adalah suatu prasarana perhubungan darat dalam bentuk apapun, meliputi segala bagian jalan termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas.
- 3). Jalan khusus adalah jalan selain dari pada jalan umum.
- 4). Jalan khusus bus adalah jalan yang khusus direncanakan dan digunakan bagi lalu lintas bus.
- 5). Jalan umum adalah jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum.
- 6). Kendaraan Pribadi adalah kendaraan yang tidak diperuntukkan kepada umum dengan sistem pembayaran.
- 7). Mobilitas adalah pergerakan dalam berlalu lintas yang biasanya dikaitkan dengan kecepatan dan hambatan.
- 8). Moda adalah jenis-jenis sarana yang tersedia untuk melakukan perjalanan.
- 9). Pemakai jalan adalah semua bentuk moda angkutan baik yang berupa kendaraan bermotor maupun tidak bermotor, serta para pejalan kaki yang sedang menggunakan jalan.
- 10). Perjalanan adalah pergerakan seseorang dari satu tempat ke tempat lain.
- 11). Parkir adalah kendaraan yang berhenti untuk beberapa waktu (sementara).

BAB II

PERTUMBUHAN KENDARAAN PRIBADI

1. Pengaruh Terhadap Lalu Lintas

Seperti di negara yang sedang berkembang lainnya, kota-kota besar di Indonesia pada saat ini berada dalam tahap pertumbuhan urbanisasi yang tinggi sebagai akibat dari laju pertumbuhan ekonomi yang pesat sehingga kebutuhan penduduk untuk melakukan pergerakan menjadi semakin meningkat.

Kendaraan pribadi mempunyai keuntungan yang sangat besar bagi setiap individu terutama dalam hal mobilitas. Penggunaan kendaraan pribadi ini akan meningkatkan kesempatan seseorang untuk bekerja, rekreasi dan melakukan aktivitas sosial. Pada umumnya, peningkatan pemilikan kendaraan pribadi adalah merupakan cerminan hasil interaksi antara peningkatan taraf hidup dan kebutuhan mobilitas penduduk di daerah perkotaan dimana keuntungan dari penggunaan jalan yang dicapai digunakan untuk meningkatkan kemakmuran dan mobilitas penduduk. Akan tetapi, penggunaan kendaraan pribadi dapat menghasilkan beberapa efek negatif yang tidak dapat dihindari. Peningkatan penggunaan kendaraan pribadi akan mengakibatkan pengrusakan kualitas kehidupan terutama di daerah pusat perkotaan, kemacetan dan keterlambatan pada beberapa ruas jalan serta polusi lingkungan baik suara maupun udara. Seperti contoh kota Jakarta dimana tercatat 84 % dari kendaraan yang berlalu lalang di jalan raya adalah kendaraan pribadi dan dari jumlah ini ternyata 45% bermuatan 1 (satu) orang saja, sehingga penggunaan kendaraan pribadi tidak efisien lagi.

2. Pengaruh Terhadap Pemerintah

Tantangan bagi Pemerintah khususnya di negara yang sedang berkembang, dalam hal ini instansi, departemen terkait dan termasuk juga para perencana transportasi perkotaan adalah masalah kemacetan lalu lintas serta pelayanan angkutan umum perkotaan. Problem kemacetan ini timbul pada kota-kota yang mempunyai populasi penduduk lebih dari 2 (dua) juta jiwa yang sampai saat ini di negara Indonesia telah terjadi pada beberapa kota seperti: Jakarta, Surabaya, Medan dan Bandung. Pada akhir tahun 2000 diperkirakan kondisi ini akan terjadi pada kota-kota lainnya seperti : Semarang, Palembang, Ujung Pandang, Bogor dan kemudian akan diikuti oleh kota-kota Malang, Yogyakarta, Bandar Lampung serta beberapa ibukota propinsi lainnya. Walaupun kota-kota kecil mempunyai masalah transportasi yang perlu pemecahan secara dini, namun masih dalam skala yang relatif kecil dan tidak memerlukan biaya yang besar.

Pemecahan Masalah

Pada saat sekarang ini sudah banyak terbukti bahwa program pembangunan jalan di daerah perkotaan membutuhkan biaya yang sangat besar. Usaha-usaha yang dilakukan Pemerintah dalam rangka memecahkan masalah transportasi perkotaan telah banyak dilakukan baik dengan meningkatkan kapasitas dari jaringan jalan yang ada ataupun dengan pembangunan jaringan jalan yang baru, ditambah dengan pengaturan lalu lintas (traffic management) terutama mengenai pengaturan terhadap efisiensi dari transportasi angkutan umum dan penambahan armadanya.

Akan tetapi, sebesar apapun biaya yang dikeluarkan, kemacetan dan keterlambatan tetap tidak bisa dihindari. Hal ini disebabkan karena kebutuhan transportasi terus berkembang pesat sedangkan perkembangan dari fasilitas transportasi tidak dapat mengikutinya.

Hal-hal tersebut di atas menyebabkan perlunya dilakukan pertimbangan-pertimbangan terutama pada kemungkinan pembatasan kebutuhan akan transportasi yang dikenal dengan pembatasan lalu lintas (traffic restraint). Perlunya penerapan pembatasan lalu lintas terhadap penggunaan kendaraan pribadi telah diterima oleh para pakar transportasi sebagai suatu hal yang penting dalam penanggulangan masalah kemacetan di daerah perkotaan.

BAB III

SASARAN DAN PENGARUH PEMBATAHAN LALU LINTAS

1. Sasaran

Beberapa alternatif kebijaksanaan transportasi yang ada pada dasarnya mencoba mengontrol tingginya tingkat arus lalu lintas pada daerah tertentu dalam usaha mencapai keseimbangan antara aksesibilitas, pergerakan kendaraan dan kondisi lingkungan yang baik. Akan tetapi, metoda-metoda pengaturan lalu lintas (traffic management) hanya akan dapat mengontrol pola arus lalu lintas pada suatu daerah tertentu saja, tidak secara keseluruhan.

Oleh karena itu, beberapa metoda yang biasa disebut dengan pembatasan lalu lintas dapat direncanakan secara efektif agar dapat mengatur atau mengontrol tingkat arus lalu lintas pada suatu daerah secara keseluruhan. Metoda ini diharapkan dapat mengakibatkan para pemakai jalan akan memberikan respons terhadap suatu kondisi tertentu yang timbul karena penerapan kebijaksanaan pembatasan lalu lintas yang diberlakukan seperti:

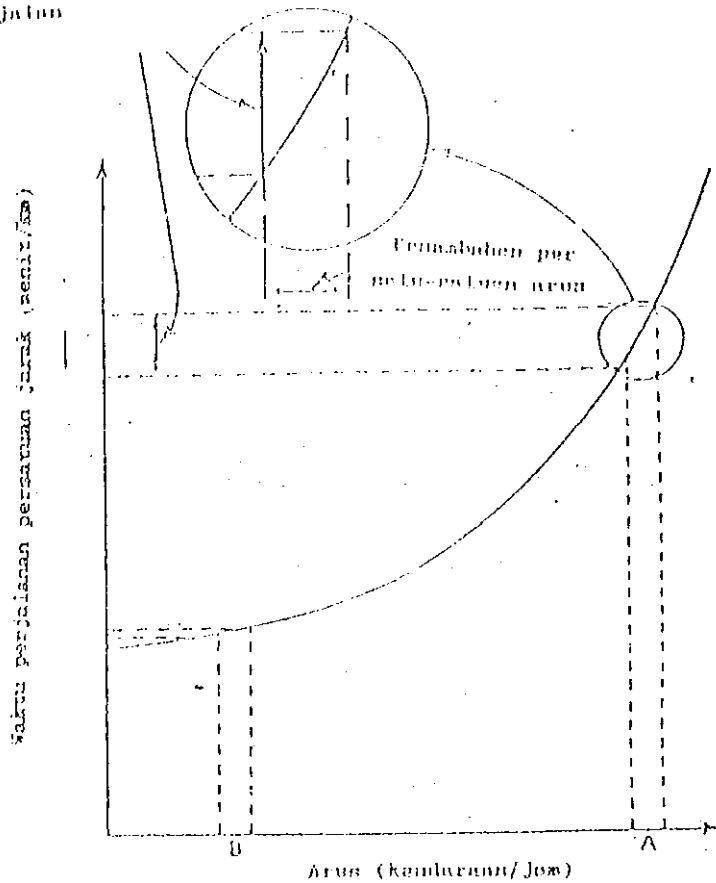
- a. pemilihan moda transportasi lain;
- b. merubah waktu perjalanan;
- c. pemilihan rute yang lain;
- d. perubahan tujuan perjalanan atau;
- e. tidak melakukan perjalanan sama sekali.

Akan tetapi, pengurangan arus lalu lintas tidak selalu dianggap suatu solusi yang baik jika tidak dihubungkan dengan hal-hal lain yang mempunyai maksud dan tujuan tertentu seperti pejalan kaki pada pusat pertokoan atau perbaikan tempat parkirnya.

2. Pengaruh Pembatasan Lalu lintas

Pada kondisi macet, setiap penambahan jumlah kendaraan dalam arus lalu lintas akan menambah jumlah waktu yang diperlukan dan juga biaya yang dibebankan pada setiap kendaraan yang berada dalam arus lalu lintas tersebut. Hal ini dapat dijelaskan pada Gambar 2.1 berikut ini yang menggambarkan hubungan antara arus lalu lintas dengan waktu perjalanan :

Penambahan kelambatan yang terjadi pada setiap pemakai jalan



Catatan: Penambahan kendaraan pada tingkat arus lalu lintas tinggi (A) akan membangkitkan kelambatan pada setiap pemakai yang lebih besar dibandingkan dengan penambahan kendaraan pada tingkat arus lalu lintas rendah (B).

Gambar 2.1 Hubungan antara arus lalu lintas dengan waktu perjalanan.

Pada waktu melakukan perjalanan setiap pemakai jalan hanya memperkirakan waktu perjalanannya saja tanpa memperhitungkan keterlambatan yang disebabkan oleh kendaraan lain. Oleh sebab itu, jika arus lalu lintas meningkat, biaya total perjalanan, seperti waktu dan bahan bakar, akan meningkat secara tidak proporsional.

Beberapa jenis kendaraan mempunyai nilai ekonomis yang lebih besar dibandingkan dengan kendaraan lainnya karena ukuran kendaraan dan karakteristiknya lebih besar dan lebih efisien dalam mengangkut penumpang dimana muatan per satuan luas jalan yang digunakan lebih besar. Dengan alasan ini, beberapa metoda pembatasan lalu lintas mencoba memisahkan antara kendaraan yang mempunyai efisiensi berbeda-beda yaitu dengan menghitung jumlah orang yang dapat diangkut, sebagai contoh: kendaraan dengan empat penumpang atau lebih, bebas dari biaya.

BAB IV

METODA PEMBATAAN LALU LINTAS

1. Pengaturan yang Sering Dipakai

Jika suatu daerah perkotaan mempunyai problem kemacetan maka masyarakat sering mengusulkan untuk membatasi akses kendaraan pribadi ke daerah tersebut dengan menggunakan pembatasan fisik, yaitu:

- a. Mengurangi jumlah jalan akses ke daerah tersebut, seperti: jalan satu arah atau penutupan jalan.
- b. Mengurangi waktu hijau lampu pengatur lalu lintas sepanjang jalan-jalan yang menuju daerah tersebut.
- c. Mencadangkan beberapa jalan akses menjadi jalan untuk angkutan umum atau tempat parkir.

Jika hal ini ternyata efektif, metoda ini akan menghasilkan suatu antrian kendaraan yang ingin masuk ke daerah perkotaan tersebut dan akan mengakibatkan kemacetan baru. Metoda ini akan menjadi sangat efektif jika dapat mengakibatkan para pengemudi merubah tujuannya, memilih moda transportasi lainnya (seperti angkutan umum) atau melakukan perjalanan diluar jam sibuk.

2. Pengaturan Parkir

Pelaksanaan pengaturan parkir telah sering dilakukan sejak tahun enam puluhan, meliputi:

- a. Pembatasan tempat parkir ditepi jalan (on-street parking).
- b. Merencanakan fasilitas tempat parkir di luar daerah tersebut seperti 'park-and ride'.
- c. Pengaturan biaya parkir.
- d. Denda yang tinggi terhadap pelanggar parkir.

Kebijaksanaan perparkiran dari suatu kota harus juga mempertimbangkan kapasitas jalan yang tersedia, tata guna tanah, kepadatan pengembangan termasuk juga kepentingan sosial dan ekonomi. Efektifitas dari kebijaksanaan perparkiran seperti di atas merupakan salah satu metoda pembatasan lalu lintas yang sangat tergantung pada beberapa hal seperti:

- a. Kendaraan angkutan barang mungkin mempunyai tempat parkir sendiri sehingga bisa parkir tanpa dikenakan biaya.

- b. Lalu lintas yang hanya melalui daerah tersebut tanpa berhenti tidak akan terkena kebijaksanaan perparkiran ini. Pada umumnya persentase dari lalu lintas ini cukup tinggi (30% dari total lalu lintas).
- c. Biaya parkir yang dibayar oleh perusahaan.
- d. Proporsi dari tempat parkir pribadi yang tinggi.
- e. Jika pengaturan parkir ternyata berhasil dalam mengurangi kemacetan, maka biaya perjalanan untuk kendaraan yang termasuk dalam katagori tersebut diatas akan menjadi lebih rendah sehingga merangsang pertumbuhan lalu lintas.

3. Biaya Masuk

Tiga sistem pembayaran yang berbeda dapat diterapkan untuk biaya masuk yaitu:

- a. Supplementary License (sistem tanda izin) adalah suatu tanda izin yang memperbolehkan penggunaan kendaraan di dalam suatu daerah tertentu. Tanda izin dapat dibeli untuk suatu periode waktu tertentu dan diperlihatkan di kaca jendela pada waktu pemeriksaan. Tanda izin dapat dibeli dalam jumlah banyak dan dapat dikembalikan jika tanda izin tersebut tidak digunakan. Daerah perkotaan dibagi menjadi beberapa zona dengan biaya yang berbeda-beda ataupun dengan suatu harga yang sama untuk seluruh daerah tersebut.
- b. Sistem Biaya Tol, banyak digunakan pada jalan bebas hambatan, jembatan dan terowongan. Akan tetapi, di dalam suatu daerah perkotaan metoda ini diperkirakan tidak cocok karena menimbulkan biaya lain pada waktu pengumpulan biaya tol tersebut.
- c. Sistem Tanda Masuk adalah suatu tanda masuk yang memperbolehkan suatu kendaraan masuk ke daerah tertentu melalui pintu-pintu masuk yang terbatas jumlahnya pada periode waktu tertentu (pada jam sibuk pagi hari).

Problem utama yang harus mendapat perhatian dalam sistem biaya masuk ini yaitu: distribusi tiket, persoalan teknik lalu lintas yang akan timbul pada pintu masuk, administrasi, defihisi dan implementasi kebijaksanaan tempat parkir.

Perbedaan utama antara sistem tanda masuk dengan sistem tanda izin terletak pada cara pelaksanaannya. Sistem tanda masuk membutuhkan sistem pemeriksaan yang baik pada batas-batas zona sedangkan sistem tanda izin membutuhkan sistem pemeriksaan yang baik pada batas zona dan juga di dalam daerah tersebut.

Suatu kerugian yang didapat dengan sistem tanda masuk yaitu perjalanan yang berasal dari dalam daerah tidak dikenai biaya sehingga efektivitas dari sistem akan berkurang dengan meningkatnya ukuran dari zona tersebut. Sehingga dapat dikatakan bahwa sistem tanda izin mempunyai efek langsung yang lebih luas terhadap penggunaan jalan yang nantinya diharapkan hasilnya akan memuaskan.

BAB V

SISTEM DAN PENGAJIAN TANDA IZIN

1. Sistem Tanda Izin

Beberapa hal yang harus diperhatikan pada sistem tanda izin yaitu:

- a. Daerah dimana sistem ini akan diterapkan harus didefinisikan dengan jelas batas-batas daerahnya.
- b. Pengemudi yang memasuki daerah tersebut diharuskan untuk memperlihatkan tanda izin tersebut. Tidak terdapat adanya pintu masuk yang harus dilalui (berbeda dengan sistem biaya tol dan sistem tanda masuk).
- c. Tanda izin tersebut pada dasarnya mempunyai harga yang seragam dengan periode waktu yang tetap seperti jam 8 pagi sampai dengan jam 7 malam, hari Senin sampai dengan hari Jum'at. Tanda izin dapat dibeli melalui badan instansi tertentu seperti kantor pos dan lain-lain sedangkan tanda izin dengan masa berlaku yang lebih lama dapat dibeli di kantor pos pusat.
- d. Sistem pemeriksaan pada dasarnya berupa pemeriksaan dari kendaraan yang sedang bergerak baik pada pintu-pintu masuk ataupun di dalam daerah tersebut (tempat parkir).

Keuntungan utama yang diperoleh dari sistem ini jika dibandingkan dengan sistem pengatur parkir yaitu mempunyai efek yang baik untuk kendaraan yang tidak sedang parkir maupun untuk yang parkir pribadi. Sedangkan kerugian dari sistem ini yaitu bagi lalu lintas yang hanya ingin melalui daerah tersebut tanpa mempunyai tujuan atau kepentingan di dalam daerah tersebut.

2. Sistem Meter Elektronik

a. Sistem Teknis

Meter elektronik dapat menentukan pembebanan biaya sesuai dengan jarak yang ditempuh dalam daerah tertentu dan merupakan cara yang terbaik untuk menghasilkan keuntungan teoritis yang optimum. Dua tipe sistem yang berbeda dapat diterapkan yaitu:

- 1). Sistem menerus (continuous system): suatu sistem pembiayaan yang berdasarkan lama waktu atau jarak yang dipakai dalam daerah tertentu (seperti taksi meter dalam sebuah taksi).

- 2). Sistem setempat (point system): Suatu sistem pembiayaan yang mulai beroperasi jika kendaraan tersebut melalui suatu instalasi tertentu. Biasanya sistem setempat ini dianggap cukup baik karena membutuhkan peralatan yang lebih sederhana dan biaya pengoperasian yang lebih fleksible (merupakan fungsi dari hari, lokasi dan lain-lain). Sistem ini dapat ditempatkan pada batas-batas antara zona dan biaya hanya dikenakan terhadap kendaraan yang melalui batas zona tersebut.

b. Sistem Titik Harga (Point Pricing System)

Sistem ini dibagi atas 2 tipe yang tergantung lokasi dari alat pencatat informasi biaya yaitu:

- 1). Pada kendaraan: alat ini terletak dalam kendaraan dan mencatat informasi berapa jumlah point yang telah dilalui.
- 2). Tidak pada kendaraan: alat ini mencatat identifikasi setiap kendaraan yang melalui titik tertentu dan mengirimkan informasi tersebut ke komputer pusat yang nantinya akan dibebankan kepada pemilik kendaraan tersebut melalui tagihan bulanan seperti tagihan listrik dan telepon.

Kedua sistem ini telah dikembangkan terutama sistem komunikasi antara jalan dan kendaraan yang dilakukan melalui kabel induktif yang ditanam dalam permukaan jalan dengan penerima yang dipasang pada kendaraan.

Pada bulan Maret 1983, pemerintah Hongkong menggunakan sistem ini dalam usaha mengatur penggunaan kendaraan pribadi untuk mengatasi problem kemacetan di daerah perkotaan.

BAB VI
P E N U T U P

Contoh Studi Kasus

a. Di London

Banyak studi-studi teoritis yang memperkirakan bahwa sistem tanda izin (supplementary license) sangat efektif dan tidak menimbulkan efek-efek samping lainnya.

Contoh penerapan sistem ini: di kota London diperkirakan bahwa dengan pengenaan biaya sebesar 1,50 pounds per hari (nilai tahun 1980) untuk berkendara di pusat kota London akan mengurangi jumlah arus lalu lintas pada jam sibuk sebesar 45%, hal ini akan mengakibatkan peningkatan kecepatan sebesar 40% dan akan menghasilkan keuntungan bersih sebesar 70 juta pounds per tahun. Juga diperkirakan dengan penerapan sistem ini akan terjadi sedikit peningkatan kemacetan di luar daerah perkotaan dan diperlukan biaya untuk meningkatkan kapasitas angkutan umum dan staf pemeriksa.

Akan tetapi, proposal sistem tanda izin ini ditolak dengan alasan-alasan yang tidak jelas, yaitu:

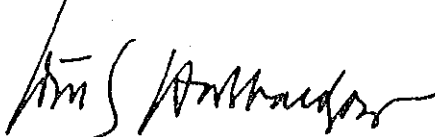
- 1). Kekhawatiran terhadap kemampuan untuk mengatur jalannya sistem ini
- 2). Kekhawatiran pada denda yang dikenakan terhadap pelanggar akan merubah kebiasaan untuk melakukan perjalanan
- 3). Kekhawatiran terhadap angkutan umum yang terlalu dibebani
- 4). Dan yang paling penting yaitu rasa bersalah yang timbul dengan membatasi kebebasan seseorang untuk memilih rutenya

b. Di Singapore

Sistem ini diperkenalkan di Singapore pada tahun 1975 sebagai kota pertama di dunia yang menerapkan sistem tanda izin (supplementary license) pada jam sibuk pagi pada daerah pusat bisnis dalam usaha membatasi arus lalu lintas. Sistem ini sampai sekarang masih beroperasi tapi belum ada negara lain yang mengikutinya walaupun telah banyak ditinjau oleh pakar-pakar lalu lintas dari seluruh manca negara.

Studi evaluasi yang menyeluruh dari sistem ini telah dilakukan oleh World Bank pada tahun 1978. Hasil studi ini menunjukkan bahwa dengan penerapan biaya sekitar 1 (satu) US\$ per hari pada jam sibuk pagi serta meningkatkan biaya parkir di pusat kota akan menurunkan tingkat lalu lintas yang masuk ke pusat kota tersebut sebesar 44%. Selain itu ditunjukkan pula bahwa kecepatan pada jam sibuk sekitar 10% pada jalan radial dan 22% di pusat kota.

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT



GIRI S. HADIHARDJONO

NIP. 130 217 606