

STUDI TRANSPORTASI JALAN WILAYAH

1992 / 1993

Oleh :
H u s i n R i v a i

7-31)



DEPARTEMEN PEKERJAAN UMUM
BADAN PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN
PUSAT PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN PRASARANA TRANSPORTASI
Jalan A.H.Nasution 264 Kotak Pos 2 Ujungberung, Telp (022) 7802251 (Hunting) Fax 7802726 Bandung 40294 e-mail:pusjal@melsa.net.id

P. 2015

MFN 1888

MFN 2786

PERPUSTAKAAN PUSLITBANG

JALAN

G. IND. : 2003/7298
D.C. : 656.11 (047 31)
X : MFN 2246

perbaikan 2015

TLL 048

STUDI TRANSPORTASI JALAN WILAYAH

1992 / 1993

Oleh :
Husin Rivai



DEPARTEMEN PEKERJAAN UMUM
BADAN PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN PU
PUSAT PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN JALAN

Perpustakaan PusTrans



00000002242

PENGANTAR

aporan Penelitian Transportasi Jalan Wilayah ini merupakan hasil dari Penelitian Transportasi Jalan Wilayah (Kabupaten) yang telah dilakukan oleh Bidang Teknik Lalu Lintas pada Tahun Anggaran 1992/1993 yang berisi :

Latar Belakang
Maksud dan Tujuan Penelitian
Ruang Lingkup dan Batasan Konsepsi Penelitian
Gambaran Umum daerah Studi
Kerangka Pemikiran
Metodologi Penelitian
Hasil Penelitian
Kesimpulan dan Saran

alam laporan ini disajikan pula visualisasi dari keadaan dan kondisi lalu lintas yang ada, serta kondisi dari pusat-pusat aktivitas atau pusat jasa distribusi dan tipikal dari berbagai jenis alat transportasi dan fasilitasnya pada daerah penelitian tersebut.

Selanjutnya diharapkan, apa yang dapat disajikan dalam laporan ini dapat dipergunakan sebagai bahan masukan dalam Perencanaan Transportasi Jalan Wilayah (Kabupaten) baik oleh internal Departemen Pekerjaan Umum, maupun oleh instansi terkait lainnya.

Bandung, April 1993

Diketahui
Kepala Bidang TLL



Ir. Gandhi Harahap M.Eng

NIP : 110008365

Penanggung Jawab Studi
Transportasi Jalan Wilayah,



Husin Rivai

NIP : 110036256

DAFTAR ISI

ENGANTAR

AFTAR ISI

I.	PENDAHULUAN	1.
1.1	Latar Belakang	1.
1.2	Maksud dan Tujuan	2.
1.3	Ruang Lingkup dan Batasa Masalah	2.
II.	GAMBARAN UMUM KABUPATEN TASIKMALAYA	8.
2.1	Geografis	8.
2.2	Penduduk	10.
2.3	Kondisi Sosial	10.
2.4	Kondisi Perekonomian	12.
III.	SISTEM TRANSPORTASI	14.
3.1	Sistem Angkutan Kereta Api	14.
3.2	Jaringan Jalan	14.
3.3	Aliran Lalu Lintas dan Orientasi Pemasaran	16.
3.4	Tipikal Fasilitas Transportasi	17.
IV.	VOLUME LALU LINTAS	
4.1	Lalu Lintas Harian rata-rata	24.
4.2	Kompisisi Jenis Kendaraan	26.
4.3	Moda Angkutan Transportasi	27.
V.	ANALISA TRANSPORTASI JALAN WILAYAH	28.
VI.	KESIMPULAN	29.
	DAFTAR PUSTAKA	30.

PENDAHULUAN

.1 Latar Belakang

Pertumbuhan ekonomi wilayah di Indonesia sebagai negara agraris (pertanian), besar sekali pengaruhnya terhadap lajunya pembangunan Nasional. Peranan Ekonomi sangat erat kaitannya dengan pembangunan sarana dan prasarana transportasi (perangkutan), baik di wilayah urban maupun di wilayah rural.

Sampai dengan saat ini, pada beberapa kabupaten umumnya jalan lokal (kabupaten) masih belum dapat berfungsi sebagaimana mestinya, yaitu sebagai prasarana perangkutan (transportasi) yang dapat memberikan pelayanan jasa distribusi baik hubungan antar ibu kota kecamatan maupun hubungan antar desa, serta hubungan antara desa dengan kecamatan pada wilayah kabupaten yang bersangkutan.

Salah satu kecamatan di wilayah Kabupaten Tasikmalaya yang cukup potensial baik dari jumlah penduduk dan potensi ekonominya adalah Kecamatan Salopa.

Kecamatan tersebut mempunyai interaksi dengan kecamatan sekitarnya terutama dengan Kecamatan Sukaraja, Kecamatan Manonjaya, Kecamatan Cineam, kecamatan Cikatomas melalui prasarana jalan yang ada.

Sebagai daerah pertanian yang produk produknya memerlukan pemasaran ke kota besar terdekat (Kotip Tasikmalaya) atau ke kota besar lainnya (mungkin Bandung atau Jakarta) tentunya perlu peningkatan sarana maupun prasarana transportasi yang ada di Kabupaten Tasikmalaya tersebut.

Untuk mengetahui bagaimana sebenarnya orientasi dari pergerakan tersebut, peran sarana dan prasarana transportasi yang ada saat ini serta peluang peningkatan/penambahan jaringan prasarana jalan di masa yang akan datang, perlu dipelajari dengan melakukan penelitian mengenai transportasi jalan wilayah dengan Kecamatan Salopa sebagai kasus studinya.

.2 Maksud dan Tujuan

Maksud dan tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Mempelajari pola dan intensitas pergerakan manusia dan barang dewasa ini pada kabupaten yang bersangkutan.
2. Mengantisipasi pola dan intensitas pergerakan diatas pada masa yang akan datang.
3. Mencari Alternatif penanganan jaringan jalan dimasa yang akan datang.

.3 Ruang Lingkup dan Batasan Masalah

a. Studi Area

Pemilihan Kabupaten Tasikmalaya, khususnya Kecamatan Selopa sebagai studi area dalam pengkajian ini didasarkan pada beberapa pertimbangan yaitu sebagai berikut :

- Pada penelitian terdahulu tahun 1990/1991 Tasikmalaya sudah dipakai sebagai kasus studi, sehingga pada tahun 1992 akan lebih dapat memudahkan dalam mendapatkan data-data untuk tujuan studi ini.

- Dengan melihat Kabupaten Tasikmalaya sebagai studi area, studi ini akan melihat salah satu kecamatan yaitu Kecamatan Salopa, dimana kecamatan tersebut mempunyai interaksi terhadap beberapa kecamatan disekitarnya. Terhadap jaringan jalan (Jalan Propinsi dan Jalan Negara). terhadap kota Tasikmalaya sendiri juga terhadap Kabupaten Tasikmalaya secara menyeluruh.

Lingkup Kajian

Lingkup kajian dalam penelitian ini meliputi :

- **Potensi Daerah**

Potensi daerah disini diartikan bahwa daerah tersebut mampu menjadi pembangkit kegiatan yang memerlukan tindak lanjut penanganan dalam melayani kegiatan yang terjadi.

Potensi daerah yang dianggap dominan pada suatu kecamatan/wilayah meliputi :

Populasi (kependudukan), dimana jumlah penyebaran dan kegiatan penduduk akan dapat dianalisa untuk menentukan intensitas pergerakan.

Ekonomi, dimana dengan mengetahui jumlah produksi pemasaran dan fasilitas yang ada dapat mencerminkan tingkat kegiatan yang ada.

Sosial, beberapa atau semakin lengkap fasilitas sosial yang ada, juga dapat mencerminkan tingkat kegiatan yang terjadi pada wilayah tersebut.

- Kondisi Geografi

kondisi Geografi meliputi : 1) Tata Ruang
2) Tata Guna Lahan

- Interaksi Ekonomi yang meliputi :

- 1) **Orientasi pasar**, dari produsen serta produk-produk kecamatan itu sendiri, apakah hanya dijual di kecamatan tersebut, atau dikirim sampai kota Tasikmalaya, atau bahkan dipasarkan langsung pada konsumen di kota-kota besar lainnya.
- 2) **Prasarana dan Sarana Transportasi**, bagaimana prasarana jaringan jalan yang ada sekarang, dan bagaimana pula sarana angkutan yang melayaninya, terutama untuk melayani pergerakan orang dan barang pada wilayah tersebut.
- 3) **Karakteristik Lalu Lintas**, yang ada harus dilihat jenis dan komposisinya, sehingga akan terlihat jenis moda angkutan apa yang paling dominan.

Batasan Konsepsi (Masalah)

- Klassifikasi Jalan

Secara umum klassifikasi jalan dibagi menjadi 2 bagian yaitu berdasarkan/menurut fungsinya dan menurut statusnya.

- 1) Menurut fungsinya jalan dibagi menjadi 3 bagian yaitu :

- **Jalan Arteri**, adalah jalan yang melayani angkutan utama dengan ciri-ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara efisien.
- **Jalan Kolektor**, adalah jalan yang melayani angkutan pengumpulan atau pembagian dengan ciri-ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi.
- **Jalan Lokal**, adalah jalan yang melayani angkutan setempat dengan ciri-ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah dan jumlah jalan masuk dibatasi.

2) Menurut statusnya jalan juga dibagi menjadi 3 bagian yaitu :

- **Jalan Nasional**, atau disebut juga Jalan Negara adalah jaringan jalan umum yang pembinaannya dilakukan oleh Menteri Pekerjaan Umum (Pusat).
- **Jalan propinsi**, adalah jaringan jalan umum yang pembinaannya dilakukan oleh pemerintah Daerah Tingkat II (Propinsi).
- **Jalan Kabupaten/Kotamadya**, adalah jaringan jalan umum yang pembinaannya dilakukan oleh Pemerintah Daerah Tingkat II (Kabupaten/Kodya).

- Satuan wilayah pengembangan dan Pusat Pengembangan Wilayah.

Jasa distribusi mempunyai peranan yang sangat penting dalam kehidupan manusia dan pembangunan secara fisik. Ciri-ciri dan tingkah laku dari jasa distribusi tersebut erat kaitannya dengan proses perkembangan wilayah, terbentuknya simpul-simpul dan satuan wilayah pengembangan (SWP).

Berkembangnya wilayah ditandai dengan atau oleh terjadinya pertumbuhan/perkembangan sebagai akibat berlangsungnya berbagai kegiatan usaha, baik sektor pemerintah maupun sektor swasta, yang pada dasarnya bertujuan untuk meningkatkan pemenuhan kebutuhan.

Berlangsungnya kegiatan usaha tersebut ditunjang oleh pertumbuhan modal serta pengembangan sumber daya manusia dan sumber daya alam. Pengembangan sumber daya sumber daya alam tersebut berlangsung sedemikian sehingga menimbulkan arus barang. Bahan mentah di angkut dari daerah penghasil ke lokasi pabrik, dan barang hasilnya di angkut dari produsen ke konsumen. Arus barang merupakan wujud fisik perdagangan antar daerah, antar pulau maupun antar negara, yang didukung langsung oleh jasa perdagangan dan jasa transportasi (jasa distribusi).

Proses berkembangnya wilayah mengikuti pula azas-azas efisiensi yang menghasilkan pertumbuhan, yang berarti pula memberikan ciri terbentuknya struktur pada

produk-produk yang terjadi, yaitu berupa satuan-satuan yang disebut Satuan Wilayah Pengembangan (SWP).

Satuan Wilayah Pengembangan (SWP) terbentuk oleh satu, beberapa atau banyak kota berikut wilayah pengaruhnya atau wilayah pelayanan/pemasarannya. Kota-kota dalam SWP saling terkait dalam susunan hirarkis.

Kota yang tidak berada dalam subordinansi kota lain disebut kota Orde I, kota-kota lain disebut kota Orde I dikategorikan sebagai kota Orde II, demikian seterusnya.

Kota Tasikmalaya adalah salah satu kota yang tidak berada dalam subordinansi kota lainnya dalam hal ini Bandung sehingga karena dia merupakan suatu Satuan Wilayah Pengembangan tersendiri, maka dia merupakan kota Orde I untuk wilayah Priangan bagian Timur.

Sedangkan kecamatan Salopa yang terletak di bagian Tenggara Kabupaten Tasikmalaya merupakan Orde II yang berorientasi ke kota Tasikmalaya, dan desa-desa yang ada di Kecamatan Salopa dan Kecamatan sekitarnya.

Batas pengaruh kota Orde I melalui kota-kota lain yang berada dalam subordinansinya adalah batas SWP. Secara praktis dapat terjadi bahwa ada bagian-bagian wilayah SWP yang tidak terjangkau oleh pelayanan kota manapun yang mungkin dikarenakan oleh hambatan letak geografis atau belum tersedianya sarana transportasi (perhubungan).

I. GAMBARAN UMUM KABUPATEN TASIKMALAYA

.1. Geografis

Kabupaten Tasikmalaya yang merupakan salah satu dari 20 Kabupaten yang ada di Propinsi Jawa Barat. terletak di bagian tenggara dari Propinsi Jawa Barat, yang dibatasi oleh Kabupaten Majalengka dan Kabupaten Ciamis di sebelah Utara, oleh Kabupaten Garut di sebelah Barat, oleh Kabupaten Ciamis di sebelah Timur oleh Samudera Indonesia dibagian Selatan. (Lihat Gambar 1).

Kabupaten Tasikmalaya terbentang sepanjang 75 km dari Utara ke Selatan dan 60 Km dari Timur ke Barat dengan luas areal mencapai 2.700 Km², yang terdiri dari 28 Kecamatan dan 412 Desa/Kelurahan.

Dilihat dari aspek Tata Guna Lahan, Kabupaten Tasikmalaya terdiri dari 19 % persawahan, 2% danau/rawa, 48 % pertanian lahan kering, 7 % perkebunan, 15 % kehutanan dan 9 % penggunaan lainnya.

Secara umum topografi Kabupaten Tasikmalaya terbagi atas :

6 %	dengan ketinggian antara	0 -	100 meter
7 %	dengan ketinggian antara	100 -	200 meter
54 %	dengan ketinggian antara	200 -	500 meter
15 %	dengan ketinggian antara	500 -	700 meter
12 %	dengan ketinggian antara	700 -	1.000 meter
6 %	dengan ketinggian antara	1.000 -	3.000 meter.

Iklim umumnya tropis, hanya sebagian kecil yang agak dingin dengan temperatur antara 18 - 24 derajat Celcius dan rata-rata curah hujan mencapai 326 mm/tahun.

.2 Penduduk

Pada tahun 1989 jumlah penduduk Kabupaten Tasikmalaya mencapai 1.621.819 jiwa, yang mempunyai variasi kepadatan dari 158 jiwa per Ha di Kecamatan Pancatengah sampai pada 10.411 jiwa per Ha di Kecamatan Cihideung, atau rata-rata kepadatan mencapai 592 jiwa per Ha.

Pertumbuhan penduduk sejak Tahun 1980 hingga 1988 rata-rata 0,47 % per tahun, dan apabila dilihat secara Nasional dapat dikatakan sangat rendah. Lebih jelasnya (lihat Tabel.1).

.3 Kondisi Sosial

Penduduk Tasikmalaya pada umumnya pemeluk Agama yang patuh, kritis dan sangat kreatif. Faktor pendidikan merupakan pendukung yang sangat penting dalam kondisi sosial seperti tersebut diatas.

Di Tasikmalaya terdapat 132 buah Sekolah Taman Kanak-kanak, 1.372 unit Sekolah Dasar, 118 unit Sekolah Lanjutan Pertama (SLP) dan 68 unit Sekolah Lanjutan Atas (SLTA) serta sebuah Universitas swasta.

sebanyak 1.929 unit yang terdiri dari Madrasah Tingkat Sekolah Dasar sampai dengan Tingkat Lanjutan Atas.

Tabel 1 : Penduduk Kabupaten Tasikmalaya, 1989

No	Kecamatan	Jln Desa	Luas (Km)	Jml Pend	Kepadatan	Pertumbuhan
1	Cipatujah	14	227,9	45,330	187	0,89
2	Karangnunggal	14	102,6	60,335	443	0,30
3	Cikalong	13	117,6	47,709	348	1,28
4	Pancatengah	11	125,9	31,448	158	0,99
5	Cikatomas	9	157,0	35,260	266	1,53
6	Cibalong	14	92,9	49,551	469	0,70
7	Bantarkalong	17	172,4	59,431	369	1,15
8	Bojonggambir	8	148,2	28,761	194	0,94
9	Sodonghilir	12	140,7	49,254	507	0,23
10	Taraju	8	60,4	26,553	478	-0,06
11	Salawu	20	117,5	65,712	785	0,93
12	Sukaraja	15	89,5	60,661	762	-0,12
13	Salopa	19	205,6	73,731	372	156
14	Cineam	14	102,2	39,275	313	0,91
15	Manonjaya	18	63,4	58,570	816	0,18
16	Cibeureum	23	63,7	89,421	1.464	-0,21
17	Kawalu	18	61,9	93,510	1.443	1,81
18	Singaparna	22	66,4	95,749	1.568	-0,07
19	Cigalontang	16	112,8	50,174	421	1,95
20	Leuwisari	20	105,0	73,152	633	-0,07
21	Indihiang	21	69,3	79,379	1.236	-0,02
22	Cisayong	20	71,8	62,305	864	0,33
23	Rajapolah	16	30,4	57,634	1.898	0,34
24	Ciawi	17	74,4	67,292	787	0,04
25	Pagerangeung	18	81,6	63,009	780	0,63
26	Cipedas	4	7,9	49,201	6.004	0,99
27	Cihideung	6	5,9	55,236	10.411	0,09
28	Tawang	5	5,3	53,779	10.009	0,41
Tasikmalaya		412	2886,5	1,621,422	592	0,47

Kondisi Kesehatan Penduduk pada umumnya baik, rata-rata usia mencapai 62 tahun dengan tingkat kematian 86 orang per 1000 orang.

Fasilitas kesehatan masyarakat yang dimiliki Tasikmalaya adalah sebuah Rumah Sakit Umum (tingkat C, Kabupaten), sebuah Rumah Sakit Militer, tiga buah Rumah Sakit Swasta, 41 buah Poliklinik, 58 Klinik dan 2.092 buah Pusat Kesehatan Masyarakat (Puskesmas).

4 Kondisi Perekonomian

Rata-rata pendapatan penduduk perkapita mencapai Rp 287.000,00 per tahun, sedangkan pendapatan Kabupaten Tasikmalaya sendiri mencapai 520 Juta per tahun.

Pertumbuhan Ekonomi rata-rata dari Tahun 1983 - 1988 mencapai 8,65 %.

Secara rinci adalah pendapatan dari Sektor Pertanian 5,36 %.

Dari sektor Industri 9,6 %, dari sektor Pembangunan dan Kontruksi 2,86 %, dari sektor Perdagangan 10,33 %, dari sektor Pemerintahan 5,85 % dan dari Pelayanan Umum yang meliputi PLN (Perusahaan Listrik Negara), PN Gas dan PDAM (air minum) mencapai 24,75 %.

Sektor Pertanian memegang peranan penting dalam kontribusinya terhadap GDP (Gross Domestic product) yaitu sebesar 32,05 %, kemudian Sektor Perdagangan 20,82 %, diikuti oleh Sektor Industri Kecil 13,97 %, Sektor Kontruksi dan Bangunan 22,69 % dan sektor-sektor lainnya sebesar 14,743 ton yang berarti Kabupaten Tasikmalaya

merupakan daerah surplus dan juga sebagai lumbung padi.

Hasil lainnya yang cukup besar adalah kacang tanah 654 ton, ubi kayu (singkong) 294,658 ton, ubi jalar 17,6 ton, jagung 4,974 ton, kedelai dan kacang hijau 1,18 ton, sayuran mencapai 2,83 ton dan buah-buahan 162,0 ton.

Disamping hasil-hasil pertanian hasil-hasil perkebunan rakyat yang cukup besar adalah teh 5,13 ton, aret 57,4 ton, Cokelat 19,8 ton, Tembakau 40,1 ton, biji Kopi 16,5 ton.

Sedangkan Perkebunan Pemerintah/Negara yang terdiri dari perkebunan Karet sebanyak 587,273 ton, dari 985 Ha perkebunan Teh menghasilkan 291,376 ton.

Aspek penting lainnya yang menunjang Pertumbuhan Ekonomi di Kabupaten Tasikmalaya adalah adanya Koperasi-koperasi Unit Desa yang berjumlah 54 buah dengan jumlah anggota 24.000 orang dengan nilai akhir 4 milyar rupiah.

Disamping KUD juga terdapat 158 Koperasi Non KUD.

II. SISTEM TRANSPORTASI

1. Sistem Angkutan Kereta Api

Kota Tasikmalaya terletak dibagian selatan jalan kereta api yang menghubungkan Jawa Barat dan Jawa Tengah. Jaringan kereta api yang dibangun sejak jaman kolonial yaitu awal tahun 1900, sampai sekarang masih merupakan angkutan umum yang utama dalam menghubungkan dua Propinsi antara Jawa Barat dan Tengah.

Lebih jauh, kereta api lebih sulit dikembangkan dibandingkan dengan angkutan jalan raya karena keterbatasan kondisi geografis yang tidak memungkinkan kecepatan lebih dari 50 km/jam. Hanya pada akhir-akhir ini sejak 3 tahun yang lalu, jalan-jalan kereta api diutamakan untuk mengangkut pasir galunggung ke Jakarta untuk mensuplai kebutuhan pasir beton di Jakarta.

2 Jaringan Jalan

Kabupaten Tasikmalaya sebagai kota dihubungkan oleh jalan raya dengan Kabupaten Garut, Kabupaten Ciamis dan juga dengan Bandung sebagai Ibu Kota Propinsi di Jawa Barat.

Jaringan jalan yang ada di Kabupaten Tasikmalaya di kelompokkan menjadi 2 kelompok yaitu :

- a. Semua kota-kota Kecamatan di Kabupaten Tasikmalaya dihubungkan oleh jalan-jalan kabupaten (rural road) dengan kondisi 80 % baik dan sudah diperkeras dengan aspal.

b. 382 (93 %) dari 412 desa yang ada di Kabupaten Tasikmalaya sudah dapat dijangkau/dilalui oleh kendaraan roda 4 dengan catatan dapat dilalui sepanjang tahun tidak tergantung cuaca, 12 desa (3 %) hanya dapat dilalui bila pada musim panas, karena kondisi perkerasan yang belum memungkinkan dan 14 desa lainnya (4 %) tidak dapat dilalui roda 4 karena kondisi jembatan, baik musim panas maupun musim penghujan.

Secara rinci mengenai panjang jaringan jalan yang ada di Kabupaten Tasikmalaya dilihat dari status dan kondisi perkerasannya dapat dilihat pada tabel 2.a dan tabel 2.b berikut ini.

Tabel 2.a : Panjang Jalan dan Type Perkerasan dilihat dari statusnya Tahun 1989.

No	Status	Jenis Perkerasan			Total (Km)
		Aspal	Kerikil	Tanah	
1.	Nasional	-	-	-	-
2.	Provinsi	150,2	-	-	150,2
3.	Kabupaten	562,1	221,8	16,5	800,4
4.	Lainnya	94,7	-	24,7	119,4
	Jumlah	807,0	221,8	41,2	1070,0

Sumber : Dinas PU Kabupaten Tasikmalaya, 1989
Dinas PU Provinsi Jawa Barat.

Untuk lebih jelas mengenai sistem jaringan jalan raya yang ada di Kabupaten Tasikmalaya, dapat dilihat pada gambar 2 halaman berikutnya.

Tabel 2.b : Panjang Jalan dan Kondisinya dilihat dari statusnya Tahun 1989.

No	Status	Jenis Perkerasan			Total (Km)
		Aspal	Kerikil	Tanah	
1.	Nasional	-	-	-	-
2.	Provinsi	34,4	80,6	35,2	150,2
3.	Kabupaten	254,3	317,7	230,3	802,5
4.	Lainnya	74,6	18,6	31,1	124,3
Jumlah		363,3	416,9	296,8	1070,0

Untuk lebih jelas mengenai sistem jaringan jalan raya yang ada di Kabupaten Tasikmalaya, dapat dilihat pada gambar-gambar terlampir.

3. Aliran Lalu Lintas dan Orientasi Pemasaran

Dengan melihat jaringan jalan yang ada dan kedudukan kota di Tasikmalaya sebagai pusat jasa distribusi di Kabupaten Tasikmalaya maka ada beberapa kecamatan yang terletak pada jalan-jalan Propinsi seperti Singaparna, Manonjaya, Sukaraja dan Karang Nunggal akan berorientasi ke Tasikmalaya untuk pemasaran produk-produk Tasikmalaya, demikian pula sebaliknya, meskipun ada beberapa produk yang langsung dipasarkan ke Bandung maupun Jakarta sebagai pusat

pengumpul akhir, seperti misalnya kelapa dan tepung tapioka.

Sedangkan dari kecamatan-kecamatan dan desa-desa lainnya sebelum ke Tasikmalaya sesuai dengan tingkat keramaiannya akan terkumpul dulu pada 4 kecamatan diatas.

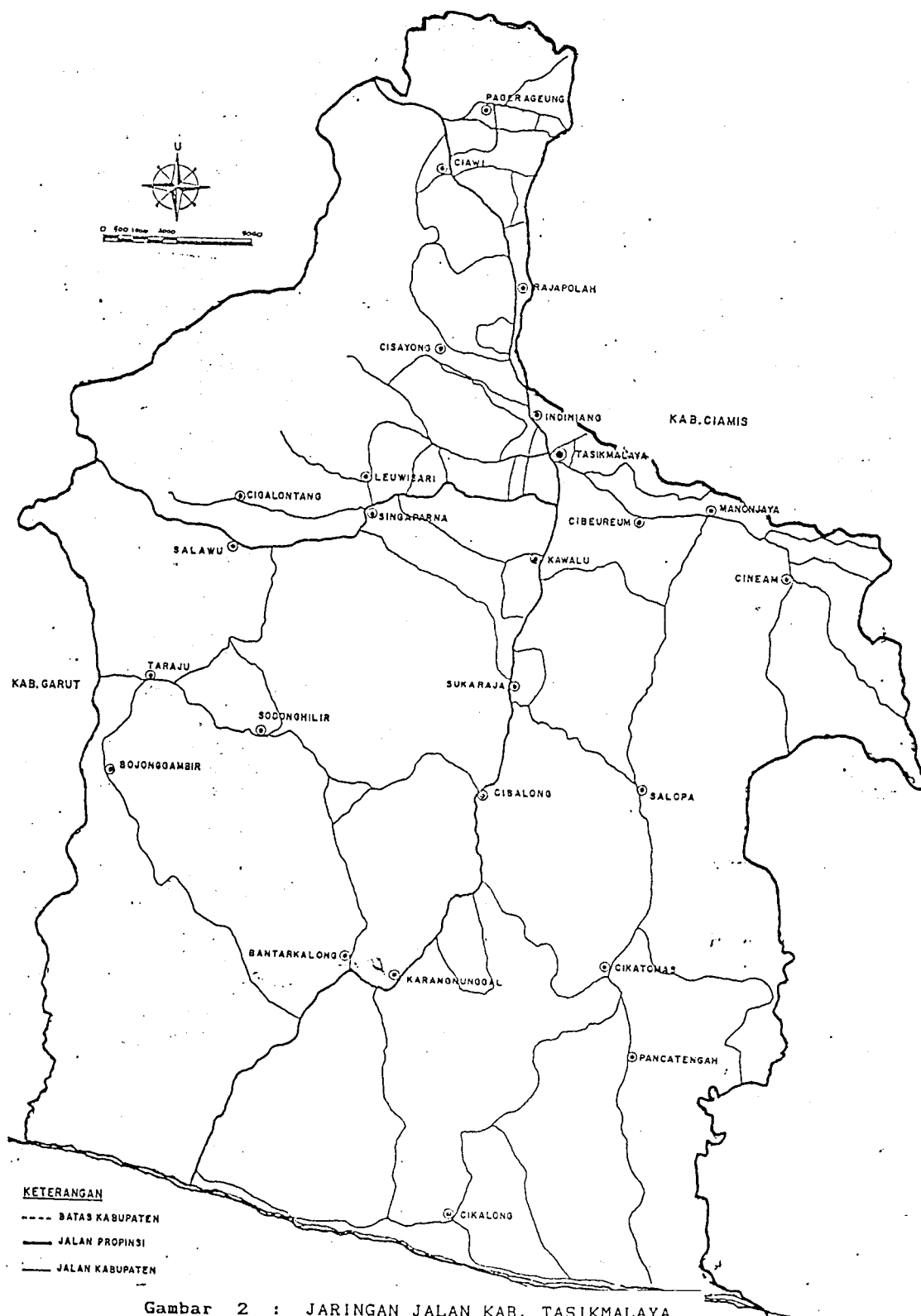
Demikian pula dengan aliran lalu lintas yang ada, dapat terlihat seperti pada gambar 3 berikut.

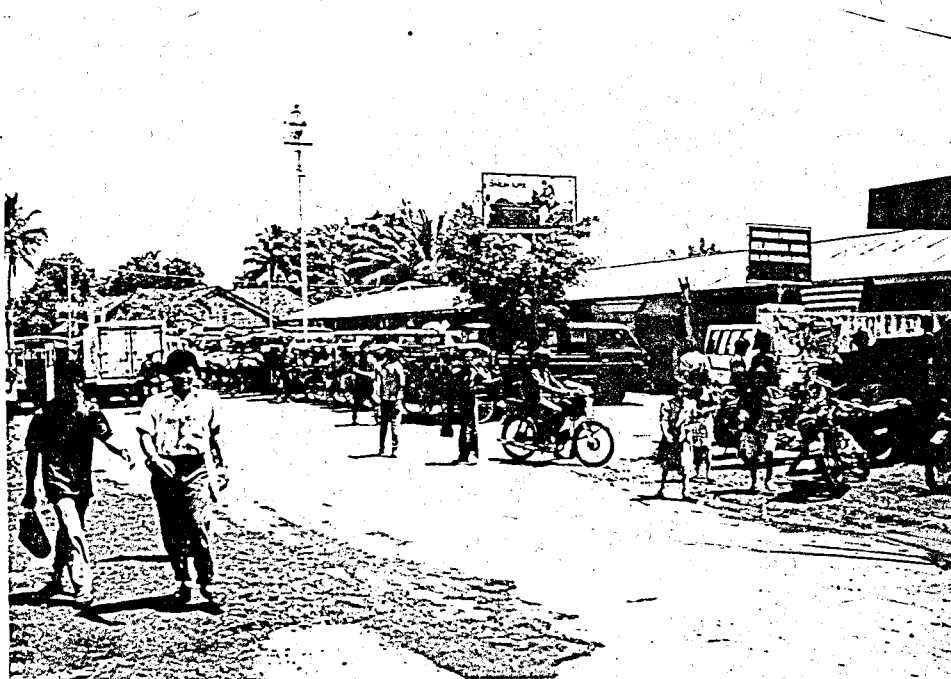
4. Tipikal Fasilitas Transportasi (terminal, tempat Pengumpul dan Tempat Pemasaran serta Bongkar Muat Barang).

Secara umum Kabupaten Tasikmalaya sudah mempunyai terminal induk dan beberapa sub terminal yang ada di kecamatan-kecamatan dalam wilayah Kabupaten Tasikmalaya.

terminal Induk yang mempunyai luas 5 Ha dengan kapasitas 100 bus dan 200 mobil penumpang terletak di jalan Calembang, melayani trayek-trayek antar kota di Propinsi Jawa Barat dan diantara kota Kabupaten Tasikmalaya sendiri. Untuk angkutan barang, sementara ini masih tersebar di beberapa pasar-pasar yang ada di Kabupaten Tasikmalaya, seperti pasar Cihideung, pasar Cipedes yang terletak di tengah kota Tasikmalaya, yang aktivitasnya meliputi bongkar dan muat barang.

Sedangkan sub-sub terminal yang terletak di kecamatan-kecamatan, seperti yang terlihat pada gambar 4, 5 dan 6 umumnya masih berhimpit dengan pasar sebagai pusat kegiatan masyarakat, hanya ada beberapa kecamatan yaitu Singaparna dan Bantar Kalong yang lokasi terminalnya terpisah dengan pasar seperti terlihat pada gambar 7 dan 8.





Gambar 4 : Terminal Penumpang dan Barang
di Kecamatan Manonjaya.



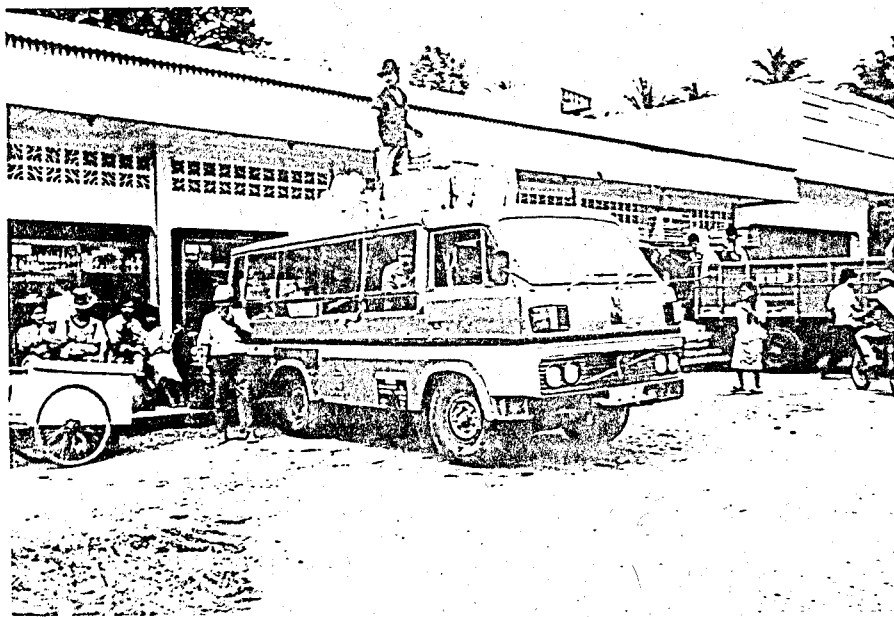
Gambar 5 : Terminal Penumpang dan Barang
di Kecamatan Cibalong



Gambar 6 : Terminal Penumpang dan Barang
di Kecamatan Karang Nunggal



Gambar 7 : Terminal Penumpang dan Barang
di Kecamatan Singaparna



Gambar 8 : Terminal Penumpang dan Barang
di Kecamatan Bantar Kalong

IV. VOLUME LALU LINTAS

4.1 Lalu Lintas Harian Rata-rata

Lalu lintas harian rata-rata yang melalui jaringan jalan di Kabupaten Tasikmalaya dikelompokkan pada ruas-ruas Jalan Negara (alteri), Propinsi (Kolektor), dan Kabupaten (Jalan Lokal).

Dari pengelompokkan tabel diatas, dapat terlihat bahwa ruas-ruas jalan propensi dan jalan negara komposisi kendaraan besar (bus, truk besar) lebih dominan bila dibandingkan dengan jenis kendaraan lainnya yang lebih kecil, meskipun prosentase mobil penumpang (Sedan, Jeep, Minibus) tetap yang terbesar.

Sebagai contoh pada ruas jalan antara Tasikmalaya - Ciawi dengan lalu lintas harian rata-rata 34.363 kendaraan komposisinya adalah :

1. Sedan jeep	:	29,30 %
2. Minibus, Combi	:	17,56 %
3. Microbus (ELP, Dyne)	:	10,36 %
4. Bus	:	4,95 %
5. Pick Up / Hantaran	:	19,36 %
6. Truk kecil engkel	:	1,35 %
7. Truk Besar	:	17,11 %
8. Truk Gandengan	:	0,01 %

T o t a l	:	100,00 %

Sedangkan pada ruas jalan propinsi/Kabupaten terlihat komposisi kendaraan kecil lebih dominan dibandingkan dengan jenis kendaraan besar, seperti pada ruas jalan antara

TABEL LALU LINTAS HORARIH RATA-RATA KABUPATEN TASIKMALAYA 1990

NO.	NOMOR JALAN	STATUS	SITUASI	JENIS KENDARAAN										JUMLAH
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
01	TASIKMALAYA - CIRAH	KECARA	KEHO	9,936	6,034	9,553	1,697	6,640	190	5,168	-	115	-	31,363
			X	29,30	17,56	10,36	1,95	19,36	1,95	17,11	-	0,01	-	100 X
02	TASIKMALAYA - CIRAH	KECARA	KEHO	1,896	7,115	1,200	1,220	3,656	528	2,514	74	176	-	25,258
			X	19,38	29,36	16,63	6,01	11,63	2,03	10,07	0,29	0,69	-	100 X
	RATA-RATA		KEHO	7,116	6,725	3,876	1,712	5,168	509	1,206	37	160	-	29,810
			X	24,34	29,16	19,19	5,89	33,99	1,72	13,59	0,14	0,35	-	100 X
03	TASIK - SINGAPARNA	PROPIKSI	KEHO	1,108	1,560	576	192	1,072	132	1,218	96	-	-	10,164
			X	11,22	13,57	5,50	1,83	17,08	1,12	11,92	0,90	-	-	100 X
04	TASIK - WANDOKJAYA	PROPIKSI	KEHO	1,914	3,912	48	388	1,104	1,056	864	-	-	-	8,016
			X	16,76	11,31	0,59	9,59	13,77	13,17	10,77	-	-	-	100 X
05	TASIK - SUKARAJA	PROPIKSI	KEHO	1,623	3,115	162	172	2,116	78	218	-	-	-	7,514
			X	21,59	11,05	2,15	2,28	28,16	1,03	2,90	-	-	-	100 X
	RATA - RATA		KEHO	1,185	3,672	262	217	1,637	522	776	-	-	-	8,631
			X	17,20	12,51	3,03	2,51	19,06	6,01	8,99	-	-	-	100 X
06	TASIK - LEWISIRI	KROPRATEK	KEHO	116	370	11	-	07	99	72	-	-	-	1,093
			X	30,06	31,50	3,75	-	7,95	9,05	6,58	-	-	-	100 X
07	SUKARAJA - SALOPPA	KROPRATEK	KEHO	174	316	72	16	101	69	83	-	-	-	891
			X	20,93	38,02	0,66	1,92	12,15	8,30	9,99	-	-	-	100 X
08	K.A. KUNGGAL - B. KALONG	KROPRATEK	KEHO	240	216	18	93	114	83	113	-	-	-	915
			X	26,24	22,85	5,07	9,81	15,29	8,78	11,95	-	-	-	100 X
09	K.A. KUNGGAL - SINDONG	KROPRATEK	KEHO	168	186	26	-	112	62	40	-	-	-	624
			X	30,00	29,00	1,16	-	22,75	9,93	6,11	-	-	-	100 X
10	K.A. KUNGGAL - CIKATONGS	KROPRATEK	KEHO	193	201	16	9	135	73	56	-	-	-	710
			X	27,18	28,73	6,17	0,42	19,01	10,28	7,80	-	-	-	100 X
	RATA - RATA		KEHO	240	260	16	22	123	77	73	-	-	-	810
			X	28,57	30,95	5,17	2,61	11,52	9,16	8,69	-	-	-	100 X

KETERANGAN JENIS KENDARAAN :

1. Sedan, Jeep Station (Gajah Putih)
2. Truck, Gajah Putih (Pemerintah)
3. B. 1
4. B. 2
5. Pick Up (Gajah Putih)
6. Truck Kecil (Bahan bakar di tempat)
7. Truck Besar 2 Ax
8. Truck Besar 3 Ax
9. Truck Gajah Putih
10. Trailer

Tasikmalaya - Singaparna dengan lalu lintas harian rata-rata 10.464 kendaraan, komposisinya adalah :

1. Sedan, Jeep	: 14,22 %
2. Minibus, Combi	: 43,57 %
3. Microbus, (ELP, Dyne, Colt)	: 5,50 %
4. Bus	: 1,83 %
5. Pick Up (mobil hantaran)	: 17,88 %
6. Truk kecil	: 4,12 %
7. Truk Besar	: 11,92 %
8. Truk 3 As	: 0,90 %
9. Truk gandengan	: 0,00 %
T o t a l	: 100,00 %

1.2. Komposisi Jenis Kendaraan dilihat dari konfigurasi as kendaraan.

Dilihat dari konfigurasi as kendaraan, komposisi kendaraan yang beroperasi di Kabupaten Tasikmalaya sebagian besar terdiri dari konfigurasi as :

Kendaraan Penumpang : 1.1

Kendaraan Barang Kecil : 1.1 dan 1.2

Kendaraan Barang Besar : 1.2 dan 1.2 + 2.2

Sedangkan yang tandem atau 1.2.2 kebanyakan dipakai sebagai pengangkut pasir di Galinggung ke Jakarta.

Lebih jelas mengenai komposisi prosentase kendaraan dapat dilihat pada tabel Volume Lalu Lintas diatas.

3. Moda angkutan yang dominan dan jangkauan pelayanannya.

Secara umum kendaraan yang dominan beroperasi di Kabupaten Tasikmalaya adalah jenis angkutan penumpang kecil dan sedang yaitu jenis minibus (Kijang, Suzuki dan Daihatsu) dan Microbus (ELP, Colt Diesel engkel) dengan kapasitas muat penumpang dari 14 sampai dengan 42 orang. Sedangkan untuk angkutan barang selama ini selain dengan kendaraan Pick-up yang kecil juga sudah mulai masuk kendaraan hantaran jenis yang lebih besar seperti Colt Diesel, Isuzu dan bahkan truk 2 as dengan konfigurasi as 1.2

ANALISA TRANSPORTASI JALAN WILAYAH

Dengan melihat sajian data pada Bab terdahulu, baik dilihat dari segi geografis, penduduk, kondisi sosial dan Perekonomian, maupun dilihat dari prasarana dan Sarana Transportasi yang ada, Kabupaten Tasikmalaya hampir seluruh wilayahnya sudah terjangkau oleh angkutan jalan raya, bahkan sampai ke daerah yang terpencil seperti Kecamatan Bojonggambir dan Kecamatan Sodong kilir, sudah dapat dilalui kendaraan roda 4 (empat).

Yang masih menjadi kendala di Kabupaten Tasikmalaya adalah hanya yang berkaitan dengan pengaturan sistem transportasi yang ada, dalam arti perlu penataan kembali fungsi dari prasarana dan sarana angkutan jalan raya sebagai penunjang jasa distribusi, dikaitkan dengan fungsi masing-masing Kecamatan yang merupakan simpul atau kota pengumpul di Kabupaten Tasikmalaya tersebut. beberapa fasilitas transportasi masih harus dipertegas fungsinya baik prasarana jaringan jalan maupun sarana transportasinya.

Sistem transportasi jalan wilayah yang ada sekarang meskipun sudah cukup dimanfaatkan, namun belum optimal karena belum adanya efisiensi dan prasarana jaringan jalan maupun sarana angkutan yang dapat melayani dari sumber primer (farming) ke pasar (tempat pemasaran) dari potensi Kabupaten Tasikmalaya tersebut.

I. KESIMPULAN

Dari keseluruhan uraian dan data yang telah disajikan terdahulu, maka dapat disimpulkan bahwa :

1. Secara Umum Sistem Transportasi yang ada di Kabupaten tasikmalaya masih memerlukan penataan kembali, agar dapat dimanfaatkan secara optimal baik dalam pendistribusian antar kota Kecamatan maupun dari sumber primer ke tempat pemasaran yang berjarak pendek (short distance) dan berjarak jauh (long distance), dengan melihat kondisi serta potensi dari masing-masing Kecamatan yang ada.
2. Khusus untuk prasarana jaringan jalan, perlu suatu criteria-criteria tertentu yang dapat dipergunakan untuk membuat perencanaan program peningkatan jaringan jalan tersebut, tanpa harus melihat data volume lalu lintas yang ada.
3. Pengembangan Sistem Transportasi di Kabupaten Tasikmalaya, akan lebih efisien bila di mulai dari tingkat desa, kemudian ke tingkat Kecamatan, baru di evaluasi dari keseluruhan Kecamatan untuk dibuat sistem di semua Wilayah Kabupaten.

DAFTAR PUSTAKA

1. Salter, R.J., Highway Traffic Analysis & Design, The Macmillan Press Ltd, London, 1976.
2. A. Kumar & H.T Tillotson, A Comprehensive Planning Methodology for Rural Roads in India, Central Road Research Institute, India, 1989
3. Andisasmita, Raharjo, Pengkajian Teori " Simpul Jasa Distribusi "Melalui Jalan Perdagangan.
4. Pola Dasar Pembangunan Daerah Kabupaten DT. II Tasikmalaya 1989 - 1994, Pemda Daerah Tingkat II Tasikmalaya.

TU: 048

056.1