

BAB 3

LANDASAN TEORI

3.1. Pengertian Transportasi

Transportasi secara umum dapat diartikan sebagai usaha pemindahan, atau penggerakkan orang atau barang dari suatu lokasi, yang disebut lokasi asal, ke lokasi lain, yang biasa disebut lokasi tujuan, untuk keperluan tertentu dengan mempergunakan alat tertentu pula (Setijowarno, D., & Frazila, 2001). Transportasi sebagai dasar untuk pembangunan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi. Dengan adanya transportasi menyebabkan, adanya spesialisasi atau pembagian pekerjaan menurut keahlian sesuai dengan budaya, adat-istiadat, dan budaya suatu bangsa atau daerah (Salim, 2013).

Konsep transportasi didasarkan pada adanya perjalanan orang dan barang antara dua tempat kegiatan yang terpisah untuk melakukan kegiatan perorangan atau kelompok dalam masyarakat. Perjalanan dilakukan melalui suatu lintasan tertentu yang menghubungkan asal dan tujuan, menggunakan alat angkut atau kendaraan dengan kecepatan tertentu. Jadi perjalanan adalah proses perpindahan dari suatu tempat ke tempat yang lain.

Transportasi berasal dari kata lain "*transportare*", *trans* berarti seberang atau sebelah lain dan *portate* berarti mengangkut atau membawa. Jadi, transportasi berarti mengangkut atau membawa sesuatu (sesuatu) ke sebelah lain atau suatu tempat ke tempat lainnya. Transportasi dapat didefinisikan sebagai suatu usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barangdan/atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnnya (Gunawan, 2015). Dalam sistem transportasi ada lima unsur pokok, yaitu :

- a. Orang/Barang yang membutuhkan.
- b. Kendaraan sebagai alat angkut.
- c. Jalan sebagai prasarana angkutan
- d. Terminal.
- e. Organisasi pengelola angkutan.

Pertumbuhan ekonomi suatu negara atau bangsa tergantung pada tersedianya pengangkutan dalam negara atau bangsa yang bersangkutan. Suatu barang atau komoditi mempunyai nilai menurut tempat dan waktu, jika barang tersebut ditambahkan dari suatu tempat ke tempat lain. Dalam hal ini, dengan menggunakan transportasi dapat menciptakan suatu barang/komoditi berguna menurut waktu dan tempat (*Time utility and Place utility*) (Salim, 2013). Dalam transportasi kita melihat dua kategori yaitu:

Pertama : Pemindahan bahan-bahan dan hasil-hasil produksi dengan menggunakan alat angkut.

Kedua : Mengangkut penumpang dari suatu tempat ke tempat lain.

3.2. Jalan

Sebagaimana yang diatur dalam Undang-undang Nomor 2 Tahun 2022 bahwa jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan penghubung, bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah, dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel, jalan lori, dan jalan kabel (Pemerintah Republik Indonesia, 2022).

Sebagai salah satu prasarana transportasi dalam kehidupan bangsa, kedudukan dan peranan jaringan jalan pada hakikatnya menyangkut hajat hidup orang banyak serta mengendalikan struktur pengembangan wilayah pada tingkat nasional, terutama yang menyangkut pewujudan perkembangan antardaerah yang seimbang dan pemerataan hasil-hasil pembangunan, serta peningkatan pertahanan dan keamanan negara, dalam rangka mewujudkan rencana pembangunan jangka panjang dan rencana pembangunan jangka menengah menuju masyarakat Indonesia yang adil dan makmur berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945. (Pemerintah Republik Indonesia, 2006).

Penyelenggaraan jalan sebagai salah satu bagian kegiatan dalam mewujudkan prasarana transportasi melibatkan masyarakat dan pemerintah. Sehubungan dengan hal tersebut, setiap usaha penyelenggaraan jalan memerlukan kesepakatan

atas pengenalan sasaran pokok yang dilandasi oleh jiwa pengabdian dan tanggung jawab terhadap bangsa dan negara. Jalan sebagai salah satu prasarana transportasi yang menyangkut hajat hidup orang banyak, mempunyai fungsi sosial yang sangat penting. Dengan pengertian tersebut wewenang penyelenggaraan jalan wajib dilaksanakan dengan mengutamakan sebesar-besar kepentingan umum. (Pemerintah Republik Indonesia, 2006).

Pengenalan masalah pokok jalan memberi petunjuk bahwa penyelenggaraan jalan yang konsepsional dan menyeluruh perlu melihat jalan sebagai suatu kesatuan sistem jaringan jalan yang mengikat dan menghubungkan pusat-pusat kegiatan. Dalam hubungan ini dikenal sistem jaringan jalan primer dan sistem jaringan jalan sekunder. Pada setiap sistem jaringan jalan diadakan pengelompokan jalan menurut fungsi, status, dan kelas jalan. Pengelompokan jalan berdasarkan status memberikan kewenangan kepada Pemerintah untuk menyelenggarakan jalan yang mempunyai layanan nasional dan pemerintah daerah untuk menyelenggarakan jalan di wilayahnya sesuai dengan prinsip-prinsip otonomi daerah. (Pemerintah Republik Indonesia, 2006).

3.2.1. Sistem Jaringan Jalan

Sistem jaringan jalan adalah satu kesatuan ruas jalan yang saling menghubungkan dan mengikat pusat-pusat pertumbuhan dengan wilayah yang berada dalam pengaruh pelayanannya dalam satu hubungan hierarki. Sistem jaringan jalan disusun dengan mengacu pada rencana tata ruang wilayah dan dengan memperhatikan keterhubungan antarkawasan dan/atau dalam kawasan perkotaan, dan kawasan perdesaan. (Pemerintah Republik Indonesia, 2006).

a. Sistem Jaringan Jalan Primer

Sistem jaringan jalan primer disusun berdasarkan rencana tata ruang dan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk pengembangan semua wilayah di tingkat nasional, dengan menghubungkan semua simpul jasa distribusi yang berwujud pusat-pusat kegiatan sebagai berikut:

- 1) Menghubungkan secara menerus pusat kegiatan nasional, pusat kegiatan wilayah, pusat kegiatan lokal sampai ke pusat kegiatan lingkungan; dan

2) Menghubungkan antarpusat kegiatan nasional.

b. Sistem Jaringan Jalan Sekunder

Sistem jaringan jalan sekunder disusun berdasarkan rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota dan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk masyarakat di dalam kawasan perkotaan yang menghubungkan secara menerus kawasan yang mempunyai fungsi primer, fungsi sekunder kesatu, fungsi sekunder kedua, fungsi sekunder ketiga, dan seterusnya sampai ke persil. (Pemerintah Republik Indonesia, 2006).

3.2.2. Fungsi Jalan

Berdasarkan sifat dan pergerakan pada lalu lintas dan angkutan jalan, fungsi jalan dibedakan atas arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan.

1. Jalan Arteri

- a. Jalan arteri primer menghubungkan secara berdaya guna antarpusat kegiatan nasional atau antara pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan wilayah.
 - 1) Didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 60 (enam puluh) kilometer per jam dengan lebar badan jalan paling sedikit 11 (sebelas) meter.
 - 2) Mempunyai kapasitas yang lebih besar dari volume lalu lintas rata-rata.
 - 3) Lalu lintas jarak jauh tidak boleh terganggu oleh lalu lintas ulang alik, lalu lintas lokal, dan kegiatan lokal.
 - 4) Jumlah jalan masuk ke jalan arteri primer dibatasi.
 - 5) Persimpangan sebidang pada jalan arteri primer dengan pengaturan tertentu harus memenuhi ketentuan.
 - 6) Jalan arteri primer yang memasuki kawasan perkotaan dan/atau kawasan pengembangan perkotaan tidak boleh terputus.
- b. Jalan arteri sekunder menghubungkan kawasan primer dengan kawasan sekunder kesatu, kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kesatu, atau kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kedua.
 - 1) Didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 30 (tiga puluh) kilometer per jam dengan lebar badan jalan paling sedikit 11 (sebelas) meter.

- 2) Mempunyai kapasitas yang lebih besar daripada volume lalu lintas rata-rata.
- 3) Lalu lintas cepat tidak boleh terganggu oleh lalu lintas lambat.
- 4) Persimpangan sebidang pada jalan arteri sekunder dengan pengaturan tertentu harus dapat memenuhi ketentuan.

2. Jalan Kolektor

- a. Jalan kolektor primer menghubungkan secara berdaya guna antara pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan lokal, antarpusat kegiatan wilayah, atau antara pusat kegiatan wilayah dengan pusat kegiatan lokal.
 - 1) Didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 40 (empat puluh) kilometer per jam dengan lebar badan jalan paling sedikit 9 (sembilan) meter.
 - 2) Mempunyai kapasitas yang lebih besar dari volume lalu lintas rata-rata.
 - 3) Jumlah jalan masuk dibatasi dan direncanakan.
 - 4) Persimpangan sebidang pada jalan kolektor primer dengan pengaturan tertentu harus tetap memenuhi ketentuan.
 - 5) Jalan kolektor primer yang memasuki kawasan perkotaan dan/atau kawasan pengembangan perkotaan tidak boleh terputus.
- b. Jalan kolektor sekunder menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder kedua atau kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder ketiga.
 - 1) Didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 20 (dua puluh) kilometer per jam dengan lebar badan jalan paling sedikit 9 (sembilan) meter.
 - 2) Mempunyai kapasitas yang lebih besar daripada volume lalu lintas rata-rata.
 - 3) Lalu lintas cepat tidak boleh terganggu oleh lalu lintas lambat.
 - 4) Persimpangan sebidang pada jalan kolektor sekunder dengan pengaturan tertentu harus memenuhi ketentuan.

3. Jalan Lokal

- a. Jalan lokal primer menghubungkan secara berdaya guna pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan lingkungan, pusat kegiatan wilayah dengan pusat kegiatan lingkungan, antarpusat kegiatan lokal, atau pusat kegiatan lokal dengan pusat kegiatan lingkungan, serta antarpusat kegiatan lingkungan.
 - 1) Didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 20 (dua puluh) kilometer per jam dengan lebar badan jalan paling sedikit 7,5 (tujuh koma lima) meter.
 - 2) Jalan lokal primer yang memasuki kawasan perdesaan tidak boleh terputus.
- b. Jalan lokal sekunder menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan perumahan, kawasan sekunder kedua dengan perumahan, kawasan sekunder ketiga dan seterusnya sampai ke perumahan.
 - 1) Jalan lokal sekunder didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 10 (sepuluh) kilometer per jam dengan lebar badan jalan paling sedikit 7,5 (tujuh koma lima) meter.

4. Jalan Lingkungan

- a. Jalan lingkungan menghubungkan antarpusat kegiatan di dalam kawasan perdesaan dan jalan di dalam lingkungan kawasan perdesaan.
 - 1) Didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 15 (lima belas) kilometer per jam dengan lebar badan jalan paling sedikit 6,5 (enam koma lima) meter.
 - 2) Persyaratan teknis jalan lingkungan primer diperuntukkan bagi kendaraan bermotor beroda tiga atau lebih.
 - 3) Jalan lingkungan primer yang tidak diperuntukkan bagi kendaraan bermotor beroda tiga atau lebih harus mempunyai lebar badan jalan paling sedikit 3,5 (tiga koma lima) meter.
- b. Jalan lingkungan sekunder menghubungkan antarpersil dalam kawasan perkotaan.
 - 1) Jalan lingkungan sekunder didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 10 (sepuluh) kilometer per jam dengan lebar badan jalan paling sedikit 6,5 (enam koma lima) meter.

- 2) Persyaratan teknis jalan lingkungan sekunder diperuntukkan bagi kendaraan bermotor beroda 3 (tiga) atau lebih.
- 3) Jalan lingkungan sekunder yang tidak diperuntukkan bagi kendaraan bermotor beroda 3 (tiga) atau lebih harus mempunyai lebar badan jalan paling sedikit 3,5 (tiga koma lima) meter.

3.3. Transportasi Massal

Menurut (Amsal, 2018) transportasi atau pengangkutan adalah perpindahan dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan alat pengangkutan, baik yang digerakkan oleh tenaga manusia, hewan (kuda, sapi, kerbau), atau mesin. Transportasi massal sendiri lebih dikenal dengan transportasi umum atau angkutan umum, berfungsi sebagai fasilitator kegiatan masyarakat sehari-hari.

Tingginya penggunaan sepeda motor dibanding bus sebagai moda transportasi komuter disebabkan oleh biaya bersepeda motor lebih rendah. Di wilayah Jabodetabek, pengguna bus sering harus membayar lebih mahal karena sering kali perjalanan mengharuskan penglaju berganti-ganti bus sehingga harus membayar ongkos bus lebih dari satu kali. Sepeda motor, disisi lain menawarkan kemudahan dan kenyamanan *door-to-door*, seperti layaknya mobil. Seringkali sepeda motor menjadi pilihan karena waktu tempuhnya semakin singkat dalam menembus kemacetan dibandingkan dengan roda moda lain. Sepeda motor memungkinkan para penglaju untuk tinggal jauh dari pusat kota di mana tidak banyak rute bus yang melewati daerah tempat tinggal mereka. (Amsal, 2018)

Angkutan umum massal, seperti kereta api, bus, monorel, trem, dan *Bus Rapid Transit* atau *busway* adalah contoh ideal sebagai pengangkut penumpang dalam jumlah besar. Memindahkan para pengguna kendaraan pribadi ke angkutan umum massal merupakan solusi ideal untuk mengurangi kemacetan di jalan yang sekaligus menekan polusi yang berasal dari gas buang kendaraan dan menghemat penggunaan BBM. Dalam upaya untuk perbaikan pelayanan angkutan umum perkotaan, Kementrian Perhubungan mulai memperkenalkan penggunaan transportasi massal menggunakan *Bus Rapid Transit* (BRT) di 15 kota besar dan metropolitan, salah satunya di Kota Tangerang. (Amsal, 2018)

3.4. Bus Rapid Transit (BRT)

Menurut (Amsal, 2018) pada prinsipnya transportasi publik adalah seluruh alat transportasi di mana penumpang tidak bepergian menggunakan kendaraannya sendiri. Hal ini sebagaimana dikemukakan oleh white (2011) yang menyatakan bahwa kebijakan transportasi dibuat oleh negara itu meliputi semua moda termasuk pelayaran dan penerbangan serta *waterways*.

Menurut (Ishak, 2019) *Bus Rapid Transit* atau disingkat BRT adalah sebuah sistem bus yang cepat, nyaman, aman, dan tepat waktu dilihat dari infrastruktur, kendaraan, dan jadwal. Bus ini melayani dengan kualitas yang lebih baik dibandingkan pelayanan bus yang lain. Setiap sistem BRT pasti menggunakan sistem improventasi yang berbeda walaupun improventasinya berbagi dengan sistem BRT yang lain. Hasil dari sistem tadi untuk mendekati *rail transit* jika masih menikmati keamanan dan tarif bus. Negara yang memakai BRT ada di Amerika Utara, Eropa, dan Australia dinamai *busway* dan nama tersebut juga dipakai di Indonesia, sedangkan negara lain memanggilnya *quality bus* atau servis bus mudah saat mencapai kualitas tinggi.

Bus rapid transit memakai sebagian nama dari *rapid transit* yang mendeskripsikan transportasi rel berkapasitas tinggi atau kita bisa memanggilnya *right-of-way*. Kereta *rapid transit* memakai terowongan bawah tanah dan tipikal kereta berbadan panjang dalam jalur pendek dalam beberapa menit. Ironisnya kecepatan dari *bus rapid transit* tidak mengikutsertakan kecepatan dari bus-bus BRT. Kecepatan *transit* tipikal dari sistem BRT rata-rata dari 19-48 km/jam dimana mengomparasikan dengan permukaan jalan. (Ishak, 2019)

Sebagaimana diamanatkan dalam UU No. 22/2009 tentang LLAJ pasal 139, bahwa pemerintah (pemerintah pusat dan Daerah) wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan /atau barang. Baik itu antarkota, antar Provinsi, wilayah Kabupaten/Kota. Sedikitnya ada lebih dari 10 kota di Indonesia yang sudah mengembangkan transportasi umum Bus Rapid Transit (BRT). Meski dalam perkembangannya belum menunjukkan hasil yang signifikan mengatasi masalah transportasi kota. Gagasan membangun BRT di Indonesia jelas

akan lebih baik dan efisien untuk menyediakan angkutan umum bagi rakyat di masa mendatang.

Beroperasi mulai 1 Desember 2016 BRT Kota Tangerang Koridor 1 dengan rute Terminal Poris Plawad – Gandasari yang pada Januari 2018 diperpanjang sekitar 3 km hingga Jatake. BRT diciptakan untuk mengurangi kemacetan dan menyediakan kendaraan massal yang nyaman, aman, bersih dan cepat di Kota Tangerang. Saat ini, layanan bus rapid transit atau BRT Kota Tangerang telah tersedia dan beroperasi di empat (4) koridor. Koridor 1 dengan rute Terminal Poris Plawad – Jalan Gatot Subroto, Koridor 2 rute Terminal Poris Plawad – Terminal Cibodas, Koridor 3 yang akan dibahas dalam penelitian ini diluncurkan pada Januari 2020 dengan rute Tangerang *City Mall* – CBD Ciledug dan yang terakhir Koridor 4 rute Masjid Nagrak Cadas-M1 Bandara Soekarno Hatta (Soetta). (Pramudya, 2022). BRT Koridor 3 yang memiliki rute Tangerang *City Mall* – CBD Ciledug melewati Jalan Hasyim Ashari - Jalan Veteran - Jalan Moh. Yamin - Jalan Perintis Kemerdekaan 1 - Jalan Perintis Kemerdekaan. Jalan yang dilewati oleh BRT Koridor 3 termasuk kedalam kategori