BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

1.1 Tinjauan Kebijakan

2.2.1 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Rute.

Angkutan adalah perpindahan orang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas, adapun kawasan perkotaan adalah kesatuan wilayah terbangun dengan kegiatan utama bukan pertanian, memiliki kerapatan penduduk yang tinggi, fasilitas prasarana jaringan transportasi jalan, dan interaksi kegiatan antar kawasan yang menimbulkan mobilitas penduduk yang tinggi. Pemerintah pusat ataupun pemerintah daerah harus menjamin ketersediaan angkutan umum berbasis jalan untuk memenuhi kebutuhan angkutan umum di kawasan perkotaan.

Rencana umum jaringan rute perkotaan meliputi rencana induk jaringan lalu lintas dan angkutan jalan nasional, jalan provinsi dan jalan kabupaten/kota. Kawasan perkotaan diklasifikasikan berdasarkan jumlah penduduk, ketersediaan jalan dan permintaan kebutuhan antar wilayah administrasi pemerintah dalam penyelenggaraan rencana umum rute perkotaan.

Penyusunan rencana umum jaringan rute perkotaan dalam wilayah kawasan perkotaan dilaksanakan oleh wali kota setelah berkoordinasi dengan instansi terkait melalui forum lalu lintas dan angkutan jalan kabupaten/kota. Penyusunan rencana umum jaringan rute berpedoman pada sebagai berikut :

- A. Penetapan klasifikasi Kawasan Perkotaan yang berada dalam wilayah kota.
- B. Penetapan klasifikasi Kawasan Perkotaan yang melampaui batas wilayah provinsi bagi yang termasuk Kawasan Perkotaan aglomerasi yang melebihi wilayah provinsi

- C. Penetapan klasifikasi Kawasan Perkotaan yang melampaui batas wilayah kabupaten/kota dalam 1 provinsi bagi yang termasuk Kawasan Perkotaan aglomerasi yang melebihi wilayah kabupaten/kota dalam 1 provinsi.

1.1.1 Peraturan Daerah Kota Banjarmasin Nomor 5 Tahun 2013 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Banjarmasin Tahun 2013-2032

Kebijakan dan strategis Kota Banjarmasin dalam mewujudkan tujuan penataan ruang wilayah adalah membuat kebijakan tentang penataan sistem transportasi dan strategi penataan transportasi yakni membangun transportasi umum, mengoptimalkan transportasi sungai dan membangun transportasi antar moda, dan sistem jaringan prasaran yang di wilayah Kota Banjarmasin yang dimaksud dalam RTRW Kota Banjarmasin meliputi sistem jaringan transportasi darat, sistem jaringan transportasi api dan sistem jaringan transportasi darat.

Sistem jaringan transportasi darat yang ada di Kota Banjarmasin terdiri dari sistem jaringan jalan, sistem jaringan prasarana LLAJ dan sistem jaringan pelayanan LLAJ yang meliputi sebagai berikut :

A. Sistem Jaringan Jalan

1). Jalan arteri primer meliputi :

- a) Jalan Kamboja
- b) Jalan Jend. Ahmad Yani – Batas Kota
- c) Jalan Pangeran Antasari
- d) Jalan Pangeran Samudera
- e) Jalan Lambung Mangkurat
- f) Jalan Hasanuddin
- g) Jalan Seoprpto
- h) Jalan Sutoyo
- i) Jalan S. Parman
- j) Jalan Brigjen Hasan Basri

2). Sistem jaringan jalan kolektor primer meliputi :

- a) Jalan printis kemerdekaan
- b) Jalan Tendean
- c) Jalan Veteran
- d) Jalan Gatot Subroto

B. Sistem jaringan prasarana LLAJ meliputi :

- 1) Peningkatan dan pengembangan terminal tipe B yang berada di Jalan A. Yani Km. 6
- 2) Peningkatan dan pengembangan terminal tipe C dalam Kota di Kelurahan Kelayan Luar
- 3) Terminal intermodal tipe C di Pelabuhan Trisakti
- 4) Terminal tipe C di Pasar Induk Lingkar Selatan
- 5) terminal intermoda tipe C di Kayutangi ujung (samping RS. Ansyari Saleh)

C. Sistem jaringan pelayanan LLAJ meliputi:

- 1. Sistem layanan angkutan penumpang dengan rute pelayanan meliputi:
 - a) rute utara selatan dari Km. 6 ke Terminal Alalak yang melintasi Jalan Jend. A. Yani - Jalan Pangeran Antasari - Jalan Pangeran Samudera - Jalan Lambung Mangkurat - Jalan Merdeka - Jalan Suprpto- Jalan S.Parman - Jalan Brigjen Hasan Basri.
 - b) rute barat-timur yang menghubungkan Pelabuhan Trisakti dengan ujung Jalan Martapura Lama. Rute ini melintasi Jalan Sutoyo S - Jalan R.Suprpto - Jalan Merdeka - Jalan Veteran - Jalan Martapura Lama.
 - c) rute lingkaran dalam kota yang melintasi Jalan *Banjarmasin Inner Ringroad (BIR)*.yaitu melalui rute Jl. Gatot Subroto – Jl. Banua Anyar – Jl. Sultan Adam, Jl. Pinus Raya – Jl. Adhyaksa; Jl. Lingkar Dalam – Jl. Prona – Jl. Kelayan A – Jl. Rantauan Darat; Jl. Lingkar Dalam – Jl.Prona – Jl. Kelayan A – Jl. Komp. 10 – Jl. Tembus Mantuil – Jl. Rantauan Darat – Jl. Dahlia – Jl. Zafri Zam-

zam – Jl. Cendrawasih – Jl. Belitung – Jl. Simpang Anem – Jl. Kuin Selatan – Jembatan Putih Kuin – Jl. Kuin Utara – Jl. Perdagangan.

- d) rute lingkaran luar kota yang melintasi Jalan *Banjarmasin Outer Ringroad (BOR)*, yaitu melalui rute Jl. Garuda Perumnas Basirih – Jl. Tatah Belayung – Jl. Lingkaran Dalam Selatan – Jl. AMD Raya – Jl. Sepakat – Jl. Hidayatullah – Jl. Raya Beruntung – Jl. NN (km 6) – Jl. Pramuka – Jl. Sungai Gampa – Jl. Museum Wasaka).

2.2 Landasan Teori

2.2.1 Pengertian Transportasi

Transportasi dapat diartikan yakni pemindahan barang dan manusia dari titik awal ke tempat tujuan. sehingga dengan kegiatan tersebut maka terdapat tiga hal yaitu adanya muatan yang diangkut, tersedianya kendaraan sebagai sarana transportasi, dan keberediaan jalan yang di lalui. Proses pemindahan dari gerakan titik awal, dimana kegiatan dimulai dan ke tempat tujuan dimana kegiatan diakhiri, maka transportasi merupakan salah satu kegiatan ekonomi dan pemberi jasa bagi perkembangan ekonomi (Nasution, 2004:15). Dalam transportasi terdapat dua kategori yaitu :

1. Pemindahan bahan-bahan dan hasil-hasil produksi dengan menggunakan alat angkut.
2. Mengangkut penumpang dari suatu tempat ke tempat lain (Nasution, 2004:6).

2.2.2 Unsur Transportasi

Secara umum, pengelolaan dasar moda transportasi di dasarkan pada lima unsur transportasi sebagai berikut yaitu :

1. Manusia, yang membutuhkan transportasi.
2. Barang, yang diperlukan manusia.
3. Kendaraan, sebagai sarana transportasi.
4. Jalan, sebagai prasarana transportasi
5. Organisasi, sebagai pengelolaan transportasi

Pada pernyataan diatas, ke lima unsur yang berkaitan untuk berjalannya transportasi, yakni dengan menjamin penumpang atau barang yang akan dibawa sampai ke tujuan dalam keadaan baik seperti pada saat pertama dibawa. pada hal tersebut perlu diketahui terlebih dulu karakteristik penumpang dan barang, bagaimana kondisi sarana dan konstruksi prasarana, serta berjalannya transportasi. (Sukarto, 2006).

2.2.3 Jenis Transportasi

Berdasarkan unsur-unsur transportasi maka dapat dibedakan beberapa jenis transportasi sebagai berikut (Kamaluddin, 2003:18) :

1. Transportasi Darat (*Land Transport*)

Transportasi darat ini terdiri atas transportasi jalan raya (*Road Transport*) dan transportasi jalan rel (*Rail Transport*).

a. Transportasi jalan raya

Adapun transportasi jalan raya, dengan menggunakan alat berupa sepeda, becak, bus, truk, binatang manusia dan kendaraan bermotor lainnya. Kemudian untuk jalan yang digunakan seperti jalan setapak, jalan tanah, jalan krikil dan jalan aspal. Tenaga penggerak yang digunakan berupa tenaga diesel, BBM, tenaga uap, dan tenaga manusia.

b. Transportasi jalan rel

Sedangkan untuk transportasi jalan rel, yakni berupa kereta api sebagai alat pengangkut, digunakan di jalan berupa rel baja.. Tenaga penggeraknya adalah berupa tenaga disel, listrik dan uap.

2. Transportasi Air

Transportasi melalui air terdiri dari transportasi air di pedalaman (*inland transport*) dan transportasi laut (*ocean transport*).

a. Transportasi air pedalaman

Alat transportasi yang digunakan pada transportasi air pedalaman berupa, kapal, motor boat, sampan dan kano. Jalan yang dilalui adalah kanal, danau dan sungai. Tenaga penggerak yang digunakan adalah BBM, Disel, tenaga uap dan Pendayung layar.

b. Transportasi Laut

Alat transportasi di dalam transportasi laut adalah kapal mesin, kapal api/uap dan. Jalan yang di lewati adalah laut,samudera dan teluk. Sedangkan tenaga penggerak yang digunakan antara lain adalah tenaga disel, BBM dan uap.

2.2.4 Peran dan Manfaat Transportasi Umum

Menurut Tamin (2000:5), prasarana transportasi mempunyai dua peran utama, yaitu: sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah kota dan sebagai prasarana bagi pergerakan barang dan/atau manusia yang timbul mengakibatkan adanya kegiatan mendukung pergerakan manusia dan

barang di daerah perkotaan tersebut . Dengan melihat dua peran yang disampaikan di atas, peran pertama sering digunakan oleh perencana pengembang wilayah untuk dapat mengembangkan wilayahnya sesuai dengan rencana. Seperti akan dikembangkan disuatu daerah baru dimana pada daerah tersebut tidak akan pernah ada peminatnya bila daerah tersebut tidak diberikan sistem prasarana transportasi yang baik.

Menurut Soesilo (1999:14), transportasi memiliki manfaat yang sangat besar dalam mengatasi permasalahan suatu kota atau daerah. Beberapa manfaat yang dapat disampaikan adalah:

1. Penghematan Biaya Operasi

Penghematan biaya operasi ini akan sangat dirasakan bagi perusahaan yang menggunakan alat transportasi, seperti truk dan bus. Penghematan timbul karena bertambah baiknya keadaan sarana transportasi umum dan besarnya berbeda-beda sesuai dengan jenis transportasi dan kondisi sarananya. Pada transportasi darat di jalan raya, penghematan tersebut diperhitungkan pada setiap jenis transportasi per km, ataupun untuk jenis jalan khusus serta dengan tingkat kecepatan tertentu. Biaya-biaya yang dapat dihitung dalam operasi transportasi umum adalah sebagai berikut:

- a. Penggunaan bahan bakar, yang dipengaruhi oleh jenis kendaraan, kecepatan, naik-turunnya jalan, tikungan dan jenis permukaan jalan.
- b. Penggunaan pelumas;
- c. Penggunaan ban;
- d. Pemeliharaan suku cadang;
- e. Penyusutan dan bunga;
- f. Waktu supir dan waktu penumpang.

g. Penghematan Waktu

2. Pengurangan Kecelakaan

Pengurangan kecelakaan adalah bagian dari manfaat adanya keberadaan transportasi umum, seperti memperbaiki pengelolaan transportasi umum, sehingga dapat mengurangi kecelakaan. Namun di Indonesia, masalah ini masih banyak belum mendapat perhatian, sehingga sulit memperkirakan besarnya manfaat karena pengurangan biaya kecelakaan, apabila permasalahan kecelakaan berkurang dikarenakan peningkatan pengelolaan transportasi umum maka akan menjadi manfaat yang positif.

3. Manfaat Akibat Perkembangan Ekonomi

Dalam perkembangan ekonomi, kegiatan transportasi umum akan memberikan pengaruh terhadap ekonomi di suatu wilayah. Besarnya manfaat ini sangat bergantung pada elastisitas produksi terhadap biaya transportasi. Tambahan keluaran dari kegiatan produksi tersebut dengan mengurangi nilai jalan yang merupakan keuntungan dari proyek tersebut.

2.2.5 Integrasi Moda Transportasi Umum

2.2.5.1 Sistem Transportasi

Sistem transportasi menyeluruh (makro) serta sistem transportasi mikro yang merupakan hasil pemecahan dari sistem transportasi makro menjadi sistem yang lebih kecil yang masing-masing saling terkait dan saling mempengaruhi. Sistem transportasi mikro terdiri dari (Tamin dalam Miro, 2000):

1. Sistem Kegiatan

Sistem kegiatan atau tata guna lahan mempunyai jenis kegiatan tertentu yang akan membangkitkan pergerakan dan akan menarik pergerakan dalam proses pemenuhan kebutuhan. Sistem ini merupakan sistem pola kegiatan tata guna lahan yang terdiri dari sistem pola kegiatan sosial, ekonomi, kebudayaan dan lain-lain. Besarnya pergerakan sangat berkaitan dengan jenis dan intensitas kegiatan yang dilakukan.

2. Sistem Jaringan

Sedangkan sistem jaringan merupakan moda transportasi (sarana) dan media (prasarana/infrastruktur) tempat moda transportasi bergerak. Sistem jaringan meliputi: sistem jaringan jalan raya, kereta api, terminal bis, stasiun kereta api, bandara dan pelabuhan laut.

3. Sistem Pergerakan

Sistem pergerakan ditimbulkan karena interaksi antara sistem kegiatan dan sistem jaringan. Sistem pergerakan yang ada merupakan sistem pergerakan orang dan manusia.

4. Sistem Kelembagaan

Sistem kelembagaan merupakan instansi yang mengatur sistem transportasi beserta kebijakan-kebijakan yang mengaturnya.

2.2.5.2 Integrasi Moda Transportasi Umum

Integrasi secara umum memiliki arti pembauran atau keterpaduan hingga menjadi kesatuan yang utuh atau bulat. Sedangkan moda adalah bentuk atau jenis moda transportasi dalam suatu perjalanan, baik untuk penumpang maupun barang dari tempat asal menuju tempat tujuan. Prinsip utama dari integrasi sistem transportasi umum, yaitu tentang perpindahan dari satu tempat ke tempat lain melalui fasilitas intermoda dan interkoneksi yang ramah pengendara (*riderfriendly*), sehingga dapat membantu masyarakat untuk bergerak lebih mudah, mengurangi biaya dan ketidaknyamanan perjalanan. (Ramadhan, 2018). Integrasi merupakan kunci kesuksesan sistem pelayanan transportasi publik di suatu wilayah atau kota (Neumann dan Nagel, 2011).

2.3 Variabel Penelitian

Penelitian terhadap integrasi sistem transportasi umum Kota Banjarmasin di dalam metode pengumpulan data dan metode analisisnya mengacu pada beberapa teori terkait. Beberapa teori yang dianggap dapat dijadikan acuan dalam penelitian ini kemudian di sarikan lagi untuk memperoleh variabel-variabel dalam penelitian untuk kemudian dilakukan analisis. Sumber teori dari variabel penelitian yang akan dipakai di dalam penelitian ini dilihat pada tabel 2.1 di bawah tentang variabel penelitian integrasi sistem transportasi umum Kota Banjarmasin

Tabel 2. 1 : Variabel Penelitian Sistem Integrasi Transportasi Umum Kota Banjarmasin

No	Sumber	Variabel	Sub Variabel
1	Aditiya Ramdani (2018) Kajian Integrasi Rute Angkutan Umum Di Kota Bandung	1. Integrasi Kelembagaan (<i>Institusional Integration</i>)	<ul style="list-style-type: none"> • kerangka organisasi • operasional dari jasa transportasi umum
		2. Integrasi Operasional (<i>Operational</i>)	<ul style="list-style-type: none"> • Manajemen • mengoptimasi alokasi sumber daya transportasi

No	Sumber	Variabel	Sub Variabel
		<i>Integration</i>)	umum dan mengkoordinasi jasa
		3. Integrasi Fisik (<i>Physical Integration</i>).	<ul style="list-style-type: none"> • Rute memiliki hirarki yang jelas antara transportasi utama, pengumpan dan pendukung
2	Amaliya Yulianti (2013)/ Konsep Integrasi Moda Transportasi Publik di Kota Surabaya Berdasarkan Preferensi Masyarakat	1. Integrasi Jadwal	<ul style="list-style-type: none"> • Ketepatan Waktu dan Keselarasan antar jadwal
		2. Integrasi Biaya	<ul style="list-style-type: none"> • Kemudahan pembayaran Ongkos
		3. Integrasi Informasi	<ul style="list-style-type: none"> • Kemudahan mendapatkan informasi pelayanan moda
3	Maiyozzi chairi (2017) Perencanaan Integrasi Layanan Operasional Antar Moda Railbus Dan Angkutan Umum di Kota Padang	1. Waktu tempuh perjalanan	<ul style="list-style-type: none"> • Ketepatan waktu • Daya Tarik Pemilihan Moda • Pelayanan
		2. Biaya perjalanan	<ul style="list-style-type: none"> • Penghematan Biaya Transit
		3. Jaringan Multimoda	<ul style="list-style-type: none"> • Jaringan yang terpadu antar moda

No	Sumber	Variabel	Sub Variabel
			<ul style="list-style-type: none"> • Jaringan yang tersambung antar jenis moda • Jaringan yang memiliki perbedaan level atau jenjang dari jaringan

Sumber : Hasil Olah Data, 2021

Dari tabel diatas pemilihan pada variabel penelitian ini, berdasarkan dari latar belakang dan rumusan masalah penelitian, adapun batasan studi pada penelitian ini adalah hanya mengintegrasikan transportasi umum dari segi integrasi fisik, secara umum pengintegrasian pada sistem transportasi umum menurut Homberger dan Vuchic dalam Aditiya (2018), ada beberapa hal yang harus dipenuhi antara lain yaitu, integrasi fisik (*Physical Integration*) merupakan pengintegrasian transportasi umum yaitu dari aspek jaringan rute yang berkaitan langsung pengoperasian dan pelayanan transportasi umum.

- Integrasi jaringan rute merupakan pengaturan jaringan rute yang teratur dengan tersedianya jaringan yang terpadu antar moda. Karakteristik utama dari Integrasi jaringan rute memiliki jaringan yang tersambung antar jenis moda dan mengenal adanya perbedaan level atau jenjang dari jaringan (Chairi,2017) seperti harus memiliki hirarki yang jelas antara transportasi utama, pengumpan dan pendukung. Aditiya (2018).

2.4 Penelitian Terdahulu

Integrasi Transportasi di Kota merupakan topik yang sangat menarik untuk dilakukan penelitian. Adapun penelitian tentang integrasi transportasi merupakan kunci kesuksesan sistem pelayanan transportasi publik di suatu wilayah atau kota (Neumann dan Negel, 2011). Beberapa hasil penelitian dimaksud diuraikan pada Tabel 2.1 berikut:

Tabel 2. 2 : Matriks Hasil Penelitian Terdahulu

No	Nama Penulis Judul dan Sumber Jurnal	Tujuan Penelitian	Metode Yang Digunakan	Hasil Penelitian
1.	Aditiya Ramdani (2017) Kajian Integrasi Rute Angkutan Umum Di Kota Bandung	Merumuskan konsep integrasi angkutan umum di Kota Bandung.	Analisa yang digunakan adalah Analisa <i>Superimpose</i> dan Analisis Deskriptif Kuantitatif	Hasil dari kajian ini adalah Konsep Integrasi Angkutan umum di Kota Bandung memiliki hirarki yang jelas dan memadukan antara TMB dan LRT sebagai angkutan utama, DAMRI sebagai angkutan pendukung serta angkot sebagai angkutan pengumpan. Serta memadukan angkutan tersebut dengan halte/shelter yang dapat memudahkan untuk berpindah antar moda dengan jarak ideal yaitu 500 – 1000 meter.
3.	M.Agustien (2019) Kajian Penilaian Integrasi Angkutan Umum Pada Kawasan Sekitar Stasiun (LRT) Seberang Ilir Kota Palembang	Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui dan memberikan penilaian mengenai kondisi integrasi moda di kawasan seberang ilir	Metode yang digunakan untuk mengkaji tersebut adalah Metode Analytical Hierarchy Process	Berdasarkan hasil pengolahan data dengan menggunakan AHP dapat diketahui prioritas criteria integrasi moda LRT dengan angkutan missal Bis Tansmusi dan Damri adalah integrasi penjadwalan antar moda. Hal ini berarti masyarakat menginginkan waktu tunggu yang singkat untuk menunggu kedatangan dan keberangkatan angkutan umum. Mengingat menunggu waktu yang tidak pasti inilah yang

No	Nama Penulis Judul dan Sumber Jurnal	Tujuan Penelitian	Metode Yang Digunakan	Hasil Penelitian
				menyebabkan para pengguna angkutan umum beralih ke kendaraan pribadi.
3 .	Amaliya Yulianti (2013)/ Konsep Integrasi Moda Transportasi Publik di Kota Surabaya Berdasarkan Preferensi Masyarakat	Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui penyebab tidak terintegrasi nya sistem transportasi dan memberikan bentuk integrasi moda transportasi umum di Kota Surabaya.	Analisa yang digunakan adalah Analisa deskriptif kuantitatif dan kualitatif yang berupa angka-angka dan data kualitatif	Konsep integrasi fisik dan jaringan moda transportasi publik dilakukan dengan mendesain jaringan pelayanan transportasi publik yang optimal, untuk konsep integrasi jadwal dilakukan dengan sinkronisasi pelayanan moda menggunakan kombinasi frekuensi dan timeless, sedangkan konsep integrasi tarif moda menggunakan kombinasi system bertahap berdasarkan jarak lokasi fisik zona.

Sumber : Hasil Olah Data, 2021

2.5 *Best Practice*

Setiap daerah mempunyai caranya sendiri dalam mengelola sistem transportasi umum, keberhasilan pengelolaan transportasi umum di setiap daerah tergantung pada aspek yang dimiliki yang menjadi tolak ukur dalam pengelolaan sistem transportasi yang baik. Hasil dari *best practice* yang ada kan dijadikan pertimbangan dalam arahan sistem integrasi di Kota Banjarmasin. Adapun beberapa pengelolaan sistem transportasi umum yang dapat dijadikan contoh sebagai berikut :

A. Kota Bandung

Kota Bandung melakukan peningkatan layanan transportasi umum dari meningkatkan layanan sistem angkutan massal, meningkatkan kapasitas angkutan umum, meningkatkan kualitas pelayanan angkutan umum, memperbaiki koordinasi dalam penyediaan sistem angkutan umum, dan mengintegrasikan angkutan umum satu dengan yang lain. Program ini merupakan bagian dari program *Bloomberg Initiative Global Road Safety*

yang bertujuan salah satunya sebagai upaya mewujudkan kendaraan yang berkeselamatan di Kota Bandung.

Perbaikan angkutan umum dapat membantu mempercepat hadirnya kendaraan yang berkeselamatan sebab resiko kecelakaan pada penumpang angkutan umum lebih kecil daripada kendaraan bermotor pribadi. Perbaikan layanan angkutan umum kota Bandung dimulai dari kondisi dengan layanan publik yang buruk dengan pola pikir manajemen angkutan umum yang belum berorientasi pada layanan publik, dan bisnis yang belum menguntungkan kendati jumlah penumpang penuh.