BADAN PERENCANAAN, PENELITIAN, DAN PENGEMBANGAN DAERAH

KABUPATEN BANDUNG BARAT



KAJIAN SISTEM TRANSPORTASI PUBLIK KABUPATEN BANDUNG BARAT

EXECUTIVE SUMMARY

Tahun Anggaran 2021

PT. BELAPUTERA INTERPLAN

KATA PENGANTAR

Puji syukur ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa, karena atas ijin dan kehendaknya, kami dapat menyelesaikan Laporan kegiatan Kajian Sistem Transportasi Publik Kabupaten Bandung Barat.

Laporan ini merupakan bagian ringkasan eksekutif dari proses awal hingga akhir dari proses kegiatan penyusunan laporan akhir yang berisikan hasil pelaksanaan kegiatan ini. Adapun isi laporan ini meliputi pendahuluan yang berisikan latar belakang, maksud dan tujuan, lingkup kegiatan, dan metodologi yang disampaikan dalam BAB 1., Kajian literatur dan kajian perundangan baik secara umum terkait penyelenggaraan angkutan umum akan disampaikan dalam Bab 2, Gambaran Umum kami sampaikan pada Bab 3, pembahasan yang disampaikan pada Bab 4, dan kesimpulan disampaikan dalam laporan Bab 5.

Kami berharap executive summary ini telah memberikan gambaran utuh kebutuhan pengembangan transportasi publik di Kabupaten Bandung Barat sebagaimana diharapkan dalam Kerangka Acuan Kerja (KAK).

Kabupaten Bandung Barat, 2021

Tim Konsultan

bappelitbangda

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR ..... **i**

DAFTAR ISI ..... **ii**

DAFTAR TABEL ..... **iv**

DAFTAR GAMBAR ..... **v**

BAB I PENDAHULUAN **I-1**

1.1. Dasar Pelaksanaan Pekerjaan I-1

1.1.1. Latar Belakang I-1

1.1.2. Landasan Hukum I-2

1.1.3. Maksud, Tujuan, dan Sasaran I-3

1.1.4 Ruang Lingkup Kegiatan I-3

1.2. Metodologi I-5

BAB II TINJAUAN LITERATUR DAN KEBIJAKAN **II-1**

2.1. Pendekatan Normatif II-1

2.1.1.Undang-undang No.38 Tahun 2004 tentang Jalan dan PP No.34 tentang Jalan II-1

2.1.2.Undang-undang No. 26 tahun 2007 tentang Penataan Ruang II-3

2.2. Penyelenggaraan Angkutan Umum dalam UU 22/2009 ..... II-5

2.2.1.Penyelenggaraan Sarana Angkutan Umum II-5

2.2.2.Penyelenggaraan Prasana Angkutan Umum II-6

2.2.3.Sistem Jaringan Jalan Pekrotaan II-8

2.2.4.Sistem Kelembagaan dan Pembiayaan Angkutan Umum II-9

2.2.5.Sistem Informasi dan Teknologi II-14

2.3. Penyelenggaraan Angkutan Umum dalam PP 74 tahun 2014 tentang Angkutan Jalan II-15

BAB IV GAMBARAN UMUM KABUPATEN BANDUNG BARAT **IV-1**

4.1. Gambaran Geografis IV-1

4.2. Gambaran Topografis IV-3

4.3. Kondisi Sosial Kependudukan Kabupaten Bandung Barat IV-8

bappelitbangda

4.4. Kondisi Perekonomian Kabupaten Bandung Barat IV-8
4.5. Gambaran Umum Penyelenggaraan Transportasi Kabupaten Bandung Barat.....IV-9

BAB IV PEMBAHASAN IV-1
4.1. Konsep Pemanfaatan Lahan Kabupaten Bandung Barat.....IV-1
4.2. Identifikasi Isu Strategis.....IV-3
4.3. Karakteristik Pergerakan di Kabupaten Bandung Barat IV-4
4.4. Konsep Pengembangan Sistem Transportasi Publik IV-7
4.4.1. Penjelasan Umum Aspek Teknis IV-8
4.4.2. Rumusan Usulan Pengembangan Transportasi Publik Kabupaten Bandung Barat.....IV-12
4.4.3. Tahapan Pengembangan Transportasi Publik Kabupaten Bandung Barat.....IV-13

BAB V KESIMPULAN V-1
5.1. Kesimpulan.....V-1
5.2. Rekomendasi.....V-2

bappelitbangda

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Ruang Lingkup Kegiatan dan Metode Penyelesaiannya..... I-5

Tabel 2.2 Ciri-ciri Pelayanan Trayek Kota II-15

Tabel 4.1 Kajian Kebutuhan Transportasi Publik berdasarkan Tipologinya..... IV-10

Tabel 4.2 Usulan Program Pengembangan Sistem Transportasi Publik Kabupaten Bandung Barat..... IV-12

Tabel 4.3 Tahapan Pengembangan Transportasi Publik Kabupaten Bandung Barat IV-13

bappelitbangda

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Hirarki Jalan II-3

Gambar 3.1 Peta Wilayah Kabupaten Bandung Barat III-2
Gambar 3.2 Batas Administrasi Wilayah Kabupaten Bandung Barat III-3
Gambar 3.3 Peta Gambaran Kemiringan Lereng Kabupaten Bandung Barat III-4
Gambar 3.4 Peta Gambaran Topografi Kabupaten Bandung Barat III-5
Gambar 3.5 Distribusi PDRB Kabupaten Bandung Barat III-7
Gambar 3.6 Gambaran Prasarana Jalan di Kabupaten Bandung Barat III-8

Gambar 4.1 Pola Pergerakan Orang/Penumpang di Kabupaten Bandung Barat IV-5
Gambar 4.2 Pola Pergerakan Barang di Kabupaten Bandung Barat IV-6
Gambar 4.1 Pola Pergerakan Orang/Penumpang di Kabupaten Bandung Barat IV-5

bappelitbangda

BAB I
PENDAHULUAN

1.1. Dasar Pelaksanaan Pekerjaan

1.1.1. Latar Belakang

Masalah transportasi merupakan masalah yang selalu dihadapi oleh berbagai daerah di Indonesia baik yang telah maju maupun daerah-daerah yang masih berkembang, baik daerah perkotaan maupun regional antarkota. Di berbagai wilayah sangat dirasakan kebutuhan akan system transportasi yang efektif dalam arti murah, lancer, cepat, mudah, teratur, dan nyaman untuk pergerakan manusia dan/atau barang. Dalam menciptakan pergerakan orang dan barang yang efisien dan efektif akan sangat diperlukan keterpaduan lebih dari satu moda (intermodal). Tujuan dasar dari system angkutan multimoda adalah untuk memfasilitasi arus/pergerakan barang/orang di bawah pengawasan secara terus menerus dan tanggung jawab tunggal dari operatornya. Bertitik tolak dari bergesernya system angkutan permoda menjadi multimoda, dengan didahului ilmu menyiapkan transportasi multimoda yang terintegrasi dan berbasis system perlu mengetahui potensi dan kendala pengembangannya.

Transportasi merupakan prasyarat bagi berjalannya roda pembangunan. Transportasi sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkokoh persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan. Dalam perkmebangan aspek transportasi terdapat beberapa permasalahan mendasar yang sering ditemui di Kabupaten Bandung Barat, diantaranya tidak tersedianya acuan/arahan yang dapat dipakai dalam mengembangkan system jaringan transportasi sehingga pengembangan system transportasi dilakukan tanpa arah kebijakan yang pasti, kebijakan pengembangan system jaringan transportasi yang dilakukan pada umumnya tidak mengacu pada kebijakan pengembangan tata ruang baik ditingkat nasional, provinsi maupun ditingkat kabupaten/kota, tidak jelasnya keterkaitan antara system transportasi daerah denagn system jaringan transportasi nasional maupun dengan kebijakan system

bappelitbangda

jaringan transportasi wilayah yang lebih kecil lainnya, serta tidak jelasnya hierarki dan fungsi jalan untuk jaringan transportasi regional.

Oleh karena itu, diperkukan kajian system transportasi di Kabupaten Bandung Barat yang terintegrasi terhadap rencana pengembangan Kawasan baik secara parsial maupun secara keseluruhan baik dengan pemerintah pusat dan pemerintah provinsi sehingga system transportasi di Kabupaten Bandung Barat dapat menjadi penyokong pengembangan Kawasan secara keseluruhan di Kabupaten Bandung Barat.

1.1.2. Landasan Hukum

Referensi hukum dalam Kegiatan Penyusunan Kajian Visi Pengembangan Kawasan di Kabupaten Bandung Barat adalah sebagai berikut:

a. Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 68, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4725);
b. Peraturan Pemerintah Nomor 16 Tahun 2004 tentang Penatagunaan Tanah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 45, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4385);
c. Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2006 Nomor 86, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4655);
d. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2011 Tentang Manajemen Dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas
e. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2011 Tentang Angkutan Multimoda.
f. Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol.
g. Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan.
h. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas.
i. Peraturan Pemerintah Peraturan Daerah Kab. Bandung Barat No. 2 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kabupaten Bandung Barat Tahun 2009-2029

bappelitbangda

1.1.3. Maksud, Tujuan, dan Sasaran

A. Maksud dan Tujuan

Maksud dan tujuan dari kegiatan ini adalah tersusunnya kajian sistem transportasi secara menyeluruh di Kawasan pengembangan Kabupaten Bandung Barat.

B. Sasaran

Sasaran Kegiatan Penyusunan Kajian Sistem Transportasi Publik Kabupaten Bandung Barat ini adalah:

1. Teridentifikasinya permasalahan transportasi public terhadap potensi sumberdaya alam, sumberdaya fisik, dan sumberdaya kemasyarakatan, serta potensi dan kendala pemanfaatan sumber daya di Kawasan Kabupaten Bandung Barat berdasarkan system transportasi yang ada saat ini;
2. Teridentifikasinya kebutuhan infrastruktur transportasi terhadap visi pengembangan Kawasan kedepan;
3. Tersusunnya kebutuhan transportasi publik terhadap rencana pengembangan stasiun kereta cepat Padalarang terhadap pengembangan Kawasan;
4. Terformulasikannya konsep transportasi, arahan dan rencana pengembangan transportasi publik di Kabupaten Bandung Barat.

1.1.4. Ruang Lingkup Kegiatan

Ruang lingkup Kegiatan Penyusunan Kajian Sistem Transportasi Publik Kabupaten Bandung Barat ini meliputi:

1. Analisa Studi Literature dan Studi preseden

   Pengumpulan analisis berdasarkan studi-studi literature, dan studi-studi preseden system transportasi di kawasan lain yang memiliki rencana pengembangan wilayah yang serupa/mirip, melakukan analisis studi berkaitan dengan rencana system transportasi wilayah dan kebijakan pemerintah untuk memperoleh gambaran tentang arahan system transportasi kawasan
2. Analisa Data Sekunder

   Pengumpulan semua data yang ada berkaitan dengan kondisi fisik, sosial, ekonomi, pergerakan masyarakat dan barang, serta kebijakan pemerintah

bappelitbangda

untuk selanjutnya dianalisa guna memperoleh gambaran tentang arah pengembangan system transportasi kawasan. Analisis data ini meliputi, namun tidak terbatas pada:

a) Kebijakan meliputi RTRW Kabupaten, RPJM Kabupaten, dan kebijakan lain yang terkait
b) Kondisi fisik, menyangkut kondisi geologi/tatanan tektonik, morfologi kawasan (permukaan, evolusi, dan bentuk dan tipe tanah), hidrooceanografi, dan lokasi/posisi kawasan.
c) Kondisi sosial budaya, menyangkut sebaran dan jumlah penduduk, interaksi penduduk, budaya & adat istiadat, sejarah social dan isu permasalahan social budaya.
d) Kondisi ekonomi, menyangkut PDRB, PAD, sebaran potensi ekonomi, basis ekonomi local, keterkaitan ekonomi dan skala ekonomi
e) Kondisi pemanfaatan ruang eksisting, menyangkut penggunaan ruang wilayah kota pada masing-masing sektor dan komoditi serta aspek permasalahannya.
f) Kondisi Ekologi, menyangkut sebaran biota, jenis dan sebaran ekosistem, dan kondisi sumberdaya alam
g) Kondisi sistem transportasi publik eksisting, aksesibilitas antar wilayah dan pengembangan-pengembangan wilayah KBB
h) Kondisi keterikatan sistem transportasi antar wilayah baik dengan sistem transportasi nasional maupun sistem transportasi provinsi.
i) Rencana/studi terkait lainnya.

3. Survey Lapangan

Survey lapangan dilaksanakan dalam rangka pengumpulan data sekunder. Survey ini juga dilaksanakan dalam rangka melakukan verifikasi terhadap data sekunder yang sudah terkumpul.

4. Penyusunan Kajian Sistem Transportasi Publik

Pekerjaan tahap penyusunan kajian, antara lain menyusun:

a) Perumusan kebutuhan transportasi terhadap rencana pengembangan kawasan

bappelitbangda

b) Perumusan strategi system transportasi terhadap pengembangan dan visi pengembangan kawasan.
c) Penataan sistem transportasi dan pola tata letak sitem yang digunakan yang berhubungan dengan potensi utama di Kawasan Kabupaten Bandung Barat

1.2. Metodologi

Pada bagian ini disampaikan metodologi kerja terkait dengan analisis pengembangan dan penyelenggaraan angkutan umum perkotaan pada umumnya, maupun angkutan massal pada khususnya.

Dari KAK butir 4 dan 5 (kegiatan yang dilaksanakan dan metodologi) diperoleh beberapa lingkup kegiatan dan permasalahan yang ingin dicari jawabannya oleh pemberi kerja melalui pelaksanaan pekerjaan ini. Hal tersebut dalam suatu kajian ini disebut sebagai *research questions*.

Pada Tabel 1.1 disampaikan daftar lingkup kegiatan berikut dengan metoda pendekatan analisis yang diusulkan konsultan. Bahasan lebih lanjut mengenai metoda penyelesaian disampaikan pada sub bab berikutnya.

Tabel 1.1 Ruang Lingkup Kegiatan dan Metoda Penyelesaiannya

No	Ruang lingkup pekerjaan	Metoda Penyelesaian		
		Input	**Proses**	**Hasil**
1	Telaah pustaka, referensi, standar, studi terkait	- Pustaka - Referensi - Standar - Studi terdahulu	*Desk study*	- Prinsip-prinsip pengembangan - *Benchmarking dan best practice* - Metodologi kerja - Rencana survey
2	Survey/ pengumpulan data	- Hasil No. 1 - Form survey	- *Survey sekunder* - *Survey asal-tujuan* - *Survey lalulintas*	- Dokumen perencanaan terkait - Data statistik - Matriks asal tujuan (MAT) - Data *stated preference* - Data ATP/WTP

bappelitbangda

No	Ruang lingkup pekerjaan	Metoda Penyelesaian		
		Input	**Proses**	**Hasil**
			- *Survey inventarisasi*	- Data koridor
3	Pemodelan transportasi	Hasil No. 2	*Four stage transport models*	- Perkiraan bangkitan perjalanan - MAT y.a.d - Perkiraan pengguna moda angkutan massal - Simulasi kinerja jaringan
4	Identifikasi kebutuhan sistem angkutan massal	Hasil No. 3	*Demand analysis*	- Prediksi naik turun penumpang - Karakteristik penumpang - Kebutuhan kapasitas/frekuensi - Kebutuhan tingkat pelayanan
5	Pengembangan koridor angkutan massal	Hasil No. 4	*Multi criteria analysis*	- Identifikasi alternatif koridor - Pemilihan rute angkutan - Pemilihan teknologi moda/sarana angkutan
6	Perencanaan implementasi angkutan umum massal	Hasil No. 5	- *Analisis operasional* - *Preleminary design*	- Kebutuhan armada dan fasilitas operasi (halte, terminal, dlsb) - Sistem operasi angkutan
7	Perumusan Visi Pengembangan	Hasil No.3,4,5,6	- *Perumusan*	- Vision Plan Transportasi Publik Bandung Barat

bappelitbangda

BAB II

TINJAUAN LITERATUR DAN PERUNDANGAN

2.1 Pendekatan Normatif

2.1.1 Undang-undang No.38 Tahun 2004 tentang Jalan dan PP No.34 tentang Jalan

Perundangan mengenai penyelenggaraan prasarana jalan yang terakhir ditetapkan adalah UU No. 38 tahun 2004 tentang Jalan. Sesuai dengan pasal 7 (3) UU No. 38 tahun 2004, maka pelayanan distribusi barang dan jasa untuk masyarakat perkotaan dilakukan oleh sistem jaringan jalan sekunder. Di dalam sistem jaringan jalan sekunder tersebut terdapat sejumlah fungsi jalan yang masing-masing adalah (pasal 8 (2-5) UU No. 38 Tahun 2004):

- Jalan arteri: merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara berdaya guna;
- Jalan kolektor: merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan pengumpul atau pembagi dengan ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi.
- Jalan lokal: merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah, dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi;
- Jalan lingkungan: merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan lingkungan dengan ciri perjalanan jarak dekat, dan kecepatan rata-rata rendah.

Beberapa poin yang diatur dalam PP 34/2006 yang terkait dengan regulasi dan kebijakan jalan nasional dan jalan perkotaan khususnya yang ada hubungannya dengan pengembangan jaringan jalan dijabarkan sebagai berikut:

a. 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 (Pasal 7): a. Menghubungkan secara menerus pusat kegiatan

bappelitbangda

nasional, pusat kegiatan wilayah, pusat kegiatan lokal sampai ke pusat kegiatan lingkungan; dan menghubungkan antarpusat kegiatan nasional.

b. Jalan arteri primer menghubungkan secara berdaya guna antar pusat kegiatan nasional atau antara pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan wilayah. (Pasal 10 ayat 1)
c. Jalan arteri primer didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 60 (enam puluh) km/jam dengan lebar badan jalan paling sedikit 11 (sebelas) m. ‘

Jalan arteri primer mempunyai kapasitas yang lebih besar dari volume lalu lintas rata-rata. Pada jalan arteri primer lalu lintas jarak jauh tidak boleh terganggu oleh lalu lintas ulang alik, lalu lintas lokal, dan kegiatan lokal. Jumlah jalan masuk ke jalan arteri primer dibatasi sedemikian rupa sehingga ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2), dan ayat (3) harus tetap terpenuhi.

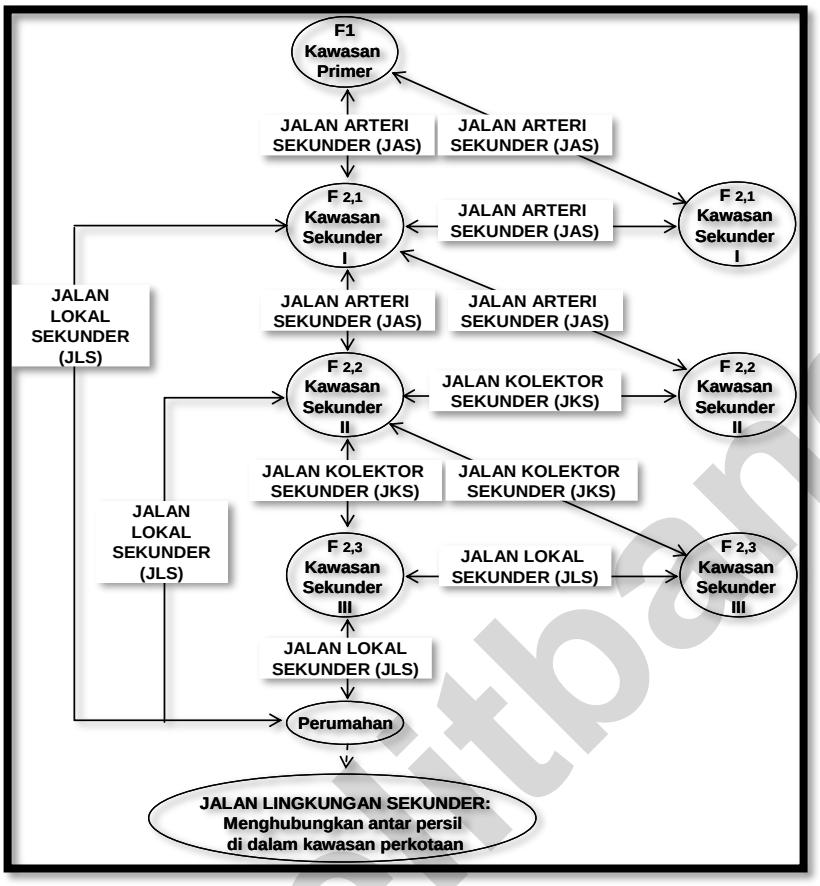
Persimpangan sebidang pada jalan arteri primer dengan pengaturan tertentu harus memenuhi ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2), dan ayat (3). Jalan arteri primer yang memasuki kawasan perkotaan dan/atau kawasan pengembangan perkotaan tidak boleh terputus (Pasal 13).

Sesuai dengan yang disampaikan didalam pasal 11 PP No. 34 tahun 2006 tentang Jalan, bahwa hirarki dan fungsi jaringan jalan pada sistem jaringan sekunder meliputi:

1. Jalan arteri sekunder yang menghubungkan kawasan primer dengan kawasan sekunder kesatu, kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kesatu, atau kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kedua;
2. Jalan kolektor sekunder yang menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder kedua atau kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder ketiga;
3. Jalan lokal sekunder yang menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan perumahan, kawasan sekunder kedua dengan perumahan, kawasan sekunder ketiga dan seterusnya sampai ke perumahan;
4. Jalan lingkungan sekunder yang menghubungkan antar persil dalam kawasan perkotaan

Gambaran mengenai hirarki dan fungsi jaringan jalan ditunjukkan oleh gambar berikut :

bappelitbangda



Gambar 2.1 Hirarki Jalan

Sumber : PP 34 tahun 2006

2.1.2 Undang-undang No.26 tahun 2007 tentang Penataan Ruang

Berdasarkan UU No.26 tahun 2007 yang dimaksud dengan ruang adalah wadah yang meliputi ruang darat, ruang laut, dan ruang udara, termasuk ruang di dalam bumi sebagai satu kesatuan wilayah, tempat manusia dan makhluk lain hidup, melakukan kegiatan, dan memelihara kelangsungan hidupnya. Sedangkan yang dimaksud dengan tata ruang adalah wujud struktur ruang dan pola ruang.

bappeltbangda

Struktur ruang adalah susunan pusat-pusat permukiman dan sistem jaringan prasarana dan sarana yang berfungsi sebagai pendukung kegiatan sosial ekonomi masyarakat yang secara hierarkis memiliki hubungan fungsional. Pola ruang adalah distribusi peruntukan ruang dalam suatu wilayah yang meliputi peruntukan ruang untuk fungsi lindung dan peruntukan ruang untuk fungsi budi daya.

Penataan ruang adalah suatu sistem proses perencanaan tata ruang, pemanfaatan ruang, dan pengendalian pemanfaatan ruang.Perencanaan tata ruang dilakukan untuk menghasilkan rencana umum tata ruang; dan rencana rinci tata ruang. Sedangkan rencana umum tata ruang secara berhierarki terdiri atas:

a. Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional;
b. Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi; dan
c. Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Dan Rencana Tata Ruang Wilayah Kota.

Sedangkan terkait dengan rencana rinci tata ruang terdiri atas:

a. Rencana Tata Ruang Pulau/Kepulauan Dan Rencana Tata Ruang Kawasan Strategis Nasional;
b. Rencana Tata Ruang Kawasan Strategis Provinsi; dan
c. Rencana Detail Tata Ruang Kabupaten/Kota Dan Rencana Tata Ruang Kawasan Strategis Kabupaten/Kota

Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional, rencana tata ruang wilayah provinsi, dan rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota mencakup ruang darat, ruang laut, dan ruang udara, termasuk ruang di dalam bumi.

Pada pasal 17 UU 26/2007 dijelaskan bahwa muatan rencana tata ruang mencakup rencana struktur ruang dan rencana pola ruang. Rencana struktur ruang meliputi rencana sistem pusat permukiman dan rencana sistem jaringan prasarana. Rencana pola ruang meliputi peruntukan kawasan lindung dan kawasan budi daya. Peruntukan kawasan lindung dan kawasan budi daya meliputi peruntukan ruang untuk kegiatan pelestarian lingkungan, sosial, budaya, ekonomi, pertahanan, dan keamanan.

bappelitbangda

Beberapa poin yang diatur dalam UU 26/2007 yang terkait dengan regulasi dan kebijakan jalan nasional dan jalan perkotaan khususnya yang ada hubungannya dengan pengembangan jaringan jalan dijabarkan sebagai berikut,

- Sistem jaringan transportasi darat terdiri atas **jaringan jalan nasional**, jaringan jalur kereta api, dan jaringan transportasi sungai, danau, dan penyeberangan. (Pasal 17 ayat 2)
- Jaringan jalan nasional terdiri atas jaringan jalan arteri primer, jaringan jalan kolektor primer, jaringan jalan strategis nasional, dan jalan tol. (Pasal 18 ayat 1)
- Jaringan jalan arteri primer dikembangkan secara menerus dan berhierarki berdasarkan kesatuan sistem orientasi untuk menghubungkan:
  a. antar-PKN;
  b. antara PKN dan PKW; dan/atau
  c. PKN dan/atau PKW dengan bandar udara pusat penyebaran skala pelayanan primer/sekunder/tersier dan pelabuhan internasional/nasional. (Pasal 18 ayat 2)
- Jaringan jalan strategis nasional dikembangkan untuk menghubungkan:
  a. Antar-PKSN dalam satu kawasan perbatasan negara;
  b. Antara PKSN dan pusat kegiatan lainnya; dan
  c. PKN dan/atau PKW dengan kawasan strategis nasional. (Pasal 18 ayat 4)

2.2 Penyelenggaraan Angkutan Umum dalam UU 22/2009

2.2.1 Penyelenggaraan Sarana Angkutan Umum

Sesuai amanat Undang -Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) pasal 5 dinyatakan bahwa Negara bertanggung jawab atas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan pembinaannya dilaksanakan oleh Pemerintah, yang meliputi perencanaan, pengaturan, pengendalian dan pengawasan. Dalam hal penyediaan dan penyelenggaraan jasa layanan angkutan orang dalam trayek, pemerintah mengendalikannya dengan menerbitkan Ijin. Hakekat penyelenggaran angkutan umum oleh pemerintah adalah dalam rangka untuk :

a. Memberikan jaminan bagi pengguna jasa angkutan untuk mendapatkan jasa angkutan sesuai dengan keinginan dan kebutuhannya. Untuk mewujudkan kepastian pelayanan jasa angkutan umum tersebut maka setiap operator harus dapat melaksanakan kewajiban yang telah ditetapkan.

bappelitbangda

b. Memberikan perlindungan kepada penyedia jasa/operator dengan menjaga keseimbangan antara penyediaan angkutan (supply) dan permintaan angkutan (demand), agar perusahaan dapat menjaga dan mengembangkan usahanya.

Dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan **Pasal 138 ayat** (1). Angkutan Umum diselenggarakan dalam upaya memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, aman, nyaman, dan terjangkau; (2). Pemerintah bertanggung jawab atas penyelenggaraan angkutan umum; (3). Angkutan umum dan/atau barang hanya dilakukan dengan Kendaraan Bermotor Umum;

3.2.2. Penyelenggaraan Prasarana Angkutan Umum

Dalam Pasal 1 UU 22/2009 dijelaskan bahwa yang dimaksud dengan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya.

Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah serangkaian Simpul dan/atau ruang kegiatan yang saling terhubungkan untuk penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Jalan adalah seluruh bagian Jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi Lalu Lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel. Sedangkan yang dimaksud dengan fasilitas parkir adalah keadaan Kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat dan ditinggalkan pengemudinya.

Terkait dengan ruang lalu lintas atau terkait dengan klasifikasi jalan, dijelaskan dalam Pasal 19 UU 22/2009 bahwa jalan dikelompokkan dalam beberapa kelas berdasarkan fungsi dan intensitas Lalu Lintas guna kepentingan pengaturan penggunaan Jalan dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; serta sebagai daya dukung untuk menerima muatan sumbu terberat dan dimensi Kendaraan Bermotor.

Sedangkan pengelompokan jalan menurut kelasnya jalan sebagaimana disampaikan pada Pasal 19 UU 22/2009 terdiri atas:

bappelitbangda

a. Jalan kelas I, yaitu jalan arteri dan kolektor yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 (delapan belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 10 (sepuluh) ton;
b. Jalan kelas II, yaitu jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 12.000 (dua belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton;
c. Jalan kelas III, yaitu jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.100 (dua ribu seratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 9.000 (sembilan ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 3.500 (tiga ribu lima ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton; dan
d. Jalan kelas khusus, yaitu jalan arteri yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang melebihi 18.000 (delapan belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat lebih dari 10 (sepuluh) ton.

Pada UU 22/2009 dijelaskan pula bahwa dalam keadaan tertentu daya dukung jalan kelas III dapat ditetapkan muatan sumbu terberat kurang dari 8 (delapan) ton. Kelas jalan berdasarkan spesifikasi penyediaan prasarana jalan diatur sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang Jalan. Ketentuan lebih lanjut mengenai jalan kelas khusus diatur dengan peraturan pemerintah.

Terkait dengan pengaturan penggunaan dan perlengkapan jalan, dijelaskan dalam UU 22/2009 Pasal 21 dimana dijelaskan beberapa ketentuan sebagai berikut :

(1) Setiap Jalan memiliki batas kecepatan paling tinggi yang ditetapkan secara nasional.
(2) Batas kecepatan paling tinggi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditentukan berdasarkan kawasan permukiman, kawasan perkotaan, jalan antarkota, dan jalan bebas hambatan.
(3) Atas pertimbangan keselamatan atau pertimbangan khusus lainnya, Pemerintah Daerah dapat menetapkan batas kecepatan paling tinggi setempat yang harus

bappelitbangda

dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas.

(4) Batas kecepatan paling rendah pada jalan bebas hambatan ditetapkan dengan batas absolut 60 (enam puluh) kilometer per jam dalam kondisi arus bebas.

(5) Ketentuan lebih lanjut mengenai batas kecepatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) diatur dengan peraturan pemerintah.

Sedangkan terkait dengan penyelenggaraan angkutan, UU 22/2009 menjelaskan dalam Pasal 145 dimana disampaikan bahwa jaringan trayek dan kebutuhan Kendaraan Bermotor Umum disusun dalam bentuk rencana umum jaringan trayek. Penyusunan rencana umum jaringan trayek dilakukan secara terkoordinasi dengan instansi terkait. Rencana umum jaringan trayek dikaji ulang secara berkala paling lama 5 (lima) tahun. Rencana umum jaringan trayek terdiri atas:

a. jaringan trayek lintas batas negara;
b. jaringan trayek antarkota antarprovinsi;
c. jaringan trayek antarkota dalam provinsi;
d. jaringan trayek perkotaan; dan
e. jaringan trayek perdesaan.

Terkait dengan penyelenggaraan angkutan umum, Pasal 158 UU 22/2009 menjelaskan tentang angkutan massal dimana secara pengelolaan dijelaskan bahwa Pemerintah menjamin ketersediaan angkutan massal berbasis Jalan untuk memenuhi kebutuhan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum di kawasan perkotaan. Angkutan massal harus didukung dengan:

a. mobil bus yang berkapasitas angkut massal;
b. lajur khusus;
c. trayek angkutan umum lain yang tidak berimpitan dengan trayek angkutan massal; dan
d. angkutan pengumpan

3.2.3 Sistem Jaringan Jalan Perkotaan

Pada Undang-undang No. 22 Tahun 2009 Bagian Kedua mengenai Ruang lalu lintas, Pasal 19, diatur bahwa jalan dikelompokkan dalam beberapa kelas berdasarkan:

a. Fungsi dan intensitas Lalu Lintas guna kepentingan pengaturan penggunaan Jalan dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan

bappelitbangda

b. Daya dukung untuk menerima muatan sumbu terberat dan dimensi Kendaraan Bermotor.

Pengelompokkan jalan menurut kelas jalan yang dimaksud adalah sebagai berikut:

a. jalan kelas I, yaitu jalan arteri dan kolektor yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 (delapan belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatansumbu terberat 10 (sepuluh) ton;
b. jalan kelas II, yaitu jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 12.000 (dua belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton;
c. jalan kelas III, yaitu jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.100 (dua ribu seratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 9.000 (sembilan ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 3.500 (tiga ribu lima ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton; dan
d. jalan kelas khusus, yaitu jalan arteri yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang melebihi 18.000 (delapan belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat lebih dari 10 (sepuluh) ton.

2.2.4 Sistem Kelembagaan dan Pembiayaan Angkutan Umum

Sesuai dengan Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ) Pasal 5, dijelaskan bahwa Negara bertanggung jawab terhadap penyelenggaraan LLAJ beserta pembinaannya. Adapun yang dimaksud dengan pembinaan meliputi 4 aspek, antara lain:

a. Perencanaan;
b. Pengaturan;
c. Pengendalian;
d. Pengawasan

Pembinaan tersebut dilakukan oleh instansi pembina yang telah disesuaikan dengan tugas pokok dan fungsinya masing-masing (Pasal 6). Pada penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan terdapat 5 instansi pembina, antara lain:

a. Kementerian yang bertanggung jawab di bidang jalan;
b. Kementerian yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan

bappelitbangda

Angkutan Jalan;

c. kementerian yang bertanggung jawab di bidang industri;
d. Kementerian yang bertanggung jawab di bidang teknologi; dan
e. Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Sedangkan pembinaan LLAJ yang dilakukan oleh beberapa instansi tersebut meliputi hal-hal sebagai berikut:

a. Penetapan sasaran dan arah kebijakan pengembangan sistem Lalu Lintas dan Angkutan Jalan nasional;
b. Penetapan norma, standar, pedoman, kriteria, dan prosedur penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berlaku secara nasional;
c. Penetapan kompetensi pejabat yang melaksanakan fungsi di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan secara nasional;
d. Pemberian bimbingan, pelatihan, sertifikasi, pemberian izin, dan bantuan teknis kepada pemerintah provinsi dan pemerintah kabupaten/kota; dan
e. Pengawasan terhadap pelaksanaan norma, standar, pedoman, kriteria, dan prosedur yang dilakukan oleh Pemerintah Daerah.

Dalam pelaksanaan pembinaan angkutan jalan, pemerintah pusat dapat menyerahkan sebagian wewenangnya kepada pemerintah daerah setempat baik provinsi, kota maupun kabupaten. Pada pemerintahan provinsi, wewenang pembinaan yang diserahkan oleh pemerintah pusat antara lain:

a. Penetapan sasaran dan arah kebijakan sistem Lalu Lintas dan Angkutan Jalan provinsi dan kabupaten/kota yang jaringannya melampaui batas wilayah kabupaten/kota;
b. Pemberian bimbingan, pelatihan, sertifikasi, dan izin kepada perusahaan angkutan umum di provinsi; dan
c. Pengawasan terhadap pelaksanaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan provinsi.

Sedangkan pada pemerintahan kabupaten/kota wewenang pembinaan yang diberikan antara lain:

a. Penetapan sasaran dan arah kebijakan sistem Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kabupaten/kota yang jaringannya berada di wilayah kabupaten/kota;
b. Pemberian bimbingan, pelatihan, sertifikasi, dan izin kepada perusahaan angkutan umum di kabupaten/kota; dan
c. Pengawasan terhadap pelaksanaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kabupaten/kota.

bappelitbangda

Pada penyelenggaraan LLAJ yang tertuang dalam pasal 7, semua kegiatan pelayanan langsung kepada masyarakat dilakukan oleh Pemerintah, Pemerintah Daerah, badan hukum dan/atau masyarakat. Dalam hal penyelenggaraan LLAJ, dilakukan oleh 5 instansi yang sama dengan instansi pembina sesuai dengan tugas pokok dan fungsi masing-masing instansi.

Pada penyelenggaraan di bidang sarana dan prasarana LLAJ dilakukan oleh kementerian Negara yang bertanggung jawab di bidang tersebut, dan penyelenggaraannya meliputi beberapa hal sebagai berikut:

a. Penetapan rencana umum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
b. Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas;
c. Persyaratan teknis dan laik jalan Kendaraan Bermotor;
d. Perizinan angkutan umum;
e. Pengembangan sistem informasi dan komunikasi di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
f. Pembinaan sumber daya manusia penyelenggara sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan
g. Penyidikan terhadap pelanggaran perizinan angkutan umum, persyaratan teknis dan kelaikan Jalan Kendaraan Bermotor yang memerlukan keahlian dan/atau peralatan khusus yang dilaksanakan sesuai dengan ketentuan Undang-Undang ini.

Seperti yang telah tertuang pada pasal 7, terdapat 5 pemangku kepentingan (stakeholders) yang mana dalam penyelenggaraan LLAJ sangat dimungkinkan terjadinya perbedaan pendapat dan kepentingan, maka sesuai dengan amanat undang-undang ini perlu dibentuk suatu Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Forum tersebut merupakan badan ad hoc dan keanggotaanya terdiri atas unsur pembina (5 stakeholders), penyelenggara (operator), akademisi dan juga unsur masyarakat sebagai user.

Forum tersebut berfungsi sebagai tempat untuk menyinergikan tugas pokok dan fungsi setiap instansi penyelenggara Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka menganalisis permasalahan, menjembatani, menemukan solusi, serta meningkatkan kualitas pelayanan, dan bukan sebagai aparat penegak hukum. Adapun tugas dari forum tersebut adalah untuk melakukan koordinasi antar instansi penyelenggara yang memerlukan keterpaduan dalam merencanakan dan meyelesaikan permasalahan LLAJ.

bappelitbangda

Pada pelaksaan LLAJ yang aman, selamat, tertib dan lancar kondisi jalan merupakan hal yang sangat penting. Guna mepertahankan kondisi jalan tersebut sesuai dengan pasal 29 diperlukan suatu Dana Preservasi Jalan, yang mana dipergunakan khusus untuk kegiatan pemeliharaan, rehabilitasi dan rekonstruksi jalan. Dana tersebut bersumber dari pengguna jalan dan dikelola oleh unit pengelola Dana Preservasi Jalan dibawah kementerian di bidang jalan. Ketentuan mengenai hal ini diatur dalam Peraturan Presiden.

Selain menyelenggarakan, pemerintah mempunyai kewajiban untuk menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang antarkota antarprovinsi serta lintas batas Negara. Kewajiban pemerintah dalam menjamin ketersediaan angkutan umum dibagi kepada pemerintah daerah setempat sesuai dengan tingkatan wewenangnya, antara lain:

a. Pemerintah Daerah provinsi wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang antarkota dalam provinsi.
b. Pemerintah Daerah kabupaten/kota wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang dalam wilayah kabupaten/kota.
c. Penyediaan jasa angkutan umum dilaksanakan oleh badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, dan/atau badan hukum lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Guna memenuhi memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, aman, nyaman, dan terjangkau, pemerintah bertanggung jawab atas penyelenggaraan suatu angkutan umum. Untuk angkutan umum orang dan/atau barang hanya dilakukan dengan kendaraan bermotor umum. Pemerintah pusat maupun daerah mempunyai kewajiban masing-masing dalam menjamin tersedianya angkutan umum sesuai dengan wilayahnya masing-masing. Pembagian kewajiban tersebut adalah sebagai berikut:

a. Pemerintah Daerah provinsi wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang antarkota dalam provinsi.
b. Pemerintah Daerah kabupaten/kota wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang dalam wilayah kabupaten/kota.

Sedangkan dalam hal penyediaan jasa dilakukan oleh badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, dan/atau badan hukum lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Sesuai dengan pasal 140, pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum

bappelitbangda

tersebut dibagi menjadi dua, yaitu angkutan umum dalam trayek dan tidak dalam trayek.

Jenis dari angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek (pasal 142) terdiri atas:

a. angkutan lintas batas negara;
b. angkutan antarkota antarprovinsi;
c. angkutan antarkota dalam provinsi;
d. angkutan perkotaan; atau
e. angkutan perdesaan.

Dalam penyelenggaraannya, angkutan dalam trayek tersebut harus memiliki beberapa kriteria sebagai berikut:

a. memiliki rute tetap dan teratur;
b. terjadwal, berawal, berakhir, dan menaikkan atau menurunkan penumpang di Terminal untuk angkutan antarkota dan lintas batas negara; dan
c. menaikkan dan menurunkan penumpang pada tempat yang ditentukan untuk angkutan perkotaan dan perdesaan.

Jaringan trayek dan kebutuhan kendaraan bermotor umum dalam penyelenggaraan angkutan orang disusun berdasarkan:

a. tata ruang wilayah;
b. tingkat permintaan jasa angkutan;
c. kemampuan penyediaan jasa angkutan;
d. ketersediaan jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
e. kesesuaian dengan kelas jalan;
f. keterpaduan intramoda angkutan; dan
g. keterpaduan antarmoda angkutan.

Pada pelaksanaanya sesuai dengan pasal 145, penyusunan jaringan dan kebutuhan akan kendaraan bermotor umum tersebut disusun ke dalam bentuk rencana umum jaringan trayek dan dilakukan secara terkoordinasi dengan instansi terkait. Rencana umum tersebut dikaji ulang secara berkala paling lama 5 (lima) tahun.

Dalam konteks jaringan trayek perkotaan pada pasal 146, disusun berdasarkan kawasan perkotaan dan ditetapkan oleh:

a. Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk kawasan perkotaan yang melampaui batas wilayah provinsi;

bappelitbangda

b. Gubernur untuk kawasan perkotaan yang melampaui batas wilayah kabupaten/kota dalam satu provinsi; atau
c. Bupati/walikota untuk kawasan perkotaan yang berada dalam wilayah kabupaten/kota.

Ketentuan lebih lanjut mengenai angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek diatur dengan peraturan pemerintah.

Selain pembahasan mengenai angkutan umum, pada pasal 158 dijelaskan bahwa pemerintah menjamin ketersediaan angkutan massal berbasis Jalan untuk memenuhi kebutuhan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum di kawasan perkotaan. Dimana angkutan massal tersebut harus didukung dengan:

a. Mobil bus yang berkapasitas angkut massal;
b. Lajur khusus;
c. Trayek angkutan umum lain yang tidak berimpitan dengan trayek angkutan massal; dan
d. Angkutan pengumpan.

2.2.5 Sistem Informasi dan Teknologi

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Perusahaan Angkutan Umum wajib memenuhi standar pelayanan minimal yang meliputi :

1. Keamanan;
2. Keselamatan;
3. Kenyamanan;
4. Keterjangkauan;
5. Kesetaraan; dan
6. Keteraturan.

Standar pelayanan minimal sebagaimana dimaksud diatas ditetapkan berdasarkan jenis pelayanan yang diberikan.

Selanjutnya menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 10 Tahun 2012 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan, bahwa :

1. Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan yang selanjutnya disebut Standar Pelayanan Minimal adalah persyaratan penyelenggaraan Angkutan Massal Berbasis Jalan mengenai jenis dan mutu pelayanan yang berhak diperoleh setiap Pengguna Jasa Angkutan Massal Berbasis Jalan secara minimal.

bappelitbangda

2. Keteraturan merupakan standar minimal yang harus dipenuhi untuk memberikan kepastian waktu pemberangkatan dan kedatangan mobil bus serta tersedianya fasilitas informasi perjalanan bagi Pengguna Jasa.
3. Keteraturan terdiri atas:
   a. waktu tunggu;
   b. kecepatan perjalanan;
   c. waktu berhenti di halte;
   d. informasi pelayanan;
   e. informasi waktu kedatangan mobil bus;
   f. akses keluar masuk halte;
   g. informasi halte yang akan dilewati;
   h. ketepatan dan kepastian jadwal kedatangan dan
   i. keberangkatan mobil bus;
   j. informasi gangguan perjalanan mobil bus;
   k. sistem pembayaran.

2.3 Penyelenggaraan Angkutan Umum dalam PP 74 tahun 2014 tentang Angkutan Jalan

Berdasarkan peraturan pemerintah 74 tahun 2014 tentang Angkutan Jalan dijelaskan tekait dengan penyelenggaraan angkutan kota khususnya terkait dengan penjelasan ciri-ciri trayek angkutan kota. Ciri-ciri pelayanan trayek angkutan kota disampaikan dalam tabel berikut.

Tabel 2.1 Ciri-Ciri Pelayanan Trayek Kota

No.	Klasifikasi Trayek	Ciri-Ciri Pelayanan
1	Trayek Utama	- mempunyai jadwal tetap; - melayani angkutan antar kawasan utama, antara kawasan utama dan kawasan pendukung dengan ciri melakukan perjalanan ulang-alik secara tetap dengan pengangkutan yang bersifat massal; - dilayani oleh mobil bus umum; - pelayanan cepat dan atau lambat; - jarak pendek;

bappelitbangda

		- melalui tempat-tempat yang ditetapkan hanya untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.
2	Trayek Cabang	- mempunyai jadwal tetap; - melayani angkutan antar kawasan pendukung, antara kawasan pendukung dan kawasan pemukiman; - dilayani dengan mobil bus umum; - pelayanan cepat dan atau lambat; - jarak pendek; - melalui tempat-tempat yang telah ditetapkan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.
3	Trayek Ranting	- melayani angkutan dalam kawasan pemukiman; - dilayani dengan mobil bus umum dan atau mobil penumpang umum; - pelayanan lambat; - jarak pendek; - melalui tempat-tempat yang telah ditetapkan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.
4	Trayek Langsung	- mempunyai jadwal tetap; - melayani angkutan antar kawasan secara tetap yang bersifat masal dan langsung; - dilayani oleh mobil bus umum; - pelayanan cepat; - jarak pendek; - melalui tempat-tempat yang ditetapkan hanya untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.

Sumber: PP 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan

bappelitbangda

BAB III

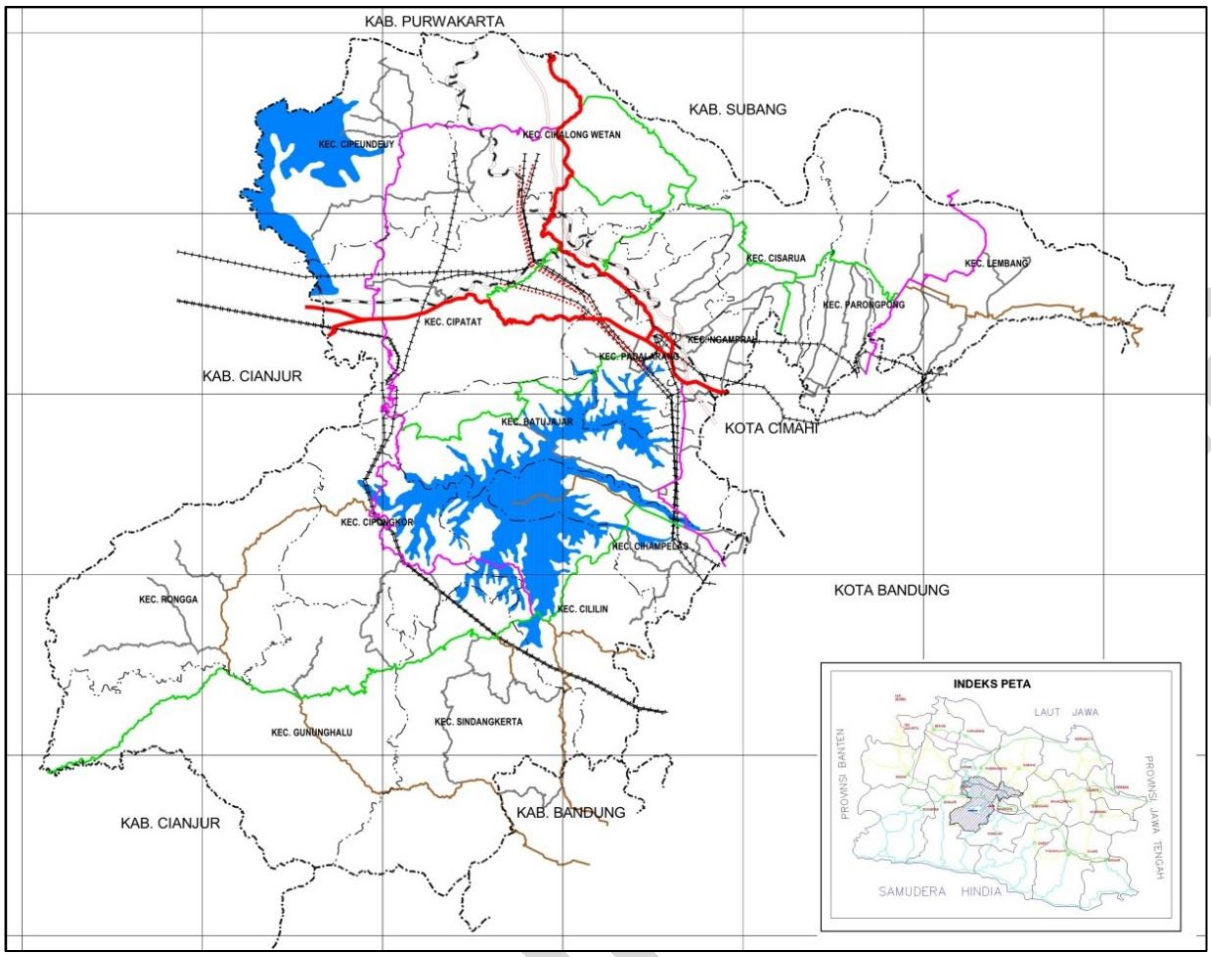
GAMBARAN UMUM KABUPATEN BANDUNG BARAT

3.1. Gambaran Geografis

Secara Geografis Kabupaten Bandung Barat terletak pada 06º 41' - 07º 19' Lintang Selatan dan 107º 22' - 108º 05' Bujur Timur. Keseluruhan wilayah Kabupaten Bandung Barat memiliki luas sebesar Luas wilayah 1.305,77 Km2 atau 130.577,40 Ha yang terbagi menjadi 16 wilayah administrasi kecamatan, yaitu Lembang, Parongpong, Cisarua, Cikalongwetan, Cipeundeuy, Ngamprah, Cipatat, Padalarang, Batujajar, Cihampelas, Cililin, Cipongkor, Rongga, Sindangkerta, Gununghalu dan Saguling. Kabupaten Bandung Barat meliputi 165 desa, dengan batas wilayah administrasi meliputi:

a. Sebelah Utara : berbatasan dengan Kecamatan Cikalong Kulon Kabupaten Cianjur; Kecamatan (Maniis, Darangdan, Bojong dan Wanayasa) Kabupaten Purwakarta; Kecamatan (Sagalaherang, Jalan Cagak dan Cisalak) Kabupaten Subang.
b. Sebelah Timur : berbatasan dengan Kecamatan (Cilengkrang, Cimenyan, Margaasih dan Soreang) Kabupaten Bandung, Kecamatan (Cidadap dan Sukasari)
c. Kota Bandung dan Kecamatan (Cimahi Utara, Cimahi Tengah dan Cimahi Selatan) Kota Cimahi.
d. Sebelah Barat : berbatasan dengan Kecamatan (Campaka, Ciranjang, dan Mande) Kabupaten Cianjur.
e. Sebelah Selatan : Berbatasan Kabupaten Bandung dan Kabupaten Cianjur

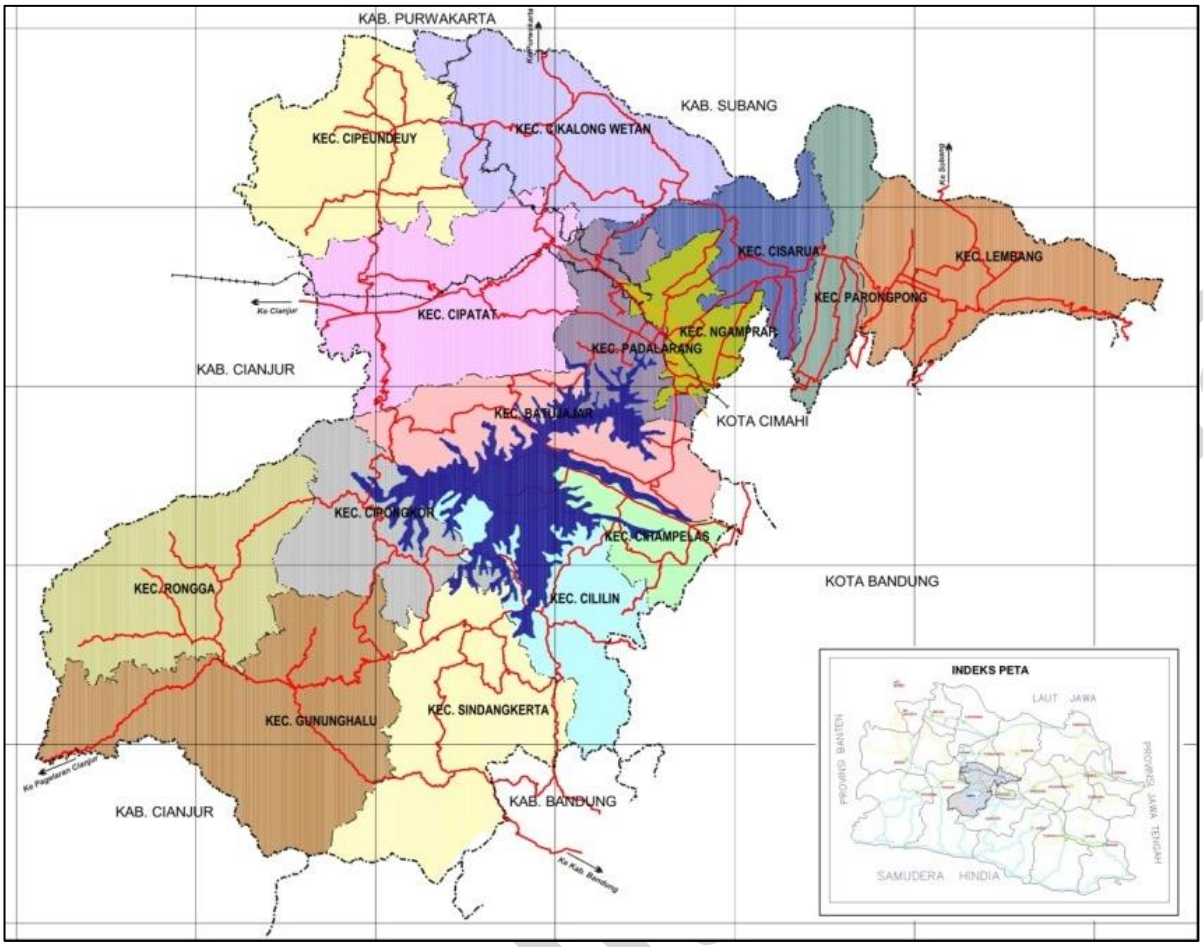
bappelitbangda



Gambar 3.1. Peta Wilayah Kabupaten Bandung Barat

Sumber : RTRW Kab.Bandung Barat

bappeda

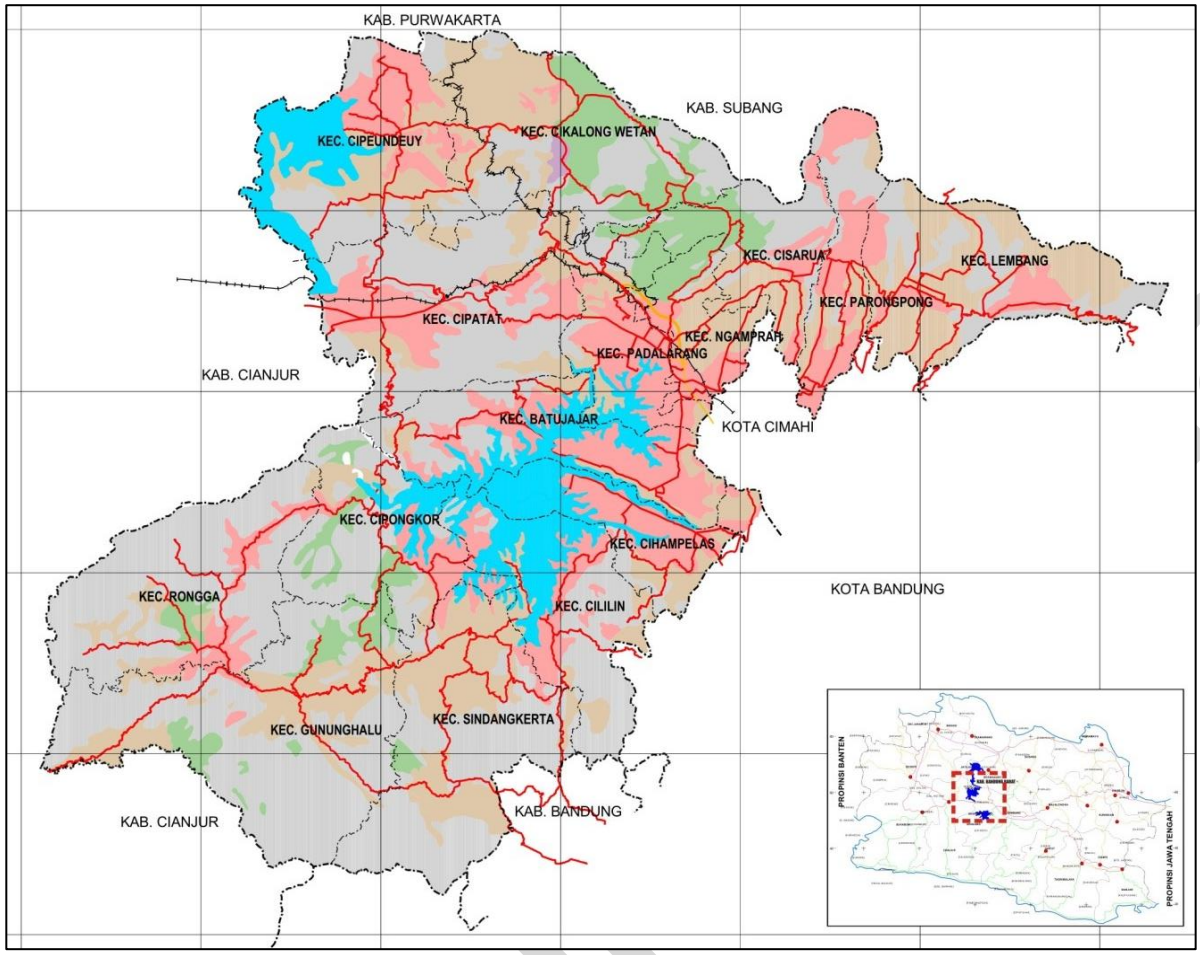


Gambar 3.2. Batas Administrasi Wilayah Kabupaten Bandung Barat

Sumber : RTRW Kab.Bandung Barat

3.2. Gambaran Topografis

Kabupaten Bandung Barat didominasi oleh kemiringan lereng yang sangat terjal (>40%), di Kecamatan Gununghalu sebagai kecamatan yang mempunyai kemiringan lereng sangat terjal terluas (13.480 Ha). Adapun kemiringan lereng datar (0-8%) merupakan kemiringan lereng dengan luas dominan kedua. Kecamatan Batujajar adalah kecamatan dengan luas lereng datar (0-8%) terluas (4.899 Ha). Kemiringan lereng 8-15% cenderung untuk berada di beberapa kecamatan saja. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Gambar 3.3.**

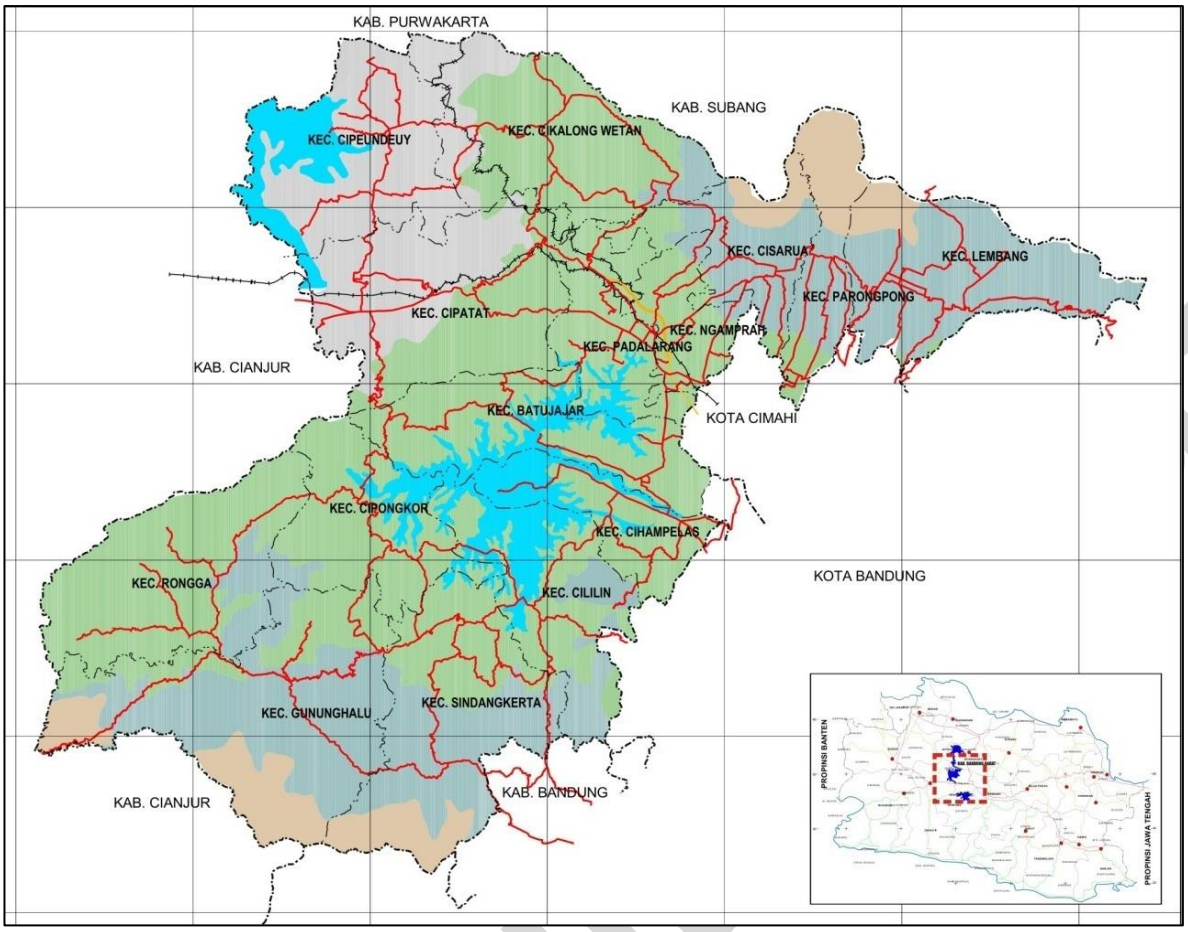


Gambar 3.3. Peta Gambaran Kemiringan Lereng Kabupaten Bandung Barat

Sumber : RTRW Kab.Bandung Barat

Ketinggian di Kabupaten Bandung Barat secara umum berkisar antara 0 – 2000 m dpl. Persentase ketinggian terbesar adalah 500 – 1000 m dpl, yaitu seluas 59.614,15 ha atau sebesar 46,68% dari luas Kabupaten Bandung Barat, sedangkan ketinggian terkecil yaitu 1500 - 2000 m dpl dengan luas 10.480,39ha atau sebesar 8,10% dari luas Kabupaten Bandung Barat. Untuk lebih jelasnyadapat dilihat pada **Gambar 3.4.**

bappeda



Gambar 3.4. Peta Gambaran Topografi Kabupaten Bandung Barat

Sumber : RTRW Kab.Bandung Barat

Berdasarkan kemiringan lereng dan beda tinggi serta kenampakan di lapangan morfologi Kabupaten Bandung Barat dikelompokkan menjadi 4 (empat) satuan morfologi, yaitu morfologi pedataran, landai, perbukitan dan morfologi pegunungan.

Jenis tanah yang terdapat di Kabupaten Bandung Barat antara lain: aluvial coklatkelabu; aluvial kelabu dan merah; andosol coklat; andosol coklat dan regosol coklat; glei humus dan aluvial; glei humus dan aluvial kelabu; latosol coklat; latosol merah dan coklat; latosol merah kekuningan; latosol tua kemerahan; regosol kelabu dan litosol. Jenis tanah yang paling luas di Kabupaten Bandung Barat adalah glei humus dan alluvial sekitar 28.938,40 Ha atau 23,84%, sedangkan yang luasnya paling kecil adalah jenis tanah alluvial kelabu danmerah sekitar 612,64 Ha atau 0,50 % dari luas Kabupaten Bandung Barat.

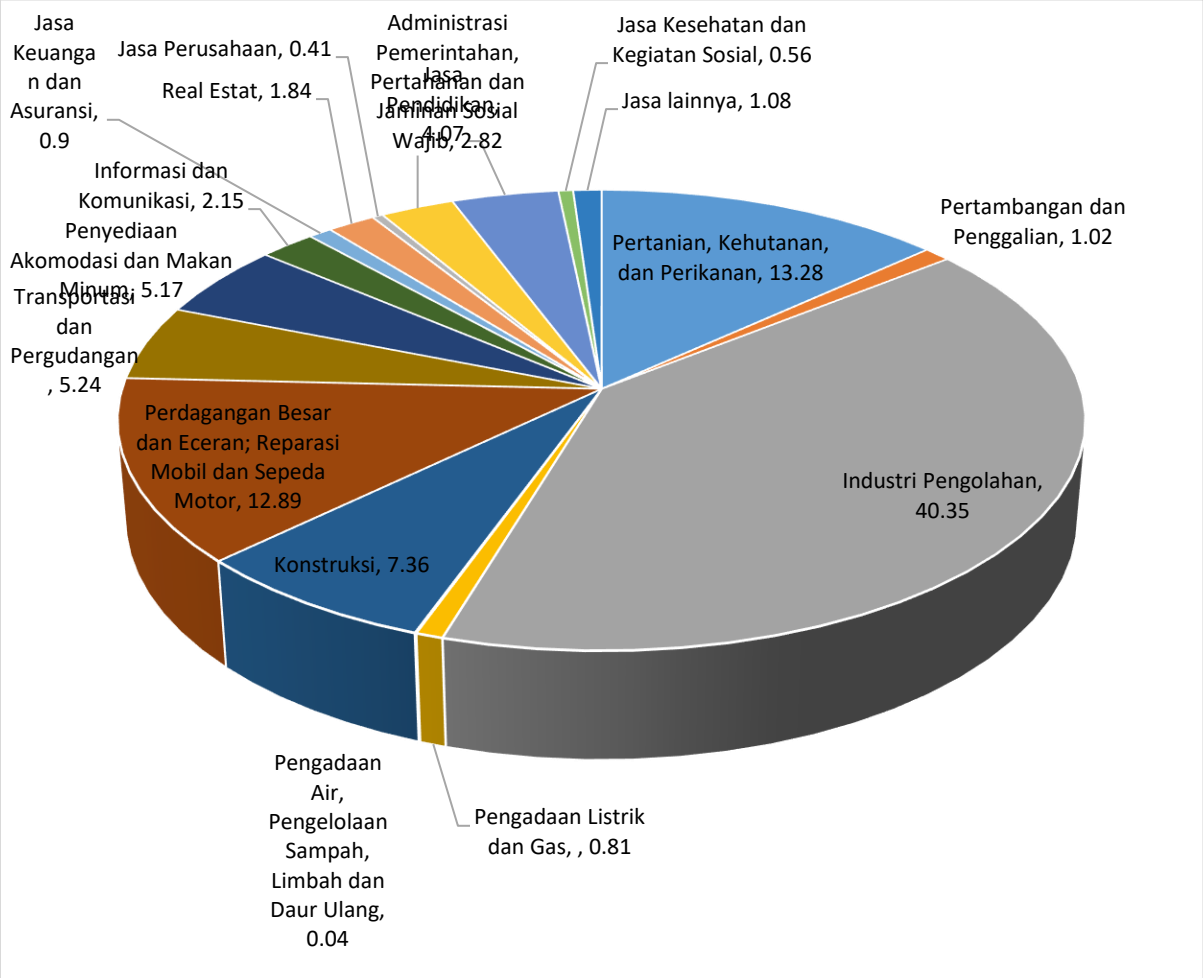
3.3. Kondisi Sosial Kependudukan Kabupaten Bandung Barat

Pertumbuhan penduduk usia kerja akan meningkatkan jumlah angkatan kerja. Pertambahan angkatan kerja tersebut dapat ditampung dalam lapangan kerja formal, dan sebagian lagi telah berusaha menciptakan lapangan kerja formal, dan sebagian lagi telah berusaha menciptakan lapangan kerja untuk dirinya sendiri, yang termasuk sebagai pekerjaan sektor informal. Namun tidak semua angkatan kerja tersebut dapat tertampung pada lapangan kerja yang tersedia. Yang termasuk angkatan kerja adalah penduduk yang bekerja, mempunyai pekerjaan tetapi sementara tidak bekerja dan yang sedang mencari pekerjaan (menganggur). Penduduk yang bersekolah, mengurus rumah tangga dan tidak melakukan kegiatan apapun termasuk kategori bukan angkatan kerja.

3.4. Kondisi Perekonomian Kabupaten Bandung Barat

Besarnya peranan berbagai lapangan usaha ekonomi dalam memproduksi barang dan jasa sangat menentukan struktur ekonomi suatu daerah. Struktur ekonomi yang terbentuk dari nilai tambah yang diciptakan oleh setiap lapangan usaha menggambarkan seberapa besar ketergantungan suatu daerah terhadap kemampuan berpro-duksi dari setiap lapangan usaha. Selama lima tahun terakhir (2016-2020) struktur perekonomian Bandung Barat didominasi oleh 6 (enam) kategori lapangan usaha, diantaranya: Industri Pengolahan; Perdagangan Besar dan Eceran, Reparasi Mobil, dan Sepeda Motor; Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan; Konstruksi; Transportasi dan Pergudangan; serta Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum. Hal ini dapat dilihat dari peranan masingmasing lapangan usaha terhadap pembentukan PDRB Bandung Barat. Peranan terbesar dalam pembentukan PDRB Bandung Barat pada tahun 2020 dihasilkan oleh lapangan usaha Industri Pengolahan, yaitu mencapai 40,35 persen. Selanjutnya disusul oleh lapangan usaha Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan sebesar 13,28 persen, lapangan usaha Perdagangan Besar dan Eceran, Reparasi Mobil, dan Sepeda Motor sebesar 12,89 persen, lapangan usaha Konstruksi sebesar 7,36 persen, lapangan usaha Transportasi dan Pergudangan sebesar 5,24 persen serta lapangan usaha Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum sebesar 5,17 persen. Sementara peranan lapangan usahalapangan usaha lainnya masing-masing masih berada di bawah 5 (lima) persen.

bappelitbangda



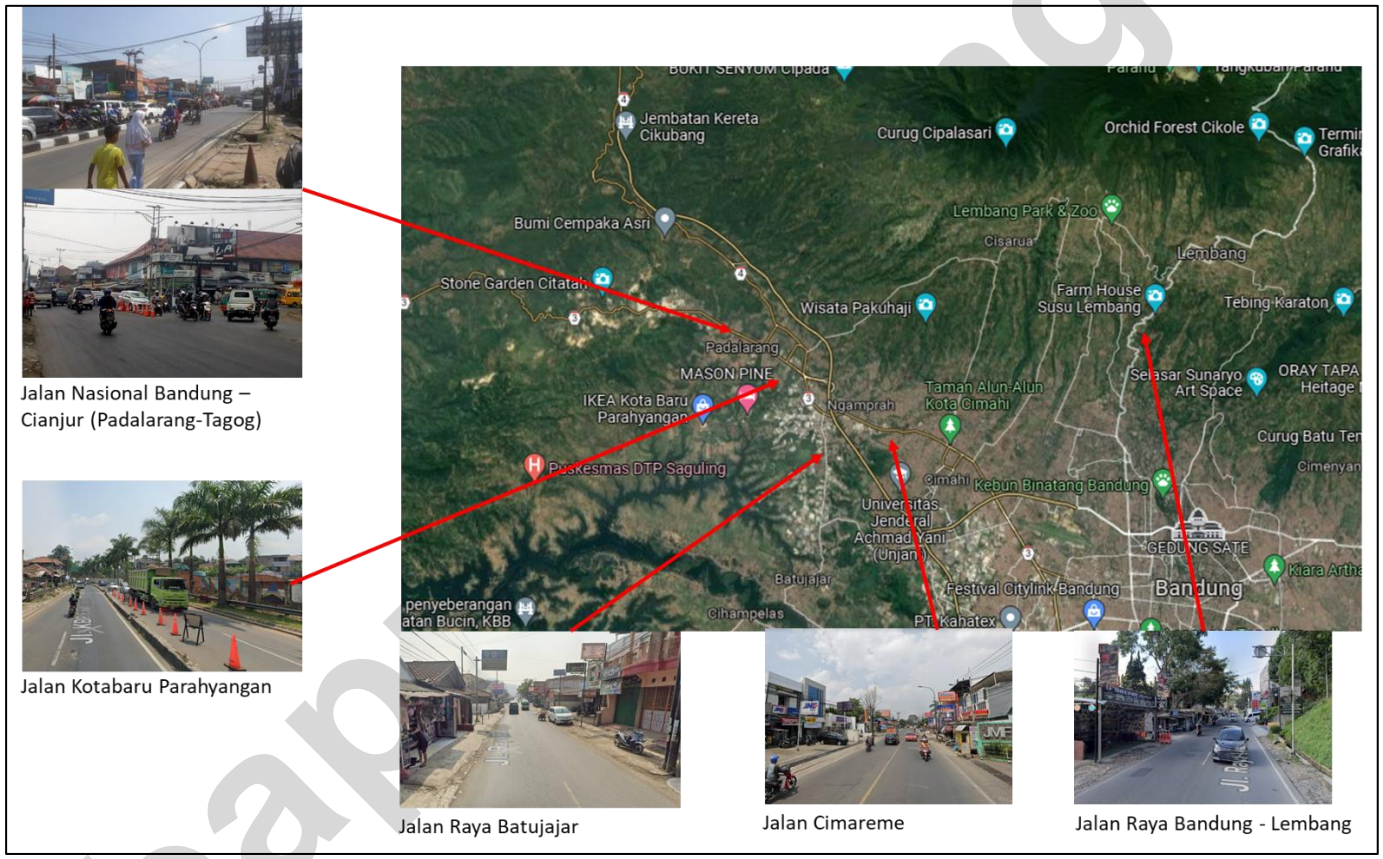
Gambar 3.5. Distribusi PDRB Kabupaten Bandung Barat

Sumber : Kab.Bandung Barat Dalam Angka 2021

Di antara keenam lapangan usaha tersebut, Industri Pengolahan dan Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum adalah kategori yang mengalami peningkatan peranan. Sebaliknya, Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan, Konstruksi, Perdagangan Besar dan Eceran, Reparasi Mobil dan Sepeda Motor, serta Transportasi dan Pergudangan; peranannya berangsurangsur menurun. Salah satu penyebab menurunnya peranan Perdagangan Besar dan Eceran, Reparasi Mobil dan Sepeda Motor adalah melemahnya permintaan dari masyarakat akibat penurunan pendapatan sebagai dampak pandemi Covid-19 yang menyebabkan daya beli masyarakat menjadi menurun. Selain itu selama pandemi Covid-19 menyebabkan hampir seluruh aktivitas perdagangan menjadi terhenti karena kondisi keadaan yang tidak memungkinkan.

3.5. Gambaran Umum Penyelengagraan Transportasi Kabupaten Bandung Barat

Dalam penyelengaaraan transportasi khususnya terkait dengan kebutuhan perencanaan transportasi angkutan umum, pembahasan awal terpenting adalah terkait dengan ketersediaan prasarana pendukung yaitu jaringan jalan dan prasarana transportasi umum eksisting. Berdasarkan hasil pengamatan di lapangan, terkait dengan ketersediaan prasarana pendukung yaitu ketersediaan jaringan jalan di Kabupaten Bandung Barat, terlihat bahwa sebagian besar jaringan jalan di Kabupaten Bandung Barat memiliki lebar dan jumlah lajur yang tidak besar, sehingga dalam perencanaan transportasi umum sebetulnya terkendala apabila akan menyediakan transportasi umum berbasis jalan yang handal. Secara umum gambaran prasarana jalan di Kabupaten Bandung Barat terlihat dalam grafis berikut ini,



Gambar 3.6 Gambaran Prasarana Jalan di Kabupaten Bandung Barat

Sumber : Hasil Pengamatan Lapangan, 2021

Dari ilustrasi grafis diatas, terlihat bahwa ruas jalan terbesar maksimal pada konfigurasi jalan 2 jalur dan 4 lajur, dan terdapat di jaringan jalan nasional yang melintasi Kabupaten Bandung Barat

dan jaringan jalan yang berada di Kawasan pengembang. Keberadaan Kabupaten Bandung Barat yang dilintasi jaringan jalan nasional pada koridor pergerakan Cianjur – Bandung, Purwakarta – Bandung, dan Subang – Bandung menjadikan Kabupaten Bandung Barat memiliki beban lalu lintas yang cukup tinggi, dan juga karena jaringan jalan nasional yang melintasi Kabupaten Bandun Barat merupakan akses utama pergerakan di Kabupaten Bandung Barat tentunya ini menjadi kendala pula dalam aksesibilitas dan mobilitas masyarakat Kabupaten Bandung Barat/

bappelitbangda

BAB IV
PEMBAHASAN

4.1. Konsep Pemanfaatan Lahan Kabupaten Bandung Barat

Konsep pengembangan penggunaan lahan Kabupaten Bandung Barat dimaksudkan untuk menciptakan pola pemanfaatan ruang yang mampu menjadi wadah bagi berlangsungnya berbagai kegiatan penduduk serta keterkaitan fungsional antar kegiatan, sehingga tercipta keserasian antara satu kegiatan dengan kegiatan lain serta tetap menjaga kelestarian lingkungan. Dalam mengembangkan konsep pemanfaatan ruang kota ini disesuaikan dengan potensi dan permasalahan yang ada di Kabupaten Bandung Barat, dengan tetap mempertimbangkan hal –hal berikut:

1. Keserasian arahan pemanfaatan ruang Wilayah Pembangunan Kabupaten Bandung Barat dengan arahan tata ruang Provinsi Jawa Barat.
2. Peran dan fungsi Kabupaten Bandung Barat sesuai dengan struktur tata ruang Provinsi Jawa Barat.
3. Pola penggunaan lahan eksisting dan kecenderungan perkembangannya, baik fisik, sosial maupun ekonomi ke dalam konsep pemanfaatan ruang yang mudah dilaksanakan (realistis).
4. Potensi dan kendala fisik alam.
5. Mengamankan kawasan lindung guna menjaga kelestarian daya dukung lingkungan.

Berdasarkan pertimbangan-pertimbangan tersebut, maka yang Pengembangan Kawasan Terbangun akan dikembangkan di Kabupaten Bandung Barat meliputi :

A. Pengembangan Kawasan Pusat Pemerintahan

Kabupaten Bandung Barat sebagai lokasi pusat pemerintahan Kabupaten yang berada pada jaringan jalan utama atau jalan nasional yang berhirarki dan saling terintegrasi dengan wilayah yang lebih luas atau wilayah Bandung Metropolitan Area. Adanya pengembangan sistem jaringan jalan ini diharapkan aksesibilitas dari dan ke wilayah aglomerasi disekitarsa mudah dijangkau dari seluruh Kabupaten Bandung Barat. Dengan demikian pusat pemerintahan

bappelitbangda

Kabupaten Bandung Barat dan aktifitas kegiatan lainnya dapat dijadikan sebagai pemicu perkembangan Kawasan Bandung Metropolitan Area secara keseluruhan.

B. Pengembangan Kegiatan Perdagangan, Jasa, dan Industri

Kegiatan perdagangan, jasa, dan Industri yang akan dikembangkan di Kabupaten Bandung Barat berupa perdagangan, jasa, dan industri untuk memenuhi kebutuhan penduduk Kabupaten Bandung Barat maupun untuk kebutuhan ekspor keluar wilayah, serta akan dipusatkan di wilayah perkotaan Padalarang hingga Cimareme, dan juga Kawasan Bandung Barat di Selatan hingga wilayah Cililin - Gununghalu. Hal ini dikarenakan kegiatan perdagangan, jasa, dan Industri yang ada di Kabupaten Bandung Barat saat ini sudah berkembang secara alami dan membentuk pusat kegiatan komersial. Untuk memenuhi tuntutan sebagai pusat kegiatan perdagangan dan jasa dengan skala pelayanan baik kota dan regional hingga nasional, maka peran pusat perdagangan, jasa, dan industri yang ada saat ini harus ditingkatkan kualitas dan fungsi pelayanannya serta dilengkapi dengan sarana dan prasarana penunjang. Adapun jenis kegiatan perdagangan dan jasa yang akan dikembangkan berupa hotel, pasar tradisional, pertokoan, jasa perbankan, bengkel dan kegiatan jasa lainnya.

C. Pengembangan Kegiatan Pariwisata

Kabupaten Bandung Barat memiliki destinasi pariwisata unggulan yang bukan hanya wisata unggulan lokal tapi wisata unggulan Provinsi dengan kunjungan wisatawan nasional hingga manca negara yaitu berada di wilayah Kecamatan Lembang. Jumlah kunjungan yang tinggi saat ini perlu diimbangi dengan pelayanan baik dari sisi sarana maupun prasarana. Pola pergerakan wisatawan menuju Kawasan wisata Lembang datang dari berbagai penjuru pintu masuk Lembang, baik dari arah Utara atau dari wilayah Subang, dari Selatan dari wilayah Kota Bandung, dan juga sebagian dari wilayah Barat atau dari Bandung Barat dan Cimahi.

Salah satu permasalahan dalam pengembangan kegiatan pariwisata di wilayah Kecamatan Lembang adalah gap ketersediaan sarana dan prasarana transportasi, dimana tidak tersedia angkutan umum massal yang dapat melayani wisatawan sehingga wisatawan yang menuju Kawasan Lembang lebih memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi dan hal inilah yang menjadi salah satu penyebab kurangnya pelayanan infrastruktur untuk kebutuhan wisata di Kecamatan Lembang

bappelitbangda

D. Pengembangan Kegiatan Permukiman

Pada prinsipnya pengembangan kegiatan permukiman dapat dialokasikan pada lahan-lahan yang kurang produktif, baik oleh pemerintah, swasta, maupun masyarakat yang pelaksanaannya dapat dilakukan melalui kerjasama kemitraan yang saling menguntungkan.

Konsep pengembangan kegiatan permukiman ini dapat dilakukan dengan pola 1: 3 : 6, yang pelaksanaannya tidak harus berada dalam satu lokasi, tetapi dapat dilakukan secara terpisah. Mengingat fungsi Kabupaten Bandung Barat, maka jenis perumahan yang akan dikembangkan dititikberatkan pada perumahan tipe kavling menengah (menengah-rendah) dengan tingkat kepadatan sedang hingga tinggi, pola pengembangan kegiatan permukiman penduduk yang sudah ada, sehingga tercipta keserasian dikembangkan dengan permukiman penduduk yang sudah ada, maka diharapkan akan tercipta keserasian.

Permukiman di Kabupaten Bandung Barat cukup beragam, mulai dari permukiman skala besar dalam bentuk Kota Mandiri yang berada di wilayah Padalarang, maupun permukiman skala kecil dan sedang, serta permukiman alamiah yang sudah ada sejak lama di banyak wilayah di Kabupaten Bandung Barat

4.2. Identifikasi Isu Strategis

Berdasarkan pembahasan sebelumnya terkait kondisi eksisting maupun sekilas terkait tentang kegiatan utama di Kabupaten Bandung Barat, maka disimpulkan isu strategis permasalahan yang terkait dengan kebutuhan dalam perencanaan transportasi massal di Kabupaten Bandung Barat, antara lain berangkat dari permasalahan sebagai berikut :

1. KBB sebagai bagian dari wilayah BMA memiliki beban sebagai wilayah satelit dimana harus melayani pergerakan antar wilayah
2. Angkutan umum eksisting sebagian merupakan angkutan yang dikelola wilayah lain (angkutan perkotaan yang lintas wilayah) atau Provinsi (AKDP), sehingga tidak dapat diatur seluruhnya
3. KBB dilintasi oleh jaringan jalan nasional pada pergerakan koridor utama Cianjur – Bandung dan Purwakarta – Bandung, sehinggar terbebani oleh arus menerus kendaraan pada pergerakan tersebut
4. Wilayah Lembang menjadi destinasi wisata favorit di wilayan Bandung Raya, dan pada akhir pekan seringkali terjadi kepadatan lalu lintas (pergerakan dari Kota Bandung, Utara, dan internal)
5. Kepadatan lalu lintas pada jam puncak (pagi – sore, dan bersamaan waktu keluar masuk karyawan industri) pada Kawasan industri.

bappelitbangda

6. Tingginya penggunaan kendaraan pribadi (hasil preliminary survey, 91% lalu lintas di jalur utama KBB adalah kendaraan pribadi), dan okupansi angkutan umum rendah (rata-rata 30%-40% pada jam sibuk)

Dengan demikian beberapa kesimpulan isu strategis yang menjadi dasar perumusan terkait transportasi publik Kabupaten Bandung Barat ini antara lain :

1. Kabupaten Bandung Barat sebagai salah satu bagian dari wilayah Aglomerasi Bandung Raya
2. Karakteristik aktifitas yang beragam namun hampir memiliki dominasi yang sama di Kawasan masing-masing, mulai dari kegiatan industri, pariwisata, perdagangan, dan jasa.
3. Karakteristik pergerakan bukan hanya internal wilayah Kabupaten Bandung Barat saja, namun pergerakan komuter pada wilayah Aglomerasi, pergerakan wisatawan, dan pergerakan rutin internal di wilayah Kabupaten Bandung Barat
4. Kepadatan lalu lintas di beberapa wilayah untuk setiap tiologi kegiatan, didominasi oleh kendaraan pribadi dna kurangnya layanan angkutan umum terintegrasi
5. Kabupaten Bandung Barat dilintasi jalan nasional pada koridor pergerakan utama pergerakan dari WP Sukabumi dsk (Cianjur-KBB), WP Purwasuka (Subang-KBB), dan Kota Bandung
6. Kabupaten Bandung Barat menjadi lokasi simpul utama Kereta Cepat Jakarta – Bandung, namun keputusan perubahan ini belum siap diantisipasi dalam waktu dekat terkait penataan Kawasan di wilayah stasiun Padalarang sebagai simpul Kereta Cepat

4.3. Karakteristik Pergerakan di Kabupaten Bandung Barat

Karakteristik pergerakan antara lain pergerakan orang dan pergerakan barang, untuk pergerakan orang dibagi menjadi 2 karakteristik yaitu pergerakan komuter dan pergerakan wisatawan khususnya di Kawasan Lembang. Secara umum penjelasan terkaut karakteristik pergerakan orang sebagai berikut,

PERGERAKAN KOMUTER

Pergerakan Komuter di Kabupaten Bandung Barat Secara Umum terdiri dari :

- Pergerakan komuter internal yang didominasi oleh pekerja industri, pergerakan lain dari jasa/pemerintahan/Pendidikan dan juga perdagangan
- Pergerakan komuter eksternal, pergerakan ini lebih kepada pergerakan di wilayah Metropolitan Bandung Raya, dimana KBB menjadi salah satu kota satelit bagi wilayah

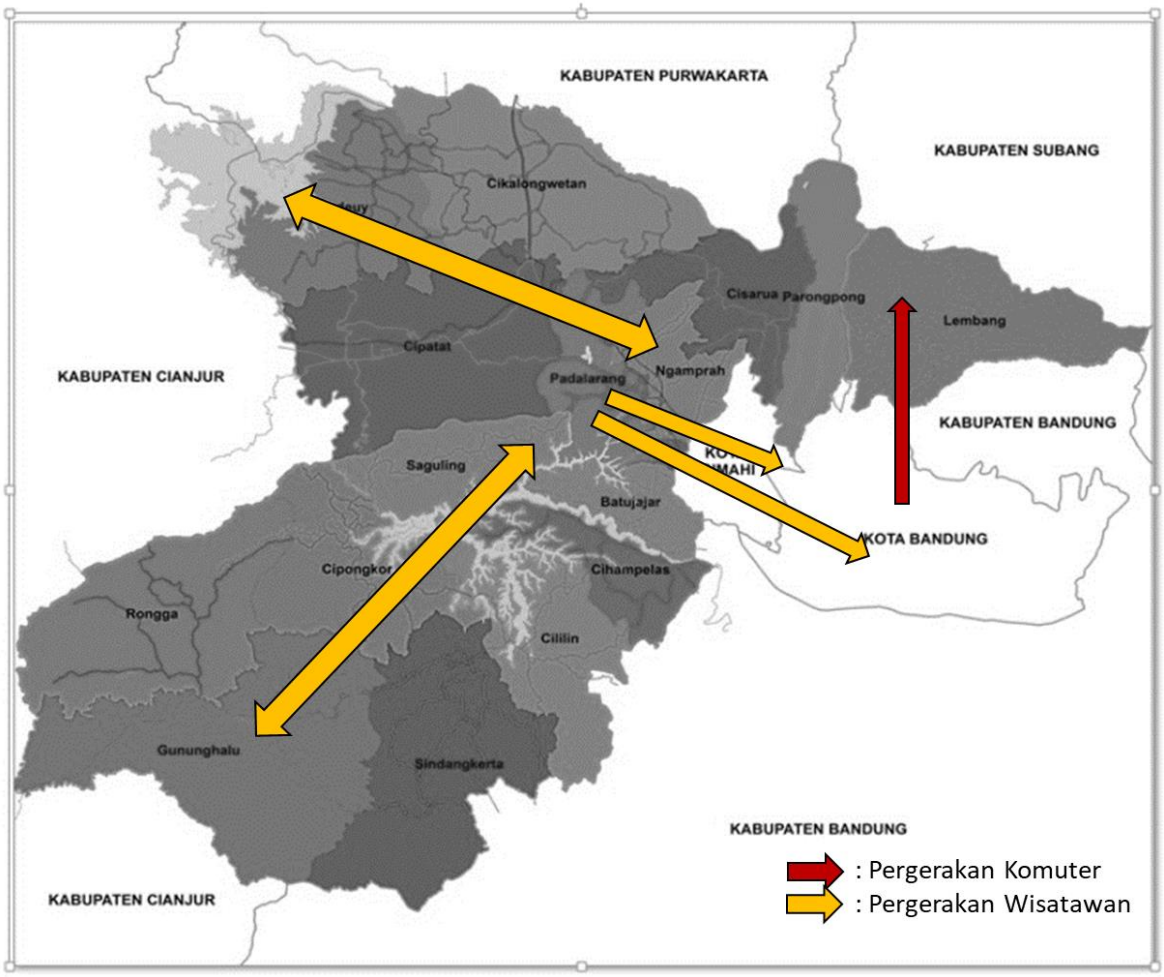
bappelitbangda

Kota Bandung, sehingga terdapat pergerakan komuter harian dari wilayah KBB menuju Kota Bandung dan sebagian Kota Cimahi begitupun sebaliknya

- Rencana simpul KA Cepat di Padalarang akan menjadi titik demand baru bagi pergerakan orang di Kab.Bandung Barat, baik untuk menuju wilayah Bandung Raya maupun internal di KBB

PERGERAKAN WISATAWAN

Pergerakan wisatawan sebagian besar menuju wilayah Utara atau Kawasan Wisata Lembang, pergerakan terjadi pada akhir pekan. Dominasi pergerakan dari wilayah Kota Bandung dsk dan sebagian kecil dari arah Utara atau dari Kab.Subang

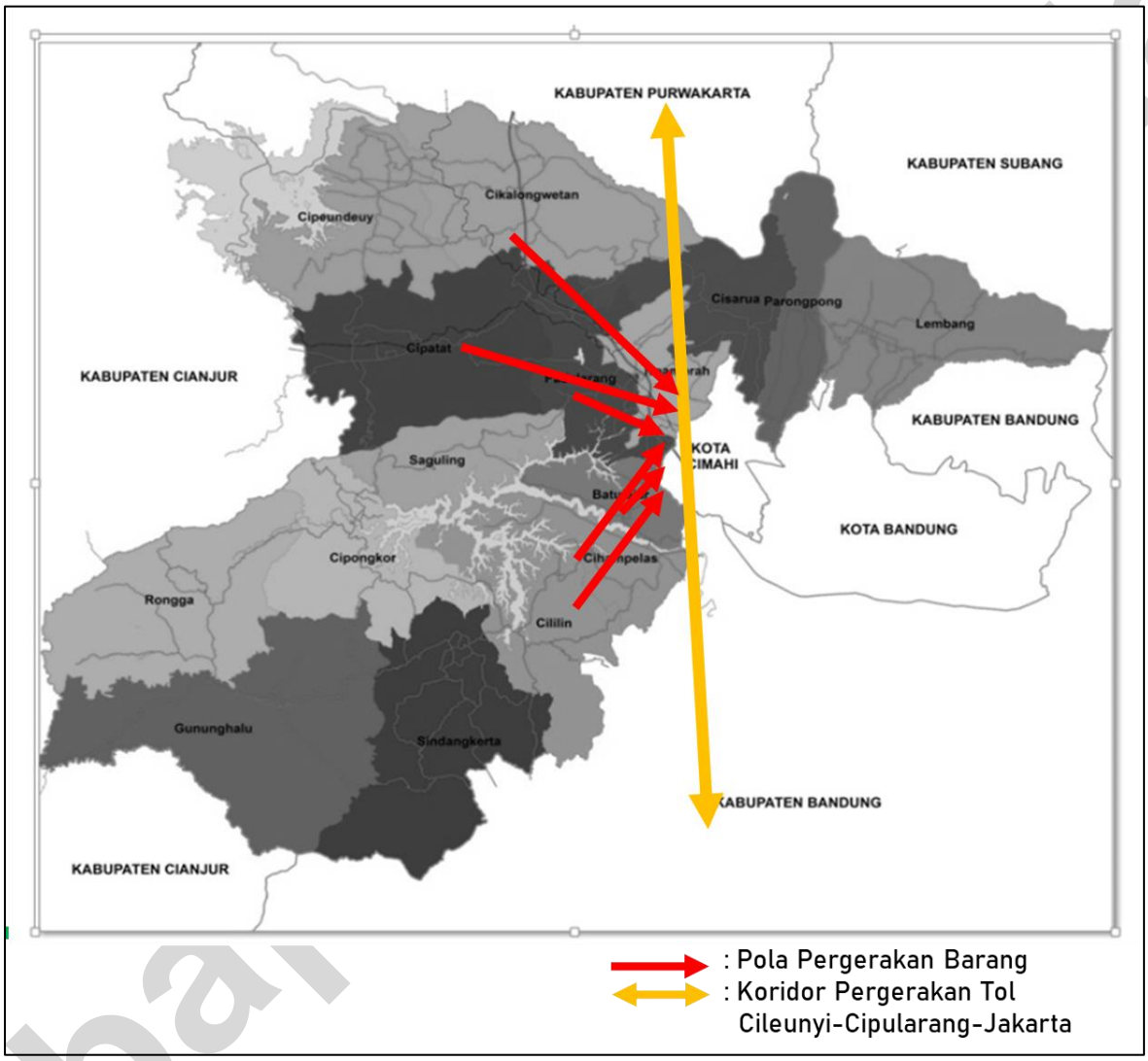


Gambar 4.1 Pola Pergerakan Orang/Penumpang di Kabupaten Bandung Barat

Sumber : Hasil Survey Awal, 2021

Sementara itu terkait dengan pergerakan barang, Pola karakteristik pergerakan barang didominasi oleh adanya kegiatan industri di wilayah Cimareme-Padalarang, Batujajar, hingga Cililin, Cikalongwetan, dan juga adanya industri/tambang batu kapur/gamping/marmer di wilayah Cipatat-Padalarang

Pergerakang angkutan barang sebagian besar mengarah ke jaringan jalan Tol atau menuju Gerbang Tol Padalarang Timur untuk kemudian didstribusikan ke luar wilayah Kab. Bandung Barat maupun Jawa Barat



Gambar 4.2 Pola Pergerakan Barang di Kabupaten Bandung Barat

Sumber : Hasil Survey Awal, 2021

4.4. Konsep Pengembangan Sistem Transportasi Publik

Pengembangan Sistem Transportasi Publik Kabupaten Bandung Barat ditetapkan dengan visi pengembangan yaitu :

"MEWUJUDKAN TRANSPORTASI YANG BERKELANJUTAN DI KABUPATEN BANDUNG BARAT DENGAN SISTEM TRANSPORTASI UMUM MASSAL YANG TERINTEGRASI"

Dengan kata kunci "Integrasi" maka visi pengembangan transportasi publik di Kabupaten Bandung Barat ini didukung dengan misi sebagai berikut :

1. Mengembangan transportasi publik yang handal dengan pelayanan inklusif untuk sleuruh masyakarat Kabupaten Bandung Barat;
2. Mengembangkan integrasi antar moda dan intra moda untuk keselarasan pelayanan transportasi publik di Kabupaten Bandung Barat;
3. Mengembangkan integrasi transportasi publik Kabupaten Bandung Barat dengan jaringan transportasi pada hirarki yang lebih tinggi.

Konsep pengembangan angkutan massal Kabupaten Bandung Barat mempertimbangkan arah struktur ruang Kabupaten Bandung Barat. Aspek pengembangan yang diusulkan antara lain dari aspek teknis, kelembagaan, dan pembiayaan, dengan rincian usulan pengembangan angkutan massal per aspek sebagai beirkut,

A. Aspek Teknis

   Dari sisi teknis, usulan pengembangan yang dilakukan antara lain :

   - Pengembangan jaringan *trunk line*
   - Pengembangan integrasi *trunk line* dan *feeder line*
   - Penataan angkutan eksisting (dengan re-routing angkutan kota dan dijadikan angkutan feeder bagi *trunk line* yang direncanakan)
   - Pengembangan konsep park and ride
   - Penentuan jenis moda berdasarkan tipologi layanan
   - Integrasi dengan jaringan angkutan massal Metropolitan Bandung Raya/Trans Pasundan (Angkutan Massal yang berada pada Pengelolaan Pemerintah Provinsi Jawa Barat)

bappelitbangda

- Integrasi dengan simpul/jaringan Kereta Api Eksisting dan Kereta Cepat Jakarta - Bandung

B. Aspek Kelembagaan

Dari aspek kelembagaan dilakukan pengembangan terkait dengan penataan kelembagaan pengelolaan angkutan umum eksisting dan juga pengembangan badan pengelolaan angkutan umum di Kabupaten Bandung Barat baik untuk pengelolaan angkutan utama maupun untuk pengelolaan angkutan pengumpan.

C. Aspek Pembiayaan

Karena keterbatasan pendanaan Pemerintah Kabupaten Bandung Barat melalui APBD untuk pengembangan sarana dan prasarana transportasi umum, maka perlu dikembangkan skema pembiayaan lain diluar pembiayaan APBD, dan dalam hal ini diusulkan penggunaan pembiayaan KPBU, yang tentunya diawali dari kajian-kajian rute angkutan umum baik untuk rute utama maupun pengumpan yang potensial untuk ditawarkan kepada investor.

4.4.1. Penjelasan Umum Aspek Teknis

Pengembangan pilihan teknologi angkutan massal di Kabupaten Bandung Barat memerlukan kriteria untuk mengukur rute-rute angkutan massal yang akan dipilih. Kriteria yang digunakan untuk menentukan desain rute angkutan massal meliputi asal tujuan (pemukman, kawasan pertokoan, kawasan bisnis, kawasan wisata, sekolah, dlsb), data kondisi jalan, karakteristik kesesuaian fisik struktur teknologi angkutan massal dengan lingkungan sekitarnya, dan kemampuan pendanaan.

Pilihan teknologi angkutan massal yang dikembangkan di Kabupaten Bandung Barat adalah sebagai berikut :

1. Bus Rapid Transit
2. LRT/Monorail
3. Aerobus/*Cable Car*
4. Angkutan Kota (sebagai angkutan pengumpan/*feeder*)

Metodologi yang digunakan untuk mengembangkan koridor transportasi publik di Kabupaten Bandung Barat ini meliputi perencanaan sistem angkutan umum massal yang telah

bappelitbangda

didefisinikan dalam SK Dirjen Perhubungan Darat, keterlibatan fungsi hubungan dan hirarki fungsi rute jalan.

1. Sistem angkutan umum massal adalah **trayek utama** (sesuai definisi pada SK Dirjen Perhubungan Darat No. 687 Tahun 2002)
2. Fungsi Hubungan:
   - Menghubungkan **kawasan utama**:
     - Menghubungkan Pusat-Pusat Wilayah Pengembangan Utama (Pusat WP) di Kabupaten Bandung Barat
     - Menghubungkan antar kawasan pusat permukiman, perkantoran, pemerintahan, perdagangan dan jasa
   - Menghubungkan **simpul utama**: terminal, stasiun, bandara
3. Rute jalan yang dilalui adalah **jalan utama**:
   - Jalan arteri sekunder
   - Jalan kolektor sekunder

   (PERLU DIPERIKSA KETERSEDIAAN LEBAR JALANNYA)

Berdasarkan kondisi eksisting Kabupaten Barat baik dari sisi penataan ruang, pemanfaatan ruang, pola pergerakan, dan juga transportasi umum eksisting, maka dilakukan perumusan kebutuhan pengembanga transportasi publik berdasarkan tipologi pergerakan dan tipologi kawasannya. Detail perumusan rencana pengembangan transportasi publik Kabupaten Banrung Barat disampaikan dalam tabel berikut,

bappelitbangda

Tabel 4.1 Kajian Kebutuhan Transportasi Publik Berdasarkan Tipologinya

TIPOLOGI PERGERAKAN	TIPOLOGI KAWASAN	KAWASAN RENCANA PERGERAKAN	Kondisi Fisik	Perkiraan Demand	Jenis Moda yang Sesuai Tipologi	Rekomendasi Penggunaan Moda KBB	Integrasi
KOMUTER INTERNAL (Mayoritas Kegiatan Industri)	KAWASAN PERKOTAAN KABUPATEN	KABUPATEN BANDUNG BARAT	- Lebar jalan 6 – 12 m, konfigurasi 2/2 UD/D - Kontur bervariasi 2% – 10%	Sedang → Tinggi	- BRT - LRT - MRT - Angkutan Kota	- BRT - LRT	a) Trunk Line → Feeder Line b) Angkutan Danau → Feeder Line Darat → Trunk Line c) Stasiun KA/KC → Park and Ride → Trunk Line d) Park and Ride → Feeder Line → Trunk Line
KOMUTER AGLOMERASI	KAWASAN PERKOTAAN METROPOLITAN	KABUPATEN BANDUNG BARAT → KOTA CIMAHI & KOTA BANDUNG	- Lebar jalan 6 – 16 m, konfigurasi 2/2 UD/D & 4/2 UD/D - Kontur bervariasi 2% – 6%	Sedang → Tinggi	- BRT - LRT - MRT - Angkutan Kota	- Angkutan Kota	a) Feeder Line KBB → Angkutan Massal Bandung Raya b) Park and Ride → Feeder Line KBB → Angkutan Massal Bandung Raya

TIPOLOGI PERGERAKAN	TIPOLOGI KAWASAN	KAWASAN RENCANA PERGERAKAN	Kondisi Fisik	Perkiraan Demand	Jenis Moda yang Sesuai Tipologi	Rekomendasi Penggunaan Moda KBB	Integrasi
PARIWISATA	KAWASAN PERKOTAAN KABUPATEN KAWASAN PERKOTAAN METROPOLITAN	KABUPATEN BANDUNG BARAT (KEC. LEMBANG) → KOTA BANDUNG	- Lebar Jalan 6 – 10 m, konfigurasi 2/2 UD - Kontur 2% - 20%	• Weekdays : Rendah • Weekend : Tinggi	- BRT - Cable Car	- BRT	a) Park and Ride Wisata → BRT Wisata

Sumber : Hasil Survey dan Analisis, 2021

bappelitbang

4.4.2. Rumusan Usulan Pengembangan Transportasi Publik Kabupaten Bandung Barat

Dari hasil kajian diatas, selanjutnya dilakukan perumusan usulan program dalam rangka pengembangan sistem transportasi publik di Kabupaten Bandung Barat, usulan program sesuai dengan kebutuhan pengembangan transportasi publik Kabupaten Bandung Barat disampaikan sebagai berikut,

Tabel 4.2 Usulan Program Pengembangan Sistem Transportasi Publik Kabupaten Bandung Barat

No	Perencanaan Angkutan Publik	Usulan Program
A	Angkutan Massal untuk Pergerakan Internal/Karyawan Industri	- Pengembangan BRT (Trunk Line) Koridor Cipatat – Padalarang – Cimareme – Batujajar - Pengembangan Feeder Line : • Cihampelas – Batujajar – Cimareme • Sindangkerta – Cililin – Cihampelas - Batujajar • Cikalong – Cikamuning – Padalarang • Cipatat – Citatah – Padalarang • Ngamprah – Padalarang – Cimareme
B	Angkutan Massal untuk Pergerakan Pariwisata	- BRT Bandung – Lembang - Park and Ride (Eldorado ← usulan) - Switching Moda : Weekdays sbg BRT KBB → Weekend BRT Wisata Bandung – Lembang - Pembatasan Moda Bus Umum/Pariwisata, Tahap Lanjutan : Pembatasan Kendaraan Pribadi
C	Integrasi dengan Angkutan BRT Bandung Raya	- Halte Integrasi Cimareme - Halte Integrasi KBP - Halte Integrasi Padalarang - Halte Integrasi Ciburuy → Integrasi dengan Angkutan eksisting KBP - Alun-alun Kota Bandung → Pengusulan Halte BRT pada lokasi integrasi (Provinsi Jawa Barat)
D	Integrasi dengan jalur KA	- Halte Integrasi dengan stasiun Padalarang - Halte Integrasi dengan stasiun KC Padalarang - → Penyediaan lahan untuk pembangunan halte/pemberhentian angkutan → Pengusulan jalur integrasi antar moda dari stasiun ke angmum (PT.KAI & PT.KCIC)

Sumber : Hasil Kajian, 2021

4.4.3. Tahapan Pengembangan Transportasi Publik

Berdasarkan kajian kebutuhan pengembangan transportasi publik yang telah dibahas pada bagian sebelumnya dan juga kemampuan daerah khususnya dalam pendanaan di bidang infrastrktur, Maka tahapan selanjutnya adalah dilakukan perumusan tahapan pengembangan Transportasi Publik Kabupaten Bandung Barat. Tahapan pengembangan transportasi publik Kabupaten Bandung Barat dibagi kedalam 2 tahapan yaitu jangka pendek-menengah, dan jangka panjang. Tahapan pengembangan ini dirumuskan untuk memenuhi dan mencapai visi pengembangan transportasi publik Kabupaten Bandung Barat yang telah ditetapkan dalam bagian sebelumnya.

Tabel 4.3 Tahapan Pengembangan Transportasi Publik Kabupaten Bandung Barat

Tahapan	Tahun Rencana	Rencana Pengembangan
Jangka Pendek - Menengah	2022 – 2026	• Re-routing Angkutan Umum Eksisting • Penataan Rute Utama (Trunk Line) • Penataan Rute Pengumpan (Feeder Line) • Penataan simpul (halte dan terminal) • Angkutan Massal yang digunakan : BRT • Integrasi antar moda (Kereta Api, Bus AKAP/AKDP, ASDP) • Pengusulan Integrasi dengan BRT Bandung Raya (Provinsi Jabar) • Pengusulan Integrasi dengan Stasiun KA Padalarang

bappelitbangda

Tahapan	Tahun Rencana	Rencana Pengembangan
		• Pengusulan Integrasi dengan Stasiun Kereta Cepat Jakarta – Bandung • Penataan dan pengembangan Kelembagaan dan Pembiayaan
Jangka Panjang	2026 - 2040	• Peningkatan Rute Utama (Trunk Line) • Peningkatan Rute Pengumpan (Feeder Line) • Pengembangan Angkutan Massal menggunakan BRT pada koridor baru • Pengembangan Angkutan Massal menggunakan LRT pada koridor yang sebelumnya menggunakan BRT • Pengembangan Pembiayaan Angkutan Umum dengan skema KPBU

Sumber : Hasil Kajian, 2021

bappelitbangda

BAB V
KESIMPULAN

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil kajian, pembahasan, dan analisis ,maka disampaikan kesimpulan dari kajian sistem transportasi publik Kabupaten Bandung Barat ini, antara lain :

1. Kebijakan pengembangan pola ruang Kabupaten Bandung Barat, meliputi: Pemantapan kawasan lindung yang dilaksanakan dengan perwujudan dan pemeliharaan kelestarian kawasan lindung sertapencegahan kerusakan kawasan lindung. Selain itu juga untuk pengembangan kawasan budidaya dilaksanakan dengan: perwujudan keterpaduan kawasan budidaya; dan pengendalian perkembangan kegiatan budidaya sesuai daya dukung dan daya tampung.
2. Berdasarkan RTRW Kabupaten Bandung Barat, disampaikan terkait 3 wilayah sebagai Kawasan strategis Kabupaten, antara lain Kawasan Strategis Nasional mencatumkan Kawasan Perkotaan Cekungan Bandung sebagai salah satu lokasi kawasan strategis. Sedangkan Pemerintah Provinsi Jawa Barat menetapkan tiga KSP di wilayah Kabupaten Bandung Barat, yaitu :KSP Bandung Utara, KSP koridor Purwakarta – Padalarang, dan KSP Observatorium Boscha.
3. Perumusan rencana sistem transportasi publik di Kabupaten Bandung Barat diarahkan untuk menyelesaikan kebutuhan sarana dan prasarana transportasi untuk karakteristik kegiatan utama di Kabupaten Bandung Barat antara lain Perdagangan, Jasa, Industri, Pemeirntahan, dan juga kegiatan Pariwisata
4. Kabupaten Bandung Barat berada di wilayah Aglomerasi Bandung Raya sehingga pola pergerakan transportasi baik penumpang maupun barang bukan hanya internal pada wilayah Kabupaten tapi juga pada konstelasi pergerakan wilayah Aglomerasi, sehingga diperlukan perumusan konsep kelembagaan yang efektif baik antar wilayah maupun dengan wilayah Provinsi terkait dengan perumusan konsep pengembangan sarana dan prasarana transportasi angkutan umum massal
5. Jaringan jalan di Kabupaten Bandung Barat secara fisik memliki lebar jalan yang tidak terlalu besar dengan konfigurasi rata-rata pada 2/2 UD atau D, dan 4/2 UD atau D pada jalan utama atau jalan nasional, kondisi fisik jalan ini menjadi pertimbangan

bappelitbangda

dalma penentuan moda yang tepat untuk pengembangan sistem transportasi massal publik di Kabupaten Bandung Barat

6. Perencanaan Transportasi Publik di Kabupaten Bandung Barat dibagi kedalam 3 tipologi pergerakan antara lain :
   - Pergerakan komuter Internal, yaitu pergerakan di dalam wilayah Kabupaten Bandung Barat yang didominasi oleh kebutuhan pergerakan kegiatan industri, pemerintahan, Pendidikan, perdagangan, dan jasa
   - Pergerakan Aglomerasi, yaitu pergerakan pada Kawasan metropolitan Bandung Raya
   - Pergerakan Pariwisata, yaitu pergerakan pada Kawasan perkotaan Lembang sebagai destinasi wisata unggulan di Kabupaten Bandung Barat
7. Pengembangan Sistem Transportasi Publik Kabupaten Bandung Barat ditetapkan dengan visi pengembangan yaitu "**Mewujudkan Transportasi Yang Berkelanjutan Di Kabupaten Bandung Barat Dengan Sistem Transportasi Umum Massal Yang Terintegrasi**".
8. Dengan kata kunci "Integrasi" maka visi pengembangan transportasi publik di Kabupaten Bandung Barat ini didukung dengan misi sebagai berikut :
   a. Mengembangan transportasi publik yang handal dengan pelayanan inklusif untuk sleuruh masyakarat Kabupaten Bandung Barat;
   b. Mengembangkan integrasi antar moda dan intra moda untuk keselarasan pelayanan transportasi publik di Kabupaten Bandung Barat;
   c. Mengembangkan integrasi transportasi publik Kabupaten Bandung Barat dengan jaringan transportasi pada hirarki yang lebih tinggi

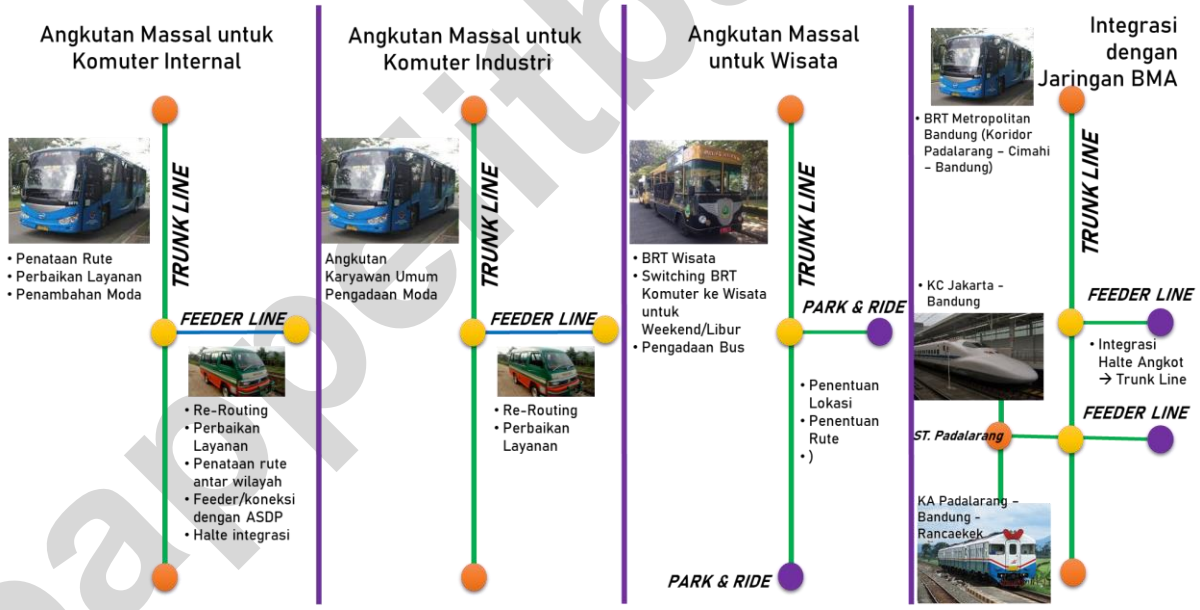
5.2. Rekomendasi

Rekomendasi dari hasil kajian terkait sistem transportasi publik di Kabupaten Bandung Barat berdasarkan hasil perumusan, antara lain :

1. Dalam usulan pengembangan angkutan publik di kabupaten bandung Barat, perlu dilakukan perumusan pada 3 aspek, antara lain :
   - Aspek Teknis : Pengembangan trunk line, pengembangan integrasi trunk line dan feeder line, konsep park & ride, Integrasi dengan simpul lainnya, dan Penentuan jenis moda berdasarkan tipologi layanannya
   - Aspek kelembagaan : penataan kelembagaan dan pengembangan badan pengelola angkutan umum
   - Aspek Pembiayaan : pembiayaan APBD, non-APBD, dan KPBU

bappelitbangda

2. Berdasarkan tipologi pergerakannya, rekomendasi moda transportasi publik yang digunakan antara lain :
   - Untuk pergerakan komuter internal direkomendasikan menggunakan BRT atau LRT sebagai trayek utama (trunk line) dan angkutan kota (minibus) sebagai trayek pengumpan (feeder line)
   - Untuk pergerakan komuter aglomerasi direkomenasikan integrasi antara angkutan kota dan angkutan trunk line internal dengan jaringan angkutan antar wilayah di dalam wilayah aglomerasi
   - Untuk pergerakan pariwisata direkomendasikan menggunakan BRT dan konsep integrasi dengan park and ride, kedepan dapat dirumuskan pengembangan untuk jaringan monorail atau cable car
   - Untuk kebutuhan pergerakan metropolitan Bandung Raya, Kabupaten Bandung Barat mengembangkan integrasi dan pengusulan titik-titik halte pada koridor angkutan massal Bandung Raya yang melintasi wilayah Kabupaten Bandung Barat
3. Gambaran konsep jaringan pelayanan angkutan publik untuk ketiga tipologi layanan digambarkan pada grafik berikut



4. Usulan tahapan pengembangan dibagi kedalam 2 (dua tahapan) yaitu :
   a. Jangka Pendek - Menengah (2-5 tahun kedepan), dengan usulan pengembangan :
      - Re-routing Angkutan Umum Eksisting

bappeitbangda

- Penataan Rute Utama (Trunk Line)
- Penataan Rute Pengumpan (Feeder Line)
- Penataan simpul (halte dan terminal)
- Angkutan Massal yang digunakan : BRT
- Integrasi antar moda (Kereta Api, Bus AKAP/AKDP, ASDP)
- Integrasi dengan simpul TOD
- Pengusulan Integrasi dengan BRT Bandung Raya (Provinsi Jabar)
- Pengusulan Integrasi dengan Stasiun KA Padalarang
- Pengusulan Integrasi dengan Stasiun Kereta Cepat Jakarta – Bandung
- Penataan dan pengembangan Kelembagaan dan Pembiayaan

b. Jangka Menengah (6-15 tahun), dengan usulan program :

- Peningkatan Rute Utama (Trunk Line)
- Peningkatan Rute Pengumpan (Feeder Line)
- Pengembangan Angkutan Massal menggunakan BRT pada koridor baru
- Pengembangan Angkutan Massal menggunakan LRT pada koridor yang sebelumnya menggunakan BRT
- Pengembangan Pembiayaan Angkutan Umum dengan skema KPBU

bappelitbangda