

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Sistem Transportasi

Sistem adalah suatu bentuk keterkaitan dan keterkaitan antara suatu variabel komponen dengan variabel komponen yang lain dalam tatanan yang terstruktur, sedangkan transportasi itu sendiri adalah kegiatan pemindahan penumpang dan barang dari suatu tempat ke tempat lain. Dari dua pengertian di atas, sistem transportasi merupakan suatu bentuk keterkaitan dan keterkaitan antara penumpang, barang, prasarana dan sarana yang berinteraksi dalam rangka perpindahan orang atau barang yang tercakup dalam suatu tataan, baik secara alami maupun buatan/rekayasa. (*sistem transportasi 1997*)

Bentuk fisik dari sistem transportasi tersusun atas 4 (empat) elemen dasar, (*2005 Khisty, C. J dan B. Kent Lall*) yaitu :

1. Sarana Perhubungan (link) : jalan raya atau jalur yang menghubungkan dua titik atau lebih pipa, jalur darat, jalur laut, dan jalur penerbangan juga dapat dikategorikan sebagai sarana perhubungan.
2. Kendaraan : alat yang memindahkan manusia dan barang dari satu titik ke titik lainnya di sepanjang sarana perhubungan. Mobil, bis, kapal, dan pesawat terbang adalah contoh contohnya.
3. Terminal : titik titik dimana perjalanan orang dan barang dimulai atau berakhir. Contoh : garasi mobil, lapangan parkir, gudang bongkar muat, terminal bis, dan bandara udara.
4. Manajemen dan tenaga kerja : orang orang yang membuat, mengopreasikan, mengatur, dan memelihara sarana perhubungan, kendaraan, dan terminal.

2.2 Ciri Permasalahan Transportasi

Menurut Tamin 2000 Ruang lingkup permasalahan transportasi telah bertambah luas dan permasalahannya itu sendiri bertambah parah, baik di negara maju (industri) maupun di negara sedang berkembang. Terbatasnya bahan bakar secara temporer bukanlah permasalahan yang parah; akan tetapi, peningkatan arus lalu lintas serta kebutuhan akan transportasi telah menghasilkan kemacetan, tundaan, kecelakaan, dan permasalahan lingkungan yang sudah berada di atas ambang batas. Permasalahan ini tidak hanya terbatas pada jalan raya saja. Pertumbuhan ekonomi menyebabkan mobilitas seseorang meningkat sehingga 7 kebutuhan pergerakannya pun meningkat melebihi kapasitas sistem prasarana transportasi yang ada. Kurangnya investasi pada suatu sistem jaringan dalam waktu yang cukup lama dapat mengakibatkan sistem prasarana transportasi tersebut menjadi sangat rentan terhadap kemacetan yang terjadi apabila volume arus lalu lintas meningkat lebih dari rata-rata.

Permasalahan tersebut semakin bertambah parah melihat kenyataan bahwa meskipun sistem prasarana transportasi sudah sangat terbatas, akan tetapi banyak dari sistem prasarana tersebut yang berfungsi secara tidak efisien (beroperasi di bawah kapasitas), misalnya: adanya warung tegal yang menempati jalur pejalan kaki yang menyebabkan pejalan kaki terpaksa harus menggunakan badan jalan yang tentunya akan mengurangi kapasitas jalan tersebut. Contoh lainnya: parkir di badan jalan sudah barang tentu akan mengurangi kapasitas jalan dan akan menyebabkan penurunan kecepatan bagi kendaraan yang melaluinya. Hal yang perlu diperhatikan di sini adalah berapa besar keuntungan yang dapat diterima dari retribusi parkir dibandingkan dengan besarnya biaya yang harus dikeluarkan oleh setiap kendaraan yang melalui ruas jalan tersebut akibat menurunnya kecepatan.

2.3 Aktivitas Samping Jalan (Hambatan Samping)

Banyak aktivitas samping jalan di Indonesia yang sering menimbulkan konflik, kadang besar pengaruhnya terhadap arus lalu lintas. Pengaruh konflik ini, (hambatan samping), diberikan perhatian utama dalam manual ini, jika dibandingkan dengan manual Negara barat. Hambatan samping yang terutama pengaruh pada kapasitas dan kinerja jalan perkotaan adalah: - Pejalan kaki

- Angkutan umum dan kendaraan lain berhenti
- Kendaraan lambat (misalnya becak, kereta kuda)
- Kendaraan yang masuk dan keluar dari lahan di samping jalan

Hambatan samping adalah dampak dari kinerja lalu lintas dari aktivitas segmen jalan seperti pejalan kaki bobot 0,5, kendaraan umum/kendaraan lain berhenti bobot 1,0, kendaraan masuk/keluar sisi jalan bobot 0,7 dan kendaraan lambat bobot 0,4, (MKJI,1997). Untuk menentukan kelas hambatan samping (SFC) dapat dilihat pada tabel 2.2.

Tabel 2. 1 Kelas Hambatan Samping (MKJI, 1997)

| Kelas Hambatan Samping | Jumlah Bobot Kejadian | Kondisi Khusus |
|-------------------------------|------------------------------|---|
| Sangat Rendah | <100 | Daerah permukiman Jalan samping tersedia |
| Rendah | 100 – 299 | Daerah permukiman beberapa angkutan umum |
| Sedang | 300 – 499 | Daerah industry beberapa toko disisi jalan |
| Tinggi | 500 – 899 | Daerah komersial aktivitas sisi jalan tinggi |
| Sangat Tinggi | >900 | Daerah komersial dengan aktivitas pasar |

Tabel 2. 2 Faktor penentuan kelas hambatan samping (MKJI, 1997)

| Frekuensi Berbobot Kejadian | Kondisi Khusus | Kelas Hambatan Samping | |
|------------------------------------|--|-------------------------------|----|
| < 100 | Permukiman, hampir tidak ada Kegiatan | Sangat Rendah | VL |
| 100 – 299 | Permukiman, beberapa angkutan umum | Rendah | L |
| 300 – 499 | Daerah industri dengan toko – toko di sisi jalan | Sedang | M |
| 500 – 899 | Daerah niaga dengan aktifitas sisi jalan yang tinggi | Tinggi | H |
| > 900 | Daerah niaga dengan aktifitas pasar di sisi jalan | Sangat Tinggi | VH |

2.4 Kajian Studi Terdahulu Sistem Aktivitas

Revitalisasi Pasar Tradisional adalah salah satu cara merevitalisasi yaitu menciptakan pasar tradisional dengan berbagai fungsi dan kegunaan, seperti tempat bersantai atau tempat rekreasi bersama dengan keluarga. Revitalisasi pasar tradisional bertujuan meningkatkan pasar tradisional agar tetap bisa bersaing dengan pasar modern. Menurut Paskarina (*Mangeswuri dkk, 2010 : 320*) dasar pertimbangan melakukan kerjasama merevitalisasi pasar tradisional antara lain berubahnya pandangan pasar dari tempat interaksi ekonomi menjadi ruang publik, yang difokuskan pada upaya memperbaiki jalur distribusi komoditas yang diperjualbelikan. Fungsi pembangunan pasar juga diharapkan tidak hanya mencari keuntungan finansial saja, namun juga dapat memberikan keuntungan sosial dari sisi pedagangnya sendiri.

Penetapan kriteria dan rencana revitalisasi kawasan dapat dilakukan dengan menelaah penyebab penurunan kinerja kawasan. Dimensi penurunan kinerja sebuah kawasan kota dapat mencakup hal-hal sebagai berikut (*Martokusumo, 2008*):

- a. Kondisi lingkungan yang buruk, artinya ditinjau dari segi infrastruktur fisik dan sosial tidak layak lagi untuk dihuni. Kondisi buruk tersebut mempercepat proses degradasi lingkungan yang dipastikan justru kontra produktif terhadap proses kehidupan sosial budaya yang sehat.
- b. Tingkat kepadatan bangunan dan manusia melampaui batas daya dukung lahan dan kemampuan infrastruktur (sarana dan prasarana) yang ada.
- c. Efektifitas pemanfaatan lahan sangat rendah, akibat terjadinya penurunan aktifitas/ kegiatan atau dengan kata lain *under utilised*. Hal ini dapat pula diakibatkan oleh alokasi fungsi yang tidak tepat, termasuk lahan-lahan yang tidak memiliki fungsi yang jelas.
- d. Lahan memiliki potensi untuk dikembangkan lebih lanjut, karena misalnya letak yang sangat strategis bagi pengembangan tata kota, dan tingkat percepatan pembangunan yang tinggi.
- e. Batasan luas lahan yang cukup, harga memadai dan proses pembebasan lahan memungkinkan.
- f. Memiliki aset lingkungan yang menonjol, seperti peninggalan bersejarah (bangunan dan lingkungan) yang tidak tergantikan, misalnya tradisi penduduk yang khas terhadap pemanfaatan lanskap/ ruangnya.