

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Pemerintah Republik Indonesia telah merencanakan pemindahan Ibu Kota Negara Republik Indonesia dari Daerah Khusus Ibu Kota Jakarta (DKI Jakarta) ke Ibu Kota Nusantara (IKN), yang terletak di wilayah Kalimantan Timur. Tujuan pemindahan Ibu Kota adalah untuk mencapai Visi Indonesia Emas Tahun 2045 melalui transformasi ekonomi yang merata di seluruh Indonesia. Menurut Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2022 tentang Ibu Kota Negara, Ibu Kota Nusantara (IKN) adalah pemerintahan daerah khusus pada tingkat provinsi yang wilayahnya berfungsi sebagai Ibu Kota Negara, Ibu Kota Negara memiliki peran penting untuk menunjukkan jati diri negara dan bangsa serta mewakili masa depan Indonesia.

Ibu Kota Nusantara (IKN), melalui pengenalan konsep dan penerapan teknologi hijau yang akan diperkenalkan sebagai kota masa depan yang dapat menjadi wajah baru Indonesia. Hal ini akan mendukung pemanfaatan Energi Baru Terbarukan (EBT) untuk mencapai target bebas emisi karbon di Indonesia. Untuk mencapai bebas emisi karbon, menurut arahan yang diberikan oleh Kepala Otorita Ibu Kota Nusantara, Bambang Susantono kepada Chief Urban Mobility OIKN, Resdiansyah mengatakan bahwa IKN hanya menerapkan 20% jumlah kendaraan pribadi dan 80% jumlah kendaraan transportasi publik, serta hanya kendaraan ramah lingkungan yang dapat digunakan di Kawasan IKN.

Dalam upaya pendekatan dengan konsep mobilitas perkotaan yang cerdas dan berkelanjutan, salah satu inovasi baru dari teknologi saat ini yang digunakan oleh IKN adalah kendaraan ramah lingkungan berupa kendaraan listrik, bertenaga hidrogen atau kendaraan lain yang memiliki kemampuan untuk mengurangi emisi dan polusi udara. Selain itu, prinsip sistem transportasi yang terintegrasi, memudahkan para pengguna dalam aktivitas sehari-hari.

Dalam menganalisis Perencanaan Sarana dan Prasarana BRT di Koridor Sumbu Kebangsaan, penting untuk mempelajari dan mengambil pelajaran dari sistem BRT yang telah berhasil dioperasikan di kota-kota lain. Dua contoh sistem BRT yang relevan dan dapat dijadikan acuan adalah sistem BRT Trans Semarang, Indonesia, dan BRT Hong Kong.

Di Indonesia, kota Semarang telah mengimplementasikan sistem BRT yang dikenal sebagai Trans Semarang sejak tahun 2009. Trans Semarang menawarkan layanan yang terjangkau dan terintegrasi dengan moda transportasi lain seperti angkutan perkotaan dan kereta api. Namun, tantangan utama yang dihadapi adalah kemacetan lalu lintas dan kurangnya jalur khusus untuk BRT.

Sementara itu, sistem BRT Hong Kong saat ini merupakan bagian penting dari jaringan transportasi kota yang efisien dan fleksibel. Jalur khusus bus beroperasi di koridor utama, terutama saat jam sibuk, meningkatkan kecepatan dan keandalan layanan. BRT terintegrasi dengan moda transportasi lain seperti (*Mass Transit Rail*) MTR dan trem, didukung sistem pembayaran *Octopus* yang memudahkan perpindahan. Teknologi informasi *real-time* di halte meningkatkan kenyamanan pengguna. Meski menghadapi keterbatasan ruang, BRT Hong Kong berhasil meningkatkan mobilitas perkotaan dan mengurangi kemacetan. Fokus pada kebutuhan pengguna dan adaptabilitas terhadap kondisi lalu lintas menjadikan sistem ini model unik dalam transportasi perkotaan modern.

Dengan demikian, IKN berupaya merancang masa depan perjalanan yang lebih baik dengan menawarkan lebih banyak opsi transportasi yang berfokus pada solusi yang lebih berkelanjutan. Salah satu contoh moda transportasi yang dimiliki IKN sebagai moda transportasi publik pertama yang melayani masyarakat di IKN adalah bus dan sistem BRT. Sebagai moda transportasi publik, bus memiliki kapasitas besar untuk mengakomodasi sejumlah besar penumpang, kemampuan fleksibilitas dalam mencakup berbagai rute, dan biaya operasional yang cenderung lebih rendah dibandingkan dengan beberapa pilihan transportasi lainnya. Selain itu, peran bus juga dapat membantu mengurangi kemacetan dan menyediakan opsi

transportasi yang ramah lingkungan. Dengan menerapkan sistem BRT, emisi karbon dapat berkurang karena mengurangi ketergantungan pada penggunaan transportasi pribadi.

## **1.2 Rumusan Masalah**

1. Bagaimana perencanaan sarana dan prasarana *Bus Rapid Transit* (BRT) yang dapat mendukung pengoperasian rencana pelayanan angkutan umum *Bus Rapid Transit* (BRT) di perkotaan IKN?
2. Bagaimana rekomendasi kinerja angkutan umum *Bus Rapid Transit* (BRT)?

## **1.3 Tujuan Penelitian**

1. Melakukan analisis perencanaan sarana dan prasarana *Bus Rapid Transit* (BRT) di Koridor Sumbu Kebangsaan Kawasan Inti Pusat Pemerintahan (KIPP) yang dapat mendukung pengoperasian rencana pelayanan angkutan umum *Bus Rapid Transit* (BRT) di perkotaan IKN.
2. Menetapkan rekomendasi terhadap kinerja angkutan umum *Bus Rapid Transit* (BRT).

## **1.4 Manfaat Penelitian**

1. Menjadikan perencanaan sarana dan prasarana *Bus Rapid Transit* (BRT) dan perencanaan di koridor ini yang dapat mendukung pengoperasian rencana pelayanan angkutan umum *Bus Rapid Transit* (BRT) di perkotaan IKN khususnya KIPP.
2. Memberikan rekomendasi kepada Otorita Ibu Kota Nusantara terhadap perencanaan kinerja angkutan umum *Bus Rapid Transit* (BRT).

## **1.5 Batasan Masalah**

Batasan masalah dari Skripsi ini adalah sebagai berikut:

1. Wilayah studi yang menjadi objek kajian yaitu Perencanaan Sarana dan Prasarana di Koridor *Bus Rapid Transit* (BRT) khususnya di Sumbu Kebangsaan KIPP.
2. Dalam penelitian ini difokus terhadap perencanaan sarana dan prasarana serta rencana operasional layanan di koridor *Bus Rapid Transit* (BRT) di KIPP IKN.

3. Penelitian ini hanya menentukan tarif tanpa mempertimbangkan sistem tarif.
4. Penelitian dilakukan hanya untuk tahun 2024 tanpa melihat tahun-tahun berikutnya.

### **1.6 Sistematika Penulisan**

Sistematika penulisan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

**BAB I**      Pendahuluan, memuat latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, serta sistematika penulisan.

**BAB II**      Tinjauan Pustaka, mengulas teori terkait transportasi, angkutan umum, bus, *bus rapid transit* (BRT), sarana dan prasarana, Trans Semarang, BRT Hong Kong, perencanaan operasional, halte, penentuan tarif, dan penelitian terdahulu.

**BAB III**      Metode Penelitian, menjelaskan objek dan variabel penelitian, metode pengumpulan dan pengolahan data, serta diagram alir penelitian.

**BAB IV**      Hasil penelitian dan pembahasan, menyajikan data pengamatan dan data sekunder, rute BRT, titik halte BRT, jadwal operasional, jumlah armada bus, jenis dan kapasitas bus, desain dan ukuran bus, tarif BRT, perencanaan desain halte dan bus, dan pembahasan.

**BAB V**      Penutup, berisikan kesimpulan dan saran untuk penelitian ini.