

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Pengertian Transportasi

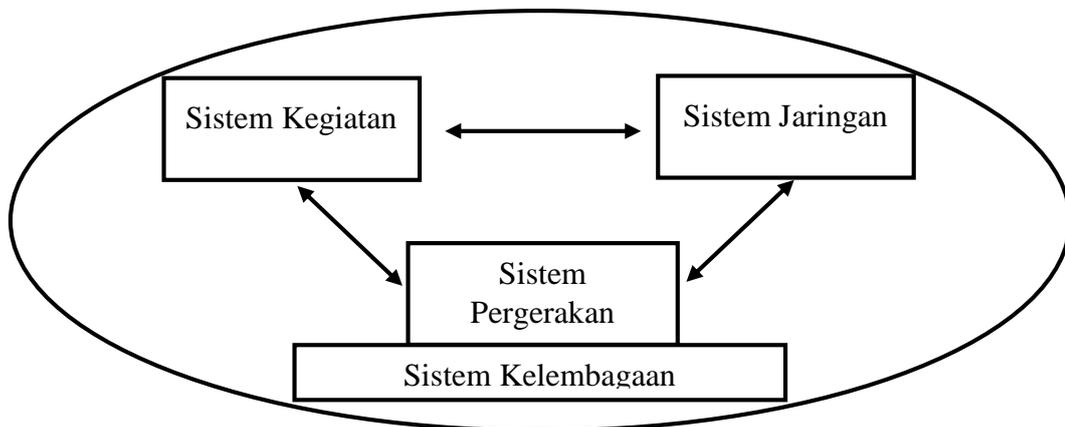
Pengertian transportasi secara harafiah adalah pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lain secara fisik dalam waktu yang tertentu dengan menggunakan atau digerakkan oleh manusia, hewan atau mesin. Secara umum transportasi dibagi menjadi tiga yaitu transportasi darat, transportasi laut dan transportasi udara. Menurut beberapa ahli transportasi dapat didefinisikan sebagai berikut:

1. Menurut Hadihardaja dkk, dalam buku Sistem Transportasi (1997), transportasi adalah pemindahan penumpang dan barang dari satu tempat ke tempat lain. Dalam transportasi ada dua unsur yang terpenting yaitu pergerakan (*movement*) dan secara fisik terjadi perpindahan tempat atas barang atau penumpang dengan atau tanpa alat angkut ke tempat lain.
2. Menurut Kamaludin (1986) dalam Musa dan Setiono (2012), transportasi adalah mengangkut atau membawa suatu barang dari suatu tempat ke tempat lainnya atau dengan kata lain yaitu merupakan suatu gerakan pemindahan barang-barang atau orang dari suatu tempat ke tempat yang lain

2.2. Sistem Transportasi

Sistem Transportasi adalah gabungan dari beberapa komponen atau objek yang saling berkaitan. Dalam setiap organisasi, perubahan pada satu komponen akan memberikan perubahan pada komponen lainnya (Tamin, 2008).

Sistem Transportasi secara menyeluruh (makro) dapat dipecahkan menjadi sistem yang lebih kecil (mikro) yang masing-masing saling berkaitan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar pada gambar 2.1 berikut ini:



Gambar 2.1 Sistem Transportasi Makro
Sumber: Tamin, 2008

Pergerakan lalu lintas timbul karena adanya proses pemenuhan kebutuhan. Kita perlu bergerak karena kebutuhan kita tidak bisa dipenuhi di tempat kita berada. Setiap tata guna lahan atau sistem kegiatan (sistem mikro yang pertama) mempunyai jenis kegiatan tertentu yang akan membangkitkan. Pergerakan dan akan menarik pergerakan dalam proses pemenuhan kebutuhan.. Sistem tersebut merupakan sistem pola kegiatan tata guna lahan yang terdiri dari pola kegiatan sosial, ekonomi, kebudayaan dan lain - lain. Interaksi yang terjadi antara sistem kegiatan dengan sistem jaringan menghasilkan manusiadan/atau barang dalam

bentuk pergerakan kendaraan dan/atau orang (pejalan kaki). Sistem pergerakan yang aman, cepat, nyaman, murah, handal dan sesuai dengan lingkungannya dapat tercipta jika pergerakan tersebut diatur oleh sistem rekayasa dan manajemen lalu lintas yang baik (Tamin, 2008).

Usaha untuk menjamin terwujudnya sistem pergerakan yang aman, nyaman, lancar, murah, handal, dan sesuai dengan lingkungannya, maka dalam sistem transportasi makro terdapat sistem mikro tambahan lainnya yang disebut sistem kelembagaan yang meliputi individu, kelompok, lembaga, dan instansi pemerintah serta swasta yang terlibat secara langsung maupun tidak langsung dalam setiap sistem mikro tersebut (Tamin 2008).

2.3. Moda Transportasi Darat

Secara garis besar dengan melihat mediumnya transportasi ini dapat dibedakan menjadi moda darat air dan udara. Lebih Jauh moda darat dapat dibedakan menjadi moda jalan dan kereta api (Aziz dan Asrul, 2014). Moda transportasi darat terdiri dari berbagai variasi dan jenis alat transportasinya. Menurut Miro (2012), Transportasi darat dapat di klasifikasikan menjadi :

1. Geografis fisik, terdiri dari moda transportasi jalan rel, moda transportasi perairan daratan, moda transportasi khusus dari pipa dan kabel serta moda transportasi jalan raya.
2. Geografis administratif, terbagi atas transportasi dalam kota, transportasi desa, transportasi antar-kota danam provinsi (AKDP), transportasi perkotaan antar-kota antar provinsi (AKAP) dan transportasi lintas batas antar-negara (internasional).

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang dimaksud dengan jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel.

Menurut Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Pasal 5, peran jalan dibagi menjadi 3 yaitu:

1. Sebagai prasarana transportasi : mempunyai peran penting dalam bidang ekonomi, sosial, budaya, lingkungan hidup, politik, hankam, serta dipergunakan untuk sebesar-besar kemakmuran rakyat.
2. Sebagai prasarana distribusi barang dan jasa : merupakan urat nadi kehidupan masyarakat, bangsa, dan negara.
3. Merupakan satu kesatuan sistem jaringan jalan : menghubungkan dan mengikat seluruh Wilayah Republik Indonesia.

Menurut Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Pasal 5 komponen prasarana transportasi terbagi menjadi dua kelompok yaitu :

1. Jalan yang berupa jalur gerak seperti jalan raya, jalan baja, jalan air, jalan udara dan jalan khusus.
2. Terminal yang berupa suatu tempat pemberhentian alat transportasi guna menurunkan atau menaikkan penumpang dan barang seperti:
 - a. Terminal jalan raya (stasiun bus, halte bus dan lain-lain).
 - b. Terminal jalan rel yaitu kereta api.

- c. Terminal jalan khusus seperti gudang dan lain-lain.

Penyediaan armada dan fasilitas atau prasarana untuk mendukung pergerakan dapat disesuaikan dengan jenis moda yang digunakan. Jenis moda dan angkutan umum penumpang yang ada dalam transportasi darat yaitu :

Tabel 2.1 Jenis Moda Transportasi

Jenis angkutan penumpang	Badan/Body	Tenaga Penggerak	Cara bergerak	Sistem kontrol
Sedan	Cabin untuk pengemudi (4-5 orang)	Mesin Bensin/ diesel	Menggunakan roda karet	Pengemudi
Mini bus	Cabin untuk pengemudi (4-5 orang)	Mesin Bensin/ diesel	Menggunakan roda karet	Pengemudi
Bus	Cabin untuk pengemudi (30 orang)	Mesin Bensin/ diesel	Menggunakan roda karet	Pengemudi
	Cabin untuk pengemudi (50 orang)	Mesin Bensin/ diesel	Menggunakan roda karet	Pengemudi
Kereta	Gerbong tertutup	Diesel	Menggunakan roda karet	signal
		Listrik	Menggunakan roda karet	signal
		Listrik Induksi linear	Tolak Menolak gaya magnet	Signal

Sumber : Hadihardaja, *Sistem Transportasi*, 1997.

2.4. Perjalanan Menggunakan Angkutan Umum

Perjalanan menggunakan angkutan umum didasarkan oleh karakteristik pelaku pergerakan menuju suatu tempat untuk melakukan kegiatan. Menurut Aziz dan Azrul (2014) sebab terjadinya pergerakan dikelompokkan sesuai karakteristik dasarnya antara lain :

1. Ekonomi
 - a. Mencari nafkah
 - b. Belanja
 - c. Hubungan bisnis
2. Sosial
 - a. Menjalankan hubungan pribadi
 - b. Mengunjungi famili (keluarga)
 - c. Menengok orang sakit
3. Pendidikan
 - a. Perjalanan ke sekolah
 - b. Perjalanan ke tempat kursus
 - c. *Study tour*
4. Rekreasi dan Hiburan
 - a. Perjalanan menuju tempat rekreasi
5. Kebudayaan
 - a. Perjalanan ke tempat ibadah
 - b. Pertemuan keluarga
 - c. Pertemuan politik
 - d. Perjalanan menuju pesta

Dari segi kelompok Pengguna jasa, Menurut Miro, 2008 dalam Ardiansyah, 2015) menyatakan bahwa masyarakat pelaku perjalanan (konsumen jasa transportasi) dapat dikelompokkan ke dalam dua kelompok yaitu :

1. Golongan Paksawan (Captive) merupakan jumlah terbesar di Negara berkembang, yaitu golongan masyarakat yang terpaksa menggunakan angkutan umum karena ketiadaan mobil pribadi. Mereka secara ekonomi adalah golongan masyarakat lapisan menengah ke bawah (miskin atau ekonomi lemah).
2. Golongan Pilihwan (Choice), merupakan jumlah terbanyak di Negara-negara maju, yaitu golongan masyarakat yang mempunyai kemudahan (akses) ke kendaraan pribadi dan dapat memilih untuk menggunakan angkutan umum atau angkutan pribadi. Mereka secara ekonomi adalah golongan masyarakat lapisan menengah ke atas (kaya atau ekonomi kuat)

Menurut Warpani (1990) dalam Ardiyansyah (2015), angkutan umum penumpang adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan menggunakan sistem sewa atau bayar, seperti angkutan kota (bus, mini bus, dsb), kereta api, angkutan air, dan angkutan udara. Adapun tujuan utama keberadaan Angkutan Umum penumpang (AUP) ini adalah untuk menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat.

2.5. Trayek Angkutan Umum Penumpang

Trayek merupakan lintasan jalan umum untuk pelayanan jasa angkut orang dengan mobil bus, yang mempunyai asal dan tujuan tetap, lintasan tetap jadwal tetap maupun tidak berjadwal. Jaringan trayek adalah kumpulan trayek yang menjadi satu kesatuan jaringan pelayanan angkutan orang. Trayek tetap dan teratur

adalah pelayanan angkutan yang dilakukan dalam jaringan trayek secara tetap dan teratur, dengan jadwal tetap atau tidak berjadwal.

Menurut Peraturan Pemerintah No. 74 tahun 2014, Bab IV Pasal 22, jenis pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek terdiri atas:

1. Angkutan Lintas Batas Negara
2. Angkutan antar kota antar propinsi
3. Angkutan antar kota dalam propinsi
4. Angkutan kota
5. Angkutan perdesaan
6. Angkutan perbatasan
7. Angkutan Khusus.

2.6. Perbaikan Masalah Angkutan Umum Perkotaan

Seiring perkembangan waktu teknologi berkembang sangat pesat oleh sebab itu perlu dilakukan perbaikan dan peremajaan dari sistem angkutan umum perkotaan baik sarana maupun prasarana dengan berbagai kebijakan. Menurut Tamin (2008), secara umum bentuk campur tangan manusia demi perbaikan sistem transportasi dimungkinkan dengan cara:

1. Mengubah teknologi transportasi
2. Mengubah teknologi informasi
3. Mengubah ciri kendaraan
4. Mengubah ciri ruas jalan
5. Mengubah konfigurasi jaringan transportasi

6. Mengubah kebijakan operasional dan organisasi
7. Mengubah kebijakan kelembagaan
8. Mengubah perilaku perjalanan
9. Mengubah pilihan kegiatan

Rencana kota atau rencana daerah tanpa mempertimbangkan keadaan dan pola transportasi yang akan terjadi sebagai akibat rencana itu sendiri akan menghasilkan kesemrawutan lalu lintas di kemudian hari. Keadaan ini akan membawa akibat berantai cukup panjang dengan meningkatnya jumlah kecelakaan, pelanggaran lalulintas, menurunnya sopan santun berlalulintas dan lain-lain (Tamin, 2008).