

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Transportasi

Transportasi adalah pergerakan manusia dan barang antara satu zona asal dan zona tujuan dalam wilayah yang bersangkutan. Pergerakan tersebut dapat dilakukan dengan menggunakan sarana atau moda dan tenaga untuk keperluan tertentu dalam skala perorangan transportasi adalah suatu perjalanan (*trip*) dari tempat asal ke tempat tujuan dalam usaha melakukan aktivitas tertentu di tempat tujuan (Santoso, 2001).

Transportasi juga bisa diartikan sebagai pengangkutan barang atau manusia dari tempat asal kegiatan transportasi ke tempat tujuan dimana kegiatan transportasi diakhiri (Morlok, 1978). Jasa transportasi dilakukan karena nilai yang diangkut tersebut akan lebih tinggi ke tempat tujuan. Nilai yang diberikan oleh kegiatan transportasi adalah nilai tempat (*place utility*) dan nilai waktu (*time utility*) yang bersifat permintaan turunan (*derived demand*) (Manheim, 1979; Morlok, 1978).

Kanafani (1983) menyatakan bahwa kebutuhan akan transportasi untuk mengatasi interaksi aktivitas sosial dan ekonomi yang menyebar dalam suatu wilayah. Alasan orang melakukan perjalanan tak ada habisnya seperti kebutuhan akan barang dan kebutuhan perjalanan akan rekreasi. Komoditas barang perlu dikirim dari suatu tempat ke tempat yang lain merupakan suatu alasan untuk tujuan ekonomi.

2.2 Angkutan Umum Perkotaan

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan digunakan sebagai dasar untuk mengatur angkutan umum di Indonesia. Pemerintah wajib mengatur dan memaksimalkan kinerja angkutan umum agar dapat bekerja maksimal dalam memenuhi kebutuhan transportasi masyarakat, khususnya masyarakat yang tidak memiliki kendaraan pribadi. Angkutan umum perkotaan mempunyai pelayanan dengan jadwal dan rute yang tetap, dengan moda utamanya adalah bus dan kereta api (*light rail transit*) (Vuchic, 2007). Angkutan umum perkotaan diklasifikasikan menurut ruang milik jalan atau *Right of Way* (ROW), dimana ruang milik jalan adalah jalur perjalanan di tanah yang digunakan untuk pengoperasian kendaraan. Ruang milik jalan dibagi menjadi tiga klasifikasi berdasarkan pemisahaannya dari lalu lintas lainnya (Vuchic, 2007), yaitu ruang milik jalan kategori C, ruang milik jalan kategori B dan ruang milik jalan kategori A. ruang milik jalan kategori C adalah ruang milik jalan yang merepresentasi jalan dengan lalulintas yang bercampur. Ruang milik jalan kategori B adalah ruang milik jalan yang dipisahkan secara fisik dalam arah longitudinal dari lalulintas lainnya, contohnya untuk kereta api (*light rail transit*). Ruang milik jalan kategori A adalah ruang milik jalan yang dikendalikan secara penuh tanpa pemisah sebidang atau akses legal apapun untuk kendaraan atau orang dan dikenal sebagai *grade separated, private or exclusive ROW*. Pemisahan ini dapat berupa antara lain terowongan dan struktur yang berada di udara (*aerial structure*).

2.3 Angkutan Umum Bus

Bus Rapid Transit (BRT) adalah angkutan yang berorientasi pada pelanggan dengan kualitas tinggi yang memberikan mobilitas perkotaan yang cepat, nyaman, dan murah (Wright, 2002). *Bus Rapid Transit* diselenggarakan di berbagai Kota di Indonesia dengan tujuan untuk mengatasi berbagai masalah transportasi yang ada. Kota-kota yang sudah menerapkan *Bus Rapid Transit* (BRT) adalah Trans Jakarta di Kota Jakarta, Trans Metro Bandung di Kota Bandung, Trans Pakuan di Kota Bogor, Trans Jogja di Kota Yogyakarta, Trans Wakanua di Kota Manado, Trans Musi di Kota Palembang, Trans Metro Pekanbaru di Kota Pekanbaru, Trans Semarang di Kota Semarang dan Batik Solo Trans di Kota Solo.

2.4 Atribut Pelayanan Sistem Transportasi

Atribut pelayanan sistem transportasi merupakan atribut dari sistem transportasi yang mempengaruhi kepuasan konsumen seperti kapan, dimana, untuk apa, dengan moda apa, dengan rute yang mana, melakukan pergerakan atau perjalanan. Konsumen yang berbeda akan mempertimbangkan atribut pelayanan yang berbeda pula. Dalam kenyataan konsumen tidak mempertimbangkan suatu atribut pelayanan yang ada pada suatu jenis pelayanan tertentu, tetapi hanya mengidentifikasi beberapa variabel pelayanan yang dianggap paling besar pengaruhnya terhadap profesinya (Manheim, 1979). Beberapa contoh atribut untuk pelayanan jasa di bidang transportasi dari berbagai pertimbangan para konsumen telah dirumuskan oleh (Manheim, 1979) yang dianggap bisa mewakili pelayanan terhadap konsumen yang berpengaruh terhadap tiap aktivitas konsumen yang berbeda adalah sebagai berikut:

1) Waktu

- a. Waktu perjalanan total
- b. Keandalan (variasi waktu perjalanan).
- c. Waktu transfer.
- d. Frekuensi perjalanan.
- e. Jadwal waktu perjalanan.

2) Ongkos Pengguna Jasa

- a. Ongkos transportasi langsung seperti: tarif, biaya peralatan, biaya bahan bakar dan biaya parkir.
- b. Ongkos operasi langsung lainnya seperti : biaya muat dan dokumentasi.
- c. Ongkos tak langsung seperti : biaya pemeliharaan, biaya gedung atau asuransi.
- d. Frekuensi perjalanan.

3) Keselamatan dan Keamanan

- a. Kemungkinan terjadinya kerusakan saat bongkar muat.
- b. Kemungkinan terjadinya kecelakaan.
- c. Perasaan aman.

4) Kesenangan dan Kenyamanan Pengguna Jasa

- a. Jarak perjalanan.
- b. Jumlah pertukaran kendaraan yang harus dilakukan.
- c. Kenyamanan fisik (suhu, kebersihan).
- d. Kenyamanan psikologis (status, pemilikan sendiri).

- e. Kesenangan lainnya (penanganan bagasi, *ticketing*, pelayanan makan atau minum, kesenangan selama perjalanan, keindahan dan sebagainya).

2.5 Kinerja dan Pelayanan Angkutan Umum

Terdapat delapan kategori untuk mengukur kinerja dari angkutan umum (*Transportation Research Board*, 2003a, 2003b), yaitu ketersediaan (*availability*), pelayanan pengantaran (*service delivery*), komunitas (*community*), waktu perjalanan (*travel time*), keselamatan dan Keamanan (*safety and security*), pemeliharaan dan pembangunan (*maintenance and construction*), kapasitas (*capacity*), dan kenyamanan (*comfort*). Peraturan Pemerintah Nomor 65 Tahun 2005 tentang Pedoman Penyusunan dan Penerapan Standar Pelayanan Minimal mengatur bahwa penerapan Standar Pelayanan Minimal oleh Pemerintah Provinsi hendaknya sederhana, konkrit, mudah diukur, terbuka, terjangkau dan dapat dipertanggungjawabkan serta mempunyai batas waktu pencapaian. Salah satu contoh BRT yang sudah mempunyai Standar Pelayanan Minimal adalah Trans Jakarta (*Institute for Transportation and Development Policy Indonesia*, 2010). Standar Pelayanan Minimal dari Trans Jakarta sebagai BRT terbesar di Indonesia, dapat dijadikan acuan bagi kinerja dan pelayanan sistem BRT di kota-kota lain. Terdapat empat substansi Standar Pelayanan Minimal yang ada pada Standar Pelayanan Minimal Trans Jakarta, yaitu kehandalan pelayanan, keamanan dan keselamatan, kemudahan, dan kenyamanan yang dapat dijabarkan menjadi 27 indikator.

2.6 Ciri – Ciri Pelayanan Angkutan Kota

Definis menurut Keputusan Menteri Nomor 35 Tahun 2003, Pelayanan angkutan kota diselenggarakan dengan ciri-ciri sebagai berikut:

1. Trayek utama

Trayek yang mempunyai jadwal tetap, melayani angkutan kawasan utama antara kawasan utama dan pendukung, melakukan perjalanan ulak-alik secara tetap, pelayanan angkutan secara terus menerus, berhenti pada tempat-tempat yang diperuntukkan untuk angkutan kota.

2. Trayek cabang

Mempunyai jadwal tetap, melayani angkutan kawasan pendukung antara kawasan pendukung dan pemukiman, pelayanan angkutan secara terus menerus, berhenti pada tempat-tempat yang diperuntukkan untuk angkutan kota.

3. Trayek ranting

Tidak mempunyai jadwal tetap, melayani angkutan dalam kawasan pemukiman, pelayanan angkutan secara terus menerus, berhenti pada tempat-tempat yang diperuntukkan untuk angkutan kota.

4. Trayek langsung

Mempunyai jadwal tetap, melayani angkutan kawasan utama dan kawasan pemukiman, pelayanan angkutan secara terus menerus, berhenti pada tempat-tempat yang diperuntukkan untuk angkutan kota.

2.7 Pemilihan Rute

Prinsip dasar pemilihan rute adalah dengan asumsi perilaku perjalanan yang rasional yaitu suatu pemilihan rute dengan biaya individu yang diterima paling sedikit. Banyak faktor yang mempengaruhi pemilihan rute, pendekatan yang paling umum adalah biaya waktu dan keuangan (Ortuzur dan Willumsen, 1994).

Faktor pemilihan rute menurut (Tamin, 1997) :

1. Waktu tempuh yaitu waktu total perjalanan yang diperlukan, termasuk berhenti dan tundaan dari suatu tempat ke tempat yang lain melalui rute tertentu.
2. Nilai waktu adalah sejumlah uang yang disediakan seseorang untuk dikeluarkan (hemat) untuk menghemat satu unit perjalanan.
3. Biaya perjalanan dapat dinyatakan dalam bentuk uang, waktu tempuh, jarak atau kombinasi ketiganya yang biasa disebut biaya gabungan.
4. Biaya operasi kendaraan merupakan biaya penggunaan bahan bakar, pelumas, penggantian ban, perawatan dan upah operator.

2.8 Permintaan Jasa Transportasi

Permintaan jasa transportasi merupakan permintaan turunan (*derived demand*), artinya suatu permintaan yang timbul dari suatu permintaan yang lain. Dengan demikian, permintaan jasa transportasi timbul dalam rangka memenuhi kebutuhan lain. Misalnya, pada setiap hari kerja para pekerja pergi ke tempat kerja, hal ini menimbulkan permintaan jasa transportasi untuk sampai ke tempat kerjanya yang dibedakan karena adanya perbedaan lokasi antara tempat kerja dan tempat tinggal. Menurut Wells (1978), kendaraan pribadi walaupun

menimbulkan persoalan lalu lintas (Besarnya ruang untuk tiap penumpang 3,3 m² per penumpang, dibandingkan dengan angkutan kota yang 1,7 m² per penumpang, atau bus kota yang 0,75 m² per penumpang) masih merupakan alat transportasi yang luwes. Kendaraan umum mengalami kesulitan bersaing dengan kendaraan pribadi yang melayani secara *door to door*.

2.9 Moda Transportasi

Menurut Miro (2005:116) bentuk alat (moda) transportasi/jenis pelayanan transportasi secara umum ada dua kelompok besar moda transportasi yaitu:

1. Kendaraan Pribadi (*Private Transportation*)

Moda transportasi yang dikhususkan buat pribadi seseorang dan seseorang itu bebas memakainya kemana saja, dimana saja dan kapan saja seseorang mau, bahkan mungkin juga tidak memakainya sama sekali (disimpan di garasi).

Kendaraan pribadi dibagi secara lebih spesifik, yaitu:

- a. Jalan kaki
- b. Sepeda untuk pribadi
- c. Sepeda motor untuk pribadi
- d. Mobil pribadi
- e. Kapal, pesawat terbang, dan kereta api yang dimiliki secara pribadi.

2. Kendaraan Umum (*Public Transportation*)

Moda transportasi yang diperuntukkan buat bersama (orang banyak), kepentingan bersama, menerima pelayanan bersama, mempunyai arah dan titik tujuan yang sama, serta terikat dengan peraturan trayek yang sudah ditentukan dan jadwal yang sudah ditetapkan dan para pelaku perjalanan

wajib menyesuaikan diri dengan ketentuan-ketentuan tersebut apabila angkutan umum ini sudah mereka pilih. Kendaraan umum dibagi secara lebih spesifik, yaitu :

- a. Ojek sepeda, sepeda motor
- b. Becak, bajaj dan bemo
- c. Mikrolet
- d. Bus umum (kota dan antar kota)
- e. Kereta api (kota dan antar kota)
- f. Kapal feri sungai dan laut
- g. Pesawat yang digunakan untuk bersama

