

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Transportasi

Transportasi adalah pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Sedangkan menurut Sukarto (2006), pengertian transportasi adalah perpindahan dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan alat pengangkutan, baik yang digerakkan oleh tenaga manusia, hewan (kuda, sapi, kerbau), atau mesin. Konsep transportasi didasarkan pada adanya perjalanan (*trip*) antara asal (*origin*) dan tujuan (*destination*).

Berikut adalah beberapa definisi transportasi menurut para ahli:

1. Menurut Tamin (1997), Transportasi adalah suatu sistem yang terdiri dari prasarana/sarana dan sistem pelayanan yang memungkinkan adanya pergerakan keseluruhan wilayah sehingga terakomodasi mobilitas penduduk, dimungkinkan adanya pergerakan barang, dan dimungkinkannya akses ke semua wilayah.
2. Menurut Salim (2000), Transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. Dalam transportasi ada dua unsur yang terpenting yaitu pemindahan/pergerakan (*movement*) dan secara fisik mengubah tempat dari barang (*comoditi*) dan penumpang ke tempat lain.
3. Menurut Miro (2005), Transportasi dapat diartikan usaha memindahkan, mengerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, di mana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu.
4. Menurut Nasution (2008), Transportasi adalah sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan.

5. Menurut Widari (2010), Transportasi merupakan proses pergerakan atau perpindahan manusia dan barang dari satu tempat ke tempat lain untuk tujuan tertentu dengan bantuan manusia atau mesin. Manusia ingin melakukan perjalanan antara asal dan tujuan dengan waktu secepat mungkin dan dengan pengeluaran biaya sekecil mungkin.
6. Menurut UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Transportasi/Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.

B. Transportasi Informal (*Paratransit*)

Paratransit atau sering kita sebut transportasi informal merupakan moda transportasi yang pelayanannya disediakan oleh operator dan dapat digunakan oleh setiap orang dengan kesepakatan diantara penumpang dan pengemudi, dengan menyesuaikan keinginan dari pengguna. Pergerakan moda *Paratransit* memiliki rute dan jadwal yang dapat dirubah sesuai pengguna perorangan lebih tertuju sebagai *demand responsive*. Konsep pola *demand responsive* menurut Black (1995) sebagai berikut:

1. Banyak-ke-satu: Penumpang dijemput di mana saja tetapi dikirim hanya ke satu tempat, seperti situs pekerjaan utama.
2. Banyak-ke-sedikit: Penumpang dibawa ke hanya beberapa tempat, seperti pusat kota, pusat perbelanjaan dan rumah sakit.
3. Banyak-ke-banyak: Asal-usul dan Tujuan dapat berada di mana saja di area layanan.

Handayani (2009) memperjelas dan menambahkan bahwa sistem pelayanan *Paratransit* mampu menawarkan beberapa pelayanan yaitu :

1. Layanan pintu ke pintu perseorangan,
2. Layanan patungan dengan rute yang ditentukan oleh penumpang masing-masing

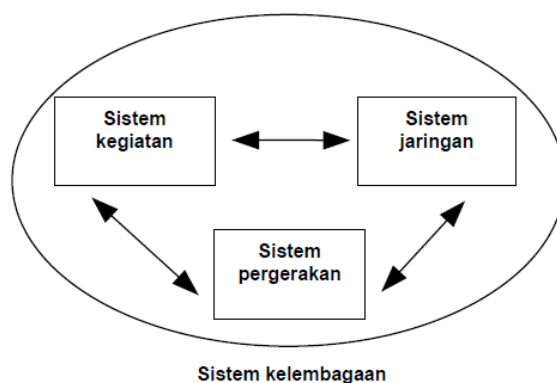
3. Layanan biasa di sepanjang rute yang ditentukan, dalam hal tertentu serupa dengan bus.

Dengan demikian, *Paratransit* merupakan moda transportasi informal seperti becak, andong, ojek sepeda motor, taksi plat hitam, bentor, bajaj, mikrolet dan sebagainya yang memiliki karakter berbeda dengan transportasi formal. *Paratransit* sangat tanggap terhadap kebutuhan konsumen (*demand responsive*) yang mampu mengisi kekosongan transportasi formal sehingga terus berkembang. *Paratransit* dalam melakukan operasinya memiliki ciri-ciri yaitu

1. Cepat dan dapat menjangkau di luar batas wilayah.
2. Beroperasi 1 hari penuh/tidak memiliki jadwal tetap dan trayek.
3. Penentuan harga berdasarkan kesepakatan antara penumpang dan pengemudi.
4. Memiliki keterkaitan erat dengan pola keruangan kawasan yang dipengaruhi oleh pola guna lahan dan sebaran kegiatan.

C. Sistem Transportasi

Tujuan dasar perencanaan transportasi adalah memperkirakan jumlah serta kebutuhan akan transportasi pada masa mendatang atau pada tahun rencana yang akan digunakan untuk berbagai kebijakan investasi perencanaan transportasi. Untuk lebih memahami dan mendapatkan pemecahan masalah yang terbaik, perlu dilakukan pendekatan secara sistem transportasi. Sistem transportasi secara menyeluruh (makro) dapat dipecahkan menjadi beberapa sistem yang lebih kecil (mikro) yang masing-masing saling terkait dan mempengaruhi (Tamin,2000)



Gambar 2.1 Sistem Transportasi Makro

Sumber: Tamin (2000)

Sistem transportasi tersebut terdiri dari :

1. Sistem kegiatan
2. Sistem jaringan prasarana transportasi
3. Sistem pergerakan lalu lintas
4. Sistem kelembagaan.

Hubungan dasar antara sistem kegiatan, sistem jaringan dan sistem pergerakan dapat disatukan dalam beberapa urutan tahapan, yang biasanya dilakukan secara berurutan sebagai berikut :

1. Aksesibilitas dan mobilitas

Ukuran potensial atau kesempatan untuk melakukan perjalanan. Tahapan ini bersifat lebih abstrak jika dibandingkan dengan empat tahapan yang lain. Tahapan ini mengalokasikan masalah yang terdapat dalam sistem transportasi dan mengevaluasi pemecahan alternatif.

2. Pembangkit lalu lintas

Membahas bagaimana pembangkit dapat bangkit dari suatu tata guna lahan atau dapat tertarik ke suatu tata guna lahan.

3. Sebaran penduduk

Membahas bagaimana perjalanan tersebut disebarakan secara geografis didalam daerah perkotaan (daerah kajian).

4. Pemilihan moda transportasi

Menentukan faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi untuk tujuan perjalanan tertentu.

5. Pemilihan rute

Menentukan faktor yang mempengaruhi pemilihan rute dari setiap zona asal dan ke setiap zona tujuan.

1. Sistem Angkutan Umum

Menurut Miro (2012), transportasi secara umum dapat diartikan sebagai usaha pemindahan, atau pergerakan orang atau barang dari suatu lokasi, yang disebut lokasi asal, ke lokasi lain, yang biasa disebut lokasi tujuan, untuk keperluan tertentu dengan mempergunakan alat tertentu pula.

Transportasi manusia atau barang biasanya bukanlah merupakan tujuan akhir, oleh karena itu permintaan akan jasa transportasi dapat disebut sebagai permintaan turunan (*derived demand*) yang timbul akibat adanya permintaan akan komoditas atau jasa lainnya. Dengan demikian permintaan akan transportasi baru akan ada apabila terdapat faktor-faktor pendorongnya. Permintaan jasa transportasi tidak berdiri sendiri, melainkan tersembunyi dibalik kepentingan yang lain (Morlok, 1984). Pada dasarnya permintaan angkutan diakibatkan oleh hal-hal berikut (Nasution, 2004):

1. Kebutuhan manusia untuk berpergian dari lokasi lain dengan tujuan mengambil bagian di dalam suatu kegiatan, misalnya bekerja, berbelanja, ke sekolah, dan lain-lain.
2. Kebutuhan angkutan barang untuk dapat digunakan atau dikonsumsi di lokasi lain

Dalam pembicaraan secara umum transportasi sering diartikan dengan angkutan. Secara khusus dalam UU Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pengertian

Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.

Penerapan pergerakan transportasi mencakup tiga hal yaitu :

1. Infrastruktur terdiri dari instalasi tetap yang diperlukan untuk proses transportasi, sering disebut juga dengan prasarana. Infrastruktur bisa berupa jalan, jalan rel, saluran udara, air, kanal dan pipa, dan terminal seperti bandara, stasiun kereta api, bus, stasiun, gudang, terminal truk, depot pengisian bahan bakar dan pelabuhan.
2. Kendaraan atau sering disebut sarana yang digunakan untuk bergerak dapat mencakup mobil, sepeda, bus, kereta api, truk, orang-orang, helikopter, dan pesawat.
3. Operasi berurusan dengan cara kendaraan dioperasikan, dan prosedur yang telah ditetapkan untuk tujuan ini termasuk pembiayaan, berkenaan dengan hukum dan kebijakan. Dalam industri transportasi, operasi dan infrastruktur kepemilikan dapat berupa publik atau swasta, tergantung pada negara dan moda transportasinya.

Menurut Vuchic (1981), moda angkutan dibagi menurut jenis operasi dan penggunaannya menjadi tiga kategori yaitu :

1. Moda angkutan pribadi (*private transportation*)
2. Moda angkutan umum (*urban transit, mass transit or public transportation*)
3. Moda angkutan yang disewa (*paratransit or for-hire transportation*)

Setiap jenis angkutan mempunyai keuntungan dan kerugian tersendiri. Sistem transportasi perkotaan yang berhasil, memerlukan gabungan dari cara angkutan pribadi, massal, dan sewaan, yang dirancang memenuhi kebutuhan daerah perkotaan tertentu.

Menurut Wright dan Fjellstrom (2002), *Mass Rapid Transit*, juga disebut sebagai Angkutan umum, adalah layanan transportasi penumpang, biasanya dengan jangkauan lokal, yang tersedia bagi siapapun dengan membayar ongkos yang telah ditentukan. Angkutan ini biasanya beroperasi pada jalur khusus tetap atau jalur umum potensial yang terpisah dan

digunakan secara eksklusif, sesuai jadwal yang ditetapkan dengan rute atau lini yang didesain dengan perhentian-perhentian tertentu, walaupun *Mass Rapid Transit* dan trem terkadang juga beroperasi dalam lalu lintas yang beragam. Ini dirancang untuk memindahkan sejumlah besar orang dalam waktu yang bersamaan. Contohnya antara lain *Bus Rapid Transit*, *heavy rail transit* dan *Light Rail Transit*.

Angkutan Umum Massal adalah angkutan umum dengan karakteristik pelayanan cepat dan berkapasitas tinggi. Angkutan massal adalah sub kategori angkutan umum menggunakan bis, kereta atau kendaraan umum atau pribadi lainnya yang memberikan pelayanan umum atau khusus dengan basis reguler atau kontinu tapi tidak termasuk pelayanan wisata, sewa atau sekolah (Senarai Ditjen Perhubungan Darat).

Secara lebih terperinci Vuchic (1981), menguraikan menurut penggunaan dan cara pengoperasiannya angkutan umum yaitu angkutan yang dimiliki dan dioperasikan oleh operator yang digunakan oleh umum dengan persyaratan umum. Sistem pemakaian umum ada 2 yaitu :

1. Sistem sewa (*demand responsive system*) yaitu kendaraan dapat dioperasikan baik oleh operator maupun penyewa. Dalam hal ini tidak ada rute maupun jadwal tertentu yang harus diikuti oleh pemakai. Penggunaannya tergantung pada adanya permintaan. Contoh sistem ini adalah jenis angkutan taksi.
2. Sistem penggunaan bersama (*transit system*) yaitu kendaraan dioperasikan oleh operator dengan rute dan jadwal yang tetap. Sistem penggunaan bersama tersebut dapat dibagi menjadi dua bagian yaitu paratransit dan transit.

Paratransit adalah kendaraan yang dioperasikan dengan tidak ada jadwal dan rute yang pasti dan dapat berhenti (menaikan dan menurunkan penumpang) di sepanjang rutenya. Contoh *paratransit* adalah taksi, becak, dan delman.

Transit adalah sistem angkutan umum dengan jadwal dan rute yang tetap yang diperuntukkan bagi semua orang yang telah membayar tarif. Contoh transit adalah bus kota dan kereta api.

2. Pengguna Angkutan Umum

LPKM-ITB (1997), ditinjau dari pemenuhan akan kebutuhan mobilitasnya, masyarakat perkotaan dapat dibagi dalam dua kelompok utama, yaitu :

- a. Kelompok *choice*, sesuai dengan artinya, adalah orang-orang yang mempunyai pilihan (*choice*) dalam pemenuhan kebutuhan mobilitasnya. Mereka terdiri dari orang-orang yang dapat menggunakan kendaraan pribadi, karena secara financial, legal dan fisik memenuhi syarat.
- b. Kelompok *captive*, di lain pihak, adalah kelompok orang-orang yang tergantung (*captive*) pada angkutan umum untuk pemenuhan kebutuhan mobilitasnya.

Jumlah dan prosentase kelompok *captive* pada suatu kota sangat bergantung pada seberapa makmur dan berkembangnya kota tersebut. Di negara berkembang, kelompok *captive* sangat signifikan jumlah dan prosentasenya. Kelompok *captive* ditambah dengan beberapa persen dari kelompok *choice* merupakan pengguna angkutan umum.

D. Permintaan (*demand*) dan Penawaran (*supply*) Transportasi

1. Permintaan (*demand*) Transportasi

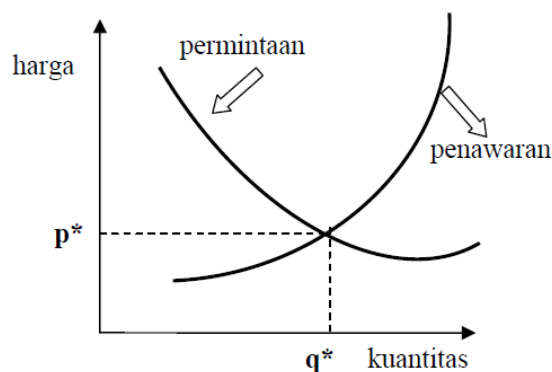
Permintaan akan perjalanan mempunyai keterkaitan yang besar dengan aktivitas yang ada dalam masyarakat. Pada dasarnya permintaan atas jasa transportasi merupakan cerminan kebutuhan akan transportasi dari pemakai system tersebut, baik untuk angkutan manusia maupun angkutan barang dan karena itu permintaan jasa akan transpor merupakan dasar yang penting dalam mengevaluasi perencanaan transportasi dan desain fasilitasnya. Semakin banyak dan pentingnya aktivitas yang ada maka tingkat akan kebutuhan perjalanan pun meningkat. (Tamin, 1997).

2. Penawaran (*supply*) Transportasi

Dalam pendekatan teori mikro ekonomi standar *supply* dan *demand* dikatakan berada pada kompetisi sempurna bila terdiri dari sejumlah besar pembeli dan penjual, dimana tidak ada satupun penjual ataupun pembeli yang dapat mempengaruhi secara disproporsional harga dari barang demikian juga dalam hal transportasi. Dikatakan mencapai kompetisi sempurna bila tarif atau biaya transportasi tidak terpengaruh oleh pihak penumpang maupun penyedia sarana transportasi. Dalam hal ini dapat dikatakan bahwa *supply* dirasa cukup, bila permintaan terpenuhi tanpa adanya pengaruh dalam tarif perjalanan baik dari penyedia transportasi maupun penumpang. (Tamin, 1997).

3. Hubungan Antara Permintaan dan Penawaran

Dalam pemikiran secara ekonomi yang sederhana, proses pertukaran barang dan jasa dapat terjadi sebagai akibat dari kombinasi antara permintaan dan penawaran. Titik keseimbangan kombinasi dua hal tersebut menjelaskan harga barang yang diperjualbelikan serta jumlahnya di pasaran. Titik keseimbangan (p^* , q^*) didapat jika biaya marginal produksi dan penjualan barang sama dengan keuntungan marginal yang didapat dari hasil penjualan tersebut. Hal ini dapat diterangkan dengan gambar berikut (Tamin, 1997).



Gambar 2.2 Hubungan Permintaan dan Penawaran

E. Kendaraan Tradisional

Menurut Peraturan Daerah Istimewa Yogyakarta No.5 Tahun 2016, Transportasi tradisional adalah sarana angkutan umum dengan kendaraan tidak bermotor yang digerakkan oleh tenaga orang dan/atau ditarik oleh hewan yang oleh masyarakat masih diakui keberadaannya meliputi Becak dan Andong yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran.

Menurut Peraturan Daerah tersebut terdapat 2 jenis kendaraan tradisional yang diakui oleh Pemerintah Yogyakarta, yaitu :

1. Becak

Becak adalah Moda Transportasi Tradisional beroda 3 (tiga) yang digerakkan oleh tenaga manusia. Memiliki kapasitas 2 orang penumpang dan 1 orang di belakang sebagai Pengemudi becak yang biasa disebut tukang becak.



Gambar 2.3 Becak

2. Andong

Andong adalah Moda Transportasi Tradisional beroda 2 (dua) atau beroda 4 (empat) yang ditarik oleh kuda. Andong beroda 2 (dua) memiliki kapasitas 4 orang penumpang dan andong beroda 4 (empat) memiliki kapasitas 6 orang penumpang. Dalam kapasitasnya andong dikendarai oleh pengemudi andong yang disebut kusir andong.



Gambar 2.4 Andong beroda 4 (empat)



Gambar 2.5 Andong beroda 2 (dua)

Kendaraan tradisional sendiri juga memiliki kelebihan dan juga kekurangan, antara lain :

- a. Kelebihan :
 - 1) Tidak menyebabkan polusi (ramah lingkungan karena tidak mengeluarkan emisi karbon monoksida yang berdampak negatif bagi lingkungan sekitar)
 - 2) Tanpa suara
 - 3) Mudah dipindahkan (kecuali andong)
- b. Kekurangan :
 - 1) Membutuhkan waktu yang lama untuk sampai ke tujuan
 - 2) Perlindungan terhadap panas matahari dan hujan masih minim.

- 3) Jarak pandang yang kurang leluasa bagi pengemudi dapat membahayakan penumpang jika pengemudi tersebut sedikit lengah.
- 4) Minim akan indikator keselamatan seperti tidak adanya lampu sein layaknya motor ataupun mobil.
- 5) Selain itu becak dapat menimbulkan kemacetan karena rata-rata kecepatan becak adalah 10-15 km/jam dan hal ini dinilai sangat lambat dibandingkan alat transportasi bermesin yang dapat menempuh jarak puluhan bahkan ratusan kilometer disetiap jamnya.

F. Biaya Operasional Kendaraan

Menurut Sriastuti (2015), Biaya secara umum dapat didefinisikan sebagai suatu pengorbanan sumber daya yang ditujukan untuk memperoleh manfaat (barang atau jasa) pada waktu sekarang dan masa yang akan datang, kata biaya ini tidak selalu dapat dinilai dengan uang. Terdapat beberapa kelompok yang mengalami biaya transport berlainan, antara lain:

1. Pemakai system berupa biaya yang harus dikeluarkan sebagai harga langsung, seperti ongkos, tarif tol, dan lain-lain. Juga termasuk waktu yang telah terpakai, ketidak nyamanan penumpang dan kehilangan atau kerusakan barang.
2. Pemilik system, berupa biaya langsung untuk operasional dan pemeliharaan.
3. Non pemakai, adalah orang-orang yang tidak memakai system itu, tetapi terpengaruh oleh akibat-akibatnya (orang-orang yang tinggal didekat sarana-sarana transportasi) seperti perubahan dari nilai tanah, produktifitas, penurunan dari tingkat lingkungan (polusi udara, kebisingan, estetika).
4. Pemerintah, berupa subsidi dari sumbangan modal, tetap juga kehilangan hasil dari pajak.

Biaya operasional kendaraan adalah total biaya yang dikeluarkan oleh pemakai jalan dengan menggunakan moda tertentu dari zona asal ke zona tujuan. Biaya operasi kendaraan terdiri dari dua komponen yang biaya tetap dan biaya tidak tetap. Biaya tetap (*fixed cost*) adalah biaya yang tidak berubah (tetap walaupun terjadi perubahan pada volume produksi jasa sampai tingkat tertentu), sedangkan biaya tidak tetap (*variable cost*) adalah biaya yang berubah apabila terjadi perubahan pada volume produksi jasa. Pengertian biaya operasional Kendaraan :

1. Button (1993) Dalam penetapan nilai operasi kendaraan, menyatakan bahwa penetapan harga layanan transportasi (*pricing*) bertujuan untuk memaksimalkan kepentingan penyedia jasa transportasi dengan tetap mempertimbangkan kesejahteraan masyarakat (*maximizing welfare*). Kondisi ini akan stabil untuk jangka panjang atau *Long Run Marginal Cost* (LRMC). LRMC merupakan komponen biaya yang mempengaruhi penetapan harga dengan memperhatikan biaya-biaya kapital atau biaya-biaya tetap lainnya yang mempengaruhi kelangsungan kendaraan pada kondisi yang akan datang.
2. Biaya operasional kendaraan adalah biaya yang secara ekonomis terjadi karena dioperasikannya satu kendaraan pada kondisi normal untuk suatu tujuan tertentu. Sesuai Standart Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (2002).

Menurut SK Direktorat Jendral Perhubungan Darat No.687 Tahun 2002 biaya operasional kendaraan terbagi atas 3 yaitu ;

1. Biaya Langsung

Biaya langsung yaitu biaya yang berkaitan langsung dengan produk jasa yang dihasilkan, yang terdiri atas biaya tetap (*fixed cost*) dan biaya tidak tetap (*variable cost*). Penghitungannya adalah sebagian biaya dapat secara langsung dihitung per

km kendaraan, tetapi sebagian biaya lagi dihitung per km kendaraan setelah dihitung biaya per tahun.

2. Biaya Tidak Langsung

Biaya tidak langsung yaitu biaya yang secara tidak langsung berhubungan dengan produk jasa yang dihasilkan yang terdiri dari biaya tetap (fixed cost) dan biaya tidak tetap (variable cost). Penghitungannya tidak dapat secara langsung per km kendaraan karena mengandung komponen yang tidak terkait langsung dengan operasi kendaraan seperti biaya total per tahun pegawai selain awak kendaraan dan biaya pengelolaan meliputi pajak perusahaan, pajak kendaraan, penyusutan bangunan kantor, dll.

3. Biaya Pokok

Biaya pokok per kendaraan kilometer dihitung dengan menjumlahkan biaya langsung dan biaya tidak langsung.

G. Kendaraan Tradisional di Luar Negri

Di negara lain juga memiliki kendaraan tradisional yang sudah memiliki regulasi dan fasilitas lebih baik dari negara Indonesia. Berikut adalah beberapa contoh kendaraan di negara lain :

1. Jinriksha

Menurut Japan Interstudy Center Indonesia.(2018), Jepang juga memiliki kendaraan tradisional serupa becak yang ada di Indonesia. Becak khas Jepang tersebut disebut Jinriksha. JIN berarti manusia, RIKI berarti kekuatan atau tenaga, dan SHA yang berarti kendaraan. Kapasitas Jinriksha adalah 2 penumpang. Jadi Jinriksha bisa diartikan sebagai kendaraan yang ditarik oleh tenaga manusia. Meskipun saat ini tidak banyak ditemukan, tetapi Jinriksha masih menjadi alat transportasi utama di Jepang di hingga sekitar tahun

1940-an. Jinrikisha bisa dikatakan ibunya semua kendaraan semacam becak di Asia. Tak jelas kapan Jinrikisha masuk Indonesia. Namun diperkirakan Jinrikisha dibawa oleh pedagang Cina di tahun 1940-an dan sudah dipakai sebagai kendaraan umum dengan nama “Betjak”.

Penumpang jinriksha tidak dikenakan tarif berdasarkan jarak dan jumlah penumpang tetapi tarif berdasarkan waktu. Hal ini diakibatkan pengemudi jinriksha selain sebagai pengemudi tapi juga sebagai tur guide. Contohnya untuk 15 menit tarifnya 3.000¥, 30 menit dikenakan tarif 6000¥, 45 menit tarifnya 10.000¥ dan 1 jam tarifnya 15.000¥ . Pengemudi Jinriksha harus berpenampilan menarik, fasih berbahasa Inggris, memiliki pengetahuan tentang sejarah tempat wisata Jepang, berumur 20 – 30 tahun, mengenakan seragam, tanda pengenal dan ijin sebagai pengemudi.



Gambar 2.6 Jinriksha

2. Fiaker

Menurut Wikipedia (2018), Wina, Austria juga memiliki kendaraan tradisional sejenis Andong yang disebut Fiaker. Sebutan Fiaker berasal dari Perancis dan mengacu pada stan kereta kuda di Paris *Rue de Saint Fiacre*. Pada 1699, kereta kuda yang sebelumnya disebut sebagai pelatih "Janschky" di Wina diganti namanya menjadi "Fiaker". Fiaker memiliki kapasitas 4 (empat) penumpang dan saat ini banyak digunakan untuk perjalanan wisata di

sekitar kota tua dan untuk acara-acara khusus seperti pernikahan. Tarif yang dikenakan untuk wisata berdasarkan tujuan wisata dan hari. Misalnya jika kita berwisata di Kota Tua Wina untuk tur singkat 20 menit dengan tarif berharga € 55 dan untuk tur panjang selama 40 menit dengan tarif € 80. Namun jika pada hari Kamis hingga Minggu, mulai pukul 10.00 hingga sekitar 16.00 sore tarif untuk Tur singkat 30 menit biaya € 40, tur panjang 60 menit € 70.



Gambar 2.7 Fiaker