

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 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 efenisi 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 kesemua 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, mengerjakan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu

4. tempat ke tempat lain, di mana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu.
5. Menurut Nasution (2008), Transportasi adalah sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan.
6. 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.
7. 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

## **2.2 Transportasi Informal (*Paratransit*)**

Para transit 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 :

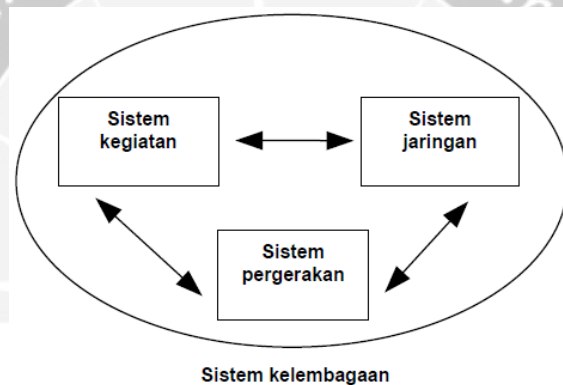
1. Layanan pintu ke pintu perseorangan,
2. Layanan patungan dengan rute yang ditentukan oleh penumpang masing-masing
3. Layanan biasa di sepanjang rute yang ditentukan, dalam hal tertentu serupa dengan bus.

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.

### 2.3 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.



**Gambar 2.1** Sistem Transportasi Makro

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 :

- a. 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.

b. Pembangkit lalu lintas

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

c. Sebaran penduduk

Membahas bagaimana perjalanan tersebut disebarkan secara geografis di dalam daerah perkotaan (daerah kajian).

d. Pemilihan moda transportasi

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

e. Pemilihan rute

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

#### **2.4 Becak Kayuh di Yogyakarta**

Perjalanan hidup becak masa kini terkait erat dengan kelahiran dan perkembangan jalan-jalan, kehidupan jalanan, moda transportasi dan mobilitas urban yang menjadi kosakata pokok lahirnya kota-kota modern di Asia. Asal-usul becak dari Jepang, munculnya kendaraan yang ditarik dengan tenaga manusia itu, untuk pertama kalinya hanya kebetulan saja. Pada Tahun 1869, seorang pria Amerika yang menjabat pembantu di Kedutaan Besar Amerika Serikat di Jepang,

berjalan-jalan menikmati pemandangan Kota Yokohama. Rancangan tersebut ia kirimkan kepada sahabatnya, Frank Pollay. Pollay membuatnya sesuai rancangan Goble lalu membawanya ke seorang pandai besi bernama Obadiah Wheeler.

Menurut Sartono Kartodirdjo (1981) yang mengatakan bahwa "Becak di Yogyakarta mulai muncul sebelum Perang Dunia II. Selama beberapa tahun setelah ditemukan, becak dapat diterima dengan baik sebagai alat transportasi, yaitu sebagai alat transportasi antar keresidenan dan tempat kerja di kota yang berskala medium. Becak merupakan alat transportasi yang lebih baik dari yang ada sebelumnya untuk memecahkan masalah transportasi dengan jarak yang cukup jauh untuk ditempuh dengan berjalan kaki. Becak merupakan kontribusi yang substansial dalam memecahkan masalah transportasi dalam kota di kota yang tidak terlalu besar.

Jika becak diburu, dimusnahkan dan dilarang beroperasi di Jakarta, Yogyakarta justru membiarkan saja dirinya disebut sebagai "kota becak". Seolah tanpa memperdulikan gelombang pemusnahan dan pelarangan becak di kota-kota besar lainnya, Yogyakarta justru dihidupi dan menghidupi becak-becaknya. Hal ini ditegaskan kembali oleh pernyataan Walikota Yogyakarta dan wakilnya di tahun 2004 lalu, bahwa "Becak harus tetap dipertahankan". Becak hampir punah dan mulai ditinggalkan oleh masyarakat, namun keberadaannya telah lama mengiringi sejarah Indonesia sebagai salah satu transportasi yang mempunyai nilai tersendiri serta masih diminati sebagian orang. Misalnya, keberadaan becak di Yogyakarta. Selain andong, becak telah dikenal sebagai transportasi khasnya, oleh karena itu dalam mempertahankan budayanya becak dan andong bukan lagi

memegang peran sebagai transportasi yang berfungsi mengantarkan orang ke suatu tujuan tertentu, namun kehadiran becak atas dasar mempertahankan citra Yogyakarta. (Darmaningtyas, 2014).

## **2.5 Evolusi Becak Kayuh Menjadi Becak Motor**

Modernisasi dan perkembangan di bidang teknologi membawa pengaruh bagi kehidupan manusia dalam berbagai aspek. Tidak ketinggalan pula di bidang transportasi. Modernisasi mendorong becak dimodifikasi dengan penggerak mesin atau dikenal dengan sebutan Becak Bermotor. Becak Bermotor adalah becak yang mesin penggerak berupa parutan kelapa atau mesin dari motor yang bagian mesin ke arah belakang sampai roda belakang tetap seperti semestinya tetapi satu roda depan dihilangkan kemudian diganti dengan kabin penumpang dan rumah-rumah. Becak bermotor telah banyak ditemui di beberapa kabupaten di Indonesia antara lain kabupaten-kabupaten di Jawa Timur, Jawa Tengah, Sumatera Utara dan di banyak daerah di Indonesia. Manfaat Becak Bermotor selain lebih cepat menjangkau tujuan dari pada becak, Becak Bermotor bisa menjadi pilihan untuk menjangkau tujuan yang tidak bisa dijangkau oleh Angkot. (Desmawanto, 2013).

Keberadaan becak tidak bermotor (sebut saja becak tradisional) ini makin tergusur oleh keberadaan Bentor. Sejak lima tahun lalu Bentor muncul di Yogyakarta dan karena didiamkan oleh regulator maupun penegak hukum, maka jumlahnya semakin banyak. Mungkin sekarang telah mencapai 1.000 unit. Bila hal tersebut tidak segera disikapi oleh regulator dan penegak hukum, sangat mungkin pada suatu ketika nanti becak tradisional hilang, digantikan oleh Bentor. Hilangnya becak tradisional dan digantikan oleh Bentor akan mengancam

industry pariwisata di Yogyakarta karena kehilangan salah satu daya tariknya (keliling kota naik becak) Namun, akibat kemajuan pola pikir manusia kendaraan tradisional ini mulai mengalami inovasi ke arah yang lebih modern, efisien dan praktis. Dengan perkembangan teknologi, jarak dan waktu tidak lagi menjadi persoalan. Seolah waktu dan jarak ‘terlipat’ oleh perkembangan teknologi. Tidak dapat dipungkiri bahwa masyarakat selalu berkembang mengikuti laju perubahan zaman. Teknologi adalah salah satu tingkat evolusi sosiokultural masyarakat menuju perubahan yang terarah (Darmaningtyas, 2014).

## **2.6 Kualitas Pelayanan**

Kualitas adalah sebuah kata bagi penyedia jasa merupakan suatu yang harus dikerjakan dengan baik. Aplikasi kualitas sebagai sifat dari penampilan produk atau kenyataan merupakan bagian utama strategi perusahaan dalam rangka meraih keunggulan yang berkesinambungan, baik sebagai pemimpin pasar ataupun sebagai strategi untuk terus tumbuh. (Supranto, 1997). Kualitas jasa atau kualitas layanan (service quality) berkontribusi signifikan bagi penciptaan diferensiasi, positioning, dan strategi bersaing setiap organisasi pemasaran, baik perusahaan manufaktur maupun penyedia jasa. (Chandra dan Tjiptono, 2011). Menurut Tjiptono (2008) terdapat lima aspek penentu kualitas pelayanan jasa, diantaranya:

- a. Reliability (keandalan) adalah kemampuan melaksanakan pelayanan jasa yang dijanjikan segera, terpercaya, akurat. Kinerja harus sesuai dengan 10 harapan konsumen baik dari segi ketepatan waktu, pelayanan yang seimbang untuk semua penumpang, serta rasa simpatik yang tinggi.



- b. Responsiveness (daya tanggap) digunakan untuk membantu dan memberikan pelayanan kepada pelanggan dengan tanggap.
- c. Assurance (jaminan) mencakup pengetahuan, kemampuan, kesopanan, dapat dipercaya, bebas dari bahaya, resiko atau keraguan sehingga menumbuhkan rasa percaya para konsumen kepada penyedia jasa.
- d. Emphaty adalah rasa peduli seperti mudah melakukan hubungan dan komunikasi yang baik, perhatian khusus, dan memahami kepentingan pelanggan. Perusahaan harus memahami kebutuhan konsumen secara spesifik, serta eaktu pengoperasian yang nyaman bagi konsumen.

Tangible (kasat mata) adalah penampilan fasilitas fisik, dan perlengkapan antara lain meliputi kondisi dari kendaraan bus. Kondisi fisik angkutan umum yang baik antara lain meliputi cat bus, tempat duduk yang nyaman, bagasi serta kondisi mesin yang baik, dan fasilitas yang ada. Penampilan dan kemampuan saran dan prasarana dapat diandalkan sebagai buktinyata dalam mempengaruhi tingkat kepuasan penumpang.