

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Transportation Demand Management

Transportation Demand Management (TDM) yang juga dikenal dengan sebutan *mobility management* meliputi semua metode yang dapat meningkatkan pemanfaatan fasilitas dan sarana transportasi yang telah ada dengan lebih efisien dengan mengatur atau meminimalisasi pemanfaatan kendaraan bermotor dengan mempengaruhi perilaku perjalanan yang meliputi: frekuensi, tujuan, moda dan waktu perjalanan (Tanariboon, 1992 dan OTE, 2002a).

Tujuan utama dari *Transportation Demand Management* (TDM) adalah untuk mengurangi jumlah kendaraan yang menggunakan sistem jaringan jalan dengan menyediakan berbagai pilihan mobilitas (kemudahan melakukan perjalanan) bagi siapa saja yang berkeinginan untuk melakukan perjalanan. Adapun tujuan umum dari *Transportation Demand Management* (TDM) adalah: meningkatkan efisiensi pergerakan lalu lintas secara menyeluruh dengan menyediakan aksesibilitas yang tinggi dengan cara menyeimbangkan antara permintaan dan sarana penunjang yang tersedia, penghematan penggunaan bahan bakar dan waktu tempuh perjalanan secara lebih efisien. (Noboru Harata, 1994)

2.2. Campus Transport Management

(OTE, 2002b), *Campus Transport Management* (CTM) merupakan penerapan *Transportation Demand Management* (TDM) pada lingkungan kampus. Program *Campus Transport Management* (CTM) berusaha meningkatkan pilihan dalam transportasi dan mengurangi kepadatan mobil di lingkungan kampus. Penerapan program *Campus Transport Management* (CTM) memberikan beberapa manfaat sebagai berikut:

1. mampu mengurangi jumlah perjalanan menggunakan moda kendaraan pribadi sebesar 10-30%,
2. mengurangi kebutuhan lahan parkir dan masalah kemacetan lalu lintas di sekitar lingkungan kampus,
3. memberikan keamanan dan ketenangan yang lebih serta mengurangi konflik dengan warga sekitar,
4. peningkatan kualitas kesehatan lingkungan.

2.3. Parking Management

Parking Management (PM) adalah suatu teknik yang merubah lokasi, *supply* dan *demand* sehingga terjadi pemakaian prasarana parkir yang lebih baik dan efisien. *Parking Management* (PM) dapat membantu memecahkan masalah transportasi secara luas karena berdasarkan atas teori *supply* dan *demand*. Kebutuhan akan lahan parkir dapat ditekan sebesar 10-30% dengan terjadinya pengurangan jumlah perjalanan dan efisiensi lahan parkir. Penerapan manajemen parkir dapat flexibel, cepat dan efektif dalam mengurangi masalah parkir. Selain

itu dapat juga membantu tercapainya tujuan lain seperti pengurangan kemacetan, keamanan perjalanan, peningkatan kualitas kesehatan lingkungan, penggunaan lahan yang lebih efektif dan juga masalah finansial (OTE, 2002b).

2.4. Preferential Parking

Preferential Parking adalah suatu strategi untuk mendorong peralihan moda *Single Occupant Vehicle* (SOV) menjadi *High Occupant Vehicle* (HOV), dengan cara yang memberikan berbagai kemudahan pelayanan terhadap pengguna *High Occupant Vehicle* (HOV) daripada pengguna *Single Occupant Vehicle* (SOV); antara lain berupa: jarak petak yang lebih dekat dengan tempat tujuan, tersedia atap sehingga terlindung dari cuaca, kemudahan mendapatkan petak parkir, dan biaya parkir yang lebih murah atau bahkan gratis. Dengan adanya berbagai kemudahan tersebut, diharapkan dapat mempengaruhi pengguna *Single Occupant Vehicle* (SOV) untuk menjadi *High Occupant Vehicle* (HOV) atau beralih ke moda transportasi lainnya. (OTE, 2002c).

2.5. Remote Parking Area

Remote Parking Area adalah suatu strategi dalam program *Parking Management* (PM) yaitu dengan menggunakan lahan diluar pusat kegiatan sebagai lahan parkir, kemudian dengan menggunakan moda transportasi lain untuk memindahkan pengguna lahan parkir tersebut ke pusat kegiatan. Keberadaan *Remote Parking Area* ini dapat ditunjang dengan adanya jalur pejalan kaki, *shuttle service*, zona transit bebas biaya dan biaya parkir yang lebih murah. Dengan

adanya *Remote Parking Area* ini kepadatan lalu lintas pada area pusat kegiatan dapat berkurang. Keuntungan lain dari *Remote Parking Area* adalah lebih murah daripada meningkatkan *supply* lahan parkir pada daerah pusat kegiatan, dapat menggunakan lahan yang masih tidak terpakai, meningkatkan efisiensi dan kualitas lingkungan (OTE, 2002a).

2.6. *Carpool dan Vanpools*

Ridesharing / carpools memiliki pengertian penggunaan suatu kendaraan pribadi oleh 2 orang *traveler* atau lebih yang berasal dari daerah asal (*origin*) yang berdekatan dan memiliki daerah tujuan (*destination*) dan jadwal yang sama. Masalah pembagian biaya dan lainnya diatur sesuai dengan kesepakatan masing-masing. *Vanpools*, memiliki definisi yang hampir sama dengan *carpool*, hanya kendaraan yang digunakan berukuran lebih besar. Selain itu, program ini bisa disubsidi atau disponsori penuh saja masih tetap membayar sejumlah uang. Kondisi ini dapat digambarkan seperti kendaraan antar jemput pada suatu instansi pendidikan maupun suatu perusahaan. Peserta merupakan anggota yang telah didaftar, sehingga orang yang bukan merupakan anggota tidak diperkenankan naik. Pengguna mobil pribadi terutama yang termasuk kategori *Single Occupant Vehicle* (SOV) cenderung enggan untuk beralih ke *High Occupant Vehicle* (HOV). Untuk itu mereka harus didorong dengan memberikan berbagai kemudahan dan fasilitas yang menarik. (Grava, 1997)