

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### 2.1. Transportasi

Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Di negara maju, mereka biasanya menggunakan kereta bawah tanah (*subway*) dan taksi. Penduduk di sana jarang yang mempunyai kendaraan pribadi karena mereka sebagian besar menggunakan angkutan umum sebagai transportasi mereka. (sumber <http://id.wikipedia.org/wiki/Transportasi>)

Keinginan manusia untuk memperoleh barang yang tidak didapat di tempatnya berada, menyebabkan harus melakukan pergerakan/perjalanan dari suatu tempat ke tempat yang lain untuk mendapatkan sesuatu yang diperlukan. Sehingga dalam transportasi ada beberapa elemen utama dalam pergerakan seperti, ada yang dipindahkan misalnya: barang, manusia, informasi. Selain itu ada elemen yang memindahkan (sering mendapat kemudahan) seperti, sarana antara lain: kendaraan, kereta api, kapal laut atau pesawat udara. Juga elemen yang tidak kalah pentingnya adalah, adanya sesuatu yang memungkinkan terjadinya perpindahan seperti: jalan, jembatan, pelabuhan, terminal atau Bandar udara. (sumber <http://id.wikipedia.org/wiki/Transportasi>)

## **2.2. Kendaraan Pribadi**

Kendaraan pribadi adalah angkutan yang menggunakan kendaraan pribadi, seperti mobil pribadi, sepeda motor, sepeda, tapi bisa juga menggunakan bus yang biasanya digunakan untuk keperluan pribadi. Kendaraan pribadi merupakan lawan kata kendaraan umum. Transportasi dengan menggunakan kendaraan pribadi biasanya lebih mahal dari transportasi menggunakan kendaraan umum karena alasan efisiensi kendaraan umum yang lebih baik. (sumber [http://id.wikipedia.org/wiki/Kendaraan\\_pribadi](http://id.wikipedia.org/wiki/Kendaraan_pribadi))

Penggunaan kendaraan pribadi bermotor di Indonesia ditandai dengan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor yang berlatar belakang hitam dengan tulisan berwarna putih sedangkan angkutan umum menggunakan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor yang berlatar belakang kuning dengan tulisan berwarna hitam. (sumber [http://id.wikipedia.org/wiki/Kendaraan\\_pribadi](http://id.wikipedia.org/wiki/Kendaraan_pribadi))

## **2.3. Kendaraan Umum**

Kendaraan umum adalah angkutan penumpang dengan menggunakan kendaraan umum dan dilaksanakan dengan sistem sewa atau bayar. Dalam hal angkutan massal, biaya angkutan menjadi beban tanggung jawab bersama, sehingga sistem angkutan umum menjadi lebih efisien karena biaya angkutan menjadi semakin murah. Keberadaan angkutan umum, apalagi yang bersifat massal, berarti pengurangan jumlah kendaraan yang lalu-lalang di jalan. Hal ini sangat penting artinya berkaitan dengan pengendalian lalu lintas (Warpani, 2002).

Karena merupakan angkutan massal, perlu ada kesamaan diantara para penumpang, antara lain kesamaan asal dan tujuan. Kesamaan ini dicapai dengan cara pengumpulan di terminal dan atau tempat perhentian. Kesamaan tujuan tidak selalu berarti kesamaan maksud. Angkutan umum massal atau *masstransit* memiliki trayek dan jadwal keberangkatan yang tetap. Pelayanan angkutan umum penumpang akan berjalan dengan baik apabila tercipta keseimbangan antara ketersediaan dan permintaan. Oleh karena itu, Pemerintah perlu campur tangan dalam hal ini. (Warpani, 2002)

Menurut PP No.55 Tahun 2012 tentang kendaraan, menyebutkan bahwa pengangkutan orang dengan kendaraan umum dilakukan dengan menggunakan mobil bis atau mobil penumpang. Berdasarkan UU Nomer 22 Tahun 2009 Tentang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa pelayanan angkutan orang dengan kendaraan umum terdiri dari:

1. angkutan antar kota yang merupakan pemindahan orang dari satu kota ke kota lain,
2. angkutan kota yang merupakan pemindahan orang dalam wilayah kota,
3. angkutan pedesaan yang merupakan pemindahan orang dalam dan/atau antar wilayah pedesaan,
4. angkutan lintas batas Negara yang merupakan angkutan orang melalui lintas batas Negara lain.

Beberapa kriteria ideal angkutan umum menurut *Harries* (1976) dapat dilihat dalam Tabel 2.1

**Tabel 2.1 Kriteria Angkutan Umum Ideal**

Keandalan	Kenyamanan	Keamanan	Murah	Waktu perjalanan
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Setiap saat tersedia</li> <li>• Kedatangan dan sampai tujuan tepat waktu</li> <li>• Waktu total perjalanan singkat dari rumah, menunggu, dalam kendaraan, berjalan ke tujuan</li> <li>• Waktu tunggu singkat</li> <li>• Sedikit berjalan kaki ke bus stop</li> <li>• Tidak perlu berpindah kendaraan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pelayanan yang sopan</li> <li>• Terlindung dari cuaca buruk di bus stop</li> <li>• Mudah turun naik kendaraan</li> <li>• Tersedia tempat duduk setiap saat</li> <li>• Tidak berdesakan</li> <li>• Interior yang menarik</li> <li>• Tempat duduk yang enak</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Terhindar dari kecelakaan</li> <li>• Badan terlindung dari luka benturan</li> <li>• Bebas dari kejahatan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ongkos relative murah dan terjangkau</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Waktu didalam kendaraan singkat</li> </ul>

Sumber : *Harries* (1976, dikutip dari karya ilmiah, Ir. Kumpul Sembiring)(tanpa tahun)

#### **2.4. Peranan Angkutan Umum**

Menurut Warpani (2002) angkutan umum berperan dalam memenuhi kebutuhan manusia akan pergerakan ataupun mobilitas yang semakin meningkat, untuk berpindah dari suatu tempat ke tempat lain yang berjarak dekat, menengah ataupun jauh. Angkutan umum juga berperan dalam pengendalian lalu lintas, penghematan bahan bakar atau energi, dan juga perencanaan dan pengembangan wilayah.

Esensi dari operasional angkutan umum adalah memberikan layanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat dalam menjalankan kegiatannya, baik untuk masyarakat yang mampu memiliki kendaraan pribadi sekalipun (*choice*), dan terutama bagi masyarakat yang terpaksa harus menggunakan angkutan umum (*captive*). Ukuran pelayanan angkutan umum yang baik adalah pelayanan yang aman, cepat, murah, dan nyaman. (Dalam <http://repository.ac.id/bitstream/123456789/20468/3/Chapter%20II.pdf>.)

#### **2.5. Pengelompokan Pelaku Perjalanan & Moda Transportasi**

Menurut Fidel Miro (2002) dalam (<http://repository.ac.id/bitstream/123456789/20468/3/Chapter%20II.pdf>.) masyarakat pelaku perjalanan (konsumen jasa transportasi), dapat dikelompokkan ke dalam 2 kelompok yaitu:

1. Golongan paksaan (*captive*) merupakan jumlah terbesar di Negara berkembang, yaitu golongan masyarakat yang terpaksa menggunakan angkutan umum karena ketiadaan kendaraan 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).

Secara umum, ada 2 (dua) kelompok besar moda transportasi yaitu:

1. Kendaraan pribadi (*Private Transportation*), yaitu:

Moda transportasi yang dikhususkan buat pribadi seseorang dan seseorang itu bebas memakainya kemana saja, di mana saja dan kapan saja dia mau, bahkan mungkin juga dia tidak memakainya sama sekali (misal: mobilnya disimpan digarasi). Contoh kendaraan pribadi seperti:

- 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 (jarang terjadi)

2. Kendaraan Umum (*Public Transportation*), yaitu:

Moda transportasi yang diperuntukan buat bersama (orang banyak), kepentingan bersama, menerima pelayanan bersama, mempunyai arah dan titik tujuan yang sama, serta terikat dengan peraturan trayek yang sudah ditetapkan dan para pelaku perjalanan harus wajib menyesuaikan diri dengan ketentuan-ketentuan tersebut apabila angkutan umum ini sudah mereka pilih. Contoh kendaraan umum seperti:

- a) Ojek sepeda, sepeda motor
- b) Becak, bajaj, bemo
- c) Mikrolet
- d) Bus umum (kota dan antar kota)
- e) Kereta api (kota dan antar kota)

- f) Kapal feri, sungai & laut
- g) Pesawat yang digunakan secara bersama

## 2.6. Faktor yang Mempengaruhi Pemilihan Moda

Menurut Bruton (1975) dalam (<http://repository.ac.id/bitstream/123456789/20468/3/Chapter%20II.pdf>) memilih moda angkutan di daerah bukanlah merupakan proses acak, melainkan dipengaruhi oleh faktor kecepatan, jarak perjalanan, kenyamanan, kesenangan, keandalan, ketersediaan moda, ukuran kota, serta usia, komposisi, dan sosial-ekonomi pelaku perjalanan. Semua faktor ini dapat berdiri sendiri atau saling bergabung.

Menurut Fidel Miro (2002) dalam (<http://repository.ac.id/bitstream/123456789/20468/3/Chapter%20II.pdf>) terdapat 4 (empat) faktor yang dianggap kuat pengaruhnya terhadap perilaku pelaku perjalanan atau calon pengguna (*trip maker behavior*). Masing-masing faktor ini terbagi lagi menjadi beberapa variabel yang dapat diidentifikasi. Variabel-variabel ini dinilai secara kuantitatif dan kualitatif. Faktor-faktor atau variabel-variabel tersebut adalah:

### 1. Faktor Karakteristik Perjalanan (*Travel Characteristics Factor*)

Pada kelompok ini terdapat beberapa variabel yang dianggap kuat pengaruhnya terhadap perilaku pengguna jasa moda transportasi dalam memilih moda angkutan, yaitu:

- a. Tujuan Perjalanan (*Trip Purpose*) seperti bekerja, sekolah, sosial dan lain-lain.

- b. Waktu Perjalanan (*Time of Trip Made*) seperti pagi hari, siang hari, tengah malam, hari libur dan seterusnya.
  - c. Panjang Perjalanan (*Trip Length*), merupakan jarak fisik (kilometer) antar asal dengan tujuan, termasuk panjang rute/ruas, waktu pembandingan kalau menggunakan moda-moda lain, di sini berlaku bahwa semakin jauh perjalanan, maka orang cenderung memilih naik angkutan umum.
2. Faktor Karakteristik Pelaku Perjalanan (*Traveler Characteristics Factor*)
- Pada kelompok faktor ini, seluruh variabel berhubungan dengan individu si pelaku perjalanan. Variabel-variabel dimaksud ikut serta berkontribusi mempengaruhi perilaku pembuat perjalanan dalam memilih moda angkutan. Menurut Bruton, variabel tersebut diantaranya adalah:
- a. Pendapatan (*income*), berupa daya beli sang pelaku perjalanan untuk membiayai perjalanannya, entah dengan mobil pribadi atau angkutan umum.
  - b. Kepemilikan kendaraan (*car ownership*), berupa tersedianya kendaraan pribadi sebagai sarana melakukan perjalanan.
  - c. Kondisi kendaraan pribadi (tua, jelek, baru dll)
  - d. Kepadatan permukiman (*density of residential development*)
  - e. Sosial-ekonomi lainnya, seperti struktur dan ukuran keluarga (pasangan muda, punya anak, pension atau bujangan, dan lain-lain), usia, jenis kelamin, jenis pekerjaan, lokasi pekerjaan, punya lisensi mengemudi (SIM) atau tidak, serta semua variabel yang mempengaruhi pilihan moda.

### 3. Faktor Karakteristik Sistem Transportasi (*Transportation System Characteristics Factor*)

Pada faktor ini, seluruh variabel yang berpengaruh terhadap perilaku si pembuat perjalanan dalam memilih moda transportasi berhubungan dengan kinerja pelayanan sistem transportasi seperti berikut:

- a. Waktu relatif (lama) perjalanan (*Relative Travel Time*) mulai dari lamanya waktu menunggu kendaraan di pemberhentian (terminal), waktu jalan ke terminal (*walk to terminal time*) dan waktu di atas kendaraan.
- b. Biaya relatif perjalanan (*Relative Travel Cost*), merupakan seluruh biaya yang timbul akibat melakukan perjalanan dari asal ke tujuan untuk semua moda yang berkompetisi seperti tarif tiket, bahan bakar, dan lain-lain.
- c. Tingkat pelayanan relatif (*Relative Level of Service*), merupakan variabel yang cukup bervariasi dan sulit diukur, contohnya adalah variabel-variabel kenyamanan dan kesenangan yang membuat orang mudah gonta-ganti moda transportasi
- d. Tingkat akses/indeks daya hubung/kemudahan pencapaian tempat tujuan.
- e. Tingkat kehandalan angkutan umum disegi waktu (tepat waktu/*reliability*), ketersediaan ruang parkir dan tarif.

Variabel nomer 1 dan 2 merupakan kelompok variabel yang dapat diukur (dikuantifikasikan), sementara ketiga variabel terakhir (3,4,5) merupakan kelompok variabel yang sangat subjektif sehingga sulit di ukur (dikuantifikasikan) dan masuk kelompok variabel kualitatif.

4. Faktor Karakteristik Kota dan Zona (*Special Characteristics Factor*)

Variabel yang ada dalam kelompok ini, contohnya:

- a. Variabel jarak kediaman dengan tempat kegiatan
- b. Variabel kepadatan penduduk (*population density*)

