

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1. Transportasi**

Transportasi adalah perpindahan 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. Transportasi sendiri dibagi 3 yaitu, transportasi darat, laut, dan udara. Transportasi udara merupakan transportasi yang membutuhkan banyak uang untuk memakainya. Selain karena memiliki teknologi yang lebih canggih, transportasi udara merupakan alat transportasi tercepat dibandingkan dengan alat transportasi lainnya. (<https://id.wikipedia.org/wiki/Transportasi>)

#### **2.2. Angkutan**

Kendaraan atau angkutan atau wahana adalah alat transportasi, baik yang digerakkan oleh mesin maupun oleh makhluk hidup. Kendaraan ini biasanya buatan manusia seperti mobil, motor, kereta, perahu, pesawat dan lain-lain, tetapi ada yang bukan buatan manusia dan masih bisa disebut kendaraan, seperti gunung es dan batang pohon yang mengambang. Kendaraan tidak bermotor dapat juga

digerakkan oleh manusia atau ditarik oleh hewan, seperti gerobak.  
(<https://id.wikipedia.org/-2wiki/Kendaraan>)

### **2.3. Angkutan Pariwisata**

Angkutan Pariwisata adalah angkutan dengan menggunakan mobil bus umum yang dilengkapi dengan tanda-tanda khusus untuk keperluan pariwisata atau keperluan lain diluar pelayanan angkutan dalam trayek, seperti untuk keperluan keluarga dan sosial lainnya.

### **2.4. Angkutan umum**

Angkutan umum adalah angkutan setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk digunakan oleh umum dengan dipungut bayaran. Kendaraan dapat berupa mobil penumpang, bus kecil, bus sedang dan bus besar (Munawar 2005).

Menurut Keputusan Menteri perhubungan No KM 35 tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum, ada beberapa kriteria yang berkenaan dengan angkutan umum. Kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran. Tujuan umum keberadaan angkutan umum penumpang adalah menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat. Ukuran pelayanan yang baik adalah pelayanan yang aman cepat, murah dan nyaman. Hal ini dimungkinkan angkutan penumpang bersifat angkutan

massal sehingga biaya angkut dapat dibebankan kepada lebih banyak orang atau penumpang.

## 2.5 Trayek

Trayek adalah lintasan kendaraan untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil atau bus, yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak terjadwal.

## 2.6. Bus

Bus adalah kendaraan besar beroda, digunakan untuk membawa penumpang dalam jumlah banyak. Istilah bus ini berasal dari bahasa Latin, *omnibus*, yang berarti "kendaraan yang berhenti di semua perhentian". Cikal bakal bus muncul ketika kendaraan bermotor menggantikan kuda sebagai alat transportasi pada sekitar 1905. Saat itu, *omnibus* bermotor disebut autobus. Hingga saat ini, Prancis dan Inggris masih menggunakan istilah tersebut. *Omnibus* pertama dioperasikan di AS. Dimulai dengan pelintasan Jalan Broadway di kota New York pada 1827. Saat ini, bus di Indonesia dibagi ke dalam berbagai kategori, berdasarkan ukuran, kelas, jenis, dan jarak. Ada tiga jenis bus berdasarkan ukuran, bus besar, bus sedang, dan bus kecil. Sedangkan berdasarkan kelas ada kelas ekonomi, bisnis rs, bisnis ac, executive, dan super executive. Pembagian berdasarkan kelas ini ditentukan oleh fasilitas-fasilitas yang disediakan oleh bus. (<https://id.wikipedia.org/wiki/Bus>)

## 2.7. Halte Bus

Tempat perhentian bus atau halte bus atau *shelter* atau stopan bus (*bus stop*) adalah tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang bus, biasanya ditempatkan pada jaringan pelayanan angkutan bus. Di pusat kota ditempatkan pada jarak 300 sampai 500 meter dan di pinggiran kota antara 500 sampai 1000 meter. Semakin banyak penumpang yang naik turun di suatu tempat perhentian bus semakin besar dan semakin lengkap fasilitas yang disediakan. Untuk tempat perhentian yang kecil cukup dilengkapi dengan rambu lalu lintas saja, dan untuk perhentian yang besar bisa dilengkapi dengan atap dan tempat duduk, bahkan bila diperlukan dapat dilengkapi dengan kios kecil untuk menjual surat kabar, atau rokok. Desain tempat perhentian tergantung kepada beberapa kriteria.

### a. Estetika

Estetika tergantung kepada kebijakan daerah, ada yang menggunakan pendekatan modern, yang minimalis, ataupun menggunakan pendekatan kedaerahan dengan ciri khas daerah yang bersangkutan. Semakin bagus tempat perhentian bus tersebut semakin besar biaya yang perlu dikeluarkan untuk pembangunannya.

### b. Dimensi

Tergantung kepada jumlah penumpang yang akan menggunakan yang kaitannya dengan jumlah bus yang melewati tempat perhentian tersebut, frekuensi bus yang melalui tempat tersebut jumlah trayek yang melalui tempat perhentian tersebut.

c. **Jarak antara tempat perhentian bus**

jarak antar tempat perhentian tergantung kepada lokasinya dipusat kota dengan kegiatan yang tinggi disarankan 400 m ataupun kurang dari itu sedang dipinggiran kota dengan kerapatan yang rendah dapat ditempatkan pada jarak antara 600 sampai 1000 m. Untuk mendapatkan jarak antara yang optimal disarankan untuk menggunakan modelling perencanaan angkutan umum.

d. **Perlengkapan tempat perhentian bus**

Perlengkapan tempat perhentian bus tergantung kepada sistem yang digunakan, terbuka atau tertutup seperti shuttle/shelter atau tempat perhentian, seperti contoh bus TransJakarta, ataupun jumlah penumpang yang menggunakan fasilitas tempat perhentian bus. Perlengkapan meliputi:

- 1) rambu lalu lintas tempat perhentian bus,
- 2) atap untuk melindungi penumpang dari hujan ataupun panas,
- 3) tempat duduk untuk calon penumpang,
- 4) sistem pendingin udara (AC),
- 5) informasi perjalanan,
- 6) penjualan tiket,
- 7) telepon umum,
- 8) sarana penunjang seperti kios media massa, rokok, dan minum.

e. **Informasi**

Tempat perhentian bus kadang-kadang dilewati oleh beberapa trayek dengan jadwal yang berbeda-beda sehingga perlu dilengkapi dengan sistem informasi yang memuat informasi mengenai: nomor trayek bus, rute yang dilewati,

jadwal perjalanan, besaran tarif, dan untuk tempat perhentian bus modern dilengkapi dengan timer yang menunjukkan berapa lama lagi bus akan datang. Untuk itu biasanya digunakan sistem informasi modern yang menggunakan GPS dan komunikasi serta sistem yang dapat memperkirakan berapa lama lagi bus berikut sampai. ([http://id.wikipedia.org/wiki/Tempat\\_perhentian\\_bus](http://id.wikipedia.org/wiki/Tempat_perhentian_bus))

## **2.8. Terminal bus**

Terminal bus adalah sebuah prasarana transportasi jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra dan atau antar moda transportasi serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum.

## **2.9. Pariwisata**

Pariwisata atau turisme adalah suatu perjalanan yang dilakukan untuk rekreasi atau liburan, dan juga persiapan yang dilakukan untuk aktivitas ini. Seorang wisatawan atau turis adalah seseorang yang melakukan perjalanan paling tidak sejauh 80 km (50 mil) dari rumahnya dengan tujuan rekreasi, merupakan definisi oleh Organisasi Pariwisata Dunia. Definisi yang lebih lengkap, turisme adalah industri jasa. Mereka menangani jasa mulai dari transportasi, jasa keramahan, tempat tinggal, makanan, minuman, dan jasa bersangkutan lainnya seperti bank, asuransi, keamanan, dll. Dan juga menawarkan tempat istirahat, budaya, pelarian, petualangan, dan pengalaman baru dan berbeda lainnya.

Banyak negara bergantung banyak dari industri pariwisata ini sebagai sumber pajak dan pendapatan untuk perusahaan yang menjual jasa kepada

wisatawan. Oleh karena itu pengembangan industri pariwisata ini adalah salah satu strategi yang dipakai oleh Organisasi Non-Pemerintah untuk mempromosikan wilayah tertentu sebagai daerah wisata untuk meningkatkan perdagangan melalui penjualan barang dan jasa kepada orang non-lokal. Menurut Undang Undang No. 10/2009 tentang Kepariwisata, yang dimaksud dengan pariwisata adalah berbagai macam kegiatan wisata yang didukung oleh berbagai fasilitas serta layanan yang disediakan masyarakat, pengusaha, Pemerintah dan Pemerintah Daerah. (Sumber : <http://id.-wikipedia.org/wiki/Tempatpariwisata>)

## **2.10. Tahapan Perencanaan Pengoperasian Trayek Angkutan Wisata Pantai Wonosari**

Mengacu dari Ivan Prasetya (2010), Terdapat 3 (tiga) tahap dalam Perencanaan Pengoperasian Trayek Angkutan Wisata Pantai Wonosari antara lain sebagai berikut.

### **a. Studi tempat asal dan tujuan**

Studi tempat asal dan tujuan yang baik adalah basis dasar dari aktivitas perencanaan transportasi apapun. Studi ini akan memberikan gambaran pola transportasi. Studi tempat asal dan tujuan ini secara ideal tidak hanya mengidentifikasi trayek geografis, namun juga mencatatkan waktu tempuh perjalanan, dan pada beberapa kasus membedakan antara tujuan perjalanan.

## b. **Rekayasa dan desain**

Lokasi dan desain koridor Perencanaan Pengoperasian Trayek Angkutan Wisata Pantai Wonosari mengenai tempat asal dan tujuan. Desain akhir angkutan bus wisata, dan terminal perlu menampung baik beban penumpang yang sudah ada maupun proyeksi ekspansi ke depannya. Di dalam berbagai parameter yaitu lokasi koridor, opsi layanan, rekayasa bus, desain koridor utama, ada banyak sekali keputusan kualitatif yang akan memiliki dampak jangka panjang terhadap bentuk dan keefektifan dari keseluruhan sistem.

### 1) Lokasi koridor

Pemilihan lokasi koridor bukan hanya membawa dampak pemanfaatan sistem Perencanaan Pengoperasian Trayek Angkutan Wisata Pantai Wonosari bagi sebagian besar segmen populasi, namun juga akan membawa dampak mendalam pada pengembangan daerah sekitar pantai ke depannya.

### 2) Opsi-opsi rute

Sekarang, ada sedikitnya dua teknik berbeda untuk melayani rute yaitu teknik *trunk-feeder* dan teknik *convoy*.

#### a) Teknik *trunk-feeder*

Dengan teknik *trunk-feeder*, bus-bus yang lebih besar melayani koridor utama. Pada bagian akhir koridor ini dibangun sebuah stasiun terminal terintegrasi untuk memindahkan penumpang secara efisien ke bus-bus *feeder* yang lebih kecil, yang akan meneruskan ke komunitas yang lebih kecil. Keunggulan utama dari teknik ini adalah bahwa

ukuran bus dapat disesuaikan secara lebih baik untuk ukuran-ukuran rute yang dituju. Kerugian utama adalah bahwa pelanggan harus berpindah, dan oleh karena itu mungkin perjalanannya menjadi lebih panjang daripada sebuah rute yang dilayani oleh satu bus.

b) Teknik *convoy*

Teknik *convoy* tidak memerlukan perpindahan di stasiun terminal. Sebaliknya, iring-iringan bus yang memiliki rute akhir yang berbeda, semuanya memanfaatkan line koridor utama. Pada titik tertentu, tiap-tiap bus ini meninggalkan koridor utama dan berlanjut ke rutenya masing-masing yang mungkin meliputi *busway* yang terpisah ataupun tidak. Keunggulan teknik *Convoy* adalah bahwa teknik ini menyuguhkan layanan yang terkonsentrasi pada koridor yang ramai, kemudian melewatkan bus-bus yang sudah dibedakan tersebut untuk memasuki komunitas yang lebih kecil tanpa harus memindahkan penumpang. Kerugian utama dari teknik ini adalah bahwa adanya kemungkinan kelebihan tempat duduk pada bagian feeder dari rute tersebut, khususnya jika digunakan bus-bus gandeng yang besar.

c. **Rekayasa Jalan**

Desain jalan raya juga memberikan hubungan yang signifikan dengan parameter geografis jalan yang ada dan pola penggunaan saat ini. Material dan teknik untuk pembangunan akan mempengaruhi baik pengeluaran awal dan biaya pemeliharaan jangka panjang.