

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Pengertian Transportasi

Transportasi atau perangkutan merupakan suatu kegiatan perpindahan orang dan atau barang dari satu tempat (asal) ke tempat lain (tujuan) dengan menggunakan sarana tertentu untuk maksud dan tujuan tertentu (Munawar, 2005). Alat atau sarana perpindahan yang digunakan dapat berbeda pula seperti jalan kaki, angkutan darat, air, udara dan lain-lain. Kegiatan manusia yang berbagai macam menyebabkan mereka saling berhubungan. Untuk itu diperlukan sarana penghubung. Salah satu diantaranya adalah angkutan umum. Dengan kemajuan teknologi, muncul berbagai macam alat angkut yang bergerak dari suatu tempat ke tempat yang lain untuk memenuhi berbagai keperluan. Semakin maju peradaban manusia maka akan semakin kompleks masalah yang akan dihadapi, sehingga diperlukan tuntutan perkembangan teknologi yang lebih cocok.

2.2. Klasifikasi Perjalanan

Perjalanan adalah pergerakan satu arah dari zona asal ke zona tujuan, termasuk pergerakan berjalan kaki. Berhenti secara kebetulan tidak dianggap sebagai tujuan pergerakan meskipun terpaksa melakukan perubahan rute. Meskipun pergerakan sering diartikan dengan pergerakan pulang dan pergi, dalam ilmu transportasi biasanya analisis keduanya harus dipisahkan.

Tamin (2000), lima katagori tujuan pergerakan berbasis tempat tinggal, yaitu :

1. Pergerakan ke tempat kerja
2. Pergerakan ke sekolah atau Perguruan Tinggi (pergerakan dengan tujuan pendidikan)
3. Pergerakan ke tempat belanja
4. Pergerakan untuk kepentingan sosial
5. Pergerakan untuk tujuan rekreasi

Tujuan pergerakan bekerja dan pendidikan, disebut tujuan pergerakan utama yang merupakan keharusan untuk dilakukan oleh setiap orang setiap hari, sedangkan tujuan pergerakan lain sifatnya hanya pilihan dan tidak rutin dilakukan. Pergerakan berbasis bukan rumah hanya sekitar (15-20)% dari total pergerakan yang terjadi.

2.3. Pemilihan Moda

Adanya interaksi antara mahasiswa/i dan kampus, mengharuskan mahasiswa/i untuk memutuskan bagaimana interaksi tersebut harus dilakukan, sebab interaksi yang terjadi antara mahasiswa/i dan kampus pasti akan menimbulkan perjalanan, yang pada akhirnya memerlukan pilihan moda. Menurut Tamin (2000), dalam pemilihan moda transportasi mungkin terdapat sedikit pilihan atau tidak ada pilihan sama sekali. Orang yang mempunyai satu pilihan moda disebut *Captive* terhadap moda tersebut. Jika terdapat lebih dari satu moda maka moda yang dipilih biasanya memiliki rute terpendek, tercepat dan termurah,

atau kombinasi dari ketiganya. Menurut Khisty C.J (1998), Keputusan dalam pemilihan moda didasarkan pada pertimbangan beberapa faktor seperti waktu, jarak, efisiensi, biaya, keamanan dan kenyamanan.

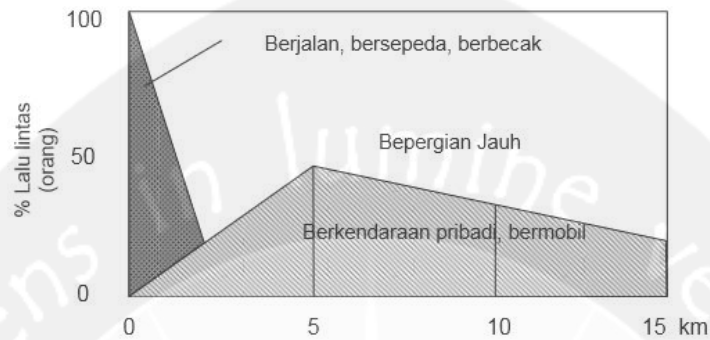
Sikap perorangan terhadap angkutan umum dapat diukur dan dibuat peringkat berdasarkan urutan kesukaan. Atribut perjalanan yang paling bernilai adalah sampai tujuan tepat pada waktunya, tempat duduk mudah didapat, tidak perlu berganti moda, pelayanan teratur, ada perlindungan terhadap cuaca selama menunggu dan waktu berhenti untuk menunggu lebih pendek (Hobbs, 1995).

Tehan dan Wacks (1972) dalam Black (1995), mengemukakan dasar kebutuhan psikologis manusia serta bagaimana hal itu mempengaruhi dalam pemilihan moda. Pengaruh tersebut dikelompokkan dalam 2 (dua) katagori. Katagori yang dimaksud adalah :

1. Kebutuhan mempertahankan ego seperti suasana, kenyamanan dan keamanan.
2. Kebutuhan keinginan pribadi , seperti identitas pribadi atau status.

Lebih jauh Warpani (1990) menyatakan bahwa pemilihan moda angkutan didaerah perkotaan bukan merupakan proses acak, melainkan dipengaruhi oleh faktor kecepatan, jarak perjalanan, kenyamanan, kesenangan, biaya, keandalan, ketersediaan moda, ukuran kota, usia, dan status sosial ekonomi pelaku perjalanan. Overgaard (1966) dalam Warpani (1990) menyatakan bahwa makin dekat jarak tempuh, pada umumnya orang lebih cenderung memilih moda yang paling praktis, bahkan memilih berjalan saja. Dalam rentang jarak dibawah 3 km

dengan berjalan kaki atau bersepeda. Pada rentang jarak yang lebih jauh dengan menggunakan moda pribadi atau mobil. (Gambar 2.1)



Gambar 2.1. Pilihan Moda Berdasar Jarak Tempuh (Warpani, 1990).

2.4. Faktor Pemilihan Moda

Faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan moda menurut Saxena (1989), Overgard (1966) dalam Warpani (1990), Warpani (1990), Papacostas dan Prevedouros (1993), Ortuzar dan Willumensen (1994), Tehan dan Wacks (1972) dalam Black (1995), Khisty dan Lall (1998), Gonzaga dan Villoria (1999), diklasifikasikan dalam 3 (tiga) kelompok yaitu :

1. Ciri pengguna jalan :
 - a. Umur;
 - b. Jender;
 - c. Ketersediaan kendaraan dan/atau kepemilikan kendaraan;
 - d. Kepemilikan SIM;
 - e. Struktur rumah tangga (pasangan muda, pasangan dengan anak, pensiunan, sendiri dan lainnya);
 - f. Pendapatan;

- g. Psikologis (ego, identitas, pribadi, status);
- h. Kepadatan lokasi hunian

2. Ciri pergerakan, sangat dipengaruhi oleh :

- a. Tujuan perjalanan, sebagai contoh perjalanan untuk bekerja. Secara normal lebih mudah menggunakan angkutan umum dibandingkan perjalanan lain karena keteraturan dan kemungkinan pilihan lebih banyak;
- b. Waktu terjadinya ketika perjalanan dilakukan;
- c. Jarak perjalanan;
- d. Variasi waktu (waktu dalam hari);
- e. Waktu yang dihemat;
- f. Aksesibilitas.

3. Ciri fasilitas moda transportasi, terbagi dalam 2 (dua) kategori :

- a. Faktor kuantitatif seperti :
 - 1. Waktu tempuh (waktu dalam kendaraan, waktu tunggu, dan waktu berjalan kaki untuk masing-masing moda);
 - 2. Biaya;
 - 3. Ketersediaan ruang (tempat) dan tarif parkir;
- b. Faktor kualitatif seperti :
 - 1. Kenyamanan dan kesenangan;
 - 2. Ketersediaan dan keteraturan;
 - 3. Keamanan.