

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Transportasi

Transportasi merupakan pemindahan barang dan manusia dari tempat asal (dari mana kegiatan pengangkutan dimulai) ketempat tujuan (ke mana kegiatan pengangkutan diakhiri), sehingga transportasi adalah bukan tujuan melainkan sarana untuk mencapai tujuan untuk menanggulangi kesenjangan jarak dan waktu (Nasution, dalam Asikin 2001)

Sedangkan menurut Direktorat Jendral Perhubungan Darat (2002), transportasi adalah pergerakan orang dan barang bisa dengan kendaraan bermotor, kendaraan tidak bermotor atau jalan kaki, namun di Indonesia sedikit tempat atau tidak tersedianya fasilitas yang baik untuk pejalan kaki dan hampir dilupakan dari bentuk transportasi. Kebutuhan akan pelayanan transportasi bersifat sangat kualitatif dan mempunyai ciri yang berbeda-beda sebagai fungsi waktu, tujuan perjalanan, frekuensi, jenis kargo yang diangkut, dan lain-lain (Tamin, 2000). Menurut Morlok (1995 dalam Kurniawan 2008), transportasi adalah perpindahan penumpang atau barang dengan suatu cara yang berguna untuk manusia dari suatu tempat ke tempat lain. Tujuan dari sistem transportasi adalah untuk menemukan dan menentukan kombinasi yang paling optimum dari sarana transportasi dan metode untuk pengoperasiannya pada suatu daerah tertentu

Syarat mutlak yang harus dimiliki oleh suatu teknologi transportasi (Morlok, dalam Kurniawan 2008) adalah : Membuat suatu obyek menjadi lebih mudah diangkut, dan dapat diangkut tanpa menimbulkan kerusakan.

1. Menyediakan kontrol dari pergerakan yang terjadi.
2. Melindungi obyek dari kerusakan atau kehancuran yang dapat terjadi akibat samping dari pergerakan yang terjadi.

Ada dua konsep dasar yang melatar belakangi kajian angkutan dan membentuk sistem transportasi (Tamin, 2000) antara lain:

1. Pergerakan tidak-spasial (tanpa batas ruang) di dalam kota, ciri pergerakannya antara lain:
 - a. Sebab terjadinya pergerakan; sebab terjadinya pergerakan dapat di kelompokkan berdasarkan maksud perjalanan dengan ciri dasarnya ekonomi, sosial, pendidikan dan agama.
 - b. Waktunya terjadinya pergerakan; waktu terjadinya pergerakan sangat tergantung pada kapan seseorang melakukan aktivitas sehari-harinya dan maksud perjalanan.
 - c. Jenis sarana angkutan yang digunakan; penentuan pilihan jenis angkutan umum, orang mempertimbangkan faktor maksud perjalanan, jarak tempuh, biaya dan tingkat kenyamanan.

2. Pergerakan spasial (dengan batas ruang) di dalam kota, ciri pergerakannya

a. Pola perjalanan orang

Perjalanan terbentuk karena aktivitas yang dilakukan, bukan tempat tinggal sehingga pola sebaran tata guna lahan suatu kota akan sangat mempengaruhi pola perjalanan orang.

b. Pola perjalanan barang

Pola perjalanan sangat di pengaruhi oleh aktivitas produksi dan konsumsi, yang sangat tergantung pada sebaran pola tata guna lahan pemukiman (konsumsi) dan industri serta pertanian (produksi).

B. Angkutan Umum

Angkutan (*transport*) pada dasarnya adalah kegiatan perpindahan orang dan barang dari satu tempat (asal) ke tempat lain (tujuan) dengan menggunakan sarana (kendaraan) (Warpani, 1990). Sedangkan angkutan kota adalah angkutan dari suatu tempat ke tempat yang lain dalam wilayah kota dengan menggunakan mobil bus dan atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek tetap dan teratur (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 2002).

Menurut Tamin (1997), prioritas terhadap angkutan umum perlu dilakukan sebab merupakan prasarana lebih efisien dibandingkan kendaraan pribadi, terutama pada waktu jam sibuk. Tujuan prioritas bus adalah mengurangi waktu perjalanan dan membuat bus lebih menarik untuk penumpang. Secara keseluruhan trayek angkutan umum membentuk sistem angkutan umum perkotaan yang mempunyai pola pelayanan yang sesuai dengan jaringan jalan yang ada. Kondisi sistem angkutan umum tersebut dapat dianalisis dari segi pengelolaannya (kapasitas, efisiensi, dan pola pelayanannya) dan juga dalam melayani

permintaan. Angkutan umum memberikan pelayanan dan kontribusi ekonomi kepada masyarakat untuk mobilitas kerja, sosial, rekreasi, dan lain-lain.

Angkutan umum adalah angkutan penumpang dengan menggunakan kendaraan umum dan dilaksanakan dengan sistem sewa atau bayar (Munawar, 2004). Angkutan umum juga merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari sistem transportasi kota dan merupakan komponen yang peranannya sangat signifikan karena kondisi sistem angkutan umum yang jelek akan menyebabkan turunnya efektifitas maupun efisiensi dari sistem transportasi kota keseluruhan, hal ini akan menyebabkan terganggunya sistem kota secara keseluruhan, baik ditinjau dari mutu kehidupan kota (Dirjen Direktorat Jendral Perhubungan Darat , 2000 dalam Pratomo 2007).

Ukuran pelayanan angkutan umum yang baik adalah pelayanan yang aman, cepat, nyaman, dan murah, serta pelayanan akan berjalan dengan baik apabila tercipta keseimbangan antara ketersediaan dan permintaan (Warpani, 1990). Angkutan Jalan adalah kendaraan yang diperbolehkan untuk menggunakan jalan, menurut "*Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi*" disebutkan:

a. Sepeda Motor

adalah kendaraan bermotor beroda 2 (dua) atau 3 (tiga) yang memiliki

b. Mobil Penumpang

adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi sebanyak-banyaknya 8 (delapan) tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi.

c. Mobil Bus

adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi lebih dari 8 (delapan) tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi.

d. Mobil Barang

adalah setiap kendaraan bermotor selain dari yang termasuk dalam sepeda motor, mobil penumpang dan mobil bus.

1. Jenis Angkutan Umum.

Menurut Munawar (2005), jenis angkutan umum dapat dibedakan menjadi:

a. Dari segi kualitas angkutan umum meliputi:

- 1) Bus umum : Penumpang tidak dijamin mendapatkan tempat duduk.
- 2) Bus patas : semua penumpang mendapatkan tempat duduk.
- 3) Bus patas a.c.: semua penumpang mendapatkan tempat duduk yang nyaman dengan waktu perjalanan yang cepat.

a) Dari segi kapasitas, misalnya:

- (1) Mikrolet: kapasitas sekitar 12 orang.
- (2) Bus sedang: kapasitas 40 orang.

(3) Bus besar : kapasitas sekitar 60 orang

(4) Bus tingkat: kapasitas sekitar 100 orang.

(5) Bus gandeng: kapasitas sekitar 150 orang.

2. Pengguna Angkutan Umum.

Menurut Gray (1977, dalam Kurniawan 2008), pengguna angkutan umum dipengaruhi oleh beberapa faktor antara lain

- a. Keselamatan, baik didalam kendaraan maupun di tempat pemberhentian, termasuk keselamatan dari kecelakaan dan keselamatan penumpang dan pencurian dan kekerasan fisik serta keselamatan kendaraan dari pengerusakan.
- b. Kenyamanan, mencakup kenyamanan fisik penumpang di dalam kendaraan dan di tempat pemberhentian (kualitas perjalanan pada saat naik, pengawasan lingkungan yang memadai, keadaan tempat duduk, tempat masuk dan keluar serta akomodasi paket/barang), kualitas estetika dari sistem (kebersihan dan hiburan di dalam kendaraan, tempat pemberhentian yang menarik, terminal dan fasilitas lainnya), perlindungan lingkungan bagi pengguna (kebisingan dan gas buang), fasilitas terhadap gangguan dan layanan yang baik dari operator.
- c. Aksebilitas (kemudahan pencapaian), secara tidak langsung merupakan tercukupinya distribusi rute diseluruh area yang dilayani, kapasitas kendaraan, frekuensi pelayanan dan rentang waktu operasi, ciri khas

- d. Reliabilitas (Kehandalan), bergantung pada kecilnya rata-rata penyimpangan pelayanan khusus yang disediakan pada saat penyimpangan terjadi, ketaatan pada jadwal dengan cukupnya informasi mengenai berbagai perubahan pelayanan dan terjaminnya ketersediaan transfer.
- e. Perbandingan biaya, berarti kelayakannya berdasarkan jarak minimum dan kemudahan mekanisme transfer dan kemungkinan pengurangan biaya bagi penumpang dan kelompok-kelompok khusus (pelajar, anak-anak, lansia dan lain-lain).
- f. Efisiensi, termasuk tingginya kecepatan rata-rata dengan waktu singgah/tinggal minimum dan ketiadaan tundaan lalu-lintas, cukupnya pemberhentian dengan waktu berjalan minimum (tetapi tidak terlalu banyak karena dapat meningkatkan waktu perjalanan) jadwal dan tempat transfer yang terkoordinasi dengan pengguna yang tidak dapat dilayani minimum, rute langsung serta pelayanan *ekspres* dan khusus yang terjamin. Efisiensi juga mencakup kemudahan sistem pemeliharaan dengan fasilitas-fasilitas pemeliharaan yang memadai, efisiensi sistem manajemen.

3. Wilayah Pelayanan Angkutan Umum.

Wilayah pelayanan angkutan perkotaan adalah wilayah yang di dalamnya bekerja satu sistem pelayanan angkutan penumpang umum karena adanya kebutuhan pergerakan penduduk dalam wilayah perkotaan (SK Dirjen Direktorat Jendral Perhubungan Darat No.687, 2002). Penentuan wilayah

- a. Merencanakan sistem pelayanan angkutan penumpang umum.
- b. Menetapkan kewenangan penyediaan, pengelolaan, dan pengaturan pelayanan angkutan penumpang umum.

Menurut Warpani (1990), trayek merupakan rute kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus yang mempunyai asal, tujuan, lintasan dan jadwal tetap. Kumpulan trayek yang menjadi satu kesatuan pelayanan angkutan orang membentuk jaringan trayek yang ditetapkan dengan menggunakan faktor-faktor sebagai berikut (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 2002):

- 1) Pola tata guna lahan

Pelayanan angkutan umum diusahakan mampu menyediakan aksesibilitas yang baik, yaitu lintasan angkutan umum diusahakan melewati tata guna lahan dengan potensi permintaan yang tinggi dan potensi potensial tujuan berpergian.

- 2) Pola pergerakan penumpang angkutan umum

Rute angkutan umum yang baik adalah arahnya mengikuti pola pergerakan penumpang angkutan sehingga tercipta pergerakan yang lebih efisien.

- 3) Kepadatan penduduk

Trayek angkutan umum diusahakan sedekat mungkin menjangkau wilayah kepadatan penduduk yang tinggi, pada umumnya merupakan wilayah yang mempunyai potensi permintaan

4) Daerah pelayanan

Pelayanan angkutan umum juga menjangkau semua wilayah perkotaan yang ada, sehingga terjadi pemerataan pelayanan terhadap penyediaan fasilitas angkutan umum.

5) Karakteristik jaringan

Kondisi jaringan jalan akan menentukan pola pelayanan trayek angkutan umum. Karakteristik jaringan jalan meliputi konfigurasi, klasifikasi, fungsi, lebar jalan dan tipe operasi jalur.

C. Pergerakan

Menurut Tamin (2000), Kebutuhan akan pergerakan bersifat sebagai kebutuhan turunan yang diartikan bahwa pergerakan terjadi karena adanya proses pemenuhan kebutuhan yang dapat bergerak tanpa moda transportasi (berjarak pendek 1-2 km) atau dengan moda transportasi (berjalan kaki) yang berjarak sedang dan jauh. Pergerakan diklasifikasikan berdasarkan tujuan pergerakan (misalnya: pergerakan ketempat kerja, ke sekolah atau universitas, ke tempat belanja, untuk kepentingan sosial dan rekreasi), berdasarkan waktu (pergerakan pada jam sibuk dan pada jam tidak sibuk), berdasarkan jenis orang (dipengaruhi oleh atribut sosial ekonomi masyarakat meliputi tingkat pendapatan, pemilikan kendaraan, ukuran dan struktur rumah tangga).

D. Golongan Penumpang

Menurut Miro (2005), masyarakat pelaku perjalanan (konsumen jasa transportasi) dikelompokkan ke dalam 2 (dua) kelompok yaitu:

1. Golongan Paksawan (*Captive*) merupakan jumlah terbesar di Negara berkembang, yaitu golongan masyarakat yang terpaksa menggunakan angkutan umum karena ketiadaan mobil pribadi. Mereka secara ekonomi adalah golongan masyarakat lapisan menengah kebawah (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).

E. Penentuan Jarak Halte/Tempat Pemberhentian Bus (TPB)

Penentuan jarak antar halte disesuaikan dengan kondisi potensi suatu wilayah seperti potensi ekonomi, pendidikan, dan sektor jasa. Ketetapan penentuan jarak antar halte diatur dalam pedoman teknis rekayasa tempat pemberhentian kendaraan penumpang umum tahun 1996, seperti pada Tabel 2.4.

Tabel 2.4 Tata Guna Lahan Berdasarkan Jarak Tempat Henti

Zona	Tata Guna Lahan	Lokasi	Jarak tempat Henti
			(m)
1	Pusat kegiatan sangat padat: pertokoan, pasar	CBD, Kota	200 - 300
2	Padat : perkantoran, sekolah, jasa	Kota	300 - 400
3	Pemukiman	Kota	300 - 400
4	Campuran padat : perumahan, sekolah, jasa	Pinggiran	300 - 500
5	Campuran jarang : perumahan, ladang, sawah, tanah kosong	Pinggiran	500 - 1000

Sumber : Munawar (2005)

Persyaratan dalam Tabel 2.4 disesuaikan dengan persyaratan umum agar tujuan peletakan halte sesuai dengan permintaan masyarakat dan mendukung

pergerakan dalam suatu wilayah maka keberadaan halte disesuaikan dengan kondisi-kondisi sebagai berikut:

1. Berada di sepanjang rute angkutan umum/bus
2. Terletak di jalur pejalan kaki dan dekat dengan fasilitas pejalan kaki
3. Diarahkan dekat dengan pusat kegiatan atau permukiman
4. Dilengkapi dengan rambu petunjuk
5. Tidak mengganggu kelancaran arus lalu-lintas

F. Tata Letak

1. Tata Letak Halte/ Tempat Pemberhentian Bus (TPB) Terhadap Ruang Lalu Lintas
 - a. Jarak maksimal terhadap fasilitas penyeberangan pejalan kaki adalah 100m
 - b. Jarak minimal halte dari persimpangan adalah 50 meter atau bergantung pada jalan antrean.
 - c. Jarak minimal gedung (seperti rumah sakit, tempat ibadah) yang membutuhkan ketenangan adalah 100 m
 - d. Peletakan di persimpangan menganut sistem campuran, yaitu antara sesudah persimpangan (*farside*) dan sebelum persimpangan (*nearside*)
2. Pengelompokkan tempat perhentian kendaraan penumpang umum berdasarkan tingkat pemakaian, ketersediaan lahan, dan kondisi lingkungan adalah sebagai berikut:

1. Halte yang terletak di sepanjang jalur pejalan kaki dan dilengkapi dengan

- b. Tempat Pemberhentian Bus (TPB) yang terpadu dengan fasilitas pejalan kaki dan dilengkapi dengan teluk bus.
- c. Halte yang sama dengan butir 1 tetapi tidak dilengkapi dengan teluk bus.
- d. Tempat Pemberhentian Bus (TPB) yang sama dengan butir 2 tetapi tidak dilengkapi dengan teluk bus.
- e. Halte yang tidak terpadu dengan trotoar dan dilengkapi dengan teluk bus.
- f. Tempat Pemberhentian Bus (TPB) yang tidak terpadu dengan trotoar dan dilengkapi dengan teluk bus.
- g. Halte yang tidak terpadu dengan trotoar, dan tidak dilengkapi dengan teluk bus mempunyai tingkat pemakaian tinggi.
- h. Tempat Pemberhentian Bus (TPB) yang tidak terpadu dengan trotoar, dan tidak dilengkapi dengan teluk bus dan mempunyai tingkat pemakaian rendah.
- i. Halte pada lebar jalan yang terbatas tetapi mempunyai tingkat permintaan tinggi.
- j. Pada lahan terbatas yang tidak memungkinkan membuat teluk bus, hanya