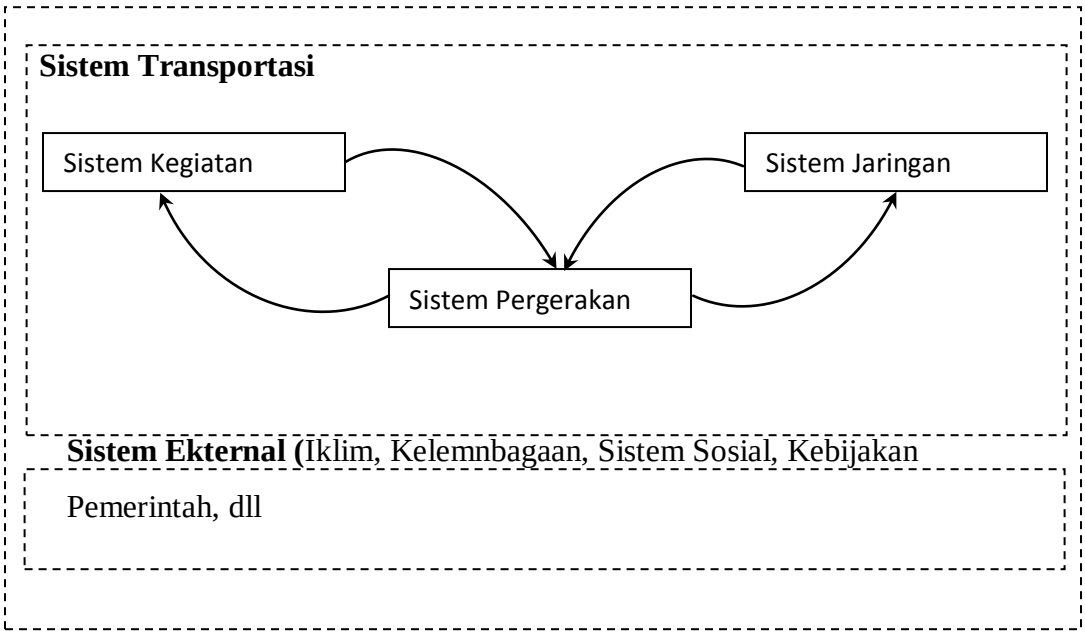
# BAB II
# TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini berisikan beberapa kajian teoretis dari literatur yang terkait dengan studi ini yaitu sistem transportasi, dampak jalan tol, serta kegiatan rumah makan. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat di bawah ini.

## 2.1 Sistem Transportasi

Transportasi terdiri dari beberapa sistem, yaitu sistem kegiantan, sistem jaringan, sistem pergerakan, dan sistem eksternal kelembagaaan. Transportasi merupakan sistem yang dinamis. Perubahan pada suatu elemen akan mempengaruhi elemen lain. Makin tinggi kuantitas dan kualitas sitem kegiantan dan sistem jaringan akan berdampak pada makin tingginya sistem pergerakan. Sebaliknya, Semakin tinggi sistem kegiatan maka tinggi pula dampak yang dihasilkan terhada sitem jaringan dan sistem pergerakan. Hubungan antara sistem dalam transportasi dapat di lihat pada gambar dibawah ini :

**Gambar II.1**
**Hubungan Antar Elemen Sistem Transportasi**



*Sumber: Tamin. 1997, dalam Tresnaningrum, 2010*

**Sistem Kegiatan**

Penduduk dengan kegiatannnya *(demand sistem)* membentuk suatu sistem kegiatan. Sistem kegiatan dipengaruhi oleh beberapa hal. Kegiatan penduduk akan dipengaruhi oleh karateristik sosial ekonominya, sedangkan sistem kegiatan yang berhubungan dengan barang akan dipengaruhi oleh beberapa hal seperti sektor kegiatan, wilayah, kawasan, dll. Kegiatan dengan kualitas dan kuantitas yang tinggi akan menyebabkan tingginya pergerakan yang dihasilkan, baik dari segi jumlah, frekuensi, jarak, moda, maupun pemusatan temporal dan spatial.

**Sistem Jaringan**

Transportasi bertujuan untuk dapat mengantarkan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain. Perpindahan atau pergerakan disebabkan oleh adanya perbedaan sistem kegiatan, sehingga untuk memenuhi kebutuhannya, diperlukan barang dari tempat lain. Oleh karena itu dibutuhkan suatu sistem jaringan yang baik yang dapat menghubungkan satu tempat dengan tempat lainnya. Sistem jaringan merupakan jaringan infrastuktur dan pelayanan transportasi yang menunjang pergerakan penduduk dengan sistem kegiatannya *(supply system)*. Jaringan infrastuktur dengan kualitas dan kuantitas yang tinggi akan menyebabkan tingginya kualitas dan kuantitas pergerakan yang dihasilkan.

**Sistem Pergerakan**

Adanya perbedaan kegiatan antara satu tempat dan tempat lain yang ditunjang dengan tersedianya sistem jaringan yang mengghubungkan berbagai kegiatan tersebut, menciptakan suatu pergerakan baik orang maupun barang. Pergerakan dimaksudkan untuk memenuhi kebutuhan yang berbeda-beda dari setiap lokasi. Pergerakan memiliki karakteristik yang berbeda-beda yang didasarkan pada tujuan, lokasi, asal-tujuan, waktu perjalanan, jarak atau lama perjalanan, moda dll. Sistem pergerakan sangat dipengaruhi oleh sistem kegiatan dan sistem jaringan yang ada.

**Sistem Kelembagaan**

Sistem kelembagaan merupakan sistem eksternal berupa aspek kelembagaan yang mempengaruhi sistem kegiatan, sistem jaringan, dan sistem pergerakan. Aspek kelembagaan ini dapat berupa aspek legal, aspek organisasi, aspek Sumber Daya Manusia, dan aspek keuangan. Aspek kelembagaan baik berupa kebijakan pemerintah, peraturan perundangan, maupun kesiapan operasional, sangat menentukan keberjalanan sistem transportasi yang baik.

### 2.1.1 Hubungan Sistem Kegiatan dengan Sistem Pergerakan

Sistem penggunaan tanah atau sistem kegiatan akan mempunyai suatu tipe kegiatan tertentu yang dapat memproduksi pergerakan (*trip production*) dan dapat menarik pergerakan. sistem tersebut merupakan suatu gabungan dari berbagai sistem pola kegiatan tata guna tanah seperti sistem pola kegiatan social, ekonomi, kebudayaan dan lain lain. Kegiatan yang timbul dalam sistem ini membutuhkan pergerakan sebagai alat pemenuhan kebutuhan yang perlu dilakukan setiap hari, yang tidak dapat dipenuhi oleh pengguna tanah bersangkutan. Besarnya pergerakan yang ditimbulkan tersebut sangat berkaitan erat dengan jenis atau tipe dan intensitas kegiatan yang dilakukan.

### 2.1.2 Hubungan Sistem Pergerakan dengan Sistem Jaringan

Pergerakan tersebut baik berupa pergerakan manusia dan barang, jelas membutuhkan suatu moda transportasi (sarana) dan media (prasarana) tempat moda transportasi tersebut dapat bergerak. Prasarana transportasi yang diperlukan merupakan sistem makro kedua yang biasa dikenal sebagai sistem jaringan, meliputi jaringan jalan raya, kereta api, terminal bus, stasiun kereta api, bandara dan pelabuhan laut. Penyediaan prasarana prasarana transportasi sangat tergantung pada dua faktor yaitu pertumbuhan ekonomi dan dana umum.

### 2.1.3 Hubungan Sistem Kegiatan dengan Sistem jaringan

Interaksi antara sistem kegiatan dan sistem jaringan akan menghasilkan suatu pergerakan manusia atau barang dalam bentuk pergerakan kendaraan atau barang. Dalam upaya untuk menjamin terwujudnya suatu sistem pergerakan yang aman,

nyaman, lancar, murah dan sesuai dengan lingkungannya, maka dalam sistem transportasi makro terdapat suatu system mikro lainnya yang disebut sistem kelembagaan. Sistem ini terdiri atas individu, kelompok, lembaga, instansi pemerintah serta swasta yang terlibat dalam masing masing sistem mikro.

### 2.1.4 Pengaruh Pergerakan dalam Aktivitas

Terjadinya pergerakan spasial disebabkan oleh adanya keinginan untuk melakukan sesuatu aktivitas yang ditempuh melalui perjalanan menuju lokasi aktivitas, dimana lokasi tersebut ditimbulkan oleh para tata guna lahan kota tersebut. Aspek aspek yang berhubungan dengan pergerakan spasial antara lain:

a. Pola perjalanan orang, yang dipengaruhi oleh sebaran tata guna lahan suatu kota.
b. Pola perjalanan barang, yang dipengaruhi oleh kegiatan produksi dan konsumsi.

## 2.2 Dampak Jalan Tol

Pembangunan jalan tol ini ditujukan untuk membangkitkan kembali roda perekonomian khususnya pembangunan infrastruktur dan mempersingkat waktu tempuh antara satu tempat ke tempat lain. Adanya jalan tol menimbulkan berbagai eksternalitas, positif maupun negatif.

### 2.2.1 Dampak positif:

1. Waktu tempuh lebih cepat karena melalui jalan tol ini, jarak anatara satu tempat ketempat lain menjadi lebih cepat dan efektif
2. Peningkatan perekonomian karena melalui jalan tol perekonomian suatu tempat/wilayah menjadi lebih berkembang
3. Perkembangan Infrastruktur karaena dengan terciptanya jalan tol akan menciptakan integrasi antara sentra industri kecil dengan yang lainnya, disamping itu, penyediaan infrastruktur akan menjadi seimbang untuk memfasilitasi kebutuhan penduduk terhadap jumlah penduduk disekitar yang terus meningkat tiap tahunnya.

4. Pemerataan pembangunan karena jalan tol salah satu fasilitas untuk mencapai keseimbangan dalam pengembangan suatu wilayah.

**2.2.2 Dampak negatif:**

1. Mematikan perdagangan dan jasa yang diakibatkan berlihnya para pengguna jalan melalui jalan tol
2. Pencemaran polusi : Pembangunan jalan tol memiliki dampak negatif bagi lahan perkebunan di daerah sekitarnya.

## 2.3 Kegiatan Rumah makan

Karena secara karakteriktik kegiatannya tidak berbeda dengan usaha jasa catering, khususnya restoran, maka untuk selanjutnya pengertian untuk rumah makan tersebut akan didekati dari catering atau restoran.

### 2.3.1 Pengertian Rumah Makan

Berdasarkan Keputusan Menteri Kesehatan Republik Indonesia Nomor 1098 Tahun 2003. Pengertian Rumah Makan adalah setiap tempat usaha komersial yang ruang lingkup kegiatannya menyediakan makanan dan minuman untuk umum di tempat usahanya.

Pengertian fasilitas rumah makan ini akan didekati dari pengertian catering. Catering sendiri yaitu suatu jasa yang menyediakan makanan untuk dikonsumsi ditempat. Perkembangan selanjutnya jasa catering ini lebih umum dengan sebutan restoran, cafe, tempat/ruang makan dan minum, *tea shops*, *snack bars*, *milk bars*, *coffe bars* dan lainnya. Karateristik umum dari unit-unit tersebut adalah mereka menyediakan makanan/masakan kepada masyarakat umum yang mengkonsumsinya langsung ditempat dan tidak menyediakan fasilitas penginapan.

Untuk lebih memahami mengenai pengertian unit-unit diatas, dibawah ini akan diberikan karateristik kegiatannya yang membedakannya dengan kegiatan perdagangan eceran lainnya. Karakteristiknya adalah sebagai berikut:

- Barang yang dijual dikonsumsi ditempat.

- Pembeli menentukan sendiri kualitas barang yang ia beli tetapi dalam batas yang ia mampu konsumsi (makan), dengan unit penjualan ditentukan oleh penjualnya, biasanya ukurannya porsi.
- Penjual yang menentukan kualitas makanan, pembeli jarang mempunyai pilihan karena biasanya mereka memesan makanan tanpa melihat bentuk maupun rasanya terlebih dahulu, pengecualian untuk jenis pelayanan *self service.*
- Penjual tidak hanya sebagai pedagang tapi juga sebagai produsen yang prosesnya diikuti dari perolehan bahan bakunya sampai menjualnya dalam bentuk jadi.

### 2.3.2 Kriteria Pemilihan Lokasi Rumah Makan

Menurut Ludenberg dan Walker (1993, dalam Mauliena, 2006) restoran/rumah dan lokasinya harus cocok satu sama lain. Lokasi yang baik bagi restoran/rumah makan bergantung kepada jenis restoran dan pasar yang ingin dituju. Identitas suatu restoran/rumah makan, gaya pelayanan, harga makanan, dan manajemennya merupakan hal-hal yang menyangkut citra *(image)* restoran/rumah makan yang akan berpengaruh dalam memilih lokasi restoran/rumah makan. Adapun kriteria pemilihan lokasi restoran/rumah makan adalah sebagai berikut :

1. Karakteristik penduduk (demografi) yang dituju sebagai pasar
2. Visibilitas dari jalan primer, yaitu pertimbangan waktu yang harus ditempuh pengunjung untuk mencapai restoran/rumah makan
3. Aksesibilitas dari jalan primer, yaitu kemudahan pengunjung untuk mencapai restoran/rumah makan dari segi prasarana dan sarana transportasi
4. Jarak dari pasar yang potensial
5. Permintaan lingkungan masyarakat

### 2.3.3 Tipe Lokasi Rumah Makan

Pengklasifikasian lokasi restoran/rumah makan merupakan hal yang sangat penting karena penempatan dan kriteria pasar bisa berbeda antara satu kategori dengan kategori lainnya.

Adapun tipe-tipe lokasi restoran/rumah makan :

1. Jalan Arteri Primer

   Pada umumnya, jalan arteri primer dilalui oleh lebih dari 15.000 kendaraan dalam 24 jam. Bahkan di kota-kota metropolitan dapat dilalui lebih dari 20.000 kendaraan dalam 24 jam. Lokasi ini biasanya berkembang karena tingginya pergerakan lalu lintas yang melalui lokasi ini. Banyaknya fasilitas makan, baik dengan konsep makanan siap saji maupun dengan konsep rumah makan, terkonsentrasi di jalan arteri primer.

2. Sekitar Pusat Perbelanjaan dan Pusat komersial

   Konsentrasi yang paling kuat dari kegiatan dipingiran kota biasanya didekat pusat perbelanjaan dan pusat komersil. Pada kenyataanya, perkembangan pinggiran kota yang paling signifikan adalah hampir selalu dipusat perbelanjaan, yang juga seringkali berdampingan dengan gedung-gedung perkantoran. Tingginya tingkat perjalanan dari dan menuju suatu kawasan, mendorong banyaknya fasilitas makan yang berlokasi didekatnya. Walaupun lokasi semacam ini sangat diinginkan, namun tidak selalu mendatangkan kesuksesan, karena terdapat beberapa hal yang berpengaruh yaitu kompetisi, karateristik penduduk, serta jalan keluar dan masuk. Kawasan dengan karateristik seperti ini sangat besar kemungkinannya untuk dapat berkembang bila berlokasi di jalan arteri primer dan memiliki akses yang baik.

3. Jalan Raya Antar Kota

   Restoran yang berlokasi di jalan raya dengan tingkat aksesibiitas tinggi. Lokasi semacam ini dapat menarik konsumen yang berpergian (pelancong), terutama pada daerah-daerah pedesaan. Namun, pada kenyataannya, lokasi semacam ini tidak memiliki pengunjung yang banyak apalagi jika tidak dekat dengan permukiman atau pusat pekerja. Karena pada dasarnya lokasi ini melayani pelancong.

4. Kawasan Universitas

   Restoran dengan lokasi disekitar universitas biasanya berupa restoran cepat saji, kedai kopi, serta restoran dengan harga murah. Restoran jenis ini memiliki pasar para pelajar yang cenderung menginginkan makanan cepat saji dan murah.

5. Hotel, Resor, dan Kawasan Wisata

   Restoran dengan pelayanan penuh dan sebagian restoran cepat saji biasanya dibangun didekat hotel, resor, dan kawasan wisata. Sebagai fasilitas dirancang untuk memenuhi kebutuhan pasar tertentu.

### 2.3.4 Pola Lokasi Kegiatan Fasilitas Rumah Makan

Pola lokasi kegiatan fasilitas rumah makan disini didekati dari pola kegiatan catering, Khususnya lokasi restoran. Sama halnya dengan industri jasa hotel, industri jasa catering pun harus langsung disediakan kepada konsumennya dan dikonsumsi oleh konsumennya ditempat jasa catering tersebut menjual, memproduksi dan menyediakan. Karena jasa catering harus disediakan dimana lokasi permintannya berada, maka *market* merupakan suatu hal yang paling dominan dan seringkali menjadi satu-satunya hal yang berpengaruh dalm hal penentuan lokasinya. Oleh karena hal tersebut, industri catering tersebut tersebar secara luas diseluruh wilayah, dengan keberadaan disetiap lokasi sedikitnya satu atau dua. Pada akhirnya lokasi merupakan yang sangat berpengaruh dalam kelayakan usaha jasa catering.

Ada empat faktor dasar yang perlu di pertimbangkan pemilihan tapak yang layak bagi usaha jasa makanan. Faktor-faktor tersebut adalah :

1. Lokasi yang baik saja tidak akan menjamin berhasilnya usaha jasa makanan jika fasilitas jasa makananya tidak baik dan bukan pada area yang tepat
2. Ada dua pendekatan umum memilih suatu lokasi. Pertama adalah mencari lokasi yang layak untuk jenis usaha makanan tertentu. Sedangkan yang lainnya adalah merancang usaha makanan untuk lokasi tertentu.
3. Memilih tapak bagi suatu rangkaian usaha jasa makanan akan berbeda dengan usaha jasa makanan yang berdiri sendiri.
4. Suatu hal yang mungkin melakukan usaha yang baik dilokasi tidak sesuai, namun hal ini membutuhkan operasi dan waktu yang baik. Dengan kata lain, pengaruh dari lokasi yang buruk dapat ditutupi dengan melakukan usaha-usaha yang baik.