

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

1.1 Pengertian Sistem Transportasi

Sistem merupakan gabungan dari beberapa komponen atau objek yang saling berkaitan. Dalam setiap organisasi sistem perubahan pada satu komponen menyebabkan perubahan pada komponen lainnya. Dalam sistem mekanis komponen berhubungan secara mekanis, misalnya komponen dalam mesin motor. Dalam sistem tidak mekanis, misalnya dalam interaksi sistem tata guna lahan dan sistem transportasi, komponen yang ada tidak dapat berhubungan secara mekanis, akan tetapi perubahan pada salah satu komponen (sistem kegiatan) dapat menyebabkan perubahan pada komponen lainnya (sistem jaringan dan sistem pergerakan). Pada dasarnya, prinsip sistem ‘mekanis’ sama saja dengan sistem tidak mekanis (Tamim,2000).

Sedangkan Transportasi menurut Bowersox (1981), transportasi adalah perpindahan barang atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lain, dimana produk dipindahkan ke tempat tujuan dibutuhkan. Dan secara umum transportasi adalah suatu kegiatan memindahkan sesuatu (barang atau jasa) dari suatu temoat ke tempat lain, baik dengan atau tanpa sarana. Dari pemaparan diatas transportasi memiliki beberapa ruang lingkup dimensi :

- a. Lokasi
- b. Alat
- c. Keperluan tertentu untuk melakukan proses pemindahan

Dari ketiga ruang lingkup diatas akan saling berkaitan dan jika salah satu dari ketiga ruang lingkup tersebut tidak berkaitan maka proses pemindahan tersebut tidak dapat di sebut sistem transportasi, dalam proses ini tentunya diperlukan perencanaan agar ketiga ruang lingkup tersebut bisa berjalan secara bersinergi agar dapat menimbulkan permasalahan, seperti volume kendaraan yang tidak sesuai dengan lebar jalan. Oleh karena itu, menurut tamim (2000) campur tangan manusia pada sistem transportasi (perencanaan transportasi sangat dibutuhkan) seperti:

- a. Mengubah teknologi transportasi

- b. Mengubah teknologi informasi
- c. Mengubah ciri kendaraan
- d. Mengubah ciri ruas jalan
- e. Mengubah konfigurasi jaringan transportasi
- f. Mengubah kebijakan oprasional dan organisasi
- g. Mengubah kebijakan kelembagaan
- h. Merubah perilaku perjalanan
- i. Mengubah pilihan kegiatan

2.2 Karakteristik Permintaan Jasa Transportasi

Permintaan atau jasa transportasi dapat dibedakan menjadi dua karakteristik atau sifat yang lebih spesifik yaitu karakteristik spasial dan karakteristik non – spasial sebagai berikut :

1. Karakteristik Spasial

Pada dasarnya perjalanan terjadi karena manusia melakukan aktivitas di tempat yang berbeda dengan daerah tempat mereka tinggal, sehingga menimbulkan jarak fisik. Untuk melawan jarak fisik tersebut, maka timbulah keinginan orang untuk melakukan pergerakan atau perjalanan dengan alat bantu berupa fasilitas transportasi yang terintegrasi dalam sistem transportasi.

2. Karakteristik Non – Spasial

Karakteristik non-spasial merupakan ciri perjalanan yang berkaitan dengan aspek tidak spasial seperti tujuan perjalanan, waktu perjalanan dan jenis moda.

2.3 Teori Pergerakan Transportasi

Pergerakan dalam sistem transportasi timbul dari adanya proses pemenuhan kebutuhan. Pola pergerakan ini dijelaskan dalam bentuk arus pergerakan (kendaraan, penumpang, dan barang) yang bergerak dari zona asal ke zona tujuan di dalam suatu daerah tertentu dan selama periode waktu tertentu (Tamin, 1997, hlm. 130). Setiap jenis kegiatan mempunyai sistem tertentu yang membangkitkan dan menarik pergerakan dalam proses pemenuhan kebutuhan. Sistem tersebut merupakan sistem kegiatan tata guna lahan yang terdiri dari kegiatan sosial, ekonomi, kebudayaan, dan lain-lain.

Kegiatan yang dilakukan dalam sistem ini membutuhkan alat sebagai pemenuhan kebutuhan yang dilakukan oleh masyarakat.

Menurut Tamin (1997) pergerakan arus manusia, kendaraan, dan barang akan mengakibatkan berbagai macam interaksi seperti interaksi antar kota sebagai pasar dengan daerah industry, kota dengan daerah pertanian, kota dengan daerah pariwisata, dan pabrik barang mentah dengan pasar. Semua interaksi yang terjadi memerlukan perjalanan yang akan menghasilkan pergerakan arus. Pola pergerakan dibagi menjadi dua yaitu pergerakan spasial dan pergerakan tidak spasial (Tamin, 1997). Pergerakan spasial (batas ruang) berkaitan dengan distribusi spasial tata guna lahan yang terdapat di dalam suatu wilayah. Pergerakan spasial dibedakan menjadi 2 pola perjalanan, yaitu adalah sebagai berikut :

a. Pola Perjalanan Orang

Pola perjalanan orang merupakan pola penyebaran spasial yang berperan dari sebaran daerah industri, perkantoran, dan permukiman. Ketiga jenis tata guna lahan ini berperan dalam menentukan pola perjalanan orang, terutama perjalanan dengan tujuan berkerja. Pun persebaran spasial untuk pertokoan dan areal pendidikan juga berperan dalam pola perjalanan seseorang.

b. Pola Perjalanan Barang

Pola perjalanan barang merupakan pola penyebaran spasial yang dipengaruhi oleh aktivitas produksi dan konsumsi. Aktivitas ini tergantung pada sebaran pola tata guna lahan permukiman (konsumsi), industry, dan pertanian (produksi). Pola perjalanan barang dipengaruhi oleh rantai distribusi yang menghubungkan pusat produksi ke daerah konsumsi. Setiap pola pergerakan akan terbentuk dari perilaku pergerakan orang maupun barang dari tempat awal ke tempat tujuan.

Pergerakan tidak spasial (tanpa batas ruang) merupakan konsep mengenai mengapa orang melakukan pergerakan, kapan orang melakukan pergerakan dan jenis angkutan apa yang digunakan. Merujuk dalam Miro (1997, hlm. 165) bahwa terdapat 4 pola pergerakan di perkotaan yang menjadi dasar pola pergerakan yaitu adalah sebagai berikut :

- a. Pola Pergerakan Eksternal – Eksternal
Pola pergerakan ini mempunyai tempat asal dan tempat tujuan diluar wilayah studi dan hanya melewati wilayah studi saja.
- b. Pola Pergerakan Eksternal – Internal
Pola pergerakan ini mempunyai titik asal berasal di luar wilayah studi, dan tempat tujuan berada di wilayah studi.
- c. Pola Pergerakan Internal – Internal
Pola pergerakan ini mempunyai titik awal berada di wilayah studi dan titik tujuan di wilayah studi pula.
- d. Pola Pergerakan Internal – Eksternal
Pola pergerakan ini mempunyai titik awal berada di wilayah studi dan titik tujuan di luar wilayah studi.

Transportasi berperan penting dalam manajemen rantai pasok karena sangatlah jarang suatu produk diproduksi dan dikonsumsi dalam satu lokasi yang sama. Pengelolaan kegiatan transportasi yang efektif dan efisien akan memastikan pengiriman barang dari perusahaan ke pelanggan dengan tepat waktu, tepat jumlah, tepat kualitas, dan tepat penerima.

2.4 Faktor – Faktor Yang Mempengaruhi Perilaku Pergerakan

Pergerakan terjadi karena adanya proses pemenuhan kebutuhan (Tamin, 2000). Pergerakan seseorang tidak terlepas dari aktivitasnya dalam rangka pemenuhan kebutuhan hidupnya. Perjalanan terjadi karena manusia tinggal (Tamin, 2000). Mengingat pergerakan seseorang yang sangat erat hubungannya dengan aktivitasnya, maka penting untuk mengidentifikasi karakteristik dasar personal yang memicu beberapa keterkaitan dengan aktivitasnya. Selain dari karakteristik personal, faktor lainnya adalah lokasi individu di dalam kota (Arianto, 2003). Menurut Golani (1976), sekurang-kurangnya terdapat lima (5) kegiatan penduduk yang berhubungan dengan penataan ruang yang sangat berperan dalam menentukan profil perjalanan, yaitu permukiman, kawasan tempat bekerja, pusat perbelanjaan, objek wisata dan kompleks pendidikan.

Perjalanan yang dilakukan oleh pelaku pergerakan dapat dikelompokkan berdasarkan maksud perjalanan, dimana maksud perjalanan tersebut dapat dibagi ke dalam enam (6) kategori (Tamin, 2000), yakni:

- a. Bekerja, yaitu perjalanan ke dan dari tempat kerja/mencari nafkah.
- b. Sosial, yaitu perjalanan ke dan dari tempat kegiatan sosial.
- c. Budaya, yaitu perjalanan ke dan dari tempat berkaitan dengan kebudayaan.
- d. Sekolah, yaitu perjalanan ke dan dari sekolah/kampus/tempat pendidikan.
- e. Wisata, yaitu perjalanan ke dan dari tempat-tempat wisata.
- f. Ibadah, yaitu perjalanan ke dan dari tempat-tempat ibadah.

Perjalanan dengan maksud bekerja dan pendidikan umumnya perjalanan yang dominan serta merupakan suatu kebiasaan, dimana ketika masyarakat melakukan perjalanan secara berulang-ulang dan dengan frekuensi tinggi, dan maksud perjalanan tersebut barangkali tidak perlu untuk dijadikan suatu bentukan pada masing-masing waktu perjalanan yang mereka lakukan. Sementara untuk perjalanan sosial, budaya, wisata, ibadah maupun perjalanan lainnya biasanya dilakukan pada waktu yang lebih fleksibel atau tidak tetap sehingga tidak memiliki pola perjalanan khusus.

2.5 Perilaku Perjalanan

Perjalanan terbentuk karena adanya aktivitas yang dilakukan yang bukan di tempat tinggal nya. Artinya keterkaitan antar wilayah ruang sangat berperan penting dalam menciptakan perjalanan dan pola sebaran tata guna lahan akan sangat mempengaruhi pola perjalanan orang (Tamin, 1997). Dalam kamus umum Bahasa Indonesia mendefinisikan perilaku sebagai kelakuan, tabiat, tingkah laku sedangkan dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia perilaku diartikan sebagai tanggapan atau reaksi individu yang terwujud dalam gerakan (sikap), tidak saja badan atau ucapan. Dalam konteks kolektif perilaku diartikan sebagai kegiatan orang secara bersama – sama dengan cara tertentu dan mengikuti pola tertentu.

1.6 Pengertian Angkutan Umum

Angkutan umum penumpang adalah angkutan umum yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Angkutan penumpang bertujuan untuk menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat. Ukuran pelayanan yang baik

adalah pelayanan yang aman, murah, cepat, aman, dan nyaman. Pelayanan angkutan akan berjalan dengan baik apabila tercipta keseimbangan antara ketersediaan dan permintaan. Untuk itu pemerintah perlu ikut campur tangan agar berjalan dengan baik, diantaranya :

- a. Menjamin sistem operasi yang aman bagi kepentingan masyarakat pengguna jasa angkutan umum, petugas pengelola angkutan umum dan pengusaha angkutan umum.
- b. Mengarah agar lingkungan tidak terlalu terganggu oleh kegiatan angkutan.
- c. Menciptakan persaingan yang sehat.
- d. Membantu perkembangan dan pembangunan nasional maupun daerah dengan meningkatkan pelayanan jasa angkutan umum.
- e. Menjamin pemerataan jasa angkutan sehingga tidak ada pihak yang dirugikan
- f. Mengendalikan operasi pelayanan jasa angkutan

Usaha untuk meningkatkan mutu angkutan umum penumpang dapat dilakukan dengan berbagai cara, termasuk kebijakan yang lebih mengistimewakan angkutan umum. Pembatasan atau larangan kendaraan pribadi dalam Kawasan tertentu selama waktu tertentu. Hal ini dimaksudkan untuk mendorong orang agar lebih mengutamakan menggunakan angkutan umum penumpang yang bertujuan untuk membantu meningkatkan kelancaran lalu lintas. Menurut keputusan Menteri perhubungan no 35 tahun 2003 tentang penyelenggaraan angkutan orang di jalan dnegan kendaraan umum, kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran. Trayek adalah lintasan kendaraan untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus yang memiliki asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak terjadwal.

2.7 Karakteristik Perjalanan

Maksud orang dalam melakukan pergerakan dapat diklasifikasikan sebagai berikut (Tamin, 1997)

- A. Berdasarkan tujuan pergerakan berbasis rumah terdapat lima kategori yang sering dilakukan :
 - a) Pergerakan untuk kepentingan sosial

- b) Rekreasi
 - c) Pergerakan ke tempat kerja
 - d) Pergerakan ke sekolah atau kampus
 - e) Pergerakan ke tempat belanja
- B. Berdasarkan waktu, dibedakan menjadi pergerakan pada jam sibuk dan tidak sibuk proporsi pergerakan yang dilakukan oleh setiap tujuan sangat berfluktuasi atau bervariasi sepanjang hari. Kebanyakan pergerakan pada jam sibuk pagi hari merupakan pergerakan utama yang harus dilakukan setiap hari.
- C. Berdasarkan jenis orang, biasanya dibedakan menurut tingkat pendapatan, tingkat pemilihan kendaraan, ukuran dan struktur rumah tangga.

Meyer dan Miller (1984 dalam Morlok 1995) mengemukakan bahwa perjalanan yang dilakukan oleh orang – orang dapat dilihat dari sejumlah atribut atau ukuran ukuran sebagai berikut :

1. Maksud perjalanan
2. Waktu ketika melakukan perjalanan
3. Tempat asal perjalanan
4. Tempat tujuan perjalanan
5. Kendaraan yang digunakan dalam perjalanan
6. Rute dari tempat asal ke tempat tujuan yang di pilih dalam melakukan perjalanan
7. Frekuensi perjalanan

2.8 Persepsi Pengguna

Persepsi adalah proses yang menyangkut masuknya pesan atau informasi kedalam otak manusia, melalui persepsi manusia terus menerus mengadakan hubungan dengan lingkungannya. Hubungan ini dilakukan lewat inderanya, yaitu indera pengelihat, pendengar, peraba, perasa, dan pencium (Slameto, 2010. Hlm 102). Merujuk dalam Walgito (2000, hlm 54) bahwa Persepsi itu merupakan aktivitas yang terintegrasi dalam diri individu seperti perasaan, pengalaman, kemampuan berpikir, kerangka acuan dan aspek-aspek lain yang ada dalam diri individu masyarakat akan ikut berperan dalam persepsi tersebut. Melalui persepsi, setiap individu dapat

menyadari dan mengerti tentang keadaan diri individu yang bersangkutan. Sedangkan yang dimaksud dengan masyarakat adalah setiap kelompok manusia yang telah cukup lama hidup dan bekerjasama sehingga dapat mengorganisasikan dirinya dan berpikir tentang dirinya sebagai kesatuan sosial dengan batas-batas tertentu. Dapat disimpulkan bahwa persepsi pengguna/masyarakat adalah tanggapan atau pengetahuan lingkungan dari kumpulan individu-individu yang saling berinteraksi karena mempunyai nilai dan norma berupa suatu sistem adat istiadat dan terikat oleh identitas bersama yang diperoleh melalui interpretasi indera.

2.9 Tinjauan Penelitian Terdahulu

Tinjauan studi terdahulu bertujuan untuk meninjau penelitian - penelitian yang telah dilakukan sebelumnya yang terkait dengan penelitian yang akan dilakukan. Keterkaitan tersebut bisa berdasarkan objek yang diteliti atau pendekatan yang dilakukan dalam penelitian. Beberapa hal yang penting diketahui dalam penelitian terdahulu adalah judul artikel, penulis dan judul jurnal, isu, permasalahan dan tujuan, metode, variabel, dan hasil penelitian. Untuk lebih jelas dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel 2. 1 . Tinjauan Penelitian Terdahulu

No	Judul Penelitian	Nama Peneliti	Universitas	Program Studi	Tahun	Metode	Hasil
1	Persepsi Penumpang Terhadap Kenyamanan dan Keamanan Angkutan Di Kota Pekanbaru (Kasus : Trans Metro Pekanbaru, Bus Kota dan Angkot)	Sri Ayu Wulandari Dyah Widiyastuti	Universitas Gadjah Mada		2016	Penelitian ini menggunakan metode kuantatif dengan Teknik Proportional Random Sampling.	Penelitian ini menghasilkan karakteristik angkutan umum, karakteristik penumpang serta keamanan dan kenyamanan serta faktor yang menjadi alasan penggunaan moda yang digunakan. Hasil nya bahwa Angkutan umum milik pemerintah (TMP) memiliki kelebihan pada segi biaya, jam operasional, kapasitas

							angkut penumpang dan jumlah armada yang tersedia sedangkan angkutan milik swasta memiliki kelebihan pada jam operasional, kapasitas angkut yang banyak bus kota, jumlah armada dan trayek dan banyak khusus angkot.
2	Persepsi Masyarakat Terhadap Kebijakan Trans Koetradja Pada Koridor Kota – Mata dan Pusat Kota – Ajun – Lhoknga Menggunakan Indikator Laten	Muhammad Merfiza Sugiarto Renni Anggraini	Universitas Syiah Kuala, Banda Aceh	Magister Teknil Sipil	2019	Metode penelitian menggunakan analisis statistic deskriptif dan model MIMIC	Hasil dari penelitian ini dapat disimpulkan bahwa faktor – faktor yang mempengaruhi indicator persepsi masyarakat secara tidak langsung dan mempengaruhi

							langsung terhadap variable laten (persepsi), diantaranya adalah tujuan perjalanan, jenis kelamin, pendapatan, Pendidikan akhir, status pekerjaan, dan terakhir adalah usia. Hasil dari analisis nya dapat disimpulkan bahwa indicator persepsi masyarakat menunjukan semua indicator memiliki nilai diatas 2,5 dari skala likert 4 yang berarti nilai persepsi responden terhadap kebijakan Trans
--	--	--	--	--	--	--	---

							<p>Koetaradja sangat positif, kecuali indikator sosialisasi kebijakan antara pemerintah dan masyarakat yang bernilai negatif dengan nilai 2,49. Hal ini menunjukkan bahwa responden masih belum puas terhadap sosialisasi yang dilakukan oleh pemerintah. Indikator yang paling tinggi nilai kepuasan dari responden adalah “ketergantungan terhadap kendaraan pribadi” kemudian diikuti oleh “Trans</p>
--	--	--	--	--	--	--	--

							Koetaradja merupakan kebijakan yang tepat” dan variabel terakhir “Trans Koetaradja dapat mengurangi masalah lingkungan”.
3	Analisi Persepsi Masyarakat Terhadap Pelayanan Angkutan Umum di Kota Malang	Taufikkurahman	Universitas Wisnuwardhana Malang	Teknik Sipil	2016	Metode Penelitian menggunakan SERVQUAL	Hasil dari penelaitan ini adalah rata rata responden sudah cukup puas terhadap kualitas pelayanan angkutan umum di Kota Malang. Dapat di lihat bahwa rata – rata harapan sebesar 4,02 yang masuk pada kategori tinggi tidak diimbangi dengan kinerja

							sebesar 2,82 yang masuk pada kategori sedang. Artinya harapan responden sangat tinggi terhadap kualitas pelayanan tidak diimbangi dengan kinerja yang sama. Jika dilihat dari nilai rata – rata masing – masing variabel, diketahui bahwa kinerja paling rendah ada pada variabel reability. Variabel Assurance merupakan variabel yang selisih kinerja dan harapannya paling tinggi.
--	--	--	--	--	--	--	---

							Artinya responden paling tidak puas dengan variabel ini.
4	Persepsi Pengguna Angkutan Kota Terhadap Keberadaannya di Kota Mojokerto	Iklina Dwi Astuti	Universitas Negeri Surabaya	Pendidikan Geografi	2016	Metode penelitian menggunakan Teknik wawancara tentang persepsi masyarakat dan kondisi angkutan kota.	Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa masyarakat menengah kebawah masih banyak yang menggunakan angkutan kota untuk menuju kemana – mana. Karena menurut mereka, tarif untuk menggunakan angkutan kota di kota Mojokerto sangat terjangkau. Dari hasil wawancara yang sudah dilakukan.

							Persepsi masyarakat di kota Mojokerto sangat beragam. Rata – rata masyarakat tidak suka menggunakan angkutan kota dengan alasan ketepatan waktu dan kenyamanan yang membuat masyarakat di kota Mojokerto enggan menggunakan armada tersebut. Kurang nya kebersihan juga menjadi salah satu faktor meskipun keamanan dan tarifnya lebih terjangkau.
5	Analisis Probabilitas Perpindahan Kendaraan Pribadi (Sepeda Motor	Ahmad Soimun	Institut Teknologi	Manajemen dan Rekayasa Transportasi	2018	Metode Analisis dengan	Hasil dari penelitian ini adalah dari hasil

	dan Mobil) ke Kereta Api Commuter Surabaya Sidoarjo		Sepuluh Nopember			menggunakan kuadran dan analisis Importance Performance Analysis (IPA)	probabilitas perpindahan kendaraan pribadi yaitu variabel jenis kelamin laki – laki dan pendapatan Rp 6.000.000. probabilitas pengguna kendaraan pribadi sepeda motor yang kemungkinan mau berpindah ke moda transportasi kereta api ommuter Surabaya sidoarjo adalah 61.3%

Sumber : Hasil Olahan 2021