# BAB II
# TINJAUAN PUSTAKA

## 2.1 Pengertian Transportasi

Menurut Morlok (1978), transportasi adalah kegiatan memindahkan atau mengangkut sesuatu dari satu tempat ke tempat lain. Sedangkang menurut Tamin dalam bukunya yang berjudul Perencanaan dan Pemodelan Transportasi (1997), Transportasi adalah suatu system yang terdiri dari prasarana/sarana dan system pelayanan yang memungkinkan adanya pergerakan keseluruh wilayah sehingga terakomodasi mobilitas penduduk, dimungkinkan adanya pergerakan barang, dan dimungkinkannya akses ke semua wilayah.

Peranan transportasi sudah seusia dengan sejarah manusia itu sendiri, manusia zaman batu berpindah dari suatu tempat ke tempat yang lain dalam mencari makana. Transportasi atau barang biasanya bukanlah merupakan tujuan akhir, tetapi hal itu dilakukan utuk mencapai tujuan lain, oleh karena itu permintaan atas jasa transportasi disebut sebagai permintaan turunan *(derived demand)* yang timbul akibat adanya permintaan akan komoditi atau jasa lain.

### 2.1.1 Sistem Transportasi

Transportasi adalah kegiatan pemindahan penumpang dan barang dari satu tempat ke tempat lain. Dalam transportasi terdapat unsur pergerakan *(movement)*, dan secara fisik terjadi perpindahan tempat atas barang atau penumpang dengan atau tanpa alat angkut ke tempat lain. Sistem transportasi merupakan suatu bentuk keterikatan dan keterkaitan antara penumpang, barang, prasarana, dan sarana yang berinteraksi dalam rangka perpindahan orang atau barang yang tercakup dalam suatu tatanan, baik secara alami maupun buatan/rekayasa (Hadihardaja dkk, 1997).

Menurut Salim (1993), transportasi adalah ilmu yang mempunyai banyak kaitannya dengan ilmu-ilmu lain seperti manajemen, pemasaran, pembangunan, ekonomi, undang-undang dan kebijaksanaan pemerintah. Pertumbuhan ekonomi suatu negara atau bangsa tergantung pada tersedianya pengangkutan dalam negara atau bangsa yang bersangkutan. Oleh karena itu, sistem transportasi dibagi menjadi angkutan muatan dan manajemen sistem transportasi yang dipengaruhi oleh faktor ekstern. Faktor ekstern yang mempengaruhi transportasi antara lain Undang-

Undang/Peraturan Pemerintah, kebijaksanaan/pengaturan pihak pemerintah pusat dan daerah, dan pengaruh pemakai jasa *(demand).*

Menurut Hadihardaja dkk (1997), sistem transportasi yang berkembang hingga saat ini telah memberikan pelayanan berbagai macam bentuk pergerakan mekanis hampir ke semua wilayah yang merupakan pusat berbagai aktivitas masyarakat. Beberapa sistem transportasi yang dikembangkan di Indonesia, beriring dengan pemerataan hasil-hasil pembangunan nasional, diantaranya :

1. Moda Udara
2. Moda Laut
3. Moda Darat, terdiri dari jalan raya, jalan rel, angkutan penyeberangan, angkutan lain-lain

Menurut Nasution (1996), sifat jasa, operasi dan biaya membedakan alat transportasi dalam lima kelompok sebagai berikut :

1. Angkutan kereta api
2. Angkutan motor dan jalan raya
3. Angkutan laut
4. Angkutan udara

Menurut Tamin (2000), kebutuhan akan pelayanan transportasi bersifat sangat kualitatif dan mempunyai ciri yang berbeda-beda sebagai fungsi dari waktu, tujuan perjalanan, frekuensi, jenis kargo yang diangkut, dan lain-lain. Pelayanan transportasi yang tidak sesuai dengan kebutuhan akan pergerakan menyebabkan sistem transportasi tersebut tidak berguna. Secara ekonomi, ketidakefisienan sistem transportasi atau permasalahan transportasi merupakan pemborosan besar.

### 2.1.2 Perencanaan Transportasi

Perencanaan transportasi adalah suatu proses yang bertujuan mengembangkan sistem transportasi yang memungkinkan manusia dan barang bergerak atau berpindah tempat dengan aman dan murah. Pada dasarnya perencanaan transportasi adalah untuk meramalkan kebutuhan transportasi pada masa mendatang yang dikaitkan dengan masalah ekonomi, sosial, dan aspek-aspek fisik lingkungan. Perencanaan transportasi merupakan suatu proses yang dinamis dan tanggap terhadap perubahan tata guna lahan, keadaan ekonomi, dan pola lalulintas. Perencanaan transportasi sangat dibutuhkan sebagai konsekuensi dan

menurut Warpani (1990) perencanaan transportasi sangat dibutuhkan sebagai konsekuensi dari :

1. Pertumbuhan
    - Jika diketahui atau diharapkan penduduk di suatu tempat akan bertambah dan berkembang dengan pesat
    - Jika tingkat pendapatan meningkat, karena hal ini mengakibatkan meningkatnya jumlah kendaraan, perumahan, yang berarti penurunan kepadatan rumah.
2. Keadaan Lalu lintas
    - Bila volume lalu lintas di jalan meningkat sehingga mengakibatkan kemacetan lalululntas
    - Bila sistem pemindahan penduduk tidak ekonomislagi, sehingga perlu koordinasi yang lebih baik.
3. Perkembangan Kota
    - Bila Pemerintah kota menghendaki adanya perencanaan transportasi ketika terjadinya perkembangan kota yang sangat pesat.

### 2.1.3 Konsep Perencanaan Transportasi

Konsep perencanaan trasportasi yang popular saat ini yaitu persamaan perencanaan transportasi empat tahap (Tamin, 2000). Persamaan perencanaan ini merupakan gabungan dari beberapa seri sub persamaan yang masing-masing harus dilakukan secara terpisah dan berurutan persamaan tersebut adalah:

1. Aksesibilitas

    Aksesibilitas adalah suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan mengenai cara lokasi tata guna lahan berinteraksi satu sama lain, dan mudah atau susahnya lokasi tersebut dicapai dengan sistem jaringan transportasi. Aksesibilitas merupakan konsep yang menggabungkan sistem pengaturan tata guna lahan secara geografis dengan sistem jaringan transportasi yang menghubungkannya. Jadi tata guna lahan yang berbeda akan mempunyai aksesibilitas yang berbeda pula, karena aktivitas tata guna lahan tersebut tersebar secara tidak merata (heterogen).
2. Bangkitan dan Tarikan

Bangkitan pergerakan adalah tahapan persamaan yang memperkirakan jumlah pergerakan yang berasal dari suatu zona atau tata guna lahan dan jumlah yang tertarik ke suatu zona atau tata guna lahan. Bangkitan pergerakan itu mencakup:

a) Lalulintas yang meninggalkan suatu lokasi

b) Lalulintas yang menuju atau tiba ke suatu lokasi

3. Sebaran Pergerakan

Sebaran pergerakan merupakan hasil bangkitan oleh suatu daerah atau zona yang kemudian disalurkan ke daerah atau zona yang lain. Tujuan utama sebaran pergerakan yaitu untuk mendapatkan gambaran bagaimana seluruh pergerakan yang berasal dari zona asal akan terbagi ke semua zona tujuan. Pola sebaran pergerakan ini dipengaruhi oleh pemisahan ruang yang berupa jarak antara dua buah tata guna lahan yang berpengaruh pada tingkat aksesibilitas dan intensitas. Tata guna lahan yang berupa aktivitas yang akan berpengaruh pada arus pergerakan dan menyebabkan terjadinya interaksi antar daerah.

4. Pemilihan Moda

Jika interaksi terjadi antara dua tata guna lahan di suatu kota, seseorang akan memutuskan bagaimana interaksi tersebut harus dilakukan. Dalam kebanyakan kasus, pilihan pertama adalah dengan menggunakan telepon atau pos, karena hal ini akan dapat menghindari terjadinya perjalanan. Akan tetapi, sering interaksi mengharuskan terjadinya perjalanan. Dalam kasus ini, keputusan harus ditentukan pemilihan moda. Secara sederhana moda berkaitan dengan jenis sarana transportasi yang digunakan. Pilihan pertama biasanya jalan kaki atau menggunakan kendaraan. Jika menggunakan kendaraan, pilihannya adalah kendaraan pribadi (sepeda, sepeda motor, mobil) atau angkutan umum (becak, mini bus, bus, kereta api dan lain-lain).

5. Pemilihan Rute

Semua yang telah diterapkan dalam pemilihan moda juga dapat digunakan untuk pemilihan rute. Untuk angkutan umum, rute ditentukan berdasarkan jenis moda transportasi. Dalam kasus ini pemilihan moda dan

rute ditentukan bersama-sama. Untuk kendaraan pribadi, diasumsikan orang akan memilih moda transportasinya dulu baru kemudian memilih rutenya. Seperti pemilihan moda, pemilihan rute tergantung pada alternatif terpendek, tercepat, dan termurah. Diasumsikan bahwa pemakai jalan mempunyai informasi yang cukup (misalnya tentang kemacetan lalulintas), sehingga mereka dapat menentukan rute yang terbaik. Pemilihan rute dilakukan agar beban jalan dapat seimbang, sehingga kapasitas jalan akan terpakai secara optimal, yang pada akhirnya akan memberikan kenyamanan dan keamanan kepada pengguna jalan itu sendiri.

6. Arus Lalulintas Pada Jaringan (Arus Lalulintas Dinamis)

   Arus lalu lintas berinteraksi dengan sistem jaringan transportasi, sehingga mempengaruhi kinerja suatu jalan. Dalam hal ini jumlah arus lalulintas berpengaruh pada waktu tempuh.

## 2.2 Pengertian Pergerakan

Pergerakan berjalan merupakan kegiatan yang bersifat turunan yang sangat ditentukan oleh kegiatan penduduk yang melakukan perjalanan tersebut (Miro, 2012). Untuk menentukan bentuk (jenis) perjalanan, kegiatan penduduk yang beragam dikelompokkan menjadi tiga yang terdiri dari :

1. Kegiatan penduduk yang dikaitkan dengan sumber daya (kebutuhan hidup) diwujudkan dengan kegiatan ekonomi yang bertujuan untuk peningkatan kesejahteraan.
2. Kegiatan penduduk yang di kaitkan dengan kegiatan sosial
3. Kegiatan penduduk yang berhubungan dengan ruang *(spasial).* (Nasution,1996)

Adanya jenis-jenis kegiatan diatas maka terbentuklah profil pergerakan yang sesuai dengan kegiatan penduduk. Setiap bentuk profil perjalanan dapat dihitung jumlah perjalanannya dan dapat digunakan sebagai angka untuk mengukur jumlah penduduk yang melakukan perjalanan (kebutuhan akan jasa transportasi) per segmen kegiatan, seperti jumlah perjalanan ke tempat kerja, jumlah perjalanan untuk berekreasi dan jumlah perjalanan untuk komuter. Mengetahui bentuk perjalanan sangatlah penting dan berguna untuk menjadi dasar perencanaan

transportasi (memprediksi jumlah kebutuhan perjalanan) pada masa mendatang. Hasil estimasi jumlah kebutuhan perjalanan dapat dijadikan dasar untuk memutuskan dan menetapkan kebijakan. Jenis-jenis profil perjalanan berdasarkan segmen kegiatan dapat di lihat pada tabel berikut :

**Tabel 2.1 Jenis Aktivitas dan Profil Perjalanan**

| No | Jenis Kegiatan | Profil Perjalanan | Keperluan Perjalanan |
|---|---|---|---|
| **Kegiatan Ekonomi** | | | |
| 1 | Usaha Produksi | Perjalanan Ekonomi, Perjalanan Bisnis | Ke dan dari kantor, pabrik, dan tempat mencari nafkah lainnya |
| 2 | Konsumsi | Perjalanan Belanja | Ke dan dari pusat-pusat perbelanjaan |
| 3 | Berdagang | Perjalanan Bisnis | Ke dan dari toko, pasar, dan lain-lain |
| **Kegiatan Sosial** | | | |
| 1 | Hubungan Berkeluarga dan Bermasyarakat | Perjalanan Sosial | Ke dan dari tempat kegiatan sosial |
| 2 | Pendidikan | Perjalanan Sekolah | Ke dan dari sekolah/kampus |
| 3 | Budaya | Perjalanan Budaya | Ke dan dari tempat yang berkaitan dengan kebudayaan |
| 4 | Agama | Perjalanan Ibadah | Ke dan dari tempat ibadah |
| 5 | Kesehatan | Perjalanan Berobat | Ke dan dari rumah sakit atau balai pengobatan |
| 6 | Pemerintah Politik | Perjalanan Politik | Ke dan dari gedung-gedung pemerintahan atau tempat berpolitik lainnya |
| 7 | Rekreasi | Perjalanan Wisata | Ke dan dari objek objek wisata dan tempat hiburan lainnya |
| **Tata Ruang** | | | |
| 1 | Pertambahan Penduduk, Urbanisasi, Migrasi, Perzonaan Lahan, Perkembangan Wilayah, Zona dan Lain-lain | Perjalanan Antara Tata Guna Lahan, Antara Zona/ Kawasan dan Sejenisnya | Ke dan dari terminal bus angkutan<br>Ke dan dari stasiun kereta api<br>Ke dan dari pelabuhan laut atau sungai<br>Ke dan dari bandara<br>Ke dan dari kawasan bisnis, komplek perhotelan dan sebagainya<br>Ke dan dari lokasi pertanian, perkebunan, pertambangan, perikanan, dan lain-lain<br>Ke dan dari kawasan industri<br>Dan lain-lain |

*Sumber : Miro (2012)*

Menurut Kitamura (2009) aspek perilaku berjalan yang dapat terukur dibagi dalam lima komponen, yaitu frekuensi perjalanan, waktu tempuh perjalanan, biaya perjalanan, jarak tempuh perjalanan dan pemilihan moda. Meyer dan Miller (1984) 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 ketempat tujuan yang dipilih dalam melakukan perjalanan
7. Frekuensi (jumlah perjalanan tiap satuan waktu) dalam perjalanan

Permintaan perjalanan merupakan turunan dari permintaan aktivitas, individu menyusun jadwal aktivitas sehari-hari terlebih dahulu, kemudian muncul keputusan dalam menentukan pola aktivitas dan perjalanan yang akan dilakukan (Ettema, 2006). Aktivitas dikelompokkan menjadi enam kategori yaitu: aktivitas bekerja, aktivitas rumah tangga di luar rumah, aktivitas rumah tangga di dalam rumah, rekreasi, aktivitas luang di dalam rumah dan keperluan pribadi diluar rumah. Adapun kaitannya terhadap aspek waktu, pola aktivitas harian yang dibedakan menjadi aktivitas hari kerja dan akhir pekan, mempengaruhi pola perjalanan seseorang, sehingga perilaku perjalanannya pun berbeda (Agarwal, 2004).

Pengaruh terhadap perilaku pergerakan adalah aksesibilitas atau jarak jangkauan pelayanan angkutan umum, jarak terhadap pusat kota, dan jarak terhadap fasilitas lokal seperti lokasi kerja, sekolah, fasilitas belanja dan fasilitas rekreasi (Yunus, 2005). Perilaku perjalanan dipengaruhi aspek sosial-demografi yang diantaranya aspek gender, struktur usia, pendidikan terkahir, struktur rumah tangga dan aspek kepemilikan kendaraan pribadi (Ettema, 2006).

### 2.2.1 Bangkitan Pergerakan

Menurut Lubis (2001), suatu kebutuhan perjalanan mungkin akan dipenuhi melalui satu atau lebih moda angkutan. Terdapat beberapa konsep perencanaan transportasi yang telah berkembang sampai dengan saat ini, yang paling populer adalah Model Perencanaan Empat Tahap. Model perencanaan ini merupakan gabungan dari beberapa seri submodel yang masing-masing harus dilakukan secara terpisah dan berurutan. Submodel tersebut adalah:

1. Model bangkitan/tarikan perjalanan

Pemodelan Bangkitan Perjalanan (trip generation) adalah suatu tahapan pemodelan yang memperkirakan jumlah pergerakan yang berasal dari suatu zona/tata guna lahan dan berapa jumlah pergerakan yang akan tertarik kepada suatu tata guna lahan atau zona. Terdapat banyak faktor yang mempengaruhi terbangkit/tertariknya perjalanan dari/ke zona tertentu. Jenis model bangkitan/tarikan dapat dikelompokkan menjadi :

a. Menurut zona tinjauan
b. Menurut keluaran model
c. Menurut asal perjalanan
d. Menurut maksud perjalanan
e. Menurut formulasi model

2. Model sebaran perjalanan

Pemodelan sebaran perjalanan dimaksudkan untuk menghitung besarnya perjalanan (orang, kendaraan, barang, dan lain-lain) diantara zona-zona asal tujuan di wilayah studi. Dasar model sebaran perjalanan adalah bagaimana memprediksi penyebaran hasil penghitungan jumlah bangkitan/tarikan perjalanan dari tahap sebelumnya.

3. Model pemilihan moda

Secara teknis model pemilihan moda bertujuan untuk mengetahui proporsi pelaku perjalanan (orang ataupun barang) yang akan menggunakan setiap moda transportasi yang ada di wilayah studi, baik kendaraan pribadi, angkutan umum, maupun angkutan lain yang tidak berbasis operasi di jalan seperti: kereta api, kapal laut, penyeberangan, angkutan sungai dan danau, atau pesawat terbang. Jenis model pemilihan moda dapat dikelompokkan ke dalam:

a. Model pemilihan moda, yaitu pemodelan pemilihan moda yang digabungkan dengan pemodelan bangkitan/tarikan. Model ini salah satu tujuannya adalah untuk melihat pengaruh sosio-ekonomi terhadap pemilihan moda, jadi keluarannya adalah jumlah pergerakan yang keluar/masuk zona menurut jenis kendaraan

b. Model pemilihan moda, yaitu pemodelan pemilihan moda yang dilakukan setelah/digabung dengan pemodelan penyebaran pergerakan. Tujuan utamanya adalah untuk melihat pengaruh kompetisi moda terhadap pemilihan moda.

4. Model pemilihan rute/pembebanan perjalanan

Hal-hal dalam pemilihan moda juga dapat digunakan untuk pemilihan rute. Untuk angkutan umum, rute ditentukan berdasarkan moda transportasi (bus dan kereta api memiliki rute yang tetap). Dalam kasus ini, pemilihan moda dan rute dilakukan bersama-sama. Untuk kendaraan pribadi diasumsikan bahwa orang akan memilih moda transportasinya dulu baru rutenya. Seperti pemilihan moda, pemilihan rute tergantung pada alternatif terpendek, tercepat, dan termurah.

Menurut Hadihardjaja dkk (1997), ada 2 faktor yang menjadi dasar pemilihan dan yang mempengaruhi moda transportasi, antara lain :

1) Dasar pemilihan
   a. ciri perjalanan yang dilakukan berdasarkan atas : waktu, tujuan,
   b. orangnya sendiri selaku pelaku perjalanan, misalnya memiliki mobil, tingkat penghasilan/status sosial,
   c. sistem perangkutannya, contoh lama perjalanan, biaya dan kenyamanan,
   d. efisiensi,
2) Faktor yang mempengaruhi
   a. kecepatan dalam perjalanan,
   b. jarak perjalanan,
   c. kenyamanan,
   d. biaya,
   e. kesenangan,
   f. jenis kelamin,
   g. sistem sosial dan ekonomi,
   h. komposisi,

Menurut Nasution (1996), dari segi pemasaran, pemasar (marketer) sangat berkepentingan dalam kepuasan mengenai transportasi pada perusahaannya. Pemilihan perusahaan jasa transportasi akan sangat mempengaruhi kebijaksanaan harga produk, ketepatan waktu penyebaran, dan kondisi barang di kala tiba. Dalam memilih sebuah sarana transportasi untuk suatu produk tertentu, lazimnya pengirim mempertimbangkan tujuh kriteria :

a. Kecepatan waktu pengantaran dari rumah ke rumah atau dari gedung ke gedung
b. Frekuensi pengiriman terjadwal,
c. Keandalan dalam memenuhi jadwal pada waktunya,
d. Kemampuan menangani angkutan dari berbagai barang,
e. Banyaknya tempat singgah atau bongkar muat,
f. Biaya per ton-kilometer,
g. Jaminan atau kerusakan atau kehilangan barang.

Berbagai teori tentang faktor-faktor yang berpengaruh terhadap pemilihan moda transportasi seperti diatas apabila dikaitkan dengan kebutuhan moda transportasi pada saat ini, maka dapat disimpulkan bahwa pada dasarnya moda transportasi yang dibutuhkan pada saat ini adalah moda transportasi yang mempunyai karakteristik bersifat massal, murah, tepat waktu dan efisien (Hadihardjaja dkk, 1997).

## 2.3 Hubungan Pergerakan dan Transportasi

Aksesibilitas adalah konsep yang menggabungkan sistem pengaturan tata guna lahan secara geografis dengan sistem jaringan transportasi yang menghubungkannya. Akesesibilitas adalah suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan mengenai cara lokasi tata guna lahan berinteraksi satu sama lain dan “mudah” atau “susahnya” lokasi tersebut dicapai melalui jaringan transportasi. (Tamin, 2000).

Guna lahan dapat mengidentifikasi kegiatan perkotaan disetiap zona yang bersangkutan. Setiap zona dapat disirikan dengan tiga ukuran, yaitu jenis kegiatan, intensitas penggunaan, dan aksesibilitas antar guna laha (Warpani, 1990), berikut

adalah tiga jenis kegiatan guna lahan yang mempengaruhi transportasi menurut Warpani :

1. Jenis Kegiatan;
2. Interaksi Guna Lahan;
3. Hubungan Antara Guna Lahan;

## 2.4 Hubungan Antara Transportasi Dengan Ekonomi Wilayah

Menurut Salim (1993), transportasi adalah ilmu yang mempunyai banyak kaitannya dengan ilmu-ilmu lain seperti manajemen, pemasaran, pembangunan, ekonomi, undang-undang dan kebijaksanaan pemerintah. Pertumbuhan ekonomi suatu negara atau bangsa tergantung pada tersedianya pengangkutan dalam negara atau bangsa yang bersangkutan. Oleh karena itu, sistem transportasi dibagi menjadi angkutan muatan dan manajemen sistem transportasi yang dipengaruhi oleh faktor ekstern. Faktor ekstern yang mempengaruhi transportasi antara lain Undang-Undang/Peraturan Pemerintah, kebijaksanaan/pengaturan pihak pemerintah pusat dan daerah, dan pengaruh pemakai jasa (demand).

Jadi dengan adanya pergerakan baik itu orang atau barang berarti ditempat itu memili pergerakan ekonomi yang menunjang daerah itu bisa berkembang. Sehingga dibutuhkan transportasi yang memadahi sehingga pergerakan bisa di tunjang dengan baik dan pembangunan infrastruktur yang memadahi untuk pembangunan yang lebih baik.

## 2.5 Peran Transportasi Wilayah

Transportasi di artikan sebagai kegiatan melakukan pengangkutan muatan (manusia dan Barang) dari asal ke tempat tujuan. Tempat asal tersebar di berbagai wilayah yang luas, demikian pula tepat tujuan tersebut diberbagai wilayah . Transportasi menghubugkan antar wilayah ke dan dari tempat tempat yang tersebar di berbagai wilayah oleh karena itu di sebut trasnportasi wilayah.

Menurut *central place theory* yang dibawa oleh Walter Christaller (1933) menyatakan bahwa dalam mengembangkan wilayah terdapat tigas unsur fundamental , yaitu :

a) Adanya pusat –pusat

b) Memiliki wilayah pengaruh (wilayah pelayanan)
c) Antara pusat-pusat dan wilayah pengaruh dihubungkan oleh jalur trasportasi

Pusat –pusat dapat berbentuk kota-kota besar, sedang dan keil. Wilayah pengaruh merupakan wilayah pelayanan dimana kegiatan dan jasa distribusi berorientasi menuju kota-kota yang berfungsi sebagai pusat pelayanan ataupun pusat perdagangan. Orientasi kegiatan jasa ditribusi, arahnya dapat sebaliknya yaitu dari pusat-pusat menyebar ke daerah-daerah belakang yang merupakan wilayah komplementernya. Peranan pusat-pusat memasarkan barang-barang yang di butuhkan oleh masyarakat di wilayah yang menjadi pengaruh menggunakan sarana atau moda transportasi . sebaliknya dari *hinter land* mensuplai berbagai komoditas hasil pertanian yang dibutuhkan penduduk di daerah perkotaan. Antara pusat dan wilayah pengaruh di hubungkan oleh jaringan trasnportasi.

Jaringan tranportasi meliputi jaringan prasarana transportasi dan jaringan pelayanan transportasi. Jaringan prasarana adalah menghubungkan simpul-simpul transportasi terdiri dari infrastruktur trasnportasi.

Jaringan pelayanan transportasi merupakan pergerakan lalu lintas muatan manusia dan barang yang diangkut oleh moda transportasi melalui trayek yang di tetapkan atau non trayek.

Jaringan prasarana transportasi wilayah sudah di gunakan ke seleuruh bagian wilayah yang tersebar. Seluruh bagian wilayah hampir semuanya terlah terjangkau oleh pelayanan transportasi , berarti pembangunan daerah sudah merata di seluruh bagian wilayah, interaksi sosial dan perekonomian meningkat, serta mobilitas penduduk dan aksesibilitas transportasi lancar.

Peranan transportasi wilayah yang didukung oleh tersedianya jaringan prasarana transportasi dan jaringan pelayanan trasnportasi yang cukup dan berkapasitas memberikan kontribusi terhadapt perekonomian daerah.