BAB II
TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pergerakan Penduduk

Kebutuhan akan pergerakan bersifat umum. Pergerakan terjadi karena adanya proses pemenuhan kebutuhan. Pemenuhan kebutuhan merupakan kegiatan yang biasanya dilakukan setiap hari, misalnya pemenuhan akan ekonomi, pendidikan, hiburan, sosial, budaya dsb. Pola pergerakan secara fisik sebagian besar ditentukan oleh kebiasaan sosial ekonomi penduduk, misalnya jam-jam kerja normal, waktu buka toko, sekolah. Pola pergerakan penduduk dapat dibagi dalam pola pegerakan seharian, mingguan dan musiman.

Menurut Bromley dan Thomas, 1933 (dalam Zafrulah), salah satu alasan terjadinya pergerakan di perkotaan adalah mengenai kecenderungan sosial ekonomi, yaitu mobilitas masyararakat yang tinggi sebagai akibat dari penigkatan pesat pemilikan kendaraan hal ini ditunjang dengan pembangunan dan perbaikan prasarana jalan sehingga masyarakat mampu untuk menjangkau tempat lalu-lintas yang lebih jauh. Disamping itu, koelompok masyarakat yang tidak memiliki kendaraan menjadi kelompok sebagai golongan dengan mobilitas rendah terhadap fasiitas perkotaan akibatnya selanjutnya dari pertumbuhan pemilikan kendaraan ini adalah meningkatnya volume lalu-lintas yang mempengaruhi pergerakan didalam dan menimbulkan kemacetan.

Daniel dan Warnes (1983) menyatakan bahwa faktor yang berpengaruh terhadap pergerakan adalah kondisi sosial ekonomi seperti banyaknya anggota keluarga yang berkerja dan penghasilan keluarga. Sesuatu yang mencirikan penghasilan keluarga seperti pemilikan kendaraan, pola guna lahan dan pembangunan serta daya hubung.

Menurut Warpani (1990) beberapa penentu pergerakan yang dapat diterapkan di Indonesia adalah : penghasilan keluarga, jumlah pemilikan kendaraan, jarak dari pusat kegiatan kota, moda perjalanan, penggunaan

kendaraan dan waktu. Pergerakan keluarga erat kaitanya dengan aktifitas yang dilakukan keluarga sedangkan aktifitas-aktifitas keluarga sangat dipengaruhi oleh karakteristik keluarga.

2.1.1 Terbentuknya Pergerakan

Ada beberapa alasan mengapa suatu pergerakan terbentuk. Pertama adalah kenyataan bahwa pergerakan terbentuk karena memang manusia membutuhkan pergerakan tersebut bagi kegiatan keseharianya, baik dalam skala lokal di mana mereka tinggal maupun dalam skala antar wilayah. Dalam skala lokal pergerakan timbul karena aktivitas manusia tidak selamanya dapat dilakukan di tempat mereka tinggal, apakah di kantor, di pabrik ataupun di daerah pertanian. Sedangkan dalam skala wilayah yang lebih besar dijumpai kenyataan bahwa secara spasial terjadi pemisahan antar satu potensi sumber daya dengan sumber daya lain. Sedangkan untuk memanfaatkan suatu sumber daya di suatu tempat akan membutuhkan sumber daya yang lain di tempat lainya, sedemikian sehingga akan membutuhkan pemindahan sumber daya dari satu tempat ke tempat lainya.

2.1.2 Kebutuhan Melakukan Pekerjaan

Manusia sebagai pelaku pergerakan(perjalanan) memiliki maksud masing-masing dalam melakukan perjalananya. Adanya maksud yang berbeda ini berpengaruh pada rute pelayanan angkutan kota sebagai angkutan umum. Contoh perjalanan berdasarkan berdasarkan maksud (Setijowarno dan Frazila, 2001 dalam Faisal Djafar) sebagai berikut :

- Pergerakan (perjalanan) untuk bekerja (*Working trips),* yaitu perjalan yang di lakukan seseorang menuju tempat kerja, misalnya kantor, pabrik, dan lain sebagainya
- Pergerakan (perjalanan) untuk belanja (*shopping trip),* yaitu perjalanan ke pasar, swalayan, pusat pekotaan
- Pergerakan (perjalanan) ke rumah (*home trips),* yaitu semua perjalanan kembali kerumah. Hal ini perlu dipisahkan menjadi satu tipe keperluan

perjalanan karena umumnya perjalanan yang didefinisikan pada poin-poin sebelumnya dianggap sebagai pergerakan satu arah (*one-way movement)* tidak termasuk perjalanan kembali kerumah.

2.2 Besaran dan Distribusi Pergerakan

Bersaran perjalanan bergantung pada kegiatan kota, sedang penyebab perjalanan adalah adanya keinginan manusia untuk memenuhi kebutuhanya yang tidak di peroleh dari tempat asalnya. Bangkitan dan tarikan perjalanan bervariasi untuk setiap tipe tata guna lahan. Semaki tinggi tingkat penggunaan lahan akan semakin tinggi pergerakan yang dihasilkan (Tamin, 2000 : 60).

Sebaran pergerakan ini menunjukan ke mana dan dari mana arus lalu lintas bergerak dalam suatu wilayah. Pola sebaran lalu-lintas antara zona asal ke zona tujuan adalah hasil dari dua hal yang terjadi secara bersamaan, yaitu lokasi dan intensitas tata guna lahan yang akan menghasilkan arus lalu-lintas dan pemisah ruang, serta interaksi antara dua buah tata guna lahan yang akan menghasilkan pergerakan manusia dan/atau barang (Tamin, 2000 : 63)

2.3 Pergerakan Bekerja

Pada umumnya pergerakan diartikan sebagai pergerakan pulang pergi untuk tujuan tertentu dengan jarak perjalanan diatas 400 m dan pelaku pergerakan berumur lebih dari lima tahun. Sedangkan istilah bekerja umumnya mengandung arti yang luas. Secara ekonomis, istilah bekerja terkait dengan usaha yang dilakukan untuk memperoleh imbalan yang dinilai dengan mata uang. pergerakanbekerja adalah pergerakan pulang pergi yang dilakukan dari zona asal (rumah) menuju suatu guna lahan tertentu (zona tujuan) dengan maksud untuk bekerja yaitu memperoleh imbalan yang dinilai dengan mata uang.

Pergerakan bekerja merupakan jenis pekerjaan yang timbul karena adanya aktivitas bekerja di masyarakat. Adanya perbedaan lokasi antara tempat

tinggal dengan tempat tujuan bekerja menimbulkan pola dan jumlah pergerakan yang berbeda-beda untuk setiap zonanya tergantung pada karakteristik wilayahnya. Jumlah pergerakan bekerja di masyarakat cukup besar, setidaknya setiap kepala keluarga akan mencari nafkah untuk keluarganya usaha untuk mencari nafkah dan tersebut membuat dia memiliki aktivitas kerja. Keadaan tersebut membuat pergerakan untuk tujuan bekerja cukup besar dan memberikan pengaruh yang cukup besar bagi lalu lintas jalan raya. Apabila diasumsikan bahwa setiap kepala keluarga bekerja maka besarnya bangkitan pergerakan bekerja mendekati jumlah keluarga dalam satu kota secara keseluruhan.

Besarnya pergerakan bekerja yang ditarik ataupun dibangkitkan oleh suatu zona sangat terkait dengan karakteristik wilayahnya. Hal ini sesuai dengan penjelasan *Meyer dan Miller* (dalam djafar) bahwa karakteristik wilayah serta sistem kegiatan yang terdiri dari manusia dan kegiatannya dengan berbagai jenis dan distribusi dalam ruang akan membangkitkan permintaan perjalanan. Karakteristik wilayah serta sistem kegiatan yang berlangsung disuatu zona tentunya akan berbeda dengan zona lainnya sehingga pergerakan yang dibangkitkan atau ditarikpun akan berbeda-beda sesuai dengan intensitas kegiatan yang berlangsung di zona tersebut.

Adapun jenis pergerakan bekerja menurut Adaptasi Lloyd & Jennings, dalam Ridwan Asmar, 2008 dapat dibedakan menjadi dua jenis yaitu, pergerakan bekerja tujuan tunggal dan tujuan ganda :

1. Pergerakan bekerja dengan tujuan tunggal (*single-purpose trips*)

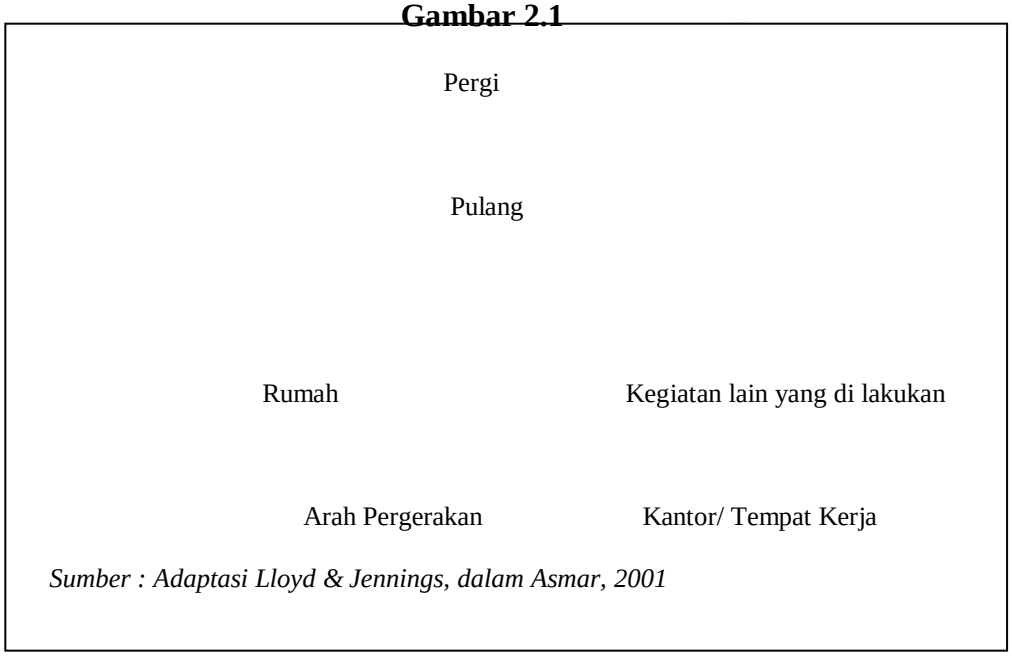
   Pada jenis pergerakan ini, pelaku hanya berhenti langsung ke satu lokasi bekerja dan dalam satu kali perjalanan yang dimulai dan berakhir pada lokasi yang sama, biasanya di rumah. Jenis pergerakan bekerja ini adalah paling sering dilakukan oleh pelaku yang bekerja dan biasanya bertujuan untuk mencari nafkah untuk memenuhi kebutuhan hidupnya.

2. Pergerakan bekerja dengan tujuan ganda (*multi-purpose trips*)

Pada jenis pergerakan ini pelaku pergerakan bekerja akan mengunjungi beberapa tempat lokasi yang lain. kebutuhan ini bersifat semu sehingga kebutuhan ini akan dilakukan pada saat perjalanan sebelum dan sesudah aktifitas bekerja.

Untuk lebih jelasnya mengenai jenis pergerakan bekerja dapat dilihat pada gambar di bawah ini.

Gambar 2.1



Sumber : Adaptasi Lloyd & Jennings, dalam Asmar, 2001

2.4 Perilaku Perjalanan

Perjalanan terbentuk karena adanya aktivitas yang dilakukan bukan di tempat tinggal sehingga pola sebaran tata guna lahan suatu kota akan sangat mempengaruhi pola perjalanan orang (Tamin, 2008). Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia perilaku diartikan sebagai tanggapan atau reaksi individu yang terwujud dalam sebuah sikap (gerakan). Dalam konteks kolektif perilaku dapat diartikan sebaai kegiatan orang secara bersama – sama dengan cara tertentu dan mengikuti pola tertentu pula. Jadi perilaku perjalanan dapat diartikan sebagai tingkah laku manusia dalam melakukan perjalanan dari asal ke tempat tujuannya.

2.5 Pergerakan Spasial

Konsep paling mendasar yang menjelaskan terjadinya pergerakan atau perjalanan selalu dikaitkan dengan pola hubungan antar distribusi spasial perjalanan dengan distribusi tata guna lahan yang terdapat pada suatu wilayah. Dalam hal ini konsep dasarnya adalah bahwa suatu perjalanan dilakukan untuk kegiatan tertentu di lokasi yang dituju, dan lokasi kegiatan tersebut ditentukan pola tata guna lahan kota tersebut, oleh karenanya faktor tata guna lahan sangat berperan. Ciri perjalanan spasial, yaitu pola perjalanan orang dan pola perjalanan barang.

a.) Pola Perjalanan Orang

Perjalanan terbentuk karena adanya aktivitas yang dilakukan bukan di tempat tinggal sehingga pola tata guna lahan suatu kota akan sangat mempengaruhi pola perjalanan orang. Dalam hal ini pola penyebaran spasial yang sangat berperan adalah sebaran spasial dari daerah industri, perkantoran dan permukiman. Pada lokasi yang kepadatan penduduknya lebih tinggi dari kesempatan kerja yang tersedia, terjadi surplus penduduk dan mereka harus melakukan perjalanan ke pusat kota untuk bekerja. Disini terlihat bahwa makin jauh jarak dari pusat kota makin banyak daerah perumahan dan makin sedikit kesempatan kerja yang berakibat makin banyak perjalanan yang terjadi antara daerah tersebut yang menuju pusat kota. Kenyataan sederhana ini menentukan dasar ciri pola perjalanan orang di kota, pada jam sibuk pagi hari akan terjadi arus lalu lintas perjalanan orang menuju ke pusat kota dari daerah perumahan dan sibuk sore siberikan oleh arus lalu lintas perjalanan orang dari pusat kota ke sekitar daerah perumahan.

b.) Pola Perjalanan Barang

` Pola perjalanan barang sangat dipengaruhi oleh aktivitas produksi dan konsumsi yang sangat tergantung pada pola tata guna lahan permukiman (konsumsi) serta industri dan pertanian (produksi). Selain itu pola perjalanan barang sangat dipengaruhi oleh pola rantai distribusi yang menghubungkan pusat produksi ke daerah konsumsi, 80 % perjalanan barang yang dilakukan di kota

menuju daerah perumahan, ini menunjukkan bahwa perumahan merupakan daerah konsumsi yang dominan.

2.6 Pemilihan Moda

Menurut Tamin (2003), pemilihan moda sangat sulit dimodelkan, walaupun hanya dua buah moda yang akan digunakan (pribadi atau umum). Hal tersebut disebabkan karena banyak faktor yang sulit dikuantifikasi misalnya kenyamanan, keamanan, keandalan, atau ketersediaan mobil pada saat diperlukan. Faktor yang dapat mempengaruhi pemilihan moda ini dapat dikelompokkan menjadi tiga, yaitu:

1. Ciri pengguna jalan; beberapa faktor berikut ini diyakini akan sangat mempengaruhi pemilihan moda, yaitu:
   a. Ketersediaan atau pemilikan kendaraan pribadi,
   b. Pemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM),
   c. Struktur rumah tangga (pasangan muda, keluarga , pensiun, bujangan, dan lain-lain).
2. Ciri pergerakan; pemilihan moda juga sangat dipengaruhi oleh:
   a. Tujuan pergerakan,
   b. Waktu terjadinya pergerakan,
   c. Jarak perjalanan.
3. Ciri fasilitas moda transportasi; hal tersebut dapat dikelompokkan menjadi dua kategori, yaitu:

   Faktor kuantitatif seperti:
   a. Waktu perjalanan,
   b. Biaya transportasi (tarif, biaya bahan bakar, dan lain-lain),
   c. Ketersediaan ruang dan tarif parkir.

   Faktor kedua bersifat kualitatif yang relatif lebih sulit menghitungnya, meliputi:
   a. Kenyamanan dan keamanan,
   b. Keandalan dan keteraturan dan lain-lain,

Ciri kota atau zona; beberapa ciri yang dapat mempengaruhi pemilihan moda adalah jarak dari pusat kota dan kepadatan penduduk.

2.7 Angkutan Umum

Angkutan umum adalah pemindahan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan. Pengangkutan orang dengan kendaraan umum dilakukan dengan menggunakan bus atau mobil penumpang dilayani dengan trayek tetap atau teratur dan tidak dalam trayek (Peraturan Pemerintah No.41 tahun 1993).

Penyelenggaraan angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum, ada beberapa kriteria yang berkenaan dengan angkutan umum. Kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut biaya baik langsung maupun tidak langsung. Trayek adalah lintasan kendaraan untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil, bus, yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun yang tidak terjadwal. Secara umum tujuan utama keberadaan angkutan umum penumpang adalah menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat. Ukuran pelayanan yang baik adalah pelayanan yang aman, cepat, murah dan nyaman. selain itu, keberadaan angkutan umum penumpang juga membuka lapangan kerja. (Keputusan Menteri Perhubugan No.35 tahun 2003).

2.7.1 Angkutan Umum Perkotaan

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan No.35 Tahun, 2003 Angkutan perkotaan adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu daerah kabupaten yang termasuk dalam trayek kota yang berbeda pada wilayah ibu kota

Kabupaten dengan mempergunakan mobil bus umum atau mobil bus penumpang yang terikat dalam trayek.

Menurut Keputusan Menteri No.35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan

Angkutan Orang di jalan dengan Kendaraan Umum, pelayanan angkutan perkotaan diselenggarakan dengan ciri-ciri sebagai berikut :

1. mempunyai jadwal tetap sebagimana tercantum dalam jam perjalanan padakartu pengawasan kendaran yang dioperasikan.
2. Melayani angkutan antar kawasan utama, dan pendukung dengan ciri

   melakukan perjalanan ulang alik secara tetap.
3. Pelayanan angkutan secara terus menerus, berhenti pada tempat-tempat untuk menaikan dan menurunkan orang yang telah ditetapkan untuk angkutan kota.

   Kelengkapan kendaraan yang digunakan angkutan perkotaan :
4. nama perusahan dan nomor urut kendaraan yang dicantumkan pada sisi kiri,

   kanan, dan belakang kendaraan.
5. Papan trayek yang memuat asal dan tujuan serta lintasan yang dilalui dengan dasar putih tulisan hitam yang ditempatkan dibagian depan dan belakang kendaraan.
6. Jenis trayek yang dilayani ditulis secara jelas dengan huruf balok, melekatpada badan kendaraan sebelah kiri dan kanan dengan tulisan "**ANGKUTANPERKOTAAN"**
7. Jati diri pengemudi ditempatkan pada *dashboard*
8. Fasilitas bagasi sesuai kebutuhan
9. Daftar tariff yang berlaku