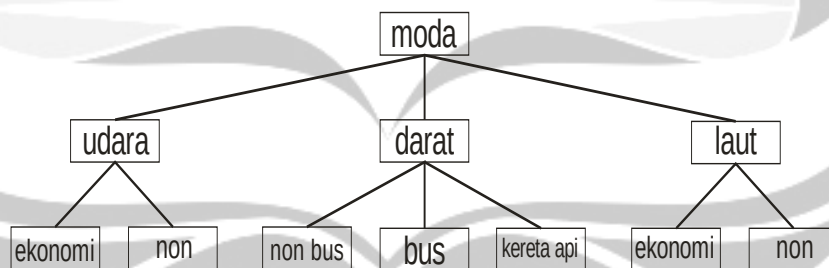


BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2. 1. Pengertian Moda

Moda adalah pengelompokan berbagai jenis transportasi dengan memperhatikan medium (tempat berjalan) serta kesamaan sifat-sifat fisiknya. Dengan adanya pengelompokan dengan memperhatikan mediumnya maka akan diperoleh moda darat, air, dan udara. Setiap moda juga dapat dipisahkan lagi, untuk moda darat dibagi lagi menjadi transportasi jalan raya, transportasi rel, transportasi pipa dan transportasi gantung. Moda air juga dibagi menjadi angkutan umum dan cargo, begitu juga moda udara dibagi menjadi penerbangan umum dan komersial.



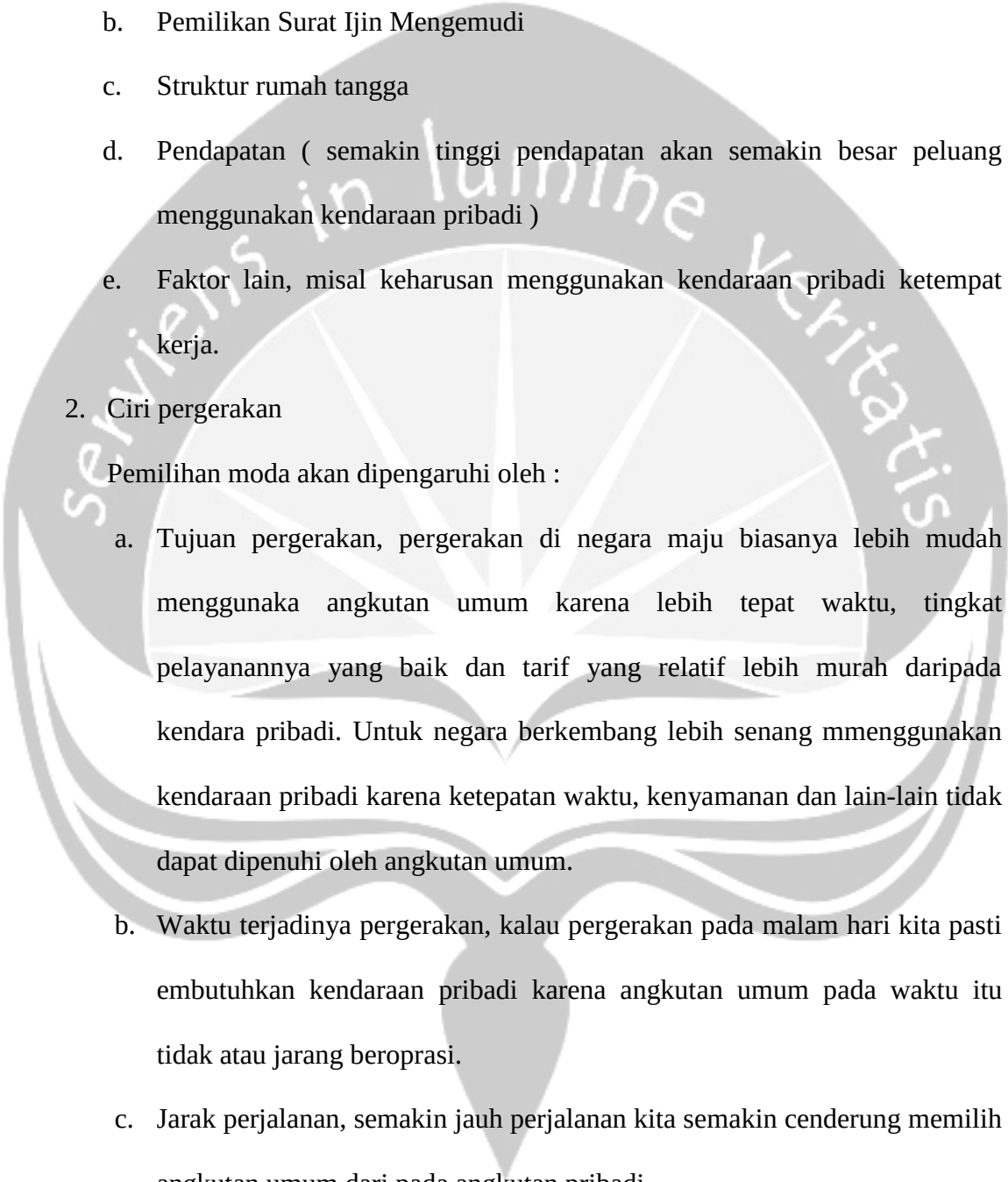
Gambar 2.1. Hirarki Pemilihan Moda

2. 2. Faktor Pemilihan Moda

Faktor yang dapat mempengaruhi pemilihan moda dapat dikelompokkan menjadi tiga bagian (Tamin, 2000), yaitu :

1. Ciri pengguna jalan

Faktor yang mempengaruhi pemilihan moda :

- 
- a. Kepemilikan kendaran pribadi semakin tinggi akan semakin kecil keterantungan menggunakan kendaraan umum.
 - b. Pemilikan Surat Ijin Mengemudi
 - c. Struktur rumah tangga
 - d. Pendapatan (semakin tinggi pendapatan akan semakin besar peluang menggunakan kendaraan pribadi)
 - e. Faktor lain, misal keharusan menggunakan kendaraan pribadi ditempat kerja.

2. Ciri pergerakan

Pemilihan moda akan dipengaruhi oleh :

- a. Tujuan pergerakan, pergerakan di negara maju biasanya lebih mudah menggunakan angkutan umum karena lebih tepat waktu, tingkat pelayanannya yang baik dan tarif yang relatif lebih murah daripada kendaraan pribadi. Untuk negara berkembang lebih senang menggunakan kendaraan pribadi karena ketepatan waktu, kenyamanan dan lain-lain tidak dapat dipenuhi oleh angkutan umum.
- b. Waktu terjadinya pergerakan, kalau pergerakan pada malam hari kita pasti membutuhkan kendaraan pribadi karena angkutan umum pada waktu itu tidak atau jarang beroperasi.
- c. Jarak perjalanan, semakin jauh perjalanan kita semakin cenderung memilih angkutan umum dari pada angkutan pribadi.

3. Ciri fasilitas moda transportasi

Pemilihan moda akan dipengaruhi oleh :

- a. Waktu perjalanan, waktu menunggu, waktu bergerak, dan lain-lain.
 - b. Biaya transportasi
 - c. Ketersediaan ruang parkir.
4. Ciri kota atau zona
- Beberapa ciri yang dapat mempengaruhi pemilihan moda adalah jarak dari pusat kota dan kepadatan penduduk.

2. 3. Karakteristik Penumpang

Berikut beberapa variabel yang berkaitan dengan karakteristik penumpang :

1. Tujuan Perjalanan, untuk daerah perkotaan sebagian besar tujuan perjalanan adalah untuk bekerja. Tujuan perjalanan yang lain adalah : sekolah, rekreasi, belanja dan lain-lain.
2. Waktu Perjalanan, jumlah perjalanan terbesar biasanya terjadi pada saat jam puncak (*peak hour*) pada saat jam kerja. Oleh karena itu penggunaan kendaraan pribadi maupun angkutan umum menjadi lebih banyak selama jam puncak. Sehingga hal ini mengakibatkan jalanan menjadi padat dan pelaku perjalanan berupaya mencari jenis transportasi alternatif yang bisa menghemat waktu tempuh.
3. Jadwal Keberangkatan dan Kedatangan, pengaturan jadwal adalah salah satu hal penting sehingga harus mampu mengakomodasi kebutuhan penggunanya. Pengaturan jadwal yang tepat bisa memberikan dampak yang positif bagi para pengguna.

4. Tingkat Pendapatan, sangat berhubungan dengan karakteristik pengguna kereta komuter karena biasanya semakin tinggi tingkat pendapatan seseorang semakin kecil minat mereka untuk menggunakan angkutan umum.
5. Usia, faktor usia juga mempengaruhi karakteristik karena biasanya dengan bertambahnya usia seseorang maka semakin malas menggunakan angkutan umum; terutama angkutan umum yang mengangkut dalam jumlah besar.
6. Jenis Pekerjaan, umumnya seseorang dengan jenis pekerjaan/jabatan yang sudah mapan cenderung untuk lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi daripada angkutan umum.

2. 4. Pengertian Kereta Komuter

Mass rapid transit adalah layanan transportasi umum dengan jangkauan lokal yang tersedia bagi siapapun yang membayar ongkos yang telah ditentukan dan dirancang untuk memindahkan sejumlah besar penumpang dalam waktu bersamaan.

Salah satu bentuk dari *mass rapid transit* adalah kereta komuter, yang membawa penumpang di dalam wilayah perkotaan atau dari kota ke daerah pinggiran. Biasanya kereta ini melayani pada saat jam puncak (*peak hour*).

(Lloyd Wright and Karl Fjellstrom, 2003 dalam Rudy Setiawan).

2. 4. 1. Keunggulan dan Kelemahan Kereta Komuter

Berikut beberapa keunggulan dan kelemahan dari Kereta Komuter (*Lloyd Wright and Karl Fjellstrom*, 2003 dalam Rudy Setiawan)

Keunggulan kereta komuter :

1. Memiliki kapasitas angkut yang lebih besar dibandingkan dengan angkutan umum lainnya, misalnya bus, sehingga dapat memindahkan penumpang dalam jumlah besar dari suatu tempat ke tempat lain.
2. Memiliki jalur khusus, sehingga tidak mengganggu pengguna jalan lain.
3. Waktu tempuh relatif lebih cepat dibandingkan dengan angkutan lain untuk tujuan yang sama.

Kelemahan kereta komuter :

1. Daerah jangkauannya kurang luas, tidak dapat menjangkau daerah-daerah pelosok karena kereta ini hanya diperuntukkan untuk menjangkau daerah-daerah tertentu saja.
2. Jadwal kereta, penumpang harus mau menyesuaikan diri dengan jadwal yang ada dan harus menunggu dengan sabar jika kereta tersebut mengalami keterlambatan.

2. 4. 2. Sejarah Kereta Api Prameks

Kereta api Prambanan Ekspres merupakan nama bagi layanan transportasi kereta api yang menghubungkan [Kutoarjo](#), [Yogyakarta](#), dan [Surakarta](#). Saat ini Prameks beroperasi sepuluh kali pulang pergi dan dikelola oleh [PT Kereta Api](#) Daerah Operasi VI Yogyakarta. Pertama kali diluncurkan pada tahun 1994, rangkaian Kereta Api Prambanan Ekspres atau Prameks tidak langsung sukses seperti sekarang. Bahkan pihak PT Kereta Api Daerah Operasi VI Yogyakarta sempat mau menutup operasional kereta api tersebut. Penumpang yang

menempuh jalur Solo - Yogyakarta atau sebaliknya masih fanatik menggunakan bus sebagai transportasi antarkota jarak dekat. KA dianggap sebagai kendaraan umum khusus rute jauh, misalnya ke Jakarta.

Prameks saat ini menjadi kereta rakyat. Data PT Kereta Api Daop VI menunjukkan, sepanjang tahun 2009, Prameks total mengangkut 2.697.564 penumpang, melebihi kapasitas akumulatif 2.108.288 tempat duduk. Prames tiap tahunnya mengalami peningkatan penumpang yang cukup besar.

Prameks diluncurkan pertama kali pada 20 Mei 1994. Nama Prameks dipilih setelah pernah diusulkan nama lain, yaitu Joglo (Jogja-Solo) Ekspres. Di awal operasinya, Prameks memakai rangkaian kereta api Senja Utama Solo yang sedang istirahat. Rute yang dilayani baru Yogya-Solo pergi-pulang tiga kali sehari. Seiring dengan meningkatnya permintaan, frekuensi perjalanan ditambah. Pada Maret 2000, perjalanan diperpanjang dari Stasiun Solo Balapan ke Stasiun Solo Jebres, lalu diperpanjang lagi sampai Stasiun Palur di timur Solo.

Setelah jalur rel ganda kereta api Yogya-Kutoarjo selesai dibangun, September 2007, PT Kereta Api Daop VI melakukan uji coba Prameks rute Yogya-Kutoarjo sejauh 83 kilometer. Di akhir pekan, penumpang Prameks makin penuh karena ditambahi warga Solo dan Kutoarjo yang ingin jalan-jalan ke Yogyakarta.

Saat ini, sebanyak 22 perjalanan kereta api Prameks per hari dilayani tiga set kereta rel diesel elektrik (KRDE) dan tiga kereta rel diesel (KRD). KRDE yang dipakai adalah kereta rel listrik (KRL) Holec buatan Belanda yang direnovasi dan

dimodifikasi oleh PT INKA tahun 1980. Tenaga listrik KRDE ini dihasilkan mesin diesel merek Cummins.

Diesel dianggap lebih murah dan praktis ketimbang tenaga listrik yang peranti pendukungnya mesti dibangun di sepanjang rute. Sementara untuk jenis KRD yang dipakai adalah buatan Jepang tahun 1970-an, meski mesinnya tetap memakai Cummins. KRD ini hibah dari Pemerintah Jepang.

Rangkaian kereta api yang digunakan Prameks memang sudah tua. Banyak cerita tentang kerusakan kereta api menimpa Prameks. Sebulan ini, misalnya, karena KRD rusak, perjalanan Prameks terpaksa meminjam kereta api Senja Utama dan Fajar Utama secara bergantian. Tak heran KRD dan KRDE bekas ini sering rusak karena total jarak tempuh per hari untuk bolak-balik Solo-Yogya bisa menca. Dari tahun ke tahun, jumlah penumpang kereta api Prameks semakin meningkat. Saat ini rata-rata penumpang sekitar 3.500 orang/hari dan pada hari Minggu atau liburan mencapai 5.000 penumpang.

Penumpang kereta api Prameks terbagi dalam beberapa komunitas penumpang kereta api Prameks menjadi enam bagian. Pertama, adalah pelanggan harian atau pelajar yang berprofesi sebagai dosen, dokter, pegawai pemerintah, atau pegawai swasta. Kedua, adalah para mahasiswa S1, S2, S3 yang melaju setiap hari atau terkadang sepekan sekali. Ketiga, adalah pedagang. Keempat, adalah penumpang yang betul-betul baru, mereka mengisi liburan bersama keluarga sekaligus ingin menikmati perjalanan dengan kereta api Prameks. Kelima, adalah turis mancanegara yang sedang dalam perjalanan dari Yogyakarta menuju ke Solo atau sebaliknya. Keenam, adalah rombongan wisata dadakan

anak-anak TK dengan tujuan Yogyakarta atau Solo, rombongan wisata siswa pelajar dari luar kota seperti Magelang dan Temanggung.

2. 5. Pengertian Bus Antar Kota Propinsi

Bus antar kota propinsi adalah bus yang mempunyai rute trayek yang melalui lebih dari satu wilayah propinsi daerah tingkat I. Trayek ini mempunyai ciri yaitu jadwal tetap, pelayanan cepat, dilayani oleh mobil bus umum, tersedia di terminal tipe A, dan prasarana jalan yang dilalui memenuhi ketentuan kelas jalan.

2. 5. 1 Keunggulan dan Kelemahan Bus AKAP

Beberapa keunggulan dan kelemahan dari bus AKAP.

Keunggulan bus AKAP :

1. Daerah jangkauannya luas, karena banyak alternatif jalan yang bisa dilewati.
2. Jadwal bisa setiap saat ada, karena penyedia jasa bus banyak.

Kelemahan kereta komuter :

1. Jadwal kedatangan susah ditentukan, tergantung keadaan jalannya.
2. Waktu yang ditentukan relatif lebih lama.
3. Tidak memiliki jalur khusus.