

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Perkembangan kota akan terus meningkat seiring dengan tingginya jumlah penduduk. Dengan segala aktivitasnya, penduduk di perkotaan pun membutuhkan sejumlah ruang yang kemudian berimbas pada kebutuhan sarana transportasi dalam mobilitasnya antar ruang wilayah, baik ruang wilayah dalam kota maupun interaksinya dengan ruang-ruang wilayah yang lebih luas. Kebutuhan terhadap sarana dan prasarana transportasi terus meningkat seiring dengan terusnya pertumbuhan jumlah penduduk, namun seringkali penambahan jumlah sarana dan prasarana transportasi tidak dapat mengimbangi laju pertumbuhan penduduk.

Pertumbuhan kota menawarkan banyak kesempatan baik di sektor formal maupun non-formal. Hal tersebut memicu terjadinya ketimpangan perkembangan dan pembangunan antara daerah perkotaan dengan daerah-daerah di sekitarnya. Ketimpangan kesempatan kerja memicu tingginya mobilitas penduduk dari daerah pinggiran ke kota, terlebih harga tanah di daerah perkotaan yang cenderung tinggi, masyarakat cenderung lebih memilih bermukim di daerah pinggiran. Transportasi menjadi sektor yang memiliki peran strategis. Suatu sistem jaringan transportasi juga memiliki dua peran utama, yaitu sebagai alat pengendali arah pengembangan kota dan sebagai pergerakan manusia dan barang akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan.

Angkot merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari sistem transportasi perkotaan serta sebagai komponen yang perannya sangat signifikan, utamanya dalam hal pergerakan masyarakatnya. Pengelolaan transportasi publik yang buruk akan berimbas pula pada sistem transportasi secara keseluruhan, mulai dari aspek efisiensi serta efektivitas pembangunan ataupun pergerakan. Hal tersebut akan mengganggu sistem perkotaan secara keseluruhan, ditinjau dari pemenuhan kebutuhan mobilitas masyarakatnya maupun mutu kehidupan di perkotaan.

Sistem transportasi perkotaan yang baik, selayaknya menjadikan sarana transportasi publik sebagai sarana mobilitas utama, namun di negara-negara berkembang seperti Indonesia, masyarakatnya masih enggan menggunakan

transportasi publik sebagai sarana mobilitas utama. Masih banyak masyarakatnya lebih memilih menggunakan angkutan pribadi. Banyak faktor yang menyebabkan hal tersebut, misalnya: regulasi di Indonesia yang masih memudahkan masyarakat untuk memiliki kendaraan pribadi, seperti: pajak kendaraan yang relatif murah, subsidi bahan bakar untuk kendaraan pribadi, sedangkan di negara maju, regulasi kepemilikan kendaraan pribadi dibuat sangat ketat, mulai dari pajak kendaraan yang tinggi, sewa lahan parkir yang mahal serta tidak diberikannya subsidi bahan bakar.

Penetapan regulasi seperti di negara-negara maju tidak sepenuhnya dapat diterapkan begitu saja di negara berkembang seperti Indonesia, karena jika dilihat lebih jauh, kualitas transportasi publik di negara-negara maju sudah tertata dengan baik. Mulai dari sistem pengelolaannya, keterjangkauan terhadap wilayah-wilayahnya, hingga integrasi antar moda transportasi publiknya. Hal tersebutlah yang masih menjadi kendala utama di negara berkembang. Kualitas transportasi publiknya masih sangat memprihatinkan. Dilihat dari kualitas kendaraannya, di Indonesia masih banyak kendaraan yang sudah tidak layak jalan namun masih diberi izin beroperasi yang mengakibatkan banyaknya terjadi kecelakaan di jalan. Dilihat dari sistem pengelolaannya, masih banyak moda transportasi publik yang belum terintegrasi satu sama lain, hal tersebut mempersulit bagi masyarakat atau penggunanya jika akan menggunakan transportasi publik, terlebih masih banyak wilayah-wilayah yang belum terjangkau oleh kendaraan publik.

Penggunaan kendaraan pribadi yang tinggi di daerah perkotaan sebenarnya menjadi penyebab utama permasalahan transportasi di wilayah perkotaan. Pertambahan jumlah kendaraan pribadi tidak seimbang dengan pertambahan ruas jalan, sehingga masalah kemacetan menjadi masalah hal biasa terjadi di perkotaan utamanya pada jam-jam sibuk. Di beberapa wilayah seperti Jakarta sebenarnya sudah dilakukan upaya untuk mengatasi masalah kemacetan, seperti penerapan kebijakan pengaturan jam masuk kantor dan jam sekolah, untuk mengurangi penumpukan kendaraan pada jam yang sama, sehingga jam sibuk lalu lintas dapat dibagi. Sebenarnya bukan masalah jam sibuk yang menjadi masalah utama transportasi di perkotaan, melainkan jumlah kendaraannya yang sangat tinggi. Jumlah kendaraan umum cukup banyak namun jumlah kendaraan pribadi juga

sangat tinggi, penyediaan sarana transportasi publik menjadi tidak efektif dan efisien. Kunci penyelesaian masalah transportasi di perkotaan adalah pengelolaan sistem transportasi publiknya, ketika transportasi publik sudah baik, maka masyarakat tidak ragu lagi menggunakan transportasi publik dan beralih dari penggunaan kendaraan pribadi menjadi kendaraan umum.

Kota Bandung dan Cimahi merupakan salah satu Kota yang besar di Indonesia sedangkan Kota Cimahi menjadi pusat kegiatan mulai dari kegiatan perekonomian, sosial, pendidikan, dan pelayanan. Kota Bandung dan Cimahi menjadi daerah tujuan dari daerah-daerah sekitarnya. Perkembangan daerah tersebut tidak diimbangi dengan fasilitas sarana transportasi yang baik, khususnya transportasi publik, kemacetan menjadi salah satu permasalahan yang sering ditemukan di Kota Bandung dan Cimahi.

Penyediaan pelayanan sarana transportasi umum yang kurang optimal menyebabkan masyarakat cenderung lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi. Bahkan menurut data statistik Dinas Perhubungan Kota Cimahi, penambahan motor di Kota Cimahi mencapai 500 unit kendaraan setiap bulannya, hal tersebut belum lagi dengan penambahan kendaraan mobil dan kendaraan pribadi lainnya. Transportasi publik yang paling besar jumlah trayek dan populasinya adalah angkutan perkotaan, salah satu angkutan perkotaan di Kota Cimahi dapat dilihat pada Gambar 1.1. Menurut data statistik Pemda Kota Cimahi, jumlah trayek angkot yang saat ini beroperasi mencapai 25 trayek dengan lebih dari 4000 unit kendaraan, salah satu contoh trayek angkot Stasiun Hall–Cimahi, dapat dilihat pada Gambar 1.1. Perlu pengkajian lebih lanjut tentang transportasi publik khususnya angkot yang ada di Kota Cimahi agar transportasi publik yang ada saat ini lebih efektif dan fungsional.

## **1.2 Tujuan Penelitian**

Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis kinerja operasi angkot Stasiun Hall-Cimahi.



**Gambar 1.1 Angkot Bandung (St. Hall)-Cimahi**

### **1.3 Ruang Lingkup Penelitian**

Ruang lingkup dalam penelitian adalah:

1. pengambilan data rute angkot Stasiun Hall-Cimahi;
2. khusus angkot Bandung- Cimahi;
3. pengambilan data dilakukan saat jadwal keberangkatan sampai jadwal kedatangan;
4. menghitung waktu perjalanan, tundaan, dan hambatan;
5. pengambilan data dilakukan pada pukul 17.00 WIB selama satu minggu.

### **1.4 Sistematika Penulisan**

Sistematika penulisan dalam Tugas Akhir dijabarkan sebagai berikut:

Bab I Pendahuluan, berisi latar belakang, tujuan penelitian, ruang lingkup penelitian, dan sistematika penulisan.

Bab II Studi Literatur, berisi teori-teori yang menunjang penelitian mengenai studi perjalanan angkot.

Bab III Metode Penelitian, berisi penjelasan metode yang dipakai untuk menganalisis serta metode pengumpulan data yang selanjutnya disajikan dalam diagram alir penelitian.

Bab IV Analisis Data, membahas pengolahan data terhadap jumlah armada, jumlah penumpang, jadwal keberangkatan, jadwal kedatangan, ujung berhenti angkutan, waktu perjalanan, waktu hambatan atau tundaan, dan tempat berhenti angkutan.

Bab V Simpulan dan Saran, berisi simpulan yang diperoleh dari analisis data dan saran untuk penelitian selanjutnya.

