

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang Masalah**

Kota Bandung sebagai salah satu kota di Provinsi Jawa Barat yang memiliki luas wilayah 167,31 km<sup>2</sup> dan terdiri dari 30 kecamatan, 151 kelurahan dengan jumlah penduduk sebanyak 2.394.873 jiwa dan menempati urutan tiga besar dari kota-kota yang memiliki jumlah penduduk lebih dari 100.000 jiwa<sup>1</sup>.

Kota Bandung memiliki visi “Terwujudnya Kota Bandung Yang Unggul, Nyaman, Dan Sejahtera” dan misi pertamanya ialah mewujudkan Bandung nyaman melalui perencanaan tata ruang, pembangunan infrastruktur serta pengendalian pemanfaatan ruang yang berkualitas dan berwawasan lingkungan.

Pembangunan infrastruktur dalam rangka mencapai visi yang telah dirumuskan sebelumnya adalah “Terwujudnya Kota Bandung Yang Unggul, Nyaman, Dan Sejahtera” salah satunya ialah dengan membangun sarana transportasi publik dalam hal ini ialah terminal.

Terminal adalah bagian dari prasarana transportasi yang merupakan simpul dari sistem transportasi maka fungsi terminal harus di tempatkan pada prioritas utama. Terminal sebagai prasarana transportasi adalah tempat pasar jasa angkutan; tempat menaikan dan menurunkan penumpang; tempat pergantian moda angkutan; tempat pengendalian kelancaran angkutan; dan tempat pengendalian

---

1 Data sensus penduduk tahun 2010

kelancaran lalu lintas.<sup>2</sup> Terminal juga merupakan sarana penunjang untuk peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) dan sektor retribusi.

Sebuah terminal yang akan dibuat harus sesuai dengan fungsinya dan kegunaanya serta harus sesuai dengan perencanaan tata ruang dan tata wilayah daerah. Terminal Cicaheum adalah terminal tipe A yang berlokasi di Jl. Ahmad Yani, kelurahan Cicaheum, kecamatan Kiaracondong Kota Bandung merupakan terminal tipe A yang berfungsi melayani angkutan umum untuk antar kota antar propinsi (AKAP), angkutan antar kota dalam propinsi (AKDP), angkutan kota (ANGKOT), dan angkutan pedesaan (ANGDES), dengan daya tampung total statis 70 kendaraan untuk bis, dan 300 kendaraan untuk non bis.<sup>3</sup>

Keberadaan terminal Cicaheum saat ini dirasa kurang memberikan kemudahan aksesibilitas bagi calon penumpangnya, kurangnya aksesibilitas bagi calon penumpang terminal Cicaheum dapat dilihat dari rendahnya pemanfaatan terminal karena sebagian besar penumpang atau calon penumpang angkutan kota antar propinsi (AKAP), angkutan kota dalam propinsi (AKDP), angkutan pedesaan (ANGDES) dan angkutan kota (ANGKOT) telah memanfaatkan lokasi-lokasi pool, kantor-kantor perusahaan angkutan/agen, pinggir jalan dan persimpangan jalan menuju lokasi Terminal sebagai tempat kedatangan dan melanjutkan perjalanan penumpang.

---

2 Dokumen sejarah terminal Cicaheum

3 Ibid.,

**Tabel 1.1**  
**Rekapitulasi Jumlah Bis dan Penumpang yang diberangkatkan pada Terminal Bis Cicaheum Tahun 2017**

<b>TAHUN</b>	<b>Target Bis (unit)</b>	<b>BIS (unit)</b>	<b>Persentase</b>	<b>Target Penumpang (orang)</b>	<b>Penumpang (orang)</b>	<b>Persentase</b>
2015	120.384	75.711	63 %	7.223.040	437.086	6 %
2016	120.384	76.281	63 %	7.223.040	1.049.152	15 %
2017	120.384	58.238	48 %	7.223.040	517.984	7 %

*Sumber: UPTD Terminal Cicaheum, diolah oleh penulis.*

Berdasarkan tabel 1.1 diatas, dapat diketahui bahwa jumlah penumpang terminal Cicaheum bisa dikatakan fluktuatif. Ini bisa dilihat pada tahun 2015 ke 2016 mengalami kenaikan sedangkan di tahun 2017 mengalami penurunan penumpang. Turunnya jumlah penumpang di dalam terminal disebabkan oleh kurangnya pengelolaan terminal Cicaheum yang tidak sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 132 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan.

Keberadaan armada bis di terminal Cicaheum pun dikatakan fluktuatif, karena jumlah bis yang tersedia seringkali melebihi dari permintaan masyarakat di dalam terminal sehingga banyak bis-bis yang lebih memilih untuk mencari penumpang diluar terminal daripada di dalam terminal. Hal ini menyebabkan realisasi pendapatan retribusi terminal pun tidak bisa mencapai target.

**Tabel 1.2**  
**Target dan Realisasi Pendapatan Retribusi Terminal Bis Cicaheum**

<b>Tahun</b>	<b>Target Penerimaan</b>	<b>Realisasi</b>	<b>Persentase</b>	<b>Tidak Tercapai</b>
2015	Rp 782.496.000	Rp 513.454.000	66%	34%
2016	Rp 782.496.000	Rp 544.864.000	70%	30%
2017	Rp 782.496.000	Rp 480.309.000	61%	39%

*Sumber: Dinas Perhubungan Kota Bandung, diolah oleh penulis.*

Pada tabel 1.2 diatas, diketahui bahwa realisasi pendapatan retribusi terminal bis Cicaheum belum bisa mencapai target yang telah ditentukan. Karena semakin berkurangnya volume kendaraan dan penumpang yang masuk terminal dan memanfaatkan terminal tersebut untuk kebutuhan naik/turun penumpang. Juga masih banyaknya pengemudi-pengemudi bis yang menaik-turunkan penumpang di pinggir jalan dan kejadian itu seringkali tidak termonitoring oleh petugas Dinas Perhubungan Kota Bandung.

**Tabel 1.3**  
**Jumlah Armada Bis di Terminal Cicaheum**

<b>Jenis Bis</b>	<b>Jumlah Sesuai SK</b>	<b>Beroperasi</b>	<b>Tidak Beroperasi</b>
AKDP	304	101	202
AKAP	288	86	202
<b>Jumlah</b>	<b>592</b>	<b>187</b>	<b>404</b>

*Sumber: UPTD Terminal Cicaheum, Dinas Perhubungan Kota Bandung*

Salah satu faktor yang mempengaruhi aksesibilitas calon penumpang adalah pengelolaan terminal. Pengelolaan ialah proses mengurus atau menangani sesuatu untuk mencapai tujuan.

Pengelolaan terminal Cicaheum dirasa kurang optimal karena luas lahan terminal Cicaheum tidak mampu untuk menampung kegiatan memindahkan atau menurunkan penumpang antar kota maupun antar provinsi. Karena standar minimal luas lahan terminal tipe A yang melayani rute perjalanan antar kota antar provinsi (AKAP) dan antar kota dalam provinsi (AKDP) menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 1995 tentang Terminal Transportasi Jalan adalah 5 Ha di pulau jawa, namun pada kenyataannya terminal Cicaheum yang bertipe A hanya memiliki luas lahan sebesar 1,1 Ha.

Fenomena kurangnya aksesibilitas bagi calon penumpang di terminal Cicaheum yang dibuktikan dengan adanya penurunan jumlah penumpang dan belum tercapainya target pendapatan retribusi bis dipengaruhi oleh pengelolaan terminal itu sendiri. Fenomena yang terjadi di lapangan ialah :

1. Masih kurangnya fasilitas utama dan fasilitas penunjang di dalam terminal Cicaheum
2. Masih terdapat penumpang yang menaiki bis AKDP dan AKAP di luar terminal yang menyebabkan kemacetan
3. Masih terdapat penumpang yang lebih memilih untuk naik turun bis AKDP dan AKAP di lokasi pool angkutan atau pinggir jalan menuju terminal

Berdasarkan fakta-fakta yang telah disebutkan diatas oleh penulis, maka penulis merasa penting untuk melakukan penelitian lebih lanjut mengenai seberapa besar **“Pengaruh Pengelolaan Terminal Cicaheum Kota Bandung Terhadap Aksesibilitas Calon Penumpang”**.

## 1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan pada latar belakang masalah yang telah diuraikan diatas, maka permasalahan-permasalahan yang dapat diidentifikasi sebagai berikut :

1. Masih banyaknya penumpang yang enggan masuk terminal untuk melanjutkan perjalanan.
2. Banyak penumpang yang menjadikan lokasi pool atau pinggir jalan sebagai tempat menaiki bus.
3. Tidak adanya pemberian sanksi terhadap pengemudi bus yang sering menaik/turunkan penumpang di luar terminal.

4. Fasilitas utama dan fasilitas penunjang di dalam terminal Cicaheum kurang memadai.
5. Keamanan di dalam terminal Cicaheum tidak terjamin.
6. Papan perambuan di dalam terminal yang masih sedikit.
7. Bangunan warung-warung makan di dalam terminal tidak tertata rapih.
8. Tidak adanya tempat istirahat untuk awak kendaraan.
9. Tidak adanya fasilitas penggunaan teknologi.
10. Tidak adanya jalur evakuasi bencana dalam terminal.

### 1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah di atas maka penulis merumuskan masalah yang berhubungan dengan pengaruh pengelolaan terminal Cicaheum Kota Bandung terhadap aksesibilitas calon penumpang adalah sebagai berikut :

1. Seberapa besar pengaruh perencanaan terhadap aksesibilitas calon penumpang?
2. Seberapa besar pengaruh pelaksanaan terhadap aksesibilitas calon penumpang?
3. Seberapa besar pengaruh pengawasan terhadap aksesibilitas calon penumpang?
4. Seberapa besar pengaruh perencanaan, pelaksanaan, dan pengawasan secara simultan terhadap aksesibilitas calon penumpang?

### 1.4 Tujuan Penelitian

Sehubungan dengan latar belakang masalah dan rumusan masalah diatas, maka tujuan penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui besarnya pengaruh perencanaan terhadap aksesibilitas calon penumpang.
2. Untuk mengetahui besarnya pengaruh pelaksanaan terhadap aksesibilitas calon penumpang.

3. Untuk mengetahui besarnya pengaruh pengawasan terhadap aksesibilitas calon penumpang.
4. Untuk mengetahui besarnya pengaruh perencanaan, pelaksanaan, dan pengawasan secara simultan terhadap aksesibilitas calon penumpang.

### **1.5 Kegunaan Penelitian**

Adapun kegunaan dari penelitian ini adalah kegunaan teoritis dan kegunaan praktis.

1. Kegunaan Teoritis
  - a. Bagi peneliti adalah untuk mengembangkan teori-teori akademis dalam rangka memberikan kontribusi pemikiran dalam pengembangan konsep-konsep serta teori-teori pengelolaan khususnya yang berkaitan dengan aksesibilitas calon penumpang di dalam terminal.
  - b. Bagi lembaga terkait, dapat mengungkapkan suatu produk pengembangan keilmuan melalui teori yang ada dengan pendekatan dan metode baru.
2. Kegunaan praktis
  - a. Untuk memenuhi salah satu syarat menempuh gelar sarjana dalam program strata satu (S1) pada jurusan Administrasi Publik Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Islam Negeri Sunan Gunung Djati Bandung.
  - b. Penelitian ini diharapkan dapat menjadi masukan bagi pemerintah daerah Kota Bandung terutama Dinas Perhubungan Kota Bandung, sehingga dapat digunakan sebagai bahan pertimbangan untuk

mengoptimalkan aksesibilitas calon penumpang di dalam terminal Cicaheum Kota Bandung.

## 1.6 Kerangka Pemikiran

Aksesibilitas adalah kemudahan seseorang dalam mencapai suatu lokasi. Aksesibilitas aksesibilitas juga diartikan sebagai suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan mengenai cara lokasi tata guna lahan berinteraksi satu sama lain dan 'mudah' atau 'susah'nya lokasi tersebut dicapai melalui sistem jaringan transportasi.<sup>4</sup>

Ada yang menyatakan bahwa aksesibilitas dapat dinyatakan dengan jarak. Jika suatu tempat berdekatan dengan tempat lainnya, dikatakan aksesibilitas antara kedua tempat tersebut tinggi. Sebaliknya, jika kedua tempat itu sangat berjauhan, aksesibilitas antara keduanya rendah. Jadi, tata guna lahan yang berbeda pasti mempunyai aksesibilitas yang berbeda pula karena aktivitas tata guna lahan tersebut tersebar dalam ruang secara tidak merata (heterogen).

Sheth, J. N. dan Sisodia, R. S. mengatakan bahwa *accessibility is the extent to which customers are able to readily acquire and use the product. It has two dimensions: availability and convenience.*<sup>5</sup> Artinya ialah aksesibilitas adalah

---

4 Ofyar Z Tamim, Perencanaan dan Permodelan Transportasi. (Bandung: ITB,) h.32

5 Muhammad Ikhsan, Pengaruh Akseptabilitas, Afordabilitas, Aksesibilitas dan Kesadaran Terhadap Niat Beli Layanan 4g Telkomsel Di Bandar Lampung. (Universitas Lampung: Tesis, 2016) h.20



sejauh mana masyarakat atau pelanggan selaku konsumen dapat dengan mudah memperoleh dan menggunakan produk. Aksesibilitas memiliki dua dimensi, yaitu:

1. *Availability* (Ketersediaan) : ditunjukkan oleh faktor-faktor seperti pasokan relatif terhadap permintaan, sejauh mana produk disimpan di penyimpanan, terkait produk dan layanan.
2. *Convenience* (Kenyamanan) : ditunjukkan oleh faktor-faktor seperti waktu dan upaya yang diperlukan untuk memperoleh produk, kemudahan yang produk dapat ditemukan di dalam dan berbagai lokasi, kemasan dalam ukuran nyaman.

Pengelolaan merupakan istilah yang dipakai dalam ilmu manajemen secara etimologi pengelolaan berasal dari kata “kelola” (to manage) dan biasanya merujuk pada proses mengurus atau menangani sesuatu untuk mencapai tujuan.<sup>6</sup>

Pengelolaan adalah pengendalian dan pemanfaatan semua faktor sumber daya yang menurut suatu perencana diperlukan untuk penyelesaian suatu tujuan kerja tertentu.<sup>7</sup> Istilah pengelolaan sama dengan manajemen, dimana pengelolaan merupakan bagian dari proses manajemen karena didalamnya harus diperhatikan mengenai proses kerja yang baik, mengorganisasikan suatu pekerjaan, mengarahkan dan mengawasi, sehingga apa yang diharapkan dapat terlaksana dengan baik.

Menurut Adisasmita pengelolaan bukan hanya melaksanakan suatu kegiatan, akan tetapi merupakan rangkaian kegiatan yang meliputi fungsi-fungsi

---

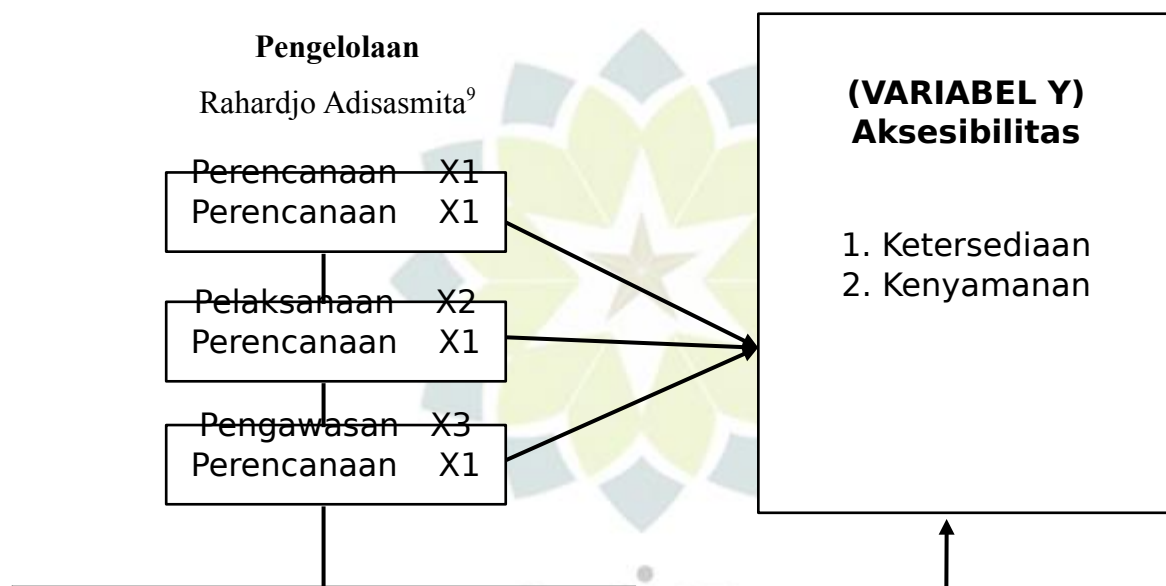
<sup>6</sup> Rahardjo Adisasmita, *Pengelolaan Pendapatan dan Anggaran Daerah*. (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2011) h.21

<sup>7</sup> Ibid.,

manajemen, seperti perencanaan, pelaksanaan dan pengawasan untuk mencapai tujuan secara efektif dan efisien.<sup>8</sup>

**Gambar 1.1**

**Kerangka Pemikiran**



Sumber: Diolah Oleh Penulis

**1.7 Hipotesis**

Hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap rumusan masalah penelitian, dimana rumusan masalah penelitian telah dinyatakan dalam bentuk pertanyaan. Dikatakan sementara karena jawaban yang diberikan baru didasarkan pada fakta-fakta yang empiris yang diperoleh melalui pengumpulan data. Jadi

<sup>8</sup> Ibid., h.22

<sup>9</sup> Ibid.,<sup>11</sup> Muhammad Ikhsan, loc.cit.,

hipotesis juga dapat dinyatakan sebagai jawaban teoritis terhadap rumusan masalah penelitian, belum jawaban empirik.<sup>12</sup>

Bentuk hipotesis yang akan diajukan dalam penelitian ini adalah hipotesis asosiatif. Hipotesis asosiatif adalah jawaban sementara terhadap rumusan masalah asosiatif, yaitu yang menanyakan hubungan antara dua variabel atau lebih.<sup>1013</sup>

Berdasarkan kerangka pemikiran yang dikemukakan di atas, maka penulis mengemukakan hipotesis penelitian sebagai berikut:

- 1 H : Ada pengaruh yang signifikan dari perencanaan
  - a terhadap aksesibilitas calon penumpang.
  - H : Tidak ada pengaruh yang signifikan dari
    - o perencanaan terhadap aksesibilitas calon penumpang.
- 2 H : Ada pengaruh yang signifikan dari pelaksanaan
  - a terhadap aksesibilitas calon penumpang
  - H : Tidak ada pengaruh yang signifikan dari pelaksanaan
    - o terhadap aksesibilitas calon penumpang
- 3 H : Ada pengaruh yang signifikan dari pengawasan
  - a terhadap aksesibilitas calon penumpang
  - H : Tidak ada pengaruh yang signifikan dari pengawasan
    - o terhadap aksesibilitas calon penumpang.
- 4 H : Ada pengaruh yang signifikan dari perencanaan,
  - a pelaksanaan, dan pengawasan terhadap aksesibilitas calon penumpang
  - H : Tidak ada pengaruh yang signifikan dari
    - a perencanaan, pelaksanaan, dan pengawasan

---

<sup>10</sup> <sup>12</sup> Sugiyono, Metode Penelitian Administrasi. (Bandung: Alfabeta, 2011) h.70 <sup>13</sup> Ibid., h.77

terhadap aksesibilitas calon penumpang

