

BAB I

PENDAHULUAN

Bab ini merumuskan secara keseluruhan mengenai penelitian yang akan dilakukan, meliputi latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan sasaran, manfaat penelitian, ruang lingkup penelitian yang meliputi ruang lingkup wilayah dan ruang lingkup materi, metodologi penelitian, serta sistematika penulisan yang digunakan.

1.1 Latar Belakang

Pusat pelayanan adalah suatu tempat aglomerasi dari berbagai aktivitas serta memiliki sarana prasarana yang dapat menunjang pertumbuhan dan perkembangan pada wilayahnya (Pane, 2013). Sarana prasarana tersebut merupakan salah satu aspek yang sangat penting untuk mendukung kegiatan/aktivitas masyarakat kota. Ketersediaan sarana prasarana penunjang akan mencirikan bagaimana kota tersebut berkembang. Perkembangan kota yang paling terlihat terjadi pada kawasan pusat kotanya. Hal tersebut dikarenakan kawasan pusat merupakan suatu pusat tempatnya berbagai aktivitas masyarakat berjalan pada wilayah tersebut. Fungsi dari adanya pusat kota antara lain yakni sebagai pusat perdagangan dan jasa, pusat administrasi pemerintahan, pusat perekonomian, pusat hiburan, pusat budaya, pusat transportasi, pusat kegiatan olahraga dan pusat kegiatan rekreasi.

Menurut RTRW Kota Bandung Tahun 2011-2031, pada wilayah Kota Bandung akan dikembangkan dua pusat pelayanan kota, yakni PPK Alun-Alun untuk melayani wilayah Bandung bagian barat dan PPK Gedebage yang akan direncanakan untuk wilayah Bandung bagian timur. Dikembangkannya dua pusat primer ini merupakan suatu upaya pemerintah mengubah struktur ruang Kota Bandung dari satu pusat menjadi dua pusat. Kedua pusat pelayanan tersebut direncanakan untuk melayani kota, PKN Cekungan Bandung, Provinsi Jawa Barat, dan nasional. Perencanaan PPK Gedebage bertujuan untuk mendorong perkembangan wilayah kota Bandung bagian timur agar dapat mengurangi beban wilayah Bandung Barat dan Pusat Primer Kota Bandung yang lama (Alun-Alun dan sekitarnya). Pusat Primer Gedebage ini terletak

pada wilayah Gedebage yang mencakup Kelurahan Cisaranten Kidul dan Kelurahan Cimencrang dan akan melayani SWK Arcamanik, SWK Kordon, SWK Derwati, dan SWK Ujungberung.

Salah satu hal utama yang perlu diperhatikan dalam pengembangan Pusat Pelayanan Kota ialah sistem transportasinya. Menurut Tamin (2000), transportasi ialah sistem yang terdiri atas sarana prasarana yang memungkinkan adanya pergerakan ke seluruh wilayah sehingga mobilitas penduduk terakomodasi, memungkinkan adanya pergerakan orang dan barang, serta memudahkan akses ke semua wilayah. Dengan adanya transportasi yang baik, maka akan memudahkan aktivitas sehari-hari manusia, memperlancar arus manusia dan barang, serta dapat menunjang pembangunan di wilayah tersebut.

Maka dari itu, PPK Gedebage memerlukan aksesibilitas yang memadai. Aksesibilitas pada suatu daerah sangat terkait dengan sistem transportasi, dengan unsur-unsur aksesibilitas yakni diantaranya infrastruktur yang berupa jaringan jalan dan sarana-sarana yang dapat digunakan. Todd Litman (2016) menyatakan bahwa aksesibilitas merupakan ukuran kemudahan untuk seseorang dapat mencapai lokasi tertentu. Aksesibilitas yang baik diharapkan dapat mengatasi hambatan-hambatan terkait mobilitas, baik itu mobilitas fisik maupun mobilitas non fisik. Aksesibilitas berkaitan pada jarak suatu daerah dengan lainnya, terutama dengan pusat-pusat pelayanan publik. Selain itu, aksesibilitas ini juga berkaitan dengan biaya dan waktu. Sedangkan menurut Miro (2005), pengukuran tingkat aksesibilitas wilayah dapat dengan beberapa variabel, yakni variabel ketersediaan jaringan jalan, jumlah alat transportasi yang dapat digunakan, panjang jalan, lebar jalan, serta kualitas jalan. Aksesibilitas ini bisa diukur dengan menggunakan variabel jarak, waktu tempuh, biaya perjalanan, tata guna lahan, kecepatan rata-rata yang ditempuh dan lainnya.

Salah satu pendukung dalam aksesibilitas transportasi ialah angkutan umum. Angkutan adalah suatu sarana yang bisa memindahkan orang ataupun barang dari satu tempat ke tempat yang lain. Tujuannya ialah agar dapat membantu orang, kelompok, atau barang ke tempat tujuan yang dihendaki. Angkutan umum menurut Warpani

(2002) merupakan angkutan penumpang yang dilakukan menggunakan sistem sewa atau bayar. Angkot, bus, minibus, kereta api, angkutan udara, angkutan air, dsb adalah beberapa yang termasuk dalam pengertian angkutan umum. Kota Bandung merupakan salah satu kota metropolitan di Indonesia yang mengalami permasalahan transportasi cukup kompleks. Regulasi mengenai kebijakan angkutan umum di Kota Bandung diatur dalam Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2008 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan di Kota Bandung.

Salah satu angkutan umum darat yang sering digunakan warga Kota Bandung adalah angkot. Angkot merupakan mobil penumpang umum yang dimodifikasi sehingga dapat menampung orang untuk keperluan mobilitasnya. Angkot cenderung lebih fleksibel dibandingkan dengan angkutan umum lainnya karena dapat menjangkau hingga ke kawasan-kawasan perumahan. Di Kota Bandung, sarana transportasi umum berjenis angkot atau biasa disebut angkot tercatat ada sebanyak 5.521 unit yang beroperasi dalam 39 trayek. Meskipun angkot merupakan jenis angkutan umum yang paling sering digunakan oleh masyarakat Kota Bandung, tetapi masih banyak hal yang perlu dibenahi untuk angkot Kota Bandung tersebut baik dari sisi kenyamanan, keamanan, efisiensi, biaya, maupun waktu.

Dikarenakan PPK Gedebage yang mencakup Kelurahan Cisaranten Kidul dan Kelurahan Cimencrang tersebut direncanakan menjadi Pelayanan Kota Bandung yang baru, maka dari itu peneliti tertarik untuk menganalisis aksesibilitas pada PPK Gedebage dari dan ke kelurahan-kelurahan di Kota Bandung berdasarkan layanan angkot.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut, maka rumusan masalah untuk penelitian ini ialah sebagai berikut :

1. Bagaimana klasifikasi kelurahan yang ada di Kota Bandung berdasarkan aksesibilitas ke dan dari PPK Gedebage menggunakan layanan angkot?

2. Bagaimana tingkat aksesibilitas ke dan dari PPK Gedebage terhadap kelurahan lainnya berdasarkan jumlah trayek angkot yang melayani?
3. Bagaimana tingkat aksesibilitas ke dan dari PPK Gedebage terhadap kelurahan lainnya berdasarkan jumlah armada angkot yang melayani?
4. Bagaimana tingkat aksesibilitas ke dan dari PPK Gedebage terhadap kelurahan lainnya berdasarkan jarak tempuh angkot yang melayani?
5. Bagaimana tingkat aksesibilitas ke dan dari PPK Gedebage terhadap kelurahan lainnya berdasarkan waktu tempuh angkot?
6. Bagaimana tingkat aksesibilitas ke dan dari PPK Gedebage terhadap kelurahan lainnya berdasarkan biaya angkot?
7. Bagaimana tingkat aksesibilitas kelurahan-kelurahan yang ada di Kota Bandung ke dan dari PPK Gedebage berdasarkan jumlah trayek, jumlah armada, jarak tempuh, waktu tempuh dan biaya angkot yang melayani?

1.3 Tujuan dan Sasaran

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui tingkat aksesibilitas PPK Gedebage sebagai Pusat Pelayanan Kota Bandung yang baru terhadap seluruh kelurahan di Kota Bandung ditinjau dari layanan angkot. Adapun sasaran penelitian yang ingin dicapai dalam penelitian ini antara lain :

1. Mengidentifikasi klasifikasi kelurahan yang ada di Kota Bandung berdasarkan aksesibilitas ke dan dari PPK Gedebage menggunakan layanan angkot.
2. Mengidentifikasi tingkat aksesibilitas ke dan dari PPK Gedebage terhadap kelurahan lainnya berdasarkan jumlah trayek angkot yang melayani.
3. Mengidentifikasi tingkat aksesibilitas ke dan dari PPK Gedebage terhadap kelurahan lainnya berdasarkan jumlah armada angkot yang melayani.
4. Mengidentifikasi tingkat aksesibilitas ke dan dari PPK Gedebage terhadap kelurahan lainnya berdasarkan jarak tempuh angkot yang melayani.
5. Mengidentifikasi tingkat aksesibilitas ke dan dari PPK Gedebage terhadap kelurahan lainnya berdasarkan waktu tempuh angkot.

6. Mengidentifikasi tingkat aksesibilitas ke dan dari PPK Gedebage terhadap kelurahan lainnya berdasarkan biaya angkot.
7. Mengidentifikasi tingkat aksesibilitas kelurahan-kelurahan yang ada di Kota Bandung ke dan dari PPK Gedebage berdasarkan jumlah trayek, jumlah armada, jarak tempuh, waktu tempuh dan biaya angkot yang melayani.

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian ini dibagi menjadi manfaat teoritis terhadap disiplin ilmu dan juga manfaat praktis yang diharapkan dapat menjadi acuan dalam penerapan langsung. Berikut merupakan penjabarannya.

1.4.1 Manfaat Teoritis

Secara teoritis, hasil dari penelitian ini diharapkan untuk dapat memberikan manfaat sebagai berikut :

1. Memberikan sumbangan pemikiran baru terutama dalam bidang ilmu perencanaan wilayah dan kota yang berkaitan dengan aksesibilitas layanan angkot.
2. Memberikan sumbangan ilmiah dalam ilmu perencanaan wilayah dan kota.
3. Sebagai bahan referensi bagi penelitian-penelitian selanjutnya yang berhubungan dengan studi terkait.

1.4.2 Manfaat Praktis

Secara praktis, hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut :

1. Bagi Penulis

Dapat menambah pengetahuan dan wawasan dalam rangka memperdalam dan mengembangkan ilmu pengetahuan tentang aksesibilitas

serta memberikan pengalaman langsung dalam pelaksanaan maupun penyusunan hasil penelitian.

2. Bagi Pemerintah

Dapat dijadikan sebagai bahan masukan dalam merumuskan upaya-upaya dalam merencanakan jaringan transportasi bagi PPK Gedebage dan alternatif penanganan permasalahan pada layanan angkot untuk PPK Gedebage.

3. Bagi Pihak Akademis

Sebagai bahan perbandingan (komparasi) terhadap hasil penelitian yang sejenis serta diharapkan dapat menjadi referensi atau bahan percontohan bagi penelitian selanjutnya.

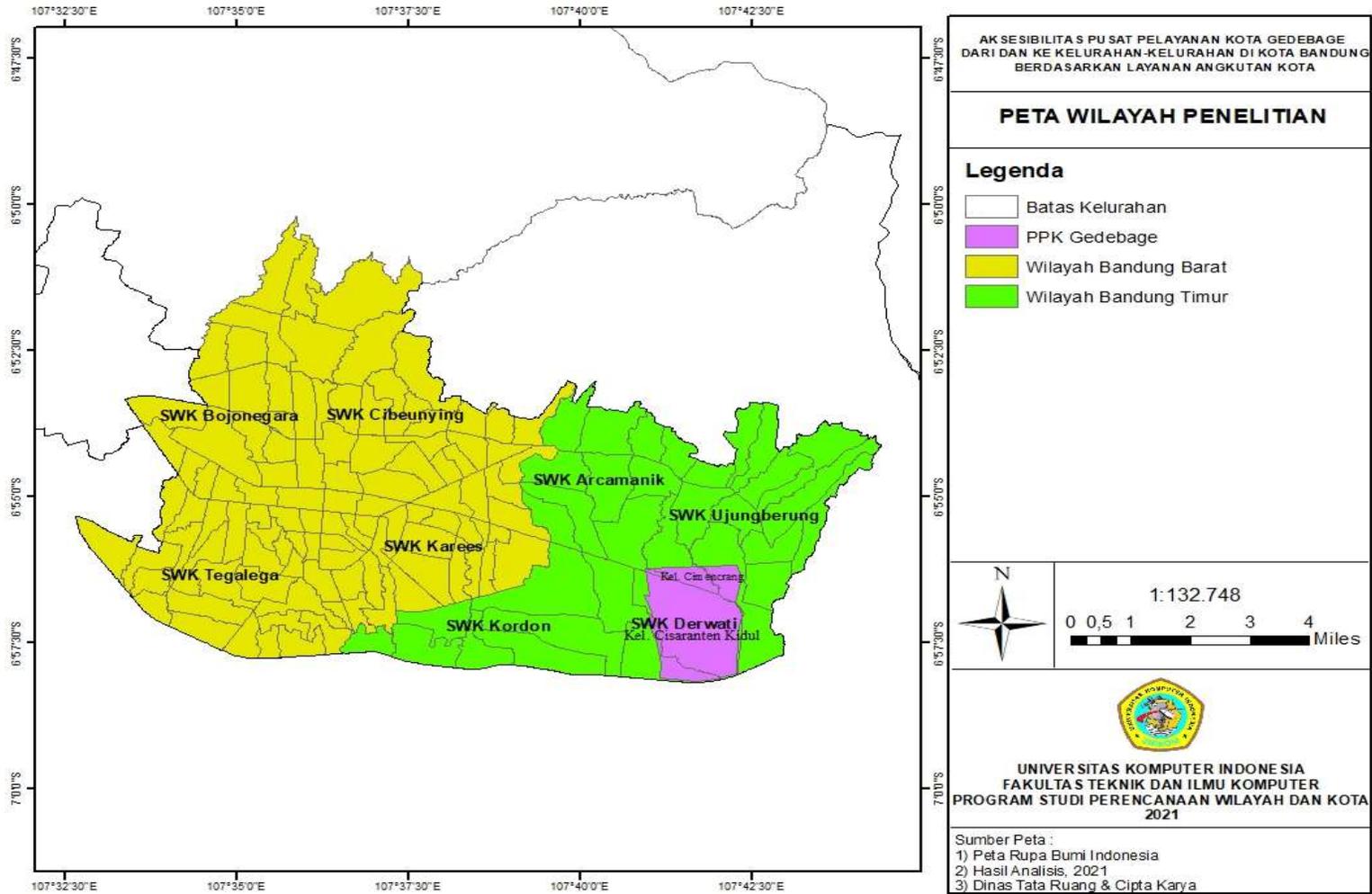
1.5 Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup ialah batasan wilayah dan batasan materi studi yang akan dibahas agar penelitian tepat sasaran. Ruang lingkup yang ada dalam laporan ini terbagi menjadi ruang lingkup wilayah dan ruang lingkup materi. Berikut penjelasannya.

1.5.1 Ruang Lingkup Wilayah

Lingkup wilayah dalam penelitian ini adalah seluruh kelurahan yang ada di Kota Bandung sebanyak 151 kelurahan. PPK Gedebage ini terletak di Kawasan Gedebage serta mencakup Kelurahan Cisaranten Kidul dan Kelurahan Cimencrang. Sehingga, di dalam penelitian ini akan dilihat aksesibilitas dari 149 kelurahan terhadap PPK Gedebage termasuk aksesibilitas dengan PPK Alun-Alun. Berikut batas administrasi untuk PPK Gedebage.

- Sebelah Utara berbatasan dengan Jalan Soekarno-Hatta
- Sebelah Selatan berbatasan dengan Jalan Tol Padaleunyi Kawat Tegangan Tinggi
- Sebelah Timur berbatasan dengan Jalan Cimencrang
- Sebelah Barat berbatasan dengan Jalan Gedebage



Gambar 1. 1 Peta Wilayah Penelitian

Sumber : Hasil Analisis, 2021

1.5.2 Ruang Lingkup Materi

Substansi materi yang dibahas pada penelitian ini ialah mengenai aksesibilitas kelurahan-kelurahan di Kota Bandung khususnya pada wilayah Bandung Timur ke dan dari PPK Gedebage dengan menggunakan angkot tanpa adanya perpindahan. Berikut lingkup penelitian yang digunakan dalam penelitian ini.

- Merumuskan keterhubungan untuk mengetahui klasifikasi tingkat aksesibilitas kelurahan di Kota Bandung terhadap PPK Gedebage dengan menggunakan angkot, antara lain : tidak terlayani; terlayani hanya ke; terlayani hanya dari; serta terlayani ke dan dari.
- Jumlah dan kode trayek angkot yang melayani PPK Gedebage.
- Tingkat aksesibilitas ke dan dari PPK Gedebage berdasarkan jumlah armada angkot.
- Tingkat aksesibilitas ke dan dari PPK Gedebage dengan kelurahan-kelurahan yang dilayaninya berdasarkan jarak tempuh angkot yang diukur dari lintasan/trayek angkot dengan jarak terdekat dalam satuan km (kilometer). Karena meskipun secara lokasi berdekatan, tetapi jika diukur dari lintasan trayek, jarak tempuh tersebut bisa jadi lebih jauh (memutar).
- Tingkat aksesibilitas PPK Gedebage dengan kelurahan-kelurahan yang dilayaninya berdasarkan waktu tempuh tersingkat dari trayek angkot yang terhubung dalam satuan menit.
- Tingkat aksesibilitas PPK Gedebage dengan kelurahan-kelurahan yang dilayaninya berdasarkan biaya termurah dari trayek angkot yang terhubung dalam satuan rupiah.

1.6 Metodologi Penelitian

Agar tujuan dan sasaran pada penelitian ini dapat tercapai, maka diperlukan metodologi penelitian yang tepat agar data dan analisis yang terkumpul merupakan data *real* dan relevan. Berikut merupakan metodologi yang digunakan dalam penelitian ini.

1.6.1 Variabel Penelitian

Arikunto (2006) mengatakan bahwa variabel penelitian ialah merupakan objek atau sesuatu yang menjadi titik didalam penelitian. Variabel-variabel didalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Keterhubungan angkot
2. Jumlah trayek angkot yang melayani
3. Jumlah armada angkot yang melayani
4. Jarak tempuh menggunakan angkot
5. Waktu tempuh menggunakan angkot
6. Tarif angkot yang perlu dibayar

1.6.2 Metode Pengumpulan Data

Pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini hanya dilakukan dengan metode pengumpulan data sekunder. Metode pengumpulan data sekunder ialah cara pengumpulan data yang dilakukan melalui literatur-literatur atau kajian pustaka serta dokumen-dokumen yang terkait dengan aksesibilitas dan angkot. Data sekunder yang digunakan dalam penelitian ini antara lain data seluruh kelurahan di Kota Bandung, data trayek angkot di Kota Bandung, dan data jaringan jalan Kota Bandung yang akan diolah dengan bantuan *software ArcGis 10.3*. Berikut ini tabel matriks kebutuhan data pada penelitian.

Tabel I- 1 Matriks Kebutuhan Data

No.	Variabel	Kebutuhan Data	Sumber Data	Metode Analisis	Keterangan
1.	Keterhubungan	<ul style="list-style-type: none"> Data Trayek Angkot Bandung SHP Jaringan Jalan 	<ul style="list-style-type: none"> Dinas Perhubungan Kota Bandung Dinas Tata Ruang & Cipta Karya Kota Bandung 	GIS dan Deskriptif Komparatif	
2.	Jumlah trayek	<ul style="list-style-type: none"> Data Trayek Angkot Bandung SHP Jaringan Jalan 	<ul style="list-style-type: none"> Dinas Perhubungan Kota Bandung Dinas Tata Ruang & Cipta Karya Kota Bandung 	GIS dan Deskriptif Komparatif	
3.	Jumlah armada	Data Angkot Kota Bandung	Dinas Perhubungan Kota Bandung	GIS dan Deskriptif Komparatif	Mengacu pada variabel jumlah trayek
4.	Jarak tempuh menggunakan angkot	<ul style="list-style-type: none"> SHP Jaringan Jalan Data Trayek Angkot Bandung 	<ul style="list-style-type: none"> Dinas Perhubungan Kota Bandung Dinas Tata Ruang & Cipta Karya Kota Bandung 	GIS (<i>tools measure</i>) dan Deskriptif Komparatif	Diambil jarak terdekat dari trayek yang terhubung dengan PPK Gedebage
5.	Waktu tempuh menggunakan angkot	<ul style="list-style-type: none"> Rute Jalan Data Trayek Angkot Bandung 	Dinas Perhubungan Kota Bandung	Deskriptif Komparatif dan menggunakan bantuan <i>Google Maps</i>	Diambil waktu tempuh tersingkat dari trayek yang terhubung dengan PPK Gedebage pada <i>peak hour</i> (pukul 11.00 WIB) di hari Kamis
6.	Biaya angkot	Penetapan Tarif Angkot di Kota Bandung	Keputusan Walikota Bandung Tentang Penetapan Tarif Angkutan Penumpang Umum	Deskriptif Komparatif	Diambil biaya angkot termurah dari trayek yang terhubung dengan PPK Gedebage

Sumber : Desain Penelitian, 2021

1.6.3 Teknik Analisis Data

Sugiyono (2016) mengatakan bahwa analisis data merupakan proses mencari dan menyusun data secara sistematis yang diperoleh dari hasil observasi lapangan,

wawancara ataupun dokumentasi dengan mengorganisasikan data tersebut dalam kategori, menjabarkan menjadi unit-unit, dilakukannya sintesis data, menyusun ke dalam pola, dan membuat kesimpulan yang dapat mudah dipahami oleh diri sendiri dan orang lain. Metode analisis yang digunakan adalah deskripti komparatif yang merupakan analisis dengan sifat membandingkan objek yang diteliti dalam penelitian. Berikut merupakan teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini.

1.6.3.1 Analisis Klasifikasi Keterhubungan

Sasaran klasifikasi kelurahan berdasarkan keterhubungan angkot yang melayani ke dan dari PPK Gedebage, dilakukan melalui *software ArcGis* dengan memasukkan data trayek angkot Kota Bandung yang bersumber dari Dinas Perhubungan Kota Bandung, kemudian *dioverlay* dengan data spasial administrasi kelurahan-kelurahan di Kota Bandung. Maka dari itu, dapat terlihat kelurahan tersebut terlayani hanya ke saja, hanya dari saja, atau terlayani ke dan dari.

1.6.3.2 Analisis Jumlah Trayek

Jumlah trayek yang melewati PPK tersebut juga dilihat melalui *software ArcGis* dengan memasukkan data trayek angkot Kota Bandung yang bersumber dari Dinas Perhubungan Kota Bandung, kemudian *dioverlay* dengan data spasial administrasi kelurahan-kelurahan di Kota Bandung. Maka akan terlihat trayek mana saja yang melewati tiap-tiap kelurahan tersebut.

1.6.3.3 Analisis Jumlah Armada

Untuk sasaran analisis jumlah armada ini, mengacu pada hasil analisis jumlah trayek. Data armada angkot tersebut didapat dari Dinas Perhubungan Kota Bandung, kemudian dijumlahkan berdasarkan jenis trayek angkot yang melewatinya.

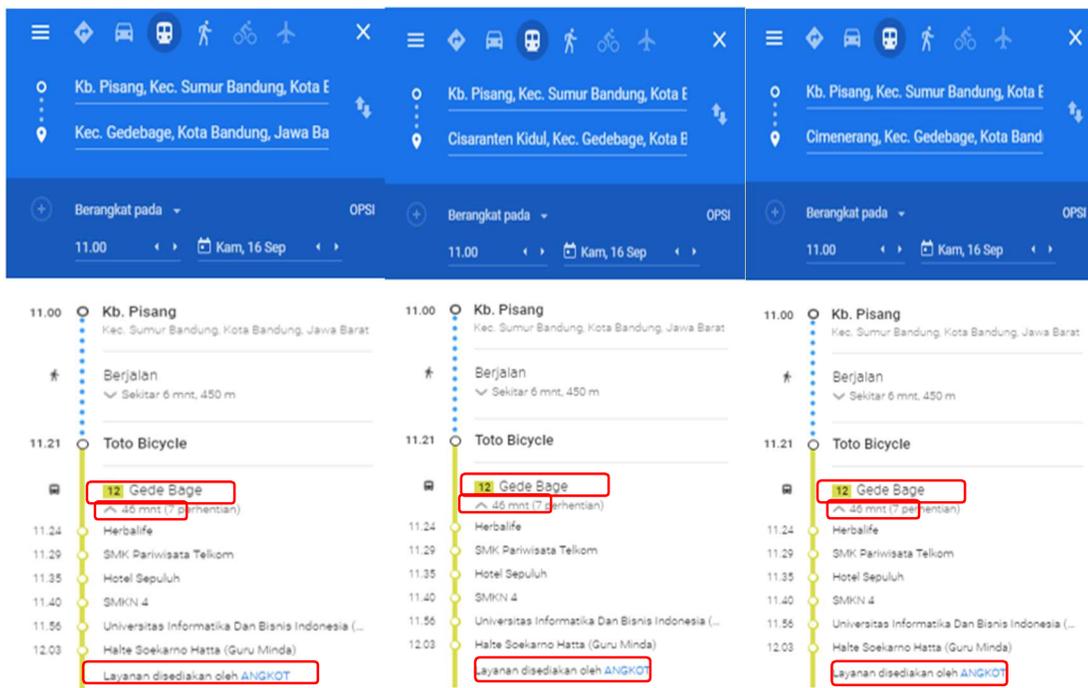
1.6.3.4 Analisis Jarak Tempuh Angkot

Dalam mengukur jarak yang ditempuh angkot ke dan dari PPK Gedebage dengan kelurahan-kelurahan yang dilayaninya masih dengan menggunakan bantuan *software ArcGis*. Jarak tempuh yang diukur ialah dari jarak tempuh trayek angkot yang

terdekat dengan PPK Gedebage. Langkah-langkahnya serupa dengan analisis spasial *overlay*, hanya saja menggunakan *tools* yang berbeda yakni *measure*. Jarak diukur sesuai dengan lintasan trayek yang ditempuh oleh angkot.

1.6.3.5 Analisis Waktu Tempuh Angkot

Waktu tempuh setiap angkot ke dan dari PPK Gedebage terhadap kelurahan yang dilayani dianalisis menggunakan bantuan *google maps*. Masukkan data kelurahan yang akan diidentifikasi waktu tempuhnya, kemudian masukkan juga PPK Gedebage (Kelurahan Cisaranten Kidul dan Kelurahan Cimencrang), pilih bus kecil dan rute terbaik, setelah itu atur untuk di *peak hour* pukul 11.00 WIB pada hari Kamis, maka akan terlihat waktu tempuh dengan menggunakan angkot pada *google maps*. Karena analisis waktu ini merujuk pada analisis jarak tempuh angkot, maka waktu tempuh yang diambilpun merupakan waktu tempuh tersingkat dari trayek angkot yang terhubung dengan PPK Gedebage. Berikut contoh untuk menganalisis aksesibilitas berdasar waktu tempuh angkot dengan menggunakan bantuan *google maps*.



Gambar 1. 2 Contoh Perhitungan Waktu Tempuh dengan Menggunakan *Google Maps*

Sumber : Google Maps

Dapat dilihat pada gambar, bahwa waktu tempuh angkot dari Kelurahan Kebon Pisang ke PPK Gedebage adalah 46 menit. Serta, angkot dengan trayek terbaik untuk menuju ke PPK Gedebage ialah angkot dengan kode trayek 12 yakni St. Hall-Gedebage.

1.6.3.6 Analisis Biaya Angkot

Analisis biaya ini dihitung berdasarkan perhitungan jarak tempuh dikalikan dengan tarif dasar. Regulasi tarif dasar ini bersumber dari Keputusan Walikota Bandung Tentang Penetapan Tarif Angkutan Penumpang Umum di Kota Bandung. Sama halnya seperti waktu tempuh, pengukuran biaya angkot ini diukur merujuk pada analisis jarak tempuh angkot. Sehingga, diambil biaya angkot termurah dari masing-masing trayek yang terhubung dengan PPK Gedebage.

1.6.3.7 Analisis Skoring

Pada tiap sasaran digunakan teknik skoring untuk mengklasifikasi tingkat aksesibilitas dari seluruh kelurahan di Kota Bandung terhadap PPK Gedebage. Teknik skoring ini juga digunakan untuk sasaran terakhir yakni menghitung total nilai aksesibilitas dari tiap-tiap variabel (variabel jumlah trayek, jumlah armada, jarak tempuh angkot, waktu tempuh angkot, dan biaya angkot). Sehingga, terlihat mana saja kelurahan yang termasuk dalam nilai aksesibilitas sangat rendah, rendah, sedang, tinggi, dan sangat tinggi.

Tabel I- 2 Nilai dan Tingkat Aksesibilitas

Nilai Aksesibilitas	Tingkat Aksesibilitas
5	Sangat Tinggi
4	Tinggi
3	Sedang
2	Rendah
1	Sangat Rendah

Sumber : Desain Penelitian, 2021

Klasifikasi untuk menentukan interval dari tiap-tiap tingkat aksesibilitas tersebut didapat dari rumus sebagai berikut .

$$\text{Jangkauan data} = \text{Data Terbesar} - \text{Data Terkecil}$$

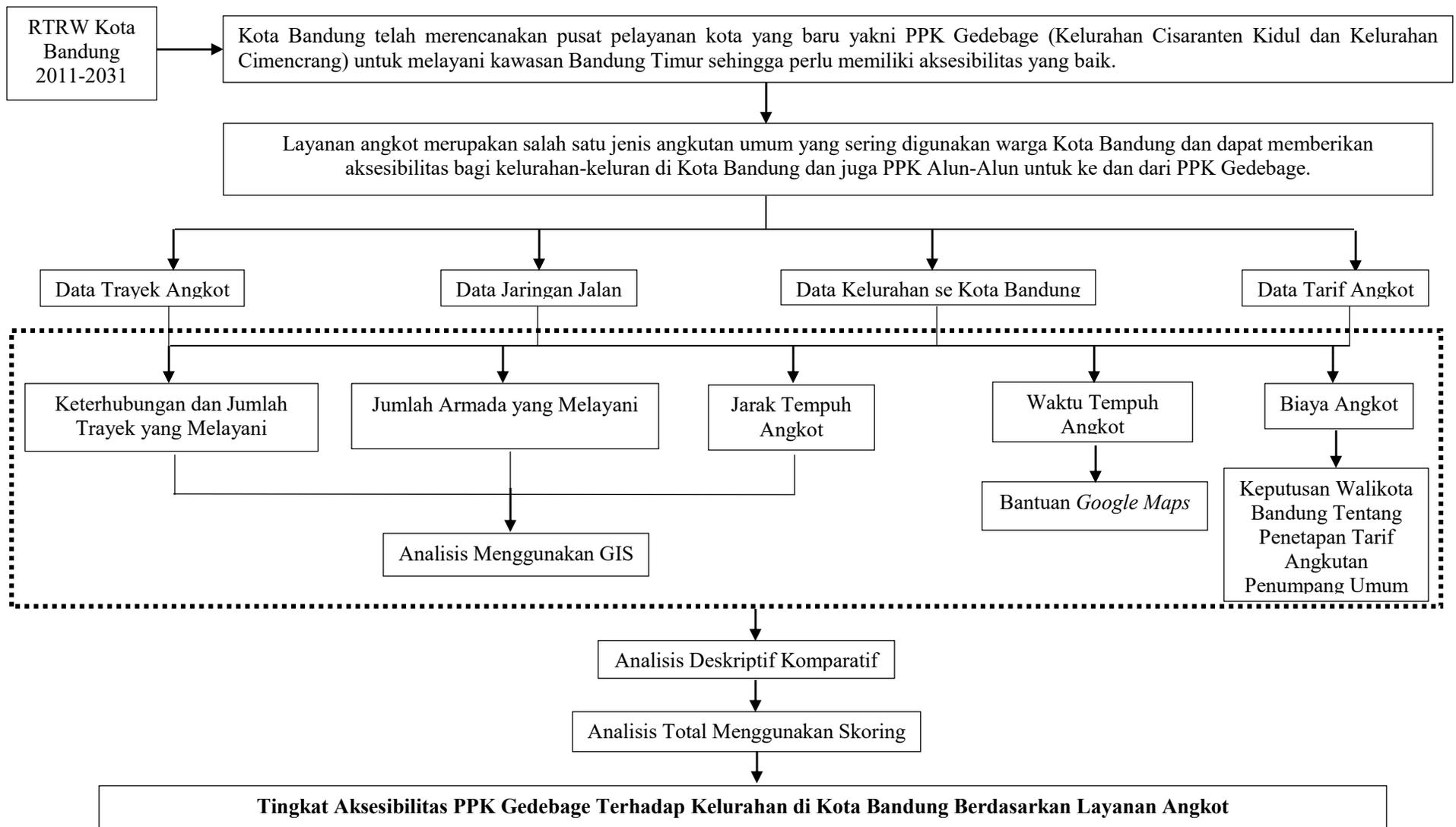
Banyaknya Kelas = 5 (Karena disini ingin mengkasifikasikan tingkat aksesibilitas tersebut dengan 5 kelas yakni SR, R, S, T, ST)

❖ Interval = Jangkauan : Banyaknya Kelas, yaitu 5

Setelah ditentukan kelurahan mana saja yang mendapatkan nilai 1-5, setelahnya dikalikan dengan klasifikasi keterhubungan, yakni untuk keterhubungan hanya ke dan hanya dari dikalikan oleh 1, sedangkan untuk keterhubungan ke dan dari dikalikan oleh 2, sehingga akan terlihat rekapitulasi tingkat aksesibilitas dari tiap kelurahan.

1.6.4 Kerangka Berpikir

Maka dari itu, kerangka berpikir dari penelitian ini dapat dilihat dalam gambar 1.3 sebagai berikut.



Gambar 1.3 Kerangka Berpikir
Sumber : Desain Penelitian, 2021

1.7 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan pada penelitian ini terbagi menjadi lima bab yang terdiri atas : Pendahuluan, Tinjauan Pustaka, Gambaran Umum Wilayah Penelitian, Hasil dan Pembahasan, dan Penutup. Berikut penjabaran mengenai sistematika dalam penulisan penelitian ini.

BAB I PENDAHULUAN

Bagian ini menjelaskan mengenai latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan sasaran penulisan, manfaat penelitian, ruang lingkup yang terbagi atas ruang lingkup wilayah dan ruang lingkup materi, kerangka berpikir penulisan, metodologi penelitian, serta sistematika penulisan dalam penelitian.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini berisi mengenai kajian-kajian teori yang diharapkan dapat menjadi dasar di dalam penyusunan serta pelaksanaan laporan penelitian ini.

BAB III GAMBARAN UMUM WILAYAH PENELITIAN

Bab ini berisi tentang gambaran umum PPK Gedebage yang terdiri dari aspek kondisi fisik berupa kondisi fisik alam yang meliputi jenis penggunaan lahan, kondisi topografi, kemudian data kependudukan dan juga gambaran umum angkutan umum Kota Bandung terutama angkot.

BAB IV AKSESIBILITAS PPK GEDEBAGE DARI DAN KE KELURAHAN-KELURAHAN DI KOTA BANDUNG BERDASARKAN LAYANAN ANGKOT

Pada bagian ini berisi analisis dan penjelasan mengenai aksesibilitas ke dan dari PPK Gedebage terhadap kelurahan yang ADA di Kota Bandung dengan menggunakan angkot.

BAB V PENUTUP

Bab penutup ini berisi tentang kesimpulan dari keseluruhan laporan dan rekomendasi atau saran dari hasil analisis yang telah dilakukan.