

BABI

PENDAHULUAN

1.1.Latar Belakang Masalah

Transportasi adalah sarana yang sangat penting untuk mendukung kemajuan pertumbuhan suatu negara, terutama dalam mendukung kegiatan ekonomi masyarakat, karena sistem transportasi dapat meningkatkan layanan publik dan sumber daya lainnya sehingga keterasingan seharusnya dihilangkan dan merangsang pertumbuhan di semua bidang kehidupan. Modernisasi transportasi merupakan langkah bagi pemerintah untuk mengembangkan jaringan layanan angkutan umum. Transportasi sebagai dasar untuk pengembangan ekonomi dan pengembangan masyarakat, dan pertumbuhan industrialisasi. Pertumbuhan ekonomi suatu negara atau negara tergantung pada transportasi yang tersedia di dalam negara atau negara yang bersangkutan.

Menurut Siregar, (1995: 21) dalam Adisasmita, (2010:1) Sistem transportasi mempunyai peranan yang penting bagi perkembangan sebuah kota. Penerapan peran sistem transportasi yang tidak sesuai dapat menimbulkan dampak negatif yang berpengaruh terhadap perkembangan disegala bidang baik ekonomi, sosial maupun lingkungan. Pemilihan sistem transportasi yang salah untuk wilayah perkotaan dapat mengakibatkan terjadinya kemacetan lalu lintas, yang berarti pemborosan besar dari penggunaan energi dan ruang, serta timbulnya masalah pencemaran udara akibat gas buang kendaraan yang semakin besar jumlahnya.

Perkembangan transportasi di kota-kota besar di Indonesia semakin meningkat akibat dari pertumbuhan dan perkembangan kota serta laju pertumbuhan penduduk. Seiring dengan bertambahnya penduduk, maka kebutuhan akan sarana transportasi dengan sendirinya akan semakin meningkat. Di lain pihak pertambahan jumlah sarana transportasi tidak dapat mengimbangi laju pertumbuhan penduduk, sehingga belum mampu memuaskan pemberian pelayanan yang diberikan kepada masyarakat. Dari hari ke hari tuntutan akan transportasi publik yang murah, nyaman dan kepastian waktu sangat dibutuhkan oleh masyarakat. Transportasi dalam aspek perekonomian sangat berpengaruh besar, semakin majunya perekonomian secara global maka semakin tinggi tingkat mobilitas masyarakat. Sehingga masyarakat akan lebih jeli untuk memilih transportasi. Salah satu kota yang meningkatkan transportasi angkutan umum adalah kota Bandung.

Kota Bandung merupakan salah satu kota terbesar di Indonesia. Tentunya jumlah aktivitas yang ada di lingkungan masyarakat juga sangat tinggi. Dengan aktivitas yang sangat tinggi tersebut tak heran maka semakin pula tingkat kebutuhan masyarakat dalam berlalu lintas. Untuk transportasi di dalam kota, masyarakat Bandung biasanya menggunakan angkutan kota atau yang lebih akrab disebut angkot. Selain itu, taksi dan bus kota juga menjadi alat transportasi di kota ini. Sedangkan sebagai terminal bus antarkota dan provinsi di kota ini adalah terminal Leuwipanjang untuk rute barat dan terminal Cicaheum untuk rute timur.

Berkenaan dengan transportasi, tentu saja ada angkutan umum di setiap kota berkembang, angkutan umum yang sedang kuat, yaitu transportasi bus, sebagai sarana pelayanan publik untuk memfasilitasi pengguna perjalanan.

Bus perkotaan merupakan angkutan umum utama diberbagai kota di Indonesia. Bus kota biasanya dioperasikan di kota-kota sedang, besar, dan metropolitan, seperti di Jakarta, Bandung, Semarang, Surabaya, Makasar, Palembang, Medan, dan berbagai kota-kota lainnya. Tetapi bus perkotaan ini masih kalah dalam bersaing dengan kendaraan pribadi. Untuk bus, tentu saja, harus ada tempat untuk menunggu calon penumpang, yang merupakan halte bus sebagai tempat untuk mengangkut dan menurunkan penumpang agar lebih nyaman sebagai pengguna bus masuk.

Halte bus adalah salah satu fasilitas transportasi pemerintah sebagai bantuan dalam mengembangkan jaringan transportasi yang aman dan efektif. Halte diperlukan di sepanjang rute angkutan umum, dan transportasi umum harus melalui tempat yang ditentukan untuk mengangkut dan menurunkan penumpang sehingga pergerakan penumpang lebih lancar dan kemacetan lalu lintas dapat diminimalisasikan. Karena kehadiran calon penumpang yang akan naik atau turun dari bus menyebabkan penundaan lalu lintas yang menyebabkan kemacetan di sepanjang jalan. Menempatkan pemberhentian di sepanjang rute kendaraan harus mematuhi peraturan terkait yang ditetapkan oleh Dinas Perhubungan dan digunakan sesuai dengan penggunaannya. Di seluruh kota Bandung, keberadaan halte juga disalahgunakan oleh layanan publik lainnya, seperti parkir kendaraan umum seperti angkutan umum atau taksi.

Melihat kenyataan di lapangan, masih terdapat beberapa kendala berkenaan dengan fasilitas fisik atau sarana prasarana dari halte bus TMB sendiri masih ada yang belum maksimal di beberapa halte seperti tempat duduk yang kurang sampai

penempatan halte yang tidak tepat, sumber daya aparatur dibidang teknis masih kurang, serta masih kurangnya pemahaman dan sosialisasi dari Dinas Perhubungan Kota Bandung kepada masyarakat pengguna bus TMB, sehingga masyarakat belum sepenuhnya mengetahui fungsi halte tersebut. Berikut dibawah ini adalah Tabel 1.1 mengenai data kondisi halte.

Tabel 1.1
Data Kondisi Halte

NO	NAMA HALTE	KETERANGAN
1.	Halte TMB – Cicaheum	- Pintu rusak - Kotor - Meja rusak
2.	Halte TMB – A. Yani (Cicadas)	- 3 tempat duduk - Pintu rusak - Lampu rusak - Meja rusak
3.	Halte TMB – Ibrahim Adjie	- Pintu rusak - Lampu rusak - Kaca pecah - Akses terhalang oleh pedagang
4.	Halte TMB – Jl. Jakarta	- Pintu rusak - Meja rusak - 3 tempat duduk - Kaca tidak terawat
5.	Halte TMB – A. Yani (stadion persib)	- Tap Card rusak - Kursi rusak - Meja rusak - Kaca tidak terawat
6.	Halte TMB – A. Yani (portable)	- Akses terhalang oleh tempat parkir
7.	Halte TMB – A. Yani (Portable)	- Akses terhalang oleh tempat parkir
8.	Halte TMB – Asia Afrika (Panin Bank)	- Pintu tidak ada - Kaca rusak - Pintu rusak - 4 tempat duduk
9	Halte TMB – Asia Afrika (Alun-alun)	- Terawat - Bersih
10.	Halte TMB – Jl. Sudirman	- Pintu rusak - Kaca rusak

		<ul style="list-style-type: none"> - Meja rusak - Kursi tidak ada
11.	Halte TMB – Raya Elang	<ul style="list-style-type: none"> - Pintu rusak - Kursi rusak - Kaca pecah - Kotor
12.	Halte TMB – Rajawali 01	<ul style="list-style-type: none"> - Kursi tidak terawat - Kaca tidak terawat - Pintu rusak - Meja rusak - Akses terhalang oleh parkir
13.	Halte TMB – Rajawali 02	<ul style="list-style-type: none"> - Pintu rusak - Kaca pecah - Meja rusak - Akses terhalang oleh pedagang
14.	Halte TMB – Kebonjati	<ul style="list-style-type: none"> - Pintu rusak - Kaca rusak - Akses terhalang oleh pedagang
15.	Halte TMB – Kebonjati (andir)	<ul style="list-style-type: none"> - Pintu rusak - Kaca tidak terawat - 3 tempat duduk
16.	Halte TMB – A. Yani Kosambi	<ul style="list-style-type: none"> - Pintu rusak - Meja rusak - Kursi rusak - Tidak ada akses untuk difabel
17.	Halte TMB – A. Yani depan Segitiga	<ul style="list-style-type: none"> - Pintu tidak ada - Dinding rusak - Meja rusak - Akses untuk difabel tidak ada
18.	Halte TMB – A. Yani depan Disdik	<ul style="list-style-type: none"> - Meja rusak - Pintu rusak - Kursi rusak - Kaca tidak terawat
19.	Halte TMB – A. Yani Gate away	<ul style="list-style-type: none"> - 4 tempat duduk - Pintu rusak - Dipakai gelandangan - kotor

Sumber: Hasil Olahan Peneliti, 2020

Dilihat dari tabel diatas, masih kurangnya kursi di beberapa halte, hampir di semua halte mempunyai kerusakan dibagian pintu, meja dan kursi. Selain kekurangan tempat duduk, beberapa halte ini pun terlihat kumuh, bau dan kotor. Sehingga penumpang lebih memilih untuk menunggu diluar halte.

Halte bus adalah tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang yang dilengkapi dengan semacam rumah atau tempat berlindung, yang keberadaannya di sepanjang rute angkutan umum sangat dibutuhkan. Angkutan umum tidak dapat diisolasi dari tempat penampungan, seharusnya, tempat berlindung atau bisa disebut halte yang digunakan sebagai tempat menunggu harus nyaman transportasi. Hanya saja Kota Bandung masih mengabaikan pesona halte, seperti dispensasi supir bus yang berhenti di mana saja atau penumpang yang tidak mau menunggu di halte karena mereka jauh dan ingin bepergian ke suatu tempat. Ketidakefektifan ini ternyata berdampak cukup buruk, seperti kemacetan lalu lintas.

Trans Metro Bandung (TMB) adalah suatu transportasi angkutan massal yang menjadi salah satu upaya Pemerintah Kota Bandung untuk meningkatkan pelayanan publik khususnya pada sektor Transportasi darat di kawasan perkotaan di Kota Bandung dengan berbasis bus mengganti sistem setoran menjadi sistem pelayanan dengan ciri pemberangkatan bus terjadwal, berhenti pada halte khusus, aman, nyaman, handal, terjangkau dan ramah bagi lingkungan.

Pada tahun 2009, TMB (Trans Metro Bandung) resmi beroperasi. TMB ini merupakan proyek patungan antara pemerintah kota Bandung dengan Perum (Perusahaan Umum) II DAMRI (Djawatan Angkutan Motor Republik Indonesia) Bandung dalam memberikan layanan transportasi massal dengan harga murah,

fasilitas dan kenyamanan yang terjamin serta tepat waktu ke tujuan. Dengan adanya TMB ini Pemerintah kota bekerja sama dengan Dinas Perhubungan Kota Bandung untuk membuat halte-halte di sekitaran kota Bandung yang nantinya disesuaikan dengan rute TMB tersebut. Trans Metro Bandung mempunyai 5 koridor yaitu:

Tabel 1.2
Jumlah Koridor dan Jalur TMB

No	Koridor	Jalur
1	Koridor 1	Cibeureum-Cibiru
2	Koridor 2	Cicaheum-Cibeureum
3	Koridor 3	Cicaheum-Sarijadi
4	Koridor 4	Antapani-Leuwipanjang
5	Koridor 5	Antapani-Stasiun Hall

(Sumber: Ayobandung.com 2019)

Dalam penelitian ini, peneliti memfokuskan penelitiannya pada koridor 2 Cicaheum-Cibeureum, Karena koridor 2 ini salah satu jalur yang sangat ramai di setiap harinya, keberadaannya di jalur pusat kota Bandung dan juga melewati tempat-tempat seperti sekolahan, perkantoran, dan tempat untuk belanja, akan membuat TMB koridor 2 tersebut sebagai angkutan umum masyarakat yang ingin berpergian. Tetapi melihat dilapangan, para pengguna bus TMB di jalur Cicaheum-cibeureum ini masih banyak sekali yang naik dan turun sembarangan dari bus TMB

tersebut. Sehingga halte di daerah tersebut lebih sering tidak dipakai oleh para pengguna bus TMB.

Melihat hal ini, kondisi transportasi di kota Bandung cenderung heterogen untuk memudahkan perjalanan. Walaupun demikian, masih banyak sekali pembenahan yang harus dilakukan oleh pemerintah kota Bandung dalam memberikan pelayanan publik terhadap masyarakat, ketidak efektifan halte yang seharusnya digunakan oleh masyarakat malah terbengkalai dan tidak terawat, belum lagi penempatan halte yang tidak seharusnya berada diatas trotoar mengakibatkan orang yang berjalan kaki terganggu oleh tempat pemberhentian bus.

Dalam Peraturan Daerah Kota Bandung nomor 16 tahun 2012 tentang penyelenggaraan perhubungan dan retribusi di bidang perhubungan diatur secara jelas bahwa untuk menurunkan dan menaikkan penumpang pemerintah daerah harus membuat halte untuk digunakan oleh para calon penumpang, sesuai dengan pasal 28 ayat (3) Setiap kendaraan umum dalam trayek wajib menaikkan dan atau menurunkan penumpang di tempat pemberhentian yang telah disediakan oleh pemerintah daerah yang berupa bangunan halte atau tempat pemberhentian kendaraan umum yang dinyatakan dengan rambu. Tapi permasalahan yang ada di lapangan berbeda, para penumpang lebih sering naik dan turun dimana saja. Hal ini membuat halte-halte yang sudah dibangun pemerintah lebih sering tidak digunakan oleh para penumpang bus TMB. Masih kurangnya pemahaman dan sosialisasi kepada masyarakat pengguna halte bus mengenai fungsi halte tersebut itupun menjadi permasalahan, sehingga para penumpang tidak tahu dan lebih memilih naik atau turun dari bus dimana saja.

Kegiatan menurunkan dan menaikkan penumpang seharusnya tidak disembarang tempat, karena jika seperti itu pemanfaatan halte bisa dibilang tidak efektif dan juga bisa membahayakan para penumpang yang turun di sembarang tempat. Belum lagi penempatan halte yang kurang begitu tepat seperti penempatan halte yang berada di jalur macet atau di jalur yang sepi itu menyebabkan minat para penumpang berkurang dan akan mempengaruhi pemakaian bus Trans Metro Bandung (TMB).

Saat ini halte tidak bisa disebut sebagai tempat menunggu saja, pasalnya, halte adalah salah satu poin penting bagi pemerintah kota Bandung untuk menyelesaikan kemacetan. Banyak halte disetiap koridor yang ditempatkan di lokasi yang kurang tepat. Selain kondisinya yang memprihatinkan yang cenderung tak terawat, lokasi penempatan halte pun harus di soroti Dinas Perhubungan selaku yang mempunyai wewenang harus bisa mengoptimalkan sarana prasarana agar masyarakat bisa merasakan kenyamanan disetiap halte.

Halte-halte yang ada kurang memadai karena tidak semua trayek ada halte untuk pemberhentian bus TMB, sehingga masyarakat bisa bebas naik dimana saja. Adanya halte juga tidak berfungsi dengan baik dan terlihat tidak menarik bagi masyarakat. Sehingga minat masyarakat akan disiplin naik bus TMB di halte-halte yang tersedia kurang diminati. Hal ini seharusnya menjadi tugas Dinas Perhubungan Kota Bandung, untuk menentukan tempat yang tepat untuk membangun sebuah halte pemberhentian dari bus Trans Metro Bandung.

Terdapat penelitian terdahulu mengenai Trans Metro Bandung (TMB), yang pertama yaitu berjudul “Implementasi Kebijakan Walikota Bandung Nomor 704

Tahun 2008 Tentang Standar Pelayanan Minimal (SPM) Pengoperasian Angkutan Umum Massal Bus Trans Metro Bandung” yang diteliti oleh Reno Kresman (2018). Dalam penelitiannya, ada masalah dengan menegakkan kebijakan Walikota Bandung tahun 2008 tentang Operasi SPM Trans Metro Bandung Bus Umum Massal, SPM disini masih belum terlaksana dengan maksimal, dapat dilihat bahwa masih banyak pengemudi Trans Metro Bandung yang mengambil penumpang disembarangan tempat dan informasi SPM yang diatur dalam peraturan kebijakan Walikota Bandung tidak tersalurkan dengan baik kepada masyarakat pengguna Trans Metro Bandung. Padahal pemerintah sendiri sudah membuat halte-halte tempat mengangkut dan menurunkan penumpang.

Kesamaan dalam penelitian diatas adalah sama-sama mengenai Trans Metro Bandung, hanya saja Reno Kresman lebih meneliti kepada implementasi kebijakan walikota bandung tentang standar pelayanan minimal (SPM). Sedangkan peneliti sendiri mengenai halte Trans Metro Bandung dari perspektif ke efektifannya. Kesamaan lainnya yaitu sama-sama menggunakan metode kualitatif.

Penelitian lain dilakukan oleh Mutaqin (2019) dengan judul Implementasi peraturan daerah Kota Bandung nomor 16 tahun 2012 tentang penyelenggaraan perhubungan dan retribusi di bidang perhubungan : Studi kasus dalam penggunaan halte bus Trans Metro Bandung koridor 2 Cicaheum-Cibeureum. Teori yang digunakan dikemukakan oleh Van Metter dan Va Horn mengenai implementasi kebijakan. Metode penelitian yang digunakan yaitu metode deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa, Penerapan peraturan Daerah Kota Bandung nomor 16 tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Perhubungan

dan Retribusi di Bidang Perhubungan pasal 28 tentang penggunaan halte bus TMB (Trans Metro Bandung) koridor 2 Cicaheum-Cibeureum belum bisa digunakan maksimal, karena banyak kendala-kendala yang dihadapi oleh Pemerintah Kota Bandung terhadap penggunaan halte bus di tempat halte yang tidak sesuai atau tidak strategis membuat halte sepi dari penumpang yang ingin naik bus, belum lagi halte yang terbengkalai dan tidak terawat membuat halte di koridor 2 Cicaheum-Cibeureum kurang nyaman untuk digunakan oleh para penumpang.

Persamaan penelitian di atas dengan penelitian yang dibuat yaitu terletak pada lokasi penelitian yang diambil. Persamaan lain terdapat pada tema yang dibahas yaitu tentang penggunaan halte bus Trans Metro Bandung (TMB). Sedangkan perbedaan dalam penelitian dapat dilihat dari teori yang digunakan penelitian, penelitian di atas menggunakan teori dari Van Metter dan Va Horn tentang implementasi kebijakan, sedangkan peneliti menggunakan teori sedarmayanti yang mengemukakan tentang efektivitas.

Penelitian lain dilakukan oleh Tatik Rohmawati dan Rica Rohmalia (2016) dengan judul “Efektivitas Pelaporan Program Penilaian Kinerja Guru (PKG) Online Melalui Website Pada Dinas Pendidikan Kota Tangerang Propinsi Banten” dalam penelitiannya menunjukkan penilaian kinerja guru online melalui website www.padamu.siap.web.id, pada Dinas Pendidikan Kota Tangerang belum efektif dilihat dari jumlah dan hasil yang dikeluarkan Dinas Pendidikan mempertimbangkan usaha dan hasil pencapaian saat ini. Tingkat kepuasan pada program PKG ini belum maksimal karena masih banyak masyarakat dan sekolah yang belum puas terhadap kinerja aparatur pengelola website. Produk kreatif pada

pelaksanaan program PKG belum cukup baik. Intensitas emosi aparaturnya dalam penanganan website www.padamu.siap.web.id belum terkontrol dengan baik.

Kesamaan dalam penelitian di atas dengan yang peneliti buat adalah sama-sama mengenai efektivitas, menggunakan metode penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif, dan Pengumpulan data yang digunakan wawancara, studi kepustakaan dan dokumentasi. Perbedaannya, penelitian di atas menggunakan teori dari David Krech, Richard S. Cruthfied dan Egerton L. Ballachey. Teori ini menyebutkan beberapa faktor yang harus diperhitungkan dalam efektivitas yaitu jumlah hasil, tingkat kepuasan yang diperoleh, produk kreatif, intensitas yang akan dicapai. Sedangkan teori yang dipakai peneliti adalah teori dari Sedarmayanti, teori ini menyebutkan bahwa terdapat empat ukuran dalam mengukur tingkat efektivitas suatu program dilihat dari beberapa kriteria yaitu dari Input, Proses Produksi, Hasil, dan Produktivitas.

Penelitian yang lain dengan judul “Kualitas Pelayanan Halte Trans Metro Bandung” yang diteliti oleh Hansen Samuel Arberto Gultom dan Tri Basuki Joewono (2014). Dalam penelitiannya menunjukkan bahwa aspek yang paling membutuhkan pengembangan adalah kebersihan halte, fasilitas pendukung di sekitar halte, dan tangga halte. Aspek yang perlu dipelihara adalah aksesibilitas, keselamatan, keamanan, pelayanan petugas, atap, dan tempat duduk. Lampu penerangan, area khusus perokok, dan ketersediaan informasi termasuk dalam kategori kurang penting.

Perbedaan dalam penelitian yaitu Alberto Gultom meneliti tentang kualitas pelayanan halte Trans Metro Bandung dengan menggunakan teori analisis tingkat

kepentingan kepuasan (*Importance Satisfaction Analysis*), sedangkan peneliti meneliti mengenai Efektivitas Halte Bus Koridor Cicaheum-Cibeureum Trans Metro Bandung (TMB) Di Kota Bandung menggunakan teori dari Sedarmayanti yang teori ini menyebutkan bahwa terdapat empat ukuran dalam mengukur tingkat efektivitas suatu program dilihat dari beberapa kriteria yaitu dari Input, Proses Produksi, Hasil, dan Produktivitas. Masalah yang diteliti oleh peneliti sendiri adalah masih banyak halte di koridor yang ditempatkan di lokasi yang kurang tepat. Selain kondisinya yang memprihatinkan yang cenderung tak terawat, sehingga penumpang lebih memilih naik dan turun disembarang tempat.

Berdasarkan uraian dari latar belakang diatas, maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian efektivitas halte bus Trans Metro Bandung (TMB) yang dituangkan dalam skripsi yang berjudul: **Efektivitas Halte Bus Koridor Cicaheum-Cibeureum Trans Metro Bandung (TMB) di Kota Bandung.**

1.2.Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, untuk mempermudah arah dan proses pembahasan, maka dapat dirumuskan masalah dari penelitian ini yaitu “ Bagaimana Efektivitas Halte Bus Koridor Cicaheum-Cibeureum Trans Metro Bandung (TMB) di Kota Bandung berdasarkan kriteria *Input*, Proses Produksi, Hasil (*output*), dan Produktivitas?

1.3.Maksud dan Tujuan Penelitian

Penelitian ini bermaksud untuk mengetahui Efektivitas Halte Bus Trans Metro Bandung (TMB) di Kota Bandung. Sedangkan tujuan penelitian ini sebagai berikut:

1. Menganalisis Input Halte Bus Koridor Cicaheum-Cibeureum Trans Metro Bandung (TMB) di Kota Bandung
2. Menganalisis Proses Produksi Halte Bus Koridor Cicaheum-Cibeureum Trans Metro Bandung (TMB) di Kota Bandung
3. Menganalisis Hasil Halte Bus Koridor Cicaheum-Cibeureum Trans Metro Bandung (TMB) di Kota Bandung
4. Menganalisis Produktivitas Halte Bus Koridor Cicaheum-Cibeureum Trans Metro Bandung (TMB) di Kota Bandung

1.4.Kegunaan Penelitian

Adapun kegunaan dilaksanakannya penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat sekurang-kurangnya bagi :

1. Secara Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi serta dapat memperkaya bidang ilmu pengetahuan terutama pada kajian efektivitas dan juga diharapkan dapat memberikan manfaat dalam bidang Ilmu Pemerintahan.

2. Secara Praktis
 - a) Bagi peneliti

Penelitian ini dapat berguna untuk menambah wawasan, pengalaman dan pengetahuan kepada peneliti mengenai Efektivitas Halte Bus Koridor Cicaheum-Cibeureum Trans Metro Bandung (TMB) di Kota Bandung

b) Bagi masyarakat

Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi masyarakat terutama untuk bahan informasi mengenai Efektivitas Halte Bus Koridor Cicaheum-Cibeureum Trans Metro Bandung (TMB) di Kota Bandung

c) Bagi lembaga

Hasil dari Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat khususnya mengenai Efektivitas Halte Bus Koridor Cicaheum-Cibeureum Trans Metro Bandung (TMB) di Kota Bandung

d) Bagi Universitas

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan referensi perpustakaan dan bahan pembandingan bagi mahasiswa yang ingin melakukan pengembangan penelitian berikutnya dibidang yang sama di masa yang akan datang.

