

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1. Latar Belakang**

Salah satu dari lima Kota Besar di Indonesia adalah Kota Medan dengan luas wilayah 265 km<sup>2</sup> dan jumlah penduduk 2.602.612 pada tahun 2013. Pertumbuhan Kota Medan yang semakin pesat mempunyai konsekuensi bagi pihak pemerintah untuk menyediakan prasarana perkotaan seperti prasarana lingkungan, fasilitas umum serta prasarana sosial. Untuk melihat konsentrasi kota maka dapat diperhatikan seberapa banyak fasilitas perkotaan yang tersedia dan seberapa jauh kota menjalankan fungsi perkotaan. Fasilitas perkotaan/fungsi perkotaan antara lain sebagai pusat perdagangan, sebagai pusat pelayanan jasa baik jasa perorangan maupun jasa perusahaan, tersedianya prasarana perkotaan, seperti sistem jalan kota yang baik, jaringan listrik, telepon, taman kota, pasar, terminal. Sebagai pusat penyedia fasilitas sosial seperti pendidikan, kesehatan, dan tempat ibadah. Kemudian sebagai pusat pemerintahan, pusat komunikasi dan pangkalan transportasi, dan lokasi permukiman yang tertata. Salah satu kendala yang dihadapi Kota Medan adalah kemacetan arus lalu lintas di pusat kota. Untuk mengantisipasi kendala tersebut, kota Medan sebagai ibukota Sumatera Utara berupaya keras untuk meningkatkan sarana dan prasarana menuju kota metropolitan. Salah satu master plan Kota Medan adalah 'Perkembangan Sistem Jalan Lingkar Untuk Mendukung Pendistribusian Arus Lalu Lintas Yang Tidak Terpusat ke Pusat Kota'. Untuk merealisasi pendukung sistem rute yang lebih luas dibantu dengan adanya fasilitas yang lebih baik dibangunlah Terminal Terpadu

Pinang Baris. Sejalan dengan itu ditambah juga sarana jalan karena merupakan sarana penting bagi masyarakat Kota Medan. Bertambahnya jumlah jalan yang dibangun diharapkan dapat mengurangi kemacetan, peningkatan mobilitas penduduk dan terciptanya peluang tumbuhnya lapangan kerja baru sekitar wilayah terminal terpadu tersebut.

Seiring dengan perkembangan kota yang semakin pesat, maka aktifitas kegiatan manusia semakin beragam dan meningkat. Dampak dari semakin beragam aktifitas menimbulkan pergerakan manusia yang semakin beragam pula, sehingga diperlukan suatu sistem yang mengatur pergerakan. Hal tersebut telah diatur dalam perundang-undangan tentang sistem transportasi di Indonesia. Salah satunya yang terjadi di kota Medan. Medan terletak di propinsi Sumatera Utara yang mempunyai lokasi yang sangat strategis terhadap lalu lintas nasional, terutama jalur Barat dengan tujuan Kota Banda Aceh. Seiring perkembangan kegiatan perekonomian Kota Medan menjadikan mobilitas penduduk baik yang menuju maupun keluar kota semakin meningkat pula. Karena kota Medan secara geografis terletak di daerah Industri dan Perdagangan. Perkembangan kegiatan perekonomian merupakan faktor tarikan yang membuat tingkat mobilitas penduduk yang memakai transportasi darat semakin meningkat. Adanya mobilitas penduduk yang semakin tinggi menyebabkan kebutuhan terhadap sarana transportasi khususnya sarana transportasi darat juga semakin meningkat.

Moda transportasi darat di Kota Medan diantaranya adalah bus, taksi dan angkot. Bus merupakan moda transportasi yang murah dan relatif

nyaman. Apalagi untuk kebutuhan perjalanan menuju maupun keluar kota, bus merupakan sarana utama yang mampu menjangkau secara langsung daerah di sekitar Kota Medan. Di samping itu juga bus merupakan moda transportasi yang menghubungkan antar kota antar provinsi misalnya Banda Aceh, Riau, Bangka Belitung, Sumatera Barat, Sumatera Selatan, Bengkulu dan Lampung.

Meningkatnya mobilitas penduduk menuju maupun keluar Kota Medan menyebabkan meningkatnya kebutuhan sarana transportasi khususnya moda transportasi bus. Kondisi seperti itu membawa dampak semakin padatnya arus lalu lintas. Kondisi arus lalu lintas bus yang semakin meningkat tersebut secara logis harus diimbangi dengan ketersediaan prasarana yang memadai sehingga munculnya dampak yang lebih serius bisa diantisipasi sejak awal. Prasarana transportasi utama bus adalah terminal yang menjadi pusat kegiatan menaikkan dan menurunkan penumpang, perpindahan intra maupun antar moda, pengaturan kedatangan dan keberangkatan kendaraan.

Sampai dengan tahun 2000, Kota Medan memiliki lima buah terminal angkutan umum yaitu:

1. Terminal Terpadu Amplas ( Tipe A )
2. Terminal Terpadu Pinang Baris ( Tipe A )
3. Terminal Sambu ( Tipe B )
4. Terminal Veteran ( Tipe B )
5. Terminal Belawan ( Tipe B )

Dengan memiliki dua terminal terpadu, yaitu terminal terpadu Amplas dan terminal terpadu Pinang Baris maka pembangunan kedua terminal tersebut diharapkan bertujuan untuk meningkatkan pelayanan terhadap bus, baik antar kota maupun dalam kota dan non bus, memperlancar hubungan antar Kota Medan dengan daerah pinggirannya (hinterland) dan juga untuk memecahkan sebagian masalah lalu lintas di Kota Medan. Disamping itu dengan sendirinya meningkatkan pendapatan dari retribusi yang diambil penanggung jawab jasa terminal. Terminal bus terpadu Pinang Baris dibangun di daerah Sunggal jalan Pinang Baris. Terminal ini diperuntukkan melayani kendaraan angkutan umum trayek jurusan Barat arah Daerah Nanggroe Aceh Darussalam (NAD). Pelaksanaan pembangunan terminal secara fisik dimulai pada bulan Mei 1990 dan keseluruhan pembangunan rampung dilaksanakan pada akhir Desember 1991.

Dalam konteks diatas keberadaan Terminal Pinang Baris yang merupakan salah satu terminal bus terbesar di Kota Medan. Namun apakah sampai saat ini keberadaan terminal Pinang Baris sudah berperan dan berfungsi secara optimal? Pertanyaan ini penting untuk dijawab untuk mengetahui kondisi eksisting terminal Pinang Baris. Apalagi Terminal Pinang Baris terletak di jalur lintas yang dilalui berbagai armada bus dari berbagai daerah dan tujuan. Sehingga membuat Terminal Pinang Baris menjadi sangat penting keberadaan serta letaknya yang strategis. Diantara kajian yang penting dilakukan adalah mengetahui dan mengatur ulang karakteristik parkir pada Terminal Pinang Baris pada masa mendatang. Serta menentukan pola parkir yang bagaimana yang ideal untuk Terminal Pinang Baris. Berdasarkan hal itu skripsi ini akan melakukan pengkajian terhadap hal tersebut.

## **1.2. Maksud dan Tujuan Penelitian**

Penelitian ini bermaksud dan bertujuan untuk :

Maksud :

Mengetahui karakteristik parkir bus AKAP dan AKDP saat ini di Terminal Pinang Baris.

Tujuan :

Mengevaluasi karakteristik parkir dan Headway bus AKAP dan AKDP di Terminal Pinang Baris.

## **1.3. Rumusan Masalah**

Berdasar latar belakang seperti diatas dapat ditarik rumusan masalah sebagai berikut :

- a. Bagaimanakah karakteristik parkir yaitu Akumulasi Parkir, Volume Parkir, Parking Turnover, Indeks Parkir, Durasi Parkir dan Headway di Terminal Pinang Baris sekarang?
- b. Bagaimana mengoptimalkan penggunaan pelataran parkir di Terminal Pinang Baris?

## **1.4. Batasan Masalah**

Agar penelitian ini terfokus dan tidak melebar maka perlu adanya batasan masalah sebagai berikut :

- a. Pembahasan luasan parkir hanya memperhitungkan pada parkir bus tipe A yaitu Angkutan Kota Antar Provinsi (AKAP) dan Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP).

- b. Waktu pelayanan bus di pintu masuk dan keluar tidak diperhitungkan.
- c. Pergerakan manusia dan barang tidak diperhitungkan.
- d. Penelitian ini tidak meninjau konstruksi terminal dalam konteks kondisi saat ini maupun untuk pengembangan terminal.

### **1.5. Metodologi Penelitian**

- a. Pada penelitian ini angkutan yang diteliti adalah bus tipe A seperti bus AKAP dan AKDP yang memasuki Terminal Pinang Baris dari semua jalur.
- b. Penelitian ini dilaksanakan dalam waktu Seminggu, dimana dalam waktu itu telah mewakili waktu operasional Terminal Pinang Baris. Waktu penelitian dimulai jam 07.00-17.00 WIB dengan asumsi pada waktu tersebut adalah waktu puncak. (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat: *“Panduan Pengumpulan Data Angkutan Umum Perkotaan”*)
- c. Alat yang digunakan dalam penelitian adalah sebagai berikut :
  - 1. Lembar survei dan alat tulis. Lembar survei akan di lampiran.
  - 2. Arloji atau sejenisnya sebagai alat penunjuk waktu.
- d. Lokasi penelitian berada di Jln.T.B. Simatupang, Kecamatan Medan Sunggal, Medan.
- e. Jenis Data
  - 1. Data Primer

Data primer merupakan data yang diperoleh secara langsung melalui survei lapangan yang berupa :

    - a) Jumlah kendaraan yang masuk dan keluar parkir terminal.
    - b) Nama Perusahaan, Jenis dan nomor plat kendaraan.

c) Pola Parkir yang dilakukan.

d) Waktu Parkir.

## 2. Data Sekunder

Data sekunder merupakan data yang diperoleh dari instansi pemerintah yang terkait. Adapun data yang diperoleh berupa :

a) Lay out Terminal Pinang Baris.

b) Peta Lokasi Terminal Pinang Baris.

c) Data jumlah armada bus pada setiap perusahaan bus yang masuk Terminal Pinang Baris selama 5 Tahun terakhir.

- f. Surveyor adalah orang - orang yang diberi tugas untuk melakukan pengamatan langsung dan melakukan pencatatan data di lapangan. Penelitian menggunakan tenaga surveyor minimal 3 orang yang ditempatkan pada titik lokasi yang sudah ditentukan di terminal Pinang Baris.
- g. Setelah pengambilan data selesai, maka selanjutnya dilakukan pengolahan data.