

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang

Kota Padang merupakan salah satu ibukota provinsi di Indonesia dengan jumlah penduduk mendekati satu juta jiwa. Menurut Badan Pusat Statistik (BPS) Kota Padang (2023), terdapat sebanyak 919.145 jiwa yang menduduki kota ini pada tahun 2022. Dari jumlah penduduk tersebut, Kota Padang dikategorikan sebagai kota besar dengan penduduk antara 250.000 hingga 1.000.000 jiwa berdasarkan kriteria pelayanan angkutan umum dalam Peraturan Menteri Perhubungan No.15 Tahun 2019. Kriteria ini menandakan bahwa semakin besar kota, maka kebutuhan angkutan umum juga meningkat. Gambar 1.1 merupakan wilayah administratif Kota Padang.



**Gambar 1. 1** Kota Padang

Infrastruktur angkutan umum yang ada di Kota Padang membutuhkan integrasi agar memudahkan pengguna beralih moda. Integrasi antarmoda berperan utama demi memaksimalkan fungsi angkutan umum dalam melayani penggunanya. Hal ini bertujuan agar terhubungnya moda transportasi yang berbeda menjadi sebuah sistem angkutan umum yang terpadu. Pelayanan angkutan umum yang terintegrasi menciptakan konektivitas yang baik antarmoda.

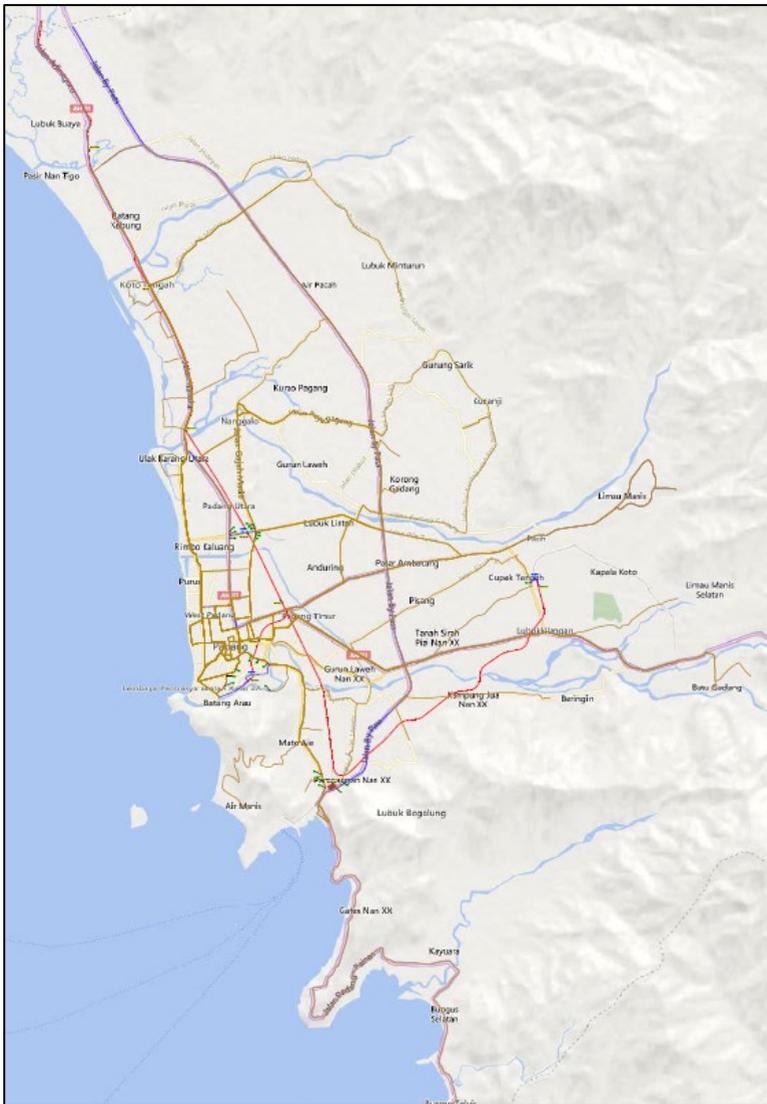
Berdasarkan pengertiannya, angkutan umum adalah kendaraan yang digunakan oleh publik atau masyarakat umum sebagai angkutan orang dan/atau barang dengan penarikan biaya langsung ataupun tidak langsung (Kemenhub RI, 2019). Setiap moda transportasi, angkutan umum memiliki tarif, jadwal, dan rute yang berbeda. Berbagai daerah memiliki regulasi tersendiri untuk mengatur sistem transportasinya.

Angkutan umum amat dibutuhkan sebagai pengendalian untuk menekan angka penggunaan kendaraan pribadi yang menimbulkan permasalahan lalu lintas dan transportasi dalam jangka waktu pendek, menengah, ataupun panjang, seperti salah satunya yaitu kemacetan. Menurut BPS Kota Padang Tahun 2023, penggunaan kendaraan bermotor di tahun 2021 sebanyak 477.499 unit yang terdiri dari berbagai jenis kendaraan seperti sedan, minibus/ST Wagon, mikrobus, sepeda motor, truk, dan lainnya. Di tahun 2022, jumlah kendaraan motor meningkat menjadi 496.662 unit, sehingga terjadi peningkatan jumlah kendaraan sebesar 4,013% dari tahun sebelumnya. Menurut Ismiranti, dkk. (2016), alternatif yang terbaik dalam membenahi permasalahan ini adalah memperbaiki sistem angkutan umum (Oktaviastuti & Wijaya, 2017).

Di samping permasalahan semakin meningkatnya jumlah kendaraan bermotor, terdapat salah satu isu strategis yang tertuang dalam Rencana Strategis Dinas Perhubungan Kota Padang 2019-2024, yakni belum terintegrasinya pelayanan angkutan umum sebab belum tersedianya angkutan pengumpan (*feeder*) dan masih kurangnya sarana dan prasarana yang terintegrasi seperti antara halte dengan stasiun. Oleh karena itu, salah satu perbaikan sistem angkutan umum yang ada adalah menciptakan integrasi antarmoda pada angkutan umum.

Salah satu aspek angkutan umum dalam mencapai integrasi antarmoda adalah trayek. Kota Padang memiliki angkutan umum yang memiliki trayek tetap dan teratur. Angkot dan Bus Transpadang memiliki rute yang dilintasinya masing-masing sesuai dengan kode per unitnya. Moda transportasi umum lainnya yang melayani masyarakat umum adalah kereta api yang memiliki rute di kawasan pusat hingga batas Kota Padang, sehingga terhitung sebagai transportasi massal kota dengan trayek tetap.

Peta rute dan trayek angkutan umum diperlukan dalam merencanakan ketersinambungan antarmoda. Apabila rute dari ketiga moda transportasi publik tersebut dituangkan pada sebuah peta, maka diperoleh penaksiran titik simpul antarmoda transportasi sebagai salah satu penentu indikator integrasi antarmoda, mengingat fungsi peta sebagai informasi bagi pengguna. Gambar 1.2 menunjukkan peta trayek angkutan umum dan jalur kereta api di Kota Padang.



**Gambar 1.2** Peta Trayek Transportasi Umum di Kota Padang

Transportasi umum terintegrasi dan terkoneksi merupakan solusi terhadap urgensi pergerakan penduduk suatu kota. Transportasi yang efektif adalah sistem transportasi memenuhi kapasitas yang diangkut, terpadu atau terintegrasi dengan antarmoda transportasi, tertib, teratur, lancar, cepat, tepat, selamat, aman, nyaman serta biaya yang terjangkau. Makna efisien pada transportasi adalah beban pengguna menjadi minim dan mempunyai kegunaan yang tinggi (Nur dkk., 2021).

Penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Chairi (2014) mengkaji tentang perencanaan integrasi layanan operasional antarmoda *railbus* dan angkutan umum di Kota Padang dengan variabel ukur waktu dan biaya perjalanan, mendapatkan hasil bahwa terdapat probabilitas integrasi layanan operasional antarmoda berdasarkan waktu, rute, dan fasilitas penumpang.

Dari kajian tersebut, peneliti tertarik untuk mengangkat judul penelitian **“ANALISIS INTEGRASI ANTARMODA PADA ANGKUTAN UMUM DALAM TRAYEK DI KOTA PADANG”** dengan meneliti kembali menggunakan variabel, objek, dan metoda yang berbeda. Hal ini dikarenakan terdapat kebaruan dan perbedaan daripada objek yang diteliti serta menggunakan metoda pengumpulan data yang berlainan pula. Keinginan peneliti diperkuat oleh adanya arah perwujudan Sistem Transportasi Nasional (SISTRANAS) dengan tujuan terciptanya jaringan pelayanan dan prasarana yang efektif dan efisien melalui integrasi trayek moda transportasi dan interkoneksi simpul transportasi.

## 1.2. Tujuan dan Manfaat

Tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian analisis integrasi antarmoda angkutan umum dalam trayek ini sebagai berikut:

1. Menilai kondisi eksisting aspek integrasi antarmoda angkutan umum dalam trayek di Kota Padang berdasarkan pertimbangan peneliti.
2. Menilai indikator integrasi antarmoda berdasarkan pendapat pengguna angkutan umum.
3. Menentukan alternatif dan solusi peningkatan integrasi antarmoda.

Dari penelitian ini diharapkan memberikan manfaat bagi masyarakat selaku pengguna angkutan umum dan tentunya pemerintah serta dinas terkait khususnya di Kota Padang sebagai berikut:

1. Memberikan informasi terkait kondisi terkini pelayanan angkutan umum dalam trayek di Kota Padang dari segi integrasi antarmoda, sehingga mudah untuk mengevaluasi kualitas pelayanan angkutan umum dalam trayek yang terintegrasi.
2. Memuat informasi trayek angkutan umum dan konektivitas antarmoda serta rekomendasi alternatif yang dapat digunakan untuk rencana pengembangan berikutnya.
3. Membangkitkan kesadaran masyarakat dan dinas terkait akan pentingnya kehadiran angkutan umum yang terintegrasi satu dengan lainnya untuk menekan angka penggunaan kendaraan pribadi.

### 1.3. Batasan Masalah

Agar penelitian ini tidak meluas dan melebar dari fokus yang dibahas, maka ruang lingkup masalah dibatasi sebagai berikut :

1. Angkutan umum yang dimaksud adalah angkutan umum penumpang bertrayek, yaitu Bus Transpadang, angkot, dan kereta api. Angkutan barang dan angkutan non trayek seperti kereta barang, ojek, dan taksi tidak diperhitungkan sebagai angkutan umum yang dimaksud.
2. Observasi dilakukan pada titik simpul antarmoda angkutan umum dan penilaian aspek integrasi berdasarkan integrasi fisik.
3. Zona acuan trayek angkutan umum dan jalur kereta api adalah wilayah administrasi Kota Padang.

