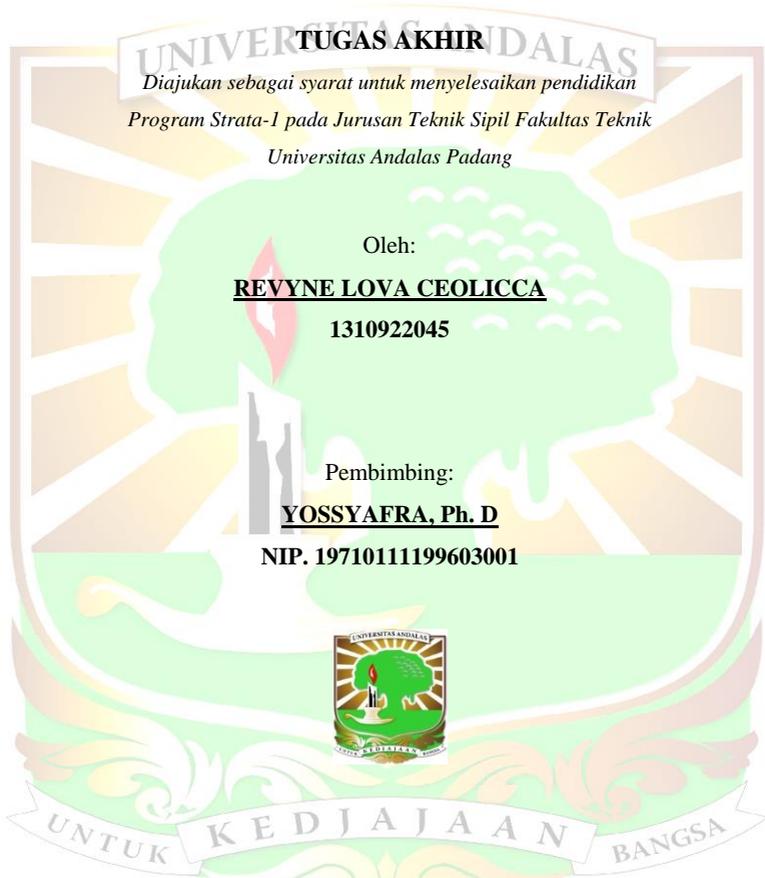


**SIMULASI JADWAL KEBERANGKATAN BUS TRANS  
PADANG PADA HALTE KORIDOR I**



**TUGAS AKHIR**

*Diajukan sebagai syarat untuk menyelesaikan pendidikan  
Program Strata-1 pada Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik  
Universitas Andalas Padang*

Oleh:

**REVYNE LOVA CEOLICCA**

**1310922045**

Pembimbing:

**YOSSYAFRA, Ph. D**

**NIP. 19710111199603001**



**JURUSAN TEKNIK SIPIL – FAKULTAS TEKNIK**

**UNIVERSITAS ANDALAS**

**PADANG**

**2017**

## ABSTRAK

Trans Padang resmi dioperasikan pada tanggal 14 Februari 2014 dengan sepuluh armada, yang kini berarmadakan 20 bus yang terdiri dari 15 bus sedang dan 5 bus besar yang melayani masyarakat pada Koridor I sepanjang 19 Km melintasi RTH Imam Bonjol hingga Batas Kota. Dalam operasionalnya, Trans Padang belum memiliki *time table* yang menyebabkan sulitnya calon penumpang memprediksi waktu keberangkatan bus. Oleh sebab itu, perlu dilakukan simulasi jadwal keberangkatan angkutan *Bus Rapid Transit* Trans Padang.

Penelitian dimulai dari pengambilan data primer dengan melakukan survei langsung di lapangan selama satu hari penuh pengoperasian bus dimulai dari jam 06.00 hingga bus terakhir beroperasi yang bersifat *on bus survey*. Data hasil survei tersebut kemudian diolah dan didapatkan hasil berupa *headway* rata-rata pada jam sibuk sebesar 7 menit 6 detik dan 8 menit 33 detik pada jam tidak sibuk, *terminal time* selama 2 menit 45 menit pada bus besar dan 5 menit 27 detik untuk bus sedang pada pemberhentian di halte Imam Bonjol dan rata-rata waktu terminal pada Batas Kota sebesar 26 menit 5 detik untuk bus besar dan 12 menit 8 detik untuk bus sedang. Dalam pengoperasiannya, bus mengalami keterlambatan dan keberangkatan yang lebih awal dari jadwal dengan nilai yang bervariasi, sehingga didapatkan prediksi persentase *ontime* bus sedang sebanyak 72.53% bus pada jam sibuk dan 83.41% bus pada jam tak sibuk dapat dikatakan *ontime*, sedangkan pada bus besar sebanyak 89.93% bus dikatakan *ontime*. Hasil pengolahan data diatas direncanakan *time table* Bus Trans Padang sesuai kondisi *real* di

lapangan. Dari penelitian ini, dapat disimpulkan bahwa kinerja operasional Trans Padang dinilai sudah cukup optimal dalam pengoperasiannya. Dapat dilihat dari rata-rata waktu antara dan waktu tunggu yang telah memenuhi standar yang memenuhi standar yang ditetapkan World Bank dan Dirjen Perhubungan Darat. Serta *reliability* dari time table Bus Trans Padang yang mendekati 80% pada bus sedang serta melebihi 80% pada bus besar.

Kata Kunci: *Bus, Headway, Reliability, Time Table*

