

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Perkembangan ekonomi suatu daerah selalu bergantung kepada faktor pendukung yang terlibat didalamnya, salah satunya adalah sektor transportasi. Sektor transportasi berguna untuk memudahkan mobilitas barang maupun penumpang, tersedianya sektor transportasi akan menjadikan perekonomian suatu daerah dapat berkembang. Perkembangan ekonomi suatu daerah selalu dipengaruhi oleh perkembangan sarana transportasi yang tersedia di daerah tersebut (Merdeka Wati, 2012).

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) dituliskan bahwa transportasi adalah sebuah usaha pengangkutan barang dari berbagai jenis kendaraan atau alat transportasi sesuai dengan perkembangan dari kemajuan teknologi. Transportasi berfungsi sebagai alat untuk mengakomodasikan pelaku-pelaku ekonomi, bahkan transportasi juga dapat menciptakan pasar dimana aktivitas ekonomi dapat berlangsung. Transportasi juga berkaitan dengan produktivitas, kemajuan pada sektor transportasi mampu meningkatkan pergerakan atau mobilitas manusia serta faktor produksi serta output produksi yang akan segera dipasarkan. Meningkatnya mobilitas manusia dan barang akan mempercepat dan melancarkan distribusi hasil produksi. Disamping itu, transportasi mampu menciptakan efisiensi karena waktu yang dibutuhkan untuk melakukan kegiatan pendistribusian barang lebih singkat.

Alat transportasi adalah salah satu faktor penting dalam pertumbuhan ekonomi terutama pada daerah perkotaan. Transportasi umum tidak bisa dipisahkan dari perencanaan dan pertumbuhan wilayah, karena vitalnya peranan transportasi umum dalam mendukung pergerakan masyarakat. Saat ini transportasi umum adalah salah satu pilihan utama kebutuhan mobilitas bagi sebagian besar masyarakat. Transportasi umum merupakan faktor utama yang mempengaruhi sistem transportasi di perkotaan. Masyarakat membutuhkan sistem transportasi umum yang terkoordinasi dengan baik sehingga nantinya akan mampu meningkatkan efektivitas dan efisiensi dalam melakukan perjalanan.

Meningkanya frekuensi aktivitas perekonomian masyarakat disuatu daerah akan menyebabkan kebutuhan akan transportasi terus bertambah. Pengembangan infrastruktur transportasi dilakukan sesuai dengan kebutuhan yang mampu mendukung pembangunan ekonomi suatu daerah (Siregar, 2012:3). Menurut Fitrin (2010), apabila dipandang dari segi ekonomi makro, sektor transportasi mempunyai peran penting pada perkembangan daerah perkotaan dan pedesaan dalam membantu pertumbuhan ekonomi pada skala nasional dan daerah. Masyarakat di daerah perkotaan membutuhkan akses transportasi dalam melakukan berbagai kegiatan dan aktivitas (Murray *et al.*, 1998).

Kota Padang adalah Ibu Kota Provinsi Sumatera Barat. Dengan statusnya sebagai ibu kota provinsi, menjadikan Kota Padang sebagai pusat perekonomian dan pusat pemerintahan di Provinsi Sumatera Barat. Hal tersebut menyebabkan terjadinya peningkatan mobilitas dan aktivitas masyarakat di Kota Padang. Tingginya mobilitas penduduk dikarenakan pada pola masyarakat pada hari senin hingga jumat digunakan untuk bekerja, bersekolah dan berbisnis. Ketika akhir

pekan masyarakat menghabiskan waktu untuk berlibur, berkumpul dengan keluarga atau melakukan aktivitas lain. Menurut Miro (2011:54), dalam suatu ruang lingkup wilayah atau kota, kebanyakan antara tempat tinggal orang beraktivitas (pemukiman penduduk / perumahan) dengan tempat orang itu melakukan kegiatannya tidak berada pada suatu tempat atau lokasi, sehingga menimbulkan jarak fisik antara permukiman dengan tempat orang melakukan aktivitas. Oleh karena itu transportasi menjadi sarana penting bagi masyarakat dalam melakukan kegiatan sehari-hari.

Kota Padang sebagai pusat perekonomian dan pemerintahan memiliki aksesibilitas layanan jasa transportasi yang cukup banyak, seperti bus kota, travel, kereta api dan jasa transportasi lainnya. Hal tersebut memudahkan masyarakat untuk memilih layanan jasa transportasi yang ingin digunakan sebagai sarana penunjang dalam melakukan kegiatan sehari-hari. M. Nur Nasution (2004) mengatakan permintaan dari pemakaian jasa transportasi dipengaruhi oleh beberapa faktor tertentu seperti, karakteristik muatan (*physical characteristics*), tarif angkutan tersebut, tarif angkutan lainnya, dan tingkat pendapatan dari penumpang (*users*), dan lainnya.

Dengan beragamnya aktifitas masyarakat Kota Padang, tentu saja Kota Padang mengalami permasalahan transportasi dan lalu lintas seperti kemacetan dan peningkatan volume kepemilikan kendaraan pribadi. Untuk mengatasi masalah kemacetan dan untuk menekan peningkatan kepemilikan kendaraan pribadi di Kota Padang, pemerintah Kota Padang mengoperasikan salah satu jenis angkutan massal perkotaan berupa bus kota atau yang lebih dikenal dengan BRT (*Bus Rapid Transit*) Trans Padang. Dengan dioperasikannya BRT Trans Padang

diharapkan mampu menekan angka penggunaan kendaraan pribadi di Kota Padang. Selain itu beroperasinya BRT Trans Padang juga ditujukan untuk menekan angka kemacetan di jalan raya, mengurangi polusi udara serta mengurangi angka kecelakaan di Kota Padang.

BRT Trans Padang secara resmi mulai beroperasi pada tanggal 14 Februari 2014 dengan sepuluh armada. Saat ini BRT Trans Padang sudah mengoperasikan 25 bus yang melayani masyarakat pada Koridor I sepanjang 19 Km melintasi rute Imam Bonjol hingga Batas Kota. Namun setelah dioperasikannya BRT Trans Padang, sejauh ini kemacetan di kota Padang masih saja terjadi pada jam sibuk seperti jam berangkat atau pulang bekerja serta saat akhir pekan atau liburan terutama di ruas jalan yang dilalui oleh BRT Trans Padang. Selain itu sejak beroperasinya BRT Trans Padang peningkatan volume kendaraan bermotor di Kota Padang semakin meingkat. Hal ini dapat terjadi akibat dari masih banyaknya masyarakat Kota Padang memilih menggunakan kendaraan pribadi untuk melakukan perjalanan dan enggan untuk pindah ke moda transportasi yang telah disediakan yaitu BRT Trans Padang.

Disamping itu BRT Trans Padang sendiri memiliki pesaing dalam menyediakan layanan transportasi umum, pesaing tersebut adalah angkutan kota atau sering disebut dengan angkot serta jasa layanan transportasi online yang kerap kali digunakan penumpang sebagai *feeder* menuju halte BRT Trans Padang, bahkan menjadi alat transportasi utama penumpang menuju tempat tujuan. Persaingan antara berbagai jasa angkutan ini tentu saja mempengaruhi permintaan BRT Trans Padang. Permintaan dari masing - masing penyedia layanan angkutan

umum ini bergantung kepada *utility* dari masyarakat yang ingin melakukan perjalanan.

Kota Padang Sebagai Ibu Kota Provinsi Sumatera Barat, berada pada peringkat ke-5 dengan predikat kota paling macet di Indonesia, mengalahkan Kota Medan yang sama – sama berada di Pulau Sumatera. Pengendara di kota padang setidaknya terjebak kemacetan selama 45 jam dalam satu tahun di jalanan Kota Padang. Pada jam sibuk seperti jam berangkat dan pulang bekerja tingkat kemacetan melonjak hingga 29 persen melampaui Jakarta yang hanya sebesar 24 persen. (Kompas.com)

Tabel 1.1
Tabel Jumlah Kendaraan, Panjang Jalan, dan Kepadatan Jalan di Kota Padang

Tahun	Jumlah Kendaraan (Unit)	Panjang Jalan (Km)	Tingkat Kepadatan Jalan (Unit/Km)
2014	427.235	2096,87	204
2015	530.891	2096,87	253
2016	395.632	2096,87	189
2017	398.401	2096,87	190

Sumber : BPS Kota Padang, 2019.

Dari tabel diatas disimpulkan bahwa jumlah kendaraan di Kota Padang mengalami fluktuasi dari tahun ke tahun, pada tahun 2014 jumlah kendaraan di Kota Padang mencapai 427.235 unit , mengalami peningkatan tahun 2015 dengan jumlah kendaraan mencapai 530.891. Pada tahun 2016 jumlah kendaraan mengalami penurunan dengan jumlah kendaraan 395.632 unit dan kembali mengalami peningkatan pada tahun 2017 menjadi 398.401unit.

Dari data tabel diatas, panjang jalan di Kota Padang pada tahun 2014 hingga tahun 2017 tidak mengalami perubahan, yaitu sepanjang 2096,87 kilometer. Setelah didapatkan data jumlah kendaraan dan panjang jalan di Kota Padang, dapat dihitung berapa tingkat kepadatan jalan atau lalu lintas, dimana terjadi fluktuasi pada tingkat kepadatan lalu lintas di Kota Padang. Pada tahun 2014 tingkat kepadatan lalu lintas yaitu sebesar 204 unit/km, pada tahun 2015 merupakan kepadatan lalu lintas tertinggi yaitu sebesar 253 unit/km. pada 2016 terjadi penurunan kepadatan lalu lintas menjadi 189 unit/km dan 190 unit/km pada 2017. Menurut Djohari (2015), kepadatan lalu lintas dengan jumlah kendaraan lebih besar dari 80 unit/km termasuk kepada kategori padat. Itu artinya dalam kurun waktu 4 tahun terakhir kepadatan lalu lintas di Kota Padang masuk dalam kategori padat.

Berdasarkan uraian diatas, penulis tertarik melakukan penelitian dan menuangkannya kedalam karya ilmiah berjudul **“Analisis Permintaan Masyarakat Terhadap BRT Trans Padang”**.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan dari latar belakang yang telah diuraikan, didapatkan perumusan masalah yang akan dikaji dalam penelitian ini adalah :

1. Bagaimana pengaruh pendapatan terhadap permintaan BRT Trans Padang.
2. Bagaimana pengaruh tarif BRT Trans Padang terhadap permintaan BRT Trans Padang.
3. Bagaimana pengaruh kepemilikan kendaraan pribadi terhadap permintaan BRT Trans Padang.

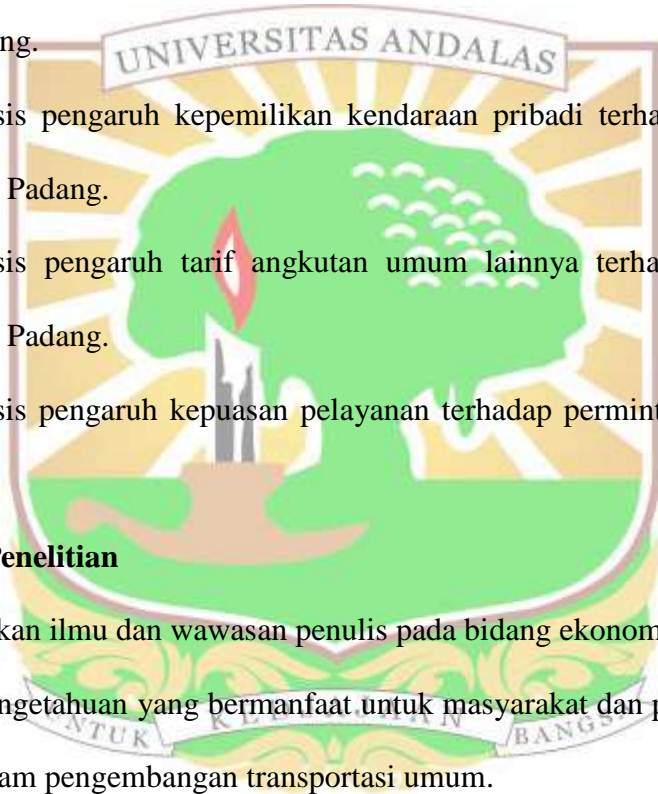
4. Bagaimana pengaruh tarif angkutan umum lainnya terhadap permintaan BRT Trans Padang.
5. Bagaimana pengaruh kepuasan pelayanan terhadap permintaan BRT Trans Padang

1.3 Tujuan Penelitian

1. Menganalisis pengaruh pendapatan terhadap permintaan BRT Trans Padang.
2. Menganalisis pengaruh tarif BRT Trans Padang terhadap permintaan BRT Trans Padang.
3. Menganalisis pengaruh kepemilikan kendaraan pribadi terhadap permintaan BRT Trans Padang.
4. Menganalisis pengaruh tarif angkutan umum lainnya terhadap permintaan BRT Trans Padang.
5. Menganalisis pengaruh kepuasan pelayanan terhadap permintaan BRT Trans Padang.

1.4 Manfaat Penelitian

1. Meningkatkan ilmu dan wawasan penulis pada bidang ekonomi transportasi.
2. Sebagai pengetahuan yang bermanfaat untuk masyarakat dan pemerintah Kota Padang dalam pengembangan transportasi umum.
3. Sebagai tambahan ilmu pengetahuan dan rujukan bagi peneliti selanjutnya.
4. Sebagai pelengkap dan pembanding hasil penelitian yang menyangkut topik yang sama.



1.5 Sistematika Penulisan

Sistematika ini bertujuan menampilkan gambaran menyeluruh dari penelitian ini. Berikut merupakan sistematika dalam tulisan ini yang terdiri dari enam bab, sebagai berikut :

BAB I : Pendahuluan

Dalam bab pendahuluan terdiri atas lima sub bab yaitu: latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan.

BAB II : Tinjauan Literatur

Bab ini berisi kajian literatur yang mendukung dan berkaitan dengan variabel-variabel yang diteliti dan juga dilengkapi dengan penelitian terdahulu yang berkaitan dengan judul penelitian ini serta berisi kerangka analisis.

BAB III : Metode Penelitian

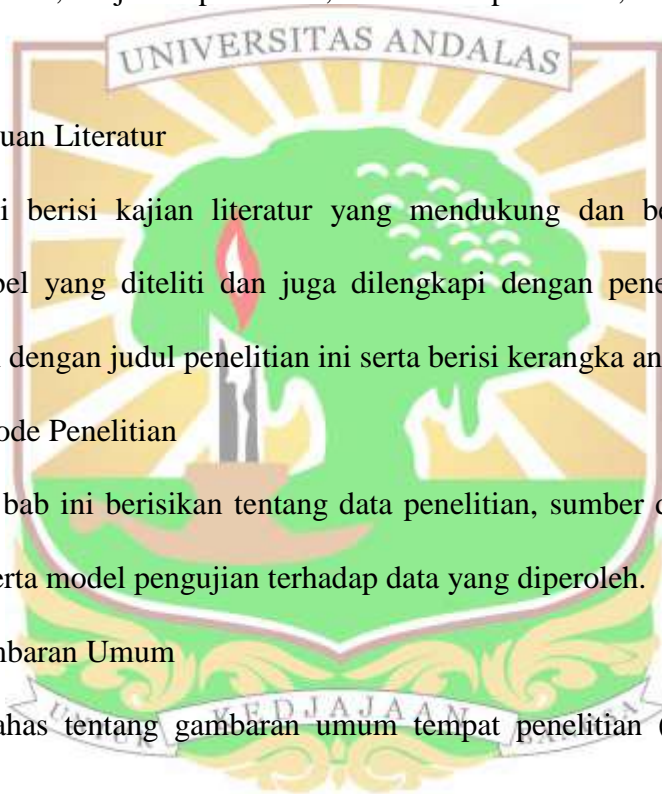
Dalam bab ini berisikan tentang data penelitian, sumber data dan metode analisis data serta model pengujian terhadap data yang diperoleh.

BAB IV : Gambaran Umum

Membahas tentang gambaran umum tempat penelitian (deskripsi objek penelitian)

BAB V : Hasil Penelitian dan Pembahasan

Dalam bab ini dijelaskan objek penelitian dengan singkat dan hal-hal yang terkait dengan objek penelitian. Di dalam bab ini juga di jelaskan hasil penelitian yang didukung pembahasan dalam penelitian.



BAB VI : Penutup

Bagian ini adalah bagian akhir dari penelitian yang berisi kesimpulan, keterbatasan penelitian dan saran yang diperoleh dari pembahasan pada bab-bab sebelumnya.

