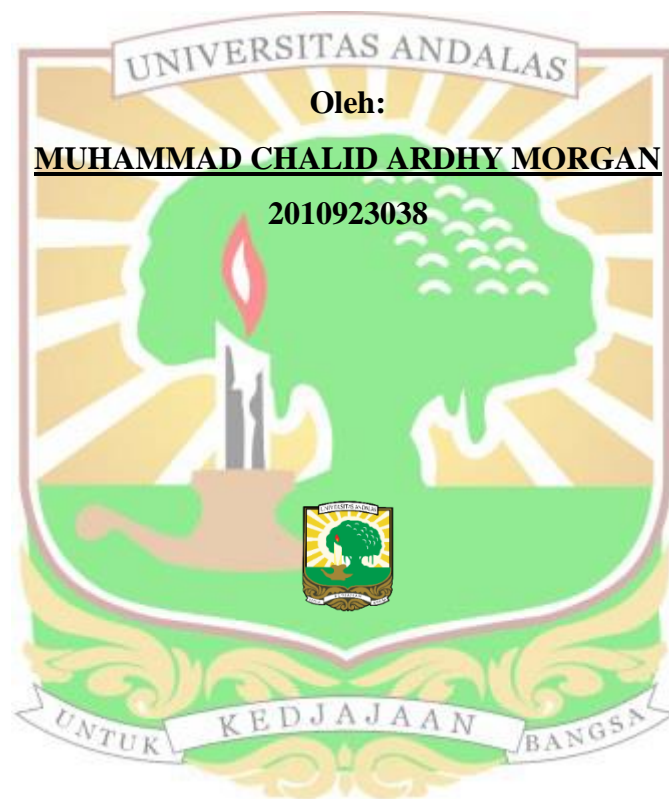


**STUDI KARAKTERISTIK KINERJA OPERASIONAL
BUS TRANS PADANG KORIDOR III (RTH IMAM BONJOL-SITI RAHMAH)**

SKRIPSI



**DEPARTEMEN TEKNIK SIPIL – FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS ANDALAS
PADANG
2024**

**STUDI KARAKTERISTIK KINERJA OPERASIONAL
BUS TRANS PADANG KORIDOR III (RTH IMAM BONJOL-SITI RAHMAH)**

SKRIPSI

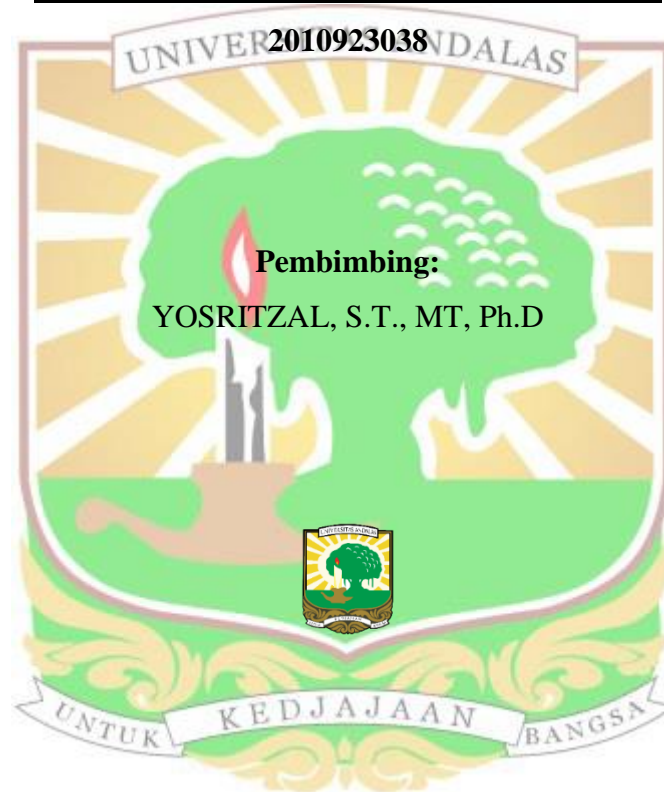
Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat untuk Menyelesaikan Pendidikan Program Strata – 1

Pada Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik

Universitas Andalas

Oleh:

MUHAMMAD CHALID ARDHY MORGAN



DEPARTEMEN TEKNIK SIPIL – FAKULTAS TEKNIK

UNIVERSITAS ANDALAS

PADANG

2024

ABSTRAK

Dengan luas 694,96 km², Kota Padang adalah pusat pemerintahan Provinsi Sumatera Barat. Peningkatan kepadatan lalu lintas disebabkan oleh populasi yang meningkat di Kota Padang. Karena itu, karena transportasi sangat penting untuk pertumbuhan kota, ada kebutuhan akan sarana transportasi yang memadai untuk mengurangi kepadatan. Salah satu komponen penting yang mendorong pertumbuhan dan mobilitas Kota Padang adalah transportasi, yang mencakup transportasi orang dan barang dengan tujuan tertentu. Dalam rangka mengupayakan pelayanan yang terbaik dan keseragaman pelayanan kepada masyarakat pengguna jasa Trans Padang, maka perlu dilakukan evaluasi Standar Pelayanan Minimal (SPM). Dengan adanya SPM maka akan terjamin kuantitas dan atau kualitas minimal dari suatu pelayanan publik yang dapat dinikmati oleh masyarakat, sehingga diharapkan akan terjadi pemerataan pelayanan publik dan menghindari kesenjangan pelayanan. Langkah yang tepat untuk mengatasi ketidakseimbangan pertumbuhan kota adalah melalui pembangunan fasilitas seperti Trans Padang. Trans Padang memiliki 6 koridor yang beroperasi, salah satu koridor yang baru beroperasi di pusat kota adalah koridor II dan Koridor III. Bus Trans Padang Koridor III melakukan satu putaran perjalanan dengan jarak total 36 km. Menurut standar *World Bank*, total jarak perjalanan yang diharapkan adalah antara 230-260 km/kendaraan/hari. Namun, bus tersebut hanya mencapai 217 km/kendaraan/hari dengan melakukan enam putaran dalam sehari. Dapat disimpulkan bahwa jarak perjalanan harian Bus Trans Padang Koridor III belum memenuhi standar *World Bank*. Pada Kecepatan rata-rata bus Trans Padang koridor III pada rute RTH Imam Bonjol-Siti Rahmah pada pagi hari bus belum memenuhi Standar *World Bank*, namun pada siang dan sore hari sudah memenuhi. Sedangkan kecepatan rata-rata bus Trans Padang koridor III rute Siti Rahmah-RTH Imam Bonjol sudah memenuhi standar yang ditetapkan oleh *world bank* pada ketiga variasi waktu yaitu minimal 25 km/jam. Terdapat beberapa variasi waktu untuk satu kali putaran bus trans padang koridor III. Pada pagi hari waktu untuk satu kali putaran yaitu 1 jam 29 menit 48 detik, untuk siang hari 1 jam 25 menit 01 detik dan untuk sore hari 1 jam 32 menit 49 detik, Dapat ditarik kesimpulan bahwa secara keseluruhan Bus Trans Padang koridor III mampu memenuhi waktu perjalanan rata-rata yang telah ditetapkan dalam Standar *World Bank*, yaitu rata-rata = 1-1,5 jam dan maksimum =2-3 jam. Pada Waktu antara (*headway*) rata-rata pada rute RTH Imam Bonjol-RS Siti Rahmah adalah 12 menit 00 detik, sedangkan waktu antara (*headway*) rata-rata pada rute RS Siti Rahmah-RTH Imam Bonjol adalah 11 menit 53 detik. Rute RTH Imam Bonjol-RS Siti Rahmah dan RS Siti Rahmah-RTH Imam Bonjol, bus Trans Padang Koridor III cenderung mematuhi standar rata-rata waktu tunggu yang diharapkan. Ini menunjukkan adanya usaha untuk menjaga ketersediaan layanan transportasi publik yang teratur dan memadai bagi pengguna bus Trans Padang Koridor III. *Load factor* pada bus Trans Padang Koridor III rute RTH Imam Bonjol-RS Siti Rahmah dan RS Siti Rahmah-RTH Imam Bonjol belum memenuhi standar *world bank* yang telah ditetapkan sebesar 70%. Pada rute RTH Imam Bonjol-RS Siti Rahmah *Load Factor* pada pagi hari yaitu 0,79%, pada siang hari yaitu 3,03%, dan pada sore hari yaitu 1,84%. Ketiga waktu menunjukkan bahwa *load factor* rata-rata berada di bawah standar *world bank*, Hal ini menunjukkan bahwa mobil masih memiliki kapasitas yang cukup untuk menampung penumpang dan bus masih memiliki ruang kosong. Dengan demikian, pengelola Bus Trans Padang harus lebih aktif dalam menarik pelanggan dan masyarakat untuk menggunakan Bus Trans Padang Koridor III. Mereka dapat melakukan ini dengan mempromosikan diri mereka sendiri dan berinteraksi dengan orang lain.

Kata kunci : Kendaraan Umum, SPM, Pelayanan, Transportasi, Trans Padang