

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kota Padang adalah ibu kota provinsi Sumatera Barat memiliki luas 694,96 km². Peningkatan kepadatan lalu lintas adalah hasil dari pertumbuhan populasi Kota Padang. 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 untuk tujuan tertentu.

Transportasi adalah usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, dimana ditempat lain ini obyek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu. Jadi dapat disimpulkan bahwa transportasi merupakan suatu proses yakni proses pindah, proses gerak, proses mengangkut dan mengalihkan dimana proses ini tidak bisa dilepaskan dari keperluan akan alat pendukung (sarana) untuk menjamin lancarnya proses dimaksud sesuai dengan waktu yang diinginkan (Miro, 2005). Oleh karena itu, transportasi akan berkembang seiring dengan meningkatnya pertumbuhan aktivitas. Semakin luas wilayah yang harus dilayani, maka semakin luas juga pergerakan transportasinya. Dengan semakin meningkatnya penduduk kota, menyebabkan semakin tingginya aktifitas dan jumlah perjalanan sehingga permasalahan seperti kemacetan dan masalah angkutan penumpang umum lainnya mulai muncul.

Menurut Tamin (2000), salah satu penyebab kemacetan di daerah perkotaan adalah meningkatnya kecenderungan para pemakai jasa transportasi untuk menggunakan kendaraan pribadi dibandingkan dengan kendaraan umum. Selain membaiknya keadaan ekonomi yang menyebabkan tingkat kepemilikan kendaraan pribadi semakin tinggi, menurunnya peranan angkutan umum juga disebabkan oleh rendahnya tingkat pelayanan angkutan umum itu sendiri. Pada dasarnya, tingkat pelayanan yang rendah itu menyangkut sarana dan prasarana yang kurang memadai, waktu tempuh yang cukup lama, jumlah penumpang yang melebihi kapasitas angkut, tingkat kenyamanan yang rendah, sistem jaringan yang kurang memadai, serta aksesibilitas yang sulit untuk beberapa daerah tertentu. Pada dasarnya penyelenggaraan angkutan umum perkotaan menyangkut tiga sisi pandang yaitu; pengguna jasa angkutan (penumpang), operator, dan pemerintah sebagai regulator. Tinjauan dari sisi pengguna adalah aksesibilitas, waktu tunggu yang pendek, dan tarif yang terjangkau. Dari sisi operator berkaitan dengan keuntungan yang diperoleh dari sisi regulator menjaga keseimbangan antara penyediaan jasa angkutan dengan

perkembangan kebutuhan. Salah satu cara menjaga keseimbangan yang dimaksud adalah melakukan evaluasi kinerja jaringan trayek, kinerja trayek dan angkutan secara berkala. Menurut Vuchic (1981), sistem angkutan dapat diklasifikasikan berdasarkan siapa yang menggunakannya.

- a. Angkutan pribadi adalah angkutan yang dimiliki personal kemudian dioperasikan oleh pemilik kendaraan tersebut untuk keperluan pribadinya
- b. Angkutan umum, yaitu angkutan yang biasa digunakan oleh orang-orang dengan persyaratan tertentu.

Peraturan Menteri Nomor 98 Tahun 2013 menetapkan standar pelayanan minimal untuk angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek, termasuk keamanan, keselamatan, kenyamanan, kesetaraan, keteraturan, dan keterjangkauan. Pengembangan daerah, pertumbuhan ekonomi, dan dinamika kehidupan sosial bermasyarakat sangat dipengaruhi oleh transportasi. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia 29 tahun 2015 tentang standar pelayanan minimal angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek harus dievaluasi untuk memberikan pelayanan terbaik kepada pengguna jasa Trans Padang.

Standar Pelayanan Minimal (SPM) adalah ketentuan tentang jenis dan mutu pelayanan dasar yang merupakan urusan wajib daerah yang berhak diperoleh setiap warga secara minimal. Standar Pelayanan Minimal (SPM) juga merupakan spesifikasi teknis tentang tolak ukur pelayanan minimum yang diberikan oleh badan layanan umum terhadap masyarakat. 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.



Gambar 1. 1 Trans Padang Koridor III

Koridor III Bus trans Padang ini merupakan bagian penting dari jaringan bus trans Padang karena dibangun khusus untuk memenuhi kebutuhan perjalanan masyarakat di kota Padang dengan rute yang menawarkan alternatif transportasi yang mudah dan murah bagi masyarakat. Pemilihan rute Koridor III Bus Trans Padang dilakukan dengan teliti, memperhitungkan kebutuhan serta preferensi masyarakat di Kota Padang. Terdapat koneksi yang solid antara pusat kota, wilayah perumahan, pusat bisnis, lembaga pendidikan, dan berbagai fasilitas umum. Oleh karena itu, Koridor III menjadi solusi transportasi praktis yang juga berkontribusi dalam mengurangi kemacetan lalu lintas di Kota Padang. Koridor III Bus Trans Padang merupakan inisiatif pemerintah daerah untuk meningkatkan kualitas layanan transportasi publik di Kota Padang. Koridor III memberi orang-orang kesempatan untuk melakukan perjalanan sehari-hari mereka dengan cara yang lebih hemat dan efisien. Selain itu, dia membantu mengurangi dampak negatif kendaraan pribadi terhadap lingkungan.

Masyarakat Padang sekarang memiliki pilihan transportasi murah dengan Bus Trans Padang Koridor III. Pemerintah daerah berkomitmen untuk meningkatkan kualitas hidup penduduk, mengurangi kemacetan, dan mendukung pengembangan transportasi yang berkelanjutan melalui inisiatif seperti ini. Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi pemenuhan standar pelayanan minimum (SPM) dan menganalisis fitur operasional Bus Trans Padang Koridor III.

1.2 Tujuan dan Manfaat

Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi apakah bus Trans Padang koridor 3 ini kinerja operasional nya sudah memenuhi persyaratan SPM yang telah berlaku, seperti jarak tempuh, kecepatan, waktu perjalanan, interval antara bus (*headway*), dan okupansi kendaraan (*load factor*). Dengan demikian, penelitian ini dapat berfungsi sebagai dasar referensi untuk penelitian-penelitian yang akan datang.

Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi apakah kinerja operasional bus Trans Padang Koridor III memenuhi persyaratan Standar Pelayanan Minimum yang berlaku. Untuk meningkatkan layanan kepada pengguna Trans Padang, Dinas Perhubungan Pemerintah Kota Padang dapat mempertimbangkannya sebagai bahan pertimbangan dalam pengambilan keputusan kebijakan.

1.3 Batasan Masalah

Batasan masalah pada penelitian ini adalah:

1. Objek yang akan dikaji merupakan Bus TransPadang koridor 3
2. Parameter yang akan dilihat yaitu tempat dan jarak masing-masing antar halte sesuai rute perjalanan, kecepatan bus dan waktu tempuh bus, waktu antara bus kendaraan, dan faktor okupansi kendaraan.
3. Data yang dikumpulkan terdiri dari data primer dan sekunder.

