

# BAB 1. PENDAHULUAN

## 1.1. LATAR BELAKANG

Kota Padang, sebagai Ibu Kota Provinsi Sumatera Barat, memiliki luas wilayah daratan sebesar 694,96 km<sup>2</sup>. Secara geografis, wilayah ini berbatasan dengan Kabupaten Padang Pariaman di utara, Kabupaten Solok di timur, Selat Mentawai di barat, dan Kabupaten Pesisir Selatan di selatan. Kota Padang memegang peranan penting sebagai pusat pergerakan barang dan jasa di wilayah Sumatera Barat, sekaligus menjadi sentra pendidikan, industri, dan kebudayaan. Seiring meningkatnya populasi dan aktivitas masyarakat, kebutuhan akan sistem transportasi yang memadai pun turut meningkat.

Transportasi merupakan mekanisme pemindahan penumpang, barang, dan informasi yang melibatkan tiga elemen utama, yakni muatan, kendaraan, serta infrastruktur jalan (Ali dkk., 2018). Sebagai sektor vital, transportasi memiliki dampak luas terhadap stabilitas ekonomi dan sosial suatu negara. Dalam lingkup urban, pengembangan transportasi diprioritaskan untuk mengatasi kemacetan dan polusi sembari memastikan aksesibilitas layanan bagi seluruh masyarakat. Implementasi sistem transportasi umum yang teratur dan aman menjadi strategi kunci guna mendorong peralihan pengguna kendaraan pribadi ke moda transportasi publik, yang mana keberhasilannya sangat bergantung pada perencanaan serta pelaksanaan yang terintegrasi.

Salah satu moda transportasi umum yang telah diterapkan di Kota Padang adalah Bus Trans Padang, yang menggunakan sistem *Bus Rapid Transit* (BRT). Bus Trans Padang melayani enam koridor perjalanan, yaitu:

1. Koridor I: Pusat Kota – Batas Kota
2. Koridor II: Pusat Kota – Bungus
3. Koridor III: Pusat Kota – Air Pacah (Pusat Pemerintahan)
4. Koridor IV: Teluk Bayur – Terminal Anak Air
5. Koridor V: Pusat Kota – Indarung
6. Koridor VI: Universitas Andalas – Pusat Kota

Koridor III merupakan rute yang resmi beroperasi sejak 18 April 2024. Skema operasional yang diterapkan adalah Pembelian Jasa Layanan (*Buy the Service*), di mana

pemerintah melakukan kerja sama kontrak dengan pihak swasta sebagai penyedia layanan. Tujuan utama pengoperasian ini adalah untuk menyediakan transportasi yang nyaman kepada masyarakat, mendorong masyarakat beralih ke transportasi publik, dan mengurangi kemacetan di perkotaan. Analisis kinerja operasional dilakukan untuk mengetahui perbedaan rute pergi dan pulang.

## **1.2. TUJUAN DAN MANFAAT**

### **1.2.1. Tujuan**

Adapun tujuan dari penelitian ini yaitu:

1. Menganalisis kinerja operasional Bus Trans Padang Koridor III.
2. Menganalisis deviasi perjalanan pergi dan pulang Bus Trans Padang Koridor III.
3. Menentukan pengaruh deviasi perjalanan pergi dan pulang terhadap kinerja operasional.

### **1.2.2. Manfaat Penelitian**

Adapun manfaat dari penelitian ini yaitu:

1. Dapat dijadikan referensi untuk mengambil keputusan kebijakan bagi Dinas Perhubungan Kota Padang dan instansi terkait untuk meningkatkan pelayanan kepada pengguna Bus Trans Padang.
2. Dapat dijadikan gambaran serta referensi untuk penelitian-penelitian berikutnya.

## **1.3. BATASAN MASALAH**

1. Objek penelitian pada Bus Trans Padang Koridor III dengan rute Pusat Kota – Pusat Pemerintahan Air Pacah.
2. Parameter yang akan dilihat yaitu kecepatan bus dan waktu tempuh bus, waktu antara bus kendaraan, dan faktor okupansi kendaraan.
3. Data yang dikumpulkan merupakan data mengenai persepsi penumpang.
4. Metode yang digunakan adalah metode statistik deskriptif dan test hipotesis.