

BAB 1. PENDAHULUAN

1.1. LATAR BELAKANG

Transportasi umum yang efisien, aman, nyaman, dan terjangkau bukan sekadar instrumen mobilitas, melainkan elemen fundamental yang menyokong dinamika perkotaan sekaligus menjadi katalis bagi pertumbuhan ekonomi. Pemanfaatan transportasi umum secara optimal menjadi sangat krusial untuk menopang aktivitas harian masyarakat mulai dari perjalanan menuju tempat kerja, institusi pendidikan, hingga berbagai sektor ekonomi lainnya yang mana hal ini memberikan kontribusi yang sangat signifikan terhadap resiliensi perekonomian daerah (Prabowo & Prasetyanto, 2023). Di Kota Padang sendiri, kita melihat sebuah sistem transportasi yang didominasi oleh moda jalan raya, dengan dua pemain utama yang menjadi pilihan masyarakat: angkutan kota (angkot) dan *Bus Rapid Transit* atau yang kita kenal sebagai BRT Trans Padang. Kedua moda ini beroperasi dengan paradigma, karakteristik, serta standar pelayanan yang sangat kontras satu sama lain (Peraturan Menteri Perhubungan No.10 Tahun 2012.; Peraturan Walikota Padang No.127 tahun 2021). Meskipun keduanya sudah berfungsi melayani kebutuhan warga, pemahaman mendalam mengenai preferensi pengguna terhadap kedua moda ini menjadi sangat esensial untuk meningkatkan kualitas layanan, serta merumuskan kebijakan transportasi yang lebih responsif terhadap kebutuhan masyarakat yang heterogen (Evi, 2017; Mutmainnah et al., 2022).

Pemerintah mencoba mengintervensi ekosistem transportasi umum di Padang melalui kehadiran BRT Trans Padang yang mulai mengaspal sejak tahun 2014. Sistem ini dihadirkan untuk mendobrak keterbatasan aksesibilitas dengan menawarkan sejumlah keunggulan teknis, antara lain: penggunaan pendingin udara (AC), kapasitas optimal hingga 40 penumpang, serta penyediaan tempat duduk prioritas bagi kelompok rentan. Selain itu, Trans Padang menerapkan kebijakan tarif flat yang sangat terjangkau, yakni Rp 1.500 untuk pelajar dan Rp 3.500 untuk penumpang umum. Secara fungsional, sistem ini terbukti efektif dalam aspek aksesibilitas (96%), kapasitas (89%), serta keamanan dan kenyamanan (93%), meskipun variabel ketepatan waktu masih memerlukan evaluasi serius karena berada di angka 84% (Ananda & Mariya, 2020; Derita et al., 2023). Di kutub yang berseberangan, angkot tetap mampu mempertahankan eksistensinya berkat keunggulan spesifik: fleksibilitas rute dan kemampuan layanan *door-to-door*. Angkot mampu menjangkau penetrasi area pemukiman padat yang sulit diakses kendaraan besar, sehingga tetap memenuhi kebutuhan perjalanan jarak pendek masyarakat. Namun, posisi angkot

kian terancam akibat penurunan jumlah penumpang dan persaingan langsung dengan Trans Padang (Fitri & Putra, 2020). Dinamika ini bukan sekadar soal kompetisi antar-kendaraan, melainkan telah memicu konflik sosial ekonomi yang nyata, di mana para sopir angkot mengalami degradasi pendapatan yang signifikan akibat migrasi penumpang ke moda BRT (Derita et al., 2023).

Koridor 6 muncul sebagai lokus yang sangat strategis dalam membedah fenomena ini. Menghubungkan pusat kota dengan dua episentrum pendidikan utama—Universitas Andalas dan Politeknik Negeri Padang—jalur ini melayani segmen pasar yang sangat variatif, mulai dari mahasiswa, akademisi, hingga sektor pekerja umum (Fitri & Putra, 2020). Intensitas mobilitas di koridor ini menciptakan sebuah medan persaingan yang sangat nyata. Di sini, kita melihat benturan antara angkot yang mengandalkan fleksibilitas layanan dengan BRT Trans Padang yang menawarkan layanan terjadwal dan kenyamanan berfasilitas dengan tarif yang disubsidi (Derita et al., 2023). Membedah preferensi pengguna di Koridor 6 menjadi sangat esensial untuk menemukan titik keseimbangan kebijakan yang mampu mengakomodasi kepentingan seluruh *stakeholder* transportasi di Kota Padang.



Gambar 1.1 Rute Koridor 6 Trans Padang

Dinamika preferensi masyarakat di Koridor 6 ini menghadirkan sebuah fenomena yang sangat menarik untuk kita bedah. Di jalur ini, kita bisa melihat dengan jelas adanya benturan pola penggunaan serta konflik kepentingan yang nyata, di mana kedua moda aktif bertarung

memperebutkan penumpang, terutama pada *peak hours* atau jam-jam sibuk aktivitas pendidikan dan ekonomi (Palzi & Yuliarti, 2024).

Dalam kacamata ekonomi, tingkat pendapatan bukan sekadar angka, melainkan variabel utama yang mendikte pola pengeluaran rumah tangga, termasuk dalam menentukan pilihan transportasi publik. Jika kita merujuk pada teori ekonomi, terdapat kecenderungan bahwa semakin tinggi pendapatan per kapita seseorang, maka preferensi terhadap moda yang menawarkan kenyamanan dan kecepatan akan meningkat secara linear. Sebaliknya, kelompok dengan pendapatan rendah cenderung jauh lebih sensitif terhadap tarif dan akan memilih moda dengan biaya yang paling ekonomis (Mutmainnah et al., 2022; Evi, 2017). Studi di Kota Padang mengonfirmasi hal ini: penduduk dengan pendapatan di bawah Rp 3 juta lebih memilih angkot karena pertimbangan *price sensitivity*. Bagi mereka, angkot adalah pilihan yang paling rasional secara finansial. Di sisi lain, masyarakat dengan pendapatan menengah ke atas (di atas Rp 3 juta) cenderung melakukan *switching* ke Trans Padang yang menawarkan kenyamanan, efisiensi waktu, dan fasilitas yang lebih mumpuni. Hal ini secara otomatis memposisikan angkot sebagai inferior goods—sebuah pilihan yang hanya diambil ketika kondisi benar-benar terbatas (Rusy Dina et al., 2015; Sonia et al., 2022). Polarisasi pemilihan moda berdasarkan pendapatan inilah yang menjadi krusial untuk dianalisis guna merumuskan kebijakan tarif dan subsidi yang tepat sasaran.

Selain faktor ekonomi, jarak tempuh perjalanan juga muncul sebagai salah satu variabel *determinant* yang mendikte preferensi masyarakat. Untuk perjalanan jarak pendek (di bawah 5 km), angkot masih menjadi primadona karena menawarkan fleksibilitas yang luar biasa; penumpang bisa naik dan turun secara *door-to-door* tanpa harus terikat pada waktu tunggu yang lama. Ini adalah keunggulan absolut angkot di wilayah pemukiman yang padat (Fitri & Putra, 2020). Namun, ketika kita berbicara tentang perjalanan jarak menengah hingga jauh (di atas 5–10 km), terjadi pergeseran preferensi ke arah Trans Padang. Penumpang lebih memilih kenyamanan selama perjalanan panjang, kecepatan yang lebih stabil, serta fasilitas pendingin udara atau AC yang menjaga *comfort factor* mereka (Ananda & Mariya, 2020). Studi Sonia et al. (2022) membuktikan bahwa *trade-off* antara waktu dan kenyamanan menjadi alasan utama penumpang beralih ke Trans Padang untuk jarak tempuh yang lebih jauh. Pola preferensi ini semakin mempertegas bahwa variabel jarak adalah komponen yang sangat krusial dalam ekosistem transportasi perkotaan..

Aksesibilitas fisik sering kali menjadi variabel *determinant* yang paling nyata dalam keputusan pemilihan moda transportasi di Kota Padang, terutama di Koridor 6 yang dikelilingi oleh pemukiman padat dan pusat aktivitas pendidikan. Trans Padang beroperasi dengan

paradigma halte tetap atau *fixed stop*, yang mana hal ini mengharuskan penumpang untuk melakukan perjalanan kaki atau menggunakan moda pengumpan terlebih dahulu. Kondisi ini sering kali menjadi *barrier* atau kendala teknis bagi calon penumpang jika jarak menuju halte tidak ideal atau akses jalannya tidak memadai (Ananda & Mariya, 2020). Di sisi lain, angkot menawarkan keunggulan yang jauh lebih *fluid* melalui layanan *flexible stop*. Kemampuan angkot untuk menjemput dan mengantar penumpang di titik mana saja memberikan keunggulan absolut dalam aspek akses langsung ke pusat-pusat kegiatan (Fitri & Putra, 2020). Di wilayah Koridor 6, kemudahan akses fisik menuju kendaraan ini bukan sekadar detail teknis, melainkan telah menjadi *deciding factor* yang sangat signifikan dalam menentukan preferensi mobilitas masyarakat (Derita et al., 2023).

Jika kita mengamati literatur yang ada, mayoritas penelitian mengenai transportasi di Kota Padang cenderung bersifat *fragmented* hanya menyoroti variabel seperti pendapatan, jarak, atau aksesibilitas secara terpisah. Sebagian besar studi pun masih terjebak pada penggunaan pendekatan *revealed preference* yang bersifat deskriptif, yang mana fungsinya hanya sebatas memotret realitas saat ini tanpa kemampuan prediksi yang kuat (Evi, 2017; Fitri & Putra, 2020; Mutmainnah et al., 2022). Masih sangat sedikit studi yang berupaya menguji korelasi simultan antara tiga variabel utama tersebut di Koridor 6, padahal area ini adalah titik interaksi paling intens antara angkot dan Trans Padang (Derita et al., 2023; Sonia et al., 2022). Di sinilah penelitian ini hadir dengan membawa sebuah novelty atau kebaruan; yakni dengan menerapkan analisis *Revealed Preference* (RP) sederhana. Kita tidak hanya ingin melihat perilaku aktual hari ini, tetapi juga ingin memprediksi pergeseran preferensi masyarakat di masa depan jika atribut layanan Trans Padang ditingkatkan (Wahab & Andika, 2019). Pendekatan ini menjadi sangat krusial agar hasil penelitian tidak hanya berakhir sebagai tumpukan kertas, melainkan menjadi basis bagi perumusan kebijakan yang lebih *adaptive* dan *evidence-based*.

Berangkat dari berbagai problematika dan *gap* penelitian di atas, studi ini bertujuan untuk membedah secara mendalam pengaruh tingkat pendapatan, jarak tempuh, dan aksesibilitas terhadap preferensi pemilihan moda antara angkot dan Trans Padang di Koridor 6 Kota Padang. Hasil akhir dari penelitian ini diharapkan mampu memberikan rekomendasi berbasis data yang solid bagi para *stakeholder* terkait. Harapannya jelas: agar kebijakan transportasi publik di masa depan tidak hanya efektif secara operasional, tetapi juga berkeadilan dan memiliki daya tarik yang kuat bagi seluruh lapisan masyarakat Kota Padang (Prabowo & Prasetyanto, 2023; Rusy Dina et al., 2015).

1.2. TUJUAN DAN MANFAAT

1.2.1. Tujuan

Tujuan utama penelitian ini adalah:

- 1) Mengidentifikasi distribusi karakteristik pengguna berdasarkan variabel tingkat pendapatan, jarak tempuh perjalanan, dan kondisi aksesibilitas pada moda Angkot dan Trans Padang di Koridor 6.
- 2) Menganalisis hubungan antara tingkat pendapatan, jarak tempuh, dan aksesibilitas terhadap preferensi pemilihan moda transportasi umum.
- 3) Memodelkan probabilitas pemilihan moda dan menentukan faktor yang paling dominan berpengaruh di antara variabel tingkat pendapatan, jarak tempuh perjalanan, dan aksesibilitas fisik.
- 4) Menganalisis sensitivitas respon pengguna Trans Padang terhadap skenario perubahan tarif.

1.2.2. Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan memiliki manfaat sebagai berikut :

- 1) Menyediakan landasan akademik tentang hubungan antara jarak tempuh perjalanan, aksesibilitas, preferensi moda transportasi, dan tingkat pendapatan.
- 2) Memperkaya kajian teknik sipil dalam perencanaan transportasi yang mempertimbangkan aspek sosial-ekonomi.
- 3) Memberikan masukan bagi pemerintah dalam pengembangan kebijakan transportasi yang sesuai dengan karakteristik sosial-ekonomi masyarakat.
- 4) Membantu operator transportasi dalam meningkatkan layanan sesuai preferensi pengguna dari berbagai tingkat pendapatan.
- 5) Mendukung perencanaan sistem transportasi yang lebih efektif dan adil di Kota Padang.

1.3. Batasan Masalah

- 1) Penelitian ini dibatasi pada wilayah administratif Kota Padang, khususnya pada Koridor 6 yang merupakan jalur utama penghubung pusat kota dan kawasan pendidikan serta permukiman, dan dilayani oleh moda transportasi umum Trans Padang dan angkot.

- 2) Responden penelitian dibatasi pada kelompok usia 19–65 tahun yang melakukan perjalanan rutin untuk bekerja atau pendidikan di sepanjang Koridor 6, dengan pengelompokan berdasarkan tingkat pendapatan rendah, menengah, dan tinggi.
- 3) Moda transportasi yang diteliti dibatasi pada transportasi umum konvensional, yaitu Trans Padang dan angkot, yang beroperasi di Koridor 6 Kota Padang.
- 4) Pengambilan data dilakukan melalui kuesioner daring (Google Form) dengan fokus pada perjalanan pada jam sibuk pagi (06.00–09.00) dan sore (16.00–19.00) pada hari kerja di Koridor 6.
- 5) Analisis penelitian difokuskan pada pengaruh variabel tingkat pendapatan, jarak tempuh perjalanan, dan aksesibilitas terhadap preferensi pemilihan moda transportasi umum.
- 6) Penelitian mencakup analisis sensitivitas respons pengguna terhadap skenario perubahan tarif, namun tidak mencakup analisis biaya operasional kendaraan (BOK) dari sisi operator.
- 7) Penelitian tidak mencakup perjalanan di luar jam sibuk, akhir pekan, penggunaan kendaraan pribadi atau transportasi *online*, serta wilayah di luar Koridor 6 Kota Padang.

1.4. SISTEMATIKA PENULISAN

Sistematika penulisan tugas akhir ini adalah

BAB I PENDAHULUAN

Menjelaskan secara umum tentang latar belakang penelitian, tujuan dan manfaat penelitian, batasan masalah, lokasi penelitian dan sistematika penulisan tugas akhir.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Membahas terkait teori dasar mengenai penelitian yang terdiri dari konsep transportasi umum, karakteristik pola pergerakan penduduk, analisis pengeluaran transportasi, metode pengumpulan dan pengolahan data survei, serta studi terdahulu yang relevan dengan penelitian ini.

BAB III METODOLOGI

Membahas terkait metode dan langkah-langkah dalam pelaksanaan penelitian.

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Membahas terkait hasil penelitian dari pengolahan data survei yang meliputi analisis karakteristik responden, pola pergerakan penduduk, proporsi pengeluaran transportasi terhadap pendapatan, serta pembahasan mengenai hubungan antar variabel yang diteliti.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Membahas terkait kesimpulan dari hasil penelitian serta saran-saran yang dapat diberikan untuk pengembangan penelitian selanjutnya dan perbaikan sistem transportasi di Kota Padang.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

