

BAB 1. PENDAHULUAN

1.1. LATAR BELAKANG

Permasalahan penting yang dihadapi daerah perkotaan di bidang transportasi adalah tingginya tingkat penggunaan kendaraan bermotor pribadi serta rendahnya pengguna transportasi umum. Pemerintah kota harus menyediakan transportasi massal yang layak bagi warganya demi menunjang kegiatan sosial dan ekonomi. Konsensus yang muncul dalam mengatasi masalah transportasi dan mobilitas di perkotaan ialah dengan cara mereformasi sistem transportasi publik dan membangun sistem transportasi massal. Salah satu sistem transportasi massal adalah Bus Rapid Transit (BRT) yang muncul sebagai solusi untuk meningkatkan mobilitas masyarakat di kawasan perkotaan (ITDP Indonesia, 2018).

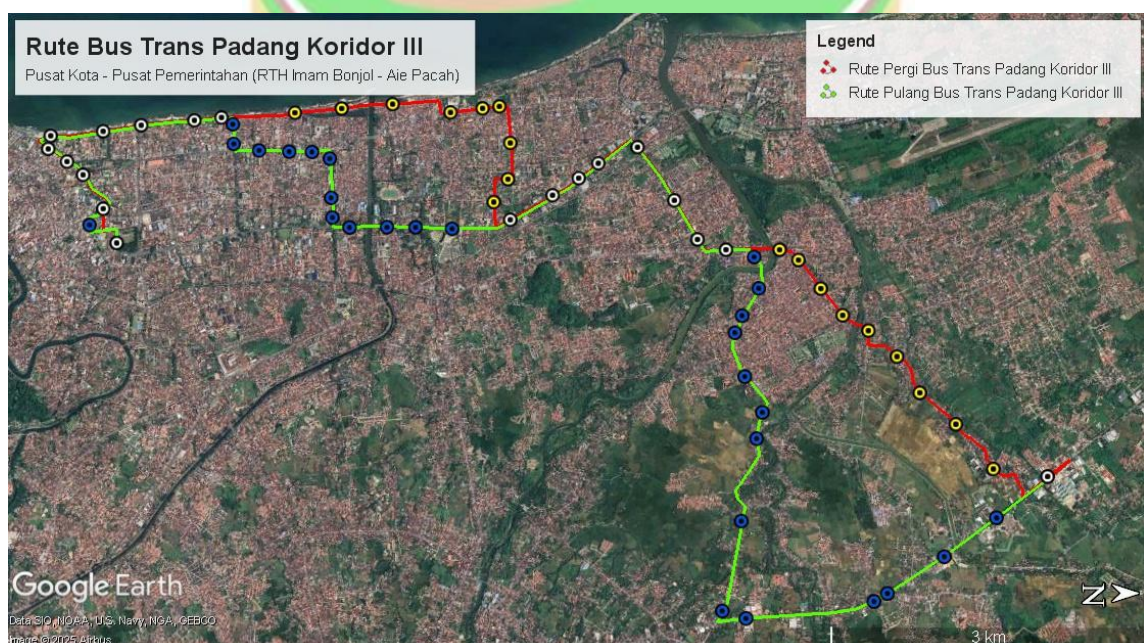
Bus Rapid Transit (BRT) adalah moda transportasi massal berbasis bus yang mempunyai desain, pelayanan dan infrastruktur yang dikustomisasi untuk meningkatkan kualitas sistem dan meminimalisir gangguan seperti penundaan kedatangan dan keberangkatan yang sering ditemui pada sistem bus biasa (ITDP Indonesia, 2016). Indonesia mulai mengimplementasikan sistem BRT tahun 2004 di Jakarta yang disebut TransJakarta. Setelah Jakarta, kota-kota besar di Indonesia mulai mengimplementasikan sistem BRT. Pada Februari 2014, sistem BRT mulai diimplementasikan di kota Padang dengan nama Trans Padang (Kementerian Perhubungan RI, 2024). Pada 18 April 2024, Trans Padang menambah layanan Koridor III (Pusat kota – Pusat pemerintahan) (Elfisha & Antoni, 2024).

Rute bus Trans Padang (TP) koridor 3 (K3) atau disingkat bus TP K3 dengan rute pergi Pusat Kota – Pusat Pemerintahan melewati 39 halte/tempat pemberhentian bus (TPB) dengan panjang perjalanan 16,45 km. Rute dimulai dari RTH Imam Bonjol (Pusat Kota) - BNI Simpang Dobi - Hotel Truntum - Mr. DIY Hayam Wuruk - Happy Family Karaoke - Gerbang II Masjid Al-Hakim - Dinas Kebudayaan Sumbar - Lontong Uniang Olo Ladang - SDN 14 Olo Ladang - SDN 27 Olo Ladang - Rusunawa Purus - Pantai Puruih Padang - Pantai Muaro Lasak - Hotel Pangeran Beach - Simpang Lolong - Simpang Belanti - SMAN 1 Padang - Kantor Camat Padang Utara - Simpang Universitas Metamedia - Halte Belanti - Halte AKBP - Halte Transmart - Halte Elang Perkasa - Toko Sinar Simpang Presiden - SJS Plaza Lapai - SMPN 12 Padang - Institut Teknologi Padang - Akademi Refraksi Padang - Simpang Berok - Depot Azizah -

Simpang 3 Kurao Pagang - Aciak Mart Maransi - Lapau Raisa - Barbershop Satellite - Udaya Laundry - Kampus II Universitas Bung Hatta - RS. Siti Rahmah (Pusat Pemerintahan).

Rute pulang adalah Pusat Pemerintahan - Pusat Kota, melewati 45 halte dengan total Panjang perjalanan 19,55 km dimulai dari RS. Siti Rahmah - Pusat Pemerintahan Aie Pacah - FKG Baiturrahmah - RSUD dr. Rasidin - Universitas Terbuka - Mitsubishi Bypass - Simpang Balai Baru - Masjid An-Nur Lolong - Simpang Stifarm Siteba - Kantor Camat Nanggalo - Politeknik Kemenkes Padang - Kimia Farma Siteba - Pegadaian Siteba - BRI Siteba - Klinik Armina Medika - Institut Teknologi Padang - SMPN 12 Padang - Dinas ESDM Provinsi Sumbar - R.M VII Koto Talago - Halte Elang Perkasa 2 - Halte Transmart - Halte Stikes Alifah - Halte Belanti - Halte Masjid Raya Sumbar - Halte Telkom - Halte GOR/Koni Sumbar - Halte Bank BTN - SDN Percobaan Ujung Gurun - Asokamata Motor - Dinas Koperasi Kota Padang - Buttonsarves Veteran - Masjid Al-Wustha Purus - PT. Suka Fajar - STMIK Jayanusa - MDTA Asra Olo Ladang - SDN 27 Olo Ladang - SDN 14 Olo Ladang - Yon Kabel - Dinas Kebudayaan Sumbar - Denbekang Padang - Plan B Hotel - Museum Adityawarman - SMKN 9 Padang - Matre Baby Shop - RTH Imam Bonjol (Pusat Kota).

Rute pergi dan rute pulang bus TP K3 ditampilkan pada **Gambar 1.1** terlihat terdapat perbedaan atau deviasi yang cukup besar. Ditinjau dari panjang perjalanan rute pergi dan pulang terjadi deviasi sebesar 3,1 km. Deviasi rute ini menarik untuk diteliti, apakah mempunyai dampak terhadap kinerja operasional.



Gambar 1.1 Rute pergi dan pulang bus TP K3

1.2. RUMUSAN MASALAH

Rumusan masalah dalam menentukan rute angkutan umum berpengaruh pada kinerja operasional dimulai dengan mengidentifikasi kinerja operasional eksisting. Pada penelitian ini terdapat perbedaan antara rute pergi dan rute pulang. Berikut beberapa poin rumusan masalah yang biasanya muncul dalam studi kinerja operasional angkutan umum:

1. Bagaimana kondisi eksisting kinerja operasional bus TP K3 rute pergi dan rute pulang?
2. Apakah terdapat perbedaan kinerja operasional rute pergi dan rute pulang? Apakah signifikan secara statistik?
3. Apakah berdasarkan pengalaman penumpang yang naik/turun pada rute yang mengalami deviasi mempengaruhi perjalanannya?

1.3. BATASAN MASALAH

Batasan masalah agar penelitian agar lebih fokus, adalah:

1. Objek penelitian adalah Bus Trans Padang Koridor 3 (Bus TP K3)
2. Kinerja operasional yang ditinjau adalah faktor muat (*load factor*), waktu antara (*headway*) bus, kecepatan, waktu sirkulasi.
3. Data informasi perjalanan penumpang diperoleh melalui survei di atas kendaraan metode wawancara.
4. Pengolahan data kinerja operasional secara statistik deskriptif dan perbedaan kinerja operasional akibat deviasi rute secara statistik inferensial metode uji hipotesis 2 populasi dan uji *Chi-Square*.

1.4. TUJUAN LAPORAN PENELITIAN

Tujuan penelitian ini adalah :

1. Mengidentifikasi kondisi eksisting kinerja operasional bus TP K3 rute pergi dan rute pulang.
2. Menganalisis perbedaan kinerja operasional rute pergi dan rute pulang secara statistik?
3. Menganalisis pengaruh antar variabel perjalanan penumpang yang naik/turun pada rute yang mengalami deviasi.

1.5. MANFAAT LAPORAN PENELITIAN

Penelitian ini dapat dijadikan sumber rujukan bagi Dinas Perhubungan kota Padang melalui operator Perumda PSM untuk meningkatkan kinerja operasional bus TP K3 dan analisis deviasi rute untuk meningkatkan pelayanan .

1.6. SISTEMATIKA PENULISAN

Sistematika penulisan laporan penelitian ini adalah:

Bab 1 Pendahuluan

Bab ini berisi latar belakang, rumusan masalah, batasan masalah, tujuan laporan penelitian, manfaat laporan penelitian serta sistematika penulisan.

Bab 2 Tinjauan Pustaka dan Dasar Teori

Bab ini berisi tentang pengenalan bus rapid transit, kinerja operasional bus yang meliputi faktor muat, waktu antara, kecepatan kendaraan, waktu perjalanan dan waktu sirkulasi. Serta studi terdahulu terkait kinerja operasional.

Bab 3 Metode Laporan Penelitian

Bab ini berisi tentang rancangan penelitian, pengumpulan data dan analisis data.

Bab 4 Hasil dan Pembahasan

Bab ini berisi tentang kinerja operasional bus TP K3, deviasi operasional bus RP K3 dan pengaruh deviasi perjalanan ditinjau dari penumpang.

Bab 5 Kesimpulan dan Saran

Bab ini berisi tentang kesimpulan dari hasil yang didapat dan saran-saran yang berkaitan dengan penyusunan laporan penelitian ini.

