



## Kajian Karakteristik Pelaku Perjalanan Moda Transportasi Publik Bus Rapid Transit Di Kota Padang

Wiga Deswita Manik<sup>1</sup>, Rery Novio<sup>2</sup>

Program Studi Geografi,

Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Padang

Email: [wigamanik@gmail.com](mailto:wigamanik@gmail.com)

### ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis karakteristik pelaku perjalanan moda transportasi publik koridor 1 Trans Padang. Data diperoleh dari hasil survey dan kuisioner. Teknik pengambilan sampel menggunakan teknik sampling insidental dengan populasi seluruh pengguna Trans Padang dan jumlah sampel 270 responden. Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan analisis persentasi. Berdasarkan hasil penelitian, diketahui bahwa pelaku perjalanan menggunakan Trans Padang didominasi oleh kelompok usia 10-20 tahun (40%), perempuan (78%) dan 39% nya tidak memiliki kendaraan pribadi, penghasilan perbulan kecil dari Rp1.500.000 (61%) dengan 25% nya mengeluarkan biaya perjalanan sehari < Rp10.000, jenis pekerjaan pelajar/mahasiswa dengan total waktu tempuh 10-30 menit (36%), golongan paksawan (72%) dan didominasi oleh pelaku perjalanan yang tidak memiliki SIM namun memiliki kendaraan (22%). Pergerakan pelaku perjalanan didominasi oleh asal tujuan perjalanan pada kawasan perkantoran, maksud perjalanan dengan tujuan untuk kegiatan pendidikan dan perjalanan kembali ke rumah dan cara pencapaian halte dengan berjalan kaki (47%). Pelayanan transportasi BRT Trans Padang berdasarkan faktor muat sebesar 77%, lama waktu tunggu 5-10 menit, jarak pencapaian antar halte 300-1000 meter (58%), sebagian besar tidak melakukan perpindahan rute atau moda (48%).

Kata Kunci : Pelaku Perjalanan, Pola Perjalanan, Transportasi Publik

### ABSTRACT

*This study studied to analyze the characteristics of public transport modes on the Bus Rapid Transit (BRT) case study of coridor 1 of Trans Padang. The data used are primary data obtained from the result of surveys and quetionnaires. The sampling technique uses incidental sampling techniques with the entire population of Trans Padang users and samples of 270 respondents. The data analysis used in this study is percentage analysis. Based on the result of the study, it is known that the travelers using Trans Padang are dominated by 10-20years age group(40%), female sex(77,8%), c) a small income mothly income of Rp1.500.000 (61%) with 25% incurred a day trip cost < Rp10.000, type of student work wth a total travel time of 10-30minutes(36%), the group of compulsion (72%), do not have a driving license but have a vehicle (22%). The movement of the perpetrators of the trip is dominated by the origin and destination of the trip or the area that is the office area, the purpose of the trip is for education and back to home, the way to reach the bus stop on foot (47%). The movement of the travel agent is dominated by the origin and destination of the trip by the office area, the purpose of the trip is for education and the trip back home, the way to reach the stop on foot (47%). Trans Padang services based on load factor of wating time of 5-10 minutes, distance between 300-1000 meters (58%), most of them do not change routes or modes (48%)*

Key Words : Travel Actors, Travel Patterns, Public Transportation

<sup>1</sup>Mahasiswa Program Studi Geografi

<sup>2</sup>Dosen Jurusan Geografi Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang

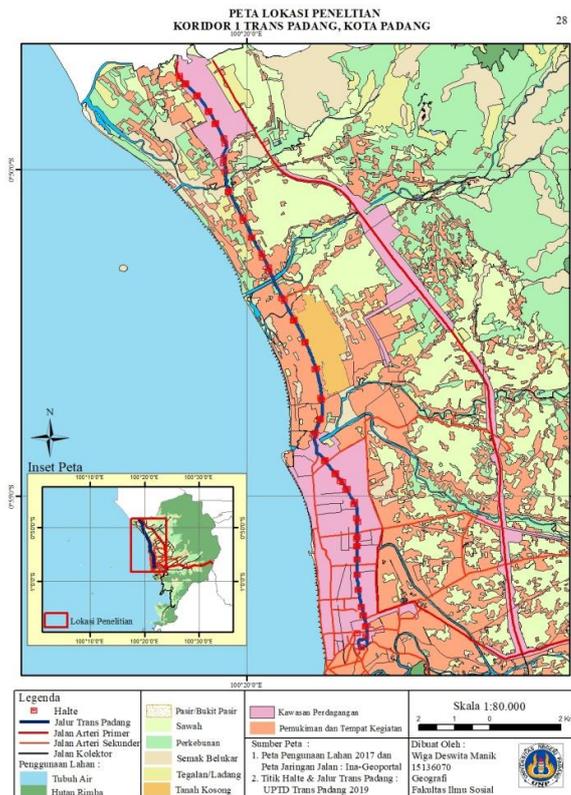
## PENDAHULUAN

Kota Padang merupakan ibukota Provinsi Sumatera Barat menjadikan Kota Padang sebagai lokasi yang strategis, sehingga mengalami pertumbuhan dan perkembangan yang pesat dari tahun ke tahun. Pesatnya perkembangan Kota Padang menyebabkan semakin besarnya beban yang harus ditanggung termasuk di dalamnya beban penduduk, beban aktivitas serta beban pergerakan. Besarnya arus dan pola pergerakan lalu lintas sebuah kota dapat memberikan umpan balik untuk menetapkan lokasi tata guna lahan yang tentunya membutuhkan prasarana baru pula (Tamin,2000). Interaksi antar berbagai kegiatan yang dipisahkan oleh jarak, memerlukan sistem transportasi sebagai penghubung. Sistem transportasi menjamin terjadinya mobilitas penduduk untuk dari asal ke tujuan akan terdistribusi lagi ke dalam moda-moda angkutan yang berbeda-beda yang secara umum dapat dibedakan menjadi kendaraan pribadi dan angkutan umum penumpang.

Di Kota Padang terdapat dua moda angkutan umum, diantaranya adalah *Bus Rapid System* (BRT) Trans Padang dan angkutan perkotaan (angkot). Moda angkutan umum yang paling banyak memiliki jumlah angkutan dan pelayanan rute paling banyak saat ini adalah angkutan kota. Namun pada jam-jam sibuk, keberadaan moda transportasi angkot sering kali menyebabkan

permasalahan dalam transportasi seperti kemacetan yang berdampak pada menurunnya aksesibilitas transportasi bagi masyarakat di kawasan perkotaan Kota Padang. Guna mengatasi hal tersebut Kota Padang telah melakukan penerapan penggunaan *Bus Rapid Transit* (BRT) untuk memperbaiki layanan angkutan perkotaan yang ada saat ini. Berdasarkan keluaran Dokumen Rencana Induk Transportasi Kota Padang 2010-2030, pelayanan Trans Padang direncanakan 5 (lima) koridor yang melayani jalan-jalan utama di Kota Padang. BRT Trans Padang mulai beroperasi pada 2014 dan sampai saat ini terdapat 1 koridor yang beroperasi yaitu koridor 1 dengan lintasan Pusat Kota-Lubuk Buaya. Menurut jenisnya BRT Trans Padang tergolong *bus lane*. Dimana Nasrullah (2010) menjelaskan bahwa BRT dengan sistem *bus lane* adalah jalur bus yang melewati jalanan yang sudah ada atau jalan yang dilewati oleh angkutan lain.

Sebagai moda transportasi yang baru beroperasi, maka dibutuhkan karakteristik pelaku perjalanan dan kinerja pelayanan bus yang dapat digunakan sebagai sumber informasi untuk mengatasi tantangan-tantangan bagi pengoperasian *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Padang ke depannya, oleh karenanya dilakukan pembenahan dan perbaikan dari berbagai segi untuk kemajuan transportasi di Wilayah Kota Padang.



Gambar 1. Peta Lokasi Penelitian

Gambar 1. Peta Lokasi Penelitian

## METODE PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan pada Koridor I (Pusat Kota-Lubuk Buaya) *Bus Rapid Transit* Trans Padang, peta disajikan pada **gambar 1**, tempat pengambilan sampel diambil sepanjang rute Trans Padang. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh pengguna *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Padang pada Koridor I (Pusat Kota-Lubuk Buaya). Dalam menentukan besaran sampel, peneliti menggunakan tabel penentuan jumlah sampel Isaac dan Michael dalam Sugiyono, 2005. Jumlah sampel 270 dan taraf kepercayaan 10%.

Teknik pengumpulan data penelitian ini menggunakan kuesioner dan studi dokumenter, kuesioner digunakan untuk mengumpulkan data

mengenai karakteristik pelaku perjalanan, karakteristik pergerakan dan karakteristik pelayanan jasa transportasi. Studi dokumenter digunakan untuk pengambilan data-data dari instansi terkait, yaitu data jumlah penumpang.

Proses selanjutnya setelah pengumpulan data yaitu analisis data. Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif. Menurut Sugiyono (2005) menjelaskan bahwa metode deskriptif adalah metode yang digunakan untuk menggambarkan hasil penelitian tetapi tidak digunakan untuk membuat kesimpulan yang lebih luas. Analisis yang akan dipergunakan dalam kajian ini adalah analisis deskriptif terhadap data kualitatif dan didukung oleh analisis kuantitatif, dengan cara

mendeskripsikan semua informasi dari hasil analisis kuantitatif yang disajikan dalam angka maupun persentase dalam bentuk tabel atau grafik frekuensi.

Data dianalisis menggunakan analisis persentasi diantaranya adalah karakteristik pergerakan dan pelaku perjalanan BRT Trans Padang dan kinerja pelayanan bus. Maka digunakan analisis persentasi dengan formula sebagai berikut:

$$P = \frac{n}{N} \times 100 \%$$

Keterangan:

P = Persentase yang diperoleh

n = Jumlah nilai yang diperoleh

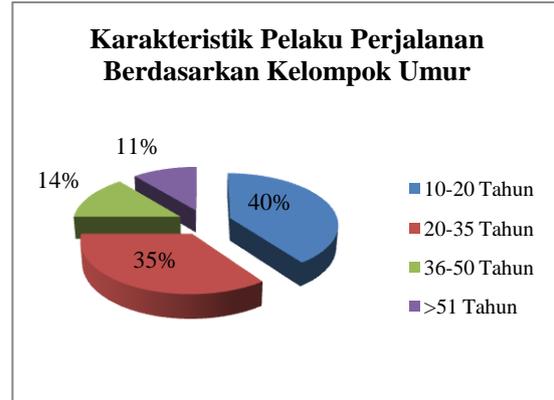
N = Jumlah responden

100% = Konstanta (Ali, 1987)

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Karakteristik Pelaku Perjalanan Bus Rapid Transit ( BRT ) Trans Padang

Warpani (1990) menjelaskan bahwa karakteristik pelaku perjalanan dapat memberikan gambaran mengenai *demand* akan pelayanan transportasi yang dibutuhkan. Karakteristik tersebut antara lain usia, dan pekerjaan pelaku perjalanan. Penelitian ini untuk menggambarkan karakteristik pelaku perjalanan, penulis melakukan penelitian berdasarkan golongan usia, ukuran rumah tangga, total biaya perjalanan dalam sehari dan golongan pelaku perjalanan.

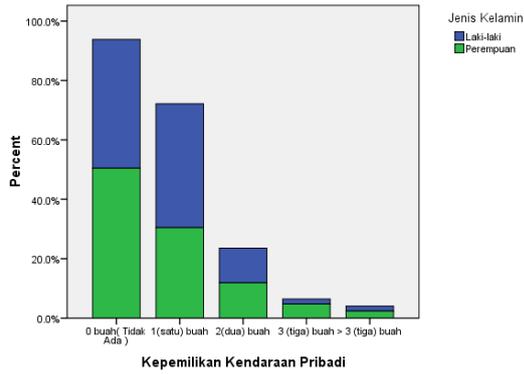


Sumber : Data yang diolah (2019)

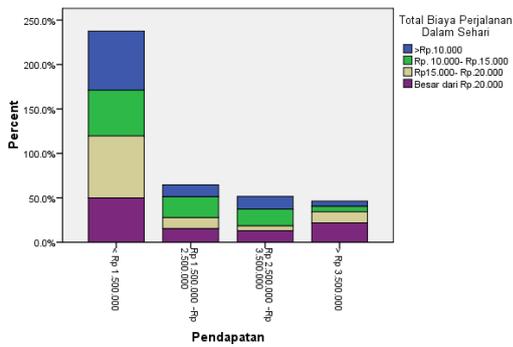
Gambar 2. Karakteristik Pelaku Perjalanan Berdasarkan kelompok Usia

Karakteristik pelaku perjalanan BRT Trans Padang dapat memberikan gambaran mengenai permintaan kebutuhan akan angkutan masal. Dilihat berdasarkan golongan umur pada **gambar 2**, perjalanan dengan menggunakan angkutan umum banyak dilakukan oleh golongan usia sekolah umur 10-20 tahun yaitu sebesar 40% dan golongan usia lebih dari 50 tahun yaitu sebesar 11%.

Menurut jenis kelamin, dari **gambar 3** tergambar bahwa 78% dari responden berjenis kelamin perempuan. Selanjutnya 22.2% dari responden berjenis kelamin laki-laki. Namun dari 78% pelaku perjalanan berjenis kelamin perempuan, 38% diantaranya memiliki kendaraan pribadi dan untuk pelaku perjalanan berjenis kelamin laki-laki 10% diantaranya tidak memiliki kendaraan pribadi.



Gambar 3. Karakteristik Pelaku Perjalanan Berdasarkan Jenis Kelamin dan Kepemilikan Kendaraan Pribadi

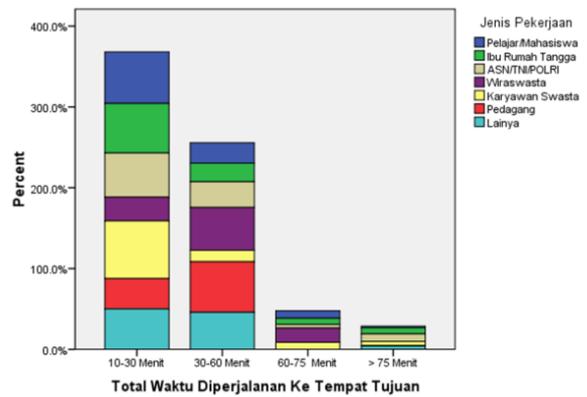


Gambar 4. Karakteristik Pelaku Perjalanan Berdasarkan Pendapatan dan Biaya Perjalanan Dalam Sehari

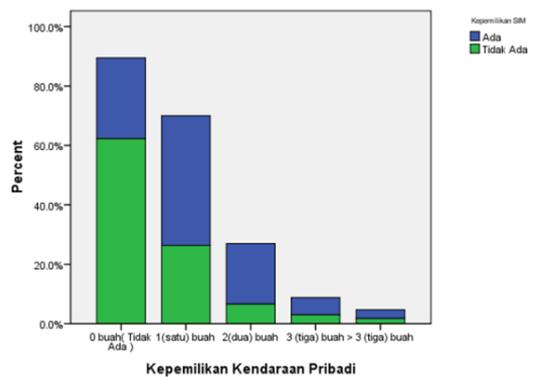
Pada **gambar 4**, diperoleh informasi tentang karakteristik pelaku berdasarkan pendapatan dan biaya perjalanan dalam sehari, dimana 61% diantaranya memiliki pendapatan kecil dari Rp 1.500.000, 26% diantaranya mengeluarkan biaya perjalanan kurang dari Rp 10.000. Sebesar 23% dari pelaku perjalanan mengeluarkan biaya perjalanan berkisar antara Rp 10.000-Rp 15.000 dan 37% diantaranya mengeluarkan biaya transportasi lebih dari Rp 15.000. Pelaku perjalanan dengan pendapatan >Rp 3.500.000 sebagian besar mengeluarkan biaya transportasi besar dari Rp 20.000.

Karakteristik pelaku perjalanan berdasarkan jenis pekerjaan dan waktu tempuh perjalanan pada **gambar 5**,

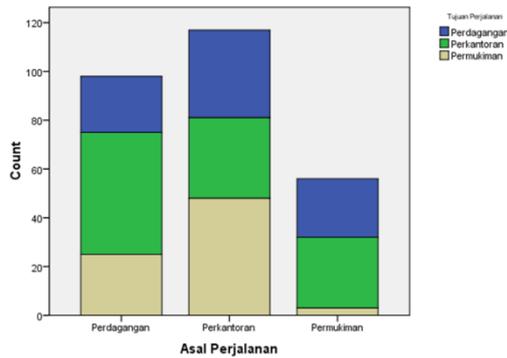
dijelaskan bahwa sebagian besar pelaku perjalanan menghabiskan waktu 10-30 menit dalam perjalanannya baik dari jenis pekerjaan apapun, sementara untuk waktu tempuh 30-60 menit sebagian besar dilakukan oleh pelaku perjalanan dengan pekerjaan sebagai pedagang. Waktu tempuh lebih dari 1 jam tidak dilakukan oleh pelaku perjalanan yang bekerja sebagai pedagang.



Gambar 5. Karakteristik Pelaku Perjalanan Berdasarkan Jenis Pekerjaan dan Waktu Tempuh Perjalanan



Gambar 6. Karakteristik Pelaku Perjalanan Berdasarkan Kepemilikan Kendaraan Pribadi dan Kepemilikan SIM



Gambar 7. Karakteristik Pergerakan Pelaku Perjalanan Berdasarkan Asal Tujuan Perjalanan

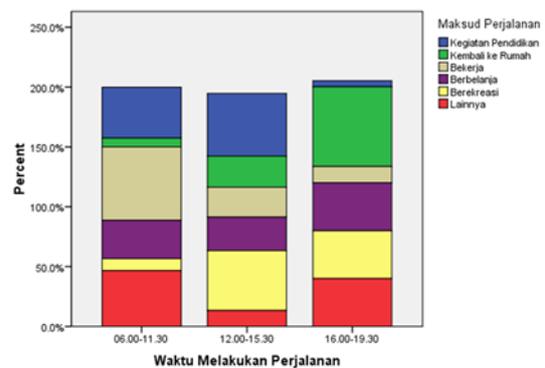
Jika ditinjau dari pemenuhan akan kebutuhan mobilitasnya (Miro,2004), masyarakat dapat dibagi dalam dua kelompok yaitu kelompok pilihwan dan kelompok paksawan atau tidak memiliki kendaraan pribadi. Dilihat dari **gambar 6**. Mengenai kepemilikan kendaraan dan legalitas mengendarai kendaraan pribadi, maka dapat disimpulkan bahwa 72% pengguna Trans Padang termasuk golongan paksawan, 28% pelaku perjalanan Trans Padang sebagai kaum pilihwan.

### Karakteristik Pergerakan Pelaku Perjalanan Bus Rapid Transit Trans Padang

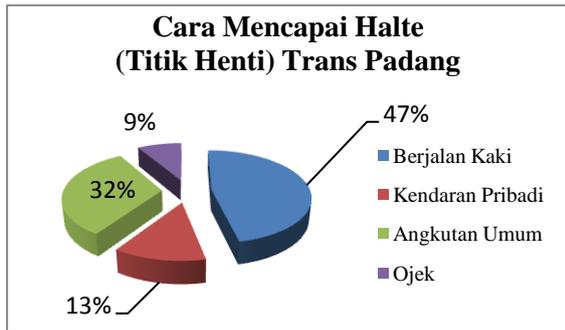
Menurut Khisty dan Lall (2005), bahwa tata guna lahan merupakan salah satu penentu utama timbulnya pergerakan dan aktivitas. Aktivitas yang dikenal dengan bangkitan perjalanan akan menentukan fasilitas-fasilitas transportasi apa saja yang akan dibutuhkan untuk melakukan pergerakan. Penggunaan lahan disekitar koridor 1 Trans Padang didominasi oleh kawasan perdagangan, permukiman dan kawasan perkantoran. Berdasarkan hasil survey pada **gambar 7**, kawasan yang menjadi bangkitan dan

tarikan yang paling dominan adalah kawasan perkantoran, namun bangkitan dari kawasan perkantoran didominasi dengan tujuan ke kawasan perdagangan dan tarikan dari kawasan perkantoran didominasi oleh bangkitan dari kawasan perdagangan.

Menurut Setijowarni dan Frazila (2001), bahwa manusia sebagai pelaku perjalanan memiliki maksud masing-masing dalam melakukan perjalanannya. Karakteristik perjalanan penumpang BRT Trans Padang berdasarkan hasil survey, dapat dilihat pada **gambar 8**, maksud perjalanan yang mendominasi pada pagi hari adalah perjalanan untuk bekerja dan untuk kegiatan pendidikan, pada siang hari didominasi oleh perjalanan yang bermaksud untuk kegiatan pendidikan dan rekreasi dan pada sore hari didominasi oleh perjalanan kembali kerumah dan kegiatan sosial lainnya.



Gambar 8. Karakteristik Pergerakan Pelaku Perjalanan Berdasarkan Maksud Perjalanan dan Waktu Melakukan Perjalanan



Gambar 9. Karakteristik Pergerakan Pelaku Perjalanan Berdasarkan Cara Mencapai Halte

Jika ditinjau dari pemenuhan cara mencapai halte pada **gambar 9**, terdapat dua cara pencapaian yang dominan digunakan responden pengguna Trans Padang diantaranya dengan berjalan kaki dengan persentase 47% dan menggunakan angkutan umum 32%. Hal ini dapat memberi gambaran bahwa pengguna Trans Padang tergolong aksesibel dikarenakan terkoneksinya jalur angkutan umum lain daripada jalur atau rute Trans Padang dan cukup dekat dijangkau hanya dengan berjalan kaki. 13% dari pelaku perjalanan Trans Padang dalam mencapai halte menggunakan kendaraan pribadi.

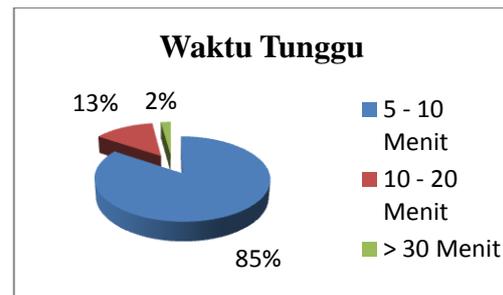
### Karakteristik Pelayanan Transportasi Bus Rapid Transit Trans Padang

Tabel 1. Karakteristik Pelayanan Transportasi BRT Trans Padang Berdasarkan Load Factor

Ket	Arah Batas ke Pusat Kota	Arah Pusat ke Batas Kota
Max	135%	138%
Min	10%	8%
Rata-rata	74%	80%
Load Factor Trans Padang		77%

Sumber : Data yang diolah (2019)

Terdapat beberapa persyaratan standar pelayanan angkutan umum di Indonesia menurut SK Dirjen 687/2002, diantaranya *load factor* atau faktor muat dengan standar dinamis 70%, waktu tunggu rata-rata 5-10 menit dan maksimum 10-20 menit, jarak pencapaian halte 300-500 meter, pergantian rute dan moda pelayanan maksimal sebanyak 2 kali, dan lama perjalanan ke dan dari tempat tujuan 1-1,5 jam. Dan berdasarkan hasil analisis data load factor atau faktor muat *Bus Rapid Transit* Trans Padang adalah sebesar 77% atau dapat disimpulkan melebihi standar dinamis yang telah ditetapkan dinas perhubungan.



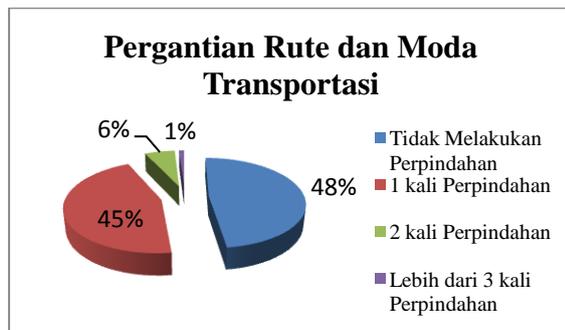
Gambar 10. Karakteristik Pelayanan Transportasi BRT Trans Padang Berdasarkan Waktu Tunggu di Halte

Waktu yang dihabiskan oleh responden untuk mendapatkan kedatangan Bus Trans Padang sebagian besar menghabiskan waktu rata-rata sebesar 5-10 menit (85%) yang telah sesuai SK Dirjen 687/2002. Sebagian kecil dari responden menghabiskan waktu tunggu untuk menggunakan Trans Padang lebih dari 30 menit, yang berdasarkan pengamatan lapangan, hal ini dikarenakan pelaku perjalanan cenderung untuk menunggu bus dengan kepadatan rendah.

Tabel 2. Karakteristik Pelayanan Transportasi BRT Trans Padang Berdasarkan Jarak Pencapaian Halte

Lokasi Halte	Jarak Antar Halte (Meter)	Kelompok Jarak Antar Halte	%
Kawasan Pusat kota	< 300	11	16
	300-500	19	27
	>500	7	10
Kawasan Pinggiran Kota	<500	10	14
	500-1000	22	31
	>1000	1	1
Total			100

Sumber : Data yang diolah (2019)



Gambar 12. Karakteristik Pelayanan Transportasi BRT Trans Padang Berdasarkan Pergantian Rute dan Moda Transportasi

Berdasarkan standar pelayanan angkutan umum, jarak pencapaian halte yang sesuai adalah 300-500 meter kawasan pusat kota dan 500-1000 meter pada kawasan pinggiran kota, maka berdasarkan hasil analisis data pada **tabel 2**, sebesar 58% telah memenuhi standar pelayanan. Jika dilihat berdasarkan jumlah pergantian rute pada **gambar 12**, rute dan moda transportasi, sebesar 48% tidak melakukan perpindahan moda menuju ke tempat tujuannya dalam artian dengan hanya menggunakan Trans Padang sebagai moda angkutannya dapat mengantarkan ke alamat tujuan dan 45%

dari responden pengguna Trans Padang melakukan perpindahan moda transportasi satu kali, untuk perpindahan moda transportasi dua kali sebesar 6%. Maka 99% pelayanan transportasi Bus Rapis Transit Trans Padang telah sesuai dengan ketetapan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dimana perpindahan moda transportasi maksimal 2 kali.

## PENUTUP

### Kesimpulan

1. Pelaku perjalanan moda transportasi publik Bus Rapid Transit (BRT) Trans Padang didominasi oleh : a) golongan usia sekolah yaitu 10-20 tahun, b) jenis kelamin perempuan (78%), c) penghasilan yang didapatkan kecil dari Rp 1.500.000, d) jenis pekerjaan pelajar/ mahasiswa, e) total biaya perjalanan kurang dari Rp.10.000 (50%), f) tidak memiliki kendaraan bermotor atau termasuk golongan paksawan (72%) dimana 9% diantaranya memiliki surat izin mengemudi.
2. Jalur Trans Padang koridor 1 memiliki 3 jenis penggunaan lahan, diantaranya adalah kawasan permukiman, perdagangan dan perkantoran. Dan kawasan dominan yang menjadi asal dan tujuan perjalanan pelaku perjalanan adalah kawasan perkantoran. Maksud dari perjalanan yang dilakukan pelaku perjalanan didominasi oleh perjalanan untuk bekerja dan kegiatan pendidikan. Untuk pencapaian halte dilakukan dengan dua acara dominan yaitu dengan angkutan umum dan berjalan kaki

3. Berdasarkan standar pelayanan angkutan umum menurut SK Dirjen 687/2002, maka untuk load factor 77% melebihi standar dinamis 70%. Waktu tunggu rata-rata 5-10 menit(84%), jarak pencapaian antar halte 500-1000 meter sebesar 77%, pergantian rute dan moda  $\leq 2$  kali sebesar 98,9%.

### Saran

Selalu mengevaluasi kinerja pelayanan terhadap penyelenggaraan BRT, untuk meningkatkan pelayanan yang diberikan, agar keberadaan angkutan massal tidak hanya mampu menarik suatu karakteristik tertentu seperti yang terjadi saat ini. Sehingga dengan keberadaan angkutan massal berupa Bus Rapid Transit memiliki dampak bagi sistem transportasi yang berkelanjutan.

### DAFTAR PUSTAKA

- Ali, Muhammad. 1987. Penelitian Kependidikan dan Strategi. Bina Angkasa : Bandung
- Khisty dan Lall. 2005. Dasar-dasar Rekayasa Transportasi ( Jilid 1). Erlangga:Jakarta
- Miro. 2004. Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa Perencana dan Praktisi. Erlangga : Jakarta
- Nasrullah,M. 2010. Sistem Bus Rapid Transit. UI: Jakarta
- Setijowarni D dan Frazila R B. 2001. Pengantar Sistem Transportasi. Edisi ke-I.Univerista Katolik Soegijapranata.
- Sugiyono. 2005. Metode Penelitian Administrasi. Alfabeta : Bandung

Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.687/AJ.206/DRJD/2002 tentang dalam perencanaan jaringan trayek angkutan umum

Warpani, Suwarjoko. 1990. Merencanakan Sistem Perangkutan.ITB: Bandung

Tamin, Ofyar Z. 2000. Perencanaan dan Permodelan Transportasi. ITB: Bandung