

**ANALISIS PREFERENSI MASYARAKAT TERHADAP JASA  
TRANSPORTASI BUS TRANS PADANG**

**SKRIPSI**

**Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh Gelar Sarjana  
Ekonomi pada Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Padang**



**Oleh**

**NOVIRA ARNITA RISKA PUTRI  
17060123**

**JURUSAN ILMU EKONOMI  
FAKULTAS EKONOMI  
UNIVERSITAS NEGERI PADANG  
2021**

**LEMBARAN PENGESAHAN SKRIPSI**

**ANALISIS PREFERENSI MASYARAKAT TERHADAP  
JASA TRANSPORTASI BUS TRANS PADANG**

Nama : Novira Arnita Riska Putri

BP/NIM : 2017/17060123

Keahlian : Ekonomi Publik

Jurusan : Ilmu Ekonomi

Fakultas : Ekonomi

Padang, Agustus 2022

Mengetahui,

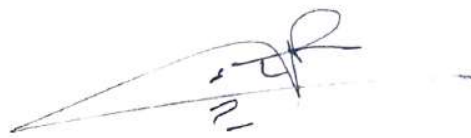
Ketua Jurusan Ilmu Ekonomi



**Melti Roza Adry, S.E., M.E**  
NIP.19830505 200604 2 001

Disetujui dan Disahkan Oleh:

Pembimbing



**Drs. Zul Azhar, M.Si**  
NIP. 19590805 198503 1006

## HALAMAN PENGESAHAN LULUS UJIAN SKRIPSI

*Dinyatakan Lulus Setelah Dipertahankan di Depan Tim Penguji Skripsi*

*Jurusan Ilmu Ekonomi Fakultas Ekonomi*

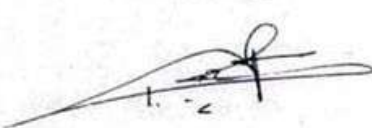
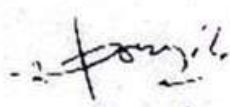
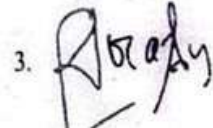
*Universitas Negeri Padang*

### ANALISIS PREFERENSI MASYARAKAT TERHADAP JASA TRANSPORTASI BUS TRANS PADANG

Nama : Novira Armita Riska Putri  
BP/Nim : 2017/17060123  
Keahlian : Ekonomi Publik  
Jurusan : Ilmu Ekonomi  
Fakultas : Ekonomi

Padang, Juli 2022

Tim Penguji :

No	Jabatan	Nama	Tanda Tangan
1	Ketua	: Drs. Zul Azhar, M.Si	
2	Anggota	: Dr. Novya Zulfa Riani, SE. M. Si	
3	Anggota	: Melti Roza Adry, SE, ME	

## SURAT PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini,

Nama : Novira Arnita Riska Putri  
NIM/Tahun Masuk : 17060123/2017  
Tempat/ Tanggal Lahir : Bukittinggi/ 22 November 1998  
Jurusan : Ilmu Ekonomi  
Keahlian : Ekonomi Publik  
Fakultas : Ekonomi  
Alamat : Jln. Murai No 14 Air Tawar Barat  
No HP/ Telepon : 082387530011/089525786107  
Judul Skripsi : Analisis Preferensi Masyarakat terhadap Jasa Transportasi Bus Trans Padang.

Dengan ini menyatakan bahwa:

1. Karya tulis/skripsi saya ini, adalah asli dan belum pernah diajukan untuk memperoleh gelar Akademik (Sarjana), baik di UNP maupun di Perguruan Tinggi lainnya.
2. Karya tulis/skripsi ini murni gagasan, rumusan dan pemikiran saya sendiri tanpa bantuan pihak lain, kecuali arahan dari Tim Pembimbing.
3. Dalam karya tulis/skripsi ini tidak terdapat karya atau pendapat orang lain yang telah ditulis atau dipublikasikan kecuali secara eksplisit dicantumkan sebagai acuan dalam naskah dengan cara menyebutkan nama pengarang dan dicantumkan dalam daftar pustaka.
4. Karya tulis/skripsi ini **Sah** apabila telah ditanda tangani **Asli** Tim Pembimbing, Tim Penguji dan Ketua Jurusan.

Demikianlah pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila dikemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima **Sanksi Akademik** berupa pencabutan gelar akademik yang telah diperoleh karena karya tulis/skripsi ini, serta sanksi lainnya sesuai dengan norma yang berlaku di Perguruan Tinggi.

Padang, 04 November 2021

Yang Menyatakan

  
003A1AJX844514790 Arnita Riska Putri

NIM. 17060123

## ABSTRAK

**Novira Arnita Riska Putri (17060123): Analisis Preferensi Masyarakat Terhadap Jasa Transportasi Bus Trans Padang . Skripsi Program studi Ekonomi Pembangunan, Fakultas Ekonomi, Universitas Negeri Padang. Dibawah bimbingan Bapak Drs. Zul Azhar, M.Si.**

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui sejauh mana pengaruh pendapatan responden, keberadaan ojek online dan aksesibilitas terhadap preferensi masyarakat terhadap jasa transportasi Bus Trans Padang. Data dalam penelitian ini menggunakan primer yang diambil pada Oktober 2021. Teknik pengumpulan data adalah dengan menyebarkan kuesioner dan melakukan observasi langsung. Populasi dalam penelitian ini merupakan seluruh pengguna jasa transportasi Bus Trans Padang, dengan mengambil sampel sebanyak 100 orang responden. Penelitian ini menggunakan analisis regresi berganda dengan metode Ordinary Least Square. Untuk pertanyaan dalam kuesioner dilakukan uji validitas dan reliabilitas. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa secara parsial (1) pendapatan responden berpengaruh positif dan signifikan terhadap preferensi masyarakat terhadap jasa transportasi Bus Trans Padang. (2) keberadaan ojek online berpengaruh signifikan dan signifikan terhadap preferensi masyarakat terhadap jasa transportasi Bus Trans Padang. (3) aksesibilitas Bus Trans Padang berpengaruh positif dan signifikan terhadap jasa transportasi Bus Trans Padang.

**Kata Kunci :** *Preferensi, pendapatan, keberadaan ojek online, aksesibilitas bus Trans Padang, Ordinary Least Square.*

## KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Alhamdulillahilalamin puji syukur penulis ucapkan atas kehadiran Allah SWT. Alhamdulillahilalamin menjadi kata pembuka yang penulis ucapkan dengan limpahan rahmat, berkah, dan karunia yang senantiasa tercurah dari sang pencipta yang maha baik. Sehingga dengan limpahan rahmat tersebut penulis telah berhasil menuntaskan skripsi yang berjudul , “*Analisis Preferensi Masyarakat Terhadap Jasa Transportasi Bus Trans Padang* ”.

Dalam proses menulis karya tulis berupa skripsi, penulis sadar bahwasannya tiada sedikit sedikit kendala atau kekurangan yang ditemui. Salah satu kendala yang paling berkesan adalah Tproses penyelesaian skripsi ini ditengah pandemic Covid-19. Namun, dengan adanya arahan, bimbingan, motivasi, bantuan serta kerjasama dari semua elemen dan berkah dari Allah SWT semua rintangan serta kekurangan yang ditemui mampu diselesaikan dengan baik. Oleh sebab itu, penulis mengucapkan terimakasih kepada Bapak Drs. Zul Azhar, M.Si sebagai pembimbing akademik yang sudah senantiasa sabar, rela, tulus dan ikhlas menyempatkan diri untuk berbagi waktu, moril dan pemikiran guna membimbing, memotivasi, memberi arahan dan memberikan saran yang sangat luar biasa kepada penulis selama menulis skripsi. Berikutnya, penulis berterimakasih kepada :

1. Kepada kedua orangtua penulis, Yurnalis dan Armawati, untuk beliau berdua lah skripsi ini penulis persembahkan. Terimakasih atas segala kasih sayang yang diberikan dalam membesarkan dan membimbing penulis selama ini sehingga penulis dapat terus berjuang dalam meraih mimpi dan cita-cita.

2. Dr. Idris, M.Si selaku Dekan Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Padang yang sudah memberikan fasilitas-fasilitas dan izin dalam menyelesaikan skripsi ini.
3. Ibu Melti Roza Adry, SE. ME sebagai Ketua Jurusan Ilmu Ekonomi Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Padang dan ibu Dewi Zaini Putri, SE. MM selaku Sekretaris Jurusan Ilmu Ekonomi, Universitas Negeri Padang yang telah memotivasi untuk menyelesaikan skripsi Ini.
4. Ibu Dr. Novya Zulfa Riani, SE. M.Si dan ibu Melti Roza Adry, SE. ME sebagai dosen penelaah dan penguji yang sudah memberi motivasi, masukan dan arahan terhadap penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
5. Bapak dan Ibu Dosen Jurusan Ilmu Ekonomi tercinta yang sudah memberikan beklia ilmu pengetahuan dan motivasi sehingga penulis dapat menyelesaikan studi serta penulisan skripsi ini.
6. Kak Asma Lidya, Amd selaku admin Jurusan Ilmu Ekonomi yang telah memberi masukan arahan dan motivasi kepada penulis dalam menuntaskan misi skripsi ini dan membantu penulis dalam hal pengurusan administrasi.
7. Keluarga One, kepada adik penulis Ryan Ardi Putra yang telah memberikan dukungan berupa tenaga dan waktu. Serta Bang Ibnu Fajrin, Amd yang telah sukarela meminjamkan laptop. Kepada Kak Imelda Rezky Amelia, Amd , Viona Resda Putri, Chelsy Resda Putri dan Adam Hasbi Syabani yang telah memberikan penulis dukungan dan semangat.
8. Sahabat Nadyatul Hasanah yang selalu mau direpotkan dalam penulisan skripsi ini, yang selalu memberi support kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan

skripsi ini. Riri Enjeli, SE yang selalu memberikan dukungan berupa ide, tempat, waktu dan motivasi kepada penulis.

9. Teman Teman Perkuliahan Muthiah Putri, Yaumil Maghfirah, Riska Ratna Dewi Anugrah, Novira Putri Ayunda, Natasha Adinda Triana, Ibtihal Hasanah dan Riri Eka Putri yang selalu memberikan support, saran dan menjadi teman berjuang penulis dari awal perkuliahan.
10. Teman Kos Murai 14, Anisa Prima yang selalu memberikan dukungan berupa waktu dan tenaga kepada penulis, Mira, Dahlia, Cudil, Ucok, Putri yang telah memberikan support kepada penulis selama proses penulisan skripsi.
11. Teman Kos Riri Enjeli di Unand, Ulfa, Debi dan Tessa yang telah memberi ide, motivasi dan tempat untuk penulis dalam penulisan skripsi ini.
12. Teman-teman di konsentrasi Publik yang sudah saling menyemangati.
13. Teman-teman Jurusan Ilmu Ekonomi 2017 yang telah memberikan masukan dan ruang kisah yang tak terlupakan.

Akhirnya, dengan ketulusan hati penulis sadar bahwa tulisan ini masih dekat dengan ketidaksempurnaan. Oleh Kerennya, penulis bderharap bagi penulis atau peneliti selanjutnya apabila mengangkat topik yang sama untuk menyempurnakan apa yang belum sempat penulis selesaikan, dan semoga tulisan ini dapat bermanfaat dan menjadi ladang ibadah bagi penulis.

Padang, November 2021

Penulis,

Novira Arnita Riska Putri



## DAFTAR ISI

<b>ABSTRAK</b> .....	i
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	ii
<b>DAFTAR ISI</b> .....	v
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	viii
<b>DAFTAR GRAFIK</b> .....	ix
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang Masalah .....	1
B. Rumusan Masalah .....	14
C. Tujuan Penelitian.....	15
D. Manfaat Penelitian.....	15
<b>BAB II KAJIAN TEORI, KERANGKA KONSEPTUAL DAN HIPOTESIS</b>	
A. Kajian Teori .....	17
1. Teori Preferensi .....	17
2. Teori Transportasi.....	21
3. Teori Pemilihan Moda Transportasi .....	23
4. Bus Trans Padang .....	26
B. Penelitian Terdahulu.....	27
C. Kerangka Konseptual .....	29
D. Hipotesis .....	31
<b>BAB III METODOLOGI PENELITIAN</b>	
A. Jenis Penelitian.....	32
B. Tempat dan Waktu Penelitian .....	32
C. Jenis dan Sumber Data.....	32
D. Teknik Pengumpulan Data.....	33
E. Definisi Operasional .....	33
F. Populasi dan Sampel.....	38
G. Teknik Analisis Data .....	40
H. Metode Analisis Data .....	41

## **BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

A. Hasil Penelitian .....	46
1. Gambaran Umum Daerah Penelitian .....	46
2. Gambaran Umum Bus Trans Padang.....	47
3. Karakteristik Responden .....	48
a. Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin .....	48
b. Karakteristik Responden Berdasarkan Usia .....	49
c. Karakteristik Responden Berdasarkan Pekerjaan .....	50
d. Karakteristik Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir .....	51
e. Karakteristik Responden Berdasarkan Pendapatan .....	51
f. Karakteristik Responden Berdasarkan Tujuan Perjalanan .	52
4. Uji Validitas dan Reliabilitas .....	53
5. Analisis Induktif .....	55
a. Analisis Regresi Linear Berganda .....	55
b. Uji Asumsi Klasik.....	56
c. Koefisien Determinasi $R^2$ .....	60
d. Uji t .....	60
e. Uji f.....	62
B. Pembahasan.....	62
1. Pengaruh Pendapatan terhadap Preferensi Masyarakat terhadap Jasa Transportasi Bus Trans Padang.....	62
2. Pengaruh Keberadaan Ojek Online terhadap Preferensi Masyarakat terhadap Jasa Transportasi Bus Trans Padang.....	64
3. Pengaruh Aksesibilitas Terhadap Preferensi Masyarakat terhadap Jasa Transportasi Bus Trans Padang.....	65
4. Pengaruh Pendapatan, Keberadaan Ojek Online dan Aksebilitas Terhadap Preferensi Masyarakat terhadap Jasa Transportasi Trans Padang .....	67

<b>BAB V SIMPULAN DAN SARAN</b>	
A. Simpulan .....	68
B. Saran .....	69
<b>DAFTAR PUSTAKA</b> .....	70
<b>LAMPIRAN</b> .....	74

## DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Tingkat Kepadatan Lalu Lintas di Kota Padang Berdasarkan Tingkat Pelayanan Jalan .....	6
Tabel 4.1 Jumlah Penduduk (Jiwa) Kota Padang Tahun 2016-2020 .....	47
Tabel 4.2 Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin.....	49
Tabel 4.3 Karakteristik Responden Berdasarkan Kelompok Umur .....	49
Tabel 4.4 Karakteristik Responden Berdasarkan Pekerjaan .....	50
Tabel 4.5 Karakteristik Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir .....	51
Tabel 4.6 Karakteristik Responden Berdasarkan Tingkat Pendapatan.....	52
Tabel 4.7 Karakteristik Responden Berdasarkan Tujuan Perjalanan .....	53
Tabel 4.8 Hasil Uji Validitas .....	54
Tabel 4.9 Hasil Uji Reliabilitas.....	55
Tabel 4.10 Hasil Estimasi Linear Berganda.....	56

## DAFTAR GRAFIK

Grafik 1.1 Jumlah Penduduk Kota Padang Tahun 2011-2019 .....	2
Grafik 1.2 Jumlah Kendaraan Bermotor Kota Padang Tahun 2011- 2020 .....	4
Grafik 1.3 Jumlah Armada Trans Padang Tahun 2011-2020 .....	10
Grafik 1.4 Jumlah Penumpang Bus Trans Padang Tahun 2017- 2020 .....	12

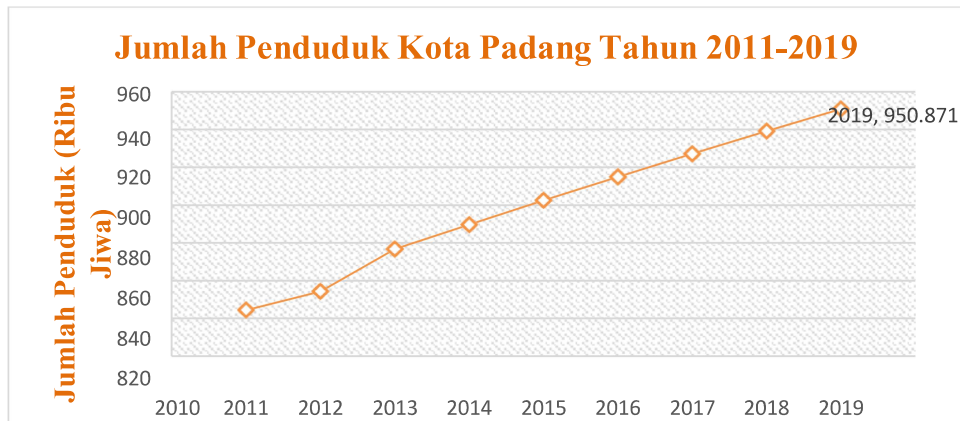
# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang Masalah**

Peningkatan jumlah populasi atau penduduk di kota-kota besar yang sangat pesat mengakibatkan mobilitas masyarakat di kota tersebut juga meningkat. Kota Padang yang merupakan ibukota dari Provinsi Sumatera Barat merupakan tujuan bagi masyarakat di sekitarnya untuk melakukan urbanisasi dengan berbagai tujuan seperti wadah bagi masyarakat sekitar untuk melanjutkan pendidikan ke jenjang yang lebih tinggi, Kota Padang memiliki universitas negeri terbesar di Sumatera Barat yaitu Universitas Negeri Padang, Universitas Andalas dan universitas-universitas lainnya, secara tidak langsung berdampak terhadap peningkatan jumlah penduduk di Kota Padang, Kota Padang juga menawarkan lebih banyak lapangan pekerjaan dan lengkapnya aksesabilitas di Kota Padang seperti Bandara Internasional Minangkabau (BIM) yang merupakan sarana masyarakat untuk melakukan perjalanan ke luar daerah, Pelabuhan Teluk Bayur yang merupakan gerbang antar pulau dan gerbang arus keluar dan masuk barang ekspor dan impor dari dan ke Sumatera Barat dan Kereta Api Sibinuang yang merupakan sarana perjalanan masyarakat Padang-Pariaman yang dapat memudahkan kegiatan ekonomi masyarakat. Tingginya mobilitas penduduk diakibatkan oleh adanya kegiatan rutin yang dilakukan masyarakat pada hari senin sampai hari jumat yakni untuk bekerja, sekolah dan kegiatan ekonomi lainnya. Untuk melihat pertumbuhan jumlah penduduk Kota Padang Tahun 2011- 2019 dapat dilihat pada grafik 1.1.

**Grafik 1.1 Jumlah Penduduk Kota Padang Tahun 2011-2019**



*Sumber: BPS Kota Padang 2021*

Grafik 1.1 menunjukkan bahwa jumlah penduduk Kota Padang dari tahun 2010- 2019 mengalami peningkatan dari tahun ke tahunnya. Peningkatan jumlah penduduk tertinggi terjadi pada tahun 2019 yaitu mencapai 950.871 jiwa. Pada tahun 2011 jumlah penduduk Kota padang mencapai 844.316 jiwa. Kemudian padatahun 2012 mengalami peningkatan yaitu sebesar 854.336 jiwa. Kembali mengalami peningkatan pada tahun 2013 sebesar 876.678 jiwa. Mengalami peningkatan pada tahun 2014 jumlah penduduk Kota Padang sebesar 889.646 jiwaorang. Kemudian pada tahun 2015 jumlah penduduk Kota Padang mengalami kenaikan sebesar 902.413 jiwa. Jumlah penduduk Kota Padang Pada tahun 2016 kembali mengalami peningkatan yakni sebesar 914.968 jiwa. Pada tahun 2017 jumlah penduduk Kota Padang mengalami peningkatan yakni sebesar 927.168 jiwa. Jumlah penduduk Kota Padang mengalami peningkatan kembali pada tahun 2018 yakni sebesar 939.112 jiwa.

Pada tahun 2019 Jumlah penduduk Kota Padang kembali mengalami peningkatan yakni sebesar 950.871 jiwa.

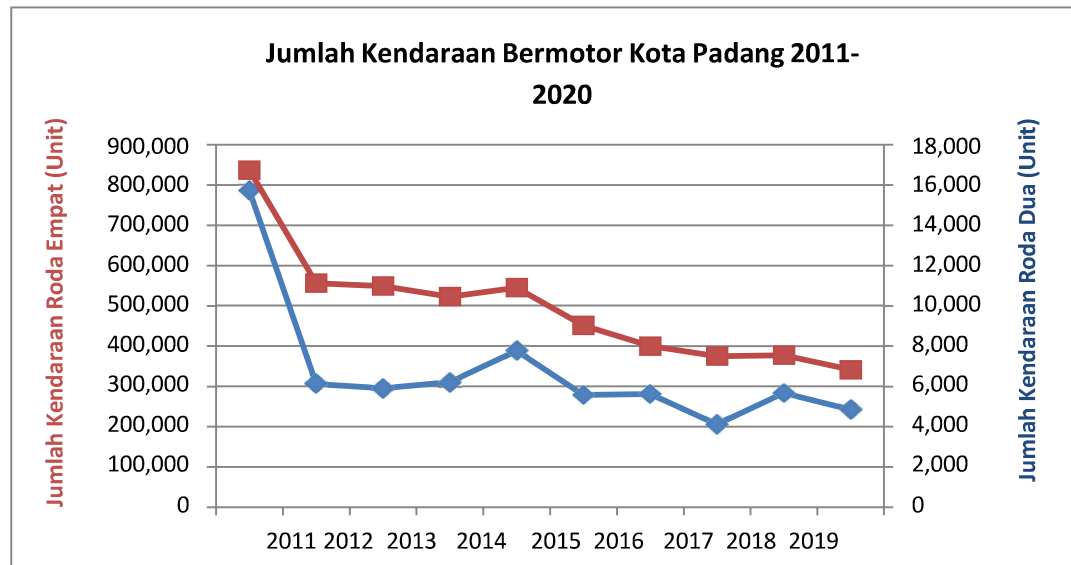
Pertumbuhan jumlah populasi atau penduduk di suatu daerah tidak hanya berarti bertambahnya jumlah manusia yang tinggal di daerah tersebut tetapi berimplikasi juga pada terhadap peningkatan jumlah permintaan perjalanan. Dengan adanya peningkatan kegiatan ekonomi dan aktivitas masyarakat menyebabkan kebutuhan akan jasa transportasi juga mengalami peningkatan, begitu juga sebaliknya. Keberadaan jasa transportasi berhubungan positif dengan kegiatan ekonomi serta pembangunan dalam masyarakat. Jasa transportasi memiliki peranan yang sangat penting bukan hanya untuk melancarkan arus barang dan mobilitas manusia, transportasi juga membantu tercapainya alokasi sumber daya ekonomi secara optimal yang berarti kegiatan produksi menjadi lebih efisien, kesempatan kerja dan pendapatan masyarakat juga akan mengalami peningkatan (Adisasmita, 2010).

Secara umum moda transportasi untuk angkutan penumpang dapat dibedakan menjadi dua kelompok, yaitu kendaraan pribadi dan kendaraan umum. Kendaraan pribadi merupakan kendaraan yang sifat penggunaannya tidak untuk umum, sedangkan kendaraan atau angkutan umum merupakan kendaraan yang sifat kendaranya digunakan untuk umum (Adriansyah, 2015). Kota Padang yang merupakan pusat kegiatan ekonomi dan pemerintahan yang memiliki aksesibilitas layanan transportasi yang cukup beragam seperti bus kota, travel, kereta api, ojek online dan angkutan umum lainnya yang memudahkan masyarakat untuk memilih layanan transportasi yang akan



digunakan untuk menjalankan aktivitas rutin sehari hari. Untuk melihat perkembangan jumlah kendaraan bermotor di Kota Padang dapat dilihat pada grafik 1.2.

**Grafik 1.2 Jumlah Kendaraan Bermotor Kota Padang Tahun 2011-2020**



Sumber: BPS Kota Padang 2021

Grafik 1.2 menjelaskan bahwa jumlah kendaraan bermotor di Kota Padang tahun 2011- 2020 mengalami fluktuasi dari tahun ke tahunnya. Dimana Jumlah kendaraan bermotor tertinggi terjadi pada tahun 2011 dengan jumlah kendaraan roda dua mencapai 786.735 unit dan jumlah kendaraan roda empat 16.743 unit. Kemudian jumlah kendaraan roda dua terendah terjadi pada tahun 2018 sebesar 205.529 unit dan jumlah kendaraan roda empat terendah terjadi pada tahun 2020 yakni sebesar 6.833 unit mobil. Tingginya penggunaan kendaraan bermotor di Kota Padang mengakibatkan permintaan lalu lintas melebihi kapasitas ruas jalan sehingga terjadi kepadatan lalu lintas.

Kepadatan lalu lintas pada dasarnya terjadi jika lalu lintas di jalan raya

mulai tidak stabil, kecepatan operasi menurun relatif cepat disebabkan oleh adanya hambatan yang timbul dan kebebasan kendaraan bergerak relatif kecil (Wijaya, 2018). Ketidakseimbangan terjadi disebabkan oleh meningkatnya jumlah kendaraan bermotor dan juga sarana dan prasarana jalan yang tersedia menyebabkan beberapa ruas jalan yang merupakan jalur utama kendaraan umum menjadi semakin padat. Di Kota Padang terjadi kemacetan pada jam-jam sibuk seperti pada pagi hari saat jam berangkat sekolah dan kerja dan sore hari saat masyarakat ramai pulang kerja dan pulang sekolah. Keadaan lalu lintas sangat bergantung pada kapasitas jalan, dimana disaat kendaraan banyak yang ingin bergerak tetapi kapasitas jalannya tidak bisa tidak bisa menampung maka keadaan lalu lintas akan terhambat (Sinulingga, 1999). Adapun indikator untuk melihat kinerja lalu lintas adalah derajat kejenuhan atau kepadatan, yang merupakan perbandingan antara volume lalu lintas ( $V$ ) dengan kapasitas jalan ( $C$ ), besarnya  $v/c$  *ratio* secara teoritis tidak boleh lebih dari 1, yang berarti jika nilai mendekati 1 maka kondisi jalan tersebut sudah mendekati jenuh atau padat (Kayori, 2013).

Untuk melihat tingkat kepadatan lalu lintas atau  $v/c$  *ratio* Kota Padang dapat dilihat pada tabel 1.1.

**Tabel 1.1 Tingkat Kepadatan Lalu Lintas di Kota Padang Berdasarkan Tingkat Pelayanan Jalan**

No	Nama Jalan	Kapasitas Jalan (C)	Volume (Smp/Jam)	V/C Ratio	Kategori
1	Jl. By Pass	3097.04	1470.92	0.474	C
2	Jl. Adinegoro	3245.93	1814.05	0.558	C
3	Jl. Dr Hamka	3245.93	1916.95	0.59	C
4	Jl. Dr Sutomo	3245.93	1995.9	0.615	C
5	Jl. Indarung	2977.92	1880.77	0.631	C
6	Jl. Jendral Sudirman	4031.92	2440.7	0.613	C
7	Jl. Sawahan	5143.68	2683.65	0.521	C
8	Jl. Bgd Aziz Chan	5901.7	3942.1	0.668	C
9	Jl. Imam Bonjol	5414.4	2652.93	0.49	C
10	Jl. M. Yamin	4196.16	2457.75	0.629	C
11	Jl. Patimura	2977.92	2104.5	0.707	D
12	Jl. Ahmad Yani	4927.1	2492.43	0.506	C
13	Jl. Andalas	5479.37	3901.5	0.712	D
14	Jl. Thamrin	4662.7	3255.65	0.709	D
15	Jl. Pantai Padang	3245.93	1620.9	0.499	C
16	Jl. Veteran	5414.4	3013.26	0.556	C
17	Jl. H. Juanda	3968.75	2422.76	0.61	C
18	Jl. Khatib Sulaiman	2977.92	1608.85	0.54	C
19	Jl. S. Parman	4602.24	2336.76	0.513	C
20	Jl. Teuku Umar	3772.03	2474.3	0.699	C
21	Jl. M. Hatta	2739.69	1478.33	0.539	C
22	Jl. Raya Siteba	4927.1	2576.7	0.523	C
23	Jl. Cendrawasih	1531.57	756.84	0.494	C
24	Jl. Belibis	1531.57	678.31	0.443	B
25	Jl. Raya Tabing L. Minturun	1465.5	626.4	0.427	B
Rata-rata		3788.976	2184.1284	0.57064	

*Sumber: Dinas Perhubungan Kota Padang, 2020*

Keterangan:

1. 0,0-0,20 : Tingkat Pelayanan A: Arus bebas, volume lalu lintas dan kecepatan tinggi.
2. 0,20-0,44 : Tingkat Pelayanan B: Arus stabil, volume lalu lintas sedang dan kecepatan mulai dibatasi oleh kondisi lalu lintas

3. 0,45-0,69 : Tingkat Pelayanan C: Arus stabil, volume lalu lintas tinggi dan kecepatan kendaraan dikendalikan oleh volume lalu lintas.
4. 0,70-0,84 : Tingkat Pelayanan D: Arus cenderung tidak stabil, volume lalu lintas tinggi dan kecepatan dipengaruhi oleh kondisi arus.
5. 0,86– 0,100 : Tingkat Pelayanan E: Terjadi kemacetan lalu lintas (Marga, 1997)

Dari tabel 1.1 dapat disimpulkan bahwa jalan yang memiliki *v/c ratio* tertinggi di Kota Padang adalah Jl. Andalas sebesar 0,712 dimana tingkat pelayanan jalan termasuk pada golongan D dimana arus cenderung tidak stabil dengan volume lalu lintas yang tinggi dan kecepatan lalu lintas dipengaruhi oleh keadaan arus yang cenderung tidak stabil. Kemudian pada umumnya di jalan utama lainnya keadaan kepadatan lalu lintas di Kota Padang tergolong pada tingkat pelayanan C dimana rata-rata *v/c ratio* sebesar 0,57 yang berarti arus stabil dengan volume lalu lintas cukup tinggi dan kecepatan lalu lintas dipengaruhi atau dikendalikan oleh volume lalu lintas. Dari tabel 1.1 dapat disimpulkan bahwa tingkat kepadatan lalu lintas Kota Padang cukup tinggi dengan arus yang stabil dan juga volume lalu lintas yang cukup tinggi.

Untuk mengatasi permasalahan transportasi yang terjadi seperti kemacetan yang sering kali terjadi pada jam sibuk seperti pada pagi hari dan sore hari disaat masyarakat melakukan aktivitas seperti pergi dan pulang kerja, sekolah serta aktivitas lainnya, maka pemerintah beserta dinas perhubungan harus menciptakan sistem transportasi yang lebih baik, seperti pembenahan jalan, rambu rambu lalu lintas dan menciptakan layanan transportasi umum atau massal yang bertujuan untuk mengurangi kepadatan dan kemacetan lalu lintas. Transportasi umum atau publik merupakan salah satu sektor yang berkaitan erat dengan hajat hidup orang banyak dan memiliki peranan yang vital didalam hubungannya dengan sektor lainnya, serta peningkatan

kesejahteraan masyarakat (Amin & Adry, 2018). Layanan transportasi umum atau publik dimaksudkan untuk menyerap para pengguna kendaraan pribadi agar beralih menggunakan kendaraan umum.

Kota Padang pada dasarnya sudah menyediakan berbagai jenis alat transportasi umum atau massal yang tergolong mobil penumpang pada Badan Pusat Statistik diantaranya sedan, jeep, minibus, microbus dan bus. Adapun alat transportasi yang tersedia di Kota Padang disediakan oleh pihak swasta dan juga pemerintah daerah. Untuk melihat angkutan umum di Kota Padang dapat dilihat pada table 1.2.

**Tabel 1.2 Jumlah Angkutan Penumpang Kota Padang tahun 2016-2020**

Jenis Kendaraan	Tahun				
	2016	2017	2018	2019	2020
Sedan	9027	7992	7504	7554	6883
Jeep	7526	7384	6995	7795	7370
Minibus/ST Wagon	72613	74321	70944	81287	75316
Microbus	547	547	522	675	588
Bus	141	129	143	164	155

*Sumber: Kota Padang Dalam Angka 2021*

Dapat dilihat pada table 1.2 pada 5 tahun terakhir jumlah angkutan penumpang terus mengalami fluktuasi dari tahun ke tahunnya. Dimana permintaan terhadap jasa angkutan tertinggi terjadi pada tahun 2019 merupakan Minibus/ST Wagon yakni sebesar 81.287 unit. Kemudian permintaan jumlah kendaraan angkutan penumpang terendah terjadi pada tahun 2016 merupakan Bus yakni sebesar 141 unit. Dapat diambil kesimpulan bahwa di Kota Padang peningkatan jenis angkutan penumpang terbanyak yakni Minibus/ST Wagon dimana jenis mobil ini akan digunakan sebagai alat transportasi massal yang sering disebut sebagai angkutan kota (angkot).

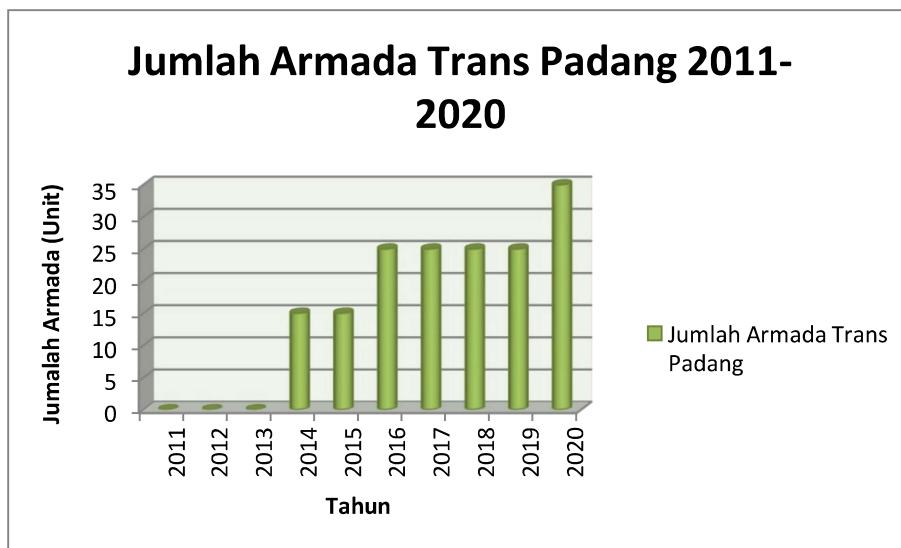
Angkutan Kota (Angkot) masih menjadi angkutan umum yang masih digemari oleh masyarakat Kota Padang hingga saat ini karena harga yang relative lebih murah yakni Rp 4.000 untuk sekali perjalanan dan juga memiliki rute - rute perjalanan yang lebih luas dibandingkan dengan angkutan umum lainnya. Adapun peningkatan bus yang terjadi termasuk didalamnya bus Trans Padang.

Dengan meningkatnya permintaan masyarakat terhadap angkutan dan jasa transportasi menyebabkan terjadinya tingginya volume kendaraan bermotor dan kepadatan jalan yang menyebabkan terjadinya kemacetan lalu lintas. *Bus Rapid Transit* (BRT) merupakan salah satu solusi yang sedang populer untuk mengarasi kemacetan, kepadatan lalu lintas. *Bus Rapid Transit* (BRT) merupakan salah satu moda transportasi publik yang memberikan layanan lebih cepat dan efisien dibandingkan moda transportasi sejenis lainnya. BRT memiliki rute tersendiri dan terintegrasi dengan baik. BRT menawarkan kenyamanan, keamanan, efisiensi waktu dan biaya. Tarif yang terjangkau bagi semua kalangan masyarakat karna menggunakan tarif yang sama untuk jarak jauh maupun dekat(Dina et al., 2016b).

Pemerintah mengasumsikan dengan beroperasinya bus Trans Padang dapat menekan ketergantungan masyarakat terhadap kendaraan pribadi di Kota Padang dengan tujuan agar masyarakat beralih menggunakan transportasi Trans Padang. Selain itu dengan beroperasinya Bus Trans Padang dapat menekan angka kemacetan di jalan dan juga untuk mengurangi resiko kecelakaan lalu lintas. Bus Trans Padang merupakan salah satu transportasi publik yang memberikan layanan yang lebih cepat dan efisien dibandingkan dengan jenis transportasi lainnya. Bus Trans Padang memiliki rute tersendiri

dan terintegrasi dengan baik. Bus Trans Padang menawarkan kenyamanan, keamanan dan efisiensi dari segi waktu dan biaya. Dengan tarif yang relatif murah dan terjangkau untuk semua kalangan masyarakat karena menggunakan tarif yang sama untuk jarak jauh ataupun dekat (Dina et al., 2016a). Transportasi Trans Padang yang merupakan transportasi publik yang mulai beroperasi pada Januari 2014 yang pada awalnya memiliki armada 10 Unit kemudian terus mengalami peningkatan sesuai dengan kebutuhan masyarakat Kota Padang. Untuk melihat pertumbuhan Jumlah Armada Trans Padang Tahun 2011- 2020 dapat dilihat pada grafik 1.3

**Grafik 1.3 Jumlah Armada Trans Padang Tahun 2011-2020**



*Sumber: Dinas Perhubungan Kota Padang 2021*

Pada Grafik 1.3 diatas dapat dilihat bahwa jumlah armada Trans Padang terus bertambah sesuai dengan kebutuhan di Kota Padang. Pada Januari tahun 2014 jumlah armada bus Trans Padang sebesar 10 unit kemudian pada Juli 2014 dilakukan penambahan sebanyak 5 unit armada. Kemudian pada tahun

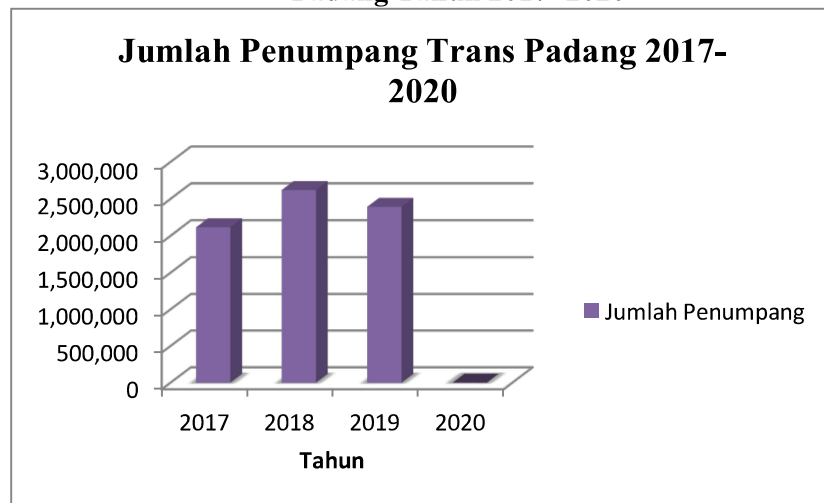
2016 terjadi penambahan sebanyak 10 unit, sehingga jumlah armada mencapai 25 unit. Pada tahun 2020 terjadi penambahan jumlah armada sebanyak 10 unit, sehingga total Bus Trans Padang saat ini mencapai 35 unit.

Permintaan jasa transportasi dipengaruhi oleh beberapa faktor tertentu diantaranya karakteristik muatan, tarif angkutan tersebut dan juga tingkat pendapatan dari penumpang dan lainnya (Nur Nasution, 2004). Jika pendapatan rumah tangga melebihi batas tertentu, maka permintaan terhadap jasa transportasi umum akan berkurang karena orang-orang lebih memilih menggunakan mobil pribadi (Rahmat & Mizokami, 2020). Transportasi Trans Padang merupakan transportasi publik yang mulai beroperasi pada Januari 2014 dengan jumlah armada 10 unit dan kemudian pada saat ini sudah tersedia 35 unit armada bus Trans Padang. Yang beroperasi dari Koridor I Lubuk Buaya- Pasar Raya kemudian Koridor IV dari Teluk Bayur- Anak Air. Bus Trans Padang menampung kapasitas penumpang sebanyak 40 orang, dengan rincian 20 orang duduk dan 20 orang penumpang berdiri dengan pegangan tangan, fasilitas tempat duduk di prioritaskan bagi para penumpang lanjut usia, ibu hamil, penumpang berkebutuhan khusus dan penumpang yang membawa anak kecil. Trans Padang memiliki halte-halte yang terletak di beberapa jalan utama Kota Padang dan arah tujuan keberangkatan masyarakat seperti sekolah, kantor dan pusat perbelanjaan yang memudahkan masyarakat untuk menggunakannya dan harga atau tarif yang cukup murah dengan tarif untuk umum sebesar Rp.3.500 dan untuk pelajar sebesar Rp. 1.500. Adapun beberapa kendala atau kekurangan yang dirasakan oleh masyarakat dalam



menggunakan transportasi Trans Padang ini diantaranya waktu untuk menunggu kedatangan bus yang kurang efisien yang menyebabkan acapkali masyarakat terlambat untuk pergi kerja atau sekolah, kemudian sekarang pelanggan harus memiliki kartu Brizzi agar dapat menggunakan transportasi ini sedangkan masih ada beberapa masyarakat yang belum mengurus dan memiliki kartu ini menyebabkan masyarakat lebih memilih menggunakan transportasi lain. Untuk melihat permintaan masyarakat terhadap jasa transportasi Trans Padang Tahun 2017- 2020 dapat dilihat pada grafik 1.4.

**Grafik 1.4 Jumlah Penumpang Bus Rapid Trans Padang Tahun 2017- 2020**



*Sumber: Dinas Perhubungan Kota Padang, 2021*

Dapat Dilihat dari grafik 1.4 dapat disimpulkan bahwa permintaan masyarakat terhadap jasa transportasi Trans padang mengalami fluktuasi dari tahun 2017-2019. Dimana jumlah penumpang Trans Padang tertinggi terjadi pada tahun 2018 yaitu mencapai 2.619.075 orang. Pada tahun 2017 jumlah penumpang Trans Padang mencapai 2.116.102 orang. Kemudian mengalami peningkatan yang cukup signifikan pada tahun 2018 dimana jumlah penumpang

Trans Padang mencapai 2.619.075 orang. Namun, Pada tahun 2019 mengalami penurunan dimana jumlah penumpang Trans Padang sebesar 2.392.798 orang. Karena pada tahun 2020 diberlakukan Brizzi Dinas Perhubungan Kota Padang tidak dapat menghitung jumlah penumpang pada tahun ini. Hal ini disebabkan oleh tingginya kepemilikan kendaraan pribadi di Kota Padang. Dengan beroperasinya Bus Trans Padang diharapkan dapat menekan peningkatan kepemilikan kendaraan pribadi di Kota Padang dengan tujuan agar masyarakat beralih ke Bus Trans Padang hal ini dapat mengurangi ketergantungan dengan kendaraan pribadi dan juga dapat mengurangi resiko kecelakaan di Kota Padang.

Dalam pelaksanaannya Bus Trans Padang memiliki pesaing dalam menyediakan layanan transportasi on line seperti Gojek, Grab, Maxim dan Uber. Seiring dengan perkembangan teknologi transportasi juga mengalami perkembangan yang cukup signifikan yang dapat memudahkan masyarakat dimana masyarakat hanya perlu medownload aplikasi seperti gojek dimana aplikasi ini menyediakan pelayanan seperti go-jek yang digunakan untuk masyarakat yang ingin berpergian sendiri, kemudian ada alternatif lain bagi masyarakat yang ingin berpergian 2 - 4 orang bisa menggunakan go- ride atau mobil. Namun untuk permasalahan harga tarif dari ojek online relative lebih mahal. Layanan ojek online ini pada umumnya digunakan oleh kaum milenial yang lebih memilih transportasi online dimana transportasi online memiliki kelebihan dimana menjemput penumpang secara *door to door* yang sangat memudahkan masyarakat. Namun bagi masyarakat yang sudah cukup berumur

kurang tertarik untuk menggunakan aplikasi ini dengan permasalahan tata cara yang ribet dan kebanyakan dari masyarakat tersebut belum mengerti menggunakan aplikasi ojek online ini dan mereka lebih memilih menggunakan transportasi yang mudah bagi mereka seperti angkutan kota/angkot.

Pada dasarnya setiap individu memiliki preferensi yang berbeda-beda dalam menentukan pilihan untuk kebutuhannya. Ada beberapa factor yang mempengaruhi preferensi masyarakat dalam memilih moda transportasi yang akan digunakannya diantaranya harga atau tarif moda transportasi tersebut, kenyamanan, aksesabilitas merupakan sebuah ukuran kenyamanan atau kemudahan untuk mencapai lokasi tujuan, mudah atau sulitnya lokasi tersebut tercapai (Tamin, 2000).

Berdasarkan uraian diatas, penulis tertarik untuk melakukan penelitian dan menuangkannya kedalam skripsi yang berjudul”**Analisis Preferensi Masyarakat Terhadap Jasa Transportasi Bus Trans Padang**”.

## **B. Rumusan Masalah**

1. Sejauh mana pengaruh tingkat pendapatan pengguna jasa terhadap preferensi masyarakat terhadap kemungkinan pemilihan jasa transportasi Trans Padang?
2. Sejauh mana pengaruh keberadaan ojek online terhadap preferensi masyarakat terhadap kemungkinan pemilihan jasa transportasi Trans Padang?
3. Sejauh mana pengaruh aksesabilitas terhadap preferensi masyarakat

terhadap kemungkinan pemilihan jasa transportasi Trans Padang?

4. Sejauh mana pengaruh tingkat pendapatan pengguna jasa, keberadaan ojek online dan aksesabilitas terhadap preferensi masyarakat terhadap kemungkinan pemilihan jasa transportasi Trans Padang?

### **C. Tujuan Penelitian**

1. Untuk mengetahui pengaruh tingkat pendapatan terhadap preferensi masyarakat terhadap kemungkinan pemilihan jasa transportasi Trans Padang.
2. Untuk mengetahui pengaruh keberadaan ojek online terhadap preferensi masyarakat terhadap kemungkinan pemilihan jasa transportasi Trans Padang.
3. Untuk mengetahui pengaruh aksesabilitas terhadap preferensi masyarakat terhadap kemungkinan pemilihan jasa transportasi Trans Padang.
4. Untuk mengetahui pengaruh tingkat pendapatan, keberadaan ojek online dan aksesabilitas terhadap preferensi masyarakat terhadap kemungkinan pemilihan jasa transportasi Trans Padang.

### **D. Manfaat Penelitian**

1. Bagi penulis sebagai salah satu syarat untuk memenuhi gelar Sarjana Ekonomi (S1) pada program Studi Ilmu Ekonomi Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Padang serta untuk menabuh wawasan penulis dalam pembuatan karya ilmiah.
2. Bagi pengembang ilmu ekonomi pembangunan, ilmu ekonomi makro, ilmu ekonomi publik.

3. Sebagai bahan pertimbangan bagi Pemerintah Provinsi Sumatera Barat, Kota Padang, Dinas Perhubungan Kota Padang.
4. Sebagai bahan sumbangan bagi ilmu ekonomi. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi yang berguna bagi semua pihak yang terkait dan berkepentingan serta hasil dari penelitian ini sebagai referensi dan acuan untuk melakukan penelitian yang lebih lanjut.