

**KAJIAN TENTANG KEBERADAAN BUS TRANS PADANG
DI KOTA PADANG**

SKRIPSI

Untuk Memenuhi Sebagian Persyaratan Memperoleh
Gelar Sarjana Pendidikan Strata Satu (S1)



Oleh

**RAHMAT HIDAYAT
55123/2010**

**PROGRAM STUDI PENDIDIKAN GEOGRAFI
JURUSAN GEOGRAFI
FAKULTAS ILMU SOSIAL
UNIVERSITAS NEGERI PADANG
2016**

PERSETUJUAN PEMBIMBING

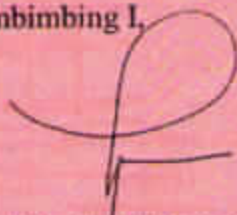
SKRIPSI

Judul : Kajian Tentang Keberadaan Bus Trans Padang Di Kota Padang
Nama : Rahmat Hidayat
NIM : 55123/2010
Program Studi : Pendidikan Geografi
Jurusan : Geografi
Fakultas : Ilmu Sosial

Padang, Februari 2016

Disetujui Oleh :

Pembimbing I,



Prof. Dr. Syafri Anwar, M.Pd
NIP. 1962.1001 198903 1 002

Pembimbing II,



Dra. Endah Purwaningsih, M.Sc
NIP. 1966 0822 199802 2 001

Ketua Jurusan



Dra. Yurni Suasti, M.Si
NIP.19620603198603 2 001

PENGESAHAN TIM PENGUJI

Nama : Rahmat Hidayat
Nim : 55123/2010

Dinyatakan lulus setelah mempertahankan skripsi di depan Tim Penguji
Program Studi Pendidikan Geografi
Jurusan Geografi
Fakultas Ilmu Sosial
Universitas Negeri Padang
Dengan judul

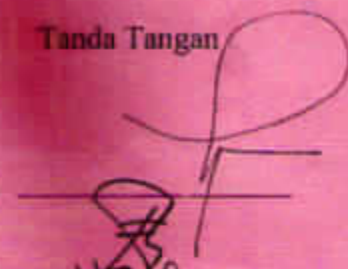
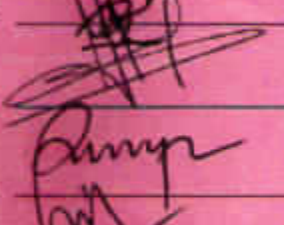
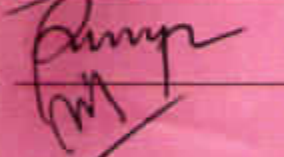
KAJIAN TENTANG KEBERADAAN BUS TRANS PADANG DI KOTA PADANG

Padang, Februari 2016

Tim Penguji

Tanda Tangan

1. Ketua : Prof. Dr. Syafri Anwar, M.Pd
2. Sekretaris : Dra. Endah Purwaningsih, M.Sc
3. Anggota : Dra. Yurni Suasti, M.Si.
4. Anggota : Ratna Wilis, S.Pd, MP
5. Anggota : Drs. Zawirman

1. 
2. 
3. 
4. 
5. 



**UNIVERSITAS NEGERI PADANG
FAKULTAS ILMU SOSIAL
JURUSAN GEOGRAFI**

Jalan Prof. Dr. Hamka, Air Tawar Padang-25131 Telp. 0751-7875159

SURAT PERNYATAAN TIDAK PLAGIAT

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : **Rahmat Hidayat**
NIM/TM : **55123/2010**
Program Studi : **Pendidikan Geografi**
Jurusan : **Geografi**
Fakultas : **Ilmu Sosial**

Dengan ini menyatakan, bahwa skripsi saya dengan judul:

Kajian Tentang Keberadaan Bus Trans Padang Di Kota Padang

Adalah benar merupakan hasil karya saya dan bukan merupakan plagiat dari karya orang lain. Apabila suatu saat terbukti saya melakukan plagiat maka saya bersedia diproses dan menerima sanksi akademis maupun hukum sesuai dengan hukum dan ketentuan yang berlaku, baik di institusi UNP maupun di masyarakat dan Negara.

Demikianlah pernyataan ini saya buat dengan penuh kesadaran dan rasa tanggung jawab sebagai anggota masyarakat ilmiah.

Diketahui oleh,
Ketua Jurusan Geografi

Dra. Yurni Suasti, M.Si
NIP. 19620603 198603 2 001

Saya yang menyatakan,



Rahmat Hidayat
NIM. 55123/2010

ABSTRAK

Rahmat Hidayat (2016): Kajian Tentang Keberadaan Bus Trans Padang Di Kota Padang. Skripsi. Program Studi Pendidikan Geografi. Fakultas Ilmu Sosial. Universitas Negeri Padang.

Penelitian ini bertujuan untuk mendapatkan informasi mengenai kajian tentang keberadaan Bus Trans Padang di Kota Padang.

Jenis penelitian yang dilakukan tergolong penelitian kualitatif. Adapun teknik dalam menentukan informan pada penelitian ini adalah teknik *sampel insidental*. Informan dalam penelitian ini adalah penumpang bus Trans Padang di Kota Padang. Data dikumpulkan dengan observasi, wawancara dan dokumentasi. Teknik analisis data melalui reduksi data, penyajian data dan penarikan kesimpulan.

Penelitian ini menceritakan bahwa: (1) Fasilitas Bus Trans Padang dapat dikatakan bagus dan sudah sesuai dengan standar layanan minimal. (2) Berdasarkan hasil wawancara, faktor kendala pelayanan publik dan pemanfaatan jasa bus Trans Padang masih belum maksimal, seperti keterlambatan frekuensi kedatangan bus yang seharusnya 6 – 10 menit. (3) solusi yang harus dilakukan oleh pemerintah adalah menambah jumlah armada dan fasilitas halte secepatnya dilengkapi bangku dan atap.

Kata Kunci: Kota Padang, Transportasi, Trans Padang

KATA PENGANTAR



Assalaamu'alaikum Warahmatullaahi wabarakatuh

Puji dan syukur hanya milik Allah SWT yang telah memberikan karuniaNya sehingga penulis dapat melaksanakan penelitian dan menyelesaikan skripsi yang berjudul: **“Kajian Tentang Keberadaan Bus Trans Padang di kota Padang”**. Penulisan laporan skripsi ini berguna untuk memenuhi salah satu syarat memperoleh gelar Sarjana Kependidikan di Jurusan Geografi.

Dalam menyelesaikan skripsi ini, penulis dibantu dan dibimbing oleh berbagai pihak. Untuk itu penulis mengucapkan banyak terima kasih kepada:

1. Ibu Dra. Ernawati, M.Si sebagai penasehat akademis yang telah membimbing, mengarahkan dan member masukan dalam penyelesaian skripsi ini.
2. Bapak Prof. Dr. Syafri Anwar, M.Pd sebagai dosen pembimbing I skripsi yang telah membimbing, mengarahkan dan memberi masukan dalam penyelesaian skripsi ini.
3. Ibu Dra. Endah Purwaningsih, M. Sc sebagai dosen pembimbing II skripsi yang telah membimbing, mengarahkan dan memberi masukan dalam penyelesaian skripsi ini.
4. Ibu Dra. Yurni Suasti, M.Si, Ibu Ratna Wilis, S.Pd, M.P dan Bapak Drs. Zawirman sebagai dosen Penguji yang telah memberikan kritik dan saran yang membangun demi kesempurnaan skripsi ini.

5. Ketua, sekretaris, dosen dan staf tata usaha Jurusan Geografi yang telah memberi bantuan, pengetahuan, izin, kemudahan dan petunjuk dalam penyelesaian skripsi ini.
6. Dekan dan staf tata usaha Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang yang telah memberikan izin penelitian.
7. Kepada KESBANGPOL Kota Padang yang telah memberikan izin kepada penulis melakukan penelitian di Kota Padang.
8. DISHUB Kominfo, UPT Trans Padang dan sopir bus Trans Padang di Kota Padang yang telah memberikan izin kepada penulis melakukan penelitian di bus Trans Padang.
9. Keluarga penulis, ayahanda tersayang Adrizal, dan saudari almh. Ibunda tercinta Darmawati yang telah membesarkan dan membimbing saya serta kakak-kakak dan adik-adik yang telah berkorban baik moril dan materil yang telah mendoakan saya dalam mencapai cita-cita.
10. Untuk sahabat-sahabatku tersayang, dan teman-teman angkatan Geografi 2010 tercinta, yang tidak bisa penulis sebutkan namanya satu persatu, terimakasih untuk segala hal indah yang kita lewati bersama.

Semoga bantuan dan bimbingan yang telah diberikan menjadi amal shaleh bagi Bapak dan Ibu serta mendapat balasan yang berlipat ganda dari Allah SWT. Penulis menyadari bahwa dalam laporan skripsi ini masih terdapat kekurangan dan kelemahan. Untuk itu penulis mengharapkan saran untuk menyempurnakan laporan ini. Semoga skripsi ini bermanfaat bagi pembaca.

Padang, Februari 2016

Penulis

DAFTAR ISI

	Halaman
ABSTRAK	i
KATA PENGANTAR.....	ii
DAFTAR ISI.....	iv
DAFTAR TABEL	vi
DAFTAR LAMPIRAN	vii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Fokus Penelitian	4
C. Pertanyaan Penelitian	4
D. Tujuan Penelitian.....	5
E. Manfaat Penelitian.....	5
BAB II KERANGKA TEORITIS	
A. KajianTeori.....	6
B. Kajian Relevan	13
C. Kerangka Konseptual	13
BAB III METODE PENELITIAN	
A. Jenis Penelitian	15
B. Setting dan Subjek Penelitian.....	16
C. Tahap-Tahap Penelitian.....	16
D. Jenis data, Sumber dan Alat Pengumpulan Data	17
E. Teknik Pengumpulan Data	18
F. Teknik Analisis Data	20

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Temuan Umum	22
B. Temuan Khusus	29
C. Pembahasan	55

BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan	77
B. Saran	78

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Tabel Halaman

1. Tingkat Pertumbuhan Penduduk Kota Padang	24
2. Tingkat Pertumbuhan Ekonomi Kota Padang.....	25
3. Tingkat Pertumbuhan Tenaga Kerja Kota Padang.....	25
4. Halte Bus Trans Padang	57

DAFTAR GAMBAR

1. Fasilitas yang terdapat dalam Bus Trans Padang.....	74
2. Dokumentasi penumpukan penumpang di halte	75

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran Halaman

2. Pedoman Wawancara	81
3. Identitas Informan	85
4. Identitas Pramugara	86
5. Reduksi Data Penelitian	88
6. Dokumen Penelitian	106
5. Surat izin penelitian dari Fakultas Ilmu Sosial UNP	
6. Surat izin dari Dinas KESBANGPOL	
7. Surat izin dari Kantor DISHUB Kominfo	

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi atau pengangkutan merupakan bidang kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia. Hal ini disebabkan oleh beberapa faktor antara lain : keadaan geografis Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau yang berjumlah 17572 pulau, perairan yang terdiri dari sebagian besar laut, sungai dan danau yang memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui darat, air dan udara guna menjangkau seluruh wilayah Indonesia. Selain itu, transportasi juga penting untuk menunjang pelaksanaan pembangunan di berbagai sektor ke seluruh pelosok tanah air.

Masyarakat Indonesia melakukan pergerakan dengan tujuan yang berbeda-beda. Dalam melakukan pergerakan tersebut, mereka membutuhkan sarana penunjang berupa angkutan pribadi (mobil, motor) dan angkutan umum. Namun, mereka lebih cenderung menggunakan angkutan umum, karena sebagian besar masyarakat Indonesia tingkat ekonominya masih tergolong lemah sehingga sebagian besar dari mereka tidak memiliki kendaraan pribadi.

Banyak sekali masyarakat yang masih bergantung pada angkutan umum. Tetapi, belum diimbangi dengan penyediaan angkutan umum yang memadai terutama ditinjau dari segi kapasitas angkut. Akibatnya, hampir semua angkutan umum yang tersedia terisi sesak oleh penumpang.

Mobilitas transportasi di Indonesia sangat padat, sehingga pembangunan dan peningkatan kualitas pelayanan transportasi sangat diperlukan terutama angkutan umum di perkotaan. Begitu juga dengan Kota Padang, yang merupakan pusat pemerintahan, pelayanan, perhubungan antar daerah, pendidikan, perdagangan dan industri di Provinsi Sumatera Barat. Untuk mendukung fungsi dan perannya tersebut perlu adanya sarana perhubungan berupa alat transportasi yang memadai khususnya transportasi umum. Transportasi umum sangat dibutuhkan karena transportasi umum merupakan sarana transportasi alternatif di dalam kota.

Pada saat ini Kota Padang telah memiliki alat transportasi seperti bus kota, angkot, kereta api, bendi, becak, dan lain-lain. Pemerintah Kota Padang khususnya Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika juga terus berusaha untuk menyediakan sarana angkutan yang memadai bagi masyarakatnya. Hal ini sesuai dengan visi dari Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Padang yaitu : “Terwujudnya pelayanan jasa lalu-lintas dan angkutan yang aman, selamat, tertib, lancar dan nyaman serta terjangkau oleh masyarakat Kota Padang serta pemberdayaan teknologi informasi yang terpadu”.

Trans Padang merupakan salah satu angkutan umum yang ada di Kota Padang. Trans Padang berbeda dengan angkutan umum lainnya karena Trans Padang dilengkapi sarana berupa koridor dan halte. Pada tahun 2013 jalur yang melintasi Pasar Raya-Lubuk Buaya sudah selesai.

Selesainya jalur ini membuat Pemerintah Kota Padang mencabut izin Trayek Bus Kota

Pada bulan Januari 2014 Trans Padang mulai beroperasi sebanyak 15 unit bus dengan karcis pada awal operasinya Rp. 3000,00 kemudian pada bulan November 2014 Pemerintah menaikkan harga BBM, dan harga karcis Trans Padang naik menjadi Rp. 3500,00 untuk umum, sedangkan untuk pelajar harga karcis hanya Rp. 2000,00. Dalam implementasinya Trans Padang dihadapkan pada berbagai kendala yang menghambat kesuksesan pelaksanaan Trans Padang antara lain : kurangnya jumlah armada Trans Padang yang berjumlah 15 unit bus dengan kapasitas duduk 20 orang dan berdiri 20 orang serta toleransi 20% yang melintasi koridor I, dimana pada koridor I ini merupakan rute perkantoran dan juga sekolah-sekolah sehingga pada jam-jam sibuk seperti pada pukul 7.00 sampai pukul 9.00 banyak penumpang yang menunggu Bus Trans Padang sehingga penumpukan atau antrian di halte. Berdasarkan brosur yang diterbitkan oleh Dinas Perhubungan Kota Padang tertera bahwa frekuensi kedatangan bus Trans Padang berkisar antara 6 – 10 menit.

Selain itu, jalur Trans Padang juga tidak dipisahkan dengan jalur kendaraan lainnya, sehingga Trans Padang yang diharapkan sebagai solusi dalam mengatasi kemacetan tidak dapat tercipta terutama kemacetan yang ada di depan Hotel Basko.

Berdasarkan beberapa permasalahan di atas, maka peneliti tertarik untuk meneliti tentang “*Kajian Terhadap Keberadaan Bus Trans Padang di Kota Padang*”

B. Fokus Masalah

Berdasarkan latar belakang keberadaan Trans Padang tersebut, maka fokus penelitian ini adalah sebagai berikut :

Bagaimanakah keberadaan Bus Trans Padang sebagai angkutan publik Kota Padang.

C. Pertanyaan Penelitian

Berdasarkan fokus masalah diatas, maka yang menjadi pertanyaan dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Bagaimana fasilitas penunjang Bus Trans Padang?
2. Faktor-faktor kendala pelayanan publik dan pemanfaatan jasa Bus Trans Padang?
3. Solusi apa yang dapat dilakukan untuk menunjang fasilitas Bus Trans Padang serta kendala pelayan publik dan pemanfaatan jasa Bus Trans Padang?

D. Tujuan Penelitian

Berdasarkan pertanyaan dan fokus masalah diatas maka tujuan penelitian ini adalah untuk mendeskripsikan tentang :

1. Fasilitas penunjang keberadaan Bus Trans Padang
2. Faktor-faktor yang menjadi kendala pelayanan publik dan pemanfaatan jasa Bus Trans Padang.
3. Solusi apa yang harus dilakukan untuk menunjang fasilitas Bus Trans Padang serta kendala pelayanan publik dan pemanfaatan jasa Bus Trans Padang.

F. Manfaat Penelitian

Berdasarkan tujuan di atas penelitian ini dapat bermanfaat untuk :

1. Sebagai salah satu syarat menyelesaikan program studi S1 di Jurusan Geografi FIS UNP.
2. Sebagai masukan Bagi peneliti sendiri untuk memperluas pengetahuan tentang penelitian.
3. Sebagai informasi terhadap pemerintah tentang keberadaan angkutan Bus Trans Padang.
4. Sebagai bahan referensi dalam melakukan penelitian di masa yang akan datang.

BAB II

KERANGKA TEORITIS

A. Kajian Teori

Kajian teori dimaksud sebagai suatu kerangka teoritis untuk dapat mengungkapkan dan menerangkan serta menunjukkan perspektif masalah penelitian yang telah dirumuskan. Upaya tersebut dimaksudkan sebagai usaha mencari, mengidentifikasi, dan menyusun serta mendiskusikan teori-teori ilmiah, asumsi-asumsi para pakar, hasil-hasil penelitian yang erat kaitannya dengan variabel penelitian ini. Teori-teori tersebut digunakan sebagai acuan-acuan yang mengarahkan tujuan penelitian.

1. Fasilitas umum

Fasilitas umum adalah fasilitas yang diadakan untuk kepentingan umum. Contoh dari fasilitas umum adalah seperti jalan, angkutan umum, saluran air, jembatan, alat penerangan umum, jaringan listrik, banjir kanal, trotoar, jalur busway, tempat pembuangan sampah dan lain sebagainya.

<http://www.organisasi.org>

2. Transportasi

Menurut Miro (2004: 4) transportasi dapat diartikan sebagai usaha pemindahan, menggerakkan, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, di mana di tempat lain ini objek tersebut bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu. Karena dalam pengertian diatas terdapat kata-kata usaha, berarti transportasi juga merupakan sebuah proses, yakni proses pindah, proses gerak, proses mengangkut dan mengalihkan dimana proses ini tidak bisa dilepaskan dari keperluan akan

alat pendukung untuk menjamin lancarnya proses pemindahan sesuai dengan waktu yang diinginkan.

Transportasi menurut Morlok (1981) dalam Djoko Setijowarno (2003 :2) adalah memindahkan atau mengangkut dari suatu tempat ke tempat lain. Menurut Bowersox (1981) dalam Djoko Setijowarno (2003: 2) definisi transportasi adalah perpindahan barang atau penumpang dari satu lokasi ke lokasi lain, dengan produk yang digerakkan ke lokasi yang dibutuhkan atau yang diinginkan.

Kegiatan transportasi tidak dapat dielakkan atau tidak dapat dilepaskan dari kehidupan manusia, selalu melekat dengan kegiatan perekonomian dan pembangunan. Kegiatan transportasi barang dan manusia diangkut dengan sarana (moda) transportasi (kendaraan) yang dilakukan di atas prasarana transportasi (jalan) yang bermula dari suatu terminal menuju terminal lainnya (Adisasmita, 2011: 2)

Penyediaan sarana dan prasarana transportasi merupakan infrastruktur dasar bagi pelaksanaan kegiatan masyarakat di segala bidang, baik ekonomi, sosial, maupun pertahanan dan keamanan pada suatu wilayah. Sistem transportasi yang baik akan membantu laju pertumbuhan ekonomi wilayah, sehingga penyelenggaraan system transportasi tidak dapat dilepaskan dari rencana pembangunan ekonomi wilayah.

Alat angkutan dapat dibagi dalam alat angkutan darat, air dan udara. Angkutan darat dapat berupa gerobak, pedati, bendi, sepeda, sepeda

motor, mobil, bus, truk, kereta api, dan lain-lain. Alat angkutan melalui air dapat berupa rakit, sampan, kano, kapal layar, kapal uap, dan kapal mesin. Sedangkan alat angkutan udara berupa pesawat terbang.

Dari beberapa jenis kendaraan yang dapat dimanfaatkan sebagai sarana angkutan di darat, salah satunya : Bus Trans Padang. Trans Padang merupakan salah satu alat transportasi umum yang lebih modern. Bus Trans Padang beroperasi mulai pukul 05.30 – 20.00 WIB. Penumpang Bus Trans Padang pada pagi hari didominasi oleh pelajar dan pegawai yang berangkat dari Batas Kota menuju Iman Bonjol, kemudian pada sore hari penumpang ramai berangkat dari Iman Bonjol menuju Batas Kota. Hal ini disebabkan karena kawasan Iman Bonjol, jalan Jendral Sudirman, jalan Khatib Sulaiman merupakan kawasan perkantoran dan pusat aktifitas masyarakat, kemudian kawasan Air Tawar, Tabing, Lubuk Buaya merupakan kawasan pemukiman masyarakat.

3. Angkutan umum dan rute Angkutan umum

a) Angkutan umum

Menurut Munawar, Ahmad (2005), angkutan dapat didefinisikan sebagai pemindahan orang dan atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan.

Angkutan umum merupakan salah satu media transportasi yang digunakan masyarakat secara bersama-sama dengan membayar tarif. Jenis angkutan umum berupa angkutan jalan raya: Bajai, taksi, mikrolet, metromini. Kemudian angkutan rel berupa kereta api, kereta cepat.

Angkutan laut berupa kapal feri, kapal pesiar. Angkutan udara berupa pesawat terbang, maupun helikopter.

Peraturan Pemerintah No.74 Tahun 2014 tentang angkutan jalan
Pasal 3:

- 1) Angkutan orang/barang dapat menggunakan:
 - a. Kendaraan bermotor.
 - b. Kendaraan tidak bermotor.
- 2) Kendaraan bermotor sebagaimana pada ayat (1) huruf a. dikelompokkan kedalam:
 - a. Sepeda motor
 - b. Mobil penumpang.
 - c. Mobil bus.
 - d. Mobil barang.
- 3) Kendaraan tidak bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b. meliputi
 - a. Kendaraan yang digerakan oleh tenaga orang.
 - b. Kendaraan yang ditarik oleh tenaga hewan.

Tujuan utama keberadaan angkutan umum penumpang adalah menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat. Ukuran pelayanan yang baik adalah pelayanan yang aman, cepat, murah dan nyaman. Selain itu, keberadaan angkutan umum penumpang juga membuka lapangan kerja. Ditinjau dengan kaca mata per lalu-lintasan, keberadaan angkutan umum penumpang mengandung arti pengurangan volume lalu lintas kendaraan pribadi. Hal ini dimungkinkan angkutan umum penumpang bersifat angkutan massal sehingga biaya angkut dapat dibebankan kepada lebih banyak orang atau penumpang. Banyaknya penumpang menyebabkan biaya penumpang dapat ditekan serendah mungkin (Warpani, 1990).

b) Rute Angkutan Umum

Rute berdasarkan tipe pelayanannya adalah (Modul Perencanaan Sistem Angkutan Umum, 1997):

1) Rute tetap (*fixed rute*)

Pada rute jenis ini pengemudi bus diwajibkan mengendarai kendaraannya pada rute atau jalur yang telah ditentukan dan mengendarai kendaraannya sesuai dengan jadwal yang telah direncanakan sebelumnya. Rute ini biasanya dirancang dengan tingkat demand cukup tinggi.

2) Rute tetap dengan deviasi tertentu.

Pada rute ini pengemudi diberi kebebasan untuk melakukan deviasi dengan alasan-alasan khusus seperti menaik turunkan penumpang karena alasan fisik maupun alasan usia. Deviasi khusus dapat juga dilakukan pada waktu-waktu tertentu saja misalnya pada jam sibuk.

3) Rute dengan batasan koridor.

Pada rute ini pengemudi diizinkan untuk melakukan deviasi dari rute yang telah ditentukan dengan batasan-batasan, yaitu:

- a) Pengemudi wajib untuk menghampiri (untuk menaikturunkan penumpang) dibeberapa lokasi perhentian tertentu, yang jumlah terbatas misalnya 3 sampai 4 perhentian.
- b) Di luar perhentian yang diwajibkan tersebut, pengemudi diizinkan untuk melakukan deviasi sepanjang tidak melewati

daerah atau koridor yang telah ditentukan sebelumnya.

4) Rute tetap dengan deviasi tetap.

Pada rute jenis ini, pengemudi diberikan kebebasan sepenuhnya untuk mengemudikan ke arah yang diinginkannya, sepanjang dia mempunyai rute awal dan rute akhir yang sama. *(Febrianti,2012:35.Jurnal).*

4. Halte

Menurut kamus bahasa Indonesia yaitu mendefenisikan bahwa halte berfungsi sebagai tempat perhentian bus. Biasanya mempunyai ruang tunggu yang beratap, tetapi lebih kecil dari stasiun. Tempat perhentian bus atau halte bus adalah tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang bus, biasanya ditempatkan pada jaringan pelayanan angkutan bus. Di pusat kota ditempatkan pada jarak 300 sampai 500 m dan di pinggiran kota antara 500 sampai 1000 m.

Semakin banyak penumpang yang naik turun di suatu tempat perhentian bus semakin besar dan semakin lengkap fasilitas yang disediakan. Untuk tempat perhentian yang kecil cukup dilengkapi dengan rambu lalu lintas saja, dan untuk perhentian yang besar bisa dilengkapi dengan atap dan tempat duduk, bahkan bila diperlukan dapat dilengkapi dengan kios kecil untuk menjual surat kabar. Jarak antar tempat perhentian tergantung kepada lokasinya dipusat kota dengan kegiatan yang tinggi disarankan 400 m ataupun kurang dari itu sedang dipinggiran kota dengan kerapatan yang rendah dapat ditempatkan pada jarak antara 600 sampai

1000 m. Untuk mendapatkan jarak antara yang optimal disarankan untuk menggunakan *modelling* perencanaan angkutan umum.

Perlengkapan tempat perhentian bus tergantung kepada sistem yang digunakan, terbuka atau tertutup seperti *shuttle/shelter* atau tempat perhentian, seperti contoh bus TransJakarta, ataupun jumlah penumpang yang menggunakan fasilitas tempat perhentian bus. Perlengkapan meliputi:

- a. Media masa, rambu lalu lintas, tempat perhentian bus.
- b. Atap untuk melindungi penumpang dari hujan ataupun panas.
- c. Tempat duduk untuk calon penumpang.
- d. Sistem pendingin udara (AC).
- e. Informasi perjalanan.
- f. Penjualan tiket seperti yang diterapkan pada Trans Jakarta atau Trans Jogja.
- g. Telepon umum.

Sarana penunjang seperti kios rokok, dan minum. Tempat perhentian bus kadang-kadang dilewati oleh beberapa trayek dengan jadwal yang berbeda-beda sehingga perlu dilengkapi dengan sistem informasi yang memuat informasi mengenai:

- a. No. Trayek bus,
- b. rute yang dilewati,
- c. jadwal perjalanan,
- d. besaran tarif, dan

- e. untuk tempat perhentian bus modern dilengkapi dengan *timer* yang menunjukkan berapa lama lagi bus akan datang. Untuk itu biasanya digunakan sistem informasi modern yang menggunakan GPS dan komunikasi serta sistem yang dapat memperkirakan berapa lama lagi bus berikut sampai.

B. Kajian Relevan

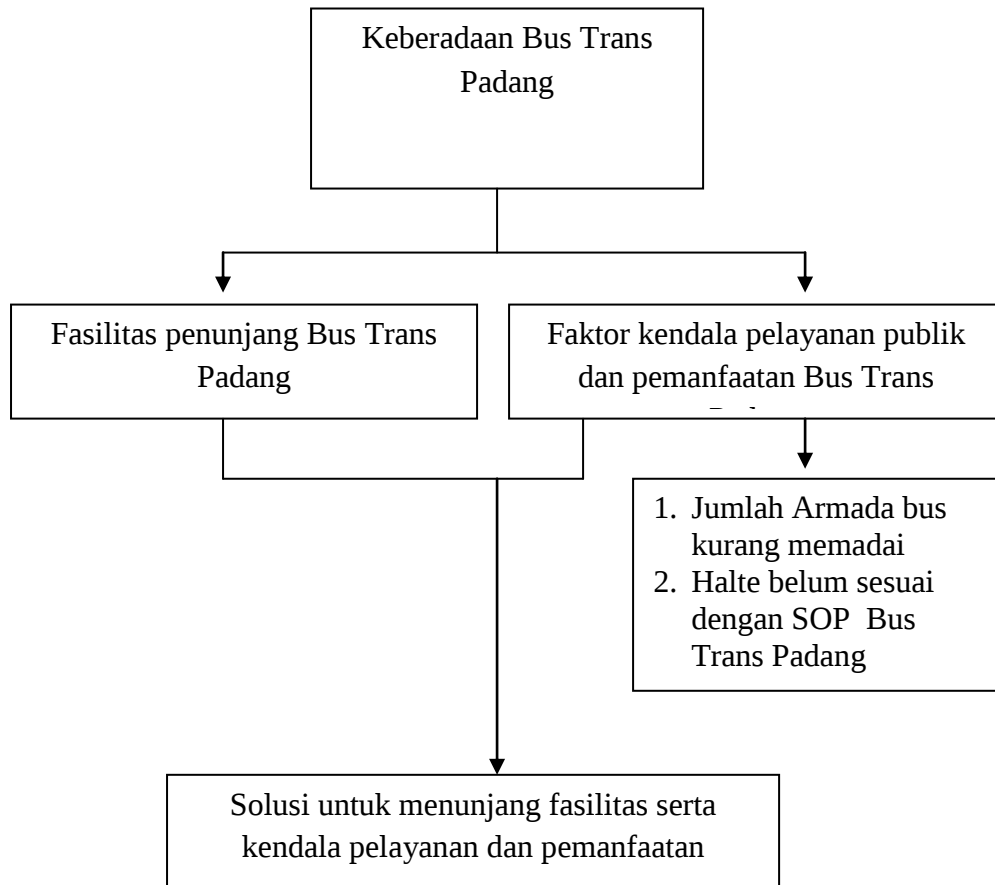
Kajian tentang transportasi memang telah banyak dilakukan oleh para peneliti dengan kajian yang berbeda ada skripsi terdahulu yang membahas tentang transportasi di Kota Padang yaitu : Herman (2012)“ *Studi Tentang Armada Trans Angkasa (1995-2012)* yang membahas mengenai perkembangan armada Trans Angkasa. Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian kualitatif.

C. Kerangka konseptual

Transportasi merupakan bentuk sarana perhubungan yang paling penting dalam kehidupan manusia, sehingga kebutuhan akan sarana transportasi yang memadai terus meningkat seiring dengan perkembangan zaman dan ragam kebutuhan manusia itu sendiri. Efisiensi transportasi yang ingin dicapai tidak hanya pada sistem dan daya angkutannya, tetapi juga pada keefisiensi waktu dan biaya angkutan yang harus dikeluarkan.

Variabel dalam penelitian ini adalah: 1) fasilitas penunjang keberadaan Bus Trans Padang, 2) faktor-faktor yang menjadi kendala pelayanan dan pemanfaatan, 3) solusi untuk menunjang fasilitas kendala pelayanan dan pemanfaatan.

Berdasarkan variabel diatas dapat memberikan gambaran Kajian Terhadap Keberadaan Bus Trans Padang di Kota Padang.



Gambar 1. Kerangka Konseptual

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan temuan dan pembahasan hasil penelitian, maka kesimpulan penelitian ini dapat dirumuskan sebagai berikut :

1. Fasilitas Bus Trans Padang dapat dikatakan bagus dan sudah sesuai dengan standar layanan minimal, jika semua sudah berjalan sesuai fungsinya masing-masing. Namun, sebagian masyarakat menilai fasilitas bus Trans Padang belum memadai karena sering terjadi penumpukan penumpang didalam bus, sehingga penumpang merasa kurang nyaman dalam menikmati transportasi ini. Untuk fasilitas haltenya juga harus dibenahi dan dilengkapi lagi fasilitasnya seperti diberikan atap dan bangku disetiap halte Trans Padang yang ada agar penumpang merasakan fasilitas serta pelayanan yang maksimal pada saat menunggu armada datang.
2. Faktor yang menjadi kendala pelayanan publik dan pemanfaatan jasa Bus Trans Padang, masih adanya beberapa kendala dalam pelayanan dan pemanfaatan jasa Bus Trans Padang. Salah satunya masih terdapat penumpukan penumpang di saat jam sibuk seperti pada pagi hari antara pukul 06.00 – 07.30 WIB, juga pada sore hari ketika jam pulang kerja dan jam pulang sekolah, juga terdapat penumpukan penumpang. Kendala lain pelayanan publik yaitu frekuensi kedatangan Angkutan Dimana sering

terjadi keterlambatan datangnya armada Bus Trans Padang, terutama pada jam sibuk. Berdasarkan peraturan yang berlaku frekuensi kedatangan Bus Trans Padang datang setiap 6 – 10 menit di halte – halte yang telah ditentukan. Sedangkan pada jam sibuk tersebut , frekuensi kedatangan Bus Trans Padang melebihi dari waktu yang ditetapkan. Pelayanan oleh pramugara Trans Padang kepada penumpang masih kurang sopan

3. solusi yang dapat dilakukan untuk menunjang fasilitas Bus Trans Padang serta kendala pelayanan publik dan pemanfaatan jasa bus Trans Padang perlu secepatnya upaya Pemerintah menambah jumlah armada agar tidak terjadi penumpukan penumpang lagi di dalam bus Trans Padang. Fasilitas halte Trans Padang secepatnya dilengkapi agar penumpang merasakan pelayanan yang maksimal pada saat menunggu armada datang dan pada saat menggunakan jasa Transportasi Trans Padang.

B. SARAN

Sesuai dengan kesimpulan yang telah dikemukakan diatas, maka peneliti dapat memberikan saran-saran sebagai berikut:

1. Diharapkan kepada masyarakat untuk selalu sabar dan tertib di dalam menggunakan bus Trans Padang dan mematuhi peraturan yang ada pada bus Trans Padang.

2. Diharapkan kepada masyarakat untuk selalu merespon semua program Pemerintah yang telah terlaksana maupun yang akan terlaksana demi kemajuan transportasi di Kota Padang.
3. Diharapkan kepada Pemerintah secepatnya menambah jumlah armada dan halte Trans Padang pada koridor 1 serta melaksanakan program Pemerintah selanjutnya untuk kemajuan Trans Padang.

DAFTAR PUSTAKA

- (BPS) Badan Pusat Statistik. 2013. *Profil Kota Padang*. Padang
- Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika. 2014. *Kajian Tentang Keberadaan Bus Trans Padang di Kota Padang*. Padang
- Febrianti ana. 2012. *Studi Kebutuhan Angkutan Umum Penumpang Perkotaan di Kota Palu* (Jurnal). Universitas Tadulako : Palu.
- Gernandes Heru. (2014). *Trans Padang dengan Semua Permasalahannya* (Jurnal). Padang
- Haryoto, Edie. 2013. *Transportasi Pro Rakyat*. Jakarta: PT GRAMEDIA PUSTAKA UTAMA.
- [Http://www.Lebakkab.go.id](http://www.Lebakkab.go.id)
- Lexy J Moleong. (2011). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Remaja Rosdakarya. Bandung
- Miro Fidel. (2004). *Perencanaan Transportasi*. Erlangga. Padang
- Peraturan pemerintah No. 74 Tahun 2014 Pasal 1 *Tentang Angkutan Jalan*
- Sani, Zulfiar. 2010. *Transportasi Suatu Pengantar*. Jakarta: Penerbit Universitas Indonesia (UI Press)
- Setijowarno Djoko. (2003). *Pengantar Rekayasa Dasar Transportasi*. Universitas Katolik Soegijapranata. Bandung
- Tika Pabundu. (2005). *Metode Penelitian Geografi*. Bumi Aksara. Jakarta.
- Unit Pelayanan Teknis Trans Padang. 2015. *Kajian Tentang Keberadaan Bus Trans Padang di Kota Padang*. Padang
- Winarsunu Tulus. (2004). *Statistik Dalam Penelitian Psikologi dan Pendidikan*. Universitas Muhammadiyah Malang Press. Malang