

Estimasi *mode shift* angkutan umum ke Trans Padang di Kota Padang

Gusri Yaldi¹, Momon², Bayu Budi Irawan³

¹Jurusan Teknik Sipil, Politeknik Negeri Padang

²Badan Penelitian dan Pembangunan Provinsi Sumatera Barat

³Universitas Dharma Andalas

Email : gusri.yaldi@pnp.ac.id

Abstrak- Kondisi pelayanan angkutan umum di Kota Padang sudah sangat memprihatinkan yang di dominasi oleh angkutan berkapasitas kecil yang menambah kepadatan dan kesemrawutan lalu lintas. Kondisi ini semakin diperparah oleh perilaku pengemudi yang ugal-ugalan karena berebut penumpang sehingga aspek kenyamanan dan keselamatan penumpang menjadi terabaikan. Di samping itu, Indonesia menggunakan bahan bakar minyak sebagai sumber utama energinya, yang sebagiannya adalah di impor. Fakta ini tentunya akan semakin memperburuk dampak negatif dari transportasi darat, termasuk di Kota Padang. Saat ini terdapat angkutan umum Bus Rapid (BRT) Transit Trans Padang yang sudah beroperasi sejak tahun 2014. Dalam rangka meminimalisir dampak negatif transportasi darat, maka direncanakan untuk mengembangkan koridor layanan Trans Padang dari semula 1 menjadi 6 Koridor. Untuk itu perlu di estimasi potensi demand nya, khususnya yang akan berpindah (*mode shift*) dari angkutan mobil penumpang umum (MPU) ke BRT Trans Padang yang merupakan tujuan dari penelitian ini. Luaran dari penelitian ini juga dapat digunakan sebagai pertimbangan sebagai informasi dalam penentuan prioritas koridor yang yang dikembangkan oleh stakeholder terkait.

Kata kunci: BRT, Demand, Mode shift

1. PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Angkutan umum adalah sarana transportasi yang penting dalam mendukung aktivitas dan mobilitas penduduk sehari-hari di suatu perkotaan. Baik buruknya keadaan angkutan umum dan transportasi secara umum di suatu perkotaan merupakan bagian dari cerminan sistem peradaban di kota tersebut, termasuk Kota Padang. Masyarakat kota Padang rata-rata melakukan perjalanan antara 5-12 perjalanan/hari/keluarga, tergantung ukuran keluarganya dimana lebih dari separuhnya adalah perjalanan dengan maksud bekerja dan sekolah (Dishub, 2012a). Kota Padang juga berkontribusi 16.3% dari total perjalanan di Sumatera Barat yang merupakan tertinggi dibandingkan kota/kabupaten lainnya (Dishub, 2012b).

Kondisi pelayanan angkutan umum di Kota Padang sudah sangat memprihatinkan. Hal ini terlihat dari dominasi angkutan berkapasitas kecil seperti terlihat pada Gambar 1 yang menambah kepadatan dan kesemrawutan lalu lintas. Kondisi ini semakin diperparah oleh perilaku pengemudi yang ugal-ugalan karena berebut penumpang sehingga aspek kenyamanan dan keselamatan penumpang menjadi terabaikan Yaldi (2012). Untuk itu layanan angkutan umum yang ada perlu

ditingkatkan kualitasnya, diantaranya adalah pengembangan koridor pelayanan Bus Rapid Transit yang di kenal dengan Trans Padang.



Gambar 1 Contoh angkutan umum yang di Kota Padang (Yaldi et al., 2014)

Dari rencana 6 koridor pelayanan Trans Padang, koridor 1 sudah beroperasi sejak tahun 2014 dengan rute Pusat Kota – Lubuk Buaya. Pengoperasiannya adalah melalui jasa pihak. Sistem yang digunakan adalah sistem *buy the service* (pembelian jasa layanan) dimana pihak ketiga mengikat kontrak dengan pemerintah dan pembayaran dilakukan melalui produksi kilometer (Zayu, 2017).

Dalam rangka mendukung dan merealisasikan kebijakan pemerintah dalam pengembangan layanan angkutan massal seperti Trans Padang, maka dilakukan penelitian ini dengan

tujuan untuk melakukan analisis kebutuhan/*demand* dari Trans Padang sehingga dapat digunakan oleh stakeholder terkait diantaranya untuk penentuan prioritas koridor yang akan dikembangkan.

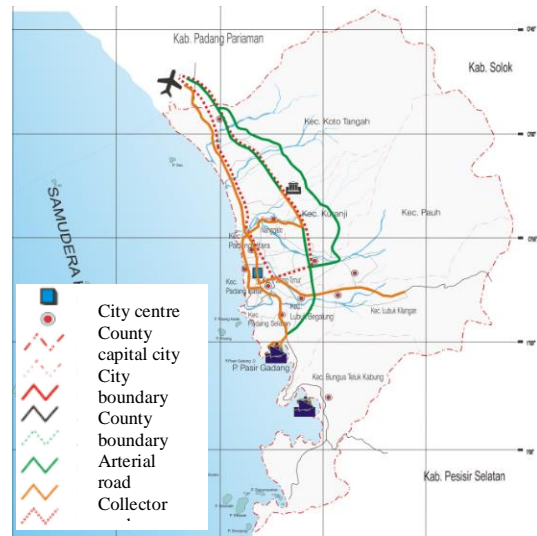
2. PENGUMPULAN DATA

Dalam rangka pengembangan layanan Trans Padang oleh Pemerintah kota Padang, terdapat 6 koridor pelayanan BRT seperti terlihat pada Gambar 2, yaitu:

1. Pusat Kota-Lubuk Buaya
2. Pusat Kota - Bungus Teluk Kabung
3. Pusat Kota – Air Pacah
4. Teluk Bayur – Bandara Internasional Minangkabau (BIM)
5. Pusat Kota – Indarung (review DED Angkutan Massal tahun 2009)
6. Pusat Kota – Kampus Universitas Andalas

Koridor 1 sudah beroperasi sejak Februari 2014. Karena itu, penelitian yang dilakukan meliputi 5 Koridor yang akan dioperasioalkan. Untuk mengetahui potensi *mode shift* dan urutan prioritas yang akan dioperasikan, maka dilakukan *survey* preferensi calon pengguna dengan menggunakan instrumen *Stated Preference surve* yang melibatkan 878 orang responden tersebar pada sekitar zona koridor baru yang akan dikembangkan. Dengan menggunakan atribut yang sama yang ada pada Trans Padang Koridor 1 seperti harga tiket, fasilitas dalam bus dan *headway*, maka dilakukan *on board interview survey* pada angkutan umum/mobil penumpang umum (MPU) yang ada pada koridor rencana guna melihat kecenderungan calon pengguna yang berpotensi berpindah ke Trans Padang termasuk *Willingness to Pay* dan *Ability to Pay* nya sehingga dapat memberikan indikasi koridor yang akan diprioritaskan. Terdapat 2 kategori penumpang, yaitu kategori umum dan kategori pelajar.

Untuk kategori penumpang umum, terdapat 9 skenario yang ditawarkan kepada responden berdasarkan harga tiketnya, yaitu mulai dari Rp.2500 sampai dengan Rp.6500 dengan kelipatan Rp.500 untuk setiap skenario. Untuk penumpang kategori pelajar, harga tiketnya *fix* yaitu Rp.1500. Karena koridor 1 sudah beroperasi, pembahasan dilakukan pada koridor 2-6 saja.



Gambar 2 Rencana Koridor Trans Padang

3. Potensi mode shift MPU-Trans Padang

3.1. Gabungan seluruh koridor

Berdasarkan hasil *on board survey*, dapat di estimasi penumpang yang beralih (*mode shift*) dari MPU ke BRT seperti terlihat pada Tabel 1 yang merepresentasikan data gabungan seluruh koridor. *Mode shift* terjadi dalam rentang (34.7-86.3) %, tergantung dari pada tarif yang ditawarkan kepada responden. Yang terbesar adalah untuk untuk harga tiket BRT Rp.2500 untuk kategori umum, sementara kategori pelajar tetap Rp.1500 dengan *mode shift* sebesar 86.3%. Persentasenya sedikit mengalami penurunan bila harga tiket dinaikkan menjadi Rp.3000. Penurunan cenderung terjadi secara linear apabila harga tiket BRT dinaikkan dengan kelipatan Rp.500. Penurunan yang terbesar adalah ketika harga tiket BRT dinaikkan dari Rp.2500 menjadi Rp.4000.

Tabel 1 *Mode shift* MPU-BRT (gabungan)

Skenario	# Responden		Mode shift (%)
	BRT	MPU	
1 2500 (Umum)/1500 (Pelajar)	840	133	86.3
2 3000 (Umum)/1500 (Pelajar)	808	165	83.0
3 3500 (Umum)/1500 (Pelajar)	737	236	75.7
4 4000 (Umum)/1500	634	339	65.2

5	4500 (Umum)/1500 (Pelajar)	440	533	45.2
6	5000 (Umum)/1500 (Pelajar)	393	580	40.4
7	5500 (Umum)/1500 (Pelajar)	362	611	37.2
8	6000 (Umum)/1500 (Pelajar)	358	615	36.8
9	6500 (Umum)/1500 (Pelajar)	338	635	34.7

Apabila harga tiket yang ditawarkan sama dengan kondisi eksisting (Rp.3500 untuk kategori umum dan Rp.1500 untuk kategori pelajar), maka diestimasi terjadi *mode shift* sebesar 75.7% yang merepresentasikan *demand* dari BRT untuk gabungan seluruh koridor. Jika harga tiket dinaikan hingga menjadi Rp.4500, maka potensi *demand* BRT yang beralih dari MPU adalah kurang dari 50%. Selanjutnya, potensi *demand* BRT cenderung stagnan jika harga tiket dinaikan menjadi Rp.5500-Rp.6500. Trend penurunan *mode shift* MPU-BRT dapat di lihat pada Gambar 3.

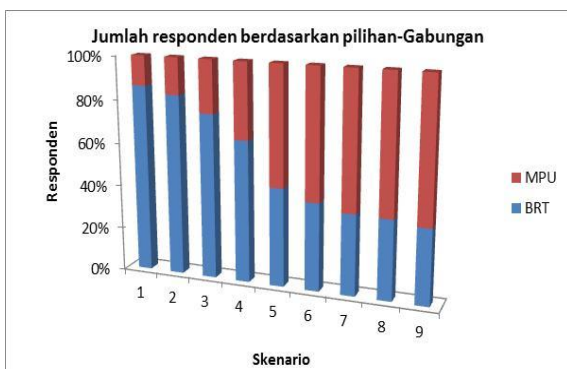
3.2. Koridor 2 (Pusat Kota-Bungus Teluk Kabung)

Berbeda dengan statistik *mode shift* gabungan, trend potensi *demand* BRT koridor 2 cenderung tidak terpengaruh oleh harga tiket BRT yang ditawarkan. Estimasi *mode shift* dari MPU ke BRT cenderung stabil diatas 90% apabila harga tiket yang ditawarkan adalah Rp.2500-Rp.4500 seperti terlihat pada Tabel 2. Bahkan *demand* nya cenderung stabil walaupun harga tiket yang ditawarkan lebih dari Rp.5000.

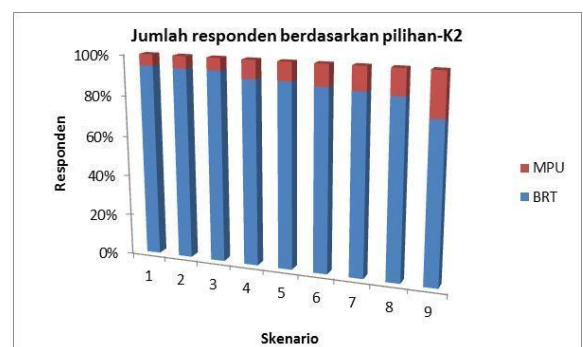
Statistik ini mengindikasikan besarnya ekspektasi dari masyarakat sekitar Bungus Teluk Kabung terhadap layanan BRT sesuai dengan karakteristik yang ditawarkan saat *survey* dilaksanakan. Untuk harga tiket sesuai kondisi eksisting, *demand* BRT yang beralih dari MPU diestimasi mencapai 94% atau 18% lebih tinggi dibandingkan *demand* gabungan. Trend potensi *demand* BRT yang beralih dari MPU dengan harga tiket yang bervariasi dapat dilihat pada Gambar 4.

Tabel 2 *Mode shift* MPU-BRT koridor 2

Skenario	# Responden		Mode shift (%)
	BRT	MPU	
1 2500 (Umum)/1500 (Pelajar)	189	11	94.5
2 3000 (Umum)/1500 (Pelajar)	188	12	94
3 3500 (Umum)/1500 (Pelajar)	188	12	94
4 4000 (Umum)/1500 (Pelajar)	182	18	91
5 4500 (Umum)/1500 (Pelajar)	182	18	91
6 5000 (Umum)/1500 (Pelajar)	179	21	89.5
7 5500 (Umum)/1500 (Pelajar)	177	23	88.5
8 6000 (Umum)/1500 (Pelajar)	175	25	87.5
9 6500 (Umum)/1500 (Pelajar)	157	43	78.5



Gambar 3 *Mode shift* MPU-BRT (gabungan)



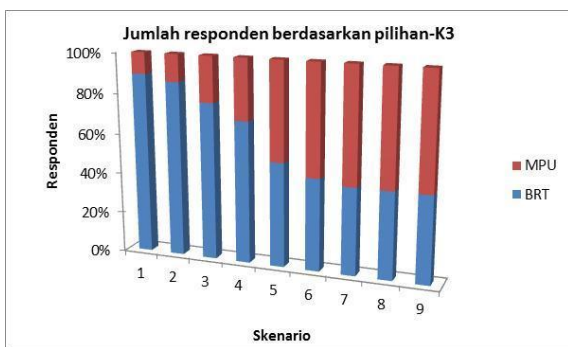
Gambar 4 *Mode shift* MPU-BRT koridor 2

3.3. Koridor 3 (Pusat Kota-Pusat Pemerintahan)

Potensi *demand mode shift* MPU ke BRT pada koridor 3 cenderung lebih sensitif terhadap harga tiket dibanding pada koridor 2. Indikasinya adalah terjadinya persentase penurunan *mode shift* yang lebih tajam seperti terlihat pada Gambar 5. Dengan harga tiket Rp.3500, estimasi *demand* BRT adalah 77.5% dari *demand* MPU eksisting. Namun persentasenya mengalami penurunan hingga menjadi kurang dari 50% apabila harga tiket dinaikan menjaddi Rp.5000 dan cenderung stabil jika harganya dinaikan lagi.

Tabel 3 *Mode shift* MPU-BRT koridor 3

Skenario	# Responden		Mode shift (%)
	BRT	MPU	
1 2500 (Umum)/1500 (Pelajar)	179	21	89.5
2 3000 (Umum)/1500 (Pelajar)	173	27	86.5
3 3500 (Umum)/1500 (Pelajar)	155	45	77.5
4 4000 (Umum)/1500 (Pelajar)	140	60	70.0
5 4500 (Umum)/1500 (Pelajar)	103	97	51.5
6 5000 (Umum)/1500 (Pelajar)	91	109	45.5
7 5500 (Umum)/1500 (Pelajar)	86	114	43.0
8 6000 (Umum)/1500 (Pelajar)	86	114	43.0
9 6500 (Umum)/1500 (Pelajar)	86	114	43.0



Gambar 5 *Mode shift* MPU-BRT koridor 3

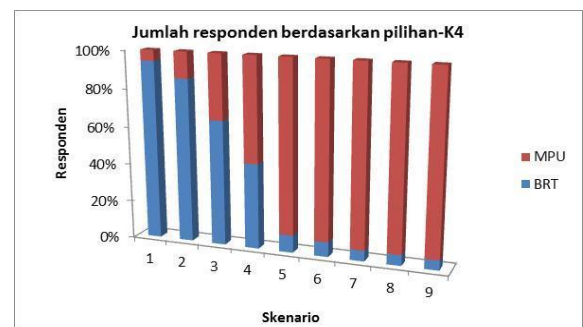
3.4. Koridor 4 (Teluk Bayur-Bandara Internasional Minang Kabau)

Pengguna angkutan umum untuk koridor 4 cenderung lebih sensitif terhadap tarif tiket yang ditawarkan untuk layanan BRT dibandingkan pada koridor 3 dan 2 seperti terlihat pada Gambar 6. Penurunan tajam dari *demand* yang diestimasi beralih dari MPU ke BRT mulai terjadi pada skenario 2 dan seterusnya. Persentase penurunan *demand* yang paling besar adalah dari skenario 4 ke skenario 5.

Demand di prediksi akan turun hingga kurang dari 50% ketika tarif tiket dinaikan menjadi Rp.4000 atau Rp.500 dibawah tarif layanan BRT eksisting untuk penumpang kategori umum. Diperkirakan *mode shift* dari MPU ke BRT kurang dari 10% apabila tarif BRT yang ditawarkan adalah diatas Rp.4000 dan cenderung stabil seperti dilaporkan pada Tabel 4.

Tabel 4 *Mode shift* MPU-BRT koridor 4

Skenario	# Responden		Mode shift (%)
	BRT	MPU	
1 2500 (Umum)/1500 (Pelajar)	185	11	92.5
2 3000 (Umum)/1500 (Pelajar)	169	27	84.5
3 3500 (Umum)/1500 (Pelajar)	129	67	64.5
4 4000 (Umum)/1500 (Pelajar)	88	108	44.0
5 4500 (Umum)/1500 (Pelajar)	18	178	9.0
6 5000 (Umum)/1500 (Pelajar)	15	181	7.5
7 5500 (Umum)/1500 (Pelajar)	11	185	5.5
8 6000 (Umum)/1500 (Pelajar)	11	185	5.5
9 6500 (Umum)/1500 (Pelajar)	10	186	5.0



Gambar 6 *Mode shift* MPU-BRT koridor 4

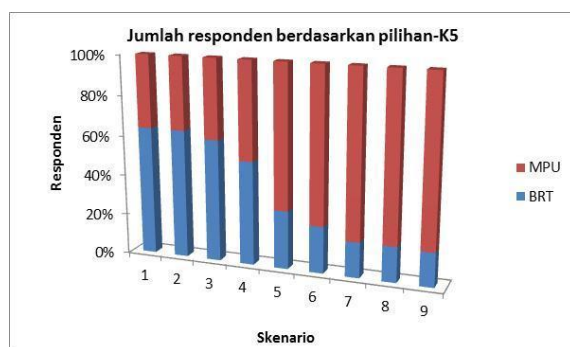
3.5. Koridor 5 (Pusat Kota-Indarung)

Berbeda dengan koridor lainnya dimana *starting point mode shift* penumpang dari MPU ke BRT adalah diatas 85%, maka untuk koridor 5 diperkirakan persentase peralihan penumpang dari MPU ke BRT dengan karakteristik bus dan layanan yang sama dengan koridor lainnya kurang dari 60% untuk skenario 1 dimana tarif layanan BRT yang ditawarkan adalah dibawah tarif layanan BRT eksisting.

Apabila tarifnya disamakan dengan tarif layanan BRT eksisting, maka diprediksi *mode shift* nya adalah sedikit diatas 50% seperti terlihat pada Tabel 5. Selanjutnya, masyarakat cenderung untuk menggunakan layanan MPU eksisting apabila tarif layanan BRT dinaikan secara bertahap hingga Rp.6500 dan relatif stabil pada angka 15% seperti terlihat pada Gambar 7.

Tabel 5 *Mode shift* MPU-BRT koridor 5

Skenario	# Responden	# Responden		Mode shift (%)
		BR T	MP U	
1 2500 (Umum)/1500 (Pelajar)	113	64	56.5	
2 3000 (Umum)/1500 (Pelajar)	113	64	56.5	
3 3500 (Umum)/1500 (Pelajar)	107	70	53.5	
4 4000 (Umum)/1500 (Pelajar)	91	86	45.5	
5 4500 (Umum)/1500 (Pelajar)	51	126	25.5	
6 5000 (Umum)/1500 (Pelajar)	41	136	20.5	
7 5500 (Umum)/1500 (Pelajar)	31	146	15.5	
8 6000 (Umum)/1500 (Pelajar)	31	146	15.5	
9 6500 (Umum)/1500 (Pelajar)	30	147	15.0	



Gambar 7 *Mode shift* MPU-BRT koridor 5

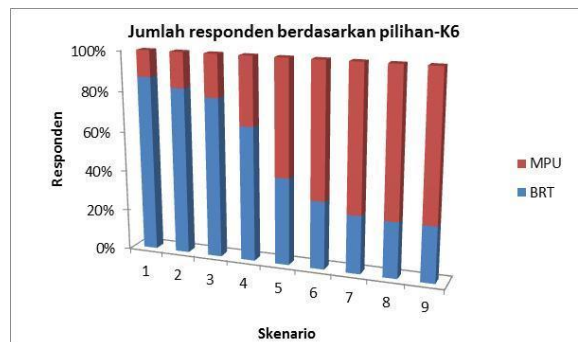
3.6. Koridor 6 (Pusat Kota-Limau Manis)

Untuk koridor 6, terdapat kemiripan perilaku penumpang dalam memilih layanan angkutan umum dengan penumpang pada koridor 3. Persentase *mode shift* dari MPU ke BRT cenderung pada kisaran 50% walaupun tarif layanan BRT yang ditawarkan adalah Rp.4500.

Estimasi *demand* untuk skenario 3 dimana tarif yang ditawarkan sama dengan kondisi eksiting adalah 79% atau sedikit lebih tinggi dibandingkan koridor 2 untuk skenario yang sama. Namun terjadi penurunan *demand* yang drastis bila tarif layanan BRT lebih dari Rp.3500 untuk penumpang kategori umum.

Tabel 6 *Mode shift* MPU-BRT koridor 5

Skenario	# Responden	# Responden		Mode shift (%)
		BR T	MPU	
1 2500 (Umum)/1500 (Pelajar)	174	26	87.0	
2 3000 (Umum)/1500 (Pelajar)	165	35	82.5	
3 3500 (Umum)/1500 (Pelajar)	158	42	79.0	
4 4000 (Umum)/1500 (Pelajar)	133	67	66.5	
5 4500 (Umum)/1500 (Pelajar)	86	114	43.0	
6 5000 (Umum)/1500 (Pelajar)	67	133	33.5	
7 5500 (Umum)/1500 (Pelajar)	57	143	28.5	
8 6000 (Umum)/1500 (Pelajar)	55	145	27.5	
9 6500 (Umum)/1500 (Pelajar)	55	145	27.5	



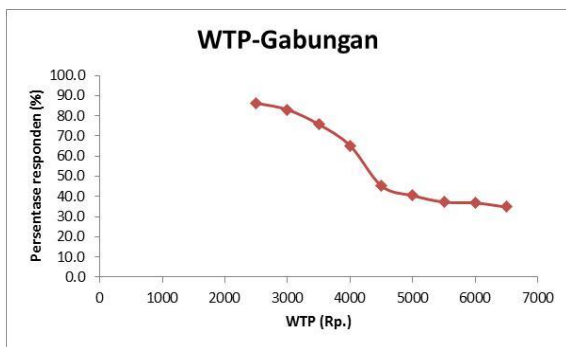
Gambar 8 *Mode shift* MPU-BRT koridor 6

4. WTP dan ATP gabungan

Disamping analisis perilaku masyarakat dalam memilih untuk beralih ke BRT atau tetap menggunakan moda angkutan umum eksisting (MPU) terhadap karakteristik bus dan layanannya, maka perlu juga untuk melihat korelasi antara kecenderungan pilihan responden dan kemampuannya untuk membayar layanan angkutan umum sebagai *trade off*.

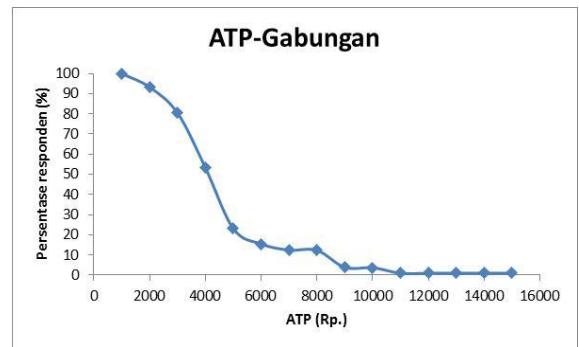
Kecenderungan penumpang beralih karena karakteristik bus dan layanannya dengan tarif tertentu disebut dengan *Willingness To Pay* (WTP) sedangkan kemampuan responden untuk membayar biaya menggunakan angkutan umum berdasarkan pendapatannya disebut dengan *Ability To Pay* (ATP). Boleh jadi WTP penumpang melebihi ATP atau sebaliknya. Disamping itu, WTP dan ATP bisa juga berhimpit/beririsan.

Untuk WTP dan ATP gabungan, dapat dilihat pada Gambar 9-11. Pada Gambar 9 terlihat terjadi penurunan WTP yang lebih tajam mulai dari tarif layanan BRT Rp.2500-Rp.4500 dengan persentase mode shift antara (90-40)%. Jika dibandingkan dengan ATP nya, maka diprediksi lebih dari 50% demand memiliki kemampuan untuk membayar layanan BRT dengan tarif maksimum Rp.4000 atau terdapat selisih 10%.

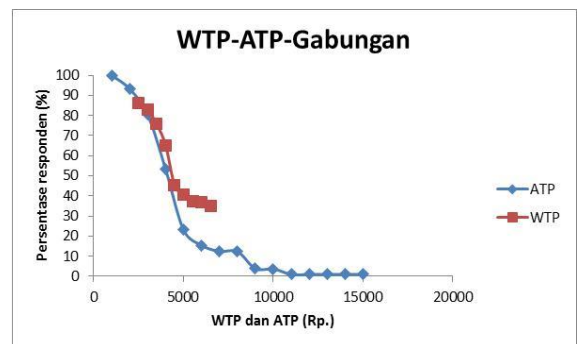


Gambar 9 WTP gabungan

Apabila WTP dan ATP digabungkan seperti terlihat pada Gambar 11, maka terlihat adanya segmen penumpang yang beralih dari MPU ke BRT dengan WTP dan ATP yang cenderung berhimpit hingga 40% penumpang dimana WTP dan ATP nya adalah <Rp.5000. Selanjutnya terlihat adanya gap antara WTP dan ATP yang mengindikasikan bahwa penumpang relatif tidak memiliki kesanggupan untuk membayar jasa angkutan umum melebihi ambang Rp.5000.



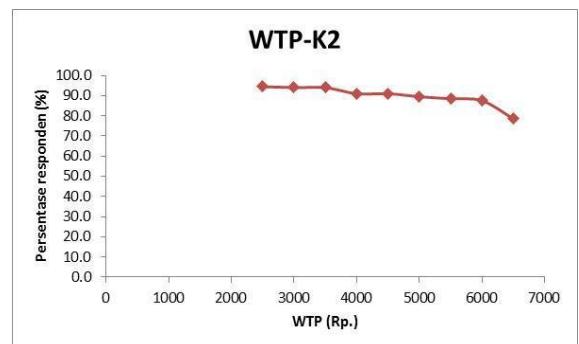
Gambar 10 ATP gabungan



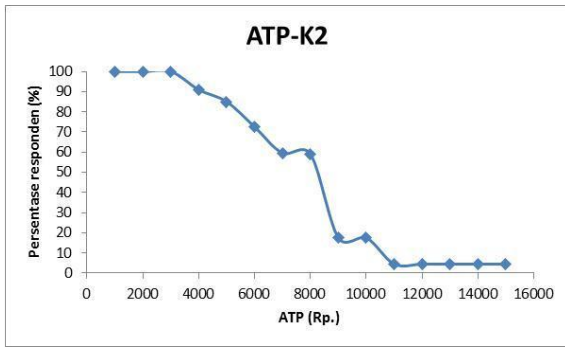
Gambar 11 WTP dan ATP gabungan

4.1. WTP dan ATP koridor 2

Jika dilihat per koridor, maka terdapat perbedaan yang mencolok antara WTP koridor 2 dan WTP gabungan seperti terlihat pada Gambar 12. Penumpang pada daerah Bungus Teluk Kabung cenderung untuk menggunakan BRT walaupun tarifnya dinaikkan secara bertahap hingga Rp.6500. Sementara itu, ATP penumpang pada koridor 2 adalah lebih dari 60% sanggup untuk membayar ongkos angkutan umum maksimum Rp.8000 atau Rp.1500 lebih tinggi dibandingkan tarif layanan BRT maksimum yang ditawarkan (Skenario 9) seperti terlihat pada Gambar 13.

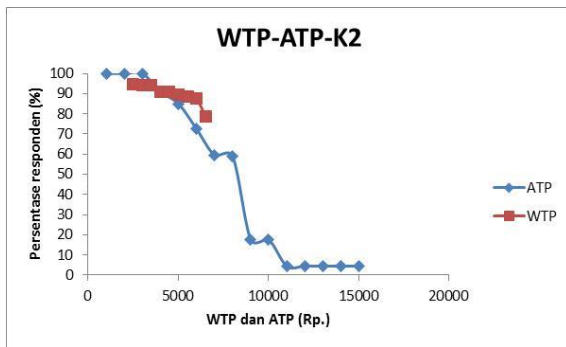


Gambar 12 WTP koridor 2



Gambar 13 ATP koridor 2

Gambar 14 memperlihatkan bahwa lebih dari 80% penumpang memiliki kesanggupan untuk membayar biaya angkutan umum lebih dari Rp.6000 atau kurang lebih sama dengan WTP penumpang pada skenario 9. Statistik ini mengindikasikan adanya nilai WTP dan ATP yang sinkron pada penumpang koridor 2 yang merepresentasikan harapan akan layanan BRT yang sama besar dengan kesanggupan penumpang untuk membayar jasa layanan BRT tersebut.

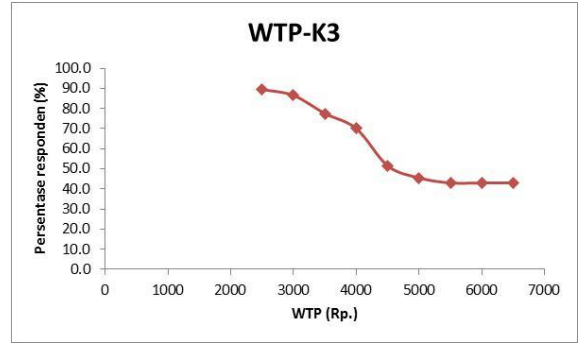


Gambar 14 WTP dan ATP koridor 2

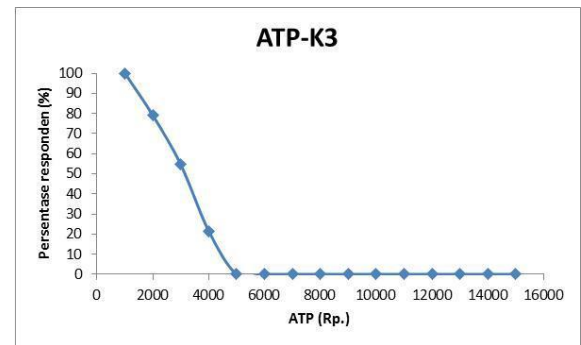
4.2. WTP dan ATP koridor 3

Untuk koridor 3, WTP dan ATP nya dapat di lihat pada Gambar 15-17. Terlihat bahwa grafik WTP berada disebelah kanan dari grafik ATP yang mengindikasikan WTP nya lebih tinggi dibandingkan ATP nya.

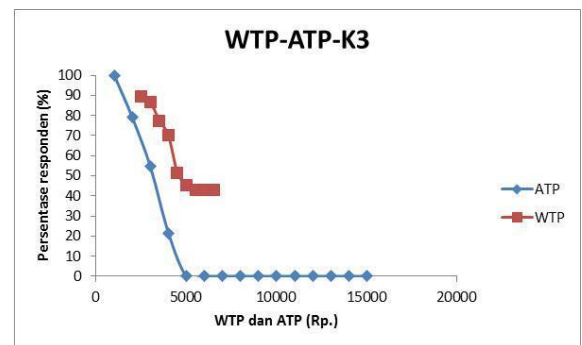
Trend ini merepresentasikan bahwasanya penumpang memiliki kecenderungan untuk membayar layanan BRT lebih tinggi dibandingkan kesanggupannya. Dengan demikian, diperlukan *treatment* khusus pada koridor 3 agar *mode shift* nya dapat dipertahan. Contohnya adalah melalui skema harga tiket yang disubsidi.



Gambar 15 WTP koridor 3



Gambar 16 ATP koridor 3



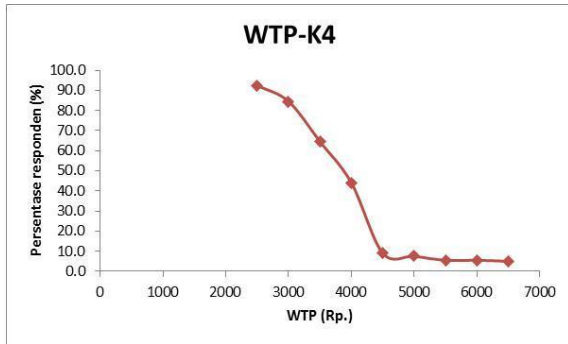
Gambar 17 WTP dan ATP koridor 3

4.3. WTP dan ATP koridor 4

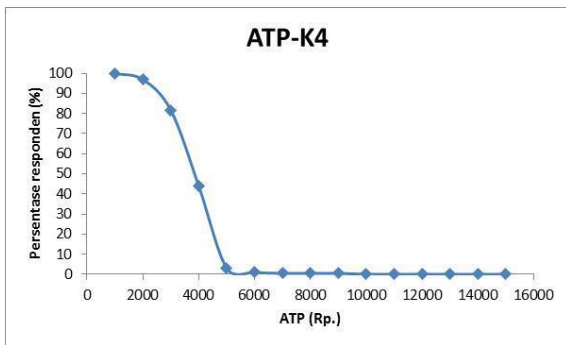
Untuk koridor 4, WTP dan ATP nya nyaris berhimpit secara sempurna seperti terlihat pada Gambar 18. Namun, mode shift pada koridor ini cenderung lebih rendah dibandingkan koridor lainnya dan perilaku penumpangnya lebih sensitif terhadap tarif layanan BRT dibandingkan koridor lainnya.

Disamping perlu subsidi untuk tarif layanan BRT, operator dan regulator perlu untuk menjaga konsistensi kualitas bus dan layanannya. Treatment ini perlu dilakukan karena penumpang pada koridor ini memiliki ATP maksimum Rp.5000 seperti terlihat pada

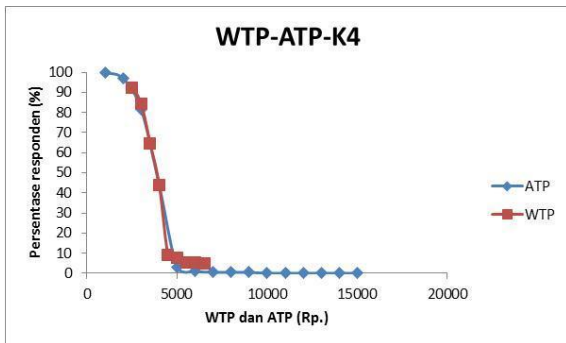
Gambar 19 dan relatif lebih rendah dibandingkan WTP seperti terlihat pada Gambar 20.



Gambar 18 WTP koridor 4



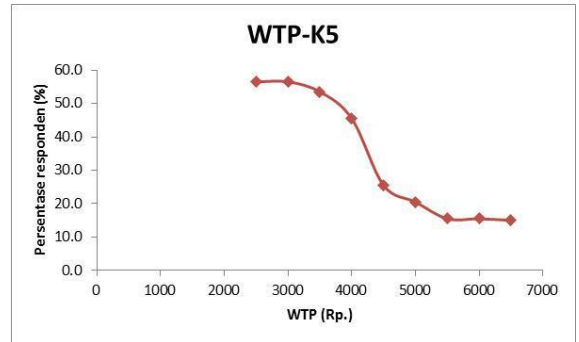
Gambar 19 WTP koridor 4



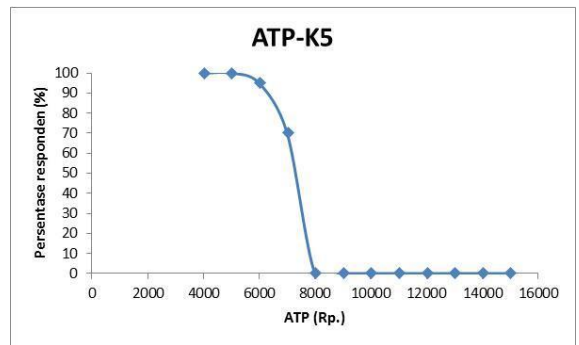
Gambar 20 WTP dan ATP koridor 4

4.4. WTP dan ATP koridor 5

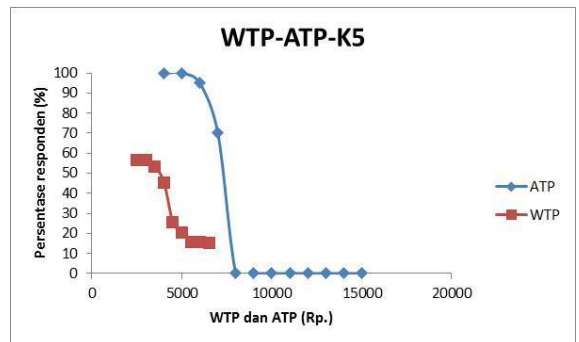
Untuk koridor 5, terlihat bahwa ATP skenario 3 lebih besar dibandingkan WTP untuk skenario yang sama seperti terlihat pada Gambar 21-23. Tren pada koridor 5 ini kebalikan dari koridor 4. Penumpang cenderung mampu untuk membayar layanan BRT maksimum Rp.6000, namun-persentase mode shift cenderung statis bila tarif yang ditawarkan >Rp.5000.



Gambar 21 WTP koridor 5



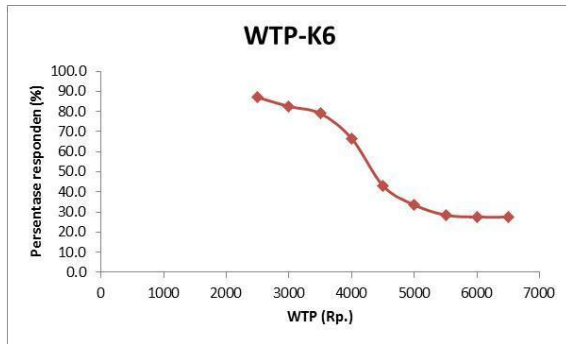
Gambar 22 ATP koridor 5



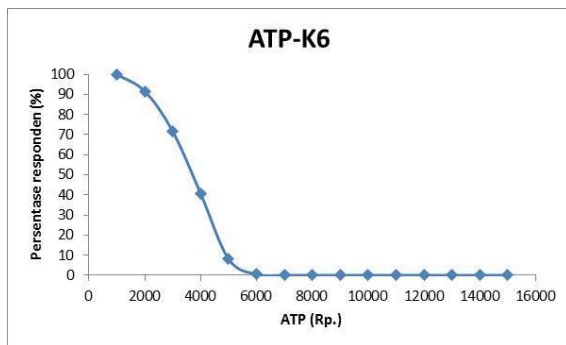
Gambar 22 WTP dan ATP koridor 5

4.5. WTP dan ATP koridor 6

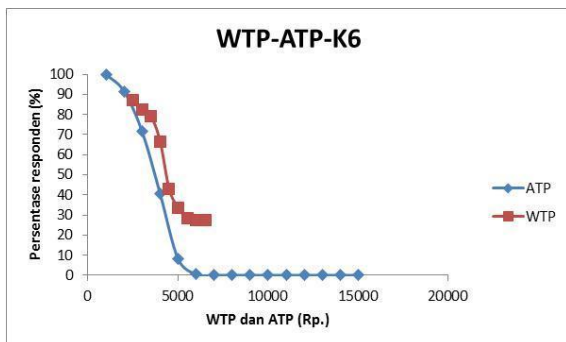
Terdapat kemiripan trend WTP dan ATP koridor 6 dan koridor 3. Pada koridor ini, penumpang memiliki ekspektasi yang lebih tinggi dibandingkan kemampuannya untuk membayar angkutan umum seperti terlihat pada Gambar 5.22-5.24. Thresholdnya adalah Rp.5000, bila tarif BRT melebihi angka tersebut maka demannya adalah ±30% tapi yang sanggup membayar ±10%.



Gambar 23 WTP koridor 5



Gambar 24 ATP koridor 6



Gambar 25 WTP dan ATP koridor 6

respondent. Khusus untuk 4, responden memiliki WTP dan ATP yang cenderung sama.

DAFTAR PUSTAKA

DISHUB 2012a. Master Plan of Road Transport and network. Padang: Padang transport Department.

DISHUB 2012b. Master Plan of West Sumatra Train (in Bahasa). Padang: West Sumatra Transport Department.

YALDI, G. 2012. Some portraits and problems of Indonesian transportation systems. *15th FSTPT International Symposium*. Bekasi, Indonesia: FSTPT.

YALDI, G., APWIDDHAL, NUR, I. M. & MOMON 2014. Local Traffic and Public Transport Portraits: A case study in padang City *The 17th FSTPT International Symposium*. Jember, Indonesia: FSTPT.

ZAYU, W. P. 2017. Analisa Kebutuhan Pelayanan Trans Padang Koridor Pusat Kota – Pusat Pemerintah. *Rekayasa Sipil*, XIV.

5. Kesimpulan

Untuk menghitung potensi pengguna BRT, digunakan skenario 3 sebagai *benchmarking* yang merupakan representasi kondisi layanan BRT eksisting. *Mode shift* MPU ke BRT untuk skenario 3 berdasarkan *survey on board* terlihat bahwa *mode shift* terbesar adalah pada koridor 2 diikuti oleh koridor 6 dan koridor 3. Sementara itu, koridor 5 memiliki *demand* terendah.

Sementara itu, WTP dan ATP masing-masing koridor terlihat bervariasi. WTP tertinggi adalah terdapat pada koridor 3 dan 6 dimana responden cenderung memiliki WTP lebih besar dibandingkan ATP nya. Sebaliknya, koridor 5 memiliki WTP di bawah ATP