

IDENTIFIKASI TINGKAT AKSESIBILITAS PENGGUNA ANGKOT MENUJU PUSAT KOTA DI KECAMATAN LUBUK BEGALUNG KOTA PADANG

Titi Kurniati

Civil Engineering Dept
Faculty of Engineering - UNAND
Kampus UNAND Limau manih, Padang,
Telp: 081363472457
titi@ft.unand.ac.id;
titi_kurniati2000@yahoo.com

Arif Maraden

Civil Engineering Dept
Faculty of Engineering - UNAND
Kampus UNAND Limau manih,
Padang,
aden@yahoo.com

Abstract

Public transport or urban areas known as urban transportation (angkot) is commonly used means of public transport to the city center. Accessibility of angkot users indicated partly by the ease of reaching angkot by foot, the ease of getting angkot and the ease of travel in angkot. This research aims to determine accessibility of angkot users to the city center and identify accessibility level districts Lubuk Begalung toward the center of Padang city. To determine the accessibility, the study area is divided into a grid (100x100m). The method used to gather primary data that the waiting time and in-vehicle time from origin to destination is obtained from field surveys. The field survey was also conducted to determine walking time to public transportation route network in the region with walking level of service is bad (Alter, 1976), by interviews angkot users. Accessibility is obtained from the sum of the value of walking time to public transportation routes, waiting time to get angkot, and in-vehicle time of each grid. The level of accessibility derived from the average value of accessibility. The study results showed that 19 grid or 4% of the total grid is an area with walking time to public transport routes on the level of service E (poor). Time waits urban transportation based on the criteria of the World Bank is very inadequate and it ranged between 0:32 and 4.5 minutes. In-vehicle time to the city center range from 12.1 to 33.4 minutes. Accessibility or the total travel time on average in the study area ranged 22-33 minutes. Of a total of 520 grid on the study area there are 298 grid has high accessibility or about 57%. The remaining 222 grid has a low accessibility or about 43%.

Key Words: accessibility, grid, walking time, waiting time, in-vehicle time

Abstrak

Angkutan umum atau pada daerah perkotaan dikenal dengan angkutan kota (angkot) merupakan sarana transportasi masyarakat menuju pusat kota. Aksesibilitas pengguna angkot ditunjukkan oleh kemudahan mencapai rute angkutan umum dengan berjalan kaki, kemudahan mendapatkan angkot, dan kemudahan dalam kendaraan. Penelitian ini bertujuan untuk menentukan aksesibilitas pengguna angkot dan mengidentifikasi tingkat aksesibilitas wilayah di Kecamatan Lubuk Begalung terhadap pusat kota Padang. Dalam penentuan aksesibilitas, wilayah studi dibagi atas kisi-kisi (100x100m). Metode yang digunakan dalam pengumpulan primer yaitu waktu menunggu angkot dan waktu dalam kendaraan dari asal ke tujuan adalah survei lapangan. Survei lapangan juga dilakukan untuk mengetahui waktu berjalan kaki menuju rute angkot pada wilayah dengan tingkat pelayanan berjalan kaki jelek (Alter, 1976), dengan mewawancarai pengguna angkot. Aksesibilitas diperoleh dari penjumlahan waktu berjalan kaki menuju rute angkot, waktu menunggu angkot, dan waktu perjalanan dari masing-masing kisi. Tingkat aksesibilitas diperoleh dari nilai rata-rata aksesibilitas. Hasil studi menunjukkan 19 kisi atau 4% dari total kisi dalam wilayah studi mempunyai waktu berjalan kaki menuju rute angkot pada tingkat pelayanan E (jelek). Waktu menunggu angkot antara 0-4,5 menit, berdasarkan kriteria Bank Dunia cukup memadai. Waktu dalam kendaraan menuju pusat kota berkisar 12,1-33,4 menit. Aksesibilitas atau total waktu perjalanan rata-rata 22-33 menit. Dari 520

kisi dalam wilayah studi, 298 kisi atau 57% memiliki aksesibilitas tinggi. Sisanya 222 kisi atau 43% memiliki aksesibilitas rendah.

Kata Kunci: aksesibilitas, kisi, waktu berjalan kaki, waktu menunggu, waktu dalam kendaraan

I. PENDAHULUAN

I.1. Latar Belakang

Angkutan umum adalah alat angkut penumpang yang diperuntukkan bagi masyarakat umum. Angkutan umum timbul karena tidak semua orang aksesibel terhadap kendaraan pribadi, sehingga pemerintah berkewajiban menyediakan angkutan bagi masyarakatnya. Untuk kelompok ini (kelompok captive) aksesibilitasnya sangat dipengaruhi oleh aksesibilitas dalam menggunakan angkutan umum.

Aksesibilitas (kemudahan) dalam menggunakan angkutan umum antara lain kemudahan dalam mencapai rute angkutan umum dengan berjalan kaki baik dari awal dan akhir dari suatu perjalanan, kemudahan mendapatkan angkutan umum serta kemudahan perjalanan selama berada di atas angkutan hingga mencapai tempat tujuan. Apabila aksesibilitas suatu wilayah baik maka interaksi dengan wilayah lain akan baik pula.

I.2. Tujuan Penelitian

1. Mengetahui aksesibilitas penumpang angkutan umum di Kecamatan Lubuk Begalung Padang menuju pusat kota Padang.
2. Mengidentifikasi tingkat aksesibilitas dengan angkutan kota wilayah di Kecamatan Lubuk Begalung Padang menuju pusat kota Padang

II. LANDASAN TEORI

Aksesibilitas adalah konsep yang menggabungkan sistem pengaturan tata guna lahan secara geografis dengan sistem jaringan transportasi yang menghubungkannya. Aksesibilitas adalah suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan mengenai cara lokasi tata guna lahan berinteraksi satu sama lain dan 'mudah' atau 'susah'-nya lokasi tersebut dicapai melalui sistem jaringan transportasi (Black, 1981).

Salah satu variabel yang bisa menyatakan apakah ukuran tingkat kemudahan pencapaian suatu zona dikatakan tinggi atau rendah adalah jarak dari dua zona (dalam kilometer). Jika kedua zona mempunyai jarak yang berjauhan secara fisik maka aksesnya dikatakan rendah, demikian pula sebaliknya. Namun, bukan hanya faktor jarak ini saja yang digunakan untuk mengukur tinggi rendahnya tingkat aksesibilitas dua zona. Faktor jarak tidak dapat diandalkan (Tamin, 1997) karena pada kenyataannya bisa terjadi bahwa dua zona yang jaraknya berdekatan tidak dapat dikatakan tinggi tingkat aksesnya apabila antar zona (guna lahan) yang satu dengan yang lain tidak terdapat jaringan transportasi yang menghubungkannya, begitu juga sebaliknya.

Faktor – faktor lain di luar jarak yang perlu dipertimbangkan dalam menentukan tinggi rendahnya akses, yaitu (Khisty dan Lall, 2005):

1. Faktor waktu tempuh
Faktor ini sangat ditentukan oleh ketersediaan prasarana dan sarana transportasi yang dapat diandalkan.
2. Faktor biaya/ongkos perjalanan
Biaya perjalanan ikut berperan dalam menentukan mudah tidaknya tempat tujuan tercapai.
3. Faktor intensitas (kepadatan) lahan
Padatnya kegiatan suatu zona yang telah diisi dengan berbagai kegiatan akan berpengaruh pada dekatnya jarak tempuh berbagai kegiatan tersebut, dan secara tidak langsung hal tersebut ikut mempertinggi tingkat kemudahan pencapaian tujuan.
4. Faktor pendapatan orang yang melakukan perjalanan
Pada umumnya orang mudah melakukan perjalanan jika didukung oleh kondisi ekonomi yang mapan, walaupun jarak perjalanan secara fisik jauh.

Dengan faktor jarak dan empat faktor di atas, maka tingkat aksesibilitas dapat ditampilkan secara kualitatif (secara mutu). Kerangka dasar penilaian tingkat aksesibilitas secara kualitatif dapat dilihat pada tabel 1.

Tabel 1. Klasifikasi Berbagai Tingkat Aksesibilitas secara Kualitatif

Kondisi Transportasi	Aktivitas Guna Lahan (Jarak)	Dekat	Jauh
	Sangat Baik	Akseibilitas Tinggi	Akseibilitas Rendah
Sangat Jelek	Akseibilitas Rendah	Akseibilitas Rendah	

Sumber: Black, 1981, hlm. 24.

Aksesibilitas angkutan umum adalah tingkat kemudahan dalam menggunakan angkutan umum. Menurut Halden (2005), aksesibilitas merupakan fungsi tata guna lahan/aktivitas dengan faktor hambatan transportasi. Faktor hambatan transportasi jika mengkaji komponen aksesibilitas secara spasial untuk angkutan salah satunya adalah waktu perjalanan. Waktu perjalanan terdiri dari waktu berjalan kaki menuju lintasan rute angkutan umum, waktu tunggu mendapatkan angkutan umum, dan waktu tempuh dengan kendaraan dari tempat asal ke tujuan.

Komponen waktu perjalanan yang dikembangkan oleh National Capital Transportation Agency adalah sebagai berikut :

$$\text{Waktu perjalanan} = X_1 + X_2 + X_3 + X_4 + X_5$$

- Dimana:
- X_1 = waktu di dalam angkutan umum
 - X_2 = waktu untuk berganti moda angkutan
 - X_3 = waktu menunggu angkutan umum
 - X_4 = waktu berjalan ke rute angkutan umum terdekat
 - X_5 = waktu berjalansetelah turun dari angkutan umum ke tujuan

Isfandiari, W. dan Dewanti (2001) menyatakan indikator yang digunakan untuk menilai aksesibilitas adalah waktu perjalanan. Dalam menentukan waktu perjalanan (W_p) ada beberapa aspek yang di perhitungkan, yaitu waktu berjalan kaki (W_j), waktu tunggu (W_t), waktu di dalam angkutan itu sendiri (W_k). Sehingga waktu perjalanan dirumuskan sebagai berikut :

$$W_p = W_k + W_t + W_b$$

Tingkat pelayanan untuk berjalan kaki yang digunakan diberikan oleh Alter (1976) disajikan pada tabel 2. berikut:

Tabel 2. Tingkat Pelayanan Untuk Berjalan Kaki

Tingkat Pelayanan	Waktu berjalan kaki (menit)	Jarak Berjalan kaki (meter)
A	< 2,0	0 - 100
B	2,0 - 4,0	101 - 200
C	4,0 - 7,5	201 - 400
D	7,5 - 12,0	401 - 600
E	12,0 - 20,0	601 - 1000
F	> 20,0	> 1000

Sumber : Alter (1976)

III. METODE PENELITIAN

III.1. Pengumpulan Data

Pengumpulan data primer dilakukan dengan melakukan survey pada lokasi studi dan pengumpulan data sekunder didapat dari instansi terkait. Data sekunder yang dibutuhkan adalah Peta Tata Ruang dan Bangunan didapat dari Kantor Camat Lubuk Begalung dan rute angkutan umum dan panjang rute angkutan umum dari Kecamatan Lubuk Begalung menuju pusat kota yang didapat dari Dinas Perhubungan Kota Padang. Sedangkan data primer yang diperlukan adalah waktu berjalan kaki, waktu tunggu, dan waktu dalam kendaraan. Survei dilakukan pada 1 hari kerja (Rabu) dan 1 hari libur (Minggu) dan dilakukan pada jam-jam sibuk yaitu pagi 07.00 – 09.00, siang jam 11.00 – 13.00 dan sore jam 16.00 – 18.00.

Untuk waktu berjalan kaki menuju rute angkot, survei langsung ke lapangan dengan cara wawancara hanya dilakukan pada wilayah dengan pelayanan berjalan kaki yang buruk (level E), guna mengetahui alternatif lain yang dilakukan masyarakat selain berjalan kaki dan mengetahui waktu menuju rute angkutan kota dengan alternatif tersebut.

Waktu menunggu angkot diperoleh dengan menghitung waktu antara (*headway*) kedatangan angkot terminal awal. Waktu dalam kendaraan dihitung dari selisih waktu berangkat dari terminal asal dan waktu tiba angkutan kota di terminal tujuan.

III.2. Pengolahan Data

1. Waktu berjalan kaki didapat dengan cara membuat kisi-kisi di atas peta dengan ukuran 100 x 100 meter. Waktu berjalan kaki ke rute angkutan kota dihitung dengan cara membagi jarak terdekat pusat kisi ke rute angkutan kota kecepatan berjalan kaki (diasumsikan 72 m/menit). Selanjutnya data ini dikelompokkan berdasarkan tingkat pelayanan data dari Alter (1976). Kisi yang berada pada tingkat E (buruk) dan F (buruk sekali) dilakukan pengolahan data survey waktu perjalanan dari rumah ke rute angkot.
2. Waktu menunggu angkot rata-rata merupakan setengah *headway*.
3. Kecepatan rata-rata angkot diperoleh dengan membagi jarak dengan waktu dari terminal asal ke terminal tujuan. Waktu dalam kendaraan masing-masing kisi diperoleh dari jarak kisi ke pusat kota dibagi kecepatan rata-rata.
4. Aksesibilitas atau total waktu perjalanan adalah penjumlahan waktu berjalan kaki, waktu tunggu, dan waktu dalam kendaraan.
5. Aksesibilitas standar adalah total waktu perjalanan rata-rata.
6. Kisi dengan aksesibilitas rendah apabila nilai aksesibilitas lebih besar dari aksesibilitas standar, dan sebaliknya tinggi apabila nilai aksesibilitas lebih kecil dari aksesibilitas standar.

IV. HASIL DAN PEMBAHASAN

Area studi terdiri dari 613 kisi, 520 kisi merupakan daerah permukiman penduduk dan sisanya 93 kisi merupakan lahan kosong dan aliran sungai. Jadi penghitungan aksesibilitas penumpang angkot dilakukan terhadap 520 kisi.

Setelah dilakukan perhitungan didapat waktu berjalan kaki menuju rute angkot berkisar antara 0 sampai 16.86 menit atau menempuh jarak berkisar antara 0 sampai 1214 meter. Tingkat pelayanan berjalan kaki dalam daerah studi dapat dilihat pada tabel 3.

Tabel 3. Tingkat Pelayanan Berjalan Kaki Menuju Rute Angkutan kota

Tingkat Pelayanan	Jumlah Kisi	Persentase
A (Sangat Baik)	200	38%
B (Baik)	111	21%
C (Cukup)	128	25%
D (Kurang)	62	12%
E (Buruk)	19	4%
F (Buruk Sekali)	0	0%
Jumlah	520	100%

Dari tabel diatas dapat dilihat jumlah kisi pada tingkat pelayanan E dan F sebanyak 19 kisi atau 4% dari total keseluruhan kisi. Selanjutnya dilakukan survei langsung ke lokasi dengan cara wawancara guna mengetahui secara pasti sarana alternatif lain yang digunakan

oleh masyarakat sekitar selain berjalan kaki, serta mengetahui waktu yang dibutuhkan menuju rute angkutan kota. Tabel 4. memperlihatkan kisi-kisi dengan waktu berjalan kaki pada level buruk dan waktu tempuh alternative yang dilakukan pengguna angkot.

Tabel 4. Kisi-Kisi Dengan Tingkat Pelayanan Pejalan Kaki Buruk

No.	Kisi	Kelurahan	Jarak (meter)	Waktu berjalan kaki (menit)	Waktu tempuh alternatif (menit)
1.	AT11	Kampung Baru	919	12.76	2.42
2.	AR12	Kampung Baru	981	13.63	2.42
3.	AS12	Kampung Baru	980	13.61	2.42
4.	AT12	Kampung Baru	900	12.50	2.42
5.	AU12	Kampung Baru	926	12.86	2.42
6.	AV12	Kampung Baru	888	12.33	2.42
7.	AS13	Kampung Baru	1050	14.58	2.42
8.	AT13	Kampung Baru	1003	13.93	2.42
9.	AU13	Kampung Baru	1185	16.46	2.42
10.	AV13	Kampung Baru	1214	16.86	2.42
11.	AK22	Arai Pinang	1023	14.21	2.15
12.	AL22	Arai Pinang	1043	14.49	2.15
13.	AK23	Arai Pinang	944	13.11	2.15
14.	AL23	Arai Pinang	990	13.75	2.15
15.	AJ12	Kampung Jua	895	12.43	2.79
16.	AL12	Kampung Jua	1197	16.63	2.79
17.	AB15	Banuaran	929	12.90	2.53
18.	AC15	Banuaran	1023	14.21	2.53
19.	AB16	Banuaran	899	12.49	2.53

Waktu tunggu pengguna angkot pada wilayah yang dilalui masing-masing trayek angkot ditunjukkan pada table 5.

Tabel 5. Waktu Tunggu Angkutan Kota

Trayek	Hari	Minggu	Rabu
	Waktu Tunggu (menit)		
302-308	07:00 - 09:00	0.43	0.32
	11:00 - 13:00	0.46	0.34
	16:00 - 18:00	0.45	0.42
407A	07:00 - 09:00	0.95	0.49
	11:00 - 13:00	0.74	0.55
	16:00 - 18:00	0.63	0.54
436	07:00 - 09:00	3.88	2.50
	11:00 - 13:00	4.04	3.16
	16:00 - 18:00	4.50	3.43

Waktu dalam kendaraan pada kisi-kisi diperoleh dengan membagi jarak dengan kecepatan rata-rata angkot pada masing-masing trayek seperti terlihat pada table 6.

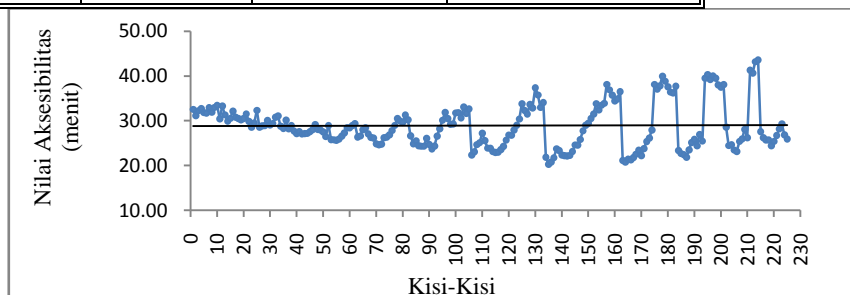
Tabel 6 Kecepatan Rata-Rata Angkutan Kota

Trayek	Hari	Minggu	Rabu
	Jam	Kecepatan Rata-Rata (Km/Jam)	
302-308	07:00 - 09:00	33.59	23.32
	11:00 - 13:00	33.48	24.20
	16:00 - 18:00	30.08	30.07
407A	07:00 - 09:00	29.27	23.19
	11:00 - 13:00	27.50	21.23
	16:00 - 18:00	32.34	21.85
436	07:00 - 09:00	31.15	18.08
	11:00 - 13:00	31.39	23.13
	16:00 - 18:00	30.41	25.37

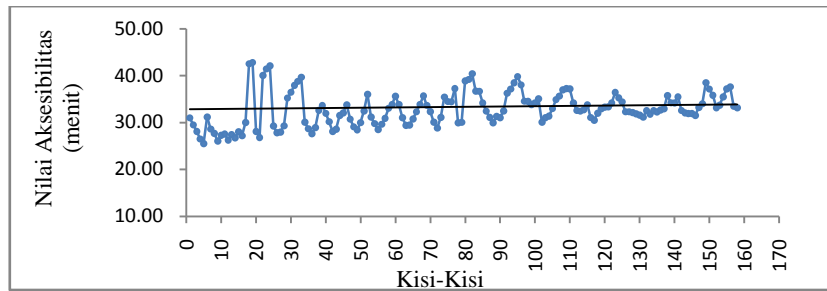
Tabel 7 menunjukkan nilai total waktu perjalanan rata-rata (aksesibilitas standar) dan Gambar 1,2,3 memperlihatkan aksesibilitas kisi-kisi terhadap aksesibilitas standar, kondisi berjalan kaki.

Tabel 7. Nilai Standar Aksesibilitas Kondisi Berjalan Kaki

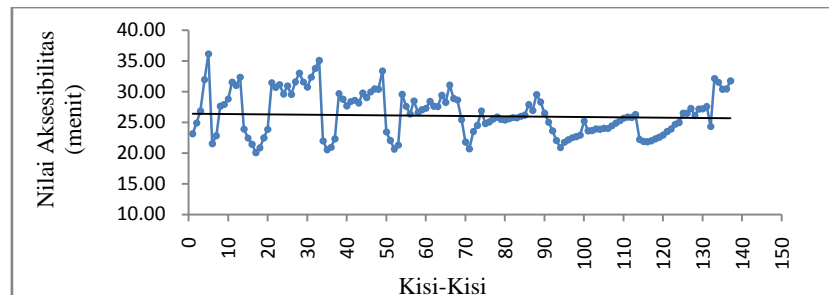
Trayek	Hari	Minggu	Rabu
	Jam	Nilai Standar Aksesibilitas Lokal (menit)	
302-308	07:00 - 09:00	22.26	29.72
	11:00 - 13:00	22.35	28.85
	16:00 - 18:00	24.30	24.27
407A	07:00 - 09:00	25.18	30.29
	11:00 - 13:00	26.33	32.82
	16:00 - 18:00	22.84	31.98
436	07:00 - 09:00	22.15	31.19
	11:00 - 13:00	22.20	26.43
	16:00 - 18:00	23.13	24.99



Gambar 1 Nilai Aksesibilitas Kondisi Berjalan Kaki pada Kisi-Kisi yang dilalui Trayek 302-308 Hari Rabu Siang



Gambar 2. Nilai Aksesibilitas Kondisi Berjalan Kaki pada Kisi-Kisi yang dilalui Trayek 407A Hari Rabu Siang



Gambar 3 Nilai Aksesibilitas Kondisi Berjalan Kaki pada Kisi-Kisi yang dilalui Trayek 436 Hari Rabu Siang

Tabel 8 Sampel Kisi Dengan Aksesibilitas Tertinggi Kondisi Berjalan Kaki

Kisi	Kelurahan	07:00-09:00	11:00-13:00	16:00-18:00
		Total Waktu Perjalanan (menit)		
V10	Lubuk Begalung	21.04	20.31	16.52
X11	Lubuk Begalung	21.50	20.76	16.85
W10	Lubuk Begalung	21.52	20.78	16.97
AC10	Lubuk Begalung	22.94	22.15	18.00
AC19	Banuaran	23.36	25.53	24.81
AB20	Banuaran	23.84	26.06	25.32
AA21	Arai Pinang	24.05	26.28	25.54
AB19	Banuaran	24.34	26.52	25.79
Z22	Arai Pinang	24.46	26.74	25.98
AB23	Arai Pinang	24.53	26.81	26.05
AB22	Arai Pinang	24.92	27.19	26.44

Kisi-kisi yang memiliki aksesibilitas yang tinggi terhadap pusat kota dikarenakan :

- 1) Kisi tersebut jaraknya lebih dekat ke pusat kota dari pada kisi-kisi yang lain sehingga waktu tempuh perjalanan jadi lebih singkat.
- 2) Kisi-kisi tersebut terletak di sekitar rute angkutan kota sehingga waktu berjalan kaki lebih singkat. Contohnya pada kelurahan Arai Pinang yang sebagian besar permukiman penduduknya di tepi rute angkutan kota.
- 3) Waktu tunggu yang singkat. Contohnya kisi-kisi pada kelurahan Lubuk Begalung yang waktu tunggu antara 0.32 sampai 0.46 menit untuk angkot trayek 302-308.

Tabel 9 Sampel Kisi Dengan Aksesibilitas Terendah Kondisi berjalan kaki

Kisi	Kelurahan	07:00-09:00	11:00-13:00	16:00-18:00
		Total Waktu Perjalanan (menit)		
AT12*	Kampung Baru	40.23	39.26	34.18
AV12*	Kampung Baru	40.51	39.52	34.36
AR12*	Kampung Baru	40.46	39.51	34.61
AT11*	Kampung Baru	40.94	39.95	34.80
AJ24	Arai Pinang	36.40	38.81	38.01
X32	Arai Pinang	36.51	39.21	38.31
AK23*	Arai Pinang	39.05	41.46	40.66
AL23*	Arai Pinang	39.69	42.10	41.30
AK22*	Arai Pinang	40.15	42.56	41.76
AL22*	Arai Pinang	40.43	42.84	42.03

* Akibat Waktu berjalan kaki yang buruk

Kisi-kisi yang memiliki aksesibiitas yang rendah terhadap pusat kota dikarenakan :

- 1) Waktu berjalan kaki yang lama. Contohnya kisi-kisi pada kelurahan Kampung Baru dan Perumahan Arai Pinang yang letaknya tidak dilalui angkutan kota sehingga membutuhkan waktu berjalan kaki sampai 16.86 menit
- 2) Waktu tunggu yang lama. Contohnya kisi-kisi pada kelurahan Kampung Jua yang memerlukan waktu tunggu antara 2.5 sampai 4.5 menit.
- 3) Waktu dalam kendaraan yang lama karena jarak tempuh yang jauh.

Perhitungan memakai data survey wawancara mengenai cara mencapai rute angkot (kondisi alternative/lapangan). Hasilnya terlihat pada table 10, 11, dan 12.

Tabel 10. Kisi Dengan Aksesibilitas Terendah Pada Hari Rabu Kondisi Alternatif (lapangan)

Kisi	Kelurahan	07:00-09:00	11:00-13:00	16:00-18:00
		Total Waktu Perjalanan (menit)		
AU9	Kampung Baru	38.38	37.38	32.23
AX12	Kampung Baru	38.50	37.51	32.35
AV11	Kampung Baru	38.60	37.61	32.45
AY11	Kampung Baru	38.75	37.76	32.60
AS11	Kampung Baru	38.81	37.84	32.77
AW12	Kampung Baru	39.03	38.04	32.88
AY12	Kampung Baru	39.08	38.09	32.93
AT10	Tanah Sirah Piai	39.11	38.13	33.06
AQ11	Kampung Baru	39.12	38.14	33.07
AU11	Kampung Baru	39.85	38.86	33.70
Z33	Pengambiran	35.32	38.06	37.14
V37	Pengambiran	35.70	38.52	37.58
X33	Pengambiran	35.78	38.49	37.58
W32	Arai Pinang	36.19	38.89	37.99
AJ24	Arai Pinang	36.40	38.81	38.01
X32	Arai Pinang	36.51	39.21	38.31
AK24	Arai Pinang	37.29	39.70	38.89
Y33	Pengambiran	37.08	39.82	38.91
AJ23	Arai Pinang	37.65	40.06	39.26

Tabel 11. Kisi Yang Menjadi Tinggi Akibat Kondisi Lapangan

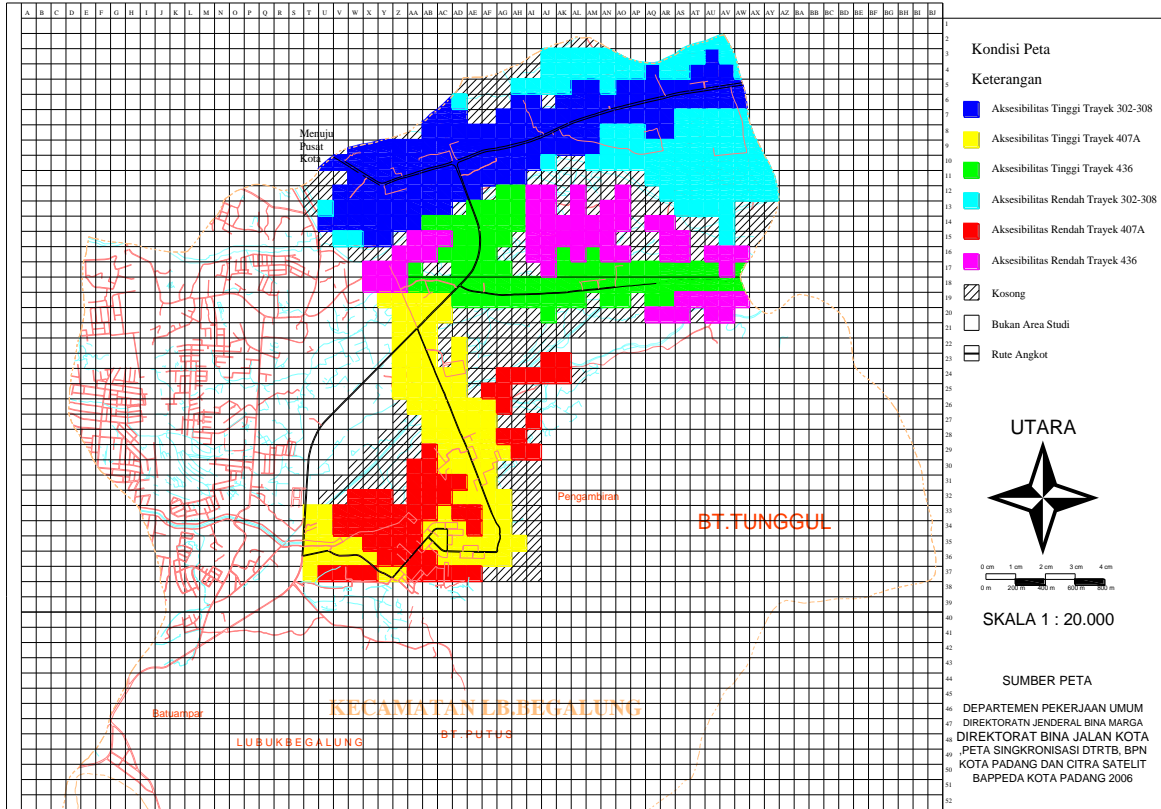
Kisi	Kelurahan	07:00-09:00	11:00-13:00	16:00-18:00
		Total Waktu Perjalanan (menit)		
AR12	Kampung Baru	21.26	21.35	23.44
AK22	Arai Pinang	23.26	24.35	21.03
AL22	Arai Pinang	23.26	24.35	21.03
AK23	Arai Pinang	23.26	24.35	21.03
AL23	Arai Pinang	23.26	24.35	21.03
AJ12	Kampung Jua	18.58	18.49	18.88
AL12	Kampung Jua	18.58	18.49	18.88
AB15	Banuaran	19.58	19.48	19.89
AC15	Banuaran	19.58	19.48	19.89
AB16	Banuaran	19.58	19.48	19.89

Tabel 12. Kisi Yang Tetap Rendah Pada Kondisi Lapangan

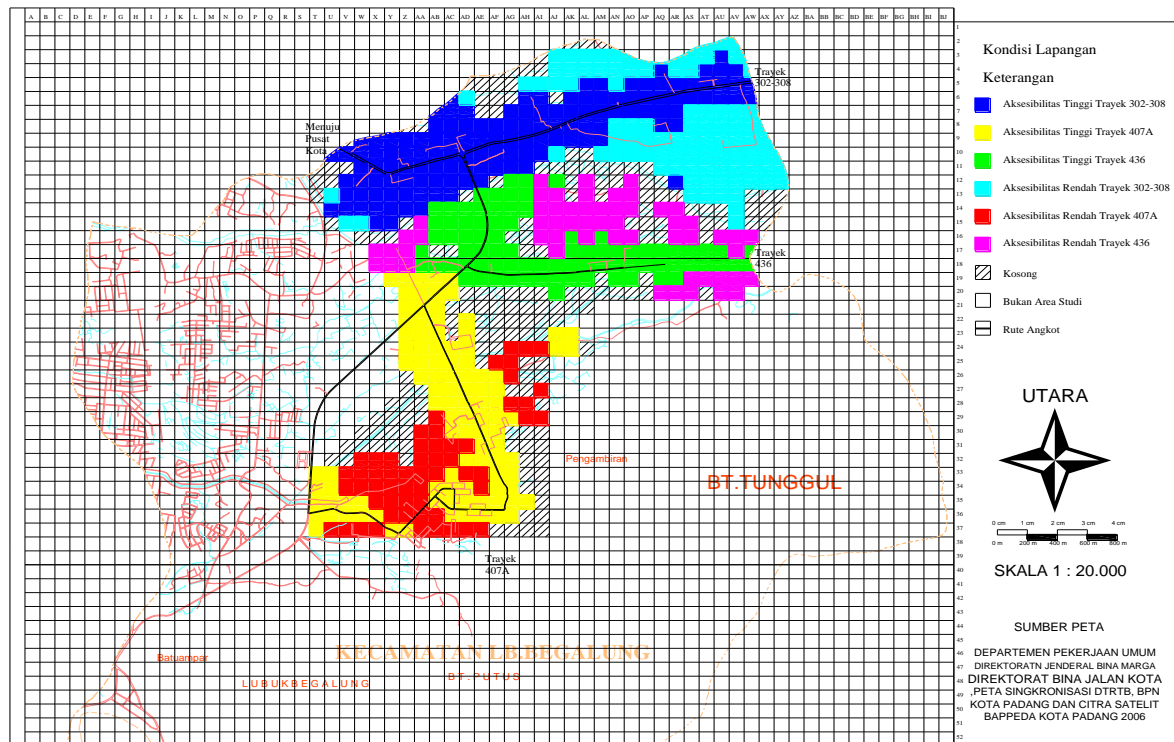
Kisi	Kelurahan	07:00-09:00	11:00-13:00	16:00-18:00
		Total Waktu Perjalanan (menit)		
AT11	Kampung Baru	22.20	22.29	24.49
AS12	Kampung Baru	21.88	21.97	24.14
AT12	Kampung Baru	21.88	21.97	24.14
AU12	Kampung Baru	22.20	22.29	24.49
AV12	Kampung Baru	22.20	22.29	24.49
AS13	Kampung Baru	21.88	21.97	24.14
AT13	Kampung Baru	21.88	21.97	24.14
AU13	Kampung Baru	21.88	21.97	24.14
AV13	Kampung Baru	21.88	21.97	24.14

Kisi-kisi tersebut tetap rendah walaupun waktu berjalan kaki sudah diubah dengan waktu tempuh ke rute angkutan kota dengan alternatif lain seperti ojek, diantar kendaraan pribadi dll. Hal itu disebabkan oleh letak kisi yang jauh dari pusat kota atau waktu dalam kendaraan yang lama.

Dari Total 520 kisi di area studi terdapat 298 kisi memiliki aksesibilitas tinggi atau sekitar 57% dari total keseluruhan kisi. Sisanya 222 kisi memiliki aksesibilitas rendah atau sekitar 43% dari total keseluruhan kisi. Hal ini dapat dilihat pada Gambar 4 (kondisi berjalan kaki dari peta) dan gambar 5 (kondisi lapangan).



Gambar 4. Peta tingkat aksesibilitas kondisi berjalan kaki (peta)



Gambar 5. Peta tingkat aksesibilitas kondisi alternative (lapangan)

v. KESIMPULAN

1. Waktu berjalan kaki menuju tempat henti angkutan umum berkisar antara 0 sampai 16.86 menit. Ditinjau dari tingkat pelayanan berjalan kaki berdasarkan Alter (1976) terdapat 19 kisi (4%) di Kecamatan Lubuk Begalung berada pada tingkat pelayanan E. Hasil survei wawancara ke lokasi pada kisi-kisi dengan tingkat pelayanan E didapat waktu tempuh menuju rute angkot dengan ojek atau sepeda motor pribadi berkisar antara 2.15 sampai 2.79 menit.
2. Waktu tunggu di area studi sangat memadai yaitu berkisar antara 0.32-4.5 menit berdasarkan Bank Dunia dimana waktu tunggu yang memadai 5 sampai 10 menit
3. Waktu dalam kendaraan berkisar 12 menit sampai 33 menit.
4. Tingkat aksesibilitas atau waktu total perjalanan rata-rata berkisar 22-33 menit.
5. Dari Total 520 kisi di area studi terdapat 298 kisi (57%) memiliki aksesibilitas tinggi dan sisanya 222 kisi (43%) memiliki aksesibilitas rendah.

KEPUSTAKAAN

------. *Rute Angkutan Kota Padang*. 2011

<http://maskomuter.wordpress.com/rute-angkutan-kota-luar-jawa/rute-angkutan-kota-padang/> (Diakses 25 Maret 2012).

------. *Peta Kecamatan Lubuk Begalung*. 2009

http://www.kualubeg.web.id/index.php?option=com_content&view=article&id=61&Itemid=123 (Diakses 26 Maret 2012)

Black, J.A. 1984 *The Land Use Transportation System* 2nd Ed, Pergamon Press, Australia

Isfandiar W., Dewanti. 2001 *Tinjauan Aksebilitas Penumpang Angkutan Umum Menuju dan Meninggalkan Pusat Kota*. Simposium ke-4 FSTPT. Universitas Udayana Bali.

Halden, D. 2005 *Accessibility Planning and Analysis in Scotland*

Khisty, C.J and Lall, B.K., 2005 *Dasar-dasar Rekayasa Transportasi/Edisi Ke-3/Jilid 1, tej*. Lemeda Simarmata. Erlangga: Jakarta. 2005.

Litman, T. 2008 *Evaluating Accessibility For Transportation Planning*, Victoria Transport Policy Institute

O'Flaherty. 1998 *Transport Planning and Traffic Engineering*. Fifth edition: New York.