

EFEKTIVITAS DAN EFISIENSI TRANSPORTASI PUBLIK TRAYEK PENGGARON-KALIBANTENG KOTA SEMARANG (TRANS SEMARANG KORIDOR 1)

Nurul Ilmiyati Setyobudi¹⁾, Rachmat Mudiyono²⁾, Soedarsono²⁾

¹⁾Mahasiswa Magister Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Islam Sultan Agung

²⁾Dosen Program Magister Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Islam Sultan Agung Semarang

Email: nurulilmiyati34@gmail.com

ABSTRACT

Semarang is one of the major cities in Indonesia with a population that continues to increase every year. The policy on urban density is not a transportation policy, but this policy has an impact, directly and indirectly, on the city's transportation system. Currently the existence of public transportation facilities serving various urban areas is poor quality, causing various impacts on the community. As a result, many people underutilize these modes and prefer to use private vehicles. The research method that will be used in this research is descriptive quantitative method with a rationalistic approach. The ratio used is a simple statistical method. The data used for the assessment of effectiveness and efficiency is seen from the ratio of Accessibility, Capacity, Punctuality, Ticket Prices, Organizational Characteristics, Environmental Characteristics, Worker Characteristics and Management Practices. The results of this study can be concluded that the pattern of movement of public transport users in the Penggaron-Kalibanteng route area of Semarang City (Trans Semarang Corridor 1) falls into the category of evenly accessible to public transport users easily and effectively by meeting all indicators of the effectiveness and efficiency of public transportation. The effectiveness level of the Penggaron-Kalibanteng route in Semarang City (Trans Semarang Corridor 1) has an average percentage value of 96.23% and is classified as very effective. Easy accessibility, bus capacity is in accordance with the number of passengers, and ticket prices are in accordance with the facilities. SPSS calculation of the effectiveness of public transportation services where what is considered effective is from the assessment characteristics of the elements of Capacity, Ticket prices, Organizational characteristics, Environmental characteristics, Worker characteristics and Management characteristics. Meanwhile, the efficiency level has an average percentage value of 94.50% (Vehicle Utility and Load Factor) which is classified as good and efficient. The results of the SPSS calculation of the efficiency of public transportation services where what is considered efficient consists of assessing accessibility, ticket prices, environmental characteristics and management characteristics.

Keywords: Public Transportation, Effectiveness, Efficiency, Penggaron- Kalibanteng Route Kalibanteng (Trans Semarang Corridor 1), Characteristics of Public Transportation Services

ABSTRAK

Kota Semarang merupakan salah satu kota besar di Indonesia dengan jumlah penduduk yang terus mengalami peningkatan pada tiap tahunnya. Kebijakan tentang kepadatan kota bukan merupakan kebijakan transportasi, tetapi kebijakan ini mempunyai dampak, langsung dan tak - langsung, terhadap sistem transportasi kota. Keberadaan sarana transportasi umum yang melayani berbagai kawasan perkotaan saat ini banyak yang kualitasnya buruk, sehingga menyebabkan timbulnya berbagai dampak kepada masyarakat. Akibatnya banyak masyarakat yang kurang memanfaatkan moda tersebut dan lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi. Metode penelitian yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif kuantitatif dengan pendekatan rasionalistik. Rasio yang digunakan yaitu dengan metode statistik sederhana. Data yang digunakan untuk penilaian efektivitas dan efisiensi dilihat dari rasio Aksesibilitas, Kapasitas, Ketepatan Waktu, Harga Tiket, Karakteristik Organisasi, Karakteristik Lingkungan, Karakteristik Pekerja dan Praktik Manajemen. Hasil dari penelitian ini dapat disimpulkan bahwa Pola pergerakan pengguna angkutan umum di kawasan Trayek Penggaron-Kalibanteng Kota Semarang (Trans Semarang Koridor 1) masuk kedalam kategori merata dapat dijangkau oleh pengguna angkutan umum dengan mudah dan efektif dengan memenuhi semua indikator efektivitas dan efisiensi transportasi publik. Tingkat efektivitas trayek Penggaron-Kalibanteng Kota Semarang (Trans Semarang Koridor 1) memiliki nilai prosentase rata-rata sebesar 96,23% dan tergolong ke dalam kategori sangat efektif. Aksesibilitas mudah, Kapasitas bus sudah sesuai dengan jumlah penumpang, dan harga tiket sudah sesuai dengan fasilitasnya. Perhitungan SPSS ektivitas pelayanan transportasi publik dimana yang dianggap efektif adalah dari karakteristik penilaian dari unsur Kapasitas, Harga tiket, Karakteristik organisasi, Karakteristik lingkungan, Karakteristik pekerja dan Karakteristik manajemen. Sedangkan untuk tingkat efisiensi memiliki nilai prosentase rata-rata 94,50% (Utilitas Kendaraan dan Load Factor) yang tergolong baik dan efisien. Hasil perhitungan SPSS efisiensi pelayanan transportasi publik dimana yang dianggap efisien terdiri dari penilaian Akseibilitas, Harga tiket, Karakteristik lingkungan dan karakteristik manajemen.

Kata kunci: Transportasi Umum, Efektivitas, Efisiensi, Trayek Penggaron-Kalibanteng (Trans Semarang Koridor 1), Karakteristik Pelayanan Transportasi Publik

1. PENDAHULUAN

Kota Semarang merupakan salah satu kota besar di Indonesia dengan jumlah penduduk yang terus mengalami peningkatan pada tiap tahunnya. Apabila di suatu wilayah perkotaan tersebut mengalami peningkatan jumlah penduduk yang tinggi maka angkutan umum yang sudah ada perlu ditingkatkan lagi untuk jumlah angkutannya agar apabila penduduk yang akan menggunakan angkutan umum untuk melakukan perjalanan tidak terjadi kekurangan moda transportasi (Warpani, 1990). Transportasi merupakan permintaan dan penawaran jasa. Permintaan jasa untuk pemindahan manusia dan barang dari suatu wilayah ke wilayah lainnya. Nasution (2004) menyatakan bahwa permintaan jasa transportasi ini akan timbul apabila ada hal-hal di balik permintaan itu, misalnya keinginan untuk rekreasi, keinginan untuk ke sekolah atau untuk berbelanja, keinginan untuk menengok keluarga yang sakit dan sebagainya. Oleh karena itu, untuk penawaran jasa transportasi dilihat dari aspek kapasitas fasilitas transportasi yang mampu melayani permintaan transportasi.

Transportasi darat sendiri merupakan bagian dari sebuah sistem yang lebih luas yaitu sistem transportasi. Sistem transportasi darat dapat dikategorikan sebagai sebuah sub-sistem yang rumit dan saling terkait dengan sub-sistem lainnya. Kegagalan pada sebuah sub-sistem akan mengganggu atau memberikan dampak pada sub-sistem yang lain. Begitu pula dengan yang terjadi dalam kawasan aglomerasi perkotaan dimana antara berbagai sistem transportasi saling mempengaruhi maka transportasi jalan antar kawasan menjadi sangat vital dalam menjaga kelangsungan interaksi dan akselerasi kawasan. Keberadaan sarana transportasi umum yang melayani berbagai kawasan perkotaan saat ini banyak yang kualitasnya buruk, sehingga menyebabkan timbulnya berbagai dampak kepada masyarakat. Buruknya kualitas sarana transportasi di kota Semarang disebabkan oleh beberapa faktor berikut :

1. Tidak jelasnya definisi pelayanan sehingga seringkali pengusaha sarana transportasi atau angkutan umum dalam pengoperasiannya sering menemui kendala - kendala dan pemerintah tidak tanggap dari permasalahan ini.
2. Seringkali tujuan pelayanan tidak dijelaskan secara konkrit sehingga perencanaan angkutan menjadi sulit dan tidak terarah.
3. Umumnya pengetahuan mengenai Perencanaan jaringan pelayanan ini tak dimiliki oleh SDM setempat.
4. Cara penyerahan penyelenggaraan yang mengandalkan regulasi saja tidak efektif.

5. Pembinaan perusahaan yang belum terlaksana dengan baik.

Banyak sedikitnya untuk pemanfaatan Transportasi publik di Kota Semarang, termasuk dalam pemanfaatan Transportasi publik Trans Semarang, terutama untuk Trans Semarang Koridor 1. Dimana Rute Trayek Penggaron-Kalibanteng (Tran Semarang Koridor 1) merupakan trayek yang panjang jaraknya, juga padat lalulintasnya dan juga luas untuk jangkauan pengguna transportasi publik. Dalam pengoperasiannya masih banyak adanya pengguna transportasi publik tersebut yang mengalami pelayanan yang kurang sesuai, bukan hanya beberapa sarana fisik melainkan pelayanannya juga. Dengan melihat keadaan tersebut penulis termotivasi untuk melakukan Penelitian tentang Efektivitas dan Efisiensi Transportasi Publik Trayek Penggaron-Kalibanteng Kota Semarang (Trans Semarang Koridor 1).

2. METODE PENELITIAN

Metode pengumpulan data yang dipakai adalah sebagai berikut:

a. Wawancara

Wawancara kepada responden/narasumber yang menggunakan transportasi publik trayek Penggaron-Kalibanteng dengan menggunakan kuesioner. Jumlah Responden sebanyak 100 responden yang digunakan untuk penelitian efektivitas dan efisiensi transportasi umum trayek Penggaron-Kalibanteng Kota Semarang (Trans Semarang koridor 1).

b. Observasi

Melakukan kegiatan pengamatan atau observasi di lapangan untuk mengumpulkan data baik fisik maupun non fisik (data berupa kondisi lingkungan serta aktivitas masyarakat di lokasi penelitian secara langsung).

c. Dokumentasi

Dokumentasi sebagai bahan pendukung pengumpulan data serta bukti bahwa peneliti telah melakukan survey lapangan secara lebih detail dan lebih mendalam.

1. Kebutuhan Data

- Data Primer yang dibutuhkan yaitu Aksesibilitas, Kapasitas, Ketepatan Waktu, Harga Tiket, Karakteristik Organisasi, Karakteristik Lingkungan, Karakteristik Pekerja, dan Karakteristik Manajemen yang didapatkan dengan melakukan survey lapangan dengan teknik pengumpulan data metode wawancara (kuesioner) dan observasi.

- Data Sekunder; beberapa data yang dibutuhkan yaitu jumlah armada, jumlah penumpang, panjang lintasan dan jumlah halte.

Tabel 1. Lintasan Trayek Penggaron-Kalibanteng Kota Semarang (Trans Semarang Koridor 1)

Trayek	Rute	Kebutuhan	Tersedia
Angkot C.8 dan Trans Semarang Koridor 1	Penggaron – Simpanglima – Tugumuda – Pamularsih – Kalibanteng	281	281
Deskripsi Lintasan	Berangkat : <ol style="list-style-type: none"> 1. Sub. Terminal Penggaron 2. Jl. Brigdjen Sudiarto 3. Jl. Brigdjen Katamso 4. Jl. Ahmad Yani 5. CBD Simpanglima 6. Jl. Pandanaran 7. Bundaran Tugumuda 8. Jl. Sugiopranoto 9. Jl. Jend. Sudirman 10. Bundaran Kalibanteng 	Pulang : <ol style="list-style-type: none"> 1. Bundaran Kalibanteng 2. Jl. Pamularsih 3. Jl. Puspwarno 4. Jl. Jend. Sudirman 5. Jl. Sugiopranoto 6. Bundaran Tugumuda 7. Jl. Pandanaran 8. CBD Simpanglima 9. Jl. Ahmad Yani 10. Jl. Brigdjen Katamso 11. Jl. Brigdjen Sudiarto 12. Sub. Terminal Penggaron 	

- Kajian teori serta *literature*
Kajian teori yang berhubungan dengan penelitian ini yaitu kajian teori transportasi. Kajian literature membahas penelitian terdahulu, mempelajari buku-buku referensi, jurnal, maupun penelitian sebelumnya.
- Pengumpulan data penelitian
Data primer dan data sekunder menjadi kebutuhan data pada penelitian ini. Mengumpulkan semua data yang berkaitan dengan penelitian dan dari peraturan perundang-undangan yang terkait.
- Tahapan persiapan akhir berupa tahap penyusunan teknis, persiapan survey ke lapangan: pengambilan data yang akan dikumpulkan, mengolah dan menyajikan data, menentukan jumlah dan sasaran responden yang akan dijadikan sampel, menyusun rencana dan rancangan pelaksanaan, melakukan observasi, serta membuat daftar pertanyaan sesuai format yang ditentukan.

Dengan demikian hasil studi ini diharapkan dapat memberikan masukan atau arahan baik kepada pemerintah maupun operator sehubungan dengan optimalisasi pengoperasian MPU yang lebih memadai berdasarkan standar yang ada dalam memberikan pelayanan kepada masyarakat.

2. Metode Analisis

Metode analisis yang digunakan adalah rasio efektivitas. menggunakan metode statistik sederhana dengan formula sebagai berikut:

$$\text{Akseibilitas} = \frac{\text{realisasi}}{\text{target}} \times 100\% \quad (1)$$

$$\text{Kapasitas} = \frac{\text{realisasi}}{\text{target}} \times 100\% \quad (2)$$

$$\text{Ketepatan waktu} = \frac{\text{realisasi}}{\text{target}} \times 100\% \quad (3)$$

$$\text{Harga Tiket} = \frac{\text{realisasi}}{\text{target}} \times 100\% \quad (4)$$

$$\text{Karakteristik Organisasi} = \frac{\text{realisasi}}{\text{target}} \times 100\% \quad (5)$$

$$\text{Karakteristik Lingkungan} = \frac{\text{realisasi}}{\text{target}} \times 100\% \quad (6)$$

$$\text{Karakteristik Pekerja} = \frac{\text{realisasi}}{\text{target}} \times 100\% \quad (7)$$

$$\text{Praktik Managemen} = \frac{\text{realisasi}}{\text{target}} \times 100\% \quad (8)$$

dengan:

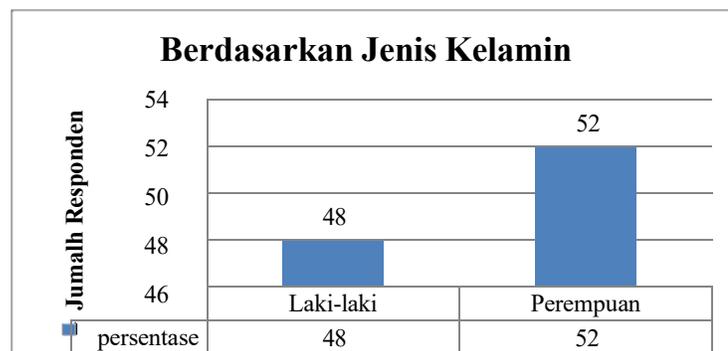
Realisasi : jumlah responden yang menjawab ya

Target : Jumlah kuisisioner

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

a. Karakteristik Responden

1. Berdasarkan Jenis Kelamin

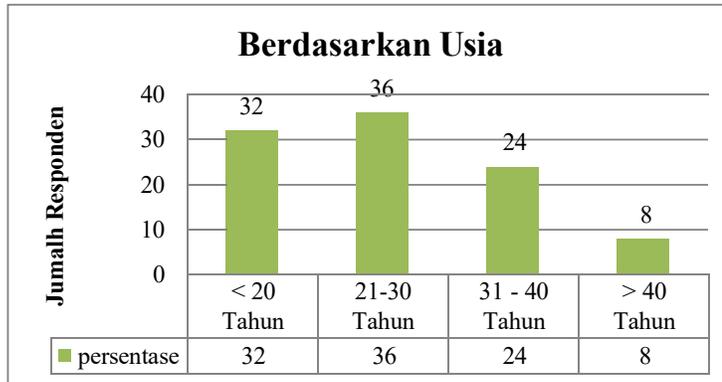


Gambar 1. Pengguna Trayek Penggaron-Kalibanteng Kota Semarang (Trans Semarang Koridor 1) Menurut Jenis Kelamin

Sumber: Hasil Analisis Penyusun, 2023

Berdasarkan jenis kelamin pengguna trayek Penggaron-Kalibanteng Kota Semarang (Trans Semarang Koridor 1) didominasi dengan penumpang berjenis kelamin laki-laki dengan persentase sebesar 48% dan penumpang berjenis kelamin perempuan sebesar 52%.

2. Berdasarkan Usia



Gambar 2. Pengguna Trayek Penggaron-Kalibanteng Kota Semarang (Trans Semarang Koridor 1) Menurut Usia

Sumber: Hasil Analisis Penyusun, 2023

Berdasarkan diagram diatas maka dapat dilihat bahwa penumpang trayek Penggaron-Kalibanteng Kota Semarang (Trans Semarang Koridor 1) didominasi oleh pengguna yang berusia 21-30 tahun dengan jumlah 36 orang dengan persentase sebesar 36%. Pengguna yang berusia <20 tahun menduduki peringkat kedua dengan jumlah 32 orang dan dengan persentase sebesar 32%. Untuk pengguna yang berusia 31-40 tahun menduduki peringkat ketiga dengan jumlah 24 orang dan dengan persentase sebesar 24%. Untuk pengguna yang berusia > 40 tahun menduduki peringkat keempat dengan jumlah 8 orang dan dengan persentase sebesar 8%.

3. Berdasarkan Pekerjaan

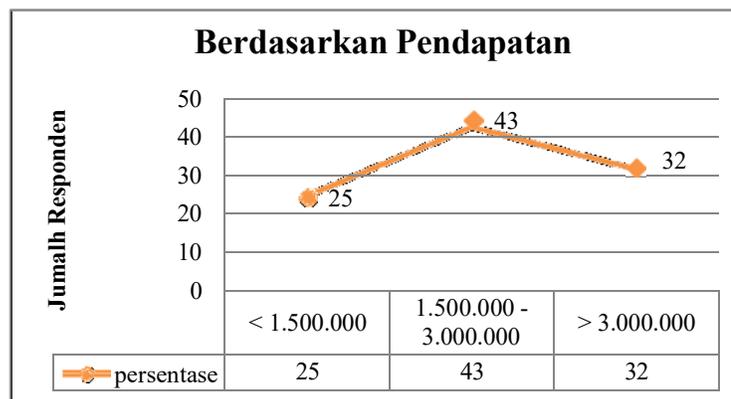


Gambar 3. Pengguna Trayek Penggaron-Kalibanteng Kota Semarang (Trans Semarang Koridor 1) Menurut Pekerjaan

Sumber: Hasil Analisis Penyusun, 2023

Dari melihat diagram diatas maka dapat dilihat bahwa pengguna trayek Penggaron-Kalibanteng Kota Semarang (Trans Semarang Koridor 1) di dominasi oleh pekerja swasta sebanyak 39 orang mendapatkan persentase sebesar 39%. Kemudian pelajar /Mahasiswa sebanyak 32 orang dengan persentase sebesar 32%, selanjutnya Lainnya sebanyak 24 orang dengan persentase sebesar 24%, selanjutnya TNI/Polri sebanyak 3 orang dengan persentase 3%, dan pekerja BUMN sebanyak 2 orang dengan persentase sebesar 2%.

4. Berdasarkan Tingkat Pendapatan

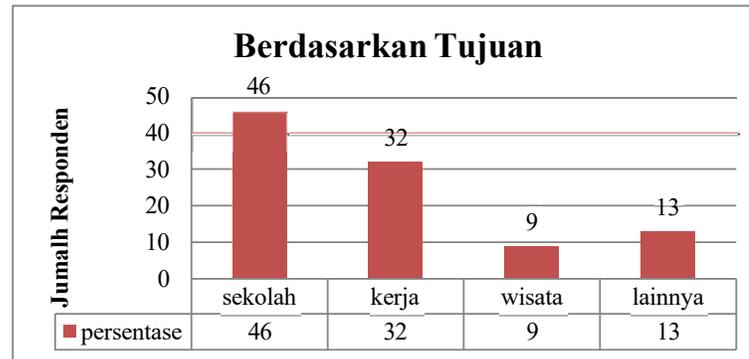


Gambar 4. Pengguna Trayek Penggaron-Kalibanteng Kota Semarang (Trans Semarang Koridor 1) Menurut Tingkat Pendapatan

Sumber: Hasil Analisis Penyusun, 2023

Dari melihat diagram diatas maka dapat diketahui bahwa pengguna trayek Penggaron-Kalibanteng Kota Semarang (Trans Semarang Koridor 1) yang memiliki tingkat pendapatan sedang sebesar 43%, disusul dengan pengguna yang memiliki tingkat pendapatan tinggi yaitu sebesar 32%. dan pengguna trayek Penggaron-Kalibanteng Kota Semarang (Trans Semarang Koridor 1) yang memiliki tingkat pendapatan rendah sebesar 25%. Jadi Pengguna trayek Penggaron-Kalibanteng Kota Semarang (Trans Semarang Koridor 1) didominasi oleh pengguna yang memiliki tingkat pendapatan sedang.

5. Berdasarkan Tujuan

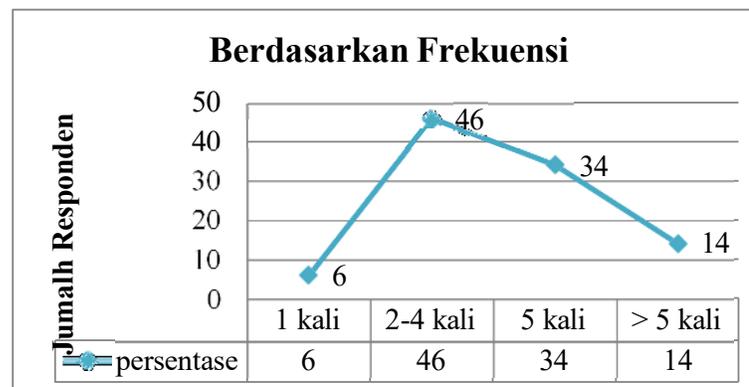


Gambar 5. Pengguna Trayek Penggaron-Kalibanteng Kota Semarang (Trans Semarang Koridor 1) Menurut Tujuan

Sumber: Hasil Analisis Penyusun, 2023

Berdasarkan diagram diatas maka dapat diketahui bahwa sebagian besar responden menggunakan trayek Penggaron-Kalibanteng Kota Semarang (Trans Semarang Koridor 1) untuk tujuan sekolah yaitu sebesar 46%. Disusul untuk tujuan ke kerja, yaitu 32% dan untuk tujuan lainnya sebesar 13%. dan paling rendah untuk tujuan wisata yaitu sebesar 9%.

6. Berdasarkan Frekuensi



Gambar 6. Pengguna Trayek Penggaron-Kalibanteng Kota Semarang (Trans Semarang Koridor 1) Menurut Frekuensi

Sumber: Hasil Analisis Penyusun, 2023

Berdasarkan diagram diatas maka dapat dilihat bahwa frekuensi pengguna trayek Penggaron-Kalibanteng Kota Semarang (Trans Semarang Koridor 1) 2-4 kali dalam seminggu sebesar 46%. Pengguna yang menggunakan 5 kali dalam seminggu sebesar 34% dan pengguna yang menggunakan >5 kali dalam seminggu sebesar 14% serta lebih dari 1 kali dalam seminggu sebesar 6%. Jadi pengguna trayek Penggaron-Kalibanteng Kota Semarang (Trans Semarang Koridor 1) didominasi oleh pengguna yang menggunakan trayek Penggaron-Kalibanteng Kota Semarang (Trans Semarang Koridor 1) 2-4 kali dalam seminggu.

b. Analisis Karakteristik Transportasi Umum Trayek Penggaron-Kalibanteng Kota Semarang (Trans Semarang Koridor 1)

Hasil dari kuesioner yang didapat kemudian dilakukan skoring perhitungan responden dalam skala Guttman adalah sebagai berikut:

Tabel 2. Hasil Rata-Rata Skor Indikator Angket Ektivitas Pelayanan Transportasi Publik

No	Indikator	Pertanyaan	Skor Jawaban		F	(%)	Kategori
			Ya	Tidak			
1	Aksesibilitas	Rata-rata	92.00		92.00	92.00	sangat efektif
2	Kapasitas	Rata-rata	73.00		73.00	73.00	efektif
3	Ketepatan Waktu	Rata-rata	57.00		57.00	57.00	efektif
4	Harga tiket	Rata-rata	96.00		96.00	96.00	sangat efektif
5	Karakteristik Organisasi	Rata-rata	90.75		90.75	90.75	sangat efektif
6	Karakteristik Lingkungan	Rata-rata	92.00		92.00	92.00	sangat efektif
7	Karakteristik Pekerja	Rata-rata	87.50		87.50	87.50	sangat efektif
8	Praktik Manajemen	Rata-rata	85.33		85.33	85.33	sangat efektif
		Rata-rata keseluruhan indikator	96.23		96.23	96.23	sangat efektif
		Skor tertinggi	96.00		96	96	
		Skor terendah	50.00		50	50	

Sumber: Hasil Analisis Penyusun, 2023

Dari hasil perhitungan prosentase di atas didapatkan prosentase rata-rata pada indikator harga tiket didapat 96% yang sangat efektif dibandingkan indikator lainnya. Urutan kedua dimana indikator aksesibilitas memiliki prosentase 92% yang artinya dalam mencapai penggunaan transportasi publik sangat mudah dan tersebar dengan jarak yang mudah dan dekat dalam penyebaran untuk jangkauan penggunaannya.

c. Analisis Efektivitas dan Efisiensi Transportasi Publik Trayek Penggaron-Kalibanteng Kota Semarang (Trans Semarang Koridor 1)

Tabel 3. Hasil Rata-Rata Skor Indikator Angket Efektivitas dan Efisiensi Pelayanan Transportasi Publik

No	Indikator	Pertanyaan	Skor Jawaban			F	(%)	Kategori
			(1)	(2)	(3)			
1	Efektifitas	Kemudahan		8	92	92	92	Baik
		Kapasitas operasi		7	93	93	93	Baik
		Frekuensi		5	95	95	95	Baik
		Headway		5	95	95	95	Baik
		Waktu tempuh		7	93	93	93	Baik
		Kecepatan operasi		4	96	96	96	Baik
		Waktu tunggu		7	93	93	93	Baik
		Rata-rata			6.14	93.86	93.86	93.86
2	Efisiensi	Utilitas kendaraan		4	96	96	96	Baik
		<i>Load factor</i>		7	93	93	93	Baik
		Rata-rata			5.50	94.50	94.50	94.50

Sumber: Hasil Analisis Penyusun, 2023

Dari tabel di atas didapatkan prosentase rata-rata untuk indikator efektivitas sebesar 93,86% yang termasuk dalam kategori baik untuk tingkat efektivitas transportasi publik trayek Penggaron-Kalibanteng kota Semarang (Trans Semarang Koridor 1). Dalam indikator kecepatan operasi memiliki prosentase terbesar sebanyak 96%, dan yang paling rendah prosentase efektivitas pada tingkat efektivitas transportasi publik trayek Penggaron-Kalibanteng kota Semarang (Trans Semarang Koridor 1) yaitu untuk indikator kemudahan dengan prosentase sebesar 92%.

Untuk tingkat efisiensinya didapatkan prosentase rata-rata sebesar 94,50% yang juga masuk dalam kategori baik untuk tingkat efisiensi transportasi publik trayek Penggaron-Kalibanteng kota Semarang (Trans Semarang Koridor 1). Prosentase diambil dari indikator utilitas kendaraan dan juga load factor dimana indikator utilitas kendaraan yang paling berpengaruh untuk tingkat efisiensi transportasi publik trayek Penggaron-Kalibanteng kota Semarang (Trans Semarang Koridor 1) dengan prosentase sebesar 96% dan masuk kedalam kategori baik.

Tabel 4. Hasil Perhitungan SPSS Efektivitas Pelayanan Transportasi Publik

Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
	B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
(Constant)	5.437	2.877		1.890	.062		
Aksebilitas	.136	.124	.153	1.099	.274	.379	2.637
Kapasitas	.223	.108	.209	2.073	.041	.719	1.390
Ketepatan Waktu	.108	.090	.124	1.190	.237	.672	1.487
Harga tiket	.289	0.89	.431	3.244	.002	.414	2.416
Karakteristik organisasi	.180	.089	.242	2.009	.047	.503	1.987
Karakteristik lingkungan	.202	0.93	.309	2.175	.032	.360	2.774
Karakteristik pekerja	.209	0.81	.301	2.244	.002	.519	1.590
Karakteristik manajemen	.210	.087	.252	2.019	.040	.572	1.587

a. Dependent Variable: efektifitas

Sumber: Hasil Analisis Penyusun, 2023

Keterangan : tulisan berwarna merah pada tabel tidak masuk pada kriteria efektif

Tabel 5. Hasil Perhitungan SPSS Efisiensi Pelayanan Transportasi Publik

Model		Coefficients ^a						
		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
(Constant)	6.865	.747		9.193	.000			
Akseibilitas	.121	.067	.192	1.902	.035	.588	1.126	
Kapasitas	.026	.052	.054	1.507	.113	.687	1.128	
Ketepatan Waktu	.036	.030	.124	1.202	.133	.751	1.051	
Harga tiket	.078	.097	.085	1.805	.023	.398	1.114	
Karakteristik organisasi	.032	.070	.048	1.456	.149	.416	1.092	
Karakteristik lingkungan	.035	.055	.064	1.930	.030	.769	1.032	
Karakteristik pekerja	.057	.050	.122	1.148	.254	.296	1.116	
Karakteristik manajemen	.063	.071	.093	1.891	.045	.418	1.089	

a. Dependent Variable: efesiensi

Sumber: Hasil Analisis Penyusun, 2023

Keterangan : tulisan berwarna merah pada tabel tidak masuk pada kriteria efisien

Berdasarkan Tabel 4 hasil perhitungan SPSS efektivitas pelayanan transportasi publik didapatkan hasil yang efektif adalah dari karakteristik penilaian dari unsur Kapasitas, Harga tiket, Karakteristik organisasi, Karakteristik lingkungan, Karakteristik pekerja dan Karakteristik manajemen. Sedangkan berdasarkan Tabel 5 hasil perhitungan SPSS efisiensi pelayanan transportasi publik dimana yang dianggap efisien terdiri dari penilaian Akseibilitas, Harga tiket, Karakteristik lingkungan dan Karakteristik manajemen.

4. KESIMPULAN DAN SARAN

4.1. Kesimpulan

Pola pergerakan pengguna angkutan umum di kawasan Trayek Penggaron- Kalibanteng Kota Semarang (Trans Semarang Koridor 1) masuk kedalam kategori merata dapat dijangkau oleh pengguna angkutan umum dengan mudah dan efektif untuk rute Penggaron-Kalibanteng.

Dengan berdasarkan indikator sebagai berikut, indikator aksesibilitas: nilai pesentase rata-rata 92%, tergolong sangat efektif, dan merupakan transportasi lanjutan yang mudah di jumpai. Indikator kapasitas: nilai presentase rata-rata 73%, tergolong efektif, kondisi eksiting udah mencukupi kebutuhan (pada jam sibuk dan sore hari melebihi kapasitas halte sehingga

masih adanya penumpang yang menunggu di tepi halte). Indikator ketepatan waktu: nilai presentase rata-rata 57%, tergolong cukup efektif (waktu tunggu antara 6-8 menit/memenuhi standart). Indikator harga tiket: nilai presentase rata-rata 96%, tergolong sangat efektif (sepadan dengan fasilitas yang didapatkan). Indikator karakteristik organisasi: nilai presentase rata-rata 90,75%, tergolong sangat efektif (sudah didukung oleh tenaga yang profesional sehingga pengguna merasa puas dengan pelayanannya). Indikator karakteristik lingkungan: nilai presentase rata-rata 92%, tergolong sangat efektif (kondisi eksisting didalam bus kebersihannya terjaga, kondisi di halte masih ada beberapa halte yang perlu perbaikan karena kondisinya sudah rusak dan belum memenuhi standar). Indikator karakteristik pekerja: nilai presentase rata-rata 87.50%, tergolong sangat efektif (datang tepat waktu, baik dalam berkomunikasi, berpakaian sopan). Indikator praktik manajemen: nilai presentase rata-rata 87%, tergolong sangat efektif (Manajemen sudah baik tetapi masih perlunya peningkatan sosialisasi/pemberian informasi kepada pengguna trayek).

Tingkat efektivitas trayek Penggaron-Kalibanteng Kota Semarang (Trans Semarang Koridor 1) memiliki nilai prosentase rata-rata sebesar 96,23% (kategori harga tiket) dan tergolong sangat efektif. Keadaan di lapangan pegawai trayek Penggaron- Kalibanteng Kota Semarang (Trans Semarang Koridor 1) sudah didukung oleh tenaga kerja yang profesionalitas. Aksesibilitas mudah, Kapasitas bus sudah sesuai dengan jumlah penumpang, dan harga tiket sudah sesuai dengan fasilitasnya. Perhitungan SPSS ektivitas pelayanan transportasi publik dimana yang dianggap efektif adalah dari karakteristik penilaian dari unsur Kapasitas, Harga tiket, Karakteristik organisasi, Karakteristik lingkungan, Karakteristik pekerja dan Karakteritik manajemen. Sedangkan untuk tingkat efisiensi memiliki nilai prosentase rata-rata 94,50% (Utilitas Kendaraan dan *Load Factor*) yang tergolong baik dan efisien. Hasil perhitungan SPSS efesiensi pelayanan transportasi publik dimana yang dianggap efesien terdiri dari penilaian Aksebilitas, Harga tiket, Karakteristik lingkungan dan karakteristik manajemen.

4.2. Saran

Untuk Dinas Perhubungan selaku pengelola trayek Penggaron-Kalibanteng Kota Semarang (Trans Semarang Koridor 1) untuk bisa memperhatikan kondisi fisik halte jika perlu ditingkatkan, terutama halte portable dan melakukan controlling secara rutin fasilitas-fasilitas yang ada dibus maupun halte. Dan melakukan kajian tentang keberangkatan dan kedatangan bus serta Memberikan sanksi tegas bagi sopir yang masih mengendarai bus dengan ugal-ugalan.

Untuk Pengguna trayek Penggaron-Kalibanteng Kota Semarang (Trans Semarang Koridor 1) diharapkan ikut serta dalam menjaga kondisi Bus maupun halte agar tetap terawat, jangan melakukan tindakan – tindakan yang dapat merugikan pengguna lain, selalu mematuhi aturan – aturan yang ada, sesama pengguna bisa saling mengingatkan satu sama lain untuk tetap menjaga demi keindahan dan kenyamanan Bus dan halte trayek Penggaron-Kalibanteng Kota Semarang (Trans Semarang Koridor 1).

5. DAFTAR PUSTAKA

- A.Yusuf, Rianti Aisyah (2021). Evaluasi Jaringan Trayek Eksisting Angkutan Umum Di Zona Bagian Timur Kabupaten Boalemo Provinsi Gorontalo. Universitas Negeri Gorontalo.
- Marla Ayu K, et al.(2013). Evaluasi Efektivitas Dan Efisiensi Angkutan Umum Di Kawasan Tembalang. Universitas Diponegoro.
- Riawan, Weldy Anugra (2018). Analisis Pelayanan Bus Rapid Transit Kapasitas Sedang pada Sistem Transportasi Perkotaan. Universitas Diponegoro.
- SK Dirjen 687 tahun 2002. (2002). SK Dirjen 687 tahun 2002 ttg tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur.
- Tamin, O. Z. (1997). Public transport demand estimation by calibrating the combined trip distribution-mode choice (TDMC) model from passenger counts. *Journal of Advanced Transportation*, 31(I), 5–18.
- Yudha, Dhimas Pratika (2021). Efektivitas Pelayanan Transportasi Publik Batik Solo Trans Kota Surakarta (Studi Kasus: Sub Terminal Kerten – Terminal Palur). Universitas Islam Sultan Agung Semarang.