

BAB V

DATA DAN PEMBAHASAN

A. Rekapitulasi Data Hasil Survei

Pelaksanaan *survey* karakteristik dan persepsi penumpang terhadap pelayanan BRT Trans Semarang Koridor I, dari hasil survei penelitian berjumlah 1.030 lembar dan secara lengkap dilampirkan pada halaman lampiran data hasil *survey*. Meskipun jumlah sampel lebih rendah dari responden yang minimal harus diambil sebagai sampel berdasarkan Tabel *krejcie* yang berjumlah 1.053 responden (dapat dilihat pada Tabel 3.2), hal ini disebabkan oleh penumpang melakukan secara berombongan sehingga dari satu rombongan tersebut hanya diambil satu orang sebagai sampel karena umumnya mengawali perjalanannya berasal dari satu rumah yang sama, selain itu faktor tinggi penumpang peulang – alik sangat mempengaruhi dalam pengambilan sampel.

Data primer hasil penelitian meliputi beberapa hal yang dibutuhkan peneliti untuk menjadi bahan dasar evaluasi dan analisa. Hasil data primer tersebut antara lain Karakteristik penumpang, Karakteristik perjalanan, persepsi penumpang terhadap halte, persepsi penumpang terhadap biaya perjalanan, persepsi pelayanan dan fasilitas

Data hasil survei tersebut, kemudian dianalisis, secara kuantitatif dan Hasil

... ..

B. Karakteristik Penumpang Bus Trans Semarang

1. Jumlah Penumpang BRT Trans Semarang berdasarkan jenis kelamin

Tabel 5.1 Jumlah Penumpang BRT Trans Semarang berdasarkan jenis kelamin (Responden)

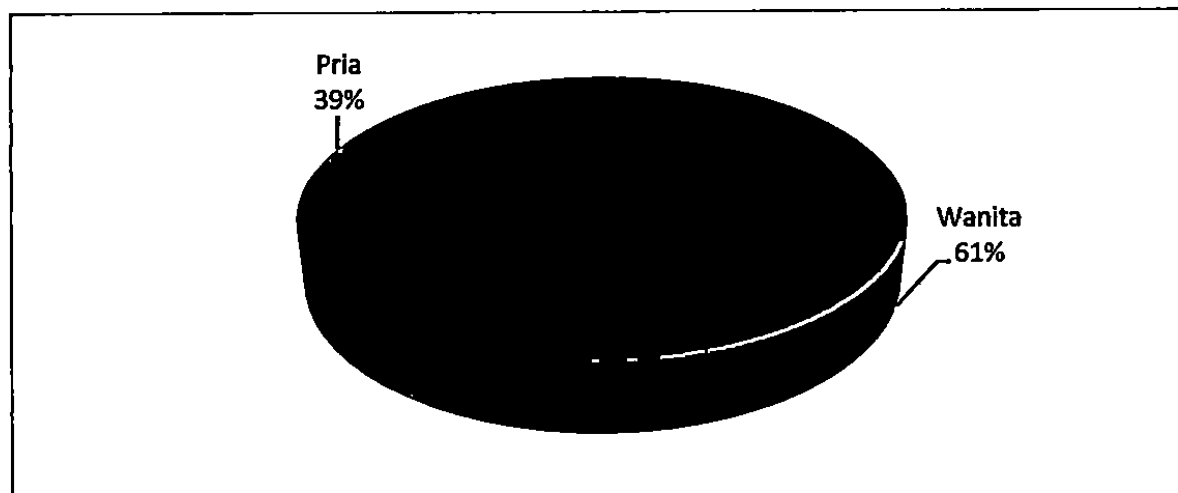
No	Waktu Pengamatan	Jenis Kelamin		Jumlah
		Wanita	Pria	
1	Pagi	219	167	386
2	Siang	239	131	370
3	Malam	161	96	257
jumlah		619	394	1013

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2010

Tabel 5.2 Jumlah Penumpang BRT Trans Semarang berdasarkan jenis kelamin (Persen)

no	Waktu Pengamatan	Jenis Kelamin		Jumlah
		Wanita	Pria	
1	Pagi	21,62	16,49	38,10
2	Siang	23,59	12,93	36,53
3	Malam	15,89	9,48	25,37
jumlah		61,11	38,89	100

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2010



Gambar 5. 1 Jumlah Penumpang BRT Trans Semarang berdasarkan jenis kelamin

Persentase penumpang BRT Trans Semarang dari 1013 responden terdiri 61,11 persen wanita dan 38,89 persen adalah pria. Pelayanan kenyamanan dan

tarik tersendiri bagi penumpang yang berjenis kelamin wanita. Pada umumnya kepemilikan kendaraan didalam keluarga dimiliki oleh pria, dan kecenderungan wanita umumnya tidak dapat mengemudikan kendaraan atau bahkan takut menggunakannya.

2. Usia Penumpang BRT Trans Semarang

Tabel 5.3 Usia Penumpang BRT Trans Semarang (Responden)

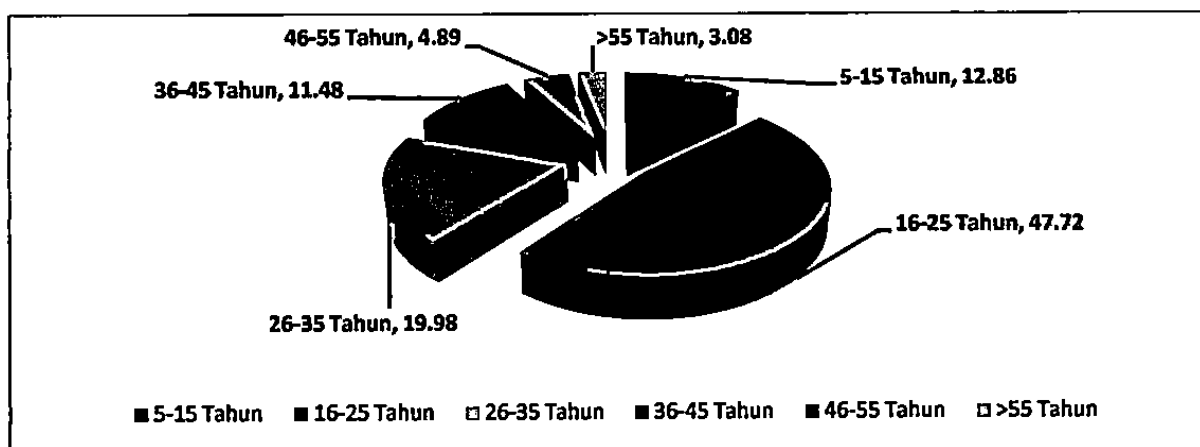
No	Waktu Pengamatan	Usia (Tahun)						Jumlah
		5-15	16-25	26-35	36-45	46-55	>55	
1	Pagi	37	164	77	51	21	16	366
2	Siang	60	162	65	37	11	6	341
3	Malam	24	123	46	20	14	7	234
Jumlah		121	449	188	108	46	29	941

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2010

Tabel 5.4 Usia Penumpang BRT Trans Semarang (Persen)

No	Waktu Pengamatan	Usia						Jumlah (%)
		5-15	16-25	26-35	36-45	46-55	>55	
1	Pagi	3,93	17,43	8,18	5,42	2,23	1,70	38,89
2	Siang	6,38	17,22	6,91	3,93	1,17	0,64	36,24
3	Malam	2,55	13,07	4,89	2,13	1,49	0,74	24,87
Jumlah		12,86	47,72	19,98	11,48	4,89	3,08	100

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2010



Gambar 5. 2 Usia Penumpang BRT Trans Semarang

Persentase usia penumpang BRT Trans Semarang mayoritas tergolong usia yang produktif. Dari 941 responden, kategori usia antara 16 – 25 tahun

terdiri dari 449 orang, sedangkan usia antara 26 – 35 tahun

sebesar 19,98 persen. sedangkan usia penumpang yang lebih dari 55 tahun hanya 3,08 persen atau merupakan persentase penumpang yang paling rendah.

3. Profesi Penumpang BRT Trans Semarang

Tabel 5.5 Profesi Penumpang BRT Trans Semarang (Responden)

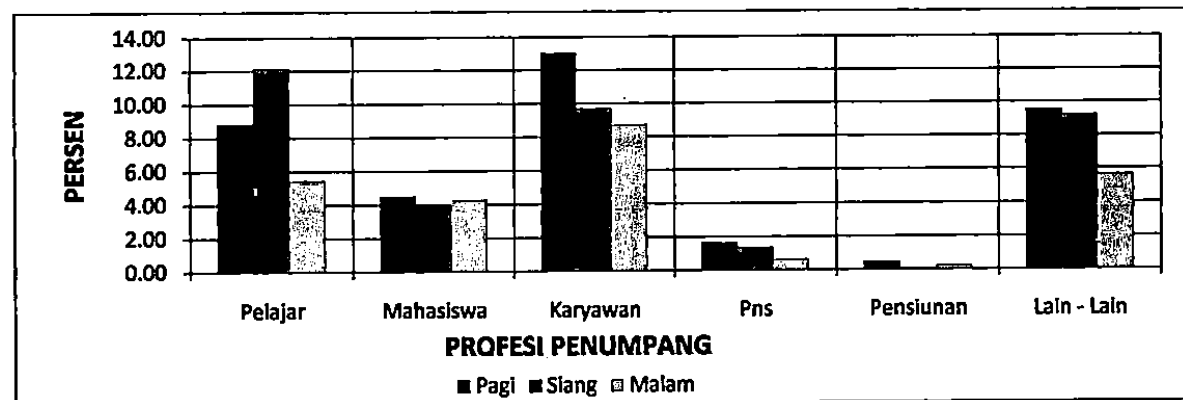
no	Profesi	Pagi	Siang	Malam	Jumlah
1	Pelajar	90	124	56	270
2	Mahasiswa	46	41	44	131
3	Karyawan	133	99	89	321
4	Pns	17	14	7	38
5	Pensiunan	5	1	3	9
6	Lain - Lain	97	94	58	249
jumlah		388	373	257	1018

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2010

Tabel 5.6 Profesi Penumpang BRT Trans Semarang (Persen)

no	Profesi	Pagi	Siang	Malam	Jumlah (%)
1	Pelajar	8,84	12,18	5,50	26,52
2	Mahasiswa	4,52	4,03	4,32	12,87
3	Karyawan	13,06	9,72	8,74	31,53
4	Pns	1,67	1,38	0,69	3,73
5	Pensiunan	0,49	0,10	0,29	0,88
6	Lain - Lain	9,53	9,23	5,70	24,46
jumlah		38,11	36,64	25,25	100

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2010



Gambar 5.3 Profesi Penumpang BRT Trans Semarang

Peletakan halte yang berdekatan dengan tata guna lahan tertentu seperti tata guna lahan pendidikan tentu akan menjadi daya tarik bagi penumpang yang

1. Sifat ini akan meningkatkan keberagaman letak halte BRT Trans Semarang

sangat berdekatan dengan lokasi pendidikan contohnya halte SMA 5 yang berjarak kurang dari 20 meter dari sekolah tersebut. Dari 1018 responden diketahui profesi penumpang yang memiliki persentase tertinggi adalah karyawan dengan 31,53 persen, lalu pelajar sebesar 26,52 persen mahasiswa 12,87 persen, PNS 3,73 persen, pensiunan 0,88 persen dan penumpang seperti ibu rumah tangga, penumpang yang tidak memiliki pekerjaan, wiraswasta dll, termasuk dalam kategori profesi lain – lain memiliki persentase sebesar 24,46 persen.

C. Karakteristik Perjalanan Penumpang

1. Tujuan perjalanan

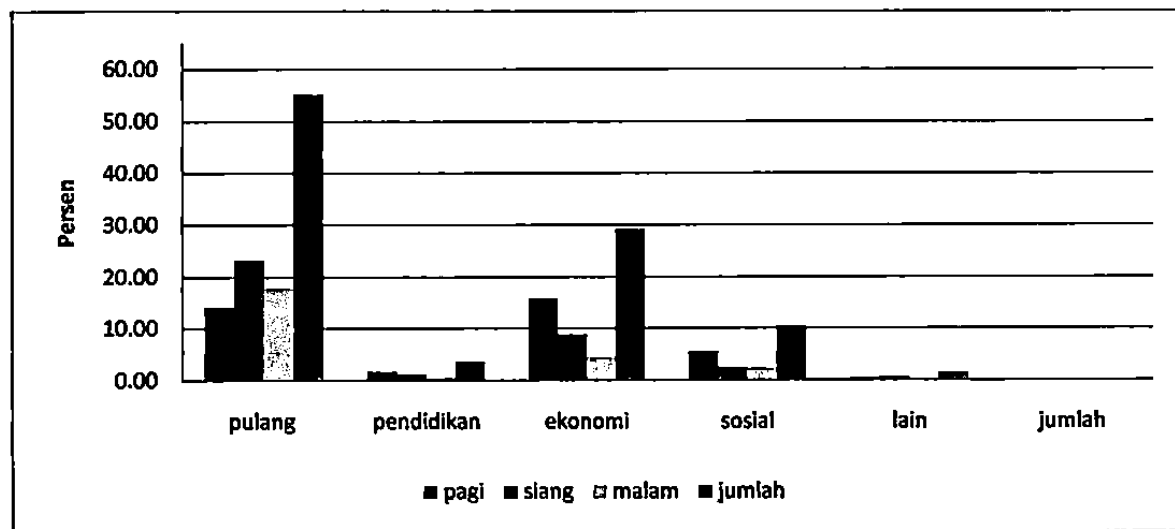
Tabel 5.7 Tujuan perjalanan penumpang BRT Trans Semarang (Responden)

	tujuan perjalanan					jumlah
	pulang	pendidikan	ekonomi	sosial	lain	
pagi	143	18	159	57	6	383
siang	236	13	90	25	7	371
malam	180	6	46	24	3	259
jumlah	559	37	295	106	16	1013

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2010

Tabel 5.8 Tujuan perjalanan penumpang BRT Trans Semarang (persen)

	tujuan perjalanan					jumlah
	pulang	pendidikan	ekonomi	sosial	lain	
pagi	14,12	1,78	15,70	5,63	0,59	37,81
siang	23,30	1,28	8,88	2,47	0,69	36,62
malam	17,77	0,59	4,54	2,37	0,30	25,57
jumlah	55,18	3,65	29,12	10,46	1,58	100,00



Gambar 5. 4 Tujuan perjalanan penumpang BRT Trans Semarang

Penumpang BRT Trans Semarang mayoritas menggunakan jasa pelayanannya untuk bertujuan pulang (dari tempat aktivitas untuk kembali ke rumah). Penumpang yang memiliki tujuan perjalanan tersebut mencapai 55,18 persen dari 1.013 responden. Sedangkan perjalanan yang termasuk perjalanan ekonomi (seperti berbelanja, mencari nafkah/bekerja) sebesar 29,12 persen. Penumpang yang bertujuan perjalanan pendidikan hanya sebesar 3,65 persen, lebih rendah jika dibandingkan dengan tujuan perjalanan sosial (ke terminal, Bank, dan rumah sakit) memiliki 10,46 persen. Perjalanan pulang dimaksudkan untuk mengetahui fungsi BRT Trans Semarang bagi para penumpang dalam melakukan perjalanannya.

Pada pengamatan pagi penumpang yang bertujuan melakukan kegiatan ekonomi lebih tinggi daripada tujuan perjalanan lainnya dengan 15,70 persen, pada pengamatan siang penumpang yang bertujuan pulang meningkat menjadi 23,30 persen. Sedangkan tujuan perjalanan ekonomi menurun menjadi 8,88

Pada pengamatan malam tujuan perjalanan penumpang seluruhnya

mengalami penurunan, perjalanan pulang menurun menjadi 17,77 persen dan tujuan perjalanan ekonomi menurun menjadi 4,57 persen.

2. Basis perjalanan penumpang

Tabel 5.9 Basis perjalanan penumpang BRT Trans Semarang (responden)

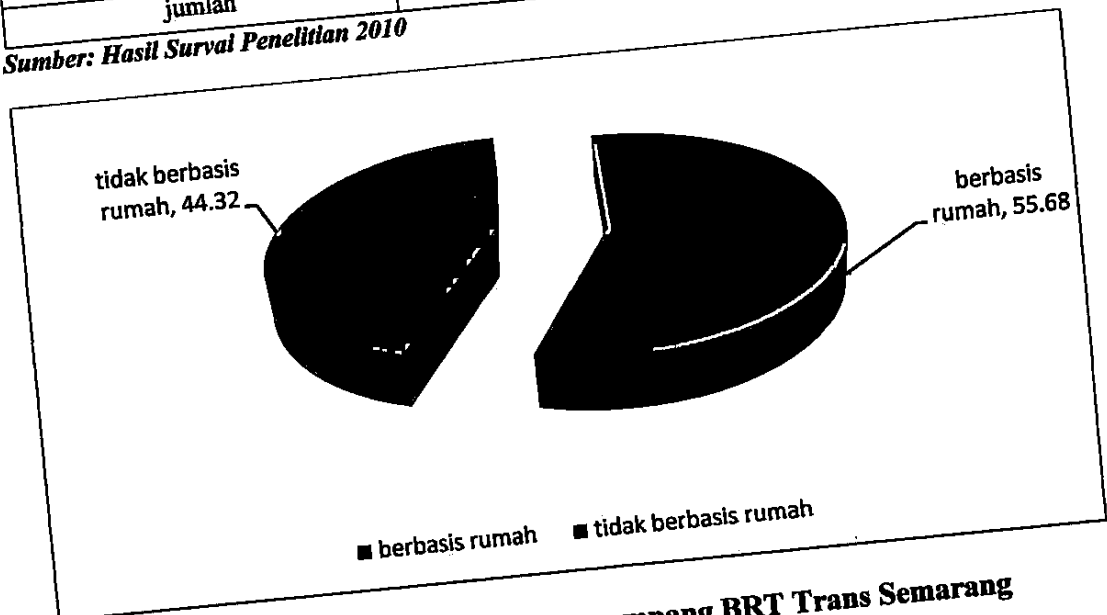
no	waktu pengamatan	berbasis rumah	tidak berbasis rumah	jumlah
1	pagi	258	125	383
2	siang	173	198	371
3	malam	133	126	259
	jumlah	564	449	1013

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2010

Tabel 5.10 Basis perjalanan penumpang BRT Trans Semarang (persen)

no	waktu pengamatan	berbasis rumah	tidak berbasis rumah	jumlah
1	pagi	25,47	12,34	37,81
2	siang	17,08	19,55	36,62
3	malam	13,13	12,44	25,57
	jumlah	55,68	44,32	100,00

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2010



Gambar 5.5 Basis perjalanan penumpang BRT Trans Semarang

Basis perjalanan terbagi menjadi dua yakni basis perjalanan yang diawali dan diakhiri dari rumah, sedangkan basis perjalanan yang kedua merupakan basis perjalanan yang diawali bukan dari rumah. Dari 1.013 responden, sebesar 55,68

persen perjalanan penumpang berbasiskan dari rumah, sedangkan 44,32 persen sisanya penumpang mengawali perjalanannya bukan dari rumah.

3. Akses Dan Egres Penumpang

Tabel 5.11 Akses Penumpang BRT Trans Semarang (Responden)

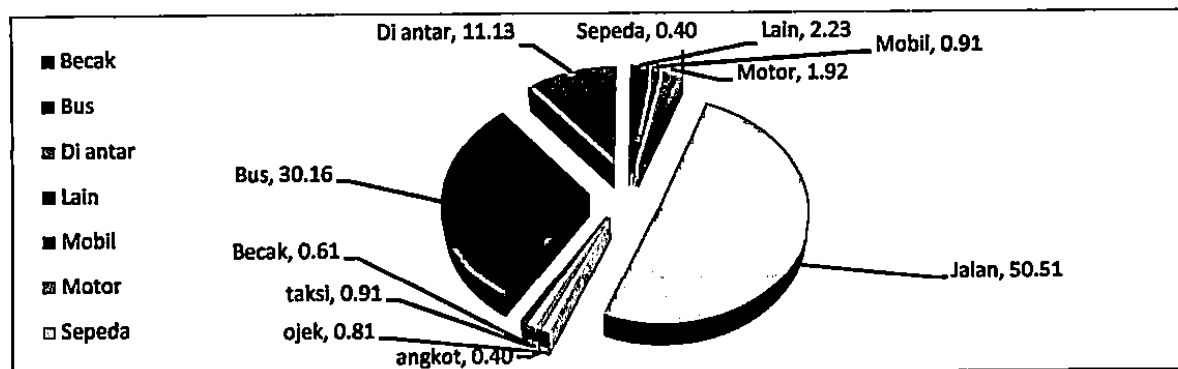
No	Akses	Pagi	Siang	Malam	Jumlah
		Responden			
1	Becak	2	3	1	6
2	Bus	131	91	76	298
3	Di antar	47	30	33	110
4	Lain	4	15	3	22
5	Mobil	3	4	2	9
6	Motor	7	5	7	19
7	Sepeda	2	2	0	4
8	Jalan kaki	184	185	130	499
9	ojek	4	2	2	8
10	angkot	4	0	0	4
11	taksi	0	3	6	9
Jumlah		388	340	260	988

Sumber: Hasil Surval Penelitian 2010

Tabel 5.12 Akses Penumpang BRT Trans Semarang (persen)

No	Akses	Pagi	Siang	Malam	Jumlah
		Persen			
1	Becak	0,20	0,30	0,10	0,61
2	Bus	13,26	9,21	7,69	30,16
3	Di antar	4,76	3,04	3,34	11,13
4	Lain	0,40	1,52	0,30	2,23
5	Mobil	0,30	0,40	0,20	0,91
6	Motor	0,71	0,51	0,71	1,92
7	Sepeda	0,20	0,20	0,00	0,40
8	Jalan kaki	18,62	18,72	13,16	50,51
9	ojek	0,40	0,20	0,20	0,81
10	angkot	0,40	0,00	0,00	0,40
11	taksi	0,00	0,30	0,61	0,91
Jumlah		39,27	34,41	26,32	100,00

Sumber: Hasil Surval Penelitian 2010



Pemilihan moda penumpang untuk mencapai halte sangat bergantung pada jauh/tidaknya halte tersebut dengan tempat tata guna lahan lokasi awal penumpang baik tata guna lahan pemukiman, ekonomi, dan pendidikan. Dari 988 responden 50,51 persen penumpang memilih untuk berjalan kaki, sedangkan 30,16 persen menggunakan bus, dan 11, 13 persen mencapai halte dengan diantar. Persentase pemilihan moda lainnya penumpang menggunakan taksi, ojek, angkot, sepeda motor dan sepeda.

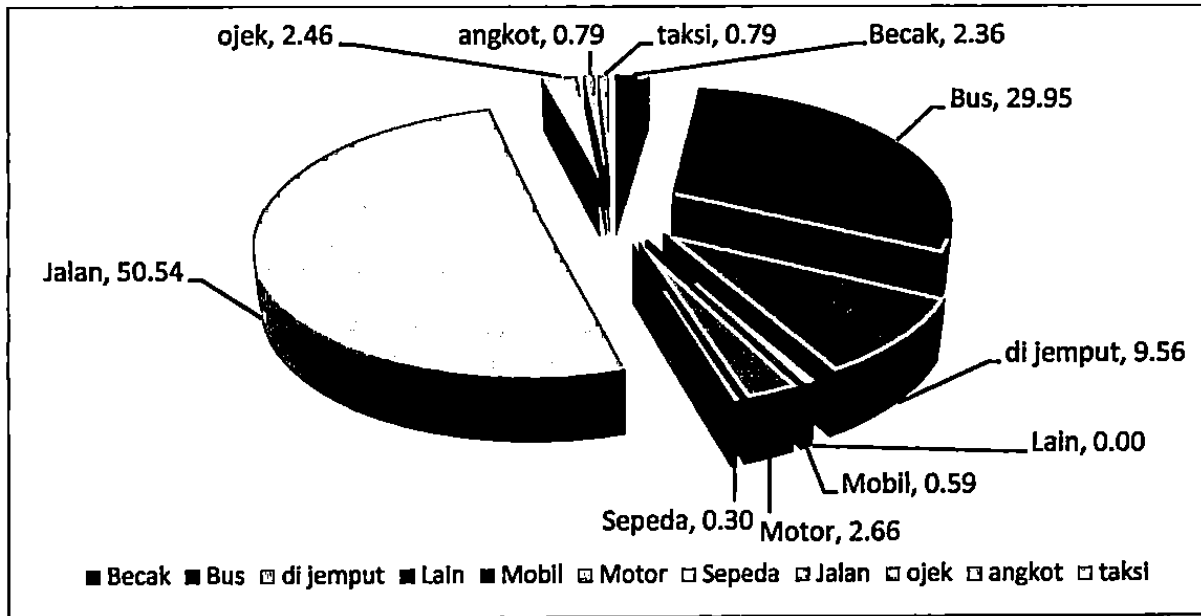
Tabel 5.13 Egres Penumpang BRT Trans Semarang (responden)

No	Egres	Pagi	Siang	Malam	Jumlah
		Responden			
1	Becak	6	11	7	24
2	Bus	121	109	74	304
3	di jemput	27	41	29	97
4	Lain	0	0	0	0
5	Mobil	1	3	2	6
6	Motor	4	10	13	27
7	Sepeda	0	2	1	3
8	Jalan	209	180	124	513
9	ojek	8	10	7	25
10	angkot	7	0	1	8
11	taksi	2	4	2	8
Jumlah		385	370	260	1015

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2010

Tabel 5.14 Egres Penumpang BRT Trans Semarang (persen)

No	Egres	Pagi	Siang	Malam	Jumlah
		Persen			
1	Becak	0,59	1,08	0,69	2,36
2	Bus	11,92	10,74	7,29	29,95
3	di jemput	2,66	4,04	2,86	9,56
4	Lain	0,00	0,00	0,00	0,00
5	Mobil	0,10	0,30	0,20	0,59
6	Motor	0,39	0,99	1,28	2,66
7	Sepeda	0,00	0,20	0,10	0,30
8	Jalan	20,59	17,73	12,22	50,54
9	ojek	0,79	0,99	0,69	2,46
10	angkot	0,69	0,00	0,10	0,79
11	taksi	0,20	0,39	0,20	0,79
Jumlah		37,93	36,45	25,62	100,00



Gambar 5. 7 Egres Penumpang BRT Trans Semarang

Penumpang yang telah mencapai halte tujuan selanjutnya akan memikirkan bagaimana cara untuk mencapai tempat tujuan akhirnya. Mereka tentu memikirkan biaya dan waktu dalam memilih moda transportasi untuk mencapainya. Dari 1.015 responden diketahui memilih untuk berjalan kaki dengan 50,54 persen, artinya dengan begitu jarak tempat tujuan akhir penumpang tidak terlalu jauh, namun jika perjalanan masih memiliki jarak yang masih cukup jauh penumpang memilih menggunakan bus dengan persentase sebesar 29,95 persen.

Alternatif pilihan moda lainnya seperti dijemput sebesar 9,56 persen dan lainnya memilih menggunakan motor, ojek, angkot, dan sepeda.

4. peluang alik

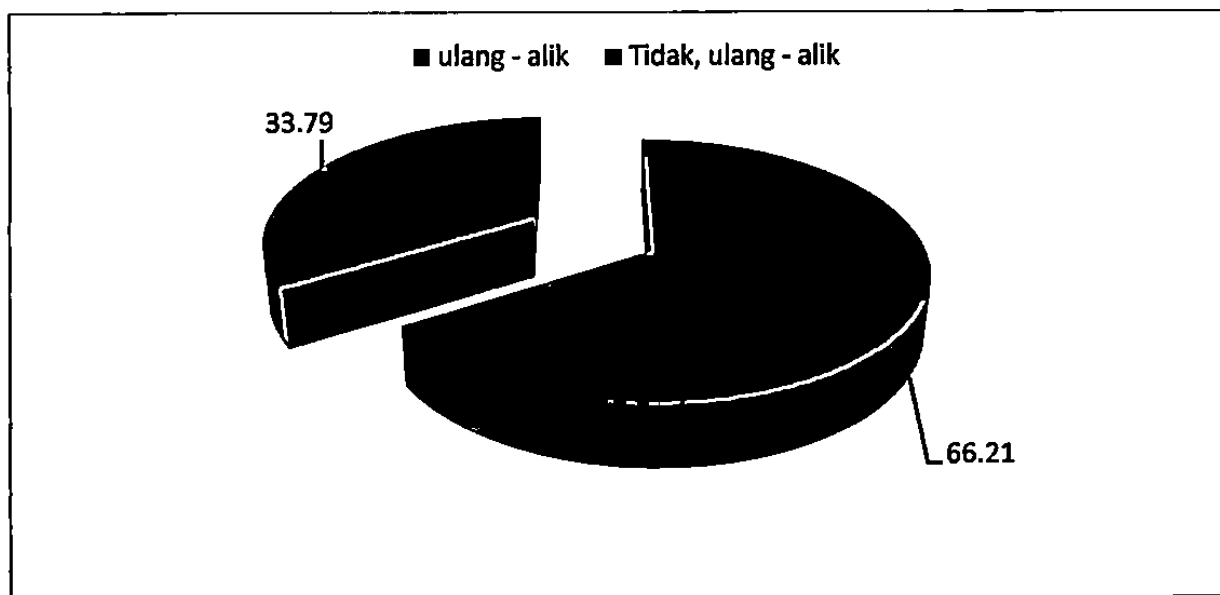
Tabel 5.15 Kategori Perjalanan Penumpang (Responden)

Waktu	Ulang Alik Penumpang		Jumlah
	Iya, ulang - alik	Tidak, ulang - alik	
Pagi	263	123	386
Siang	236	131	367
Malam	171	88	259
Jumlah	670	342	1012

Tabel 5.16 Kategori Perjalanan Penumpang (Persen)

Waktu	Ulang Alik Penumpang		Jumlah
	ulang - alik	Tidak, ulang - alik	
Pagi	25,99	12,15	38,14
Siang	23,32	12,94	36,26
Malam	16,90	8,70	25,59
Jumlah	66,21	33,79	100,00

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2010



Gambar 5. 8 Peulang-alik BRT Trans Semarang

Penumpang BRT Trans Semarang merupakan pelaku perjalanan peulang alik, hal ini dapat dilihat dari hasil analisis data sebanyak 1.012 responden, 66,21 persen melakukan perjalanan ulang alik, sedangkan 33,79 persen tidak melakukan perjalanan ulang alik.

5. Perjalanan ulang alik

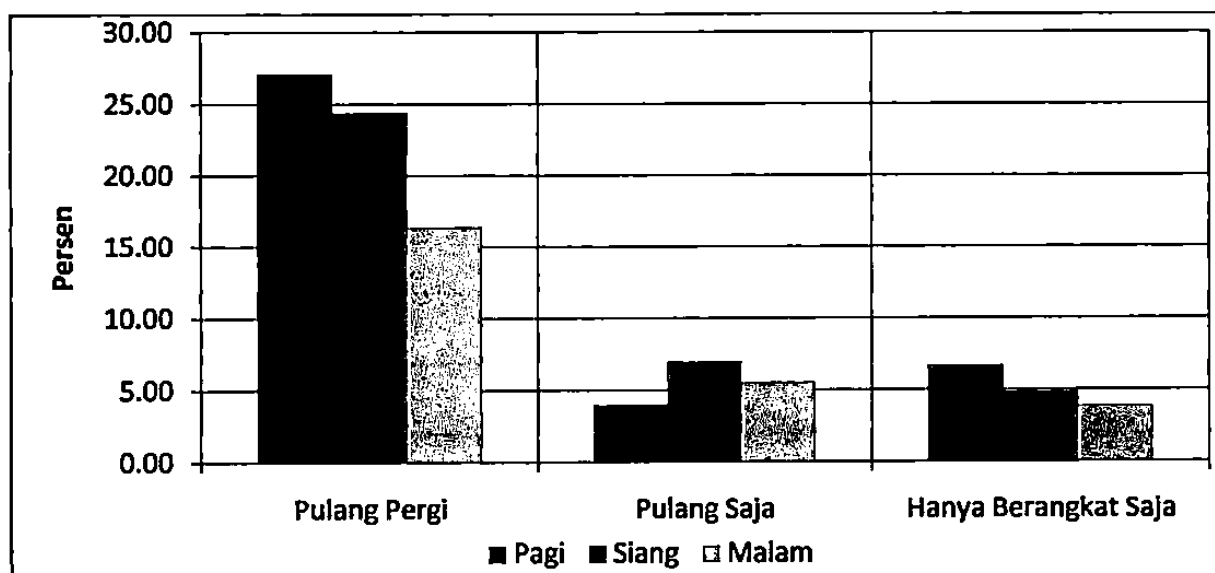
Tabel 5.17 Kategori perjalanan ulang alik penumpang (Responden)

No	Waktu	Kategori Perjalanan Penumpang			Jumlah
		Pulang Pergi	Pulang Saja	Hanya Berangkat Saja	
1	Pagi	272	40	67	379
2	Siang	245	70	49	364
3	Malam	165	56	39	260
Jumlah		682	166	155	1003

Tabel 5.18 Kategori perjalanan ulang alik penumpang (Persen)

No	Waktu	Kategori Perjalanan Penumpang			Jumlah
		Pulang Pergi	Pulang Saja	Hanya Berangkat Saja	
1	Pagi	27,12	3,99	6,68	37,79
2	Siang	24,43	6,98	4,89	36,29
3	Malam	16,45	5,58	3,89	25,92
Jumlah		68,00	16,55	15,45	100

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2010

**Gambar 5. 9** Kategori Perjalanan Penumpang BRT Trans Semarang

Perjalanan ulang alik digunakan oleh penumpang yang memiliki jadwal tetap dan teratur, sehingga membutuhkan jasa transportasi untuk berangkat dan kembali lagi ke tempat asal. Analisis sebelumnya penumpang BRT Trans Semarang didominasi oleh penumpang yang berprofesi sebagai karyawan, pelajar, dan mahasiswa. Profesi tersebut memiliki jadwal yang tetap, sehingga dari hasil analisis perjalanan ulang alik dari 1.003 responden 68 persen melakukan perjalanan pulang – pergi dengan menggunakan BRT Trans Semarang. Sedangkan 16,55 persen responden menggunakannya hanya untuk pulang saja dan 15,45

6. Frekuensi penumpang menggunakan BRT Trans Semarang

Tabel 5.19 Frekuensi Perjalanan Penumpang Dalam 1 Minggu (Responden)

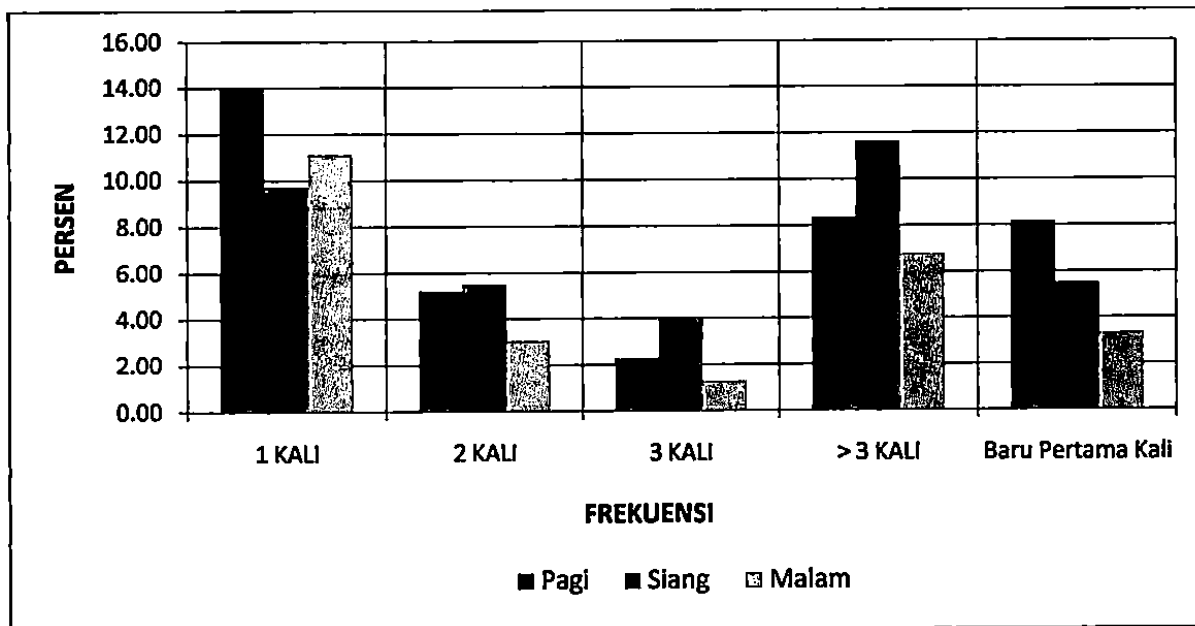
No	Waktu	Frekuensi Penumpang					Jumlah
		1	2	3	> 3	Baru Pertama Kali	
1	Pagi	142	53	23	85	83	386
2	Siang	99	56	41	118	56	370
3	Malam	113	31	13	69	34	260
Jumlah		355	142	80	272	173	1016

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2010

Tabel 5.20 Frekuensi Perjalanan Penumpang Dalam 1 Minggu (Persen)

No	Waktu	Frekuensi Penumpang					Jumlah
		1 KALI	2 KALI	3 KALI	> 3 KALI	Baru Pertama Kali	
1	Pagi	13,98	5,22	2,26	8,37	8,17	37,99
2	Siang	9,74	5,51	4,04	11,61	5,51	36,42
3	Malam	11,12	3,05	1,28	6,79	3,35	25,59
Jumlah		34,84	13,78	7,58	26,77	17,03	100,00

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2010



Gambar 5. 10 Frekuensi Perjalanan Penumpang Dalam 1 Minggu

Seperti yang telah diuraikan sebelumnya, BRT Trans Semarang memiliki karakteristik penumpang yang merupakan pelaku perjalanan peulang-alik. Para peulang – alik ini umumnya menggunakan jasa pelayanan BRT Trans Semarang

Dalam seminggu, penumpang yang

menggunakan BRT Trans Semarang sebanyak satu kali sebesar 34,84 persen dua kali seminggu sebesar 13,78 persen, tiga kali seminggu 7,58 persen, lebih dari tiga kali seminggu sebesar 26,77 persen. namun, penumpang yang baru pertama kali menggunakan jasa layanan BRT Trans Semarang pun cukup tinggi yakni 17,03 persen.

7. Volume sibuk

Tabel 5.21 Jam Sibuk Penumpang BRT Trans Semarang

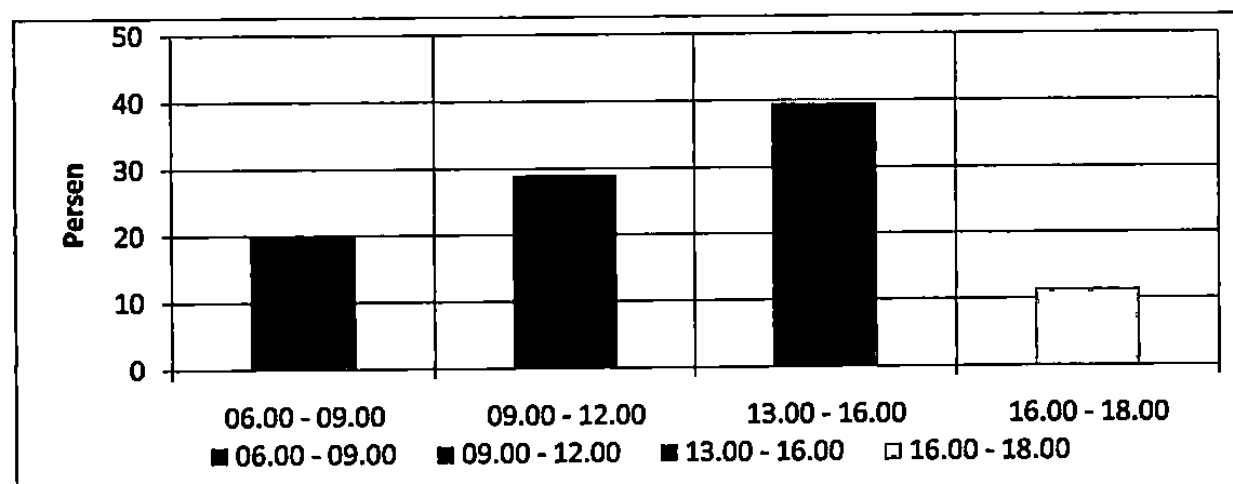
No	Jam Sibuk Penumpang				Jumlah
	06.00 - 09.00	09.00 - 12.00	13.00 - 16.00	16.00 - 18.00	
1	108	195	61	4	368
2	54	72	220	19	365
3	36	20	110	91	257
Jumlah	198	287	391	114	990

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2010

Tabel 5.22 Jam Sibuk Penumpang BRT Trans Semarang

No	Jam Sibuk Penumpang				Jumlah
	06.00 - 09.00	09.00 - 12.00	13.00 - 16.00	16.00 - 18.00	
1	10.91	19.70	6.16	0.40	37.17
2	5.45	7.27	22.22	1.92	36.87
3	3.64	2.02	11.11	9.19	25.96
Jumlah	20.00	28.99	39.49	11.52	100

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2010



Waktu terjadinya pergerakan sangat tergantung pada kapan seseorang melakukan aktivitasnya sehari – sehari. Dengan demikian, waktu perjalanan sangat bergantung pada maksud perjalanan. Pola perjalanan setiap hari di suatu kota pada dasarnya merupakan gabungan dari pola perjalanan untuk maksud bekerja, pendidikan, berbelanja, dan kegiatan sosial lainnya. Pola perjalanan diperoleh dari penggabungan ketiga pola perjalanan diatas disebut juga pola variasi harian yang menunjukkan tiga waktu puncak, yaitu pagi, siang dan sore

Dari hasil analisis diketahui umumnya penumpang menggunakan BRT Trans Semarang rentang waktu antara pukul 13.00 – 16.00 dengan persentase sebesar 39,49 persen.

D. Persepsi Penumpang

1. Jarak halte dari tempat tinggal

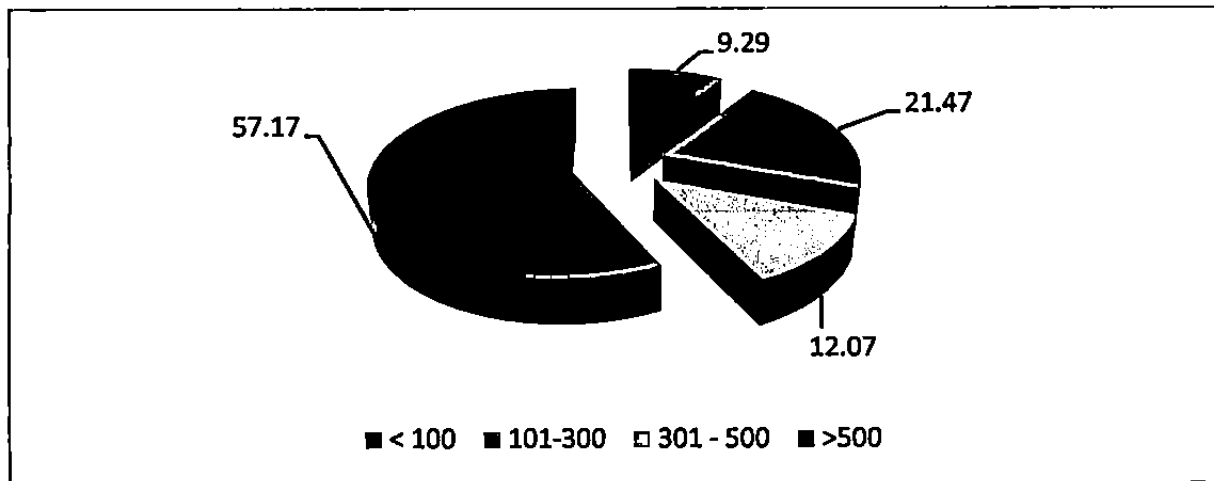
Tabel 5.23 Persepsi penumpang terhadap jarak halte dari tempat tinggal (responden)

No	Waktu	Jarak Halte Dari Rumah (Meter)				Jumlah
		< 100	101-300	301 - 500	>500	
1	Pagi	44	70	41	217	372
2	Siang	32	89	46	187	354
3	Malam	14	49	30	150	243
Jumlah		90	208	117	554	969

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2010

Tabel 5.24 Persepsi penumpang terhadap jarak halte dari tempat tinggal (persen)

No	Waktu	Jarak Halte Dari Rumah (Meter)				Jumlah
		< 100	101-300	301 - 500	>500	
1	Pagi	4,54	7,22	4,23	22,39	38,39
2	Siang	3,30	9,18	4,75	19,30	36,53
3	Malam	1,44	5,06	3,10	15,48	25,08
Jumlah		9,29	21,47	12,07	57,17	100,00



Gambar 5. 12 Persepsi penumpang terhadap jarak halte dari tempat tinggal

Pengukuran tentang letak halte jauh atau tidaknya sangatlah bersifat kualitatif. Kemampuan seseorang tentu sangat berbeda – beda dalam menafsirkan jarak dekat atau pun jauh letak suatu tempat. Sehingga dengan memberikan pilihan jarak kepada responden mengenai persepsi tentang berapa jarak (meter) halte dengan rumah/tempat tinggal peneliti dapat memperkirakan hasil analisis sebelumnya tentang persepsi jauh/tidaknya rumah dengan tempat tinggal.

Hasil analisis sebelumnya, 66,67 persen responden berpersepsi rumah mereka jauh dari halte. Dari hasil analisis diatas perkiraan jarak jauhnya halte dengan rumah antara > 500 meter. Hal itu berdasarkan pilihan responden terhadap perkiraan jarak letak halte dari rumah, sebanyak 57,17 persen responden memilih letak jarak tersebut. Letak jarak antara < 100 meter hanya sebesar 9,29 persen, jarak antara 100 – 300 meter sebesar 21,47 persen dan jarak antara 300 – 500 meter sebesar 12,07 persen. tentu saja pengaruh jarak letak halte akan mempengaruhi pemilihan moda untuk akses dan egres penumpang. Namun dengan letak jarak tersebut penumpang BRT Trans Semarang memilih berjalan

2. Jarak halte dengan tempat tujuan

Tabel 5.25 Persepsi penumpang terhadap jarak halte dengan tempat tujuan
(responden)

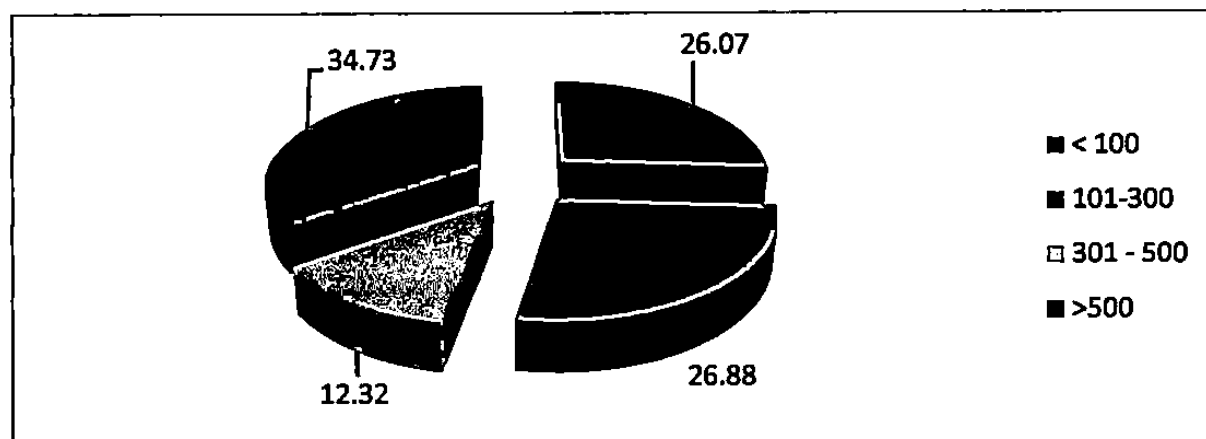
No	Waktu	Jarak Halte Dari Tempat tujuan (Meter)				Jumlah
		< 100	101-300	301 - 500	>500	
1	Pagi	95	97	45	138	375
2	Siang	106	103	40	111	360
3	Malam	55	64	36	92	247
Jumlah		256	264	121	341	982

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2010

Tabel 5.26 Persepsi penumpang terhadap jarak halte dengan tempat tujuan
(persen)

No	Waktu	Jarak Halte Dari Tempat tujuan (Meter)				Jumlah
		< 100	101-300	301 - 500	>500	
1	Pagi	9,67	9,88	4,58	14,05	38,19
2	Siang	10,79	10,49	4,07	11,30	36,66
3	Malam	5,60	6,52	3,67	9,37	25,15
Jumlah		26,07	26,88	12,32	34,73	100,00

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2010



Gambar 5. 13 Persepsi penumpang terhadap jarak halte jauh/tidak dengan tempat tujuan

Menggunakan faktor hubungan transportasi yang dapat diartikan dalam

1.1 ... hal ... tempat dapat dikatakan aksesibel jika sangat dekat dengan

tempat lainnya, dan tidak aksesibel jika berjauhan. Ini adalah konsep paling sederhana, hubungan transportasi (aksesibilitas) dinyatakan dalam jarak (km).

Berdasarkan hubungan transportasi tersebut, aksesibilitas letak halte dengan tujuan dinyatakan dalam bentuk jarak. hasil analisis data dari 982 responden berpersepsi letak halte yang berjarak antara < 100 meter 26,07 persen, jarak halte antara 100 – 300 meter sebesar 26,88 persen, jarak halte antara 300 – 500 meter 12,32 persen dan > 300 meter sebesar 34,73 persen.

Dengan menggunakan ukuran aksesibilitas menggunakan jarak, aksesibilitas penumpang dapat dikatakan aksesibel. Hal itu berdasarkan tingginya persentase persepsi penumpang yang berpersepsi letak halte yang berjarak <100 dan 101 – 300 meter cukup tinggi. Seperti yang telah diuraikan dan dijelaskan sebelumnya, penumpang BRT Trans Semarang lebih memilih berjalan kaki untuk mencapai tempat tujuan akhirnya.

3. Waktu tempuh akses penumpang

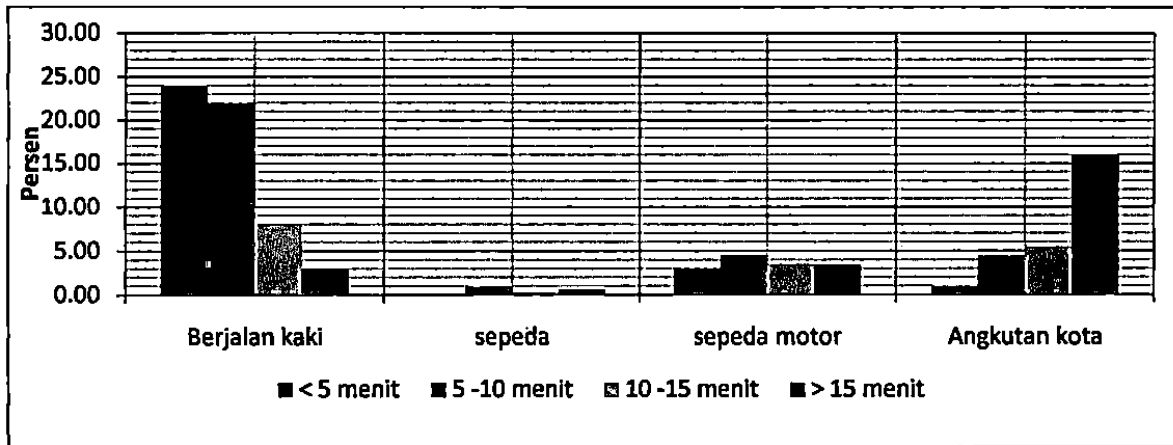
Tabel 5.27 Persepsi waktu tempuh akses penumpang (responden)

	Berjalan kaki	sepeda	sepeda motor	Angkutan kota	jumlah
< 5 menit	231	0	29	9	269
5 -10 menit	212	9	44	43	308
10 -15 menit	77	3	34	53	167
> 15 menit	29	6	33	154	222
jumlah	549	18	140	259	966

Sumber: Hasil Surval Penelitian 2010

Tabel 5.28 Persepsi waktu tempuh akses penumpang (persen)

	Berjalan kaki	sepeda	sepeda motor	Angkutan kota	jumlah
< 5 menit	23,91	0,00	3,00	0,93	27,85
5 -10 menit	21,95	0,93	4,55	4,45	31,88
10 -15 menit	7,97	0,31	3,52	5,49	17,29
> 15 menit	3,00	0,62	3,42	15,94	22,98
jumlah	54,92	1,86	14,40	26,81	100,00



Gambar 5. 14 Persepsi waktu tempuh akses penumpang

Perangkutan selalu memainkan peranan penting dan mempengaruhi kegiatan kehidupan sosio – ekonomi masyarakat. Perkembangan kemakmuran dan peningkatan penghasilan memungkinkan seseorang menyisihkan lebih banyak penghasilannya untuk keperluan angkutan dan menaikkan mobilitasnya. Pilihan bertempat tinggal tidak lagi terikat dengan lokasi tempat pekerjaan, bahkan cenderung memilih tempat yang tenang dan nyaman, biasanya berada di daerah pinggiran kota atau *suburb*. Jarak geografis bukan lagi menjadi masalah pokok, yang menjadi masalah pokok bergeser ke waktu tempuh, yang berarti tuntutan kecepatan perjalanan atau kelancaran lalu lintas.

Permasalahan tersebut melahirkan pilihan moda transportasi yang akan digunakan baik akan dan kemabali tempat tujuannya. Umumnya penumpang akan memilih berjalan kaki jika mengukur jarak tempat tujuan relatif dekat, namun bila memikirkan waktu tempuh tentu akan memilih menggunakan moda transportasi bermotor maupun tidak bermotor baik kendaraan umum maupun pribadi.

Dari hasil analisis Tabel. 5.28 diketahui, penumpang yang akan mencapai halte kurang dari 5 menit lebih memilih berjalan kaki dengan persentase sebesar

karena waktu akses yang singkat. Ukuran waktu tempuh menuju halte (akses) antara 5- 10 menit penumpang pun masih memilih berjalan kaki sebesar 21,95 persen, namun dengan rentang waktu tempuh tersebut pilihan moda transportasi mulai berkembang, dengan pilhan penumpang yang menggunakan sepeda sebesar 0,93 persen, sepeda motor sebesar 4,55 persen dan angkutan umum sebesar 4,45 persen.

Pada analisis ukuran waktu tempuh ketiga yakni antara 10 -15 menit, penumpang yang memilih berjalan kaki mulai menurun dengan persentase sebesar 7,97 persen, menggunakan sepeda sebesar 0,62 persen, sepeda motor 3,42 persen dan penumpang yang menggunakan angkutan umum meningkat menjadi 5,49 persen. sedangkan ukuran waktu tempuh antara lebih dari 10 -15 menit, penumpang yang berjalan kaki menurun menjadi 3 persen, menggunakan sepeda 0,62 persen, sepeda motor 3,42 persen dan angkutan umum meningkat menjadi 15,94 persen.

4. letak halte iya/tidaknya strategis dengan tata guna lahan

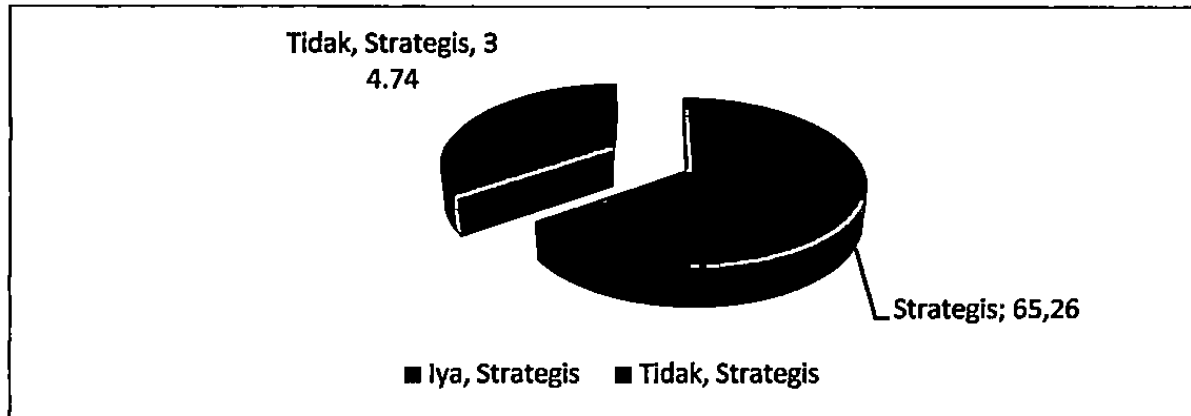
Tabel 5.29 Persepsi halte iya/tidaknya strategis dengan tata guna lahan (responden)

No	letak halte terhadap tata guna lahan		Jumlah
	Iya, strategis	Tidak, strategis	
1	261	119	380
2	223	142	365
3	166	85	251
Jumlah	650	346	996

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2010

Tabel 5.30 Persepsi halte iya/tidaknya strategis dengan tata guna lahan (persen)

No	letak halte terhadap tata guna lahan		Jumlah
	Iya, strategis	Tidak, strategis	
1	26,20	11,95	38,15
2	22,39	14,26	36,65
3	16,67	8,53	25,20
Jumlah	65,26	34,74	100,00



Gambar 5. 15 Persepsi halte iya/tidaknya strategis dengan tata guna lahan

Keberadaan sarana dan prasarana transportasi yang berada dekat dengan tata guna lahan tentu akan membentuk jaringan transportasi yang baik. Dalam analisis tentang persepsi penumpang terhadap letak halte BRT Trans Semarang apakah telah sesuai dengan kebutuhan penumpang, 65,26 persen menjawab letak halte telah strategis atau sesuai dengan kebutuhan mereka. Sedangkan 34,74 persen penumpang masih berpersepsi letak halte belum sesuai atau belum strategis peletakannya.

5. setuju tidaknya ada penambahan halte

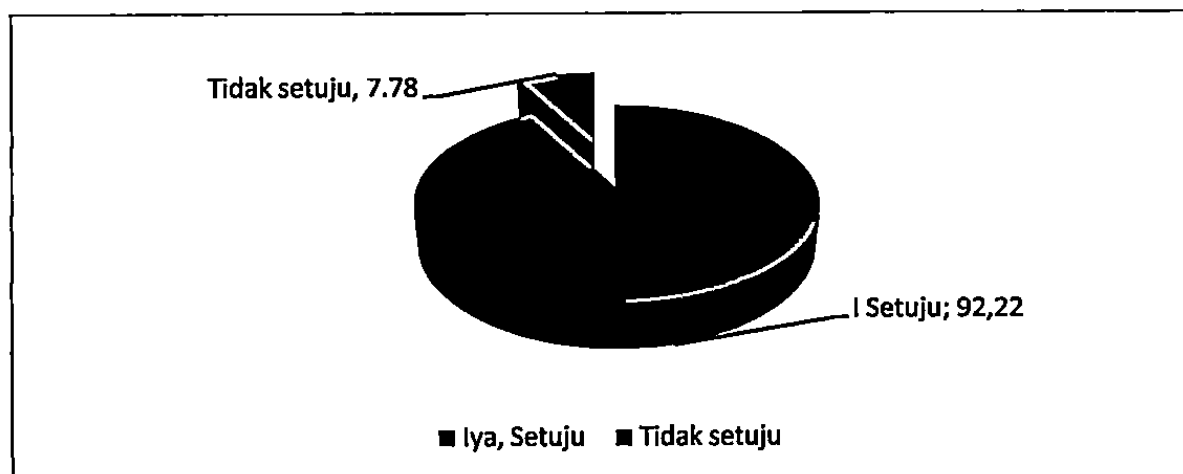
Tabel 5.31 Setuju tidaknya ada penambahan halte (responden)

No	Setuju iya/Tidaknya untuk penambahan halte		Jumlah
	Iya	Tidak	
1	342	35	377
2	340	26	366
3	231	16	247
Jumlah	913	77	990

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2010

Tabel 5.32 Setuju tidaknya ada penambahan halte (persen)

No	Setuju iya/Tidaknya untuk penambahan halte		Jumlah
	Setuju	Tidak, Setuju	
1	34,55	3,54	38,08
2	34,34	2,63	36,97
3	23,33	1,62	24,95
Jumlah	92,22	7,78	100,00



Gambar 5. 16 Setuju tidaknya ada penambahan halte

Dalam mendukung perencanaan transportasi khususnya pada perencanaan BRT Trans Semarang di masa mendatang. Seperti, pengembangan penambahan halte atau pun jalur, harus terbentuk tindakan perencanaan yang sesuai dengan *demad transport* agar tercapai kondisi yang ideal. Hasil analisis tentang setuju tidaknya penambahan halte untuk koridor I BRT Trans Semarang dimasa mendatang, 92,22 persen responden menjawab setuju dan 7,78 persen menjawab tidak perlu karena halte yang ada pada saat ini telah sesuai/strategis.

6. lokasi letak permintaan halte terhadap tata guna lahan

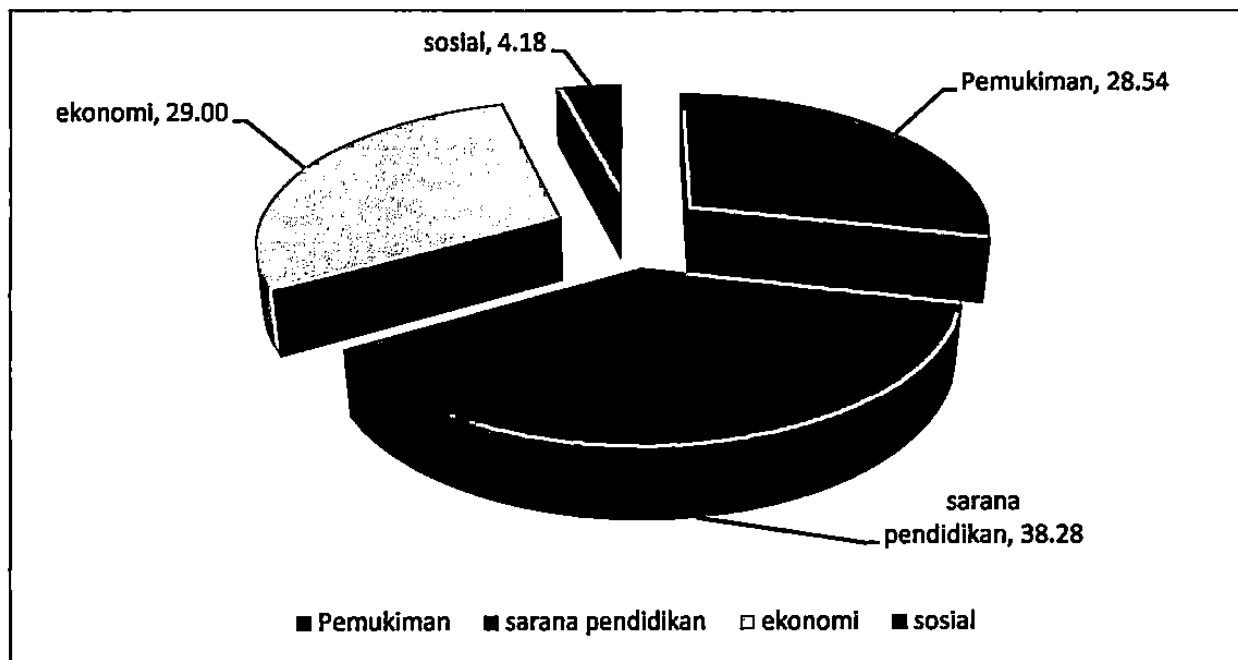
Tabel 5.33 lokasi letak permintaan halte terhadap tata guna lahan (responden)

No	Lokasi letak permintaan halte terhadap tata guna lahan				Jumlah
	Pemukiman	sarana pendidikan	ekonomi	sosial	
1	102	115	92	12	321
2	92	130	92	11	325
3	52	85	66	13	216
Jumlah	246	330	250	36	862

Sumber: Hasil Surval Penelitian 2010

Tabel 5.34 lokasi letak permintaan halte terhadap tata guna lahan (persen)

No	Lokasi letak permintaan halte terhadap tata guna lahan				Jumlah
	Pemukiman	sarana pendidikan	ekonomi	sosial	
1	11,83	13,34	10,67	1,39	37,24
2	10,67	15,08	10,67	1,28	37,70
3	6,03	9,86	7,66	1,51	25,06
Jumlah	28,54	38,28	29,00	4,18	100,00



Gambar 5. 17 lokasi letak permintaan halte terhadap tata guna lahan

Proses analisis ini dilakukan dengan cara: menelaah pengembangan rencana pengembangan kota, investarisasi tata guna lahan tanah, dan aktivitas ekonomi wilayah perkotaan. Menelaah data penduduk, investarisasi data perjalanan yang termaksud di dalamnya asal tujuan perjalanan, maksud perjalanan, memilih moda angkutan (*modal split*), jumlah penduduk serta penyebarannya, menelaah pertumbuhan penumpang masa lalu, dan pertumbuhan beberapa parameter lain, misalnya kepemilikan kendaraan dan pendapatan.

Fasilitas pendidikan (Sekolah, maupun kampus) menjadi permintaan responden yang memiliki persentase tertinggi dengan persentase sebesar 38,28 persen, jika dimasa mendatang pihak BRT Trans Semarang akan mengembangkan jalur dan menambah jumlah halte. Permintaan penumpang yang berorientasikan tata guna lahan ekonomi (Kawasan industri/pabrik, perkantoran, dan mall) sebesar

E. Persepsi Penumpang Terhadap Biaya Perjalanan

1. Biaya Perjalanan Penumpang Sehari – Hari

Tabel 5.35 biaya perjalanan penumpang sehari – hari (responden)

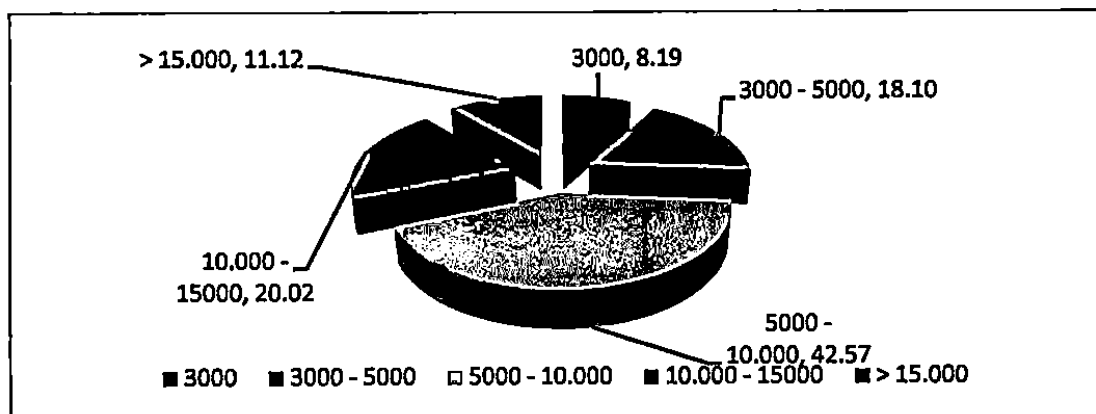
no	biaya	pagi	siang	malam	jumlah
1	3000	30	33	18	81
2	3001 - 5000	67	74	38	179
3	5001 - 10.000	147	168	106	421
4	10.001 - 15000	84	62	52	198
5	> 15.000	50	31	29	110
Jumlah		378	368	243	989

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2010

Tabel 5.36 biaya perjalanan penumpang sehari – hari (persen)

no	biaya	pagi	siang	malam	jumlah
1	3000	3,03	3,34	1,82	8,19
2	3001 - 5000	6,77	7,48	3,84	18,10
3	5001 - 10.000	14,86	16,99	10,72	42,57
4	10.001 - 15000	8,49	6,27	5,26	20,02
5	> 15.000	5,06	3,13	2,93	11,12
Jumlah		38,22	37,21	24,57	100,00

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2010



Gambar 5. 18 biaya perjalanan penumpang sehari – hari

Biaya perjalanan penumpang BRT Trans Semarang dalam sehari – hari memenuhi kebutuhannya jika meninjau dengan harga tarif BRT yang berlaku masih dapat terjangkau. Penumpang peulang – alik, akan membutuhkan

biaya yang lebih tinggi karena akan menggumpalkannya untuk pulang

dan pergi. Seorang pelajar yang mempunyai perjalanan ulang – alik akan membutuhkan biaya sebesar 6000 rupiah untuk pulang dan pergi, Sedangkan seorang karyawan membutuhkan biaya sebesar 7000 rupiah.

Biaya perjalanan tentu dipengaruhi pilihan moda selanjutnya, pilihan moda pada saat akan mencapai halte dan biaya yang diperlukan saat setelah tiba dihalte untuk mencapai tujuan akhirnya. Hasil analisis untuk akses dan egress penumpang BRT Trans Semarang diketahui lebih memilih berjalan kaki, sehingga akan mempengaruhi pada analisis tentang biaya perjalanan. Dari hasil analisis diketahui bahwa penumpang yang biasanya mengeluarkan biaya perjalanan sebanyak 3000 rupiah sebesar 8,19 persen, tentunya responden yang memilih biaya perjalanan ini adalah pelajar yang bukan golongan dari pulang –alik. Biaya perjalanan penumpang antara 3000 – 5000 rupiah sebesar 18,10 persen, biaya perjalanan 5000 – 10.000 rupiah sebesar 42,57 persen, penumpang yang mengeluarkan biaya perjalanan antara 10.000 – 15.000 sebesar 20,02 persen dan biaya perjalanan yang lebih dari 15.000 sebesar 11,12 persen. penumpang BRT Trans Semarang memiliki biaya perjalanan umumnya sebesar 5000 – 10.000 untuk setiap harinya.

2. perbandingan tarif Trans Semarang terhadap angkutan umum lainnya

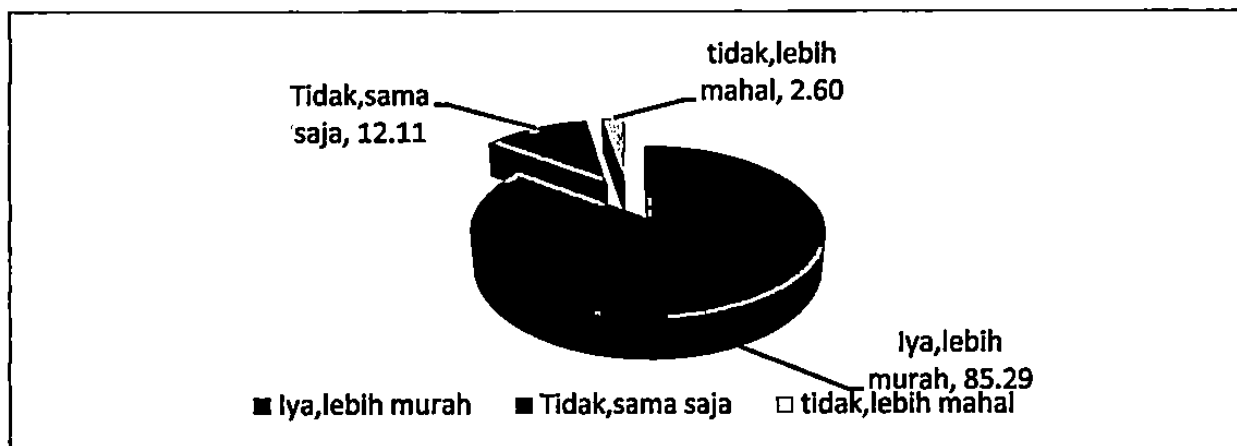
Tabel 5.37 perbandingan tarif Trans Semarang terhadap angkutan umum lainnya(responden)

No	Iya/Tidak,Tarif Trans Semarang lebih murah			Jumlah
	Iya,lebih murah	Tidak,sama saja	tidak,lebih mahal	
1	325	45	11	381
2	309	48	11	368
3	218	28	4	250
Jumlah	852	121	26	999

Tabel 5.38 perbandingan tarif Trans Semarang terhadap angkutan umum lainnya(persen)

No	Iya/Tidak, Tarif Trans Semarang lebih murah			Jumlah
	Iya, lebih murah	Tidak, sama saja	tidak, lebih mahal	
1	32,53	4,50	1,10	38,14
2	30,93	4,80	1,10	36,84
3	21,82	2,80	0,40	25,03
Jumlah	85,29	12,11	2,60	100,00

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2010



Gambar 5. 19 perbandingan tarif Trans Semarang terhadap angkutan umum lainnya

Keamanan, kenyamanan dan tarif yang murah akan mejadi daya tarik bagi para calon penumpang. Fasilitas tambahan didalam bus yang ber AC dan tersedianya prasarana halte tentu akan menjadi bahan pertimbangan masyarakat kota Semarang untuk beralih menggunakan BRT Trans Semarang. harga tarif untuk penumpang umum sebesar 3500 rupiah dan 3000 rupiah untuk pelajar dan mahasiswa. Harga tarif tersebut dengan tambahan fasilitas yang disediakan 85,29 persen responden berpersepsi tarif tersebut terjangkau atau relatif murah. Namun, 14,71 persen penumpang berpersepsi tidak murah (2,60 persen berpersepsi mahal

F. Persepsi Pelayanan dan Fasilitas BRT Trans Semarang

1. Pengetahuan Terhadap jadwal Trans Semarang

Tabel 5.39 Pengetahuan penumpang terhadap jadwal Trans Semarang
(responden)

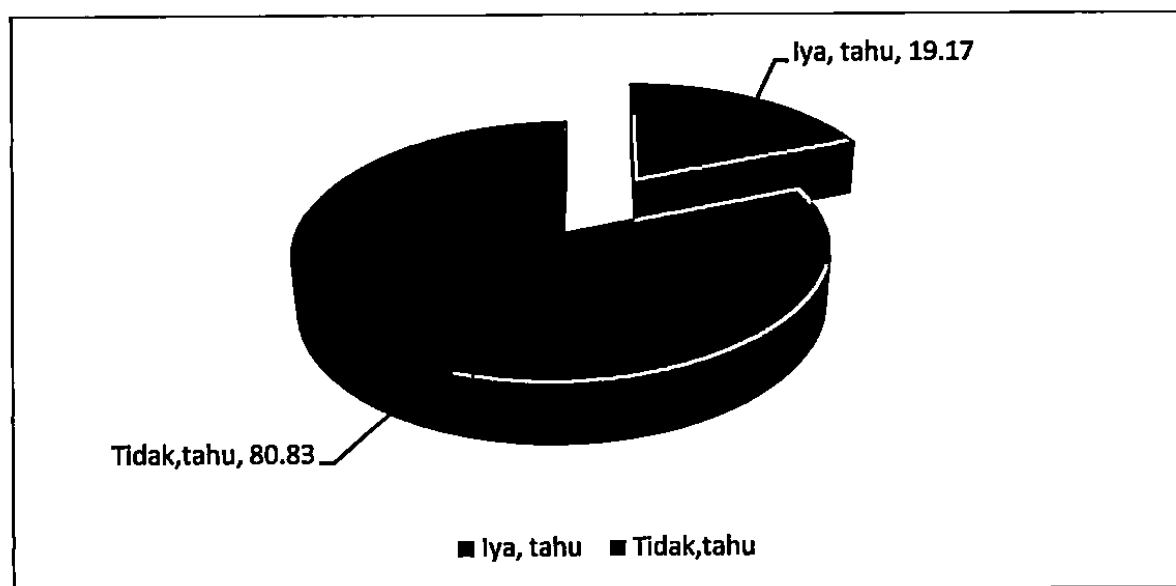
No	Iya tahu/tidaknya penumpang tentang jadwal Trans Semarang			Jumlah
	Waktu Pengamatan	Iya, tahu	Tidak,tahu	
1	Pagi	65	319	384
2	Siang	77	292	369
3	Malam	51	203	254
Jumlah		193	814	1007

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2010

Tabel 5.40 Pengetahuan penumpang terhadap jadwal Trans Semarang (persen)

No	Iya tahu/tidaknya penumpang tentang jadwal Trans Semarang			Jumlah
	Waktu Pengamatan	Iya, tahu	Tidak,tahu	
1	Pagi	6,45	31,68	38,13
2	Siang	7,65	29,00	36,64
3	Malam	5,06	20,16	25,22
Jumlah		19,17	80,83	100,00

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2010



Gambar 5. 20 Pengetahuan penumpang terhadap jadwal Trans Semarang

Jadwal kedatangan dan keberangkatan bus merupakan fasilitas yang

dan calon penumpang dapat mengetahui kapan waktu tiba dan keberangkatan bus tersebut dapat mereka ketahui. Layanan informasi jadwal bus BRT Trans Semarang tidak semua atau hampir disemua halte tidak tersedia. Hal itu yang menyebabkan 80,83 persen penumpang berpersepsi tidak mengetahui informasi tentang jadwal bus BRT Trans Semarang. Sedangkan 19,17 persen penumpang berpersepsi mengetahui jadwal BRT Trans Semarang.

Penumpang yang memiliki jadwal tetap dan teratur seperti karyawan, mahasiswa dan pelajar tentunya akan sangat membutuhkan informasi tentang penjadwalan tersebut. Karena profesi penumpang tersebut umumnya menuntut kepastian jadwal yang tetap dan teratur.

2. Persepsi terhadap pelayanan operator halte Trans Semarang

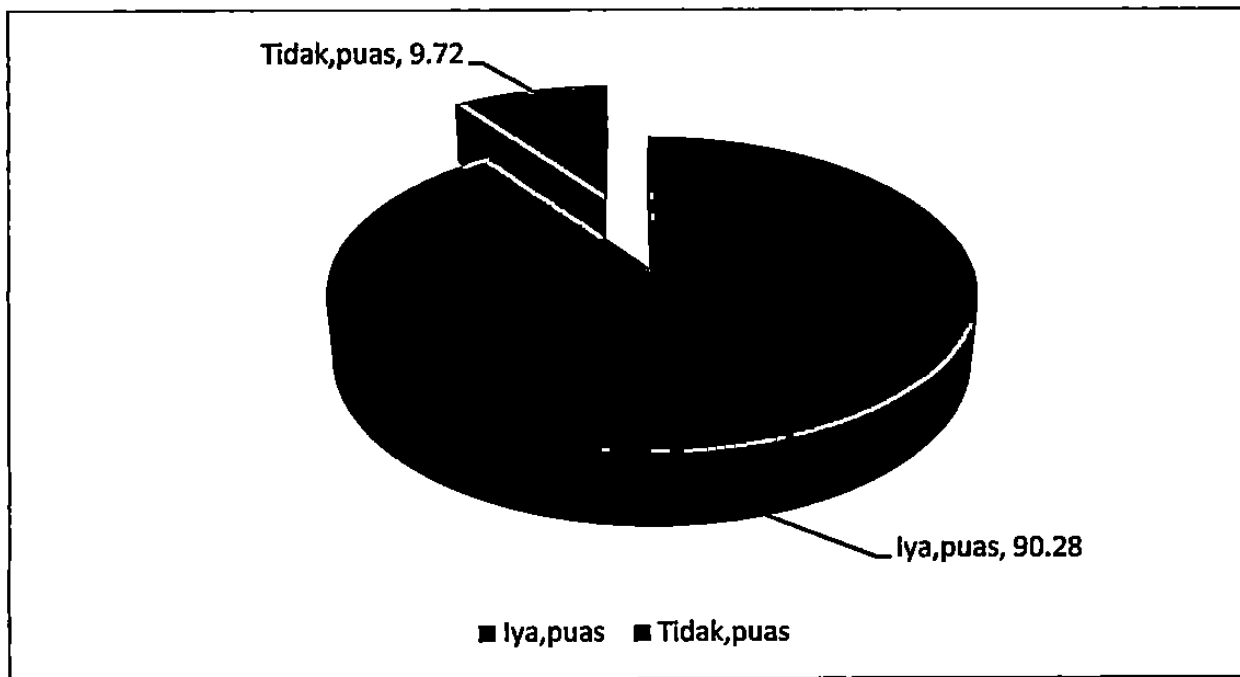
Tabel 5.41 Persepsi terhadap pelayanan operator halte (responden)

No	Iya puas/tidaknya penumpang terhadap pelayanan operator halte			Jumlah
	Waktu Pengamatan	Iya,puas	Tidak,puas	
1	Pagi	335	41	376
2	Siang	330	38	368
3	Malam	236	18	254
Jumlah		901	97	998

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2010

Tabel 5.42 Persepsi terhadap pelayanan operator halte (persen)

No	Iya puas/tidaknya penumpang terhadap pelayanan operator halte			Jumlah
	Waktu Pengamatan	Iya,puas	Tidak,puas	
1	Pagi	33,57	4,11	37,68
2	Siang	33,07	3,81	36,87
3	Malam	23,65	1,80	25,45
Jumlah		90,28	9,72	100,00



Gambar 5. 21 Persepsi terhadap pelayanan operator halte

Bentuk ukuran pelayanan secara non fisik merupakan ukuran yang sangat kualitatif, karena persepsi seseorang terhadap pelayanan yang diberikan tentu akan berbeda – beda. Namun, bentuk pelayanan tersebut dapat diukur secara kuantitatif yang hanya menggolongkan pilihan antara puas dan tidak puas terhadap pelayanan.

Secara ukuran kuantitatif dari 998 responden, 90,28 persen memberikan persepsi yang positif menanggapi pelayanan operator halte dalam memberikan informasi perjalanan. Sebaliknya, hanya 9,27 persen penumpang yang berpersepsi tidak puas dengan pelayanan operator halte. Meskipun hanya ukuran kuantitatif, dengan mengetahui tanggapan penumpang terhadap pelayanan operator halte tersebut pihak pengelola dapat mengetahui hasil kinerja mereka yang telah

3. Persepsi desain dan ukuran halte

Tabel 5.43 Persepsi terhadap desain dan ukuran halte (responden)

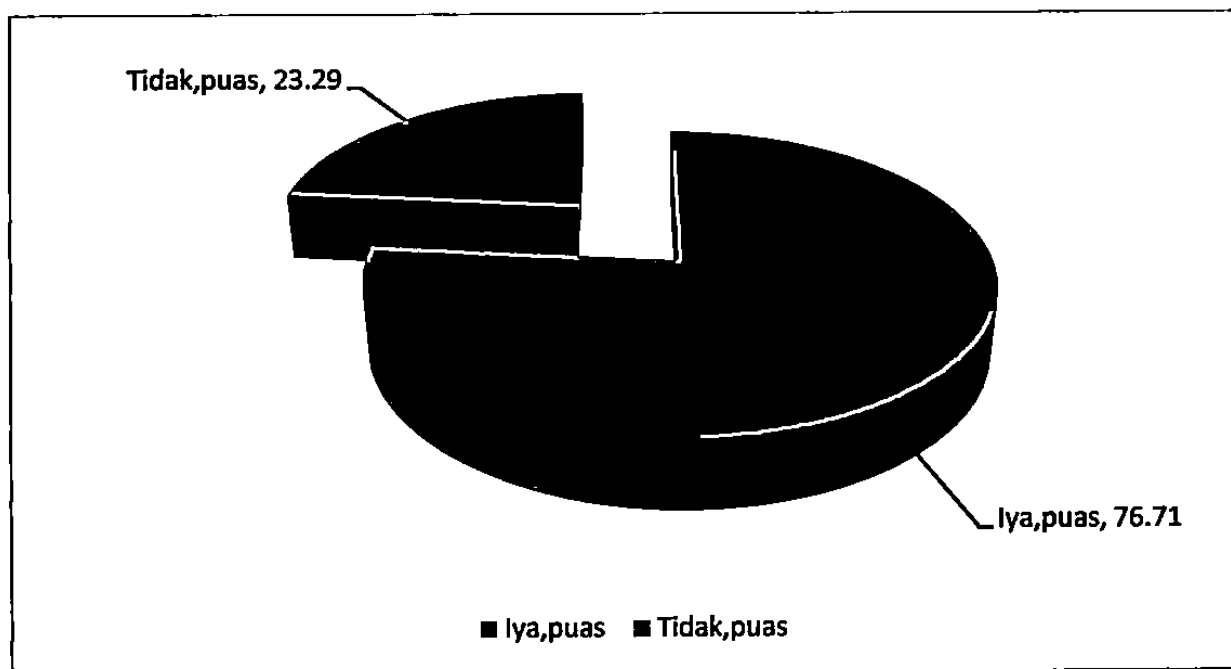
No	Iya puas/tidaknya penumpang terhadap desain dan ukuran halte			Jumlah
	Waktu Pengamatan	Iya,puas	Tidak,puas	
1	Pagi	290	89	379
2	Siang	279	85	364
3	Malam	195	58	253
Jumlah		764	232	996

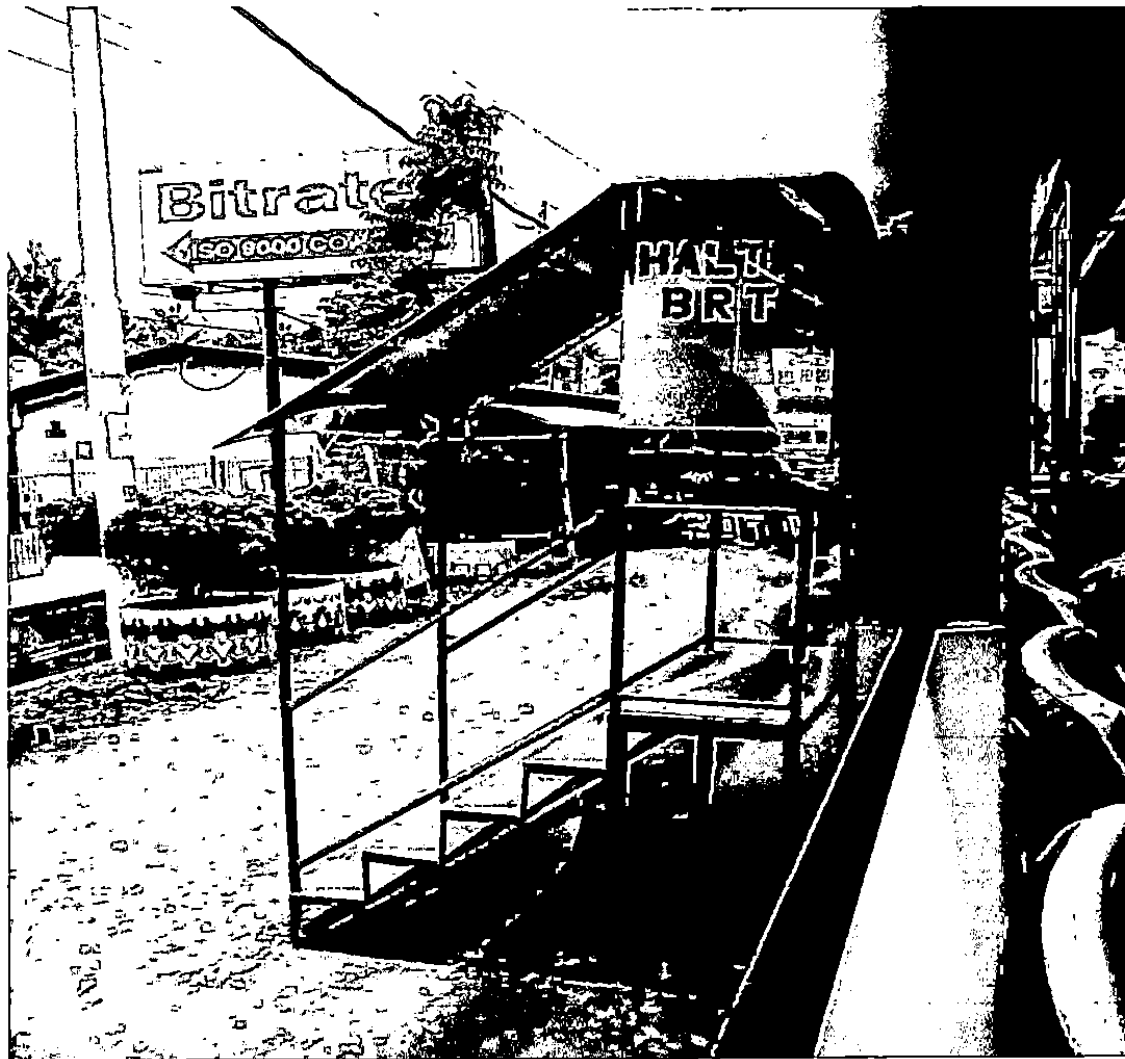
Sumber: Hasil Survei Penelitian 2010

Tabel 5.44 Persepsi terhadap desain dan ukuran halte (persen)

No	Iya puas/tidaknya penumpang terhadap desain dan ukuran halte			Jumlah
	Waktu Pengamatan	Iya,puas	Tidak,puas	
1	Pagi	29,12	8,94	38,05
2	Siang	28,01	8,53	36,55
3	Malam	19,58	5,82	25,40
Jumlah		76,71	23,29	100,00

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2010





Gambar 5. 23 Halte Bitratex BRT Trans Semarang

Bentuk analisis kinerja prasarana BRT Trans Semarang berupa persepsi penumpang tentang puas iya/tidaknya terhadap desain dan ukuran halte. Jumlah keseluruhan BRT Trans Semarang sebanyak 60 unit halte, namun tidak keseluruhannya memiliki ukuran yang sama bahkan rancangan atau desain. Contohnya adalah halte Irigasi, halte Milo, dan halte Bitratex (Gambar 2.4) berbentuk seperti tangga yang berfungsi hanya untuk menaikkan dan menurunkan penumpang saja.

Hal itulah yang dikeluhkan penumpang BRT Trans Semarang sehingga

persen penumpang telah puas dengan desain dan ukuran halte yang telah tersedia untuk saat ini.

4. setuju tidaknya beroperasinya Trans Semarang

Tabel 5.45 setuju tidaknya beroperasinya Trans Semarang

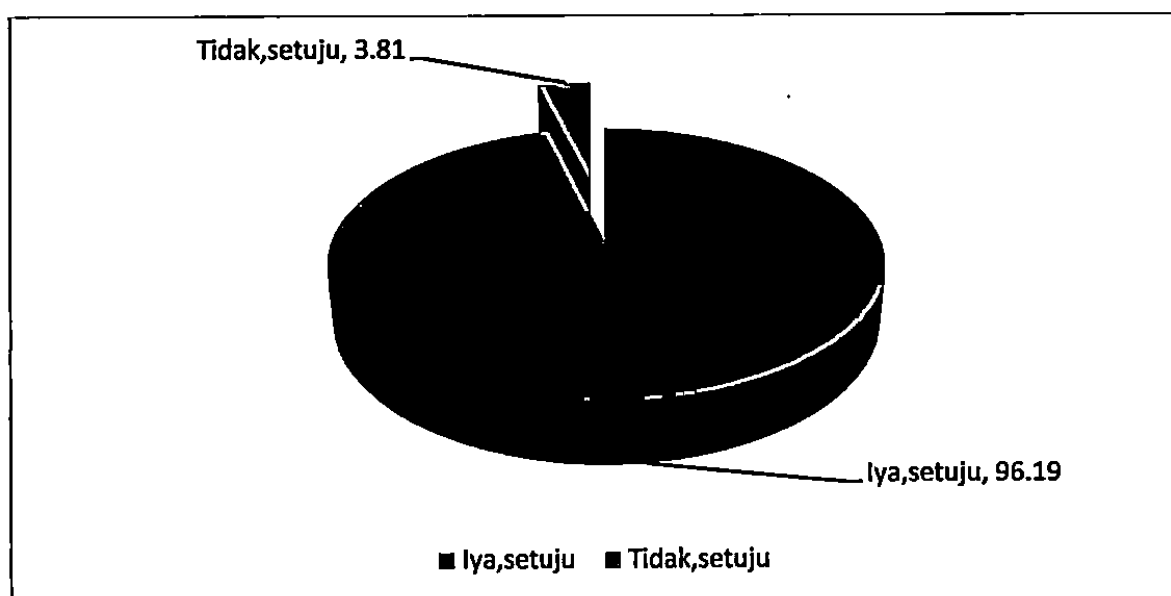
No	Iya Setuju/tidaknya beroperasinya Trans Semarang			Jumlah
	Waktu Pengamatan	Iya,setuju	Tidak,setuju	
1	Pagi	364	18	382
2	Siang	350	14	364
3	Malam	245	6	251
Jumlah		959	38	997

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2010

Tabel 5.46 setuju tidaknya beroperasinya Trans Semarang

No	Iya Setuju/tidaknya beroperasinya Trans Semarang			Jumlah
	Waktu Pengamatan	Iya,setuju	Tidak,setuju	
1	Pagi	36,51	1,81	38,31
2	Siang	35,11	1,40	36,51
3	Malam	24,57	0,60	25,18
Jumlah		96,19	3,81	100

Sumber: Hasil Survei Penelitian 2010



Gambar 5.24 Setuju tidaknya beroperasinya Trans Semarang

Persepsi penumpang menanggapi kehadiran Bus Trans Semarang dianggapi secara positif . hal ini, dapat diketahui lebih dari 90 persen penumpang yang menjawab setuju terhadap pengoperasian Trans Semarang tersebut. Meskipun begitu, perbaikan pelayanan masih perlu ditinjau kembali, terutama mengenai sistem desain dan penempatan halte