

ABSTRAKSI

Wilayah perkotaan di Semarang cenderung berkembang ke pinggiran kota, hal itu ikut meningkatkan kebutuhan untuk bertransportasi karena pusat kegiatan berada di pusat kota. Seiring dengan meningkatnya kebutuhan bertransportasi ikut meningkat pula kepemilikan kendaraan bermotor, tetapi hal ini tidak diikuti penambahan jaringan jalan dan pelebaran jalan yang memadai sehingga dikhawatirkan akan terjadi kemacetan lalu lintas dibanyak ruas jalan di Kota Semarang. Peran bus kota sebagai angkutan umum massal diharapkan dapat mengurangi kemacetan yang timbul akibat perkembangan kota itu sendiri. Trayek B.₁₄ Klipang – PRPP dan B.₂₁ Mangkang – Bukit Kencana adalah trayek bus sedang dengan 26 *seat* yang melayani daerah pemukiman pinggiran kota dengan daerah komersial, industri dan daerah pendidikan. Dari pengamatan yang dilakukan, untuk trayek B.₁₄ dengan panjang rute 40,16 km dan trayek B.₂₁ dengan panjang rute 66,40 km terjadi penurunan kualitas pelayanan yang ditandai dengan menurunnya *load factor* tetapi di sisi lain terjadi kemacetan yang semakin parah diruas – ruas jalan di daerah pusat keramaian Kota Semarang.

Tujuan penelitian ini adalah mengidentifikasi kinerja pelayanan trayek B.₁₄ dan trayek B.₂₁ berdasarkan parameter yang telah ditetapkan oleh Pemerintah yang disebut Standar Pelayanan Minimum, maupun dari standar *The World Bank - Urban Transport*. Selain itu penelitian ini juga mengidentifikasi karakteristik dan kondisi masyarakat pengguna bus sedang trayek B.₁₄ dan trayek B.₂₁.

Hasil dari penelitian ini adalah perlu dilakukan perbaikan penjadwalan pemberangkatan pada kedua trayek utamanya pada pagi hari, sehingga tuntutan masyarakat khususnya pelajar dan pegawai swasta dapat terlayani optimal. Hal ini sangat memungkinkan karena tingkat ketersediaan angkutan umum yang beroperasi pada kedua trayek masih sedikit dari jumlah yang diberikan ijin operasional. Fasilitas yang meningkatkan kenyamanan perjalanan seperti *Air Condition* perlu dipertimbangan untuk meningkatkan ketertarikan pelanggan untuk memanfaatkan jasa angkutan umum. Sebaiknya subsidi untuk angkutan umum lebih merata, sehingga tidak ada persaingan kurang sehat antar operator yang membuat jadwal kacau dan penumpang jadi terlantar. Waktu pelayanan dapat ditambah dengan konsekuensi adanya subsidi tambahan/insentif untuk angkutan umum yang beroperasi hingga malam hari. Dengan hasil evaluasi ini perlu ditindaklanjuti adanya optimalisasi angkutan umum bus sedang dengan mempertimbangkan *demand* yang ada.

Keyword : evaluasi, kinerja, pelayanan, bus, Semarang

ABSTRAKSI ABSTRACT

Wilayah perkotaan di Semarang cenderung berkembang ke pinggiran kota, Semarang's city urban area is inclined growing to suburban. hal itu ikut meningkatkan kebutuhan untuk bertransportasi karena pusat kegiatan berada di pusat kota. That fact is increasing transportation needed because the centre of activities locate in downtown.

Seiring dengan meningkatnya kebutuhan bertransportasi ikut meningkat pula kepemilikan kendaraan bermotor, in line with increasing transportation's needed the owning of privat vehicle is increasing to.

tetapi hal ini tidak diikuti penambahan jaringan jalan dan pelebaran jalan yang memadai sehingga dikhawatirkan akan terjadi kemacetan lalu lintas dibanyak ruas jalan di Kota Semarang. But, it not followed by adding and widening the way, so it worried will be traffic congestion in Semarang's way.

Peran bus kota sebagai angkutan umum massal diharapkan dapat mengurangi kemacetan yang timbul akibat perkembangan kota itu sendiri. Middle bus role as mass public transport is expected to reduce the congestion of traffic that produse by the city developing.

Trayek B.₁₄ Klipang – PRPP dan B.₂₁ Mangkang – Bukit Kencana adalah trayek bus sedang dengan 26 seat yang melayani daerah pemukiman pinggiran kota dengan daerah komersial, industri dan daerah pendidikan. Route B.₁₄ Klipang – PRPP and B.₂₁ Mangkang – Bukit Kencana is middle bus route with 26 seat that serve suburban settlement area with comersial, industry, and education area.

Dari pengamatan yang dilakukan, untuk trayek B.₁₄ dengan panjang rute 40,16 km dan trayek B.₂₁ dengan panjang rute 66,40 km terjadi penurunan kualitas pelayanan yang ditandai dengan menurunnya load factor tetapi di sisi lain terjadi kemacetan yang semakin parah diruas – ruas jalan di daerah pusat keramaian Kota Semarang. From the survey for route B.₁₄ with long distance 40,16 km and route B.₂₁ with long distance 66,40 km is declining quality of service that mark by lower the load factor but in other side traffic jam still happening even worst in centre of Semarang City.

Tujuan penelitian ini adalah mengidentifikasi kinerja pelayanan trayek B.₁₄ dan trayek B.₂₁ berdasarkan parameter yang telah ditetapkan oleh Pemerintah yang disebut Standar Pelayanan Minimum, maupun dari standar The World eBank - Urban Transport. Selain itu penelitian ini juga mengidentifikasi karakteristik dan kondisi masyarakat pengguna bus sedang trayek B.₁₄ dan trayek B.₂₁.

Hasil dari penelitian ini adalah perlu dilakukan perbaikan penjadwalan pemberangkatan pada kedua trayek utamanya pada pagi hari, sehingga tuntutan masyarakat khususnya pelajar dan pegawai swasta dapat terlayani optimal. Hal ini sangat memungkinkan karena tingkat ketersediaan angkutan umum yang beroperasi pada kedua trayek masih sedikit dari jumlah yang diberikan ijin operasional. Fasilitas yang meningkatkan kenyamanan perjalanan seperti Air Condition perlu dipertimbangan untuk meningkatkan ketertarikan pelanggan

untuk memanfaatkan jasa angkutan umum. Sebaiknya subsidi untuk angkutan umum lebih merata, sehingga tidak ada persaingan kurang sehat antar operator yang membuat jadwal kacau dan penumpang jadi terlantar. Waktu pelayanan dapat ditambah dengan konsekuensi adanya subsidi tambahan/insentif untuk angkutan umum yang beroperasi hingga malam hari. Dengan hasil evaluasi ini perlu ditindaklanjuti adanya optimalisasi angkutan umum bus sedang dengan mempertimbangkan demand yang ada.

Keyword : evaluasi, kinerja, pelayanan, bus, Semarang