

**PREFERENSI KONSUMEN TERHADAP  
TRANSPORTASI PUBLIK (STUDI KASUS *BUS  
RAPID TRANSIT* (BRT) KOTA SEMARANG)**



**SKRIPSI**

Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat  
Untuk Menyelesaikan Program Sarjana (S1)  
Pada Program Sarjana Fakultas Ekonomi & Bisnis  
Universitas Diponegoro

Disusun Oleh :  
**ICHWINSYAH AZALI**  
**NIM 12020111140076**

**FAKULTAS EKONOMIKA DAN BISNIS  
UNIVERSITAS DIPONEGORO  
SEMARANG  
2017**

## PERSETUJUAN USULAN PENELITIAN

Nama Penyusun : Ichwinsyah Azali

Nomor Induk Mahasiswa : 12020111140076

Fakultas / Jurusan dan : Ekonomika dan Bisnis / Ilmu Ekonomi  
Studi Pembangunan

Judul Usulan Penelitian Skripsi : PREFERENSI KONSUMEN  
TERHADAP TRANSPORTASI  
PUBLIK (STUDI KASUS *BUS RAPID  
TRANSIT* (BRT) KOTA SEMARANG)

Dosen Pembimbing : Drs. H. Edy Yusuf Agung Gunanto, MSc. Ph.D.

Semarang, 6 November 2017

Dosen Pembimbing,



(Drs. H. Edy Yusuf Agung Gunanto, Msc.Ph.D)

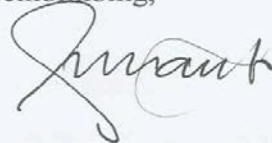
NIP. 19581122 198404 1002

## PERSETUJUAN SKRIPSI

Nama Penyusun : Ichwinskyah Azali  
Nomor Induk Mahasiswa : 12020111140076  
Fakultas / Jurusan : Ekonomika dan Bisnis / Ilmu Ekonomi dan  
Studi Pembangunan  
Judul Usulan Penelitian Skripsi : PREFERENSI KONSUMEN TERHADAP  
TRANSPORTASI PUBLIK (STUDI KASUS  
*BUS RAPID TRANSIT (BRT) KOTA  
SEMARANG*)  
Dosen Pembimbing : Drs. H. Edy Yusuf Agung Gunanto, MSc.  
Ph.D.

Semarang, 6 November 2017

Dosen Pembimbing,



(Drs. H. Edy Yusuf Agung Gunanto, Msc.Ph.D)

NIP. 19581122 198404 1002

## PENGESAHAN KELULUSAN UJIAN

Nama Mahasiswa : Ichwinsyah Azali  
Nomor Induk Mahasiswa : 12020111140076  
Fakultas / Jurusan : Ekonomika dan Bisnis / Ilmu Ekonomi dan Studi Pembangunan  
Judul Skripsi : PREFERENSI KONSUMEN TERHADAP TRANSPORTASI PUBLIK ( STUDI KASUS BUS RAPID TRANSIT (BRT) KOTA SEMARANG )

Telah dinyatakan lulus ujian pada tanggal 20 November 2017

Tim Penguji :

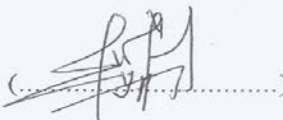
1. Drs. H. Edy Yusuf A. G, Msc.Ph.D

()

2. Dr. Nugroho SBM, MSP

()

3. Evi Yulia Purwanti, S.E, M.Si

()

Mengetahui,

Pembantu Dekan I

  
Anis Chariri, S.E., M.Com., Ph.D., Akt.

NIP. 196708091992031001

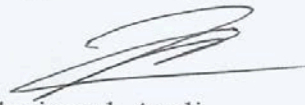
## PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI

Yang bertanda tangan dibawah ini saya, Ichwinskyah Azali, menyatakan bahwa skripsi dengan judul : **Preferensi Konsumen Terhadap Transportasi Publik (Studi Kasus *Bus Rapid Transit (BRT)* Kota Semarang)**, adalah hasil tulisan saya sendiri. Dengan ini saya menyatakan dengan sesungguhnya bahwa dalam skripsi ini tidak terdapat keseluruhan atau sebagian tulisan orang lain yang saya ambil dengan cara menyalin atau meniru dalam bentuk rangkaian kalimat atau simbol yang menunjukkan gagasan atau pendapat atau pemikiran dari penulis lain, yang saya akui seolah-olah sebagai tulisan saya sendiri, dan/atau tidak terdapat bagian atau keseluruhan tulisan yang saya salin itu, atau yang saya ambil dari tulisan orang lain tanpa memberikan pengakuan penulis aslinya.

Apabila saya melakukan tindakan yang bertentangan dengan hal tersebut diatas, baik disengaja maupun tidak, dengan ini saya menyatakan menarik skripsi yang saya ajukan sebagai hasil tulisan saya sendiri ini. Bila kemudian terbukti bahwa saya melakukan tindakan menyalin atau meniru tulisan orang lain seolah-olah hasil pemikiran saya sendiri, berarti gelar dan ijazah yang telah diberikan oleh universitas batal saya terima.

Semarang, 6 November 2017

Yang membuat pernyataan,



Ichwinskyah Azali

NIM : 12020111140076

## **MOTTO DAN PERSEMBAHAN**

### **MOTTO**

“ Dan sungguh akan Kami berikan cobaan kepada kalian, dengan sedikit ketakutan, kelaparan, kekurangan harta, jiwa dan buah-buahan. Dan berikanlah berita gembira kepada orang-orang yang sabar.”

(Al-Baqarah:155)

*“Apabila sesuatu yang kau senangi tidak terjadi, maka senangilah apa yang terjadi”*

(Ali bin Abi Thalib)

“Hidup itu seperti seni menggambar tanpa penghapus”

(John W. Gardner)

### **PERSEMBAHAN**

Skripsi ini penulis persembahkan untuk kedua orang tua tercinta, Papah dan mamah, kakak dan adik tercinta Kak Ican, Kak Wina dan Rima.

## ABSTRAK

Kepadatan penduduk menyebabkan meningkatnya mobilitas masyarakat dalam rangka pemenuhan kebutuhan hidupnya. Akibatnya, kebutuhan alat transportasi dan kebutuhan energi sebagai bahan bakar meningkat pula. Hal ini dapat menyebabkan beberapa permasalahan transportasi yaitu kemacetan, polusi udara, dan kecelakaan lalu lintas. Kota Semarang sebagai ibukota provinsi Jawa Tengah memiliki tingkat kepadatan penduduk sebesar 4.269 jiwa/km<sup>2</sup> pada tahun 2015, dengan rata-rata pertumbuhan penduduk mencapai 0,87% per tahun. Dengan tingkat kepadatan yang cukup tinggi ini, mobilitas yang terjadi akan terus meningkat. Pemerintah mengatur kebijakan terkait Lalu Lintas dan Angkutan Jalan melalui Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Sesuai dengan pasal 158 ayat 1, pemerintah kota Semarang telah menjamin ketersediaan kebutuhan angkutan massal di kawasan perkotaan dengan menyediakan angkutan berupa *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Semarang.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis preferensi konsumen dari segi harga, kenyamanan, keandalan, aksesibilitas, dan keamanan terhadap kemungkinan pemilihan moda *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Semarang dan moda transportasi Non-BRT. Penelitian ini menggunakan data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh dari 100 responden dengan menggunakan purposive sampling. Data sekunder diperoleh dari BPS Jawa Tengah, BAPPEDA, dan Dinas Perhubungan Kota Semarang. model *Binary Logistic Regression* digunakan untuk mengetahui pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen pemilihan moda BRT Trans Semarang dan Non-BRT.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pemilihan moda *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Semarang dan Non-BRT di Kota Semarang didominasi oleh pengguna 82 responden untuk *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Semarang dan 18 responden untuk Non-BRT. Pemilihan moda *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Semarang dan Non-BRT dipengaruhi oleh harga, faktor kenyamanan, faktor keandalan, faktor aksesibilitas dan faktor keamanan.

Kata Kunci: Pemilihan Moda, *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Semarang, *Binary Logistic Regression*.

## **ABSTRACT**

*Population density has an impact to the increase of communities' mobility in order to fulfill their needs. Thus, it leads to the increase of the transportation facilities and energy needs. The high of communities' mobility causes the occurrence of transportation issues such as congestion, air pollution, and traffic accident. Semarang as the capital city of Central Java Province has a population density of 4.269 per square kilometer in 2015, by the population growth reaches of 0,87% per year. Due to high population density, communities' mobility will also be increasing. Government arranged the policy related to traffic and public transportation in the Law Number 22 Year 2009. According to article 158 paragraph 1, the government of Semarang City has guaranteed the availability of road-based transportation in Urban Areas by providing public transportation namely Bus Rapid Transit (BRT) Trans Semarang.*

*This research aims to analyze communities' preference in terms of price, convenience, reliability, accessibility, and safety toward the possibility of Bus Rapid Transit (BRT) Trans and Non BRT transportation modes selection. This research uses primary and secondary data. Primary data is obtained from 100 respondents by Purposive Sampling. Secondary data is obtained from BPS Jawa Tengah, BAPPEDA, and Dinas Perhubungan Semarang city. Binary Logistic Regression model is applied to determine the effect of independent variable towards dependent variable of BRT Trans and Non BRT transportation modes selection.*

*The result of this research indicated that BRT Trans modes and Non BRT transportation modes selection in Semarang City are dominated by 82 respondents of BRT Trans Semarang users and 18 respondents of Non BRT users. BRT Trans and Non BRT transportation modes selection are affected by the factor of price, convenience, reliability, accessibility, and safety.*

*Keywords : Modes selection, Bus Rapid Transit (BRT) Trans Semarang, Binary Logistic Regression.*



## **KATA PENGANTAR**

Puji syukur kepada Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat dan hidayah sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik. Penulisan Skripsi ini merupakan sebagai salah satu syarat menyelesaikan Program Sarjana Strata S1 Fakultas Ekonomika dan Bisnis Universitas Diponegoro Semarang.

Penulis menyadari bahwa selama penyusunan skripsi ini banyak mengalami hambatan, namun berkat doa, bimbingan, dukungan, dan bantuan dari berbagai pihak penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini. Untuk itu secara khusus penulis mengucapkan terima kasih yang setulus-tulusnya kepada :

1. Kedua Orang Tua Bapak Ichwinal & Ibu Enny Kusnaty, serta keluarga yang senantiasa mendukung, memberi kasih sayang, mendoakan dan selalu memotivasi penulis yang tidak ternilai.
2. Kedua Kakak dan Adik Ichsan Manzali, Ichwina F. Manzani dan Ichrima M. Anzani terima kasih atas kasih sayang dan motivasi kepada penulis.
3. Bapak Dr. H. Suharnomo, S.E., M.Si., selaku dekan fakultas ekonomika dan bisnis universitas diponegoro
4. Bapak Akhmad Syakir Kurnia, S.E., M.Si., Ph.D. selaku kepala Departemen Ilmu Ekonomi dan Studi Pembangunan, Fakultas Ekonomika dan Bisnis, Universitas Diponegoro.
5. Ibu Evi Yulia Purwanti S.E., M.Si. Selaku sekretaris Departemen dan dosen wali yang telah yang telah memberi bimbingan, wawasan, dan memberi motivasi selama penulis menjalani studi di FEB UNDIP.

6. Drs. H. Edy Yusuf Agung Gunanto, M.Sc., Ph.D. selaku dosen pembimbing yang telah meluangkan waktu untuk berdiskusi, memberi motivasi dan memberi masukan dan saran bagi penulis untuk membantu menyelesaikan penyusunan skripsi ini.
7. Segenap Bapak dan Ibu dosen Fakultas Ekonomika dan Bisnis yang telah memberikan ilmu dan pengetahuan selama masa perkuliahan.
8. Seluruh staf, karyawan serta seluruh civitas akademik yang ada di lingkungan Fakultas Ekonomika dan Bisnis Universitas Diponegoro atas seluruh bantuannya.
9. Kakak-kakak IESP angkatan 2010 dan 2009 yang telah memberikan banyak pengalaman dalam perkuliahan dan teman untuk berdiskusi.
10. Teman-teman IESP 2011 khususnya Ari, Hendrik, Rifi, Ghana, Rangga (Josh), Afief, Hami, Taufik, Ashari, Marlina, Rara, Fajar, Cantika, Lois, Fahmi, Yunita, Ratna, Ghana, Fahmi, Chandra terima kasih atas kebersamaan dan kekompakannya selama ini. Sampai berjumpa diluar kampus, semoga kesuksesan selalu bersama kita.
11. Sahabat kost Wisma Five Z Nadim, Sindy, Otta, Dali, Bhagas, Afif, Fakhri, Zuldi yang sudah menjadi teman begadang dan selalu memberi motivasi ketika penulis menghadapi masalah.
12. Keluarga besar HMJ IESP Periode 2012 & 2013 atas bantuan, kerjasama kekompakan, canda & tawa selama penulis menjabat sebagai ketua.

13. Teman-teman KKN Desa Keling Riko, Ridho, Nadya, Diana, Sumi atas pengalamannya selama 35 hari di Jepara. Canda, tawa & kenangan dengan kalian tidak pernah terlupakan.

Penulis sangat menyadari bahwa penulisan skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan dan banyak kelemahan. Oleh karenanya, penulis tak lupa mengharapkan saran dan kritik untuk skripsi ini.

Semarang, 6 November 2017

Penulis,

Ichwinsyah Azali

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
PERSETUJUAN USULAN PENELITIAN.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
PERSETUJUAN SKRIPSI .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
PENGESAHAN KELULUSAN UJIAN.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
MOTTO DAN PERSEMBAHAN .....	vi
ABSTRAK .....	vii
<i>ABSTRACT</i> .....	viii
KATA PENGANTAR .....	ix
BAB I PENDAHULUAN .....	1
1.1 Latar Belakang Masalah .....	1
1.2 Rumusan Masalah .....	12
1.3 Tujuan dan Kegunaan Penelitian.....	13
1.3.1 Tujuan Penelitian .....	13
1.3.2 Kegunaan Penelitian.....	14
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	16
2.1 Landasan Teori .....	16
2.1.1 Teori Perilaku Konsumen .....	16
2.1.1.1 Preferensi konsumen.....	18
2.1.1.1.1 Kurva Indiferen.....	20
2.1.1.1.2 Utilitas Marginal ( <i>Marginal Utility</i> ).....	23
2.1.1.2 Keterbatasan Anggaran .....	26
2.1.1.3 Pilihan-Pilihan Konsumen.....	28
2.1.2 Permintaan Dalam Ekonomi Transportasi .....	30
2.2 Definisi Variabel .....	34
2.3 Penelitian Terdahulu.....	36
2.4 Kerangka Pemikiran .....	42
2.5 Hipotesis .....	43
BAB III METODE PENELITIAN .....	44

3.1	Variabel Penelitian Dan Definisi Operasional .....	44
3.1.1	Variabel Penelitian .....	44
3.1.2	Definisi Operasional Variabel .....	44
3.2	Populasi dan sampel .....	47
3.3	Jenis dan Sumber Data .....	49
3.4	Metode pengumpulan data .....	49
3.5	Metode Analisis .....	52
3.5.1	Analisis Statistik Deskriptif .....	52
3.5.2	Analisis Komponen Utama ( <i>Principal Component Analysis</i> ) ....	52
3.5.2.1	Seleksi dan Pengukuran Variabel .....	53
3.5.2.2	Penentuan Jumlah Faktor .....	54
3.5.2.3	Rotasi Faktor .....	54
3.5.2.4	Intepretasi Hasil .....	55
3.5.3	Analisis Regresi Logistik .....	56
3.5.4	Uji Hipotesis dan Signifikansi .....	58
3.5.4.1	Uji Z .....	58
3.5.4.2	Uji <i>Goodnes Of Fit</i> .....	60
3.5.4.3	Uji LR .....	60
BAB IV	ANALISIS DATA DAN PEMBAHASAN .....	61
4.1	Gambaran Umum Responden .....	61
4.1.1.	Deskripsi Responden berdasarkan Umur .....	61
4.1.2.	Deskripsi Responden berdasarkan Pendidikan .....	62
4.1.3.	Deskripsi Responden berdasarkan Pekerjaan .....	63
4.2	Analisis Data .....	64
4.2.1.	Uji Instrumen .....	64
4.2.2.	Deskripsi Variabel Penelitian .....	67
4.2.2.1	Keputusan Memilih BRT .....	67
4.2.2.2	Persepsi Harga .....	67
4.2.2.3	Persepsi Kenyamanan .....	69
4.2.2.4	Persepsi Keandalan .....	70
4.2.2.5	Persepsi Aksesibilitas .....	72
4.2.2.6	Persepsi Keamanan .....	73

4.2.3.	Analisis Regresi Logistik .....	74
4.2.3.1.	Pengujian Kelayakan Model (Model Fit) .....	75
4.2.3.2.	Koefisien Determinasi .....	75
4.2.3.3.	Pengujian Koefisien Regresi.....	76
4.3	Intepretasi Hasil.....	79
4.3.1	Pengaruh Persepsi Harga Terhadap Pemilihan BRT .....	80
4.3.2	Pengaruh Persepsi Kenyamanan Terhadap Pemlihan BRT .....	81
BAB V	PENUTUP.....	83
5.1.	Kesimpulan.....	83
5.2.	Saran .....	84
DAFTAR PUSTAKA	.....	86
LAMPIRAN-LAMPIRAN	.....	89

## DAFTAR TABEL

Tabel 1.1	Jumlah Kendaraan Bermotor Tahun 2011-2015 di Kota Semarang ...	3
Tabel 1.2	Tingkat Kepadatan jalan di Kota Semarang Berdasarkan Tingkat Pelayanan Jalan ( <i>Level of Service</i> ) .....	5
Tabel 1.3	Jumlah Angkutan Umum di Kota Semarang .....	7
Tabel 1.4	Kesimpulan Penelitian Kualitas Pelayanan Angkutan Umum di Kota Semarang .....	8
Tabel 2.1	Tabel Utilitas Marjinal .....	24
Tabel 2.2	Alternatif Kemungkinan Konsumsi .....	27
Tabel 3.1	Deskripsi Variabel Penelitian .....	47
Tabel 3.2	Rancangan Kuesioner .....	51
Tabel 4.1	Kategori Umur Responden .....	62
Tabel 4.2	Tingkat Pendidikan Terakhir Responden.....	63
Tabel 4.3	Jenis Pekerjaan Responden .....	64
Tabel 4.4	Hasil Pengujian Validitas.....	65
Tabel 4.5	Hasil Pengujian Reliabilitas .....	66
Tabel 4.6	Keputusan Memilih BRT .....	67
Tabel 4.7	Responden Menurut Persepsi Harga .....	68
Tabel 4.8	Responden Menurut Persepsi Kenyamanan.....	70
Tabel 4.9	Responden Menurut Persepsi Keandalan.....	71
Tabel 4.10	Responden Menurut Persepsi Aksesibilitas .....	72
Tabel 4.11	Responden Menurut Persepsi Keamanan.....	74
Tabel 4.12	LR Ratio.....	75
Tabel 4.13	Hasil Uji Koefisien Determinasi .....	76
Tabel 4.14	Hasil uji Hipotesis .....	77

## **DAFTAR GAMBAR**

Gambar 1.1	Tingkat Kepadatan Penduduk Kota Semarang tahun 2011 - 2015	2
Gambar 1.2	Jumlah Penumpang BRT Trans Semarang.....	10
Gambar 2.1	Kurva Indiferen .....	21
Gambar 2.2	Peta Indiferensi.....	22
Gambar 2.3	Kurva Utilitas Marjinal .....	25
Gambar 2.4	Garis Anggaran Konsumen .....	27
Gambar 2.5	Kurva Keseimbangan Konsumen.....	29
Gambar 2.6	Kerangka Pemikiran Teoritis .....	42



# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

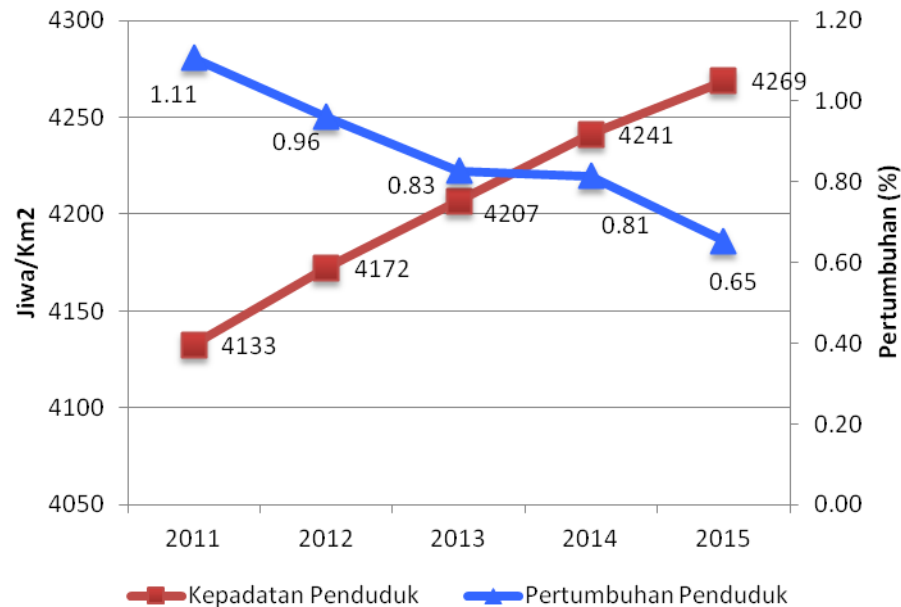
### **1.1 Latar Belakang Masalah**

Kota Semarang merupakan salah satu kota yang memiliki arus mobilitas cukup besar. Menurut Todaro (dalam Mantra, 2012) seseorang melakukan perpindahan karena adanya motif ekonomi yaitu perpindahan yang dilakukan karena adanya ketimpangan ekonomi antara satu daerah dengan daerah lainnya atau dari daerah perdesaan ke perkotaan. Akibat dari perpindahan tersebut suatu daerah akan mengalami pertumbuhan jumlah penduduk. Menurut Sari (2011) meningkatnya jumlah penduduk suatu kota dikarenakan meningkat pula jumlah pergerakan atau mobilitas masyarakat dalam rangka pemenuhan kebutuhan hidupnya. Tingginya arus mobilitas penduduk di kota besar disebabkan oleh tingginya angka kepadatan penduduk (Martini dan Sudibia, 2013).

Kepadatan penduduk merupakan ukuran terhadap jumlah penduduk yang dibagi berdasarkan luas lahan, semakin banyak penduduk dengan luas lahan yang kecil menggambarkan bahwa diwilayah itu telah terjadi kepadatan (Berdame, 2016). Menurut BPS Luas wilayah kota Semarang sebesar 373.70 km<sup>2</sup> dengan jumlah penduduk tahun 2015 sebesar 1.595.267 jiwa memiliki tingkat kepadatan penduduk sebesar 4269 jiwa/Km<sup>2</sup>, kepadatan tersebut meningkat disebabkan pertumbuhan penduduk yang meningkat setiap tahunnya.

**Gambar 1.1**

**Tingkat Kepadatan Penduduk Kota Semarang tahun 2011 - 2015**



Sumber : Kota Semarang Dalam Angka 2016

Berdasarkan Gambar 1.1 diketahui meningkatnya kepadatan penduduk di Kota Semarang setiap tahunnya, peningkatan kepadatan penduduk Kota Semarang dari tahun 2011 hingga tahun 2015 yaitu pada tahun 2012 sebesar 0,96%. Dengan nilai persentase rata-rata pertumbuhan sebesar 0,87% per tahunnya. Dengan tingkat kepadatan penduduk yang cukup tinggi tersebut mobilitas yang terjadi akan terus meningkat.

Transportasi mendukung mobilitas penduduk suatu kota. transportasi adalah perpindahan barang dan manusia dari suatu tempat ke tempat tujuan, dalam proses pengangkutan terdapat gerakan dari tempat asal (awal kegiatan pengangkutan) hingga menuju ke tempat tujuan (akhir kegiatan pengangkutan) (Nasution, 2004)

Menurut Khisty dan Lall (2005) ada beberapa alasan yang menyebabkan manusia dan barang bergerak dari suatu tempat ke tempat lainnya dapat dijelaskan oleh ketiga kondisi berikut: Pertama, komplementaritas, daya tarik relatif antara dua atau lebih tempat tujuan; Kedua, Transferabilitas, yaitu keinginan untuk mengatasi kendala jarak dengan diukur dari waktu dan uang yang dibutuhkan, serta teknologi terbaik apa yang tersedia untuk mencapainya; dan Ketiga, persaingan antar beberapa lokasi untuk memenuhi permintaan dan penawaran.

Secara umum moda transportasi untuk angkutan penumpang ada dua kelompok, yaitu kendaraan pribadi dan kendaraan umum. Kendaraan pribadi adalah kendaraan yang sifat penggunaannya tidak untuk umum, sedangkan kendaraan atau angkutan umum adalah kendaraan yang sifat penggunaannya digunakan untuk umum (Dewantoro, 2015).

Jumlah transportasi di Kota Semarang semakin meningkat tiap tahunnya. Berdasarkan Tabel 1.1 peningkatan kendaraan bermotor Kota Semarang dari tahun 2011 hingga tahun 2015 yaitu pada tahun 2012 sebesar 13,7%, dan nilai pertumbuhannya dengan rata-rata sebesar 3,4% tiap tahunnya.

**Tabel 1.1**

**Jumlah Kendaraan Bermotor Tahun 2011-2015 di Kota Semarang**

No	Tahun	Kendaraan Roda 2	Kendaraan Roda 4	Total
1	2011	123.527	37.964	161.491
2	2012	119.019	48.140	167.159
3	2013	119.019	48.140	167.159
4	2014	151.286	38.821	190.107
5	2015	151.286	38.821	190.107

Sumber: Semarang Dalam Angka 2016, Data Diolah

Peningkatan jumlah kendaraan bermotor ini juga harus diimbangi dengan infrastruktur yang memadai. Menurut Adisasmita (2012) semakin besar moda transportasi (kendaraan bermotor) yang menggunakan, dibutuhkan infrastruktur transportasi yang makin berkapasitas pula. Infrastruktur transportasi darat salah satunya merupakan jalan. Menurut BPS (2016) Meningkatnya usaha pembangunan jalan semakin memudahkan mobilitas penduduk dan memperlancar lalu lintas barang dari suatu daerah ke daerah lain.

Panjang Jalan yang dimiliki kota Semarang pada tahun 2013 Menurut BPS sebesar 2.785,28 Km dan sampai saat ini tidak mengalami perubahan yang signifikan dari tahun ketahun, dengan keadaan jumlah kendaraan bermotor yang terus meningkat dan tidak disertai pembangunan infrastruktur hal tersebut akan menimbulkan kepadatan jalan akibat penumpukan kendaraan bermotor atau disebut juga dengan kemacetan.

Menurut Nugroho (2009) kepadatan jalan atau kemacetan disebabkan beberapa faktor yaitu percampuran antara pergerakan dalam kota dengan pergerakan antar kota, kapasitas jaringan jalan yang tidak sepadan dengan intensitas pergerakan dan kapasitas jaringan jalan dalam kota yang tereduksi. Tingkat kepadatan jalan dapat digambarkan dengan *V/C Ratio* yaitu perbandingan antara volume kendaraan bermotor dengan kapasitas jalan yang terdapat disuatu daerah. Semakin mendekati angka 1 nilai *V/C Ratio*, maka tingkat kepadatan lalu lintas semakin tinggi. Semakin tinggi *V/C ratio* suatu ruas jalan maka semakin rendah pula tingkat pelayanan yang dimiliki oleh jalan tersebut serta tingkat kepadatannya makin tinggi.

**Tabel 1.2**  
**Tingkat Kepadatan jalan di Kota Semarang**  
**Berdasarkan Tingkat Pelayanan Jalan (*Level of Service*)**

No	Ruas Jalan	Volume	Kapasitas	V/C Ratio (smp/jam)	kategori
1	Jl. Pandanaran	5720,43	6696,43	0,85	E
2	Jl. Brigjend. Soediarso	6089,17	6576,47	0,93	E
3	Jl. Teuku Umar	6026,91	6406,2	0,94	E
4	Jl. Wahidin	5200,88	5911	0,88	E
5	Jl. MT. Haryono	5526,91	6284,52	0,88	E
6	Jl. Pahlawan	4539,37	6234,45	0,73	D
7	Jl. Sultan Agung	4113,35	4930	0,83	D
8	Jl. Kaligawe	6819,35	9541,54	0,71	D
9	Jl. Soekarno Hatta	1690,78	2283,06	0,74	D
10	Jl. Tendean	2323,53	3340,44	0,7	D
11	Jl. Ahmad Yani	4321,51	5564,8	0,78	D
12	Jl. Sriwijaya	4249,78	5437,2	0,78	D
13	Jl. Imam Bonjol	3136,74	5082,6	0,62	C
14	Jl. Woltermonginsidi	2926,75	5354,4	0,55	C
15	Jl. MH. Thamrin	2636,65	4658,33	0,57	C

*Sumber : Dishubkominfo Kota Semarang (2014)*

Keterangan :

0,0-0,19 : Kategori A: Arus bebas, volume rendah, kecepatan tinggi

0,20-0,44 : Kategori B: Arus stabil dan mulai ada pembatasan kecepatan

0,45-0,69 : Kategori C: Arus stabil kenyamanan berkendara turun dan pergerakan dibatasi

0,70-0,84 : Kategori D: Arus mendekati tidak stabil, kecepatan mulai terganggu oleh kondisi jalan

0,85-100 : Kategori E: Terjadi kemacetan lalulintas

Pada tabel 1.2 menunjukkan lima ruas jalan di Kota Semarang mengalami kemacetan yang termasuk dalam kategori E dengan rata-rata *V/C Ratio* sebesar 0,896 dan pada ruas jalan Teuku Umar memiliki nilai tertinggi sebesar 0,94.

Selain itu, pada tujuh ruas jalan lainnya termasuk pada kategori D dengan nilai rata-rata sebesar 0,75 dan pada ruas jalan Sultan Agung memiliki nilai tertinggi sebesar 0,83.

Permasalahan kemacetan yang terjadi akan memberikan dampak negatif bagi pengguna jalan maupun masyarakat yang ada disekitar. Menurut Tamin (2000) kemacetan dapat menimbulkan biaya tambahan atas penggunaan bahan bakar, penambahan waktu tempuh perjalanan, menurunnya tingkat kenyamanan dalam penggunaan jalan akibat polusi udara dan suara. Menurut Jou dan Chen (2014) banyaknya penggunaan kendaraan pribadi tidak hanya menyebabkan kemacetan lalu lintas dan waktu perjalanan lebih tetapi juga pencemaran lingkungan, dan memberikan kontribusi untuk masalah yang terkait dengan konsumsi energi.

Perencanaan sistem transportasi yang baik diperlukan dalam mengatasi permasalahan kemacetan. Pembenahan jalan, rambu-rambu jalan, serta pengadaan transportasi massal yang baik harus direncanakan dengan matang (Putra, 2013). Sistem transportasi massal menjadi salah satu solusi dalam mengurangi kemacetan. Menurut Susantono et.al (dalam Aminuddin, 2008) Sistem Transportasi massal yang baik akan mengurangi kebutuhan dan keinginan untuk mempunyai kendaraan pribadi dan berdampak pada berkurangnya jumlah kendaraan bermotor.

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 158 Ayat (1) "Pemerintah menjamin ketersediaan Angkutan Massal berbasis jalan untuk memenuhi

kebutuhan angkutan orang kendaraan umum di kawasan perkotaan”. Kota Semarang sendiri memiliki berbagai jenis angkutan umum massal seperti bus atau mobil angkutan umum yang dikelola oleh pihak swasta maupun pemerintah daerah. Pada Tabel 1.3 menunjukkan jumlah angkutan umum di kota Semarang yang berupa bus dan mobil angkutan umum.

**Tabel 1.3**  
**Jumlah Angkutan Umum di Kota Semarang**

<b>Jenis Trayek</b>	<b>Tersedia</b>	<b>Dibutuhkan</b>	<b>Tersedia (%)</b>
Trayek Utama	633	850	74,47
Trayek Cabang	1527	1537	99,35
Trayek Ranting	849	1171	72,50

*Sumber: Masterplan Transportasi Kota Semarang 2009-2029*

Jumlah angkutan umum yang tersedia pada setiap trayek masih belum terpenuhi dari target yang direncanakan oleh pemerintah kota, khususnya pada trayek utama sebagai trayek yang melayani jalan utama di Kota Semarang. Pada pelayanan angkutan dalam trayek terdiri dari tiga pelayanan, yaitu:

- Trayek utama yang dilayani oleh angkutan jenis bus yaitu trayek yang melayani jalan-jalan utama di Kota Semarang;
- Trayek cabang yang dilayani oleh angkutan jenis Mobil Penumpang Umum (MPU);
- Trayek ranting yang dilayani oleh angkutan jenis Mobil Penumpang Umum (MPU) yaitu trayek yang melayani angkutan kawasan-kawasan perumahan di Kota Semarang.

**Tabel 1.4**  
**Kesimpulan Penelitian Kualitas Pelayanan Angkutan Umum di Kota Semarang**

Variabel	Bus Kota	Angkutan Kota
<b>Kualitas pelayanan</b>	Sangat rendah (ITTB = 19,4%)	Rendah (ITTB = 23,51%)
<b>Sikap awak armada</b>	Sangat rendah (ITTB = 24%)	Sangat rendah (ITTB = 22,9%)
<b>Upaya pemilik untuk memberikan layanan terbaik</b>	Cukup baik (ITTB = 52%)	Cukup rendah (ITTB = 35,8%)
<b>Kenyamanan</b>	Sangat rendah	Rendah (ITTB = 12,8%)
<b>Kondisi keselamatan dan kesehatan armada</b>	Sangat rendah (ITTB = 2%)	ITTB = 2,9%
<b>Tarif berdasarkan masyarakat</b>	Sangat mahal (ITTB = 2%)	Mahal (ITTB = 2,9%)
<b>Persyaratan yang belum terpenuhi</b>	Jati diri pengemudi yang ditempatkan pada dashboard yang dikeluarkan oleh perusahaan Kotak obat dan isinya Pemakaian kartu pengenalan karyawan yang dikeluarkan pegawai oleh perusahaan Pemakaian seragam yang memenuhi syarat	Nama perusahaan atau nomor urut perusahaan masih sedikit yang sudah memenuhi syarat Penulisan trayek dengan huruf balok belum memenuhi syarat Jati diri pengemudi yang ditempatkan pada dashboard yang dikeluarkan oleh perusahaan Kotak obat dan isinya Pemakaian kartu pengenalan karyawan yang dikeluarkan pegawai oleh perusahaan Pemakaian seragam yang memenuhi syarat
<b>Persyaratan fisik yang belum terpenuhi</b>	Emisi gas dinilai masih kurang memenuhi syarat Kondisi speedometer yang kurang memenuhi syarat Tidak adanya sabuk keselamatan	Kondisi badan dan kerangka kendaraan Kapasitas pemuatan Penghapus kaca Ban Alat pengukur kecepatan Ban cadangan dan segitiga pengaman

Keterangan : ITTB = Indeks Top Two Boxes

Sumber: *Masterplan Transportasi Kota Semarang 2009-2029*

Tabel 1.4 menunjukkan bahwa secara keseluruhan kualitas pelayanan



transportasi umum berupa angkutan kota maupun bus kota di Kota Semarang masih dikategorikan rendah, hal tersebut menjadi salah tugas pemerintah dalam pembangunan dan perbaikan transportasi umum.

Pada tahun 2010 Pemerintah Kota Semarang telah menyediakan jenis transportasi massal berupa *Bus Rapid Transit* atau yang dikenal sebagai BRT Trans Semarang. *Bus Rapid Transit* (BRT) merupakan salah satu solusi yang digunakan di kota-kota besar Indonesia untuk mengatasi kemacetan. Contohnya adalah Jakarta dengan Bus Trans Jakarta, Yogyakarta dengan Bus Trans Yogyakarta. *Bus Rapid Transit* adalah salah satu jenis transportasi publik yang memberikan layanan lebih cepat dan efisien dibandingkan alat transportasi sejenis lainnya. *Bus Rapid Transit* memiliki rute tersendiri dan terintegrasi dengan baik. BRT menawarkan kenyamanan, keamanan, keselamatan, efisiensi waktu dan biaya. Tarif yang terjangkau karena menggunakan tarif sama untuk jarak jauh maupun dekat.

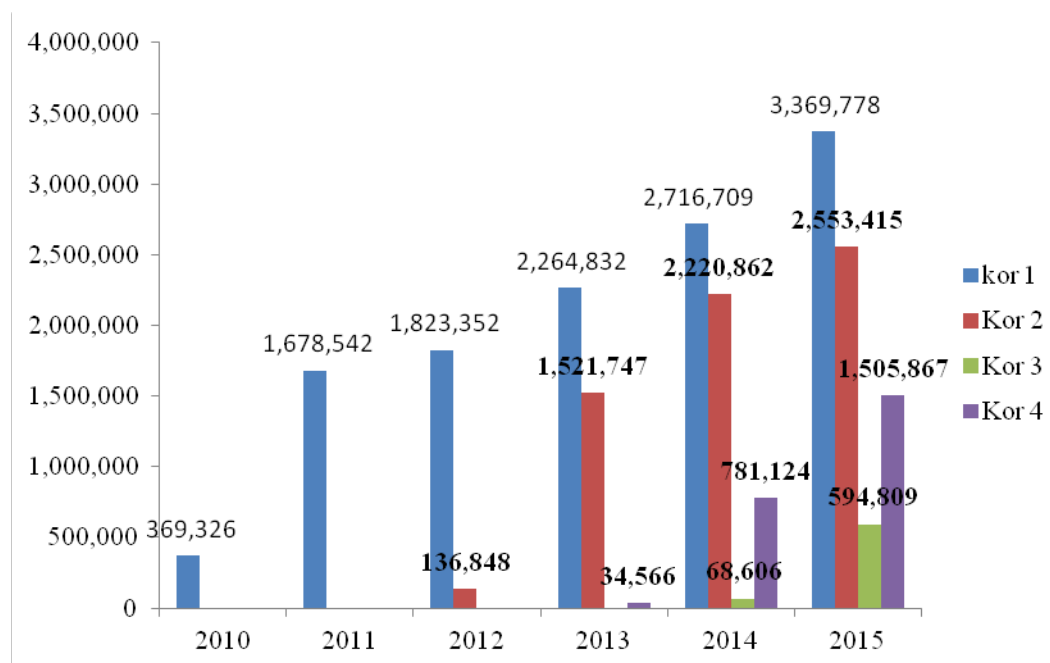
Berdasarkan Masterplan Transportasi Kota Semarang 2009-2029, angkutan umum berbasis bus seperti Bus Rapid Transit merupakan alat transportasi umum yang tepat diterapkan di Kota Semarang. BRT menggunakan sistem yang baru yang diharapkan dapat memberikan kualitas pelayanan yang lebih baik daripada alat angkutan umum lainnya yang sudah ada. Diharapkan dengan pelayanan yang lebih baik dapat menarik minat masyarakat untuk beralih menggunakan alat transportasi umum dan mengurangi penggunaan alat transportasi pribadi.

BRT Trans Semarang mulai beroperasi pada tahun 2010. Untuk koridor I

yaitu Mangkang-Penggaron mulai beroperasi pada tanggal 1 Oktober 2010, koridor II yaitu Terboyo-Sisemut mulai beroperasi pada tanggal 1 Oktober 2012, koridor IV yaitu Cangkiran-Bandara A.Yani beroperasi pada tanggal 1 Desember 2013, dan koridor III yaitu Tanjung Mas-Akpol sudah mulai beroperasi tanggal 1 November 2014.

Sejak tahun 2010 BRT Trans Semarang Beroperasi, jumlah penumpang BRT setiap tahunnya semakin meningkat. Berdasarkan gambar 1.2 Jumlah penumpang BRT Trans Semarang mengalami pertumbuhan setiap tahunnya dengan nilai persentase rata-rata pada koridor 1 sebesar 86%, koridor 2 sebesar 179%, koridor 3 sebesar 128%, dan koridor 4 sebesar 375%.

**Gambar 1.2**  
**Jumlah Penumpang BRT Trans Semarang**



Sumber: BLU Trans Semarang

BRT masih memiliki kualitas pelayanannya masih rendah. Sebagian besar penumpang BRT Trans Semarang mengeluh mengenai jumlah tempat duduk tidak sesuai dengan jumlah penumpang, halte yang kurang bersih, kurang terawat, dan kurang teduh, serta lamanya waktu menunggu bus (Prasurvey). Keluhan lainnya ialah belum tersedia papan informasi mengenai kedatangan BRT, kurangnya perhatian bagi calon penumpang penyandang cacat, ibu hamil, lansia untuk menggunakan BRT, dan sistem tiket yang masih berjalan secara manual atau ditarik oleh petugas (Trinandika, *et al.*, 2013).

Penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Lestari (2007) tentang pengaruh status sosial ekonomi terhadap pemilihan moda transportasi untuk perjalanan kerja dengan menggunakan variabel independennya adalah biaya perjalanan waktu perjalanan, aksesibilitas/kemudahan, kepemilikan moda, status sosial ekonomi, struktur rumah tangga, dan kenyamanan disimpulkan bahwa mayoritas pekerja menggunakan moda pribadi untuk perjalanan kerjanya, faktor sosial ekonomi seperti jabatan, penghasilan dan pendidikan berpengaruh terhadap pemilihan moda, dan faktor selain sosial ekonomi seperti biaya perjalanan, kepemilikan kendaraan, waktu dan jarak turut mempengaruhi pemilihan moda.

Pada penelitian yang dilakukan oleh Djakfar, dkk. (2010) mengenai studi karakteristik dan model pemilihan moda angkutan mahasiswa menyatakan bahwa uang saku, jenis kelamin, kepemilikan SIM, lama perjalanan dari rumah ke kampus, ketersediaan angkutan, nyaman dan cocok, waktu perjalanan memiliki pengaruh yang signifikan terhadap pemilihan moda transportasi menuju kampus

Permasalahan kualitas pelayanan transportasi umum di Kota Semarang

berupa transportasi BRT maupun Non-BRT menjadi suatu hal yang perlu diperhatikan pemerintah kota agar sarana transportasi umum yang di sediakan menjadi salah satu solusi dalam permasalahan transportasi yang ada.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Kota Semarang merupakan Ibukota Jawa Tengah dengan luas wilayah 373.70 km<sup>2</sup> dan jumlah penduduk sebesar 1.595.267 jiwa memiliki tingkat kepadatan penduduk sebesar 4269 jiwa/Km<sup>2</sup>. Adanya Kepadatan Penduduk dan pertumbuhan penduduk, mengakibatkan meningkatnya arus mobilitas penduduk.

Mobilitas penduduk yang meningkat seharusnya diimbangi dengan infratrstruktur yang memadai. Namun pada kenyataannya tidak ada perubahan atau penambahan panjang dan sarana transportasi publik masih belum memadai. Sehingga penduduk lebih memilih jenis kendaraan pribadi dengan jumlah kendaraan bermotor sebesar 190.107, dengan jumlah kendaraan pribadi yang terus bertambah dan tidak diimbangi dengan infrastruktur yang memadai dapat menimbulkan permasalahan transportasi yang salah satunya ialah kemacetan.

Salah satu upaya pemerintah dalam mengatasi permasalahan transportasi khususnya kemacetan ialah dengan pengadaan sarana angkutan umum. Namun angkutan umum berupa angkutan kota dan bus kota yang disediakan pemerintah memiliki kualitas pelayanan yang dikategorikan rendah. Dalam usaha meningkatkan pelayanan kualitas angkutan umum, pada tahun 2010 Pemerintah Kota Semarang menyediakan angkutan umum massal yaitu BRT Trans Semarang.

Keunggulan yang dimiliki BRT Trans Semarang dibandingkan dengan angkutan umum lainnya, diharapkan mampu meningkatkan pelayanan dan

mengalihkan masyarakat yang biasanya menggunakan kendaraan pribadi menjadi menggunakan BRT Trans Semarang. Namun pada kenyataannya dalam pengoperasian BRT Trans Semarang, pelayanan diberikan saat ini dirasa belum memberikan kepuasan kepada pengguna BRT.

Dengan melihat kurangnya tingkat pelayanan yang diberikan transportasi umum BRT maupun Non-BRT Trans Semarang saat ini, maka perlu dilakukan analisis mengenai preferensi masyarakat terhadap kemungkinan pemilihan moda transportasi BRT dan Non-BRT, dengan demikian muncul pertanyaan dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Bagaimana pengaruh harga terhadap kemungkinan pemilihan moda BRT Trans Semarang dan Non-BRT?
2. Bagaimana pengaruh faktor kenyamanan terhadap kemungkinan pemilihan moda BRT Trans Semarang dan Non-BRT?
3. Bagaimana pengaruh faktor keandalan terhadap kemungkinan pemilihan moda BRT Trans Semarang dan Non-BRT?
4. Bagaimana pengaruh faktor aksesibilitas terhadap kemungkinan pemilihan moda BRT Trans Semarang dan Non-BRT?
5. Bagaimana pengaruh faktor keamanan terhadap kemungkinan pemilihan moda BRT Trans Semarang dan Non-BRT?

### **1.3 Tujuan dan Kegunaan Penelitian**

#### **1.3.1 Tujuan Penelitian**

Berdasarkan rumusan masalah yang ada tujuan penelitian ini adalah:

1. Menganalisis pengaruh harga terhadap kemungkinan pemilihan moda

BRT Trans Semarang dan Non-BRT.

2. Menganalisis pengaruh faktor kenyamanan terhadap kemungkinan pemilihan moda BRT Trans Semarang dan Non-BRT.
3. Menganalisis pengaruh faktor keandalan terhadap kemungkinan pemilihan moda BRT Trans Semarang dan Non-BRT.
4. Menganalisis pengaruh faktor aksesibilitas terhadap kemungkinan pemilihan moda BRT Trans Semarang dan Non-BRT.
5. Menganalisis pengaruh faktor keamanan terhadap kemungkinan pemilihan moda BRT Trans Semarang dan Non-BRT.

### **1.3.2 Kegunaan Penelitian**

Hasil yang diperoleh dari penelitian ini diharapkan berguna untuk :

1. Pemerintah Daerah Kota Semarang, dapat dipergunakan sebagai tambahan informasi dalam mengevaluasi dan merumuskan kebijakan dalam menghadapi permasalahan transportasi dan peningkatan pelayanan kepada masyarakat pengguna transportasi umum di Kota Semarang
2. Peneliti lainnya, sebagai bahan rujukan bagi peneliti lanjutan yang berkaitan dengan transportasi
3. Penulis, sebagai sarana pembelajaran dalam memahami dan mempelajari permasalahan transportasi di Kota Semarang

### **1.4 Sistematika Penulisan**

Sistematika penulisan penelitian ini sebagai berikut :

Bab 1 merupakan pendahuluan yang menguraikan penjelasan tentang latar

belakang masalah, perumusan masalah, tujuan dan kegunaan penelitian, dan sistematika penulisan.

Bab 2 berisi tentang literatur serta penelitian terdahulu yang mendasari penelitian ini. Literatur dan penelitian terdahulu yang menjadi dasar penelitian ini dan mengandung suatu hubungan terkait permasalahan yang menjadi objek penelitian.

Bab 3 memaparkan model penelitian, definisi operasional, jenis dan sumber data, metode pengumpulan data, dan metode analisis yang mendukung dalam penelitian.

Bab 4 menyajikan deskripsi objek penelitian, analisis data, dan pembahasan dari rumusan masalah yang ada.

Bab 5 Memaparkan simpulan hasil penelitian dan saran yang ditujukan bagi pihak-pihak terkait