

**ANALISIS TINGKAT EFEKTIVITAS TRANS MEBIDANG SEBAGAI
TRANSPORTASI PUBLIK DI PROVINSI SUMATERA UTARA**

Oleh :

NINDYA KARINA BR GINTING

NIM 0501161014

Program Studi

EKONOMI ISLAM



FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SUMATERA UTARA

MEDAN

2020

**ANALISIS TINGKAT EFEKTIVITAS TRANS MEBIDANG SEBAGAI
TRANSPORTASI PUBLIK DI PROVINSI SUMATERA UTARA**

SKRIPSI

**Diajukan Sebagai Syarat Memperoleh Gelar
Sarjana (S1) Program Ekonomi Islam
Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam
UIN Sumatera Utara**

Oleh :

**NINDYA KARINA BR GINTING
NIM 05.01.16.10.14**

**Program Studi
EKONOMI ISLAM**



**PROGRAM STUDI EKONOMI ISLAM
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SUMATERA UTARA
M E D A N
2020**

SURAT PERTANYAAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Nindya Karina Br Ginting
Nim. : 0501161014
Tempat/tgl. Lahir : Binjai, 27 maret 1999
Pekerjaan : Mahasiswa
Alamat : Jl. Palembang No. 5 Binjai

menyatakan dengan sebenarnya bahwa skripsi Yang berjudul **“ANALISIS TINGKAT EFEKTIVITAS TRANS MEBIDANG SEBAGAI TRANSPORTASI PUBLIK DI PROVINSI SUMATERA UTARA”** benar karya asli saya, kecuali kutipan-kutipan yang disebutkan sumbernya. Apabila terdapat kesalahan dan kekeliruan didalamnya, sepenuhnya menjadi tanggung jawab saya.

Demikian surat pertanyaan ini saya buat dengan sesungguhnya.

Medan, April 2020

Yang membuat pertanyaan



Nindya Karina Br Ginting

PERSETUJUAN

Skripsi Berjudul :

ANALISIS TINGKAT EFEKTIVITAS TRANS MEBIDANG SEBAGAI TRANSPORTASI PUBLIK DI PROVINSI SUMATERA UTARA

Oleh :

NINDYA KARINA BR GINTING

NIM : 0501161014

Dapat Disetujui Sebagai Salah Satu Persyaratan Untuk Memperoleh Gelar Sarjana
Ekonomi Islam (SE) Pada Program Studi Ekonomi Islam.

Medan, Maret 2020

Pembimbing I



M. Irwan Padli Nasution ST, MM, M.Kom
NIP.1975021320106041003

Pembimbing II



Nur Ahmadi Bi Rahmani, M.Si
NIB. 1100000093

Mengetahui

Ketua Jurusan Ekonomi Islam



Dr. Marliyah, MA
NIP.197601262003122003

PENGESAHAN

Skripsi berjudul "ANALISIS TINGKAT EFEKTIVITAS TRANSMEBIDANG SEBAGAI TRANSPORTASI PUBLIK DI PROVINSI SUMATERA UTARA" an. Nindya Karina Br.Ginting, NIM 0501161014 Program Studi Ekonomi Islam telah dimunaqasyahkan dalam Sidang Munaqasyah Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri Sumatera Utara Medan pada tanggal 30 April 2020. Skripsi ini telah diterima untuk memenuhi syarat memperoleh gelar Sarjana Ekonomi (S.E) pada Prodi Ekonomi Islam.

Medan, 30 April 2020
Panitia Sidang Munaqasyah Skripsi
Program Studi Ekonomi Islam UIN-SU

Ketua,

Dr. Marlyyah, M. Ag
NIP. 197601262003122003
NIDN. 2026017602

Sekretaris,

Imsar M. Si
NIP. 198703032015031004
NIDN. 2003038701

Anggota

M. Irwan Padli Nasution, MM, M.Kom
NIP. 197502132006041003
NIDN. 2013027501

Nur Ahmadi Bi Rahmani, M. Si
NIP. 1100000093
NIDN. 2028129001

Ahmad Amin Dalimunthe, M.Hum, Ph.D
NIP. 198407122011011004
NIDN. 2012078402

Imsar M. Si
NIP. 198703032015031004
NIDN. 2003038701

Mengetahui,

Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam
UIN Sumatera Utara Medan



Indri Soemitra, MA
NIP. 197601262003122003
NIDN. 2007057602

ABSTRAK

Nindya Karina Br Ginting, NIM 0501161014. “Analisis Tingkat Efektivitas Trans Mebidang Sebagai Transportasi Publik di Provinsi Sumatera Utara”. Dibawah bimbingan Bapak M.Irwan Padli Nasution ST,MM, M.Kom sebagai Pembimbing Skripsi I, dan Bapak Nur Ahmadi Bi Rahmani, M.Si sebagai Pembimbing Skripsi II

Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui dan menganalisis tingkat efektivitas bus Trans Mebidang sebagai transportasi pulik di provinsi Sumatera Utara dan kedudukannya bagi masyarakat. Penelitian ini terdiri dari 5 indikator yaitu kemacetan, aksesibilitas, kapasitas, harga dan ketepatan waktu. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui tingkat efektifitas dan kedudukan BRT Trans Mebidang sebagai Transportasi Publik di Provinsi Sumatera Utara. Populasi dalam penelitian ini terbagi menjadi 2 yaitu pada koridor 1 sebanyak 1.950 orang dan koridor 2 sebanyak 1.017 orang. Sampel yang dipilih dalam penelitian adalah 95 responden pada koridor 1 dan 91 responden pada koridor 2. Teknik pengumpulan sampel dilakukan dengan teknik *accidental sampling*. Dengan menggunakan kuesioner dengan pengukuran Skala Likert. Penelitian ini menggunakan metode pendekatan kuantitatif deskriptif, metode analisis data menggunakan uji validitas dan reliabilitas, analisis deskriptif dan analisis efektivitas. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa tingkat efektivitas Trans Mebidang pada koridor 1 mencapai 64,98% dan masuk dalam kategori cukup efektif, sedangkan pada koridor 2 mencapai angka 64,43% dan masuk dalam kategori cukup efektif. Dalam segi efektivitas, penerapan bus Trans Mebidang secara keseluruhan dinilai cukup efektif, hal ini mengakibatkan kedudukan bus Trans Mebidang juga menjadi cukup penting untuk hadir di masyarakat.

Kata Kunci : Transportasi Publik, Bus Rapid Transit (BRT), Trans Mebidang, Efektivitas

KATA PENGANTAR



Assalamu'alaikum Wr. Wb

Alhamdulillahirobbil alamin, segala puji dan syukur penulis ucapkan atas kehadiran Allah SWT yang telah memberikan rahmat-Nya berupa kesehatan dan kesempatan sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini tepat pada waktunya. Shalawat berangkaikan salam senantiasa dilimpahkan kepada Nabi Muhammad SAW yang telah membawa umat manusia dari alam kegelapan menuju alam yang terang benderang. Teristimewa untuk kedua orangtua penulis Ayahanda Rijali Ginting dan Ibunda Adelina Lingga yang telah memberikan banyak motivasi, perhatian, doa dan kasih sayangnya kepada penulis. Terimakasih untuk kepercayaan yang telah diberikan sehingga penulis dapat memenuhi segala harapan yang diinginkan. Terucap rasa syukur yang teramat karena penulis dapat menyelesaikan karya ilmiah skripsi dengan judul “Analisis Tingkat Efektivitas Bus Trans Mebidang Sebagai Transportasi Publik di Provinsi Sumatera Utara” dengan lancar. Skripsi ini disusun guna memperoleh persyaratan akademis untuk memperoleh gelar sarjana (S1) Ekonomi Islam pada program Ekonomi Islam di Universitas Negeri Sumatera Utara.

Selain itu, dalam penyelesaian skripsi ini penulis banyak mendapatkan bantuan bimbingan dan arahan dari berbagai pihak yang telah banyak membantu dalam penulisan skripsi ini. Oleh karenanya, penulis pun menyampaikan rasa terima kasih kepada:

1. Bapak Prof. Dr. H. Saidurrahman Harahap, M.Ag selaku Rektor Universitas Islam Negeri Sumatera Utara.
2. Bapak Dr. Andri Soemitra, MA selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri Sumatera Utara.
3. Ibu Dr. Marliyah, M.Ag selaku Ketua Jurusan Ekonomi Islam Universitas Islam Negeri Sumatera Utara.
4. Bapak M.Irwan Padli Nasution ST, MM, M.Kom selaku pembimbing Skripsi I yang telah meluangkan waktu, tenaga dan pikiran untuk membimbing sehingga skripsi ini dapat diselesaikan sebagaimana yang diharapkan.
5. Bapak Nur Ahmadi Bi Rahmani, M.Si selaku pembimbing Skripsi II yang telah meluangkan waktu, tenaga dan pikiran untuk membimbing sehingga skripsi ini dapat diselesaikan sebagaimana yang diharapkan.
6. Ibu Annio Indah Lestari Nst, SE, M.Si selaku penasehat akademik yang turut berperan dalam membantu penulis selama proses perkuliahan dan penyusunan proposal skripsi.
7. Seluruh staf pengajar dan pegawai lingkungan jurusan Ekonomi Islam Universitas Negeri Sumatera Utara atas segala didikan dan bantuannya selama masa perkuliahan.
8. Pimpinan, manager dan seluruh staff karyawan Perum DAMRI kantor cabang Medan yang telah mengizinkan dan membantu penulis untuk mengadakan riset.
9. Seluruh teman-teman Ekonomi Islam D angkatan 2016 yang selalu berjuang bersama dalam proses perkuliahan.

10. Seluruh responden penelitian bus Trans Mebidang, terimakasih untuk partisipasi dan bantuannya. Tanpa kalian skripsi ini tidak akan dapat penulis selesaikan.
11. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu yang telah membantu penulis di dalam penyelesaian skripsi ini.

Penulis memohon semoga Allah SWT dapat memberikan balasan yang terbaik atas bantuan yang telah diberikan kepada penulis. Akhir kata penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi kita semua untuk mengembangkan keilmuan di masa yang akan datang. Amiin Ya rabbal 'alamin

Wassalamu'alaikum Wr. Wb

Medan, Maret 2020
Penulis,

Nindya Karina Br Ginting
NIM. 0501161014

DAFTAR ISI

PERSETUJUAN	i
ABSTRAK.....	ii
KATA PENGANTAR.....	iii
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR GAMBAR.....	xi
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Identifikasi Masalah	7
C. Batasan Masalah.....	8
D. Perumusan Masalah.....	8
E. Tujuan dan Manfaat Penelitian	8
BAB II KAJIAN TEORITIS	
A. Transportasi Publik.....	9
1. Pengertian Transportasi Publik.....	9
2. Kriteria Transportasi Publik.....	10
3. Peran dan Manfaat Transportasi.....	11
4. Tujuan Transportasi Publik.....	13
B. Bus Rapid Transit.....	14
1. Pengertian Bus Rapid Transit.....	14
2. Sistem Bus Rapid Transit.....	15

C. Trans Mebidang.....	17
D. Kedudukan Bus Rapid Transit sebagai moda transportasi.....	18
E. Efektivitas.....	18
1. Pengertian Efektivitas.....	18
2. Ukuran Efektivitas.....	20
3. Pendekatan yang digunakan dalam penilaian Efektivitas.....	26
F. Penelitian Terdahulu.....	28
G. Kerangka Teoritis.....	30

BAB III METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian.....	33
B. Lokasi dan Waktu Penelitian.....	34
C. Populasi dan Sampel.....	34
D. Data Penelitian.....	36
E. Teknik Pengumpulan Data.....	36
F. Definisi Operasional.....	38
G. Teknik Analisis Data.....	39

BAB IV TEMUAN PENELITIAN

A. Gambaran Lokasi Penelitian.....	44
B. Deskripsi Data Penelitian.....	47
C. Uji Persyaratan Analisis.....	102
D. Interpretasi Hasil Penelitian.....	105
E. Pembahasan.....	107

BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan.....	117
B. Saran - Saran	118

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

DAFTAR TABEL

Tabel		Hal
1.1	Jumlah penumpang Trans Mebidang 2019.....	6
2.1	Penelitian Terdahulu.....	28
3.1	Pengukuran Skala Likert.....	37
3.2	Standar Ukuran Efektivitas.....	43
4.1	Karakteristik Responden Koridor 1 Berdasarkan Jenis Kelamin.....	48
4.2	Karakteristik Responden Koridor 2 Berdasarkan Jenis Kelamin.....	48
4.3	Karakteristik Responden Koridor 1 Berdasarkan Usia.....	48
4.4	Karakteristik Responden Koridor 2 Berdasarkan Usia	49
4.5	Karakteristik Responden Koridor 1 Berdasarkan Pekerjaan	50
4.6	Karakteristik Responden Koridor 2 Berdasarkan Pekerjaan	50
4.7	Karakteristik Responden Koridor 1 Berdasarkan Penggunaan Bus	51
4.8	Karakteristik Responden Koridor 2 Berdasarkan Penggunaan Bus.....	52
4.9	Penyajian Data Indikator Kemacetan (Koridor 1).....	53
4.10	Penyajian Data Indikator Kemacetan (Koridor 2).....	58
4.11	Penyajian Data Indikator Aksesibilitas (Koridor 1).....	63
4.12	Penyajian Data Indikator Aksesibilitas (Koridor 2).....	68
4.13	Penyajian Data Indikator Kapasitas (Koridor 1).....	73
4.14	Penyajian Data Indikator Kapasitas (Koridor 2).....	78

4.15	Penyajian Data Indikator Harga (Koridor 1).....	82
4.16	Penyajian Data Indikator Harga (Koridor 2).....	87
4.17	Penyajian Data Indikator Ketepatan Waktu (Koridor 1).....	92
4.18	Penyajian Data Indikator Ketepatan Waktu (Koridor 2).....	97
4.19	Uji Validitas Instrumen Penelitian Koridor 1.....	102
4.20	Uji Validitas Instrumen Penelitian Koridor 2.....	103
4.21	Uji Reliabilitas Pada Koridor 1.....	104
4.22	Uji Reliabilitas Pada Koridor 2.....	105
4.23	Hasil Penelitian.....	107

DAFTAR GAMBAR

Gambar		Hal
2.1	Kerangka Konseptual.....	31
4.1	Peta Jalur Rute Trans Mebidang Koridor 1.....	46
4.2	Peta Jalur Rute Trans Mebidang Koridor 2.....	46
4.3	Jawaban Responden Pernyataan X1.1 di Koridor 1.....	54
4.4	Jawaban Responden Pernyataan X1.2 di Koridor 1.....	55
4.5	Jawaban Responden Pernyataan X1.3 di Koridor 1.....	56
4.6	Jawaban Responden Pernyataan X1.4 di Koridor 1.....	57
4.7	Jawaban Responden Pernyataan X1.1 di Koridor 2.....	59
4.8	Jawaban Responden Pernyataan X1.2 di Koridor 2.....	60
4.9	Jawaban Responden Pernyataan X1.3 di Koridor 2.....	61
4.10	Jawaban Responden Pernyataan X1.4 di Koridor 2.....	62
4.11	Jawaban Responden Pernyataan X2.1 di Koridor 1.....	64
4.12	Jawaban Responden Pernyataan X2.2 di Koridor 1.....	65
4.13	Jawaban Responden Pernyataan X2.3 di Koridor 1.....	66
4.14	Jawaban Responden Pernyataan X2.4 di Koridor 1.....	67
4.15	Jawaban Responden Pernyataan X2.1 di Koridor 2.....	69
4.16	Jawaban Responden Pernyataan X2.2 di Koridor 2.....	70
4.17	Jawaban Responden Pernyataan X2.3 di Koridor 2.....	71
4.18	Jawaban Responden Pernyataan X2.4 di Koridor 2.....	72
4.19	Jawaban Responden Pernyataan X3.1 di Koridor 1.....	74
4.20	Jawaban Responden Pernyataan X3.2 di Koridor 1.....	75

4.21	Jawaban Responden Pernyataan X3.3 di Koridor 1.....	76
4.22	Jawaban Responden Pernyataan X3.4 di Koridor 1.....	77
4.23	Jawaban Responden Pernyataan X3.1 di Koridor 2.....	78
4.24	Jawaban Responden Pernyataan X3.2 di Koridor 2.....	79
4.25	Jawaban Responden Pernyataan X3.3 di Koridor 2.....	80
4.26	Jawaban Responden Pernyataan X3.4 di Koridor 2.....	81
4.27	Jawaban Responden Pernyataan X4.1 di Koridor 1.....	83
4.28	Jawaban Responden Pernyataan X4.2 di Koridor 1.....	84
4.29	Jawaban Responden Pernyataan X4.3 di Koridor 1.....	85
4.30	Jawaban Responden Pernyataan X4.4 di Koridor 1.....	86
4.31	Jawaban Responden Pernyataan X4.1 di Koridor 2.....	88
4.32	Jawaban Responden Pernyataan X4.2 di Koridor 2.....	89
4.33	Jawaban Responden Pernyataan X4.3 di Koridor 2.....	90
4.34	Jawaban Responden Pernyataan X4.4 di Koridor 2.....	91
4.35	Jawaban Responden Pernyataan X5.1 di Koridor 1.....	93
4.36	Jawaban Responden Pernyataan X5.2 di Koridor 1.....	94
4.37	Jawaban Responden Pernyataan X5.3 di Koridor 1.....	95
4.38	Jawaban Responden Pernyataan X5.4 di Koridor 1.....	96
4.39	Jawaban Responden Pernyataan X5.1 di Koridor 2.....	98
4.40	Jawaban Responden Pernyataan X5.2 di Koridor 2.....	99
4.41	Jawaban Responden Pernyataan X5.3 di Koridor 2.....	100
4.42	Jawaban Responden Pernyataan X5.4 di Koridor 2.....	101
4.43	Rata – rata Hasil per Indikator Variabel Efektivitas.....	109

DAFTAR LAMPIRAN

Tabel		Hal
1	Surat izin mengadakan riset.....	119
2	Kuesioner Penelitian.....	120
3	Data Pernyataan Responden.....	124
4	Perhitungan Rasio Efektivitas	132
5	Hasil Pengolahan Data dengan Program SPSS versi 20.....	134

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Transportasi merupakan unsur yang sangat berpengaruh dalam roda kehidupan manusia. Semua aspek kehidupan bangsa tergantung pada sektor yang satu ini, yang berfungsi sebagai pendorong, penunjang dan penggerak pertumbuhan perekonomian. Hal ini menjadikan transportasi memegang peranan penting dalam berbagai aktivitas manusia di berbagai sektor, seperti sektor ekonomi, sektor industri, sektor pariwisata, sektor pertanian dan lain sebagainya. Semakin tinggi tingkat mobilitas suatu wilayah maka semakin kompleks sarana transportasi yang dibutuhkan oleh masyarakat. Dengan tersedianya infrastruktur ekonomi jalan darat yang menembus isolasi wilayah, dapat membawa pengaruh yang signifikan terhadap tumbuhnya kegiatan-kegiatan ekonomi baru dikalangan masyarakat.

Kebutuhan akan transportasi di suatu kawasan perkotaan umumnya dilayani oleh angkutan kota. Menurut Setijowarno dan Frazila, angkutan kota adalah angkutan dari suatu tempat ke tempat lain dalam suatu wilayah kota dengan menggunakan mobil bis umum dan/atau mobil penumpang umum yang terikat pada trayek tetap dan teratur. Dapat juga angkutan umum berupa angkutan massal atau mass rapid transit yang dapat mengangkut penumpang dalam jumlah banyak dalam satu kali perjalanan.¹ Masyarakat memerlukan angkutan umum untuk mencapai tempat kerja, untuk berbelanja, berwisata, maupun untuk memenuhi sosial-ekonomi lainnya. Tingkat mobilitas masyarakat kota lebih tinggi sehingga masyarakat memerlukan alat transportasi yang lebih efisien. Hal ini disebabkan karena aktivitas masyarakat kota lebih kompleks sehingga masyarakat kota memerlukan transportasi yang cepat, efisien, nyaman, mudah dijangkau.

¹ Djoko Setijowarno, R. B. Frazila, *Pengantar Sistem Transportasi*, (Semarang: Universitas Katolik Soegijapranata, 2001), h. 211

Kota Medan merupakan kota terbesar ketiga di Indonesia setelah Jakarta dan Surabaya. Kota Medan sebagai ibukota Provinsi Sumatera Utara telah berkembang menjadi kota metropolitan seiring dengan pertumbuhan jumlah penduduk, perkembangan ekonomi, dan semakin berkembangnya mobilitas masyarakat. Kota Medan yang juga merupakan pusat pelayanan pemerintahan, pendidikan, kesehatan, perdagangan, industri, dan lain sebagainya membuat kota Medan menjadi kota yang tingkat perekonomiannya semakin tinggi sehingga mengakibatkan mobilitas transportasi semakin meningkat. Meningkatnya mobilitas transportasi tersebut sangat dipengaruhi oleh banyaknya fasilitas-fasilitas umum yang digunakan oleh masyarakat, seperti pertokoan, mall, sekolah, rumah sakit, perkantoran, dan lain-lain. Oleh karenanya kota Medan memiliki daya tarik bagi masyarakat yang berdomisili di daerah penyangga kota Medan seperti kota Binjai dan kabupaten Deli Serdang.

Perbedaan domisili wilayah mengharuskan adanya interaksi antara kota Medan, kota Binjai dan kabupaten Deli Serdang yang kemudian menimbulkan adanya mobilisasi penduduk, salah satunya adalah mobilisasi ulang alik (komuter). Mobilisasi ulang alik dilakukan ke tempat yang berbeda dengan tempat tinggalnya dengan berbagai tujuan, baik untuk bekerja, sekolah ataupun rekreasi lalu pulang kembali ke tempat tinggalnya pada hari yang sama. Tentu mobilisasi menjadi semakin mudah dan lancar dengan adanya moda transportasi. Apabila moda transportasi yang diinginkan terpenuhi maka kegiatan menjadi lebih efektif. Untuk itu masyarakat dapat memilih moda transportasi yang diinginkan, dengan kenyamanan dan keamanan yang diutamakan.

Terdapat lebih dari 250 ribu komuter dari luar Kota Medan yang setiap harinya berkegiatan utama di Kota Medan, dimana 68 persennya adalah laki-laki dan 32 persen perempuan. Sebagian besar bekerja (63 persen), 36 persen bersekolah, dan sisanya (1 persen) mengikuti kursus. Jumlah komuter Kota Binjai yang berkegiatan utama di luar Kota Binjai sebanyak 25 ribu orang. Sementara, komuter yang berasal dari luar Kota Binjai yang berkegiatan utama di Kota Binjai adalah sebanyak 5 ribu orang. Jumlah komuter Kabupaten Deli Serdang yang berkegiatan utama di luar Kabupaten Deli Serdang sebanyak 245 ribu orang,

sedangkan komuter yang berasal dari luar Kabupaten Deli Serdang yang berkegiatan utama di Kabupaten Deli Serdang hampir mencapai 55 ribu orang.²

Dari data tersebut dapat diperoleh betapa besarnya jumlah kendaraan yang memenuhi ruas jalan di kota Medan, Binjai dan kabupaten Deli Serdang. Hal ini tentu menyebabkan kemacetan karena jalan raya yang dipenuhi dengan berbagai macam kendaraan khususnya kendaraan pribadi. Dalam sistem transportasi, masyarakat relatif cenderung memilih kendaraan pribadi daripada menggunakan angkutan umum. Hal tersebut dikarenakan aspek sarana dan prasarana yang masih belum mendukung aspek kenyamanan, pelayanan, kemudahan serta ketepatan waktu relatif yang masih rendah.

Seiring dengan berkembangnya waktu, mobilitas masyarakat semakin tinggi dan memerlukan sarana transportasi yang memadai sehingga membuat masyarakat harus jeli memilih jenis angkutan publik yang akan digunakan. Berdasarkan tulisan yang dipublikasikan dari *Board of Trade of Metropolitan Montreal*, “transportasi publik merupakan tempat yang diperuntukkan masyarakat untuk melakukan mobilisasi agar kemacetan dapat berkurang, sehingga perjalanan lebih cepat dan mudah.”³ Selain dapat menekan biaya perjalanan dan perjalanan menjadi lebih cepat, penggunaan transportasi publik yang sebagai mobilitas penduduk sangat penting bagi pertumbuhan ekonomi karena dapat meningkatkan efisiensi pasar tenaga kerja.

Salah satu contoh transportasi publik yang dapat disediakan oleh pemerintah adalah bus. Pelayanan transportasi yang bermutu seharusnya menjadi tanggungjawab pemerintah, baik pusat maupun daerah. Negara wajib menjamin ketersediaan transportasi publik yang memadai beserta kelengkapannya, baik didarat, laut maupun udara. Adapun aturan Islam dalam mengelola layanan publik tercakup dalam tiga prinsip: Pertama, prinsip bahwa pembangunan infrastruktur adalah tanggungjawab negara, bukan hanya untuk lalu lalang manusia, tetapi juga terlalu mahal dan rumit untuk diserahkan ke investor swasta.

² Heru Irawan, *Statistik Komuter Mebidang*, (Indonesia: Badan Pusat Statistik, 2015), h. viii

³ Ni Putu Citra Wulandari dan I Ketut Suidiana, “Analisis Tingkat Efektivitas Trans Sarbagita sebagai Transportasi Publik di Provinsi Bali”, dalam *Jurnal EP Unud*, VII (11): h. 2493

Kedua, prinsip bahwa perencanaan wilayah yang baik akan mengurangi kebutuhan transportasi. Ketiga, negara membangun infrastruktur publik dengan standar teknologi terakhir yang dimiliki. Teknologi yang ada termasuk teknologi navigasi, telekomunikasi, fisik jalan hingga alat transportasinya itu sendiri.

Melalui Perusahaan Umum (Perum), pengoperasian bus diharapkan mampu mengurangi kepadatan jalan dengan cara mengangkut komuter yang semula memenuhi jalan raya dengan kendaraan pribadinya lalu menggunakan moda transportasi publik. Perusahaan Umum (Perum) adalah suatu perusahaan negara yang bertujuan untuk melayani kepentingan umum, tetapi sekaligus mencari keuntungan.⁴ Hal ini sesuai dengan aturan mengenai Sistem Angkutan Umum Massal yang tertuang dalam UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Bab X Pasal 158 ayat (1) yang menjelaskan bahwa, “Pemerintah menjamin ketersediaan angkutan massal berbasis Jalan untuk memenuhi kebutuhan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum di kawasan perkotaan.” Angkutan massal yang dioperasikan di Indonesia berdasarkan Undang Undang tersebut adalah jenis *Bus Rapid Transit* (BRT).

Pengoperasian Bus Rapid Transit (BRT) merupakan himbuan dari Kementerian Perhubungan Republik Indonesia untuk seluruh kota di Indonesia dengan pemberian nama yang berbeda-beda di tiap kota, seperti Jakarta (BRT Trans Jakarta), Bandung (BRT Trans Metro Bandung), Semarang (BRT Trans Semarang), Palembang (BRT Trans Musi), Bali (BRT Trans Sarbagita) dan Yogyakarta (BRT Trans Jogja). BRT adalah moda transportasi massal berbasis bus yang mempunyai desain, pelayanan dan infrastruktur yang dikustomisasi untuk meningkatkan kualitas sistem dan menyingkirkan hal-hal seperti penundaan kedatangan dan keberangkatan yang sering ditemui pada sistem bus biasa. BRT menawarkan mobilitas, biaya terjangkau, jalur khusus, halte yang tertutup, sistem pembayaran di halte bus dan sistem informasi yang baik bagi penumpangnya.⁵

Di Provinsi Sumatera Utara BRT Trans Mebidang telah beroperasi memberi pelayanan sejak 5 November 2015 mulai dioperasikan di wilayah

⁴ Muhammad Arif, *Pengantar Bisnis*, (Tanjung Pura: 2015), h. 65

⁵ Fani, “Bus Rapid Transit (BRT)”, <http://www.itdp-indonesia.org>. Diunduh pada tanggal 2 Desember 2019

Mebidang (Medan – Binjai – Deli Serdang) oleh Perusahaan Umum DAMRI Medan. Bus Rapid Transit (BRT) Trans Mebidang adalah sarana transportasi yang menghubungkan antara Kota Binjai, Kota Medan dan Lubuk Pakam (ibukota Kabupaten Deli Serdang). Saat ini armada Bus Trans Mebidang yang ada di Kota Medan sekitar 30 unit dengan 47 halte. Bus Mebidang didatangkan langsung oleh Kementerian Perhubungan. Tujuan diadakan bus Trans Mebidang agar dapat mengatasi kemacetan di Kota Medan. Bus ini diharapkan dapat memberikan kualitas pelayanan yang lebih baik daripada angkutan umum lainnya yang sudah ada. Kehadiran Bus Rapid Transit (BRT) Trans Mebidang menjadi alternatif bagi pelaku perjalanan dalam memilih moda transportasi umum untuk melakukan perjalanan. Program Trans Mebidang menjadi salah satu program yang diharapkan mampu mengajak masyarakat untuk menggunakan transportasi publik yang telah disediakan.

—~~Pengoperasian~~ Trans Mebidang tidak seperti bus Trans Jakarta yang memiliki jalur khusus sehingga Bus Trans Mebidang masih melaju dan beriringan dengan kendaraan lain yang ada di sepanjang jalan raya, hal ini berarti ketika terjadi kemacetan maka bus trans Mebidang pun ikut merasakan kemacetan dalam perjalanannya. Saat ini Bus Trans Mebidang menyediakan dua koridor yaitu Binjai-Medan dan Medan-Lubuk Pakam. Sejak diluncurkannya transportasi publik Trans Mebidang masyarakat mulai menggunakan Trans Mebidang dalam melakukan berpergian baik bekerja, belajar ataupun kegiatan lainnya. Bus tersebut dibangun antara lain sebagai solusi permasalahan di sektor angkutan umum dan memberikan pilihan solusi untuk mengatasi kemacetan lalu lintas di Medan.

Dalam proses perjalanannya, operasional BRT Trans Mebidang memiliki permasalahan tidak adanya jalur khusus, keterjangkauan halte, keteraturan operasional seperti waktu tunggu, informasi kedatangan bus, informasi halte yang dilewati, ketepatan dan kepastian waktu keberangkatan bus, dan informasi gangguan perjalanan bus yang sering terabaikan sehingga mengurangi minat masyarakat dalam menggunakan transportasi tersebut. Hal inilah yang sebenarnya menghalangi perkembangan sistem angkutan kota massal. Hal ini menuntut adanya suatu sistem transportasi yang menunjang kelancaran pergerakan orang di Kota Medan-Binjai.

Untuk itu perlu adanya upaya pengoperasian BRT Trans Mebidang dengan seefektif dan seefisien mungkin. Salah satu masalah penting dalam sistem transportasi tersebut yang menjadi keluhan masyarakat adalah mengenai ketidakpastian waktu tunggu kedatangan bus di tiap-tiap halte, hal ini dimungkinkan antara lain karena belum adanya penjadwalan yang baik pada sistem tersebut sehingga terjadi penumpukan bus trans mebidang yang dapat membuat suasana keberangkatan menjadi tidak tertib dan tidak teratur. Selain itu dari segi pelayanan kurangnya tegur sapa dan ramah dari petugas kepada penumpang, kebersihan bus yang tidak dijaga dan tidak adanya batasan penumpang sehingga membuat penumpang berdesak-desakan ketika bus sedang ramai.

Dengan telah beroperasinya bus Trans Mebidang dengan sistem transportasi massal diharapkan dapat secara langsung maupun tidak langsung untuk pindah dari penggunaan kendaraan pribadi ke kendaraan transportasi umum untuk mengurangi sedikitnya kemacetan yang mulai terasa di ruas trayek Medan-Binjai dan Medan-Lubuk Pakam. Adapun jumlah penumpang BRT Trans Mebidang pada tahun 2019 dapat ditunjukkan pada tabel 1.1

Tabel 1.1 Jumlah Penumpang BRT Trans Mebidang 2019

Bulan	Koridor I	Koridor II
Januari	50.352	30.603
Februari	50.460	28.296
Maret	62.244	33.992
April	60.243	33.836
Mei	55.520	34.378
Juni	64.320	31.155
Juli	62.937	31.112
Agustus	52.732	25.730
September	62.957	28.035
Oktober	64.140	29.997
November	62.729	30.423
Desember	63.259	33.644

Sumber : Perum DAMRI Kantor Cabang Medan

Data yang telah dipaparkan tersebut menunjukkan jumlah penumpang di tiap koridor per bulannya pada tahun 2019. Apabila dalam pengoperasiannya tersebut Trans Mebidang berjalan dengan efektif dan efisien, maka kerja pemerintah berhasil dalam menyediakan sarana transportasi publik untuk masyarakat. Berhasil atau tidaknya pemerintah dalam mengatasi permasalahan lalu lintas dengan penciptaan sebuah layanan transportasi, sangat bergantung dari kualitas pelayanan yang ditawarkan. Maka, perlu diketahui bagaimana kinerja dan kualitas pelayanan dari Bus Trans Mebidang. Sesuai dengan Surat Keterangan Dirjen Perhubungan Darat No. 687 Tahun 2002, “kinerja ditinjau dari segi faktor muat, jumlah penumpang yang diangkut, waktu antara, kenyamanan penumpang, waktu tunggu dan survey kepuasan penumpang”. Kualitas layanan sangat menentukan antusias masyarakat dalam menggunakan layanan transportasi BRT Tans Mebidang. Sehingga apabila semakin banyak masyarakat yang menggunakan transportasi umum dan pertumbuhan jumlah pengguna kendaraan pribadi dapat ditekan maka artinya program penyediaan bus rapi transit Trans Mebidang yang disediakan pemerintah berhasil menjadi pilihan moda transportasi masyarakat.

Oleh karena itu berdasarkan latar belakang diatas, penulis bermaksud melakukan penelitian dengan judul “**Analisis Tingkat Efektivitas Trans Mebidang sebagai Transportasi Publik di Provinsi Sumatera Utara**”.

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dikemukakan di atas, masalah yang dapat diidentifikasi sebagai berikut:

1. Tingginya penggunaan kendaraan pribadi dibandingkan kendaraan umum sebagai moda transportasi
2. Semakin tingginya tingkat kemacetan di Kota Medan
3. Belum terdapat jalur khusus *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Mebidang
4. Jumlah koridor yang masih sedikit
5. Belum terdapat penjadwalan yang tetap sehingga menyebabkan ketidakteraturan keberangkatan dan kedatangan bus
6. Kualitas pelayanan yang belum optimal

C. Batasan Masalah

Untuk menghindari ruang lingkup yang terlalu luas sehingga penelitian dapat terarah dengan baik sesuai dengan tujuan penelitian. Maka batasan masalah dalam penelitian ini adalah keefektifan Trans Mebidang sebagai transportasi publik yang ada di Sumatera Utara, serta kedudukan bus Trans Mebidang yang sesuai dengan keinginan pelanggan.

D. Perumusan Masalah

Berdasarkan permasalahan di latar belakang dan identifikasi masalah yang dikemukakan sebelumnya, adapun rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana tingkat efektifitas Trans Mebidang sebagai transportasi publik di Provinsi Sumatera Utara ?
2. Bagaimana kedudukan Trans Mebidang sebagai Transportasi Publik ?

E. Tujuan dan Kegunaan

1. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut :

- a. Untuk mengetahui tingkat efektifitas BRT Trans Mebidang sebagai Transportasi Publik di Provinsi Sumatera Utara
- b. Untuk mengetahui kedudukan BRT Trans Mebidang sebagai transportasi publik

2. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat penelitian ini adaah sebagai berikut :

- a. Manfaat teoritis dapat menambah ilmu dan wawasan bagi mahasiswa ekonomi mengenai efektifitas moda transportasi publik BRT Trans Mebidang
- b. Manfaat praktis dapat digunakan sebagai data dan sumber informasi bagi pemerintah khususnya Dinas Perhubungan Kota Medan dan Perum DAMRI Kota Medan
- c. Manfaat bagi pihak lain, sebagai bahan referensi untuk melakukan penelitian sejenis yang lebih mendalam pada waktu yang akan datang.

BAB II

KAJIAN TEORITIS

A. Transportasi Publik

1. Pengertian Transportasi Publik

Transportasi berasal dari kata *transportation*, dalam bahasa Inggris yang memiliki arti angkutan, yang menggunakan suatu alat untuk melakukan pekerjaan tersebut, atau dapat pula berarti suatu proses pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan suatu alat bantu kendaraan darat, laut, maupun udara, baik umum maupun pribadi dengan menggunakan mesin atau tidak menggunakan mesin.⁶ Transportasi sebagai dasar untuk pembangunan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi.

Transportasi didefinisikan sebagai suatu sistem yang terdiri dari fasilitas tertentu beserta arus dan sistem control yang memungkinkan orang atau barang dapat berpindah dari suatu tempat ke tempat lain secara efisien dalam setiap waktu untuk mendukung aktivitas manusia.⁷ Pentingnya peran sektor transportasi bagi kegiatan ekonomi mengharuskan adanya sebuah sistem transportasi yang handal, efisien, dan efektif. Transportasi yang efektif memiliki arti bahwa sistem transportasi yang memenuhi kapasitas yang angkut, terpadu atau terintegrasi dengan antar moda transportasi, tertib, teratur, lancar, cepat dan tepat, selamat, aman, nyaman dan biaya terjangkau secara ekonomi.

Transportasi publik adalah layanan angkutan penumpang oleh sistem perjalanan kelompok yang tersedia untuk digunakan oleh masyarakat umum, biasanya dikelola sesuai jadwal, dioperasikan pada rute yang ditetapkan, dan dikenakan biaya untuk setiap perjalanan.⁸ Transportasi publik adalah setiap

⁶ Maringan Masry Simbolon, *Ekonomi Transportasi* (Jakarta: Ghalia Indonesia, 2003) h. 2

⁷ Papacostas, *Fundamentals of Transportation Engineering*, (USA: Prantice Hall, 1987)

⁸ Joseph L. Schofer. "Mass transit". *Encyclopædia Britannica* (dalam bahasa Inggris). Encyclopædia Britannica, Mass transit, also called mass transportation, or public transportation, the movement of people within urban areas using group travel technologies such as buses and trains, Diakses tanggal 30 Januari 2018

kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran. Pengangkutan orang dengan kendaraan umum dilakukan dengan menggunakan mobil bus atau mobil penumpang dilayani dengan trayek tetap atau teratur dan tidak dalam trayek.

Dalam Sistem Transportasi Nasional (Sistranas) disebutkan bahwa integrasi transportasi umum merupakan sasaran utama pengembangan sistem transportasi nasional yang ditujukan untuk memberikan jaminan keselamatan dan keamanan transportasi, keteraturan, kelancaran, kecepatan, kemudahan pencapaian, ketepatan waktu, kenyamanan, ketertiban, keterjangkauan tarif, dan tingkat polusi yang rendah dalam satu kesatuan jaringan transportasi publik tanpa terlalu membebani masyarakat namun tetap memberikan pelayanan yang maksimal dan optimal. Optimal dalam hal ini mengandung pengertian bahwa kapasitas pelayanan moda yang tersedia seimbang dengan permintaan kebutuhan perjalanan masyarakat sehingga mampu memberikan pelayanan yang maksimal pada masa sibuk namun tidak terlalu banyak moda yang menganggur pada masa sepi.⁹

2. Kriteria Transportasi Publik

Sebagai sarana transportasi publik, maka transportasi harus memenuhi kriteria pelayanan publik. Transportasi yang baik bagi pelayanan publik harus memenuhi tiga kriteria dasar, yaitu kenyamanan, keamanan, dan kecepatan.¹⁰ Ketentuan pertama adalah kenyamanan, yaitu aspek kenyamanan harus dapat dirasakan oleh penumpang yang menggunakan jasa transportasi. Penumpang akan merasa nyaman di dalam sarana transportasi bila di sarana tersebut dilengkapi dengan berbagai fasilitas yang memberikan kenyamanan bagi penumpangnya, salah satunya adalah pendingin udara, terhadap asap kendaraan bermotor, dan proses yang dijalani calon penumpang sebelum dan setelah berada dalam sarana transportasi.

⁹ P Suwardjoko Warpani, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, (Jakarta: Penerbit ITB, 2002)

¹⁰ Agus Imam Rifusua, *Analisis Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Permintaan Busway di DKI Jakarta Tahun 2004-2008*, (Tesis Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, 2010)

Ketentuan kedua adalah keamanan, aspek rasa aman yang dirasakan oleh penumpang selama mendapatkan pelayanan transportasi. Beberapa indikator yang digunakan dalam mengukur rasa aman diantaranya adalah sistem tertutup dimana sarana transportasi tidak mudah diakses oleh pihak lain yang bukan penumpang. Pada kasus bus, termasuk di dalamnya adalah halte atau terminal yang hanya diakses oleh penumpang yang sudah membeli tiket bus. Selain itu, adalah sistem naik dan turun penumpang. Untuk menjaga keamanan, penumpang agar harus naik dan turun hanya pada halte dan terminal yang telah ditetapkan, dan penumpang tidak dapat naik dan turun pada tempat selain halte dan terminal resmi. Dengan demikian, sistem tertutup ini dapat memberikan rasa aman bagi penumpang dari ancaman pencurian, pencopetan, perampokan, atau insiden-insiden lainnya yang mengancam keselamatan penumpang dalam menggunakan jasa transportasi

Ketentuan ketiga adalah kecepatan, yaitu ketentuan terpenuhinya waktu sampai ke tempat tujuan dengan cepat dan atau tepat. Ketentuan ini hanya dapat terpenuhi bila sarana transportasi didukung dengan pra sarana yang khusus, sebagai contoh adalah rel khusus yang dimiliki oleh kereta api. Sehingga dengan mengadopsi prasarana kereta api, maka pada transportasi bus pun dapat diterapkan dengan membangun jalur khusus atau disebut dengan *busway*.

3. Peran dan Manfaat Transportasi

Menurut Tamin prasarana transportasi mempunyai dua peran utama, yaitu: Sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan; dan sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan/atau barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan tersebut dan, untuk mendukung pergerakan manusia dan barang.¹¹ Dengan melihat dua peran yang di sampaikan di atas, peran pertama sering digunakan oleh perencana pengembang wilayah untuk dapat mengembangkan wilayahnya sesuai dengan rencana. Misalnya saja akan dikembangkan suatu wilayah baru dimana pada wilayah tersebut tidak akan pernah ada peminatnya bila wilayah tersebut tidak disediakan sistem prasarana transportasi. Sehingga pada kondisi tersebut, prasarana transportasi akan menjadi

¹¹ O.Z Tamin et. al, Evaluasi Tarif Angkutan Umum dan Analisis Ability to Pay (ATP) dan Willingness to Pay (WTP) di DKI Jakarta, dalam Jurnal Transportasi, I (2): 121-135, h. 52

penting untuk aksesibilitas menuju wilayah tersebut dan akan berdampak pada tingginya minat masyarakat untuk menjalankan kegiatan ekonomi.

Menurut Soesilo transportasi memiliki manfaat yang sangat besar dalam mengatasi permasalahan suatu kota atau daerah. Beberapa manfaat yang dapat disampaikan adalah:

1. Penghematan Biaya Operasi

Penghematan ini akan sangat dirasakan bagi perusahaan yang menggunakan alat pengangkutan, seperti bus dan truk. Penghematan timbul karena bertambah baiknya keadaan sarana angkutan dan besarnya berbeda-beda sesuai dengan jenis kendaraanya dan kondisi sarananya. Dalam hal angkutan jalan raya, penghematan tersebut dihitung untuk tiap jenis kendaraan per km, maupun untuk jenis jalan tertentu serta dengan tingkat kecepatan tertentu. Biaya-biaya yang dapat diperhitungkan untuk operasi kendaraan adalah sebagai berikut:

- a) Penggunaan bahan bakar, yang dipengaruhi oleh jenis kendaraan, kecepatan, naik-turunya jalan, tikungan dan jenis permukaan jalan.
- b) Penggunaan pelumas;
- c) Penggunaan ban;
- d) Pemeliharaan suku cadang;
- e) Penyusutan dan bunga;
- f) Waktu supir dan waktu penumpang.

2. Penghematan Waktu

Manfaat lainnya yang menjadi penting dengan adanya proyek transportasi adalah penghematan waktu bagi penumpang dan barang. Bagi penumpang, penghemata waktu dapat dikaitkan dengan banyaknya pekerjaan lain yang dapat dilakukan oleh penumpang tersebut. Untuk menghitungnya dapat dihitung dengan jumlah penumpang yang berpergian

3. Pengurangan Kecelakaan

Untuk proyek-proyek tertentu, pengurangan kecelakaan merupakan suatu manfaat yang nyata dari keberadaan transportasi. Seperti perbaikan-perbaikan sarana transportasi pelayaran, jalan kereta api dan sebagainya telah dapat mengurangi kecelakaan. Namun di Indonesia, masalah ini masih banyak belum mendapat perhatian, sehingga sulit memperkirakan besarnya manfaat karena pengurangan biaya kecelakaan. Jika kecelakaan meningkat dengan adanya peningkatan sarana dan pra sarana transportasi, hal ini menjadi tambahan biaya atau bernilai manfaat negatif.

4. Manfaat Akibat Perkembangan Ekonomi

Pada umumnya kegiatan transportasi akan memberikan dampak terhadap kegiatan ekonomi suatu daerah. Besarnya manfaat ini sangat bergantung pada elastisitas produksi terhadap biaya angkutan. Tambahan output dari kegiatan produksi tersebut dengan adanya jalan dikurangi dengan nilai sarana produksi merupakan benefit dari proyek tersebut.

4. Tujuan Transportasi Publik

Tujuan pelayanan transportasi publik adalah memberikan pelayanan yang aman, cepat, nyaman, dan murah pada masyarakat yang mobilitasnya semakin meningkat, terutama bagi para pekerja dalam menjalankan kegiatannya. Bagi angkutan perkotaan, keberadaan transportasi publik atau umum sangat membantu manajemen lalu lintas dan angkutan jalan karena tingginya tingkat efisiensi yang dimiliki sarana tersebut dalam penggunaan prasarana jalan. Esensi dari operasi pelayanan transportasi publik adalah menyediakan layanan angkutan pada saat dan tempat yang tepat untuk memenuhi permintaan masyarakat yang sangat beragam.

Tujuan utama keberadaan transportasi publik adalah menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat. Ukuran pelayanan yang baik adalah pelayanan yang aman, cepat, murah dan nyaman. Selain itu, keberadaan angkutan umum penumpang juga membuka lapangan kerja. Ditinjau

dengan kaca mata per lalu-lintasan, keberadaan transportasi publik penumpang mengandung arti pengurangan volume lalu lintas kendaraan pribadi, hal ini dimungkinkan karena transportasi publik bersifat angkutan massal sehingga biaya angkut dapat dibebankan kepada lebih banyak orang atau penumpang. Banyaknya penumpang menyebabkan biaya penumpang dapat ditekan serendah mungkin.

Di sini ada unsur komersial yang harus diperhatikan, pengetahuan akan biaya, kecepatan, dan ketepatan prakiraan, pengetahuan akan pasar dan pemasaran akan sangat membantu dalam menawarkan pilihan pelayanan dan biaya lebih tinggi bila ada kepastian dan jaminan cepat sampai ke tempat tujuan. Dengan demikian, ada tawaran pilihan moda atau pencaran moda (modal split) angkutan sehingga ada pengisihan kapasitas pada berbagai moda. Teknik pengoperasian transportasi umum dan praktek komersialisasi sangat bergantung pada moda angkutan dan lingkungan. Meskipun demikian, pada hakekatnya tetap sama yakni operator harus memahami pola kebutuhan, dan harus mampu mengerahkan sediaan untuk memenuhi kebutuhan secara ekonomis.

B. Bus Rapid Transit (BRT)

1. Pengertian Bus Rapid Transit (BRT)

Bus Rapid Transit (BRT) atau busway merupakan bus dengan kualitas tinggi yang berbasis sistem transit yang cepat, nyaman, dan biaya murah untuk mobilitas perkotaan dengan menyediakan jalan untuk pejalan kaki, infrastrukturnya, operasi pelayanan yang cepat dan sering, perbedaan dan keunggulan pemasaran dan layanan kepala pelanggan. Bus Rapid Transit (BRT) pada dasarnya mengemulasi karakteristik kinerja sistem transportasi kereta api modern. Satu sistem BRT biasanya akan dikenakan biaya 4-20 kali lebih kecil dari Light Rail Transit (LRT) dan 10-100 kali lebih kecil dari sistem kereta api bawah tanah.

Bus Rapid Transit (BRT) merupakan suatu sistem bis yang telah disempurnakan dan beroperasi pada jalur bis atau jalur perpindahan dengan menggabungkan fleksibilitas dari bis dan efisiensi dari kereta api.¹² Transportasi Bus Rapid Transit (BRT) ini memiliki unsur perangkat keselamatan wajib

¹² E Tomas, Presentation at Institute of Transportation Engineers meeting, Chicago:2001

kendaraan umum seperti pintu darurat di sisi kanan bus, martil pemecah kaca, pintu di atap bus, interior, AC dan alat keselamatan yang ada adalah bagian-bagian yang wajib dan umum seperti Bus Rapid Transit (BRT) pada umumnya keadaan semacam ini sudah bisa dikatakan cukup baik. Bus Rapid Rapit (BRT) adalah suatu flesibel, moda dengan roda karet yang mempunyai transit yang cepat dan yang dikombinasikan station (halte), kendaraan, pelayanan, jalan dan elemen Intelligent Trasportation System (ITS) dalam satu sistem yang terintegritas dengan identitas yang kuat¹³

BRT juga dikenal dengan nama lain di berbagai tempat, termasuk Sistem Bus Berkapasitas Tinggi, Sistem Bus Berkualitas Tinggi, Bus-Metro, Sistem Bus Ekspres, dan Sistem Busway. Dalam rangka meningkatkan kualitas pelayanan angkutan umum sebagai upaya untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi, maka pemerintah Indonesia mengikuti pengembangan angkutan umum massal berbasis jalan/Bus Rapid Transit (BRT).

Semua definisi ini menetapkan Bus Rapid Transit (BRT) terpisah dengan pelayanan bus konvensional. Bahkan definisi cenderung menunjukkan bahwa BRT banyak memiliki kesamaan dengan sistem berbasis rel, terutama dalam hal kinerja operasi dan pelayanan terhadap penumpang. BRT telah berusaha mengambil aspek sistem LRT dan metro paling disayangi oleh pelanggan angkutan umum dan membuat atribut-atribut lebih untuk mudah diakses berbagai kutipan lebih luas.

2. Sistem Bus Rapid Transit

Sistem BRT (Bus Rapid Transit) membuat beberapa negara terinspirasi untuk membuatnya menjadi salah satu alternatif transportasi umum. Tahun 1937, Chicago sudah mulai merencanakannya yang kemudian diikuti oleh Washington D.C pada kurun waktu 1956-1959. Tidak berhenti disitu, pada tahun 1959, St. Louis juga sudah mulai merancang, dan Milwaukee menyusul pada tahun 1970. Kota Curitiba, Brazil menerapkan BRT pertama kali pada tahun 1974 disusul oleh Ecuador (1996), Los Angeles, USA (1999), dan yang paling terkenal, Bogota,

¹³ Levinson, et.al, "Bus Rapid Transit: An Overview" dalam *Journal of Public Transportation*, V (2): 1-30, June 2002, 12

Colombia pada tahun 2000. Sistem BRT (Bus Rapid Transit) pada Bogota dinamakan Trans Milenio dan dikenal sebagai salah satu sistem transportasi yang berhasil menjadi transportasi umum yang efisien dan optimal. Hingga saat ini, terdapat berbagai macam BRT (Bus Rapid Transit) dengan keunikannya masing-masing pada beberapa negara seperti Colombia, China, dan Indonesia.¹⁴

Transit Cooperative Research Program mengungkapkan bahwa terdapat 7 komponen dalam sistem BRT (Bus Rapid Transit), yaitu:

1. Jalur (*Running Ways*)

Jalur yang dipakai oleh sistem BRT adalah jalan raya pada umumnya jalan tersebut diambil satu atau dua jalur (sesuai dengan kondisi jalan yang ada) sebagai jalur khusus sistem BRT yang tidak boleh diakses oleh kendaraan lainnya.

2. Stasiun (*Stations*)

Stasiun BRT sebaiknya mudah diakses oleh calon penumpang, selain itu jarak antar stasiun perlu dipertimbangkan dengan memperhatikan berbagai variabel, seperti daerah pusat kota, pusat distribusi, pemukiman warga, tempat hiburan, dan lain-lain.

3. Kendaraan (*Vehicles*)

Kendaraan BRT harus memiliki daya angkut yang sangat besar yang mampu membawa penumpang dalam jumlah banyak per periode waktu. Selain itu kendaraan yang digunakan sebaiknya berbahan bakar ramah lingkungan.

4. Pelayanan (*Services*)

Sistem operasi BRT menitikberatkan pada kecepatan, reliabilitas, dan kenyamanan bagi penumpang. BRT harus mampu melayani penumpang dalam jumlah yang sangat banyak dan pengguna tidak menunggu terlalu lama dalam antrian menunggu bus maupun dalam waktu tempuh perjalanan penumpang di dalam bus.

¹⁴ Cok Nando Matondang, “Studi Kinerja Operasional dan Kualitas Kepuasan Layanan Bus Trans Mebidang Koridor 1 dan Koridor 2 Menggunakan Persepsi Penumpang” (Skripsi, Fakultas Teknik USU, 2018) h. 32

5. Struktur Rute (*Route Structure*)

Memberikan kejelasan rute yang dilalui oleh bus, lengkap dengan informasi halte mana saja yang disinggahi maupun yang tidak disinggahi oleh bus-bus tertentu.

6. Sistem Pembayaran (*Fare Collection*)

Membuat sistem pembayaran diluar bus yaitu di halte keberangkatan, selain itu sistem pembayaran harus cepat dan mudah (menggunakan kartu khusus jika diperlukan). Kemudian loket pembayaran dibuat lebih dari satu untuk mengurangi antrian penumpang di loket pembayaran.

7. Transportasi Sistem Cerdas (*Intelligent Transportation Systems*)

BRT menggunakan teknologi digital yang mampu memberikan informasi mengenai kedatangan bus, waktu keberangkatan, jumlah penumpang dalam bus, dan lain-lain yang dapat meningkatkan kenyamanan dan kepercayaan pengguna.

C. Trans Mebidang

Bus Trans Mebidang adalah transportasi yang disediakan pemerintah untuk memudahkan masyarakat sekitar Medan, Binjai dan Deli Serdang dalam melakukan perjalanan. Bus Trans Mebidang sendiri mulai beroperasi pada November 2015 dengan jumlah armada sebanyak 30 bus. Sebagai fasilitas pendukung, terdapat halte yang tersebar sepanjang jalur trayek bus, mulai dari Kota Binjai hingga Kabupaten Deli Serdang. Kondisi di dalam Bus Trans Mebidang terdapat 30 kursi tempat duduk di sekeliling bagian dalam bus, dan terdapat pegangan tangan untuk para penumpang yang berdiri dan tidak mendapatkan tempat duduk.

Bus Trans Mebidang ini sendiri mulai beroperasi setiap pukul enam pagi hingga pukul sembilan malam dengan selang waktu keberangkatan 20-25 menit. Tarif yang dikenakan kepada penumpang tergolong ke dalam tarif yang murah dan terjangkau oleh masyarakat, yaitu enam ribu rupiah untuk rute Medan- Binjai dan tujuh ribu rupiah untuk rute Medan-Lubuk Pakam jauh dekat. Selanjutnya, pasal 139 juga menyebutkan bahwa penyediaan jasa angkutan umum dilaksanakan oleh badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, dan atau

badan hukum lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Maka, tanggung jawab dalam pengelolaan dan pengoperasian Bus Trans Mebidang ini dilakukan oleh Perum DAMRI Kantor Cabang Medan.

D. Kedudukan Bus Rapid Transit sebagai Moda Transportasi

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan peraturan pelaksanaannya, yaitu Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan telah mengamanatkan program pembangunan sarana Angkutan Massal Berbasis Jalan. Pasal 139 UU Nomor 22 tahun 2009 menyatakan bahwa “Pemerintah wajib menjamin tersedianya angkutan umum”. Sedangkan pada Pasal 158 dinyatakan bahwa “Pemerintah menjamin ketersediaan angkutan massal berbasis jalan”. Sebagai pelaksanaan dari Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tersebut, Peraturan Pemerintah Nomor 74 tahun 2014 juga menyatakan bahwa “Pemerintah dan/atau pemerintah daerah bertanggung jawab atas penyelenggaraan angkutan umum”.

Pengembangan dan pengoperasian *Bus Rapid Transit* (BRT) merupakan implementasi dari visi dan misi pemerintahan Republik Indonesia periode tahun 2014-2019. Sebagai bagian dari upaya memecahkan permasalahan kemacetan, Pemerintah Pusat melalui Departemen Perhubungan mengajukan penyelenggaraan *Bus Rapid Transit* (BRT) atau lebih dikenal dengan busway yang saat ini mulai diterapkan di berbagai kota di Indonesia. Konsep BRT merupakan sistem angkutan massal yang terintegrasi di setiap koridor, yang bertujuan untuk memenuhi kebutuhan masyarakat akan transportasi dalam kota.. Layanan publik dengan biaya murah dan fasilitas yang memadai dengan sistem jalur *Buslane* dengan harapan mampu menjadi alternatif pilihan angkutan umum massal masyarakat kota.

E. Efektivitas

1. Pengertian Efektivitas

Kata efektif berasal dari bahasa Inggris yaitu *effective* yang berarti berhasil, atau sesuatu yang dilakukan berhasil dengan baik. Efektivitas pada dasarnya menunjukkan pada taraf tercapainya hasil, sering atau senantiasa dikaitkan dengan pengertian efisien, meskipun sebenarnya ada perbedaan diantara

keduanya.¹⁵ Definisi dari Kamus Besar Bahasa Indonesia, bahwa kata efektif mempunyai arti efek, pengaruh, akibat atau dapat membawa hasil, jadi efektivitas adalah keaktifan, daya guna, adanya kesesuaian dalam suatu kegiatan orang yang melaksanakan tugas dengan sasaran yang dituju.¹⁶ Efektivitas merupakan kemampuan untuk memilih tujuan yang tepat atau peralatan yang tepat untuk pencapaian tujuan yang telah ditetapkan.¹⁷

Menurut Agung Kurniawan menjelaskan jika efektivitas merupakan kemampuan melaksanakan tugas, fungsi (operasi kegiatan program atau misi) dari pada suatu organisasi atau sejenisnya yang tidak adanya tekanan atau ketegangan diantara pelaksanaannya.¹⁸ Pengertian diatas mengartikan bahwa efektivitas merupakan tahap dicapainya keberhasilan dalam mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Efektivitas selalu berkaitan dengan hubungan antara hasil yang diharapkan dengan hasil yang sesungguhnya telah dicapai. Berbeda dengan pendapat Susanto yang memberikan definisi tentang Efektivitas merupakan daya pesan untuk mempengaruhi atau tingkat kemampuan pesan-pesan untuk mempengaruhi.¹⁹ Jadi dapat diartikan jika efektivitas sebagai suatu pengukuran akan tercapainya tujuan yang telah direncanakan sebelumnya secara matang.

Menurut Bastian efektivitas dapat diartikan sebagai keberhasilan dalam mencapai tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya. Selain itu efektivitas adalah hubungan antara output dan tujuan dimana efektivitas diukur berdasarkan seberapa jauh tingkat output atau keluaran kebijakan untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Selanjutnya istilah efektivitas adalah pencapaian tujuan atau hasil yang dikehendaki tanpa menghiraukan faktor-faktor tenaga, waktu, biaya, pikiran, alat-alat dan lain-lain yang telah ditentukan.²⁰

¹⁵ Sondang P.Siagian, *Teori Efektivitas*, (Bandung: Lokopedia, 2001), h. 24

¹⁶ Kamus Besar Bahasa Indonesia, *Pengertian Efektivitas*, (Jakarta: Lokopedia, 2004), h. 233

¹⁷ Sunarji Harahap, *Pengantar Manajemen*, (Medan: UINSU, 2016), h. 20

¹⁸ Agung Kurniawan, *Transformasi Pelayanan Publik*, (Yogyakarta: Pembaharuan, 2005), h. 109

¹⁹ Ari Yohan Wambraw, "Efektivitas Pelaksanaan Peraturan Daerah Perpajakan dan Retribusi Daerah dalam Memperoleh Pendapatan Asli Daerah di Kabupaten Supiori Provinsi Papua" (Tesis, Program Pascasarjana Universitas Atma Jaya Yogyakarta, 2013), h. 32

²⁰ Asnawi, "Efektivitas Penyelenggaraan Publik Pada Samsat Corner Wilayah Malang Kota" (Skripsi, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, 2013), h. 6

Pengertian efektivitas menurut R.M. Steers adalah Efektivitas merupakan jangkauan usaha suatu program sebagai suatu sistem dengan sumber daya dan sarana tertentu untuk memenuhi tujuan dan sasaran tanpa melumpuhkan cara dan sumber daya itu serta tanpa memberi tekanan yang tidak wajar terhadap pelaksanaannya.²¹ Effendy menjelaskan efektivitas adalah komunikasi yang prosesnya mencapai tujuan yang direncanakan sesuai dengan biaya yang dianggarkan, waktu yang ditetapkan dan jumlah personil yang ditentukan.²² Jadi dapat diartikan bahwa indikator efektivitas dalam arti tercapainya sasaran atau tujuan yang telah ditentukan sebelumnya merupakan sebuah pengukuran dimana suatu target telah tercapai sesuai dengan apa yang telah direncanakan.

Berdasarkan pengertian-pengertian efektivitas yang telah dijelaskan diatas, maka dalam penelitian ini dapat disimpulkan bahwa efektivitas diartikan tercapainya sasaran, tujuan atau hasil kegiatan yang telah ditentukan sebelumnya. Jadi efektifitas adalah sebuah pengukuran yang dilihat dari kesesuaian hasil dengan tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya.

2. Ukuran Efektivitas

Dalam pelaksanaan program atau kegiatan sebuah organisasi sangat perlu untuk mengukur atau mengetahui sejauh mana langkah efisiensi dilakukan dalam organisasi tersebut. Keberhasilan organisasi pada umumnya diukur dengan konsep efektivitas, namun banyak terdapat perbedaan dari para pakar yang menggunakannya. Sebab utamanya adalah karena tidak adanya kesamaan pendapat karena banyaknya ukuran efektivitas yang dapat digunakan.

Menurut pendapat Richard M. Steers menyebutkan beberapa ukuran daripada efektivitas, yaitu :

1. Kualitas artinya kualitas yang dihasilkan oleh organisasi;
2. Produktivitas artinya kuantitas dari jasa yang dihasilkan;
3. Kesiagaan yaitu penilaian menyeluruh sehubungan dengan kemungkinan dalam hal penyelesaian suatu tugas khusus dengan baik;

²¹ R.M Steers, *Efektivitas Organisasi* , Terj. Dra Magdalena Jamin, (Jakarta: Erlangga, 1985), h. 7

²² Wambraw, Loc. Cit

4. Efisiensi merupakan perbandingan beberapa aspek prestasi terhadap biaya untuk menghasilkan prestasi tersebut;
5. Penghasilan yaitu jumlah sumber daya yang masih tersisa setelah semua biaya dan kewajiban dipenuhi;
6. Pertumbuhan adalah suatu perbandingan mengenai eksistensi sekarang dan masa lalunya;
7. Stabilitas yaitu pemeliharaan struktur, fungsi dan sumber daya sepanjang waktu;
8. Kecelakaan yaitu frekuensi dalam hal perbaikan yang berakibat pada kerugian waktu;
9. Semangat Kerja yaitu adanya perasaan terikat dalam hal pencapaian tujuan, yang melibatkan usaha tambahan, kebersamaan tujuan dan perasaan memiliki;
10. Motivasi artinya adanya kekuatan yang muncul dari setiap individu untuk mencapai tujuan;
11. Kepaduan yaitu fakta bahwa para anggota organisasi saling menyukai satu sama lain, artinya bekerja sama dengan baik, berkomunikasi dan mengkoordinasikan;
12. Keluwesan Adaptasi artinya adanya suatu rangsangan baru untuk mengubah prosedur standar operasinya, yang bertujuan untuk mencegah keterbekuan terhadap rangsangan lingkungan.²³

Berdasarkan uraian di atas, bahwa ukuran daripada efektifitas harus adanya suatu perbandingan antara input dan output, ukuran daripada efektifitas mesti adanya tingkat kepuasan dan adanya penciptaan hubungan kerja yang kondusif serta intensitas yang tinggi, artinya ukuran dari pada efektivitas adanya rasa saling memiliki dengan tingkatan yang tinggi.

Menurut pendapat David Krech, Ricard S. Cruthfied dan Egerton L. Ballachey dalam bukunya "*Individual and Society*" yang dikutip Sudarwan Danim menyebutkan ukuran efektivitas, sebagai berikut :

²³ R.M Steers, Op.Cit, h. 46

- 1) Jumlah hasil yang dapat dikeluarkan, artinya hasil tersebut berupa kuantitas atau bentuk fisik dari organisasi, program atau kegiatan. Hasil dimaksud dapat dilihat dari perbandingan (*ratio*) antara masukan (*input*) dengan keluaran (*output*).
- 2) Tingkat kepuasan yang diperoleh, artinya ukuran dalam efektivitas ini dapat kuantitatif (berdasarkan pada jumlah atau banyaknya) dan dapat kualitatif (berdasarkan pada mutu).
- 3) Produk kreatif, artinya penciptaan hubungannya kondisi yang kondusif dengan dunia kerja, yang nantinya dapat menumbuhkan kreativitas dan kemampuan.
- 4) Intensitas yang akan dicapai, artinya memiliki ketaatan yang tinggi dalam suatu tingkatan intens sesuatu, dimana adanya rasa saling memiliki dengan kadar yang tinggi.

Efektivitas kerja organisasi sangat tergantung dari efektivitas kerja dari orang-orang yang bekerja didalamnya. Ada beberapa kriteria yang dapat digunakan untuk mengukur efektivitas kerja dari organisasi yang memberikan pelayanan menurut Sondang P. Siagian antara lain :

- 1) Faktor waktu

Faktor waktu di sini maksudnya adalah ketepatan waktu dan kecepatan waktu dari pelayanan yang diberikan oleh pemberi pelayanan. Hanya saja penggunaan ukuran tentang tepat tidaknya atau cepat tidaknya pelayanan yang diberikan berbeda dari satu orang ke orang lain. Terlepas dari penilaian subjektif yang demikian, yang jelas ialah faktor waktu dapat dijadikan sebagai salah satu ukuran efektivitas kerja.

- 2) Faktor kecermatan

Faktor kecermatan dapat dijadikan ukuran untuk menilai tingkat efektivitas kerja organisasi yang memberikan pelayanan. Faktor kecermatan disini adalah faktor ketelitian dari pemberi pelayanan kepada pelanggan. Pelanggan akan cenderung memberikan nilai yang tidak terlalu tinggi kepada pemberi pelayan, apabila terjadi banyak kesalahan dalam proses pelayanan, meskipun diberikan dalam waktu yang singkat.

3) Faktor gaya pemberian pelayanan

Gaya pemberian pelayanan merupakan salah satu ukuran lain yang dapat dan biasanya digunakan dalam mengukur efektivitas kerja. Yang dimaksud dengan gaya disini adalah cara dan kebiasaan pemberi pelayanan dalam memberikan jasa kepada pelanggan. Bisa saja si pelanggan merasa tidak sesuai dengan gaya pelanggan yang diberikan oleh pemberi pelayanan. Jika berbicara tentang sesuatu hal yang menyangkut kesesuaian, sesungguhnya apa yang dibicarakan termasuk hal yang tidak terlepas kaitannya dengan nilai-nilai sosial yang dianut oleh orang yang bersangkutan.²⁴

Menurut Gibson dkk pada bukunya *Organisasi: Perilaku, Struktur, Proses* mengemukakan ada 5 faktor yang mempengaruhi efektivitas organisasi yaitu:

1. Produksi, dimana produksi mencerminkan kemampuan organisasi untuk menghasilkan jumlah dan kualitas keluaran yang dibutuhkan lingkungan. Uraian produksi mencakup keuntungan, penjualan, pangsa pasar, mahasiswa yang lulus, pasien yang dipulangkan, dokumen yang diproses, rekanan yang dilayani, dan sebagainya.
2. Efisiensi, didefinisikan sebagai perbandingan keluaran terhadap masukan. Kriteria jangka pendek ini memfokuskan perhatian atas siklus keseluruhan dari masukan-proses-keluaran, dengan menekankan pada elemen masukan dan proses. Ukuran efisiensi antara lain keuntungan dari modal, biaya per unit, pemborosan, waktu terluang, tingkat hunian (hotel), biaya per pasien, per mahasiswa, dan per rekanan.
3. Kepuasan, ide organisasi sebagai suatu sistem sosial menuntut agar diperhatikan beberapa pertimbangan yang bermanfaat bagi para pesertanya, termasuk para pelanggan dan rekanan. Kepuasan dan moral adalah ukuran yang serupa untuk menunjukkan tingkat dimana organisasi memenuhi kebutuhan karyawannya. Ukuran kepuasan mencakup sikap karyawan, pergantian karyawan, keabsenan, kelambanan, dan ketuhanan.

²⁴ Sondang P Siagian, *Manajemen Sumber Daya Manusia*, (Jakarta: Bumi Aksara, 2003), h. 60

4. Keadaptasian, ialah tingkat dimana organisasi dapat dan benar-benar tanggap terhadap perubahan internal dan eksternal. Keadaptasian dalam hal ini mengacu pada kemampuan manajemen merasakan perlunya perubahan dalam lingkungan, termasuk perubahan dalam organisasi sendiri. Ketidakefektifan dalam mencapai produksi, ketidakefisienan dan ketidakpuasan merupakan pertanda perlunya adaptasi praktek dan kebijaksanaan manajerial. Tuntutan atas keluaran dan penyediaan masukan yang berbeda dari lingkungan, mengharuskan adanya perubahan.
5. Pengembangan, kriteria ini mengukur kemampuan organisasi untuk meningkatkan kapasitasnya menghadapi tuntutan lingkungan. Suatu organisasi harus melakukan berbagai upaya untuk memperbesar kesempatan kelangsungan hidup jangka panjangnya. Usaha pengembangan yang lazim ialah rogram pelatihan bagi manajerial.²⁵

Kemudian menurut Duncan, terdapat 3 indikator yang mempengaruhi efektivitas, antara lain:

1. Pencapaian tujuan

“The first component is goal achievement. This focuses on the degree to which the decision unit is attaining its formally defined operational goals by which its performance is evaluated”. (Komponen pertama adalah pencapaian tujuan. Hal ini berfokus pada tingkatan unit keputusan untuk mencapai tujuan operasional yang telah ditetapkan yang mana kinerja tersebut dievaluasi).

2. Integrasi

“The second component is integration. Integration is viewed as an important component of organizational effectiveness, because the individual organization member’s skills and abilities can only be fully utilized by the system when organizational roles, the nexus by which the individual and the system are linked, are clearly defined”. (Komponen kedua adalah integrasi. Integrasi dipandang sebagai komponen penting dari efektivitas organisasi, karena keahlian dan

²⁵ Gibson, et. Al., *Organisasi dan Manajemen Perilaku Struktur Proses*. (Jakarta: Penerbit Erlangga, 1989), h. 34

kemampuan individu tiap anggota organisasi hanya dapat dimanfaatkan secara maksimal oleh sistem peran organisasi, hubungan individu dan sistem yang terkait dapat didefinisikan secara jelas).

3. Adaptasi

“A third component of organizational effectiveness is adaption. A social system, to remain viable, must not only come near to attaining its goals-objectives and integrate individuals into the system, but it must also adapt to its environment”. (Komponen ketiga dari efektivitas organisasi adalah adaptasi. Suatu sistem sosial, agar tetap bertahan, tidak hanya mendekati tujuan-tujuannya dan mengintegrasikan individu ke dalam sistem, namun juga harus menyesuaikan diri dengan lingkungannya).

Kinerja angkutan umum bisa ditinjau dari segi efektivitas dan efisiensinya. Adapun faktor-faktor yang mempengaruhi efektif tidaknya suatu angkutan umum adalah :²⁶

- 1) Kemacetan : Bagi pengguna angkutan umum kemacetan menjadi salah satu hal yang dipertimbangkan dalam memilih moda transportasi. Apabila angkutan tersebut mampu mengurangi tingkat kemacetan dan mengalihkan penggunaan kendaraan pribadi ke kendaraan umum maka transportasi tersebut berhasil dalam memenuhi tujuannya.
- 2) Aksesibilitas : Suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan mengenai cara lokasi tata guna lahan berinteraksi satu sama lain, dan mudah atau susah nya lokasi tersebut dicapai melalui sistem jaringan transportasi.²⁷ Aksesibilitas bagi pengguna angkutan umum penumpang dapat berupa kemudahan untuk mencapai rute angkutan umum dengan berjalan kaki baik dari awal maupun akhir perjalanan, kemudahan untuk mendapatkan

²⁶ Ni Putu Citra Wulandari dan I Ketut Sudiana, “Analisis Tingkat Efektivitas Trans Sarbagita sebagai Transportasi Publik di Provinsi Bali”, dalam *Jurnal EP Unud*, VII (11): h. 2490-2517

²⁷ J.A Black, *Dynamics of Accessibility to Employment and Travel Behaviour: A Case Study of the Journey to Work in Sydney*, (Monash University: Proceedings of International Symposium on Transport, Communication and Urban Form, 1961-2011) h.129

angkutan umum penumpang dan kemudahan perjalanan ke daerah tujuan dengan menggunakan fasilitas angkutan umum.²⁸

- 3) Kapasitas: jumlah penumpang yang sesuai atau ideal. Dalam kapasitas angkutan umum sangat penting mengingat hal ini berkaitan dengan keamanan dan kenyamanan dalam menggunakan angkutan umum. Kapasitas ini juga menunjukkan minat masyarakat akan angkutan umum ;
- 4) Harga, harga yang terjangkau dan sesuai dengan pelayanan yang diberikan. Apabila harga yang ditentukan terjangkau dan sesuai dengan pelayanan yang diberikan, maka tentu akan menarik minat masyarakat untuk menggunakan angkutan umum;
- 5) Ketepatan waktu. Hal ini berkaitan dengan waktu menunggu di halte, kesesuaian antara waktu keberangkatan/kedatangan angkutan umum dengan jadwal yang telah ditetapkan sebelumnya.²⁹

Dengan teori ini diharapkan dapat mengetahui tingkat efektivitas Bus Rapid Transit Trans Mebidang yang diselenggarakan oleh Dinas Perhubungan Kota Medan khususnya Perum DAMRI yang bertujuan untuk meningkatkan penggunaan angkutan umum massal di wilayah Provinsi Sumatera Utara khususnya Kota Medan, Kota Binjai dan Kabupaten Deli Serdang serta mengurangi penggunaan kendaraan pribadi yang juga berdampak terhadap penguraian kemacetan di Kota Medan.

3. Pendekatan yang digunakan dalam Penilaian Efektivitas

Dalam menilai efektivitas program, Tayibnafis dalam Ali Muhidin menjelaskan berbagai pendekatan evaluasi. Pendekatan-pendekatan tersebut yaitu:³⁰

- a) Pendekatan eksperimental (*experimental approach*). Pendekatan ini berasal dari kontrol eksperimen yang biasanya dilakukan dalam penelitian akademik. Tujuannya untuk memperoleh kesimpulan yang bersifat umum

²⁸ Isfandiar, et. al., Tinjauan Aksebilitas Penumpang Angkutan Umum Menuju dan Meninggalkan Pusat Kota, dalam Simposium Transportasi ke-4

²⁹ I Made Agus Putrayasa dan Ni Kadek Sri Maharani, "Efektivitas Bus Trans Sarbagita Trayek Kota-GWK dalam Mengurangi Kemacetan di Kota Denpasar dan Kabupaten Badung" dalam *Jurnal Sosial dan Humaniora*, IV (1), h. 12-23

³⁰ Sambas Ali Muhidin, "Konsep efektivitas Pembelajaran", <http://sambasalim.com>. Diakses pada 12 Desember 2010

tentang dampak suatu program tertentu dengan mengontrol sabanyak-banyaknya faktor dan mengisolasi pengaruh program.

- b) Pendekatan yang berorientasi pada tujuan (*goal oriented approach*). Pendekatan ini memakai tujuan program sebagai kriteria untuk menentukan keberhasilan. Pendekatan ini amat wajar dan praktis untuk desain pengembangan program. Pendekatan ini memberi petunjuk kepada pengembang program, menjelaskan hubungan antara kegiatan khusus yang ditawarkan dengan hasil yang akan dicapai.
- c) Pendekatan yang berfokus pada keputusan (*the decision focused approach*). Pendekatan ini menekankan pada peranan informasi yang sistematis untuk pengelola program dalam menjalankan tugasnya. Sesuai dengan pandangan ini informasi akan amat berguna apabila dapat membantu para pengelola program membuat keputusan. Oleh sebab itu, evaluasi harus direncanakan sesuai dengan kebutuhan untuk keputusan program.
- d) Pendekatan yang berorientasi pada pemakai (*the user oriented approach*). Pendekatan ini memfokuskan pada masalah utilisasi evaluasi dengan penekanan pada perluasan pemakaian informasi. Tujuan utamanya adalah pemakaian informasi yang potensial. Evaluator dalam hal ini menyadari sejumlah elemen yang cenderung akan mempengaruhi kegunaan evaluasi, seperti cara-cara pendekatan dengan klien, kepekaan, faktor kondisi, situasi seperti kondisi yang telah ada (*pre-existing condition*), keadaan organisasi dengan pengaruh masyarakat, serta situasi dimana evaluasi dilakukan dan dilaporkan. Dalam pendekatan ini, teknik analisis data, atau penjelasan tentang tujuan evaluasi memang penting, tetapi tidak sepenting usaha pemakai dan cara pemakaian informasi.
- e) Pendekatan yang responsif (*the responsive approach*). Pendekatan responsif menekankan bahwa evaluasi yang berarti adalah evaluasi yang mencari pengertian suatu isu dari berbagai sudut pandang semua orang yang terlibat, berminat, dan berkepentingan dengan program (*stakeholder program*). Evaluator menghindari satu jawaban untuk suatu evaluasi program yang diperoleh dengan memakai tes, kuesioner, atau analisis

statistik, sebab setiap orang yang dipengaruhi oleh program merasakannya secara unik.

Sehubungan dengan hal tersebut di atas, maka efektivitas adalah menggambarkan seluruh siklus input, proses dan output yang mengacu pada hasil guna daripada suatu organisasi, program atau kegiatan yang menyatakan sejauhmana tujuan (kualitas, kuantitas, dan waktu) telah dicapai, serta ukuran berhasil tidaknya suatu organisasi mencapai tujuannya dan mencapai target-targetnya.

F. Penelitian Terdahulu

Beberapa penelitian terdahulu yang pernah dilakukan oleh pihak lain yang dapat dijadikan bahan pertimbangan yang berkaitan dengan penelitian ini:

Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu

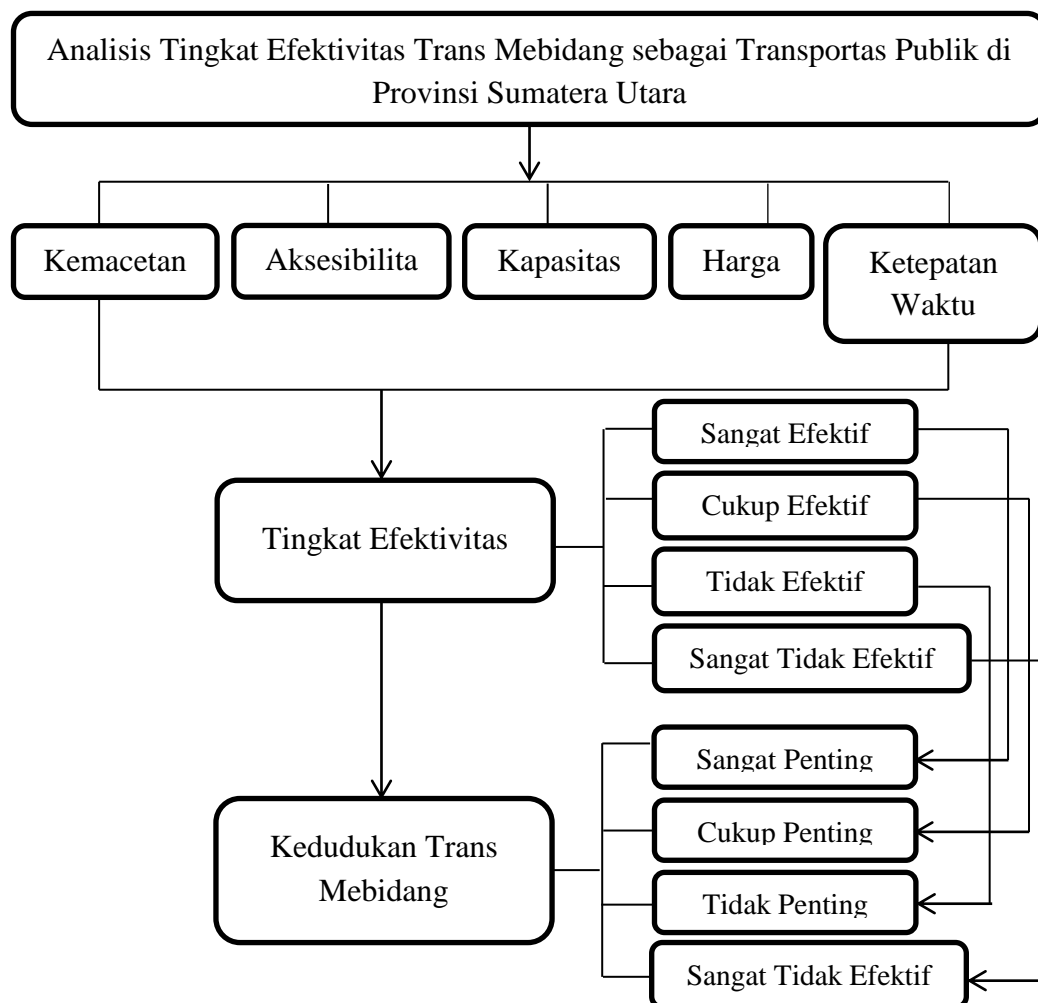
Pengarang	Judul Penelitian	Hasil Penelitian
Denis Prasetya (2016)	Kajian Efektifitas Dan Efisiensi Moda Transportasi Bus Kota Trayek Terminal Purabaya-Perak	Hasil dari penelitian ini menunjukkan dari segi efektifitasnya yaitu tingkat kemudahan dari Bus Kota Trayek terminal Purabaya-Perak termasuk dalam kriteria baik, kapasitas operasi dalam kriteria kurang, frekuensi termasuk dalam kriteria standar, <i>headway</i> termasuk dalam kriteria kurang, waktu tempuh termasuk dalam kriteria standar, kecepatan operasi termasuk dalam kriteria baik dan waktu tunggu penumpang termasuk dalam

		kriteria standar. Segi efisiensinya adalah utilitas termasuk dalam kriteria baik dan load factor termasuk dalam kriteria baik.
Endhar Gilang Pradipta, Suroso, Erni Suharini (2014)	Efektivitas BRT (bus rapid transit) Trans Semarang sebagai Moda Transportasi di Kota Semarang	Dalam hasil penelitian ini, moda transportasi BRT yang ada di Kota Semarang dinyatakan efektif. karena BRT di Kota Semarang mampu mengurangi angka pertumbuhan kendaraan pribadi di wilayah yang dilewati/ menjadi rute BRT Koridor 1 dan 2. Keefektivan BRT itu karena BRT sudah terintegrasi, memiliki tempat pemberhentian khusus yang nyaman, pendapat penumpang yang menyatakan BRT sudah aman, nyaman dan tarifnya terjangkau
Nabilah Ulfah Dewi (2017)	Efektivitas Pelayanan Transportasi Publik (Studi: BRT Mamminasata)	Hasil penelitian ini menjelaskan bahwa pelayanan transportasi pada studi kasus BRT Mamminasata belum berjalan secara efektif. Hal ini diukur berdasarkan Pendekatan Multidimensi (Optimasi Tujuan, Perspektif Sistem

		dan Penekanan Perilaku) ialah indikator pengukuran efektifitas yang dikemukakan oleh Richard M. Steers.
Anggita Adeliyani	Efektivitas Pengelolaan Bus Rapid Transit Trans Tangerang di Kota Tangerang	Berdasarkan hasil penelitian, maka peneliti menyimpulkan bahwa Efektivitas Pengelolaan <i>Bus Rapid Transit</i> Trans Tangerang di Kota Tangerang telah efektif dengan capain angka 73% dari hipotesis yang diajukan. Nilai signifikansi dalam penelitian ini menunjukkan bahwa $t_{hitung} \geq t_{tabel}$ yaitu $48,655 \geq 1,480$ yang jatuh pada penerimaan H_0 sehingga H_a ditolak dan H_0 diterima.
Ni Putu Citra Wulandari dan I Ketut Sudiana	Analisis Tingkat Efektivitas Trans Sarbagita sebagai transportasi Publik di Provinsi Bali	Berdasarkan hasil penelitian diperoleh bahwa tingkat efektivitas program Bus Sarbagaita tergolong cukup efektif. Berdasarkan indikator aksesibilitas, kapasitas, dan harga tiket tergolong sangat efektif, sedangkan dari segi ketepatan waktu sangat tidak efektif.

G. Kerangka Teoritis

Kerangka teoritis adalah keterkaitan antara teori–teori atau konsep yang mendukung dalam penelitian yang digunakan sebagai pedoman dalam menyusun sistematis penelitian. Kerangka teoritis menjadi pedoman peneliti untuk menjelaskan secara sistematis teori yang digunakan dalam penelitian. Penelitian tentang Analisis Tingkat Efektivitas Trans Mebidang sebagai Transportasi Publik di Provinsi Sumatera Utara menggunakan penilaiannya dengan mengacu pada beberapa indikator yang berpengaruh terhadap efektivitas suatu angkutan umum antara lain:



Gambar 2.1 Kerangka Teoritis

Jadi berdasarkan kerangka teoritis di atas, efektivitas diukur berdasarkan indikator-indikator yang mempengaruhi efektivitas angkutan umum di masyarakat, yaitu kemacetan, aksesibilitas, kapasitas, harga, dan ketepatan waktu.

Apabila telah diukur seberapa besar efektivitas melalui indikator di dalamnya maka akan diperoleh tingkat efektivitas bus trans Mebidang sebagai transportasi publik. Kemudian berdasarkan hasil tingkat efektivitas tersebut diperoleh jawaban yang dikategorikan menjadi efektif, kurang efektif dan tidak efektif. Melalui jawaban tersebut maka didapati informasi mengenai kedudukan trans mebidang sebagai transportasi publik yang ada di Sumatera Utara yakni penting, kurang penting dan tidak penting. Apabila tingkat efektivitas menyatakan efektif maka kedudukan transportasi trans Mebidang adalah penting, jika tingkat efektivitas menyatakan kurang efektif maka kedudukan transportasi tersebut juga kurang penting dan jika tingkat efektivitas menyatakan tidak efektif maka kedudukan transportasi trans Mebidang mejadi tidak penting.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kuantitatif. Pendekatan kuantitatif sebagaimana yang telah dikemukakan Sugiyono adalah “Metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat positivisme, digunakan untuk meneliti pada populasi atau sampel tertentu, pengumpulan data menggunakan instrumen penelitian, analisis data bersifat kuantitatif/statistik, dengan tujuan untuk menguji hipotesis yang telah ditetapkan”.³¹

Berdasarkan pada permasalahan yang diteliti, metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif dengan pendekatan kuantitatif. Masyhuri menjelaskan bahwa penelitian yang bersifat deskriptif merupakan penelitian yang memberi gambaran secermat mungkin mengenai suatu individu, keadaan, gejala atau kelompok tertentu.³²

Penggunaan metode deskriptif kuantitatif ini sebagaimana dikemukakan oleh Nana sudjana bahwa : ”Metode penelitian deskriptif dengan pendekatan kuantitatif digunakan apabila bertujuan untuk mendeskripsikan atau menjelaskan peristiwa atau suatu kejadian yang terjadi pada saat sekarang dalam bentuk angka-angka yang bermakna.”³³

Adapun tujuan penelitian deskriptif dengan pendekatan kuantitatif ini adalah untuk menjelaskan suatu situasi yang hendak diteliti dengan dukungan studi kepustakaan sehingga lebih memperkuat analisa peneliti dalam membuat suatu kesimpulan, dimana hasil penelitian diperoleh dari hasil perhitungan indikator-indikator variable penelitian kemudian dipaparkan secara tertulis oleh penulis.

³¹ Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*, (Bandung: Alfabeta, 2012), h. 11

³² Masyhuri dan M.Zainuddin, *Metodologi Penelitian Sosial dan Ekonomi Teori dan Aplikasi*, (Bandung: Alfabeta, 2008), h. 34)

³³ Nana Sudjana dan Ahmad Rivai, *Media Pengajaran*, (Bandung: CV.Sinar Baru, 1997), h. 53

B. Lokasi dan Waktu Penelitian

Adapun tempat penelitian ini adalah berlokasi di Kota Medan, Binjai dan Lubuk Pakam. Pemilihan wilayah ini sebagai tempat penelitian karena peneliti ingin mengetahui seberapa besar tingkat efektifitas Bus Rapid Transit (BRT) Trans Mebidang sebagai Transportasi Publik di Provinsi Sumatera Utara. Sedangkan waktu penelitian akan dilaksanakan pada bulan Desember 2019 – Maret 2020.

C. Populasi dan Sampel

1. Populasi

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri dari obyek atau subjek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditentukan peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya.³⁴ Populasi dalam penelitian ini adalah pengguna BRT Trans Mebidang yang ada di koridor 1 dan koridor 2. Jumlah populasi pada koridor 1 adalah sebanyak 1.950 penumpang yang diambil datanya berdasarkan rata-rata penumpang perhari dari jumlah total penumpang selama setahun. Sedangkan populasi yang diperoleh pada koridor 2 adalah sebanyak 1.017 penumpang.

2. Sampel

Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Pada penelitian ini, pengguna BRT Trans Mebidang yang menjadi sampel responden adalah masyarakat yang sedang menggunakan moda transportasi BRT Trans Mebidang. Dalam penelitian ini peneliti menggunakan teknik *non-probability sampling*, yaitu teknik pengambilan sampel yang tidak memberi peluang atau kesempatan sama bagi setiap unsur atau anggota populasi untuk dipilih menjadi sampel.³⁵ Teknik yang digunakan adalah teknik *sampling accidental*, yaitu kriteria utama orang yang dipilih sebagai anggota atau bagian dari sampel adalah siapa saja mereka yang kebetulan ditemukan atau mereka yang mudah ditemui atau dijangkau tanpa ada pertimbangan apapun.³⁶

³⁴ Sugiyono, *Metode Penelitian Bisnis*, (Bandung: Alfabeta, 2008), h. 115

³⁵ Nur Ahmadi bi Rahmani, *Metodologi Penelitian Ekonomi*, (Medan: FEBI UINSU Press, 2016), 39

³⁶ Ulber Silalahi, *Metode Penelitian Sosial Kuantitatif*, (Bandung: PT Refika Aditama, 2015), h. 411

Adapun penelitian ini menggunakan rumus Slovin karena dalam penarikan sampel, jumlahnya harus *representative* agar hasil penelitian dapat di generalisasi dan perhitungannya pun tidak memerlukan tabel jumlah sampel, namun dapat dilakukan dengan rumus dan perhitungan sederhana.

Rumus Slovin untuk menentukan sampel adalah sebagai berikut:

$$n = \frac{N}{1 + N(e)^2}$$

di mana:

n = Ukuran sampel/jumlah responden

N = Ukuran populasi

e = Persentase kelonggaran ketelitian kesalahan pengambilan sampel yang masih bisa ditolerir; e = 0,1

Dalam rumus Slovin ada ketentuan sebagai berikut:

Nilai e = 0,1 (10%) untuk populasi dalam jumlah besar

Nilai e = 0,2 (20%) untuk populasi dalam jumlah kecil

Jadi rentang sampel yang dapat diambil dari teknik Solvin adalah antara 10-20% dari populasi penelitian. Sehingga persentase kelonggaran yang digunakan adalah 10% dan hasil perhitungan dapat dibulatkan untuk mencapai kesesuaian. Maka untuk mengetahui sampel penelitian, dengan perhitungan sebagai berikut:

1. Sampel Penelitian Trans Mebidang Koridor 1 (Medan-Binjai)

$$n = \frac{1.950}{1 + 1.950(0,1)^2}$$

$$n = 95$$

2. Sampel Penelitian Trans Mebidang Koridor 2 (Medan-Lubuk Pakam)

$$n = \frac{1.017}{1 + 1.017(0,1)^2}$$

$$n = 91$$

Berdasarkan perhitungan di atas sampel yang mejadi responden dalam penelitian ini di sesuaikan menjadi 2 sampel yaitu sampel penelitian pada koridor 1 (Medan-Binjai) yaitu sebanyak 95 orang penumpang dan sampel penelitian pada koridor 2 (Medan-Lubuk Pakam) yaitu sebanyak 91 penumpang, hal ini dilakukan untuk mempermudah dalam pengolahan data dan untuk hasil pengujian yang lebih baik.

D. Data Penelitian

Penelitian ini di dukung oleh data primer dan data sekunder. Data primer merupakan data yang didapat dari sumber pertama baik dari individu atau perseorangan seperti hasil dari wawancara atau hasil pegisian kuesioner yang biasa dilakukan oleh peneliti.³⁷ Data primer dalam penelitian ini adalah data-data yang diperoleh secara langsung dari lapangan, yaitu dari kuisisioner yang diisi oleh responden. Sedangkan data sekunder adalah data primer yang telah diolah lebih lanjut dan disajikan baik oleh pihak pengumpul data primer atau pihak lain misalnya dalam bentuk tabel-tabel atau diagram-diagram.³⁸ Dalam penelitian ini penulis mendapatkan data dari perpustakaan, buku-buku literatur dan data sekunder yang diperoleh dari dokumen-dokumen yang didapat dari Perum DAMRI, BPS, dan Dinas Perhubungan Kota Medan.

E. Teknik Pengumpulan Data

Adapun teknik yang dilakukan peneliti yaitu menggunakan teknik-teknik pengumpulan data sebagai berikut:

1. Observasi

Observasi menurut Sugiyono yaitu sebagai teknik pengumpulan data yang mempunyai ciri spesifik berkenaan dengan perilaku manusia, proses kerja, gejala-gejala alam, dan responden yang diamati tidak terlalu besar.³⁹ Observasi merupakan proses yang kompleks, yang tersusun dari proses biologis dan psikologis. Dalam menggunakan teknik observasi yang terpenting ialah mengandalkan pengamatan dan

³⁷ Husen Umar, *Metode Penelitian untuk Skripsi dan Tesis Bisnis*, Rajawali Pers, Jakarta, 2009, h. 42

³⁸ Ibid

³⁹ Sugiyono, *Op.Cit*, h. 145

ingatan si peneliti. Peneliti memakai observasi secara terstruktur yang mana telah dirancang secara sistematis tentang apa yang akan diamati, kapan dan dimana tempatnya.

2. Studi Literatur

Studi literatur dilakukan untuk memperoleh informasi dan berbagai sumber seperti buku, koran, majalah dan internet serta media media yang berhubungan dengan permasalahan yang akan diteliti

3. Angket

Pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberikan seperangkat pertanyaan kepada responden. Dalam penelitian ini angket menjadi instrumen utama yang digunakan untuk mengumpulkan data penelitian. Angket pertanyaan dalam penelitian ini adalah kuisioner, yang diukur dengan menggunakan skala likert. Skala Likert adalah skala yang berisi 5 tingkat preferensi jawaban dengan pilihan sebagai berikut.⁴⁰

Tabel 3.1 Pengukuran Skala Likert

No	Simbol	Keterangan	Skor
1	SS	Sangat setuju	5
2	S	Setuju	4
3	N	Netral	3
4	TS	Tidak Setuju	2
5	STS	Sangat tidak setuju	1

Kelebihan menggunakan skala likert adalah sederhana untuk membuatnya kemudian cenderung menghasilkan skala yang sangat andal, dan mudah di baca atau di pahami, dan di lengkapi oleh responden. Untuk setiap pilihan jawaban diberi skor, maka responden harus menggambarkan, mendukung pernyataan (item positif) atau tidak mendukung pernyataan (item negatif).

⁴⁰ Imam Ghozali, *Aplikasi Analisis Multivariate dengan program IBM SPSS 21 Update PLS Regresi*, (Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro, 2013), h. 98

F. Definisi Operasional

Definisi operasional adalah unsur penelitian yang memberitahukan cara mengukur suatu variabel. Dengan kata lain, definisi operasional adalah semacam petunjuk pelaksanaan bagaimana caranya mengukur suatu variabel.⁴¹ Definisi operasional dari variabel penelitian dimaksudkan untuk memberikan kesimpulan yang dapat memperjelas batasan, pengertian, dan ruang lingkup penelitian yang akan digunakan sebagai acuan. Definisi operasional merupakan uraian dari konsep yang sudah dirumuskan dalam bentuk indikator-indikator agar lebih memudahkan dalam operasional dari sudut penelitian. Pada penelitian ini terdapat variabel mandiri (tunggal) yang diamati, yakni tingkat efektivitas Bus Rapid Transit (BRT) Trans Mebidang sebagai transportasi publik di Provinsi Sumatera Utara yang merupakan proses kegiatan untuk mengetahui besarnya efektivitas dalam mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Adapun yang menjadi definisi operasional dalam penelitian ini yaitu:

1. Kemacetan adalah kondisi dimana arus lalu lintas yang lewat pada ruas jalan yang ditinjau melebihi kapasitas rencana jalan tersebut yang mengakibatkan kecepatan bebas ruas jalan tersebut mendekati atau melebihi 0 km/jam sehingga menyebabkan terjadinya antrian. Kemacetan semakin meningkat apabila arus begitu besarnya sehingga kendaraan sangat berdekatan satu sama lain.

2. Aksesibilitas

Aksesibilitas didefinisikan suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan mengenai cara lokasi tata guna lahan berinteraksi satu sama lain, dan mudah atau susahya lokasi tersebut dicapai melalui jaringan transportasi. Indikator aksesibilitas secara sederhana dapat dinyatakan dengan jarak. Aksesibilitas dalam transportasi publik dapat diartikan sebagai jarak yang ditempuh oleh transportasi publik tersebut untuk mengantar penumpang dalam kegiatan mobilitas antara kota yang menjangkau tempat umum seperti tempat kerja, sekolah, toko, rumah sakit dan tempat rekreasi.

⁴¹ M.Singarimbun dan Efendi, *Metode Penelitian Survey*, (Jakarta: PT Pustaka LP3ES, 1995), h. 46

3. Kapasitas

Kapasitas didefinisikan sebagai ukuran produktifitas kemampuan suatu fasilitas yang dimuat dalam bentuk angka per satuan waktu. Kapasitas yang mencukupi artinya jumlah sarana dan prasarana yang disediakan mampu memenuhi permintaan konsumen. Kinerja kapasitas tersebut dapat diukur berdasarkan karakteristik masing-masing moda, antara lain perbandingan jumlah sarana transportasi dengan jumlah penduduk pengguna transportasi, antara sarana dan prasarana, antara penumpang kilometer atau ton-kilometer dengan kapasitas yang tersedia.

4. Harga

Harga adalah sejumlah uang yang ditukarkan atau ditagihkan atas suatu barang atau jasa yang diserahkan konsumen untuk memperoleh manfaat dari memiliki atau menggunakan produk atau jasa.

5. Ketepatan Waktu

Ketepatan waktu adalah sejauh mana kedatangan dan keberangkatan dilakukan sesuai dengan jadwal atau waktu yang telah ditentukan dan disepakati oleh suatu organisasi. Ketepatan waktu diartikan penumpang yang menunggu dihalte sesuai dengan jadwal dan dalam perjalanannya menjadi lebih cepat daripada menggunakan transportasi pribadi.

G. Teknik Analisis Data

1. Uji Validitas

Uji validitas digunakan untuk mengetahui mengukur sah atau valid atau tidaknya suatu kuesioner. Suatu kuesioner dikatakan valid jika pertanyaan pada kuesioner mampu untuk mengungkapkan sesuatu yang akan diukur oleh kuesioner tersebut.⁴² Semakin tinggi validitas suatu alat tes, maka alat tersebut akan semakin mengenai sarannya, atau semakin menunjukkan apa yang seharusnya diukur. Pada penelitian ini, pengujian validitas dilakukan dengan menggunakan rumus korelasi pearson product moment dengan bantuan SPSS versi 20.

⁴² Imam Ghozali, *Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program SPSS*, (Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro, 2011), h. 52

$$r_{xy} = \frac{n \sum xy - (\sum x) \cdot (\sum y)}{\sqrt{((n \sum x^2 - (\sum x)^2)(n \sum y^2 - (\sum y)^2))}}$$

Keterangan:

r = Koefisien Korelasi Product Moment

$\sum x$ = Jumlah skor per-item pertanyaan

$\sum y$ = Jumlah skor total

$\sum xy$ = Jumlah hasil kali skor pertanyaan dengan total

$\sum x^2$ = Jumlah skor item yang dikuadratkan

$\sum y^2$ = Jumlah skor total yang dikuadratkan

n = Jumlah sampel

2. Uji Reliabilitas

Reabilitas merupakan tingkat keandalan suatu instrumen penelitian. Uji reliabilitas digunakan untuk mengetahui konsistensi alat ukur, apakah alat pengukur yang digunakan dapat diandalkan dan tetap konsisten jika pengukuran tersebut diulang.⁴³ Uji reliabilitas dalam penelitian ini dilakukan dengan internal konsistensi dengan menggunakan teknik Cronbach Alpha. Uji reabilitas penelitian ini menggunakan program SPSS 20.

H. Analisis Data

Analisis data adalah kegiatan setelah data dari seluruh responden atau sumber data lain terkumpul. Kegiatan tersebut adalah mengelompokkan data berdasarkan variabel dan jenis responden, mentabulasi data berdasarkan variabel dari seluruh responden, menyajikan tiap variabel yang diteliti dan melakukan perhitungan.⁴⁴

Dalam penelitian ini, penulis akan mengidentifikasi indikator-indikator efektivitas trans Mebidang sebagai transportasi publik di Provinsi Sumatera Utara pada kedua koridornya. Analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis deskriptif dan analisis efektivitas.

⁴³ Duwi Priyatno Spss, *Analisis Statistic Data Lebih Cepat Lebih Akurat*, (Yogyakarta: Medikom, 2011), h. 24

⁴⁴ Sugiyono, *Satistika Metodologi Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*, Cetakan 19, (Bandung: Alfabeta, 2013), h. 199

1. Analisis Deskriptif

Metode deskriptif bertujuan untuk menggambarkan secara sistematis dan faktual tentang fakta-fakta yang ada. Statistik deskriptif merupakan statistik yang dipergunakan untuk menganalisa data dengan cara mendeskripsikan data yang telah terkumpul tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum (generalisasi).⁴⁵ Langkah-langkah yang dilakukan penulis dalam menganalisis data, antara lain:

- a. Menyusun instrument penelitian berupa kuesioner yang bersisi pertanyaan dengan menggunakan skala *Likert*.
- b. Melakukan proses pengumpulan data terhadap responden yang telah ditentukan sebelumnya.
- c. Pengolahan data dimulai dengan memeriksa kelengkapan kuesioner, selanjutnya melakukan tabulasi dari hasil kuesioner, dan melakukan analisis data.

Untuk setiap pilihan jawaban diberi skor, maka responden harus menggambarkan, mendukung pernyataan (*item* positif) atau tidak mendukung pernyataan (*item* negatif). Setiap item dari kuisisioner tersebut memiliki lima jawaban dengan bobot/nilai yang berbeda berdasarkan skala likert atas pilihan jawaban untuk kuesioner yang diajukan.

Dari setiap pertanyaan-pertanyaan yang berhubungan dengan variabel yang terdapat dalam penelitian ini, efektivitas semua variabel diukur oleh instrumen pengukur dalam bentuk kuesioner yang memenuhi pernyataan-pernyataan tipe skala Likert. Analisis deskriptif digunakan dengan menyusun tabel frekuensi lokasi untuk mengetahui apakah tingkat perolehan nilai (skor) variabel penelitian masuk dalam kategori: sangat setuju, setuju, netral, tidak setuju, sangat tidak setuju.

2. Analisis Efektivitas

Untuk menganalisis efektivitas bus Trans Mebidang sebagai transportasi publik di Provinsi Sumatera Utara, digunakan metode statistik sederhana yaitu :

⁴⁵ Ibid, h. 206

$$\text{Efektivitas Program} = \frac{\text{Realisasi}}{\text{Target}} \times 100 \%$$

Keterangan :

Realisasi : Pencapaian pelaksanaan program bus Trans Mebidang berdasarkan indikator penelitian

Target : Jumlah seluruh responden penelitian

Selanjutnya untuk menetapkan peringkat dalam setiap variabel penelitian dapat dilihat dari perbandingan antara skor realisasi dengan skor target. Skor realisasi diperoleh melalui hasil perhitungan seluruh pendapat responden sesuai klasifikasi bobot yang diberikan oleh skala likert (1,2,3,4, dan 5). Sedangkan skor target diperoleh melalui perolehan prediksi nilai tertinggi dikalikan dengan jumlah kuesioner dikalikan jumlah responden.⁴⁶ Pengelolaan data dilakukan dengan menggunakan alat bantu *Microsoft Office Excel 2010*.

Dari hasil perhitungan tersebut, efektivitas dikonversikan dengan menggunakan standar Litbang Depdagri Republik Indonesia pada tahun 1991. Nantinya analisis terhadap indikator-indikator efektivitas bus Trans Mebidang akan menggunakan teknik persentase, kemudian interpretasi hasil persentase mengacu kepada tabel berikut:

Tabel 3.2 Standar Ukuran Efektivitas

Rasio Efektivitas	Tingkat Capaian
Dibawah 40 %	Sangat tidak efektif
40% – 59,99%	Tidak efektif
60% – 79,99%	Cukup efektif
Di atas 80%	Sangat efektif

Sumber: Sumber: Litbang Depdagri (1991) dalam Marchat (2011)

Teknik analisis dilakukan dengan cara melakukan perhitungan sesuai rumus yang digunakan. Menentukan presentase terhadap keseluruhan pertanyaan yang terdapat dalam kuesioner dan menentukan efektivitas pelaksanaan trans

⁴⁶ Umi Narimawati, *Metodologi Penelitian : Dasar Penyusunan Penelitian Ekonomi*. (Jakarta : Genesis, 2010), h. 45

Mebidang dengan cara menjumlah skor realisasi yang diperoleh dibagi dengan jumlah skor target setelah itu dikali 100%.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Lokasi Penelitian

1. Gambaran Umum Perum DAMRI

DAMRI adalah singkatan dari Djawatan Angkoetan Motor Repoebluk Indonesia (Jawatan Angkutan Motor Republik Indonesia) yang dibentuk berdasarkan Maklumat Kementerian Perhubungan RI No.01/DAMRI/46 tanggal 25 November 1946 dengan tugas utama menyelenggarakan angkutan penumpang dan barang di atas jalan dengan menggunakan kendaraan bermotor. Dalam perkembangan selanjutnya sebagai Perusahaan Umum (Perum), nama DAMRI tetap diabadikan sebagai brand mark dari Badan Usaha Milik Negara (BUMN) ini yang hingga saat ini masih tetap konsisten menjalankan tugasnya sebagai salah satu penyelenggara jasa angkutan penumpang dan barang dengan menggunakan bus dan truk.

Hingga saat ini, DAMRI memiliki jaringan pelayanan tersebar hampir di seluruh wilayah Republik Indonesia. Dalam kegiatan usahanya DAMRI menyelenggarakan pelayanan angkutan kota, angkutan antarkota dalam provinsi, angkutan kota antarprovinsi, angkutan khusus bandar udara, angkutan pariwisata, angkutan logistik, angkutan keperintisan, dan angkutan lintas batas negara. DAMRI maju dan berkembang bersama pelanggan, melayani kebutuhan masyarakat, menggerakkan masyarakat mencapai tujuan memenuhi harapan akan perjalanan yang aman, cepat, dan nyaman, kemarin, sekarang, dan nanti.

Adapun visi dan misi Perum DAMRI yang merupakan pedoman bagi setiap cabang Perum DAMRI. Visi dan misi Perum DAMRI yaitu:

Visi :

Menjadi perusahaan transportasi kelas dunia yang handal, berkinerja unggul dan berkelanjutan.

Misi :

1. Menyediakan alat produksi yang handal, modern dan berbasis teknologi mutakhir untuk mendukung konektivitas transportasi.

2. Memberikan pelayanan yang berkualitas prima, berkeselamatan, dan berorientasi kepada pelanggan.
3. Mengembangkan *human capital* yang profesional dan inovatif untuk mengoptimalkan profit guna meningkatkan nilai tambah kepada *stake holder*.
4. Menjalankan prinsip-prinsip *Good Corporate Governance* (GCG) dalam aktifitas usaha perusahaan
5. Mengembangkan diversifikasi usaha guna mendukung *core* bisnis perusahaan.

2. Gambaran Bus Rapid Transit Trans Mebidang

Bus Rapid Transit atau yang dikenal di Provinsi Sumatera Utara sebagai Trans Mebidang adalah sebuah sistem bus yang dijalankan oleh Perum DAMRI Medan dengan menggunakan jalur lalu lintas campuran (*mix traffic*) atau tidak menggunakan jalur khusus yang dikembangkan untuk melayani penumpang umum di wilayah Kota Medan, Binjai dan Deli Serdang. Jalur Trans Mebidang terdiri dari 2 koridor, yaitu koridor 1 meliputi Binjai – Medan dan sebaliknya, dan koridor 2 meliputi Medan – Lubuk Pakam (Deli Serdang) dan sebaliknya.

Angkutan bus Trans Mebidang yang beroperasi dalam wilayah Kota Medan, Binjai hingga Deli Serdang memiliki kapasitas 30 tempat duduk, dengan rata-rata bus yang siap beroperasi sekitar 24 bus yang ada. Hal ini didapat dari data tabel rekapitulasi produksi kendaraan bus yang beroperasi dari Perum Damri. Pada sesi tanya jawab dengan petugas Perum Damri perihal bus yang ditetapkan berkurang dari awal pengoperasian dengan yang saat ini beroperasi sebanyak 6 armada bus, petugas mengatakan jika bus Trans Mebidang banyak yang rusak dan waktu perbaikan bus yang cukup lama membuat bus tidak bisa beroperasi seperti jumlah awal ketika bus Trans Mebidang didatangkan. Adapun tarif untuk trayek dari Terminal Binjai menuju Pusat Pasar Medan dan sebaliknya adalah Rp 6.000. Sedangkan tarif untuk trayek dari Terminal Lubukpakam menuju Pusat Pasar Medan dan sebaliknya adalah Rp 7.000.

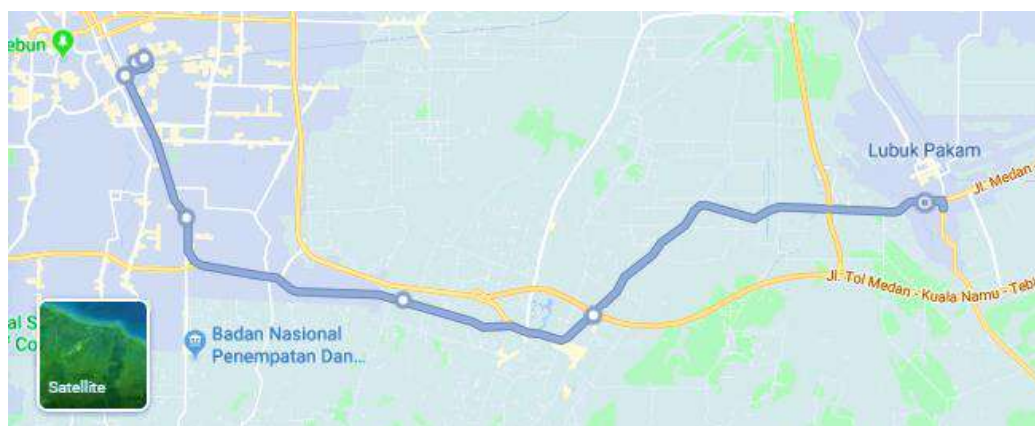
Rute untuk koridor I meliputi lintasan dari Terminal Binjai menuju Pusat Pasar Medan dan sebaliknya. Rute jalan yang dilalui yakni Terminal Binjai-Jalan

Soekarno Hatta-Jalan Gatot Subroto-Jalan Iskandar Muda-Jalan Gajah Mada-Jalan S.Parman-Jalan Raden Saleh-Jalan Balai Kota-Jalan Stasiun-Jalan MT Haryono-Jalan Sutomo-Pusat Pasar (Medan). Peta jalur pelayanan Bus Trans Mebidang untuk koridor I dapat dilihat melalui Gambar 4.1 di bawah ini.



Gambar 4.1 Peta Jalur Rute bus Trans Mebidang Koridor 1

Jarak tempuh untuk koridor I adalah 24 kilometer dengan waktu tempuh rencana pelayanan 90 menit. Sedangkan untuk koridor II, yakni mengambil lintasan dari Pusat Pasar Medan hingga Terminal Lubuk Pakam. Peta jalur pelayanan Bus Trans Mebidang untuk koridor II dapat dilihat melalui Gambar 4.2 di bawah ini.



Gambar 4.2 Peta Jalur Rute bus Trans Mebidang Koridor 2

Jarak tempuh lintasan koridor II adalah 31 kilometer, dengan waktu tempuh rencana pelayanan 100 menit. Rute yang dilewati yakni Pusat Pasar-Jalan Sutomo-Jalan Perintis Kemerdekaan-Jalan M Yamin-Jalan Stasiun-Jalan MT Haryono-Jalan Cirebon-Jalan Sisingamangaraja-Jalan Medan-Terminal Lubuk Pakam.

B. Deskripsi Data Penelitian

Deskripsi data penelitian merupakan penjelasan mengenai data yang telah dipaparkan dari hasil penelitian. Dalam penelitian ini, peneliti akan menjelaskan dan menggambarkan kondisi yang ada di lapangan terkait dengan penelitian yang bersifat deskriptif. Data ini didapat dari hasil penelitian dengan menggunakan metode kuantitatif, dan analisis data dilakukan berdasarkan hasil angket pada 186 responden yang didapat berdasarkan koridor 1 berjumlah 95 responden dan koridor 2 dengan jumlah responden sebanyak 91 orang. Penilaian terhadap tingkat efektivitas Trans Mebidang sebagai transportasi publik di provinsi Sumatera Utara dapat dilakukan dengan cara melihat menghitung tingkat kemacetan, aksesibilitas, kapasitas, tarif dan ketepatan waktu dari berjalannya program Trans Mebidang.

Penelitian ini menggunakan instrumen dalam bentuk angket sebanyak 20 pernyataan yang terdiri dari 4 pertanyaan dari 5 indikator yang ada. Pada angket penelitian tersebut digunakan skala likert dan kemudian hasil dari angket yang telah disebarkan kemudian ditabulasi dan diolah dengan menggunakan program spss, selanjutnya data penelitian dideskripsikan berdasarkan nilai tabel rasio efektivitas yang ada.

1. Karakteristik Responden Penelitian

Pada bagian ini akan dideskripsikan mengenai data-data deskriptif yang diperoleh dari survei terhadap responden. Data deskriptif yang menggambarkan keadaan atau kondisi responden yang digunakan sebagai informasi untuk mengungkap data identitas responden. Responden yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebanyak 186 responden yang dibagi kepada koridor 1 dan 2, yaitu koridor 1 berjumlah 95 responden dan koridor 2 berjumlah 91 responden. Pada pengisian angket, responden diharuskan mengisi identitas diri yang meliputi nama, jenis kelamin, usia, pekerjaan, dan seberapa banyak telah menggunakan Trans Mebidang.

a. Karakteristik Responden berdasarkan Jenis Kelamin

Berdasarkan data penelitian yang diperoleh dari pembagian angket, maka diperoleh data penumpang berdasarkan responden koridor 1 dan 2 tentang jenis kelamin dapat dilihat sebagai berikut :

Tabel 4.1 Karakteristik Responden Koridor 1 Berdasarkan Jenis Kelamin

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Laki-Laki	31	32,6	32,6	32,6
	Perempuan	64	67,4	67,4	100,0
	Total	95	100,0	100,0	

Sumber: Data Primer diolah, 2020

Tabel 4.2 Karakteristik Responden Koridor 2 Berdasarkan Jenis Kelamin

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Laki-Laki	43	47,3	47,3	47,3
	Perempuan	48	52,7	52,7	100,0
	Total	91	100,0	100,0	

Sumber: Data Primer diolah, 2020

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui bahwa karakteristik responden berdasarkan jenis kelamin pada koridor 1 dan 2 sebagian besar adalah perempuan, yaitu 64 orang (67,4%) pada koridor 1 dan 48 orang (52,7%) pada koridor 2, sedangkan responden laki-laki sejumlah 31 orang (32,6%) pada koridor 1 dan 43 orang (47,3%) pada koridor 2.

b. Karakteristik Responden berdasarkan Usia

Berdasarkan data penelitian yang diperoleh dari pembagian angket, maka diperoleh data penumpang berdasarkan usia responden pada koridor 1 dan 2 dapat dilihat sebagai berikut :

Tabel 4.3 Karakteristik Responden Koridor 1 Berdasarkan Usia

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	< 22 Tahun	41	43,2	43,2	43,2
	22 - 35 Tahun	32	33,7	33,7	76,8
	36 - 50 Tahun	17	17,9	17,9	94,7
	> 50 Tahun	5	5,3	5,3	100,0
	Total	95	100,0	100,0	

Sumber : Data Primer diolah, 2020

Berdasarkan tabel 4.3 di atas, terlihat bahwa responden pada koridor 1 yang berusia dibawah 22 tahun sebanyak 41 responden atau 43,2%, responden yang berusia 22–35 tahun sebanyak 32 responden atau 33,7%, responden yang berusia 36–50 tahun sebanyak 17 responden atau 17,9%, dan responden yang berusia lebih dari 50 tahun sebanyak 5 orang atau 5,3%. Mayoritas responden yang terpilih pada penelitian ini adalah pada rentang usia dibawah 22 tahun dan yang paling sedikit adalah responden dengan usia diatas 50 tahun.

Tabel 4.4 Karakteristik Responden Koridor 2 Berdasarkan Usia

	Frequency	Percent	Valid Percent
Valid < 22 Tahun	28	30,8	30,8
22 - 35 Tahun	36	39,6	39,6
36 - 50 Tahun	23	25,3	25,3
> 50 Tahun	4	4,4	4,4
Total	91	100,0	100,0

Sumber : Data Primer diolah, 2020

Berdasarkan tabel 4.4 di atas, terlihat bahwa responden pada koridor 2 yang berusia dibawah 22 tahun sebanyak 28 responden atau 30,8%, responden yang berusia 22–35 tahun sebanyak 36 responden atau 36,6%, responden yang berusia 36–50 tahun sebanyak 23 responden atau 25,3%, dan responden yang berusia lebih dari 50 tahun sebanyak 4 orang atau 4,4%. Mayoritas responden yang terpilih pada koridor 2 penelitian ini adalah pada rentang usia 22-35 tahun dan yang paling sedikit adalah responden dengan usia diatas 50 tahun.

c. Karakteristik Responden berdasarkan Pekerjaan

Berdasarkan data penelitian yang diperoleh dari pembagian angket, maka diperoleh data penumpang berdasarkan pekerjaan responden koridor 1 dan 2 yang dapat dilihat sebagai berikut :

Tabel 4.5 Karakteristik Responden Koridor 1 Berdasarkan Pekerjaan

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Mahasiswa/Siswa	45	47,4	47,4	47,4
PNS	12	12,6	12,6	60,0
Pegawai Swasta	22	23,2	23,2	83,2
Wiraswasta	10	10,5	10,5	93,7
Tidak Bekerja	6	6,3	6,3	100,0
Total	95	100,0	100,0	

Sumber : Data Primer diolah, 2020

Berdasarkan data yang diperoleh dari hasil kuesioner dapat diketahui karakteristik penumpang koridor 1 berdasarkan pekerjaan pada kategori Mahasiswa/Siswa sebanyak 45 orang atau 47,4%. Pada kategori PNS sebanyak 12 orang atau 12,6%, pegawai swasta sebanyak 22 orang atau 23,2%. Pada kategori wiraswasta sebanyak 10 orang atau 10,5% sedangkan pada kategori tidak bekerja sebanyak 6 orang atau 6,3%.

Mayoritas responden yang terpilih pada koridor 1 penelitian mengenai efektivitas Trans Mebidang ini adalah mahasiswa dan yang paling sedikit adalah kategori tidak bekerja.

Tabel 4.6 Karakteristik Responden Koridor 2 Berdasarkan Pekerjaan

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Mahasiswa/Siswa	24	26,4	26,4	26,4
PNS	14	15,4	15,4	41,8
Pegawai Swasta	20	22,0	22,0	63,7
Wiraswasta	24	26,4	26,4	90,1
Tidak Bekerja	9	9,9	9,9	100,0
Total	91	100,0	100,0	

Sumber : Data Primer diolah, 2020

Berdasarkan data yang diperoleh dari hasil kuesioner dapat diketahui karakteristik penumpang koridor 2 berdasarkan pekerjaan pada kategori Mahasiswa/Siswa sebanyak 24 orang atau 26,4%. Pada kategori PNS sebanyak 14 orang atau 15,4%, pegawai swasta sebanyak 20 orang

atau 22,0%. Pada kategori wiraswasta diperoleh hasil yang sama seperti kategori mahasiswa/siswa yakni sebanyak 24 orang atau 26,4% sedangkan pada kategori tidak bekerja sebanyak 9 orang atau 9,9%. Mayoritas responden yang terpilih pada koridor 2 adalah mahasiswa dan wiraswasta sedangkan yang paling sedikit adalah kategori tidak bekerja.

d. Karakteristik Responden berdasarkan Penggunaan Bus

Berdasarkan data penelitian yang diperoleh dari pembagian angket, maka diperoleh data penumpang berdasarkan jumlah penggunaan bus pada responden koridor 1 dan 2 yang dapat dilihat sebagai berikut :

Tabel 4.7 Karakteristik Responden koridor 1 berdasarkan Penggunaan Bus

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 1 kali	9	9,5	9,5	9,5
2 - 5 kali	12	12,6	12,6	22,1
6 - 10 kali	18	18,9	18,9	41,1
> 10 kali	56	58,9	58,9	100,0
Total	95	100,0	100,0	

Sumber : Data Primer diolah, 2020

Berdasarkan tabel 4.7 di atas, dapat diketahui bahwa responden yang ada di koridor 1 dengan penggunaan bus Trans Mebidang sebanyak 1 kali berjumlah 9 responden atau 9,5%, penggunaan BRT sebanyak 2-5 kali berjumlah 12 responden atau 12,6%, penggunaan BRT sebanyak 6-10 kali berjumlah 18 responden atau 18,9%, dan penggunaan BRT lebih dari 10 kali berjumlah 56 responden atau 58,9%. Mayoritas responden yang terpilih pada koridor 1 penelitian ini adalah pengguna yang menggunakan Trans Mebidang sebanyak lebih dari 10 kali dan yang paling sedikit responden yang menggunakan sebanyak 1 kali.

Tabel 4.8 Karakteristik Responden koridor 2 berdasarkan Penggunaan Bus

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1 kali	15	16,5	16,5	16,5
	2 - 5 kali	18	19,8	19,8	36,3
	6 - 10 kali	30	33,0	33,0	69,2
	> 10 kali	28	30,8	30,8	100,0
	Total	91	100,0	100,0	

Sumber : Data Primer diolah, 2020

Berdasarkan tabel 4.8 di atas, dapat diketahui bahwa responden yang ada di koridor 2 dengan penggunaan bus Trans Mebidang sebanyak 1 kali berjumlah 15 responden atau 16,5%, penggunaan BRT sebanyak 2-5 kali berjumlah 18 responden atau 19,8%, penggunaan BRT sebanyak 6-10 kali berjumlah 30 responden atau 33,0%, dan penggunaan BRT lebih dari 10 kali berjumlah 28 responden atau 30,8%. Mayoritas responden yang terpilih pada koridor 2 penelitian ini adalah pengguna yang menggunakan Trans Mebidang sebanyak lebih dari 6-10 kali dan yang paling sedikit responden yang menggunakan sebanyak 1 kali.

Selanjutnya, dari deskripsi mengenai karakteristik responden diatas dapat diketahui bahwa responden pengguna *Bus Rapid Transit* Trans Mebidang di koridor 1 dan koridor 2 didominasi oleh responden perempuan. Usia responden pada koridor 1 sebagian besar berusia dibawah 22 tahun dan responden yang ada di koridor 2 berkisar antara usia 22-35 tahun. Dari kategori pekerjaan, responden di koridor 1 didominasi oleh mahasiswa/siswa sedangkan pada koridor 2 didominasi oleh mahasiswa/siswa dan wiraswasta. Serta pada kategori penggunaan bus didominasi oleh masyarakat yang telah menggunakan *Bus Rapid Transit* Trans Mebidang sebanyak lebih dari 10 kali pada koridor 1 dan 6 – 10 kali pada koridor 2.

2. Deskripsi Variabel Penelitian

Untuk mengetahui besarnya persentase kecenderungan data digunakan kategorisasi data dengan skala likert yang diasumsikan semakin tinggi nilai yang

diperoleh dari kuesioner maka semakin efektif pula penyelenggaraan Bus Trans Mebidang. Untuk memetakan hasil penyebaran kuesioner mengenai tingkat efektivitas Trans Mebidang maka dibuat pengelompokkan ke dalam kategori rasio efektivitas. Pemaparan jawaban masing-masing responden atas kuesioner ini akan digambarkan dalam bentuk diagram disertai pemaparan dan kesimpulan hasil jawaban dari pernyataan yang diajukan melalui kuesioner. Berikut ini adalah deskripsi dari masing-masing item pertanyaan:

a. Kemacetan

Indikator ini digunakan untuk mengetahui sejauhmana Trans Mebidang di Sumatera Utara yang dikelola oleh Perum Damri Medan dalam mengurangi kemacetan. Bus Trans Mebidang merupakan sebuah angkutan umum massal yang cukup dikenal di kalangan masyarakat Provinsi Sumatera Utara khususnya masyarakat Kota Binjai, Kota Medan dan Deli Serdang (Lubuk Pakam). Bus ini dioperasikan sejak akhir tahun 2015 guna mereduksi penggunaan kendaraan pribadi serta mengurangi kemacetan di Kota Medan sebagai pusat aktivitas. Trans Mebidang ini dioperasikan untuk mereduksi penggunaan kendaraan pribadi serta mengurangi kemacetan di Kota Medan, Binjai dan Deli Serdang. Berikut ini merupakan deskripsi atau penyajian data dari indikator kemacetan yang dirangkum dalam tabel berikut :

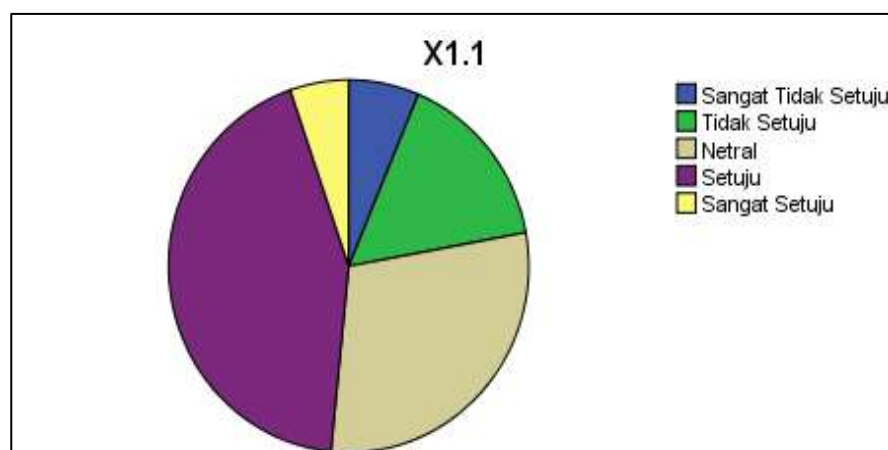
Tabel 4.9 Penyajian Data Indikator Kemacetan (Koridor 1)

No	Jawaban											
	STS		TS		N		S		SS		Total	
	Frek	Persen	Frek	Persen	Frek	Persen	Frek	Persen	Frek	Persen	Frek	Persen
1	6	6,3	15	15,8	28	29,5	41	43,2	5	5,3	95	100
2	3	3,2	8	8,4	44	46,3	35	36,8	5	5,3	95	100
3	3	3,2	12	12,6	42	44,2	34	35,8	4	4,2	95	100
4	6	6,3	28	39,5	33	34,7	28	29,5	0	0	95	100

Sumber : Data Primer diolah, 2020

Berdasarkan hasil perhitungan analisis deskriptif presentase diperoleh jawaban yang diberikan oleh responden melalui kuesioner mengenai kemacetan pada koridor 1. Terdapat 4 pernyataan yang berkaitan dengan indikator kemacetan yang disajikan dalam bentuk diagram. Berikut ulasannya:

1. Keberadaan Trans Mebidang membuat tingkat kemacetan di Kota Medan, Kota Binjai dan Kabupaten Deli Serdang menurun.



Gambar 4.3 Jawaban Responden Pertanyaan X1.1 di Koridor
Sumber : Data Primer diolah, 2020

Berdasarkan hasil penelitian terhadap 95 responden di koridor 1 maka dari gambar 4.3 dapat disimpulkan bahwa persepsi responden menyatakan sangat setuju sebanyak 5 responden atau sebanyak 5,3%, yang menyatakan setuju sebanyak 41 responden atau sebanyak 43,2%, yang menyatakan netral sebanyak 28 responden atau sebanyak 29,5%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 15 responden atau sebanyak 15,8% dan yang menyatakat sangat tidak setuju sebanyak 6 responden atau sebanyak 6,3%. Mayoritas responden paling banyak memberikan jawaban Setuju. Sehingga jika dihitung menggunakan rasio efektifitas diperoleh:

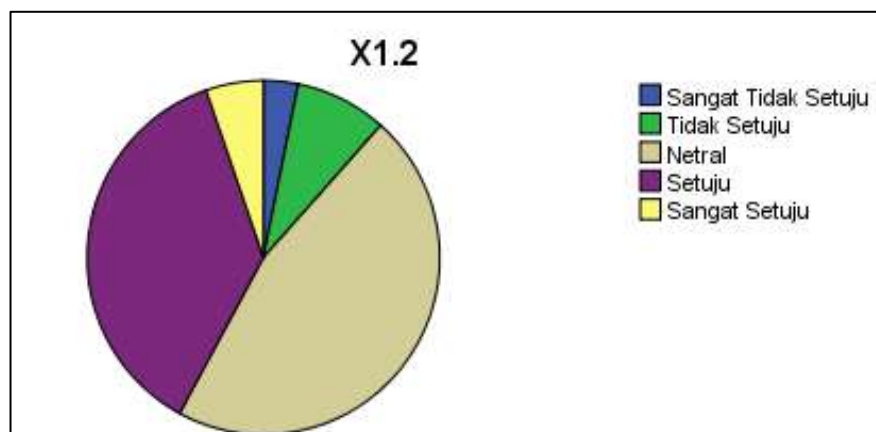
$$\text{Efektivitas} = \frac{309}{475} \times 100\% = 65,052\%$$

Dari perhitungan diatas dapat disimpulkan bahwa pernyataan keberadaan Trans Mebidang membuat tingkat kemacetan di Kota Medan, Kota Binjai dan Kabupaten Deli Serdang menurun dinilai

cukup efektif dengan persentase sebesar 65,052% karena berada diantara rasio efektivitas 60-79,99%. Hal ini berdasarkan pengalaman responden ketika menggunakan Trans Mebidang, bus mampu mengangkut banyak penumpang dalam sekali perjalanan sehingga mengurangi kemacetan di jalan raya. Sebagaimana hasil wawancara dengan seorang penumpang, sebagai berikut:

“Kalo menurut saya pribadi ya memang terasa kalo Mebidang ini bisa lah dibilang ngurangin macet, karena sekali jalan tu udah berapa puluh orang yang naik kan. Jadi kalo dari Binjai pun gak banyak lagi yang naik angkot atau naik kereta ke medan, gak macet kali jadinya” (Wawancara dengan Ibu Ida, 30 Januari 2020).

2. Masyarakat memilih berpergian menggunakan Trans Mebidang dibandingkan kendaraan pribadi atau transportasi umum lain karena terhindar dari macet.



Gambar 4.4 Jawaban Responden Pertanyaan X1.2 di Koridor 1
Sumber : Data Primer diolah, 2020

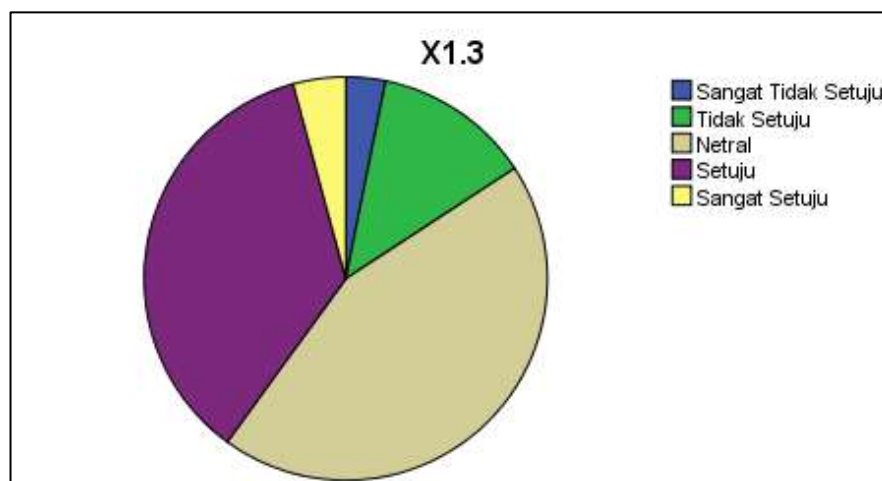
Berdasarkan hasil penelitian terhadap 95 responden di koridor 1 maka dari gambar 4.4 dapat disimpulkan bahwa persepsi responden menyatakan sangat setuju sebanyak 5 responden atau sebanyak 5,3%, yang menyatakan setuju sebanyak 35 responden atau sebanyak 36,8%, yang menyatakan netral sebanyak 44 responden atau sebanyak 46,3%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 8 responden atau sebanyak 8,4% dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 3 responden atau sebanyak 3,2%. Mayoritas responden paling banyak memberikan

jawaban Netral. Sehingga jika dihitung menggunakan rasio efektifitas diperoleh:

$$\text{Efektivitas} = \frac{316}{475} \times 100\% = 66,526\%$$

Dari perhitungan diatas dapat disimpulkan bahwa masyarakat memilih berpergian menggunakan Trans Mebidang dibandingkan kendaraan pribadi atau transportasi umum lain karena terhindar dari macet dinilai cukup efektif dengan persentase sebesar 66,526% karena berada diantara rasio efektifitas 60-79,99%. Hal ini berdasarkan pengalaman responden ketika menggunakan Trans Mebidang, bus mampu melewati kemacetan dari banyaknya kendaraan pribadi atau transportasi umum lainnya di jalan raya.

3. Pertumbuhan jumlah kendaraan pribadi di jalan raya berkurang karena beroperasinya Trans Mebidang



Gambar 4.5 Jawaban Responden Pertanyaan X1.3 di Koridor 1

Sumber : Data Primer diolah, 2020

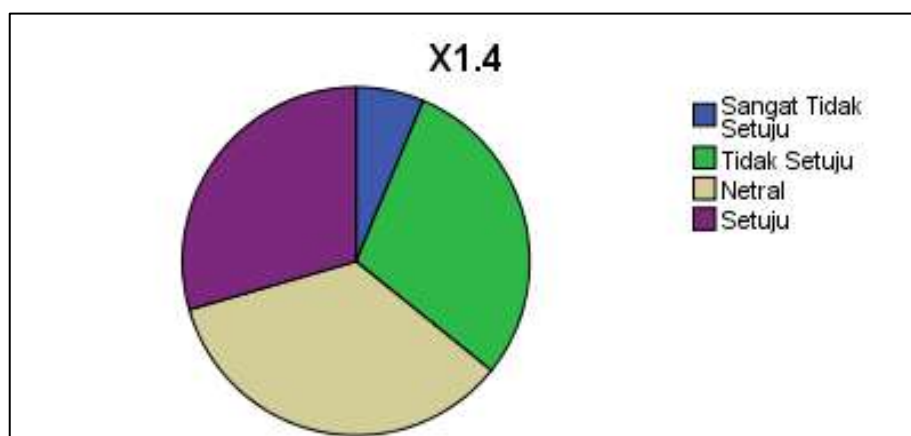
Berdasarkan hasil penelitian terhadap 95 responden di koridor 1 maka dari gambar 4.5 dapat disimpulkan bahwa persepsi responden menyatakan sangat setuju sebanyak 4 responden atau sebanyak 4,2%, yang menyatakan setuju sebanyak 34 responden atau sebanyak 35,8%, yang menyatakan netral sebanyak 42 responden atau sebanyak 44,2%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 12 responden atau sebanyak 12,6% dan yang menyatakat sangat tidak setuju sebanyak 3 responden

atau sebanyak 3,2%. Mayoritas responden paling banyak memberikan jawaban Netral. Sehingga jika dihitung menggunakan rasio efektifitas diperoleh:

$$\text{Efektivitas} = \frac{309}{475} \times 100\% = 65,052\%$$

Dari perhitungan diatas dapat disimpulkan bahwa pertumbuhan jumlah kendaraan pribadi di jalan raya berkurang karena beroperasinya Trans Mebidang dinilai cukup efektif dengan persentase sebesar 65,052% karena berada diantara rasio efektifitas 60-79,99%. Hal ini berdasarkan pengalaman responden yang menyatakan bahwa dengan adanya Trans Mebidang, mereka memilih menggunakan bus daripada kendaraan pribadi karena mampu melewati dan mengurangi kemacetan di jalan raya.

4. Trans Mebidang membuat durasi menunggu kemacetan menjadi lebih singkat



Gambar 4.6 Jawaban Responden Pertanyaan X1.4 di Koridor 1
Sumber : Data Primer diolah, 2020

Berdasarkan hasil penelitian terhadap 95 responden di koridor 1 maka dari gambar 4.6 dapat disimpulkan bahwa persepsi responden menyatakan setuju sebanyak 28 responden atau sebanyak 29,5%, yang menyatakan netral sebanyak 33 responden atau sebanyak 34,7%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 28 responden atau sebanyak 29,5% dan yang menyatakat sangat tidak setuju sebanyak 6 responden atau sebanyak 6,3%. Mayoritas responden paling banyak memberikan

jawaban Netral. Sehingga jika dihitung menggunakan rasio efektifitas diperoleh:

$$\text{Efektivitas} = \frac{273}{475} \times 100\% = 57,473\%$$

Dari perhitungan diatas dapat disimpulkan bahwa Trans Mebidang membuat durasi menunggu kemacetan menjadi lebih singkat dinilai tidak efektif dengan persentase sebesar 57,473% karena berada diantara rasio efektifitas 40-59,99%. Hal ini berdasarkan pengalaman responden yang menyatakan bahwa dengan adanya Trans Mebidang durasi menunggu kemacetan masih sama seperti biasa namun terkadang bisa menjadi lebih cepat atau lebih lama.

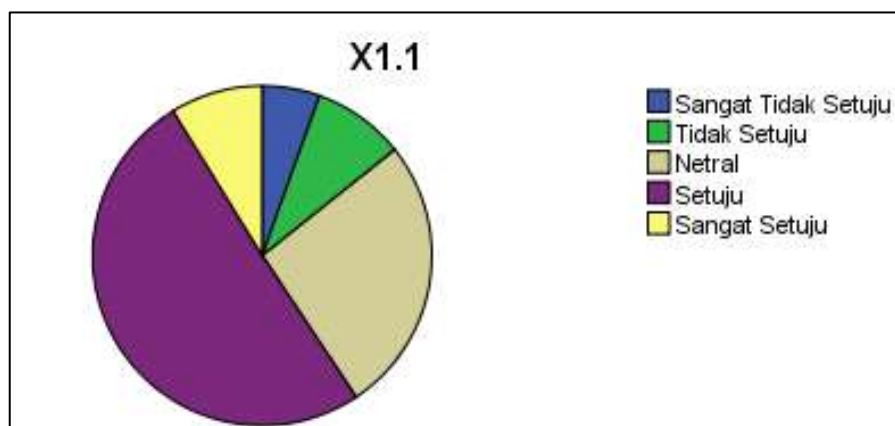
Tabel 4.10 Penyajian Data Indikator Kemacetan (Koridor 2)

No	Jawaban											
	STS		TS		N		S		SS		Total	
	Frek	Persen	Frek	Persen	Frek	Persen	Frek	Persen	Frek	Persen	Frek	Persen
1	5	5,5	8	8,8	24	26,4	46	50,5	8	8,8	91	100
2	7	7,7	12	13,2	27	29,7	28	30,8	17	18,7	91	100
3	5	5,5	7	7,7	28	30,8	33	36,3	18	19,8	91	100
4	4	4,4	22	24,2	43	47,3	18	19,8	4	4,4	91	100

Sumber : Data Primer diolah, 2020

Berdasarkan hasil perhitungan analisis deskriptif presentase diperoleh jawaban yang diberikan oleh responden melalui kuesioner mengenai kemacetan pada koridor 2.. Terdapat 4 pernyataan yang berkaitan dengan indikator kemacetan yang disajikan dalam bentuk diagram. Berikut ulasannya:

1. Keberadaan Trans Mebidang membuat tingkat kemacetan di Kota Medan, Kota Binjai dan Kabupaten Deli Serdang menurun.



Gambar 4.7 Jawaban Responden Pertanyaan X1.1 di Koridor 2
Sumber : Data Primer diolah, 2020

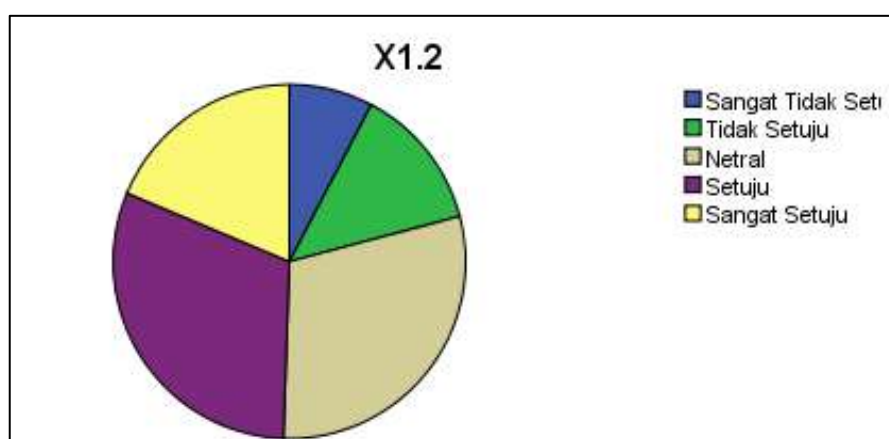
Berdasarkan hasil penelitian terhadap 91 responden di koridor 2 maka dari gambar 4.7 dapat disimpulkan bahwa persepsi responden menyatakan sangat setuju 8 responden atau sebanyak 8,8%, yang menyatakan setuju sebanyak 46 responden atau sebanyak 50,5%, yang menyatakan netral sebanyak 24 responden atau sebanyak 26,4%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 8 responden atau sebanyak 8,8% dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 5 responden atau sebanyak 5,5%. Mayoritas responden paling banyak memberikan jawaban Setuju. Sehingga jika dihitung menggunakan rasio efektifitas diperoleh:

$$\text{Efektivitas} = \frac{317}{455} \times 100\% = 69,67\%$$

Dari perhitungan diatas dapat disimpulkan bahwa keberadaan Trans Mebidang membuat tingkat kemacetan di Kota Medan, Kota Binjai dan Kabupaten Deli Serdang menurun dinilai cukup efektif dengan persentase sebesar 69,67% karena berada diantara rasio efektifitas 60-79,99%. Hal ini berdasarkan pengalaman responden yang menyatakan bahwa dengan adanya Trans Mebidang kemacetan diruas jalan semakin menurun karena bus mampu mengangkut lebih banyak penumpang didalamnya.

“Kalau dibilang mengurangi kemacetan ya bisa dibilang gitu, tapi bukan berarti gak macet. Gitu toh. Karena macetnya ya masih, cuma memang sudah ndak separah yang lalu. Itu kalau saya rasa karena udah disediakan fasilitas gini, jadi kan sekali jalan lumayan ndak numpuk numpuk orang dijalan”.
(Wawancara dengan Bapak Arif, 30 Januari 2020)

2. Masyarakat memilih berpergian menggunakan Trans Mebidang dibandingkan kendaraan pribadi atau transportasi umum lain karena terhindar macet



Gambar 4.8 Jawaban Responden Pertanyaan X1.2 di Koridor 2
Sumber : Data Primer diolah, 2020

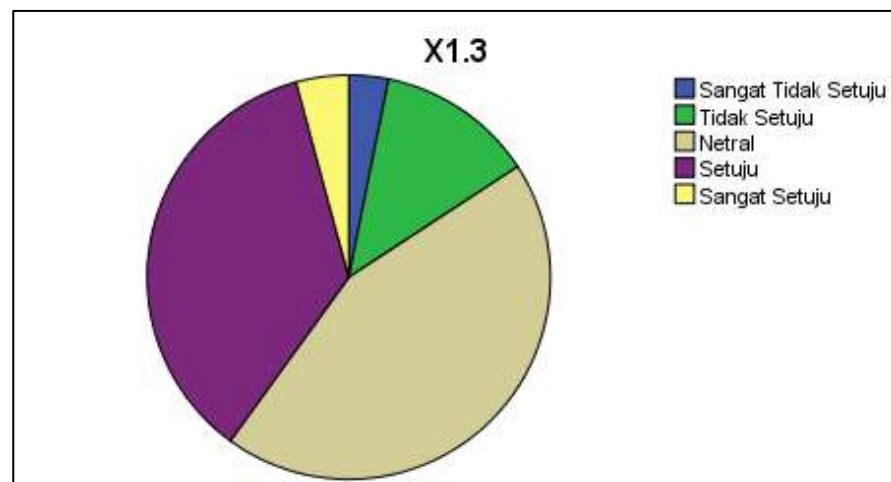
Berdasarkan hasil penelitian terhadap 91 responden di koridor 2 maka dari gambar 4.8 dapat disimpulkan bahwa persepsi responden menyatakan sangat setuju sebanyak 17 responden atau sebanyak 18,7%, yang menyatakan setuju sebanyak 28 responden atau sebanyak 30,8%, yang menyatakan netral sebanyak 27 responden atau sebanyak 29,7%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 12 responden atau sebanyak 13,2% dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 7 responden atau sebanyak 7,7%. Mayoritas responden paling banyak memberikan jawaban Setuju. Sehingga jika dihitung menggunakan rasio efektifitas diperoleh:

$$\text{Efektivitas} = \frac{309}{455} \times 100\% = 67,91\%$$

Dari perhitungan diatas dapat disimpulkan bahwa masyarakat memilih berpergian menggunakan Trans Mebidang dibandingkan

kendaraan pribadi atau transportasi umum lain karena terhindar dari macet dinilai cukup efektif dengan persentase sebesar 67,91% karena berada diantara rasio efektivitas 60-79,99%. Hal ini berdasarkan pengalaman responden ketika menggunakan Trans Mebidang, bus mampu melewati kemacetan dari banyaknya kendaraan pribadi atau transportasi umum lainnya di jalan raya.

3. Pertumbuhan jumlah kendaraan pribadi di jalan raya berkurang karena beroperasinya Trans Mebidang



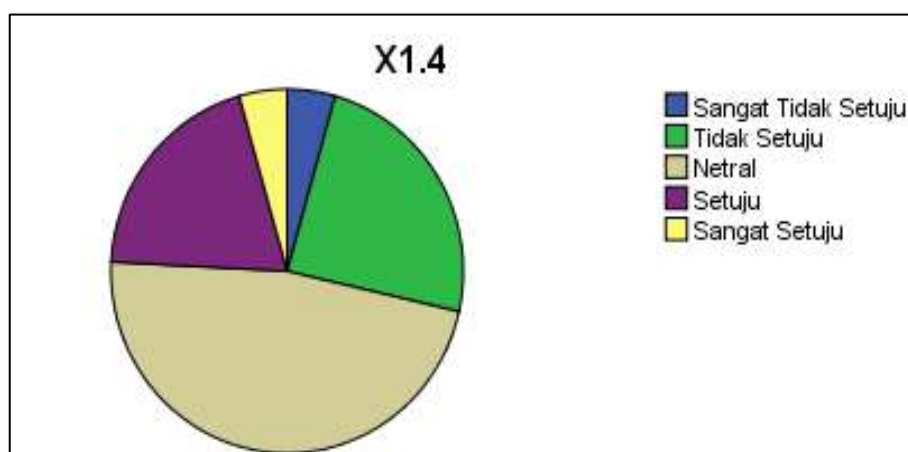
Gambar 4.9 Jawaban Responden Pertanyaan X1.3 di Koridor 2
Sumber : Data Primer diolah, 2020

Berdasarkan hasil penelitian terhadap 91 responden di koridor 2 maka dari gambar 4.9 dapat disimpulkan bahwa persepsi responden menyatakan sangat setuju sebanyak 18 responden atau sebanyak 19,8%, yang menyatakan setuju sebanyak 33 responden atau sebanyak 36,3%, yang menyatakan netral sebanyak 28 responden atau sebanyak 30,8%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 7 responden atau sebanyak 7,7% dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 5 responden atau sebanyak 5,5%. Mayoritas responden paling banyak memberikan jawaban Setuju. Sehingga jika dihitung menggunakan rasio efektivitas diperoleh:

$$\text{Efektivitas} = \frac{325}{455} \times 100\% = 71,42\%$$

Dari perhitungan diatas dapat disimpulkan bahwa pertumbuhan jumlah kendaraan pribadi di jalan raya berkurang karena beroperasinya Trans Mebidang dinilai cukup efektif dengan persentase sebesar 71,42% karena berada diantara rasio efektivitas 60-79,99%. Hal ini berdasarkan pengalaman responden yang menyatakan bahwa dengan adanya Trans Mebidang, mereka memilih menggunakan bus daripada kendaraan pribadi karena mampu melewati dan mengurangi kemacetan di jalan raya. Selain itu bus ini merupakan akomodasi yang mampu memenuhi kebutuhan perjalanan masyarakat.

4. Trans Mebidang membuat durasi menunggu kemacetan menjadi lebih singkat



Gambar 4.10 Jawaban Responden Pertanyaan X1.4 di Koridor 2
Sumber : Data Primer diolah, 2020

Berdasarkan hasil penelitian terhadap 91 responden di koridor 2 maka dari gambar 4.10 dapat disimpulkan bahwa persepsi responden menyatakan sangat setuju sebanyak 4 responden atau sebanyak 4,4%, yang menyatakan setuju sebanyak 18 responden atau sebanyak 19,8%, yang menyatakan netral sebanyak 43 responden atau sebanyak 47,3%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 22 responden atau sebanyak 24,2% dan yang menyatakat sangat tidak setuju sebanyak 4 responden atau sebanyak 4,4%. Mayoritas responden paling banyak memberikan jawaban Netral. Sehingga jika dihitung menggunakan rasio efektivitas diperoleh:

$$\text{Efektivitas} = \frac{269}{455} \times 100\% = 59,120\%$$

Dari perhitungan diatas dapat disimpulkan bahwa Trans Mebidang membuat durasi menunggu kemacetan menjadi lebih singkat dinilai tidak efektif dengan persentase sebesar 57,473% karena berada diantara rasio efektivitas 40-59,99%. Hal ini berdasarkan pengalaman responden yang menyatakan bahwa dengan adanya Trans Mebidang durasi menunggu kemacetan masih sama saja seperti biasa namun terkadang bisa menjadi lebih cepat atau lebih lama tergantung kondisi jalan raya.

b. Aksesibilitas

Indikator ini digunakan untuk mengetahui sejauh mana aksesibilitas yang diberikan Trans Mebidang memenuhi kebutuhan penggunaanya. Berikut ini merupakan deskripsi atau penyajian data dari indikator aksesibilitas yang dirangkum dalam tabel berikut :

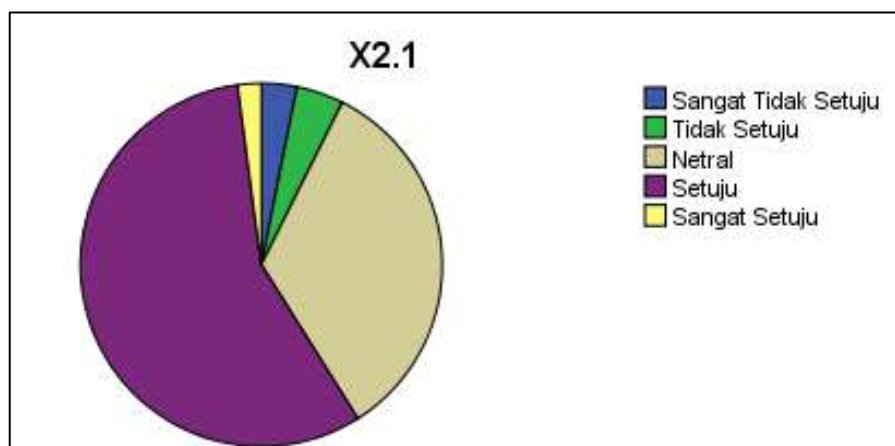
Tabel 4.11 Penyajian Data Indikator Aksesibilitas (Koridor 1)

No	Jawaban											
	STS		TS		N		S		SS		Total	
	Frek	Persen	Frek	Persen	Frek	Persen	Frek	Persen	Frek	Persen	Frek	Persen
1	3	3,2	4	4,2	32	33,7	54	56,8	2	2,1	95	100
2	1	1,1	9	9,5	37	38,9	43	45,3	5	5,3	95	100
3	3	3,2	10	10,5	42	44,2	36	37,9	4	4,2	95	100
4	3	3,2	7	7,4	42	44,2	40	42,1	3	3,2	95	100

Sumber : Data Primer diolah, 2020

Berdasarkan hasil perhitungan analisis deskriptif presentase diperoleh jawaban yang diberikan oleh responden melalui kuesioner mengenai aksesibilitas pada koridor 1. Terdapat 4 pernyataan yang berkaitan dengan indikator aksesibilitas yang disajikan dalam bentuk diagram. Berikut ulasannya:

1. Pengguna lebih mudah menjangkau lokasi tujuan dengan menggunakan Trans Mebidang



Gambar 4.11 Jawaban Responden Pertanyaan X2.1 di Koridor 1
Sumber : Data Primer diolah, 2020

Berdasarkan hasil penelitian terhadap 95 responden di koridor 1 maka dari gambar 4.11 dapat disimpulkan bahwa persepsi responden menyatakan sangat setuju sebanyak 2 responden atau sebanyak 2,1%, yang menyatakan setuju sebanyak 54 responden atau sebanyak 56,8%, yang menyatakan netral sebanyak 32 responden atau sebanyak 33,7%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 4 responden atau sebanyak 4,2% dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 3 responden atau sebanyak 3,2%. Mayoritas responden paling banyak memberikan jawaban Setuju. Sehingga jika dihitung menggunakan rasio efektifitas diperoleh:

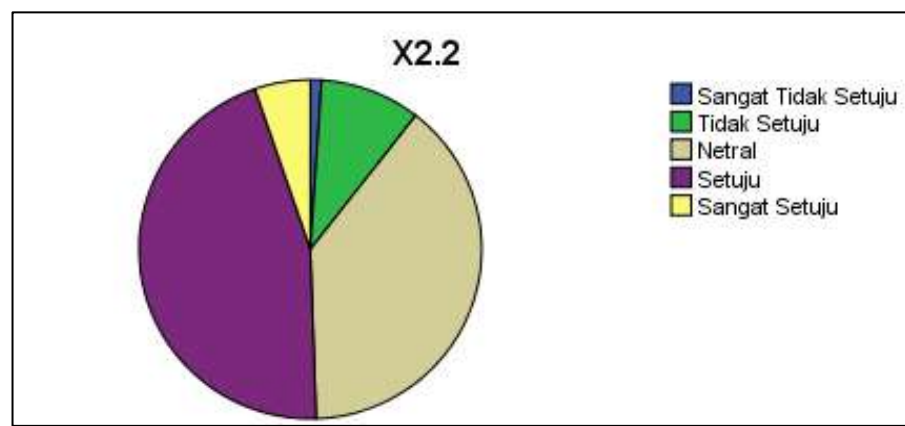
$$\text{Efektivitas} = \frac{333}{475} \times 100\% = 70,105\%$$

Dari perhitungan diatas dapat disimpulkan bahwa pernyataan pengguna lebih mudah menjangkau lokasi tujuan dengan menggunakan Trans Mebidang dinilai cukup efektif dengan persentase sebesar 70,105% karena berada diantara rasio efektifitas 60-79,99%. Hal ini berdasarkan pengalaman responden yang menyatakan bahwa dengan adanya Trans Mebidang maka pengguna bus lebih mudah menjangkau lokasi tujuan karena rute yang dilewati Trans Mebidang

sesuai dengan kebutuhan penggunaanya dengan melewati jalan lintas menuju tempat tempat umum.

“Saya karena kuliah jadi cuma sekali jalan aja kak naik Mebidang, kalo naik angkot dari Binjai harus nyambung lagi, jadi bagus naik Mebidang kak. Cocok rute nya ke kampus, sekolah atau mall.” (Wawancara dengan Ibu Kiya, 31 Januari 2020)

2. Lokasi halte mudah ditemukan oleh masyarakat yang ingin menggunakan Trans Mebidang



Gambar 4.12 Jawaban Responden Pertanyaan X2.2 di Koridor 1
Sumber : Data Primer diolah, 2020

Berdasarkan hasil penelitian terhadap 95 responden di koridor 1 maka dari diagram 4.10 dapat disimpulkan bahwa persepsi responden menyatakan sangat setuju sebanyak 5 responden atau sebanyak 5,3%, yang menyatakan setuju sebanyak 43 responden atau sebanyak 45,3%, yang menyatakan netral sebanyak 37 responden atau sebanyak 38,9%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 9 responden atau sebanyak 9,5% dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 1 responden atau sebanyak 1,1%. Mayoritas responden paling banyak memberikan jawaban Setuju. Sehingga jika dihitung menggunakan rasio efektifitas diperoleh:

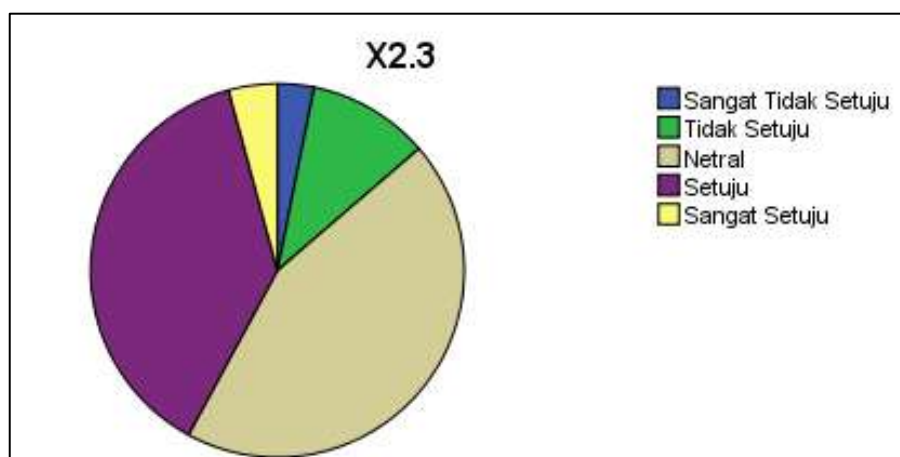
$$\text{Efektivitas} = \frac{327}{475} \times 100\% = 68,842\%$$

Dari perhitungan diatas dapat disimpulkan bahwa pernyataan lokasi halte mudah ditemukan oleh masyarakat yang ingin

menggunakan Trans Mebidang dinilai cukup efektif dengan persentase sebesar 68,842% karena berada diantara rasio efektivitas 60-79,99%. Hal ini berdasarkan pengalaman responden yang menyatakan bahwa lokasi halte yang disediakan sesuai dengan kebutuhan penumpang untuk naik dan turun menuju lokasi tujuannya.

“Kalo halte nya pas lah dek, disimpang simpang itu dia jadi kalo kami yang rumahnya agak kedalam gak payah jalan jauh jauh, tinggal ke simpang aja duduk nunggu bus di halte” (Wawancara dengan Bapak Romo, 30 Januari 2020).

3. Rute perjalanan Trans Mebidang sudah memenuhi kebutuhan penggunanya.



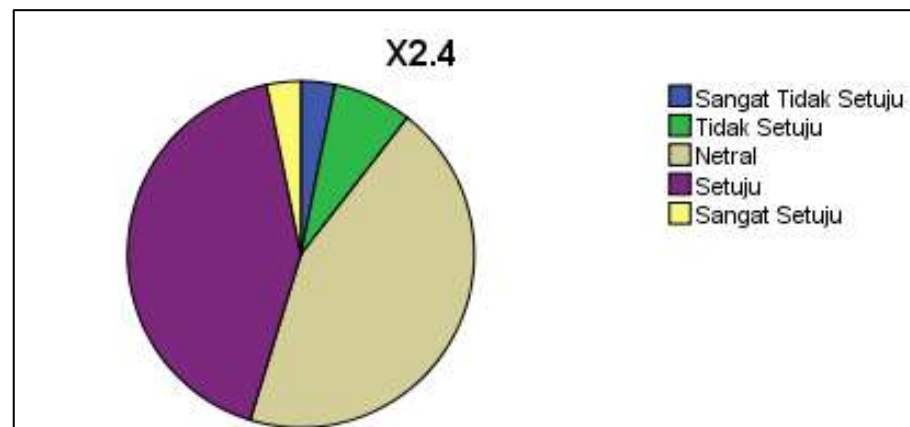
Gambar 4.13 Jawaban Responden Pertanyaan X2.3 di Koridor 1
Sumber : Data Primer diolah, 2020

Berdasarkan hasil penelitian terhadap 95 responden di koridor 1 maka dari gambar 4.13 dapat disimpulkan bahwa persepsi responden menyatakan sangat setuju sebanyak 4 responden atau sebanyak 4,2%, yang menyatakan setuju sebanyak 36 responden atau sebanyak 37,9%, yang menyatakan netral sebanyak 42 responden atau sebanyak 44,2%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 10 responden atau sebanyak 10,5% dan yang menyatakat sangat tidak setuju sebanyak 3 responden atau sebanyak 3,2%. Mayoritas responden paling banyak memberikan jawaban Netral. Sehingga jika dihitung menggunakan rasio efektivitas diperoleh:

$$\text{Efektivitas} = \frac{313}{475} \times 100\% = 65,894\%$$

Dari perhitungan diatas dapat disimpulkan bahwa pernyataan rute perjalanan Trans Mebidang sudah memenuhi kebutuhan penggunanya dinilai cukup efektif dengan persentase sebesar 65,894% karena berada diantara rasio efektivitas 60-79,99%. Hal ini berdasarkan pengalaman responden yang menyatakan bahwa rute Trans Mebidang masih melalui jalan lintas tengah saja, belum adanya tambahan koridor sejak awal beroperasinya Trans Mebidang. Pengguna berharap pihak pengelola bisa menambah rute agar pemenuhan kebutuhan pengguna jalan bisa dipenuhi.

4. Pengguna tiba di lokasi tujuan lebih cepat dengan menggunakan Trans Mebidang.



Gambar 4.14 Jawaban Responden Pertanyaan X2.4 di Koridor 1
Sumber : Data Primer diolah, 2020

Berdasarkan hasil penelitian terhadap 95 responden di koridor 1 maka dari gambar 4.14 dapat disimpulkan bahwa persepsi responden menyatakan sangat setuju sebanyak 3 responden atau sebanyak 3,2%, yang menyatakan setuju sebanyak 40 responden atau sebanyak 42,1%, yang menyatakan netral sebanyak 42 responden atau sebanyak 44,2%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 7 responden atau sebanyak 7,4% dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 3 responden atau sebanyak 3,2%. Mayoritas responden paling banyak memberikan

jawaban Netral. Sehingga jika dihitung menggunakan rasio efektifitas diperoleh:

$$\text{Efektivitas} = \frac{318}{475} \times 100\% = 66,947\%$$

Dari perhitungan diatas dapat disimpulkan bahwa pernyataan pengguna tiba di lokasi tujuan lebih cepat dengan menggunakan Trans Mebidang dinilai cukup efektif dengan persentase sebesar 66,947% karena berada diantara rasio efektifitas 60-79,99%. Hal ini berdasarkan pengalaman responden yang menyatakan bahwa Trans Mebidang cukup cepat menuju lokasi tujuannya. Sebagaimana menurut salah seorang penumpang yang menyatakan

“Daripada naik angkot kak kadang nge-tem nge-tem lagi disimpang itu, lama nunggu penuh jadi bagus naik Mebidang ini sekali jalan aja gak lama kan jadinya” (Wawancara dengan Ibu Fitri, 31 Januari 2020).

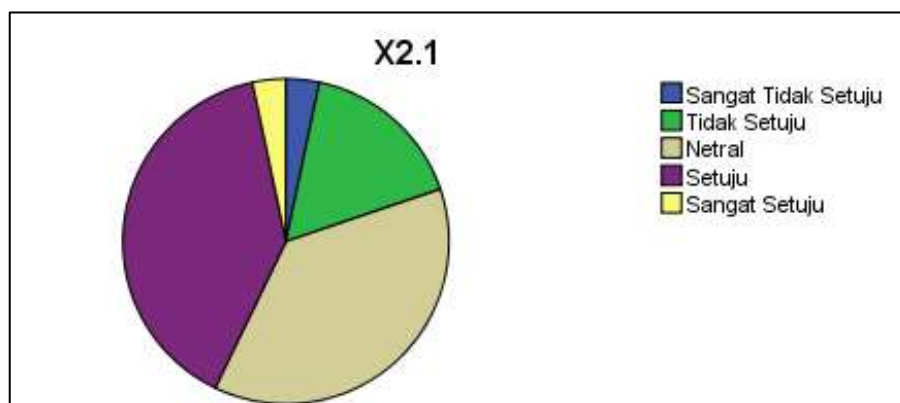
Tabel 4.12 Penyajian Data Indikator Aksesibilitas (Koridor 2)

No	Jawaban											
	STS		TS		N		S		SS		Total	
	Frek	Persen	Frek	Persen	Frek	Persen	Frek	Persen	Frek	Persen	Frek	Persen
1	0	0	5	5,5	25	27,5	39	42,9	22	24,2	91	100
2	1	1,1	30	33,0	32	35,2	19	20,9	9	9,9	91	100
3	0	0	5	5,5	24	26,4	53	58,2	9	9,9	91	100
4	1	1,1	24	26,4	36	39,6	24	26,4	2	2,2	91	100

Sumber : Data Primer diolah, 2020

Berdasarkan hasil perhitungan analisis deskriptif presentase diperoleh jawaban yang diberikan oleh responden melalui kuesioner mengenai aksesibilitas pada koridor 2. Terdapat 4 pernyataan yang berkaitan dengan indikator aksesibilitas yang disajikan dalam bentuk diagram. Berikut ulasannya:

1. Pengguna lebih mudah menjangkau lokasi tujuan dengan menggunakan Trans Mebidang



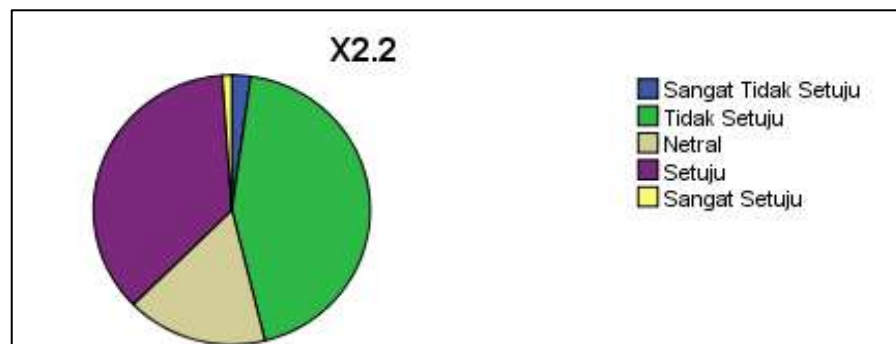
Gambar 4.15 Jawaban Responden Pertanyaan X2.1 di Koridor 2
Sumber : Data Primer diolah, 2020

Berdasarkan hasil penelitian terhadap 91 responden di koridor 2 maka dari gambar 4.15 dapat disimpulkan bahwa persepsi responden menyatakan sangat setuju sebanyak 3 responden atau sebanyak 3,3%, yang menyatakan setuju sebanyak 36 responden atau sebanyak 39,6%, yang menyatakan netral sebanyak 34 responden atau sebanyak 37,4%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 15 responden atau sebanyak 16,5% dan yang menyatakat sangat tidak setuju sebanyak 3 responden atau sebanyak 3,3%. Mayoritas responden paling banyak memberikan jawaban Setuju. Sehingga jika dihitung menggunakan rasio efektifitas diperoleh:

$$\text{Efektivitas} = \frac{294}{455} \times 100\% = 64,615\%$$

Dari perhitungan diatas dapat disimpulkan bahwa pernyataan pengguna lebih mudah menjangkau lokasi tujuan dengan menggunakan Trans Mebidang dinilai cukup efektif dengan persentase sebesar 64,605% karena berada diantara rasio efektifitas 60-79,99%. Hal ini berdasarkan pengalaman responden yang menyatakan bahwa dengan adanya Trans Mebidang maka pengguna bus lebih mudah menjangkau lokasi tujuan karena rute yang dilewati Trans Mebidang sesuai dengan kebutuhan penggunanya dengan melalui jalan lintas menuju tempat tempat umum.

2. Lokasi halte mudah ditemukan oleh masyarakat yang ingin menggunakan Trans Mebidang



Gambar 4.16 Jawaban Responden Pertanyaan X2.2 di Koridor 2
Sumber : Data Primer diolah, 2020

Berdasarkan hasil penelitian terhadap 91 responden di koridor 2 maka dari gambar 4.16 dapat disimpulkan bahwa persepsi responden menyatakan sangat setuju sebanyak 1 responden atau sebanyak 1,1%, yang menyatakan setuju sebanyak 33 responden atau sebanyak 36,3%, yang menyatakan netral sebanyak 15 responden atau sebanyak 16,5%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 40 responden atau sebanyak 44,0% dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 2 responden atau sebanyak 2,2%. Mayoritas responden paling banyak memberikan jawaban Tidak Setuju. Sehingga jika dihitung menggunakan rasio efektifitas diperoleh:

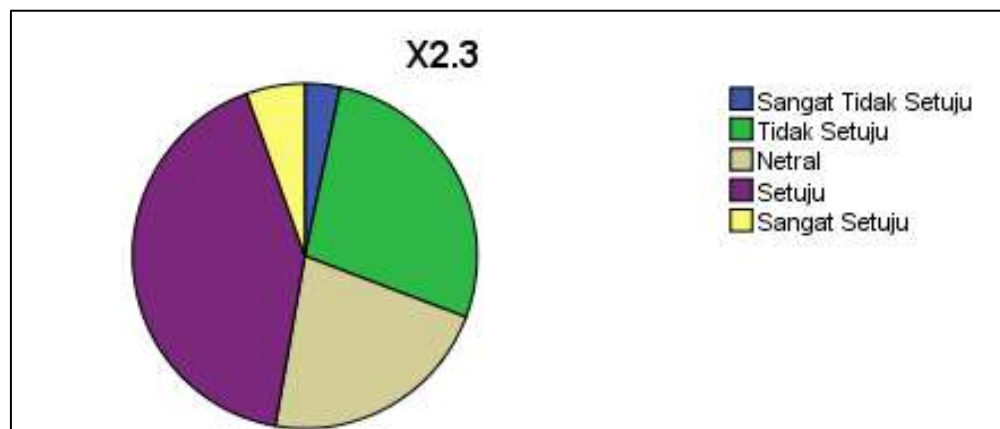
$$\text{Efektivitas} = \frac{264}{455} \times 100\% = 58,021\%$$

Dari perhitungan diatas dapat disimpulkan bahwa pernyataan lokasi halte mudah ditemukan oleh masyarakat yang ingin menggunakan Trans Mebidang dinilai tidak efektif dengan persentase sebesar 58,021% karena berada diantara rasio efektifitas 40-59,99%. Hal ini berdasarkan pengalaman responden yang menyatakan bahwa lokasi halte dan jumlah halte yang masih belum sesuai dengan kebutuhan penumpang untuk naik dan turun menuju lokasi tujuannya.

“Halte saya rasa kurang banyak ya, terus jadinya kayak kita mau turun atau naik pun jadi gak di halte. Halte banyak yang di dekat

terminal aja saya rasa, kalau udah keluar dari pakam cuma sikit lah dek.” (Wawancara dengan Ibu Lisnawati, 30 Januari 2020)

3. Rute perjalanan Trans Mebidang sudah memenuhi kebutuhan penggunaanya



Gambar 4.17 Jawaban Responden Pertanyaan X2.3 di Koridor 2
Sumber : Data Primer diolah, 2020

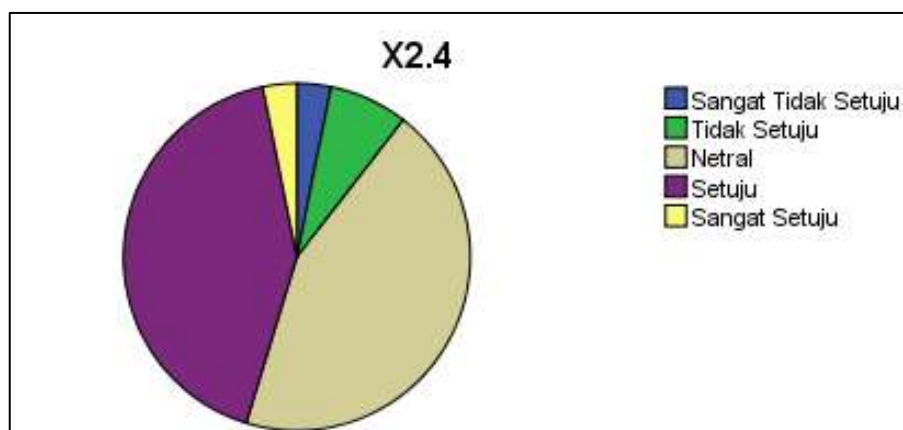
Berdasarkan hasil penelitian terhadap 91 responden di koridor 2 maka dari gambar 4.17 dapat disimpulkan bahwa persepsi responden menyatakan sangat setuju sebanyak 5 responden atau sebanyak 5,5%, yang menyatakan setuju sebanyak 38 responden atau sebanyak 41,8%, yang menyatakan netral sebanyak 20 responden atau sebanyak 22,0%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 25 responden atau sebanyak 27,5% dan yang menyatakat sangat tidak setuju sebanyak 3 responden atau sebanyak 3,3%. Mayoritas responden paling banyak memberikan jawaban Setuju. Sehingga jika dihitung menggunakan rasio efektifitas diperoleh:

$$\text{Efektivitas} = \frac{290}{455} \times 100\% = 63,736\%$$

Dari perhitungan diatas dapat disimpulkan bahwa pernyataan rute perjalanan Trans Mebidang sudah memenuhi kebutuhan penggunaanya dinilai cukup efektif dengan persentase sebesar 63,736% karena berada diantara rasio efektifitas 60-79,99%. Hal ini berdasarkan pengalaman responden yang menyatakan bahwa rute Trans Mebidang sudah cukup memenuhi kebutuhan perjalanan, namun belum cukup efektif dalam

menghemat waktu. Pengguna berharap pihak pengelola bisa menambah rute agar pemenuhan kebutuhan pengguna jalan bisa dipenuhi.

4. Pengguna tiba di lokasi tujuan lebih cepat dengan menggunakan Trans Mebidang.



Gambar 4.18 Jawaban Responden Pertanyaan X2.4 di Koridor 1
Sumber : Data Primer diolah, 2020

Berdasarkan hasil penelitian terhadap 91 responden di koridor 2 maka dari diagram 4.18 dapat disimpulkan bahwa persepsi responden menyatakan sangat setuju sebanyak 5 responden atau sebanyak 5,5%, yang menyatakan setuju sebanyak 27 responden atau sebanyak 29,7%, yang menyatakan netral sebanyak 30 responden atau sebanyak 33,0%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 26 responden atau sebanyak 28,6% dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 3 responden atau sebanyak 3,3%. Mayoritas responden paling banyak memberikan jawaban Netral. Sehingga jika dihitung menggunakan rasio efektifitas diperoleh:

$$\text{Efektivitas} = \frac{248}{455} \times 100\% = 54,505\%$$

Dari perhitungan diatas dapat disimpulkan bahwa pernyataan pengguna tiba di lokasi tujuan lebih cepat dengan menggunakan Trans Mebidang dinilai tidak efektif dengan persentase sebesar 54,505% karena berada diantara rasio efektifitas 40-59,99%. Hal ini berdasarkan pengalaman responden yang menyatakan bahwa Trans

Mebidang tidak cukup cepat menuju lokasi tujuannya karena masih ada transportasi umum lain yang mampu menuju lokasi tujuan dengan lebih cepat. Sebagaimana menurut salah seorang penumpang yang menyatakan

“Kalo soal cepat kayaknya cepatan naik angkot dek, kalo Mebidang ini pas kita gak buru buru lah soalnya jalan pun padat kan jadi gakbisa lah kita bilang kalo naik Mebidang lebih cepat” (Wawancara dengan Ibu Riri, 2020).

c. Kapasitas

Berikut ini merupakan deskripsi atau penyajian data dari indikator kapasitas yang dirangkum dalam tabel berikut :

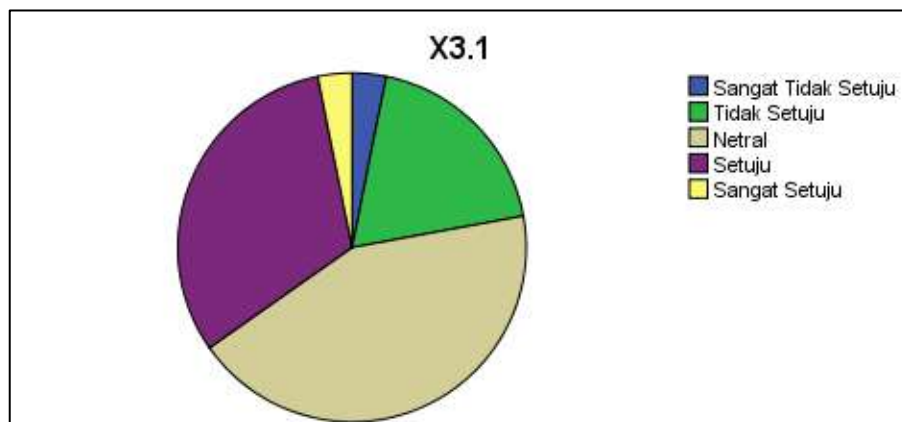
Tabel 4.13 Penyajian Data Indikator Kapasitas (Koridor 1)

No	Jawaban											
	STS		TS		N		S		SS		Total	
	Frek	Persen	Frek	Persen	Frek	Persen	Frek	Persen	Frek	Persen	Frek	Persen
1	3	3,2	18	18,9	41	43,2	30	31,6	3	3,2	95	100
2	2	2,1	35	36,8	32	33,7	25	26,3	1	1,1	95	100
3	3	3,2	18	18,9	35	36,8	37	38,9	2	2,1	95	100
4	3	3,2	18	18,9	34	35,8	38	40,0	2	2,1	95	100

Sumber : Data Primer diolah, 2020

Berdasarkan hasil perhitungan analisis deskriptif presentase diperoleh jawaban yang diberikan oleh responden melalui kuesioner mengenai kapasitas pada koridor 1. Terdapat 4 pernyataan yang berkaitan dengan indikator kapasitas yang disajikan dalam bentuk diagram. Berikut ulasannya:

1. Bus Trans Mebidang mampu mengangkut penumpang dengan jumlah bus yang dimiliki



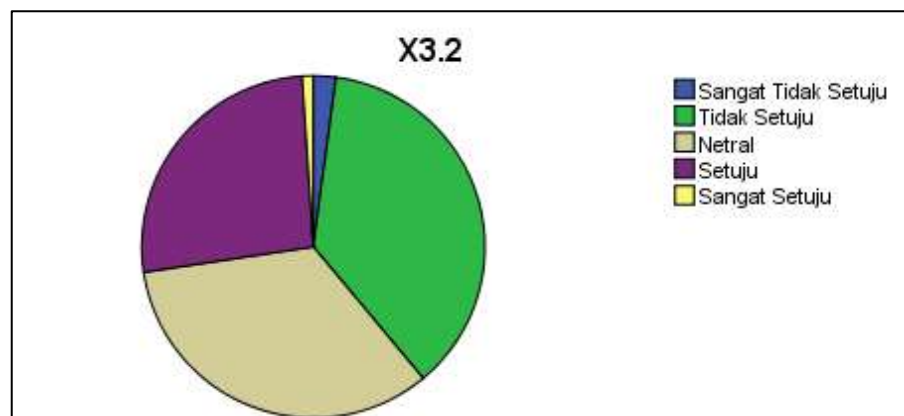
Gambar 4.19 Jawaban Responden Pertanyaan X3.1 di Koridor 1
Sumber : Data Primer diolah, 2020

Berdasarkan hasil penelitian terhadap 95 responden di koridor 1 maka dari gambar 4.19 dapat disimpulkan bahwa persepsi responden menyatakan sangat setuju sebanyak 3 responden atau sebanyak 3,2%, yang menyatakan setuju sebanyak 30 responden atau sebanyak 31,6%, yang menyatakan netral sebanyak 41 responden atau sebanyak 43,2%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 18 responden atau sebanyak 18,9% dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 3 responden atau sebanyak 3,2%. Mayoritas responden paling banyak memberikan jawaban Netral. Sehingga jika dihitung menggunakan rasio efektifitas diperoleh:

$$\text{Efektivitas} = \frac{297}{475} \times 100\% = 62,526\%$$

Dari perhitungan diatas dapat disimpulkan bahwa pernyataan Bus Trans Mebidang mampu mengangkut penumpang dengan jumlah bus yang dimiliki dinilai cukup efektif dengan persentase sebesar 62,526% karena berada diantara rasio efektifitas 60-79,99%. Hal ini berdasarkan pengalaman responden yang menyatakan bahwa Trans Mebidang cukup memenuhi kebutuhan penumpang dengan jumlah bus yang dimilikinya dan putaran perjalanan armada bus perharinya

2. Penumpang tidak berdesak-desakan di dalam Trans Mebidang



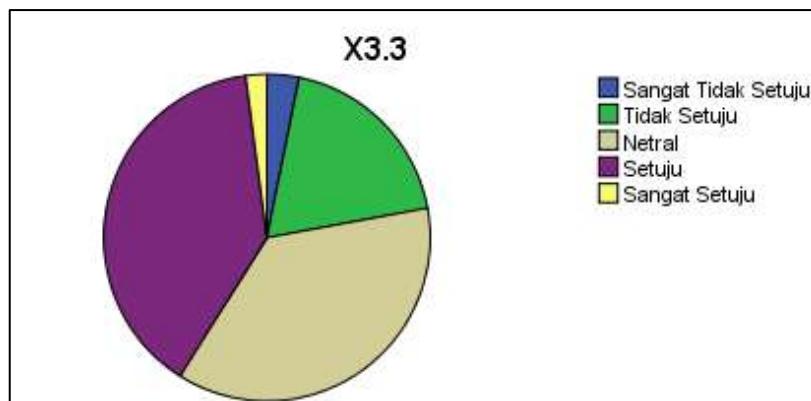
Gambar 4.20 Jawaban Responden Pertanyaan X3.2 di Koridor 1
Sumber : Data Primer diolah, 2020

Berdasarkan hasil penelitian terhadap 95 responden di koridor 1 maka dari gambar 4.20 dapat disimpulkan bahwa persepsi responden menyatakan sangat setuju sebanyak 1 responden atau sebanyak 1,1%, yang menyatakan setuju sebanyak 25 responden atau sebanyak 26,3%, yang menyatakan netral sebanyak 32 responden atau sebanyak 33,7%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 35 responden atau sebanyak 36,8% dan yang menyatakat sangat tidak setuju sebanyak 2 responden atau sebanyak 2,1%. Mayoritas responden paling banyak memberikan jawaban Tidak Setuju. Sehingga jika dihitung menggunakan rasio efektifitas diperoleh:

$$\text{Efektivitas} = \frac{273}{475} \times 100\% = 57,473\%$$

Dari perhitungan diatas dapat disimpulkan bahwa pernyataan penumpang tidak berdesak-desakan di dalam Trans Mebidang dinilai tidak efektif dengan persentase sebesar 57,473% karena berada diantara rasio efektifitas 40-59,99%. Hal ini berdasarkan pengalaman responden yang menyatakan bahwa penumpang harus berdesak-desakan ketika naik bus saat berada di jam-jam ramai, penumpang harus berdiri dan berdesak desakan didalam bus. Menurut salah seorang penumpang, kenek Bus Trans Mebidang tidak membatasi jumlah penumpang yang naik sehingga penumpang yang berdiri maupun duduk harus berdesakan selama perjalanan.

3. Bus Trans Mebidang memberikan jaminan keamanan bagi penumpang



Gambar 4.21 Jawaban Responden Pertanyaan X3.3 di Koridor 1
Sumber : Data Primer diolah, 2020

Berdasarkan hasil penelitian terhadap 95 responden di koridor 1 maka dari gambar 4.21 dapat disimpulkan bahwa persepsi responden menyatakan sangat setuju sebanyak 2 responden atau sebanyak 2,1%, yang menyatakan setuju sebanyak 37 responden atau sebanyak 38,9%, yang menyatakan netral sebanyak 35 responden atau sebanyak 36,8%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 18 responden atau sebanyak 18,9% dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 3 responden atau sebanyak 3,2%. Mayoritas responden paling banyak memberikan jawaban Setuju. Sehingga jika dihitung menggunakan rasio efektifitas diperoleh:

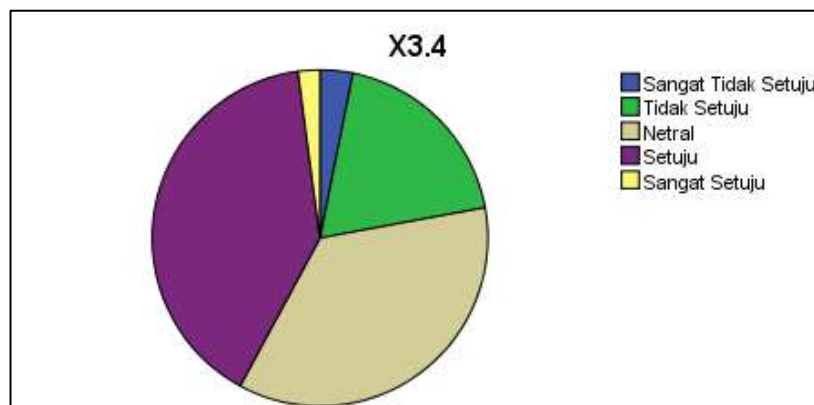
$$\text{Efektivitas} = \frac{302}{475} \times 100\% = 63,578\%$$

Dari perhitungan diatas dapat disimpulkan bahwa pernyataan Bus Trans Mebidang memberikan jaminan keamanan bagi penumpang dinilai cukup efektif dengan persentase sebesar 63,578% karena berada diantara rasio efektifitas 60-79,99%. Hal ini berdasarkan pengalaman responden yang menyatakan bahwa penumpang merasa lebih aman apabila menggunakan Trans Mebidang daripada harus menggunakan transportasi umum lain.

Daripada angkot saya sendiri lebih merasa aman naik Mebidang dek, karena kan Mebidang ada kenek-nya mantau penumpang naik turun, terus duduknya gak sempit-sempit sama orang jadi

ngerasa aman aja”. (Wawancara dengan Bapak Surdi, 31 Januari 2020)

4. Trans Mebidang menggunakan tempat duduk perorangan yang nyaman



Gambar 4.22 Jawaban Responden Pertanyaan X3.4 di Koridor 1
Sumber : Data Primer diolah, 2020

Berdasarkan hasil penelitian terhadap 95 responden di koridor 1 maka dari gambar 4.22 dapat disimpulkan bahwa persepsi responden menyatakan sangat setuju sebanyak 2 responden atau sebanyak 2,1%, yang menyatakan setuju sebanyak 38 responden atau sebanyak 40,0%, yang menyatakan netral sebanyak 34 responden atau sebanyak 35,8%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 18 responden atau sebanyak 18,9% dan yang menyatakat sangat tidak setuju sebanyak 3 responden atau sebanyak 3,2%. Mayoritas responden paling banyak memberikan jawaban Setuju. Sehingga jika dihitung menggunakan rasio efektifitas diperoleh:

$$\text{Efektivitas} = \frac{303}{475} \times 100\% = 63,789\%$$

Dari perhitungan diatas dapat disimpulkan bahwa pernyataan Trans Mebidang menggunakan tempat duduk perorangan yang nyaman dinilai cukup efektif dengan persentase sebesar 63,789% karena berada diantara rasio efektifitas 60-79,99%. Hal ini berdasarkan pengalaman responden yang menyatakan bahwa Trans Mebidang menggunakan tempat duduk perorangan yang nyaman dan bersih.

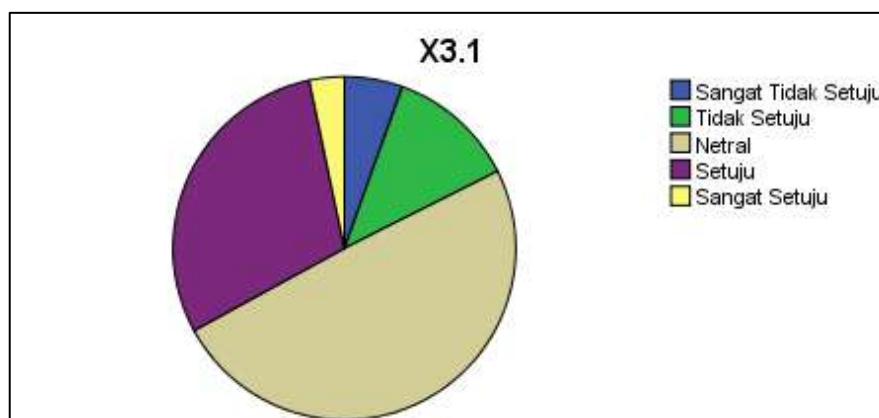
Tabel 4.14 Penyajian Data Indikator Kapasitas (Koridor 2)

No	Jawaban											
	STS		TS		N		S		SS		Total	
	Frek	Persen	Frek	Persen	Frek	Persen	Frek	Persen	Frek	Persen	Frek	Persen
1	5	5,5	11	12,1	45	49,5	27	29,7	3	3,3	91	100
2	2	2,2	13	14,3	40	44,0	35	38,5	1	1,1	91	100
3	2	2,2	17	18,7	34	37,4	37	40,7	1	1,1	91	100
4	2	2,2	30	33,0	29	31,9	28	30,8	2	2,2	91	100

Sumber : Data Primer diolah, 2020

Berdasarkan hasil perhitungan analisis deskriptif presentase diperoleh jawaban yang diberikan oleh responden melalui kuesioner mengenai kapasitas pada koridor 2. Terdapat 4 pernyataan yang berkaitan dengan indikator kapasitas yang disajikan dalam bentuk diagram. Berikut ulasannya:

1. Bus Trans Mebidang mampu mengangkut penumpang dengan jumlah bus yang dimiliki



Gambar 4.23 Jawaban Responden Pertanyaan X3.1 di Koridor 2

Sumber : Data Primer diolah, 2020

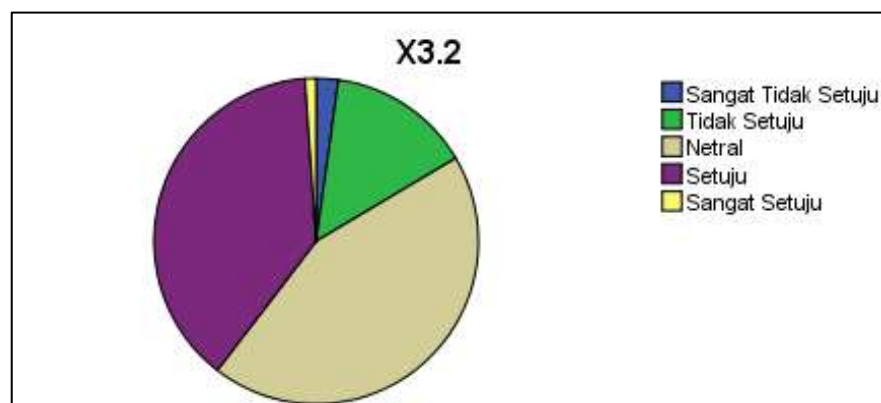
Berdasarkan hasil penelitian terhadap 91 responden di koridor 2 maka dari gambar 4.23 dapat disimpulkan bahwa persepsi responden menyatakan sangat setuju sebanyak 3 responden atau sebanyak 3,3%, yang menyatakan setuju sebanyak 27 responden atau sebanyak 29,7%,

yang menyatakan netral sebanyak 45 responden atau sebanyak 49,5%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 11 responden atau sebanyak 12,1% dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 5 responden atau sebanyak 5,5%. Mayoritas responden paling banyak memberikan jawaban Netral. Sehingga jika dihitung menggunakan rasio efektifitas diperoleh:

$$\text{Efektivitas} = \frac{285}{455} \times 100\% = 62,637\%$$

Dari perhitungan diatas dapat disimpulkan bahwa pernyataan Bus Trans Mebidang mampu mengangkut penumpang dengan jumlah bus yang dimiliki dinilai cukup efektif dengan persentase sebesar 62,637% karena berada diantara rasio efektivitas 60-79,99%. Hal ini berdasarkan pengalaman responden yang menyatakan bahwa Trans Mebidang cukup memenuhi kebutuhan penumpang dengan jumlah bus yang dimilikinya dan putaran perjalanan armada bus perharinya.

2. Penumpang tidak berdesak-desakan di dalam Trans Mebidang



Gambar 4.24 Jawaban Responden Pertanyaan X3.2 di Koridor 2
Sumber : Data Primer diolah, 2020

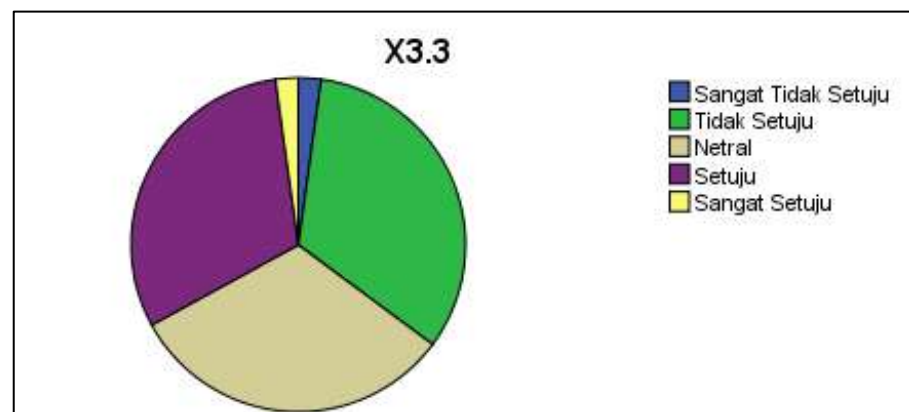
Berdasarkan hasil penelitian terhadap 91 responden di koridor 2 maka dari gambar 4.24 dapat disimpulkan bahwa persepsi responden menyatakan sangat setuju sebanyak 1 responden atau sebanyak 1,1%, yang menyatakan setuju sebanyak 35 responden atau sebanyak 38,5%, yang menyatakan netral sebanyak 40 responden atau sebanyak 44,0%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 13 responden atau sebanyak

14,3% dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 2 responden atau sebanyak 2,2%. Mayoritas responden paling banyak memberikan jawaban Netral. Sehingga jika dihitung menggunakan rasio efektifitas diperoleh:

$$\text{Efektivitas} = \frac{293}{455} \times 100\% = 64,395\%$$

Dari perhitungan diatas dapat disimpulkan bahwa pernyataan penumpang tidak berdesak-desakan di dalam Trans Mebidang dinilai cukup efektif dengan persentase sebesar 64,395% karena berada diantara rasio efektifitas 60-79,99%. Hal ini berdasarkan pengalaman responden yang menyatakan bahwa penumpang tidak harus berdesak-desakan ketika naik bus karena bus Trans Mebidang menyediakan tempat duduk yang cukup serta bagi penumpang yang berdiri disediakan pegangan untuk menjaga keseimbangan.

3. Bus Trans Mebidang memberikan jaminan keamanan bagi penumpang



Gambar 4.25 Jawaban Responden Pertanyaan X3.3 di Koridor 2

Sumber : Data Primer diolah, 2020

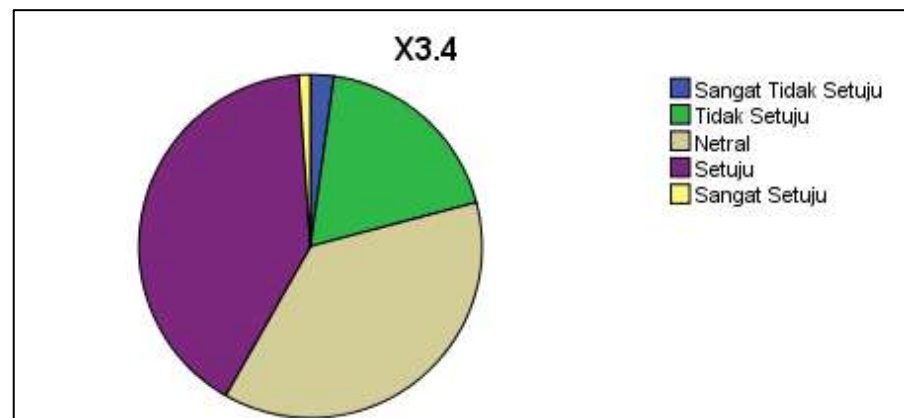
Berdasarkan hasil penelitian terhadap 91 responden di koridor 2 maka dari gambar 4.25 dapat disimpulkan bahwa persepsi responden menyatakan sangat setuju sebanyak 2 responden atau sebanyak 2,2%, yang menyatakan setuju sebanyak 28 responden atau sebanyak 30,8%, yang menyatakan netral sebanyak 29 responden atau sebanyak 31,9%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 30 responden atau sebanyak 33,0% dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 2 responden

atau sebanyak 2,2%. Mayoritas responden paling banyak memberikan jawaban Tidak Setuju. Sehingga jika dihitung menggunakan rasio efektifitas diperoleh:

$$\text{Efektivitas} = \frac{271}{455} \times 100\% = 59,56\%$$

Dari perhitungan diatas dapat disimpulkan bahwa pernyataan Bus Trans Mebidang memberikan jaminan keamanan bagi penumpang dinilai tidak efektif dengan persentase sebesar 59,56% karena berada diantara rasio efektifitas 40-59,99%. Hal ini berdasarkan pengalaman responden yang menyatakan bahwa penumpang belum merasa terjamin dalam segi keamanan dari Trans Mebidang karena tidak ada asuransi maupun jaminan yang dijanjikan.

4. Trans Mebidang menggunakan tempat duduk perorangan yang nyaman



Gambar 4.26 Jawaban Responden Pertanyaan X3.4 di Koridor 2
Sumber : Data Primer diolah, 2020

Berdasarkan hasil penelitian terhadap 91 responden di koridor 2 maka dari gambar 4.26 dapat disimpulkan bahwa persepsi responden menyatakan sangat setuju sebanyak 1 responden atau sebanyak 1,1%, yang menyatakan setuju sebanyak 37 responden atau sebanyak 40,7%, yang menyatakan netral sebanyak 34 responden atau sebanyak 37,4%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 17 responden atau sebanyak 18,7% dan yang menyatakat sangat tidak setuju sebanyak 2 responden atau sebanyak 2,2%. Mayoritas responden paling banyak memberikan

jawaban Setuju. Sehingga jika dihitung menggunakan rasio efektifitas diperoleh:

$$\text{Efektivitas} = \frac{291}{455} \times 100\% = 63,956\%$$

Dari perhitungan diatas dapat disimpulkan bahwa pernyataan Trans Mebidang menggunakan tempat duduk perorangan yang nyaman dinilai cukup efektif dengan persentase sebesar 63,956% karena berada diantara rasio efektifitas 60-79,99%. Hal ini berdasarkan pengalaman responden yang menyatakan bahwa Trans Mebidang menggunakan tempat duduk perorangan yang nyaman dan bersih serta cukup lebar sehingga tidak harus duduk berhimpitan dengan pengguna lain.

“Enak dek tempat duduknya dibuat satu satu gitu jadi gak rapat-rapat duduknya, nyaman lah duduknya meskipun jalan jauh”.
(Wawancara dengan ibu Lisnawati, 30 Januari 2020)

d. Harga

Indikator ini digunakan untuk mengetahui seberapa besar efektivitas harga dalam memenuhi kebutuhan publik untuk melakukan kegiatan bertransportasi. Berikut ini merupakan deskripsi atau penyajian data dari indikator harga yang dirangkum dalam tabel berikut :

Tabel 4.15 Penyajian Data Indikator Harga (Koridor 1)

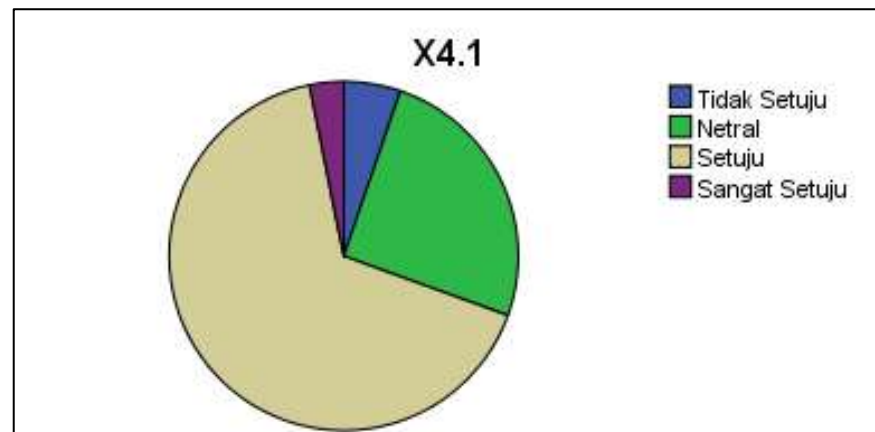
No	Jawaban											
	STS		TS		N		S		SS		Total	
	Frek	Persen	Frek	Persen	Frek	Persen	Frek	Persen	Frek	Persen	Frek	Persen
1	0	0	5	5,3	24	25,3	63	66,3	3	3,2	95	100
2	1	1,1	1	1,1	17	17,9	71	74,7	5	5,3	95	100
3	0	0	7	7,4	28	29,5	56	58,9	4	4,2	95	100
4	0	0	10	10,5	36	37,9	49	51,6	0	0	95	100

Sumber : Data Primer diolah, 2020

Berdasarkan hasil perhitungan analisis deskriptif presentase diperoleh jawaban yang diberikan oleh responden melalui kuesioner

mengenai harga pada koridor 1. Terdapat 4 pernyataan yang berkaitan dengan harga yang disajikan dalam bentuk diagram. Berikut ulasannya:

1. Besar tarif yang ditetapkan Trans Mebidang sebesar Rp 6.000-Rp 7.000 terjangkau oleh daya beli masyarakat



Gambar 4.27 Jawaban Responden Pertanyaan X4.1 di Koridor 1
Sumber : Data Primer diolah, 2020

Berdasarkan hasil penelitian terhadap 95 responden di koridor 1 maka dari gambar 4.27 dapat disimpulkan bahwa persepsi responden menyatakan sangat setuju sebanyak 3 responden atau sebanyak 3,2%, yang menyatakan setuju sebanyak 63 responden atau sebanyak 66,3%, yang menyatakan netral sebanyak 24 responden atau sebanyak 25,3% dan yang menyatakan tidak setuju sebanyak 5 responden atau sebanyak 5,3%. Mayoritas responden paling banyak memberikan jawaban Setuju. Sehingga jika dihitung menggunakan rasio efektifitas diperoleh:

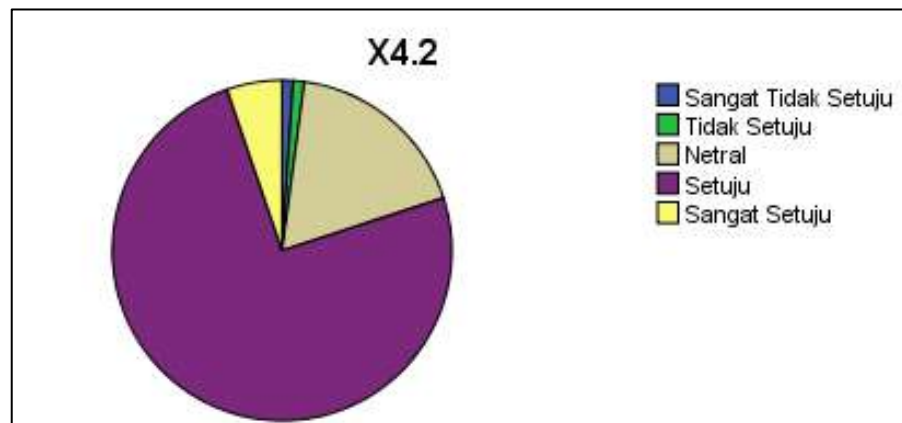
$$\text{Efektivitas} = \frac{349}{475} \times 100\% = 73,473\%$$

Dari perhitungan diatas dapat disimpulkan bahwa pernyataan besar tarif yang ditetapkan Trans Mebidang sebesar Rp 6.000-Rp 7.000 terjangkau oleh daya beli masyarakat dinilai cukup efektif dengan persentase sebesar 73,473% karena berada diantara rasio efektifitas 60-79,99%. Hal ini berdasarkan pengalaman responden yang menyatakan bahwa Trans Mebidang memiliki tarif yang relatif murah bagi penumpang baik pelajar maupun penumpang umum. Harga

sebesar Rp 6.000,- pun jelas sangat berbeda apabila masyarakat menggunakan angkutan umum lain atau ojek online, dengan menggunakan moda tersebut masyarakat tentu akan mengeluarkan uang lebih dari Rp 6.000,- sebagai biaya perjalanannya.

“Murah ongkosnya, kalau naik angkot 6.000 cuma sampe pajak kp.lalang aja. Ini Mebidang 6.000 udah sampe Medan Mall kita, kalo naik angkot bisa 2 kali lipat lah dek”. (Wawancara dengan Ibu Ida, 30 Januari 2020)

2. Trans Mebidang menetapkan harga yang sama untuk semua penggunanya



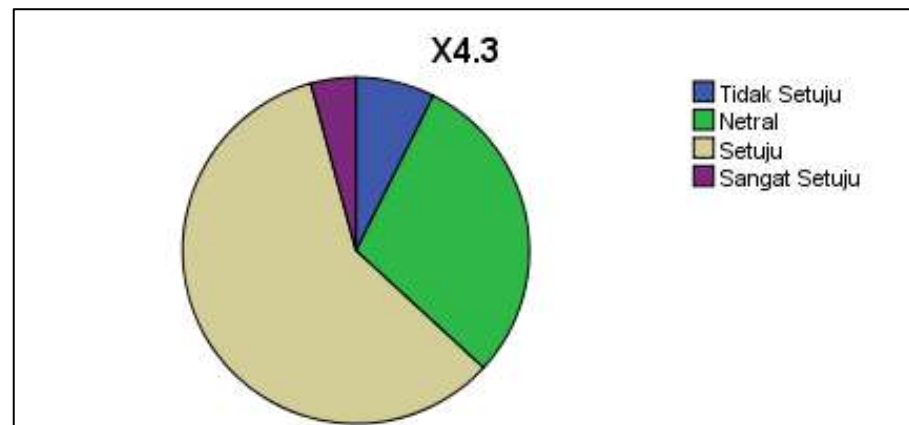
Gambar 4.28 Jawaban Responden Pertanyaan X4.2 di Koridor 1
Sumber : Data Primer diolah, 2020

Berdasarkan hasil penelitian terhadap 95 responden di koridor 1 maka dari gambar 4.28 dapat disimpulkan bahwa persepsi responden menyatakan sangat setuju sebanyak 5 responden atau sebanyak 5,3%, yang menyatakan setuju sebanyak 71 responden atau sebanyak 74,7%, yang menyatakan netral sebanyak 17 responden atau sebanyak 17,9%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 1 responden atau sebanyak 1,1%, dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 1 responden atau sebanyak 1,1% Mayoritas responden paling banyak memberikan jawaban Setuju. Sehingga jika dihitung menggunakan rasio efektifitas diperoleh:

$$\text{Efektivitas} = \frac{363}{475} \times 100\% = 76,421\%$$

Dari perhitungan diatas dapat disimpulkan bahwa pernyataan Trans Mebidang menetapkan harga yang sama untuk semua penggunanya dinilai cukup efektif dengan persentase sebesar 76,421% karena berada diantara rasio efektivitas 60-79,99%. Hal ini berdasarkan pengalaman responden yang menyatakan bahwa Trans Mebidang memiliki tarif yang sama dan berlaku untuk pemberhentian di halte mana pun selama masih dalam 1 koridor. Maka setiap penumpang yang naik atau turun di lokasi yang berbeda, bus Trans Mebidang tetap menetapkan tarif yang sama.

3. Harga yang diberlakukan Trans Mebidang sesuai dengan kualitas yang diberikan



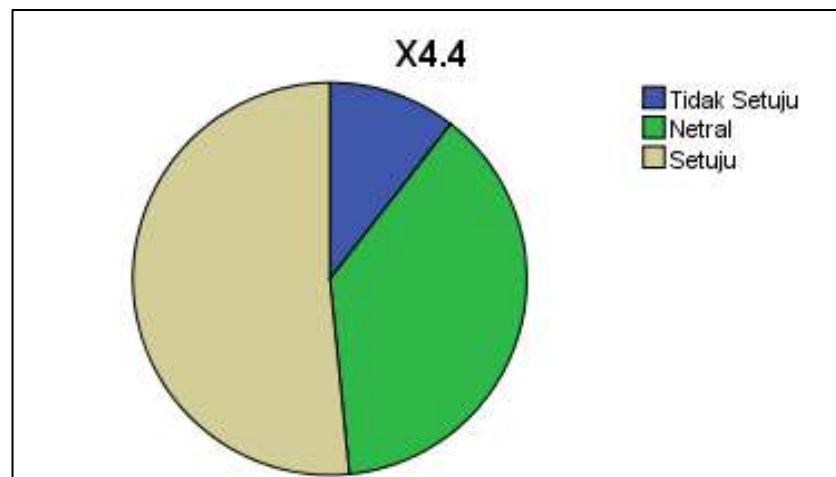
Gambar 4.29 Jawaban Responden Pertanyaan X4.3 di Koridor 1
Sumber : Data Primer diolah, 2020

Berdasarkan hasil penelitian terhadap 95 responden di koridor 1 maka dari gambar 4.29 dapat disimpulkan bahwa persepsi responden menyatakan sangat setuju sebanyak 4 responden atau sebanyak 4,2%, yang menyatakan setuju sebanyak 56 responden atau sebanyak 58,9%, yang menyatakan netral sebanyak 28 responden atau sebanyak 29,5% dan yang menyatakan tidak setuju sebanyak 7 responden atau sebanyak 7,4%. Mayoritas responden paling banyak memberikan jawaban Setuju. Sehingga jika dihitung menggunakan rasio efektivitas diperoleh:

$$\text{Efektivitas} = \frac{342}{475} \times 100\% = 72\%$$

Dari perhitungan diatas dapat disimpulkan bahwa pernyataan harga yang diberlakukan Trans Mebidang sesuai dengan kualitas yang diberikan dinilai cukup efektif dengan persentase sebesar 72% karena berada diantara rasio efektivitas 60-79,99%. Hal ini berdasarkan pengalaman responden yang menyatakan bahwa harga yang ditetapkan sesuai dengan apa yang pengguna dapatkan seperti bus yang cukup bersih, pendingin udara dan bus yang tertutup sehingga sedikit membantu untuk terbebas dari polusi udara dan suara dari jalanan.

4. Harga yang diberlakukan Trans Mebidang sesuai dengan manfaat yang diterima pengguna



Gambar 4.30 Jawaban Responden Pertanyaan X4.4 di Koridor 1
Sumber : Data Primer diolah, 2020

Berdasarkan hasil penelitian terhadap 95 responden di koridor 1 maka dari gambar 4.30 dapat disimpulkan bahwa persepsi responden menyatakan setuju sebanyak 49 responden atau sebanyak 51,6%, yang menyatakan netral sebanyak 36 responden atau sebanyak 37,9%, dan yang menyatakan tidak setuju sebanyak 10 responden atau sebanyak 10,5%. Mayoritas responden paling banyak memberikan jawaban Setuju. Sehingga jika dihitung menggunakan rasio efektivitas diperoleh:

$$\text{Efektivitas} = \frac{324}{475} \times 100\% = 68,21\%$$

Dari perhitungan diatas dapat disimpulkan bahwa pernyataan harga yang diberlakukan Trans Mebidang sesuai dengan manfaat yang diterima pengguna dinilai cukup efektif dengan persentase sebesar 68,21% karena berada diantara rasio efektivitas 60-79,99%. Hal ini berdasarkan pengalaman responden yang menyatakan bahwa dengan harga Rp.6000 pengguna bisa sampai di tujuan dengan aman dan nyaman, hal ini sepadan dengan uang yang dikeluarkan untuk memperoleh manfaat yang sesuai dengan kebutuhan pengguna.

“Pas lah lumayan cuma 6.000 udah sampe Medan kita dari Binjai, sesuai lah saya rasa manfaatnya”. (Wawancara dengan Ibu Kiya, 31 Januari 2020)

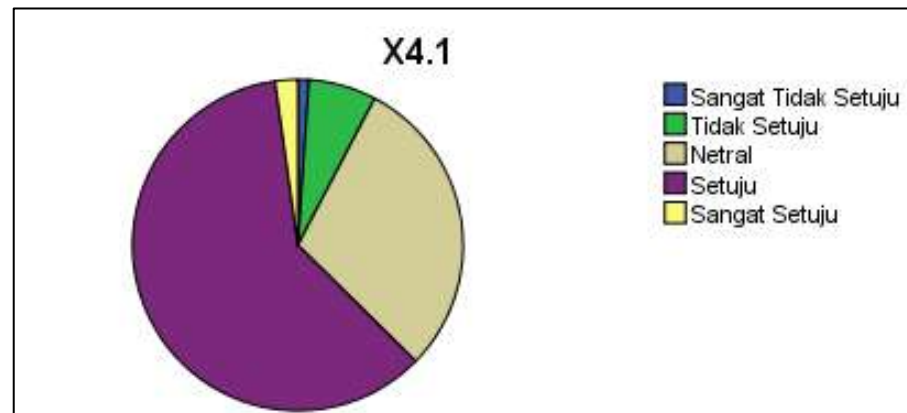
Tabel 4.16 Penyajian Data Indikator Harga (Koridor 2)

No	Jawaban											
	STS		TS		N		S		SS		Total	
	Frek	Persen	Frek	Persen	Frek	Persen	Frek	Persen	Frek	Persen	Frek	Persen
1	1	1,1	6	6,6	27	29,7	55	60,4	2	2,2	91	100
2	0	0	7	7,7	41	45,1	43	47,3	0	0	91	100
3	0	0	8	8,8	38	41,8	44	48,4	1	1,1	91	100
4	1	1,1	12	13,2	16	17,6	61	67,0	1	1,1	91	100

Sumber : Data Primer diolah, 2020

Berdasarkan hasil perhitungan analisis deskriptif presentase diperoleh jawaban yang diberikan oleh responden melalui kuesioner mengenai harga pada koridor 2. Terdapat 4 pernyataan yang berkaitan dengan indikator harga yang disajikan dalam bentuk diagram. Berikut ulasannya:

1. Besar tarif yang ditetapkan Trans Mebidang sebesar Rp 6.000-Rp 7.000 terjangkau oleh daya beli masyarakat



Gambar 4.31 Jawaban Responden Pertanyaan X4.1 di Koridor 2
Sumber : Data Primer diolah, 2020

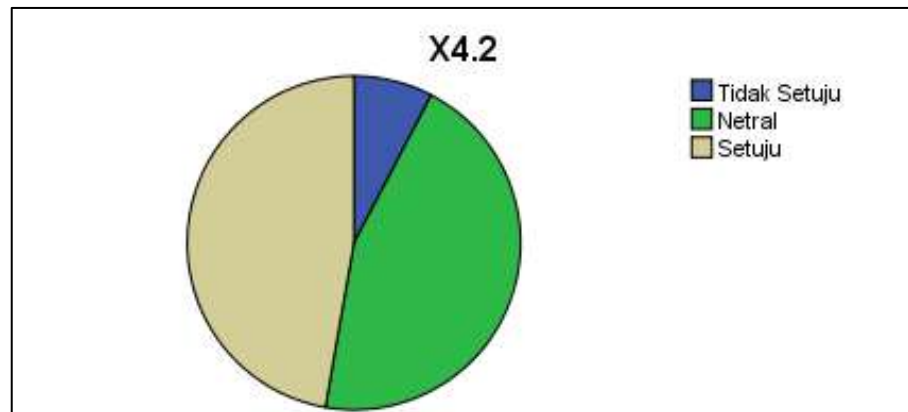
Berdasarkan hasil penelitian terhadap 91 responden di koridor 2 maka dari gambar 4.31 dapat disimpulkan bahwa persepsi responden menyatakan sangat setuju sebanyak 2 responden atau sebanyak 2,2%, yang menyatakan setuju sebanyak 55 responden atau sebanyak 60,4%, yang menyatakan netral sebanyak 27 responden atau sebanyak 29,7%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 6 responden atau sebanyak 6,6% dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 1 responden atau 1,1%. Mayoritas responden paling banyak memberikan jawaban Setuju. Sehingga jika dihitung menggunakan rasio efektifitas diperoleh:

$$\text{Efektivitas} = \frac{324}{455} \times 100\% = 71,208\%$$

Dari perhitungan diatas dapat disimpulkan bahwa pernyataan besar tarif yang ditetapkan Trans Mebidang sebesar Rp 6.000-Rp 7.000 terjangkau oleh daya beli masyarakat dinilai cukup efektif dengan persentase sebesar 71,208% karena berada diantara rasio efektifitas 60-79,99%. Hal ini berdasarkan pengalaman responden yang menyatakan bahwa Trans Mebidang memiliki tarif yang relatif murah bagi penumpang baik pelajar maupun penumpang umum. Harga sebesar Rp 7.000,- pun jelas sangat terjangkau untuk menempuh jarak sejauh lebih dari 30 km dalam sekali perjalanan. Apabila dibandingkan

dengan menggunakan angkutan umum lain atau ojek online, dengan menggunakan moda tersebut masyarakat tentu akan mengeluarkan uang lebih dari Rp 7.000,- sebagai biaya perjalanannya.

2. Trans Mebidang menetapkan harga yang sama untuk semua penggunanya



Gambar 4.32 Jawaban Responden Pertanyaan X4.2 di Koridor 2
Sumber : Data Primer diolah, 2020

Berdasarkan hasil penelitian terhadap 91 responden di koridor 2 maka dari gambar 4.32 dapat disimpulkan bahwa persepsi responden menyatakan setuju sebanyak 43 responden atau sebanyak 47,3%, yang menyatakan netral sebanyak 41 responden atau sebanyak 45,1% dan yang menyatakan tidak setuju sebanyak 7 responden atau sebanyak 7,7%. Mayoritas responden paling banyak memberikan jawaban Setuju. Sehingga jika dihitung menggunakan rasio efektifitas diperoleh:

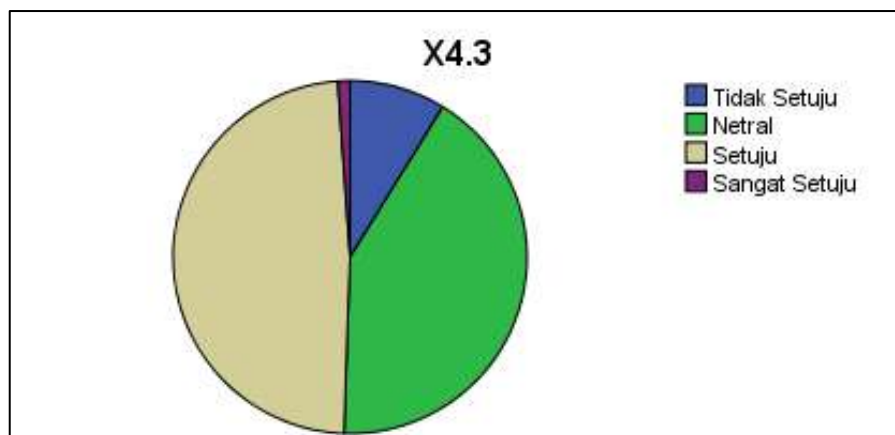
$$\text{Efektivitas} = \frac{309}{455} \times 100\% = 67,912\%$$

Dari perhitungan diatas dapat disimpulkan bahwa pernyataan Trans Mebidang menetapkan harga yang sama untuk semua penggunanya dinilai cukup efektif dengan persentase sebesar 67,912% karena berada diantara rasio efektifitas 60-79,99%. Hal ini berdasarkan pengalaman responden yang menyatakan bahwa Trans Mebidang memiliki tarif yang sama untuk semua penggunanya, namun ketika pengguna membawa muatan lebih seperti barang barang besar yang memakan

tempat didalam bus maka kenek bus menetapkan harga diatas tarif biasanya.

“Harga yang tertulis disitu katanya 7.000, tapi kalo kita gak ngasi uang pas kadang kenek-nya ada tuh yang gak balikkan uang kita. Jadi yaudah lah kadangng terbayar juga 8.000 atau 10.000 jadinya. Terus kalo kita ada bawa barang yang besar, itu pun kena juga bayar ongkos dek. Jadi gak sama semua bayarannya”. (Wawancara dengan Bapak Baktinur, 31 Januari 2020)

3. Harga yang diberlakukan Trans Mebidang sesuai dengan kualitas yang diberikan



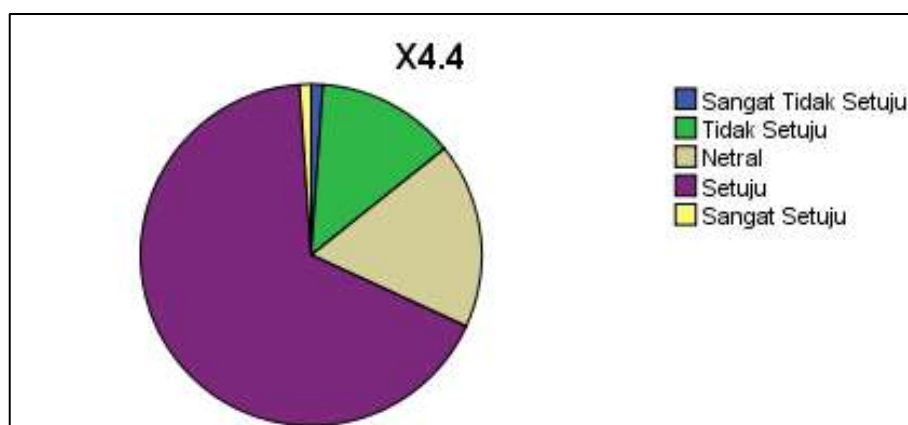
Gambar 4.33 Jawaban Responden Pertanyaan X4.3 di Koridor 2
Sumber : Data Primer diolah, 2020

Berdasarkan hasil penelitian terhadap 91 responden di koridor 2 maka dari gambar 4.33 dapat disimpulkan bahwa persepsi responden menyatakan sangat setuju sebanyak 1 responden atau sebanyak 1,1%, yang menyatakan setuju sebanyak 44 responden atau sebanyak 48,4%, yang menyatakan netral sebanyak 38 responden atau sebanyak 41,8% dan yang menyatakan tidak setuju sebanyak 8 responden atau sebanyak 8,8%. Mayoritas responden paling banyak memberikan jawaban Setuju. Sehingga jika dihitung menggunakan rasio efektifitas diperoleh:

$$\text{Efektivitas} = \frac{299}{455} \times 100\% = 65,71\%$$

Dari perhitungan diatas dapat disimpulkan bahwa pernyataan harga yang diberlakukan Trans Mebidang sesuai dengan kualitas yang diberikan dinilai cukup efektif dengan persentase sebesar 65,71% karena berada diantara rasio efektivitas 60-79,99%. Hal ini berdasarkan pengalaman responden yang menyatakan bahwa harga yang ditetapkan sesuai dengan apa yang pengguna dapatkan seperti bus yang cukup luas dan nyaman, pendingin udara dan bus yang tertutup sehingga sedikit membantu untuk terbebas dari polusi udara.

4. Harga yang diberlakukan Trans Mebidang sesuai dengan manfaat yang diterima pengguna



Gambar 4.34 Jawaban Responden Pertanyaan X4.4 di Koridor 2

Sumber : Data Primer diolah, 2020

Berdasarkan hasil penelitian terhadap 91 responden di koridor 2 maka dari gambar 4.34 dapat disimpulkan bahwa persepsi responden menyatakan sangat setuju sebanyak 1 responden atau sebanyak 1,1%, yang menyatakan setuju sebanyak 61 responden atau sebanyak 67,0%, yang menyatakan netral sebanyak 16 responden atau sebanyak 17,6%, dan yang menyatakan tidak setuju sebanyak 12 responden atau sebanyak 13,2% dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 1 responden atau 1,1%. Mayoritas responden paling banyak memberikan jawaban Setuju. Sehingga jika dihitung menggunakan rasio efektivitas diperoleh:

$$\text{Efektivitas} = \frac{322}{455} \times 100\% = 70,769\%$$

Dari perhitungan diatas dapat disimpulkan bahwa pernyataan harga yang diberlakukan Trans Mebidang sesuai dengan manfaat yang diterima pengguna dinilai cukup efektif dengan persentase sebesar 70,769% karena berada diantara rasio efektivitas 60-79,99%. Hal ini berdasarkan pengalaman responden yang menyatakan bahwa dengan harga Rp7.000 pengguna bisa sampai di tujuan dengan aman dan nyaman, hal ini sepadan dengan uang yang dikeluarkan untuk memperoleh manfaat yang sesuai dengan kebutuhan pengguna.

e. Ketepatan Waktu

Berikut ini merupakan deskripsi atau penyajian data dari indikator ketepatan waktu yang dirangkum dalam tabel berikut

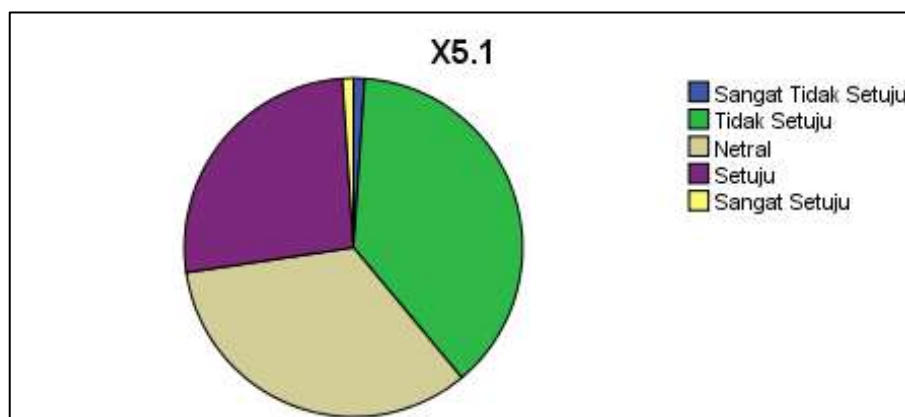
Tabel 4.17 Penyajian Data Indikator Ketepatan Waktu (Koridor 1)

No	Jawaban											
	STS		TS		N		S		SS		Total	
	Frek	Persen	Frek	Persen	Frek	Persen	Frek	Persen	Frek	Persen	Frek	Persen
1	1	1,1	36	37,9	32	33,7	25	26,3	1	1,1	95	100
2	2	2,1	44	46,3	36	37,9	12	12,6	1	1,1	95	100
3	2	2,1	18	18,9	36	37,9	37	38,9	2	2,1	95	100
4	1	1,1	18	18,9	56	58,9	20	21,1	0	0	95	100

Sumber : Data Primer diolah, 2020

Berdasarkan hasil perhitungan analisis deskriptif presentase diperoleh jawaban yang diberikan oleh responden melalui kuesioner mengenai ketepatan waktu pada koridor 1. Terdapat 4 pernyataan yang berkaitan dengan indikator ketepatan waktu yang disajikan dalam bentuk diagram. Berikut ulasannya:

1. Bus Trans Mebidang mempunyai jadwal yang tetap terhadap keberangkatan dan kedatangan bus



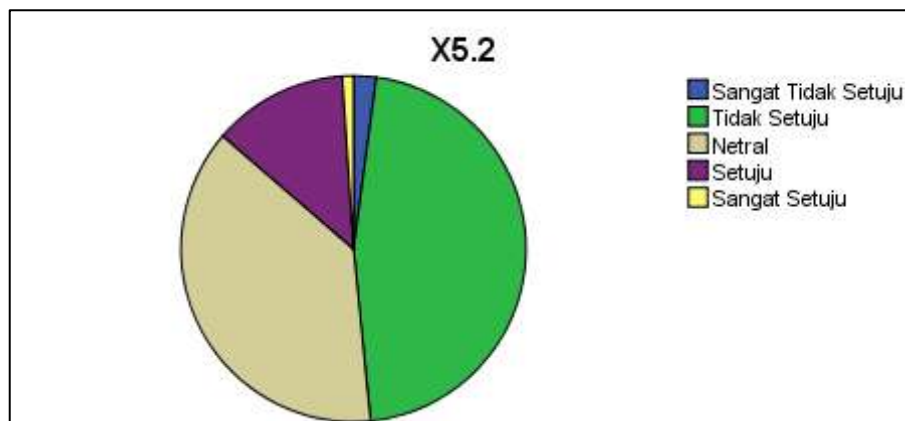
Gambar 4.35 Jawaban Responden Pertanyaan X5.1 di Koridor 1
Sumber : Data Primer diolah, 2020

Berdasarkan hasil penelitian terhadap 95 responden di koridor 1 maka dari gambar 4.35 dapat disimpulkan bahwa persepsi responden menyatakan sangat setuju sebanyak 1 responden atau sebanyak 1,1%, yang menyatakan setuju sebanyak 25 responden atau sebanyak 26,3%, yang menyatakan netral sebanyak 32 responden atau sebanyak 33,7%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 36 responden atau sebanyak 37,9% dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 1 responden atau sebanyak 1,1%. Mayoritas responden paling banyak memberikan jawaban Tidak Setuju. Sehingga jika dihitung menggunakan rasio efektifitas diperoleh:

$$\text{Efektivitas} = \frac{274}{475} \times 100\% = 57,684\%$$

Dari perhitungan diatas dapat disimpulkan bahwa pernyataan Bus Trans Mebidang mempunyai jadwal yang tetap terhadap keberangkatan dan kedatangan bus dinilai tidak efektif dengan persentase sebesar 57,684% karena berada diantara rasio efektivitas 40-59,99%. Hal ini berdasarkan pengalaman responden yang menyatakan bahwa penumpang tidak mengetahui jadwal keberangkatan dan kedatangan bus karena kondisi jalan yang tidak bisa diprediksi sehingga penumpang harus menunggu ketika ingin naik Bus Trans Mebidang.

2. Penumpang tidak perlu menunggu lama kedatangan armada Bus Trans Mebidang



Gambar 4.36 Jawaban Responden Pertanyaan X5.2 di Koridor 1
Sumber : Data Primer diolah, 2020

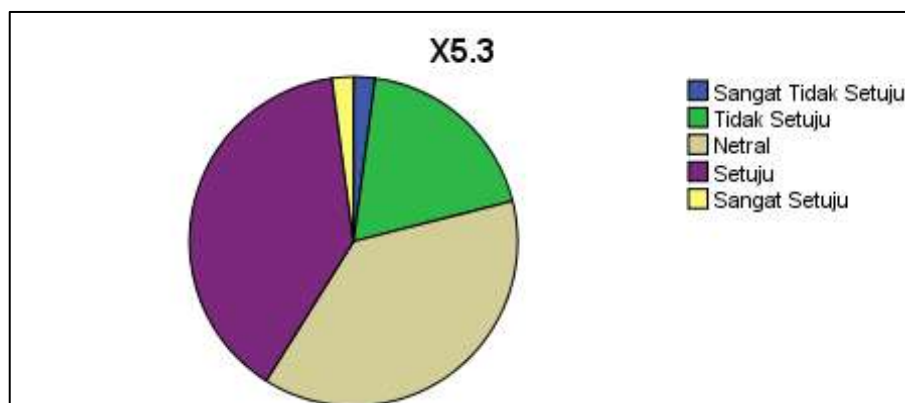
Berdasarkan hasil penelitian terhadap 95 responden di koridor 1 maka dari gambar 4.36 dapat disimpulkan bahwa persepsi responden menyatakan sangat setuju sebanyak 1 responden atau sebanyak 1,1%, yang menyatakan setuju sebanyak 12 responden atau sebanyak 12,8%, yang menyatakan netral sebanyak 36 responden atau sebanyak 37,9%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 44 responden atau sebanyak 46,3% dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 2 responden atau sebanyak 2,1%. Mayoritas responden paling banyak memberikan jawaban Tidak Setuju. Sehingga jika dihitung menggunakan rasio efektifitas diperoleh:

$$\text{Efektivitas} = \frac{251}{475} \times 100\% = 52,842\%$$

Dari perhitungan diatas dapat disimpulkan bahwa pernyataan penumpang tidak perlu menunggu lama kedatangan armada Bus Trans Mebidang dinilai tidak efektif dengan persentase sebesar 52,842% karena berada diantara rasio efektifitas 40-59,99%. Hal ini berdasarkan pengalaman responden yang mengatakan bahwa ketika ingin naik bus Trans Mebidang maka pengguna harus menunggu kedatangan bus di halte-halte yang disediakan.

“Nunggu Mebidang lumayan lama juga mbak, kadang di halte sampe lama kita nunggu-nya, setengah jam lebih. Mungkin ntah kena macet atau kayakmana gak tau lah kita kan mbak, jadi tunggu aja di halte itu sampe datangnya bus nya” (Wawancara dengan Bapak Juhri, 30 Januari 2020)

3. Pengguna bus Trans Mebidang mengetahui lama waktu tempuh menuju lokasi pemberhentian



Gambar 4.37 Jawaban Responden Pertanyaan X5.3 di Koridor 1
Sumber : Data Primer diolah, 2020

Berdasarkan hasil penelitian terhadap 95 responden di koridor 1 maka dari gambar 4.37 dapat disimpulkan bahwa persepsi responden menyatakan sangat setuju sebanyak 2 responden atau sebanyak 2,2%, yang menyatakan setuju sebanyak 37 responden atau sebanyak 38,9%, yang menyatakan netral sebanyak 36 responden atau sebanyak 37,9%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 18 responden atau sebanyak 18,9% dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 2 responden atau sebanyak 2,1%. Mayoritas responden paling banyak memberikan jawaban Setuju. Sehingga jika dihitung menggunakan rasio efektifitas diperoleh:

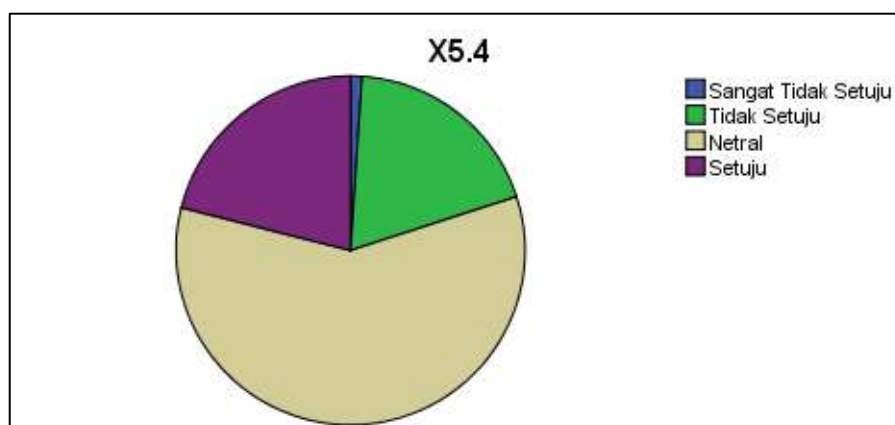
$$\text{Efektivitas} = \frac{304}{475} \times 100\% = 64\%$$

Dari perhitungan diatas dapat disimpulkan bahwa pernyataan pengguna bus Trans Mebidang mengetahui lama waktu tempuh menuju lokasi pemberhentian dinilai cukup efektif dengan persentase sebesar 64% karena berada diantara rasio efektifitas 60-79,99%. Hal ini

berdasarkan pengalaman responden yang mengatakan bahwa selama beberapa kali menggunakan Trans Mebidang, bisa diketahui rata-rata waktu yang digunakan untuk menempuh lokasi tujuan penumpang. Meskipun tidak diketahui waktu tepatnya tetapi pengguna Trans Mebidang tidak memperlmasalahkan hal tersebut.

“Karena udah beberapa kali naik Mebidang jadi udah tau berapa lama kira kira sampe kak, cuma pas pertama kali naik Mebidang kan gaktau berapa lama sampenya jadi yaa kira kira sendiri kak”. (Wawancara dengan Bapak Axel, 30 Januari 2020)

4. Trans Mebidang selalu tepat waktu dalam keberangkatan dan kedatangan bus



Gambar 4.38 Jawaban Responden Pertanyaan X5.4 di Koridor 1
Sumber : Data Primer diolah, 2020

Berdasarkan hasil penelitian terhadap 95 responden di koridor 1 maka dari gambar 4.38 dapat disimpulkan bahwa persepsi responden menyatakan setuju sebanyak 20 responden atau sebanyak 21,1%, yang menyatakan netral sebanyak 56 responden atau sebanyak 58,9%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 18 responden atau sebanyak 18,9% dan yang menyatakat sangat tidak setuju sebanyak 1 responden atau sebanyak 1,1%. Mayoritas responden paling banyak memberikan jawaban Netral. Sehingga jika dihitung menggunakan rasio efektifitas diperoleh:

$$\text{Efektivitas} = \frac{285}{475} \times 100\% = 60\%$$

Dari perhitungan diatas dapat disimpulkan bahwa pernyataan Trans Mebidang selalu tepat waktu dalam keberangkatan dan kedatangan bus dinilai cukup efektif dengan persentase sebesar 60% karena berada diantara rasio efektivitas 60-79,99%. Hal ini berdasarkan pengalaman responden yang mengatakan bahwa selama beberapa kali menggunakan bus Trans Mebidang.

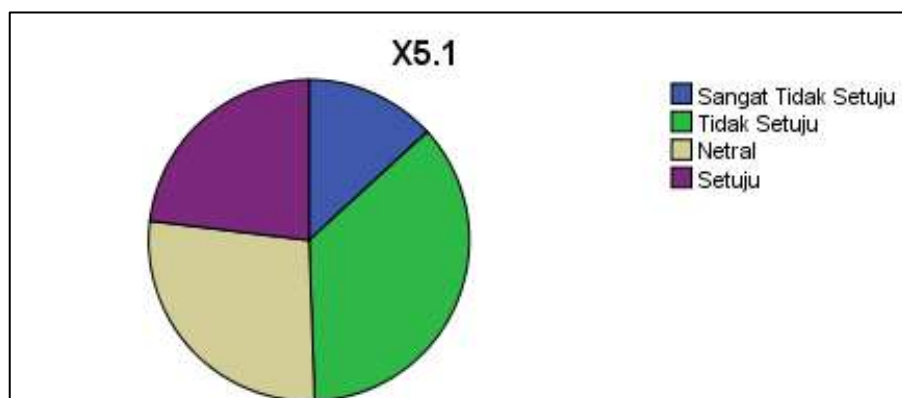
Tabel 4.18 Penyajian Data Indikator Ketepatan Waktu (Koridor 2)

No	Jawaban											
	STS		TS		N		S		SS		Total	
	Frek	Persen	Frek	Persen	Frek	Persen	Frek	Persen	Frek	Persen	Frek	Persen
1	12	13,2	33	36,3	25	27,5	21	23,1	0	0	91	100
2	3	3,3	12	13,2	40	44,0	36	39,6	0	0	91	100
3	3	3,3	16	17,6	22	24,2	49	53,8	1	1,1	91	100
4	4	4,4	18	19,8	33	36,3	36	39,6	0	0	91	100

Sumber : Data Primer diolah, 2020

Berdasarkan hasil perhitungan analisis deskriptif diperoleh persentase jawaban yang diberikan oleh responden melalui kuesioner mengenai ketepatan waktu pada koridor 2. Terdapat 4 pernyataan yang berkaitan dengan indikator ketepatan waktu yang disajikan dalam bentuk diagram. Berikut ini adalah ulasanya:

1. Bus Trans Mebidang mempunyai jadwal yang tetap terhadap keberangkatan dan kedatangan bus



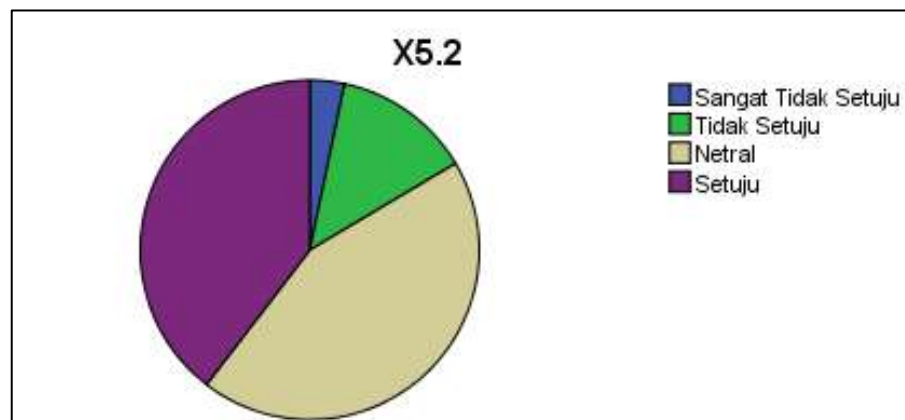
Gambar 4.39 Jawaban Responden Pertanyaan X5.1 di Koridor 2
Sumber : Data Primer diolah, 2020

Berdasarkan hasil penelitian terhadap 91 responden di koridor 2 maka dari gambar 4.39 dapat disimpulkan bahwa persepsi responden menyatakan setuju sebanyak 21 responden atau sebanyak 23,1%, yang menyatakan netral sebanyak 25 responden atau sebanyak 27,5%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 33 responden atau sebanyak 36,3% dan yang menyatakat sangat tidak setuju sebanyak 12 responden atau sebanyak 13,2%. Mayoritas responden paling banyak memberikan jawaban Tidak Setuju. Sehingga jika dihitung menggunakan rasio efektifitas diperoleh:

$$\text{Efektivitas} = \frac{237}{455} \times 100\% = 52,087\%$$

Dari perhitungan diatas dapat disimpulkan bahwa pernyataan Bus Trans Mebidang mempunyai jadwal yang tetap terhadap keberangkatan dan kedatangan bus dinilai tidak efektif dengan persentase sebesar 52,087% karena berada diantara rasio efektivitas 40-59,99%. Hal ini berdasarkan pengalaman responden yang menyatakan bahwa penumpang tidak mengetahui jadwal keberangkatan dan kedatangan bus karena kondisi jalan yang tidak bisa diprediksi sehingga penumpang harus menunggu ketika ingin naik Bus Trans Mebidang.

2. Penumpang tidak perlu menunggu lama kedatangan armada Bus Trans Mebidang



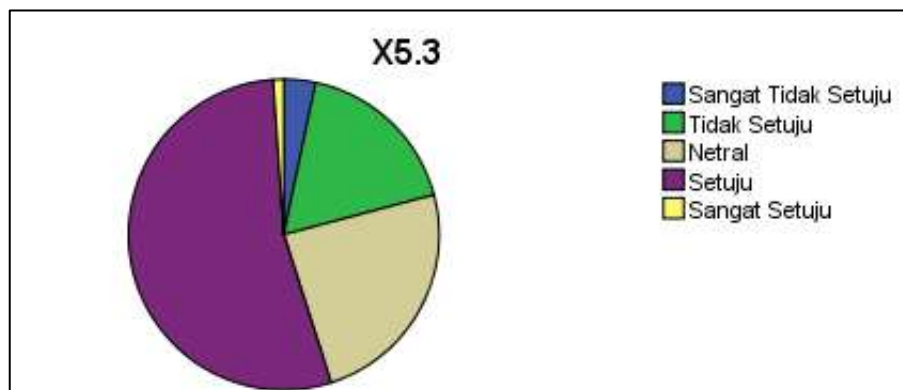
Gambar 4.40 Jawaban Responden Pertanyaan X5.2 di Koridor 2
Sumber : Data Primer diolah, 2020

Berdasarkan hasil penelitian terhadap 91 responden di koridor 2 maka dari gambar 4.40 dapat disimpulkan bahwa persepsi responden menyatakan setuju sebanyak 36 responden atau sebanyak 39,6%, yang menyatakan netral sebanyak 40 responden atau sebanyak 44,0%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 12 responden atau sebanyak 13,2% dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 3 responden atau sebanyak 3,3%. Mayoritas responden paling banyak memberikan jawaban Netral. Sehingga jika dihitung menggunakan rasio efektifitas diperoleh:

$$\text{Efektivitas} = \frac{291}{455} \times 100\% = 63,956\%$$

Dari perhitungan diatas dapat disimpulkan bahwa pernyataan penumpang tidak perlu menunggu lama kedatangan armada Bus Trans Mebidang dinilai cukup efektif dengan persentase sebesar 63,956% karena berada diantara rasio efektifitas 60-79,99%. Hal ini berdasarkan pengalaman responden yang mengatakan bahwa ketika ingin naik bus Trans Mebidang maka pengguna harus menunggu kedatangan bus di halte-halte yang disediakan.

3. Pengguna bus Trans Mebidang mengetahui lama waktu tempuh menuju lokasi pemberhentian



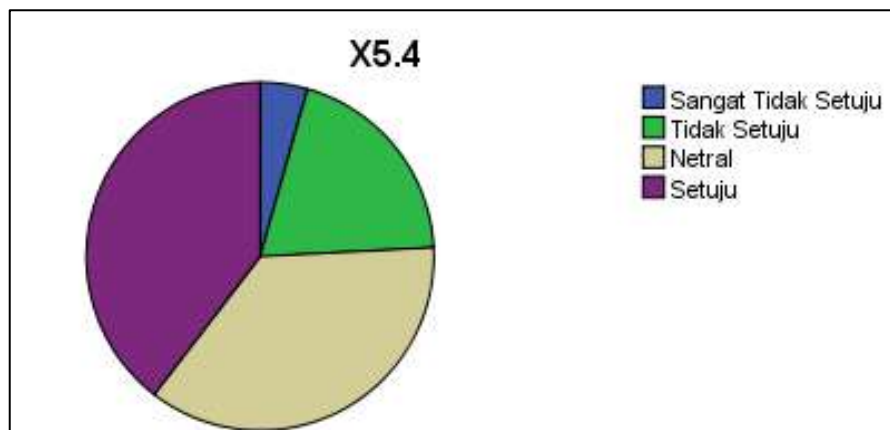
Gambar 4.41 Jawaban Responden Pertanyaan X5.3 di Koridor 2
Sumber : Data Primer diolah, 2020

Berdasarkan hasil penelitian terhadap 91 responden di koridor 2 maka dari gambar 4.41 dapat disimpulkan bahwa persepsi responden menyatakan sangat setuju sebanyak 1 responden atau sebanyak 1,1%, yang menyatakan setuju sebanyak 49 responden atau sebanyak 53,8%, yang menyatakan netral sebanyak 22 responden atau sebanyak 24,2%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 16 responden atau sebanyak 17,6% dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 3 responden atau sebanyak 3,3%. Mayoritas responden paling banyak memberikan jawaban Setuju. Sehingga jika dihitung menggunakan rasio efektifitas diperoleh:

$$\text{Efektivitas} = \frac{302}{455} \times 100\% = 66,373\%$$

Dari perhitungan diatas dapat disimpulkan bahwa pernyataan pengguna bus Trans Mebidang mengetahui lama waktu tempuh menuju lokasi pemberhentian dinilai cukup efektif dengan persentase sebesar 66,373% karena berada diantara rasio efektifitas 60-79,99%. Hal ini berdasarkan pengalaman responden yang mengatakan bahwa selama beberapa kali menggunakan Trans Mebidang, bisa diketahui rata-rata waktu yang digunakan untuk menempuh lokasi tujuan penumpang. Meskipun tidak diketahui waktu tepatnya tetapi pengguna Trans Mebidang tidak memperlmasalahkan hal tersebut.

4. Trans Mebidang selalu tepat waktu dalam keberangkatan dan kedatangan bus



Gambar 4.42 Jawaban Responden Pertanyaan X5.4 di Koridor 2
Sumber : Data Primer diolah, 2020

Berdasarkan hasil penelitian terhadap 91 responden di koridor 2 maka dari gambar 4.42 dapat disimpulkan bahwa persepsi responden menyatakan setuju sebanyak 36 responden atau sebanyak 39,6%, yang menyatakan netral sebanyak 33 responden atau sebanyak 36,3%, yang menyatakan tidak setuju sebanyak 18 responden atau sebanyak 19,8% dan yang menyatakan sangat tidak setuju sebanyak 4 responden atau sebanyak 4,4%. Mayoritas responden paling banyak memberikan jawaban Setuju. Sehingga jika dihitung menggunakan rasio efektifitas diperoleh:

$$\text{Efektivitas} = \frac{283}{455} \times 100\% = 62,197\%$$

Dari perhitungan diatas dapat disimpulkan bahwa pernyataan Trans Mebidang selalu tepat waktu dalam keberangkatan dan kedatangan bus dinilai cukup efektif dengan persentase sebesar 62,197% karena berada diantara rasio efektifitas 60-79,99%. Hal ini berdasarkan pengalaman responden yang mengatakan bahwa selama beberapa kali menggunakan bus Trans Mebidang.

C. Uji Persyaratan Analisis

Uji prasyarat analisis berkaitan dengan pengujian dari instrumen yang berbentuk kuesioner sebagai alat pengumpulan data primer. Pengujian ini dilakukan untuk mengetahui kelayakan kuesioner tersebut sebagai instrumen penelitian atau alat pengumpulan data. Uji prasyarat analisis ini terdiri dari uji validitas dan uji reliabilitas yang dipaparkan sebagai berikut:

1. Uji Validitas

Uji Validitas digunakan untuk mengetahui sah atau valid atau tidaknya suatu kuesioner. Suatu kuesioner dikatakan valid jika pertanyaan pada kuesioner mampu untuk mengungkapkan sesuatu yang akan diukur oleh kuesioner tersebut. Uji validitas dilakukan pada setiap butir pertanyaan, dan hasilnya dapat dilihat melalui hasil r -hitung yang dibanding dengan r -tabel, dimana r -tabel yang diperoleh melalui df (degree of freedom) = $n-2$ (signifikan 5%, n = jumlah sampel).

Tabel 4.19 Uji Validitas Instrumen Penelitian Koridor 1
(Medan-Binjai)

Indikator	Pertanyaan	Nilai R	Hasil
Kemacetan	X1.1	0,863	VALID
	X1.2	0,744	VALID
	X1.3	0,703	VALID
	X1.4	0,646	VALID
Aksesibilitas	X2.1	0,680	VALID
	X2.2	0,656	VALID
	X2.3	0,656	VALID
	X2.4	0,700	VALID
Kapasitas	X3.1	0,734	VALID
	X3.2	0,621	VALID
	X3.3	0,711	VALID
	X3.4	0,640	VALID
Harga	X4.1	0,746	VALID
	X4.2	0,663	VALID

	X4.3	0,686	VALID
	X4.4	0,606	VALID
Ketepatan Waktu	X5.1	0,800	VALID
	X5.2	0,693	VALID
	X5.3	0,457	VALID
	X5.4	0,517	VALID

Sumber : Data Primer diolah, 2020

Tabel 4.17 menunjukkan bahwa sesuai dengan rumus dari $df = n-2$, maka $df = 95 - 2 = 93$, sehingga diperoleh nilai r tabel = 0,1698 ($\alpha=5\%$). Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa untuk semua butir pertanyaan dikatakan valid karena nilai r hitung $>$ r tabel (0,1698). Oleh sebab itu seluruh butir pertanyaan kuesioner dapat digunakan.

Tabel 4.20 Uji Validitas Instrumen Penelitian Koridor 2
(Medan-Lubuk Pakam)

Indikator	Pertanyaan	Nilai R	Hasil
Kemacetan	X1.1	0,676	VALID
	X1.2	0,728	VALID
	X1.3	0,734	VALID
	X1.4	0,537	VALID
Aksesibilitas	X2.1	0,620	VALID
	X2.2	0,777	VALID
	X2.3	0,799	VALID
	X2.4	0,714	VALID
Kapasitas	X3.1	0,527	VALID
	X3.2	0,804	VALID
	X3.3	0,587	VALID
	X3.4	0,747	VALID
Harga	X4.1	0,709	VALID
	X4.2	0,583	VALID
	X4.3	0,676	VALID

	X4.4	0,782	VALID
Ketepatan Waktu	X5.1	0,420	VALID
	X5.2	0,698	VALID
	X5.3	0,444	VALID
	X5.4	0,653	VALID

Sumber : Data Primer diolah, 2020

Tabel 4.18 menunjukkan bahwa sesuai dengan rumus dari $df = n-2$, maka $df = 91 - 2 = 89$, sehingga diperoleh nilai r tabel = 0,1735 ($\alpha=5\%$). Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa untuk semua butir pertanyaan dikatakan valid karena nilai $r_{hitung} > r_{tabel}$ (0,1735). Oleh sebab itu seluruh butir pertanyaan kuesioner dapat digunakan.

2. Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas dalam penelitian ini untuk menunjukkan tingkat reliabilitas konsistensi internal teknik yang digunakan adalah dengan mengukur koefisien *Cronbach's Alpha* yaitu penghitungan yang dilakukan dengan menghitung rata-rata interkorelasi di antara butir-butir pertanyaan dalam kuesioner. Suatu pernyataan dapat dikatakan reliabel jika nilai alpha lebih besar dari 0,60. Berikut ini hasil uji reliabilitas pada koridor 1 dan 2.

Tabel 4.21 Uji Reliabilitas pada Koridor 1

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
,875	20

Sumber: Data Primer diolah, 2020

Berdasarkan tabel 4.19 diatas menunjukkan bahwa kolom *Cronbach's Alpha* diperoleh nilai sebesar 0,875. Nilai $0,875 > 0,60$ maka dapat disimpulkan bahwa butir pertanyaan kuesioner adalah reliabel.

Tabel 4.22 Uji Reliabilitas pada Koridor 2

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
,831	20

Sumber: Data Primer diolah, 2020

Berdasarkan tabel 4.20 diatas menunjukkan bahwa kolom *Cronbach's Alpha* diperoleh nilai sebesar 0,831. Nilai $0,831 > 0,60$ maka dapat disimpulkan bahwa butir pertanyaan kuesioner adalah reliabel.

D. Interpretasi Hasil Penelitian

Dalam penelitian ini, peneliti berusaha menjawab rumusan masalah deskriptif yang sebelumnya telah dirumuskan pada awal penelitian. Rumusan masalah tersebut ialah “Bagaimana tingkat efektivitas Trans Mebidang sebagai transportasi publik di Provinsi Sumatera Utara ? Serta kedudukan Trans Mebidang sebagai transportasi publik ?”.

Untuk menjawab rumusan masalah tersebut, terdapat beberapa langkah yg harus dilakukan untuk menjelaskan jawaban dari rumusan masalah tersebut. Langkah pertama, yaitu menentukan skor target dan skor realisasi. Berdasarkan data yang diperoleh, bahwa skor target dari penelitian ini terbagi menjadi 2 yaitu skor target koridor 1 dan koridor 2. Skor target dari koridor 1 adalah $5 \times 20 \times 95 = 9500$ dan skor idel dari koridor 2 adalah $5 \times 20 \times 91 = 9100$. Dimana 5 adalah nilai tertinggi dari pilihan jawaban atas pernyataan dalam kuesioner, angka ini didapat dari penggunaan Skala Likert. 20 adalah jumlah item pernyataan yang digunakan, sedangkan 95 adalah jumlah responden atau sampel yang ditujukan untuk mengisi kuesioner mengenai tingkat efektivitas bus Trans Mebidang di koridor 1 dan 91 adalah jumlah responden atau sampel pada koridor 2.

Sedangkan skor penelitian koridor 1 diperoleh sebesar 6173, dan skor penelitian koridor 2 diperoleh sebesar 5864 (lampiran distribusi data). Dengan demikian dari perbandingan jumlah data yang terkumpul dengan skor target,

dihasilkan perhitungan bahwa tingkat efektivitas Trans Mebidang adalah sebagai berikut:

Tingkat Efektivitas Koridor 1 (Medan – Binjai)

$$\text{Tingkat Efektivitas} = \frac{6173}{9500} \times 100\% = 64,98\%$$

Tingkat Efektivitas Koridor 2 (Medan – Lubuk Pakam)

$$\text{Tingkat Efektivitas} = \frac{5864}{9100} \times 100\% = 64,43\%$$

Dengan demikian, dapat diketahui bahwa tingkat efektivitas Bus Trans Mebidang sebagai transportasi publik di Provinsi Sumatera Utara adalah sebesar 64,98% pada koridor 1 atau rute Medan – Binjai, dan 64,43% pada koridor 2 atau rute Medan – Lubuk Pakam. Hal ini dapat diartikan bahwa efektivitas Bus Trans Mebidang sebagai transportasi publik di Provinsi Sumatera Utara termasuk dalam kategori cukup efektif yang dapat dilihat pada kategori berikut:

Rasio Efektivitas	Tingkat Capaian
Dibawah 40 %	Sangat tidak efektif
40% – 59,99%	Tidak efektif
60% – 79,99%	Cukup efektif
Di atas 80%	Sangat efektif

Sehingga, interpretasi yang tepat untuk menjawab rumusan masalah penelitian ini adalah tingkat efektivitas Bus Trans Mebidang sebagai transportasi publik di Provinsi Sumatera Utara mencapai angka 64,98% pada koridor 1 dan 64,43% pada koridor 2 yang berarti efektivitas pengoperasian Bus Trans Mebidang telah berjalan dengan cukup efektif. Apabila tingkat keefektifannya cukup efektif maka kedudukannya juga berada pada kategori cukup penting. Maka kedudukan Bus Trans Mebidang sebagai transportasi publik di Provinsi Sumatera Utara adalah cukup penting bagi masyarakat sesuai dengan tingkat efektivitasnya. Karena keberadaan bus Trans Mebidang membantu masyarakat dalam melakukan aktivitas bertransportasi ke tempat tujuannya, sehingga keberadaan bus ini menjadi cukup penting bagi masyarakat.

E. Pembahasan

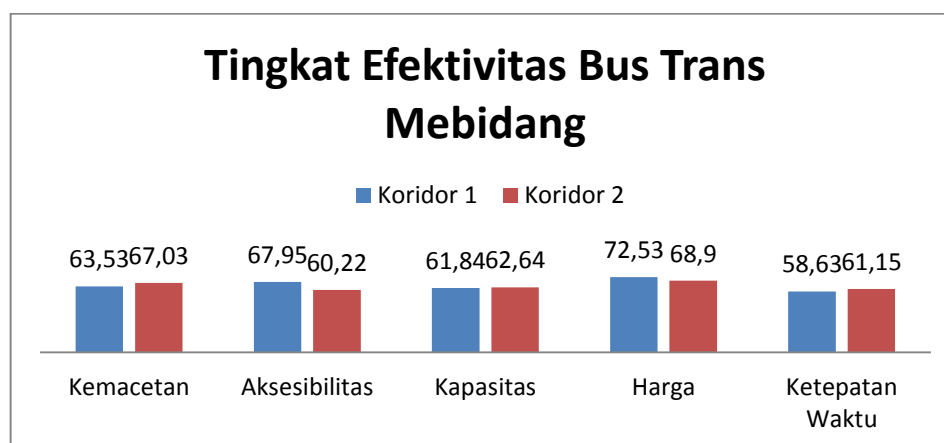
Penelitian dengan judul Analisis tingkat efektivitas Bus Trans Mebidang sebagai transportasi publik di Provinsi Sumatera Utara menggunakan teori efektivitas suatu angkutan umum diantaranya kemacetan, aksesibilitas, kapasitas, harga dan ketepatan waktu. Penelitian ini pernah diangkat sebagai topik penelitian oleh beberapa peneliti sebelumnya seperti yang ada pada tabel penelitian terdahulu. Hasil penelitian ini memiliki kesamaan dengan penelitian yang dilakukan oleh Ni Putu Citra Wulandari dan I Ketut Sudiana dari Universitas Udayana pada tahun 2018 dengan judul Analisis Tingkat Efektivitas Trans Sarbagita sebagai transportasi Publik di Provinsi Bali bahwa efektivitas bus berada pada kategori cukup efektif dan indikator ketepatan waktu menjadi indikator yang paling tidak efektif dalam pelaksanaannya. Sedangkan pada penelitian yang dilakukan oleh Nabilah Ulfa Dewi dari Universitas Hasanuddin pada 2017 dengan judul Efektivitas Pelayanan Transportasi Publik (Studi: BRT Mamminasata) memiliki perbedaan dengan peneliti, dalam penelitiannya menjelaskan bahwa transportasi BRT Mamminasata belum berjalan secara efektif dan dilakukan dengan indikator yang berbeda. Berikut adalah pemaparan hasil per indikator variabel efektivitas tersebut:

Tabel 4.21 Hasil Penelitian

Indikator	Koridor 1	Koridor 2
Kemacetan	Diperoleh hasil 63,53% dengan kategori cukup efektif. Menurut pengguna, kehadiran bus Trans Mebidang mampu mengurangi kemacetan yang terjadi di Binjai-Medan karena mengalihkan penggunaan kendaraan pribadi ke transportasi umum.	Diperoleh hasil 67,03% dengan kategori cukup efektif. Menurut pengguna, kemacetan masih terjadi di wilayah Medan-Lubuk Pakam namun sudah berkurang dengan hadirnya bus Trans Mebidang. Karena telah disediakan bus, para pengguna kendaraan pribadi mulai berkurang sehingga tidak terjadi penumpukan kendaraan di jalan raya.
Aksesibilitas	Diperoleh hasil 67,95% dengan kategori cukup efektif. Kebutuhan pengguna transportasi umum dari segi akses yang dibutuhkan telah dipenuhi oleh Trans Mebidang.	Diperoleh hasil 60,22% dengan kategori cukup efektif. Akses yang dilalui Trans Mebidang sesuai dengan kebutuhan pengguna, namun fasilitas seperti halte masih belum dipenuhi dengan baik

		serta diperlukan adanya akses tambahan sehingga waktu perjalanan menjadi lebih cepat.
Kapasitas	Diperoleh hasil 61,84% dengan kategori cukup efektif. Karena bus mampu mengangkut penumpang dengan jumlah bus yang dimiliki, namun dalam kondisi tertentu penumpang harus berdesakan didalam bus karena tidak adanya jumlah batasan maksimal penumpang yang bisa diangkut dalam satu kali perjalanan.	Diperoleh hasil 62,64% dengan kategori cukup efektif. Kebutuhan pengguna bus sudah cukup dipenuhi oleh Trans Mebidang. Kapasitas yang disediakan berjalan sesuai dengan kebutuhan penumpang.
Harga	Diperoleh hasil 72,53% dengan kategori cukup efektif. Harga yang ditetapkan cukup terjangkau oleh daya beli masyarakat. Dibandingkan dengan transportasi lainnya, bus Ttrans Mebidang mampu meberikan harga yang relatif lebih murah.	Diperoleh hasil 68,90% dengan kategori cukup efektif. Pada pengguna bus Trans Mebidang ditetapkan harga yang sama dimanapun naik ataupun turun, namun pada proses pelaksanaannya terkadang kernet bus tidak mengembalikan jumlah uang kembalian kepada penumpang..
Ketepatan Waktu	Diperoleh hasil 58,63% dengan kategori tidak efektif. Menurut pengguna Trans Mebidang masih mengalami permasalahan pada waktu. Trans Mebidang masih membuat pengguna harus menunggu dalam waktu >20 menit untuk kedatangan atau keberangkatan bus. Karena tidak adanya jadwal yang tetap sehingga membuat pengguna transportasi umum enggan terlalu lama menunggu untuk menggunakan bus ini.	Diperoleh hasil 61,15% dengan kategori cukup efektif. Trans Mebidang masih perlu memperbaiki sistem operasional dalam segi waktu. Karena ketepatan waktu sangat dibutuhkan oleh pengguna transportasi umum, adanya Trans Mebidang di wilayah ini sudah cukup membantu masyarakat namun masih perlu adanya perbaikan.

Pembahasan dalam penelitian ini akan dijabarkan melalui hasil analisis data yang telah dilakukan pada masing-masing indikator dalam penelitian ini. Nilai tingkat indikator akan diperoleh setelah mengetahui nilai rata-rata setiap indikator berdasarkan nilai distribusi data penelitian. Nilai rata-rata indikator ditentukan oleh perbandingan jumlah nilai skor realisasi dengan skor target per masing-masing indikator.



Gambar 4.43 Rata – rata Hasil Per Indikator Variabel Efektivitas
Sumber : Data Primer diolah, 2020

Berdasarkan gambar 4.43 dapat terlihat rata rata indikator efektivitas Trans Mebidang pada koridor 1 (Medan-Binjai) dan koridor 2 (Medan-Lubuk Pakam). Terlihat pada koridor 1 indikator yang paling rendah ialah indikator ketepatan waktu, dan indikator yang paling tinggi ialah indikator harga. Hal ini menurut responden pada koridor 1, bus Trans Mebidang masih kurang memenuhi kebutuhan penggunanya dalam hal waktu, dikarenakan pengguna harus menunggu cukup lama untuk menggunakan Trans Mebidang, selain itu indikator harga merupakan indikator yang memiliki tingkat keefektifan paling tinggi karena harga yang ditetapkan sangat terjangkau dan murah bagi daya beli penggunanya.

Pada koridor 2 indikator yang paling rendah ialah aksesibilitas dan indikator yang paling tinggi ialah harga. Aksesibilitas merupakan hal yang sangat penting dalam bertransportasi menggunakan angkutan umum, pada responden koridor 2 pengguna bus Trans Mebidang merasa jalur yang digunakan belum cukup sesuai dengan kebutuhan penggunanya serta perlunya tambahan jalur untuk mempersingkat waktu perjalanan bus, namun dari segi harga bus Trans Mebidang

sangat terjangkau dalam memenuhi kebutuhan penggunanya karena harga yang diberlakukan lebih murah dibandingkan transportasi umum lainnya.

Seluruh indikator dalam penelitian ini memiliki nilai rata-rata yang berbeda, untuk indikator kemacetan pada koridor 1 ialah 63,53% dan koridor 2 ialah 67,03% sehingga keduanya termasuk dalam kategori cukup efektif, indikator aksesibilitas pada koridor 1 ialah 67,95% dan koridor 2 ialah 60,22% sehingga keduanya termasuk dalam kategori cukup efektif, indikator kapasitas pada koridor 1 ialah 61,84% dan koridor 2 ialah 62,64% sehingga keduanya termasuk dalam kategori cukup efektif, kemudian indikator harga pada koridor 1 ialah 72,53% dan koridor 2 ialah 68,90% sehingga keduanya termasuk dalam kategori cukup efektif, dan indikator ketepatan waktu memiliki nilai pada koridor 1 ialah 58,63% dan koridor 2 ialah 61,15% artinya pada koridor 1 dinilai tidak efektif namun pada koridor 2 berada di kategori cukup efektif. Pembahasan masing-masing indikator ialah sebagai berikut:

1. Kemacetan

Bus Trans Mebidang dioperasikan dengan tujuan untuk meningkatkan penggunaan angkutan umum massal di wilayah Mebidang untuk mereduksi penggunaan kendaraan pribadi sehingga dapat mengurangi kemacetan di ruas-ruas jalan kota Binjai, Medan dan Deli Serdang. Indikator kemacetan merupakan salah satu komponen penting dalam menilai efektivitas berjalannya transportasi umum. Indikator ini menyangkut sejauhmana tercapainya tujuan utama penerapan bus Trans Mebidang untuk mengurangi kemacetan yang dapat dinilai dari tanggapan masyarakat selaku pengguna layanan bus Trans Mebidang yang diselenggarakan oleh Perum DAMRI Medan.

Untuk indikator kemacetan terdiri dari 4 pernyataan dan dilakukan pada 2 koridor yakni koridor 1 (Binjai-Medan) dan koridor 2 (Medan-Lubuk Pakam). Pada koridor 1 skor targetnya adalah $5 \times 95 \times 4 = 1.900$. Dimana 5 adalah nilai tertinggi dari setiap pilihan pertanyaan yang diajukan pada responden (kriteria penilaian skor ini adalah berdasarkan

pada skala Likert), 95 adalah jumlah sampel koridor 1 yang dijadikan responden dalam penelitian ini. Sedangkan 4 adalah jumlah pernyataan yang diajukan kepada responden dalam bentuk kuesioner. Sedangkan skor indikator kemacetan itu sendiri adalah 1.207 (lihat lampiran tabel distribusi data). Jadi nilai indikator kemacetan pada koridor 1 adalah $1.207 : 1.900 \times 100\% = 63,53\%$ sehingga berada pada kategori cukup efektif.

Pada koridor 2 skor targetnya adalah $5 \times 91 \times 4 = 1.820$. Dimana 5 adalah nilai tertinggi dari setiap pilihan pertanyaan yang diajukan pada responden (kriteria penilaian skor ini adalah berdasarkan pada skala Likert), 91 adalah jumlah sampel koridor 2 yang dijadikan responden dalam penelitian ini. Sedangkan 4 adalah jumlah pernyataan yang diajukan kepada responden dalam bentuk kuesioner. Sedangkan skor indikator kemacetan itu sendiri adalah 1.220 (lihat lampiran tabel distribusi data). Jadi nilai indikator kemacetan pada koridor 2 adalah $1.220 : 1.820 \times 100\% = 67,03\%$ sehingga berada pada kategori cukup efektif.

Berdasarkan hasil penelitian ini didapati nilai rata-rata yang diperoleh pada indikator kemacetan pada koridor 1 ialah 63,53% dan koridor 2 ialah 67,03%. Maka dapat diketahui bahwa pada indikator kemacetan, nilai rata-rata yang didapat termasuk dalam kategori cukup efektif. Sehingga terbukti sebagian besar minat masyarakat Kota Binjai, Medan, dan Deli Serdang untuk menggunakan Bus Trans Mebidang cukup banyak dan hal ini berakibat pada keberhasilan Bus Trans Mebidang untuk mengatasi persoalan kemacetan di Medan. Hal ini berarti bus Trans Mebidang dinilai cukup efektif dalam mengurangi kemacetan di jalan raya dan cukup penting dalam mengurangi kemacetan.

2. Aksesibilitas

Aksesibilitas merupakan hal yang sangat penting dalam memilih transportasi umum. Aksesibilitas bagi pengguna angkutan umum dapat berupa kemudahan untuk mencapai rute angkutan umum dengan berjalan kaki baik dari awal maupun akhir perjalanan, kemudahan untuk mendapatkan angkutan umum dan kemudahan perjalanan ke daerah tujuan dengan menggunakan angkutan umum tersebut yang dalam hal ini

merupakan bus Trans Mebidang. Selain itu ketersediaan halte dan jalur yang digunakan dan kecepatan sampai juga menjadi salah satu yang berkaitan dengan aksesibilitas bus Trans Mebidang dalam penelitian ini.

Dalam pengoperasiannya, aksesibilitas mendapat respon yang positif dan negatif dari responden baik pada koridor 1 maupun 2. Namun untuk keberadaan lokasi halte, sebagian masyarakat menilai beberapa halte tidaklah tepat untuk didirikan di lokasi tersebut, maka masyarakat ingin jumlah halte diperbanyak namun di lokasi yang menjadi titik simpul keramaian maupun penghubung lalu lintas.

Untuk indikator aksesibilitas terdiri dari 4 pernyataan dan dilakukan pada 2 koridor yakni koridor 1 (Binjai-Medan) dan koridor 2 (Medan-Lubuk Pakam). Pada koridor 1 skor targetnya adalah $5 \times 95 \times 4 = 1.900$. Dimana 5 adalah nilai tertinggi dari setiap pilihan pertanyaan yang diajukan pada responden (kriteria penilaian skor ini adalah berdasarkan pada skala Likert), 95 adalah jumlah sampel koridor 1 yang dijadikan responden dalam penelitian ini. Sedangkan 4 adalah jumlah pernyataan yang diajukan kepada responden dalam bentuk kuesioner. Sedangkan skor indikator aksesibilitas itu sendiri adalah 1.291 (lihat lampiran tabel distribusi data). Jadi nilai indikator aksesibilitas pada koridor 1 adalah $1.291 : 1.900 \times 100\% = 67,95\%$ sehingga berada pada kategori cukup efektif.

Pada koridor 2 skor targetnya adalah $5 \times 91 \times 4 = 1.820$. Dimana 5 adalah nilai tertinggi dari setiap pilihan pertanyaan yang diajukan pada responden (kriteria penilaian skor ini adalah berdasarkan pada skala Likert), 91 adalah jumlah sampel koridor 2 yang dijadikan responden dalam penelitian ini. Sedangkan 4 adalah jumlah pernyataan yang diajukan kepada responden dalam bentuk kuesioner. Sedangkan skor indikator aksesibilitas itu sendiri adalah 1.096 (lihat lampiran tabel distribusi data). Jadi nilai indikator kemacetan pada koridor 2 adalah $1.096 : 1.820 \times 100\% = 60,22\%$ sehingga berada pada kategori cukup efektif.

Berdasarkan hasil penelitian ini didapati nilai rata-rata yang diperoleh pada indikator aksesibilitas pada koridor 1 ialah 67,95% dan koridor 2

ialah 60,22%. Maka dapat diketahui bahwa pada indikator aksesibilitas, nilai rata-rata yang didapat termasuk dalam kategori cukup efektif. Hal ini berarti bus Trans Mebidang dinilai cukup efektif dalam memenuhi kebutuhan penggunaanya dalam segi aksesibilitas di jalan raya dan cukup penting keberadaannya bagi masyarakat.

3. Kapasitas

Indikator kapasitas sangat penting dalam pengoperasian transportasi umum Trans Mebidang karena digunakan oleh banyak orang. Kegiatan perpindahan orang dan barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan sarana transportasi sangat berkaitan dengan kapasitas yang memumpuni atau tidaknya transportasi tersebut. Yang harus diperhatikan adalah keseimbangan antara kapasitas moda angkutan (armada) dengan jumlah orang yang memerlukan angkutan. Dalam pengoperasian Trans Mebidang dinilai sebagai transportasi umum yang dapat memberikan jaminan keamanan dan keselamatan penumpang, serta fasilitas yang disediakan baik bus yang bersih, tempat duduk perorangan yang nyaman, dan AC bus yang terus menyala.

Untuk indikator kapasitas terdiri dari 4 pernyataan dan dilakukan pada 2 koridor yakni koridor 1 (Binjai-Medan) dan koridor 2 (Medan-Lubuk Pakam). Pada koridor 1 skor targetnya adalah $5 \times 95 \times 4 = 1.900$. Dimana 5 adalah nilai tertinggi dari setiap pilihan pertanyaan yang diajukan pada responden (kriteria penilaian skor ini adalah berdasarkan pada skala Likert), 95 adalah jumlah sampel koridor 1 yang dijadikan responden dalam penelitian ini. Sedangkan 4 adalah jumlah pernyataan yang diajukan kepada responden dalam bentuk kuesioner. Sedangkan skor indikator kapasitas itu sendiri adalah 1.175 (lihat lampiran tabel distribusi data). Jadi nilai indikator kapasitas pada koridor 1 adalah $1.175 : 1.900 \times 100\% = 61,84\%$ sehingga berada pada kategori cukup efektif.

Pada koridor 2 skor targetnya adalah $5 \times 91 \times 4 = 1.820$. Dimana 5 adalah nilai tertinggi dari setiap pilihan pertanyaan yang diajukan pada responden (kriteria penilaian skor ini adalah berdasarkan pada skala Likert), 91 adalah jumlah sampel koridor 2 yang dijadikan responden

dalam penelitian ini. Sedangkan 4 adalah jumlah pernyataan yang diajukan kepada responden dalam bentuk kuesioner. Sedangkan skor indikator kapasitas itu sendiri adalah 1.140 (lihat lampiran tabel distribusi data). Jadi nilai indikator kemacetan pada koridor 2 adalah $1.140 : 1.820 \times 100\% = 62,64\%$ sehingga berada pada kategori cukup efektif.

Berdasarkan hasil penelitian ini didapati nilai rata-rata yang diperoleh pada indikator kapasitas pada koridor 1 ialah 61,84% dan koridor 2 ialah 62,64%. Maka dapat diketahui bahwa pada indikator kapasitas, nilai rata-rata yang didapat termasuk dalam kategori cukup efektif pada kedua koridor Trans Mebidang. Hal ini berarti bus Trans Mebidang dinilai cukup efektif dalam memenuhi kebutuhan penggunaanya dalam segi kapasitas sehingga pengguna terpenuhi dan merasa Trans Mebidang cukup penting keberadaannya hadir di masyarakat.

4. Harga

Harga adalah salah satu indikator yang menentukan dipilih atau tidaknya sebuah transportasi umum bagi masyarakat. Apabila harga yang ditawarkan lebih murah daripada transportasi umum lain atau kendaraan pribadi, maka tentu pengguna lebih memilih transportasi yang lebih murah tersebut. Bus Trans Mebidang menawarkan harga yang relatif terjangkau bagi kalangan masyarakat yang ingin bepergian jauh dengan tarif yang relatif murah. Maka masyarakat yang telah menggunakan transportasi umum ini merasa kebutuhannya dalam bertransportasi telah terpenuhi oleh keberadaan Bus Trans Mebidang.

Untuk indikator harga terdiri dari 4 pernyataan dan dilakukan pada 2 koridor yakni koridor 1 (Binjai-Medan) dan koridor 2 (Medan-Lubuk Pakam). Pada koridor 1 skor targetnya adalah $5 \times 95 \times 4 = 1.900$. Dimana 5 adalah nilai tertinggi dari setiap pilihan pertanyaan yang diajukan pada responden (kriteria penilaian skor ini adalah berdasarkan pada skala Likert), 95 adalah jumlah sampel koridor 1 yang dijadikan responden dalam penelitian ini. Sedangkan 4 adalah jumlah pernyataan yang diajukan kepada responden dalam bentuk kuesioner. Sedangkan skor indikator harga itu sendiri adalah 1.378 (lihat lampiran tabel distribusi data). Jadi

nilai indikator harga pada koridor 1 adalah $1.378 : 1.900 \times 100\% = 72,53\%$ sehingga berada pada kategori cukup efektif.

Pada koridor 2 skor targetnya adalah $5 \times 91 \times 4 = 1.820$. Dimana 5 adalah nilai tertinggi dari setiap pilihan pertanyaan yang diajukan pada responden (kriteria penilaian skor ini adalah berdasarkan pada skala Likert), 91 adalah jumlah sampel koridor 2 yang dijadikan responden dalam penelitian ini. Sedangkan 4 adalah jumlah pernyataan yang diajukan kepada responden dalam bentuk kuesioner. Sedangkan skor indikator harga itu sendiri adalah 1.254 (lihat lampiran tabel distribusi data). Jadi nilai indikator harga pada koridor 2 adalah $1.254 : 1.820 \times 100\% = 68,90\%$ sehingga berada pada kategori cukup efektif.

Berdasarkan hasil penelitian ini didapati nilai rata-rata yang diperoleh pada indikator harga pada koridor 1 ialah 72,53% dan koridor 2 ialah 68,90%. Maka dapat diketahui bahwa pada indikator harga, nilai rata-rata yang didapat termasuk dalam kategori cukup efektif pada kedua koridor Trans Mebidang. Hal ini berarti indikator harga bus Trans Mebidang dinilai cukup efektif memenuhi kebutuhan penggunaanya dan keberadaan Trans Mebidang menjadi cukup penting keberadaannya bagi masyarakat.

5. Ketepatan Waktu

Tuntutan pengguna transportasi umum pada dasarnya mengkehendaki tingkat pelayanan yang cukup memadai, baik waktu tempuh, waktu tunggu maupun waktu tiba. Namun dalam pengoperasian transportasi di jalan raya tentu banyak hal yang dapat terjadi, ketidakpastian itu disebabkan oleh pola pergerakan penduduk yang tidak merata sepanjang waktu, misalnya pada saat jam-jam sibuk, kemacetan, kecelakaan, bencana alam dan lain-lain. Trans Mebidang dalam pengoperasiannya juga mengalami permasalahan ketidaktepatan waktu, dalam perjalanannya bisa menjadi lebih cepat atau menjadi sangat lambat tergantung dari kondisi jalan raya pada saat itu.

Hasil penelitian yang dilakukan berdasarkan ketepatan waktu bus Trans Mebidang dalam penelitian ini adalah, untuk indikator ketepatan waktu terdiri dari 4 pernyataan dan dilakukan pada 2 koridor yakni koridor

1 (Binjai-Medan) dan koridor 2 (Medan-Lubuk Pakam). Pada koridor 1 skor targetnya adalah $5 \times 95 \times 4 = 1.900$. Dimana 5 adalah nilai tertinggi dari setiap pilihan pertanyaan yang diajukan pada responden (kriteria penilaian skor ini adalah berdasarkan pada skala Likert), 95 adalah jumlah sampel koridor 1 yang dijadikan responden dalam penelitian ini. Dan 4 adalah jumlah pernyataan yang diajukan kepada responden dalam bentuk kuesioner. Sedangkan skor indikator ketepatan waktu itu sendiri adalah 1.114 (lihat lampiran tabel distribusi data). Jadi nilai indikator ketepatan waktu pada koridor 1 adalah $1.114 : 1.900 \times 100\% = 58,63\%$ sehingga berada pada kategori tidak efektif.

Pada koridor 2 skor targetnya adalah $5 \times 91 \times 4 = 1.820$. Dimana 5 adalah nilai tertinggi dari setiap pilihan pertanyaan yang diajukan pada responden (kriteria penilaian skor ini adalah berdasarkan pada skala Likert), 91 adalah jumlah sampel koridor 2 yang dijadikan responden dalam penelitian ini. Dan 4 adalah jumlah pernyataan yang diajukan kepada responden dalam bentuk kuesioner. Sedangkan skor indikator ketepatan waktu itu sendiri adalah 1.113 (lihat lampiran tabel distribusi data). Jadi nilai indikator ketepatan waktu pada koridor 2 adalah $1.113 : 1.820 \times 100\% = 61,15\%$ sehingga berada pada kategori cukup efektif.

Berdasarkan hasil penelitian ini didapati nilai rata-rata yang diperoleh pada indikator harga pada koridor 1 ialah 58,63% dan koridor 2 ialah 68,90%. Maka dapat diketahui bahwa pada indikator ketepatan waktu, nilai rata-rata yang didapat berbeda antara koridor 1 dan koridor 2 Trans Mebidang. Pada koridor 1, indikator ketepatan waktu dinilai tidak efektif bagi pengguna bus karena pada penerapannya bus Trans Mebidang dinilai belum maksimal dalam menempuh waktu perjalanan dan kedatangan atau keberangkatan bus. Sedangkan pada koridor 2, indikator ketepatan waktu dinilai cukup efektif bagi penggunanya. Namun Trans Mebidang dinilai tetap cukup penting keberadaannya bagi masyarakat yang menggunakannya.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang diperoleh dari proses pengumpulan dan analisis data yang diterangkan dalam bab sebelumnya dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Pada penelitian ini dilakukan berdasarkan data tahun 2019 (Januari-Desember) digunakan kedua koridor bus Trans Mebidang yaitu koridor 1 (Medan-Binjai) dan koridor 2 (Medan-Lubuk Pakam). Pada koridor 1 diperoleh tingkat efektivitas sebesar 64,98% dan pada koridor 2 diperoleh tingkat efektivitas sebesar 64,43%. Sehingga berdasarkan standar efektivitas Litbang Depdagri Republik Indonesia pada tahun 1991 secara keseluruhan efektivitas Trans Mebidang sebagai transportasi publik di provinsi Sumatera Utara dinyatakan cukup efektif dalam pelaksanaannya.
2. Pada koridor 1 indikator yang paling tinggi adalah indikator harga dan yang paling rendah adalah ketepatan waktu. Sedangkan pada koridor 2 indikator yang paling tinggi adalah harga dan yang paling rendah adalah indikator aksesibilitas. Hal ini karena harga yang ditentukan pada kedua koridor sesuai dengan daya beli masyarakat dan lebih murah dibandingkan dengan transportasi lain. Ketepatan waktu menjadi hambatan pada koridor 1 karena bus Mebidang beroperasi >20 menit sehingga pengguna harus menunggu terlebih dahulu, selain itu kondisi jalan yang tidak terprediksi membuat adanya keterlambatan bus dan kondisi ruas jalan yang berbeda dengan koridor 2 sehingga bus tidak bisa selalu tepat waktu dalam kedatangan ataupun keberangkatannya. Sedangkan aksesibilitas pada koridor 2 menjadi yang paling rendah karena ketersediaan fasilitas dan kemudahan menuju lokasi naik atau turun bus masih kurang maksimal bagi penggunaannya dibandingkan yang ada di koridor 1.
3. Bus Trans Mebidang dinilai cukup penting keberadaannya dalam pemenuhan kebutuhan bertransportasi oleh masyarakat. Dalam segi efektivitas, penerapan bus Trans Mebidang dinilai cukup efektif. Hal ini membuat kedudukan bus Trans Mebidang juga menjadi cukup penting untuk hadir di masyarakat.

B. Saran

Dari kesimpulan yang telah dipaparkan di atas, peneliti hendak mengajukan saran yang diharapkan dapat berguna bagi peningkatan efektivitas Bus Trans Mebidang sebagai transportasi publik di provinsi Sumatera Utara. Adapun saran-saran yang diajukan oleh peneliti adalah sebagai berikut:

1. Upaya yang perlu dilakukan untuk memperbaiki efektivitas program berupa, dengan melakukan sosialisasi yang menyeluruh sehingga semakin banyak masyarakat yang mengenal dan menggunakan bus Trans Mebidang sebagai transportasi publik. Serta disajikannya informasi terkait rute, letak halte, dan jam operasional pada tiap-tiap halte agar masyarakat mendapatkan kepastian operasional dari berjalannya Bus Trans Mebidang.
2. Perum DAMRI Medan perlu mengkaji ulang jam operasional dari Bus Trans Mebidang agar sesuai dengan kebutuhan masyarakat yang menjadi sasaran dalam penyelenggaraan transportasi umum dikarenakan masih adanya masyarakat yang ingin menggunakan bus Trans Mebidang namun tidak mengetahui berapa lama waktu tunggu yang dibutuhkan untuk dapat menumpangi bus. Serta perlu adanya penambahan jam operasional bus Trans Mebidang pada malam hari karena dalam penerapannya bus ini masih jarang beroperasi diatas jam 6 sore. Kemudian diharapkan adanya penambahan jalur atau koridor pada bus Trans Mebidang sehingga rute perjalanan yang dibutuhkan masyarakat dapat terpenuhi dengan adanya bus Trans Mebidang dan membuat waktu perjalanan menjadi lebih singkat.
3. Bagi peneliti selanjutnya hendaknya melakukan wawancara lebih mendalam kepada para pengguna bus Trans Mebidang sehingga hasilnya dapat lebih menggambarkan keadaan yang sebenarnya. Serta dapat menambah indikator lain seperti keamanan dan kecepatan operasi sehingga peneliti dan pembaca memperoleh informasi yang lengkap.

DAFTAR PUSTAKA

- Agung Kurniawan, *Transformasi Pelayanan Publik*, Yogyakarta: Pembaharuan, 2005
- Ari Yohan Wambraw, Efektivitas Pelaksanaan Peraturan Daerah Perpajakan dan Retribusi Daerah dalam Memperoleh Pendapatan Asli Daerah di Kabupaten Supiori Provinsi Papua. Tesis, Program Pascasarjana Universitas Atma Jaya Yogyakarta, 2013
- Arif Muhammad, *Pengantar Bisnis*, Tanjung Pura: 2015
- Bi Rahmani, Nur Ahmadi, *Metodologi Penelitian Ekonomi*, Medan: Febi UIN SU Press, 2016
- Cok Nando Matondang, “Studi Kinerja Operasional dan Kualitas Kepuasan Layanan Bus Trans Mebidang Koridor 1 dan Koridor 2 Menggunakan Persepsi Penumpang” (Skripsi, Fakultas Teknik USU, 2018)
- Ghozali, Imam. *Aplikasi Analisis Multivariate dengan program IBM SPSS 21 Update PLS Regresi*, Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro, 2013
- Gibson, et. Al., *Organisasi dan Manajemen Perilaku Struktur Proses*. Jakarta: Penerbit Erlangga, 1989
- Harahap Sunarji, *Pengantar Manajemen: Pendekatan Integratif Konsep Syariah*, Medan: 2016
- Heru Irawan, *Statistis Komuter Mebidang*. Indonesia: Badan Pusat Statistik, 2015
- I Made Agus Putrayasa dan Ni Kadek Sri Maharani, “Efektivitas Bus Trans Sarbagita Trayek Kota-GWK dalam Mengurangi Kemacetan di Kota Denpasar dan Kabupaten Badung” dalam *Jurnal Sosial dan Humaniora*, IV (1)
- Kamus Besar Bahasa Indonesia, *Pengertian Efektivitas*, Jakarta: Lokopedia, 2004
- Kotler dan Keller, *Manajemen Pemasaran*, Jakarta: Erlanga, 2017
- Levinson, et.al, “Bus Rapid Transit: An Overview” dalam *Journal of Public Transportation*, V (2): 1-30, June 2002
- M.Singarimbun dan Efendi, *Metode Penelitian Survey*, Jakarta: PT Pustaka LP3ES, 1995

- Mangkunegara, A.P, *Manajemen Sumber Daya Manusia*, Bandung: Remaja Rosdakarya, 2002
- Maringan Masry Simbolon, *Ekonomi Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia, 2003
- Masyhuri dan M.Zainuddin, *Metodologi Penelitian Sosial dan Ekonomi Teori dan Aplikasi*, Bandung: Alfabeta, 2008
- Nana Sudjana dan Ahmad Rivai, *Media Pengajaran*, Bandung: CV.Sinar Baru, 1997
- Ni Putu Citra Wulandari dan I Ketut Sudiana, “Analisis Tingkat Efektivitas Trans Sarbagita sebagai Transportasi Publik di Provinsi Bali”, dalam *Jurnal EP Unud*, VII (11): h. 2490-2517
- Papacostas. *Fundamentals of Transportation Engineering*. USA: Prantice Hall, 1987
- R.M Steers, *Efektivitas Organisasi* , Terj. Dra Magdalena Jamin, Jakarta: Erlangga, 1985
- Sondang P Siagian, *Manajemen Sumber Daya Manusia*, Jakarta: Bumi Aksara, 2003
- Stanley Lemeshow, et. al., *Besar Sampel dalam Penelitian Kesehatan*, (Yogyakarta: Gajah Mada University Press, 1997
- Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*, Bandung: Alfabeta, 2017
- Suwardjoko Warpani, *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Bandung: Penerbit ITB, 1990
- Suwardjoko Warpani, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Jakarta: Penerbit ITB, 2002
- Suyadi Prawirosentono, *Manajemen sumber Daya Manusia (Kebijakan Kinerja Karyawan), Kiat membangun Organisasi Kompetitif menjelang Perdagangan Bebas Dunia*, Edisi Pertama Yogyakarta:BPFE, 1999
- Tjiptono, et.al., *Pemasaran Strategik*, Yogyakarta: Andi, 2012
- Ulber Silalahi, *Metode Penelitian Sosial Kuantitatif*, Bandung: PT Refika Aditama, 2015
- Yamit Zulian, *Manajemen Kualitas Produk dan Jasa*, Yogyakarta:Ekonisia, 2001

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

I. IDENTITAS PRIBADI

1. Nama : Nindya Karina Br Ginting
2. Nim : 0501161014
3. Tpt/Tgl Lahir : Binjai, 27 Maret 1999
4. Pekerjaan : Mahasiswi
5. Alamat : Jl. Palembang, Kota Binjai

II. RIWAYAT PENDIDIKAN

1. Tamatan SD Negeri 020254 Binjai Berijazah tahun 2009/2010
2. Tamatan SMP Negeri 1 Binjai Berijazah tahun 2012/2013
3. Tamatan SMA Negeri 2 Binjai Berijazah tahun 2015/2016
4. Tamatan Universitas Islam Negeri Sumatera Utara Berijazah tahun 2020

Nomor : 32 /UM.001/SKU/15/GM/I-2020
Klasifikasi : -
Lampiran : -
Perihal : Izin mengadakan Riset.

Medan, 30 Januari 2020

Kepada,
Yth. Dekan Bidang Akademik
Dan Kelembagaan
Fakultas Ekonomi & Bisnis Islam
Universitas Islam Negeri Sumut
Di -

M E D A N

1. Menindaklanjuti Surat Dekan Bidang Akademik dan Kelembagaan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri Sumatera Utara nomor : B-0393/EB.I/PP.00.9/01/2020, tanggal 23 Januari 2020, perihal izin mengadakan Riset, Bersama ini disampaikan bahwa kami menyetujui mahasiswa tersebut dibawah ini :

NO	NAMA	NIM	JURUSAN
1	Nindya Karina Br. Ginting	0501161014	Ekonomi Islam

Untuk mengadakan Riset guna penyusunan Skripsi yang berjudul : **"ANALISIS TINGKAT EFEKTIVITAS TRANS MEBIDANG SEBAGAI TRANSPORTASI PUBLIK DI PROVINSI SUMATERA UTARA"**.

2. Berkaitan dengan butir 1 (satu) diatas, bahwa Mahasiswa tersebut diberikan izin mengadakan Riset agar dapat mengikuti ketentuan/peraturan yang berlaku di perusahaan, dan setelah selesai agar 1 (satu) buku copy Skripsi hasil Riset diserahkan ke Perusahaan.
3. Demikian, disampaikan untuk diketahui dan dimaklumi.

**AN. GENERAL MANAGER,
MANAGER KEU, SDM &ADM. UMUM**



NUR HASAN ANNAS

Tembusan , Yth :

1. Para Manager Perum DAMRI Cab. Medan;
2. Para Koord. Perum DAMRI Cab. Medan.

KUESIONER PENELITIAN

Deskripsi Responden

Nama : _____

Jenis Kelamin : Laki-laki Perempuan

Usia : _____

PenggunaanMebidang: 1 kali
 2 – 5 kali
 6 – 10 kali
 > 10 kali

Pekerjaan : Pelajar/Mahasiswa Wiraswasta
 PNS

Karyawan Swasta

Pilihlah salah satu alternatif jawaban untuk setiap pernyataan berdasarkan pendapat individu mengenai “**Analisis Tingkat Efektivitas Trans Mebidang Sebagai Transportasi Publik di Provinsi Sumatera Utara**” dibawah ini dengan memberi tanda *check list* (✓) pada kolom pilihan jawaban yang tersedia.

Keterangan:

- SS = Sangat Setuju
- S = Setuju
- N = Netral
- TS = Tidak Setuju
- STS = Sangat Tidak Setuju

Indikator	Pernyataan	Jawaban				
		5	4	3	2	1
		SS	S	N	TS	STS
Kemacetan	1. Keberadaan Trans Mebidang membuat tingkat kemacetan di Kota Medan, Kota Binjai dan Kabupaten Deli Serdang menurun.					
	2. Masyarakat memilih berpergian menggunakan Trans Mebidang dibandingkan kendaraan pribadi atau transportasi umum lain.					
	3. Pertumbuhan jumlah kendaraan pribadi di jalan raya berkurang karena beroperasinya Trans Mebidang.					
	4. Trans Mebidang membuat durasi menunggu kemacetan menjadi lebih singkat					

Indikator	Pernyataan	Jawaban				
		5	4	3	2	1
		SS	S	N	TS	STS
Aksesibilitas	1. Pengguna lebih mudah menjangkau lokasi tujuan dengan menggunakan Trans Mebidang.					
	2. Lokasi halte mudah ditemukan oleh masyarakat yang ingin menggunakan Trans Mebidang.					
	3. Rute perjalanan Trans Mebidang sudah memenuhi kebutuhan penggunanya.					
	4. Pengguna tiba di lokasi tujuan lebih cepat dengan menggunakan Trans Mebidang.					

Indikator	Pernyataan	Jawaban				
		5	4	3	2	1
		SS	S	N	TS	STS
Kapasitas	1. Bus Trans Mebidang mampu mengangkut penumpang dengan jumlah bus yang dimiliki.					
	2. Penumpang tidak berdesak-desakan di dalam Trans Mebidang.					
	3. Bus Trans Mebidang memberikan jaminan keamanan bagi penumpang.					
	4. Trans Mebidang menggunakan tempat duduk perorangan yang nyaman					

Indikator	Pernyataan	Jawaban				
		5	4	3	2	1
		SS	S	N	TS	STS
Harga	1. Besar tarif yang ditetapkan Trans Mebidang sebesar Rp 6.000-Rp 7.000 terjangkau oleh daya beli masyarakat.					
	2. Trans Mebidang menetapkan harga yang sama untuk semua penggunanya.					
	3. Harga yang diberlakukan Trans Mebidang sesuai dengan kualitas yang diberikan.					
	4. Harga yang diberlakukan Trans Mebidang sesuai dengan manfaat yang diterima pengguna.					

Indikator	Pernyataan	Jawaban				
		5	4	3	2	1
		SS	S	N	TS	STS
Ketepatan Waktu	1. Bus Trans Mebidang mempunyai jadwal yang tetap terhadap keberangkatan dan kedatangan bus.					

	2. Penumpang tidak perlu menunggu lama kedatangan armada Bus Trans Mebidang.					
	3. Pengguna bus Trans Mebidang mengetahui lama waktu tempuh menuju lokasi pemberhentian.					
	4. Trans Mebidang selalu tepat waktu dalam keberangkatan dan kedatangan bus.					

KORIDOR 1

No	X1.1	X1.2	X1.3	X1.4	X1	X2.1	X2.2	X2.3	X2.4	X2	X3.1	X3.2	X3.3	X3.4	X3
1	4	3	3	2	12	4	4	3	4	15	2	2	2	2	8
2	4	5	3	3	15	4	4	3	4	15	3	4	3	4	14
3	4	5	4	3	16	5	5	3	3	16	3	4	3	4	14
4	4	4	3	3	14	4	4	3	3	14	4	2	4	2	12
5	3	4	4	3	14	4	4	4	4	16	4	2	4	4	14
6	4	4	3	4	15	4	4	3	3	14	4	2	4	3	13
7	3	4	3	2	12	4	3	3	4	14	3	4	4	4	15
8	3	4	3	2	12	4	3	3	4	14	3	3	4	4	14
9	2	3	2	3	10	3	4	4	4	15	3	4	4	4	15
10	1	3	2	1	7	3	4	4	4	15	3	4	4	4	15
11	3	4	5	4	16	4	5	5	4	18	3	2	3	2	10
12	3	3	4	2	12	4	4	4	4	16	3	2	3	2	10
13	1	2	1	2	6	4	4	4	4	16	3	2	3	2	10
14	2	2	3	2	9	3	5	3	5	16	3	3	3	3	12
15	2	3	2	1	8	5	3	5	3	16	4	3	3	3	13
16	2	3	3	2	10	3	3	2	2	10	2	3	2	3	10
17	2	1	2	2	7	1	2	2	2	7	2	2	2	1	7
18	4	3	4	2	13	4	4	4	3	15	3	2	4	2	11
19	5	4	4	3	16	4	4	4	3	15	3	3	4	2	12
20	2	3	4	2	11	3	4	4	4	15	4	3	3	3	13
21	3	4	3	2	12	4	4	5	5	18	4	2	4	2	12
22	4	4	4	2	14	3	3	4	3	13	2	2	2	4	10
23	4	4	5	4	17	3	3	4	3	13	2	2	2	4	10
24	2	3	2	3	10	2	2	2	2	8	2	2	3	3	10
25	4	3	3	4	14	4	4	3	4	15	3	3	3	3	12
26	4	3	3	4	14	4	4	3	4	15	3	3	3	3	12
27	4	3	4	4	15	3	4	4	3	14	3	3	4	3	13
28	3	4	3	4	14	3	4	3	3	13	3	4	4	3	14
29	3	3	4	4	14	4	3	4	4	15	3	2	3	4	12
30	3	4	3	4	14	3	3	3	3	12	3	2	3	2	10
31	4	4	3	3	14	3	2	2	3	10	3	3	3	4	13
32	4	4	3	3	14	3	3	3	3	12	3	3	3	3	12
33	3	4	3	3	13	3	3	3	3	12	3	3	3	3	12
34	4	5	4	3	16	4	3	4	4	15	4	3	4	3	14
35	3	3	3	4	13	4	3	3	3	13	2	2	2	2	8
36	4	3	3	4	14	4	3	3	3	13	2	2	2	2	8
37	3	3	3	4	13	3	3	3	3	12	3	3	3	4	13
38	5	5	5	4	19	4	5	5	4	18	5	2	5	2	14
39	4	4	2	4	14	3	4	2	4	13	4	2	4	4	14
40	4	3	3	3	13	3	4	3	4	14	4	2	4	4	14
41	3	4	2	4	13	3	4	2	4	13	2	2	2	2	8
42	4	4	2	4	14	3	4	2	4	13	2	2	2	2	8
43	3	3	4	2	12	2	3	4	3	12	2	2	2	3	9
44	3	3	4	2	12	4	3	4	4	15	3	3	3	4	13
45	1	1	2	2	6	1	2	1	2	6	2	2	2	2	8

46	2	2	2	2	8	3	3	2	3	11	2	2	2	2	8
47	3	3	3	2	11	4	4	3	3	14	4	2	4	3	13
48	3	3	3	2	11	4	4	3	3	14	4	2	4	2	12
49	4	4	4	2	14	3	4	4	4	15	4	4	4	4	16
50	2	3	3	2	10	3	2	2	3	10	4	4	4	4	16
51	2	2	3	2	9	3	3	4	3	13	4	2	4	4	14
52	3	4	4	3	14	3	3	4	3	13	4	2	4	4	14
53	4	4	4	4	16	4	4	4	4	16	3	3	3	2	11
54	4	4	3	3	14	4	4	3	3	14	2	2	2	4	10
55	1	2	2	2	7	3	3	3	3	12	4	4	3	3	14
56	4	4	3	3	14	3	4	3	3	13	2	2	2	4	10
57	5	5	5	4	19	4	4	4	4	16	5	5	3	5	18
58	5	4	4	3	16	3	3	4	3	13	3	3	3	4	13
59	5	4	4	4	17	4	4	3	4	15	3	3	3	4	13
60	4	3	4	3	14	4	3	4	4	15	3	4	4	4	15
61	4	3	4	3	14	4	3	4	4	15	3	4	4	4	15
62	4	4	4	3	15	4	4	3	3	14	4	3	3	3	13
63	4	4	4	3	15	4	3	4	4	15	4	3	4	3	14
64	4	3	4	3	14	4	3	3	3	13	3	3	3	4	13
65	2	3	3	3	11	4	3	3	3	13	3	3	3	4	13
66	4	4	3	3	14	4	3	3	4	14	3	4	4	4	15
67	3	3	4	2	12	4	3	4	4	15	4	4	4	4	16
68	1	1	1	1	4	2	2	1	2	7	1	1	1	1	4
69	3	4	3	1	11	4	3	3	3	13	4	3	4	3	14
70	4	4	3	2	13	4	3	3	3	13	4	3	4	3	14
71	2	2	3	2	9	4	4	3	4	15	3	3	4	3	13
72	4	3	4	3	14	4	4	4	4	16	3	3	4	3	13
73	3	3	3	2	11	4	4	3	4	15	3	3	4	3	13
74	4	4	4	3	15	4	5	4	5	18	4	4	3	4	15
75	2	2	3	3	10	3	3	3	3	12	2	2	2	3	9
76	3	3	4	3	13	4	4	4	4	16	3	4	3	3	13
77	3	3	3	4	13	4	4	3	3	14	4	4	3	3	14
78	4	4	4	4	16	4	4	4	4	16	4	4	4	4	16
79	4	3	3	4	14	4	3	3	3	13	3	3	3	4	13
80	3	3	3	4	13	1	3	3	1	8	3	3	3	4	13
81	4	3	3	4	14	4	4	3	2	13	4	2	4	4	14
82	4	3	4	4	15	4	4	4	3	15	3	2	3	3	11
83	4	3	4	3	14	4	3	4	3	14	3	4	4	3	14
84	4	3	3	3	13	4	3	3	4	14	4	3	4	3	14
85	4	3	3	3	13	4	4	3	2	13	4	2	4	4	14
86	2	3	3	2	10	3	1	3	1	8	2	3	3	3	11
87	2	3	3	3	11	2	2	3	3	10	3	4	3	4	14
88	3	3	4	2	12	3	2	4	4	13	3	4	2	3	12
89	4	4	4	3	15	4	4	4	4	16	4	4	4	4	16
90	3	3	4	3	13	3	2	4	4	13	3	4	2	3	12
91	1	2	1	1	5	4	4	1	1	10	1	4	1	4	10
92	3	3	3	4	13	3	3	3	3	12	5	4	5	5	19
93	4	4	4	4	16	4	4	4	4	16	4	4	3	3	14
94	4	4	4	4	16	4	4	4	4	16	2	2	2	3	9

95	3	3	2	1	9	3	3	2	3	11	4	3	3	3	13
	309	316	309	273	1207	333	327	313	319	1292	299	274	304	305	1182
	3,25	3,33	3,25	2,87	12,70	3,50	3,44	3,29	3,36	13,6	3,15	2,88	3,2	3,21	12,44
					3,18					3,4					3,11

No	X4.1	X4.2	X4.3	X4.4	X4	X5.1	X5.2	X5.3	X5.4	X5	Skor Akhir
1	5	5	3	3	16	2	2	2	3	9	60
2	4	4	4	4	16	4	3	3	4	14	74
3	4	4	4	4	16	4	4	3	4	15	77
4	4	4	4	4	16	2	2	4	4	12	68
5	4	4	3	3	14	2	2	4	2	10	68
6	4	4	4	4	16	2	2	4	2	10	68
7	4	4	4	4	16	4	2	4	4	14	71
8	4	4	4	4	16	3	3	4	3	13	69
9	4	4	4	3	15	4	2	4	2	12	67
10	4	4	4	3	15	4	3	4	3	14	66
11	4	4	4	4	16	2	2	3	3	10	70
12	4	4	4	4	16	2	2	3	3	10	64
13	4	4	4	4	16	2	2	3	3	10	58
14	3	3	3	3	12	3	3	3	4	13	62
15	4	3	3	3	13	3	3	3	4	13	63
16	3	3	3	3	12	3	3	2	3	11	53
17	3	4	2	2	11	2	2	2	3	9	41
18	3	3	3	4	13	2	2	4	2	10	62
19	4	4	4	3	15	3	2	4	4	13	71
20	3	4	4	4	15	3	3	3	3	12	66
21	3	4	4	3	14	2	4	4	2	12	68
22	4	4	4	4	16	2	2	2	2	8	61
23	3	4	4	4	15	2	2	2	3	9	64
24	2	4	2	2	10	2	2	3	3	10	48
25	4	4	4	4	16	3	3	3	3	12	69
26	4	4	4	4	16	3	3	3	3	12	69
27	3	4	4	3	14	3	3	4	4	14	70
28	4	4	3	3	14	4	4	4	4	16	71
29	4	4	4	4	16	2	2	3	2	9	66
30	3	3	4	3	13	2	2	3	3	10	59
31	4	4	2	3	13	3	3	3	3	12	62
32	3	3	3	3	12	3	3	3	3	12	62
33	3	3	3	3	12	3	3	3	3	12	61
34	4	4	4	4	16	3	3	4	4	14	75
35	4	4	4	3	15	2	2	2	3	9	58
36	4	4	4	4	16	2	2	2	3	9	60
37	3	3	3	3	12	3	3	3	3	12	62
38	5	5	5	4	19	2	2	5	2	11	81
39	4	4	2	3	13	2	2	4	4	12	66
40	4	4	4	4	16	2	2	4	2	10	67
41	3	4	4	4	15	2	2	2	2	8	57
42	4	3	4	3	14	2	2	2	2	8	57

43	3	4	2	2	11	2	2	2	3	9	53
44	3	4	3	4	14	3	3	3	3	12	66
45	4	4	3	4	15	2	2	2	3	9	44
46	4	4	3	4	15	2	2	2	3	9	51
47	4	4	3	3	14	2	2	4	2	10	62
48	4	4	3	3	14	2	2	4	2	10	61
49	4	4	4	4	16	4	2	4	4	14	75
50	3	4	2	4	13	4	4	4	3	15	64
51	4	4	5	4	17	2	2	4	2	10	63
52	4	4	5	4	17	2	2	4	2	10	68
53	4	4	4	4	16	3	3	3	3	12	71
54	4	4	4	4	16	2	2	2	3	9	63
55	5	5	4	4	18	4	3	3	3	13	64
56	4	4	4	4	16	2	2	2	3	9	62
57	4	5	5	4	18	5	5	3	3	16	87
58	3	4	4	3	14	3	3	3	3	12	68
59	4	4	4	4	16	3	3	3	3	12	73
60	4	4	4	4	16	4	4	4	3	15	75
61	4	4	4	4	16	4	2	4	4	14	74
62	4	4	3	3	14	3	3	3	3	12	68
63	3	3	3	4	13	3	3	4	3	13	70
64	4	4	4	2	14	3	3	3	3	12	66
65	4	4	4	2	14	3	3	3	3	12	63
66	4	4	3	4	15	4	4	4	3	15	73
67	4	3	4	4	15	4	2	4	4	14	72
68	2	2	2	2	8	1	1	1	1	4	27
69	2	3	3	3	11	3	3	4	3	13	62
70	2	3	3	3	11	3	3	4	3	13	64
71	4	4	4	3	15	3	3	4	3	13	65
72	3	4	4	4	15	3	3	4	3	13	71
73	4	4	4	3	15	3	3	4	3	13	67
74	4	4	4	4	16	4	3	3	3	13	77
75	3	3	3	3	12	2	2	2	2	8	51
76	4	4	4	4	16	4	4	3	4	15	73
77	4	3	4	3	14	4	3	3	3	13	68
78	4	4	4	4	16	4	4	4	3	15	79
79	4	4	4	2	14	3	3	3	3	12	66
80	4	4	4	2	14	3	3	3	3	12	60
81	4	4	4	4	16	2	2	4	2	10	67
82	4	4	4	3	15	2	2	3	3	10	66
83	4	4	3	3	14	4	2	4	4	14	70
84	3	4	4	3	14	3	3	4	3	13	68
85	4	4	4	4	16	2	2	4	2	10	66
86	2	1	3	2	8	3	3	3	3	12	49
87	3	4	3	3	13	4	4	3	3	14	62
88	3	3	3	3	12	4	2	2	4	12	61
89	4	4	4	4	16	4	4	4	3	15	78
90	3	3	3	3	12	4	2	2	4	12	62
91	4	5	4	2	15	4	1	1	4	10	50

92	4	4	3	4	15	4	4	5	4	17	76
93	4	4	4	4	16	4	4	3	3	14	76
94	4	4	4	4	16	2	2	2	3	9	66
95	4	4	3	3	14	3	3	3	3	12	59
	349	363	342	324	1378	274	251	304	285	1114	6173
	3,67	3,82	3,6	3,41	14,50	2,88	2,64	3,2	3,00	11,73	64,98
					3,63					2,93	

KORIDOR 2

No	X1.1	X1.2	X1.3	X1.4	X1	X2.1	X2.2	X2.3	X2.4	X2	X3.1	X3.2	X3.3	X3.4	X3
1	3	4	4	3	14	4	2	2	2	10	3	2	2	2	9
2	4	3	4	3	14	4	4	4	4	16	3	4	4	4	15
3	2	2	3	3	10	4	4	4	4	16	3	4	4	4	15
4	3	4	4	3	14	3	2	2	3	10	3	3	2	3	11
5	4	4	4	3	15	4	4	4	3	15	4	4	2	4	14
6	4	4	4	3	15	4	2	2	2	10	3	3	2	3	11
7	3	4	4	3	14	3	5	5	5	18	3	4	4	4	15
8	4	2	2	2	10	5	4	5	4	18	3	4	4	4	15
9	2	5	5	2	14	3	4	4	4	15	3	3	4	4	14
10	4	4	2	2	12	3	4	4	4	15	3	3	4	4	14
11	2	2	3	2	9	3	2	2	2	9	4	3	2	2	11
12	2	3	3	2	10	2	2	2	2	8	4	3	2	2	11
13	5	5	3	3	16	3	2	2	2	9	4	3	2	2	11
14	3	5	3	3	14	3	2	3	3	11	3	3	3	3	12
15	3	4	3	4	14	3	4	4	3	14	3	3	3	3	12
16	3	3	3	2	11	3	3	4	3	13	3	4	3	3	13
17	3	3	3	4	13	2	2	1	2	7	3	1	2	1	7
18	3	3	3	4	13	4	2	2	2	10	4	2	2	2	10
19	3	3	4	4	14	1	1	2	2	6	4	2	2	2	10
20	3	3	4	3	13	4	4	4	3	15	3	3	3	3	12
21	4	3	4	2	13	4	2	4	4	14	3	3	4	2	12
22	4	4	4	5	17	4	2	4	2	12	4	4	2	4	14
23	4	4	4	3	15	4	2	4	2	12	4	4	2	4	14
24	5	3	5	3	16	2	2	2	1	7	3	2	2	3	10
25	5	3	5	3	16	4	4	3	3	14	3	3	3	3	12
26	5	4	5	4	18	4	4	3	3	14	3	3	3	3	12
27	5	5	5	3	18	2	2	2	3	9	4	3	3	3	13
28	4	5	5	3	17	3	3	3	4	13	4	3	4	3	14
29	4	5	5	2	16	2	2	4	2	10	3	4	2	4	13
30	4	5	5	2	16	3	2	3	2	10	3	2	2	2	9
31	4	5	5	2	16	3	2	2	3	10	3	4	3	4	14
32	2	2	3	2	9	3	3	3	3	12	3	3	3	3	12
33	4	5	4	2	15	3	2	3	3	11	3	3	3	3	12
34	4	5	4	4	17	4	4	4	5	17	4	3	3	3	13
35	5	5	5	4	19	3	3	2	2	10	2	2	2	2	8
36	4	4	3	4	15	4	2	2	2	10	2	3	2	2	9
37	4	4	3	3	14	3	3	3	3	12	3	3	3	3	12

38	4	4	3	3	14	2	2	1	2	7	5	4	2	4	15
39	4	3	4	3	14	4	4	4	1	13	4	4	2	4	14
40	4	1	4	1	10	4	2	2	4	12	4	2	4	2	12
41	3	2	2	3	10	4	4	4	4	16	2	4	4	2	12
42	4	4	4	3	15	4	4	5	4	17	2	4	4	2	12
43	4	4	4	3	15	3	2	2	2	9	2	2	2	3	9
44	3	4	3	3	13	3	4	3	3	13	3	3	3	4	13
45	3	2	3	2	10	2	3	2	2	9	1	2	2	2	7
46	3	3	3	3	12	2	2	2	2	8	1	2	2	2	7
47	3	3	3	3	12	3	3	2	2	10	3	3	2	3	11
48	3	3	4	3	13	3	2	2	2	9	3	3	2	3	11
49	3	3	2	2	10	4	4	4	4	16	4	4	4	4	16
50	3	3	4	3	13	2	2	4	4	12	4	4	4	4	16
51	4	3	4	3	14	1	1	3	3	8	4	4	4	4	16
52	1	1	3	3	8	3	3	4	4	14	4	4	4	4	16
53	2	4	4	4	14	4	4	4	3	15	3	3	3	2	11
54	3	1	1	3	8	4	2	4	2	12	2	4	2	4	12
55	1	2	1	2	6	3	3	3	4	13	4	3	4	2	13
56	3	4	3	4	14	4	2	4	2	12	2	4	2	4	12
57	3	4	3	3	13	5	4	5	5	19	3	5	5	5	18
58	2	4	2	2	10	3	3	4	3	13	3	4	3	4	14
59	2	1	1	1	5	5	4	4	5	18	3	4	3	4	14
60	3	4	3	3	13	4	4	4	4	16	4	4	4	4	16
61	1	2	1	2	6	4	4	4	4	16	4	4	4	4	16
62	4	4	5	3	16	4	2	2	3	11	3	3	3	3	12
63	4	5	5	3	17	4	4	3	3	14	2	3	3	3	11
64	4	5	5	4	18	2	2	2	3	9	3	3	3	4	13
65	4	5	5	4	18	2	2	2	3	9	3	3	3	4	13
66	5	2	5	2	14	4	4	3	4	15	2	4	4	4	14
67	5	2	5	2	14	3	4	4	4	15	4	3	4	4	15
68	1	1	2	2	6	1	2	1	1	5	1	1	1	1	4
69	4	5	4	5	18	3	3	4	3	13	4	4	3	3	14
70	4	3	4	3	14	3	3	4	3	13	4	4	3	3	14
71	4	3	4	3	14	3	4	3	3	13	3	3	3	3	12
72	4	1	4	1	10	4	4	3	3	14	3	3	3	3	12
73	4	4	5	5	18	3	4	3	3	13	3	3	3	3	12
74	4	4	4	3	15	4	4	4	4	16	3	4	4	4	15
75	4	5	4	5	18	3	2	3	2	10	2	3	2	3	10
76	4	4	3	3	14	3	4	4	4	15	3	4	4	3	14
77	4	4	3	3	14	3	3	4	4	14	3	3	4	3	13
78	4	3	3	3	13	4	2	4	4	14	4	4	4	4	16
79	1	3	1	3	8	2	2	2	3	9	3	3	3	4	13
80	3	2	2	2	9	2	2	2	3	9	3	3	3	4	13
81	4	4	4	3	15	4	2	4	2	12	4	4	2	4	14
82	4	4	4	3	15	4	2	2	2	10	3	1	2	3	9
83	3	1	3	1	8	4	3	3	4	14	3	3	4	3	13
84	4	3	4	4	15	4	4	4	3	15	3	3	3	3	12
85	4	3	3	4	14	4	2	4	2	12	4	4	2	4	14
86	4	3	4	3	14	2	2	3	3	10	3	3	3	3	12

87	4	3	4	4	15	2	2	3	4	11	3	4	4	4	15
88	4	3	3	4	14	3	4	4	4	15	2	2	4	3	11
89	4	3	3	4	14	4	4	4	4	16	4	4	4	4	16
90	4	5	5	4	18	3	4	4	4	15	2	2	4	3	11
91	4	2	4	2	12	3	3	5	5	16	1	4	5	4	14
	317	309	325	269	1220	294	264	290	278	1126	282	292	274	291	1139
	3,48	3,39	3,57	2,96	13,41	3,23	2,90	3,19	3,05	12,37	3,10	3,20	3,01	3,20	12,52
					3,35					3,09					3,13

No.	X4.1	X4.2	X4.3	X4.4	X4	X5.1	X5.2	X5.3	X5.4	X5	Skor Akhir
1	3	4	4	3	14	2	2	2	2	8	55
2	4	4	4	4	16	4	4	4	4	16	77
3	4	4	4	4	16	1	4	4	1	10	67
4	4	3	4	4	15	2	3	4	3	12	62
5	4	4	4	4	16	2	4	3	4	13	73
6	4	4	4	4	16	2	3	4	3	12	64
7	4	4	3	4	15	4	4	4	4	16	78
8	4	4	3	4	15	1	4	4	4	13	71
9	4	4	4	4	16	4	3	4	4	15	74
10	4	4	4	4	16	4	3	4	4	15	72
11	3	4	4	3	14	2	3	4	2	11	54
12	3	4	4	3	14	2	3	4	2	11	54
13	3	4	4	3	14	2	3	4	2	11	61
14	3	3	3	3	12	1	3	3	3	10	59
15	4	4	3	4	15	3	3	4	3	13	68
16	3	3	3	4	13	3	4	3	3	13	63
17	2	2	2	2	8	2	1	2	1	6	41
18	3	3	4	4	14	2	2	3	2	9	56
19	3	3	4	4	14	2	2	3	2	9	53
20	4	4	4	4	16	3	3	3	3	12	68
21	4	3	4	4	15	4	3	4	2	13	67
22	4	3	3	4	14	2	4	2	4	12	69
23	4	3	3	4	14	2	4	2	4	12	67
24	2	2	2	2	8	2	2	2	3	9	50
25	4	4	4	4	16	3	3	4	3	13	71
26	4	4	4	4	16	3	3	4	3	13	73
27	4	3	4	4	15	3	3	2	3	11	66
28	3	3	4	4	14	4	3	4	3	14	72
29	4	4	3	4	15	2	4	4	4	14	68
30	3	3	3	2	11	2	2	3	2	9	55
31	3	3	2	3	11	3	4	4	4	15	66
32	3	3	3	3	12	3	3	3	3	12	57
33	3	3	3	3	12	1	3	3	3	10	60
34	4	4	3	4	15	3	3	4	3	13	75
35	3	3	3	3	12	2	2	3	2	9	58
36	4	3	3	4	14	2	3	4	2	11	59
37	3	3	3	3	12	3	3	3	3	12	62
38	5	4	4	4	17	2	4	5	4	15	68

39	4	4	4	4	16	2	4	4	4	14	71
40	4	4	4	4	16	4	2	4	2	12	62
41	2	4	4	3	13	4	4	2	2	12	63
42	2	4	4	3	13	4	4	2	2	12	69
43	3	3	3	2	11	2	2	2	3	9	53
44	3	4	3	3	13	3	3	4	4	14	66
45	3	3	3	2	11	2	2	4	2	10	47
46	3	3	3	2	11	2	2	4	2	10	48
47	4	3	4	4	15	2	3	3	3	11	59
48	4	3	4	4	15	2	3	3	3	11	59
49	4	4	4	4	16	1	4	4	4	13	71
50	3	3	2	2	10	4	4	2	4	14	65
51	4	3	3	4	14	4	4	2	4	14	66
52	4	3	3	4	14	4	4	2	4	14	66
53	4	4	4	4	16	3	3	4	2	12	68
54	4	3	4	4	15	2	4	4	4	14	61
55	4	3	3	4	14	4	3	3	2	12	58
56	4	3	4	4	15	2	4	4	4	14	67
57	5	4	4	5	18	3	4	4	2	13	81
58	3	3	3	4	13	3	4	4	4	15	65
59	4	4	4	4	16	3	4	4	4	15	68
60	4	4	3	4	15	4	4	4	4	16	76
61	4	4	3	4	15	1	4	4	4	13	66
62	4	3	4	4	15	3	3	4	3	13	67
63	4	4	3	4	15	1	3	3	3	10	67
64	4	3	3	2	12	3	3	4	4	14	66
65	4	3	3	2	12	3	3	4	4	14	66
66	4	4	3	4	15	4	4	2	4	14	72
67	3	4	3	4	14	3	3	4	4	14	72
68	1	2	2	1	6	1	1	1	1	4	25
69	4	3	3	4	14	3	4	4	3	14	73
70	4	3	3	4	14	3	4	4	3	14	69
71	4	4	4	4	16	1	3	3	3	10	65
72	4	4	4	4	16	1	3	3	3	10	62
73	4	4	4	4	16	1	3	3	3	10	69
74	4	4	5	4	17	4	4	4	4	16	79
75	3	3	3	3	12	2	3	4	3	12	62
76	4	4	4	4	16	4	4	4	3	15	74
77	4	3	4	4	15	4	3	3	3	13	69
78	4	4	4	4	16	2	4	4	4	14	73
79	4	3	3	2	12	3	3	4	4	14	56
80	4	3	3	2	12	3	3	4	4	14	57
81	4	2	4	4	14	2	4	2	4	12	67
82	3	3	4	3	13	1	1	3	3	8	55
83	4	3	3	4	14	4	3	3	3	13	62
84	4	4	3	4	15	2	3	3	3	11	68
85	4	2	4	4	14	2	4	2	4	12	66
86	3	2	2	2	9	3	3	2	3	11	56
87	3	3	3	3	12	4	4	4	4	16	69

88	2	4	2	4	12	4	2	1	3	10	62
89	4	4	4	4	16	2	4	4	4	14	76
90	2	4	2	4	12	2	2	1	1	6	62
91	3	2	4	4	13	3	4	4	4	15	70
	324	309	311	299	1266	237	291	302	283	1113	5864
	3,56	3,39	3,42	3,54	13,91	2,60	3,20	3,32	3,11	12,23	64,44
					3,48					3,06	

Koridor 1

Efektivitas Indikator Kemacetan

Pernyataan	Kemacetan		
	Skor Realisasi	Skor Target	Efektivitas
1	309	475	65,05%
2	316	475	66,53%
3	309	475	65,05%
4	273	475	57,47%
N	1207	1900	63,53%

Koridor 2

Efektivitas Indikator Kemacetan

Pernyataan	Kemacetan		
	Skor Realisasi	Skor Target	Efektivitas
1	317	455	69,67%
2	309	455	67,91%
3	325	455	71,43%
4	269	455	59,12%
N	1220	1820	67,03%

Efektivitas Indikator Aksesibilitas

Pernyataan	Aksesibilitas		
	Skor Realisasi	Skor Target	Efektivitas
1	333	475	70,10%
2	327	475	68,84%
3	313	475	65,89%
4	318	475	66,95%
N	1291	1900	67,95%

Efektivitas Indikator Aksesibilitas

Pernyataan	Aksesibilitas		
	Skor Realisasi	Skor Target	Efektivitas
1	294	455	64,61%
2	264	455	58,02%
3	290	455	63,74%
4	248	455	54,50%
N	1096	1820	60,22%

Efektivitas Indikator Kapasitas

Pernyataan	Kapasitas		
	Skor Realisasi	Skor Target	Efektivitas
1	297	475	62,53%
2	273	475	57,47%
3	302	475	63,58%
4	303	475	63,79%
N	1175	1900	61,84%

Efektivitas Indikator Kapasitas

Pernyataan	Kapasitas		
	Skor Realisasi	Skor Target	Efektivitas
1	285	455	62,64%
2	293	455	64,39%
3	271	455	59,56%
4	291	455	63,96%
N	1140	1820	62,64%

Efektivitas Indikator Harga

Pernyataan	Harga		
	Skor Realisasi	Skor Target	Efektivitas
1	349	475	73,47%
2	363	475	76,42%

Efektivitas Indikator Harga

Pernyataan	Harga		
	Skor Realisasi	Skor Target	Efektivitas
1	324	455	71,21%
2	309	455	67,91%

3	342	475	72%
4	324	475	68,21%
N	1378	1900	72,53%

3	299	455	65,71%
4	322	455	70,77%
N	1254	1820	68,90%

Efektivitas Indikator Ketepatan Waktu

Pernyataan	Ketepatan Waktu		
	Skor Realisasi	Skor Target	Efektivitas
1	274	475	57,68%
2	251	475	52,84%
3	304	475	64%
4	285	475	60%
N	1114	1900	58,63%

Efektivitas Indikator Ketepatan Waktu

Pernyataan	Ketepatan Waktu		
	Skor Realisasi	Skor Target	Efektivitas
1	237	455	52,09%
2	291	455	63,96%
3	302	455	66,37%
4	283	455	62,20%
N	1113	1820	61,15%

LAMPIRAN

INDIKATOR KEMACETAN KORIDOR 1

X1.1

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	6	6,3	6,3	6,3
	Tidak Setuju	15	15,8	15,8	22,1
	Netral	28	29,5	29,5	51,6
	Setuju	41	43,2	43,2	94,7
	Sangat Setuju	5	5,3	5,3	100,0
	Total	95	100,0	100,0	

X1.2

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	3	3,2	3,2	3,2
	Tidak Setuju	8	8,4	8,4	11,6
	Netral	44	46,3	46,3	57,9
	Setuju	35	36,8	36,8	94,7
	Sangat Setuju	5	5,3	5,3	100,0
	Total	95	100,0	100,0	

X1.3

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	3	3,2	3,2	3,2
	Tidak Setuju	12	12,6	12,6	15,8
	Netral	42	44,2	44,2	60,0
	Setuju	34	35,8	35,8	95,8
	Sangat Setuju	4	4,2	4,2	100,0
	Total	95	100,0	100,0	

X1.4

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	6	6,3	6,3	6,3
	Tidak Setuju	28	29,5	29,5	35,8
	Netral	33	34,7	34,7	70,5

Setuju	28	29,5	29,5	100,0
Total	95	100,0	100,0	

KORIDOR 2

X1.1

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Sangat Tidak Setuju	5	5,5	5,5	5,5
Tidak Setuju	8	8,8	8,8	14,3
Netral	24	26,4	26,4	40,7
Setuju	46	50,5	50,5	91,2
Sangat Setuju	8	8,8	8,8	100,0
Total	91	100,0	100,0	

X1.2

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Sangat Tidak Setuju	7	7,7	7,7	7,7
Tidak Setuju	12	13,2	13,2	20,9
Netral	27	29,7	29,7	50,5
Setuju	28	30,8	30,8	81,3
Sangat Setuju	17	18,7	18,7	100,0
Total	91	100,0	100,0	

X1.3

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Sangat Tidak Setuju	5	5,5	5,5	5,5
Tidak Setuju	7	7,7	7,7	13,2
Netral	28	30,8	30,8	44,0
Setuju	33	36,3	36,3	80,2
Sangat Setuju	18	19,8	19,8	100,0
Total	91	100,0	100,0	

X1.4

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Sangat Tidak Setuju	4	4,4	4,4	4,4

Tidak Setuju	22	24,2	24,2	28,6
Netral	43	47,3	47,3	75,8
Setuju	18	19,8	19,8	95,6
Sangat Setuju	4	4,4	4,4	100,0
Total	91	100,0	100,0	

**INDIKATOR AKSESIBILITAS
KORIDOR 1**

X2.1

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Sangat Tidak Setuju	3	3,2	3,2	3,2
Tidak Setuju	4	4,2	4,2	7,4
Netral	32	33,7	33,7	41,1
Setuju	54	56,8	56,8	97,9
Sangat Setuju	2	2,1	2,1	100,0
Total	95	100,0	100,0	

X2.2

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Sangat Tidak Setuju	1	1,1	1,1	1,1
Tidak Setuju	9	9,5	9,5	10,5
Netral	37	38,9	38,9	49,5
Setuju	43	45,3	45,3	94,7
Sangat Setuju	5	5,3	5,3	100,0
Total	95	100,0	100,0	

X2.3

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Sangat Tidak Setuju	3	3,2	3,2	3,2
Tidak Setuju	10	10,5	10,5	13,7
Netral	42	44,2	44,2	57,9
Setuju	36	37,9	37,9	95,8
Sangat Setuju	4	4,2	4,2	100,0
Total	95	100,0	100,0	

X2.4

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	3	3,2	3,2	3,2
	Tidak Setuju	7	7,4	7,4	10,5
	Netral	42	44,2	44,2	54,7
	Setuju	40	42,1	42,1	96,8
	Sangat Setuju	3	3,2	3,2	100,0
	Total	95	100,0	100,0	

KORIDOR 2

X2.1

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	3	3,3	3,3	3,3
	Tidak Setuju	15	16,5	16,5	19,8
	Netral	34	37,4	37,4	57,1
	Setuju	36	39,6	39,6	96,7
	Sangat Setuju	3	3,3	3,3	100,0
	Total	91	100,0	100,0	

X2.2

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	2	2,2	2,2	2,2
	Tidak Setuju	40	44,0	44,0	46,2
	Netral	15	16,5	16,5	62,6
	Setuju	33	36,3	36,3	98,9
	Sangat Setuju	1	1,1	1,1	100,0
	Total	91	100,0	100,0	

X2.3

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	3	3,3	3,3	3,3
	Tidak Setuju	25	27,5	27,5	30,8
	Netral	20	22,0	22,0	52,7

Setuju	38	41,8	41,8	94,5
Sangat Setuju	5	5,5	5,5	100,0
Total	91	100,0	100,0	

X2.4

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Sangat Tidak Setuju	3	3,3	3,3	3,3
Tidak Setuju	26	28,6	28,6	31,9
Netral	30	33,0	33,0	64,8
Setuju	27	29,7	29,7	94,5
Sangat Setuju	5	5,5	5,5	100,0
Total	91	100,0	100,0	

INDIKATOR KAPASITAS

KORIDOR 1

X3.1

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Sangat Tidak Setuju	3	3,2	3,2	3,2
Tidak Setuju	18	18,9	18,9	22,1
Netral	41	43,2	43,2	65,3
Setuju	30	31,6	31,6	96,8
Sangat Setuju	3	3,2	3,2	100,0
Total	95	100,0	100,0	

X3.2

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Sangat Tidak Setuju	2	2,1	2,1	2,1
Tidak Setuju	35	36,8	36,8	38,9
Netral	32	33,7	33,7	72,6
Setuju	25	26,3	26,3	98,9
Sangat Setuju	1	1,1	1,1	100,0
Total	95	100,0	100,0	

X3.3

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Sangat Tidak Setuju	3	3,2	3,2	3,2
Tidak Setuju	18	18,9	18,9	22,1
Netral	35	36,8	36,8	58,9
Setuju	37	38,9	38,9	97,9
Sangat Setuju	2	2,1	2,1	100,0
Total	95	100,0	100,0	

X3.4

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Sangat Tidak Setuju	3	3,2	3,2	3,2
Tidak Setuju	18	18,9	18,9	22,1
Netral	34	35,8	35,8	57,9
Setuju	38	40,0	40,0	97,9
Sangat Setuju	2	2,1	2,1	100,0
Total	95	100,0	100,0	

KORIDOR 2**X3.1**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Sangat Tidak Setuju	5	5,5	5,5	5,5
Tidak Setuju	11	12,1	12,1	17,6
Netral	45	49,5	49,5	67,0
Setuju	27	29,7	29,7	96,7
Sangat Setuju	3	3,3	3,3	100,0
Total	91	100,0	100,0	

X3.2

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Sangat Tidak Setuju	2	2,2	2,2	2,2
Tidak Setuju	13	14,3	14,3	16,5
Netral	40	44,0	44,0	60,4
Setuju	35	38,5	38,5	98,9

Sangat Setuju	1	1,1	1,1	100,0
Total	91	100,0	100,0	

X3.3

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Sangat Tidak Setuju	2	2,2	2,2	2,2
Tidak Setuju	30	33,0	33,0	35,2
Netral	29	31,9	31,9	67,0
Setuju	28	30,8	30,8	97,8
Sangat Setuju	2	2,2	2,2	100,0
Total	91	100,0	100,0	

X3.4

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Sangat Tidak Setuju	2	2,2	2,2	2,2
Tidak Setuju	17	18,7	18,7	20,9
Netral	34	37,4	37,4	58,2
Setuju	37	40,7	40,7	98,9
Sangat Setuju	1	1,1	1,1	100,0
Total	91	100,0	100,0	

INDIKATOR HARGA

KORIDOR 1

X4.1

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Tidak Setuju	5	5,3	5,3	5,3
Netral	24	25,3	25,3	30,5
Setuju	63	66,3	66,3	96,8
Sangat Setuju	3	3,2	3,2	100,0
Total	95	100,0	100,0	

X4.2

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Sangat Tidak Setuju	1	1,1	1,1	1,1

Tidak Setuju	1	1,1	1,1	2,1
Netral	17	17,9	17,9	20,0
Setuju	71	74,7	74,7	94,7
Sangat Setuju	5	5,3	5,3	100,0
Total	95	100,0	100,0	

X4.3

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Tidak Setuju	7	7,4	7,4	7,4
Netral	28	29,5	29,5	36,8
Setuju	56	58,9	58,9	95,8
Sangat Setuju	4	4,2	4,2	100,0
Total	95	100,0	100,0	

X4.4

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Tidak Setuju	10	10,5	10,5	10,5
Netral	36	37,9	37,9	48,4
Setuju	49	51,6	51,6	100,0
Total	95	100,0	100,0	

KORIDOR 2

X4.1

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Sangat Tidak Setuju	1	1,1	1,1	1,1
Tidak Setuju	6	6,6	6,6	7,7
Netral	27	29,7	29,7	37,4
Setuju	55	60,4	60,4	97,8
Sangat Setuju	2	2,2	2,2	100,0
Total	91	100,0	100,0	

X4.2

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Tidak Setuju	7	7,7	7,7	7,7

Netral	41	45,1	45,1	52,7
Setuju	43	47,3	47,3	100,0
Total	91	100,0	100,0	

X4.3

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Tidak Setuju	8	8,8	8,8	8,8
Netral	38	41,8	41,8	50,5
Setuju	44	48,4	48,4	98,9
Sangat Setuju	1	1,1	1,1	100,0
Total	91	100,0	100,0	

X4.4

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Sangat Tidak Setuju	1	1,1	1,1	1,1
Tidak Setuju	12	13,2	13,2	14,3
Netral	16	17,6	17,6	31,9
Setuju	61	67,0	67,0	98,9
Sangat Setuju	1	1,1	1,1	100,0
Total	91	100,0	100,0	

INDIKATOR KETEPATAN WAKTU

KORIDOR 1

X5.1

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Sangat Tidak Setuju	1	1,1	1,1	1,1
Tidak Setuju	36	37,9	37,9	38,9
Netral	32	33,7	33,7	72,6
Setuju	25	26,3	26,3	98,9
Sangat Setuju	1	1,1	1,1	100,0
Total	95	100,0	100,0	

X5.2

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Sangat Tidak Setuju	2	2,1	2,1	2,1

Tidak Setuju	44	46,3	46,3	48,4
Netral	36	37,9	37,9	86,3
Setuju	12	12,6	12,6	98,9
Sangat Setuju	1	1,1	1,1	100,0
Total	95	100,0	100,0	

X5.3

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Sangat Tidak Setuju	2	2,1	2,1	2,1
Tidak Setuju	18	18,9	18,9	21,1
Netral	36	37,9	37,9	58,9
Setuju	37	38,9	38,9	97,9
Sangat Setuju	2	2,1	2,1	100,0
Total	95	100,0	100,0	

X5.4

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Sangat Tidak Setuju	1	1,1	1,1	1,1
Tidak Setuju	18	18,9	18,9	20,0
Netral	56	58,9	58,9	78,9
Setuju	20	21,1	21,1	100,0
Total	95	100,0	100,0	

KORIDOR 2

X5.1

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Sangat Tidak Setuju	12	13,2	13,2	13,2
Tidak Setuju	33	36,3	36,3	49,5
Netral	25	27,5	27,5	76,9
Setuju	21	23,1	23,1	100,0
Total	91	100,0	100,0	

X5.2

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	3	3,3	3,3	3,3
	Tidak Setuju	12	13,2	13,2	16,5
	Netral	40	44,0	44,0	60,4
	Setuju	36	39,6	39,6	100,0
	Total	91	100,0	100,0	

X5.3

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	3	3,3	3,3	3,3
	Tidak Setuju	16	17,6	17,6	20,9
	Netral	22	24,2	24,2	45,1
	Setuju	49	53,8	53,8	98,9
	Sangat Setuju	1	1,1	1,1	100,0
	Total	91	100,0	100,0	

X5.4

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju	4	4,4	4,4	4,4
	Tidak Setuju	18	19,8	19,8	24,2
	Netral	33	36,3	36,3	60,4
	Setuju	36	39,6	39,6	100,0
	Total	91	100,0	100,0	

UJI VALIDITAS
KORIDOR 1

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item- Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
X1.1	22,1579	24,134	,863	,745
X1.2	22,0842	26,546	,744	,783
X1.3	22,1579	26,709	,703	,788
X1.4	22,5368	26,677	,646	,793
X1	12,7053	8,402	1,000	,818

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item- Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
X2.1	23,6842	18,218	,680	,765
X2.2	23,7474	18,191	,656	,767
X2.3	23,8947	17,840	,656	,763
X2.4	23,8421	17,837	,700	,758
X2	13,5895	5,776	,999	,753

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item- Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
X3.1	21,6105	21,453	,734	,755
X3.2	21,8632	22,268	,621	,776
X3.3	21,5579	21,547	,711	,758
X3.4	21,5474	22,038	,640	,771
X3	12,3684	7,022	1,000	,757

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item- Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
X4.1	25,3368	11,715	,746	,753
X4.2	25,1895	12,262	,663	,773
X4.3	25,4105	11,606	,686	,757
X4.4	25,6000	12,009	,606	,774
X4	14,5053	3,827	1,000	,753

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item- Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
X5.1	20,5684	14,418	,800	,702
X5.2	20,8105	15,496	,693	,735
X5.3	20,2526	16,446	,457	,779
X5.4	20,4526	16,995	,517	,776
X5	11,7263	5,073	1,000	,683

KORIDOR 2

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item- Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
X1.1	23,3297	30,401	,676	,766
X1.2	23,4176	28,224	,728	,742
X1.3	23,2418	29,008	,734	,748
X1.4	23,8571	32,324	,537	,794
X1	13,4066	9,644	1,000	,749

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item- Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
X2.1	21,5165	30,564	,620	,799
X2.2	21,8462	28,443	,777	,767
X2.3	21,5604	27,849	,799	,759
X2.4	21,6923	28,993	,714	,778
X2	12,3736	9,348	1,000	,809

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item- Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
X3.1	21,8901	20,077	,527	,790
X3.2	21,8022	18,849	,804	,744
X3.3	22,0440	19,442	,587	,776
X3.4	21,8242	18,858	,747	,750
X3	12,5275	6,585	,975	,747

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
X4.1	24,2637	14,130	,709	,763
X4.2	24,4286	15,114	,583	,792
X4.3	24,4066	14,488	,676	,773
X4.4	24,2857	13,317	,782	,740
X4	13,9121	4,592	1,000	,769

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
X5.1	21,8571	18,079	,420	,755
X5.2	21,2637	17,352	,698	,704
X5.3	21,1429	18,390	,444	,752
X5.4	21,3516	17,097	,653	,706
X5	12,2308	5,646	1,000	,586

UJI RELIABILITAS

Koridor 1

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,875	20

Koridor 2

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,831	20



