

ABSTRAK

Layanan Trans Jateng Koridor 6 Semarang – Grobogan yang disediakan oleh Pemerintah Provinsi Jawa Tengah bertujuan guna mengurangi dominasi sepeda motor dan meningkatkan efisiensi mobilitas masyarakat. Namun, ruang jalan di Koridor Semarang – Grobogan didominasi oleh kendaraan pribadi akibat rendahnya minat masyarakat untuk menggunakan Trans Jateng Koridor Semarang – Grobogan yang berkaitan dengan konsep first mile dan last mile yaitu halte yang sulit dijangkau oleh masyarakat dari rumah maupun dari tujuan. Hal ini ditunjukkan dari data loading factor Trans Jateng yang hanya mencapai angka 91% pada tahun 2024. Meskipun loading factor pada tahun 2024 sudah cukup besar hingga 91%, namun perlu diteliti kembali apakah layanan ini sudah memenuhi kebutuhan mobilitas masyarakat pada koridor 6. Sementara itu, Ojek Online menjadi moda yang lebih diminati karena memiliki fleksibilitas, efisiensi waktu, dan kemudahan diakses. Oleh karena itu, diperlukan integrasi layanan Trans Jateng dan Ojek Online untuk membentuk sistem transportasi umum yang efisien biaya dan waktu bagi masyarakat serta menekan pertumbuhan pengguna sepeda motor di Koridor 6 Trans Jateng Semarang – Grobogan.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis peluang integrasi layanan Ojek Online dengan Trans Jateng Koridor 6 Semarang – Grobogan. Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan memanfaatkan analisis Stated Preference untuk mengidentifikasi peluang shifting pengguna sepeda motor berdasarkan indikator biaya dan waktu perjalanan dalam dua pilihan model integrasi, yaitu layanan Trans Jateng terintegrasi tanpa lajur khusus dan dengan lajur khusus. Hasil penelitian menunjukkan bahwa mayoritas pengguna kendaraan pribadi berada pada usia produktif (20-39 tahun) dan pekerja formal menjadi segmen paling potensial dengan 76% responden menyatakan ketertarikan pada layanan transportasi umum terintegrasi. Namun, keterbatasan aksesibilitas halte dan tingginya biaya perjalanan menjadi hambatan utama bagi pergeseran moda, sementara preferensi terhadap kecepatan waktu tempuh memiliki pengaruh yang lebih rendah dibanding pertimbangan tarif.

Berdasarkan analisis data survei, kedua model integrasi menunjukkan adanya pergeseran pilihan moda pada aspek biaya dari 47% (TUT Tanpa Lajur Khusus) menjadi 58% (TUT dengan lajur khusus). Pada aspek waktu, pergeseran pilihan moda dari 65% (TUT Tanpa Lajur Khusus) menjadi 70% (TUT dengan lajur khusus). Apabila dikombinasikan biaya+waktu, pergeseran moda hanya 1%, dari 62% (TUT Tanpa Lajur Khusus) menjadi 63% (TUT dengan lajur khusus), hal ini menunjukkan bahwa kombinasi biaya+waktu tidak memiliki pengaruh dalam memengaruhi pengguna untuk memilih antara kedua alternatif layanan. Namun apabila dibandingkan secara individu untuk memilih antara kedua alternatif layanan, terlihat bahwa biaya menjadi aspek dominan dengan selisih pergeseran sebesar 11% dibandingkan waktu yang hanya 5%, hal ini menunjukkan bahwa adanya lajur khusus menjamin kecepatan dan kepastian waktu tempuh tidak menjadi daya tarik untuk memilih antara kedua alternatif integrasi. Sementara dalam upaya meningkatkan loading factor, potensi tertinggi berada pada aspek biaya hingga 7%, dibandingkan dengan waktu yang memiliki kenaikan hanya 2%, dan biaya+waktu memiliki kenaikan hanya 1%. Hal ini menunjukkan kesamaan yang mencolok antara probabilitas pergeseran moda dan peningkatan loading factor, di mana aspek biaya menjadi faktor dominan untuk memengaruhi pergeseran pemilihan moda masyarakat untuk mencapai standar loading factor 70%, didukung dengan karakteristik calon pengguna yang didominasi buruh dengan pendapatan Rp500.000–Rp1.000.000 per bulan dan biaya transportasi harian berkisar Rp11.000–Rp15.000. Temuan ini menunjukkan bahwa kelompok berpendapatan rendah, terutama buruh, lebih mempertimbangkan keterjangkauan tarif dibandingkan dengan kecepatan layanan, sehingga strategi peningkatan TUT sebaiknya menitikberatkan pada biaya untuk mendorong pergeseran moda secara efektif.

Temuan ini menginformasikan bahwa strategi pengembangan layanan perlu menyeimbangkan efisiensi waktu dan keterjangkauan biaya sesuai karakteristik sosial-ekonomi pengguna. Meskipun lajur khusus dapat memangkas waktu perjalanan, peralihan moda dari sepeda motor menuju Transportasi Umum Terintegrasi (TUT) tetap terbatas karena calon pengguna lebih menitikberatkan pada keterjangkauan biaya. Oleh karena itu, integrasi Trans Jateng dan Ojek Online berpotensi menjadi solusi transportasi berkelanjutan yang efektif jika disesuaikan dengan kebutuhan dan kebiasaan pengguna. Selain itu, pemerintah daerah perlu menyesuaikan kebijakan tarif dan strategi integrasi transportasi dengan karakteristik tiap rute dan wilayah, terutama pada koridor dengan sensitivitas tinggi terhadap biaya, sehingga solusi yang dihasilkan dapat adaptif dan relevan dengan kebutuhan mobilitas masyarakat.

Kata Kunci: Efisiensi Biaya, Efisiensi Waktu, Integrasi Transportasi, Peralihan Moda Transportasi