

IMPLEMENTASI KEBIJAKAN
BUS RAPID TRANSIT (BRT) TRANS SEMARANG DI KOTA SEMARANG

Daniel Adam's Siahaan *), Ari Subowo**), Aufarul Marom.,**)

Jurusan Administrasi Publik

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Universitas Diponegoro

Jl. Profesor Haji Sudarto, Sarjana Hukum Tembalang Semarang Kotak Pos 1269

Telepon (024) 7465407 Faksimile (024) 765405

Laman : <http://www.fisip.undip.ac.id> email fisip@undip.ac.id

Abstract

Semarang city including the city experienced a fairly complicated transport problems, particularly road transport. Congestion in major cities, roads damaged, the terminal does not support, a growing number of vehicles, is not in line with the increase in capacity and access opening. As part of the effort to solve the congestion problem, the central government through the Ministry of Transportation propose the implementation of Bus Rapid Transit (BRT). The purpose of this study is to describe how the implementation of the BRT program in the city of Semarang and if it is in accordance with the applicable rules and to find out what are the constraints related to or are being faced in the implementation of BRT in the city of Semarang. This study used a qualitative approach with managers and HR Public Service Agency (BLU) Trans Semarang as the interviewer.

The results in the development of BRT Trans Semarang constraints experienced by other anatar limited land BRT shelter placement on the right of way, the understanding of the shelter as utilitas by Highways that shelter placement should require permits, can not fulfill the contract mechanism plural, then the auction / tender providers services each year so that continuity of care is constrained at the beginning of the year, the limited ability of local budgets for fleet investment, travel speed bus yet eligible (still too soon exceed 8 km / h because of the standards set for congested areas or standard traffic mix is 10-12 km / h, the number of passengers has not been eligible for the hall I the average number of passengers per day by 5419 as much as standard from 1000 to 1200 and for corridor II of 2930 passengers per day with a standard 500-600 passengers per day.

Suggestions presented in this study is the need for fleet expansion given the large number of passengers per day to meet the standards set by the Director General of Communication and Information, need to be reviewed on the performance of the crew bus driver, especially considering the speed of the vehicle exceeds the Directorate General of Land Transportation Standards. This is certainly endanger passengers and crew of the bus itself, need to increase coordination with relevant parties about the existence of shelters that shelter is expected to be in a strategic location, if necessary, plus amusing shleter to increase the capacity of passengers waiting for Bus Trans Semarang, facilities note the presence in the shelter as a place to sit or read media so that passengers feel comfortable.

Latar belakang

Jumlah penduduk yang ada di Kota Semarang maupun para pendatang dari luar kota ke Semarang yang semakin tahun semakin bertambah, oleh karena itu kebutuhan sarana transportasi khususnya bus kota di dalam melayani penumpang armadanya masih terbatas, bila dibandingkan dengan jumlah penduduk yang juga masih terbatas dalam memiliki sarana transportasi. Sejumlah aktivitas perkotaan yang ada di Kota Semarang menjadikan tingginya peningkatan dari zona internal maupun eksternal Kota Semarang. Peningkatan pergerakan ini tentunya membutuhkan dukungan sistem angkutan umum yang handal, cepat, dan efisien. Namun hingga pada saat ini pelayanan angkutan umum yang ada di Kota Semarang masih belum menunjukkan adanya pelayanan yang baik sesuai permintaan pergerakan.

Kota Semarang termasuk kota yang mengalami masalah transportasi yang cukup pelik, terutama transportasi darat. Kemacetan di kota besar, jalan yang rusak, terminal yang tidak mendukung dan permasalahan lainnya masih menjadi berita yang didengar hampir setiap hari. Berbagai permasalahan seperti pertumbuhan jumlah kendaraan yang jauh meninggalkan pertumbuhan jalan serta pertumbuhan pusat kegiatan yang tidak seiring dengan peningkatan kapasitas dan pembukaan akses. Selain itu juga penggunaan kendaraan pribadi yang jauh lebih besar daripada kendaraan umum, pelayanan angkutan umum dari sisi kenyamanan yang relatif kurang, dan sebagainya mengakibatkan kemacetan arus lalu lintas meningkat

pada beberapa ruas jalan utama dan tingginya tingkat polusi udara.

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. Namun sayangnya kebijakan penerapan BRT tersebut ternyata belum dapat terselenggara dengan baik di berbagai kota.

Keberadaan BRT Semarang ini tidak di dukung dengan shelter yang memadai. Shelter-shelter yang merupakan bantuan Pemprov Jawa Tengah ini sangat kecil dan sempit. Kalau ada 15 calon penumpang saja di shelter tersebut, dipastikan akan saling berdesak-desakan, lokasi shelter juga sangat tidak strategis. Shelter tidak berada di titik-titik keramaian, atau tempat dimana angkota atau bus-bus kota lainnya yang diharapkan kelak bertindak sebagai feeder bisa menaikkan dan menurunkan penumpang

Landasan Teori dan Rumusan Masalah

Budi Winarno dalam bukunya "*Kebijakan dan Proses Kebijakan Publik*", ia mempergunakan istilah kebijakan. Kebijakan digunakan untuk menunjuk perilaku seorang aktor (misalnya seorang pejabat, suatu kelompok, maupun suatu lembaga

pemerintahan atau sejumlah aktor) dalam suatu bidang kegiatan tertentu. (Winarno 2002:14).

Menurut Charles O.Jones, istilah kebijakan digunakan dalam praktik sehari-hari namun digunakan untuk menggantikan kegiatan atau keputusan yang sangat berbeda. (Winarno 2002: 16).

Robert Eyestone mendefinisikan kebijakan publik sebagai hubungan suatu pemerintahan dengan lingkungannya, sedangkan Thomas Dye mengatakan bahwa kebijakan publik adalah apapun yang dipilih pemerintah untuk dilakukan dan tidak dilakukan (Winarno 2002: 15). Amir Santoso menyimpulkan bahwa kebijakan publik dipandang sebagai keputusan-keputusan pemerintah yang mempunyai tujuan dan maksud tertentu dan kebijakan publik adalah implementasi dan evaluasi kebijakan. (Winarno 2002: 17).

Pressman dan Widavsky mendefinisikan kebijakan publik sebagai hipotesis yang mengandung kondisi-kondisi awal dan akibat-akibat yang bias diramalkan. Kebijakan publik itu harus dibedakan dengan bentuk-bentuk kebijakan yang lain misalnya kebijakan swasta

Tujuan-tujuan penting kebijakan pemerintah pada umumnya adalah: (Winarno 2002)

- a. Memelihara ketertiban umum (negara sebagai *stabilisator*)
- b. Memajukan perkembangan dari masyarakat dalam berbagai hal (negara sebagai *stimulator*)
- c. Memperpadukan berbagai aktivitas (negara sebagai *koordinator*)

d. Menunjuk dan membagi benda material dan non material (negara sebagai *distributor*). Dari pemikiran diatas, jelas bahwa tujuan sentral kebijakan publik adalah kepentingan publik.

Dalam bentuknya yang positif, kebijakan publik didasarkan pada undang-undang dan bersifat otoritatif. Sifat kebijakan bisa diperinci lima kategori yakni (Winarno 2002): tuntutan-tuntutan kebijakan (*policy demands*), keputusan-keputusan kebijakan (*policy decisions*), pernyataan-pernyataan kebijakan (*policy statements*), hasil-hasil kebijakan (*outputs*), dan dampak-dampak kebijakan (*outcomes*).

Dalam pembuatan kebijakan terdapat tahap-tahap yang harus dilewati agar suatu kebijakan dapat disusun dan dilaksanakan dengan baik. Kebijakan yang dimunculkan sebagai sebuah keputusan terlebih dahulu melewati beberapa tahap penting. Tahap-tahap penting tersebut sangat diperlukan sebagai upaya melahirkan kebijakan yang baik dan dapat diterima sebagai sebuah keputusan. Tahap-tahap dalam kebijakan tersebut yaitu:

Penyusunan agenda. Sebelum kebijakan ditetapkan dan dilaksanakan, pembuat kebijakan perlu menyusun agenda dengan memasukkan dan memilih masalah-masalah mana saja yang akan dijadikan prioritas untuk dibahas. Masalah-masalah yang terkait dengan kebijakan akan dikumpulkan sebanyak mungkin untuk diseleksi.

Pada tahap ini beberapa masalah dimasukkan dala agenda untuk dipilih. Terdapat masalah yang ditetapkan sebagai fokus pembahasan, masalah yang mungkin ditunda pembahasannya,

atau mungkin tidak disentuh sama sekali. Masing-masing masalah yang dimasukkan atau tidak dimasukkan dalam agenda memiliki argumentasi masing-masing. Pihak-pihak yang terlibat dalam tahap penyusunan agenda harus secara jeli melihat masalah-masalah mana saja yang memiliki tingkat relevansi tinggi dengan masalah kebijakan. Sehingga pemilihan dapat menemukan masalah kebijakan yang tepat.

Formulasi kebijakan. Masalah yang sudah dimasukkan dalam agenda kebijakan kemudian dibahas oleh pembuat kebijakan dalam tahap formulasi kebijakan. Dari berbagai masalah yang ada tersebut ditentukan masalah mana yang merupakan masalah yang benar-benar layak dijadikan fokus pembahasan.

Adopsi kebijakan, Dari sekian banyak alternatif yang ditawarkan, pada akhirnya akan diadopsi atau alternatif pemecahan yang disepakati untuk digunakan sebagai solusi atas permasalahan tersebut. Tahap ini sering disebut juga dengan tahap legitimasi kebijakan (*policy legitimation*) yaitu kebijakan yang telah mendapatkan legitimasi. Masalah yang telah dijadikan sebagai fokus pembahasan memperoleh solusi pemecahan berupa kebijakan yang nantinya akan diimplementasikan.

Implementasi kebijakan. Pada tahap inilah alternatif pemecahan yang telah disepakati tersebut kemudian dilaksanakan. Pada tahap ini, suatu kebijakan seringkali menemukan berbagai kendala. Rumusan-rumusan yang telah ditetapkan secara terencana dapat saja berbeda dilapangan. Hal ini

disebabkan berbagai faktor yang sering mempengaruhi pelaksanaan kebijakan.

Evaluasi kebijakan. Pada tahap ini, kebijakan yang telah dilaksanakan akan dievaluasi, untuk dilihat sejauh mana kebijakan yang dibuat telah mampu memecahkan masalah atau tidak, pada tahap ini, ditentukan kriteria-kriteria yang menjadi dasar untuk menilai apakah kebijakan telah meraih hasil yang diinginkan.

Pada tahap ini, penilaian tidak hanya menilai implementasi dari kebijakan. Namun lebih jauh, penilaian ini akan menentukan perubahan terhadap kebijakan. Suatu kebijakan dapat tetap seperti semula, diubah atau dihilangkan sama sekali.

Implementasi kebijakan publik (*Public Policy Implementation*) merupakan salah satu tahapan dari proses kebijakan publik. Implementasi kebijakan publik menurut Webster : “*to provide the means for carrying out (menyediakan sarana untuk melaksanakan sesuatu); to give practical effect to*” (menimbulkan dampak atau akibat terhadap sesuatu). Dari pengertian implementasi kebijakan menurut Webster ini dapat disimpulkan bahwa implementasi berarti menyediakan sarana untuk melaksanakan suatu kebijakan dan dapat menimbulkan dampak akibat terhadap sesuatu tertentu.

Implementasi kebijakan merupakan tahap yang krusial dalam proses kebijakan publik. Suatu program kebijakan harus dapat diimplementasikan agar mempunyai dampak atau tujuan yang diinginkan (Winarno, 2002 :101) tahap implementasi kebijakan tidak mudah

untuk dijalankan, dimana dalam tahap ini sering timbul penyimpangan-penyimpangan dari hal yang telah ditetapkan.

Implementasi kebijakan adalah hal yang paling berat, karena disini masalah-masalah yang kadang tidak dijumpai dalam konsep, muncul di lapangan. Selain itu, ancaman utama, adalah konsistensi implementasi. Berikut adalah model-model para ahli berikut dengan variabelnya : (Riant Nugroho, 2009)

1. Van Meter dan Van Horn
Model ini mengandalkan bahwa implementasi kebijakan berjalan secara linier dari kebijakan publik, impelmentor, dan kinerja kebijakan publik. Beberapa variabel yang mempengaruhi kebijakan publik adalah variabel berikut: ukuran dan tujuan; sumberdaya; komunikasi; karakteristik agen birokrasi; lingkungan ekonomi, sosial, dan politik; disposisi.
2. Mazmanian dan Paul Sabatier
Dalam model ini Mazmanian dan Sabatier mengemukakan bahwa implementasi adalah upaya melaksanakan keputusan kebijakan. Model Mazmanian dan Sabatier disebut Kerangka Analisis Implementasi (*A Framework for Implementation Analysis*). Duet Mazmanian dan Sabatier mengklasifikasikan proses implementasi kebijakan ke dalam tiga variabel, yaitu: karakteristik dari masalah; karakteristik dari kebijakan; kondisi lingkungan.
3. George Edward III
George Edward III (1980, 1) menegaskan bahwa maslaah utama administrasi publik adalah *lack of attention to implementation*.

Edward menyarankan untuk memperhatikan empat isu pokok agar implementasi kebijakan menjadi efektif, yaitu *Communication, resource, disposition or attitudes, dan bureaucratic structures*.

4. Nakamura dan Smallwood
Nakamura dan Smallwood mengemukakan bahwa proses kebijakan adalah proses yang rumit, khususnya pada implementasi. Nakamura dan Smallwood mengembangkan model implementasi kebijakan yang disebutnya "*environments influencing implementation*".
5. Merillee S. Grindle
Model Merillee S. Grindle (1980) ditentukan oleh *isi kebijakan* dan konteks implementasinya. Ide dasarnya adalah bahwa setelah kebijakan ditransformasikan, barulah implementasi kebijakan dilakukan. Keberhasilannya ditentukan oleh derajat *implementability* dari kebijakan tersebut.

Dalam mengimplementasikan kebijakan BRT di Kota Semarang, harus berpatokan pada konsep "keberhasilan kebijakan". Dalam rangka mendukung suksesnya penerapan kebijakan itu, penelitian ini menggunakan model George Edward III yang mengemukakan adanya empat faktor yang mempengaruhi keberhasilan atau kegagalan implementasi kebijakan. Empat faktor tersebut, yaitu: (Winarno, 2002 : 155)

1. Komunikasi (*communication*)
Keberhasilan implementasi kebijakan mensyaratkan agar implementor mengetahui apa yang

harus dilakukan. Apa yang menjadi tujuan dan sasaran kebijakan harus dapat dikomunikasikan kepada kelompok sasaran sehingga akan mengurangi distorsi implementasi. Dimana agar komunikasi menjadi efektif maka para pelaksana kebijakan harus mengerti apa yang harus mereka kerjakan dan menyalurkan keputusan-keputusan atau kebijakan-kebijakan pada orang yang tepat sehingga komunikasi menjadi akurat.

2. Sumberdaya (*resources*)

Sumberdaya tersebut berwujud sumberdaya manusia, yakni kompetensi implementor, dan sumberdaya finansial. Sumberdaya ini merupakan faktor yang sangat penting untuk implementasi kebijakan agar efektif. Karena walaupun kebijakan sudah dapat dikomunikasikan dengan baik, tetapi apabila implementor kekurangan sumberdaya untuk melaksanakan, implementasi tidak dapat berjalan secara efektif. Tanpa sumberdaya, kebijakan hanya tinggal diatas kertas saja, dan tidak ada yang mengimplementasikannya.

3. Disposisi atau sikap-sikap (*dispositions*)

Implementor yang memiliki disposisi yang baik adalah implementor akan dapat menjalankan kebijakan dengan baik seperti apa yang diinginkan oleh pembuat kebijakan. Dan apabila yang terjadi adalah yang sebaliknya yaitu ketika implementor memiliki sikap atau perspektif yang berbeda dengan pembuat kebijakan, maka proses implementasi kebijakan juga menjadi tidak efektif. Disposisi

(sikap) yang menghambat implementasi antara lain :

- a. Pejabat yang bertanggungjawab tidak tertarik untuk menerapkan hukum yang seharusnya berlaku.
- b. Kadang-kadang para pelaksana bersikap selektif terhadap instruksi yang mereka terima dan kadang-kadang menolak instruksi yang tidak sama dengan sikap atau pandangan mereka akan kebaikan tertentu tersebut.
- c. Perbedaan pandangan organisasi juga merintangai kerjasama diantara badan-badan/organisasi yang seharusnya bekerjasama melaksanakan kebijakan.
- d. Unit-unit birokrasi biasanya menekankan program-program baru yang mereka anggap akan memperkuat atau mengembangkan aspek-aspek penting misi kebijakan mereka.
- e. Unit-unit birokrasi yang menentang usaha-usaha pihak lain yang mengambil atau bersama-sama memakai sumber-sumber (*resources*) yang penting untuk melaksanakan tugasnya.
- f. Sikap pejabat yang seharusnya mendapat keuntungan dari implementasi suatu kebijakan yang menghalangi mereka untuk memperoleh keuntungan tersebut.

4. Struktur birokrasi (*beaureaucratic structure*)

Ada dua karakteristik utama birokrasi yaitu prosedur-prosedur kerja ukuran dasar atau SOP (*Standart Operating Procedures*) atau Prosedur Standar

Pelaksana dan Fragmentasi. SOP dapat menghalangi implementasi kebijakan yang baru yang berbeda dengan kebijakan yang telah ada karena kebijakan baru mempunyai cara kerja dan personil yang berbeda.

Berdasarkan uraian latar belakang diatas maka obyek yang ingin diteliti dapat dirumuskan sebagai berikut :

1. Bagaimana Impelementasi kebijakan Bus Rapid Transit (BRT) di kota Semarang?
2. Kendala-kendala apa sajakah yang terkait dengan atau yang dihadapi dalam implementasi Bus Rapid Transit (BRT)?

Metodologi Penelitian

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif. Penelitian kualitatif menurut Jary dan Jary adalah sebagai setiap penelitian dimana peneliti mencurahkan kemampuan sebagai pewawancara atau pengamat yang empatik untuk mengumpulkan data yang unik tentang permasalahan yang ditelitinya (Suyanto, 2006: 228).

Pemilihan informan dilakukan dengan menggunakan teknik *purposive sampling* dimana informan yang dipilih adalah:

1. Manager Pengelola BLU BRT Kota Semarang.
2. HRD BLU BRT Kota Semarang.

Lokasi penelitian ini dilakukan di kantor pusat BRT Kota Semarang yang berada di terminal Mangkang, serta di berbagai halte-halte yang telah di sediakan. Pemilihan lokasi dalam penelitian kualitatif sangat penting dan dilakukan dengan sistem *purposive* yakni pemilihan lokasi yang didasarkan atas tujuan tertentu. Alasan penulis memilih lokasi tersebut adalah

karena banyak aspek yang dapat digali dari penelitian.

Dalam hal pengumpulan data digunakan interview guide untuk memandu pada saat wawancara berlangsung. Teknik Pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan metode "*observation reseach*" yang sifatnya eksploratif sebagai metode utama, sedangkan para pembuat kebijakan serta para ahli dan para pengguna jasa sebagai metode pendukungnya

Analisis data merupakan upaya mencari dan menata secara sistematis catatan hasil observasi, wawancara dan lainnya, untuk meningkatkan pemahaman peneliti tentang kasus yang diteliti dan menyajikan sebagai temuan bagi orang lain (Moleong, 2002: 142). Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah :

- a. Reduksi data
Reduksi data merupakan pemilihan dan penyederhanaan data. Tahap ini dapat dikatakan sebagai suatu bentuk analisis yang menajamkan, menggolongkan, mengarahkan, membuang yang tidak perlu serta mengorganisasi data sedemikian rupa sehingga dapat ditarik kesimpulan dan dapat diidentifikasi.
- b. Tahap penyajian data
Tahap penyajian data ini dilakukan dengan penyampaian hasil dari penelitian yang kemudian memungkinkan adanya suatu kesimpulan.
- c. Tahap penarikan kesimpulan
Dalam tahap ini disajikan jawaban-jawaban atas semua pertanyaan yang diajukan dalam penelitian. Jawaban tersebut merupakan hasil verifikasi data yang diperoleh.

Hasil dan Pembahasan

1. Implementasi Kebijakan *Bus Rapid Transit* (BRT)

Dari segi isi kebijakan persiapan yang hanya satu tahun menyebabkan kebijakan ini terkesan dipaksakan sehingga menimbulkan banyak permasalahan dalam operasionalnya. Keterbatasan waktu tersebut turut mempengaruhi keberhasilan pelaksanaan masing-masing tahapan dari keseluruhan kebijakan. Masyarakat terlihat belum merasakan kenyamanan dengan keberadaan *Bus Rapid Transit* (BRT) karena belum terbiasa dengan sistem transportasi yang baru.

Manfaat dari kebijakan ini juga belum sepenuhnya dirasakan oleh masyarakat karena *Bus Rapid Transit* (BRT) tidak memiliki jalur sendiri sehingga istilah bus tidak dapat melaju dengan kecepatan tinggi karena harus berbagi dengan pengguna kendaraan lain. Hal ini berarti istilah *Bus Rapid Transit* memakai sebagian nama dari *rapid transit* yang mendeskripsikan transportasi rel berkapasitas tinggi atau kita bisa menyebutnya *right-of-way*. Kereta rapid transit memakai terowongan bawah tanah, dan tipikal kereta berbadan panjang dalam jalur pendek dalam beberapa menit belum bisa dirasakan di Kota Semarang.

Masyarakat tentunya sangat merasakan bahwa keberadaan *Bus Rapid Transit* (BRT) memberikan kenyamanan tersendiri, karena BRT dilengkapi dengan AC, tempat duduk bahkan tempat berdiri yang nyaman, kondisi bus yang bersih, dan relative baru, beberapa shelter berada di lokasi yang cukup strategis seperti pasar,

pusat perbelanjaan, tempat rekreasi, maupun kantor, sehingga memudahkan masyarakat dalam melakukan aktivitas mereka.

Untuk jam-jam tertentu seperti pagi hari dimana sebagian masyarakat mulai menjalankan aktivitasnya dan sore hari saat masyarakat pulang dari aktivitasnya beberapa ruas jalan tetap mengalami kemacetan seperti di pasar Jatingaleh, dan *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Semarang juga harus mengalami hal yang sama karena tidak memiliki jalur sendiri.

Dalam hal ketepatan sasaran, *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Semarang sejauh ini tepat sasaran, dilihat dari jumlah penumpang yang semakin bertambah

2. Kendala-kendala yang dihadapi

a. Komunikasi

Mekanisme pengelolaan BRT untuk tahap pertama, dikelola pemerintah Daerah melalui UPT Dinas Perhubungan dengan operator adalah pihak swasta (konsorium). Tahap kedua, dikelola Badan Layanan Umum dengan operator BRT adalah pihak swasta (konsorium). Fungsi badan pengelola (UPT/BLU) adalah menyusun anggaran operasional BRT untuk diajukan dalam APBD kota/APBD provinsi/APBN.

Badan Layanan Umum (BLU) *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Semarang merupakan badan yang berada di bawah Dinas Perhubungan Kota Semarang untuk kemudian pengoperasian Trans Semarang dilimpahkan kepada PT Trans sebagai perusahaan pemenang tender untuk mengelola Bus Trans Semarang. Hal ini berarti

untuk pembuat kebijakan adalah pihak Dinas Perhubungan Kota Semarang yang kemudian dalam pelaksanaannya dikomunikasikan melalui BLU BRT Trans Semarang baik kepada pegawai maupun kepada masyarakat.

Sosialisasi merupakan salah satu bentuk promosi yang dilakukan oleh pemerintah karena bertujuan untuk memperkenalkan kebijakan juga menarik masyarakat untuk berpartisipasi dalam mensukseskan kebijakan tersebut. Agar loyalitas penumpang meningkat maka perlu adanya penyebarluaskan informasi sehubungan dengan apa yang ditawarkan seperti dengan iklan, publisitas, sosialisasi dengan tatap muka, dan promosi.

Sosialisasi dilakukan dengan mengundang perwakilan organda dan sopir angkutan karena dengan adanya Trans Semarang secara tidak langsung berpengaruh terhadap jumlah penumpang pada angkutan yang sudah ada sebelumnya sehingga untuk menghindari kontra di masyarakat maka perlu adanya sosialisasi yang melibatkan pihak-pihak yang terkait.

b. Sumber Daya

Sumber daya manusia pelaksana kebijakan boleh dikatakan cukup berpendidikan, untuk sumber daya manusia yang berada pada posisi staf diharuskan sarjana dan untuk sumber daya manusia yang berada di lapangan minimal berpendidikan SLTA. Akan tetapi untuk meningkatkan pengetahuan perlu adanya pendidikan dan latihan sehingga

pemerintah menyediakan dana sebesar 40 juta untuk pelatihan sumber daya manusia. Keikutsertaan pihak swasta dalam pengelolaan *Bus Rapid Transit* (BRT) lebih dikarenakan adanya profesionalisme kerja, dengan harapan jika *Bus Rapid Transit* (BRT) ditangani oleh pihak yang lebih berkompeten di bidangnya maka kemungkinan untuk merugi sangatlah kecil.

Sumber daya non manusia dalam kebijakan pemerintah tentang *Bus Rapid Transit* (BRT) meliputi armada, awak bus, shelter. Kebijakan pemerintah dapat dikatakan berhasil jika terus mengalami peningkatan baik secara materiil dalam hal ini adalah peningkatan jumlah armada seiring dengan meningkatnya jumlah penumpang, jumlah shelter seiring dengan penampahan jarak tempuh, dan penambahan awak seiring dengan penambahan armada.

c. Sikap (*Disposisi*)

Sikap adalah evaluasi konsep secara menyeluruh yang dilakukan oleh seseorang. Sikap konsumen yang dalam hal ini adalah sikap penumpang terhadap merek dapat diartikan sebagai penyampaian apa yang diharapkan penumpang sebagai pembeli agar dapat memuaskan kebutuhan-kebutuhan penumpang sebagai pembeli. Karena sikap konsumen terhadap merek dapat timbul setelah mengenal merek atau langsung mendengar pesan dari produsen dalam hal ini Dinas pehubungan.

Sikap penumpang sangat berpengaruh terhadap terhadap upaya peningkatan jumlah

penumpang. Apabila penumpang memberikan respon yang kurang memuaskan maka upaya untuk meningkatkan jumlah penumpang tidak bisa maksimal. Hal ini diantaranya disebabkan oleh fasilitas sarana dan prasarana yang meliputi jumlah dan kondisi armada, tersedianya shelter yang mudah dijangkau, serta keamanan dan kenyamanan yang disediakan.

Sikap yang ditunjukkan oleh masyarakat terhadap kebijakan BRT Trans Semarang dapat dilihat dari data penumpang yang mana ada fruktiasi jumlah penumpang. Berdasarkan data tahun 2013 untuk koridor I jurusan Terminal Mangkang-Penggaron di Bulan Januari jumlah penumpang mencapai 160.451, Bulan Februari mengalami penurunan sebesar 7,7% menjadi 148.072 orang, dan mengalami peningkatan kembali di Bulan Maret dengan jumlah penumpang mencapai 172.474 orang, namun kembali mengalami penurunan di Bulan April dengan jumlah penumpang sebanyak 169.501.

Lain halnya dengan jumlah penumpang tahun 2013 untuk koridor II jurusan Terminal Terboyo-Ungaran yang terus mengalami peningkatan yaitu di Bulan Januari jumlah penumpang sebanyak 74.126 orang, di Bulan Februari mencapai 76.806 orang, di Bulan Maret 96.846 orang, dan di Bulan April mencapai 103.393

d. Stuktur Birokrasi (Standar Operasional Prosedur) yang meliputi:

1) Pemberangkatan

Koridor I :

Jadwal Pemberangkatan *Bus Rapid Transit* (BRT) dari Terminal Mangkang dimulai pukul 05.35 WIB sampai dengan pukul 17.35 WIB. Sistem pemberangkatan diatur menurut jadwal dengan armada yang beroperasi sebanyak 16 SO dan 4 SGO

Koridor II:

Jadwal pemberangkatan *Bus Rapid Transit* (BRT) dari Terminal Terboyo dimulai pukul 05.35 WIB sampai pukul 17.35 WIB. Sistem pemberangkatan diatur sesuai dengan jadwal, adapun armada yang beroperasi sebanyak 20 SO dan 2 SGO

Urutan bus yang melakukan perjalanan sesuai jadwal hanya berlaku pada pada perjalanan bus pertama kali dari terminal, sedangkan urutan bus pada perjalanan selanjutnya ditentukan dengan urutan kedatangan di terminal

Keterangan:

Siap Operasi (SO) adalah mobil bus/MPU yang beroperasi langsung untuk memproduksi jasa angkutan.

Siap Guna Operasi (SGO) adalah sejumlah mobil bus/MPU yang secara teknis telah diperiksa dan dinyatakan laik jalan oleh petugas teknis tetapi kelengkapan administratif belum sempurna.

2) Penggajian awak

Penggajian awak bus diberlakukan sistem gaji yang besarnya ditetapkan oleh pemerintah ditambah dengan tunjangan kesehatan dan tunjangan operasional.

3) Jumlah penumpang yang diangkut

Adapun kapasitas penumpang yang diangkut untuk koridor I sebanyak 83 penumpang sedangkan untuk koridor II sebanyak 42 penumpang

4) **Pentarifan**

Tarif adalah besarnya biaya yang dikenakan kepada setiap penumpang kendaraan angkutan penumpang umum yang dinyatakan dalam rupiah. Adapun tariff yang dikenakan kepada penumpang adalah sama untuk semua shelter yaitu Rp. 3500,- untuk umum dan karcis merah Rp. 2000,- untuk pelajar hal ini berlaku baik untuk koridor I maupun koridor II.

5) **Frekuensi Pelayanan**

Frekuensi pelayanan dapat dihitung dari besarnya permintaan untuk pelayanan (pnp/jam) dibanding jumlah penumpang maksimum per kendaraan.. berdasarkan hasil analisa data pada lampiran diketahui bahwa besarnya permintaan untuk pelayanan 451 penumpang/ jam dan jumlah penumpang per hari 5419 dengan kapasitas kendaraan 83 seat untuk koridor I maka frekuensi pelayanan 5,4

Untuk koridor II besarnya permintaan pelayanan 975 penumpang/ jam dan rata-rata penumpang per hari 2930 penumpang per hari dengan kapasitas 42 penumpang maka frekuensi pelayanan sebesar 23,2

6) **Kapasitas pelayanan**

Kapasitas pelayanan dihitung dengan mengalikan frekuensi pelayanan dan kapasitas kendaraan.

Untuk koridor I : $5,4 \times 83 = 448,2$

Koridor II : $23,2 \times 42 = 974,4$

7) **Waktu sirkulasi**

Waktu sirkulasi adalah waktu rata-rata yang dibutuhkan untuk kembali ke tempat asal. Waktu ini merupakan penjumlahan dari waktu perjalanan pulang pergi ditambah dengan waktu istirahat di terminal.

Waktu tempuh rata-rata per trip

Dari hasil analisa dapat disimpulkan bahwa waktu tempuh dan kecepatan tempuh rata – rata per segmen dan per trip adalah sebagai berikut :

Untuk koridor I trayek terminal Mangkang-Penggaron 30 km/trip atau 60 km PP dan 128 trip – bus/ hari

Untuk koridor II trayek Terminal Terboyo-Ungaran adalah 30 km/trip atau 60 km PP dan 160 trip – bus/ hari

8) **Load factor**

Load factor (Lf), yaitu rasio perbandingan antara jumlah penumpang yang diangkut dalam kendaraan terhadap jumlah kapasitas tempat duduk penumpang di dalam kendaraan pada periode tertentu.

Load factor rata-rata harian untuk koridor I trayek Terminal Mangkang-Penggaron adalah 51,0125 %

Load factor rata-rata harian untuk koridor II trayek Terminal Terboyo-Ungaran adalah 45,115%

9) **Selang waktu/headway**

Headway yaitu waktu antara keberangkatan satu kendaraan angkutan kota dengan kendaraan angkutan kota dibelakangnya pada suatu titik tertentu, atau

selisih waktu kedatangan antara satu kendaraan dengan kendaraan berikutnya, biasanya pada bus stop satuan dalam (menit).

Berdasarkan data yang diperoleh diketahui bahwa selang waktu kendaraan atau *headway* rata adalah ± 8 menit baik untuk koridor I jurusan Mangkang-Penggaron maupun koridor II trayek Ungaran-Terboyo

10) *Utilitas*

Utilisasi angkutan umum ditunjukkan dengan jarak tempuh angkutan setiap harinya di dalam melayani trayek yang diselenggarakan. Dari hasil analisa, didapat jarak tempuh rata-rata setiap bus setiap hari adalah sebagai berikut

Koridor I:

- Rata-rata jumlah bus yang beroperasi setiap hari : 16 bus/hari
- Rata-rata jumlah perjalanan 30 trip/hari
- Rata-rata jarak tempuh 30 km/trip

Koridor II

- Rata-rata jumlah bus yang beroperasi setiap hari : 20 bus/hari
- Rata-rata jumlah perjalanan 8 trip/hari
- Rata-rata jarak tempuh 30 km/trip

11) **Tingkat ketersediaan/ Availability**

Tingkat ketersediaan (*Availability*) adalah perbandingan antara jumlah bus yang beroperasi dengan total jumlah bus yang diijinkan.

Koridor I : 16 SGO 4 SO total 20 bus

Koridor II : 20 SGO 2 SO total 22 bus

12) **Biaya Operasional Kendaraan (BOK)**

Rumus yang digunakan untuk menghitung besarnya Biaya Operasional Kendaraan menggunakan acuan dari Keputusan Dirjen Perhubungan Darat No. SK.687/AJ.206/DRJD/2002 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Umum Di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur. Berdasarkan data yang diperoleh diketahui bahwa:

Besarnya Biaya Operasional Kendaraan yang digunakan tanpa memperhitungkan gaji tanpa memperhitungkan gaji dan biaya BBM karena mendapatkan subsidi dari pemerintah. Adapun rata-rata BOK per bulan adalah Koridor I adalah 536.501.100, Koridor II sebesar 793.244.292

Kesimpulan dan Saran

Dari hasil analisa, pengamatan dan Pembahasan dari bab-bab sebelumnya terhadap BRT Trans Semarang baik koridor I trayek Terminal Mangkang-Penggaron dan koridor II Terminal Terboyo – Ungaran dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Implementasi kebijakan
 - a. *Bus Rapid Transit* (BRT) cenderung dipaksakan dengan waktu persiapan yang relative singkat sehingga dapat dikatakan wajar jika muncul kekurangan dalam implementasinya.
 - b. Masyarakat dapat merasakan keberadaan *Bus Rapid Transit* (BRT) yang nyaman, murah, aman dan

- efisien, meskipun belum sepenuhnya dapat mengurai kemacetan yang ada
- c. Harga yang relative murah dan kondisi kendaraan yang nyaman menjadi alasan yang kuat bagi masyarakat untuk berpindah dari kendaraan pribadi ke transportasi massal.
2. Dalam pembangunan BRT Trans Semarang kendala yang dialami anatar lain:
 - a. Keterbatasan lahan penempatan shelter BRT pada ruang milik jalan
 - b. Adanya pemahaman shelter sebagai utilitas jalan oleh Bina marga sehingga penempatan shelter harus memerlukan ijin
 - c. Belum dapat terpenuhinya mekanisme kontrak jamak, maka lelang/tender penyedia jasa layanan tiap tahun sehingga kesinambungan pelayanan terkendala pada awal tahun
 - d. Keterbatasan kemampuan anggaran daerah untuk investasi armada
 - e. Berdasarkan Standart dari Departemen Perhubungan Kinerja Angkutan Umum BRT Trans Semarang mempunyai kinerja cukup baik karena sebagian besar telah memenuhi standart, namun ada beberapa hal yang harus lebih ditingkatkan yaitu :
 - 1) Kecepatan tempuh bus belum memenuhi syarat (masih terlalu cepat melebihi 8 km/jam karena standar yang ditetapkan untuk daerah padat atau *mix traffic* standarnya adalah 10 – 12 km/jam
 - 2) Jumlah penumpang belum memenuhi syarat karena koridor I rata-rata jumlah penumpang per hari sebanyak 5419 dengan standar 1000 - 1200 dan untuk koridor II sebanyak 2930 penumpang per hari dengan standar 500 – 600 penumpang per hari.
 3. Indikator yang memenuhi Standart dari Departemen Perhubungan adalah:
 - a. Selang waktu/*headway* yaitu \pm 8 menit baik koridor I maupun II dengan standart rata-rata 5-10 menit dan amksimum 10-20 menit
 - b. Waktu tempuh bus \pm 90 menit baik koridor I maupun II dengan standar rata-rata 60-90 menit dan maksimum 120 menit
 - c. Jumlah unit untuk koridor I 20 unit dengan rincian 16 SO dan 4 SGO, untuk koridor II sebanyak 22 unit dengan rincian 20 SO dan 2 SGO dengan standar 20 unit.
- Dari hasil Analisa, Pembahasan dan melihat kondisi pelayanan angkutan umum BRT Trans Semarang saat ini, maka dengan ini dikemukakan beberapa saran baik kepada operator maupun kepada Pemerintah Kota Semarang sebagai berikut :
1. Perlu adanya penambahan armada mengingat besarnya jumlah penumpang per hari sehingga memenuhi standar

- yang ditetapkan oleh Dirjen Perhubungan Darat
2. Perlu direview mengenai kinerja awak bus terutama sopir mengingat kecepatan kendaraan melebihi Standar Dirjen Perhubungan Darat. Hal ini tentunya membahayakan penumpang dan awak bus itu sendiri.
 3. Perlu peningkatan koordinasi dengan pihak-pihak yang terkait mengenai keberadaan shelter sehingga diharapkan shelter berada di lokasi yang strategis
 4. Apabila perlu luass shleter di tambah untuk menambah daya tampung penumpang yang menunggu Bus Trans Semarang
 5. Fasilitas shelter di perhatikan seperti keberadaan tempat duduk atau media baca sehingga penumpang merasa nyaman

Daftar Pustaka

- Kota Semarang Dalam Angka , Badan Pusat Statistik Kota Semarang 2011
- Nawawi, Hadari. 1995. *Metedologi Penelitian Bidang Sosial*. UGM Press. Ypgyakarta
- Ndraha, Taliziduhu. 1997. *Metedologi Ilmu Pemerintahan*, Jakarta : Rineka Cipta
- Winarno, Budi. 2002. *Teori dan Proses Kebijakan Publik*. Yogyakarta : Media Pressindo
- Nugroho, Riant. 2004. *Kebijakan Publik Formulasi, Implementasi, dan Evaluasi*. Jakarta : PT.Elex Media KOMputindo
- Suyanto, Bagong. 2011. *Metode Penelitian : Berbagai Alternatif Pendekatan*. Jakarta : Prenada Media Group

Karya.

Meleong, Lexy J. 2002. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosda

Salim, Abbas. 1998. *Manajemen Transportasi*. Jakarta : Raja Grafindo

www.semarang.go.id