

# **KAJIAN PERMASALAHAN KOMUNIKASI DAN KERJASAMA PEMERINTAH DAERAH : ANALISIS KERUGIAN BRT TRANS SEMARANG KORIDOR 2 SETELAH PENGOPRASIAN BRT TRANS JATENG KORIDOR 1**

**Imas Ulin Nikmah - 14010115130093**

imasulinnikmah@gmail.com

Dosen Pembimbing : **Dzunuwanur Ghulam Manar, S.IP, M.Si**

dgmanar@gmail.com

Departemen Politik dan Pemerintahan, FISIP

Universitas Diponegoro, Indonesia

## **INTISARI**

Penyelenggaraan pelayanan publik yang dilaksanakan oleh aparat pemerintah dalam berbagai sendi pelayanan yang menyangkut kebutuhan dasar penduduk masih dirasakan belum seperti yang diharapkan oleh masyarakat. Oleh karena itu pelayanan publik tidaklah sederhana dengan adanya problem lalu timbul solusi, adanya kebutuhan timbul suatu pelayanan. Ketidak sederhanaan itu bisa dilihat salah satunya dari pengoperasian BRT Trans Jateng koridor 1 Bawen-Tawang. Kebijakan BRT Trans Jateng koridor 1 Bawen-Tawang ini satu trayek dengan BRT Trans Semarang koridor 2 Ungaran-Terboyo yang lebih dahulu beroperasi. Maka tujuan dilakukannya penelitian ini untuk mengidentifikasi masalah dari pelaksanaan operasional BRT Trans Jateng koridor 1 Bawen-Tawang yang merugikan BRT Trans Semarang koridor 2 Ungaran-Terboyo dilihat dari aspek komunikasi dan kerjasama antar pemerintah daerah.

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah kualitatif deskriptif yang mana situ penelitian ini dilakukan di Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah dan Dinas Perhubungan Kota Semarang. Teknik yang digunakan yakni observasi, wawancara dan berbagai dokumen data yang dianalisis dengan menggunakan triangulasi sumber data.

Hasil dari penelitian ini mengungkapkan bahwa komunikasi yang terjadi antara pemerintah daerah didalam naskah Perjanjian Kerjasama ini memang tidak disinggung masalah dampak ataupun kerugian yang di sebabkan oleh salah satu pihak. Selain itu didalam kerjasama yang terjalin hanya sebatas pengelolaan bersama sarana dan prasarana BRT yaitu pemanfaatan shelter bersama-sama.

## **KATA KUNCI**

Pelayanan Publik, Komunikasi, Kerjasama

## Pendahuluan

Pelayanan publik merupakan serangkaian aktivitas atau kegiatan yang dilakukan pemerintah beserta aparaturnya dalam rangka pemenuhan kebutuhan kepada masyarakat dalam mewujudkan peningkatan kualitas kehidupan masyarakat sekaligus memberikan kepuasan kepada masyarakat yang dilayani. Sebagai salah satu bentuk tanggung jawab pemerintah kepada masyarakat dalam menyelenggarakan atas barang, jasa dan pelayanan administratif. tentunya suatu pelayanan publik yang diselenggarakan pemerintah harus mencakup seluruh masyarakat yang membutuhkannya, dan yang paling penting lagi adalah bagaimana masyarakat dapat merasakan kepuasan dari layanan yang diberikan kepada mereka. Pengembangan penyelenggaraan pelayanan publik merupakan salah satu pilihan strategis untuk mengembangkan pemerintahan yang baik (*good governance*) di Indonesia.

Dalam realitanya sampai saat ini penyelenggaraan pelayanan publik yang dilaksanakan oleh aparatur pemerintah dalam berbagai sendi pelayanan yang menyangkut kebutuhan dasar penduduk, masih dirasakan belum seperti yang diharapkan oleh masyarakat. Hal ini dapat dilihat antara lain dari banyaknya pengaduan, keluhan masyarakat baik yang disampaikan secara langsung kepada pimpinan unit pelayanan maupun melalui surat pembaca pada berbagai media massa. Dwiyanto (2006) “masyarakat saat ini masih merasakan prosedur dan mekanisme pelayanan yang berbelit-belit, tidak transparan, kurang informatif, kurang akomodatif dan kurang konsisten sehingga tidak menjamin kepastian hukum, waktu dan biaya pelayanan”. Di lain pihak masyarakat sebagai unsur utama yang dilayani belum memberikan kontrol yang efektif untuk menjadi unsur pendorong dalam upaya peningkatan kualitas pelayanan publik. Oleh karena itu mengelola pelayanan publik bukanlah hal yang mudah tetapi merupakan hal yang kompleks, kompleksitas itu bisa bermula dari beberapa faktor salah satunya yaitu lemahnya komunikasi antar lembaga pemerintah. Lemahnya komunikasi menjadi salah satu pemicu banyaknya persoalan yang sulit dan tidak kunjung bisa terpecahkan. Faktor kedua disebabkan dari tidak adanya Mou atau kesepakatan bersama. Mou sebagai dokumen yang memuat saling pengertian dan pemahaman para pihak sebelum dituangkan dalam perjanjian yang formal yang mengikat kedua belah pihak. Oleh sebab itu muatan Mou harus dituangkan kembali dalam perjanjian sehingga menjadi kekuatan yang mengikat. Faktor lainnya yaitu kurangnya Kerjasama antar daerah, dalam hal ini mengakibatkan, muncul beberapa gejala negatif yang meresahkan antara lain berkembangnya sentimen primordial, konflik antar daerah. Kerjasama antar daerah adalah suatu kerangka hubungan kerja yang dilakukan oleh dua daerah atau lebih, dalam posisi yang setingkat dan seimbang untuk mencapai tujuan bersama yaitu meningkatkan kesejahteraan rakyat. Kerjasama antar pemerintah daerah hanya dapat terbentuk dan berjalan apabila didasarkan pada adanya kesadaran bahwa daerah-daerah tersebut saling membutuhkan untuk mencapai satu tujuan. Oleh karena itu, inisiasi kerjasama antar daerah baru dapat berjalan dengan efektif apabila telah ditemukan kesamaan isu, kesamaan kebutuhan atau kesamaan permasalahan. Kesamaan inilah yang dijadikan dasar dalam mempertemukan daerah-daerah yang akan dijadikan mitra. Kerjasama antar daerah diharapkan menjadi salah satu metode inovatif dalam meningkatkan kualitas dan cakupan pelayanan public.

Maka dalam hal ini Pemerintah Provinsi Jawa Tengah bermaksud meningkatkan kualitas pelayanan publik yaitu transportasi massal berupa BRT. Sebelumnya Pemerintah Kota Semarang juga sudah melakukan pengoperasian BRT yang diberi nama BRT Trans Semarang yang saat ini sudah 7 koridor yang beroperasi di wilayah Kota Semarang dan tepatnya 7 Juli 2017 Pemerintah Provinsi Jawa Tengah juga meluncurkan BRT yang diberi nama BRT Trans Jateng koridor 1 Bawen – Tawang. Namun melihat pelayanan publik

tidaklah sederhana dengan adanya problem lalu timbul solusi, adanya kebutuhan timbul suatu pelayanan. Ketidak sederhanaan itu bisa kita lihat salah satunya dari pengoprasian BRT Trans Jateng koridor 1 Bawen-Tawang. Kebijakan BRT Trans Jateng koridor 1 Bawen-Tawang ini satu trayek dengan BRT Trans Semarang koridor 2 Ungaran-Terboyo yang lebih dahulu diresmikan pada Senin, 1 Oktober 2012. BRT Trans Jateng ini mengadopsi sistem yang sama dengan BRT Trans Semarang yakni shelter khusus tanpa shelter transit dan tanpa jalur khusus BRT. Dalam kebijakan oprasioanal BRT Trans Jateng koridor 1 ini dengan trayek yang berhimpitan dengan BRT Trans Semarang koridor 2 Ungaran - Terboyo, membuat BRT Trans Semarang khususnya koridor 2 Ungaran-Terboyo mengalami penurunan pendapatan rata-rata hingga -+ Rp.6 juta/hari dikarenakan trayek yang berhimpitan. Dalam hal ini bisa dilihat betapa sebuah pelayanan publik menimbulkan masalah baru, di satu sisi pelayanan publik bisa menyelesaikan masalah tetapi di sisi lain juga dapat menimbulkan masalah baru yaitu berupa kerugian.

Berdasarkan latar belakang masalah diatas, maka dapat dirumuskan permasalahan sebagai berikut : Bagaimana penjelas kerugian BRT Trans Semarang koridor 2 paska pengoprasian BRT Trans Jateng koridor 1 dari perspektif komunikasi dan kerjasama pemerintah daerah. Teori yang digunakan dalam penelitian ini yaitu; Komunikasi dan Kerjasama

## **Komunikasi**

Secara etimologis pengertian komunikasi adalah: “Komunikasi berasal dari bahasa latin; *communication* yang artinya; pergaulan, peran serta, kerjasama, yang bersumber dari istilah; *communis* yang artinya; sama makna” Onnong, dalam (Effendy, 1986 : 60). Jadi pengertian komunikasi dari aspek etimologis seperti yang dikemukakan ahli tersebut adalah; pergaulan, peran serta, kerjasama, yang juga mempunyai pengertian; sama-makna terhadap simbol yang digunakan.

Albig sebagaimana yang dikutip (Teguh Meinanda, 1981 : 8) adalah: “Komunikasi adalah proses penyampaian pendapat, pemikiran dan perasaan seseorang atau sekelompok orang kepada orang lain”.Dapat disimpulkan bahwa komunikasi adalah proses penyampaian gagasan, pikiran dari seseorang kepada orang lain dengan menggunakan simbol yang dapat dipahami dengan tujuan untuk mempengaruhi atau merubah sikapnya. Jadi dapat dikatakan bahwa komunikasi adalah suatu proses pengoperan gagasan, pendapat atau pemikiran dari seseorang kepada orang lain dengan menggunakan simbol yang dapat dipahami bersama.

Tujuan komunikasi pada umumnya adalah untuk mempengaruhi, membentuk pendapat atau merubah perilaku komunikan. pendapat yang dikemukakan Widjaja, (1986 : 10 – 11) adalah sebagai berikut:“a. Supaya pesan komunikasi atau informasi yang kita sampaikan dapat dimengerti. b. Memahami orang lain. c. Supaya gagasan kita dapat diterima orang lain. d. menggerakkan orang lain untuk melakukan sesuatu”. Dengan demikian dapatlah disimpulkan atau dirangkum bahwa tujuan komunikasi adalah memberikan pemahaman, dukungan gagasan dan berusaha untuk membentuk dan mempengaruhi komunikasi agar supaya bertindak sesuai dengan isi pesan komunikasi yang disampaikan komunikator. Tujuan komunikasi juga sering disimpulkan adalah untuk mencapai kesepahaman bersama antara komunikator dan komunikan.

Canel dan Sanders dalam (Government Communication: An Emerging Field in Political Communication Research (2011 : 85-86)). *Government communication refers to the aims, role and practice of communication implemented by executive politicians and officials of public institutions in the service of a political rationale, and that are themselves constituted on the basis of the people's indirect or direct consent and are charged to enact their will.* Hal ini memiliki pengertian bahwa komunikasi pemerintahan mengacu pada tujuan, peran dan

praktek komunikasi yang dilaksanakan oleh politisi eksekutif dan pejabat dari lembaga-lembaga publik lainnya dalam kerangka pelayanan pemikiran politik, dan yang sendirinya merupakan atas dasar persetujuan langsung atau tidak langsung rakyat dan dibebankan untuk memberlakukan mereka.

Strömbäck and Kioussis (2011) dalam (Canel dan Sanders melalui Introduction : Mapping the Fields of Government Communication (2013 : 4)) : Mereka mendefinisikan komunikasi pemerintahan dalam kerangka political public relations. *Political public relations is the management process by which an organization or individual actor for political purposes, through purposeful communication and action, seeks to influence and to establish, build, and maintain beneficial relationships and reputations with its key publics to help support its mission and achieve its goals.* Public relations politik adalah suatu proses manajemen yang dilakukan oleh suatu organisasi atau individu untuk tujuan politik, melalui komunikasi serta tindakan yang memiliki tujuan, untuk mempengaruhi dan untuk melepaskan, membangun, dan mengelola hubungan yang menguntungkan dan reputasi dengan publik untuk mendukung misi dan mencapai tujuan yang dimiliki.

Kualitas suatu komunikasi pemerintahan sangat penting bagi kesejahteraan manusia oleh karena itu pemerintah harus terlibat secara konstan dalam proses pertukaran informasi dan komunikasi mengenai kebijakan, ide atau gagasan, keputusan antara pemerintah dan yang diperintah atau warga Negara.

Komunikasi pemerintahan memiliki beberapa prinsip, yaitu :

1. Keterbukaan.
2. Komunikasi dengan publik dilakukan secara langsung.
3. Keterlibatan dengan masyarakat sebagai bagian dari pembentukan kebijakan dan pengiriman.
4. Presentasi positif dari kebijakan pemerintah dan prestasi yang telah dicapai.
5. Menggunakan seluruh saluran komunikasi yang dianggap relevan, tidak hanya terbatas pada media massa nasional.
6. Melakukan komunikasi lintas departemen yang terkoordinasi mengenai suatu isu, bukan menciptakan konflik atau duplikasi pesan.
7. Mendorong kenetralan posisi politik aparatur pemerintah.

Berdasarkan konsep Onong Uchjana Effendy di dalam bukunya yang berjudul Ilmu Komunikasi: Teori dan Praktek (2003) terkait enam elemen penting dalam komunikasi sebagai berikut:

1. *People* (Komunikator). Elemen ini menghendaki adanya komunikasi yang melibatkan orang, bisa antar pribadi, kelompok kecil atau publik.
2. *Message* (Pesan). Di dalam elemen ini bermaksud menyampaikan pesan dan hal-hal kepada komunikan atau pihak – pihak yang menerima pesan
3. *Channel* (Sarana Komunikasi). Di dalam elemen ini sarana komunikasi yang digunakan
4. *Noise* (Gangguan). Dalam elemen ini terdapat gangguan-gangguan yang muncul pada saat melakukan komunikasi baik internal maupun eksternal.
5. *Feedback* (Umpan Balik). Elemen ini merupakan umpan balik yang diberikan penerima kepada pengirim setelah menerima pesan.
6. *Effect* (Efek). Elemen ini merupakan hasil interaksi dalam proses komunikasi dan sangat penting untuk mengetahui berhasil atau tidaknya komunikasi yang diinginkan

Hakekat komunikasi pemerintahan adalah menjamin berjalannya fungsi pemerintahan melalui keterampilan berkomunikasi, terkait kepentingan masyarakat untuk mencapai tingkat kesejahteraan hidup sebaik-baiknya dengan tidak merugikan pihak manapun (Hasan, 2005).

Fungsi komunikasi pemerintahan adalah sebagai berikut :

1. Memberikan informasi kepada publik.
2. Menjelaskan dan mendukung suatu keputusan yang telah ditetapkan.
3. Mempertahankan nilai-nilai dan mempromosikan perilaku yang bertanggung jawab.
4. Memfasilitasi dialog antara institusi dan warga negara.

Pemerintahan tidak luput dari berbagai hambatan. Simon, Smithburg, dan Thomson dalam (*Handbook of Administrative Communication*) menyebutkan hambatan-hambatan komunikasi pemerintahan, yaitu hambatan bahasa, kerangka referensi, jarak status, jarak geografis, perlindungan diri dari inisiator, tekanan pekerjaan lainnya, dan pembatasan yang disengaja pada komunikasi :

1. Hambatan bahasa – Penggunaan bahasa yang tidak sesuai dan tidak dipahami oleh penerima pesan dapat menghambat komunikasi.
2. Kerangka referensi – Setiap orang memiliki kerangka referensi yang berbeda dan dapat mempengaruhi efektivitas pesan yang disampaikan.
3. Jarak status – Hal ini berhubungan dengan hambatan dalam pola komunikasi organisasi yang dianut oleh organisasi pemerintahan.
4. Jarak geografis – Jarak geografis yang sangat lebar antara pemerintah dan warga Negara dapat menghambat komunikasi pemerintahan.
5. Perlindungan diri dari inisiator – Berkaitan dengan kesediaan penerimaan pesan yang dilakukan oleh penerima pesan.
6. Tekanan pekerjaan lainnya – Tekanan pekerjaan yang dialami dapat menyebabkan hilang prioritas terhadap pengiriman dan penerimaan pesan.
7. Pembatasan yang disengaja pada komunikasi – Berkaitan dengan sensor yang dilakukan oleh pemerintah terhadap pengiriman dan penerimaan pesan.

## **Kerjasama Pemerintah Daerah**

Kerjasama merupakan salah satu bentuk interaksi sosial. Menurut Abdulsyani, kerjasama adalah suatu bentuk proses sosial, dimana didalamnya terdapat aktivitas tertentu yang ditunjukkan untuk mencapai tujuan bersama dengan saling membantu dan saling memahami aktivitas masing-masing. Kerjasama juga diartikan sebagai kegiatan yang dilakukan secara bersama-sama dari berbagai pihak untuk mencapai tujuan bersama. Sebagaimana dikutip oleh Abdulsyani, Roucek dan Warren, mengatakan bahwa kerjasama berarti bersama-sama untuk mencapai tujuan bersama. Ia adalah satu proses sosial yang paling dasar. Biasanya kerjasama melibatkan pembagian tugas, dimana setiap orang mengerjakan setiap pekerjaan yang merupakan tanggung jawabnya demi tercapainya tujuan bersama.

Sedangkan Kerjasama daerah merupakan wahana dan sarana untuk lebih memantapkan hubungan dan keterikatan daerah yang satu dengan daerah yang lain dalam kerangka Negara Kesatuan Republik Indonesia, menyerasikan pembangunan daerah, mensinergikan potensi antar daerah dan/atau dengan pihak ketiga serta meningkatkan pertukaran pengetahuan, teknologi dan kapasitas fiskal. Melalui kerja sama daerah juga diharapkan dapat mengurangi kesenjangan daerah dalam penyediaan pelayanan umum khususnya yang ada di wilayah terpencil, perbatasan antar daerah dan daerah tertinggal sebagaimana dimaksudkan PP Nomor 50 tahun 2007 tentang Tata Cara Pelaksanaan Kerjasama Daerah. Intinya daerah harus memiliki inisiatif untuk membaca potensi daerahnya -sebagaimana urusan wajib maupun pilihan yang telah menjadi kewenangannya- yang dapat dikembangkan melalui kerjasama daerah dan/atau pihak ketiga yang pada hakikatnya demi peningkatan kesejahteraan masyarakat. Inisiatif Pemerintah Daerah untuk melaksanakan kerjasama bahkan telah diprakarsai sebelum ditetapkannya PP nomor 50 tahun 2007, artinya dengan hanya mempedomani Undang-undang nomor 32 tahun 2004, daerah telah berinisiatif untuk

melakukan perjanjian kerjasama dengan daerah lainnya dan/atau pihak ketiga oleh karena desakan hati nurani untuk segera mensejahterakan masyarakatnya.

Pelaksanaan kerjasama daerah sebagaimana PP nomor 50 tahun 2007 harus memenuhi Prinsip-prinsip sebagai berikut :

1. Efisiensi; adalah upaya pemerintah daerah melalui kerja sama untuk menekan biaya guna memperoleh suatu hasil tertentu atau menggunakan biaya yang sama tetapi dapat mencapai hasil yang maksimal.
2. Efektivitas; adalah upaya pemerintah daerah melalui kerja sama untuk mendorong pemanfaatan sumber daya para pihak secara optimal dan bertanggungjawab untuk kesejahteraan masyarakat.
3. Sinergi; adalah upaya untuk terwujudnya harmoni antara pemerintah, masyarakat dan swasta untuk melakukan kerja sama demi terwujudnya kesejahteraan masyarakat.
4. Saling menguntungkan; adalah pelaksanaan kerja sama harus dapat memberikan keuntungan bagi masing-masing pihak dan dapat memberikan manfaat bagi masyarakat.
5. Kesepakatan bersama; adalah persetujuan para pihak untuk melakukan kerja sama
6. Itikad baik; adalah kemauan para pihak untuk secara sungguh-sungguh melaksanakan kerja sama.
7. Mengutamakan kepentingan nasional dan keutuhan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia; adalah seluruh pelaksanaan kerja sama daerah harus dapat memberikan dampak positif terhadap upaya mewujudkan kemakmuran, kesejahteraan masyarakat dan memperkuat Negara Kesatuan Republik Indonesia.
8. Persamaan kedudukan; adalah persamaan dalam kesederajatan dan kedudukan hukum bagi para pihak yang melakukan kerja sama daerah.
9. Transparansi; adalah adanya proses keterbukaan dalam kerja sama daerah.
10. Keadilan; adalah adanya persamaan hak dan kewajiban serta perlakuan para pihak dalam melaksanakan kerja sama daerah.
11. Kepastian hukum; adalah bahwa kerja sama yang dilakukan dapat mengikat secara hukum bagi para pihak yang melakukan kerja sama daerah.

Kerjasama daerah juga merupakan solusi atas masalah beban pembiayaan yang begitu berat bagi suatu daerah, sehingga pembiayaan dan resiko dapat ditanggung oleh daerah yang melakukan kerjasama menjadi lebih ringan. Namun bila demikian halnya mengapa setiap daerah belum mengoptimalkan kerjasama daerah demi peningkatan kesejahteraan masyarakatnya?

Adapun beberapa hambatan yang mengakibatkan belum optimalnya dilaksanakan kerjasama daerah sebagai berikut :

1. Belum tergalinya potensi yang dimiliki oleh daerah, sehingga daerah belum mengenal sejauhmana kemampuan daerahnya dalam memanfaatkan potensi yang dimiliki.
2. Pemerintah daerah belum memahami urusan-urusan yang menjadi kewenangannya yang dapat dijadikan objek kerjasama, dan subjek yang akan diajak melakukan kerjasama serta manfaat yang didapatkan sebagai hasil dari kerjasama.
3. Egoisme kedaerahan yang selalu ingin mendominasi dan merasa sebagai daerah yang lebih superior sehingga beranggapan tidak perlunya kerjasama dengan daerah lain, toh permasalahan dapat diselesaikan secara internal daerahnya sendiri.
4. Ketakutan akan justru terjadinya konflik antar daerah atau perselisihan dan kerugian bila hasil kerjasama ternyata melenceng dari harapan.
5. Political will maupun produk hukum yang dibuat oleh kepala daerah dan DPRD yang tidak sejalan dengan semangat kerjasama daerah.

Di dalam kerjasama pastinya juga terdapat sebuah kemitraan. Kemitraan merupakan istilah gotong royong atau kerjasama dari berbagai pihak, baik secara individual maupun

kelompok. Menurut Notoatmodjo, kemitraan adalah suatu kerja sama formal antara individu-individu, kelompok-kelompok atau organisasi-organisasi untuk mencapai suatu tugas atau tujuan tertentu. Menurut Muhammad Jafar Hafsah dalam (Kemitraan Usaha, 2000), kemitraan adalah suatu strategi bisnis yang dilakukan oleh dua pihak atau lebih dalam jangka waktu tertentu untuk meraih keuntungan bersama dengan prinsip saling membutuhkan dan saling membesarkan.

Lan Lion dalam (Linton L, Parthnership Modal Ventura ) mengatakan bahwa kemitraan adalah suatu sikap menjalankan bisnis yang diberi ciri dengan hubungan jangka panjang, suatu kerjasama bertingkat tinggi, saling percaya, dimana pemasok dan pelanggan berniaga satu sama lain untuk mencapai tujuan bisnis bersama. Menurut Louis E. boone dan david L. Kurtz dalam (Pengantar Bisnis, 2002) kemitraan juga termasuk partnership merupakan afiliasi dari dua atau lebih perusahaan dengan tujuan bersama, yaitu saling membantu dalam mencapai tujuan bersama.

Untuk membangun sebuah kemitraan, harus didasarkan pada hal-hal berikut:

1. Kesamaan perhatian (common interest) atau kepentingan,
2. Saling mempercayai dan saling menghormati
3. Tujuan yang jelas dan terukur
4. Kesiediaan untuk berkorban baik, waktu, tenaga, maupun sumber daya yang lain.

Wibisono merumuskan 3prinsip penting dalam pelaksanaannya. prinsip-prinsip kemitraan ini adalah

1. Persamaan atau *equality*
2. Keterbukaan atau *transparancy*
3. Saling menguntungkan atau *mutual benefit*

Metode Penelitian yang penulis gunakan adalah Kualitatif deskriptif dengan teknik pengumpulan data berupa Observasi, Wawancara dan Dokumentasi. Dasar peneliti menggunakan pendekatan kualitatif adalah mengidentifikasi masalah dari pelaksanaan operasional BRT Trans Jateng koridor 1 Bawen – Tawang yang merugikan BRT Trans Semarang koridor 2 Ungaran – Terboyo dilihat dari aspek komunikasi dan kerjasama antar pemerintah daerah

## **Analisis kerugian dalam pengelolaan BRT Trans Semarang koridor 2 Ungaran – Terboyo paska beroperasinya BRT Trans Jateng koridor 1 Bawen – Tawang**

### **Pelaksanaan BRT Trans Semarang dari tahun 2012-2018**

Pelaksanaan BRT Trans Semarang merupakan program dari Pemerintah Kota Semarang melalui Dinas Perhubungan Kota Semarang. BRT Trans Semarang merupakan salah satu sarana transportasi massal yang dimaksudkan guna mengurangi kemacetan di Kota Semarang. BRT Trans Semarang pertama kali diluncurkan oleh Pemerintah kota Semarang pada 2 Mei 2009 bertepatan dengan hari jadi Kota Semarang yang ke 462. Keputusan Walikota Semarang Nomor 551.2/147/2010 tentang Penetapan Unit Pelaksana Teknis Dinas (UPTD) Terminal Mangkang Kota Semarang sebagai Pengelola Bus Rapid Transit (BRT) di Kota Semarang. Terkait pengoperasian BRT Trans Semarang sendiri itu mengacu amanah UU no 22 tahun 2009, dimana salah satu pasal 158 pemerintah wajib menyelenggarakan moda transportasi massal. Selain itu juga UU no 22 tahun 2009 tersebut terkait angkutan jalan dan lalu lintas yang saat ini RPJMD Pemerintah Kota Semarang. Pada tahun 2012 BRT Trans Semarang meluncurkan koridor 2 dengan trayek Ungaran – Terboyo dengan jarak tempuh 30km yang dilayani 24 armada bus sedang. BRT Trans Semarang memilih trayek koridor 2 Ungaran –

Terboyo karena permintaan dari Pemerintah Kabupaten Semarang untuk dilayani sampai dengan Ungaran. BRT Trans Semarang diharapkan dapat melayani mobilitas masyarakat Kota Semarang baik di wilayah industri sampai ada wilayah pendidikan seperti kalangan pelajar dan kalangan umum dengan harga tiket pelajar Rp.1000 dan Umum Rp.3500. dalam penetapan tarif BRT Trans Semarang diatur dalam Peraturan Walikota Semarang No.16A tahun 2017 tentang tarif BRT.

Sebagai moda transportasi yang berorientasi pada layanan, BRT Trans Semarang memberikan layanan dengan sebaik-baiknya dan sudah berdasarkan dengan pelayanan standar BRT yang dapat memenuhi semua kalangan masyarakat. BRT Trans Semarang ini merupakan moda transportasi massal berbasis BRT pertama di Kota Semarang, oleh karena itu banyak masyarakat yang berantusias untuk menggunakan BRT Trans Semarang, selain nyaman, efisien dan efektif, BRT Trans Semarang juga memberikan tarif yang sangat terjangkau untuk memenuhi kebutuhan di segala golongan masyarakat baik pelajar maupun buruh pabrik dibandingkan dengan moda transportasi lainnya. Disini dapat dilihat dari jumlah pendapatan BRT Trans Semarang koridor 2 Ungaran – Terboyo dari awal operasional hingga saat ini pendapatan dari tahun ke tahun terus meningkat

**Tabel 1**

**Jumlah pendapatan BRT Trans Semarang koridor 2 Ungaran – Terboyo  
tahun 2012 – 2018**

Tahun	Pendapatan
2012	437.296.500
2013	4.988.584.500
2014	6.737.219.000
2015	7.885.365.000
2016	7.307.850.500
2017	6.880.759.500
2018	6.646.137.483

*Sumber : Load factor BLU UPTD Trans Semarang*

Berdasarkan tabel 1 di atas dapat dilihat pendapatan BRT Trans Semarang koridor 2 dari tahun 2012 pada saat awal pengoperasian hingga tahun 2016 mengalami kenaikan secara signifikan, disini dapat dilihat bahwa BRT Trans Semarang koridor 2 dapat diterima masyarakat dengan baik. Namun pada tahun 2017 hingga 2018 pendapatan BRT Trans Semarang koridor 2 Ungaran – Terboyo mengalami penurunan 0,96% dikarenakan Pemerintah Provinsi Jawa Tengah saat itu juga mengoperasikan transportasi massal BRT yakni BRT Trans Jateng koridor 1 dengan trayek Bawen - Tawang.

**Pelaksanaan BRT Trans Jateng 2017 - 2018**

Berjalannya waktu tepatnya pada 7 Juli 2017 Pemerintah Provinsi Jawa Tengah juga meluncurkan moda transportasi massal yaitu BRT, yang di beri nama BRT Trans Jateng koridor 1 Bawen - Tawang yang di resmikan oleh Gubernur Jawa Tengah Ganjar Pranowo di Terminal Bawen. Gagasan pertama BRT Trans Jateng merupakan ide dari Gubernur Jawa Tengah Ganjar Pranowo di tahun 2014 dan baru di laksanakan pada tahun 2017. Dioperasikannya BRT Trans Jateng ini sebagai bentuk penerapan UU No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah Pasal 139 ayat (2), dimana pemerintah daerah wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan barang antarkota dalam provinsi.



BRT Trans Jateng saat ini memiliki 2 koridor yakni koridor 1 Bawen -Tawang dan koridor 2 Purwokerto – Purbalingga yang dilayani dari pukul 05.30 – 19.30 dengan tarif sesuai Pergub No 29 Tahun 2017 tentang tarif BRT pada saat awal mula beroperasi pelajar Rp.1000 dan Umum Rp.3500. namun mulai 1 April 2019 untuk tiket BRT Trans Jateng ada kenaikan yaitu pelajar Rp.2000 dan umum Rp.4000. pendapatan BRT Trans Jateng perharinya di setorkan di Kas Daerah Pemerintah Provinsi Jawa Tengah dan tidak dikelola sendiri. Disetorkan sesuai pendapatan perhari mendapatkan berapa juta dan dalam menyetorkan pendapatan ke Kasda Provinsi

Pengoperasian BRT Trans Jateng ini disambut masyarakat dengan baik, dimana trayek Bawen – Tawang ini menggabungkan dua kota yaitu Kabupaten Semarang dan Kota Semarang serta dua simpul transportasi yakni Terminal Bawen dan Stasiun Tawang juga melewati kawasan industri sehingga dapat memenuhi kebutuhan semua masyarakat baik buruh ataupun pelajar. Dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

**Tabel 2**  
**Pendapatan BRT Trans Jateng Koridor 1 Bawen – Tawang tahun 2017-2018**

Tahun	Jumlah Pendapatan
2017	1.958.450.000
2018	5.366.367.000

*Sumber : BRT Trans Jateng*

Peresmian beroperasinya pada 7 juli 2017 BRT Trans Jateng koridor 1 memberikan pelayanan gratis selama 3 hari mulai sejak tanggal launching 7 Juli - 9 Juli 2017. Diharapkan masyarakat dapat menikmati fasilitas gratis ini dan memberikan masukan terkait pelayanan dan pengembangan BRT Trans Jateng. Oleh karena itu langsung di sambut baik oleh masyarakat yang berantusias menggunakan BRT Trans Jateng untuk memenuhi kebutuhan mereka. Hal ini dapat dilihat dari jumlah pendapatan BRT Trans Jateng koridor 1 Bawen – Tawang tahun 2017, pada saat beroperasi pada 7 Juli hingga Desember selama 6 bulan BRT Trans Jateng koridor 1 memperoleh pendapatan Rp. 1.958.450.00 dan pendapatan BRT Trans Jateng koridor 1 Bawen – Tawang terus mengalami kenaikan dengan presentasi 2,74% yaitu Rp.5.366.367.000 di tahun 2018.

### **Perbandingan Pendapatan BRT Trans Semarang dan BRT Trans Jateng**

Perbedaan BRT Trans Jateng dengan BRT Trans Semarang yaitu BRT Trans Jateng merupakan transportasi aglomerasi milik Pemerintah Provinsi Jawa Tengah yang dapat beroperasi di seluruh wilayah Jawa Tengah dengan memberikan layanan yang menghubungkan 2 kota dari kota satu ke kota lainnya yang berada di Jawa Tengah, sedangkan BRT Trans Semarang merupakan transportasi milik Pemerintah Kota Semarang dan hanya boleh beroperasi di dalam Kota Semarang saja. Dengan berjalannya kedua moda transportasi massal yakni BRT Trans Semarang dan BRT Trans Jateng di wilayah Kota Semarang dan daerah sekitarnya dengan ini pemerintah berharap dapat mengurangi kemacetan dengan cara mengubah mindset masyarakat agar beralih dari kendaraan pribadi ke moda transportasi massal yaitu BRT, karena BRT merupakan moda transportasi yang efisien, efektif, terjangkau dan mementingkan dalam segi pelayanan dibandingkan dengan transportasi lainnya yang berada di jalur BRT tersebut. Pemerintah juga berharap kedua moda transportasi BRT Trans Semarang dan BRT Trans Jateng untuk saling berkerjasama dalam memenuhi kebutuhan masyarakat dan saling berkoneksi.

Namun dalam pengoperasian kedua moda transportasi BRT tersebut tidak sesuai dengan apa yang diharapkan, justru dengan adanya kebijakan BRT Trans Jateng khususnya koridor 1 yakni Bawen – Tawang justru membuat BRT Trans Semarang koridor 2 Ungaran – Terboyo mengalami kerugian karena pendapatannya menurun rata-rata Rp 6 juta /hari dikarenakan jalur keduanya berhimpitan. Diakibatkan jalur dilayani oleh dua BRT sehingga dampak yang muncul dapat merugikan salah satu BRT. Adhe Bakti selaku Kepala BLU Trans Semarang dikutip dalam (Radar Semarang, 28/08/2017) juga menjelaskan BRT Trans Jateng yang sekarang beroperasi koridor 1 yakni jurusan Terminal Bawen – Tawang Semarang, trayeknya bergesekan secara langsung dengan Koridor II Trans Semarang. Selanjutnya Adhe Bakti juga menjelaskan bahwa BRT Trans Semarang saat ini berbentuk Badan Layanan Umum (BLU). Jadi artinya, BRT Trans Semarang menggaji karyawannya dengan pendapatan tiket. Per karyawan dengan gaji UMR Kota Semarang Rp 2.125.000.

Karena itu Adhe Bakti juga berharap agar rencana BRT Trans Jateng yang akan mengoperasikan koridor baru, yakni Simpang Lima Semarang – Terminal Bahurekso Kendal, perlu ditinjau ulang agar tidak ada lagi trayek yang berhimpitan. Penumpang BRT Trans Semarang memang kebanyakan juga berasal dari daerah-daerah penyangga, yakni Ungaran, Demak, dan Kendal. Karena itu, BRT Trans Semarang berharap operasional BRT Trans Jateng ini perlu dilakukan evaluasi.

Penurunan pendapatan yang di alami oleh BRT Trans Semarang koridor 2 setelah beroperasinya kebijakan dari Pemerintah Provinsi mengenai BRT Trans Jateng koridor 1 yang trayeknya berhimpitan dapat dilihat pada tabel jumlah pendapatam setelah adanya BRT Trans Jateng pada 2017 mengalami penurunan.

**Tabel 3**  
**Pendapatan BRT Trans Semarang koridor 2 tahun 2017-2018**

<b>Tahun</b>	<b>Jumlah Pendapatan</b>
2017	6.880.759.500
2018	6.646.137.483

*Sumber : Load Factor BLU Trans Semarang*

Dari tabel di atas dapat diketahui adanya penurunan pendapatan BRT Trans Semarang koridor 2 tahun 2017 – 2018 setelah adanya operasional BRT Trans Jateng koridor 1 Bawen-Tawang yang jalur keduanya berhimpitan dan menurun dengan presentase 0,96% . Sedangkan untuk pendapatan BRT Trans Jateng koridor 1 tahun 2017 -2018 mengalami kenaikan dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel 2**  
**Pendapatan BRT Trans Jateng Koridor 1 Bawen – Tawang tahun 2017-2018**

<b>Tahun</b>	<b>Jumlah Pendapatan</b>
2017	1.958.450.000
2018	5.366.367.000

*Sumber : BRT Trans Jateng*

Dari Tabel diatas dapat dilihat saat awal beroperasi pada 7 Juli 2017 hingga 2018 pendapatan BRT Trans Jateng koridor 1 terus menerus mengalami kenaikan dengan presentase 2,74% pada tahun pertama operasional.

## **Analisis Pendapatan BRT Trans Jateng dan BRT Trans Semarang**

Penurunan pendapatan yang dialami oleh BRT Trans Semarang koridor 2 memang terjadi karena adanya operasional BRT Trans Jateng koridor 1 Bawen – Tawang karena trayek keduanya berhimpitan. Diakibatkan jalur dilayani oleh dua BRT sehingga dampak yang muncul dapat merugikan salah satu BRT. Bahkan tidak hanya BRT Trans Semarang saja yang dirugikan, pada awal akan ada pengoperasian BRT Trans Jateng koridor 1 Bawen – Tawang banyak supir angkutan, minibus dan transportasi massal lainnya yang beroperasi di trayek tersebut juga melakukan demo kepada pihak BRT Trans Jateng bahkan banyak shelter-shelter BRT yang baru dibangun juga dirusak sebagai bentuk penolakan. Banyak yang melakukan demo dikarenakan ketakutan pengusaha angkutan dan supir pendapatannya menurun hingga menyebabkan kerugian. Hingga saat beroperasinya BRT Trans Jateng koridor 1 Bawen – Tawang akhirnya yang ditakutkan oleh pengusaha angkutan dan supir pun itu terwujud yaitu dari angkutan Prona yang beroperasi dari Ambarawa – Ungaran. Gesekan antara Trans Jateng Koridor 1 dan Prona ini dimulai dari Bawen sampai ke Ungaran. Dikutip dalam (Kurniawan, Sheh Zaezen, 2018) Dampak dari gesekan tersebut berpengaruh pada pendapatan dari angkutan Prona yang sebelum BRT Trans Jateng Koridor 1 dioperasikan bisa mencapai lebih dari Rp200.000,- sedangkan setelah adanya BRT berkurang menjadi Rp150.000-Rp160.000,-saja. Berkurangnya pendapatan ini disebabkan menurunnya jumlah penumpang yang didominasi oleh buruh pabrik yang sekarang beralih ke BRT karena fasilitas dan tarif yang diberikan BRT Trans Jateng lebih menguntungkan bagi buruh. Perlu diketahui tarif Trans Jateng untuk buruh hanya Rp1.000 dibandingkan dengan Prona yang membantrol tarif sebesar Rp3.000-Rp.5000.

Selain itu juga minibus Putra Palagan yang sudah lebih dulu beroperasi. Menurunnya pendapatan minibus Putra Palagan disebabkan oleh gesekan rute dengan BRT Trans Jateng Koridor 1 mulai dari Bawen sampai Semarang. Akibat dari gesekan tersebut, minibus Putra Palagan mengaku jika pendapatan mereka turun secara drastis. Sebelum BRT Trans Jateng Koridor 1 dioperasikan, uang setoran mereka bisa mencapai lebih dari Rp200.000,- sedangkan setelah dioperasikannya BRT Trans Jateng paling banyak hanya Rp150.000,-. Uang tersebut belum termasuk untuk biaya bahan bakar, service, dsb. Pendapatan mereka diperoleh berdasarkan seberapa banyak uang setoran yang mereka berikan ke pemilik Putra Palagan. Mereka mengaku jika setelah BRT Trans Jateng Koridor 1 dioperasikan, gaji mereka perharinya berkisar antara Rp20.000,-Rp50.000,- saja. Sehingga dapat disimpulkan bahwa penurunan pendapatan BRT Trans Semarang koridor 2 Ungaran – Terboyo memang dikarenakan oleh adanya operasional BRT Trans Jateng koridor 1 Bawen – Tawang yang trayeknya berhimpitan. Karena tidak hanya BRT Trans Semarang koridor 2 Ungaran – Terboyo saja yang mengalami penurunan bahkan seperti angkutan pronas yang berhimpitan dari Bawen - Ungaran dan mini bus Putra Palagan yang berhimpitan dari Bawen - Semarang juga mengalami penurunan pendapatan karena trayek yang berhimpitan dengan BRT Trans Jateng koridor 1 Bawen – Tawang.

## **Komunikasi antara BRT Trans Jateng dan BRT Trans Semarang**

Komunikasi dalam suatu lembaga pemerintah sangat penting bagi kehidupan bermasyarakat, khususnya pada suatu lembaga baik lembaga pemerintah maupun lembaga non-pemerintah. Dalam hal ini suatu komunikasi menjadi hal yang sangat kompleks, karena suatu komunikasi menjadi hal yang utama dalam membangun suatu relasi ataupun kerjasama ke berbagai pihak. Pada saat pertama kali akan adanya kebijakan operasional BRT Trans Jateng koridor 1 Bawen – Tawang, Pemerintah Provinsi Jawa Tengah beserta dengan Dinas Perhubungan Provinsi disini bermaksud untuk mengoperasionalkan BRT Trans Jateng koridor 1 Bawen – Tawang. Disini Pemerintah Provinsi mengadakan sosialisasi guna pemberitahaun kepada pihak-pihak yang mempunyai kepentingan maupun layanan di trayek Bawen – Tawang tersebut. Aktor –

aktor yang terlibat dalam proses komunikasi ini yaitu Pemerintah Kota Semarang, BLU UPTD Trans Semarang, dan para pengusaha angkutan.

Pemerintah Provinsi melakukan sosialisasi bermaksud untuk memberitaukan jika akan adanya kebijakan pengoperasionalan BRT Trans Jateng koridor 1 dengan Trayek Bawen – Tawang dan akan diresmikan pada 7 Juli 2017. Gagasan ini pertama kali merupakan ide dari Gubernur Jawa Tengah Ganjar Pranowo ditahun 2014 namun baru terealisasi pada Juli 2017. Pemerintah provinsi mempercayakan gagasan BRT Trans Jateng ini kepada Dinas Perhubungan Provinsi Jateng untuk pengoperasian BRT Trans Jateng koridor 1 Bawen – Tawang, BRT Trans Jateng memilih koridor 1 Bawen – Tawang karena faktor perijinan dan kebutuhan yang berada di Kabupaten Semarang yang sudah terlebih dahulu mendapatkan pengijinan, sebelumnya BRT Trans Jateng juga memilih trayek – trayek yang lainnya namun yang disetujui dan yang mendapatkan perijinan pertama pada trayek Bawen – Tawang.

Dari komunikasi yang telah dilakukan oleh Pemerintah Provinsi dengan Pemerintah Kota Semarang BLU UPTD Trans Semarang BRT Trans Jateng mendapatkan *feedback* baik dari BRT Trans Semarang maupun dari Pengusaha angkutan untuk mau melakukan kerjasama kepada BRT Trans Jateng. Kerjasama dengan BRT Trans Semarang dengan pemanfaatan sarana dan prasarana BRT yaitu pemanfaatan shelter bersama. Hambatan yang muncul pada saat melakukan komunikasi bersama pihak Pemerintah Kota Semarang, BRT Trans Semarang dan juga pada pengusaha angkutan. tentunya adanya kekhawatiran dari Pemerintah Kota Semarang yang muncul pada saat pengoperasionalan BRT Trans Jateng koridor 1 nantinya pada trayek Bawen – Tawang, karena pada trayek tersebut sudah ada layanan dari BRT Trans Semarang koridor 2 jadi jika satu trayek ada 2 layanan cepat atau lambat pastinya akan muncul sebuah masalah. Namun bagi BRT Trans Semarang pada saat akan ada pengoperasionalan BRT Trans Jateng pertamakali justru didukung oleh BRT Trans Semarang karena BRT Trans Jateng merupakan program dari Pemerintah Provinsi dan BRT Trans Semarang juga dari Pemerintah Kota Semarang dan sama – sama merupakan transportasi massal berbasis BRT sehingga harapan kedepannya dapat saling berkoneksi.

Namun kenyataannya tidak semua komunikasi antar pemerintah daerah itu berjalan dengan baik. Seperti halnya kasus yang terjadi pada moda transportasi massal yakni BRT Trans Semarang koridor 2 Ungaran – Terboyo dengan BRT Trans Jateng koridor 1 Bawen - Tawang. Dengan minimnya suatu komunikasi sehingga adanya kesalahpahaman yang terjalin di antara BRT Trans Semarang dengan BRT Trans Jateng menyebabkan BRT Trans Semarang khususnya koridor 2 Ungaran – Terboyo mengalami penurunan pendapatan rata – rata Rp 6 juta perhari setelah adanya pengoprasian BRT Trans Jateng koridor 1 Bawen – Tawang yang jalur keduanya berhimpitan.

### **Kerjasama antara BRT Trans Jateng dengan BRT Trans Semarang**

Kerjasama antar lembaga pemerintah hanya dapat terbentuk dan berjalan apabila didasarkan pada adanya kesadaran bahwa keduanya saling membutuhkan untuk mencapai satu tujuan. Oleh karena itu, inisiasi kerjasama antar lembaga pemerintah baru dapat berjalan dengan efektif apabila telah ditemukan kesamaan isu, kesamaan kebutuhan atau kesamaan permasalahan. Kesamaan inilah yang dijadikan dasar dalam mempertemukan suatu hal-hal yang akan dijadikan mitra. Dalam hal ini pelaksanaan kerjasama pertama kali berawal dari hasil sosialisasi antara Pemerintah Provinsi Jawa Tengah dengan Pemerintah Kota Semarang pada saat awal akan adanya operasional BRT Trans Jateng. Dimana BRT Trans Semarang dan BRT Trans Jateng ini sama-sama moda transportasi milik pemerintah berbasis BRT, dengan misi yang sama untuk memberi pelayanan bagi masyarakat. Sehingga BRT Trans Jateng dengan BRT Trans Semarang melakukan kerjasama dimana latar belakang dari kerjasama ini karena sama – sama merupakan moda transportasi publik milik pemerintah yang efisien, efektif dan

terjangkau untuk memenuhi kebutuhan masyarakat, selain itu sama-sama memberikan pelayanan yang prinsip utamanya adalah memberikan pelayanan kepada masyarakat dengan tujuan mengubah mindset masyarakat untuk beralih dari kendaraan pribadi ke moda transportasi massal yakni BRT dengan misi yang sama, misi pelayanan terhadap masyarakat.

Pemanfaatan sarana dan prasarana bersama ini yang sudah berjalan hanya masih sebatas pemanfaatan shelter saja, untuk para penumpang yang ingin transit dan berganti layanan dari BRT Trans Jateng ke BRT Trans Semarang juga masih dikenakan biaya kembali. Namun kerjasama ini justru membuat salah satu pihak mengalami kerugian yaitu pihak BRT Trans Semarang koridor 2 mengalami penurunan pendapatan sehingga menyebabkan kerugian. Penurunan pendapatan ini dapat dilihat pada tabel pendapatan BRT Trans Semarang koridor 2 tahun 2016 sebelum dan 2018 setelah adanya pengoperasian BRT Trans Jateng koridor 1.

**Tabel 3**

**Pendapatan BRT Trans Semarang koridor 2 tahun 2016 dan 2018**

Tahun	Pendapatan
2016	7.307.850.500
2018	6.646.137.483

*Sumber : BLU Trans Semarang*

Dapat kita lihat pada tabel di atas pendapatan BRT Trans Semarang koridor 2 tahun 2016 sebelum adanya BRT Trans Jateng koridor 1 pendapatan tahun 2016 mendapatkan Rp.7.307.850.500, lalu pada tahun 2017 kebijakan BRT Trans Jateng koridor 1 mulai beroperasi karena trayek berhimpitan sehingga membuat BRT Trans Semarang koridor 2 pendapatannya menurun dan di tahun 2018 pendapatan BRT Trans Semarang koridor 2 terus menurun secara drastis yaitu menjadi Rp.6.646.137.483. Penurunan pendapatan yang dialami oleh BRT Trans Semarang koridor 2 dari tahun 2016 sebelum dan 2018 setelah adanya BRT Trans Jateng koridor 1 mengalami penurunan 0,90%. Jadi pada prinsip kerjasama untuk saling menguntungkan ini memang saling menguntungkan di satu pihak tapi disisi lain justru merugikan pihak BRT Trans Semarang koridor 2.

Dapat disimpulkan bahwa kerjasama yang terjalin antara BRT Trans Jateng dan BRT Trans Semarang dalam kerjasama ini tidak sesuai dengan prinsip yakni saling menguntungkan dan justru membuat BRT Trans Semarang koridor 2 mengalami penurunan pendapatan sehingga menyebabkan kerugian

### **Saran**

Saran yang diberikan oleh peneliti didasarkan pada temuan – temuan yang terjadi dilapangan selama proses penelitian dan observasi serta pada studi analisis sehingga saran yang dapat di berikan untuk BRT Trans Jateng dan BRT Trans Semarang sebagai berikut. Dalam pengoperasian BRT Trans Jateng koridor 1 Bawen – Tawang sebaiknya dari ujung ke ujung, jadi pelayanan BRT Trans Jateng hanya sampai batas Kota Semarang dan nantinya dapat dilanjutkan menggunakan BRT Trans Semarang koridor 2 Ungaran – Terboyo sehingga koneksitas antar moda tetap berjalan serta dampak yang muncul berupa kerugian yang diakibatkan trayek yang berhimpitan tidak terjadi dan untuk BRT Trans Semarang sebaiknya terus membekali pelayanannya karena pelayanan yang baik, fasilitas yang lengkap lebih banyak diminati oleh masyarakat. Selain itu seharusnya dalam kerjasama antara BRT Trans Jateng dan BRT Trans Semarang sudah mengkaji pemanfaatan sarana dan prasarana dengan

maksimal, tidak sebatas hanya pemanfaatan shelter secara bersama saja. sehingga penumpang untuk berganti dari layanan BRT Trans Jateng ke BRT Trans Semarang atau sebaliknya tidak di kenakan biaya kembali. Dengan pemanfaatan sarana dan prasarana dengan maksimal ini tujuan awal dari kerjasama untuk saling berkoneksi antar moda transportasi dapat berjalan dengan baik.

## **Ucapan Terima Kasih**

Jurnal ini didedikasikan kepada BRT Trans Jateng dan BRT Trans Semarang, juga terimakasih kepada semua pihak yang terlibat dalam pengerjaan jurnal penelitian ini.

## **Pendanaan**

Penulis tidak menerima bantuan pembiayaan untuk penelitian, kepenulisan (*authorship*), dan publikasi dari pihak manapun.

## **Daftar Pustaka**

- Abidin, Yusuf Zainal. 2016. *Komunikasi Pemerintahan : Filosofi, Konsep dan Aplikasi*. Bandung : Pustaka Setia
- Ambar Teguh Sulistiyani. *Kemitraan dan Model-Model Pemberdayaan*. Gaya Media. Yogyakarta. 2004. hal. 129.
- Budiardjo, Miriam. 2008. *Dasar – dasar Ilmu Politik*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama
- Creswell, John W. 2016. *Research Design*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- Don F. Faules and R. Wayne Pace. 2000. *Komunikasi Organisasi*. Bandung: PT.Remaja Rosdakarya.
- Hasan, Erliana. 2005. *Komunikasi Pemerintahan*. Bandung: PT. Refika Adhitama.
- Moleong, Lexy J. 2016. *Metodologi Penelitian Kualitatif Edisi Revisi*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Morissan. 2009. *Teori Komunikasi Organisasi*. Jakarta : Ghalia Indonesia
- Mulyana, Deddy. 2008. *Ilmu Komunikasi : Suatu Pengantar*. Bandung : Remaja Rosda Karya
- Ndraha, Taliziduhu. (2003). *Kybernology: Ilmu Pemerintahan Baru 1*. Jakarta : Rineka Cipta
- Nikmah Hadiati Salisah, *Ilmu Komunikasi*. 2012. Pasuruan: LunarMedia
- Nugroho, Riant. 2011. *Public Policy*. Jakarta: Elix Media Komputindo
- Nur, Elmisyah. 2014. *Jurnal Penelitian Komunikasi & Opini Publik* Vol. 18 No. 3.
- Nurdin, Ali.dkk. 2013. *Pengantar Ilmu Komunikasi*. Surabaya : IAIN Sunan Ampel Press.
- Onong Uchjana Effendi, *Ilmu Komunikasi Teori dan Praktek* (Bandung: PT Remaja Rosdakarya
- Pranadjaja, M. Rohidin. 2003. *Hubungan Antar Lembaga Pemerintah*. Jakarta : Sinar Grafika.
- Sendjaja, Sasa Djuarsa. 1994. *Teori-teori Komunikasi Cetakan ke-1*. Jakarta : Universitas Terbuka.

Susanto, Eko Hary. 2010. Komunikasi Massa : Esensi Dan Aplikasi dalam Dinamika Sosial Ekonomi Politik, Jakarta : Mitra Wacana Media

Yusuf Wibisono. Membedah Konsep dan Aplikasi CSR. Fascho Publishing. Gresik. 2007. hal. 103.

## **Daftar Informan**

### **Informan 1 & 2**

Nama : Cito Eko Yuli S S.Tr dan Joko Setyawan S.H

Jabatan: Korla BRT Trans Jateng dan Kepala Transportasi Jateng

Pelaksanaan : Wawancara dilaksanakan pada 3 Desember 2018 bertempat di Dinas Perhubungan Provinsi Jateng pukul 10.30

### **Informan 3**

Nama : Mulyono S.H

Jabatan: Manager BLU Trans Semarang

Pelaksanaan : Wawancara dilaksanakan pada 22 Mei 2019 bertempat di Dinas Perhubungan Kota Semarang pukul 13.30

## **Tentang Penulis**

**Imas Ulin Nikmah** adalah Mahasiswi Departemen Politik dan Pemerintahan, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Diponegoro.