

**PERAN BADAN LAYANAN UMUM UNIT PELAKSANA TEKNIS DINAS  
(BLU UPTD) TERMINAL MANGKANG DALAM PENYELENGGARAAN  
TRANSPORTASI PUBLIK KHUSUSNYA BUS RAPID TRANSIT (BRT)  
TRANS SEMARANG DI KOTA SEMARANG**

Oleh:

Ardhianto Fajar Rizky, Ari Subowo

**Jurusan Administrasi Publik**

**Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik**

**Universitas Diponegoro**

Jalan Profesor Haji Soedarto, Sarjana Hukum Tembalang Semarang Kotak Pos 1269 Telepon

(024) 7465407 Faksimile (024) 7465405

Laman : [http:// www.fisip.undip.ac.id](http://www.fisip.undip.ac.id) email [fisip@undip.ac.id](mailto:fisip@undip.ac.id)

**ABSTRACT**

*In accordance with Law No. 22 Year 2009 regarding Traffic and Road Transportation Article 158 Paragraph (1) "The government guarantees the availability of Transport Bulk-based way to meet the needs of the transport of public transport in urban areas." So rather than the intent and purpose of the Act, the Government Semarang City develop BRT (Bus Rapid Transit) Trans Semarang as a mass-based public transport modes. BLU UPTD Terminal Mangkang a manager of BRT Trans Semarang, based on the Decree of the Mayor of Semarang Number: 551.2 / 147 Year 2010 regarding Stipulation UPTD Terminal Mangkang Semarang as business BRT Trans Semarang and the Decree of the Mayor of Semarang Number: 551.2 / 238 of 2010 on the establishment of UPTD Terminal Mangkang Semarang as the Public Service Board.*

*The purpose of this study is to describe and analyze the role of and to describe the barriers related to the role that occur in the administration of the Public Transport especially BRT Trans Semarang in Semarang conducted by BLU UPTD Mangkang Terminal. This study uses a descriptive qualitative research design with an informant of the Head of BLU UPTD Terminal Mangkang, Head of subsection Planning and Evaluation Dishubkominfo Semarang, Divison Head of Infrastructure Planning Bappeda Semarang, PT. Trans Semarang and informant BRT Trans Semarang service users. The analysis process is done by identifying the related role of constraints and discussed through theoretical study and the sources of the data found.*

*Based on the research results obtained BLU UPTD Terminal Mangkang has been cartying out a role in accordance with the duties and functions as the manager of BRT Trans Semarang, and can be explored on barriers roles occurs. Advice given over to repair*

*shortcomings related to the role and improving the quality and quantity of services BRT Trans Semarang.*

***Keywords: Analysis Roles, Role Barriers, BLU UPTD Terminal Mangkang, and BRT Trans Semarang.***

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dijelaskan bahwa bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah. Undang-Undang ini juga dijelaskan bahwa “Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam kegiatan pelayanan langsung kepada masyarakat dilakukan oleh Pemerintah, Pemerintah Daerah, badan hukum, dan/atau masyarakat”. (Pasal 7 ayat 1). Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 158 Ayat (1) “Pemerintah menjamin ketersediaan Angkutan Massal berbasis jalan untuk memenuhi kebutuhan angkutan orang kendaraan umum di

kawasan perkotaan.” Berdasarkan pasal tersebut dijelaskan bahwa Pemerintah menjamin akan ketersediaan angkutan massal jalan untuk memenuhi kebutuhan orang di kawasan perkotaan.

Kota Semarang merupakan sebuah kota yang terletak di Pulau Jawa, tepatnya di Jawa Tengah dan berstatus sebagai Ibu kota Provinsi Jawa Tengah. Kota Semarang mempunyai penduduk 1,7 juta lebih jiwa dan memiliki luas wilayah mencapai 373.67 km<sup>2</sup>. Kota Semarang merupakan kota yang tingkat pertumbuhan akan kendaraan yang tinggi. Jumlah kendaraan terdaftar tahun 2007 sebanyak 704.560 (82 %) sepeda motor dan 147.791 mobil (18 %) dengan tingkat pertumbuhan kendaraan 2,5 % per tahun. Dengan tingkat pertumbuhan akan kendaraan yang cukup tinggi di Kota Semarang maka dengan begitu penting dibutuhkannya sebuah transportasi berbasis massal sebagai solusi untuk mengurangi jumlah kendaraan pribadi dan beralih untuk menggunakan angkutan umum tentunya dengan transportasi

massal yang aman, nyaman dan dengan biaya yang murah.

BRT Trans Semarang merupakan model transportasi massal yang dikembangkan di Kota Semarang. BRT merupakan sistem angkutan cepat (rapid transit) yang dilayani bus yang umumnya ditandai ciri-ciri khusus yaitu tempat perhentian khusus, bus khusus, sistem ticketing khusus, jalur khusus, frekuensi pelayanan sering dan teratur sepanjang hari, Intelegant Transportation System (ITS). BRT atau yang sering dikenal dengan nama *busway* ini merupakan salah satu bentuk pemecahan permasalahan transportasi darat di berbagai daerah. BRT ini sudah dikembangkan di berbagai daerah setidaknya di Tahun 2014 ini sudah ada 29 Kota di Indonesia yang telah mengembangkan BRT ini. BRT di Indonesia sendiri pertama kali dikembangkan oleh Pemprov D.K.I Jakarta pada tahun 2004. BRT atau Trans Semarang di Kota Semarang sendiri baru diresmikan pada Mei Tahun 2009 dengan 1 koridor ( dari terminal Mangkang – terminal Penggaron ), hingga sampai akhir tahun 2015 sudah ada 4 koridor yang sudah beroperasi berdasarkan tabel dibawah ini:

### Koridor BRT Trans Semarang Tahun 2015.

No	KORIDOR	RENCANA	PELAKSANAAN
1	I : Mangkang - Penggaron	Tahun 2010	Tanggal 1 Oktober 2010
2	II : Terboyo – Sisemut/Ungaran	Tahun 2013	Tanggal 1 Oktober 2012
3	IV : Cangkiran – Bandara A.Yani Semarang	Tahun 2014	Tanggal 1 Desember 2013
4	III : Pelabuhan Tanjung Emas – RS. Elisabeth	Tahun 2015	Tanggal 1 Nopember 2014

(Sumber: Paparan BRT Trans Semarang oleh BLU UPTD Terminal Mangkang Tahun 2015)

Dasar-dasar hukum yang memayungi BRT Trans Semarang ini di jelaskan dalam:

1. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 158 Ayat (1) “Pemerintah menjamin ketersediaan Angkutan Massal berbasis jalan untuk memenuhi kebutuhan angkutan orang kendaraan umum di kawasan perkotaan.”
2. Peraturan Daerah Kota Semarang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kota Semarang Tahun 2010-2015 perihal Penyediaan Pelayanan *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Semarang Sejumlah 3 (tiga) Koridor.
3. Surat Keputusan Walikota Semarang Nomor: 551.2/147 Tahun 2010

tentang Penetapan UPTD Terminal Mangkang Kota Semarang sebagai Pengelola BRT Trans Semarang.

4. Surat keputusan Walikota Semarang Nomor: 551.2/238 Tahun 2010 tentang penetapan UPTD Terminal Mangkang Kota Semarang sebagai Badan Layanan Umum.

Berdasarkan ketetapan itu, UPTD Terminal Mangkang sebagai pengelola BRT Trans Semarang maka segala urusan yang terkait dengan BRT Trans Semarang dikelola oleh UPTD Terminal Mangkang yang juga ditetapkan sebagai Badan Layanan Umum (BLU). Berdasarkan Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomer 61 Tahun 2012 Tentang Pedoman Teknis Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum Daerah (Pasal 1 ayat 1), dijelaskan bahwa Badan Layanan Umum Daerah yang selanjutnya disingkat BLUD adalah Satuan Kerja Perangkat Daerah atau Unit Kerja pada Satuan Kerja Perangkat Daerah di lingkungan pemerintah daerah yang dibentuk untuk memberikan pelayanan kepada masyarakat berupa penyediaan barang dan/atau jasa yang dijual tanpa mengutamakan mencari keuntungan, dan dalam melakukan kegiatannya didasarkan pada prinsip efisiensi dan produktivitas.

Berdasarkan ketetapan yang ada dimana BLU UPTD Terminal Mangkang sebagai pengelola BRT Trans Semarang, jadi, BLU UPTD Terminal Mangkang memiliki tugas dan fungsi sebagai pengelola BRT dengan ranah kerja antara lain: menyediakan dan memelihara prasarana (shelter, bus lane, mesin tiket, rambu lalu lintas dll); promosi; pengawasan; petugas ticketing; regulasi; evaluasi dan pengembangan; serta pembayaran BOK.

Pengelolaan BRT Trans Semarang oleh BLU UPTD Terminal Mangkang juga menggandeng pihak ketiga (swasta) sebagai operator BRT Trans Semarang. Berdasarkan Surat Perjanjian Nomor : 551 – 2/ 060 tanggal 17 September 2009 maka pengelolaan serta operasional BRT/Trans Semarang dikendalikan oleh operator. Pengelolaan BRT Trans Semarang melalui sistem kontrak jasa dimana penyediaan infrastruktur menjadi beban pemerintah kota sedangkan penyedia sarana dan pra sarana BRT menjadi tanggung jawab operator, dimana pemilihan operator dilakukan dengan lelang tender. Fungsi dari pihak ketiga ini yaitu sebagai operator atau pelaksana operasional antara lain: pengoperasian armada sesuai jumlah, jadwal dan spm;

memelihara dan perawatan bus (kebersihan, kelayakan, kenyamanan sesuai spm); menjamin keamanan dan kenyamanan penumpang; serta menggaji sopir dan keamanan bus.

Berdasarkan fungsi BLU UPTD Terminal Mangkang jelas bahwa BLU UPTD Terminal Mangkang wajib menyediakan dan memelihara sarana dan prasarana seperti shelter, bus lane, mesin tiket, rambu lalu lintas dll. Berdasarkan tabel 1.2 data analisis fasilitas shelter untuk koridor II (Terminal Terboyo – Terminal Sumut, Ungaran) Tahun 2014 didapat bahwa masih banyak shelter yang belum memiliki sarana dan prasarana pendukung.

### **Analisa Fasilitas Shelter Koridor II Tahun 2014.**

Fasilitas Shelter	Shelter Ungaran - Terboyo			Shelter Terboyo - Ungaran		
	Ada	Tidak ada	Total Shelter	Ada	Tidak Ada	Total Shelter
Identitas	21	9	30	24	9	33
Rambu	23	7	30	22	11	33
Marka	18	12	30	21	12	33
Papan Info	21	9	30	24	9	33
Kursi	25	5	30	28	5	33
Ticketing	4	26	30	4	29	33
Pintu Akses	2	28	30	3	30	33
Sidewalk	6	24	30	3	30	33

(Sumber: Tinjauan Kinerja Shelter Pada Brt Koridor 2 (Ungaran – Terboyo) Tahun 2014)

Berdasarkan data analisis fasilitas shelter koridor II dari shelter Ungaran sampai Terminal Terboyo dari jumlah seluruh shelter yang berjumlah 30 shelter ini terlihat ada 9 shelter yang tidak ada

Identitasnya, 7 shelter tidak memiliki rambu, 12 shelter tidak memiliki marka, 9 shelter tidak memiliki papan info, 5 shelter tidak memiliki kursi, 26 shelter belum mamakai system ticketing, 28 shelter tidak memiliki pintu akses, dan 24 shelter tidak memiliki sidewalk. Begitu pula yang terjadi pada shelter Terminal Terboyo sampai Ungaran yang berjumlah 33 shelter, dapat dilihat bahwa sebanyak 9 shelter tidak memiliki identitas, 11 shelter tidak memiliki rambu, 12 shelter tidak memiliki marka, 9 shelter tidak memiliki papan info, 5 shelter tidak memiliki kursi, 29 shelter belum mamakai system ticketing, 30 shelter tidak memiliki pintu akses, dan 30 shelter tidak memiliki sidewalk. Berdasarkan data diatas bahwa terlihat masih kurangnya sarana dan prasarana penunjang shelter yang disediakan.

#### **B. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan permasalahan penelitian tersebut, penelitian ini bertujuan untuk:

1. Untuk mendeskripsikan dan menganalisis Peran Badan Layanan Umum Unit Pelaksana Teknis Dinas (BLU UPTD) Terminal Mangkang dalam Menyelenggarakan Transportasi Publik Khususnya *Bus*

*Rapid Transit* (BRT) Trans Semarang di Kota Semarang.

2. Untuk mendeskripsikan hambatan peran yang terjadi terkait dalam Penyelenggaraan Transportasi Publik Khususnya *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Semarang di Kota Semarang yang dilakukan oleh Badan Layanan Umum Unit Pelaksana Teknis Dinas (BLU UPTD) Terminal Mangkang.

### C. Kerangka Teori

Kerangka Teori pada penelitian ini adalah Administrasi Publik, Manajemen Publik, Peran dan Transportasi.

Menurut Prajudi Atmosudirdjo (1982 dalam Kencana 2006:24), pengertian administrasi publik merupakan administrasi dari negara sebagai organisasi dan administrasi yang mengejar tercapainya tujuan-tujuan yang bersifat kenegaraan. Menurut Pfiffner dan Presthus (1960 dalam Kencana 2006:23), pengertian administrasi publik yakni:

1. Administrasi publik meliputi implementasi kebijaksanaan pemerintah yang telah ditetapkan oleh badan-badan perwakilan politik.
2. Administrasi publik dapat didefinisikan koordinasi usaha-usaha perorangan dan kelompok untuk

melaksanakan kebijaksanaan pemerintah. Hal ini terutama meliputi pekerjaan sehari-hari pemerintah.

Overman dalam Keban (2004) mengemukakan bahwa manajemen publik bukanlah "*scientific management*" meski pengaruhnya sangat terasakan. Manajemen publik bukanlah "*policy analisis*" ataupun administrasi publik. Manajemen publik merupakan studi yang bersifat interdisipliner yang mencakup aspek-aspek umum organisasi merupakan gabungan fungsi-fungsi manajemen seperti *planning*, *organizing* dan *controlling* di satu sisi dan di sisi lain mencakup SDM, keuangan, fisik, informasi dan juga politik. Berdasarkan hal tersebut manajemen publik merefleksikan tekanan-tekanan yang bersifat "*rational-instrumental*" di satu sisi dan juga orientasi politik kebijakan di pihak lain.

Wilson meletakkan 4 (empat) prinsip dasar bagi studi administrasi publik yang mewarnai manajemen publik sampai sekarang yaitu

- 1) Pemerintah sebagai *setting* utama organisasi;
- 2) Fungsi eksekutif sebagai fokus utama;
- 3) Pencarian prinsip-prinsip dan teknik manajemen yang lebih efektif sebagai kunci pengembangan kompetensi administrasi, dan

4) Metode perbandingan sebagai suatu metode studi dan pengembangan bidang administrasi publik (Perry & Kraemer, 1991:5-6).

Peranan merupakan serangkaian perilaku yang diharapkan dilakukan oleh seseorang. Pengharapan semacam itu merupakan suatu norma yang dapat mengakibatkan terjadinya suatu peranan (Thoha, 1987:80). Menurut Ilyas (2003:28) peran merupakan bagian dari tugas utama yang harus dilaksanakan untuk mencapai tujuan suatu tingkat tertentu dan biasanya diharapkan dari seseorang atau lembaga.

Menurut pendapat Nasution (2004:15) yang mengartikan pengangkutan atau transportasi sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Proses pengangkutan merupakan gerakan dari tempat asal, dari mana kegiatan angkutan dimulai, ke tempat tujuan, kemana kegiatan pengangkutan diakhiri.

#### D. Fenomena Penelitian

1. Peran BLU UPTD Terminal Mangkang:

a. Efektivitas penyediaan dan pemeliharaan sarana dan prasarana penunjang BRT Trans Semarang

(seperti: shelter, bus lane, mesin tiket, rambu lalu lintas, dll)

b. Efektivitas cara promosi yang dilakukan untuk meningkatkan pengguna BRT Trans Semarang.

c. Efektivitas pengawasan yang dilakukan dalam pengoperasian BRT Trans Semarang.

d. Efektivitas ketersediaan petugas tiketing dan cara atau sistem yang dilakukan oleh BLU UPTD Terminal Mangkang.

e. Efektivitas regulasi yang ada terkait BRT Trans Semarang.

f. Pola evaluasi dan pengembangan yang dilaksanakan BLU UPTD Terminal Mangkang terkait pengelolaan BRT Trans Semarang.

g. Pola pembayaran BOK yang dilakukan oleh BLU UPTD Terminal Mangkang.

2. Hambatan Peran BLU UPTD Terminal Mangkang

a. Permintaan Jasa Transportasi (*Demand for Transportation Service*)

1) Pertumbuhan penduduk dan jumlah pendatang yang besar tidak sebanding dengan pertumbuhan jalan dan

peningkatan jumlah armada BRT Trans Semarang.

- 2) Pembangunan wilayah daerah yang pesat menuntut pengembangan dan perluasan ketercakupannya pelayanan BRT Trans Semarang.
  - 3) Beban operasional kendaraan yang sediakan tidak sebanding dengan permintaan pelayanan dan tarif transportasi yang dikenakan BRT Trans Semarang.
  - 4) Kecepatan kendaraan yang bergantung kepada jalan umum sehingga ketepatan waktu yang tidak bisa diperhitungkan.
- b. Penawaran Jasa Transportasi (*Supply for Transportation Service*)
- 1) Minimnya sarana – prasarana yang dapat dikeluarkan seperti, penunjang shelter, penunjang armada, rambu-rambu, dan jalan.
  - 2) Kapasitas armada yang tidak sebanding dengan jumlah penumpang.
  - 3) Kondisi armada yang tidak dapat beroperasi.

4) Sistem pembayaran tiket atau *ticketing* yang dilaksanakan.

#### E. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan desain penelitian deskriptif kualitatif yang bertujuan untuk menggambarkan peran dan hambatan peran BLU UPTD Terminal Mangkang dalam penyelenggaraan transportasi public khususnya BRT Trans Semarang.

Fokus penelitian ini adalah peran BLU UPTD Terminal Mangkang sebagai pengelola BRT Trans Semarang. Sedangkan lokus penelitian bertempat pada BLU UPTD Terminal Mangkang Kota Semarang.

Teknik penentuan informan pada penelitian ini menggunakan *nonprobability sampling* dan purposive sampling.

Teknik pengumpulan data dilakukan dengan teknik observasi, wawancara dan dokumentasi.

Teknik analisis data menggunakan model interaktif (Miles dan Huberman, 2007: 15-21) yaitu dengan menggunakan tiga hal utama yaitu reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan atau verifikasi.

Kualitas data pada penelitian ini menggunakan triangulasi teknik.



## PEMBAHASAN

### A. Peran BLU UPTD Terminal Mangkang.

Tujuan pertama pada penelitian ini untuk menggambarkan dan menganalisa peran BLU UPTD Terminal Mangkang dalam penyelenggaraan transportasi public khususnya BRT Trans Semarang sehingga diperoleh hasil penelitian sebagai berikut:

1. Peran BLU UPTD Terminal Mangkang yang pertama terkait efektifitas penyediaan dan pemeliharaan sarana prasarana penunjang BRT Trans Semarang. Terkait ketersediaan shelter BLU UPTD Terminal Mangkang telah menyediakan dengan jumlah seluruh shelter dari 4 koridor sebanyak 235 shelter, dengan komposisi 155 shelter permanent dan 78 shelter portable. Terkait sarana prasarana lainnya seperti, rambu lalu lintas, mesin tiket dan *bus lane*, BLU UPTD Terminal Mangkang sudah menyediakan untuk mesin tiket baru dimulai pada koridor IV dengan jumlah 30 mesin tiket, 24 di armada, 6 terdapat di shelter, untuk bus lane BLU UPTD menggunakan *mix traffic* dan rambu-rambu yang berisikan informasi BRT Trans Semarang. Terkait pemeliharaan

terhadap sarana prasarana penunjang BRT Trans Semarang, pemeliharaan terhadap mesin tiket sudah ada dengan anggaran sebesar 30% dari anggaran pengadaan, untuk *mix traffic* sudah dilaksanakan dengan melakukan pengecetan.

2. Promosi yang dilakukan oleh BLU UPTD Terminal Mangkang telah dilakukan dengan beberapa cara seperti sosialisasi ke beberapa sekolah, promosi penggunaan BRT Trans Semarang secara gratis pada *event* besar Kota Semarang, dan promosi potongan bagi pengguna e-tiket BRT Trans Semarang. Namun, cara promosi yang dilakukan oleh BLU UPTD Terminal Mangkang ini belum banyak diketahui oleh pengguna BRT Trans Semarang, baik secara frekuensi orang yang menerima maupun kuantitas jumlah cara promosinya itu sendiri sehingga belum efektif dalam meningkatkan pengguna jasa BRT Trans Semarang.
3. BLU UPTD Terminal Mangkang telah menyediakan petugas pengawas BRT Trans Semarang dengan rincian Pengawas Angkutan (PA) sebanyak 42 pegawai, Timer sebanyak 15 pegawai, Pegawai Operasional Lintas

Koridor sebanyak 43 pegawai, dan Pegawai pengawas armada sebanyak 6 pegawai dengan seluruh total pegawai pengawas sebanyak 106 pegawai pada periode terakhir bulan Januari 2016. Terkait efektifitas pengawasan yang dilakukan oleh petugas pengawas ini sudah didukung dengan adanya tupoksi pegawai pengawas sehingga dalam pengoperasian pengawasan dapat berjalan sesuai dengan SOP dengan begitu apa yang menjadi tujuan pengawasan dapat tercapai yaitu sebagai pengendali pelayanan dan sebagai pemberi informasi kepada pengguna mengenai posisi armada BRT Trans Semarang.

4. BLU UPTD Terminal Mangkang telah menyediakan petugas tiketing dengan total 234 pegawai. Terkait efektifitas cara pembayaran tiket yang dilakukan oleh BLU UPTD Terminal Mangkang belum efektif dikarenakan baru satu koridor saja yang mempunyai mesin tiket pada shelter, terdapat pada 18 shelter dari total 75 shelter dan sisanya dilakukan di armada BRT Trans Semarang, ini cukup menyulitkan apabila sistem pembayaran dilakukan di armada

mengingat apabila armada BRT Trans Semarang *overload* kapasitas.

5. Dari sisi kelembagaan BLU UPTD Terminal Mangkang mempunyai regulasi yaitu Peraturan Daerah No 12 Tahun 2008 tentang Pembentukan Dinas di Wilayah Kota Semarang yang kemudian diturunkan kedalam bentuk Peraturan Walikota yang berbentuk Surat Keputusan Walikota Semarang Nomor: 551.2/147 Tahun 2010 tentang Penetapan UPTD Terminal Mangkang Kota Semarang sebagai Pengelola BRT Trans Semarang dan Surat keputusan Walikota Semarang Nomor: 551.2/238 Tahun 2010 tentang penetapan UPTD Terminal Mangkang Kota Semarang sebagai Badan Layanan Umum. Kemudian dari sisi penyelenggaraan BRT Trans Semarang yaitu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Perda Kota Semarang Nomor 12 Tahun 2011 tentang RPJMD Kota Semarang.
6. Pola evaluasi yang dilakukan oleh BLU UPTD Terminal Mangkang sudah dilaksanakan dengan berbagai cara dengan pola harian terhadap capaian harian jumlah penumpang,

pola harian bulanan tahunan terhadap produksi kilometer layanan atau armada yang dilakukan oleh pihak operator dan pola harian terhadap evaluasi tenaga pelayanan. BLU UPTD Terminal Mangkang juga melakukan evaluasi melalui media online dan offline. Sementara itu pola pengembangan juga telah dilaksanakan oleh pihak BLU UPTD Terminal Mangkang sebagai pengelola BRT Trans Semarang dengan cara melakukan kajian *fisibility studies* untuk koridor-koridor selanjutnya dan pengembangan melalui angket dari para responden pengguna jasa BRT Trans Semarang.

7. BLU UPTD Terminal Mangkang telah melakukan pembayaran BOK dengan pola kontrak layanan produksi kilometer dari operator BRT Trans Semarang.
8. Jam operasional untuk BRT Trans Semarang dimulai dari jam 05.30 - 17.30 atau sekitar kurang lebih 12 jam sehari. Terkait efektifitas untuk saat ini dirasa kurang efektif dan kurang optimal mengingat jam operasional BRT Trans Semarang dalam sehari hanya melayani pengguna BRT Trans Semarang sebanyak 12 jam ini dirasa

seluruh informan pengguna BRT Trans Semarang kurang efektif dikarenakan masih banyak terdapat warga masyarakat Kota Semarang yang beraktivitas di malam hari dan membutuhkan transportasi umum yang aman dan nyaman.

#### B. Hambatan Peran BLU UPTD Terminal Mangkang

Tujuan kedua dalam penelitian ini adalah menggambarkan hambatan peran yang terjadi dalam pengelolaan BRT Trans Semarang oleh BLU UPTD Terminal Mangkang dengan melihat faktor yang mempengaruhi kebutuhan transportasi yaitu permintaan jasa transportasi dan penawaran jasa transportasi.

1. Permintaan Jasa Transportasi (*Demand for Transportastion Service*)
  - a. Sesuai dengan hasil penelitian diketahui bahwa pertumbuhan penduduk dan jumlah pendatang yang besar dibandingkan jumlah pertumbuhan jalan dan peningkatan armada BRT Trans Semarang merupakan sebuah hambatan bagi peran BLU UPTD Terminal Mangkang sebagai pengelola BRT Trans Semarang.

- b. Sesuai dengan hasil penelitian dapat diketahui bahwa pembangunan wilayah daerah pemukiman yang pesat di Kota Semarang bukan merupakan hambatan bagi BLU UPTD Terminal Mangkang sebagai pengelola BRT Trans Semarang.
  - c. Sesuai dengan hasil penelitian dapat diketahui bahwa BOK yang dibebankan akibat dari peningkatan jumlah penumpang yang tinggi dan tarif yang dikenakan bukan merupakan sebuah hambatan dari peran BLU UPTD Terminal Mangkang.
  - d. Sesuai dengan hasil penelitian dapat diketahui bahwa ketidaktersediaan jalan khusus armada BRT Trans Semarang merupakan sebuah hambatan bagi peran BLU UPTD Terminal Mangkang karena dapat mengakibatkan BRT Trans Semarang mengalami kemacetan di jalan sehingga kecepatan dan ketepatan waktu dapat terganggu dan waktu akan menunggu BRT Trans Semarang akan menjadi lebih lama.
2. Penawarana Jasa Transportasi (*Supply for Transportation Service*)
- a. Sesuai dengan hasil penelitian dapat diketahui bahwa sarana prasarana

yang saat ini dapat dikeluarkan tidak sebanding dengan animo pengguna BRT Trans Semarang yang pesat merupakan sebuah hambatan bagi peran BLU UPTD Terminal Mangkang sebagai pengelola BRT Trans Semarang.

- b. Sesuai dengan hasil penelitian dapat diketahui bahwa kapasitas armada yang dapat dikeluarkan mengingat animo pengguna masyarakat yang tinggi tidak tepat bila dikatakan sebagai hambatan, hambatannya lebih pada ketersediaan anggaran, anggaran yang tidak memungkinkan kita untuk menambah kapasitas armada.
- c. Sesuai dengan hasil penelitian dapat diketahui bahwa kondisi armada yang tidak dapat beroperasi merupakan sebuah hambatan peran bagi BLU UPTD Terminal Mangkang sebagai pengelola BRT Trans Semarang mengingat bahwa kondisi armada yang tidak dapat beroperasi akan berdampak pada di beberpa sektor pelayanan BRT Trans Semarang seperti, penumpukan jumlah penumpang, jarak waktu tiap armada yang semakin lama dan pembekakan terhadap BOK itu sendiri.

d. Sesuai dengan hasil penelitian dapat diketahui bahwa sistem pembayaran tiket atau *ticketing* yang belum memadai saat ini bukanlah merupakan hambatan peran BLU UPTD Terminal Mangkang, tetapi merupakan sebuah kewajiban BLU UPTD Terminal Mangkang dalam meningkatkan kualitas pelayanan BRT Trans Semarang terkait sistem pembayaran tiket ke arah e-tiket atau cash less money, dalam mendukung transparansi dan akuntabel.

## **PENUTUP**

### **A. Kesimpulan**

1. Peran BLU UPTD Terminal Mangkang dalam penyelenggaraan transportasi publik khususnya BRT Trans Semarang.

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan dapat diketahui bahwa peran BLU UPTD Terminal Mangkang dalam penyelenggaraan transportasi publik khususnya BRT Trans Semarang mempunyai kedudukan sebagai pengelola BRT Trans Semarang, dimana peran tersebut ada karena kedudukan yang dibebankan kepada BLU UPTD Terminal Mangkang, sehingga sebagai pengelola BRT Trans Semarang, BLU UPTD Terminal Mangkang mempunyai peran

sebagaimana yang biasa disebutkan sebagai ranah kerja antara lain:

- 1) Menyediakan dan memelihara sarana prasarana (shelter, bus lane, mesin tiket, rambu lalu lintas dll);
- 2) Promosi;
- 3) Pengawasan;
- 4) Petugas ticketing;
- 5) Regulasi;
- 6) Evaluasi dan pengembangan;
- 7) Pembayaran BOK.

Sesuai dengan peran diatas, berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan didapat mengenai analisis peran BLU UPTD Terminal Mangkang dalam penyelenggaraan transportasi publik khususnya BRT Trans Semarang. Jadi dapat disimpulkan bahwa BLU UPTD Terminal Mangkang telah menjalankan peran sesuai dengan kedudukan dan fungsi sebagai pengelola BRT Trans Semarang.

2. Hambatan Peran terkait penyelenggaraan transportasi publik khususnya BRT Trans Semarang di Kota Semarang oleh BLU UPTD Terminal Mangkang.

Sesuai dengan hasil penelitian dan pembahasan di bab-bab sebelumnya maka dapat disimpulkan mengenai hambatan peran BLU UPTD Terminal Mangkang berdasarkan permintaan akan jasa

transportasi (*demand for transportation service*) didapat dari sisi; 1) Pertumbuhan penduduk dan jumlah pendatang yang besar tidak sebanding dengan pertumbuhan jalan dan peningkatan jumlah armada BRT Trans Semarang, dan 2) Kecepatan kendaraan yang bergantung kepada jalan umum sehingga ketepatan waktu yang tidak bisa diperhitungkan dikarenakan BRT Trans Semarang tidak mempunyai jalan khusus sendiri.

Berdasarkan penawaran akan jasa transportasi (*supply for transportation service*), hambatan peran BLU UPTD Terminal Mangkang terjadi dari sisi; 1) Minimnya sarana – prasarana yang dapat dikeluarkan (penunjang shelter, penunjang armada, rambu-rambu, dan jalan), dan 2) Kondisi armada yang tidak dapat beroperasi.

## B. Saran

1. Penambahan jumlah sarana prasarana dan peningkatan kapasitas BRT Trans Semarang harus terus diupayakan mengingat dari waktu ke waktu peningkatan jumlah pengguna BRT Trans Semarang semakin meningkat.
2. Pemeliharaan terhadap sarana prasarana harus terus diintensifkan karena sudah banyak sarana prasarana BRT Trans Semarang yang sudah mulai rusak dan

hilang, biarpun anggaran yang dialokasikan terbatas namun harus tetap diupayakan secara maksimal.

3. Perlu adanya penambahan cara promosi yang dilakukan dalam upaya meningkatkan jumlah pengguna BRT Trans Semarang agar masyarakat dapat beralih dari kendaraan pribadi ke kendaraan umum. Promosi yang dilakukan juga harus efektif bukan hanya dari kuantitasnya saja melainkan dari kualitas promosi itu sendiri jadi dengan begitu tujuan promosi dapat terealisasi secara cepat.
4. Perlu adanya upaya perbaikan cara pembayaran tiket yang dilakukan. Pembayaran tiket semestinya dilakukan di setiap shelter, apabila dilihat dari sisi ketertiban, peningkatan juga perlu dilakukan dengan beralih ke sistem e-tiket secara menyeluruh agar lebih efektif dan efisien.
5. Perlu adanya kajian ulang terhadap regulasi BRT Trans Semarang, lebih khusus kepada regulasi penunjukan UPTD Terminal Mangkang sebagai pengelola BRT Trans Semarang, karena UPTD Terminal Mangkang akan menjadi milik pemerintah pusat (provinsi), selain itu juga guna meningkatkan sisi profesionalitas dan kemandirian.

6. Evaluasi yang dilakukan harus lebih menyeluruh agar menjadi bahan yang baik untuk menjadikan sebuah kebijakan pengembangan yang tepat dalam upaya meningkatkan kualitas dan kuantitas pelayanan BRT Trans Semarang.
7. Perlu penambahan jam operasional BRT Trans Semarang, setidaknya hingga jam 21.00 WIB untuk upaya menyediakan angkutan umum yang aman, nyaman dan murah hingga malam hari, mengingat kejahatan dalam angkutan lebih sering terjadi pada malam hari.
8. Penambahan jumlah koridor sebagai upaya mencakup seluruh daerah di wilayah Kota Semarang maupun daerah penyanggah Kota Semarang.
9. Perlu adanya pembangunan jalan khusus BRT Trans Semarang, setidaknya jalan khusus dibuat pada jalan-jalan utama atau protokol Kota Semarang dalam rang efektivitas dan efisien jalan, mengingat kecepatan dan ketepatan waktu yang tepat dan jelas sangat diperlukan oleh pengguna BRT Trans Semarang.

## DAFTAR PUSTAKA

Abbas Salim, H.A. (2006). *Manajemen Transportasi*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.

Ilyas, Yaslis. (2003). *Kiat Sukses Manajemen Tim Kerja*. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama.

Keban, Yeremias T. (2004). *Enam Dimensi Strategis Administrasi Publik, Konsep, Teori dan Isu*. Gava Media: Yogyakarta.

Kencana Syafiie, Inu. (2006). *Ilmu Administrasi Publik*. Jakarta: PT. Rineka Cipta.

Nasution, MN. (2004). *Manajemen Transportasi*. Jakarta: PT. Ghalia Indonesia

Sugiyono. (2014). *Memahami Penelitian Kualitatif*. Bandung: Alfabeta.

Thoha, Miftha. (1987). *Perspektif Perilaku Birokrasi: Dimensi-dimensi Prima Ilmu Administrasi Negara, Jilid II*. Jakarta: Rajawali Press.

Thoha, Miftah. (2008). *Birokrasi Pemerintah Indonesia di Era Reformasi*. Jakarta: Prenada Media Group