

EVALUATION OF SEMARANG BUS RAPID TRANSIT (BRT) POLICY IMPLEMENTATION IN THE PUBLIC TRANSPORTATION IMPROVEMENT EFFORTS IN SEMARANG CITY

Oleh:

Rina Astuti Cahyaningrum, AUFARUL MAROM

Departemen Ilmu 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

ABSTRAKSI

To unravel the problem of congestion in the capital city of Central Java and also as a responsibility to the public, the Semarang City Government established a Bus Rapid Transit policy, as a public transportation service in the city of Semarang by using Semarang City Regulation number 12 of 2011 concerning Semarang City RPJMD 2010 - 2015 concerning the provision of Semarang Bus Rapid Transit services is 4 corridors. The purpose of this study is to analyze the evaluation of the Bus Rapid Transit policy in the city of Semarang which aims to improve public transportation and describe the inhibiting factors and drivers that influence the evaluation of BRT policies in Semarang City. The method used in this research is descriptive qualitative method. The results of the study show that in the evaluation of the Bus Rapid Transit policy in Semarang City there were problems. Factors that are considered to be an obstacle to the evaluation of the Semarang Bus Rapid Transit (BRT) policy in efforts to improve public transportation in the city of Semarang are regarding the facilities and the market facilities.

Keywords: Public Policy, Policy Evaluation, Bus Rapid Transit,

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Semarang merupakan Ibu Kota Provinsi Jawa Tengah, sehingga secara langsung kota ini merupakan pusat berbagai macam kegiatan. Penduduk Kota Semarang terus mengalami peningkatan jumlah. Pada tahun 2016 jumlah penduduk Kota Semarang tercatat 1,648,729 jiwa, sementara pada tahun 2017 jumlah penduduk kota ini sudah mencapai 1,658,552 jiwa. Berdasarkan jumlah tersebut, dalam kurun waktu 1 tahun jumlah penduduk kota ini bertambah sekitar

Semarang nomor 12 tahun 2011 tentang RPJMD Kota Semarang tahun 2010 – 2015 perihal penyediaan Pelayanan Bus Rapid Transit Trans Semarang. Namun pada proses pelaksanaannya masih banyak terjadi kontroversi serta kekecewaan dipihak masyarakat selaku obyek kebijakan. Sejak pengoperasiannya pada tahun 2010, BRT Semarang tidak luput dari beragam masalah. Oleh karena itu dibutuhkan evaluasi untuk menilai

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan permasalahan yang telah dijelaskan sebelumnya, maka adapun perumusan masalahnya yaitu Bagaimana Kebijakan Bus Rapid Transit (BRT) Semarang Dalam Upaya Perbaikan Transportasi Publik di Kota Semarang? Dan Apa Saja Faktor Pendorong Dan Penghambat Kebijakan Bus Rapid Transit (BRT) Semarang ?

C. Tujuan Penelitian

9823 ribu jiwa. Meningkatnya jumlah kendaraan pribadi yang tidak diimbangi dengan peningkatan sarana maupun prasarana transportasi yang memadai akan menimbulkan kemacetan lalu lintas. Sebagian besar ruas jalan raya di Kota Semarang mempunyai tingkat kemacetan yang tinggi. Untuk mengurai masalah kemacetan di Ibukota Jawa Tengah dan juga sebagai tanggung jawab terhadap publik, Pemerintah Kota Semarang mengadakan Kebijakan Bus Rapid Transit, sebagai layanan Transportasi Massal Publik di kota Semarang dengan menggunakan Perda Kota

sejauh mana keberhasilan sebuah kebijakan. Keberhasilan kebijakan itu sendiri dapat dilihat dari dampak atau hasil yang di capai oleh kebijakan tersebut Peneliti memutuskan memberi judul skripsi **“EVALUASI KEBIJAKAN BUS RAPID TRANSIT (BRT) SEMARANG DALAM UPAYA PERBAIKAN TRANSPORTASI PUBLIK DI KOTA SEMARANG.”**

Berdasarkan permasalahan yang telah dijelaskan sebelumnya, maka adapun perumusan masalahnya yaitu untuk mengetahui bagaimana evaluasi kebijakan BRT di Kota Semarang yang bertujuan untuk memperbaiki transportasi publik di Kota Semarang dan untuk mengetahui faktor faktor pendukung dan penghambat Kebijakan Bus Rapid Transit (BRT) di Kota Semarang.

Kerangka Pemikiran Teoritis

1. Administrasi Publik

a. Menurut Chandler & Plano (Dalam Harbani Pasolong, 2014:7) mendefinisikan administrasi publik merupakan seni dan ilmu (*artandscience*) yang ditujukan untuk mengatur “*publicaffairs*” dan melaksanakan berbagai tugas yang ditentukan. Administrasi publik sebagai disiplin ilmu bertujuan untuk memecahkan masalah publik melalui perbaikan-perbaikan terutama di bidang organisasi, sumber daya manusia, dan keuangan.

b. Menurut Marshall E. Dimock, Gladys O. Dimock, dan Louis W. Koenig (Dalam HarbaniPasolong, 2014:7) mendefinisikan bahwa administrasi publik adalah kegiatan pemerintah di dalam melaksanakan kekuasaan politiknya.

c. Menurut Felix A. Nigro dan L. Loyd G. Nigro (Dalam Harbani Pasolong, 2014:8) mendefinisikan administrasi publik adalah (1) suatu kerjasama kelompok dalam lingkungan pemerintahan, (2) Meliputi tiga cabang pemerintahan: eksekutif, legislatif, dan serta hubungan di antara cabang pemerintahan mereka, (3) Mempunyai peranan penting dalam perumusan kebijakan pemerintah, dan karenanya merupakan sebagian dari proses politik, (4) Sangat erat berkaitan dengan berbagai macam kelompok swasta dan perorangan dalam menyajikan pelayanan kepada masyarakat. (5) Dalam beberapa hal

berbeda pada penempatan pengertian dengan administrasi perseorangan.

Dari beberapa definisi administrasi publik di atas, dapat dipahami bahwa administrasi publik adalah suatu kerjasama yang dilakukan oleh lembaga baik itu lembaga legislatif, eksekutif, yudikatif atau sekelompok orang dalam melaksanakan tugas pemerintahan untuk memenuhi kebutuhan publik dan mencapai kepuasan publik.

2. Kebijakan Publik

Irfan Islamy (Dalam Sri Suwitri, 2011:9) telah mengumpulkan beberapa pengertian kebijakan publik seperti pendapat Thomas R.Dye, James Anderson, David Easton, George C.Edwards, dan Ira Sharkansky. Beberapa pandangan ilmuwan mengenai pengertian kebijakan publik adalah sebagai berikut:

a. Kebijakan publik dipandang sebagai tindakan pemerintah:

Thomas R.Dye (Dalam Sri Suwitri, 2011:9) mengemukakan kebijakan publik sebagai “apapun pilihan pemerintah untuk melakukan atau tidak melakukan sesuatu”. Dalam upaya mencapai tujuan negara, pemerintah perlu mengambil pilihan langkah tindakan yang dapat berupa melakukan atau tidak melakukan sesuatu. Tidak melakukan sesuatu apapun merupakan suatu kebijakan publik, karena merupakan upaya pencapaian tujuan dan pilihan tersebut memiliki dampak yang sama besarnya dengan pilihan langkah

untuk melakukan sesuatu terhadap masyarakat.

George C. Edwards III dan Ira Sharskansky (Dalam Sri Suwitri, 2011:9) juga sependapat dengan pandangan Thomas, R. Dye mengemukakan kebijakan publik sebagai “apa yang dinyatakan dan dilakukan atau tidak dilakukan oleh James Anderson (Dalam Sri Suwitri, 2011:9): “kebijakan publik adalah kebijakan-kebijakan yang dikembangkan oleh badan-badan dan pejabat-pejabat pemerintah.”

b. Kebijakan publik dipandang sebagai pengalokasian nilai-nilai masyarakat yang dilakukan pemerintah:

Harold D. Laswell dan Abraham Kaplan (Dalam Sri Suwitri, 2011:10): “suatu program pencapaian tujuan, nilai-nilai dan praktek-praktek yang terarah”.

David Easton (Dalam Sri Suwitri, 2011:10): “kebijakan publik adalah Dari beberapa definisi kebijakan publik di atas, dapat dipahami bahwa kebijakan publik adalah segala tindakan yang dilakukan atau tidak dilakukan oleh pemerintah dalam rangka mencapai tujuan untuk memenuhi kepentingan masyarakat/publik.

3. Evaluasi Kebijakan

Evaluasi biasanya ditujukan untuk menilai sejauh mana keefektifan kebijakan publik guna dipertanggungjawabkan kepada konstituenya. Sejauh mana tujuan dicapai serta untuk melihat sejauh

pemerintah yang dapat ditetapkan dalam peraturan perundang-undangan atau dalam *policystatement* yang berbentuk pidato-pidato dan wacana yang diungkapkan pejabat politik dan pejabat pemerintah yang segera ditindaklanjuti dengan program-program dan tindakan pemerintah.”

pengalokasian nilai-nilai secara paksa (sah) kepada seluruh anggota masyarakat.”

c. Kebijakan publik dipandang sebagai rancangan program-program yang

James E. Anderson (Dalam Sri Suwitri, 2011:10) : “kebijakan publik adalah kebijakan-kebijakan yang dikembangkan oleh badan-badan dan pejabat-pejabat pemerintah.”

George C. Edwards III dan Ira Sharskansky (Dalam Sri Suwitri, 2011:10): kebijakan publik adalah “suatu tindakan pemerintah yang berupa program-program

mana kesenjangan antara harapan dengan kenyataan. Menurut Anderson dalam Winarno (2008:166), secara umum evaluasi kebijakan dapat dikatakan sebagai kegiatan yang menyangkut estimasi atau penilaian kebijakan yang mencakup substansi, implementasi dan dampak pelaksanaan kebijakan tersebut.

Menurut Lester dan Stewart (Winarno, 2008:166) evaluasi kebijakan dapat dibedakan ke dalam dua tugas yang berbeda, tugas pertama adalah untuk menentukan konsekuensi-konsekuensi yang ditimbulkan oleh suatu kebijakan

dengan cara menggambarkan dampaknya. Sedangkan tugas kedua adalah untuk menilai keberhasilan atau kegagalan dari suatu kebijakan fakta yang berupa pengukuran serta penilaian baik terhadap tahap implementasi kebijakannya maupun terhadap hasil (outcome) atau dampak (impact) dari bekerjanya suatu kebijakan atau program tertentu, sehingga menentukan langkah yang dapat diambil dimasa yang akan datang.

3.1 Kriteria Evaluasi Kebijakan

Kriteria evaluasi oleh William Dunn dalam Pengantar Analisis Kebijakan Publik disajikan dalam tabel sebagai berikut :

Tabel 1.3
Kriteria Evaluasi

TIPE KRITERIA	PERTANYAAN
Efektivitas	Apakah hasil yang diinginkan telah dicapai?
Efisiensi	Seberapa banyak usaha diperlukan untuk mencapai hasil yang diinginkan?
Kecukupan	Seberapa jauh pencapaian hasil yang diinginkan memecahkan masalah?

berdasarkan standar atau kriteria yang telah ditetapkan sebelumnya. Evaluasi kebijakan merupakan persoalan.

Perataan	Apakah biaya dan manfaat didistribusikan dengan merata kepada kelompok-kelompok yang berbeda?
Responsivitas	Apakah hasil kebijakan memuaskan kebutuhan, preferensi atau nilai kelompok kelompok tertentu?
Ketepatan	Apakah hasil (tujuan) yang diinginkan benar-benar berguna atau bernilai?

William N Dunn

Kriteria-kriteria di atas merupakan tolak ukur atau indikator dari evaluasi kebijakan publik. Dikarenakan penelitian ini menggunakan metode kualitatif maka pembahasan dalam penelitian ini berhubungan dengan pertanyaan yang dirumuskan oleh William N. Dunn untuk setiap kriterianya.

METODE PENELITIAN

Tipe penelitian yang digunakan adalah penelitian kualitatif bersifat deskriptif, yaitu bertujuan mengidentifikasi

masalah yang terjadi dengan observasi, pengamatan tentang data di lapangan, berkaitan dengan Evaluasi Kebijakan BRT di Kota Semarang Dalam Upaya Perbaikan Transportasi Publik di Kota Semarang. Jenis data yang digunakan yaitu data yang berbentuk teks dan data yang berbentuk kata-kata. Adapun sumber data terdiri dari sumber data primer yang berasal dari wawancara terhadap informan dan sumber data sekunder yang berasal dari dokumen, buku, data statistik, laporan dan lain-lain yang berhubungan dengan penelitian ini. Teknik Pengumpulan data melalui observasi, wawancara, dan studi kepustakaan. Data yang sudah dikumpulkan kemudian dianalisis dan diinterpretasi data melalui reduksi data yakni data yang diperoleh, dipilah sesuai dengan kebutuhan, kemudian data yang sudah dipilah, disajikan yang pada akhirnya ditarik kesimpulan atas jawaban-jawaban yang diberikan informan.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Evaluasi Kebijakan Bus Rapid Transit (BRT) Semarang Dalam Upaya Perbaikan Transportasi Publik Di Kota Semarang

1. Efektivitas

Kebijakan Bus Rapid Transit (BRT) di Kota Semarang memiliki beberapa macam tujuan yakni, melayani warga kota Semarang dalam hal infrastruktur kota salah satunya yakni Transportasi massal, kemudian mengurai tingkat kemacetan, mengajak masyarakat untuk beralih dari kendaraan pribadi terutama sepeda motor dan

menggunakan BRT sebagai transportasi massal yang nyaman dan aman. Pelaksanaan Kebijakan BRT di Kota Semarang sendiri sudah berjalan sejak 1 Oktober 2010 dan kurang lebih VII Koridor yang ada di Kota Semarang setiap harinya dapat mengangkut sekitar 30.000 an lebih penumpang. Hasil dari kegiatan pelaksanaan Kebijakan tersebut telah berjalan 8 tahun memang belum dapat mencapai tujuannya yang seperti direncanakan, Kriteria Efektivitas melihat fenomena berupa jumlah daya penumpang yang diangkut oleh BRT Trans Semarang.

2 Efisiensi

Efisiensi berkenaan dengan jumlah usaha yang diperlukan untuk menghasilkan tingkat efektifitas tertentu. Efisiensi menurut William N Dunn (*Pengantar Analisis Kebijakan Public*, 2000:430) merupakan hubungan antara efektifitas dan usaha yang semuanya diukur dari sudut pandang tertentu seperti biaya dan waktu. Kebijakan yang mencapai efektifitas tertinggi dengan biaya terkecil dinamakan efisien. Biaya pengguna BRT untuk kalangan masyarakat Umum dan pelajar berbeda. Harga ticket untuk masyarakat umum Rp. 3500,00 dan untuk kalangan pelajar Rp. 1000,00. Selain itu, efisiensi dilihat dari sudut pandang waktu Realita di lapangan mengenai waktu tempuh dan interval yang sudah direncanakan ternyata masih belum sesuai dengan rencana karena di Kota Semarang jalur Busway dan kendaraan pribadi masih campur

jadi satu. Sehingga dalam kriteria Efisiensi dalam hal ini dikatakan belum berjalan dengan baik.

3 Kecukupan

Pelaksanaan Bus Rapid Transit di Kota Semarang bertujuan untuk memecah permasalahan, yakni mengurai kemacetan. Upaya yang dilakukan yakni dengan menyediakan jumlah armada bus yang ideal. Saat ini yang menjadi masalah adalah kurangnya armada Bus untuk Koridor I, karena yang tersedia saat ini berjumlah sekitar 25 armada bus untuk setiap harinya. Jumlah armada bus yang ideal untuk koridor I sekitar 30 unit, sehingga dalam hal kuantitas, jelas sangat kurang, karena tidak tersedianya jumlah armada bus yang sesuai dengan kebutuhan. Dari segi kualitas, Bus yang ada saat ini pun sudah berusia kurang lebih di atas 7 tahun. Saat ini BLU UPTD Trans Semarang sedang mengajukan penambahan armada tambahan ke Pemerintah Pusat dalam hal ini adalah Kementerian Perhubungan. Dari penjabaran tersebut, maka dalam kriteria kecukupan dari pelaksanaan kebijakan Bus Rapid Transit (BRT) di Kota Semarang dirasa belum maksimal.

4. Keadilan atau perataan

Berkaitan dengan pelaksanaan Bus Rapid Transit (BRT) di Kota Semarang dapat dirasakan oleh kelompok sasaran secara baik itu berdasar letak geografis nya maupun berdasarkan golongan penumpang. Dalam hal kelompok sasaran yang menggunakan Bus Rapid Transit

(BRT) di Kota Semarang dilihat dari golongan, terdapat dua, yakni pelajar dan umum. Kaum pelajar di Kota Semarang cukup membayar Rp.1000,00 dan golongan umum membayar sebesar Rp.3500,00. Dalam hal kuantitas sarana pendukung BRT Semarang dalam hal ini berupa halte atau shelter mampu menjangkau kelompok sasaran berdasarkan letak geografis di Kota Semarang. Upaya untuk tetap memertahankan dan menarik jumlah penumpang agar semakin banyak yang menggunakan dan tertarik dengan Bus Rapid Transit (BRT) yakni dengan melakukan sosialisasi atau kampanye ke sekolah-sekolah dengan bekerjasama dengan Universitas Diponegoro, terus sosialisasi di Media Sosial seperti Instagram, dan Twitter untuk merangkul masyarakat beralih ke transportasi umum yakni BRT mengingat banyak pelajar dan masyarakat usia produktif yang menggunakan media sosial tersebut. Dalam hal keadilan atau perataan dapat disimpulkan bahwa perataan sudah berjalan cukup baik.

5 Responsivitas

Responsivitas dalam penelitian ini yakni berkaitan dengan daya tanggap dan sebagai bukti tanggung jawab Pemerintah Kota Semarang selaku pembuat kebijakan atau *policy maker* terhadap kebutuhan masyarakat. Dalam hal ini pengelompokan terdapat 2 jenis kelompok sasaran yakni kalangan umum dan kalangan pelajar. Hal yang menjadi perhatian dan juga masukan dari kelompok sasaran selaku

pengguna yakni meliputi sarana – prasarana, waktu operasional hingga pelayanan yang diberikan petugas di lapangan. Sejauh ini tanggapan dari masyarakat pengguna BRT baik itu dari kalangan pelajar atau umum sudah cukup baik dengan adanya Kebijakan Bus Rapid (BRT) di Kota Semarang. BRT sudah berjalan kurang lebih hampir 10 tahun di Kota Semarang. Sehingga dalam hal responsivitas dirasa sudah cukup baik.

6. Ketepatan

Ketepatan dalam hal ini yang dimaksud yakni hasil dan manfaat dari suatu pelaksanaan kebijakan. Hasil dari Pelaksanaan Kebijakan tersebut telah memiliki manfaat. Ketepatan juga berkaitan dengan manfaat yang dirasakan oleh kelompok sasaran yakni penumpang atau pengguna jasa Bus Rapid Transit (BRT) Semarang, baik itu dari kalangan Umum atau Kalangan pelajar. Pada umumnya penumpang merasa cukup aman, nyaman dan memilih transportasi BRT untuk mobilitas sehari-hari. Hanya saja dengan pelaksanaan BRT di Kota Semarang armada dan mengenai keterangan waktu tempuh maupun waktu kedatangan bus di Shelter Bus Rapid (BRT) Semarang, dalam hal ketepatan dirasa masih kurang.

A. Faktor Pendorong Dan Penghambat dalam Evaluasi Kebijakan Bus Rapid Transit (BRT) Semarang Dalam Upaya Perbaikan Transportasi Publik di Kota Semarang

1 Tarif Layanan Terjangkau

Berdasarkan kenyataan dilapangan, bahwa dalam hal Tarif Layanan BRT di Kota Semarang sudah cukup terjangkau bagi semua kalangan masyarakat, baik masyarakat umum maupun pelajar. Dengan tarif untuk umum Rp. 3500,00 dan untuk kalangan pelajar dan mahasiswa sendiri hanya Rp. 1000,00. Tarif yang terjangkau menjadi daya tarik bagi masyarakat di Kota Semarang, terbukti dengan peningkatan penumpang setiap tahunnya.

2. Sosialisasi

Berdasarkan hasil penelitian, dapat disimpulkan bahwa Sosialisasi menjadi faktor pendukung yang mempengaruhi Evaluasi Pelaksanaan Kebijakan Bus Rapid Transit (BRT) Semarang Dalam Upaya Perbaikan Transportasi Publik Di Kota Semarang . Hal ini dibuktikan oleh BLU UPTD Trans Semarang yang selalu berupaya meningkatkan penumpang BRT di Kota Semarang dengan gencar melakukan sosialisasi baik itu ke sekolah atau ke car free day setiap minggu pagi. Selain itu juga lewat media massa dan media social Trans Semarang.

3. Call Center

Berdasarkan hasil penelitian, dapat disimpulkan bahwa Call Center menjadi faktor pendukung yang mempengaruhi Evaluasi Kebijakan Bus Rapid Transit (BRT) Semarang Dalam Upaya Perbaikan Transportasi Publik Di Kota Semarang . Hal ini dibuktikan oleh BLU UPTD Trans Semarang yang menanggapi aduan

atau laporan apapun bentuknya yang selalu ditanggapi dan di respon persoalan tindak lanjutnya, yang hasilnya selalu di sampaikan kepada pelapor agar pelapor itu tahu persis bahwa aduan atau laporan dari mereka sudah ditanggapi dan tidak diabaikan oleh pihak BLU UPTD Trans Semarang.

4. Sumber Daya Manusia

Sumberdaya manusia merupakan salah satu aspek penting yang dapat mempengaruhi pelaksanaan kebijakan karena manusia merupakan aktor yang menjalankan kebijakan. Jumlah sumber Daya Manusia di BLU UPTD Trans Semarang tahun 2018 ini sebanyak 792 pegawai. Banyaknya pegawai karena disesuaikan dengan kebutuhan. Para pegawai dikantor maupun di lapangan sudah cukup kompeten dibidangnya masing – masing. Karena setiap bulan ada briefing dan pembekalan setiap 2 minggu sekali. Hasil penelitian membuktikan bahwa Sumber Daya Manusia dapat menjadi faktor pendukung Evaluasi Kebijakan Bus Rapid Transit (BRT) Semarang Dalam Upaya Perbaikan Transportasi Publik Di Kota Semarang. Hal ini dibuktikan dari banyaknya jumlah pegawai BLU yang telah disesuaikan dengan kebutuhan.

5. Fasilitas Sarana dan Prasarana

Berdasarkan kenyataan di lapangan, peneliti menganalisis bahwa Fasilitas sarana dan prasarana masih banyak terjadi permasalahan seperti masih banyaknya keluhan armada bus yang

asapnya mengganggu pengguna kendaraan lain, shelter yang masih kotor dan tidak terawat dan belum adanya perhatian terhadap pengguna BRT yang berkebutuhan khusus. Berdasarkan hasil penelitian di atas, dapat peneliti simpulkan bahwa Fasilitas Sarana dan prasarana menjadi faktor penghambat Evaluasi Kebijakan Bus Rapid Transit (BRT) Semarang Dalam Upaya Perbaikan Transportasi Publik Di Kota Semarang karena Fasilitas Sarana dan prasarana karena masih ada keluhan tentang asap knalpot armada yang mengganggu kendaraan lain, juga shelter atau halte yang tidak terawat atau kotor.

PENUTUP

1. Kesimpulan

Evaluasi Kebijakan Bus Rapid Transit (BRT) Semarang Dalam Upaya Perbaikan Transportasi Publik di Kota Semarang masih dianggap kurang Optimal, walaupun dalam beberapa aspek telah berjalan dengan baik dan sesuai. Adapun aspek – aspek yang masih kurang sesuai dan berakibat pada kurang optimalnya Evaluasi kebijakan Bus Rapid Transit (BRT) Semarang Dalam Upaya Perbaikan Transportasi Publik Di Kota Semarang, yakni mengenai kriteria Evaluasi Efisiensi, Kecukupan dan Ketepatan. Sedangkan untuk Kriteria Evaluasi yang lain, Efektifitas, Keadilan, dan Responsivitas sudah berjalan dengan cukup baik dan sesuai.

Faktor yang dianggap sebagai faktor pendorong dalam Evaluasi Kebijakan Bus Rapid Transit (BRT) Semarang

Dalam Upaya Perbaikan Transportasi Publik Di Kota Semarang, yaitu Tarif Layanan Terjangkau, Sosialisasi, Call Center, dan Sumber Daya Manusia.

Faktor yang dianggap sebagai faktor penghambat dalam Evaluasi Kebijakan Bus Rapid Transit (BRT) Semarang Dalam Upaya Perbaikan Transportasi Publik Di Kota Semarang, yaitu dan Fasilitas Sarana prasarana.

1. Saran

diperlukan Saran yang mungkin dapat diambil untuk mencapai keberhasilan pelaksanaan kebijakan Bus Rapid Transit (BRT) Semarang. Saran disini berkaitan dengan permasalahan dalam kriteria kebijakan maupun yang terkait dengan hambatan pelaksanaan. Berikut Saran atas kebijakan Bus Rapid Transit (BRT) Semarang di antaranya : Perlu untuk penyediaan armada bus segera mungkin, terutama di Koridor I. Bus yang berusia lebih dari 5 tahun sebaiknya diganti dengan armada yang baru, dengan tujuan untuk meningkatkan kualitas pelayanan kepada penumpang. Sarana pendukung seperti shelter harus dicek secara rutin. Halte atau shelter sebaiknya tidak terlalu kecil dan kursinya banyak, nyaman untuk penumpang menunggu BRT datang. Promosi dan sosialisasi lebih gencar dilakukan di masyarakat. Sebaiknya BLU UPTD membuat tim cepat tanggap terkait adanya pengaduan atau saran kritik dari masyarakat, sehingga dengan cepat aduan masyarakat cepat tertangani. Perawatan sarana dan prasarana pendukung Bus Rapid Transit (BRT)

terutama oleh pihak BLU UPTD Trans Semarang harus dilakukan secara rutin, minimum 3 bulan sekali.

DAFTAR PUSTAKA

Buku :

- Agustino, Ferdinand. 2008. Pengantar Kebijakan Negara. Bina Cipta. Jakarta.
- Arikunto. 2004. Dasar-Dasar Evaluasi Pendidikan. Jakarta: Bumi Aksara.
- Dunn. William N. 1999. Analisis Kebijakan Publik. Yogyakarta: Gajah Mada University Press.
- Dunn, William N. 2000. Pengantar Analisa Kebijakan Publik. Yogyakarta: Gajah Mada Press
- Dunn, William N. 2003. Analisis Kebijakan Publik. Yogyakarta : Gajah Mada University Press
- Lexy J. Moleong. 2005. Metodologi Penelitian Kualitatif, Bandung: Remaja Rosdakarya
- Lexy J. Moleong. 2012. Metodologi Penelitian Kualitatif, Bandung: Remaja Rosdakarya
- Miro, F. 2005. Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa, Perencana, dan Praktisi. Erlangga. Jakarta.
- Nugroho, Riant. 2003. Kebijakan Publik, Formulasi, Implementasi dan Evaluasi. Jakarta: PT. Elex Media Komputindo

Pasolong, Harbani. 2014. Teori Administrasi Publik. Bandung: Alfabeta

Subarsono, A.G. 2012. Analisis Kebijakan Publik Konsep, Teori dan Aplikasi. Yogyakarta: Pustaka Belajar.

Sugiyono. 2006. Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Bandung: Alfabeta.

Soeprapto.2000. Evaluasi Kebijakan. Rineka Cipta. Jakarta.

Suwitri, Sri. 2011. Konsep Dasar Kebijakan Publik. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro Semarang.

Tamin, O.Z. 1997. Perencanaan dan Pemodelan Transportasi. ITB. Bandung.

Usman, Husaini dan Purnomo Setiady Akbar. 2008. Metodologi Penelitian Sosial. Jakarta: Bumi Akasara.

Winarno, Budi. 2012. Kebijakan Publik Teori, Proses, Dan Studi Kasus. Yogyakarta: CAPS.

Peraturan

Peraturan Daerah Kota Semarang No 12 Tahun 2011 Tentang RPJMD 2010-2015

Sumber Dokumen:

Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kota Semarang Tahun 2016-2021

Rencana Strategis Dinas Perhubungan Kota Semarang 2016- 2020

Sumber Data BLU UPTD Trans Semarang

Dinas Perhubungan Kota Semarang 2014

Sumber Internet :

<http://dispendukcapil.semarangkota.go.id/statistik/jumlah-penduduk-kota-semarang/2016-12-15> (diakses pada tanggal 5 Agustus 2018, pukul 20.20 WIB)

<http://dispendukcapil.semarangkota.go.id/statistik/jumlah-penduduk-kota-semarang/2017-12-20> (diakses pada tanggal 5 Agustus 2018, pukul 20.40 WIB)

<https://www.bps.go.id/linkTableDinamis/view/id/1133> (diakses pada tanggal 5 Agustus 2018, pukul 21.55 WIB)

<https://semarangkota.bps.go.id/statictable/2015/12/28/52/panjang-jalan-dan-status-jalan-di-kota-semarang-2013-2014.html> (diakses pada tanggal 9 Agustus 2018, pukul 09.00 WIB)

(<http://www.transsemarang.semarangkota.go.id/portal/page/berita/Masih-Ada-Keluhan-Layanan-BRT-Ade-Bhakti-Beri-Diklat-Petugas-Pengecekan-Armada>) (diakses pada tanggal 12 November 2018)

<https://semarangkota.bps.go.id/statictable/2015/04/23/3/letak-geografis-kota-semarang.html> (diakses pada tanggal 9 Desember 2018, pukul 14.00 WIB)

<https://semarangkota.bps.go.id/statictable/2015/04/23/4/luas-wilayah-kota->

semarang.html (diakses pada tanggal 9 Desember 2018, pukul 15.40 WIB)

<https://semarangkota.bps.go.id/statictable/2017/08/09/83/penduduk-menurut->

kelompok-umur-dan-agama-di-kota-semarang-hasil-sp2010-.html (diakses pada tanggal 10 Desember 2018, pukul 11.00 WIB)