

**EVALUASI PELAKSANAAN KEBIJAKAN BUS RAPID TRANSIT  
TRANS SEMARANG KORIDOR I JURUSAN MANGKANG -  
PENGGARON**

Oleh :

Albertus Yose Satria, Kis Martini, Dyah Lituhayu

**JURUSAN ADMINISTRASI PUBLIK  
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK  
UNIVERSITAS DIPONEGORO**

Jalan Profesor Haji Soedarto Sarjana Hukum, Tembalang, Semarang 12693

Telepon (024) 7465407 Faksimile (024) 7465405

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

**ABSTRACT**

*Semarang City Government through Perda No. 8 of 2008 on the medium - term Development Plan (RPJMD ) Semarang for years 2010-2015 regulates the provision of Bus Rapid Transit Trans Semarang number 4 corridor . Bus Rapid Transit service availability Trans Semarang as the responsibility for the fulfillment of the infrastructure by the Government of Semarang in terms of mass transportation in the city of Semarang . Trans Semarang BRT corridor I Mangkang majors - Penggaron already underway in October 2010. Tujuan of BRT Trans Semarang itself which is to parse the numbers congestion and reduce the number of accidents in the city of Semarang . Evaluation is needed in this policy to determine the extent of implementation of the Bus Rapid Transit policy is to provide benefits for the citizens in the city of Semarang by using the criteria of evaluation criteria William M Dunn . Namely : effectiveness , efficiency , adequacy , grading , responsiveness , accuracy .*

*Policy implementation Bus Rapid Transit corridor Trans Semarang I where in the evaluation criteria , 5 of them are still considered not good and the result is not in accordance with the original plan that is based on effectiveness , efficiency , adequacy , grading , responsiveness and accuracy of the activity . There are various obstacles in its implementation such as the quality and quantity of the main means BRT bus fleet itself , then the main means lack of care and support and also the lack of cooperation of compact between parties related too. Overall the number of assessments have not been good in the evaluation criteria , the implementation of the Trans Semarang BRT corridor which I have been running since October 2010 has yet to be declared successful . The recommendation for this program such as increasing the number of bus fleet to improve the quality and quantity of the implementation of the BRT itself , , BLU UPTD Terminal Mangkang and PT Trans Semarang.*

**Keyword : Evaluation, Bus Rapid Transit, Trans Semarang, Corridor I Mangkang – Penggaron**

## **PENDAHULUAN**

### **a. Latar Belakang Masalah**

Kemacetan terjadi dimana situasi atau keadaan tersendatnya atau bahkan terhentinya lalu lintas yang disebabkan oleh banyaknya jumlah kendaraan melebihi kapasitas jalan. Kemacetan banyak terjadi di kota-kota besar, terutamanya yang tidak mempunyai transportasi publik yang baik atau memadai ataupun juga tidak seimbang kebutuhan jalan dengan kepadatan penduduk (BPS & Dishubkominfo, 2002)

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 Semarang nomor 8 tahun 2008 tentang RPJMD Kota Semarang tahun 2010 – 2015 perihal penyediaan Pelayanan Bus Rapid Transit Trans Semarang sejumlah 4 koridor.

Tujuan dari Kebijakan Bus Rapid Transit melalui Perda no.8 tahun 2008, tentang RPJMD kota Semarang tahun 2010 – 2015 mengenai Rencana angkutan umum yakni untuk menyediakan layanan transportasi Massal bagi seluruh warga kota Semarang agar dapat tertarik dan beralih dari transportasi atau kendaraan pribadi ke Transportasi Massal, karena Titik – titik jalanan yang dilalui Bus Rapid Transit adalah kawasan yang padat penduduk, tempat tempat public seperti kantor dan sekolahan, hingga

daerah pinggiran kota Semarang dan diharapkan dapat meningkatkan mobilitas warga kota Semarang.

Dalam melaksanakan program Kebijakan Bus Rapid Transit Koridor I di Kota Semarang sesuai dengan Perda no 8 tahun 2008 tentang RPJMD Kota Semarang mengenai poin Transportasi massal, ada berbagai pihak yang terlibat dalam pelaksanaannya yakni :

1) Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informasi Kota Semarang ( Dishubkominfo kota Semarang ) , yakni sebagai kepanjangan tangan dari Pemerintah Kota Semarang dan berperan sebagai induk administrasi dari pengelolaan Bus Rapid Transit

2) Badan Layanan Umum Unit Pelayanan Terpadu Terminal Mangkang (BLU UPTD Terminal Mangkang ) , yakni sebagai pengelola administrasi dari BRT Trans Semarang yang memiliki fungsi sebagai berikut :

- Menyediakan dan memelihara prasarana ( Shelter, Bus Lane, Mesin, ticket, dll )

- Pengawasan terhadap jalannya BRT Trans Semarang

- Petugas Ticketing

- Regulasi

- Evaluasi & Pengembangan

3) PT Trans Semarang yakni Pihak swasta selaku pemenang tender untuk operasional Koridor I Trans Semarang, yang memiliki fungsi sebagai berikut :

- Pengoperasian armada sesuai jadwal dan jumlah

- Memelihara perawatan bus seperti kebersihan dan kelayakan Bus

- Menjamin keamanan dan kenyamanan penumpang.

- Menggaji sopir dan keamanan Bus.

4) Masyarakat pengguna BRT Koridor I Mangkang – Penggaron sebagai sasaran tujuan dari kebijakan BRT.

### **b. Tujuan**

1. Untuk mengevaluasi pelaksanaan program Kebijakan BRT yang berlangsung di kota Semarang, yang bertujuan mengurai kemacetan & menekan angka kecelakaan.
2. Untuk mengetahui sejauh mana kebijakan BRT bermanfaat bagi warga kota Semarang.

### **c. Teori**

#### **1. Administrasi Publik**

Prof. Dr. Warsito Utomo menjelaskan dalam pidato pengukuhan guru besarnya bahwa (Miftah Thoha, 2008 : 52):

“Dalam perkembangan konsep Ilmu Administrasi Negara, maka telah terjadi pergeseran titik tekan dari Administration of Public di mana negara sebagai agen tunggal implementasi fungsi negara atau pemerintahan yang bertugas dalam menekankan fungsi negara atau pemerintahan yang bertugas dalam Public Service, ke Administration by Public yang berorientasi bahwa public demand are differentiated, dalam arti fungsi negara atau pemerintah hanyalah sebagai fasilitator, katalisator, yang bertitik tekan pada putting the customers in the driver seat. Di mana determinasi negara atau pemerintah tidak lagi merupakan faktor atau aktor utama atau sebagai driving forces.”

## **2. Kebijakan Publik**

Thomas R, Dye dalam Nugroho (2006 : 6) mendefinisikan kebijakan sebagai what government do, why they do it, and what difference it makes. Dalam artian kebijakan merupakan apa yang dilakukan dan tidak dilakukan oleh pemerintah. Definisi kebijakan publik dari Thomas Dye tersebut mengandung makna bahwa (1) kebijakan publik tersebut dibuat oleh badan pemerintah, bukan organisasi swasta; (2) kebijakan publik menyangkut pilihan yang harus dilakukan atau tidak dilakukan oleh badan pemerintah.

## **3. Evaluasi Kebijakan**

Samodra Wibawa (1994:8), mengatakan bahwa pemerintah selaku pembuat kebijakan bagaimana pun juga ingin agar tujuan kebijakan tercapai, maka ia berkepentingan untuk menjaga proses implementasi sebaik mungkin; dan seandainya kebijakan tetap gagal mencapai tujuan, pemerintah pasti ingin mengetahui penyebab kegagalan tersebut agar hal yang sama tidak terulang lagi di masa depan. Untuk kepentingan inilah evaluasi program dilakukan. Evaluasi dilakukan karena tidak semua program kebijakan publik meraih hasil yang diinginkan. Seringkali terjadi, kebijakan publik gagal meraih maksud atau tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya. Dengan demikian, evaluasi kebijakan/program ditujukan untuk melihat sebab-sebab kegagalan suatu kebijakan atau untuk mengetahui apakah kebijakan publik yang telah dijalankan meraih dampak yang diinginkan. Dalam bahasa yang lebih

singkat, evaluasi adalah kegiatan yang bertujuan untuk menilai “manfaat” suatu kebijakan.

#### **d. 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 Pelaksanaan Kebijakan BRT Trans Semarang di Koridor I jurusan Mangkang – Penggaron.

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.

### **PEMBAHASAN**

#### **a. Pelaksanaan Kebijakan BRT Trans Semarang koridor I jurusan Mangkang – Penggaron.**

##### **1. Efektivitas**

Kebijakan BRT Trans Semarang koridor I jurusan Mangkang Penggaron memiliki beberapa macam tujuan yakni, melayani warga kota Semarang dalam hal

infrastruktur kota salah satunya yakni Transportasi massal, kemudian mengurai tingkat kemacetan, mengurangi angka kecelakaan di jalur padat kota Semarang, mengajak masyarakat untuk beralih dari kendaraan pribadi terutama sepeda motor dan menggunakan BRT sebagai transportasi massal yang nyaman dan aman. Pelaksanaan Kebijakan BRT Kota Semarang sendiri sudah berjalan sejak 1 Oktober 2010 dan kurang lebih di Koridor I jurusan Mangkang – Penggaron tiap harinya dapat mengangkut sekitar 9000an penumpang.

Kriteria Efektivitas melihat fenomena berupa jumlah daya penumpang yang diangkut oleh BRT Trans Semarang.

##### **2. Efisiensi**

Efisiensi yakni ketercapaian hasil, berhasil tidaknya suatu kebijakan dilihat dari sudut pandang waktu. Tepatnya waktu interval kedatangan bis di setiap shelter nya dan juga waktu tempuh 1 trip dengan jarak Mangkang – Penggaron.

Dalam rencana operasional yang dikemukakan oleh BLU UPTD Terminal Mangkang selaku pengelola administrasi dan operasional BRT Trans Semarang, waktu interval kedatangan bis di setiap koridor yakni 15 menit, padahal realitanya mencapai 20 – 30 menit. Sedangkan rencana waktu tempuh satu trip Mangkang – Penggaron ditempuh 75 Menit, realita di lapangan rata – rata mencapai waktu diatas 90 menit.

Perbedaan waktu yang tidak sesuai inilah yang mengakibatkan

Pelaksanaan BRT Trans Semarang kurang maksimal.

### 3. Kecukupan

Pelaksanaan BRT Trans Semarang dapat menarik minat masyarakat untuk beralih dari kendaraan pribadi ke transportasi massal dengan melihat jumlah penumpang yang diangkut.

Kriteria Kecukupan melihat fenomena berupa kesiapan dan juga ketersediaan jumlah armada bus dalam BRT Trans Semarang.

Hingga saat ini jumlah armada yang tersedia hanya berkisar antara 16 – 20 armada, padahal menurut perhitungan dari BLU UPTD Terminal Mangkang, angka ideal untuk armada sendiri mencapai angka 30 armada.

### 4. Perataan

Hasil Pelaksanaan kebijakan BRT Trans Semarang dapat dirasakan oleh kelompok sasaran , yakni berdasarkan persebaran tempat tinggal dan juga kategori profesinya yang dibagi menjadi 2 , yakni kalangan Umum dan Pelajar.

Letak shelter sebagai tempat untuk mengangkut dan menurunkan penumpang cukup strategis yakni dekat dengan tempat publik seperti lembaga pendidikan, pusat perbelanjaan hingga alun alun kota, hanya saja kondisi shelter yang kurang terawat , terutama kebersihannya.

BLU UPTD ( Badan Layanan Umum - Unit Pelaksana Tekhnis Dinas) Terminal Mangkang selaku pengelola administrasi BRT Trans Semarang juga mengurus hal promosi mengenai program dan juga manfaat dari BRT sebagai transportasi massal ke masyarakat

dirasa kurang maksimal, karena jarang promosi lewat media massa dan kurang gencar untuk jemput bola mengajak konsumen atau kelompok sasaran agar tertarik menggunakan BRT Trans Semarang.

### 5. Responsivitas

Responsivitas dalam penelitian ini yakni berkaitan dengan daya tanggap dan sebagai bukti tanggung jawab Pemerintah selaku pembuat kebijakan atau policy maker terhadap kebutuhan masyarakat. Dalam hal 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 – prsarana, waktu operasional hingga pelayanan yang diberikan oleh petugas di lapangan.

Selain itu , dalam hal layanan seperti *customer service*, Masyarakat yang menyampaikan saran dan kritik lewat SMS pengaduan yang tertera di kaca setiap armada Bus, ternyata kurang mendapatkan tanggapan , karena nomor tersebut adalah nomor pribadi dari Manager Operasional PT Trans Semarang , Pak Soemitro Dalam Jangka panjang apabila tidak ada usaha dan gebrakan dalam membenahan BRT Trans Semarang, masyarakat akan beralih ke kendaraan pribadi yang justru itu adalah sumber kemacetan.

### 6. Ketepatan

Manfaat yang dirasa oleh masyarakat dengan hadirnya BRT Trans Semarang Koridor I jurusan Mangkang - Penggaron yang sudah berjalan sekitar 5 tahun. baik.

## **PENUTUP**

### **a. Kesimpulan**

Pelaksanaan Kebijakan BRT Trans Semarang koridor I jurusan Mangkang Penggaron tersebut, dimana hasil dari kegiatan ini belum dapat mencapai tujuan yaitu mengurangi kemacetan dan angka kecelakaan. Dari 6 kriteria evaluasi program ini, secara keseluruhan masih dinilai belum baik yaitu berdasarkan efektivitas, efisiensi, kecukupan, perataan, responsivitas dan ketepatan kegiatan. Kinerja dari pelaksanaan kebijakan ini juga belum dapat dikatakan memuaskan dikarenakan masih adanya kekurangan di berbagai kegiatan yang ada.

### **b. Hambatan**

Berdasarkan hasil penelitian yang ada di lapangan terdapat beberapa macam kekurangan ataupun hambatan yang menyebabkan pelaksanaan kebijakan bus rapid transit Trans Semarang Koridor I belum maksimal yakni :

#### 1) Efektivitas

- Pertumbuhan jumlah penduduk dan pertumbuhan kendaraan pribadi di kota Semarang yang tinggi yang tidak sesuai dengan ketersediaan transportasi umum atau massal, yang berhubungan dengan daya angkut pada transportasi massal di kota Semarang.
- Belum adanya Evaluasi untuk mengurangi angka kecelakaan diantara pihak yang terkait

seperti Dishubkominfo kota Semarang, BLU UPTD Terminal mangkang , dan PT Trans Semarang , padahal tujuan pelaksanaan Kebijakan BRT Koridor I yakni untuk mengurangi kemacetan dan menurunkan angka kecelakaan.

#### 2) Efisiensi

- Jalur BRT di kota Semarang yang masih bercampur dengan kendaraan pribadi lainnya di jalanan atau mixed traffic , hal ini disebabkan lebar jalan di kota Semarang yang tidak terlalu besar sehingga tidak memungkinkan untuk dibuat jalur busway.

#### 3) Kecukupan

- Jumlah sarana utama yakni armada bus yang masih jauh dari kebutuhan ideal yakni sedikitnya 30 armada bus untuk melayani rute Mangkang – Penggaron , namun hanya tersedia 20 armada bus. Lamanya proses administrasi berupa pengadaan armada bus dari Kementerian Perhubungan menjadi sebabnya.
- Usia armada bus yang sudah mencapai diatas 7 tahun , karena rata rata usia armada bus pada koridor I yakni sekitar 7 tahun, idealnya usia armada bus dibatasi hingga usia diatas 7 tahun untuk kualitas dan kenyamanan pada bus.

#### 4) Perataan

- Sosialisasi dan pemasaran terhadap pelayanan BRT Trans Semarang yang kurang maksimal dan kurang gencar karena hanya mengandalkan

media sosial dan media massa, kurangnya kemauan pihak pengelola untuk jemput bola mengajak penumpang beralih ke BRT Trans Semarang, misalnya dengan turun atau promosi di tempat-tempat public atau pusat keramaian.

#### 5) Responsivitas

- Belum adanya layanan customer service untuk pengaduan pelayanan dan keluhan pengguna, karena selama ini layanan pengaduan yang tertera pada setiap armada bus ternyata milik bapak Soemitro selaku Manajer Operasional PT Trans Semarang (operator BRT Trans Semarang koridor I)

#### 6) Ketepatan

- Kurangnya kesadaran masyarakat untuk menjaga akan pentingnya fungsi sarana pendukung untuk BRT Trans Semarang, seperti shelter, tempat untuk sensor ticketing, banyak kendala yang dihadapi oleh pelaksanaan BRT Trans Semarang yang disebabkan oleh rendahnya kesadaran warga untuk tidak parkir depan shelter, lalu menjaga kebersihan dan kenyamanan shelter.

### c. Rekomendasi

Berdasarkan kesimpulan yang diperoleh, maka diperlukan rekomendasi yang mungkin dapat diambil untuk mencapai keberhasilan pelaksanaan kebijakan bus rapid transit Trans Semarang. Rekomendasi disini

berkaitan dengan permasalahan dalam kriteria program maupun terkait dengan hambatan pelaksanaan. Berikut rekomendasi atas kebijakan bus rapid transit Trans Semarang koridor I diantaranya :

#### 1) Efektivitas

- Sebelum kebijakan dilaksanakan, sebaiknya diawali dengan perencanaan yang matang, studi ilmiah dan juga penelitian untuk mengetahui perhitungan rasio peningkatan jumlah penduduk di kota Semarang dengan peningkatan jumlah armada yang dibutuhkan.

- Adanya kegiatan tentang evaluasi pelaksanaan BRT Trans Semarang untuk mengurangi angka kecelakaan, karena hingga saat ini pihak yang terlibat dalam Pelaksanaan kebijakan BRT Trans Semarang seperti Dishubkominfo kota Semarang dan BLU UPTD Terminal Mangkang hanya fokus pada peningkatan jumlah penumpang, peningkatan kualitas layanan dan juga upaya untuk mengurangi kemacetan.

#### 2) Efisiensi

- Menyediakan jalur khusus BRT atau busway memang sulit diwujudkan, mengingat lebar jalan protokol di kota Semarang yang tidak selebar jalan protokol di Jakarta, namun sebagai usaha untuk menyiasatinya dapat berupa line atau garis pembatas yang menandakan transportasi khusus bus Trans Semarang yang dapat prioritas untuk

melewati nya. Sehingga pada jam operasionalnya, Bus Trans Semarang mendapatkan prioritas khusus terhadap jalur tersebut. Hal ini pernah dilakukan ketika awal pelaksanaan BRT Trans Semarang , Oktober 2010

### 3) Kecukupan

□ Perlu untuk penyediaan armada bus secepat mungkin, paling lambat tahun 2016, karena melihat berbagai macam hambatan dan juga kekurangan jumlah armada bus di lapangan yang kurang mencukupi untuk pelayanan transportasi massal di kota Semarang.

□ Bus yang sudah berusia diatas 7 tahun sebaiknya segera diganti dengan armada yang baru, dengan tujuan untuk meningkatkan kualitas armada bus kepada penumpang, agar tetap merasa nyaman dan aman ketika menggunakan BRT Trans Semarang

### 4) Perataan

□ Promosi dan sosialisasi tentang mutu dan jenis pelayanan yang lebih gencar di masyarakat. Promosi juga dapat melalui media massa dengan mengundang wartawan media , lalu menempatkan sticker atau tempelan alamat Facebook dan Twitter pada tempat – tempat vital atau yang mudah dilihat oleh masyarakat seperti pintu masuk armada bus, pintu shelter BRT dan juga peta rute BRT yang terpasang pada shelter BRT

### 5) Responsivitas

□ Menyediakan Layanan pengaduan penumpang satu pintu seperti layanan call center ataupun customer service seperti pada penyedia jasa lainnya, sehingga dapat dipantau oleh stake holder terkait seperti Dishubkominfo kota Semarang , BLU UPTD Terminal Mangkang hingga PT Trans Semarang.

### 6) Ketepatan

□ Perawatan sarana dan prasarana pendukung bus rapid transit terutama oleh pihak pengelola yakni BLU UPTD Terminal Mangkang , dapat pula mengajak dan melibatkan peran berbagai lapisan masyarakat seperti Komunitas Pemuda di Semarang. Perawatan meliputi shelter dan juga bagian ticketing dalam armada bus secara berkala. Shelter yang kurang terawat juga mempengaruhi minat penumpang untuk menggunakan transportasi massal Trans Semarang

## DAFTAR PUSTAKA

Sumber Buku :

Dunn,William N.2003.

Pengantar Analisis Kebijakan Publik.Yogyakarta :Gajah Mada University Press

Dwidjowijoto, Riant Nugroho.2006.Kebijakan Publik untuk Negara-Negara Berkembang Model-Model Perumusan,Implementasi,dan Evaluasi.Jakarta: PT. Elex Media Komputindo



Ekowati, Mas Roro Lilik. 2009. Perencanaan, Implementasi & Evaluasi Kebijakan Atau Program. Surakarta: Pustaka Cakra

Keban, Yermias. T. 2004. Enam Dimensi Strategis Administrasi Publik (Konsep, Teori dan Isu). Yogyakarta: Gava Media  
Moleong, Lexy J. 2002. Metode Penelitian Kualitatif. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya

Singarimbun. 2005. Makroekonomi: Teori, Masalah dan Kebijakan. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada

Subarsono, AG. 2009. Analisis Kebijakan Publik : Konsep, Teori, dan Aplikasi. Yogyakarta: Pustaka Pelajar

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

Wibawa, Samodra. 1994. Evaluasi Kebijakan Publik, Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada

Winarno, Budi. 2002. Teori dan Proses Kebijakan Publik. Yogyakarta: Medpress

\_\_\_\_\_, 2008. Kebijakan Publik: Teori dan Proses, Jakarta: Media Pressindo (edisi revisi)

\_\_\_\_\_, 2011. Kebijakan Publik: Teori, Proses, dan Studi Kasus, Yogyakarta: CAPS

tahun 2010-2015 tentang penyediaan BRT Trans Semarang

Sumber internet :

Jumlah angka kecelakaan dan kendaraan bermotor Indonesia. Dalam bps.go.id

Jumlah angka kecelakaan dan kendaraan bermotor di kota Semarang. Dalam Semarangkota.bps.go.id

Jumlah kendaraan di Indonesia september 2010. 2014. Dalam Polwiltabes.Semarang.co.id

Visi Misi kota Semarang dalam website resmi Pemerintah kota Semarang yakni, [www.semarangkota.go.id/porta1/index.php/article/details/visi-dan-misi](http://www.semarangkota.go.id/porta1/index.php/article/details/visi-dan-misi).

Sumber Non Refrensi :

Badan Pusat Statistik. 2014. Kota Semarang Dalam Angka 2014, Semarang : Badan Pusat Statistik

Sumber regulasi :

Perda Kota Semarang No. 8 tahun 2008 tentang RPJMD kota Semarang