

Evaluasi Kebijakan Bus Trans Semarang pada Koridor I – Koridor VII

N. R. Putri¹, M. Muktiali²

^{1,2} Universitas Diponegoro, Indonesia

Article Info:

Received: 10 June 2020

Accepted: 03 May 2021

Available Online: 11 May 2021

Keywords:

Bus Rapid Transit,
Public Policy, Public
Transportation

Corresponding Author:

Nisriena Rachmi Putri
Diponegoro University,
Semarang, Indonesia
Email:
nisrina.2008@yahoo.com

Abstract: In 2009, Semarang added a public transportation mode, the Trans Semarang Bus, which is a manifestation of the implementation of public transportation policies in Semarang. The research object to be discussed in this study is the policy of the Trans Semarang Bus which focuses on corridors I - corridor VII. The main problem of the research is that the Trans Semarang Bus policy has not been optimized. In fact, the number of passengers only fulfilled 76.99% of the target in Corridor I - Corridor VII. The purpose of evaluation of the Trans Semarang Bus policy is to look for the best and worst indicators, criteria and corridors of the Trans Semarang Bus policy implementation. The method is quantitative with AHP and scoring analysis techniques using 4 indicators namely Input, Process, Output and Outcome, also 6 criteria namely Effectiveness, Efficiency, Adequacy, Equity, Responsiveness and Accuracy which will be ranked by 4 experts. The result, Input indicator is ranked first, and the last is Output. The criteria that have the highest accumulative score is Justice, while the lowest is Sufficiency. The corridor which has the highest accumulative score of all indicators is Corridor I, while the lowest is Corridor VII.

Copyright © 2020 TPWK-UNDIP

This open access article is distributed under a
Creative Commons Attribution (CC-BY-NC-SA) 4.0 International license.

How to cite (APA 6th Style):

Putri, N. R., & Muktiali, M. (2021). Evaluasi Kebijakan Bus Trans Semarang pada Koridor I – Koridor VII. *Jurnal Teknik PWK (Perencanaan Wilayah Dan Kota)*, 10(2), 138–144.

1. PENDAHULUAN

Di Kota Semarang, moda transportasi publik yang tersedia sudah beragam, dimulai dari ojek (online dan konvensional), taksi, angkutan kota, bus antar kota, kapal penumpang, kereta api hingga pesawat terbang. Kota Semarang disebut-sebut sebagai salah satu kota transit yang strategis, dikarenakan hampir seluruh moda transportasi ada di Semarang sehingga penumpang dapat melakukan transit dan pergantian moda sesuai tujuannya. Di tahun 2009, Kota Semarang juga menambahkan satu moda transportasi publik yaitu Bus Trans Semarang yang merupakan perwujudan implementasi kebijakan transportasi publik di Kota Semarang. Berdasarkan Peraturan Daerah (Perda) Kota Semarang Nomor 6 Tahun 2016 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kota Semarang Tahun 2016 – 2021, disebutkan bahwa Kota Semarang ingin mewujudkan sistem transportasi yang terintegrasi dan berkelanjutan sebagai salah satu tujuan dalam membangun Kota Semarang. Adapun pada dokumen Rencana Kerja Pemerintah Daerah (RKPD) Kota Semarang Tahun 2019 terdapat 4 (empat) program yang akan dilaksanakan yakni program peningkatan pelayanan angkutan, program pengendalian dan pengamanan lalu lintas, program pembangunan dan pemeliharaan sarana prasarana perhubungan dan program pelayanan Bus Trans Semarang. Program pelayanan Bus Trans Semarang memiliki indikator berupa jumlah penumpang sebagai objek pelayanan, di mana indikator tersebut memiliki target setiap tahunnya yang didasari oleh dokumen RPJMD Kota Semarang Tahun 2016 - 2021.

Permasalahan utama dalam implementasi kebijakan mengenai transportasi massal (Trans Semarang) di Semarang yaitu merupakan belum optimalnya pelaksanaan kebijakan Bus Trans Semarang. Hal ini dibuktikan dengan data dari RKPD Kota Semarang Tahun 2019, yakni besar target dan realisasi jumlah penumpang dalam program pelayanan Bus Trans Semarang mengalami kesenjangan yang cukup signifikan. Target jumlah penumpang Bus Trans Semarang pada tahun 2019 disebutkan berjumlah 14.255.440

penumpang dalam satu tahun beroperasi, sedangkan realisasi jumlah penumpang Bus Trans Semarang pada tahun 2019 adalah 11.306.893 penumpang dalam satu tahun. Jumlah penumpang antara target dan realisasi tersebut berselisih hingga 2.948.547 penumpang, sehingga capaian kinerja terhadap target jumlah penumpang Bus Trans Semarang hanya mencapai 79,32%. Selain itu, pada area pelayanan Bus Trans Semarang di koridor II masih perlu meningkatkan jumlah armada agar kebutuhan armada pada saat rush hour dapat terpenuhi, sehingga pengguna jasa Bus Trans Semarang tidak mengalami waktu tunggu yang lama (Adam et al., 2013; Azhari et al., 2015; Salasa et al., 2015). Permasalahan tersebut menggambarkan bahwa kebutuhan armada dengan ketersediaan armada Bus Trans Semarang masih belum seimbang, sehingga terjadi kekurangan ketersediaan armada pada jam-jam sibuk yang mengakibatkan adanya penumpang yang tidak terlayani dengan baik. Ditambah lagi dengan permasalahan belum tersedianya jalur khusus bus sehingga pengoperasian Bus Trans Semarang masih bergantung terhadap kondisi lalu lintas di jalan umum (Pradipta & Suroso, 2014).

Berdasarkan permasalahan-permasalahan mengenai Bus Trans Semarang sebagai moda transportasi publik tersebut, diperlukan suatu evaluasi mengenai kebijakan yang selama ini telah diimplementasikan di Kota Semarang. Mengevaluasi kebijakan publik memerlukan indikator dan kriteria dalam menilai ketercapaian atau keberhasilan kebijakan tersebut. Pada penelitian ini, menggunakan indikator dari Bridgman & Davis (2000) dalam mengukur evaluasi kebijakan publik yang secara general mengacu pada empat indikator pokok yaitu indikator input, indikator process, indikator output dan indikator outcome, yang menggambarkan tahapan dalam menyusun dan mengimplementasikan kebijakan. Sedangkan, kriteria yang digunakan dalam penelitian ini adalah kriteria yang dipaparkan oleh Dunn (2003), yakni efektivitas, efisiensi, kecukupan, responsivitas, keadilan dan ketepatan sebagai tolak ukur dalam penilaian keberhasilan kebijakan. Adapun tujuan penelitian dalam penyusunan tugas akhir ini adalah untuk mengevaluasi kebijakan Bus Trans Semarang pada koridor I – koridor VII dengan mengetahui sejauh mana ketercapaian dari kebijakan Bus Trans Semarang yang dilaksanakan.

2. DATA DAN METODE

Metode yang digunakan dalam pelaksanaan penelitian adalah metode kuantitatif, untuk mengetahui ketercapaian dari kebijakan Bus Trans Semarang pada Koridor I – Koridor VII. Adapun teknik analisis adalah *Analytical Hierarchy Process* (AHP) dan analisis skoring dengan menggunakan 4 responden/ ahli.

2.1. Metode *Analytical Hierarchy Process* (AHP)

Metode AHP digunakan untuk membantu mengambil keputusan yang sangat kompleks serta membantu menentukan prioritas dalam pengambilan keputusan terbaik. Metode AHP digunakan dalam penelitian ini dikarenakan tujuan yang ingin dicapai adalah menilai kebijakan Bus Trans Semarang berdasarkan beberapa alternatif (koridor Trans Semarang) untuk mengetahui koridor manakah yang paling berhasil menurut peringkatnya pada akhir penelitian, serta mengetahui kriteria dan indikator mana yang memiliki pengaruh paling kuat dan lemah. Metode AHP yang digunakan dalam penelitian ini adalah untuk menentukan prioritas indikator, kriteria dan alternatif yang digunakan sebagai input dalam perhitungan penilaian evaluasi kebijakan transportasi publik dengan metode skoring. Hasil prioritas penilaian evaluasi kebijakan transportasi publik tersebut kemudian digunakan untuk menentukan nilai bobot tiap indikator dan kriteria. Indikator dan kriteria yang memiliki tingkat prioritas tertinggi diberi bobot tertinggi (paling besar) dan sebaliknya.

2.2. Metode Skoring

Metode skoring digunakan untuk menentukan nilai kinerja pelaksanaan kebijakan Bus Trans Semarang, yang merupakan suatu metode untuk membandingkan tiap kriteria satu persatu. Pada prinsipnya, metode AHP hanya digunakan untuk menentukan peringkat atau bobot dari kriteria, sedangkan nilai dari alternatif tidak mengalami perbandingan satu persatu. Hal tersebut dikarenakan alternatif yang ada tidak tetap dan bisa mengalami perubahan. Maka dari itu, salah satu cara untuk menutupi kekurangan tersebut adalah dengan metode skoring, yang difungsikan untuk menghitung nilai dari kategori tersebut (Kurniady & Mungguna 2013). Pemberian skor pada kriteria dan indikator tersebut didasarkan pada standar atau asumsi yang digunakan dalam bentuk skala ordinal. Setelah itu, skor yang diberikan oleh masing-masing responden akan dikalikan dengan acuan bobot yang disetujui oleh pakar pada metode AHP.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Akumulasi Skor dan Nilai Pada Kriteria Input

Tabel 1. menunjukkan bahwa setiap indikator dan kriteria memiliki bobot yang didasari pada rata-rata hasil prioritas dari penilaian masing-masing responden. Bobot ini nantinya akan mempengaruhi nilai dari masing-masing koridor Bus Trans Semarang. Perlu diketahui pula bahwa masing-masing indikator akan dinilai dengan keenam kriteria yang ada. Berikut merupakan hasil rata-rata prioritas indikator dan kriteria sesuai dengan urutan bobot tertinggi ke bobot terendah dari seluruh responden:

Tabel 1. Hasil Rata-Rata Prioritas dan Bobot Masing-Masing Indikator dan Kriteria (Analisis, 2020)

Indikator	Rata-Rata Hasil Prioritas	Bobot	Kriteria	Rata-Rata Hasil Prioritas	Bobot
Input	0,255649	4	Keadilan	0,245163	6
Proses	0,181341	3	Efektivitas	0,207795	5
Outcome	0,159290	2	Efisiensi	0,176095	4
Output	0,087962	1	Responsivitas	0,163818	3
			Ketepatan	0,149163	2
			Kecukupan	0,128363	1

Akumulasi Skor dan Nilai Pada Kriteria Input

Akumulasi hasil skor dan nilai yang telah diolah berdasarkan bobot dari indikator dan kriteria, serta skor pada masing-masing koridor Bus Trans Semarang. Tabel 2 merupakan skor kumulatif dari seluruh skor yang diberikan oleh masing-masing responden/ pakar. Dilihat berdasarkan data di atas, dapat diketahui bahwa rata-rata nilai dari seluruh kriteria di setiap koridor adalah baik. Walaupun begitu, skor di masing-masing koridor berbeda-beda di beberapa kriteria, seperti pada kriteria Keadilan dipengaruhi oleh penilaian dari responden 4, sehingga pada total skor juga menghasilkan skor yang berbeda-beda terutama di koridor V sampai dengan koridor VII, namun nilai yang didapatkan oleh koridor lainnya adalah baik. Nilai sedang pada ketiga koridor tersebut menandakan bahwa pada indikator input, keadilan dalam persebaran sarana dan prasarana dasar Bus Trans Semarang masih kurang. Perbedaan skor pada kriteria Kecukupan di koridor III – koridor VII, hal ini juga dipengaruhi oleh penilaian dari responden 4. Jika dilihat pada kriteria Keadilan di koridor V sampai dengan koridor VII memiliki skor yang berbeda, dengan skor di koridor VI yang paling kecil dengan nilai buruk. Adapun arti dari nilai sedang pada kelima koridor tersebut adalah pada saat persiapan pengadaan jumlah petugas, sarana dan prasarana masih kurang sebanding dengan jumlah penumpang di koridor III – koridor VII. Penilaian pada kriteria Efisiensi juga mendapatkan hasil nilai sedang, namun nilai tersebut diberikan pada seluruh koridor. Hal tersebut bermakna bahwa biaya dalam persiapan pengoperasian Bus Trans Semarang masih kurang minim. Dapat disimpulkan bahwa pada indikator input, seluruh koridor bernilai sedang, namun diperlukan peningkatan kinerja pada kriteria Kecukupan, Efisiensi dan Keadilan, terkhusus pada koridor VI.

Akumulasi Skor dan Nilai Pada Kriteria Proses

Akumulasi hasil skor dan nilai yang telah diolah berdasarkan bobot dari indikator dan kriteria, serta skor pada masing-masing koridor. Tabel 3 merupakan skor kumulatif dari seluruh skor yang diberikan oleh masing-masing responden/ pakar. Dilihat berdasarkan data di atas, dapat diketahui bahwa seluruh nilai dari seluruh kriteria di setiap koridor adalah baik, kecuali penilaian pada kriteria Efisiensi pada seluruh koridor mendapatkan nilai sedang. Nilai sedang tersebut berarti pada tahap proses, biaya operasional yang digunakan masih kurang minim, serta dinilai produktivitas dan pendapatannya kurang maksimal. Dapat disimpulkan bahwa pada indikator proses, seluruh koridor bernilai baik kecuali pada kriteria Efisiensi, sehingga perlu adanya peningkatan kinerja pada kriteria Efisiensi agar dapat lebih maksimal. Serta difokuskan terlebih dahulu pada koridor VII yang memiliki total skor paling rendah.

Tabel 2. Akumulasi Hasil Skor dan Nilai Kebijakan Bus Trans Semarang Berdasarkan Indikator Input (Analisis, 2020)

INDIKATOR	Input												Jumlah Skor Input	
	Keadilan		Efektivitas		Efisiensi		Responsivitas		Ketepatan		Kecukupan			
	Skor	Nilai	Skor	Nilai	Skor	Nilai	Skor	Nilai	Skor	Nilai	Skor	Nilai	Skor	Nilai
Koridor I	408	Baik	400	Baik	208	Sedang	192	Baik	128	Baik	60	Baik	1396	Baik
Koridor II	408	Baik	400	Baik	208	Sedang	192	Baik	128	Baik	60	Baik	1396	Baik
Koridor III - A	408	Baik	400	Baik	208	Sedang	192	Baik	128	Baik	56	Sedang	1392	Baik
Koridor III - B	408	Baik	400	Baik	208	Sedang	192	Baik	128	Baik	56	Sedang	1392	Baik
Koridor IV	408	Baik	400	Baik	208	Sedang	192	Baik	128	Baik	56	Sedang	1392	Baik
Koridor V	336	Sedang	400	Baik	208	Sedang	192	Baik	128	Baik	56	Sedang	1320	Baik
Koridor VI	288	Sedang	400	Baik	208	Sedang	192	Baik	128	Baik	52	Sedang	1268	Baik
Koridor VII	336	Sedang	400	Baik	208	Sedang	192	Baik	128	Baik	56	Sedang	1320	Baik
Total Skor	2592	Baik	2800	Baik	1456	Sedang	1344	Baik	896	Baik	396	Sedang	9484	Baik

Tabel 3. Akumulasi Hasil Skor dan Nilai Kebijakan Bus Trans Semarang Berdasarkan Indikator Proses (Analisis 2020)

INDIKATOR	Proses												Jumlah Skor Proses	
	Keadilan		Efektivitas		Efisiensi		Responsivitas		Ketepatan		Kecukupan			
	Skor	Nilai	Skor	Nilai	Skor	Nilai	Skor	Nilai	Skor	Nilai	Skor	Nilai	Skor	Nilai
Koridor I	324	Baik	255	Baik	156	Sedang	162	Baik	114	Baik	42	Baik	1053	Baik
Koridor II	324	Baik	255	Baik	156	Sedang	171	Baik	114	Baik	42	Baik	1062	Baik
Koridor III - A	324	Baik	255	Baik	156	Sedang	144	Baik	114	Baik	42	Baik	1035	Baik
Koridor III - B	324	Baik	255	Baik	156	Sedang	162	Baik	114	Baik	42	Baik	1053	Baik
Koridor IV	324	Baik	255	Baik	156	Sedang	162	Baik	114	Baik	42	Baik	1053	Baik
Koridor V	324	Baik	255	Baik	156	Sedang	171	Baik	114	Baik	42	Baik	1062	Baik
Koridor VI	324	Baik	255	Baik	156	Sedang	171	Baik	114	Baik	42	Baik	1062	Baik
Koridor VII	324	Baik	255	Baik	156	Sedang	135	Baik	114	Baik	42	Baik	1026	Baik
Total Skor	2268	Baik	1785	Baik	1092	Sedang	1116	Baik	798	Baik	294	Baik	7353	Baik

Akumulasi Skor dan Nilai Pada Kriteria Outcome

Akumulasi hasil skor dan nilai yang telah diolah berdasarkan bobot dari indikator dan kriteria, serta skor pada masing-masing koridor Bus Trans Semarang. Tabel 4 merupakan skor kumulatif dari seluruh skor yang diberikan oleh masing-masing responden/ pakar. Dilihat berdasarkan data di atas, dapat diketahui bahwa rata-rata nilai dari seluruh kriteria di setiap koridor adalah baik, namun terdapat beberapa nilai yang sedang. Nilai sedang berada pada kriteria Efektivitas dan Efisiensi di seluruh koridor, serta pada kriteria Responsivitas pada koridor III dan koridor VII. Nilai sedang pada kriteria Efektivitas di seluruh koridor memiliki makna bahwa hasil pelaksanaan kebijakan Bus Trans Semarang kurang berpengaruh positif, sehingga tidak begitu mempengaruhi penurunan tingkat kemacetan di Kota Semarang. Pada kriteria Efisiensi di seluruh koridor mendapat nilai sedang, yang berarti keuntungan pendapatan Bus Trans Semarang kurang mengalami peningkatan sehingga kurang mampu berkontribusi dalam meningkatkan pendapatan daerah. Lalu pada kriteria Responsivitas khususnya pada koridor III dan koridor VII bernilai sedang dikarenakan masyarakat secara umum masih belum puas dengan hasil pelaksanaan kebijakan Bus Trans Semarang, sehingga dirasa belum mampu meningkatkan ekonomi daerah ataupun kesejahteraan masyarakat. Berdasarkan nilai di atas, peningkatan kinerja dapat difokuskan terlebih dahulu pada kriteria Efektivitas, kriteria Efisiensi dan kriteria Responsivitas, terkhusus pada koridor III yang memiliki total skor paling rendah.

Tabel 4. Akumulasi Hasil Skor dan Nilai Kebijakan Bus Trans Semarang Berdasarkan Indikator Outcome (Analisis, 2020)

INDIKATOR	Outcome												Jumlah Skor Outcome	
	Keadilan		Efektivitas		Efisiensi		Responsivitas		Ketepatan		Kecukupan			
	Skor	Nilai	Skor	Nilai	Skor	Nilai	Skor	Nilai	Skor	Nilai	Skor	Nilai	Skor	Nilai
Koridor I	192	Baik	130	Sedang	104	Sedang	102	Baik	60	Baik	36	Baik	624	Baik
Koridor II	192	Baik	130	Sedang	96	Sedang	108	Baik	64	Baik	36	Baik	626	Baik
Koridor III - A Koridor III - B	192	Baik	130	Sedang	88	Sedang	78	Sedang	60	Baik	32	Baik	580	Sedang
Koridor IV	192	Baik	130	Sedang	88	Sedang	102	Baik	68	Baik	36	Baik	616	Baik
Koridor V	192	Baik	140	Sedang	80	Sedang	102	Baik	64	Baik	32	Baik	610	Sedang
Koridor VI	192	Baik	140	Sedang	80	Sedang	90	Baik	68	Baik	30	Baik	600	Sedang
Koridor VII	192	Baik	130	Sedang	88	Sedang	78	Sedang	64	Baik	34	Baik	586	Sedang
Total Skor	1344	Baik	930	Sedang	624	Sedang	660	Baik	448	Baik	236	Baik	4242	Baik

Akumulasi Skor dan Nilai Pada Kriteria Output

Berikut merupakan akumulasi hasil skor dan nilai yang telah diolah berdasarkan bobot dari indikator dan kriteria, serta skor pada masing-masing koridor Bus Trans Semarang. Tabel 5 merupakan skor kumulatif dari seluruh skor yang diberikan oleh masing-masing responden/ pakar. Dilihat berdasarkan data di atas, dapat diketahui bahwa rata-rata nilai dari seluruh kriteria di setiap koridor adalah baik, namun terdapat beberapa nilai yang sedang yakni pada koridor III dan koridor VI. Nilai sedang yang terdapat pada tabel di atas terletak pada kriteria Keadilan pada koridor II, koridor III, koridor V, koridor VI dan koridor VII. Hal ini menunjukkan bahwa keadilan dalam tahap output pada kelima koridor tersebut masih kurang, yakni kapasitas bus masih kurang memenuhi kebutuhan penumpang. Kemudian pada kriteria Efektivitas masih terdapat nilai sedang pada koridor III dan koridor VI yang menandakan bahwa realisasi kebijakan masih kurang dikarenakan *load factor* yang masih rendah. Sementara itu, pada kriteria Efisiensi nilai sedang terdapat pada seluruh koridor yang bermakna bahwa para pakar menilai pendapatan yang didapatkan masih kurang dapat melebihi biaya operasional. Pada koridor VII di dalam kriteria Responsivitas memiliki nilai sedang yang berarti bahwa pada koridor tersebut pengguna Bus Trans Semarang masih kurang puas dengan kebijakan Bus Trans Semarang yang berlaku, yang terindikasi dari kurangnya peningkatan jumlah penumpang.

Selanjutnya, pada kriteria Ketepatan terdapat nilai sedang pada koridor III dan koridor VII yang menunjukkan bahwa pada kedua koridor tersebut kebijakan Bus Trans Semarang masih kurang dapat mengatasi permasalahan yang ada. Terakhir, pada kriteria Kecukupan memiliki nilai sedang pada koridor VI yang menjelaskan bahwa ketersediaan fasilitas masih dirasa kurang mencukupi serta jumlah penumpang masih kurang mencukupi target. Dapat disimpulkan bahwa pada indikator output, hampir seluruh koridor bernilai baik selain koridor III dan koridor VI, sehingga perlu adanya peningkatan kinerja pada kriteria Keadilan dan kriteria Efisiensi dan koridor III dan koridor VI agar dapat meraih nilai yang lebih baik.

Tabel 5. Akumulasi Hasil Skor dan Nilai Kebijakan Bus Trans Semarang Berdasarkan Indikator Output (Analisis, 2020)

INDIKATOR	Output												Jumlah Skor Output	
	Keadilan		Efektivitas		Efisiensi		Responsivitas		Ketepatan		Kecukupan			
	Skor	Nilai	Skor	Nilai	Skor	Nilai	Skor	Nilai	Skor	Nilai	Skor	Nilai	Skor	Nilai
Koridor I	102	Baik	90	Baik	56	Sedang	57	Baik	36	Baik	17	Baik	358	Baik
Koridor II	78	Sedang	90	Baik	56	Sedang	60	Baik	38	Baik	17	Baik	339	Baik
Koridor III - A Koridor III - B	72	Sedang	65	Sedang	48	Sedang	45	Baik	28	Sedang	15	Baik	273	Sedang
Koridor IV	90	Baik	90	Baik	48	Sedang	54	Baik	36	Baik	17	Baik	335	Baik
Koridor V	72	Sedang	85	Baik	56	Sedang	51	Baik	38	Baik	14	Baik	316	Baik
Koridor VI	84	Sedang	65	Sedang	56	Sedang	51	Baik	34	Baik	13	Sedang	298	Sedang
Koridor VII	84	Sedang	90	Baik	48	Sedang	42	Sedang	28	Sedang	16	Baik	308	Baik
Total Skor	582	Sedang	570	Baik	368	Sedang	360	Baik	238	Baik	109	Baik	2227	Baik

Akumulasi Skor dan Nilai Seluruh Indikator

Hasil akumulasi skor dan nilai dari ke-empat responden/ pakar terhadap kebijakan Bus Trans Semarang yang telah diolah, Berdasarkan tabel 6 akumulasi seluruh indikator dapat dilihat pada masing-masing indikator memiliki jumlah skor dengan nilai yang juga berbeda-beda, namun rata-rata nilai yang didapat adalah baik. Adapun koridor III dan koridor VI memiliki nilai sedang pada indikator output, sehingga diperlukan peningkatan kinerja dalam penerapan kebijakan Bus Trans Semarang bagi pihak pengelola agar ke depannya dapat lebih baik lagi khususnya pada kedua koridor tersebut. Jika dilihat secara seksama, meskipun seluruh nilai dari jumlah skor hampir sama, namun jumlah skor dari tiap indikator berbeda-beda, sehingga terlihat rata-rata skor yang rendah berada pada indikator Output dengan rata-rata skor sejumlah 273 pada koridor III, sedangkan rata-rata skor yang tinggi berada pada indikator Input dengan rata-rata skor sejumlah 1396 pada koridor I dan koridor II. Kriteria dengan skor paling tinggi berada pada kriteria Keadilan pada indikator Input, dengan perolehan skor sejumlah 2592. Di sisi lain, kriteria dengan skor paling rendah disandang oleh kriteria Kecukupan pada indikator Output dengan perolehan skor sejumlah 109. Koridor yang memiliki skor paling tinggi jika dilihat berdasarkan akumulasi skor seluruh indikator yaitu koridor I dengan perolehan total skor sebanyak 3465, sedangkan koridor dengan total skor terendah adalah koridor VII dengan skor sebesar 3285. Pada tabel di atas, skor akumulasi seluruh indikator dapat terlihat bahwa skor tertinggi terdapat pada koridor I dengan kriteria Keadilan yang memiliki skor sejumlah 1025, dan skor terendah terdapat pada koridor VI dengan kriteria Kecukupan yang memiliki skor sejumlah 134.

Tabel 6. Akumulasi Hasil Skor dan Nilai Seluruh Indikator Kebijakan Bus Trans Semarang (Analisis, 2020)

INDIKATOR	Akumulasi Seluruh Indikator						Jumlah Skor Koridor
	Keadilan	Efektivitas	Efisiensi	Responsivitas	Ketepatan	Kecukupan	
Koridor I	1026	875	528	528	362	146	3465
Koridor II	1002	875	528	549	364	146	3464
Koridor III	996	850	520	480	354	140	3340
Koridor IV	1014	875	520	525	362	142	3438
Koridor V	924	880	528	540	364	139	3375
Koridor VI	888	855	528	540	360	134	3305
Koridor VII	956	875	520	459	354	141	3285
Total Skor Kriteria	6786	6085	3672	3621	2520	988	23672

4. KESIMPULAN

Hasil temuan studi yang didapatkan setelah melakukan penelitian akan dijelaskan per indikator atau tahap-tahap evaluasi kebijakan, yakni input, proses, output dan outcome. Pada tahap input, yakni tahap saat persiapan serta penyusunan awal kebijakan. Seluruh kriteria yang digunakan pada penelitian tidak memiliki penilaian yang buruk, namun berdasarkan nilai yang sedang, yakni kriteria Efisiensi dan kriteria Kecukupan yang dapat menjadi fokus dalam pembenahan kebijakan. Pada tahap persiapan kebijakan ini, dapat disimpulkan bahwa yang perlu diperbaiki adalah menghemat biaya operasional pada seluruh koridor, menyesuaikan SDM dan sarana prasarana dengan jumlah penumpang pada koridor III - VI, serta menyediakan sarana prasarana secara adil pada koridor V – VII. Selanjutnya, pada tahap proses atau tahap pengimplementasian/ penerapan kebijakan Bus Trans Semarang. Dilihat dari keenam kriteria yang digunakan dalam penelitian ini, tahap proses memiliki skor dan nilai yang baik pula. Adapun kriteria yang perlu menjadi perhatian adalah kriteria Efisiensi dikarenakan memiliki nilai sedang dibandingkan dengan kriteria yang lain. Inti pada tahap proses, biaya operasional masih boros sehingga perlu diminimalisir yang tidak akan menurunkan performa dan kinerja Bus Trans Semarang.

Selanjutnya adalah indikator outcome atau tahap pengamatan dampak kebijakan Bus Trans Semarang pada jangka panjang. Tahap ini memiliki kriteria dengan nilai sedang pada kriteria Efektivitas, kriteria Efisiensi dan kriteria Kecukupan. Kesimpulan dari tahap penerimaan dampak kebijakan yaitu pelaksanaan kebijakan belum ditegakkan secara maksimal sehingga dinilai masih belum mampu menurunkan tingkat kemacetan, serta belum mampu membantu perekonomian daerah dan memakmurkan masyarakat dengan

adanya Bus Trans Semarang pada koridor III dan koridor VI. Terakhir terdapat indikator output ataupun tahap penerimaan hasil kebijakan Bus Trans Semarang dalam jangka pendek. Pada tahap ini, dari keenam kriteria yang ada, kriteria yang memiliki nilai sedang adalah kriteria Keadilan dan kriteria Efisiensi. Oleh karena itu, kesimpulan yang diambil pada tahap penerimaan hasil, jumlah target penumpang dengan realisasi penumpang masih belum tercapai sehingga diperlukan upaya yang ekstra pada saat pengoperasian Bus Trans Semarang terutama pada koridor III, VI dan VII.

Kesimpulan yang dapat diambil dalam penelitian ini adalah ketercapaian kebijakan Bus Trans Semarang pada koridor I – koridor VII sudah cukup baik, namun masih terdapat beberapa kekurangan yang perlu ditingkatkan. Berdasarkan hasil dari penilaian oleh responden menggunakan metode AHP dan metode skoring, kebijakan Bus Trans Semarang dalam pemenuhan SDM dan sarana prasarana masih belum cukup, pengelolaan biaya masih boros, upaya penurunan tingkat kemacetan Kota Semarang yang kurang maksimal, serta keseimbangan antara kapasitas dan jumlah penumpang yang masih timpang, yang seluruhnya dapat diprioritaskan pada koridor III, koridor VI dan koridor VII.

5. REFERENSI

- Adam, D., Subowo, A. & Marom, A., 2013. IMPLEMENTASI KEBIJAKAN BUS RAPID TRANSIT (BRT) TRANS SEMARANG DI KOTA SEMARANG. *Journal Of Public Policy And Management Review*, 2.
- Azhari, A.R., Lubis, N. & Ngatno, 2015. *Pengaruh Kualitas Pelayanan, Tarif dan Fasilitas Terhadap Kepuasan Penumpang Bus BRT Trans Semarang (Studi Kasus: Penumpang Bus BRT Trans Semarang koridor II)*, Semarang.
- Bridgman, P. & Davis, G., 2000. *The Australian policy handbook*, Allen & Unwin.
- Dunn, W.N., 2003. *Pengantar Analisis Kebijakan Publik* 2nd ed. M. Darwin, ed., Gadjah Mada University Press.
- Kurniady, R.K. & Mungguna, W., 2013. Sistem Perbandingan dan Penyediaan Informasi Kendaraan Mobil dengan Metode. *ULTIMA Infosys*, IV(1), pp.28–33.
- Pradipta, E.G. & Suroso, E.S., 2014. EFEKTIVITAS BRT (Bus Rapid Transit) TRANS SEMARANG SEBAGAI MODA TRANSPORTASI DI KOTA SEMARANG. *Geo-Image*, 2. Available at: <http://journal.unnes.ac.id/sju/index.php/geoimage>.
- Salasa, W. et al., 2015. EVALUASI SISTEM PELAYANAN TRANSIT ANTAR KORIDOR BUS RAPID TRANSIT TRANS SEMARANG. *Jurnal Karya Teknik Sipil*, 4, pp.505–511. Available at: <http://ejournal-s1.undip.ac.id/index.php/jkts>.