

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pemerintah Kota Semarang berupaya menekan tingkat pencemaran udara yang semakin melonjak, indikasi lonjakan pencemaran udara terbukti pada Laporan Inventarisasi Gas Rumah Kaca (2021) yang menunjukkan bahwa Kota Semarang sejak periode 2014 – 2018 mengalami fluktuasi. Adapun besarnya emisi tahun 2018 adalah 4.127.286, 89 Ton CO₂e dengan keempat sektor utama yakni sektor energi (82,07%), sektor limbah (16,64%), *Agriculture Forest Other Land Used* (1,28%) dan kemudian *Industrial Processes Product Use* (0,01%). Melalui tabel wilayah estimasi gas di Kota Semarang (2018) menunjukkan bahwa hingga saat ini pusat kota merupakan wilayah yang memiliki tingkat gas emisi (GRK) tertinggi karena adanya mobilitas masyarakat tiap kecamatan yang menghasilkan emisi.

Tabel 1. 1 Wilayah Estimasi Gas Emisi di Kota Semarang

Kecamatan	Beban Emisi (ton/tahun)				
	CO	HC	NOX	PM10	SO2
Banyumanik	17.546	5.296	1.242	249	47
Candisari	9.421	2.628	679	122	25
Gajah Mungkur	9.539	2.963	636	137	24
Gayamsari	9.603	2.809	672	130	25
Genuk	15.843	4.861	1.146	231	44
Gunung Pati	11.381	3.554	825	169	31
Mijen	12.211	3.813	885	182	34
Ngaliyan	20.333	6.172	1.385	287	53
Pedurungan	23.887	7.391	1.605	342	60
Semarang Barat	22.899	7.044	1.554	326	58
Semarang Selatan	11.418	3.436	694	152	25
Semarang Tengah	9.051	2.750	579	124	21
Semarang Timur	7.802	2.417	555	114	21
Semarang Utara	11.279	3.511	811	167	31
Tembalang	19.735	5.965	1.426	282	54
Tugu	3.456	1.079	250	51	10
Total	215.404	65.691	14.942	3.066	561

(Sumber: Indri marlena, 2018)

Tingginya mobilitas masyarakat yang menyebabkan polusi udara dikarenakan bertambahnya jumlah kendaraan bermotor ditiap tahunnya, bahkan

terus mengalami peningkatan polusi berupa emisi karbondioksida karena Kota Semarang juga disebut sebagai kota metropolitan yang berkembang dalam sektor transportasi sebesar 20 juta pengguna pada tahun 2021 (BPS Jawa Tengah, 2024). Adapun mobilitas masyarakat yang menghasilkan emisi dari moda transportasi darat menurut Pramono (2024) antara lain: (1) Mobil; (2) Bus; (3) Sepeda Motor; dan (4) Truk.

Tabel 1. 2 Jumlah Kendaraan Bermotor Kota Semarang 2022

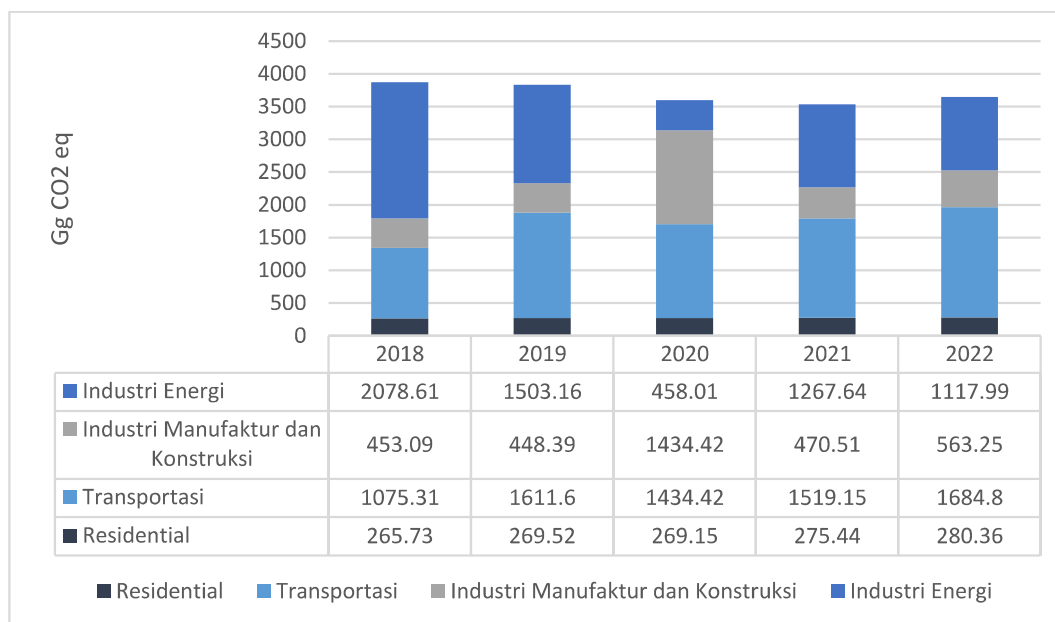
Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Kabupaten/Kota Dan Jenis Kendaraan	Provinsi	Kota Semarang
Mobil Penumpang		
2019	1231026	225799
2020	1309343	231164
2021	1711112	281971
Bus		
2019	37238	2949
2020	37785	3059
2021	44160	3539
Truk		
2019	563605	75887
2020	580411	76570
2021	647811	78037
Sepeda Motor		
2019	15627624	1347260
2020	16214173	1382434
2021	17917660	1512234
Jumlah		
2019	17459409	1651895
2020	18141696	1693227
2021	20320743	1875781

(Sumber: Badan Pusat Statistik, 2023)

Penggunaan kendaraan bermotor yang menimbulkan polusi udara, terbukti dalam riset INRIX oleh Sismanto (2018) disebutkan bahwa jumlah kendaraan yang banyak akan mengalami kemacetan dengan perkiraan waktu mencapai 37 jam

dalam setahun tegak lurus mempengaruhi persentase polusi sekitar 17% di Kota Semarang. Data kadar emisi akibat transportasi (2022) menunjukkan bahwa terjadi peningkatan tiap tahunnya dengan nilai 1.684,80 Gg CO₂eq di tahun 2022.

Tabel 1. 3 Kadar Emisi Kota Semarang Berdasarkan Sektor



(Sumber Dokumen Inventarisasi GRK Kota Semarang, 2023)

Pemerintah Kota Semarang meluncurkan transportasi *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Semarang pada 2009 (Rahayu & Kurniati, 2023). Keberadaan BRT diharapkan mampu menekan dominasi kendaraan pribadi, mengurangi kemacetan, dan menurunkan emisi polutan di kota. Namun demikian, tantangan baru muncul seiring meningkatnya tuntutan akan transportasi yang ramah lingkungan dan berkelanjutan. Sebagian armada BRT masih mengandalkan bahan bakar solar yang memiliki tingkat emisi tinggi, sehingga memerlukan inovasi teknologi yang lebih bersih untuk mengurangi dampak lingkungan sekaligus mempertahankan efisiensi operasional (Mapid, 2024).

Transportasi berkelanjutan pada dasarnya merupakan pendekatan sistematis untuk memenuhi kebutuhan mobilitas masyarakat dan percepatan penggunaan energi terbarukan (Dinas Perhubungan Semarang, 2021), sejak 2017 diketahui Semarang menjadi kota pertama di Indonesia yang melaksanakan uji program konversi BRT berbahan bakar diesel menjadi *Compressed Natural Gas* (CNG)

(JCM, 2019). Program ini merupakan bagian dari proyek percontohan internasional yang dilaksanakan melalui mekanisme *Joint Crediting Mechanism* (JCM) bekerja sama dengan Pemerintah Toyama, Jepang, dan *United Nations Sustainable Development Goals* (UN SDGs) *Partnership* (UN SDGs, 2019). Proyek BRT Kota Semarang yang dibangun mengalami keberhasilan dalam penurunan emisi karbondioksida secara signifikan dengan rentang waktu 2014 –2017 sebesar 2.792 G/jam (Widanirmala, 2020)

Proyek ini dilaksanakan Dinas Perhubungan yang memiliki jumlah angkutan umum yang melayani transportasi sebesar 3.205 armada, terdiri dari 2.376 Mikrolet/Daihatsu dan 829 Bus/Damri (Hubnet Kemenhub, 2023). Sebanyak 72 unit bus Trans Semarang berhasil dikonversi sehingga dapat beroperasi dengan sistem *Comperessed Natural Gas*, menjadikannya salah satu implementasi terbesar di Indonesia dalam kategori ini (JCM, 2019). Menetapkan komitmen penggunaan *Compressed Natural Gas* (CNG) sebagai alternatif solusi selain listrik pada transportasi yang menjadi fokus perhatian beberapa tahun terakhir oleh Dinas Perhubungan (Semarang.co.id, 2019). Adapun kelebihan dari penggunaan *Compressed Natural Gas* antara lain dalam laman semarang.co.id (2019): (1) CNG adalah energi ramah lingkungan dan berkelanjutan, sehingga dapat mengurangi emisi gas rumah kaca dan polusi udara; (2) CNG dapat digunakan sebagai bahan bakar yang lebih murah; dan (3) Penggunaan CNG dapat mendukung adanya energi terbarukan.

Compressed Natural Gas (CNG) dikenal sebagai bahan bakar dengan intensitas karbon yang lebih rendah dibandingkan solar maupun bensin. Pembakaran CNG menghasilkan emisi karbon dioksida (CO₂), nitrogen oksida (NO_x), dan partikulat yang lebih rendah, sehingga memberikan manfaat langsung terhadap kualitas udara perkotaan (Saraswati, Hidayat, & Nugroho, 2020). Selain itu, cadangan gas bumi di Indonesia relatif melimpah, sehingga menjadikannya opsi energi transisi yang strategis dalam mendukung ketahanan energi nasional. Dengan biaya operasional yang kompetitif, penggunaan CNG dalam sektor transportasi juga diharapkan dapat meringankan beban subsidi energi pemerintah.

Keberhasilan penggunaan CNG pada *Bus Rapid Trans* (BRT) di Kota Semarang sangat bergantung pada dukungan kebijakan dan regulasi pemerintah yang diatur dalam Peraturan Wali Kota Semarang Nomor 43 Tahun 2023 tentang Pemasangan dan Penggunaan CNG pada Armada BRT dan Feeder dan Peraturan Wali kota Semarang Nomor 35 Tahun 2024 tentang Rencana Kerja Pemerintah Daerah Tahun 2025 (Pemerintah Kota Semarang, 2024). Sebagaimana tercatat regulasi tersebut merupakan turunan dari Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral Nomor 25 Tahun 2017 tentang percepatan pemanfaatan Bahan Bakar Gas (ESDM, 2022) sehingga diharapkan transportasi publik dapat berkontribusi signifikan terhadap penurunan emisi.

Dalam operasional sehari-hari, bus CNG Trans Semarang mampu menekan konsumsi solar hingga 30% dibandingkan penggunaan bahan bakar diesel murni (semarangkota.go.id, 2019). Efisiensi ini berdampak langsung terhadap penghematan biaya operasional, terutama di tengah fluktuasi harga minyak dunia. Selain itu, berkurangnya konsumsi solar juga berarti berkurangnya ketergantungan terhadap impor bahan bakar, sehingga program ini mendukung agenda ketahanan energi nasional (UN SDGs, 2019). Selain itu, terdapat stasiun pengisian CNG khusus untuk armada BRT yang ditempatkan di titik strategis untuk memudahkan pengoperasian bus sehari-hari (Alkalis, 2021).

Gambar 1. 1 Gambar SPBG Mangkang di Kota Semarang



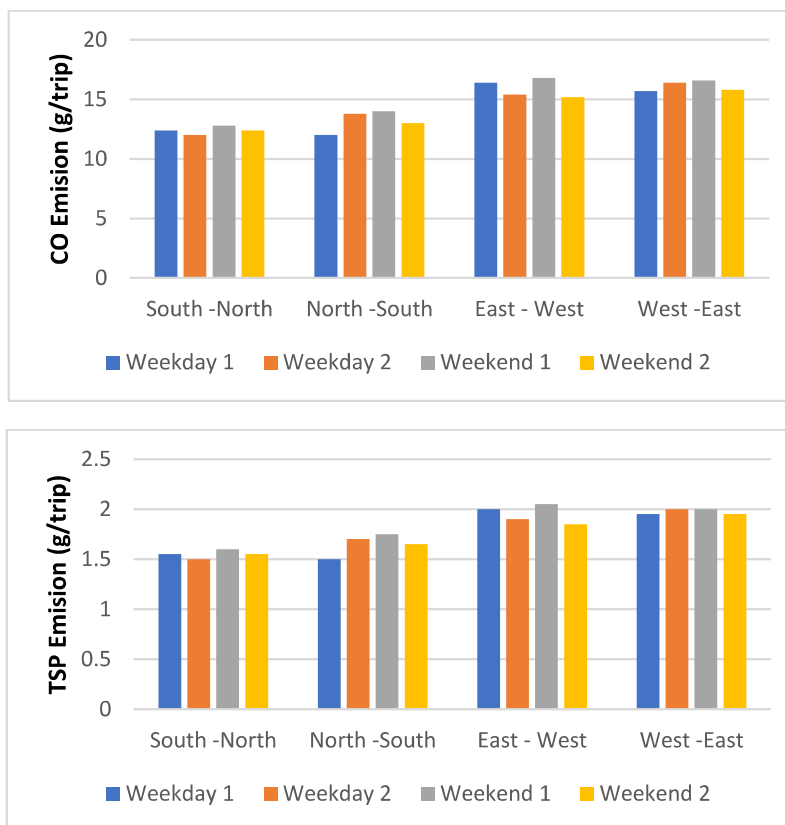
(Sumber: *semarang.id*, 2022)

Penggunaan CNG pada armada Trans Semarang diharapkan menurunkan biaya operasional pada jangka panjang. Harga gas yang lebih stabil dan cenderung lebih murah dibandingkan solar memungkinkan operator untuk menghemat biaya bahan bakar. Dengan adanya efisiensi ini, pemerintah kota dapat mengalokasikan anggaran lebih banyak untuk perawatan armada, peningkatan fasilitas penumpang, atau bahkan memperluas jaringan koridor BRT (Mangontan & Maudini, 2025). Hal ini berpotensi memperkuat daya tarik transportasi publik sebagai pilihan utama masyarakat, sekaligus mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi.

Berjalannya kebijakan ini memudahkan harapan penggunaan bahan bakar gas sebagai bahan bakar alternatif untuk *Bus Rapid Transit* (BRT) Semarang karena berjalan penuh tantangan dan memicu polemik hingga saat ini. Di satu sisi, *Compressed Natural Gas* menawarkan solusi ramah lingkungan untuk mengurangi emisi gas buang dan polusi udara (Ebiuto, 2020). Di sisi lain, berbagai kendala dan kegagalan dalam implementasinya menimbulkan keraguan tentang efektivitasnya sebagai solusi jangka panjang. Kegagalan penggunaan *Compressed Natural Gas* di BRT Semarang terjadi pada tahun 2019 (semarangkota.go.id, 2019), berdasarkan dokumen UN SDGs (2019) terdapat kendala - kendala dalam penerapan penggunaan CNG jangka panjang, yakni:

Dari sisi operasional dan produktivitas, pergerakan kendaraan antar koridor rute *Bus Rapid Trans* (BRT) di Semarang secara signifikan mempengaruhi tingkat emisi polutan udara. Berdasarkan data kajian emisi hari kerja dan akhir pekan menunjukan bahwa setiap pergerakan koridor dengan kecepatan rendah seringkali pembakaran bahan bakar berlebihan sehingga terjadi peningkatan emisi dari Bus Rapid Trans apabila terjadi secara dalam jangka panjang (huboyo, 2022). Selain itu terdapat perubahan stiker BBG menjadi *Hybrid + CNG* menjadi sorotan publik yang perlu di evaluasi (laporgub.jatengprov.go.id, 2025)

Tabel 1. 4 Kadar emisi (Karbondioksida dan Partikulat Tersuspensi Total) pada Bus Rapid Trans Semarang



(Sumber: Huboyo, 2022)

Dari sisi teknis, penerapan dan perawatan hybrid diesel CNG membutuhkan perangkat tambahan berupa *kit* konversi (Sawasemariai, 2022). Perangkat ini terdiri atas tabung penyimpanan gas bertekanan, regulator tekanan, serta sistem pengendali elektronik yang mengatur campuran bahan bakar. Kebutuhan sumber daya manusia yang profesional dan handal dalam kinerja harus dipastikan agar dapat berjalan optimal. Selain perangkat, perlu adanya infrastruktur pengisian gas atau *filling station* masih terbatas di Indonesia, termasuk di Semarang. Hal ini membuat armada bergantung pada lokasi pengisian tertentu yang bisa memengaruhi fleksibilitas operasi. Oleh karena itu, keberhasilan jangka panjang program ini sangat ditentukan oleh ekspansi infrastruktur pendukung yang memadai (UN SDGs, 2019).

Selain tantangan teknis, biaya awal instalasi perangkat CNG juga menjadi hambatan. Meskipun biaya operasional jangka panjang lebih rendah, investasi awal untuk perangkat konversi dan pelatihan teknis cukup tinggi. Bahkan, distribusi gas juga menjadi tantangan tersendiri. Meskipun Indonesia memiliki cadangan gas bumi yang cukup besar, sistem distribusinya belum merata. Hal ini membuat ketersediaan CNG di beberapa wilayah tidak selalu terjamin. Dalam konteks Semarang, keberhasilan implementasi CNG sangat bergantung pada stabilitas pasokan gas yang harus dipastikan oleh pemerintah dan perusahaan energi (UN SDGs, 2019).

Kendala lain muncul dalam bentuk resistensi dari pihak operator transportasi swasta. Sebagian operator menilai biaya perawatan armada hybrid lebih tinggi dibandingkan armada diesel biasa. Jika persepsi ini tidak diatasi, partisipasi swasta dalam memperluas program bisa berkurang. Padahal, dukungan operator sangat penting mengingat pemerintah tidak mungkin membiayai seluruh armada transportasi publik di kota besar (UN SDGs, 2019).

Menjawab keraguan tersebut, diperlukan langkah-langkah konkret untuk meningkatkan efektifitas penggunaan *Compressed Natural Gas* dan infrastruktur pendukungnya. Salah satunya, mempertanggungjawabkan urgensi program penggunaan *Compressed Natural Gas* pada *Bus Rapid Trans* (BRT) yang lebih diwajibkan sementara kendaraan bermotor yang lain tidak diwajibkan dengan ditinjau secara mendalam agar dapat mengetahui ketepatan dan kesesuaian dengan kebijakan yang telah ditetapkan dalam mendukung produktivitas ekonomi, dan lingkungan hidup. Maka disimpulkan bahwa “Apakah penggunaan *Compressed Natural Gas* pada *Bus Rapid Trans* (BRT) sudah tepat?”

1.2 Identifikasi Masalah

1. Peningkatan polusi udara di Kota Semarang.
2. Penggunaan *Comperessed Natural Gas* pada BRT di Kota Semarang belum berjalan optimal.
3. Muncul polemik pada kendala operasional, biaya, teknis, resistensi pihak swasta, dan keluhan masyarakat.

1.3 Perumusan Masalah

Kesesuaian dengan telaah latar belakang sehingga membahas rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana ketepatan penggunaan *Compressed Natural Gas* transportasi *Bus Rapid Trans* (BRT) di Kota Semarang?
2. Apa faktor pendorong dan penghambat *penggunaan Comperessed Natural Gas Bus Rapid Trans* (BRT) di Kota Semarang?

1.4 Tujuan Penelitian

1. Menganalisis ketepatan penggunaan *Compressed Natural Gas* ditujukan transportasi *Bus Rapid Trans* (BRT) di Kota Semarang.
2. Menganalisis faktor pendorong dan penghambat *Compressed Natural Gas Bus Rapid Trans* (BRT) Kota Semarang.

1.5 Kegunaan Penelitian

1.5.1 Kegunaan Teoritis

Penelitian ini digunakan sebagai tumpuan penelitian lebih lanjut, terutama mengenai analisis perkembangan program *Compressed Natural Gas* (CNG) pada *Bus Rapid Trans* (BRT) Kota Semarang.

1.5.2 Kegunaan Praktis

1. Bagi Penulis
Penelitian ini tumpuan untuk menambah rekognisi sehingga dapat melatih penulis menerapkan teori – teori implementasi kebijakan program *Compressed Natural Gas* (CNG) pada *Bus Rapid Trans* (BRT) Kota Semarang.
2. Bagi Masyarakat
Penelitian ini tumpuan untuk menjadi tolak ukur pada pengembangan ilmu terutama yang berhubungan dengan analisis perkembangan program *Compressed Natural Gas* (CNG) pada *Bus Rapid Trans* (BRT) Kota Semarang.
3. Bagi Pihak Lain

Penelitian ini tumpuan untuk kontemplasi, manifesto, serta panorama teoritis dalam penelitian selanjutnya agar dapat dianalisis lebih baik lagi.

1.6 Kajian Teori

1.6.1 Penelitian Terdahulu

Bagian ini menyajikan riset pustaka pada penelitian terdahulu. Peneliti satu dengan penelitian lain memiliki kecenderungan berkesinambungan dan terkait menjadi harapan berdalil dari informasi otentik yang telah didapatkan. Berikut beberapa penelitian terdahulu yang digunakan oleh peneliti:

Almer Samantha Hidayat, Syifaun Nafisah (2023) dalam tulisannya bertujuan untuk mengetahui kesesuaian implementasi program Gerakan Literasi Sekolah (GLS) berdasarkan pedoman dalam Master Design GLS. Dengan menggunakan teori implementasi kebijakan David C. Korten dan metode deskriptif kualitatif, menunjukkan bahwa implementasi program telah mencapai 90,63% kesesuaian dengan Desain Induk GLS. Ini menandakan bahwa program GLS berjalan dengan baik. Beberapa saran untuk meningkatkan kualitas program siswa kelas XII, penekanan pentingnya literasi, dan pengadaan buku lebih banyak

Ariska Tri Viky Andani, Endah Setyowati, Fadillah Amin (2019) dalam penelitiannya yang menganalisis pelayanan publik "*One Day Service* Pertanahan" dari kinerja Badan Pertanahan Nasional. Teori implementasi kebijakan David C. Korten dan metode deskriptif kualitatif dengan analisis data model interaktif, sehingga optimalisasi kemampuan pegawai pada pelayanan karena dapat menuntaskan permohonan tanpa hambatan. Faktor pendukung mencakup kesiapan petugas, fasilitas yang nyaman, dan sistem komputerisasi yang memadai, sedangkan faktor penghambat termasuk berkas pemohon yang tidak lengkap, sikap emosional masyarakat, dan sistem komputerisasi yang lambat.

Penelitian oleh Gayatri Widya Indryani, Asal Wahyuni Erlin Mulyadi (2022) menjelaskan proses pelaksanaan dan keberhasilan implementasi program inovasi mitigasi bencana "Titip Bandaku" di Kabupaten Klaten. Menggunakan teori implementasi kebijakan David C. Korten dan metode deskriptif kualitatif dengan validitas data, hasil penelitian menunjukkan bahwa program berhasil diimplementasikan sesuai dengan program dan kelompok sasaran, organisasi pelaksana, serta kelompok sasaran dan organisasi pelaksana. Saran untuk peningkatan meliputi pembuatan panduan arsip vital, penambahan tim pelaksana, dan peningkatan sarana dan prasarana.

Muhammad Gilang Rimadhan, Sandey Tantra Paramitha, Amung Ma'mun, Murnyadi (2022) mengkaji implementasi kebijakan olahraga elit sebagai bagian dari Olahraga Nasional. Dengan menggunakan teori David C. Korten dan metode deskriptif kualitatif, hasilnya implementasi kebijakan olahraga elit hampir sesuai dengan undang-undang olahraga, meskipun terdapat ketimpangan dalam beberapa aspek karena kurangnya pemahaman terhadap pentingnya peran olahraga sebagai instrumen pembangunan nasional.

Almer Samantha Hidayat, Syifaun Nafisah (2022) mengkaji kesesuaian implementasi program Gerakan Literasi Sekolah berdasarkan pedoman dalam Master Design GLS. Dengan menggunakan teori implementasi kebijakan David C. Korten dan metode *mix method* dengan pendekatan kuantitatif dan kualitatif, hasil penelitian menunjukkan bahwa SMA Negeri 2 Blitar telah melaksanakan sebagian besar program kriteria literasi sekolah dengan capaian pelaksanaan program Aksi Literasi Sekolah mencapai 90,63%.

Resti Fajria, Rono Ekha Putera, Ria Ariany (2023) dalam menganalisis program Nagari *Go Digital* dalam meningkatkan pelayanan publik di Kabupaten Padang Pariaman. Menggunakan teori implementasi kebijakan David C. Korten dan metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif, hasil

penelitian menunjukkan bahwa inovasi program Nagari *Go Digital* mampu meningkatkan efektivitas penyelenggaraan pelayanan dokumen kependudukan, memungkinkan masyarakat memperoleh pelayanan tanpa harus datang ke kantor Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil

Nila Safrida (2021) berfokus pada program pertukaran pelajar, magang, dan desa pembangunan di Aceh Barat yang dievaluasi kelayakannya. Menggunakan teori implementasi kebijakan David C. Korten dan teknik kualitatif dengan pendekatan studi kasus, hasil penelitian menunjukkan bahwa PTN telah berupaya menerapkan kebijakan kampus merdeka di Aceh Barat, yang dipandang positif oleh siswa. Namun, diperlukan perbaikan agar hasil yang dicapai bisa memberikan peningkatan kualitas pendidikan tinggi di Aceh Barat.

Putri Ramadhani, Suwanta (2019) dalam penelitiannya mengkaji program pemerintah Daerah Istimewa Yogyakarta dalam memfasilitasi kesempatan kerja bagi penyandang disabilitas. Menggunakan teori implementasi kebijakan David C. Korten dan metode deskriptif kualitatif, hasil penelitian menunjukkan bahwa Dinas Sosial DIY melalui Unit Pelayanan Sosial Keliling memberikan motivasi, penguatan mentalitas sosial, bimbingan keterampilan, dan pelatihan bagi penyandang disabilitas. Namun, pelatihan keterampilan masih bersifat tradisional dan hanya melatih kemampuan tingkat dasar.

Penelitian oleh Ahmad Rizal, Susilahati (2023) Riwayat Jurnal Pendidikan Sejarah dan Humaniora mendeskripsikan implementasi program Kartu Lansia Jakarta (KLJ) dalam pemenuhan kebutuhan dasar lansia. Dengan menggunakan teori implementasi kebijakan David C. Korten dan pendekatan penelitian kualitatif, hasil penelitian menunjukkan bahwa pelaksanaan program KLJ dapat meningkatkan jumlah penduduk lanjut usia miskin yang memperoleh pemenuhan kebutuhan dasar mereka.

Shofwan Muhammad Firmansyah, Susi Hardjati (2024) pada judul Implementasi Program CSR UMKM di Kecamatan Balongan oleh PT

Pertamina RU VI Balongan mengetahui implementasi Program CSR dalam pengembangan UMKM di Kecamatan Balongan oleh PT. Pertamina RU VI Balongan. Dengan menggunakan teori implementasi kebijakan David C. Korten dan pendekatan penelitian kualitatif, hasil penelitian menunjukkan bahwa implementasi program CSR oleh PT. Pertamina Persero berpengaruh signifikan bagi pengembangan UMKM, khususnya bagi mantan tenaga kerja wanita yang tergabung dalam kelompok Hawa Kreasi.

Penelitian ini berfokus pada ketepatan kebijakan melalui kesesuaian program, kesesuaian organisasi, dan kesesuaian penerima sehingga kebijakan penggunaan *Compressed Natural Gas* pada *Bus Rapid Trans* (BRT) di Kota Semarang dapat dinilai tepat sesuai tujuan dari pemerintah daerah untuk menurunkan gas emisi di kota semarang. Bukan hanya itu, penelitian ini melakukan pengamatan mendalam pada urgensi pemilihan penggunaan *Compressed Natural Gas* (CNG) hanya ditujukan untuk *Bus Rapid Trans* (BRT) sementara kendaraan bermotor lainnya tidak diwajibkan

Tabel 1. 5 Penelitian Terdahulu

NO	PENELITI/TAHUN/JURNAL	TUJUAN PENELITIAN	LANDASAN TEORI	METODE	HASIL PENELITIAN
1.	Almer Samantha Hidayat, Syifaun Nafisah.(2023). FIHRIS: Jurnal Ilmu Perpustakaan dan Informasi	untuk mengetahui kesesuaian implementasi program gerakan literasi sekolah berdasarkan pedoman dalam Master Design Gerakan Literasi Sekolah	Teori implementasi kebijakan David. C Korten	Deskriptif kualitatif dengan menggunakan teknik pengumpulan data	Hasilnya menunjukan, telah mencapai 90,63% kesesuaian dengan Desain Induk GLS, menunjukkan bahwa program tersebut telah berjalan dengan baik. Saran untuk meningkatkan kualitas program termasuk memberikan perhatian khusus kepada siswa kelas XII, menekankan pentingnya literasi kepada setiap individu, dan menyediakan lebih banyak buku bacaan untuk warga sekolah dan masyarakat umum di ruang kepala sekolah.
2.	Ariska Tri Viky Andani, Endah Setyowati, Fadillah Amin. (2019). Jurnal Ilmiah Administrasi Publik (JIAP)	menganalisis pelayanan public yakni Pelayanan One Day Service	Teori implementasi kebijakan David. C Korten	Deskriptif kualitatif	Hasilnya menunjukan, Kemampuan pegawai dalam memberikan pelayanan tidak diragukan karena sudah terbiasa menyelesaikan permohonan di hari biasa tanpa hambatan. Faktor pendukung meliputi kesiapan petugas, fasilitas yang nyaman, dan sistem komputerisasi yang sesuai dengan harapan masyarakat. Namun, faktor penghambat termasuk berkas pemohon yang tidak lengkap, sikap emosional masyarakat, dan sistem komputerisasi yang lambat.

3.	Gayatri Widya Indryani, Asal Wahyuni Erlin Mulyadi. (2022). Jurnal Mahasiswa Wacana Publik	menjelaskan proses dan keberhasilan implementasi program inovasi mitigasi bencana	Teori implementasi kebijakan David. C Korten	Deskriptif kualitatif dengan teknik yang digunakan Validitas data	Program Titip Bandaku telah berhasil diimplementasikan dengan kesesuaian antara program dan kelompok sasaran, organisasi pelaksana, serta kelompok sasaran dan organisasi pelaksana. Saran untuk peningkatan meliputi pembuatan panduan arsip vital, penambahan tim pelaksana, dan peningkatan sarana dan prasarana.
4.	Muhammad Gilang Rimadhan, Sandey Tantra Paramitha, Amung Ma'mun, Murnyadi. (2023). Jurnal Internasional Pendidikan Matematika, Sains, dan Teknologi (IJEMST)	Mengkaji implementasi kebijakan olahraga elit sebagai bagian dari Olahraga	Teori implementasi kebijakan David. C Korten	Deskriptif kualitatif	Implementasi kebijakan olahraga elit yang diterapkan hampir sesuai dengan undang – undang olahraga hampir sesuai dengan undang – undang olahraga. Ketimpangan dalam beberapa aspek terjadi karena kurangnya pemahaman terhadap hal tersebut pentingnya peran olahraga sebagai instrumen pembangunan nasional.
5.	Almer Samantha Hidayat, Syifaun Nafisah. (2023). FIHRIS: Jurnal Ilmu Perpustakaan dan Informasi	Mengetahui kesesuaian implementasi program gerakan literasi sekolah berdasarkan pedoman dalam Master Design Gerakan Literasi Sekolah	Teori implementasi kebijakan David. C Korten	mix method	SMA Negeri 2 Blitar telah melaksanakan sebagian besar program kriteria literasi sekolah pada lingkungan fisik, lingkungan sosial afektif, lingkungan akademik, dan tahap perkembangan, adapun capaian pelaksanaan program Aksi Literasi Sekolah di SMA Negeri 2 Blitar telah mencapai 90,63 %.
6.	Resti Fajria, Rono Ekha Putera, Ria Ariany. (2023). Publica: Jurnal Pemikiran Administrasi Negara	Menganalisis program Nagari Go Digital di Kabupaten Padang Pariaman	Teori implementasi kebijakan David. C Korten	Kualitatif	Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa inovasi program Nagari Go Digital dapat meningkatkan efektivitas penyelenggaraan pelayanan dokumen kependudukan yang diselenggarakan di pemerintahan Nagari dengan dukungan layanan digital. Sehingga mempunyai manfaat bagi masyarakat dalam memperoleh pelayanan secara instan
7.	Nila Safrida. 2021. Indonesian Journal Of Teaching And Teacher Education	Pembelajaran akan berkonsentrasi pada program pertukaran pelajar, magang, dan desa pembangunan, yang kesemuanya harus dievaluasi kelayakannya	Teori implementasi kebijakan David. C Korten	Teknik kualitatif dengan menggunakan pendekatan studi kasus	PTN telah berupaya untuk menerapkan kebijakan kampus merdeka di Aceh Barat, dan hal ini dipandang secara positif oleh siswa; Namun demikian, diperlukan perbaikan agar hasilnya dapat tercapai penerapan kampus merdeka dapat memberikan hasil yang terbaik untuk peningkatan kualitas pendidikan tinggi di Aceh Barat.
8.	Putri Ramadhani, Suwanta. 2019. Jurusan Ilmu Pemerintah Universitas Muhammadiyah	Bertujuan untuk mengkaji program pemerintah Daerah Istimewa Yogyakarta dalam memfasilitasi kesempatan kerja bagi penyandang disabilitas	Teori implementasi kebijakan David. C Korten	Deskriptif kualitatif kualitatif	yogyakarta dalam memfasilitasi kesempatan kerja bagi penyandang disabilitas. Dinas Sosial Daerah Istimewa Yogyakarta melalui kegiatan Unit Pelayanan Sosial Keliling; memberikan motivasi dan penguatan mentalitas sosial; bimbingan keterampilan; Pelatihan di Loka Bina Karya; Praktek Pembelajaran Kerja; dan beberapa kegiatan modal telah dilakukan untuk mempersiapkan pekerja penyandang disabilitas. Namun pelatihan keterampilan dinilai masih

					bersifat tradisional dan hanya melatih kemampuan tingkat dasar
9.	Ahmad Rizal, Susilahati. 2023. Riwayat Jurnal Pendidikan Sejarah dan Humaniora	implementasi program KLJ dalam pemenuhan kebutuhan dasar lansia	Teori implementasi kebijakan David. C Korten	pendekatan penelitian kualitatif	Hasil penelitian menunjukkan bahwa pelaksanaan program dapat meningkatkan jumlah penduduk lanjut usia miskin.
10.	Shofwan Muhammad Firmansyah, Susi Hardjati. 2024. Jurnal Manajemen dan Ilmu Administrasi Publik	Untuk mengetahui implementasi Program CSR UMKM di Kecamatan Balongan oleh PT. Pertamina RU VI Balongan.	Teori implementasi kebijakan David. C Korten	Pendekatan penelitian kualitatif	Hasil Penelitian memperlihatkan CSR oleh PT. Pertamina Persero telah memiliki pengaruh penting bagi pengembangan UMKM di Kecamatan Balongan

1.6.2 Administrasi Publik

1.6.2.1 Administrasi Publik

Hilangnya anggapan bahwa administrasi bukan hanya kegiatan tata usaha tetapi bagian dari keputusan dan kebijakan yang diimplementasikan, tetapi proses pengalokasian sumber daya diorganisir dan dikoordinasikan untuk meformulasikan, mengimplementasikan, dan mengelola keputusan – keputusan dalam kebijakan publik (Chandler dan Plano (1998) dalam Keban, 2008: 3). Hasilnya, administrasi publik dapat dikatakan bahwa peran pemerintah menjadi poros yang berkuasa seperti regulator, sehingga bersifat aktif dan inisiatif dalam mengatur maupun mengambil langkah maupun keputusan yang dianggap penting untuk kebaikan masyarakat (Keban, 2008:4). Dengan kata lain, merujuk pada proses dinamis dan berkelanjutan sehingga mencapai kebermanfaatan secara bersama melalui koordinasi (Trecker dalam Donovan dan Jackson, 1991:10)

1.6.2.2 Paradigma Administrasi Publik

Paradigma merupakan cara pandang, nilai, metode, prinsip dasar, maupun cara menyelesaikan kompleksitas yang dianut oleh suatu masyarakat ilmiah pada suatu masa tertentu (Kuhn, 1970), Nicholas Henry (1995) dalam Keban (2019) mengungkapkan bahwa standar atau ilmu mencakup *focus* dan *locus*, yakni *focus* mempersoalkan *what of the field* atau metode dasar dan *locus* mencakup *where of the field* berupa tempat sehingga dari dua kategori disiplin tersebut dapat diungkapkan lima paradigma dalam administrasi negara:

1. Paradigma 1 (1990-1926) Dikotomi Administrasi dan Politik, menjelaskan bahwa administrasi sebagai bebas nilai, dan sehingga efisiensi dan ekonomi dari

government beureucracy tercapai (Frank J. Goodnow dan Leonard D. White Goodnow, 1990) dalam bukunya “*Politics and Administration*”, namun pada paradigma ini hanya ditekankan aspek “locus” saja yaitu Government Bereaucracy dan “*focus*” kurang dibahas secara jelas ataupun rinci.

2. Paradigma 2 (1927-1937) dikenal sebagai paradigma Prinsip-prinsip Administrasi. Adapun prinsip yang dituangkan “POSDCORB”, sehingga *locus* dari administrasi tidak pernah diungkapkan secara jelas.
3. Paradigma 3 (1950-1970) paradigma Administrasi Negara sebagai Ilmu Politik (1950-1970) merupakan administrasi publik dengan menetapkan *locus*nya pada birokrasi pemerintahan dan fokusnya menjadi kabur karena prinsip administrasi publik banyak kelemahan
4. Paradigma 4 (1956-1970) adalah administrasi Publik sebagai Ilmu administrasi. Terandung prinsip manajemen sebelumnya sehingga terdapat dua perkembangan yakni berorientasi pada perkembangan ilmu administrasi murni yang didukung psikologi sosial dan berorientasi pada kebijakan publik. Karena itu *locus*nya tidak jelas
5. Paradigma 5 (1970-sekarang) menggambarkan paradigma terakhir yang disebut paradigma Administrasi Publik sebagai Administrasi Publik yang telah memiliki fokus dan lokus yang jelas. Kemunculannya tergeser hingga paradigma *New Public Management* yang memiliki tujuh komponen doktrin (Vigoda, 2003). Selama 10 tahun perkembangan muncul New Public Service (Denhart & Denhart, 2003:42-43) dimana harus lebih mengutamakan kepentingan public
6. Paradigma 6 berbentuk *Governance* sehingga menggambarkan segala urusan administrasi maupun kebijakan dikelola melalui interaksi masyarakat, pemerintah, dan sektor publik (Chemma (2007) dalam Keban, 2008). Pada Akhirnya pada perkembangannya saat ini melalui ajakan UNDP lebih dikenal sebagai “*Good Governance*” dengan sembilan karakter didalamnya.

Penelitian ini menjadi bagian paradigma 5 administrasi publik sebagai administrasi publik (1970), yang memiliki focus untuk mengetahui ketepatan

penggunaan *Compressed Natural Gas* (CNG) *Compressed Natural Gas* (CNG) pada *Bus Rapid Trans* (BRT). Sedangkan untuk lokus merujuk pada wilayah Kota Semarang. Pemerintah dalam menjalankan tugasnya perlu mengacu pada praktik yang relevan, sejalan dengan paradigma mendorong menggunakan teknik analisis modern dan pendekatan berbasis data untuk mendukung pengambilan Keputusan sehingga menghasilkan kebijakan yang lebih tepat sasaran dan efektif.

1.6.2.3 Kebijakan Publik

Pendapat Hoogwood dan Gunn yang dikembangkan Turner tahun 1997 menyatakan bahwa kebijakan adalah serangkaian definisi yang memiliki makna yang berbeda, policy dapat diartikan sebagai “label bagi suatu bidang kegiatan” seperti kebijakan ekonomi, kebijakan industri, kebijakan ketertiban, kebijakan hukum, termasuk “program” seperti program kesehatan wanita yang menghasilkan output (Keban, 2019)

Menurut RC. Chandler dan JC.Plano (1988) kebijakan publik merupakan cara strategis menggunakan sumber daya untuk selesaikan masalah publik (Keban, 2019). Menurut Willy N.Dunn dalam (Syafiie, 2006), kebijakan umum merupakan suatu keputusan pada banyak bidang oleh stakeholder yang berkaitan dengan tugas pemerintah. Kesimpulannya, kebijakan publik dapat diartikan sebagai serangkaian definisi yang memiliki makna yang berbeda, termasuk sebagai "label bagi suatu bidang kegiatan" dan "penggunaan sumber daya secara strategis untuk menyelesaikan masalah publik". Adapun tahapan kebijakan public (William Dunn, 2018), antara lain:

1. Agenda Setting, menilai dan memasukan dalam agenda kebijakan, sehingga dalam prosesnya melibatkan pemilihan isu yang dibahas oleh pihak berwenang.
2. Formulasi Kebijakan, menjelaskan masalah secara lebih rinci dan mengembangkan berbagai alternatif Solusi sehingga mencakup analisis terhadap setiap alternatif untuk menentukan pemecahan masalah yang paling efektif

3. Adopsi Kebijakan, alternatif kebijakan telah dirumuskan kemudian diadopsi atau disahkan. Sehingga melibatkan dukungan dari pihak berwenang lainnya untuk memastikan bahwa kebijakan tersebut memiliki legitimasi dan dapat dilaksanakan
4. Implementasi Kebijakan, tahapan ini kebijakan telah disetujui untuk dilaksanakan, sehingga *stakeholder* muncul bertanggungjawab untuk menerapkan kebijakan di lapangan.
5. Evaluasi kebijakan, merupakan tahapan akhir yang menunjukkan hasil dan dampak dari kebijakan yang telah diimplementasikan dan dinilai.

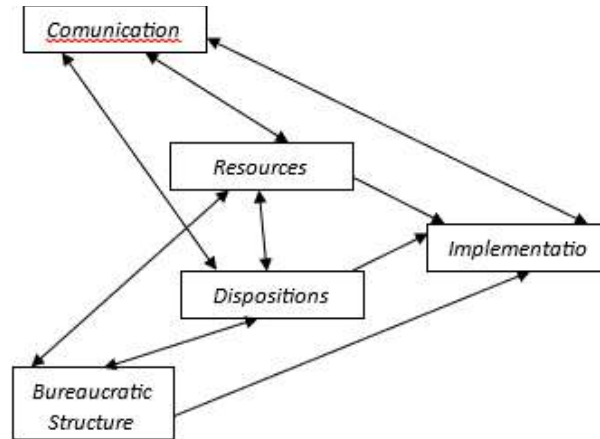
Penelitian ini merujuk pada implementasi kebijakan publik, karena pada tahapan ketepatan penggunaan *Compressed Natural Gas* (CNG) pada *Bus Rapid Trans* (BRT) pelaksanaannya dari kebijakan telah disetujui dan terdapat pihak yang berwenang untuk menerapkan kebijakan di lapangan.

1.6.2.4 Implementasi Kebijakan Publik

Sederhananya, “implementasi” mengacu pada tindakan membuat sesuatu mencapai suatu hasil atau menyelesaikannya. "Latihan" berarti menerima instruksi untuk mencapai hasil praktis dalam segala hal, dan "penegakan" berkaitan dengan perolehan sesuatu. Dalam konteks bahasa Pressman dan Wildavsky (1978: xxi), mereka mengartikan “implement” sama artinya dengan “*implementation as to carry out, accomplish, fulfill, produce, complete*”. Maksudnya membawa, menyelesaikan, mengisi, menghasilkan, melengkapi. Berikut adalah model-model para ahli berikut dengan variabelnya: (Riant Nugroho, 2009).

1. *George Edward III* George Edward III (1980, 1) menegaskan adanya *lack of attention to implementation*, sehingga perlu memperhatikan empat isu pokok agar implementasi kebijakan menjadi efektif, yaitu *Communication, resource, disposition or attitudes, dan bureaucratic structures*.

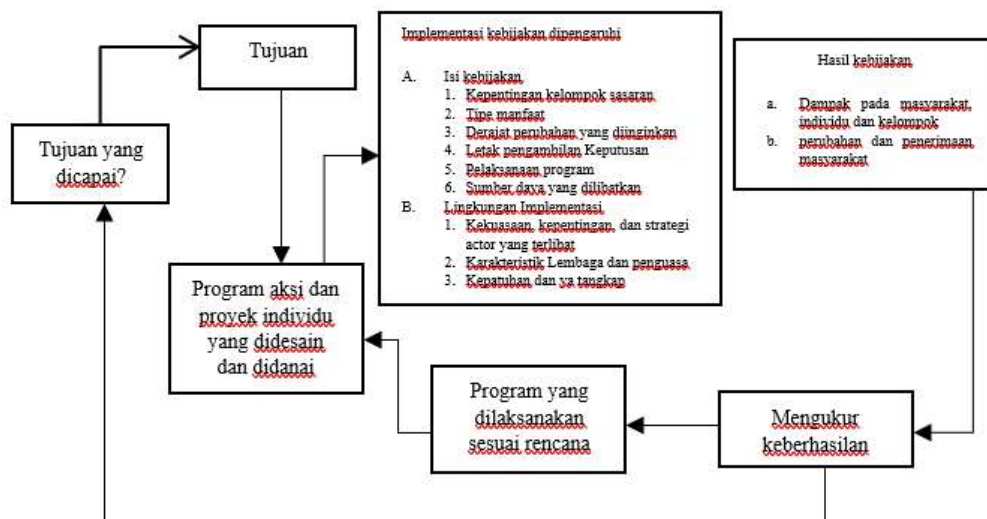
Gambar 1. 2 Implementasi Kebijakan Edward III



(Sumber: George Edward III, 1980)

2. Merillee S.Grindle Model Merillee S. Grindle (1980) ditentukan oleh isi kebijakan dan konteks implementasinya. Ide dasarnya adalah bahwa setelah kebijakan ditransformasikan, barulah implementasi kebijakan dilakukan.

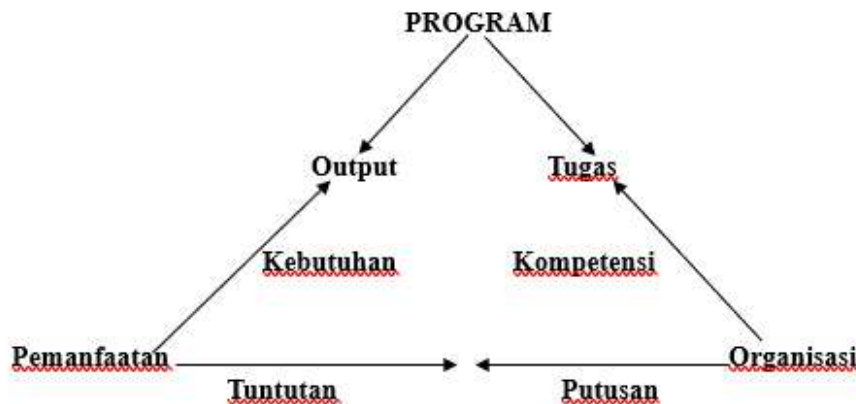
Gambar 1. 3 Implementasi Kebijakan Grindle



(Sumber: Merille S. Grindle, 1980)

3. David C. Korten dalam Tarigan (2009) mengembangkan Model Kesesuaian Implementasi Kebijakan yang kegiatan implementasi dengan rancangan mengenai asas atau komponen dalam suatu kebijakan disebut juga dengan program, dimana akan diupayakan oleh aktor berwenang untuk mencapai tujuan. Melalui salah satu model implementasi kebijakan David C. Korten dalam Tarigan (2009) menghasilkan pendekatan proses pembelajaran dan lebih dikenal dengan model kesesuaian implementasi program sehingga relevan dalam polemik praktik.

Gambar 1. 4 Implementasi Kebijakan David. C Korten



Sumber: David C. Korten dalam Tarigan (2009)

Model implementasi Kebijakan menurut Korten meliputi tiga elemen yang disebut model kesesuaian dari proses yang terjadi. Korten menyatakan bahwa suatu program akan berhasil jika terdapat kesesuaian dari tiga unsur implementasi program. Adapun ketiga unsur tersebut adalah

1. Program

Pandangan Korten menilai bahwa ada kesesuaian antara program dengan penerima bantuan (pemandat), yaitu harus ada kesesuaian anatara apa yang ditawarkan oleh program dengan apa yang dibutuhkan oleh pemanfaat.

2. Organisasi Pelaksana

Korten Menyatakan bahwa harus ada kesesuaian program dengan organisasi yaitu kesesuaian antara tugas yang disyarakatkan oleh program dengan kemampuan organisasi pelaksana.

3. Penerima Bantuan

Korten menyatakan bahwa harus ada kesesuaian antara penerima bantuan (pemanfaat) dengan organisasi, yaitu adanya kesesuaian antara syarakat yang telah diputuskan oleh organisasi untuk penerima bantuan agar dapat memperoleh hasil program yang sesuai dengan kebutuhan penerima bantuan.

Berdasarkan pola yang dikembangkan Korten dapat dipahami bahwa penelitian penggunaan *Compressed Natural Gas* dalam *Bus Rapid Trans* (BRT) di Kota Semarang jika tidak ada kesesuaian antara tiga unsur implementasi kebijakan, berkecenderungan kinerja program tidak sukses sesuai dengan apa yang diharapkan. Hubungan tidak sesuai antara hasil program dan kebutuhan penerima maka tidak bermanfaat. Lalu, jika tidak sesuai antara organisasi pelaksana dan tugas yang disyaratkan maka tidak tersampaikan hasil program yang tepat. Sehingga, kesesuaian ketiganya diperlukan agar dapat berjalan optimal.

Merujuk pada kesesuaian program membutuhkan alat ukur keberhasilan secara spesifik, kekurangan ini dilengkapi penelitian riant nugroho (2021) dengan menggunakan ketepatan. Pada penelitian kebijakan ketepatan penggunaan *Comperessed Natural Gas* pada *Bus Rapid Trans* (BRT) Kota Semarang mengkorelasikan kedua konsep tersebut untuk memaksimalkan analisis pada fokus:

1. **Kesesuaian:** Baik Korten maupun Nugroho menekankan pentingnya kesesuaian antara kebijakan dan kebutuhan masyarakat. Korten menyatakan bahwa tanpa kesesuaian, output program tidak akan dimanfaatkan, sedangkan Nugroho menekankan bahwa analisis kebutuhan yang tepat adalah dasar dari kebijakan yang efektif.
2. **Peran Organisasi Pelaksana:** Keduanya menggarisbawahi pentingnya kapasitas organisasi pelaksana. Korten menekankan bahwa organisasi harus mampu melaksanakan tugas sesuai dengan tuntutan program, sedangkan Nugroho menekankan bahwa organisasi perlu memiliki pemahaman dan keterampilan untuk merumuskan kebijakan yang tepat.
3. **Partisipasi dan Umpan Balik:** Model Korten menyiratkan pentingnya umpan balik dari kelompok sasaran untuk memastikan kesesuaian, sejalan

dengan pendekatan Nugroho yang menekankan partisipasi publik dalam proses perumusan kebijakan.

1.6.2.5 Ketepatan Implementasi Program

Dalam implementasi kebijakan hal yang terpenting adalah dengan menampilkan keefektivitasan pelaksanaan kebijakan. Kebijakan penggunaan *Comperessed Natural Gas* pada *Bus Rapid Trans* (BRT) Kota Semarang menggunakan kesesuaian program, organisasi pelaksana, dan penerima bantuan sehingga dapat mempertimbangkan dan mengukur keberhasilan dan kekurangan program di Kota Semarang. Relevansi dengan nilai ketepatan dapat menunjukkan keefektifan implementasi kebijakan menurut (Nugroho, 2021: 51- 53) sebagai berikut:

1. Ketepatan kebijakan. Dalam penilaian ketepatan kebijakan dilihat dari kebijakan tersebut dapat menyelesaikan masalah. Berkaitan dengan kesesuaian kebijakan dengan masalah maupun stakeholder
2. Ketepatan pelaksana. Aktor yang terlibat dalam implementasi terdapat tiga lembaga pelaksana, yaitu pemerintah, kerjasama antara pemerintah dengan masyarakat atau swasta dan implementasi kebijakan yang diswastakan.
3. Ketepatan target implementasi. Ketepatan target berkenaan dengan tiga hal, yaitu:
 - a. Target sesuai dengan yang direncanakan, tidak ada tumpang tindih dengan intervensi yang lain.
 - b. Targetnya dalam kondisi siap untuk diintervensi , kesiapan kondisi target ada dalam konflik atau harmoni
 - c. Intervensi implementasi kebijakan bersifat baru atau memperbarui implementasi kebijakan sebelumnya.
4. Ketepatan lingkungan implementasi. Terdapat dua lingkungan yang menentukan, yaitu:
 - a. Lingkungan kebijakan, Donald J. Calista dalam (Nugroho. 2021: 52-53) menyatakan interaksi diantara lembaga perumus kebijakan, pelaksana kebijakan dan lembaga lain yang terkait.

- b. Lingkungan eksternal kebijakan yang disebut Calista dalam (Nugroho, 2021: 53) terdiri dari atas public opinion, interpretive institutions, dan individuals
- 5. Tepat proses. Implementasi kebijakan publik terdiri dari tiga proses, yaitu:
 - a. *Policy acceptance*, publik memahami kebijakan sebagai sebuah aturan yang diperlukan untuk masa depan, disisi lain pemerintah memahami kebijakan sebagai tugas yang harus dilaksanakan;
 - b. *Policy adoption*, publik menerima kebijakan sebagai sebuah aturan main yang diperlukan untuk masa depan, disisi lain pemerintah menerima kebijakan sebagai tugas yang harus dilaksanakan;
 - c. *Strategic readiness*, publik siap melaksanakan atau menjadi bagian dari kebijakan, di sisi lain birokrat pelaksana siap menjadi pelaksana kebijakan.

Penelitian pada program penggunaan *Compressed Natural Gas* pada *Bus Rapid Trans* (BRT) Kota Semarang menggunakan ketepatan kebijakan program dikarenakan pada implementasi kebijakan oleh David C. Korten memiliki kekurangan dalam menilai proses kebijakan yang berlangsung. Melalui teori Riant Nugroho (2017) dapat dilengkapi dengan salah satu nilai ketepatan yakni **ketepatan proses** yang merujuk pada *policy acceptance, policy adoption, dan strategic readiness* untuk dapat mengetahui **ketepatan penggunaan *Comperessed Natural Gas* pada kendaraan bermotor di Kota Semarang.**

1.6.2.6 Bus Rapid Trans (BRT) *Compressed Natural Gas*

Bus Rapid Transit (BRT) adalah angkutan bus bermuatan tinggi dengan layanan cepat, berkualitas tinggi, aman, dan hemat biaya (ITPD, 2024). Sehingga, BRT dapat membantu kota mewujudkan akses inklusif bagi penduduknya, membantu mengurangi pemborosan waktu, sekaligus membantu pemerintah mencapai tujuan iklim, kesetaraan, dan pertumbuhan ekonomi

Standar *Bus Rapid Trans* (BRT) berfungsi sebagai sarana untuk mencapai definisi umum, sebagai sistem penilaian, dan sebagai alat perencanaan (PPIAF, 2014). Dengan mendefinisikan elemen-elemen penting dari BRT, hal ini

memberikan kerangka kerja bagi perancang sistem, pengambil keputusan, dan komunitas transportasi berkelanjutan untuk mengidentifikasi dan menerapkan koridor BRT berkualitas tinggi. Standar BRT meningkatkan produktifitas kota-kota yang unggul dan menawarkan panduan berbasis praktik terbaik bagi mereka yang merencanakan suatu sistem.

1.7 Fenomena Penelitian

Dalam penelitian yang berjudul Ketepatan Kebijakan Penggunaan *Comperessed Natural Gas* pada *Bus Rapid Trans* (BRT) di Kota Semarang, proses kebijakannya dianggap tepat apabila ada kesesuaian program, dan organisasi pelaksana. Melalui ketepatan proses kebijakan, operasionalisasi konsep penelitian ini:

1. *Policy Acceptance*

- Pemahaman program
- Pemahaman Manfaat
- Keberadaan aturan, SOP, dan Dokumen resmi Implementasi

2. *Policy Adoption*

- Komitmen Pemerintah
- Dukungan Stakeholder
- Sumber Daya
- Umpan-Balik

3. *Strategic Readiness*

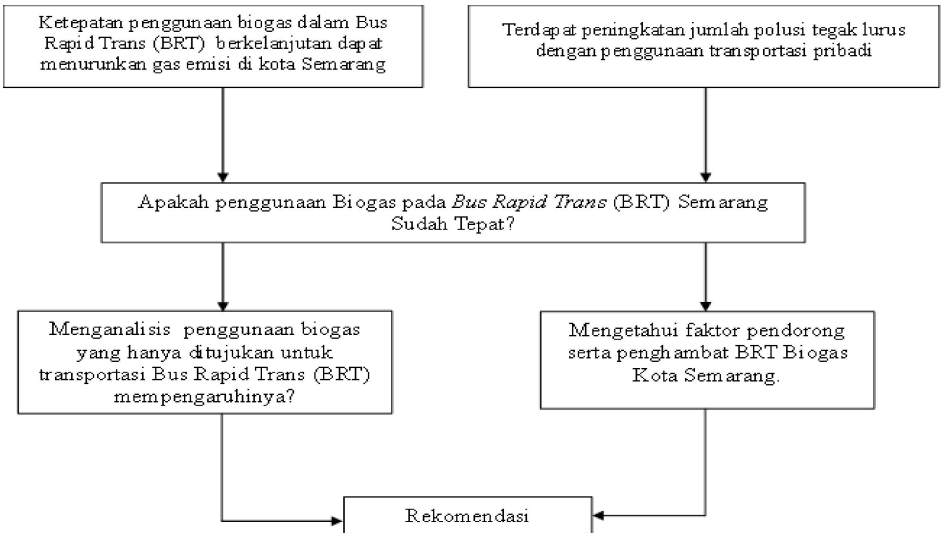
- Koordinasi
- Strategi

Tabel 1. 6 Fenomena Penelitian

Fokus	Fenomena	Sub Fenomena
Menganalisis ketepatan penggunaan <i>Compressed Natural Gas</i> ditujukan transportasi Bus Rapid Trans (BRT) di Kota Semarang.	<i>Policy Acceptttance</i>	• Pelaksana organisasi memahami program • Pemerintah memahami tupoksi pelaksanaan program
	<i>Policy Adoption</i>	• Pelaksana menerima kebijakan sebagai sebuah peraturan berlaku • Pemerintah menerima kebijakan sebagai tugas yang harus dilaksanakan
	<i>Strategic Readiness</i>	• Pelaksana Organisasi bersedia melaksanakan program • Pemerintah memfasilitasi pelaksanaan program
Menganalisis faktor pendorong dan penghambat BRT <i>Compressed Natural Gas</i> Kota Semarang	Kesesuaian Program	• Program sesuai kebutuhan beneficiaries (Masyarakat)
	Kesesuaian Organisasi Pelaksana	• Kemampuan pelaksana organisasi sesuai program (kompetensi)
	Kesesuaian Kelompok Pemanfaat	• Pelaksana organisasi sesuai harapan Beneficians (Masyarakat)

(Sumber: Olahan data Penulis, 2024)

Bagan 1. 1 Kerangka Pikir Penelitian



(Sumber: Olahan data Penulis, 2024)

1.8 Argumen Penelitian

Penelitian ini berlandaskan pada rasa keingintahuan peneliti pada realitas ketepatan program pemerintah daerah dengan perkembangan implementasi kebijakan penggunaan *Comperessed Natural Gas* pada *Bus Rapid Trans* (BRT) di Kota Semarang untuk mewujudkan penurunan tingkat gas emisi sejak tahun 2019 yang tertuang Peraturan Wali Kota Semarang Nomor 43 Tahun 2023 tentang Pemasangan dan Penggunaan CNG pada Armada BRT dan Feeder. Sebagaimana tercatat regulasi tersebut merupakan turunan dari Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral Nomor 25 Tahun 2017 tentang percepatan pemanfaatan Bahan Bakar Gas. Oleh karena itu, muncul sebuah pertanyaan, yaitu:

“Apakah penggunaan *Comperessed Natural Gas* pada *Bus Rapid Trans* (BRT) Sudah Tepat?”

Berdasarkan *Research Question* tersebut peneliti berusaha menggali informasi dengan merangkai cabang permasalahan lebih spesifik yaitu perkembangan program *Comperessed Natural Gas* pada *Bus Rapid Trans* (BRT) di Kota Semarang dengan menggunakan indikator peraturan, pemerintah daerah, pihak swasta, *civil society*, dan faktor – faktor penghambat menggunakan indikator kebijakan publik, pelaku kebijakan, lingkungan kebijakan. Diharapkan *Research Question* yang menjadi rumusan masalah tersebut dapat menjawab permasalahan mengenai pengimplementasian kebijakan dalam mewujudkan Program BRT berkelanjutan di Kota Semarang yang tepat proses.

1.9 Metode Penelitian

1.9.1 Tipe Penelitian

Penelitian yang dilakukan ,yaitu penelitian kualitatif interaktif- deskriptif. Menurut Creswell (1994), penelitian kualitatif adalah metode untuk mengukur dan memandang fenomena dengan beberapa indikator. Sehingga, penelitian kuantitatif memandang bahwa tingkah laku manusia dapat melihat dari realitas sosial, objektif, serta dapat diukur. Pelaksanaan dari penelitian kualitatif yaitu terstruktur, spesifik, dan memiliki rancangan yang detail. Maka dari itu, dengan penelitian kuantitatif hasil yang dikeluarkan tidak menyimpang dari kondisi sesungguhnya. Penelitian ini

meneliti hubungan mengenai ketepatan program BRT *Compressed Natural Gas* di Kota Semarang yang dilihat dari indikator penyebab implementasi itu dilakukan.

1.9.2 Situs Penelitian

Pemilihan lokasi dan waktu harus memenuhi persyaratan berlaku. Situs atau lokasi disesuaikan dengan substansi penelitian yang diteliti. Situs atau lokasi harus memberikan data yang cukup berkorelasi dengan kajian Implementasi Kebijakan Program BRT *Compressed Natural Gas* di Kota Semarang

1.9.3 Subjek Penelitian

Subjek penelitian dalam penelitian ini adalah individu atau kelompok yang disebut sebagai informan. Subjek penelitian adalah orang yang diminta suatu fakta atau opini dalam penelitian. Adapun yang akan menjadi informan kunci dalam penelitian ini sebagai berikut.

1. Kepala Perhubungan Darat
2. Operator PT Cakra Mega Transport
3. Operator PT. Sembilan – Sembilan Cahaya
4. Operator PT Semarang Pesona Semesta

1.9.4 Jenis Data

Menurut Sugiyono (2015) jenis data dibedakan yakni kuantitatif, kualitatif, dan gabungan. Data kualitatif merupakan penyajian data terkumpul berwujud gambar, simbol, frasa, tabel, tulisan, tindakan yang berkaitan dengan peristiwa yang terjadi. Penggunaan data kualitatif lebih cenderung kepada substansi penelitian itu sendiri. Sehingga relevansi dengan kajian implementasi kebijakan program BRT *Compressed Natural Gas* dapat dipresentasikan sesuai kondisi yang sebenarnya.

1.9.5 Sumber Data

Sumber data ditemukan dalam penelitian implementasi kebijakan program BRT *Compressed Natural Gas* di Kota Semarang berasal dari data primer dan data sekunder.

1. Data Primer bersumber langsung dari lapangan. Data tersebut merujuk pada hasil observasi, wawancara, dan data – data mengenai informan. Dalam penelitian ini

akan melakukan wawancara kepada stakeholder yang berkaitan dari pihak swasta dan pihak pemerintah.

2. Data Sekunder Menurut Sugiyono (2018:224) data sekunder adalah sumber data tidak langsung. Data sekunder dikatakan pendukung keperluan dari data primer, berupa dokumen, jurnal, buku publikasi pemerintah, dan sumber lain yang mendukung.

1.9.6 Teknik Pengumpulan

Teknik pengumpulan difungsikan menggali tajuk, data fakta, dan informasi yang dapat dipercaya. Sugiyono (2013b) membandingkan metode pengumpulan dengan hasil bahwa observasi memiliki karakteristik unik. Peninjauan Teknik pengumpulan data yang akan digunakan pada orang atau objek kegiatan sehingga dapat mengetahui dengan pengamatan ini program BRT *Compressed Natural Gas* di Semarang berkaitan erat dengan sumber daya, hukum, dan program kegiatan. Adapun metode lain yang digunakan yakni (1) dokumentasi; (2) wawancara; (3) studi pustaka.

1.9.7 Analisis dan Interpretasi Data

Rangkaian yang terjadi setelah data dan informasi terkumpul dari semua informan disebut dengan analisis data (Sugiyono, 2014: 206). Prototipe data yang dianalisis adalah analisis data kualitatif secara interaktif. Miles dan Huberman (2014) mengklasifikasikan aktivitas analisis data sebagai berikut.

1. Reduksi Data

Tahap reduksi data lebih cenderung pada hal yang ditemukan dan mencari tema serta pola penelitian. Tahap ini memerlukan kecermatan dan pendalaman kajian untuk berpikir tajam.

2. Penyajian Data

Data pada penelitian kualitatif digelar dalam bentuk flowchart, grafik, ringkasan, keterkaitan antar kategori, dan variasi lain (Sugiyono, 2013a)

3. Kesimpulan

Karakteristik awal sementara dan akan terus mengalami perubahan dengan bukti tambahan pada tahap pengumpulan berikutnya. Kesimpulan menjadi lebih kuat secara kredibilitas ketika diperkuat oleh data yang relevan dan akurat.

1.9.8 Kualitas Data (*goodness criteria*)

Kualitas dari data penelitian ini adalah kejelasan dari penelitian. Kualitas data pada penelitian ini menggunakan teknik triangulasi. Norman K. Denkin yang dikutip oleh Mudjia Raharjo (2012) memaparkan triangulasi pergabungan dari metode yang mengkaji fenomena yang meliputi (1) Triangulasi metode; (2) Triangulasi antar peneliti; (3) Triangulasi sumber data; (4) Triangulasi teori. Penelitian ini berfokus pada teknik triangulasi sumber dengan pengujian validitas data perbandingan atau melihat kembali data yang didapatkan dari sumber yang berbeda. Sehingga menggunakan banyak sumber yang berpotensi mendukung informasi dan data yang relevan daripada satu sumber saja.