

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kota Semarang adalah Kota dengan moderinitas tinggi dan merupakan ibukota Provinsi Jawa Tengah yang memiliki keseluruhan jumlah penduduk sebanyak 1.814.110 Jiwa pada tahun 2019. Tingginya angka penduduk merupakan peningkatan jumlah penduduk yang setiap tahunnya memiliki peningkatan yang cukup signifikan, peningkatan angka pertumbuhan penduduk memberikan beberapa permasalahan di Kota Semarang permasalahan, seperti: kemiskinan, kepadatan penduduk, padatnya pemukiman, dan pengangguran. Permasalahan tersebut merupakan hal biasa yang terjadi di kota besar, adanya permasalahan tersebut memberikan efek domino pada permasalahan yang lain salah satunya kemacetan. Peningkatan pada jumlah penduduk memberikan dampak pada pertumbuhan lainnya yaitu pertumbuhan angka kendaraan pribadi hal ini yang menyebabkan permasalahan kemacetan. Peningkatan pada jumlah kendaraan pribadi menambah angka kendaraan di jalan, ditambah peningkatan pada kendaraan tidak diikuti dengan pelebaran atau perluasan jalan, sehingga kendaraan tidak tertampung dan menyebabkan penumpukan pada jalan.

Lalu lintas merupakan pergerakan kendaraan serta manusia pada ruang atau sarana lalu lintas yaitu jalan, terganggunya lalu lintas dapat menyebabkan beberapa permasalahan salah satu permasalahan yang timbul ialah kemacetan. Kemacetan merupakan suatu permasalahan yang diakibatkan terhentinya laju

kendaraan karena tidak tertampung oleh jalan yang tersedia, persoalan akan kemacetan merupakan persoalan yang terjadi di kota – kota besar Indonesia. Jakarta, Bandung, Surabaya, Yogyakarta, hingga Kota Semarang mengalami persoalan yang sama dengan kota Metropolitan lainnya yaitu persoalan kemacetan. Pada dasar kemacetan terjadi jika laju kendaraan kurang dari 30 Km yang dikarenakan tidak tertampung oleh jalan yang ada. Kemacetan adalah kondisi dimana nilai derajat kejenuhan mencapai lebih dari 0,8, pada kondisi seperti LOS (*Level of Service*) sudah pada level tertinggi, dimana pergerakan lalu lintas menjadi tidak dapat dikendalikan dan terjadi berhentinya pergerakan atau yang biasa disebut kemacetan (Lembaga Manual Kapasitas Jalan Indonesia, 1997:5-19). Meningkatnya kemacetan di jalan-jalan protokol didasari dari bertambahnya jumlah kendaraan yang ada di jalan, terbatasnya sumber daya lahan untuk pembangunan jalan, dan belum optimalnya fungsi sarana lalu lintas yang ada merupakan faktor utama dalam persoalan kemacetan. Kemacetan terjadi dikarenakan beberapa persoalan diantaranya disebabkan oleh sistem pengaturan lalu lintas yang bermasalah atau tidak terkoordinasi dengan baik, banyak persimpangan jalan, jalan yang rusak, banyaknya kendaraan yang ada, dan lain sebagainya (Sudrajat, 2012:12-14) Persoalan kemacetan merupakan suatu persoalan yang harus diatasi oleh pemerintah daerah dan memiliki urgensi dalam pemecahannya.

Kemacetan Kota Semarang saat ini menjadi permasalahan yang sangat serius dalam beberapa tahun terakhir pertumbuhan kendaraan pribadi yang mencapai 12% yang tidak sejalan dengan pertumbuhan jalan di Kota Semarang dimana

tidak lebih dari 1% angka pertumbuhan jalan setiap tahunnya dengan kondisi jalan sebesar 56,63% dalam keadaan baik, 26,57% dalam keadaan sedang, dan 16,8% dalam keadaan yang buruk atau jalan rusak dengan Jumlah panjang jalan mencapai 2.785,28 Km. Persoalan kemacetan memiliki dampak bagi kondisi sosial-ekonomi masyarakat, adanya kemacetan menimbulkan persoalan lain bagi kegiatan distribusi, mobilitas masyarakat, serta dampak terbesarnya ialah terhambatnya pertumbuhan serta pembangunan ekonomi masyarakat.

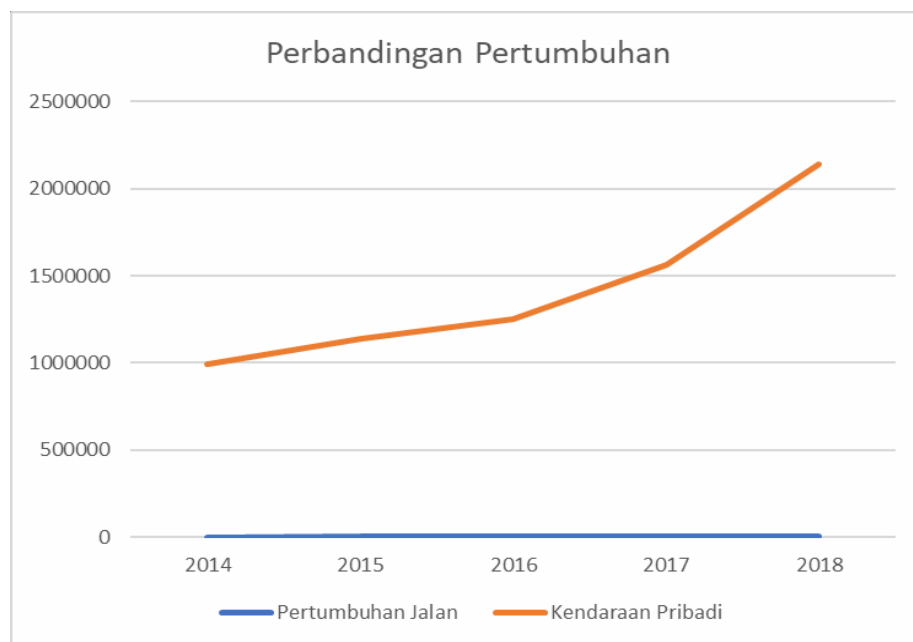
Kota Semarang sebagai Ibukota Jawa Tengah mempunyai peran vital dalam kegiatan administrasi dan perekonomian. Kota jasa dan perdagangan yang memiliki letak strategis di pantai utara Jawa yang memiliki dampak besar bagi beberapa kota penyangga atau kabupaten yang ada disekitar dalam pelayanan pemerintah dan jantung bagi pelayaran yang dengan Tanjung Emas sebagai pelabuhan menambah peran penting Kota Semarang. Padatnya aktivitas yang terjadi menimbulkan permasalahan – permasalahan salah satunya kemacetan. Kota dengan luas 370,73 km² dengan 14 kecamatan dan jumlah penduduk yang padat menambah permasalahan pada kemacetan. Dampak yang terjadi tidak hanya berdampak pada masyarakat Kota Semarang saja, namun berdampak juga pada kota terdekat seperti Demak dan Kendal.

Permasalahan kemacetan dapat menghambat pembangunan yang ada. Kemacetan Kota Semarang terjadi pada jam – jam sibuk (*Rush hours*) yaitu pada pagi hari dan pada sore hari ketika masyarakat beraktivitas. Terdapat beberapa faktor yang menyebabkan persoalan kemacetan di Kota Semarang salah satunya

ialah meningkatnya angka kendaraan pribadi di jalan. Peningkatan angka kendaraan pribadi yang terjadi merupakan hal yang biasa khususnya di Indonesia dengan pola perilaku masyarakat yang konsumtif salah satunya ialah penggunaan kendaraan pribadi sebagai kebutuhan primer dalam mobilitas. Berdasarkan data yang dikutip dari Dinas Perhubungan Kota Semarang pertumbuhan angka kendaraan pribadi setiap tahunnya mencapai 12%, sedangkan angka pertumbuhan jalan sebesar 0,9% pertahun atau kurang dari 1%. Angka kendaraan pribadi di jalan sudah mencapai 500 ribu kendaraan roda empat dan 1,6 Juta kendaraan roda dua atau apabila diakumulasikan mencapai 2,1 Juta kendaraan pribadi yang tersebar di seluruh Kota Semarang (BPS,2019). Angka ini apabila dibandingkan dengan jumlah penduduk yang ada memiliki perbandingan 1 berbanding 1,18 artinya setiap masyarakat memiliki satu kendaraan pribadi.

Diagram 1.1

Grafik pertumbuhan jalan dan pertumbuhan kendaraan Kota Semarang



Sumber: Data BPS 2019 Diolah

Berdasarkan Lembaga riset inrix pada tahun 2018 yang menganalisa beberapa kota besar yang melihat tingkat kemacetan. Pada riset ini Kota Semarang masuk kedalam peringkat ke 7 sebagai Kota Termacet di Indonesia, lama waktu yang dibutuhkan pengendara saat kemacetan di Kota Semarang mencapai 17 persen, bahkan angka persentase tertinggi didapat ketika jam sibuk (*rush hours*) dengan persentase berkendara di angka 21 persen. Menurut kepala Dinas Perhubungan Kota Semarang, Muhammad Khadiq berpendapat bahwa rata-rata tingkat kemacetan Kota Semarang mencapai 37 jam dalam setahun atau rata-rata orang menghabiskan kemacetan dalam 1 bulan ialah 3,083 jam (metrosemarang.com, 19 maret 2018)

Kemacetan selalu menjadi permasalahan bagi kota-kota besar dan bukan hal yang lumrah dalam setiap kota – kota besar mengalami kemacetan. Kota New York, New Delhi, Kuala Lumpur, Bangkok, Surabaya, hingga Jakarta memiliki permasalahan yang sama yaitu kemacetan. Kota Metropolitan dalam memecahkan permasalahan kemacetan memiliki kesulitan yang luar biasa namun bukan tidak mungkin kemacetan dapat diatasi karena pada dasarnya kemacetan terjadi karena beberapa faktor yang menjadi permasalahan utamanya.

Banyak hal yang dapat dilakukan dalam mengurangi titik – titik kemacetan yang ada yang dapat dimulai dengan hal kecil seperti dengan mengatur lalu lintas yang ada dengan kerja sama pihak kepolisian, kemudian membangun fasilitas jalan seperti jalan layang atau *flyover* atau jalan bawah tanah atau *underpass* yang dapat mengurangi arus lalu lintas yang ada, lalu dapat menekan jumlah kendaraan yang ada di jalan dengan menekan kuantitas kendaraan lewat

beberapa kebijakan seperti kebijakan ganjil genap yang telah diterapkan oleh pemerintah daerah DKI Jakarta yang diterapkan di beberapa jalan – jalan protokol atau kebijakan yang telah diterapkan oleh pemerintah Singapura yaitu pemberlakuan jalan dengan sistem berbayar atau yang disebut *Electronic Road Pricing* (ERP) atau pembangunan jalan tol dalam kota, dan kebijakan pelayanan pengadaan transportasi umum yang dapat menekan kuantitas kendaraan yang ada di Jalan yang telah memberikan dampak besar dalam menangani kemacetan yang ada seperti Hongkong dan Singapura yang juga kebijakan dengan pendanaan yang tidak banyak namun memiliki dampak besar bagi pemerintah daerah dan masyarakat.

Permasalahan yang terjadi apabila tidak ada penanganan akan memberikan efek domino pada permasalahan yang lain, oleh karenanya penyelesaian dalam permasalahan ini merupakan kewajiban seluruh *stakeholders* yang ada baik pemerintah, swasta, akademisi, masyarakat, hingga media. Namun pemerintah sebagai pengelola daerah memiliki peran penting dalam pembuatan kebijakan yang apabila tidak ada kebijakan yang menangani maka akan menimbulkan permasalahan baik dalam pertumbuhan maupun pembangunan yang ada, terutama di Kota Semarang yang merupakan ibukota Jawa Tengah pusat administrasi di Jawa Tengah dan Kota jasa dan perdagangan. Kota Semarang merupakan jantung perekonomian di Jawa Tengah oleh karenanya pemerintah daerah Kota Semarang merupakan *stakeholder* penting dalam rangka pembangunan dan pengelolaan daerah serta peran dalam pelayanan masyarakat yang dalam hal ini dalam mengatasi permasalahan kemacetan di Kota Semarang

Gambar 1.1 Kemacetan di Ruas Tugu Muda



Sumber: Jatengtoday.com, 2019

Pada paradigma *governance* pemerintah harus memberikan sebuah pelaksanaan yang didasari oleh pelayanan bukan kembali pada memerintah, konsep ini dikenal *service oriented* dimana dalam mengatasi permasalahan kemacetan pemerintah harus memberikan suatu gagasan dalam solusi bersama mengatasi permasalahan yang ada serta berbicara bagaimana menjadi jembatan antara *stakeholders* yang ada dalam mengatasi permasalahan kemacetan di Kota Semarang. Konsep *service oriented* merupakan bagaimana pemerintah dapat memberikan pelayanan yang prima atau pelayanan yang efektif sebagaimana dengan kewajibannya sebagai pelayanan publik, pelayanan dalam hal ini ialah bagaimana pemerintah dapat memberikan kebijakan yang tepat sasaran dalam berbentuk fasilitas publik atau peraturan yang ada, khususnya dalam pelayanan fasilitas publik yang dapat dinikmati langsung oleh masyarakat yang sesuai dengan permasalahan yang ada. Pada permasalahan kemacetan di Kota Semarang pemerintah daerah diharapkan memberikan solusi dalam mengatasi permasalahan

yang ada sejalan dengan konsep *service oriented*, banyak program atau kebijakan yang dapat implementasikan oleh pemerintah daerah dalam mengatasi persoalan kemacetan yang ada dengan mencontoh negara atau kota yang telah menerapkan program dalam mengatasi kemacetan salah satunya ialah keberhasilan dalam fasilitas pelayanan transportasi umum, mengapa transportasi umum? Karena mobilitas perkotaan penting dan kota besar adalah kota yang sibuk, sehingga tuntutan besar akan mobilitas transportasi yang cepat sangat dibutuhkan, banyak negara yang telah berhasil mengurangi kemacetan dengan transportasi umum, seperti:

- Singapura dengan jalur MRT dan LRT dengan Jumlah terdapat 119 stasiun MRT dan LRT dengan rata – rata pengguna 3,9 Juta setiap harinya dan area cakupan sepanjang 198,6 Km.
- Negara Jepang yang memiliki sistem transportasi yaitu kereta dan bis dengan sistem integrasi yang rata – rata pengguna harian sebanyak 8,66 juta orang naik kereta.
- Hongkong dengan transportasi bisnya yang dapat menampung wisatawan asing dan masyarakat lokal dalam mobilitas.
- Jakarta dengan tiga transportasi utama yaitu MRT, Transjakarta, dan *Commuterline*.

Permasalahan kemacetan di Kota Semarang banyak disebabkan oleh beberapa faktor salah satunya ialah letak geografis Semarang yang letaknya diantara jalur distribusi Jawa – Sumatera dengan lokasi yang strategis dalam sektor ekonomi. Namun, hal tersebut memberikan persoalan karena letak geografi

kota semarang sebagai jalur distribusi serta kota penggerak utama bagi perekonomian di Jawa Tengah yang telah direncanakan dalam RPJMD Kota Semarang 2005-2025. Kota Semarang merupakan Kota Metropolitan dengan mobilitas aktivitas masyarakat yang tinggi. Adanya permasalahan kemacetan akan mengganggu jalannya pelayanan yang ada serta dapat menghambat pertumbuhan serta pembangunan yang telah direncanakan. Pemerintah Kota Semarang dalam menghadapi persoalan kemacetan telah melakukan beberapa program dalam mengatasi persoalan kemacetan, seperti pembangunan jalan layang di daerah jatingaleh, pemberlakuan satu arah di beberapa jalan, pemberlakuan sistem lalu lintas pada beberapa jalan – jalan protokol hingga penindakan pelanggar lalu lintas yang dibantu oleh pihak kepolisian nyatanya belum memberikan suatu solusi yang tepat dalam pelayanan mengatasi kemacetan yang ada, namun menambah permasalahan yang ada karena Kota Semarang masuk kedalam 10 besar Kota di Indonesia dengan tingkat kemacetan terparah, salah kebijakan lain dalam mengatasi kemacetan di Kota Semarang ialah pengadaan transportasi umum (Lembaga Inrix, 2018).

Transportasi adalah komponen utama dalam sistem kehidupan ekonomi, sistem administrasi pemerintahan, dan sistem sosial masyarakat karena transportasi merupakan alat mobilitas aktivitas masyarakat. Kondisi demografis wilayah memengaruhi terhadap keefektifan transportasi di wilayah tersebut, hakikatnya terdapat dua pilihan dalam transportasi yaitu sifat transportasi umum dan pribadi. Transportasi umum merupakan alat penggerak dari satu tempat ke tempat yang lain yang bersifat massal dan dapat diakses oleh semua kalangan dengan

kapasitas lebih dari 2 orang. Pada dasarnya transportasi umum memberikan masyarakat kemudahan dalam melakukan mobilitas yang ada karena terdapat prioritas atau khususan dalam jalur yang ada. Prioritas di jalan seharusnya diberikan kepada angkutan umum, bukan kepada kendaraan pribadi. Prioritas tersebut bertujuan untuk mengangkut masyarakat dalam jumlah banyak dan dalam waktu yang singkat (Morlok,1991:463).

Pembangunan transportasi massal dalam dunia global merupakan prioritas utama dalam pembangunan yang dalam hal ini untuk mobilitas penduduk yang tertulis dalam *Sustainable Development Goals* (SDGs) pada poin kesembilan yang difokuskan membangun sarana dan prasarana yang Tangguh, meningkatkan industri inklusif, dan berkelanjutan, serta mendorong inovasi. Pada poin ini dijelaskan bahwa isu transportasi dalam kota modern, negara dituntut menciptakan inovasi dalam transportasi direncanakan dapat memberikan kemudahan dalam mobilitas sehari-hari serta mengurangi tingkat kemacetan serta konsumsi kendaraan pribadi yang memberikan dampak buruk pada lingkungan dengan memberikan efek rumah kaca pada gas polutan yang dihasilkan, kemudian dengan adanya pembangunan transportasi memberikan lima dampak langsung yaitu keamanan berkendara di jalan, efisiensi sumber daya alam, pembangunan berkelanjutan, mobilitas masyarakat, dan penghematan bahan bakar fosil.

Transportasi publik merupakan suatu solusi dalam mengatasi kemacetan, dimana transportasi umum dalam prioritas masyarakat melakukan mobilitas karena sifatnya yang umum atau dapat digunakan semua kalangan, mudah

dijangkau, biaya yang murah, dan cepat. Transportasi merupakan unsur utama pada infrastruktur yang berpengaruh pada pola pengembangan yang ada di perkotaan. Transportasi publik akan memiliki dampak bagi perkembangan modernisasi serta perubahan pola perilaku sosial masyarakat dalam mobilitas dan prioritas penggunaan kendaraan. Bagi pemerintah transportasi publik menyangkut tentang efisiensi dan efektifitas dalam mengurangi kuantitas dan memperlancar laju lalu lintas yang ada karena pada dasarnya adanya transportasi publik memberikan pilihan masyarakat dalam melakukan mobilitas dan tentu akan mengubah pola perilaku masyarakat dalam mobilitas sehingga adanya transportasi publik dapat mengurangi kemacetan yang signifikan dengan mengurangi kemacetan hingga 5% atau batas wajar kemacetan pada suatu kota hal ini memberikan sebuah harapan bagi kota besar namun diperlukan pengelolaan dan perencanaan yang baik, di beberapa negara seperti New York, Jepang, Hongkong, hingga Singapura transportasi publik merupakan pilihan utama dalam melakukan mobilitas yang ada disamping penggunaan kendaraan pribadi. Di Indonesia sebagai negara berkembang dan pola perilaku yang cenderung konsumtif penggunaan transportasi publik mulai dilirik oleh sebagian besar masyarakat, hal ini dapat dilihat di beberapa kota besar seperti Jakarta yang angka minat transportasi publik meningkat drastis dan pada tahun 2020 ditargetkan setiap harinya ada 1 juta warga Jakarta menggunakan transportasi publik, perubahan pola perilaku dalam penggunaan transportasi publik diakibatkan adanya pendekatan pemerintah secara sosiologis dimana pemerintah DKI Jakarta memperbaiki sistem transportasi publik dari tahun ke tahun sehingga

dapat menarik minat masyarakat dalam penggunaannya hal ini terlihat dalam penggunaan Transjakarta, MRT, ataupun *commuterline* kemudian di Kota Surabaya pemerintah daerah telah melakukan beberapa terobosan dalam menarik masyarakat dengan terobosan bus Suroboyo dengan inovasi pembayaran dapat dibayarkan hanya dengan sampah botol plastik, kolaborasi antar kebijakan yang terjadi dipemerintah Kota Surabaya memberikan sebuah variasi yang mempengaruhi pola perilaku masyarakat baik dalam penggunaan transportasi publik maupun dalam kepedulian lingkungan.

Kemacetan di Kota Semarang yang setiap tahunnya mengalami peningkatan karena kurang efektifnya pemerintah kota dalam mengatasi permasalahan yang ada, hal ini dilihat dengan meningkatnya angka kemacetan. Berdasarkan data yang dihimpun oleh *tirto.id* pada tahun 2019 Kota Semarang merupakan sepuluh besar kota dengan tingkat kemacetan yang tinggi di Indonesia saat ini dengan 37% pertahun, tingginya angka kemacetan diprediksi angka terus meningkat karena adanya peningkatan dalam jumlah kendaraan pribadi yang ada, kebijakan transportasi publik dalam perencanaan di Kota Semarang dilakukan dalam mengubah pola perilaku masyarakat dalam mobilitas sehari – hari sehingga diprediksi angka kemacetan yang ada akan berkurang dan turun diangka 21%, saat ini terdapat dua pilihan transportasi publik yang ada di Kota Semarang yaitu Trans Jawa Tengah dan Trans Semarang atau biasa disebut *Bus Rapid Transportation* (BRT) yang dalam pengelolaan dibawah langsung oleh Dinas Perhubungan Kota Semarang. Pengadaan Badan Layanan Umum Daerah yang diatur dalam Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 79 Tahun 2018 tentang

Badan Layanan Umum Daerah, dimana tujuan dibentuknya Badan Layanan Umum Daerah ialah untuk menyejahterakan masyarakat dan meningkatkan pelayanan pada masyarakat. Pengadaan Trans Semarang diatur dalam Peraturan Walikota Semarang Nomor 1 tahun 2017 tentang Pola Tata Kelola Badan Layanan Umum Unit Pelaksana Teknis Daerah Trans Semarang. Peraturan tersebut memberikan wewenang dalam bentuk badan pelayanan umum untuk mengatasi transportasi umum di Kota Semarang atau trans Semarang dengan standar sesuai dengan Peraturan Walikota Semarang Nomor 3 tahun 2017 tentang Standar Pelayanan Teknis Trans Semarang.

Trans Semarang atau *Bus Rapid Transit* (BRT) adalah sistem transportasi masyarakat di Jawa Tengah yang beroperasi di Kota dan Kabupaten Semarang. Layanan Trans Semarang dioperasikan dalam mengurangi tingkat kemacetan di Kota Semarang yang setiap tahunnya mengalami peningkatan, serta untuk mengakomodir masyarakat baik masyarakat Kota Semarang maupun masyarakat komuter atau penglaju menuju pusat kota dan destinasi wisata yang ada di Kota Semarang. Pada penggunaan bis yang ada Trans Semarang mendapatkan hibah dari dinas perhubungan Jawa Tengah dan Kota Semarang dengan jenis bis mikro atau BRT dengan sistem yang digunakan ialah halte atau shelter yang telah tersedia dan pembayaran tunai maupun non tunai.

BRT atau Trans Semarang saat ini telah memiliki delapan koridor dan dua koridor bus feeder yang tersebar pada beberapa trayek di Kota Semarang yang telah diresmikan pada beberapa tahapan sejak hadirnya Trans Semarang pada 2 Mei 2009 atau pada saat hari Pendidikan nasional tujuan hadirnya Trans

Semarang ialah dalam mengubah pola perilaku masyarakat Kota Semarang dalam penggunaan transportasi umum pada mobilitas sehari-hari, sehingga mengurangi angka kemacetan yang ada pada saat ini.

Selama sepuluh tahun Trans Semarang melayani masyarakat Kota Semarang dan masyarakat daerah sekitar, delapan koridor yang ada untuk melayani dengan tambahan pada tahun 2020 dengan adanya *bus feeder* dengan dua halte dan inovasi “SI PANTAI BATAS” atau Sistem Pembayaran Non Tunai pada Bus Trans Semarang yang tersedia seharusnya sudah cukup merubah pola pikir masyarakat untuk beralih ke angkutan massal yang ada, namun hadirnya Trans Semarang belum mampu menarik minat masyarakat untuk beralih ke angkutan massal, peningkatan jumlah penumpang memang terjadi namun angka kemacetan yang ada tetap mengalami peningkatan, masih banyaknya masyarakat menggunakan transportasi pribadi memberikan penilaian bahwa adanya Trans Semarang dinilai tidak memberikan sebuah nilai tambah dalam mempengaruhi pola perilaku masyarakat yang ada dalam penggunaan transportasi publik dan memberikan sebuah pertanyaan mengapa masyarakat tidak menjadikan Trans Semarang sebagai *public choice*, peningkatan pada pertumbuhan kendaraan pribadi mengalami eskalasi yang cukup tinggi dalam kurun waktu sepuluh tahun terakhir dengan peningkatan mencapai 12% pertahun yang mempertambah parah kemacetan yang ada.

Permasalahan yang terjadi di Kota Semarang ialah minimnya jumlah penumpang dari apa yang sudah di targetkan dari jumlah koridor yang ada, koridor 2 (Terboyo – Sisemut) merupakan koridor dengan jumlah persentase

tertinggi 98.10% dan untuk koridor dengan persentase terendah ialah koridor 6 UNDIP - UNNES dengan persentase pencapaian 41.58%, minimnya masyarakat untuk beralih ke moda transportasi publik yang menjadi persoalan ialah masih banyaknya masyarakat yang menggunakan kendaraan pribadi dibandingkan masyarakat yang menggunakan transportasi publik hal ini dapat dilihat dalam persentase keseluruhan dalam penggunaan BRT 68.99%, masih minimnya pengguna BRT di Kota Semarang memberikan pertanyaan akan eksistensi Trans Semarang dalam mengatasi persoalan kemacetan di Kota Semarang.

Tabel 1.1

Jumlah Penumpang BRT Tahun 2018 Berdasarkan Koridor

Koridor	Target Penumpang	Realisasi	Persentase pencapaian
Koridor 1 Mangkang - Penggaron	5,396,160	4,561,515	84.45%
Koridor 2 Terboyo - Sisemut (Ungaran)	2,943,360	2,887,949	98.10%
Koridor 3 Tanjung Emas - Akpol	1,962,240	1,209,389	61.62%
Koridor 4 Cangkiran - Bandara A Yani	2,943,360	1,904,228	64.68%
Koridor 5 METESEH - PRPP	1,716,960	1,347,389	78.42%
Koridor 6 UNDIP - UNNES	2,146,200	893,477	41.58%
Koridor 7 (Terboyo - Arteri Soekarno Hatta –	864,360	467,334	54.08%

Sumber: Data BLU Trans Semarang 2018 diolah

Trans Semarang dalam keberjalanannya selama sepuluh tahun telah memberikan peningkatan dalam tingkat partisipasi masyarakat dalam menggunakan transportasi umum beberapa inovasi dalam meningkatkan minat masyarakat telah dilakukan, seperti: Subsidi pada biaya ongkos, Sistem pembayaran non tunai, hingga fasilitas penunjang mobil *feeder* dan *sub feeder* dalam menjangkau area yang tidak terjangkau bis utama, namun inovasi yang telah dilakukan belum memberikan dampak dalam berkurangnya tingkat kemacetan, kemudian permasalahan masih kurangnya minat masyarakat dalam penggunaan moda transportasi umum hal ini dilihat dari capaian penumpang yang belum terealisasi pada data yang ada BRT hanya dapat melaksanakan 60-70% dari target yang di harapkan hal ini menyatakan bahwa beberapa masyarakat masih kurang berminat dalam penggunaan transportasi BRT itu sendiri, sehingga BRT dinilai kurang maksimal dalam penggunaan moda transportasi umum dalam hal mobilitas sehari – hari.

Diagram 1.2 Data Penumpang BRT



Sumber: Data Trans Semarang 2020 Diolah

Tabel 1.2 Perbandingan Jumlah Penumpang Umum dan Pelajar

Tahun	Umum	%	Pelajar	%	Jumlah Penumpang
2010	260,416	70,5%	108,910	29,5%	369,326
2011	1,195,436	71,2%	483,106	28,8%	1,678,542
2012	1,431,811	73%	528,389	27%	1,960,200
2013	3,118,690	81,6%	702,455	18,4%	3,821,145
2014	4,228,661	72,5%	1,603,789	27,5%	5,832,450
2015	5,931,669	73,9%	2,092,170	26,1%	8,023,869
2016	5,851,425	75,7%	1,874,065	24,3%	7,725,490
2017	6,541,592	71,7%	2,583,880	28,3%	9,125,472
2018	7,006,264	68,6%	3,144,032	31,4%	10,210,296
2019	7,636,897	67,5%	3,669,996	32,5%	11,306,893
2020	4,833,179	70,7%	2,002,599	29,1%	6,835,778
Jumlah	48,096,070	71,9%	18,793,391	28,1%	66,889,461

Sumber: Data Trans Semarang 2020 Diolah

BRT yang seharusnya menjadi jalan dalam mengatasi kemacetan nyatanya belum mampu menarik minat masyarakat dalam menggunakan BRT. Kurangnya peminat BRT disebabkan oleh banyak hal, seperti : beberapa koridor dinilai kurang strategis

dengan aksesibilitas untuk masyarakat perumahan sulit dijangkau atau terlalu jauh, kemudian rute yang dilalui beberapa koridor berupa jalan yang memiliki lebar kurang lebih 7 meter, dengan kondisi jalan yang ekstrim jika dilalui oleh bus seperti pada koridor undip-unnes Sehingga, tidak sesuai dengan keselamatan dalam lalu lintas dan menambah tingkat kemacetan yang ada, masyarakat juga mengeluhkan dengan waktu tunggu BRT di beberapa koridor yang merugikan masyarakat khususnya di jam-jam kerja. Hadirnya BRT seharusnya menjadi pilihan terbaik masyarakat dalam mengatasi kemacetan, namun hal tersebut tidak sesuai dengan harapan yang diberikan masyarakat dan hal ini juga bertentangan pada tujuan dari kebijakan publik itu sendiri ialah bagaimana memberikan kepuasan bagi publik dalam artian masyarakat, dimana masyarakat akan menilai kebermanfaatan kebijakan atau program tersebut. upaya untuk memperbaiki kualitas pelayanan publik sudah seharusnya dilakukan. Permasalahan kurang efektifnya penggunaan transportasi publik serta kemacetan di Kota Semarang yang meningkatnya memberikan pertanyaan pada kebijakan hadirnya TransSemarang dengan memberikan pertanyaan penelitian atau research question dalam penelitian ini yaitu “Mengapa minat masyarakat terhadap penggunaan BRT sebagai moda transportasi di Kota Semarang belum optimal?”.

1.2 Identifikasi masalah

Berdasarkan gambaran permasalahan yang telah dijelaskan sebelumnya, dapat diidentifikasi bahwa permasalahan yang muncul yaitu:

1. Kemacetan terjadi di Kota Semarang.

Kemacetan di Kota Semarang dalam kurun waktu mengalami peningkatan

terlebih setelah hadirnya BRT di Kota Semarang yang tidak memberikan dampak signifikan dan menambah kemacetan yang ada membuat Kota Semarang masuk 10 besar Kota Termacet di Indonesia.

2. Kuantitas kendaraan pribadi meningkat.

BRT di Kota Semarang bukan memberikan solusi masyarakat dan kebijakan BRT tidak membuat angka pertumbuhan kendaraan menurun dan setiap tahunnya mengalami peningkatan yang signifikan dengan lebih dari 12 % angka pertumbuhan kendaraan meningkat setiap tahunnya.

3. Kurangnya Jumlah BRT sebagai moda transportasi umum.

Kuantitas armada bis BRT masih terbilang minim hal ini membuat waktu tunggu bis yang lama kurang lebih 15 menit dan kualitas bis yang terbilang kurang terawat masih banyak ditemukan dan pada tidak meratanya kuantitas bis pada setiap koridor juga menjadi alasan masyarakat kurang berminat dalam penggunaan bis Trans Semarang.

4. Rendahnya minat masyarakat dalam menggunakan BRT.

Hadirnya BRT belum menjadikan BRT menjadikan BRT sebagai pilihan utama bagi sebagian masyarakat pada beberapa koridor angka peminat sangat tinggi, namun di beberapa koridor lain angka peminat sangat rendah, pola perilaku masyarakat dalam menggunakan transportasi umum masih belum signifikan, kemudian banyak capaian – capaian atau target belum terealisasi atau bahkan masih jauh dari angka yang diharapkan.

1.3 Rumusan Masalah

Dari identifikasi permasalahan diatas, rumusan permasalahan yang akan dikaji, yaitu:

1. Bagaimana *Public value* pengguna BRT sebagai moda transportasi di Kota Semarang?
2. Apa Faktor yang membentuk *public value* pada masyarakat dalam penggunaan Transportasi BRT di Kota Semarang?

1.4 Tujuan Penelitian

1. Mengidentifikasi *public value* pengguna transportasi BRT di Kota Semarang.
2. Menganalisis faktor – faktor membentuk *public value* pengguna BRT di Kota Semarang.

1.5 Manfaat penelitian.

Adapun manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis

Secara teoritis hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat untuk:

- a. Memberikan sumbangan pemikiran bagi pembaharuan standar pelayanan di BLU UPTD Trans Semarang yang terus berkembang sesuai dengan tuntutan dan kebutuhan masyarakat akan transportasi umum.
- b. Memberikan sumbangan ilmiah dalam ilmu administrasi publik yaitu penggunaan *Public Value* dalam pengembangan serta peningkatan pada implementasi program pelayanan.

c. Sebagai sumber referensi lain pada penelitian – penelitian selanjutnya yang berhubungan dengan pelayanan dan pengembangan transportasi umum.

2. Manfaat Praktis

a. Bagi peneliti lain

Diharapkan dapat memperluas wawasan dan pengetahuan berfikir yang diperoleh di lapangan dan menerapkan pengetahuan tersebut di kehidupan dan lingkungan sekitar.

b. Bagi instansi pemerintah

Sebagai bahan evaluasi program BRT atau Trans Semarang dan menjadi solusi dalam pemecahan permasalahan transportasi umum Kota Semarang.

1.6 Kerangka Teori

1.6.1 Penelitian terdahulu

Penelitian Terdahulu yang dikaji difokuskan pada penelitian yang berkaitan dengan penelitian tentang *public value*

Muhaimina dalam artikelnya membahas *Public value* dari Inovasi Layanan Pengaduan Darurat command Center 112 Kota Surabaya. Metode penelitian deskriptif kualitatif dilakukan dengan mengumpulkan data primer melalui survei dan wawancara dan publikasi data sekunder. Studi ini menemukan bahwa Nilai publik belum terbentuk dari program yang diterapkan, nilai budaya dan substansial belum hadir dalam pola perilaku masyarakat Surabaya dalam menggunakan pelayanan yang ada, banyaknya aduan yang fiktif dilakukan masyarakat dalam pelayanan ini. Disamping itu pemerintah belum optimal

dalam sosialisasi dan penegasan terhadap program pelayanan ini, sehingga proses terbentuknya *Public Value* tidak optimal (Muhaimina, 2017).

Penelitian lain yang ditulis oleh Yulfa Rianti dan Retnowati WD Tuti mengeksplorasi bagaimana pelayanan yang diberikan oleh pemerintah dalam program TransJakarta. Pelayanan memiliki arti penting dalam mengubah pola perilaku penggunaan transportasi umum dengan pelayanan yang baik maka masyarakat memiliki kebiasaan dalam menggunakan transportasi umum. Studi ini mengungkapkan kualitas pelayanan, dilihat dari beberapa faktor seperti, reability, responsiveness, emphaty, tangible, dan assurance. Hubungan kualitas pelayanan dan perilaku masyarakat memiliki keterkaitan erat, masyarakat Jakarta cenderung menggunakan TransJakarta karena waktu yang singkat dan biaya yang murah dalam penelitian ini pelayanan yang diberikan belum optimal, masyarakat masih mengeluhkan waktu yang lama dalam menunggu ataupun perjalanan yang ada (Yulfa Rianti dan Retnowati WD, 2017)

Sejalan dengan penelitian diatas, penelitian yang dilakukan Alrusydi mengungkapkan bahwa ada hubungan positif antara minat masyarakat menggunakan transportasi umum dengan kualitas pelayanan. Temuan ini memberikan pandangan bahwa masyarakat memiliki kecenderungan untuk tidak menggunakan transportasi umum karena kualitas pelayanan yang belum optimal, sehingga tidak mengubah perilaku masyarakat agar menggunakan transportasi umum dalam mobilitas sehari-hari (Alrusydi, 2018).

Hal diatas sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Arinha Pratitha Maitri, Susi Sulandari, dan Rihandoyo mengungkapkan bahwa ada 8 dimensi

kualitas pelayanan yang menjadi standar sebuah pelayanan, temuan yang terjadi bahwa masih ada pelayanan yang tidak melihat dalam sisi 8 dimensi ini sehingga pelayanan yang ada belum optimal dan menyebabkan ketidaknyamanan masyarakat sebagai konsumen dalam menggunakan transportasi umum (Arinha Pratitha Maitri, Susi Sulandari, dan Rihandoyo, 2016).

Berbeda dengan keempat penelitian penelitian Prof. Dr. Endang Larasati, MS dan Chintia Puja Dewi menemukan bahwa inovasi baru dalam pelayanan memberikan suatu ketertarikan masyarakat untuk mencoba hal yang baru, inovasi dapat meningkatkan kualitas dalam pelayanan. Hal tersebut dilihat berdasarkan dimensi – dimensi yang diterapkan dalam mengetahui pelaksanaan suatu inovasi yaitu *relative advantage* dari inovasi yang dikembangkan (Prof. Dr. Endang Larasati, MS dan Chintia Puja Dewi, 2017).

Hal diatas sejalan dengan penelitian Teddy Pelangi Santuri dan Nur Atiqah Binti Baharom yang mengungkapkan bahwa persepsi masyarakat pada transportasi umum ialah sebuah transportasi yang tersistem dengan baik yang memberikan kemudahan masyarakat dalam penggunaan transportasi, masyarakat menyukai transportasi yang terintegrasi satu sama lain karena hal ini mempermudah masyarakat dalam melakukan perpindahan yang cepat pada kegiatan sehari-hari (Teddy Pelangi Santuri dan Nur Atiqah Binti Baharom, 2018).

Mohammad Maghrour Zefreh, Muhammad Atiullah Saif, dan Adam Torok dalam artikelnya mengungkapkan bahwa transportasi umum telah memberikan perhatian besar pada masyarakat dalam beberapa tahun terakhir hal ini karena

meningkatnya jumlah populasi kendaraan serta kesadaran masyarakat akan lingkungan. Transportasi umum akan lebih menarik apabila kualitas pelayanan yang diberikan maksimal serta sebuah sistem yang mengatur semua transportasi yang ada sehingga kenyamanan dapat dirasakan oleh masyarakat sebagai pengguna (Mohammad Maghrour Zefreh, Muhammad Atiullah Saif, dan Adam Torok, 2017).

Rohana Sitanggang dan Euis Sibanon menjelaskan bahwa Terdapat tiga aspek yang mempengaruhi keberhasilan sistem transportasi perkotaan yaitu aspek perencanaan jalan, dan transportasi orang atau barang, aspek koordinasi antara regulator dan operator serta manajemen dalam pemerintahan, koordinasi antar Lembaga dan peraturan perundang – undangan, dan aspek lingkungan. Ketiga aspek memiliki kesinambungan satu sama lain yang merupakan aspek umum yang dimiliki pemerintah kota perlu memberikan perhatian khusus agar tercipta transportasi yang diharapkan. (Rohana Sitanggang dan Euis Sibanon, 2017).

Berikut rangkuman penelitian terdahulu dalam tabel sebagai berikut:

Tabel 1.3
Penelitian Terdahulu

No	Peneliti	Tujuan	Metode	Hasil Penelitian
1	Muhaimina (2017)	Menganalisis Nilai Publik yang terwujud dalam program layanan center 112 di Kota Surabaya	Kualitatif, teknik pengumpulan data dengan wawancara, observasi, studi perpustakaan dan arsip.	Dalam program layanan center 112 <i>public value</i> belum terbentuk, minimnya pengetahuan masyarakat terhadap fungsi dari program layanan serta sosialisasi yang kurang optimal menyebabkan tidak terbentuk nilai publik.

2	Rianti, Yulfa dan Retnowati WD Tuti (2017)	Menganalisis dan melihat kualitas pelayanan pada program layanan Transjakarta Di DKI Jakarta	Kualitatif, teknik pengumpulan data dengan wawancara, observasi dan studi kepustakaan.	Kualitas Pelayanan Transjakarta Busway Di DKI Jakarta masih dinilai belum optimal, terdapat beberapa aspek yang menjadi ukuran kualitas pelayanan, dilihat dari beberapa faktor seperti, <i>reability, responsiveness, emphaty, tangible, dan assurance</i> . Selain itu terdapat faktor lain dalam belum optimalnya kualitas pelayanan yaitu masih belum beroptimalnya fungsi dari jalur khusus pada Transjakarta dikarenakan masih belum sterilnya jalur dari kendaraan pribadi yang berdampak pada waktu kedatangan bus yang tidak tepat waktu dan menyebabkan penumpukan pada penumpang di beberapa halte.
3	Alrusydi (2018)	Mengidentifikasi dan menganalisis kualitas pelayanan serta kepuasan masyarakat terhadap pelayanan trans jogja	Kualitatif, teknik pengumpulan data dengan wawancara, observasi dan studi kepustakaan.	Kualitas pelayanan, ongkos TransJogja, dan Pendapatan masyarakat berpengaruh terhadap minat masyarakat dalam menggunakan Trans Jogja selain itu hal lain yang memiliki pengaruh ialah aksesibilitas halte yang masih belum optimal menyebabkan menurunnya minat masyarakat dalam menggunakan Trans Jogja
4	Maitri, Arintha Pratitha, Susi Sulandari dan Rihandoyo (2016)	Menganalisis dan mengidentifikasi kualitas pelayanan bus rapid trans semarang (brt) koridor II di kota semarang (dengan rute terminal terboyo semarang-terminal sisemut ungaran)	Kualitatif, teknik pengumpulan data dengan wawancara, observasi dan studi kepustakaan.	Berdasarkan 5 dimensi yang ada pada dimensi bukti langsung (<i>tangible</i>) dan kehandalan petugas (<i>reability</i>) dinilai belum optimal dalam implementasinya. Terdapat permasalahan yang menghambat dalam kualitas pelayanan yaitu fasilitas halte yang memberikan

				ketidaknyamanan kemudian waktu kedatangan bis yang terlambat
5	Dewi, Chintia Puja dan Prof. Dr. Endang Larasati MS (2017)	Mengidentifikasi inovasi pelayanan publik yang telah dilakukan pada program TransSemarang, serta menganalisis manajemen yang ada	Kualitatif, teknik pengumpulan data dengan wawancara, observasi dan studi kepustakaan.	Hadirnya inovasi pelayanan yang bertujuan dalam mengurangi antrian dengan sistem <i>e-ticketing</i> , pada implementasinya program ini berjalan baik dalam belum mencapai pengembangan yang maksimal dan sesuai dengan harapan dan tujuan. Hal ini dilihat berdasarkan dimensi – dimensi yang digunakan dalam melihat implementasi inovasi pelayanan yaitu <i>relative advantage</i> dari pengembangan inovasi , <i>compability</i> pada teknologi baru, <i>complexity</i> yang dihasilkan dari penerapan teknologi, <i>Trialibility</i> dan memberikan dampak atau keuntungan lebih, <i>observability</i> dalam sisi dampak dari inovasi tersebut.
6	Santuri, Teddy Pelangi dan Nur Atiqah Binti Baharom (2018)	Mengidentifikasi persepsi publik terhadap transportasi publik di Malaysia mengukur bagaimana pelayanan transportasi publik dengan penilaian di sektor keamanan, kenyamanan, biaya,	Kualitatif, teknik pengumpulan data dengan wawancara, observasi dan studi kepustakaan.	Sistem transportasi publik di Malaysia dapat dikatakan bagus dengan kebijakan mengintegrasikan transportasi publik yang ada seperti taksi, grab, ataupun transportasi publik hal ini dilakukan untuk menekan masyarakat agar tidak menggunakan kendaraan pribadi yang mana menjadi penyebab

		dan kecepatan pelayanan		kemacetan, transportasi publik di Malaysia sudah menjadi kendaraan sehari – hari masyarakat biasa menggunakan bis atau mrt karena harga yang murah, dari segi kecepatan transportasi publik cukup menunjang mobilitas masyarakat.
7	Zefreh, M Maghrour, Muhammad Atiullah Saif, dan Adam Torok/2017	Menganalisis serta mengidentifikasi partisipasi publik dalam aktivitas sosial pada aksesibilitas transportasi umum dengan melihat kepuasan masyarakat	Kualitatif, teknik pengumpulan data dengan wawancara, observasi dan studi kepustakaan.	Transportasi umum di perkotaan telah mendapat perhatian lebih besar dalam beberapa tahun terakhir karena semakin meningkatnya populasi dunia. Angkutan umum bisa lebih menarik dengan menyediakan lebih banyak layanan yang dapat diakses. Karena itu, faktor aksesibilitas dalam perancangan infrastruktur transportasi umum sangat penting.
8	Sitanggang, Rohana dan Euis Saribanon (2017)	Mengidentifikasi serta menganalisis sistem transportasi publik di DKI Jakarta	Kualitatif, teknik pengumpulan data dengan wawancara, observasi, FGD, dan studi kepustakaan.	Terdapat tiga aspek dalam pengaruh keberhasilan sistem transportasi perkotaan yaitu perencanaan jalan dan transportasi orang dan barang, koordinasi antara regulator dan operator, serta manajemen dalam pemerintahan, dan aspek lingkungan. Ketiga aspek ini memiliki kesinambungan satu sama lain. Oleh karenanya perlu perhatian khusus agar terciptanya transportasi yang diharapkan.

Pada penelitian terdahulu yang memiliki fokus dengan melihat kualitas pelayanan pada suatu kebijakan dalam transportasi umum dengan indikator yang berbeda – beda, kemudian penilaian tersebut memiliki lokus penelitian yang variasi

dan memiliki tujuan yaitu melihat tingkat kepuasan masyarakat dalam penggunaan transportasi umum.

Perbedaan penelitian peneliti dengan penelitian terdahulu terletak pada lokasi penelitian yang peneliti lakukan di Kota Semarang ibukota Jawa Tengah yang memiliki permasalahan kemacetan yang meningkat signifikan, namun kebijakan transportasi yang ada belum memberikan pengurangan pada kemacetan yang ada dan fokus penelitian dimana peneliti menggunakan konsep *public value* pada masyarakat dengan melihat persepsi masyarakat terkait kelayakan transportasi umum dan mengetahui permasalahan tentang minat masyarakat terhadap transportasi publik.

1.6.2 Administrasi Publik

Administrasi dalam arti luas bisa dikatakan sebagai usaha Kerjasama yang dilakukan oleh dua orang atau lebih untuk mencapai suatu tujuan. Menurut Felix A. Nigro (dalam Lystianingsi, 2014:3) Administrasi merupakan pengorganisasian dan penggunaan Sumber Daya Manusia dan sumber daya lain dalam mencapai suatu tujuan.

Dimock (1973:31-32) mendefinisikan Administrasi publik sebagai pemenuhan atau penegakan kebijakan publik yang dicanangkan oleh otoritas yang kompeten. Hal ini merupakan masalah antara kekuatan organisasi dan teknik manajemen yang terlibat dalam menjalankan hukum dan kebijakan yang dirumuskan oleh badan pembuat kebijakan pemerintah.

Nicholas Henry (dalam Anggara,2012:46) menjelaskan bahwa administrasi

publik itu luas dan memiliki kombinasi teori dan praktik, tujuannya adalah untuk mempromosikan pemahaman yang superior tentang pemerintah dan hubungannya dengan masyarakat, yang mengatur, serta untuk mendorong kebijakan publik lebih responsif terhadap kebutuhan sosial dan untuk melembagakan praktik manajerial yang selaras dengan efektivitas, efisiensi dan kebutuhan manusia yang lebih dalam dari warga.

S.P Naidu (2005:53) memberikan kesimpulan tentang administrasi publik bahwa:

- a) Administrasi publik berkaitan ketiga cabang pemerintahan, meskipun akhirnya terkonsentrasi di cabang eksekutif;
- b) Adminitrasi publik berkaitan pada suatu implementasi kebijakan dan formulasi atau perencanaan suatu kebijakan;
- c) Menyediakan fungsi pengaturan dan layanan kepada masyarakat untuk mencapai kehidupan yang baik;
- d) Administrasi publik dikaji secara teoritis dan di praktikan oleh Instansi Pemerintah;
- e) Administrasi publik atau administrasi Negara merupakan bentuk kerja sama administratif yang dikerjakan oleh dua orang atau lebih untuk mencapai tujuan bersama. Berbeda secara signifikan dari administrasi swasta, terutama dalam penekanannya pada publik dan interdisipliner karena tujuan administrasi publik adalah *public service* atau pelayanan publik dan mengacu pada ilmu sosial lain seperti ilmu politik, ekonomi dan sosiologi;
- f) Salah satu tugas administrasi publik adalah membuat kebijakan yang

dikenal sebagai kebijakan publik artinya pemangku kebijakan membuat kebijakan dengan tujuan mengatasi persoalan-persoalan akan kebutuhan publik (Masyarakat);

Administrasi Publik memiliki tujuan dalam memberikan suatu pelayanan atau *public service* pada masyarakat. Adminitrasi Publik hadir atas dasar respon pemerintah sebagai pembuat kebijakan pada kebutuhan – kebutuhan yang hadir pada masyarakat, sehingga peran administrasi publik ialah tentang bagaimana ketepatan Tindakan melalui kegiatan atau program layanan yang sesuai atau didasari dari kebutuhan serta permasalahan yang hadir didalam sosial masyarakat untuk mencapai tujuan akhir yaitu kesejahteraan masyarakat.

1.6.3 Paradigma Administrasi Publik.

Menurut Nicholas Henry dalam Toha (2008:18-32), Paradigma Administrasi Publik terbagi menjadi enam, yaitu:

1) Paradigma I: Dikotomi Politik-Administrasi (1887-1926)

Paradigma ini merupakan gagasan untuk memisahkan politik dan fungsi administrasi pemerintahan sebagai strategi untuk mempromosikan efisiensi dan efektivitas. Menurut Woodrow Wilson dala, artikelnya berjudul *The Study of Public Administration* itu muncul di *Political Science Quarterly* tahun 1887 mengatur bola bergulir pada studi akademik administrasi publik. Wilson mengusulkan empat masalah untuk dipelajari dan pembahasan dalam artikelnya, yaitu: (1) Pemisahan politik dan administrasi, (2) Analisis komparatif organisasi politik dan swasta, (3) Peningkatan efisiensi dengan

praktik dan sikap seperti bisnis terhadap operasi sehari-hari, dan (4) Meningkatkan efektivitas pelayanan publik melalui manajemen dan pelatihan pegawai negeri sipil, serta mendorong penilaian berbasis prestasi. Pemisahan politik dari administrasi telah menjadi subjek perdebatan abadi. Dalam artikelnya, dia menekankan perlunya mempelajari administrasi publik sebagai disiplin ilmu yang terpisah dari politik, dengan alasan bahwa, “Administrasi terletak di luar bidang politik dan pertanyaan administratif itu berbeda dari pertanyaan politik,” dan karenanya bidang politik bukanlah bidang bisnis.

2) Paradigma II: Prinsip-prinsip Administrasi (1927-1937)

Administrasi publik memiliki puncak reputasi selama fase kedua (prinsip administrasi) perkembangannya (Henry, 2010: 29). Keduanya sebagai disiplin dan praktiknya, pada paradigma ini melihat sejumlah sarjana administrasi publik memberikan apa yang mereka lakukan diyakini merupakan prinsip-prinsip administrasi inti yang dapat membentuk disiplin administrasi publik. Diyakini bahwa 'prinsip' administrasi bekerja dalam pengaturan administratif apa pun tanpa memandang sektor, budaya, fungsi, lingkungan, misi, atau kerangka kelembagaan. Administrator publik akan efektif jika mereka mempelajari dan menerapkan prinsip-prinsip ilmiah administrasi (Henry, 2010: 29).

3) Paradigma III: Administrasi publik sebagai ilmu politik (1950-56)

Pada 1914, *American Political Science Quarterly* telah mendaftarkan administrasi publik sebagai salah satu dari lima disiplin ilmu administrasi

politik, pemerintah, hukum publik, hukum internasional dan teori politik. Robert Dahl (1947: 8) berpendapat bahwa, "selama studi administrasi publik tidak komparatif, klaim untuk 'ilmu administrasi publik' terdengar agak hampa." Dia berpendapat bahwa evolusi ilmu administrasi publik terhalang oleh tiga masalah yang harus diselesaikan:

- Ketidakmungkinan sering mengecualikan pertimbangan normatif dari persoalan administrasi publik. Studi tentang administrasi publik harus didasarkan pada beberapa klarifikasi tujuan.
- Kebutuhan untuk mempelajari aspek tertentu dari perilaku manusia membatasi potensi dari ilmu administrasi publik. Ia mengkritisi kecenderungan yang ada untuk memperlakukan organisasi dalam istilah teknis formal dan untuk menghormati manusia yang merupakan organisasi kurang lebih material. Sifat tidak ilmiah dari prinsip-prinsip administrasi yang dilandasi contoh-contoh yang diambil dari latar alam dan sejarah yang terbatas.

Henry (2010: 30-31) telah meringkas pandangan yang berbeda ini ke dalam apa yang dia sebut "Mengempis dikotomi dan menyusuk prinsip". Akibatnya, dua pilar yang menentukan disiplin administrasi publik (politik-administrasi dikotomi dan prinsip-prinsip administrasi) hancur.

4) Paradigma IV: Administrasi Publik sebagai Ilmu Administrasi (1956-1970)

setelah akhir Perang Dunia Kedua, administrasi publik menggantikannya dalam ilmu politik menurun drastis. Prinsip sederhana tentang pengejaran

efisiensi, yang didasarkan pada administrasi yang terpisah dari politik, tampak sangat dangkal dalam terang pengalaman administrasi perang (Kettle, 2000: 10). Administrasi publik selama periode ini tidak memiliki rumah alami seperti disiplin tidak lagi diterima di rumah masa mudanya - ilmu politik. Akibatnya, pada periode ini terjadi beberapa reaksi:

- Sekelompok sarjana memutuskan untuk kembali ke disiplin ilmu politik atau kembali ke terbentuknya administrasi publik tetapi mereka sebagian besar tidak diterima sampai mereka memenuhi persyaratan tertentu.
- Kelompok sarjana lain membentuk bidang baru ilmu administrasi.
- Sarjana lain mengembangkan sub-bidang pengembangan dan administrasi publik komparatif.
- Muncul seruan untuk memisahkan kebijakan publik dari publik administrasi untuk sub-disiplin baru dari kebijakan publik yang terpisah dari administrasi publik.

Inti dari paradigma bahwa dalam administrasi publik diperlukannya teori organisasi dan ilmu manajemen. Sebagai suatu paradigma, pada fase ini ilmu administrasi hanya memberikan fokus, tapi tidak pada lokusnya.

5) Paradigma V (Administrasi publik sebagai administrasi publik, 1970-)

Mutahaba (2010) menjelaskan bahwa pada 1980-an, sistem administrasi publik di banyak negara Afrika dicirikan oleh tingkat inefisiensi dan

ketidakefektifan. Akibatnya, mereka tidak dapat melaksanakan rencana pembangunan nasional secara efektif. Selain kelemahan internal dan keterbatasan kelembagaan, lemahnya kinerja sistem administrasi publik berasal dari meningkatnya ketergantungan pada donor untuk pelaksanaan rencana pembangunan. Paradigma ini bertujuan adanya penghubungan antara fokus administrasi Negara dan lokusnya. Fokus administrasi Negara adalah teori organisasi, praktik dalam analisis kebijakan public, dan teknik- teknik administrasi dan manajemen yang sudah maju. Adapun lokus normatif dari administrasi Negara digambarkan oleh paradigma ini adalah pada birokrasi pemerintahan dan pada persoalan-persoalan masyarakat.

6) Paradigma VI: (*Governance*)

Paradigma *good governance* muncul sekitar tahun 1990 atau akhir 1980-an. Paradigma tersebut muncul karena keyakinan bahwa kurangnya 'pemerintahan yang baik' mungkin menjadi penghalang utama untuk pertumbuhan ekonomi di Afrika telah tertanam kuat di benak masyarakat internasional. menyusul laporan Bank Dunia yang diterbitkan pada tahun 1989 yang secara kategoris dinyatakan bahwa, "Yang mendasari masalah pembangunan Afrika adalah krisis pemerintahan". Dengan 'pemerintahan' itu berarti pelaksanaan kekuasaan untuk mengelola suatu bangsa. Pemahaman umum tentang *Good governance* di Indonesia penerapannya dimulai pada rentang waktu 15 tahun ini, ketika berbagai lembaga pembiayaan internasional memberikan syarat "Pemerintahan yang baik" pada program - program bantuan yang diberikan. Sedarmayanti (2003:2) beropini bahwa

good governance merupakan suatu proses usaha penyelenggaraan kekuasaan Negara dalam penyediaan publik *goods and service*. Dalam mewujudkan pemerintahan yang baik (*good governance*) salah satu yang harus terpenuhi merupakan adanya komitmen dari semua anggota dalam satuan organisasi/instansi untuk terwujudnya pemerintahan yang bersih, melandaskan, dan mempertimbangkan unsur-unsur efektivitas, efisiensi, dan ekonomis dalam memberikan layanan prima kepada masyarakat.

United Nations Development Program (UNDP) dalam jurnal yang berjudul “*Governance for sustainable human development*” (1997), mengartikan “Pemerintahan yang Baik” sebagai

“sebagai proses yang mendorong staf insentif, pelatihan pegawai negeri, administrasi dan fiskal, desentralisasi, dan dialog antara pemerintah dan sipil masyarakat.”

Pada paradigma ini terdapat suatu standar baru bagi sistem pemerintahan, *public service* menjadi suatu standar baru dalam sistem pemerintah, pemerintah menjadi pelayanan bagi masyarakat dan standar baru yang ada memberikan suatu penilaian bagi pemerintah yang ada. *Good governance* memunculkan tuntutan baru pada sebuah tatanan pemerintahan diantaranya:

a. *Clean Governance*

Yaitu sebuah tuntutan melakukan pemerintahan yang bebas dari korupsi atau bebas dari Tindakan – Tindakan gratifikasi.

b. *Open Governance*

Yaitu Sebuah tuntutan menciptakan atau memudahkan sebuah transparansi

dalam pemerintahan baik dalam perencanaan kebijakan, perencanaan anggaran, hingga data lain pada masyarakat sehingga masyarakat dapat berpartisipasi dan mengawasi dalam kegiatan pemerintahan.

Good governance hadir sebagai cara baru dalam melaksanakan penyediaan publik *goods and service*, adanya tuntutan – tuntutan baru dalam penyelenggaraan pemerintahan yaitu *clean governance* dan *open governance* memunculkan bahwa adanya tuntutan dari masyarakat akan 3 unsur yaitu integritas, keterbukaan, dan akuntabilitas yang pada akhirnya menjadi satu tuntutan yaitu nilai publik (*Public value*) atau sesuatu yang diharapkan masyarakat dalam penyelenggaraan pemerintahan.

1.6.4 Public Value

Paradigma *Governance* memberikan suatu standar baru pada konsep pemerintahan, dimana peran pemerintah sebagai *public service*, peran ini memberikan masyarakat kebebasan dalam menilai kinerja suatu program atau kebijakan. *Public value* atau Nilai publik memiliki arti tentang penilaian standar publik terhadap suatu kebijakan yang dibuat pada kelayakan kebijakan tersebut, keamanan kebijakan tersebut, dan kesesuaian standar kebijakan tersebut. Nilai publik memiliki arti yaitu memanusiaikan manusia melalui kebijakan dimana unsur kemanusiaan dijunjung tinggi dalam hal ini termasuk nilai – nilai substansial dalam bermasyarakat itu sendiri. Menurut O’Flynn (2002) konsep "*Public value*" mendorong manajer untuk memiliki tugas khusus dalam mengidentifikasi dan menangani paling banyak. Hal ini berkaitan pada "pendekatan komprehensif terkait manajemen organisasi publik dan peningkatan layanan secara konsisten".

Hadirnya nilai publik didasari atas sebuah penciptaan ekosistem yang seimbang dalam konsep *good governance* dimana semua aktor hadir dalam pembuatan kebijakan dan kebijakan yang dihasilkan merupakan cipta karsa yang hadir dari semua elemen dalam ekosistem masyarakat, konsep ini memberikan sudut pandang dalam memberikan *common goods* dalam sebuah ekosistem fungsional. Teknik-teknik dalam *Public value* termasuk pada analisis kebijakan, evaluasi program, analisis efektivitas biaya, dan analisis manfaat-biaya. Para ahli berharap bahwa penggunaan *Public value* dapat menanamkan pertimbangan kebijakan dengan fakta obyektif tentang sejauh mana inisiatif yang diusulkan dapat diharapkan untuk bekerja dan sejauh mana biaya upaya pemerintah dapat dibenarkan oleh manfaat umum bagi masyarakat.

Nilai publik akan menilai secara komprehensif pada suatu kebijakan yang ada, menurut Mark Moore (1995:27-31) merupakan penggagas dalam nilai publik mendefinisikannya sebagai nilai yang dibangun dari suatu strategi organisasional pada kerangka kerja untuk memudahkan pembuat kebijakan terhubung dengan sesuatu apa yang dapat bernilai bagi masyarakat dan kebutuhan sumber daya atau sarana prasarana publik. Konsep ini mengartikan bahwa tugas manager publik dianalogikan hampir sama dengan tugas manager swasta yang membuat nilai ekonomis bagi para penanam modal, sedangkan manager publik harus menciptakan nilai publik pada kebijakan yang ada dengan Tujuan yang sama yaitu memberikan kepuasan pada *stakeholder* yang ada. Nilai publik dapat tercapai ketika suatu program atau layanan yang di laksanakan oleh organisasi publik dalam memenuhi kebutuhan pada masyarakat, sehingga pada keberhasilan

terjadi ketika semakin tinggi angka kepuasan publik maka semakin besar nilai publik yang tercipta (Spano 2009, hal 328). *Public values* merupakan tuntutan yang hadir dalam pemerintahan *good governance* karena dalam pembuatan kebijakan bukan hanya menilai apakah kebijakan ini dapat diterima saja, namun akan memberikan sebuah dampak emosional yang memberikan sebuah psikologis terhadap masyarakat bahwa kebijakan ini benar – benar sebuah cita – cita masyarakat sehingga kebijakan ini akan membawa masyarakat untuk hadir dalam pembangunan kebijakan ini.

Pada penciptaan nilai publik didasarkan pada asumsi bahwa nilai publik dapat tercapai ketika proses pengambilan keputusan didasarkan pada hubungan kausalitas yang erat dengan kebijakan yang dibuat, seperti: dimensi instusi, politik, dan koporat untuk memastikan adanya komitmen bersama diantara pihak – pihak terkait dalam keselarasan untuk mencapai tujuan bersama. Dalam membahas kegunaan nilai publik untuk upaya manajer untuk mendefinisikan dan mengukur nilai dari apa yang mereka capai, bagaimanapun, tiga poin sepertinya penting. Pertama, karena alasan yang tidak sepenuhnya jelas, teknik ini tampaknya lebih berharga dalam memperkirakan nilai program atau kebijakan tertentu daripada nilai keseluruhan dari upaya organisasi, Kedua, kita harus membedakan antara penggunaan teknik-teknik pada nilai publik dalam memperkirakan sebelum tindakan apakah inisiatif pemerintah tertentu akan terbukti bernilai atau tidak dan penggunaan teknik ini setelah sebuah Program telah dicoba untuk menentukan apakah itu berhasil. Analisis kebijakan sering berfokus pada yang pertama, evaluasi program pada yang kedua, dan ketiga Ketiga, kita perlu melihat preferensi

seperti apa yang dimiliki perusahaan publik dirancang untuk memuaskan. Paling sering, teknik analitik disajikan sebagai meskipun mereka semua adalah alat berguna yang dirancang untuk membantu pemerintah belajar apakah usahanya bernilai atau tidak. Berdasarkan hal tersebut maka pengambil keputusan mengharuskan menjawab pertanyaan inti pada suatu organisasi publik yaitu:

1. Apa fungsi atau manfaat dari pembentukan Lembaga?
2. Dengan siapa Lembaga harus bertanggung jawab?
3. Bagaimana cara untuk mengetahui tujuan telah sukses dicapai oleh Lembaga?

Dalam menjawab persoalan tersebut pengambil keputusan perlu memahami trilogi strategi (strategi dinamis) pada teori pembuatan *Public Value* yang memberikan penilaian pada tiga indikator penting yaitu:

1. Legitimasi dan dukungan.

Yaitu menilai apakah kebijakan yang dibuat berdasarkan payung hukum yang ada serta tidak menabrak peraturan yang lain, dan menilai apakah kebijakan ini dapat mendukung peraturan yang lain.

2. Kemampuan Operasional

Menilai kelayakan sarana – prasarana dan sumber daya manusia pada suatu program layanan

3. Nilai Publik

Faktor yang berdasarkan nilai yang dibutuhkan masyarakat.

Penciptaan nilai publik terletak dalam hubungan antara individu dan

masyarakat, didirikan pada individu, dibentuk oleh evaluasi subjektif terhadap kebutuhan dasar, diaktifkan oleh dan direalisasikan dalam keadaan emosional-motivasi, dan diproduksi dan direproduksi dalam praktik-praktik yang intens (Meynhardt, 2009:205-206). Pada hakikatnya sebuah pelayanan publik dapat dikatakan optimal atau efektif dilihat dari penilaian dari masyarakat sendiri karena masyarakat memiliki penilaian kepuasan terhadap suatu pelayanan publik. Nilai publik di sektor publik adalah kasus khusus dari penyelidikan yang lebih umum dalam nilai-nilai yang mencirikan hubungan antara individu dan masyarakat.

Prof. Peter Gomez dan Prof. Timo Meynhardt (2015:214) mengemukakan bahwa dalam nilai publik terdapat unsur dimensi terpenting yaitu nilai kepuasan masyarakat, oleh karenanya dalam mengukur atau melihat nilai publik dilakukan dengan pendekatan *Scorecard*. Pendekatan pada *Scorecard* memberikan serangkaian langkah-langkah untuk mempertimbangkan dampak di beberapa daerah secara bersamaan. Keuntungan besar dari *Scorecard* adalah bahwa ia memberikan pandangan yang cepat namun komprehensif kinerja organisasi (Kaplan dan Norton, 1992:197). Meynhardt (2015:153) menjelaskan bahwa pendekatan *Scorecard* yang berfokus langsung pada penciptaan nilai publik secara de facto atau kejadian yang terjadi di lapangan yang dalam hal ini penilaian masyarakat pada suatu pelayanan. Fungsi dari pendekatan *public value scorecard*, “seorang manajer (atau sebuah lembaga) sekarang dapat secara lebih sistematis menangani *trade-off* atau pertukaran antara tujuan keuangan dan non keuangan dan dapat lebih baik mengidentifikasi kebutuhan dan perhatian” (Meynhardt, 2015:157). Pada penilaian *Scorecard* berpacu pada 5 pertanyaan utama faktor,

yaitu:

1. Apakah ini berguna?

Analisis ini akan melihat kebergunaan atau efektivitas suatu program bagi masyarakat itu sendiri, pada singkatnya jawaban pada pertanyaan ini ingin memastikan bahwa program yang ada sesuai dengan kebutuhan dasar pada masyarakat.

2. Apakah ini layak?

Analisis ini akan melihat kelayakan suatu program yang diberikan pada masyarakat, studi kelayakan dilakukan untuk mengembangkan program atau kebijakan pelayanan yang dapat mendeterminasi fungsi layanan yang tepat dan terintegrasi sehingga sesuai dengan kebutuhan pelayanan yang diinginkan.

3. Apakah secara politis dapat diterima?

Analisis ini akan melihat bagaimana dukungan dan legitimasi pada suatu program yang diberikan baik pada sisi pemerintah sebagai pemangku kebijakan maupun masyarakat sebagai pengguna pelayanan. Pada dasarnya pada keberhasilan suatu program pelayanan dimensi terpenting ialah legitimasi antara *stakeholder* yang ada sehingga menimbulkan sebuah *win win solution* yang berlaku secara general.

4. Apakah ini akan memberikan pengalaman positif?

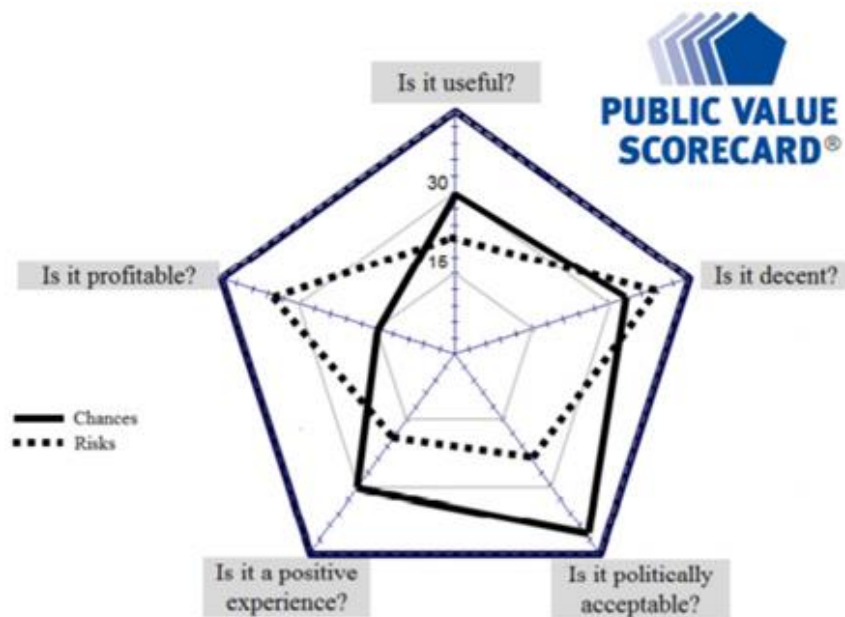
Analisis ini akan melihat kebermanfaatan program terhadap masyarakat yang hadir dari dampak yang ditimbulkan karena pada dasarnya Setiap program yang dilakukan harus berdampak langsung kepada masyarakat. Hal

ini dilakukan untuk mewujudkan kesejahteraan masyarakat.

5. Apakah ini menguntungkan?

Analisis ini akan melihat kebermanfaatan secara materil dari program yang dilaksanakan. Pada dasarnya program direncanakan agar memiliki kebermanfaatan pada tujuan dari pelayanan yang diberikan, dalam analisis ini nilai publik dilihat pada sisi kebermanfaatan bagi seluruh *stakeholders* dalam hal ini terjadi antara pemerintah sebagai pemangku kebijakan dan masyarakat sebagai pengguna.

Gambar 1.2
Scorecard Model oleh Prof. Peter Gomez dan Prof. Timo Meynhardt (2015)

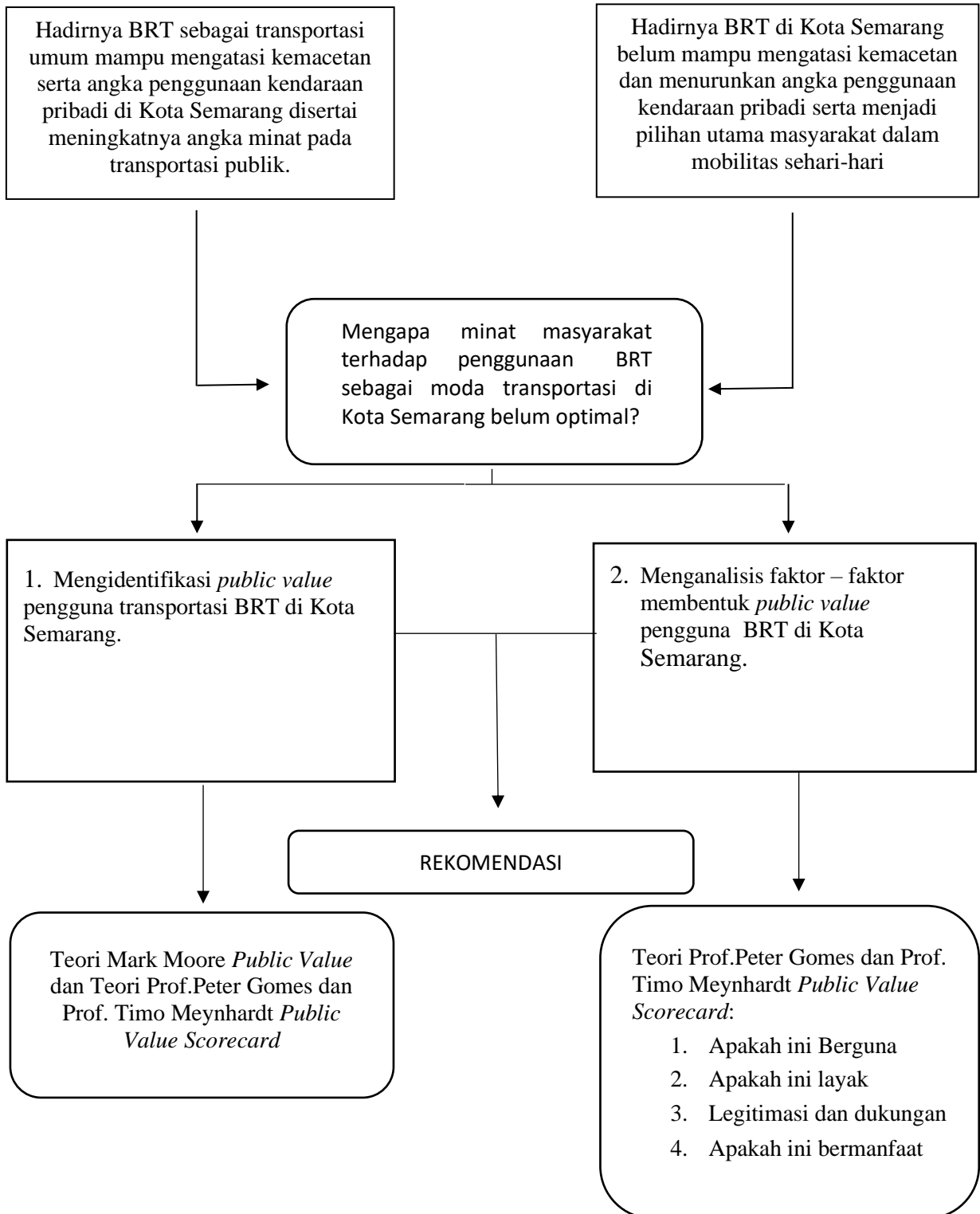


Kelima pertanyaan tersebut akan menjadi ukuran terhadap suatu keberadaan program dan mengukur apakah program dibuat hanya sebatas keinginan politis atau keinginan dalam meraup keuntungan yang besar pada sisi pendapatan atau akan memberikan sebuah pengaruh besar dalam membentuk suatu pengalaman yang

baru bagi masyarakat. Kartu skor nilai atau *public score card* memberikan suatu prioritas dalam sektor mana yang harus ditingkatkan dengan meminta responden atau pengguna untuk memberikan saran dengan membuat peringkat kelima nilai dalam dimensi sesuai dengan konteks pelayanan yang diberikan yang berbicara akan peluang dan resiko. Pada hakikatnya dalam suatu program yang baik dibutuhkan sebuah grafik yang seimbang dalam menjawab lima pertanyaan tersebut dengan menguntungkan semua pihak yang ada sehingga terciptanya *win win solution* antar stakeholders yang ada. Memperhatikan aspek *public value* pada setiap stakeholders harus sangat diperhatikan, teori *public value* yang dikemukakan Meynhardt mungkin akan menjadi sebuah tolak ukur baru tentang memahami bagaimana faktor psikologis atau kepuasan menentukan dampak bagi suatu program dan kepercayaan terhadap pemerintah yang ada karena pemikiran nilai publik memberikan narasi dan berpotensi kasus untuk peran kewirausahaan yang lebih aktif bagi pemerintah dan Nilai publik membawa pertanyaan tentang efektivitas ke garis depan : Administrasi publik ada karena kewajiban hukum untuk melayani dan meningkatkan kebaikan bersama

1.7 Kerangka Pikir Penelitian

Bagan 1.1 Kerangka Pikir Penelitian



1.8 Fenomena Penelitian

Public value merupakan nilai yang dihasilkan ketika suatu layanan program dapat memenuhi kebutuhan dasar masyarakat, sehingga semakin tinggi kepuasan masyarakat, maka semakin besar nilai publik yang diciptakan. nilai – nilai publik pada suatu layanan program memberikan penilaian secara emosional masyarakat sebagai pengguna sehingga output dalam nilai publik ini akan menilai lebih jauh. *Public Value* dapat diamati melalui beberapa fenomena tertentu, Adapun di dalam penelitian yang berjudul *Public Value* Pengguna Moda Transportasi *Bus Rapid Transit* (BRT) Kota Semarang, fenomena – fenomena yang diamati, antara lain:

Tabel 1.4

Fenomena Penelitian

No.	Fenomena	Sub Fenomena	Sub Indikasi	Narasumber
1.	<i>Public Value</i> Pengguna Moda Transportasi <i>Bus Rapid Transit</i> (BRT) Kota Semarang	1. Efektivitas	1. Sistem Pembayaran 2. Rute yang dibuat 3. Keamanan 4. Ketepatan waktu 5. Waktu Layanan	1. Pengguna Trans Semarang 2. Kepala Divisi Operasional 3. Kepala Divisi Pengawasan 4. Kepala divisi Perencanaan
		2. Kelayakan	1. Kehandalan Petugas dan pramudi Trans Semarang 2. Kualitas Sarana dan Prasarana 3. Ramah Disabilitas	1. Pengguna Trans Semarang 2. Kepala Divisi Operasional 3. Kepala Divisi Pengawasan 4. Kepala divisi Perencanaan

			4. Sistem Informasi yang Memberikan Kemudahan	
		3. Legitimasi	1. Peraturan yang dibuat dan Program yang mendukung. 2. Dukungan	1. Kepala Divisi Operasional 2. Kepala Divisi Pengawasan 3. Kepala divisi Perencanaan
		4. Kebermanfaatan	1. Waktu Tempuh 2. Biaya Layanan	1. Pengguna Trans Semarang 2. Kepala Divisi Operasional 3. Kepala Divisi Pengawasan 4. Kepala divisi Perencanaan

1.9 Argumen Penelitian

Penelitian ini didasari oleh rasa keingintahuan peneliti mengenai kehadiran Trans Semarang sebagai moda transportasi umum belum memberikan dampak yang besar dalam mengurangi kemacetan yang ada. Pada kenyataannya minat masyarakat pada moda transportasi *Bus Rapid Transit* (BRT) rendah dan minat masyarakat dalam menggunakan kendaraan pribadi meningkat. Peneliti berpendapat bahwa hal tersebut berkaitan dengan *public value* pengguna belum terbentuk atau belum maksimal dalam pelayanan moda transportasi BRT Kota Semarang, hal tersebut didasari atas dua hal:

- *Public Value* Pengguna BRT Kota Semarang yang belum optimal pada

operasional pelayanan Trans Semarang

- Faktor pembentuk *public value*, seperti: sarana dan prasarana, regulasi, serta kualitas sumber daya manusia yang tidak terpenuhi atau belum optimal

Berdasarkan fakta tersebut minat masyarakat yang kurang pada penggunaan moda BRT Kota Semarang didasari atas kurang efektifnya pelayanan yang diberikan, kurang layaknya sarana dan prasarana, dan regulasi yang belum optimal pada fungsinya. Tiga hal tersebut berkaitan tentang *public value* pengguna moda transportasi BRT Kota Semarang dan berdasarkan hal tersebut maka *research question* pada penelitian ini adalah **“Mengapa minat masyarakat terhadap penggunaan BRT sebagai moda transportasi di Kota Semarang belum optimal?”**.

Pada penelitian ini peneliti akan mencari persoalan pada *public value* pada pengguna moda transportasi BRT Kota Semarang dalam melihat alasan minat masyarakat Kota Semarang yang kurang pada penggunaan Trans Semarang dan meningkatnya angka penggunaan kendaraan pribadi.

1.10 Metode Penelitian

1.10.1 Tipe Penelitian

Penelitian ini akan menggunakan metode penelitian Deskriptif Kuantitatif, adalah metode penelitian kuantitatif yang berupaya mengumpulkan informasi kuantitatif untuk analisis statistik sampel populasi. Metode Deskriptif Kuantitatif merupakan alat riset pasar populer yang memungkinkan kami mengumpulkan dan menggambarkan sifat segmen demografis. Dengan demikian data yang diperoleh dalam bentuk angka-angka yang bermakna, serta didukung dengan dokumentasi

dan Studi pustaka. Meskipun nantinya dalam penulisan terdapat hasil wawancara tetapi sifatnya hanya sebagai pendukung dalam penelitian. Penelitian deskriptif bertujuan untuk mendeskripsikan suatu populasi, situasi atau fenomena secara akurat dan sistematis. Dimana data yang diperoleh menggunakan metode tertentu seperti metode observasi, metode studi kasus, dan metode survei.

1.10.2 Sampel

Sampel dalam statistik merupakan sekumpulan individu atau objek yang dikumpulkan atau dipilih dari populasi statistik dengan prosedur yang ditentukan, prinsip pada pengambilan sampel atau sampling merupakan representasi dari populasi. Dalam penelitian ini populasi berjumlah 1280 (Jumlah Pengguna harian dalam satu bus seluruh koridor) atau rata – rata 160 (Jumlah Pengguna harian dalam satu armada per koridor). Perhitungan sampel dalam penelitian ini dilakukan dengan rumus Frank Lynch (Sugiarto, 2006:60)

$$n = \frac{N.Z^2.P(1-P)}{N.E^2 + Z^2.P(1-P)}$$

n = banyaknya sampel

N = Jumlah populasi (berjumlah 1280 orang)

Z = nilai standar sesuai dengan tingkat kepercayaan (dalam hal ini bernilai 1,96 pada tingkat kepercayaan 95%)

E = *margin error* yaitu tingkat kesalahan dalam penelitian yang ditentukan (dalam hal ini penelusi menetapkan taraf signifikan 10% atau 0,1)

P = proporsi atau presentasi yang mempunyai karakteristik tertentu (dalam hal

ini penulis menetapkan 50% atau 0.5) Berdasarkan rumus tersebut ditetapkan jumlah sampel (n) sebagai berikut:

$$n: \frac{1280.1,96^2.0,5(1-0,5)}{1280.0,1^2+1,96^2.0,5(1-0,5)}$$

$$n: \frac{1280.3,84.0,25}{1280.0,01+0,96}$$

$$n: \frac{1228,8}{13,76}$$

n: 89, 3023256 (Dibulatkan menjadi 89 orang)

dari perhitungan sampel dengan rumus tersebut diperoleh 89,32, oleh karena itu dalam penelitian ini jumlah responden adalah 89 orang atau pengguna.

1.10.3 Situs Penelitian

Penelitian ini dilakukan untuk mendeskripsikan suatu fenomena dan karakteristik yang terjadi pada sebuah lokus atau tempat tanpa adanya manipulasi data yang dilakukan peneliti dalam latar penelitian. Berdasarkan hal tersebut tempat atau lokasi penelitian tentang *public value* penggunaan moda transportasi Bus Rapid Transit (BRT) Kota Semarang akan dilakukan penelitian di seluruh koridor yang ada, seluruh koridor dipilih agar peneliti mengetahui pola perilaku dan alasan mengapa masyarakat Kota Semarang menggunakan BRT sebagai moda transportasi umum dan penelitian juga dilakukan di kantor Badan Layanan Umum UPTD Trans Semarang untuk melihat hal yang dilakukan dalam melaksanakan kewajiban sebagai menyediakan transportasi umum bagi masyarakat.

1.10.4 Subjek Penelitian

Teknik pengambilan sampel yang digunakan peneliti menggunakan Teknik propotional area random sampling yaitu pengambilan sampel yang diambil pada setiap koridor Trans Semarang. Hal ini dilakukan karena jumlah populasi pengguna harian Trans Semarang setiap koridor tidak sama. Pada penelitian peneliti responden yang dipilih dalam peneliti ini adalah sebagai berikut:

1. Beberapa Pengguna Trans Semarang di Seluruh Koridor

Tabel 1.5
Jumlah Pengguna Harian dalam satu bis koridor

No.	Koridor	Jumlah Pengguna Harian (dalam satu bis)
1.	Koridor 1	196
2.	Koridor 2	196
3.	Koridor 3	148
4.	Koridor 4	148
5.	Koridor 5	148
6.	Koridor 6	148
7.	Koridor 7	148
8.	Koridor 8	148
	Jumlah	1.280

Sumber: Data BLU UPTD Trans Semarang 2021

Teknik pengambilan sampel berdasarkan data tersebut akan menggunakan rumus berikut:

$$n_h = \frac{N_i}{N} \times n$$

Keterangan:

n_h = banyaknya sampel yang dibutuhkan dari setiap koridor

N_i = Jumlah sub populasi dari koridor

N = Jumlah keseluruhan populasi

N = Jumlah sampel yang mewakili populasi

Berdasarkan rumus diatas, maka Jumlah sampel yang dibutuhkan dalam setiap koridor adalah sebagai berikut:

- 1) Koridor 1 : $\frac{196}{1280} \times 89 = 13,6$ dibulatkan menjadi 15
- 2) Koridor 2 : $\frac{196}{1280} \times 89 = 13,6$ dibulatkan menjadi 14
- 3) Koridor 3 : $\frac{148}{1280} \times 89 = 10,2$ dibulatkan menjadi 10
- 4) Koridor 4 : $\frac{148}{1280} \times 89 = 10,2$ dibulatkan menjadi 10
- 5) Koridor 5 : $\frac{148}{1280} \times 89 = 10,2$ dibulatkan menjadi 10
- 6) Koridor 6 : $\frac{148}{1280} \times 89 = 10,2$ dibulatkan menjadi 10
- 7) Koridor 7 : $\frac{148}{1280} \times 89 = 10,2$ dibulatkan menjadi 10
- 8) Koridor 8 : $\frac{148}{1280} \times 89 = 10,29$ dibulatkan menjadi 10

Jadi Jumlah responden sampel seluruhnya 89 responden

Proses penyebaran sampel menggunakan *Accidental Sampling*, *Convenience sampling* (juga dikenal sebagai *grab sampling*, *accidental sampling*, atau *opportunity sampling*) adalah jenis pengambilan sampel non-probabilitas yang melibatkan sampel yang diambil dari bagian populasi yang dekat dengan lokasi penelitian, bila pandangan orang yang kebetulan ditemui sesuai sebagai sumber data (Sugiyono, 2009:85).

Kemudian dalam menunjang penelitian, serta sebagai bahan analisis peneliti

melakukan wawancara pada beberapa informan antara lain:

1. Pegawai Badan Layanan Umum Trans Semarang.
2. Petugas atau Supir Trans Semarang.

1.10.5 Jenis dan Sumber Data

Jenis data dalam penelitian ini berupa teks, kata-kata, foto, dan sebagian berupa angka. Ada dua jenis sumber data antara lain Data Primer dan Data Sekunder. Adapun sumber data yang digunakan untuk membantu penelitian ini yaitu berupa:

A) Data Primer

Data primer merupakan dokumen atau benda fisik, yang ditulis atau dibuat selama waktu penelitian. Sumber-sumber ini hadir selama suatu pengalaman atau periode waktu dan menawarkan pandangan dalam tentang hal tentang suatu fenomena. Data yang diperlukan untuk analisis terdapat 2 (dua) macam antara lain:

1. Pertama, jawaban atas pertanyaan/pernyataan yang dibuat atas fenomena penelitian *Public Value* dari beberapa pengguna Trans Semarang yang merupakan pengalaman pengguna yang dibandingkan dengan harapan yang diinginkan. Sumber Data adalah Para pengguna Trans Semarang yang terpilih sebagai responden dalam sampel penelitian.
2. Kedua, jawaban para pegawai, petugas, maupun pramudi BLU Trans

Semarang tentang persepsi terhadap layanan Trans Semarang. Sumber data adalah pegawai, petugas, dan pengemudi yang terpilih sebagai informan dalam sampel penelitian

B) Data Sekunder

Data Sekunder merupakan sumber yang menyediakan data secara tidak langsung dan tersedia bagi peneliti untuk digunakan dalam penelitian. Data ini diperoleh atau dikumpulkan di masa lalu. Sumber data sekunder meliputi buku, sumber pribadi, jurnal, surat kabar, website, catatan pemerintah dll.

1.10.6 Skala pengukuran

Skala pengukuran pada variable terdiri dari pengukuran secara nominal, ordinal, interval, dan rasio. Dalam penelitian ini menggunakan skala ordinal dalam pengukurannya, skala ordinal yaitu skala pengukuran dengan pernyataan peringkat antar tingkatan. Untuk mendapatkan data berskala ordinal, pertanyaan-pertanyaanya dalam kuesionel menggunakan opsi jawaban dengan model skala likert. Pada penelitian ini skala ordinal yang digunakan terdiri atas 4 (empat) opsi sebagai berikut:

1. Sangat Baik diberi nilai 4
2. Baik diberi nilai 3
3. Buruk diberi nilai 2
4. Sangat Buruk diberi nilai 1

Angka 1 sampai 4 tersebut hanya symbol atau bukan angka sebenarnya dan bersifat relatif.

1.10.7 Teknik Pengumpulan Data

Pada dasarnya terdapat banyak teknik pengumpulan data yang dapat digunakan, namun untuk menunjang penelitian ini peneliti memfokuskan teknik penelitian pada beberapa saja dalam upaya pengumpulan data yang relevan, maka cara yang digunakan adalah angket, wawancara, dokumentasi, observasi, dan studi pustaka.

Dalam penelitian ini, peneliti mengumpulkan data melalui:

- 1) Angket (*Questionnaire*), merupakan pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberi kesempatan pertanyaan peneliti pada responden untuk dijawab. Angket merupakan Teknik pengumpulan data yang efisien untuk peneliti apabila variable yang diukur pasti dan peneliti tahu apa yang bisa diharapkan dari responden
- 2) Wawancara, merupakan metode pengumpulan data yang melibatkan dua kelompok orang, dimana kelompok pertama adalah pewawancara (peneliti yang mengajukan pertanyaan dan mengumpulkan data) dan orang yang diwawancarai (subjek atau responden yang ditanyai pertanyaan). Dokumentasi dilakukan setiap pengumpulan data yang ada di lapangan baik disengaja maupun tidak disengaja. Pada dasarnya dokumentasi digunakan untuk memperkuat keabsahan data yang ada sehingga kualitas data dapat dipertanggung jawabkan.
- 3) Observasi, merupakan pengumpulan data yang dilakukan secara terstruktur melalui pengamatan terhadap kebenaran yang dilihat dan didengar perihal objek pada penelitian. Pada penelitian ini menggunakan observasi partisipan dimana peneliti juga terlibat langsung dalam penggunaan transportasi Trans

Semarang, namun posisi peneliti sebagai pengamat independen. Peneliti juga menggunakan bentuk observasi terstruktur dimana observasi yang akan digunakan telah dirancang secara sistematis, tentang apa yang akan diamati, kapan, dan dimana tempat pengamatan.

4) Studi Pustaka, adalah survei sumber-sumber ilmiah tentang topik tertentu. Ini memberikan gambaran umum tentang pengetahuan saat ini, memungkinkan Anda untuk mengidentifikasi teori, metode, dan celah yang relevan dalam penelitian yang ada.

1.10.8 Instrumen Penelitian

Alat pengumpulan data meliputi kuesioner (Tertutup, semi terbuka), pedoman wawancara, panduan observasi, dokumentasi, dan alat pengumpulan data lainnya. Dalam penelitian ini akan menggunakan kuesioner tertutup semi terbuka.

1.10.9 Teknik Analisis Data

Teknik Analisis data adalah proses mencari dan mengatur secara sistematis transkrip angket, wawancara, catatan lapangan, dan materi lain yang terakumulasi untuk meningkatkan pemahaman tentang suatu fenomena dan untuk memungkinkan bentuk penyajian apa yang telah di temukan. (Sugiyono,2014: 88). Teknik data dalam penelitian ini merupakan Teknik data kuantitatif berstrata ordinal dikuantitatifkan dengan skala ukur 4 (Sangat Baik, Baik, Buruk, dan Sangat Buruk), kemudian ditabulasikan dan dilakukan Teknik atau tata cara urutan yang dilakukan yakni sebagai berikut

1) Reduksi data

Reduksi data adalah proses yang mengurangi volume data asli dan merepresentasikannya dalam volume yang jauh lebih kecil. Teknik reduksi data memastikan integritas data sekaligus mengurangi data. Dalam penelitian ini data yang diperoleh di lapangan disusun berdasarkan hal-hal yang pokok dan berhubungan dengan pokok masalah.

2) Penyajian data

Penyajian data di sini merupakan sekumpulan informasi tersusun yang memberi kemungkinan adanya penarikan kesimpulan dan pengambilan tindakan. Pada penyajian – penyajian yang akan ditampilkan didasari berdasarkan data temuan di lapangan dan sesuai dengan pemahaman yang jelas.

3) Menarik kesimpulan/ verifikasi

Menarik kesimpulan atau verifikasi adalah tahapan akhir dalam kegiatan analisis data kuantitatif. Penarikan kesimpulan pada penelitian ini dilakukan setelah data disajikan kemudian ditarik kesimpulan sesuai dengan temuan lapangan atau hasil penelitian.

1.10.10 Kualitas Data

Sugiyono (2012:267) menyatakan uji keabsahan data dalam penelitian lebih fokus kepada uji validitas dan reliabilitas. Salah satu teknik untuk menguji keabsahan data adalah menggunakan teknik triangulasi. Menurut Sugiyono (2012:274) menguraikan tiga jenis teknik triangulasi yang meliputi triangulasi sumber, triangulasi teknis dan triangulasi waktu. Teknik triangulasi digunakan untuk memastikan validitas penelitian melalui penggunaan berbagai metode untuk

mengumpulkan data tentang topik yang sama dan melibatkan berbagai jenis sampel serta metode pengumpulan data. Adapun triangulasi yang dilakukan peneliti dalam penelitian ini antara lain

1) Triangulasi sumber adalah menguji kredibilitas data dengan melakukan periksa data yang telah diperoleh melalui beberapa sumber.

2) Triangulasi teknis yakni menguji keabsahan data dengan mengecek data kepada sumber yang sama dengan teknik berbeda. Sebagai contoh mengecek data hasil wawancara dengan observasi atau dokumentasi.

Berdasarkan uraian diatas, dalam penelitian ini menguji keabsahan data dengan menggunakan teknik triangulasi sumber dan teknis, dimana penelitian ini memverifikasi data yang diperoleh dari satu narasumber dengan narasumber lainnya. Data hasil pengecekan itu selanjutnya diuraikan, untuk dapat ditarik kesimpulan.

1.10.11 Keterbatasan Penelitian

Dalam penelitian ini, penulis menghadapi beberapa keterbatasan yang dapat mempengaruhi kondisi dari penelitian yang dilakukan. Adapun keterbatasan tersebut ialah keterbatasan kondisi lingkungan yaitu:

1) Adanya Pandemi Covid-19.

Adanya pandemi covid-19 yang terjadi di Indonesia khususnya Kota Semarang memberikan dampak pada pencarian data dikarena adanya pembatasan penumpang serta protokol Kesehatan yang tidak memperbolehkan adanya kerumunan serta berkomunikasi didalam armada.

2) Adanya Peristiwa Alam.

Kota Semarang dalam beberapa bulan di awal tahun 2021 mengalami peristiwa yaitu tingginya intensitas hujan serta adanya penurunan tanah yang mengakibatkan banjir rob yang tinggi di beberapa wilayah. Pada peristiwa ini beberapa koridor tidak dapat beroperasi yang mengakibatkan kesulitan peneliti dalam pencarian data.