

BAB II

DESKRIPSI OBJEK PENELITIAN

2.1 Karakteristik Kota Semarang

2.1.1 Profil Kota Semarang

Kota Semarang adalah ibu kota Provinsi Jawa Tengah, Indonesia. Terletak di pantai utara Pulau Jawa, kota ini memiliki peran penting dalam konteks perekonomian, budaya, dan politik regional. Dengan populasi yang terus berkembang, Kota Semarang menghadapi berbagai tantangan dalam mengelola pertumbuhan perkotaan, termasuk mobilitas yang semakin padat dan kompleks. Kota Semarang merupakan ibu kota Provinsi Jawa Tengah yang terdiri dari 16 kecamatan dan 117 kelurahan.

Kota Semarang menjadi acuan kemajuan bagi kotakota lain di Provinsi di Provinsi Jawa Tengah. Posisinya cukup strategis, yakni berada di pesisir utara Pulau Jawa dan berada di tengah jalur Jakarta dan Surabaya sehingga jalur lalu lintasnya selalu ramai. Semarang termasuk kota metropolitan terbesar kelima di Indonesia sesudah Jakarta, Surabaya, Bandung, dan Medan. Sebagai kota yang berkembang di Pulau Jawa Kota Semarang memiliki jumlah penduduk yang hampir mencapai 2 juta jiwa. Seiring dengan berkembangnya jumlah penduduk di Kota Semarang menyebabkan tingkat kemacetan lalu lintas yang cukup tinggi dibandingkan beberapa kota di Provinsi Jawa Tengah. Kepadatan penduduk yang cukup tinggi mendorong Pemerintah Kota Semarang untuk menciptakan beberapa kebijakan

baru, salah satunya di bidang transportasi, , yaitu diwujudkannya transportasi umum *Bus Rapid Transit (BRT) Semarang*.

2.1.2 Kondisi Geografis Kota Semarang

Secara geografis Kota Semarang mempunyai bentuk yang memanjang dari utara ke selatan. Di bagian utara termasuk wilayah pantura dan merupakan jalur utama di Pulau Jawa. Letak kota ini berada di antara 6°50' - 7°10' Lintang Selatan dan garis 109°35' - 110°50'. Kota Semarang merupakan salah satu daerah otonom yang termasuk dalam wilayah Provinsi Jawa Tengah. Secara administratif Kota Semarang terdiri dari 16 Kecamatan dan 177 Kelurahan. Kota Semarang memiliki wilayah dengan luas 373,70 Km².

Kota Semarang terbagi menjadi 16 Kecamatan, dan terdiri dari 177 Kelurahan dan berbatasan dengan:

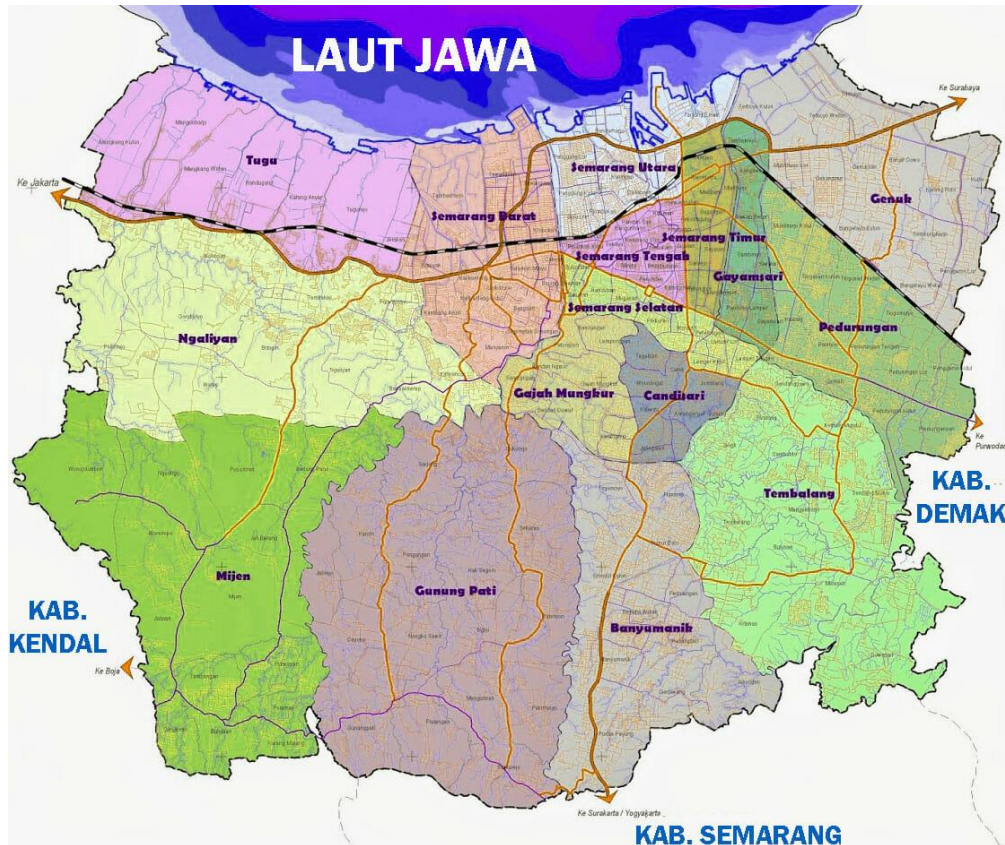
Sebelah Utara : Laut Jawa

Sebelah Timur : Kabupaten Demak

Sebelah Selatan : Kabupaten Semarang

Sebelah Barat : Kabupaten Kendal

Berikut gambar dari peta Kota Semarang :



Gambar 2.1 Peta Kota Semarang

Sumber: <https://pinhome-blog-assets-public.s3.amazonaws.com/2021/12/Peta-Kecamatan-Kota-Semarang-1.jpg> (diakses 13 September 2023)

Kota Semarang memiliki ciri khas topografi yang mencakup daerah dataran rendah yang terbatas dan perbukitan yang meluas dari barat ke timur. Penduduk Kota Semarang menggunakan lahan tersebut untuk memenuhi berbagai keperluan, di mana 39,56 km² (10,59%) dari total luas wilayahnya digunakan sebagai lahan pertanian, sementara sekitar 334,14 km² (89,41%) sisanya merupakan bukan lahan pertanian karena digunakan untuk pembangunan seperti perumahan. Dari sudut

pandang pemanfaatan, curah hujan memiliki dampak terbesar pada lahan, mencapai 53,12%, dan hanya sekitar 19,97% yang dapat mengalami dua kali curah hujan dalam setahun. Lahan kering umumnya dimanfaatkan sebagai pekarangan atau untuk pembangunan, termasuk syarat pekarangan yang mencakup 42,17% dari total luas lahan non pertanian (Pedoman Wilayah Kota Semarang Nomor 11 Tahun 2017).

2.2 Kondisi Demografis Kota Semarang

2.2.1 Populasi dan Pertumbuhan Penduduk

Kota Semarang memiliki populasi yang terus berkembang seiring waktu. Data populasi terakhir menunjukkan bahwa jumlah penduduk Kota Semarang terus meningkat, mencapai angka tertentu pada tahun terakhir data yang tersedia. Berikut data jumlah penduduk pada tabel 2.1:

Tabel 2.1 Jumlah Penduduk Kota Semarang Tahun 2020-2022

Tahun	Jumlah Penduduk Kota Semarang
2020	1 653 524
2021	1 656 564
2022	1 659 975

Sumber: BPS Kota Semarang (Diakses 20 November 2023)

Pertumbuhan penduduk yang cepat dapat memberikan dampak signifikan terhadap mobilitas dan kebutuhan transportasi kota. Berdasarkan data pada tabel 2.1 di atas, terdapat peningkatan jumlah penduduk pada tahun 2020 sejumlah 1.653.524 jiwa dan pada tahun 2021 mengalami peningkatan sebesar 3.040 jiwa

menjadi sebanyak 1.656.564 jiwa. Pada tahun 2022, penduduk Kota Semarang juga mengalami peningkatan sebesar 3.411 jiwa menjadi sebanyak 1.659.975.

2.2.2 Panjang Jalan Kota Semarang

Tabel 2.2 Panjang Jalan Kota Semarang menurut Tingkat Kewenangan

Pemerintah di Kota Semarang (km) Tahun 2018-2020

Tingkat Kewenangan Pemerintahan	2018	2019	2020
<i>Level of Government Authority</i>			
(1)	(2)	(3)	(4)
Negara / State	68.12	68.12	68.12
Provinsi / Province	27.16	27.16	27.16
Kota / Municipality	839.90	839.90	839.90

Sumber: Laporan Semarang Dalam Angka tahun 2021 Badan Pusat Statistik Kota Semarang

Berdasarkan data tabel 2.2 di atas dapat disimpulkan bahwa panjang jalan berdasarkan kewenangan pemerintahan Kabupaten/Kota di Kota Semarang untuk negara, provinsi dan kota tidak berubah panjang jalannya. Dimana untuk negara sepanjang 68.12 Km, lalu provinsi sepanjang 27.16 Km dan terakhir Kota sepanjang 839.90 Km.

Jenis Permukaan Jalan	2018	2019	2020
<i>Type of Road Surface</i>			
(1)	(2)	(3)	(4)
Aspal/Paved	530.09	518.68	510.97
Kerikil/Gravel	5.00	23.63	9.67

Tabel **2.3**

Tanah/ <i>Soil</i>	17.03	19.12	20.21
Lainnya/ <i>Others</i>	287.78	278.48	299.05
Jumlah/ <i>Total</i>	839.90	839.90	839.90

**Panjang Jalan Menurut Jenis Permukaan Jalan di Kota Semarang (km)
Tahun 2018–2020**

Sumber: Laporan Semarang Dalam Angka tahun 2021 Badan Pusat Statistik Kota Semarang

Berdasarkan data tabel 2.2 di atas dapat disimpulkan bahwa panjang jalan jika ditinjau menurut jenis permukaan jalannya maka dapat dikatakan terdapat jenis permukaan yang panjangnya mengalami penurunan dan penambahan besaran panjangnya. Jenis jalan yang mengalami penurunan yaitu jenis permukaan aspal dimana pada tahun 2018 memiliki panjang 530,09 Km namun mengalami penurunan pada tahun berikutnya 2019 dan 2020 sepanjang 518,68 Km dan 510,97 Km. Jenis jalan yang mengalami penambahan yaitu tanah. Pada tahun 2018 tanah memiliki panjang 17,03 Km lalu mengalami penambahan lagi 2 tahun berikutnya sepanjang 19,12 Km dan 20,21 Km. Jenis permukaan yang mengalami penurunan dan penambahan yaitu kerikil dan lainnya di mana untuk tahun 2019 mengalami penurunan dan 2020 mengalami kenaikan kembali. Berdasarkan data tersebut sebanyak 60,84 persen jalan di Kota Semarang berupa jalan aspal, 35,61 persen merupakan jalan beton, 1,15 persen merupakan permukaan kerikil, dan 20,21 persen permukaan tanah.

Hal lainnya yang dapat dijadikan aspek untuk melihat kondisi transportasi di suatu kota selain panjang jalan tadi, yaitu jumlah kendaraan. Saat ini jumlah alat

transportasi hampir setiap hari bertambah, tetapi tidak diiringi dengan perubahan volume (panjang dan lebar) jalan yang signifikan. Akibatnya, kondisi panjang maupun lebar jalan yang tetap dan semakin bertambahnya jumlah kendaraan, maka terjadinya penumpukan jumlah kendaraan pada ruas jalan. Kondisi ini terjadi karena lokasi tujuan yang sama dan jika tujuan berbeda, mereka tidak mengetahui rute alternatif untuk mencapai lokasi yang dituju. Oleh karena itu, sering kali di jalan tertentu timbul kemacetan yang disebabkan penumpukan kendaraan.

Tabel 2.4 Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis Kendaraan di Kota

Semarang (Unit) Tahun 2019 – 2021

No.	Jenis Kendaraan	Tahun		
		2019	2020	2021
1.	Mobil Penumpang	225.799	231.164	281.971
2.	Bus	2.949	3.059	3.539
3.	Truk	75.887	76.570	78.037
4.	Sepeda Motor	1.347.260	1.382.434	1.512.234
	Jumlah	1.651.895	1.693.227	1.875.781

Sumber: Dokumen Badan Pusat Statistik Jawa Tengah

Berdasarkan data tabel diatas dapat disimpulkan bahwa jumlah kendaraan terus bertambah setiap tahunnya disemua jenis kendaraan yang ada baik itu mobil penumpang, bus, truk dan sepeda motor. Yang mana pada tahun 2019 total keseluruhannya yaitu 1.651.895 unit bertambah menjadi 1.693.227 unit ditahun 2020 dan bertambah lagi menjadi 1.875.781 unit.

2.2.3 Struktur Usia Penduduk

Struktur usia penduduk Kota Semarang memainkan peran penting dalam kebutuhan transportasi. Proporsi anak-anak, remaja, dan kelompok lanjut usia dapat mempengaruhi permintaan terhadap layanan transportasi tertentu. Selain itu,

distribusi usia juga dapat memberikan wawasan tentang mobilitas masyarakat dalam berbagai kelompok usia.

Tabel 2.5 Struktur Usia Penduduk Kota Semarang Tahun 2021

Sumber : BPS Kota Semarang

Kelompok Umur Age Groups	Jenis Kelamin Gender		
	Laki-Laki/ Male	Perempuan/ Female	Jumlah/ Total
(1)	(2)	(3)	(4)
0-4	59,504	56,673	116,177
5-9	62,324	59,608	121,932
10-14	64,596	61,052	125,648
15-19	66,546	62,632	129,178
20-24	64,040	61,511	125,551
25-29	64,617	64,356	128,973
30-34	65,580	66,547	132,127
35-39	67,039	68,197	135,236
40-44	66,165	68,233	134,398
45-49	59,085	62,225	121,310
50-54	51,914	56,164	108,078
55-59	44,172	48,986	93,158
60-64	35,730	39,247	74,977
65-69	25,328	28,949	54,277
70-74	12,696	15,245	27,941
75+	10,449	17,154	27,603
Kota Semarang	819,785	836,779	1,656,564

Berdasarkan kelompok umur pada tabel 2.2 di atas, masyarakat yang mendominasi sebagai penduduk Kota Semarang adalah masyarakat dengan kelompok umur 35-39 tahun dan 40-44 tahun. Tetapi, masyarakat dengan kelompok

umur 10-14 tahun, 15-19 tahun, 20-24 tahun, 25-29 tahun, dan 30-34 tahun juga termasuk penduduk yang mendominasi Kota Semarang. Kelompok umur yang mendominasi ini juga termasuk kedalam karakteristik responden yang akan digunakan dalam kuisioner penelitian.

Pemahaman tentang kondisi geografis dan demografis Kota Semarang menjadi penting dalam konteks skripsi ini. Kondisi geografis dapat mempengaruhi pola mobilitas dan rute transportasi yang efektif. Sementara itu, kondisi demografis, termasuk jumlah penduduk, keragaman etnis, dan struktur usia, memiliki implikasi terhadap tingkat permintaan dan preferensi terhadap layanan BRT. Dengan memahami aspek-aspek ini, skripsi ini akan dapat menyelidiki dampak "*public value*" dari layanan BRT pada beragam kelompok masyarakat di Kota Semarang.

1.3 Profil Dinas Perhubungan Kota Semarang

1.3.1 Visi dan Misi Dinas Perhubungan Kota Semarang

2.3.1.1 Visi

Visi dari Dinas Perhubungan Kota Semarang yang dinyatakan dalam *website* resmi Dinas Perhubungan Kota Semarang (dishub.Semarangkota.go.id, 2023) adalah “Terwujudnya Pelayanan Transportasi yang Handal dan Tertib di Kota Perdagangan dan Jasa”

2.3.1.2 Misi

Dalam rangka merealisasikan visi tersebut, diuraikan sebagai berikut :

- a. Mewujudkan perencanaan dan perumusan kebijakan teknis di bidang perhubungan;
- b. Mewujudkan peningkatan penyelenggaraan pengelolaan terminal;

- c. Mewujudkan pelayanan transportasi publik perkotaan dan parkir yang nyaman dan tertib;
- d. Mewujudkan pengembangan sarana dan prasarana transportasi;
- e. Mewujudkan peningkatan pelayanan uji kendaraan bermotor.

2.3.2 Tugas dan Fungsi Dinas Perhubungan Semarang

2.3.2.1 Tugas Dinas Perhubungan Semarang

Dinas Perhubungan Kota Semarang mempunyai tugas dan tanggung jawab untuk membantu WaliKota Semarang dalam melaksanakan urusan pemerintahan khususnya di bidang perhubungan yang menjadi kewenangan daerah dan tugas pembantuan yang ditugaskan oleh kepala daerah, dalam hal ini WaliKota Semarang.

2.3.2.2 Fungsi Dinas Perhubungan Semarang

Dinas Perhubungan dalam melaksanakan tugasnya, juga menyelenggarakan fungsi sebagai berikut:

- a. Perumusan kebijakan Bidang Lalu Lintas, Bidang Angkutan, Bidang Pengendalian dan Penertiban, dan Bidang Parkir. Dinas Perhubungan Kota Semarang memiliki fungsi untuk merumuskan kebijakan di Bidang Lalu Lintas, Bidang Angkutan, Bidang Pengendalian dan Penertiban, dan Bidang Parkir.
- b. Perumusan rencana strategis sesuai dengan visi dan misi Walikota. Dinas Perhubungan Kota Semarang memiliki fungsi untuk merumuskan rencana strategis (renstra) yang sesuai dengan visi dan misi WaliKota Semarang.
- c. Pengkoordinasian tugas-tugas dalam rangka pelaksanaan program dan kegiatan Kesekretariatan, Bidang Lalu Lintas, Bidang Angkutan, Bidang

Pengendalian dan Penertiban, Bidang Parkir, dan UPTD. Dinas Perhubungan Kota Semarang memiliki fungsi untuk melakukan koordinasi terkait tugas-tugas dalam rangka pelaksanaan program dan kegiatan Kesekretariatan, Bidang Lalu Lintas, Bidang Pengendalian Dan Penertiban, Bidang Parkir dan Unit Pelaksana Teknis Daerah (UPTD).

d. Penyelenggaraan pembinaan kepada bawahan dalam lingkup tanggung jawabnya. Dinas Perhubungan Kota Semarang memiliki fungsi untuk menyelenggarakan pembinaan kepada bawahannya yang sesuai dengan lingkup tanggung jawabnya.

e. Penyelenggaraan penyusunan Sasaran Kerja Pegawai (SKP). Dinas Perhubungan Kota Semarang memiliki fungsi untuk menyelenggarakan penyusunan Sasaran Kerja Pegawai (SKP).

f. Penyelenggaraan kerja sama Bidang Lalu Lintas, Bidang Angkutan, Bidang Pengendalian dan Penertiban, dan Bidang Parkir. Dinas Perhubungan Kota Semarang memiliki fungsi untuk menyelenggarakan kerja sama dengan Bidang Lalu Lintas, Bidang Angkutan, Bidang Pengendalian dan Penertiban, dan Bidang Parkir.

g. Penyelenggaraan kesekretariatan Dinas Perhubungan. Dinas Perhubungan Kota Semarang memiliki fungsi untuk menyelenggarakan kesekretariatan pada Dinas Perhubungan.

h. Penyelenggaraan program dan kegiatan Bidang Lalu Lintas, Bidang Angkutan, Bidang Pengendalian dan Penertiban, Bidang Parkir, dan UPTD. Dinas Perhubungan Kota Semarang memiliki fungsi untuk menyelenggarakan program dan kegiatan pada Bidang Lalu Lintas, Bidang

Angkutan, Bidang Pengendalian dan Penertiban, Bidang Parkir, dan Unit Pelaksana Teknis Daerah (UPTD).

i. Penyelenggaraan penilaian kinerja pegawai. Dinas Perhubungan Kota Semarang memiliki fungsi untuk menyelenggarakan penilaian kinerja pegawai di lingkup Dinas Perhubungan Kota Semarang.

j. Penyelenggaraan monitoring dan evaluasi program dan kegiatan Bidang Lalu Lintas, Bidang Angkutan, Bidang Pengendalian dan Penertiban, Bidang Parkir, dan UPTD. Dinas Perhubungan Kota Semarang memiliki fungsi untuk menyelenggarakan monitoring serta evaluasi program dan kegiatan pada Bidang Lalu Lintas, Bidang Angkutan, Bidang Pengendalian dan Penertiban, Bidang Parkir, dan Unit Pelaksana Teknis Daerah (UPTD).

k. Penyelenggaraan laporan pelaksanaan program dan kegiatan. Dinas Perhubungan Kota Semarang memiliki fungsi untuk menyelenggarakan laporan terkait pelaksanaan program dan kegiatan mulai dari laporan perencanaan, laporan pelaksanaan, hingga laporan pertanggung jawaban.

l. Pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Walikota terkait dengan tugas dan fungsinya. Dinas Perhubungan Kota Semarang memiliki fungsi untuk melaksanakan fungsi lain yang diberikan oleh WaliKota Semarang terkait tugas dan fungsinya.

Berdasarkan tugas pokok dan fungsi yang dimiliki oleh Dinas Perhubungan Kota Semarang dapat terlihat fungsi-fungsi yang dimiliki untuk melaksanakan tugas pokok yang sudah disebutkan di atas. Berdasarkan fungsi dan tugas tersebut, Dinas Perhubungan turut mendorong kemajuan di bidang transportasi publik guna mengurangi tingkat kemacetan

khususnya di Kota Semarang. Dinas Perhubungan juga turut serta untuk menciptakan inovasi dan peningkatan-peningkatan di bidang transportasi agar memudahkan masyarakat untuk dapat menikmati pelayanan yang handal oleh Dinas Perhubungan Kota Semarang dengan aman, selamat, nyaman, tepat waktu, terpelihara, mencukupi kebutuhan, menjangkau seluruh wilayah kota serta mampu mendukung pembangunan kota perdagangan dan jasa.

2.4 Karakteristik BRT (*Bus Rapid Transit*) di Kota Semarang

2.4.1 Pengenalan BRT Semarang

Bus Rapid Transit (BRT) Semarang adalah sistem transportasi angkutan massal berbasis jalan di Jawa Tengah yang beroperasi di Kota dan (sebagian) Kabupaten Semarang. Layanan ini dioperasikan guna mengurai kemacetan di Kota Semarang serta untuk mengakomodasi para pelajar menuju pusat kota dan destinasi wisata yang ada di Kota Semarang. Hal yang membedakan Trans Semarang dengan layanan bus kota lainnya adalah armada berpintu tinggi sehingga pengguna jasa menggunakan halte khusus (pengecualian untuk layanan pengumpan). Dalam pelaksanaannya, BRT Semarang dikelola oleh Badan Layanan Umum (BLU) Unit Pelaksana Teknis Dinas (UPTD) Trans Semarang (biasanya hanya disebut BLU Trans Semarang) di bawah Dinas Perhubungan Kota Semarang, khususnya dalam hal perekrutan tenaga kerja non pramudi (kecuali dalam pengoperasian koridor bandara malam) seperti petugas tiket armada, petugas persiapan armada, petugas operasional, petugas timer, hingga pengawas angkutan.

Badan Layanan Umum (BLU) Unit Pelaksana Teknis Daerah (UPTD) Trans Semarang adalah unit unggulan dari Dinas Perhubungan Kota Semarang yang berkomitmen untuk membantu masyarakat Kota Semarang dalam hal memenuhi kebutuhan akan sarana transportasi yang nyaman, aman, cepat, murah dan bersifat publik. Program jangka panjang yang dikembangkan sejak tahun 2010 hingga saat ini, yaitu area layanan sampai dengan 12 (dua belas) koridor dengan rincian 9 (sembilan) koridor *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Semarang yang berbasis jenis bus medium hingga besar dan 4 (empat) koridor *feeder* Trans Semarang yang berbasis jenis microbus atau sejenis dengan Angkot. Dasar jangka panjang BLU UPTD Trans Semarang adalah membangun human interest terhadap *Bus Rapid Transit*, mempertahankan image positif *Bus Rapid Transit*, menjadi pioner transportasi darat di Indonesia serta mengatasi kemacetan di Kota Semarang (*Company Profile* BLU UPTD Trans Semarang, 2023).

Dalam pelaksanaannya, Badan Layanan Umum (BLU) Unit Pelaksana Teknis Dinas (UPTD) BRT Trans Semarang dikelola oleh Badan Layanan Umum (BLU) Unit Pelaksana Teknis Dinas (UPTD) Trans Semarang di bawah naungan Dinas Perhubungan Kota Semarang, khususnya dalam hal perekrutan tenaga kerja non pramudi (kecuali dalam pengoperasian koridor bandara malam) seperti petugas tiket armada, petugas persiapan armada, petugas operasional, petugas timer, hingga pengawas angkutan. Layanan BRT Trans Semarang dioperasikan guna mengurai kemacetan di Kota Semarang serta untuk mengakomodasi para pelajar menuju pusat kota dan destinasi wisata maupun aktivitas tujuan yang ada di Kota Semarang. Armada BRT

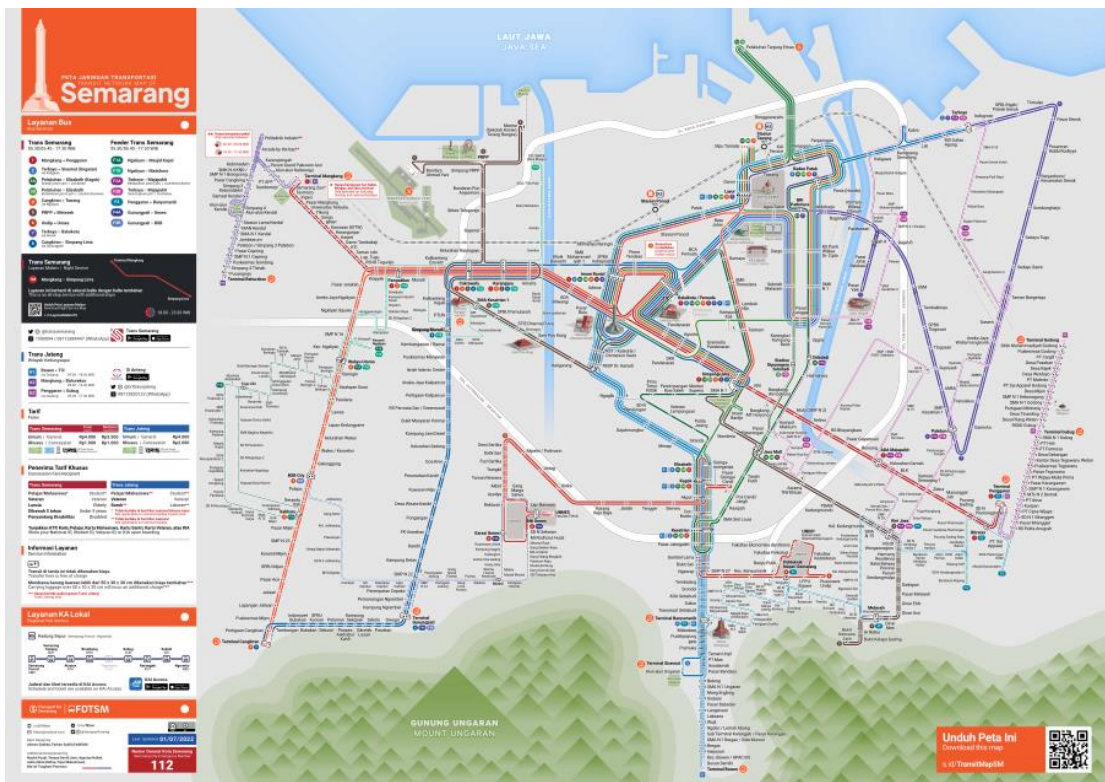
Trans Semarang memiliki pintu tinggi yang ditujukan agar pengguna jasa menggunakan halte khusus (shelter).

Awal Operasional *Bus Rapid Transit* Trans Semarang dilakukan dengan sistem Sewa Aset Bus Trans Semarang antara Pemerintah Kota Semarang dengan PT. Trans Semarang, dengan masa sewa selama 1 (satu) tahun sejak 17 September 2009 sampai dengan 16 September 2010. Terhitung mulai tanggal 1 Oktober 2010, terjadi perubahan pelebagaan dalam pengelolaan *Bus Rapid Transit* Trans Semarang secara resmi dikelola oleh BLU UPTD Terminal Mangkang. Mulai tanggal 1 Oktober 2016, terjadi perubahan pelebagaan kembali dalam pengelolaan *Bus Rapid Transit* Trans Semarang yang mulanya dikelola oleh BLU UPTD Terminal Mangkang.

Selanjutnya kewenangan diberikan kepada Badan Layanan Umum (BLU) *Bus Rapid Transit* Kota Semarang dengan mendasarkan pada Keputusan WaliKota Semarang Nomor 551.2/783 Tahun 2016 tentang Penetapan Seksi Rekayasa pada Dinas Perhubungan Komunikasi Dan Informatika Kota Semarang sebagai Pengelola *Bus Rapid Transit* karena Terminal Mangkang menjadi Tipe A yang berarti pengelolaan Terminal Mangkang diambil alih menjadi kewenangan Pemerintah Pusat (*Company Profile* BLU UPTD Trans Semarang, 2023). Menurut UU No. 23 tahun 2014 tentang pembagian urusan pemerintah dalam hal perhubungan, dijelaskan bahwa pengelolaan terminal tipe A dilakukan oleh Pemerintah Pusat, terminal tipe B dikelola oleh Pemerintah Daerah Provinsi, dan terminal tipe C dikelola oleh Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota.

2.4.2 Peta Jalur dan Koridor BRT di Kota Semarang









Jalur perjalanan BRT memiliki jalur yang cukup panjang, dengan destinasi terpanjang sejauh 29km dan destinasi terpendek sejauh 8km. Berikut peta jalur BRT Semarang yang dapat dilihat di gambar 2.2 :



Gambar 2.2 Jaringan Transportasi BRT Semarang

Sumber: PPID Semarang Kota

Berdasarkan Gambar 2.2 tersebut, terlihat bahwa rute BRT Trans Semarang telah menyebar dan menyeluruh ke wilayah yang ada di Kota Semarang, yang dapat dirinci sebagai berikut:

-  : Koridor I (Terminal Mangkang ↔ Terminal Penggaron)
-  : Koridor II (Terminal Terboyo ↔ Terminal Sisemut)
-  : Koridor III (Pelabuhan Tanjung Emas ↔ RS Elisabeth)
-  : Koridor IV (Terminal Cangkiran ↔ Garasi Tantular)
-  : Koridor V (PRPP ↔ Meteseh)
-  : Koridor VI (UNDIP ↔ UNNES)
-  : Koridor VII (Banjardawa ↔ Balaikota via Genuk)
-  : Koridor VIII (Terminal Cangkiran ↔ Simpang Lima via Gunungpati)

BRT Trans Semarang memiliki **8 (delapan) koridor**, ratusan armada bus yang disediakan, dan ratusan *shelter* atau halte sebagai titik pemberhentian bus dan titik naik/turun dan/atau pengambilan penumpang yang tersebar di seluruh lokasi strategis di Kota Semarang guna mempermudah akses masyarakat pengguna

layanan BRT Trans Semarang.

2.4.3 Waktu Layanan

Berikut waktu pelayanan *Bus Rapid Transit* Trans Semarang:

- a. BRT Koridor I – Koridor VIII : 05.30 WIB - 18.30 WIB
- b. BRT Layanan Malam (LM) : 18.00 WIB – 23.30 WIB

2.4.4 Tarif BRT di Kota Semarang

Berdasarkan Peraturan WaliKota Semarang Nomor 16A Tahun 2017 Tentang Tarif *Bus Rapid Transit* Trans Semarang, tarif yang dipatok sangatlah bersahabat. Tarif untuk sekali jalan BRT Trans Semarang selama ini dibedakan menjadi tiga yakni untuk masyarakat umum yang dikenai Rp3.500/orang untuk pembayaran non-tunai dan Rp4.000/orang untuk pembayaran tunai. Serta terdapat tarif khusus sebesar Rp1.000/orang, , yaitu kalangan lansia, veteran, mahasiswa, pelajar, anak dibawah usia 5 tahun, dan penyandang disabilitas. Untuk pindah koridor tidak ada tarif tambahan.

2.4.5 Sarana dan Prasarana

Berdasarkan data yang diberikan oleh BLU UPTD Trans Semarang tahun 2023, sumber daya yang dimiliki oleh BLU UPTD Trans Semarang antara lain, yakni armada, halte atau shelter, mesin e-Ticketing Mobile, pegawai dan pramudi (sopir). Berikut ini merupakan tabel infrastruktur yang dimiliki oleh BLU UPTD Trans Semarang meliputi jumlah armada bus, waktu tempuh, headway (jarak waktu keberangkatan bus), kapasitas penumpang BRT Trans Semarang per koridor, jumlah halte dan rambu BRT Trans Semarang, serta mesin ticketing mobile BRT Trans Semarang:

2.4.5.1 Armada Bus Rapid Transit Semarang

Tabel 2.6 Jumlah Armada, Waktu Tempuh, dan Kapasitas Penumpang BRT

Trans Semarang Bulan Mei 2023

Koridor	Jenis	Aset	Jumlah Bus			Jumlah Trip	Jarak KM	Waktu Tempuh	Kapasitas Penumpang		Waktu Tempuh
	Bus		SO	SGO	Total	Per Bus	km	menit	Kursi	Handgrip	menit
I	Besar	Pemerintah	22	3	25	8	29	90	30	50	90
II	Medium	Konsorsium	24	2	26	8	30	90	21	20	90
III	Medium	Konsorsium	16	2	18	8	30	90	21	20	90
IV	Medium	Konsorsium	24	2	26	8	30	90	21	20	90
V	Medium	Pemerintah	14	2	16	8	32	90	20	20	90
VI	Medium	Pemerintah	18	2	20	10	25	75	20	20	75
VII	Medium	Pemerintah	14	1	15	6	42	120	20	20	120
VIII	Medium	Konsorsium	16	2	18	5	59	120	20	20	120
F-I	Mikro	Konsorsium	22	2	24	6	30	90	20	20	80
F-II	Mikro	Konsorsium	22	2	24	6	30	90	20	0	90
F-III	Mikro	Konsorsium	20	2	22	8	30	90	20	0	90
F-IV	Mikro	Konsorsium	25	2	27	12	20	45	20	0	40
SW	Medium	Pemerintah	4	6	10	4	20	40	21	20	70
BUS READY	Medium	Pemerintah	14	2	16	-	-	-	-	-	-

Sumber: Divisi Sarana dan Prasarana BLU UPTD Trans Semarang, 2023

Berdasarkan Tabel 2. 2 dapat dilihat bahwa BLU UPTD Trans Semarang berusaha untuk memenuhi kebutuhan mobilitas masyarakat Kota Semarang menggunakan BRT Trans Semarang dengan menyediakan 287 armada bus untuk dioperasikan setiap harinya. Armada bus koridor II arah Terminal Terboyo-Ungaran dan koridor IV arah Terminal Cangkiran-Tantular memiliki jumlah armada terbanyak, yakni 26 bus, sedangkan koridor LM (Layanan Malam) arah Terminal Mangkang-Simpang Lima memiliki jumlah armada paling sedikit, yakni hanya ada 10 bus. Pada keterangan aset, terdapat beberapa armada bus yang merupakan milik Pemerintah Kota Semarang, namun ada juga armada bus yang dimiliki secara kerja sama dengan PT yang menawarkan jasa operasional BRT Trans Semarang (konsorium) seperti pada:

- a) Koridor II arah Terminal Terboyo-Ungaran,
- b) Koridor III arah Pelabuhan Tanjung Emas-RS Elisabeth,
- c) Koridor IV arah Terminal Cangkiran-Tantular via Ngaliyan, dan
- d) Koridor VIII arah Terminal Cangkiran-Simpang Lima via Gunung Pati.

Perbedaan jumlah bus tersebut dipengaruhi oleh banyak atau sedikitnya minat penumpang terhadap penggunaan BRT Trans Semarang serta dipengaruhi oleh kebutuhan jumlah bus untuk melayani penumpang di setiap koridor (Staf Divisi Perlengkapan dan Aset, 2023). Jumlah bus SO (Siap Operasi) lebih banyak, yakni sebanyak 266 bus dibandingkan bus SGO (Siap Guna Operasi), yakni hanya terdapat 21 bus. Bus SO (Siap Operasi) adalah bus yang siap digunakan atau beroperasi setiap harinya untuk melayani penumpang, sedangkan bus SGO (Siap Guna Operasi) adalah bus cadangan yang siap digunakan atau beroperasi apabila

terdapat kendala atau kerusakan pada bus SO. Rata-rata jumlah perjalanan (trip) setiap bus ialah 7 perjalanan PP (pulang-pergi), sedangkan rata-rata jarak kilometer (KM) yang ditempuh ialah 33 km.

Waktu tempuh masing-masing koridor terdapat perbedaan, mengingat rute yang dilaluipun berbeda pada setiap koridornya, yakni sebagai berikut:

- a) Koridor I arah Terminal Mangkang-Terminal Penggaron PP, koridor II arah Terminal Terboyo-Ungaran PP, koridor III arah Pelabuhan Tanjung Emas- RS Elisabeth PP, koridor IV arah Terminal Cangkiran-Tantular via Ngaliyan PP, dan koridor V arah PRPP-Meteseh PP yang masing-masing rute menempuh waktu selama 90 menit,
- b) Koridor VI arah UNDIP-UNNES PP menempuh waktu selama 75 menit,
- c) Koridor VII arah Banjardawa-Balaikota PP dan koridor VIII arah Terminal Cangkiran-Simpang Lima via Gunung Pati PP yang masing-masing rute menempuh waktu yang paling lama di antara koridor lainnya, yakni selama 120 menit, dan
- d) Koridor LM yang menempuh waktu yang paling cepat, yakni 40 menit.

Kapasitas penumpang di dalam bus berbeda tergantung pada jenis busnya. Kapasitas penumpang tiap koridor ialah sebagai berikut:

- a) Koridor I arah Terminal Mangkang-Terminal Penggaron dengan bus berjenis besar memiliki kursi berjumlah 30 buah dan handgrip (handle atau pegangan tangan) berjumlah 50 buah dapat menampung penumpang maksimal 80 orang dalam sekali trip atau perjalanan,

b) Koridor II arah Terminal Terboyo-Ungaran, koridor III arah Pelabuhan Tanjung Emas-RS Elisabeth, koridor IV arah Terminal Cangkiran-Tantular via Ngaliyan, dan koridor LM arah Terminal Mangkang-Simpang Lima dengan bus berjenis medium memiliki kursi berjumlah 21 dan handgrip (handle atau pegangan tangan) berjumlah 20 buah, artinya dapat menampung penumpang maksimal 41 orang dalam sekali trip atau perjalanan.

c) Koridor V arah PRPP-Meteseh, koridor VI arah UNDIP-UNNES, koridor VII arah Banjardawa-Balaikota, dan koridor VIII arah Terminal Cangkiran- Simpang Lima via Gunung Pati dengan bus berjenis medium memiliki kursi berjumlah 20 buah dan handgrip (handle atau pegangan tangan) berjumlah 20 buah, yang artinya dapat menampung penumpang maksimal 40 orang dalam sekali trip atau perjalanan.

Berikut merupakan penampakan jenis *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Semarang jenis besar dan jenis medium:



Gambar 2.3 Penampakan Bus Jenis Besar (Koridor I)

Sumber: *Kompas.id*, (2023) (Diakses pada 18 September 2023)



Gambar 2.4 Penampakan Bus Jenis Medium (Koridor II, III, IV, V, VI, VII, VIII, dan LM)

Sumber: Mediajateng.com, 2023 (Diakses pada 18 September 2023)

Berdasarkan Gambar 2. 10 dan Gambar 2. 11 nampak bahwa terdapat perbedaan pada ukuran bus pada koridor I arah Terminal Mangkang-Terminal Penggaron lebih besar dan luas dibandingkan ukuran bus pada koridor berikut:

- a) Koridor II arah Terminal Terboyo-Terminal Sisemut Ungaran,
- b) Koridor III arah Pelabuhan Tanjung Emas-RS Elisabeth,
- c) Koridor IV arah Terminal Cangkiran-Tantular via Ngaliyan,
- d) Koridor V arah PRPP-Meteseh,
- e) Koridor VI arah UNDIP-UNNES,
- f) Koridor VII arah Banjardawa-Balaikota, dan
- g) Koridor VIII arah Terminal Cangkiran-Simpang Lima via Gunung Pati

Koridor-koridor tersebut memiliki ukuran yang lebih kecil. Hal tersebut dikarenakan bus koridor I melakukan awal perjalanan dari Terminal Mangkang yang merupakan terminal tipe A menuju Terminal Penggaron tipe B, sehingga menyebabkan banyaknya penumpang yang melakukan mobilitas menggunakan BRT koridor I.

2.4.5.2 Halte (shelter) Bus Rapid Transit Semarang

Tabel 2.7 Jumlah Halte dan Rambu BRT Trans Semarang Koridor I - Koridor LM pada 1 Januari 2023 - 12 Juli 2023

(Berdasarkan Fungsi Operasional)

No	Koridor	Non Halte Semarang Hebat				Halte Semarang Hebat				Rambu	Jumlah Halte (Non Smg Hebat + Smg Hebat)	Total Halte + Rambu
		Halte Permanen		Halte Portabel		Tipe A	Tipe B	Tipe C	Tipe D			
		Tipe A	Tipe B	Tipe C	Tipe D / Anak Tangga							
1	I	5	63	14	2	2	0	0	0	13	86	99
2	LM	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	8
3	II	1	47	10	0	1	3	0	0	10	62	72
4	III	0	36	5	1	1	0	0	0	9	43	52
5	IV	0	16	30	0	0	0	0	0	14	46	60
6	V	1	8	35	0	0	0	0	0	17	44	61
7	VI	0	5	29	2	0	0	0	0	23	36	59
8	VII	0	3	43	0	0	0	0	0	14	46	60
9	VIII	0	44	1	0	0	0	0	0	47	45	92
Total		7	222	167	5	4	3	0	0	155	408	563

Sumber: Divisi Sarana dan Prasarana BLU UPTD Trans Semarang, 2023

Berdasarkan Tabel 2.3.5.2.1, disebutkan bahwa terdapat halte *Bus Rapid Transit* Trans Semarang terbagi ke dalam 3 (tiga) jenis, yakni halte Semarang Hebat, Non Halte Semarang Hebat, dan rambu. Halte Semarang Hebat adalah halte (shelter) transit poin yang memiliki ukuran lebih luas dibandingkan dengan halte lainnya, selain itu dilengkapi fasilitas penunjang yang lebih lengkap seperti ruang tunggu disertai kursi yang panjang dan banyak, ruangan berpendingin (AC), pintu kedatangan dan pintu koridor keberangkatan. Halte Semarang Hebat juga melayani pembelian maupun isi ulang kartu elektronik BRT disertai vending machine untuk membeli tiket BRT Trans Semarang dengan menggunakan GoPay dan e-Card BRT, serta dilengkapi dengan Passenger Information System (PIS) yang memudahkan pengguna layanan BRT Trans Semarang untuk mengetahui kedatangan armada. Halte Semarang Hebat terbagi atas 4 (empat) tipe halte, yakni halte tipe A berjumlah 4 (empat) halte dan halte tipe B berjumlah 3 (tiga) halte, sedangkan halte tipe C dan tipe D tidak tersedia karena halte tipe C merupakan halte jenis portabel dan lebih sempit, sedangkan halte tipe D merupakan halte yang hanya berupa anak tangga.

Non Halte Semarang Hebat merupakan halte (shelter) pada umumnya, ukurannya tidak seluas halte Semarang Hebat, fasilitasnya tidak selengkap halte Semarang Hebat karena hanya berisi 1 (satu) buah kursi tunggu panjang berbahan besi, pintu keberangkatan dan pintu kedatangan menjadi satu pintu saja dan tidak dilengkapi dengan pendingin ruangan (AC). Non Halte Semarang Hebat terbagi atas 2 (dua) jenis, yakni halte permanen dan halte portabel. Halte permanen adalah halte yang dibangun dengan bahan aluminium, baja, kaca dan bahan bangunan lainnya sehingga lebih kokoh dan bersifat permanen serta didirikan di lokasi yang

cukup luas. Halte permanen terdiri dari 2 (dua) tipe, yakni tipe A dan tipe B. Halte permanen tipe A berjumlah 7 buah, sedangkan halte permanen tipe B berjumlah 222 buah yang tersebar di seluruh wilayah Kota Semarang.

Jenis halte selanjutnya ialah halte portabel. Halte portabel adalah halte yang dapat dilepas pasang karena berbahan besi seng sehingga lebih ringan dan rapuh jika terkena air hujan, namun halte ini fleksibel karena didirikan di lokasi yang cukup kecil namun strategis untuk dijangkau oleh pengguna layanan BRT Trans Semarang. Halte portabel terdiri atas 2 (dua) tipe, yakni halte portabel tipe C dan tipe D atau anak tangga. Halte portabel tipe C berjumlah 167 buah, sedangkan halte portabel tipe D atau anak tangga berjumlah 5 halte di seluruh wilayah Kota Semarang. Halte rambu hanya menyediakan tanda lokasi di mana calon pengguna jasa dapat menunggu dan menaiki armada BRT melalui tanda yang telah ditentukan. Halte rambu berjumlah 155 buah di seluruh wilayah Kota Semarang.

Berikut adalah data rincian halte Semarang Hebat pada 1 Januari 2023-12 Juli 2023:

Tabel 2.8 Rincian Halte Semarang Hebat pada 1 Januari 2023 - 12 Juli 2023

NO	LOKASI HALTE	KORIDOR	TIPE	JUMLAH
1	Simpang Lima	I	A	1
2	Imam Bonjol	III	A	1
3	RS Elisabeth	II	A	1
4	Balai Kota Semarang	I	A	1
5	RS Bhakti Wira Tamtama	II	B	1
6	Polrestabes Semarang	II	B	1
7	RSUD Dr. Kariadi	II	B	1
8	Halte Terminal Banyumanik	II	A	1
Total Halte				8

Sumber: Divisi Sarana dan Prasarana BLU UPTD Trans Semarang, 2023

Berdasarkan Tabel 2.3.5.2.2, terdapat 8 (delapan) buah halte Semarang Hebat, 5 (lima) halte bertipe A dan 3 (tiga) halte lainnya bertipe B yang masing-

masing berjumlah 1 (satu) di setiap lokasinya, yakni di Simpang Lima, Jalan Imam Bonjol(Universitas Dian Nuswantoro), RS Elisabeth, BalaiKota Semarang, RS Bhakti Wira Tamtama, Polrestabes Semarang, RSUD Dr. Kariadi, dan Terminal Banyumanik.

Berikut adalah macam-macam halte *Bus Rapid Transit* Trans Semarang:



Gambar 2.5 Halte Semarang Hebat BRT Trans Semarang



Gambar 2.6 Halte Permanen Tipe A BRT Trans Semarang (Shelter Imam Bonjol)



Gambar 2.7 Halte Permanen Tipe B BRT Trans Semarang (Shelter PRPP)



Gambar 2.8 Halte Portabel Tipe C BRT Trans Semarang (Shelter SMP N 23 Semarang)



**Gambar 2.9 Halte Portabel Tipe D
BRT Trans Semarang
(Shelter Pasar Peterongan)**



**Gambar 2.10 Halte Rambu BRT
Trans Semarang
(Shelter Pasar Mijen)**

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2023

Berdasarkan Gambar 2.5, Gambar 2.6, Gambar 2.7, Gambar 2.8, Gambar 2.9, dan Gambar 2.10 terlihat bahwa terdapat perbedaan pada masing- masing tipe halte. Gambar 2.5 menunjukkan halte Semarang Hebat yang tampak lebih luas, kokoh, memiliki desain yang unik dibandingkan halte lainnya dan lebih lengkap dari segi fasilitas penunjangnya. Gambar 2.6 menunjukkan halte tipe A yang tampak sama luasnya dan lengkap fasilitasnya seperti dengan halte Semarang Hebat, namun dari segi desain sama dengan halte BRT Trans Semarang pada umumnya. Gambar 2.7 menunjukkan halte tipe B yang tampak sedikit lebih sempit dan memiliki fasilitas penunjang tidak lengkap jika dibandingkan halte Semarang Hebat dan halte tipe A, namun halte tipe B juga berupa bangunan sehingga kokoh seperti halte Semarang Hebat dan halte tipe A. Gambar 2.8 menunjukkan halte tipe C yang merupakan halte portabel atau halte yang tidak terlalu kokoh dan lebih sempit bila dibandingkan dengan halte Semarang Hebat, halte tipe A, dan halte tipe B. Gambar 2.9 menunjukkan halte tipe D yang hanya berupa anak tangga dan terletak di lokasi dengan sudut atau bahu jalan yang sempit. Gambar 2.10 menunjukkan halte rambu yang mana rambu tersebut berguna untuk menunjukkan titik naik dan turunnya penumpang, sehingga menjadi solusi ketika lokasi halte

tidak dapat dilakukan pendirian bangunan halte, baik halte permanen maupun halte portabel.

