

**KAJIAN FAKTOR-FAKTOR YANG MENDUKUNG DAN
TIDAK MENDUKUNG PERLUASAN LAYANAN
BUS RAPID TRANSIT (BRT) TRANS JATENG
(Studi Kasus: Koridor 1 Bawen – Tawang Rute Menjadi Salatiga –
Tawang)**

Desi Wulan Nugraheni^{1,*}, Abdul Rochim¹, Rinda Karlinasari¹

¹*Program Studi Magister Teknik Sipil Universitas Islam Sultan Agung
Jl. Kaligawe Raya Km.4, Terboyo Kulon, Kec. Genuk, Kota Semarang,
Jawa Tengah 50112*

^{*}*Correspondent Author: isedmoon@gmail.com.*

Abstract

The high public interest in the Semarang City, Semarang Regency, and Salatiga City areas towards the Trans Jateng BRT service has become the basis for the expansion of the Trans Jateng BRT service from corridor 1 Bawen-Tawang route to Salatiga-Tawang, which is much needed. Therefore, the aim of this research is to identify factors that support and oppose the expansion of the Trans Jateng BRT service from corridor 1 Bawen-Tawang route to Salatiga-Tawang and to find appropriate strategies to address the differences between supporting and opposing factors for the expansion of this service. This study employs a descriptive qualitative approach using the Delphi method and SWOT analysis. The research findings indicate that there are 24 factors supporting the expansion of the Trans Jateng BRT service, categorized into transportation infrastructure availability, community support, regional development plans, economic factors, government support, and the success of the Trans Jateng service. There are 15 factors opposing the expansion of the Trans Jateng BRT service, categorized into transportation infrastructure inadequacy, stakeholder disagreement, budget constraints and financial resources limitations, as well as low public awareness and education. The strategy to address the differences between supporting and opposing factors for the expansion of the Trans Jateng BRT service from corridor 1 Bawen-Tawang route to Salatiga-Tawang is the stable growth strategy.

Keywords: *Bus Rapid Transit, Trans Jateng, Delphi Analysis, SWOT Analysis.*

PENDAHULUAN

Bus Rapid Transit atau disebut juga BRT merupakan salah satu jenis angkutan umum berbasis bus yang menyediakan perjalanan cepat, nyaman, dan murah sebagai sarana transportasi perkotaan. BRT mengadopsi fitur dan keandalan sistem angkutan kereta api modern namun dengan biaya lebih rendah, penggunaan jalur khusus, dan layanan pengguna

yang sangat baik. Layanan BRT di Provinsi Jawa Tengah disebut Trans Jateng. Layanan ini dikelola oleh UPT Dinas Perhubungan Provinsi Jateng yaitu Balai Transportasi Jawa Tengah sesuai dengan Peraturan Gubernur (Pergub) No. 108 Tahun 2016.

Konsep operasional Trans Jateng adalah melayani rute yang menghubungkan kawasan aglomerasi perkotaan di provinsi Jawa Tengah.

Koridor Trans Jateng pertama menghubungkan dua aglomerasi Kedungsepur, yakni Semarang-Bawen. Koridor kedua menghubungkan dua wilayah aglomerasi Barlingmascakeb yaitu Kabupaten Purwokerto dan Purbalingga. Koridor ketiga merupakan koridor kedua aglomerasi Kedungsepur yang menghubungkan dua wilayah, Kota Semarang dan Kendal. Koridor keempat merupakan koridor pertama kawasan aglomerasi Purwomanggung yang menghubungkan dua wilayah yaitu kota Magelang dan Purworejo.

Koridor kelima yakni koridor ke 1 aglomerasi Subosukowonosraten menghubungkan Stasiun Tirtonadi Surakarta-Stasiun Sumberlawang Sragen. Koridor keenam merupakan koridor ketiga aglomerasi Kedungsepur yang melayani rute Terminal Penggaron Kota Semarang-Terminal Gubug Kabupaten Grobogan. Koridor ketujuh merupakan koridor terbaru Trans Jateng yang diresmikan pada tanggal 8 Agustus 2023 di Surakarta. Koridor ini merupakan koridor kedua dari aglomerasi Subosukowonosraten yang menghubungkan Solo-Sukoharjo-Wonogiri.

Trans Jateng berencana mengembangkan layanan masa depan yang dikelompokkan ke dalam koridor layanan berdasarkan wilayah pengembangan yang ada di provinsi Jawa Tengah, khususnya sistem wilayah yang meliputi aglomerasi Kedungsepur, Wanarakuti, Barlingmascakeb, Bregasmalang, Subosukowonosraten, Petanglong, Banglor, dan Purwomanggung. Selain membuka koridor baru, pengembangan

layanan Trans Jateng juga dapat dilakukan dengan memperluas layanan yang sudah ada. Sebagai contoh, Trans Jateng memperpanjang layanannya dari rute Semarang-Kendal hingga mencakup Semarang-Weleri. Menurut Kepala Bidang Angkutan Jalan Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah, Heribertus Slamet Widodo, dikutip dari Portal Berita Provinsi Jawa Tengah, peresmian perpanjangan rute Semarang-Kendal-Weleri dilakukan di Stasiun Bahurekso Kendal pada 22 Agustus 2022, tingkat animo masyarakat yang tinggi menjadi dasar perpanjangan rute Semarang-Kendal hingga Semarang-Weleri. Hal ini dibuktikan dengan banyaknya penumpang Trans Jateng koridor Semarang-Kendal yang diangkut pada Oktober 2019 hingga Juli 2022 sebanyak 2.092.122 orang.

Seperti halnya perluasan layanan Trans Jateng pada rute Semarang-Kendal menjadi Semarang-Weleri, perluasan layanan BRT Trans Jateng koridor 1 rute Bawen-Tawang menjadi Salatiga-Tawang juga diharapkan dapat dilaksanakan. Pasalnya menurut Kepala Balai Transportasi Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah Agung Pramono, angkutan aglomerasi berupa *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Jateng telah melayani sebanyak 23.672.113 penumpang sejak beroperasi pada tahun 2017 hingga pertengahan tahun 2023.

Dari tujuh koridor yang ada, koridor Bawen-Tawang merupakan koridor dengan jumlah penumpang terbanyak. Tercatat, jumlah penumpang Trans Jateng yang diangkut pada koridor Bawen-Tawang sepanjang

2017 hingga November 2021 sebanyak 6.790.803 orang. Tingginya animo masyarakat pada koridor Bawen-Tawang dapat dijadikan dasar untuk mewujudkan perluasan layanan BRT Trans Jateng pada koridor tersebut. Untuk dapat merealisasikan perluasan layanan BRT Trans Jateng koridor 1, maka diperlukan kajian mendalam mengenai faktor-faktor yang mendukung dan tidak mendukung perluasan layanan BRT Trans Jateng koridor 1 Bawen-Tawang rute menjadi Salatiga-Tawang.

Terdapat beberapa penelitian dengan studi kasus BRT Trans Jateng koridor I rute Stasiun Tawang Semarang-Terminal Bawen, yaitu antara lain: penelitian yang dilakukan oleh Jena Fani Apurijau (2018), Tio Yanuar Sebastian dan Yehezkiel Adna (2021) memiliki fokus penelitian yang serupa, yaitu evaluasi kinerja BRT Trans Jateng koridor Bawen-Semarang. Penelitian yang dilakukan oleh Firda Yuli Anawati (2023), Rr. Citra Aristi Amelia, Edy Mulyantomo, Sugeng Rianto (2020) dan Saoma Dinan (2019) memiliki kesamaan fokus penelitian yaitu tentang kualitas pelayanan.

Penelitian yang dilakukan oleh Ferdiansyah Ahmad (2022) dan Tri Cahyu Irwan (2023) memiliki kesamaan fokus penelitian yaitu tentang tingkat ketepatan waktu BRT Trans Jateng koridor Bawen-Semarang. Penelitian yang lain memiliki fokus yang berbeda-beda, Manistri Dian(2018) meneliti tentang pengaruh lingkungan kerja, kompensasi, dan disiplin kerja terhadap kinerja pengemudi BRT Trans Jateng dengan

rute Bawen-Tawang. Fasichin Zaenal (2019) meneliti tentang korelasi antara pelayanan, harga, fasilitas dan keamanan pada BRT Trans Jateng rute Stasiun Tawang Semarang-Terminal Bawen terhadap kepuasan pelanggan.

Imas Ulin Nikmah (2019) meneliti tentang masalah yang terkait dengan pelaksanaan operasional BRT Trans Jateng koridor 1 Bawen-Tawang yang merugikan BRT Trans Semarang koridor 2 Ungaran-Terboyo dilihat dari aspek komunikasi dan kerjasama antar pemerintah daerah. Dias Fajar Priyanto (2018) meneliti tentang respon masyarakat di Kabupaten Semarang dengan adanya Kebijakan Aglomerasi transportasi massal BRT. Denny Apriliyani dan FH Mardiansyah (2020) meneliti tentang besaran potensi yang dimiliki kawasan transit BRT Trans Jateng Koridor Ungaran-Bawen.

Basyier Gemaning Insan, Okto Risdianto Manullang dan Adhi Setyanto (2020) meneliti tentang peran kebijakan pemerintah dalam pembangunan jaringan transportasi Trans-Jateng koridor I dalam mereduksi biaya transportasi para pekerja industri. Juanita, Suwarno, Muhamad Iqbal Sarifudin dan Titus Hari Setiawan (2023) meneliti tentang perkembangan koridor BRT berdasarkan penggunaan lahan terintegrasi transit di sepanjang koridor, setelah lima tahun beroperasi, dan Arsyad Hadi Pramono(2023) meneliti tentang penentuan tipologi halte BRT Trans Jateng Koridor I di Kabupaten Semarang berdasarkan konsep TOD.

Berdasarkan kajian beberapa penelitian di atas, terdapat celah bagi

peneliti selanjutnya untuk melakukan penelitian dengan studi kasus BRT Trans Jateng koridor 1 rute Bawen-Tawang namun dengan fokus kajian yang berbeda yaitu tentang faktor-faktor yang mendukung dan tidak mendukung perluasan layanan BRT Trans Jateng koridor 1 rute Bawen-Tawang menjadi Salatiga-Tawang.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini dilaksanakan di Kota Salatiga, Kabupaten Semarang dan Kota Semarang antara Bulan Oktober – November 2023. Metode Kuesioner, wawancara, dokumentasi dan studi pustaka digunakan untuk mengumpulkan informasi serta tanggapan dari stakeholder terkait faktor-faktor yang mendukung dan tidak mendukung perluasan layanan BRT Trans Jateng koridor I Bawen-Tawang rute menjadi Salatiga-Tawang. Bahan dan alat yang digunakan selama proses pengumpulan data dalam penelitian ini antara lain kamera, alat tulis, penunjuk waktu, komputer atau

laptop. Pendekatan kualitatif deskriptif digunakan dalam penelitian ini dengan penghitungan statistik deskriptif mean dan median untuk ukuran pemusatan data serta standar deviasi dan jangkauan antarkuartil untuk ukuran penyebaran data, sedangkan pembahasan menggunakan analisis Delphi yang terdiri dari kuesioner Delphi putaran I dan II, serta analisis SWOT yang merupakan strategi perencanaan yang dipakai untuk mengevaluasi elemen-elemen yang membentuk kekuatan, kelemahan, peluang, dan ancaman yang mungkin muncul.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Peneliti mengumpulkan faktor-faktor yang mendukung dan tidak mendukung perluasan layanan BRT Trans Jateng dari beberapa literatur pustaka dan referensi penelitian terkait. Pada tabel 1 terdapat 9 faktor yang mendukung dan pada tabel 2 terdapat 8 faktor yang tidak mendukung perluasan layanan BRT Trans Jateng berdasarkan referensi.

Tabel 1. Faktor-faktor yang mendukung berdasarkan referensi

No	Faktor-faktor yang mendukung	Sumber
1	Kota Salatiga termasuk dalam aglomerasi Kedungsepur.	Perda Kota Salatiga Nomor 4 tahun 2011
2	Kota Salatiga termasuk dalam Kawasan Strategis Provinsi	Permenhub RI Nomor PM 15 tahun 2019 pasal 14 ayat (1) huruf a
3	Ketersediaan infrastruktur jalan yang memadai.	Permenhub RI Nomor PM 15 tahun 2019 pasal 14 ayat (1) huruf b
4	Tingginya animo pengguna layanan Trans Jateng.	Permenhub RI Nomor PM 15 tahun 2019 pasal 14 ayat (1) huruf c
5	Ketersediaan infrastruktur terminal yang memadai.	Permenhub RI Nomor PM 15 tahun 2019 pasal 14 ayat (1) huruf d

6	Jaringan transportasi Trans Jateng koridor I mereduksi biaya transportasi para pekerja industri di wilayah Kabupaten Semarang. Sebesar 94% masyarakat di Kabupaten Semarang sangat minat dan sangat	Basyier Gemaning Insan, Okto Risdianto Manullang dan Adhi Setyanto (2020)
7	mebutuhkan adanya perkembangan transportasi massal berbasis Bus Rapid Transit (BRT) Trans Jateng.	Dias Fajar Priyanto (2018)
8	Sebanyak 88% masyarakat di kabupaten Semarang membutuhkan transportasi yang murah tarifnya, aman dan nyaman. BRT Trans Jateng Koridor 1 layak untuk	Dias Fajar Priyanto (2018)
9	dikembangkan sebagai layanan transportasi publik yang berkelanjutan karena layanan BRT menghubungkan populasi tinggi hingga sangat tinggi, shelter BRT memiliki akses yang baik ke pusat-pusat perbelanjaan, pusat kuliner, dan objek wisata buatan dalam radius 200 m dan 400 m, dan shelter BRT juga terhubung dengan moda transportasi publik lainnya.	Juanita, Suwarno, Muhamad Iqbal Sarifudin dan Titus Hari Setiawan (2023)

Tabel 2. Faktor-faktor yang tidak mendukung berdasarkan referensi

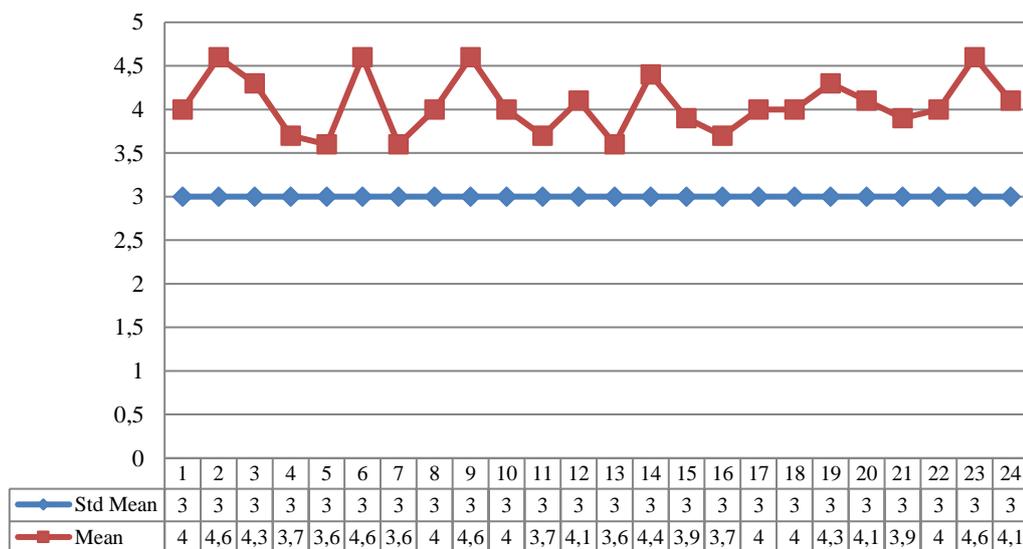
NO	Faktor-faktor yang tidak mendukung	Sumber
1	Berhimpitan dengan angkutan umum lainnya.	Permenhub RI Nomor PM 15 tahun 2019 pasal 61
2	Belum adanya halte yang sesuai dengan mobil bus yang digunakan.	Permenhub RI Nomor PM 15 tahun 2019 pasal 58 ayat (1) huruf b
3	Kendala armada eksisting yang masih baru.	Permenhub RI Nomor PM 15 tahun 2019 pasal 58 ayat (1) huruf a
4	Belum adanya angkutan pengumpan (Feeder).	Permenhub RI Nomor PM 15 tahun 2019 pasal 58 ayat (1) huruf d
5	Sejumlah 52% masyarakat di Kabupaten Semarang belum mengetahui rute BRT yang dilalui dari Semarang (Stasiun Tawang)-Kabupaten Semarang (Bawen). Kondisi ketidakefisienan sistem transportasi di Kota Salatiga,	Dias Fajar Priyanto (2018)
6	menurunnya kinerja ruas jalan yang ditandai dengan adanya titik-titik rawan kemacetan di berbagai wilayah kota sebagai akibat timbulnya terminal bayangan.	Ardi Pradana, Djoko Setijowarno, Erika Hapsari (2013)
7	Belum adanya integrasi pola pelayanan moda angkutan di Kota Salatiga.	Ardi Pradana, Djoko Setijowarno, Erika Hapsari (2013)
8	Dari sisi anggaran guna mewujudkan perluasan layanan BRT Trans Jateng memang harus memperoleh subsidi	Djoko Setijowarno (2018)

dari pemerintah pusat. Jika murni menggunakan APBD Kota Salatiga sangat tidak memungkinkan.

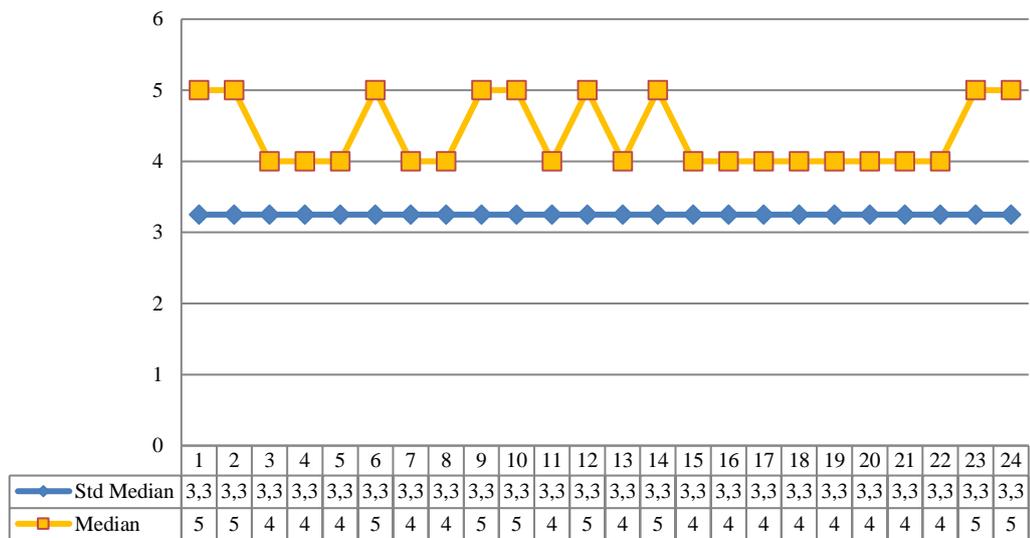
Kuesioner Delphi putaran I dilakukan mulai dari tanggal 30 Oktober sampai dengan 3 November 2023 bertujuan untuk menggali informasi terkait parameter-parameter yang berhubungan dengan faktor-faktor yang mendukung dan tidak mendukung perluasan layanan BRT Trans Jateng Koridor 1 rute Bawen-Tawang menjadi Salatiga-Tawang dari para narasumber yang merupakan *expert* (stakeholder ahli) yang terlibat langsung atau mempunyai kemampuan dan mengerti permasalahan yang sedang dibahas, terdiri dari akademisi di bidang transportasi, birokrasi di bidang perhubungan, praktisi yang merupakan operator BRT, pengusaha pemilik layanan BRT, Lembaga Swadaya Masyarakat pemerhati masalah

transportasi serta masyarakat pengguna layanan Trans Jateng. Kuesioner Delphi putaran I menghasilkan 15 Faktor yang mendukung dan 7 Faktor yang tidak mendukung perluasan layanan BRT Trans Jateng berdasarkan penilaian responden.

Pada kuesioner Delphi putaran II yang berlangsung pada tanggal 4 hingga 7 November 2023 dilakukan pengolahan data statistik, mencakup perhitungan nilai rata-rata (mean), nilai tengah (median), standar deviasi, dan jangkauan inter kuartil (*Inter Quartile Range/ IQR*). Hasil dari pengolahan data statistik faktor-faktor yang mendukung dapat ditemukan pada Gambar 1, 2, 3 dan 4 serta faktor-faktor yang tidak mendukung dapat dilihat pada Gambar 5, 6, 7, dan 8.



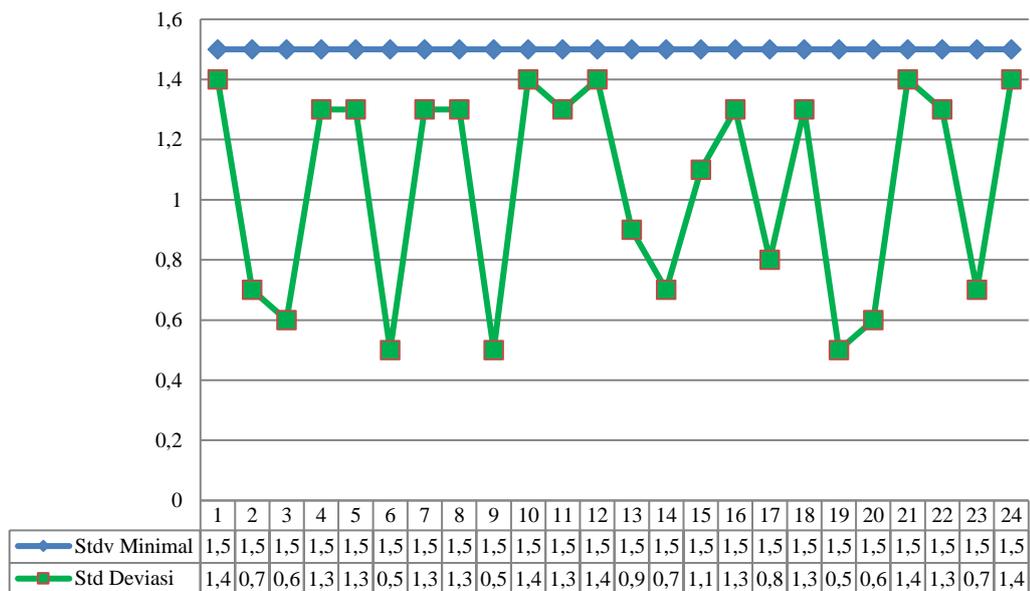
Gambar 1. Hasil perhitungan rata-rata (Mean) faktor yang mendukung (Delphi putaran II)



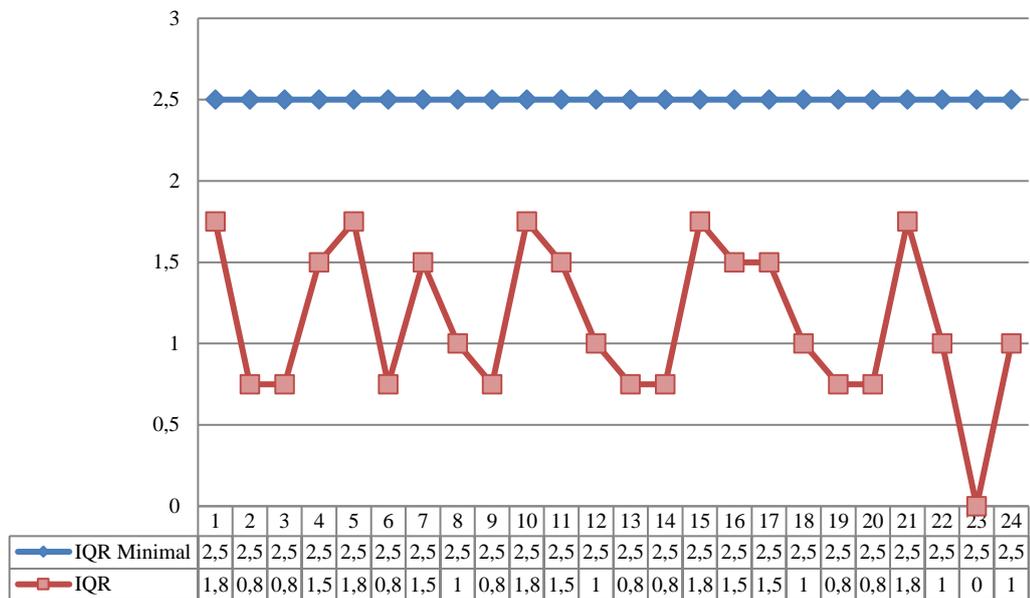
Gambar 2. Hasil perhitungan median faktor yang mendukung (Delphi putaran II)

Menurut Green (1982) dalam Hsu & Sanford (2007), kuisisioner Delphi dikatakan mencapai konsensus jika nilai rata-rata tiap item poin kuisisioner pada 70% pertanyaan menunjukkan tingkat kesepakatan atau persetujuan yang tinggi, yaitu dengan skor 3 atau 4 pada skala likert dan nilai median paling sedikit 3,25. Pada Gambar 1 dan

2 diketahui bahwa nilai rata-rata kuisisioner Delphi putaran II faktor yang mendukung > 3 dan nilai median > 3,25 sehingga dapat diambil kesimpulan bahwa responden mencapai konsensus dengan 24 faktor yang mendukung perluasan layanan BRT Trans Jateng yang teridentifikasi pada kuesioner Delphi putaran II.



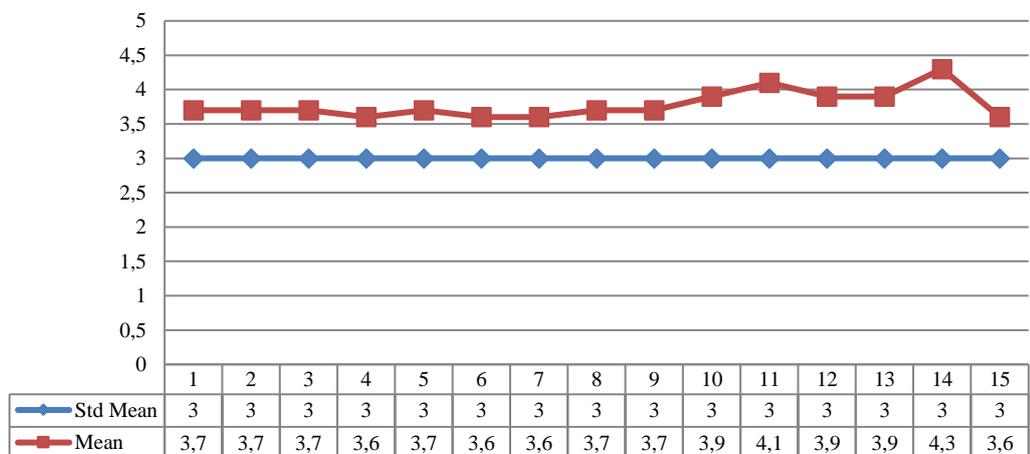
Gambar 3. Hasil perhitungan standar deviasi faktor yang mendukung (Delphi putaran II)



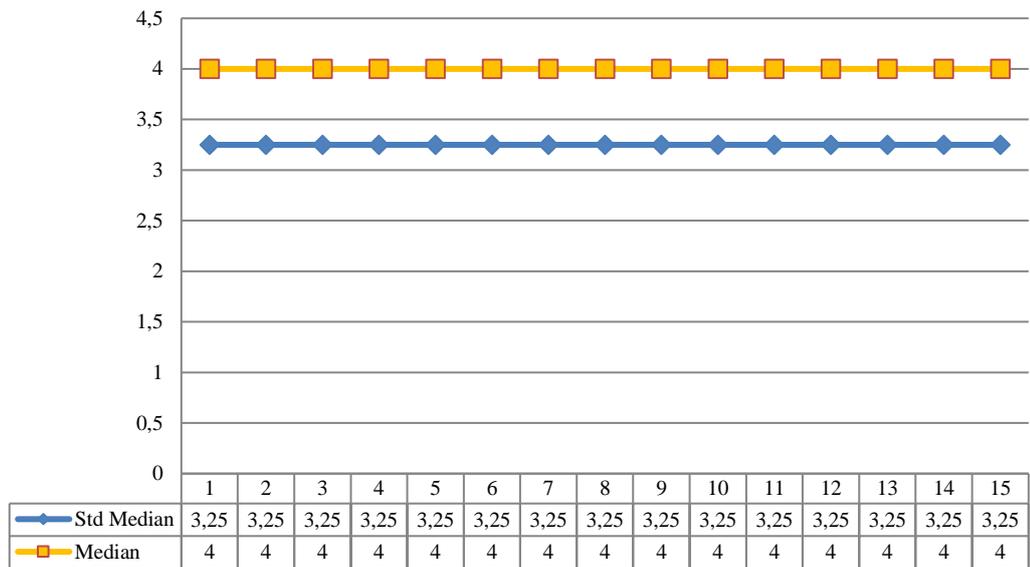
Gambar 4. Hasil perhitungan jangkauan interkuartil faktor yang mendukung (Delphi putaran II)

Menurut Kittel Limerick (2005) dalam Gainnarou (2014), kuisisioner Delphi dikatakan mencapai konsensus jika nilai standar deviasi antar jawaban para ahli kurang dari 1,5 dan jangkauan interkuartil (IQR) kurang dari 2,5. Pada Gambar 3 dan 4 diketahui bahwa nilai standar deviasi kuisisioner Delphi

putaran II faktor yang mendukung < 1,5 dan nilai IQR < 2,5 sehingga dapat diambil kesimpulan bahwa responden mencapai konsensus dengan 24 faktor yang mendukung perluasan layanan BRT Trans Jateng yang teridentifikasi pada kuisisioner Delphi putaran II.



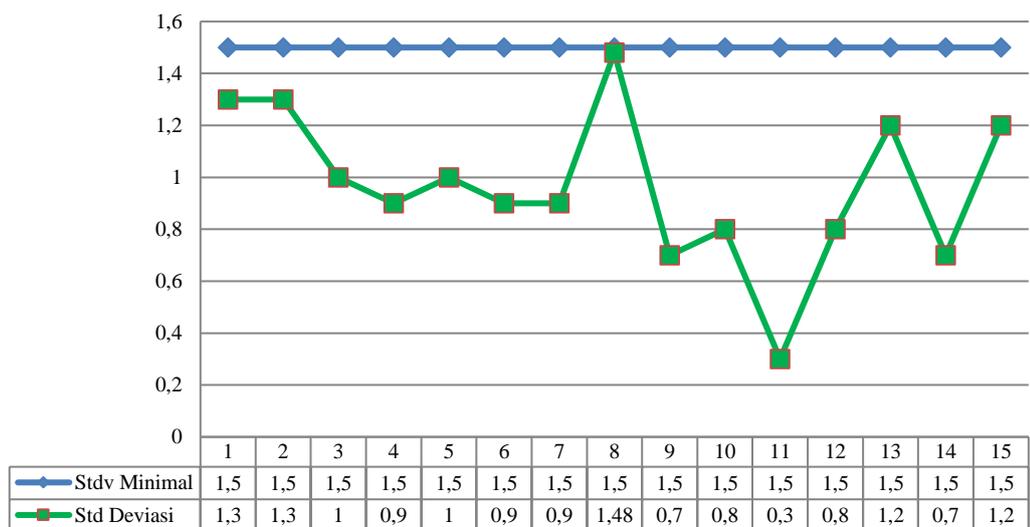
Gambar 5. Hasil perhitungan rata-rata (Mean) faktor yang tidak mendukung (Delphi putaran II)



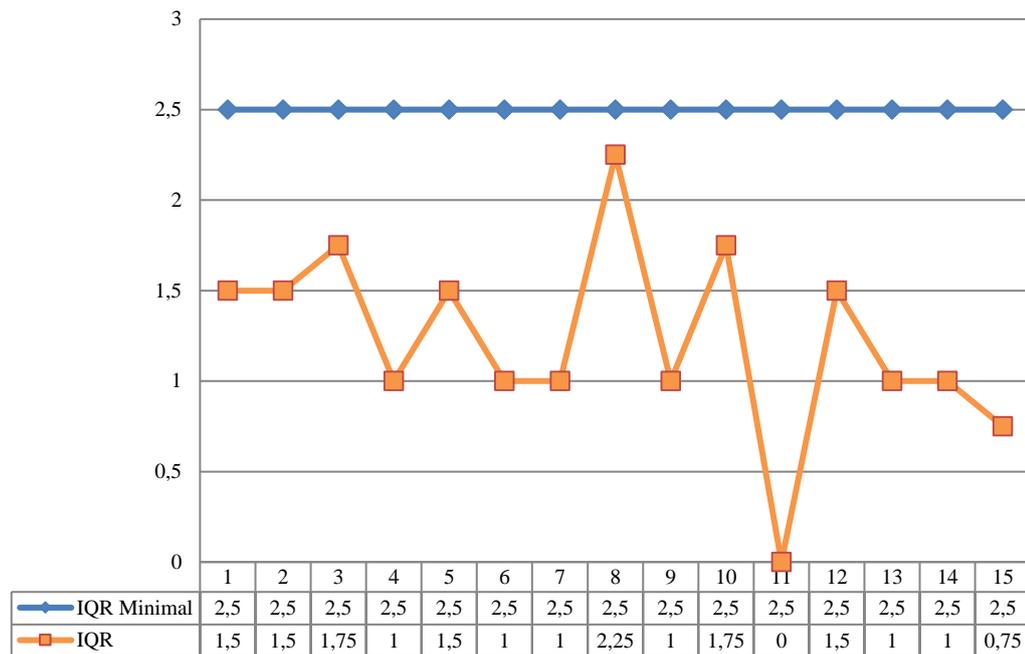
Gambar 6. Hasil perhitungan median faktor yang tidak mendukung (Delphi putaran II)

Pada Gambar 5 dan 6 diketahui bahwa nilai rata-rata kuisisioner Delphi putaran II faktor yang tidak mendukung > 3 dan nilai median > 3,25, pada Gambar 7 dan 8 diketahui bahwa nilai standar deviasi < 1,5 dan nilai IQR < 2,5

sehingga dapat diambil kesimpulan bahwa responden mencapai konsensus dengan 15 faktor yang tidak mendukung perluasan layanan BRT Trans Jateng yang teridentifikasi pada kuesioner Delphi putaran II.



Gambar 7. Hasil perhitungan standar deviasi faktor yang tidak mendukung (Delphi putaran II)



Gambar 8. Hasil perhitungan jangkauan interkuartil faktor yang tidak mendukung (Delphi putaran II)

Dari hasil analisa Delphi dapat diketahui bahwa terdapat 24 variabel konsensus faktor yang mendukung dan 15 variabel konsensus faktor yang tidak mendukung perluasan layanan BRT Trans Jateng koridor 1 Bawen-Tawang rute menjadi Salatiga-Tawang. Selanjutnya Variabel-variabel tersebut dikelompokkan menjadi faktor-faktor berdasarkan kesamaan permasalahannya menurut pendapat para ahli dan hasilnya dapat dilihat pada Tabel 3 dan 4.

Setelah mengidentifikasi kekuatan, kelemahan, peluang, dan ancaman, langkah selanjutnya adalah

menentukan faktor-faktor yang paling penting untuk diprioritaskan. Hal ini dilakukan dengan menghitung bobot tiap-tiap faktor. Bobot faktor internal dan eksternal dihitung dengan menggunakan tabel IFAS (*Internal Factor Analysis Summary*) dan EFAS (*External Factor Analysis Summary*). Berdasarkan perhitungan IFAS dan EFAS dapat disimpulkan bahwa BRT Trans Jateng memiliki kekuatan dan peluang yang lebih besar daripada kelemahan dan ancamannya. Hal ini ditunjukkan oleh nilai skoring IFAS sebesar +1,94 dan nilai skoring EFAS sebesar +2,195.

Tabel 3: Kontruksi variabel konsensus faktor yang mendukung perluasan layanan BRT Trans Jateng

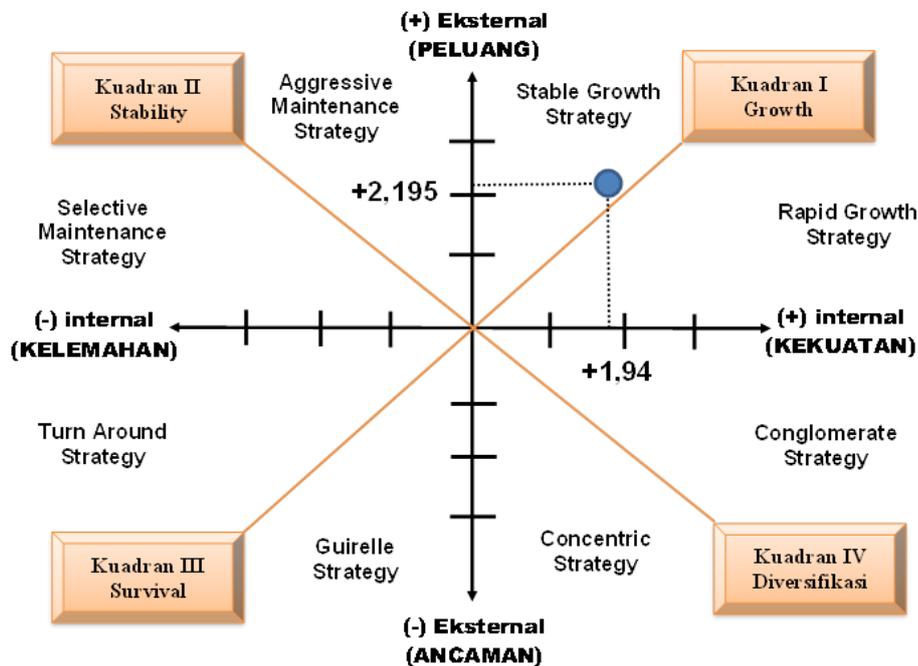
NO	Variabel Konsensus		Faktor yang terbentuk	Persentase
	Berdasarkan Referensi	Berdasarkan Responden		
1	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ketersediaan infrastruktur jalan yang memadai. 2. Ketersediaan infrastruktur terminal yang memadai. 3. Koridor 1 BRT Trans Jateng layak untuk dikembangkan sebagai layanan transportasi publik yang berkelanjutan karena layanan BRT menghubungkan populasi tinggi hingga sangat tinggi, shelter BRT memiliki akses yang baik ke pusat perbelanjaan, pusat kuliner, dan objek wisata buatan dalam radius 200 m dan 400 m, dan shelter BRT juga terhubung dengan moda transportasi publik lainnya. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Belum cukup banyak angkutan umum rute Bawen-Salatiga. 2. Ketersediaan lahan yang dapat dimanfaatkan dengan efisien tanpa mengganggu lalu lintas dan infrastruktur lain. 3. Ruas Jalan Lingkar Salatiga (JLS) belum terlayani angkutan umum. Sepanjang JLS merupakan kawasan industri, pendidikan, permukiman penduduk, perdagangan, dan menurut rencana akan dijadikan kawasan perkantoran dan pemerintahan. 4. Dengan memperluas layanan BRT maka angkutan yang berhimpitan dapat bergabung dengan Trans Jateng. 	Faktor Ketersediaan Infrastruktur Transportasi	29%
2	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tingginya animo pengguna layanan Trans Jateng. 2. Sebesar 94% masyarakat di Kabupaten Semarang sangat antusias dan membutuhkan pengembangan transportasi massal berbasis BRT Trans Jateng. 3. Sebanyak 88% masyarakat di kabupaten Semarang Masyarakat membutuhkan transportasi yang terjangkau, aman, dan nyaman. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Masyarakat Kota Salatiga membutuhkan transportasi ke Kota Semarang baik untuk <i>Commuter</i> (penglaju) atau ke stasiun/bandara, selama ini transportasi yang digunakan adalah ojek online sehingga mengurangi Pendapatan Asli Daerah(PAD). 2. Masyarakat Kota Salatiga yang bekerja di wilayah Semarang-Ungaran membutuhkan transportasi umum yang cepat dan efisien waktu. 3. Banyak pekerja atau pegawai yang bertempat tinggal di Kota Salatiga dan bekerja di Kota Semarang. 4. Perluasan layanan BRT Trans Jateng sangat dibutuhkan khususnya oleh pelajar di Kota Salatiga, Kabupaten Semarang dan Semarang. 	Faktor Dukungan Masyarakat	29%
3	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kota Salatiga termasuk dalam aglomerasi kedungsepur. 2. Kota Salatiga termasuk dalam kawasan strategis provinsi. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Aglomerasi Kedungsepur agar semakin terkoneksi, karena saat ini belum terhubung semua sehingga aglomerasi Kedungsepur tidak utuh. 	Faktor Rencana Pengembangan Wilayah	17%

		2. Memudahkan mobilitas penduduk dan aksesibilitas bisnis, pendidikan, dan area penting lain di Kota Salatiga, Kabupaten Semarang dan Kota Semarang.		
4	1. Jaringan transportasi Trans Jateng koridor I mampu menurunkan biaya transportasi bagi para pekerja industri di wilayah Kabupaten Semarang.	1. Tarif terusan BRT Trans Jateng lebih murah dibandingkan dengan tarif angkutan kota untuk jarak yang jauh. 2. Wisatawan dapat memperluas penjelajahan hingga keujung Aglomerasi Kedungsepur. Kondisi saat ini wisatawan terpaksa harus menyewa mobil untuk menjelajahi obyek wisata yang ada di Kedungsepur. 3. Potensi pertumbuhan ekonomi Kota Salatiga dan wilayah yang dilalui oleh jalur BRT Trans Jateng.	Faktor Ekonomi	17%
5		1. Pemerintah Kota Salatiga sangat mendukung Trans Jateng dalam mewujudkan rute Salatiga-Tawang.	Faktor Dukungan Pemerintah	4%
6		1. Pelayanan BRT Trans Jateng lebih baik daripada angkutan kota.	Faktor Keberhasilan Layanan Trans Jateng	4%

Tabel 4: Kontruksi variabel konsensus faktor yang tidak mendukung perluasan layanan BRT Trans Jateng

NO	Variabel Konsensus		Faktor yang terbentuk	Persentase
	Berdasarkan Referensi	Berdasarkan Responden		
1	1. Berhimpitan dengan angkutan umum lainnya. 2. Belum adanya halte yang sesuai dengan mobil bus yang digunakan. 3. Kendala armada eksisting yang masih baru. 4. Belum adanya angkutan pengumpan (Feeder). 5. Kota Salatiga memiliki sistem transportasi yang tidak efisien, ditandai dengan menurunnya kinerja ruas jalan yang ditandai dengan adanya titik-titik	1. Tidak banyak jalur alternatif yang tidak berhimpitan dengan Trans Jateng atau angkutan umum lain.	Faktor Ketidakesesuaian Infrastruktur Transportasi	47%

	<p>rawan kemacetan di berbagai wilayah kota. Hal ini disebabkan oleh timbulnya terminal bayangan.</p> <p>6. Belum adanya integrasi pola pelayanan moda angkutan di Kota Salatiga.</p>			
2		<ol style="list-style-type: none"> 1. Kerja sama antara Dinas Perhubungan dan Dinas Pariwisata di Kabupaten Semarang belum berjalan dengan baik. 2. Pemerintah Kota Salatiga belum merencanakan perluasan layanan BRT Trans Jateng Bawen-Salatiga dalam RPJMD-nya. 3. Tidak ada upaya sosialisasi atau konsultasi publik untuk menampung aspirasi masyarakat tentang perlunya perluasan layanan BRT Trans Jateng. 4. Pemerintah kurang memperhatikan kebutuhan transportasi masyarakat. 5. Belum ada sosialisasi kepada pengusaha angkutan umum tentang perluasan layanan BRT Trans Jateng. 	Faktor Ketidaksepakatan antara Stakeholder	33%
3	Untuk mewujudkan perluasan layanan BRT Trans Jateng, Kota Salatiga membutuhkan subsidi dari pemerintah pusat. Jika hanya mengandalkan APBD Kota Salatiga, hal tersebut sangat tidak memungkinkan.	Perluasan layanan BRT Trans Jateng membutuhkan biaya operasional yang lebih tinggi.	Faktor Keterbatasan Anggaran dan Sumber Daya Keuangan	13%
4	Sejumlah 52% masyarakat di Kabupaten Semarang belum mengetahui jalur BRT yang menghubungkan Semarang (Tawang) dengan Kabupaten Semarang (Bawen).		Faktor Rendahnya Kesadaran dan Pendidikan Masyarakat	7%



Gambar 9. Grafik Letak Kuadran pada Analisis SWOT

Pada Gambar 9, strategi yang memiliki prioritas tinggi dan mendesak untuk dilaksanakan untuk mengatasi faktor-faktor yang mendukung dan tidak mendukung perluasan layanan BRT Trans Jateng terletak di kuadran I antara peluang eksternal dan kekuatan internal yaitu strategi pertumbuhan stabil (*Stable growth Strategy*) atau disebut juga strategi SO (*Strength-Opportunities*). Strategi pertumbuhan stabil adalah strategi bisnis yang berfokus pada pertumbuhan yang berkelanjutan dan menguntungkan. Strategi ini biasanya melibatkan investasi yang moderat dalam penelitian dan pengembangan, pemasaran, dan aset. Perusahaan yang menggunakan strategi pertumbuhan stabil sering kali memiliki produk atau layanan yang telah mapan dan pangsa pasar yang kuat. Strategi tersebut antara

lain: meningkatkan konektivitas aglomerasi Kedungsepur, mempermudah mobilitas penduduk dan aksesibilitas bisnis, pendidikan, dan area penting lain di Kota Semarang, Kabupaten Semarang dan Kota Salatiga, meningkatkan pertumbuhan ekonomi Kota Salatiga dan wilayah yang dilalui oleh jalur BRT Trans Jateng, meningkatkan kualitas layanan Trans Jateng sehingga menjadi transportasi massal yang murah, nyaman, aman, cepat dan efisien waktu serta memperluas layanan BRT Trans Jateng koridor 1 hingga ke Kota Salatiga karena sangat dibutuhkan oleh masyarakat khususnya pelajar, pekerja, buruh, pegawai, serta para wisatawan.

SIMPULAN

Dari hasil penelitian dan pembahasan maka dapat disimpulkan bahwa

Terdapat 24 faktor yang mendukung perluasan layanan BRT Trans Jateng koridor 1 Bawen-Tawang rute menjadi Salatiga-Tawang yang terdiri dari 29% faktor ketersediaan infrastruktur transportasi, 29% faktor dukungan masyarakat, 17% faktor rencana pengembangan wilayah, 17% faktor ekonomi, 4% faktor dukungan pemerintah, dan 4% faktor keberhasilan layanan Trans Jateng.

Terdapat 15 faktor yang tidak mendukung perluasan layanan BRT Trans Jateng koridor 1 Bawen-Tawang rute menjadi Salatiga-Tawang yang terdiri dari 47% faktor ketidaksesuaian infrastruktur transportasi, 33% faktor ketidaksepakatan antara stakeholder, 13% faktor keterbatasan anggaran dan sumber daya keuangan, dan 7% faktor rendahnya kesadaran dan pendidikan masyarakat.

Strategi dalam menyikapi perbedaan antara faktor-faktor yang mendukung dan tidak mendukung perluasan layanan BRT Trans Jateng Koridor 1 Bawen-Tawang rute menjadi Salatiga-Tawang terletak di kuadran I antara peluang eksternal dan kekuatan internal yaitu strategi pertumbuhan stabil (*Stable growth Strategy*) atau disebut juga strategi SO (*Strength-Opportunities*). Strategi tersebut antara lain: meningkatkan konektivitas aglomerasi Kedungsepur, mempermudah mobilitas penduduk dan aksesibilitas bisnis, pendidikan, dan area penting lain di Kota Semarang, Kabupaten Semarang dan Kota Salatiga, meningkatkan pertumbuhan ekonomi Kota Salatiga dan wilayah yang dilalui oleh jalur BRT Trans

Jateng, meningkatkan kualitas layanan Trans Jateng sehingga menjadi transportasi massal yang murah, nyaman, aman, cepat dan efisien waktu serta memperluas layanan BRT Trans Jateng koridor 1 hingga ke Kota Salatiga karena sangat dibutuhkan oleh masyarakat khususnya pelajar, pekerja, buruh, pegawai, serta para wisatawan.

UCAPAN TERIMA KASIH

Tulisan ini diolah dari laporan tesis penulis pada Program Studi Magister Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Islam Sultan Agung (UNISULA) pada tahun 2023. Penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada Bapak Dr. Ir. Sumirin, M.S dan Bapak Dr. Ir. Soedarsono, M.Si selaku dosen penguji yang telah memberikan koreksi demi kesempurnaan tesis ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Ahmad, F., 2022, Analisis Pengaruh Sistem Layanan, Teknis Operasional, Dan Prosedur Pengoperasian Terhadap On Time Performance (OTP)(Studi Kasus Pada BRT Trans Jateng Koridor I Rute Tawang-Bawen), *SKRIPSI*.
- Amelia, R. C. A., Mulyantomo, E., & Rianto, S., 2020, Persepsi Pengguna Jasa Trans Jateng Terhadap Kualitas Pelayanan Angkutan Aglomerasi Perkotaan Trans Jateng (Studi Kasus Trans Jateng Koridor I Semarang (Tawang)-Bawen), *Solusi*, 18(4).
- Anawati, F. Y., 2023, *Analisis Kualitas Pelayanan Dengan Metode*

- Servqual dan TRIZ (Studi Kasus: Bus Rapid Transit Trans Jateng Koridor 1 Stasiun Tawang-Terminal Bawen)* (Doctoral dissertation, Universitas Islam Sultan Agung).
- Apriliyani, D., & Mardiansjah, F. H., 2020, Potensi Pengembangan Kawasan Transit Oriented Development (TOD) pada Lintasan BRT Trans Jateng Koridor Ungaran-Bawen. *Desa-Kota: Jurnal Perencanaan Wilayah, Kota, dan Permukiman*, 2(2), 217-231.
- Apurijau, J.F., 2018, Analisis Kinerja Bus Rapid Trans Jateng (Studi Kasus Koridor 1 Semarang – Bawen), Tesis, Yogyakarta: Universitas Atma Jaya.
- Dian, M., 2018, Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Kinerja Pengemudi Bus Rapid Transit (BRT) Trans Jateng Jurusan Bawen-Tawang, *SKRIPSI*.
- Dinan, S., 2019, Analisis Pengaruh Kualitas Pelayanan, Harga dan Citra Perusahaan terhadap Loyalitas Penumpang Bus Rapid Transit Trans Jateng Koridor Tawang-Bawen Semarang, *SKRIPSI*.
- Gainnarou, L., 2014, Using delphi technique to build consensus in practise, *International Journal of Business Sciences and Applied Management*, 9(2), 65-82.
- Hsu, C. C., & Sandford, B. A., 2007, Minimizing non-response in the Delphi process: How to respond to non-response, *Practical Assessment, Research, and Evaluation*, 12(1), 17.
- Insan, B. G., Manullang, O. R., & Setyanto, A., 2020, Analisis Implikasi Pengoperasian Trans Jateng Terhadap Biaya Transportasi Bekerja Buruh Industri (Studi Kasus: Koridor I Kedungsepur), *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 22(1), 57-68.
- Irwan, T. C., 2023, Analisis Faktor Keterlambatan Waktu Kedatangan BRT Trans Jateng Pada Setiap Shelter Rute Terminal Bawen-Stasiun Tawang, *SKRIPSI*.
- Juanita, J., Suwarno, S., Sarifudin, M. I., & Setiawan, T. H., 2023, Potential Development of Trans Central Java Bus Rapid Transit (BRT) Corridor 1 Towards Sustainable Mobility, *Automotive Experiences*, 6(1), 188-199.
- Nikmah, I. U., & Manar, D. G., 2019, Kajian Permasalahan Komunikasi Dan Kerjasama Pemerintah Daerah: Analisis Kerugian BRT Trans Semarang Koridor 2 Setelah Pengoprasian BRT Trans Jateng Koridor 1, *Journal of Politic and Government Studies*, 8(04), 361-370.
- Peraturan Daerah Kota Salatiga, No 4 tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Salatiga tahun 2010 – 2030, Salatiga: Walikota Salatiga Provinsi Jawa Tengah.
- Peraturan Gubernur Jawa Tengah, No 108 Tahun 2016 tentang Organisasi dan Tata Kerja Unit

- Pelaksana Teknis Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah, Pemerintah Provinsi Jawa Tengah, Semarang.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia, Nomor PM 15 tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek, Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- Portal Berita Provinsi Jawa Tengah, 22 Agustus 2022, Animo Tinggi, Trans Jateng Kini Layani Warga Hingga Weleri-Kendal, Diakses tanggal 12 Juli 2023. www.jatengprov.go.id
- Pradana, A., Setijowarno, D. and Hapsari, E., 2013, Pengembangan Transportasi Kota Salatiga, Seminar Nasional Teknik Sipil III 2013.
- Pramono, A. H., 2023, Penentuan Tipologi Halte BRT Trans Jateng Koridor I Di Kabupaten Semarang Berdasarkan Konsep Transit Oriented Development, *Jurnal Pembangunan Wilayah dan Kota*, 19(2).
- Priyanto, D. F., 2018, Analisis Respon Masyarakat Terhadap Kebijakan Aglomerasi Transportasi Massal Bus Rapid Transit (BRT) di Kabupaten Semarang, *EFFICIENT Indonesian Journal of Development Economics*, 1(3), 252-259.
- Sebastian, T. Y., & Adna, Y., 2021, *Evaluasi Kinerja Bus Trans Jateng Koridor Bawen Semarang* (Doctoral dissertation, Universitas Katholik Soegijapranata Semarang).
- Setijowarno, D., Ruktiningsih, R., Yulianti, A. and Pradana, A., 2018, Studi Ability to Pay (ATP) Dan Willingness to Pay (WTP) Angkutan KA Perkotaan Dan Antarkota Di Pulau Sumatra, In *Prosiding Forum Studi Transportasi antar Perguruan Tinggi*.
- Zaenal, F., 2019, Analisis Pelayanan, Harga Dan Kenyamanan Terhadap Keputusan Penumpang Dalam Menggunakan BRT Trans Jateng Trayek Stasiun Tawang-Terminal Bawen, *SKRIPSI*.