

TESIS

**KAJIAN FAKTOR-FAKTOR YANG MENDUKUNG
DAN TIDAK MENDUKUNG PERLUASAN LAYANAN
BUS RAPID TRANSIT (BRT) TRANS JATENG
(STUDI KASUS KORIDOR 1 RUTE BAWEN-
TAWANG MENJADI SALATIGA-TAWANG)**

**Disusun dalam Rangka Memenuhi Salah Satu Persyaratan
Guna Mencapai Gelar Magister Teknik (MT)**



Oleh :

DESI WULAN NUGRAHANI

NIM : 20202000070

**PROGRAM STUDI MAGISTER TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG
2023**

LEMBAR PERSETUJUAN TESIS

**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)**

Disusun oleh :

DESI WULAN NUGRAHANI

NIM : 20202000070

Telah disetujui oleh:

Tanggal, Desember 2023

Tanggal, Desember 2023

Pembimbing I,

Pembimbing II,


DR. ABDUL ROCHIM, ST., MT


DR. Ir. RINDA KARLINASARI, MT

NIK. 210200031

NIK. 210297022

LEMBAR PENGESAHAN TESIS
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)

Disusun oleh :

DESI WULAN NUGRAHANI
NIM : 20202000070

Dipertahankan di Depan Tim Penguji Tanggal:
1 Desember 2023

Tim Penguji

1.Ketua


Dr. Ir. Rinda Karlinasari, MT

2.Anggota


Dr. Ir. H. Soedarsono, M.Si

3.Anggota

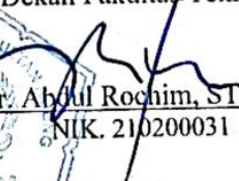

Dr. Ir. H. Sumirin, MS

Tesis ini diterima sebagai salah satu persyaratan untuk
memperoleh gelar Magister Teknik (MT)
Semarang, 5 Desember 2023

Mengetahui,
Ketua Program Studi,

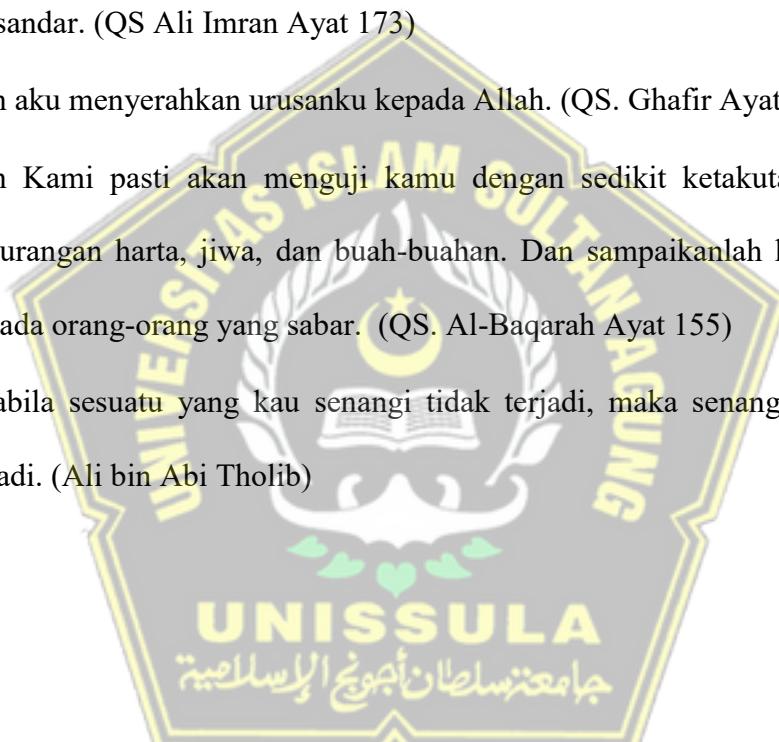
Prof. Dr. Ir. Antonius, MT
NIK. 210202033

Mengesahkan,
Dekan Fakultas Teknik,


Dr. Abdul Rochim, ST., MT
NIK. 210200031

MOTTO

- ❖ Kamu (umat Islam) adalah umat terbaik yang dilahirkan untuk manusia (selama) kamu menyuruh (berbuat) yang makruf, mencegah dari yang mungkar, dan beriman kepada Allah. Seandainya Ahlulkitab beriman, tentulah itu lebih baik bagi mereka. (QS Ali Imran Ayat 110)
- ❖ Cukuplah Allah sebagai penolong kami, dan Allah adalah sebaik-baik tempat bersandar. (QS Ali Imran Ayat 173)
- ❖ Dan aku menyerahkan urusanku kepada Allah. (QS. Ghafir Ayat 44)
- ❖ Dan Kami pasti akan menguji kamu dengan sedikit ketakutan, kelaparan, kekurangan harta, jiwa, dan buah-buahan. Dan sampaikanlah kabar gembira kepada orang-orang yang sabar. (QS. Al-Baqarah Ayat 155)
- ❖ Apabila sesuatu yang kau senangi tidak terjadi, maka senangilah apa yang terjadi. (Ali bin Abi Tholib)



HALAMAN PERSEMBAHAN

1. Teruntuk Suamiku tercinta Agus Dwi Cahyadi, anak – anaku tersayang Sadiasuri Mithalina Candrakanti dan Sachi Pramitha Mashela Putri, “*my family my team*” terimakasih atas pengertian, motivasi dukungan dan kasih sayangnya.
2. Teruntuk kedua orang tua saya, Bapak Joko Spto Priyono (Almarhum) dan Ibu Sri Dati Terima kasih atas nasehat-nasehat, doa, dukungannya. Serta untuk adikku Primadhita Tunjung Wulan terima kasih supportnya
3. Kepada DR. Abdul Rochim, ST., MT, DR. Ir. Rinda Karlinasari, MT, yang telah membimbing dalam penulisan penelitian tugas akhir tesis dan seluruh dosen dan pegawai Universitas Islam Sultan Agung Prodi Magister Teknik Sipil, yang telah memberikan dukungan baik langsung maupun tidak langsung.
4. Kepada seluruh expert yang telah membantu dalam proses penyusunan tesis ini kami haturkan terima kasih.

ABSTRAK

Bus Rapid Transit (BRT) adalah jenis angkutan massal berbasis bus yang menawarkan mobilitas cepat, nyaman, dan murah sebagai angkutan dalam perkotaan. Layanan BRT di Jawa Tengah bernama Trans Jateng dan dikelola oleh Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah. Tingginya animo masyarakat di wilayah Kota Semarang, Kabupaten Semarang dan Kota Salatiga terhadap layanan BRT Trans Jateng khususnya koridor 1, maka perluasan layanan BRT Trans Jateng koridor 1 Bawen-Tawang rute menjadi Salatiga-Tawang sangat dibutuhkan.

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengkaji faktor-faktor yang mendukung dan tidak mendukung perluasan layanan BRT Trans Jateng Koridor 1 Bawen-Tawang rute menjadi Salatiga-Tawang serta mencari strategi yang tepat dalam menyikapi perbedaan antara faktor-faktor yang mendukung dan tidak mendukung. Penelitian ini menggunakan metode pendekatan kualitatif deskriptif dan pembahasan dengan analisis Delphi dan analisis SWOT. Metode Kuesioner dan wawancara digunakan untuk mengumpulkan informasi serta tanggapan dari stakeholder terkait faktor-faktor yang mendukung dan tidak mendukung perluasan layanan Bus Rapid Transit (BRT) Trans Jateng koridor I.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat 24 faktor yang mendukung perluasan layanan BRT Trans Jateng 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 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 adalah strategi pertumbuhan stabil (*Stable growth Strategy*), strategi ini terletak di kuadran I antara peluang eksternal dan kekuatan internal (*Strength-Opportunities (SO)*).

Kata kunci: Bus Rapid Transit, Trans Jateng, Analisis Delphi, Analisis SWOT.

ABSTRACT

Bus Rapid Transit (BRT) is a bus-based mass transit system that offers fast, convenient, and affordable mobility within urban areas. The BRT service in Central Java is called Trans Jateng and is managed by the Central Java Provincial Transportation Agency. Due to the high public interest in the Trans Jateng BRT service in the Semarang City, Semarang Regency, and Salatiga City areas, especially corridor 1, the expansion of the Trans Jateng BRT corridor 1 Bawen-Tawang route to Salatiga-Tawang is very much needed.

The purpose of this study is to examine the factors that support and do not support the expansion of the Trans Jateng BRT Corridor 1 Bawen-Tawang route to Salatiga-Tawang, as well as to find the right strategy to address the differences between the supporting and non-supporting factors. This study uses a descriptive qualitative approach and discussion with Delphi analysis and SWOT analysis. Questionnaire and interview methods are used to collect information and feedback from stakeholders regarding the factors that support and do not support the expansion of the Bus Rapid Transit (BRT) Trans Jateng corridor I.

The results of the study showed that there are 24 factors supporting the expansion of the Trans Jateng BRT service, consisting of 29% infrastructure availability factors, 29% community support factors, 17% regional development plan factors, 17% economic factors, 4% government support factors, and 4% Trans Jateng service success factors. There are 15 factors that do not support the expansion of the Trans Jateng BRT service, consisting of 47% transportation infrastructure incompatibility factors, 33% stakeholder disagreement factors, 13% budget and financial resource limitations, and 7% low public awareness and education factors. The strategy in addressing the differences between the factors supporting and not supporting the expansion of the Trans Jateng BRT service Corridor 1 Bawen-Tawang route to Salatiga-Tawang is the stable growth strategy, this strategy is located in quadrant I between external opportunities and internal strengths (Strength-Opportunities (SO)).

Keyword: Bus Rapid Transit, Trans Jateng, Delphi Analysis, SWOT Analysis.

SURAT PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Desi Wulan Nugraheni
NIM : 20202000070

Dengan ini saya menyatakan bahwa Tesis yang berjudul:

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)

Adalah benar hasil karya saya dan dengan penuh kesadaran bahwa saya tidak melakukan tindakan plagiasi atau mengambil alih seluruh atau sebagian besar karya tulis orang lain tanpa menyebutkan sumbernya. Jika saya terbukti melakukan tindakan plagiasi, saya bersedia menerima sanksi sesuai dengan aturan yang berlaku.

Semarang, 5 Desember 2023.



DESU WULAN NUGRAHENI

KATA PENGANTAR

Bismillahirrahmanirrahiim

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Dengan hati yang tulus, saya panjatkan puji syukur kehadiran Allah SWT, karena berkat limpahan rahmat, karunia dan pertolongan-Nya, saya dapat menyelesaikan tesis ini. Shalawat serta salam semoga selalu tercurahkan kepada junjungan kita Nabi besar Muhammad SAW, keluarga, sahabat, pengikutnya, serta pertolongan beliau hingga ke akhir zaman.

Berbagai usaha telah dilakukan untuk menjadikan karya ini sebagai karya yang sempurna, namun dengan keterbatasan dan kekurangan yang saya miliki, karya ini lahir dalam bentuk sederhana dan masih jauh dari kesempurnaan, karena kesempurnaan hanya milik Allah semata. Tentunya terselesaikannya tesis ini tidak luput dari jasa dari berbagai pihak. Oleh karena itu, saya ingin menyampaikan ucapan terima kasih yang sedalam-dalamnya kepada:

1. Ir. H. Rachmat Mudyono, MT, Ph.D, Selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang.
2. Prof. Dr. Ir. Antonius, MT, Selaku Ketua Program Studi Magister Teknik Sipil Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang.
3. Bapak DR. Abdul Rochim, ST., MT, Selaku Dosen Pembimbing yang telah meluangkan waktu dalam membimbing dan mengarahkan penulis hingga tesis ini dapat terselesaikan dengan baik.
4. Ibu DR. Ir. Rinda Karlinasari, MT, Selaku Dosen Pembimbing yang telah meluangkan waktu dalam membimbing dan mengarahkan penulis hingga tesis ini dapat terselesaikan dengan baik.
5. Bapak dan Ibu Dosen Fakultas Teknik Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang. Yang telah memberikan bekal berupa ilmu dan pengetahuan sebagai pedoman dalam penyusunan tesis ini.
6. Bapak dan Ibu Staff dan Karyawan Fakultas Teknik Universitas Islam Sultan Agung (UNISSULA) Semarang. Yang telah membantu dalam administrasi dan kegiatan yang diadakan oleh akademik.

7. Terima kasih pula untuk teman-teman sekelas Prodi Magister Teknik Sipil yang senantiasa memberikan dukungan dan arti kebersamaan selama masa perkuliahan.
8. Ibunda Sri Dati dan ayahanda Joko Sapto Priyono (Almarhum), yang senantiasa mendo'akan, membimbing dan mendukung baik secara moril maupun materil dengan penuh kasih sayang kepada saya dalam menyelesaikan tesis ini. Ridho dan kebahagiaan kalian adalah tujuan hidupku sebagai putri yang kalian besarkan dengan air mata kebahagiaan dan penuh pengorbanan.
9. Suamiku tercinta Agus Dwi Cahyadi, anak – anakku tersayang Sadiasuri Mithalina Candrakanti dan Sachi Pramitha Mashela Putri, terimakasih atas pengertian, motivasi dukungan dan kasih sayangnya.
10. Kepada seluruh *expert* yaitu Bapak Dr. Alfa Narendra, S.T., M.T., Bapak Didik Sarwiadi, ST., Bapak Agus Pamungkas, Bapak Hadi Mustofa, Bapak Kristanto Irawan Putra, Ibu Hendriana Ywangtini, S.T., M.Si, dan Ibu Nani Surani yang telah membantu dalam proses penyusunan tesis ini kami haturkan terima kasih.
11. Semua pihak yang membantu dalam penyusunan tesis ini yang tidak bisa disebutkan satu persatu.

Akhirnya, kepada Allah saya mohon taufik dan hidayah-Nya, serta memanjatkan rasa syukur atas karunia-Nya, dan tidak ada kalimat yang paling tepat untuk diucapkan, kecuali ucapan terima kasih kepada semua pihak yang telah memberikan bantuan baik moril maupun materiil. Dengan iringan do'a kiranya sumbangsih mereka semua tergolong ke dalam amal shalih yang mendapat balasan setimpal dari Allah SWT. Amin...

Semarang, 10 November 2023

Penulis

(Desi Wulan Nugraheni)

NIM : 20202000070

DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN.....	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
HALAMAN MOTTO	iv
HALAMAN PERSEMBAHAN	v
ABSTRAK	vi
ABSTRACT.....	vii
SURAT PERNYATAAN KEASLIAN.....	viii
KATA PENGANTAR	ix
DAFTAR ISI.....	<u>xi</u>
DAFTAR TABEL.....	xiv
DAFTAR GAMBAR	xv
DAFTAR RUMUS	xvi
DAFTAR SINGKATAN	xvii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xviii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Perumusan Masalah.....	3
1.3 Batasan Masalah.....	4
1.4 Tujuan Penelitian.....	4
1.5 Manfaat Penelitian.....	4
1.5.1 Manfaat Teoritis	5
1.5.2 Manfaat Praktis	5
1.6 Sistematika Penulisan Tesis	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	7
2.1 Gambaran Umum BRT Trans Jateng Koridor 1	7
2.2 Wilayah Aglomerasi Perkotaan di Provinsi Jawa Tengah	10
2.3 Faktor-Faktor yang Mendukung Perluasan Layanan Bus Rapid Transit (BRT) Trans Jateng.....	13
2.3.1 Kota Salatiga termasuk dalam Aglomerasi Kedungsepur.....	13
2.3.2 Kota Salatiga termasuk dalam Kawasan Strategis Provinsi.....	14
2.3.3 Ketersediaan infrastruktur jalan yang memadai.....	15

2.3.4	Tingginya animo pengguna layanan Trans Jateng	18
2.3.5	Ketersediaan infrastruktur terminal yang memadai	19
2.4	Faktor-Faktor yang Tidak Mendukung Perluasan Layanan Bus Rapid Transit (BRT) Trans Jateng.....	20
2.4.1	Berimpitan dengan trayek angkutan umum lain	20
2.4.2	Belum adanya halte yang sesuai dengan mobil bus yang digunakan	22
2.4.3	Kendala armada eksisting yang masih baru	23
2.4.4	Belum adanya angkutan pengumpan	24
2.5	Standar Pelayanan Angkutan Umum	25
2.6	Dampak Perluasan Layanan Transportasi terhadap Standar Pelayanan Minimal Angkutan Umum	27
2.7	Analisis Delphi	28
2.7.1	Kelebihan dan Kelemahan Analisis Delphi.....	29
2.8	Penelitian Terdahulu dan Keaslian Penelitian.....	31
2.9	Hipotesis.....	44
BAB III METODE PENELITIAN.....		46
3.1	Pendekatan Metodologi.....	46
3.2	Sumber dan Jenis Data	47
3.2.1	Data Primer.....	47
3.2.2	Data Sekunder.....	48
3.3	Teknik Pengumpulan Data	48
3.4	Tahapan Penelitian	50
3.4.1	Tahap Persiapan.....	50
3.4.2	Tahap Kompilasi Data	50
3.4.3	Bahan dan Alat Penelitian	51
3.4.4	Tahap Analisis	51
3.5	Teknik Sampling	52
3.6	Analisis Keputusan.....	52
3.7	Analisis Delphi	53
3.7.1	Prinsip Dasar Analisis Delphi.....	53
3.7.2	Langkah-langkah dalam Analisis Delphi	54
3.7.3	Pola Alur dalam Analisis Delphi	56
3.8	Uji Reliabilitas.....	56

3.9	Uji Validitas	57
3.10	Statistika Deskriptif.....	59
3.10.1	Ukuran Pemusatan Data	59
3.10.2	Ukuran Penyebarab Data	60
3.11	Analisis SWOT.....	61
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....		64
4.1	Kuesioner Delphi Putaran I	64
4.2	Kuesioner Delphi Putaran II.....	68
4.3	Rekapitulasi Hasil Penelitian.....	82
4.4	Analisa SWOT	88
4.4.1	Identifikasi Kekuatan (Strength)	88
4.4.2	Analisis Kelemahan (Weakness).....	88
4.4.3	Identifikasi Peluang (Opportunities)	89
4.4.4	Analisis Ancaman (Threat).....	90
4.4.5	Analisis IFAS dan EFAS.....	91
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN.....		96
5.1	Kesimpulan.....	96
5.2	Saran.....	97
DAFTAR PUSTAKA		99
LAMPIRAN.....		106



DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Halte yang dilalui BRT Trans Jateng rute Tawang-Bawen	8
Tabel 2.2 Panjang Jalan di Kota Salatiga menurut statusnya tahun 2023.....	16
Tabel 2.3 Panjang jalan di Kota Salatiga menurut kondisinya tahun 2023	16
Tabel 2.4 Panjang jalan di Kota Salatiga menurut jenis permukaan tahun 2023.	17
Tabel 2.5 Capaian penumpang Trans Jateng	18
Tabel 2.6 Indikator Standar Pelayanan Angkutan Umum	26
Tabel 2.7 Posisi Penelitian	33
Tabel 3.1 Tingkat Reliabilitas	57
Tabel 4.1 Responden penelitian	64
Tabel 4.2 Faktor-faktor yang mendukung berdasarkan referensi	65
Tabel 4.3 Faktor-faktor yang tidak mendukung berdasarkan referensi	66
Tabel 4.4 Faktor-faktor yang mendukung berdasarkan penilaian responden	67
Tabel 4.5 Faktor-faktor yang tidak mendukung berdasarkan penilaian responden.....	68
Tabel 4.6 Statistik hasil kuesioner Delphi putaran II faktor yang mendukung....	69
Tabel 4.7 Statistik hasil kuesioner Delphi putaran II faktor yang tidak mendukung	76
Tabel 4.8 Kontruksi variabel konsensus faktor yang mendukung perluasan layanan BRT Trans Jateng	83
Tabel 4.9 Kontruksi variabel konsensus faktor yang tidak mendukung perluasan layanan BRT Trans Jateng	86
Tabel 4.10 Analisis Faktor Strategis Internal (IFAS)	91
Tabel 4.11 Analisis Faktor Strategis Eksternal (EFAS).....	92

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 BRT Trans Jateng Koridor 1 rute Semarang-Bawen	7
Gambar 2.2 Halte BRT Trans Jateng Bawen – Tawang	9
Gambar 2.3 Armada bus BRT Trans Jateng Bawen – Tawang	10
Gambar 2.4 Kota Salatiga termasuk dalam aglomerasi Kedungsepur	13
Gambar 2.5 Peta Admisnistrasi Kota Salatiga	15
Gambar 2.6 Kondisi jalan Kota Salatiga.....	17
Gambar 2.7 Animo tinggi penumpang Trans Jateng	19
Gambar 2.8 Terminal Tinggkir Kota Salatiga	20
Gambar 2.9 Angkutan umum di Kota Salatiga	21
Gambar 2.10 Halte di Kota Salatiga	22
Gambar 2.11 Armada angkutan Ungaran-Salatiga yang masih baru.....	23
Gambar 2.12 Angkutan pengumpan	24
Gambar 3.1 Pola Alur dalam Analisis Delphi.....	56
Gambar 4.1 Hasil pengolahan rata-rata (Mean) identifikasi faktor yang mendukung (Delphi putaran II).....	72
Gambar 4.2 Hasil pengolahan median identifikasi faktor yang mendukung (Delphi putaran II).....	73
Gambar 4.3 Hasil pengolahan standar deviasi identifikasi faktor yang mendukung (Delphi putaran II).....	74
Gambar 4.4 Hasil pengolahan jangkauan interkuartil identifikasi faktor yang mendukung (Delphi putaran II).....	75
Gambar 4.5 Hasil pengolahan rata-rata (Mean) identifikasi faktor yang tidak mendukung (Delphi putaran II).....	78
Gambar 4.6 Hasil pengolahan median identifikasi faktor yang tidak mendukung (Delphi putaran II).....	79
Gambar 4.7 Hasil pengolahan standar deviasi identifikasi faktor yang tidak mendukung (Delphi putaran II).....	80
Gambar 4.8 Hasil pengolahan jangkauan interkuartil identifikasi faktor yang mendukung (Delphi putaran II).....	81
Gambar 4.9 Grafik letak kuadran Analisis SWOT	94

DAFTAR RUMUS

Rumus 3.1 Validitas	58
Rumus 3.2 t-hitung.....	59
Rumus 3.3 Rataan Hitung (Mean).....	59
Rumus 3.4 Variasi	60
Rumus 3.5 Standar deviasi	60
Rumus 3.6 Kuartil	60
Rumus 3.7 Jangkauan antar kuartil (IQR).....	60



DAFTAR SINGKATAN

BRT	: Bus Rapid Transit
UU	: Undang-Undang
LLAJ	: Lalu Lintas Angkutan Jalan
Pergub	: Peraturan Gubernur
PT.SPJT	: Perseroan Terbatas Sarana Pembangunan Jawa Tengah
Perum Damri	: Perusahaan umum Djawatan Angkutan Motor Republik Indonesia
UPT	: Unit Pelaksana Teknis
TOD	: Transit Oriented Development
Kedungsepur	: Kendal-Demak-Ungaran-Semarang-Purwodadi
Barlingmascakeb	: Banjarnegara-Purbalingga-Banyumas-Cilacap-Kebumen
Purwomanggung	: Purworejo-Wonosobo-Magelang-Temanggung
Subosukowonosraten	: Surakarta-Boyolali-Sukoharjo-Wonogiri-Sragen-Klaten
Wanarakuti	: Juwana-Jepara-Kudus-Pati
Bregasmalang	: Brebes-Tegal-Slawi-Pemalang
Petanglong	: Petarukan-Batang-Pekalongan
Banglor	: Rembang-Blora
RTRW	: Rencana Tata Ruang Wilayah
SPM	: Standar Pelayanan Minimal
PM	: Peraturan Menteri
Permenhub	: Peraturan Menteri Perhubungan
Perda	: Peraturan Daerah
JLS	: Jalur Lingkar Salatiga
AKAP	: Antar Kota Antar Provinsi
AKDP	: Antar Kota Dalam Provinsi
APBD	: Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah
RPJMD	: Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1: Data Statistik Faktor yang Mendukung Delphi Putaran 2.....	107
Lampiran 2: Data Statistik Faktor yang Tidak Mendukung Delphi Putaran 2 ...	108
Lampiran 3: Dokumentasi Kuesioner Delphi Putaran 1	109
Lampiran 4: Kuesioner Delphi Putaran 1 (Bapak Didik Sarwiadi)	111
Lampiran 5: Kuesioner Delphi Putaran 1 (Bapak Alfa Narendra).....	116
Lampiran 6: Kuesioner Delphi Putaran 1 (Bapak Kristanto Irawan Putra)	121
Lampiran 7: Kuesioner Delphi Putaran 1 (Ibu Nani Surani)	127
Lampiran 8: Kuesioner Delphi Putaran 1 (Bapak Agus Pamungkas).....	132
Lampiran 9: Kuesioner Delphi Putaran 1 (Bapak Hadi Mustofa).....	137
Lampiran 10: Kuesioner Delphi Putaran 1 (Ibu Hendriana Ywangtini)	142
Lampiran 11: Dokumentasi Kuesioner Delphi Putaran 2	148
Lampiran 12: Kuesioner Delphi Putaran 2 (Bapak Didik Sarwiadi)	150
Lampiran 13: Kuesioner Delphi Putaran 2 (Bapak Alfa Narendra).....	160
Lampiran 14: Kuesioner Delphi Putaran 2 (Bapak Kristanto Irawan Putra)	170
Lampiran 15: Kuesioner Delphi Putaran 2 (Ibu Nani Surani)	181
Lampiran 16: Kuesioner Delphi Putaran 2 (Bapak Agus Pamungkas).....	191
Lampiran 17: Kuesioner Delphi Putaran 2 (Bapak Hadi Mustofa).....	202
Lampiran 18: Kuesioner Delphi Putaran 2 (Ibu Hendriana Ywangtini)	212

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

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 dioperasikan oleh UPT Dinas Perhubungan Provinsi Jateng yaitu Balai Transportasi Jawa Tengah sesuai dengan Pergub No. 108 Tahun 2016. Dasar hukum pendirian Trans Jateng antara lain:

1. UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ, Pasal 139 ayat 2 : Pemerintah Daerah Provinsi wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang antarkota dalam provinsi.
2. UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ, Pasal 158 ayat 1 : Pemerintah menjamin ketersediaan angkutan massal berbasis jalan untuk memenuhi kebutuhan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum di kawasan perkotaan.
3. UU Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah : Pembagian urusan pemerintahan konkuren antara pemerintah pusat dan daerah provinsi dan daerah kabupaten/kota bidang perhubungan “Penyediaan angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang antar kota dalam 1 (satu) Daerah Provinsi”.
4. Pergub Jateng Nomor 22 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis Dinas Perhubungan Provinsi Jateng : Melaksanakan tugas operasional dan/atau teknis kegiatan teknis penunjang tertentu Dinas di bidang sarana dan prasarana, dan operasional transportasi Jawa Tengah.

Layanan BRT Trans Jateng dilengkapi dengan fasilitas yang nyaman dan aman bagi penumpang, yaitu kursi yang nyaman, AC, sistem keamanan yang memadai seperti CCTV, petugas keamanan yang ramah dan siap membantu penumpang, serta alat pemadam kebakaran. Hal ini dapat membuat perjalanan lebih

menyenangkan bagi penumpang. BRT Trans Jateng memiliki tarif yang sangat terjangkau yaitu Rp 2.000,00 untuk pelajar dan Rp 4.000,00 untuk umum. Tarif ini berlaku flat, artinya tidak terpengaruh oleh jarak tempuh. Hal ini dapat membantu meningkatkan kualitas hidup masyarakat, terutama bagi masyarakat yang berpenghasilan rendah karena dapat menghemat biaya transportasi. BRT Trans Jateng menggunakan bahan bakar yang lebih ramah lingkungan, yaitu biodiesel. Hal ini membuat BRT Trans Jateng dapat memberikan dampak positif bagi lingkungan dengan mengurangi polusi udara dan emisi gas rumah kaca. Oleh karena itu, layanan transportasi BRT Trans Jateng merupakan pilihan yang tepat bagi masyarakat yang ingin menggunakan transportasi umum yang nyaman, terjangkau, dan ramah lingkungan.

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, Banglor, Bregasmalang, Petanglong, Subosukowonosraten, Barlingmascakeb 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 Heribertus Slamet Widodo, Kepala Bidang Angkutan Jalan Dinas Perhubungan 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 yang akan dibahas dalam penelitian ini.

1.2 Perumusan Masalah

Mengacu pada penjelasan latar belakang tersebut, dapat dirumuskan permasalahan sebagai berikut:

1. Mengkaji faktor-faktor apa yang mendukung perluasan layanan BRT Trans Jateng koridor 1 Bawen-Tawang rute menjadi Salatiga-Tawang?

2. Mengkaji faktor-faktor apa yang tidak mendukung perluasan layanan BRT Trans Jateng koridor 1 Bawen-Tawang rute menjadi Salatiga-Tawang?
3. Bagaimana 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?

1.3 Batasan Masalah

Pembatasan permasalahan dalam penelitian ini diuraikan sebagai berikut:

1. Berkaitan dengan faktor-faktor yang mendukung perluasan layanan BRT Trans Jateng Koridor 1 Semarang-Bawen menjadi Semarang-Salatiga.
2. Berkaitan dengan faktor-faktor yang tidak mendukung perluasan layanan BRT Trans Jateng Koridor 1 Semarang-Bawen menjadi Semarang-Salatiga.
3. Wilayah penelitian ini meliputi Kota Semarang, Kabupaten Semarang dan Kota Salatiga, khususnya jalur transportasi utama lintas Bawen-Salatiga.
4. Analisis Delphi dan analisis SWOT digunakan dalam penelitian ini.

1.4 Tujuan Penelitian

Berangkat dari rumusan masalah di atas, maka tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Mendapatkan faktor-faktor yang mendukung perluasan layanan BRT Trans Jateng koridor 1 Bawen-Tawang rute menjadi Salatiga-Tawang.
2. Mendapatkan faktor-faktor yang tidak mendukung perluasan layanan BRT Trans Jateng koridor 1 Bawen-Tawang rute menjadi Salatiga-Tawang.
3. Mendapatkan 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.

1.5 Manfaat Penelitian

Harapannya, penelitian ini mampu memberikan sumbangan yang signifikan terhadap pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi serta penyelesaian permasalahan sosial.

1.5.1 Manfaat Teoritis

Dari segi teoritis, dampak positif dari penelitian ini adalah:

1. Bagi Pembaca, penelitian tentang perluasan layanan BRT Trans Jateng koridor 1 rute Bawen-Tawang menjadi Salatiga-Tawang dapat memberikan kontribusi terhadap pengembangan literatur akademik dalam bidang transportasi, perencanaan perkotaan, dan keberlanjutan. Studi tersebut dapat memperkaya pemahaman teoritis mengenai faktor-faktor yang mendukung dan tidak mendukung perluasan layanan BRT Trans Jateng serta strategi yang diperlukan dalam menyikapi perbedaan antara keduanya.
2. Bagi masyarakat, penelitian ini memberi dukungan masyarakat lebih memahami preferensi, kebutuhan dan perilaku pengguna angkutan umum dalam konteks BRT Trans Jateng. Hal ini dapat membantu pemerintah daerah dalam pengembangan strategi dan kebijakan yang lebih efektif untuk meningkatkan partisipasi masyarakat dalam penggunaan transportasi publik.

1.5.2 Manfaat Praktis

Manfaat praktis yang diharapkan dari penelitian ini adalah:

1. Penelitian ini dapat mendorong pengembangan konsep BRT yang lebih canggih dan inovatif. Hasil penelitian dapat memberikan wawasan tentang perbaikan desain rute, stasiun halte, sistem pembayaran, integrasi dengan moda transportasi lain, dan penggunaan teknologi yang lebih efisien.
2. Studi BRT Trans Jateng dapat memberikan informasi berharga bagi para pengambil kebijakan, termasuk pemerintah daerah, perencana transportasi, operator BRT dan pemangku kepentingan lainnya. Temuan penelitian dapat digunakan sebagai dasar untuk pengembangan kebijakan, perencanaan jaringan transportasi, alokasi anggaran, dan pengambilan keputusan strategis lainnya.
3. Penelitian tentang BRT Trans Jateng dapat menghasilkan analisis dampak sosial dan ekonomi yang mendalam. Hal ini termasuk evaluasi terhadap efisiensi operasional BRT, pengaruhnya terhadap mobilitas masyarakat, peningkatan aksesibilitas ke pusat-pusat kegiatan, serta dampak ekonomi di sektor transportasi dan sektor terkait lainnya.

1.6 Sistematika Penulisan Tesis

BAB I PENDAHULUAN

Bagian ini menyajikan gambaran keseluruhan masalah yang akan dibahas, mencakup beberapa subbab seperti: pengantar, rumusan permasalahan, pembatasan masalah, tujuan penelitian, keuntungan penelitian, dan struktur penulisan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI

Bagian ini menggambarkan dokumen-dokumen terkait dengan penelitian yang sedang dilaksanakan. Tinjauan pustaka memiliki tujuan untuk memberikan gambaran menyeluruh tentang penelitian yang sudah dilakukan sebelumnya, baik di tingkat lokal maupun internasional. Sementara itu, landasan teori berupaya memberikan dasar teoritis bagi penelitian yang tengah dilakukan.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Metodologi penelitian merujuk pada segmen penelitian yang terkait dengan teknik yang digunakan dalam pelaksanaan penelitian. Bagian ini mencakup kategori penelitian, teknik penelitian, kelompok populasi dan sampel, sumber data dan data yang terkumpul, metode pengumpulan serta analisis data, dan langkah-langkah penelitian.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Bagian ini mengungkapkan temuan dan analisis penelitian. Bagian hasil penelitian memberikan gambaran keseluruhan hasil penelitian, sementara bagian pembahasan berisi analisis dan interpretasi hasil penelitian.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Bab kesimpulan dan saran adalah bagian penelitian yang dikomposisikan oleh peneliti, dan materinya telah dijelaskan pada bab sebelumnya. Dalam bagian kesimpulan, hasil penelitian yang telah dilaksanakan akan disajikan secara singkat. Sementara pada bagian saran, akan diberikan rekomendasi yang dianggap penting oleh peneliti untuk pihak-pihak yang terlibat dalam penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

Memuat semua referensi yang tercantum dalam penelitian.

LAMPIRAN

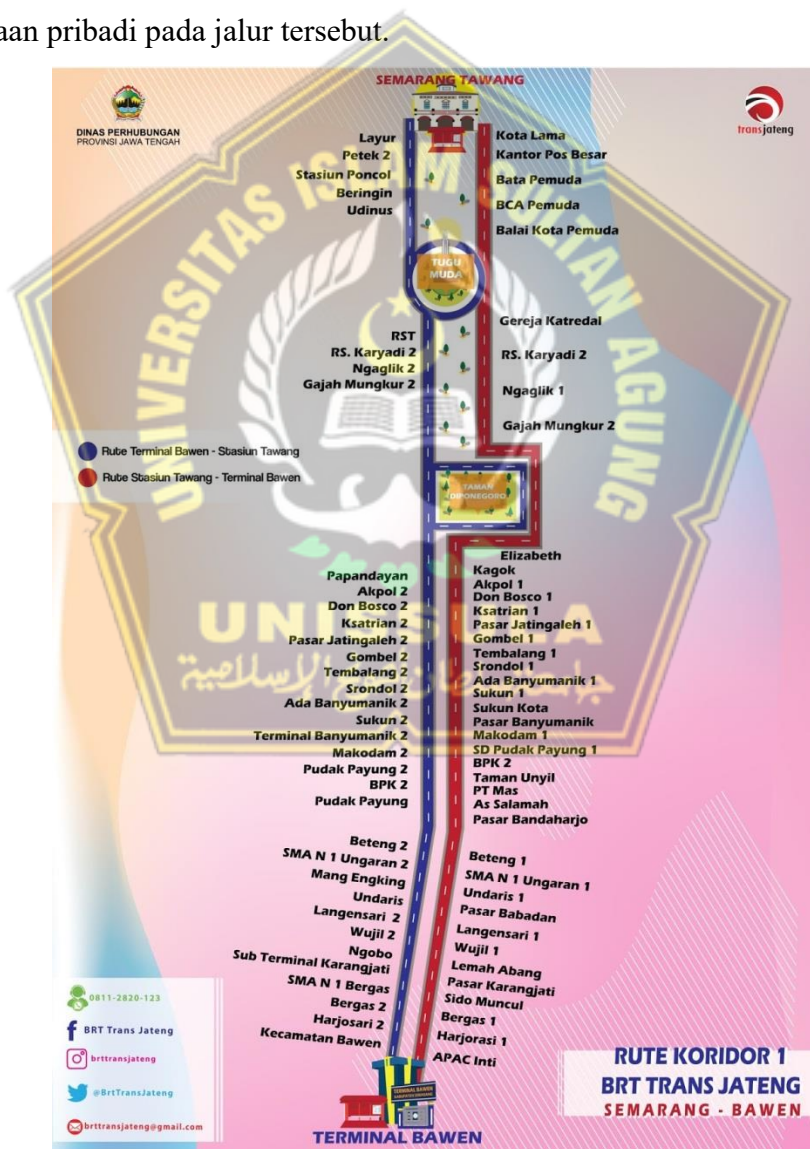
Memuat semua dokumen tambahan yang ditambahkan (dilampirkan).

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Gambaran Umum BRT Trans Jateng Koridor 1

Bus Rapid Transit (BRT) Trans Jateng koridor 1 rute Bawen-Tawang adalah layanan angkutan umum berupa bus *highdeck* yang beroperasi di jalan strategis jalur selatan Semarang-Bawen. Tujuan utama beroperasinya BRT Trans Jateng (Bawen-Tawang) adalah untuk mengurai kemacetan lalu lintas di kawasan strategis jalur selatan Semarang-Bawen dan mengurangi jumlah pengguna kendaraan pribadi pada jalur tersebut.



Gambar 2.1 BRT Trans Jateng Koridor 1 rute Semarang-Bawen (Sumber : Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah)

Rute Semarang Tawang-Terminal Bawen melalui 41 halte sedangkan rute sebaliknya Terminal Bawen-Semarang Tawang melalui 36 halte. Jadi jumlah halte yang terdapat pada Trans Jateng koridor 1 adalah 77 halte.

Tabel 2.1 Halte yang dilalui BRT Trans Jateng rute Tawang-Bawen

Rute Tawang - Bawen		Rute Bawen - Tawang	
No	Halte	No	Halte
1	Kota Lama	1	Kecamatan Bawen
2	Kantor Pos Besar	2	Harjosari
3	Bata Pemuda	3	Bergas
4	BCA Pemuda	4	SMAN 1 Bergas
5	Balai Kota Pemuda	5	Sub Terminal Karangjati
6	Gereja Katedral	6	Ngobo
7	RS. Kariadi	7	Wujil
8	Ngaglik	8	Langensari
9	Gajah Mungkur	9	UNDARIS
10	Elizabeth	10	Mang Engking
11	Kagok	11	SMAN 1 Ungaran
12	Akpol	12	Beteng
13	Don Bosko	13	Pudak Payung
14	Ksatrian	14	BPK
15	Pasar Jatingaleh	15	Pudak Payung 2
16	Gombel	16	Makodam
17	Tembalang	17	Terminal Banyumanik
18	Srondol	18	Sukun
19	ADA Banyumanik	19	ADA Banyumanik
20	Sukun	20	Srondol
21	Sukun Kota	21	Tembalang
22	Pasar Banyumanik	22	Gombel
23	Makodam	23	Pasar Jatingaleh
24	SD Pudak Payung	24	Ksatrian
25	BPK	25	Don Bosko
26	Taman Unyil	26	Akpol
27	PT MAS	27	Papandayan
28	As Salamah	28	Gajah Mungkur
29	Pasar Bandaharjo	29	Ngaglik
30	Beteng	30	RS. Kariadi
31	SMAN 1 Ungaran	31	RST
32	UNDARIS	32	Udinus
33	Pasar Babadan	33	Beringin
34	Langensari	34	Stasiun Poncol
35	Wujil	35	Petek
36	Lemah Abang	36	Layur
37	Pasar Kedungjati		
38	Sido Muncul		
39	Bergas		
40	Harjosari		
41	APAC inti		

(Sumber : Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah)

Rute Bawen-Tawang pada koridor 1 Trans Jateng memanfaatkan dua jenis halte, yakni halte permanen dan halte portabel. Ciri khas dari halte ini mencakup warna merah, kenyamanan (melindungi dari panas dan hujan), dinding transparan, pencahayaan memadai, dan lantai halte sejajar dengan lantai bus, sehingga ramah bagi penyandang disabilitas. Salah satunya adalah halte BRT terintegrasi di Stasiun Tawang yang berperan sebagai angkutan aglomerasi dan angkutan lanjutan, memperkuat koneksi antarkoridor aglomerasi, serta menjadikan stasiun kereta api sebagai titik akhir untuk moda kereta api dan titik awal untuk moda Jalan Raya. Setiap halte yang dibangun dilengkapi dengan informasi berupa nama halte dan papan petunjuk yang menampilkan informasi yang dikeluarkan oleh Trans Jateng, seperti pengumuman dan rute yang dilalui.



Gambar 2.2 Halte BRT Trans Jateng Bawen – Tawang
(Sumber : Tribunnews.com)

Jumlah kendaraan transportasi BRT Trans Jateng koridor 1 rute Bawen-Tawang yang masih beroperasi setiap hari mencapai 28 unit bus berukuran sedang. Bus ini memiliki kapasitas sekitar ±33 penumpang, terdiri dari 20 tempat duduk dan 13 tempat berdiri. Bus BRT Trans Jateng yang digunakan berwarna merah dan dilengkapi dengan maskot si Podang, logo Gayeng Jawa Tengah, logo Trans Jawa Tengah, serta informasi mengenai tempat-tempat wisata di Jawa Tengah. Jenis bus yang digunakan untuk rute Bawen-Tawang termasuk Mitsubishi Fuso FE 84 GBC, Touristo, dan New Coaster New Armada.



Gambar 2.3 Armada bus BRT Trans Jateng Bawen – Tawang
(Sumber : Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah)

2.2. Wilayah Aglomerasi Perkotaan di Provinsi Jawa Tengah

Terdapat beberapa ahli yang telah mengemukakan definisi dan pendapat mereka tentang aglomerasi perkotaan. Berikut adalah beberapa pendapat tersebut :

1. Soemarno (1978), mendefinisikan aglomerasi perkotaan sebagai kawasan yang terdiri dari beberapa kota atau permukiman dengan batas-batas yang tidak jelas, tetapi memiliki keterkaitan yang kuat secara ekonomi, sosial, dan budaya.
2. Bintarto (1978), menggambarkan aglomerasi perkotaan sebagai wilayah perkotaan yang terdiri dari satu kota pusat (*central city*) dan wilayah pinggiran (*suburbs*) yang berdekatan, serta saling berhubungan melalui arus penduduk, transportasi, dan kegiatan ekonomi.
3. Firmanzah (2008), menyatakan bahwa aglomerasi perkotaan adalah wilayah yang memiliki konsentrasi penduduk yang tinggi, beragam kegiatan ekonomi, dan hubungan fungsional yang kuat antara kota-kota di dalamnya, yang membentuk satu kesatuan perkotaan.

Pendapat dan definisi dari para ahli diatas menggambarkan bahwa aglomerasi perkotaan sebagai wilayah perkotaan yang terdiri dari beberapa kota atau permukiman yang saling terkait secara ekonomi, transportasi, sosial, dan budaya, serta memiliki hubungan fungsional yang kuat antara kota-kota di dalamnya.

Prinsip operasional Trans Jateng adalah memberikan pelayanan pada rute yang menghubungkan wilayah perkotaan aglomerasi di provinsi Jawa Tengah. Beberapa contoh wilayah aglomerasi perkotaan di provinsi Jawa Tengah meliputi:

1. Kedungsepur

Kedungsepur, yang merupakan kependekan dari Kendal-Demak-Ungaran-Semarang-Purwodadi, merujuk pada kawasan perkotaan yang terletak di bekas keresidenan Semarang. Kawasan ini melibatkan beberapa lokasi, termasuk Kendal, Demak, Ungaran (sebagai ibu kota Kabupaten Semarang), Kota Salatiga, dan Purwodadi (sebagai ibu kota Kabupaten Grobogan), dengan Kota Semarang sebagai pusatnya. Wilayah ini adalah salah satu kawasan perkotaan dengan kepadatan penduduk tertinggi dan merupakan yang keempat terbesar di Indonesia, setelah Jabodetabekpunjur, Gerbangkertosusila, dan Cekungan Bandung. Kedungsepur diakui sebagai salah satu kawasan strategis nasional yang diatur oleh Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Perencanaan Tata Guna Pertanahan.

2. Barlingmascakeb

Barlingmascakeb, yang merupakan singkatan dari Banjarnegara-Purbalingga-Banyumas-Cilacap-Kebumen, adalah suatu wilayah perkotaan di provinsi Jawa Tengah. Barlingmascakeb adalah hasil dari kolaborasi lima daerah di bagian barat daya Jawa Tengah, yang terdiri dari empat kabupaten yang menjadi bagian dari bekas keresidenan Banyumas, ditambah satu kabupaten dari bekas keresidenan Kedu. Kesepakatan kerjasama regional ini secara resmi terbentuk pada tanggal 28 Juni 2003.

3. Purwomanggung

Purwomanggung, atau yang dikenal juga sebagai Kedu Raya, adalah suatu wilayah perkotaan di provinsi Jawa Tengah. Nama Purwomanggung adalah singkatan dari Purworejo-Wonosobo-Magelang-Mungkid-Temanggung. Wilayah ini melibatkan bekas keresidenan Kedu, kecuali Kebumen.

4. Subosukawonosraten

Subosukawonosraten adalah wilayah yang mencakup Kota Surakarta, Kabupaten Boyolali, Sukoharjo, Karanganyar, Wonogiri, Sragen, dan Klaten. Kawasan ini merupakan bekas keresidenan Surakarta yang didirikan pada

masa penjajahan Belanda. Selain faktor kesamaan budaya dan kedekatan geografis, sejarah menjadi salah satu pendorong utama dalam pembentukan wilayah Subosukawonosraten.

5. Wanarakuti

Istilah "Wanarakuti" adalah singkatan dari Juwana-Jepara-Kudus-Pati, yang merujuk pada suatu wilayah di Provinsi Jawa Tengah yang melibatkan Kabupaten Jepara, Kabupaten Kudus, dan Kabupaten Pati. Kawasan ini diidentifikasi sebagai salah satu fokus pengembangan pantai di bagian timur Provinsi Jawa Tengah sesuai dengan ketentuan dalam Peraturan Daerah Provinsi Jawa Tengah Nomor 6 Tahun 2010.

6. Bregasmalang

Bregasmalang, yang merupakan singkatan dari Brebes-Tegal-Slawi-Pemalang, mencakup Kabupaten Brebes, Kota Tegal, Kabupaten Tegal, dan Kabupaten Pemalang. Bregasmalang merupakan suatu kawasan perkotaan di Indonesia yang terletak di bekas keresidenan Pekalongan, dengan Kota Tegal sebagai pusatnya. Wilayah metropolitan ini dilintasi oleh Jalur Pantura, Jalan Tol Kanci-Pejagan, Jalan Tol Pejagan-Pemalang, dan dilalui oleh jalur kereta api lokal. Kawasan ini juga masuk dalam program strategis pemerintah sebagai lokasi pengembangan industri baru.

7. Petanglong

Istilah "Petanglong" adalah singkatan dari Pekalongan-Batang-Kabupaten Pekalongan. Petanglong merupakan kawasan yang memiliki posisi strategis dalam aspek pertumbuhan ekonomi, dengan sektor utama yang meliputi pertanian, pariwisata, industri, dan perikanan. Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Jawa Tengah secara tegas menyatakan bahwa Kota Pekalongan adalah bagian integral dan simpul utama dari Wilayah Petanglong.

8. Banglor

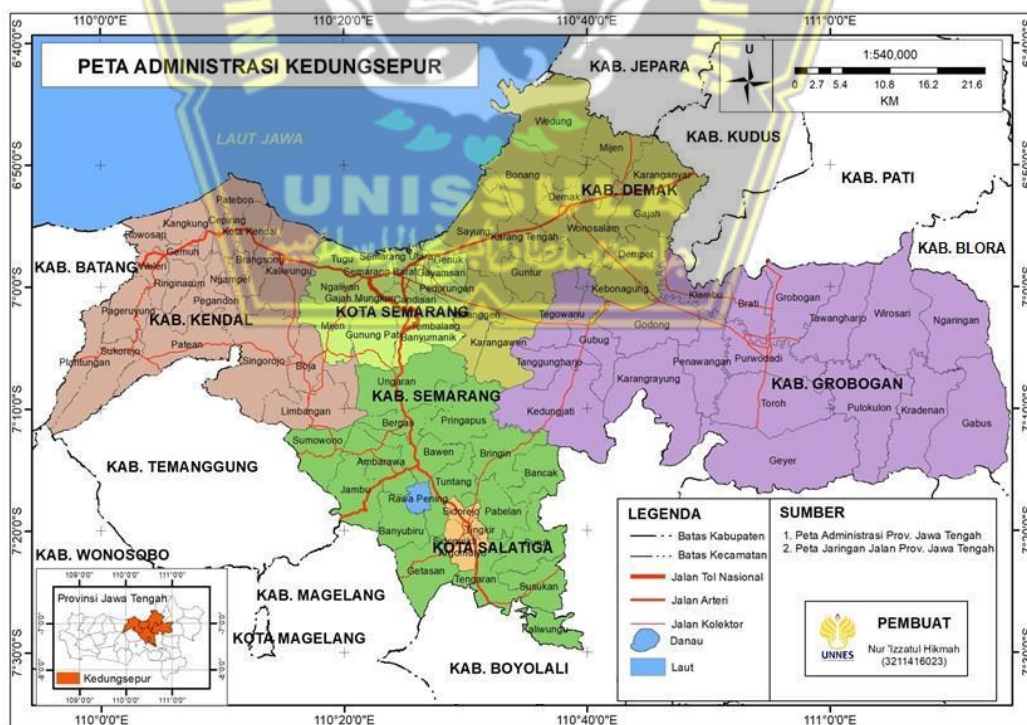
Istilah "Banglor" merupakan singkatan dari Rembang-Blora, mencakup wilayah Kabupaten Rembang dan Kabupaten Blora. Apabila digabungkan dengan Wanarakuti, kawasan ini disebut sebagai "Muria Raya," yang merupakan salah satu wilayah perkotaan di Provinsi Jawa Tengah.

2.3. Faktor-Faktor yang Mendukung Perluasan Layanan Bus Rapid Transit (BRT) Trans Jateng

Berikut ini adalah faktor-faktor yang mendukung perluasan layanan BRT Trans Jateng Koridor 1 rute Bawen-Tawang menjadi Salatiga-Tawang antara lain Kota Salatiga termasuk dalam aglomerasi kedungsepur, Kota Salatiga termasuk dalam kawasan strategis provinsi, Ketersediaan infrastruktur jalan yang memadai, Tingginya animo pengguna layanan Trans Jateng, dan Ketersediaan infrastruktur terminal yang memadai.

2.3.1 Kota Salatiga termasuk dalam Aglomerasi Kedungsepur

Kota Salatiga, sebuah kota kecil di Jawa Tengah yang terletak di tengah Kabupaten Semarang, memiliki posisi geografis antara 007.17 dan 007.17.23” lintang selatan serta antara 110.27.56.81” dan 110.32.4.64” bujur timur, dengan luas wilayah sekitar 5.678 hektar. Menurut Peraturan Daerah Kota Salatiga Nomor 4 Tahun 2011 mengenai Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Salatiga untuk periode 2010–2030, Pasal 14 menjelaskan bahwa sistem pusat pelayanan wilayah Kota Salatiga adalah bagian dari Kawasan Strategis Nasional Kedungsepur.



Gambar 2.4 Kota Salatiga termasuk dalam aglomerasi Kedungsepur (Sumber : Peta Administrasi Provinsi Jawa Tengah)

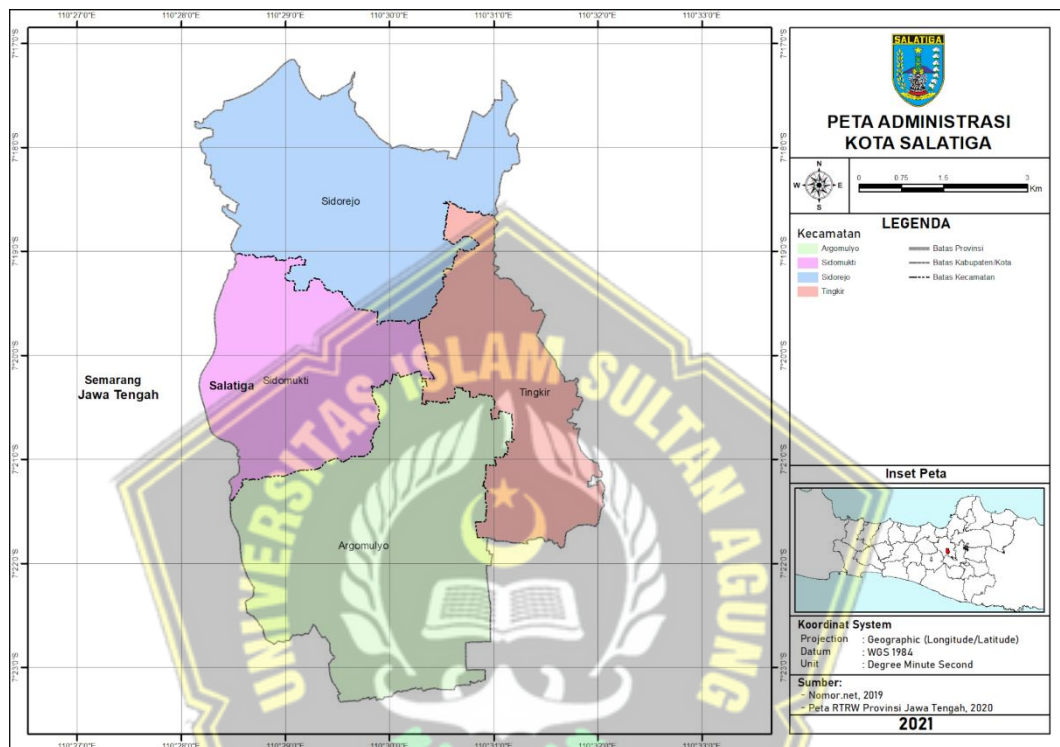
Kedungsepur adalah gabungan dari beberapa kota di eks-keresidenan Semarang, yakni Kendal, Demak, Ungaran, Salatiga, Semarang, Purwodadi dan merupakan salah satu aglomerasi perkotaan di Provinsi Jawa Tengah. Hal inilah yang menjadi dasar bahwa Kota Salatiga seharusnya berhak mendapatkan layanan Trans Jateng dikarenakan Kota Salatiga termasuk dalam wilayah aglomerasi Kedungsepur. Layanan Trans Jateng untuk Kota Salatiga dapat dilakukan melalui perluasan layanan BRT Trans Jateng Koridor 1 Bawen-Tawang menjadi Salatiga-Tawang.

2.3.2 Kota Salatiga termasuk dalam Kawasan Strategis Provinsi

Dari segi administratif, Kota Salatiga terdiri dari 4 kecamatan dan 22 kelurahan, dengan 200 Rukun Warga dan 1.081 Rukun Tetangga. Keempat kecamatan tersebut adalah Kecamatan Sidorejo yang mencakup 6 kelurahan, seperti Kelurahan Blotongan, Bugel, Sidorejo Lor, Salatiga, Kauman Kidul, dan Pulutan. Kecamatan Tingkir melibatkan 6 kelurahan, termasuk Kelurahan Kutowinangun Kidul, Kalibening, Gendongan, Sidorejo Kidul, Tingkir Lor, dan Tingkir Tengah. Kecamatan Argomulyo mencakup 6 kelurahan, antara lain Kelurahan Noborejo, Ledok, Tegalrejo, Cebongan, Randuacir, dan Kumpulrejo. Sementara itu, Kecamatan Sidomukti melibatkan 4 kelurahan, yaitu Kelurahan Kecandran, Dukuh, Kalicacing, dan Mangunsari. Dalam Peraturan Daerah Kota Salatiga Nomor 4 Tahun 2011 mengenai Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Salatiga periode 2010-2030, Pasal 61 dengan jelas menyebutkan bahwa Kota Salatiga dianggap sebagai bagian dari kawasan strategis nasional dan kawasan strategis Provinsi Jawa Tengah, dipandang dari perspektif pertumbuhan ekonomi.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor PM 15 tahun 2019 tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek bagian keempat tentang rencana umum jaringan trayek angkutan antarkota dalam provinsi pasal 14 ayat (1) huruf a menyebutkan bahwa asal dan tujuan setiap trayek antarkota dalam provinsi merupakan ibukota provinsi, kota, ibukota kabupaten, wilayah strategis provinsi, dan wilayah lainnya yang memiliki potensi bangkitan dan tarikan perjalanan angkutan antarkota dalam provinsi.

Oleh karena kota asal adalah Kota Semarang merupakan ibukota provinsi dan kota tujuan yaitu Kota Salatiga termasuk dalam wilayah strategis provinsi, maka sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan nomor PM 15 tahun 2019 pasal 14 ayat (1) huruf a, Kota Salatiga berhak mendapatkan layanan Trans Jateng melalui perluasan layanan BRT Trans Jateng Koridor 1 Bawen-Tawang menjadi Salatiga-Tawang.



Gambar 2.5 Peta Admistrasi Kota Salatiga
(Sumber : Peta RTRW Provinsi Jawa Tengah)

2.3.3 Ketersediaan infrastruktur jalan yang memadai

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor PM 15 tahun 2019 tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek bagian keempat tentang rencana umum jaringan trayek angkutan antarkota dalam provinsi pasal 14 ayat (1) huruf b menyebutkan bahwa jaringan jalan yang dilalui dapat merupakan jaringan jalan nasional, jaringan jalan provinsi, dan/atau jaringan jalan kabupaten/kota.

Berdasarkan data Badan Pusat Statistik Kota Salatiga tahun 2023, sepanjang 13,855 km jalan di Kota Salatiga atau 3,9% merupakan jalan nasional. Sisanya sepanjang 337,471 km atau 96,4% merupakan jalan kabupaten/kota.

Tabel 2.2 Panjang Jalan di Kota Salatiga menurut statusnya tahun 2023

Status Jalan	Panjang Jalan (Km)
Nasional	13.855
Propinsi	-
Kota	337.471
Jumlah	351.326
<i>Sumber: Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kota Salatiga</i>	

Sepanjang 287,992 km jalan di Kota Salatiga atau sekitar 85% pada tahun 2023 dalam kondisi baik, sepanjang 16,98 km atau 5% jalan dalam kondisi sedang, sepanjang 29,919 km atau 9% jalan dalam kondisi rusak ringan, dan hanya 1% jalan dalam kondisi rusak berat.

Tabel 2.3 Panjang jalan di Kota Salatiga menurut kondisinya tahun 2023

Kondisi Jalan	Panjang Jalan (Km)
Baik	287.992
Sedang	16.98
Rusak Ringan	29.919
Rusak Berat	2.58
Jumlah	337.471
<i>Sumber: Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kota Salatiga</i>	

Dari total panjang jalan di Kota Salatiga sepanjang 337,471 km, hampir semua permukaan jalan sudah diaspal yaitu sepanjang 306,553 km atau sekitar 91%, sedangkan permukaan jalan yang lain masih berupa tanah atau lainnya. Jalan yang sudah diaspal atau berlapis aspal memiliki manfaat yang signifikan dibandingkan dengan jalan tanah atau jalan dengan permukaan kasar lainnya, manfaat tersebut antara lain memberikan keamanan yang lebih baik untuk pengguna jalan, meningkatkan kenyamanan perjalanan, memungkinkan kendaraan untuk bergerak dengan kecepatan yang lebih tinggi dan lebih efisien, mengurangi waktu yang diperlukan untuk mencapai tujuan, mengurangi biaya perawatan jalan

dan memperpanjang umur jalan, meningkatkan aksesibilitas ke berbagai tempat, dan meningkatkan nilai properti di sekitarnya.

Tabel 2.4 Panjang jalan di Kota Salatiga menurut jenis permukaan tahun 2023

Jenis Permukaan	Panjang Jalan (Km)
Diaspal	306.553
Kerikil	-
Tanah	0.241
Lainnya	30.677
Jumlah	337.471
<i>Sumber: Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kota Salatiga</i>	

Hal ini menunjukkan bahwa ketersediaan infrastruktur transportasi berupa jalan di Kota Salatiga sangatlah memadai. Ketersediaan infrastruktur transportasi terutama jalan yang memadai adalah salah satu prasyarat penting untuk mendukung perluasan layanan transportasi yang berhasil.



Gambar 2.6 Kondisi jalan Kota Salatiga
(Sumber : Suaramerdeka.com)

2.3.4 Tingginya animo pengguna layanan Trans Jateng

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor PM 15 tahun 2019 tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek bagian keempat tentang rencana umum jaringan trayek angkutan antarkota dalam provinsi pasal 14 ayat (1) huruf c menyebutkan tentang perkiraan permintaan jasa penumpang angkutan antarkota dalam provinsi.

Berdasarkan dari data Balai Transportasi Jawa Tengah tentang capaian penumpang Trans Jateng, koridor 1 rute Bawen-Tawang adalah yang tertinggi dibandingkan dengan koridor lain. Hal ini ditunjukkan dengan besarnya jumlah penumpang Trans Jateng koridor 1 rute Bawen-Tawang yang terangkut sejak tahun 2017 hingga November 2021 adalah sebanyak 6.790.803 orang atau 57,8% dari total jumlah capaian semua koridor Trans Jateng yaitu sebanyak 11.793.957 orang.

Tabel 2.5 Capaian penumpang Trans Jateng

TAHUN	JUMLAH PENUMPANG						TOTAL
	Semarang-Bawen	Purwokerto-Purbalingga	Semarang-Kendal	Magelan-Purworejo	Solo-Sragen	Semarang-Grobogan	
2017	724.320						724.320
2018	1.886.694	351.896					2.238.590
2019	2.117.390	1.141.126	178.943				3.437.459
2020	1.054.091	613.804	592.411	106.124	55.442		2.421.872
2021 (sd November)	1.008.308	586.052	600.912	419.565	282.885	73.994	2.971.716
TOTAL	6.790.803	2.692.878	1.372.266	525.689	338.327	73.994	11.793.957

(Sumber : Balai Transportasi Jawa Tengah)

Jumlah pengguna layanan Trans Jateng koridor 1 rute Bawen-Tawang diperkirakan akan terus mengalami peningkatan dari tahun ke tahun meski pada tahun 2020 hingga 2021 mengalami penurunan dikarenakan Pandemi COVID-19. Apalagi bila rute diperluas menjadi Salatiga-Tawang, hal ini tentunya akan menambah permintaan akan layanan Trans Jateng koridor 1 semakin meningkat dikarenakan penumpang Trans Jateng tujuan Salatiga tidak perlu transit di Terminal Bawen sehingga menghemat tenaga dan biaya.



Gambar 2.7 Animo tinggi penumpang Trans Jateng
(Sumber : Suaramerdeka.com)

2.3.5 Ketersediaan infrastruktur terminal yang memadai

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor PM 15 tahun 2019 tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek bagian keempat tentang rencana umum jaringan trayek angkutan antarkota dalam provinsi pasal 14 ayat (1) huruf d menyebutkan bahwa terminal asal dan tujuan serta terminal persinggahan paling rendah terminal tipe B atau simpul transportasi lainnya berupa bandar udara, pelabuhan, stasiun kereta api.

Terminal Tingkir merupakan terminal penumpang Kelas A yang terletak di kota Salatiga. Terletak di Jalan Raya Kota Salatiga-Solo, tepatnya di Jl. Soekarno-Hatta Tingkir Tengah Kota Salatiga. Memiliki luas sekitar 10.329 m² dan luas bangunan sekitar 1.700 m². Terminal ini melayani Angkutan Kota Antar Provinsi (AKAP), Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP) serta beberapa angkutan perkotaan dan pedesaan.

Oleh karena Stasiun Semarang Tawang sebagai terminal asal merupakan simpul transportasi dan Terminal Tingkir di Kota Salatiga sebagai terminal tujuan termasuk dalam terminal penumpang bertipe A, maka sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan nomor PM 15 tahun 2019 pasal 14 ayat (1) huruf d, Kota

Salatiga berhak mendapatkan layanan Trans Jateng melalui perluasan layanan BRT Trans Jateng Koridor 1 Bawen-Tawang menjadi Salatiga-Tawang.



Gambar 2.8 Terminal Tinggkir Kota Salatiga
(Sumber : proporsijogja.com)

2.4. Faktor-Faktor yang Tidak Mendukung Perluasan Layanan Bus Rapid Transit (BRT) Trans Jateng

Faktor-faktor yang tidak mendukung perluasan layanan BRT Trans Jateng Koridor 1 rute Bawen-Tawang menjadi Salatiga-Tawang antara lain berhimpitan dengan trayek angkutan umum lainnya, belum adanya halte yang sesuai dengan mobil bus yang digunakan, kendala armada eksisting yang masih baru dan belum adanya angkutan pengumpan.

2.4.1 Berhimpitan dengan trayek angkutan umum lain

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor PM 15 tahun 2019 tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek pasal 61 menyebutkan bahwa pengembangan angkutan massal sebagaimana dimaksud dalam pasal 60 tidak berhimpitan dengan angkutan umum lainnya dan terintegrasi dengan angkutan pengumpan. Sedangkan pasal 60 menyebutkan bahwa: (1) Pengembangan angkutan massal dalam kawasan perkotaan aglomerasi yang melewati wilayah kabupaten/kota dalam 1 (satu)

provinsi untuk jangka panjang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Rencana Induk Jaringan Lalu lintas dan Angkutan Jalan Provinsi untuk perkotaan dalam wilayah provinsi. (2) Pengembangan angkutan massal dalam kawasan perkotaan aglomerasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) untuk jangka waktu 5 (lima) tahun merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Rencana Umum Jaringan Trayek Perkotaan untuk perkotaan dalam wilayah provinsi.

Menurut Peraturan Daerah(Perda) Kota Salatiga nomor 4 tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah(RTRW) Kota Salatiga tahun 2010-2030 pasal 22 ayat (3) huruf b tentang tentang Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) bahwa di Kota Salatiga terdapat trayek angkutan penumpang umum bus dan non bus jurusan Surakarta-Salatiga-Semarang PP, jurusan Salatiga-Bawen-Ungaran (non bus/micro bus) PP, jurusan Salatiga-Bawen-Ambarawa PP, jurusan Ampel-Semarang PP, jurusan Kopeng-Salatiga-Semarang PP, jurusan Semarang-Salatiga-Bringin PP, dan jurusan Semarang-Ambarawa-Banyubiru-Salatiga PP.



Gambar 2.9 Angkutan umum di Kota Salatiga
(Sumber : inewsjateng.com)

Dengan adanya trayek angkutan umum antar kota dalam provinsi di Kota Salatiga yang sudah berjalan, hal ini tentunya menjadi faktor yang tidak mendukung perluasan layanan BRT Trans Jateng Koridor 1 Bawen-Tawang menjadi Salatiga-Tawang, karena saling berimpitan dan dapat mengakibatkan timbulnya persaingan yang kurang sehat.

2.4.2 Belum adanya halte yang sesuai dengan mobil bus yang digunakan

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor PM 15 tahun 2019 tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek pasal 58 ayat (1) huruf b menyebutkan bahwa tahap implementasi awal angkutan massal berbasis jalan (*pre bus rapid transit*) paling sedikit didukung dengan halte yang sesuai dengan mobil bus yang digunakan.

Trans Jateng menggunakan tiga jenis halte, yaitu halte permanen, halte portabel, dan halte lantai bawah (*low entry*). Halte permanen adalah halte dengan bangunan tetap dan atap tertutup serta memiliki kapasitas yang lebih besar. Halte Portabel adalah halte dalam bentuk undakan kecil tempat penumpang menunggu bus dan tanpa petugas tiket. Halte ini berada di rute bus searah, dan tidak ada aktivitas transit. Halte lantai bawah atau "*low-entry bus stop*" adalah tempat pemberhentian bus yang dirancang untuk memudahkan akses penumpang, terutama mereka yang memiliki keterbatasan mobilitas, seperti kursi roda atau orang yang kesulitan naik ke dalam bus. Karakteristik utama dari halte lantai bawah adalah tingkat lantai yang hampir sejajar dengan pintu masuk bus, sehingga penumpang dapat naik atau turun dari bus dengan lebih mudah tanpa harus naik atau turun dari tinggi yang signifikan.



Gambar 2.10 Halte di Kota Salatiga
(Sumber : bisnisnews.id)

Belum adanya halte yang sesuai dengan mobil bus yang digunakan (Trans Jateng) sepanjang jalan Terminal Bawen-Terminal Tingkir di Kota Salatiga, hal ini menjadi salah satu faktor yang tidak mendukung perluasan layanan BRT Trans Jateng Koridor 1 Bawen-Tawang menjadi Salatiga-Tawang.

2.4.3 Kendala armada eksisting yang masih baru

Rencana pengembangan Trans Jateng, seperti yang diuraikan oleh Balai Transportasi Jawa Tengah di Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah, mencakup strategi yang disebut sebagai pola Scrapping. Pola ini melibatkan penggantian unit angkutan yang sudah ada dengan unit angkutan baru untuk rute yang dilayani oleh Trans Jateng, dengan perbandingan: 4 angkutan kota atau angkutan desa diganti dengan 1 bus Trans Jateng, 3 minibus atau mikrobis diganti dengan 1 bus Trans Jateng, 2 bus sedang diganti dengan 1 bus Trans Jateng, 1 bus besar diganti dengan 1 bus Trans Jateng.



Gambar 2.11 Armada angkutan Ungaran-Salatiga yang masih baru
(Sumber : detik.com)

Kendaraan yang di-scraping merupakan kendaraan yang masih aktif dan berumur kurang dari 25 tahun. Kendaraan yang telah di-scraping tidak akan beroperasi lagi. Menurut data Badan Pusat Statistik Kabupaten Semarang terdapat

61 kendaraan dengan kapasitas tempat duduk 13 - 16 melayani trayek rute Ungaran-Bawen-Salatiga Pulang-Pergi. Dari 61 kendaraan tersebut rata-rata berumur kurang dari 10 tahun. Hal inilah yang menjadi salah satu faktor yang tidak mendukung perluasan layanan BRT Trans Jateng Koridor 1 Bawen-Tawang menjadi Salatiga-Tawang dikarenakan kendaraan yang akan di-scraping merupakan kendaraan yang masih relatif baru.

2.4.4 Belum adanya angkutan pengumpan

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor PM 15 tahun 2019 tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek pasal 58 ayat (1) huruf d menyebutkan bahwa tahap implementasi awal angkutan massal berbasis jalan (*pre bus rapid transit*) paling sedikit didukung dengan angkutan pengumpan dengan menggunakan mobil bus kecil, mobil bus sedang, dan/atau mobil penumpang umum.

Angkutan pengumpan atau *feeder* adalah angkutan yang bertugas mengumpulkan penumpang dan secara khusus mendistribusikannya pada jalur angkutan tertentu. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia mengartikan angkutan pengumpan adalah pelayanan angkutan umum yang menggunakan kendaraan berkapasitas rendah di daerah dengan kepadatan rendah.



Gambar 2.12 Angkutan pengumpan
(Sumber : ppid.surakarta.go.id)

Tidak adanya angkutan pengumpan yang menggunakan minibus, bus menengah dan/atau bus umum terpadu di kota Salatiga hal ini menjadi salah satu faktor yang tidak mendukung perluasan layanan BRT Trans Jateng Koridor 1 Bawen-Tawang menjadi Salatiga-Tawang.

2.5. Standar Pelayanan Angkutan Umum

Standar Pelayanan Minimum (SPM), yang sering disebut sebagai pedoman terkait jenis dan standar pelayanan dasar, merupakan regulasi yang mengharuskan pemerintah untuk memberikan pelayanan minimal tertentu, dan setiap warga negara memiliki hak untuk mencapai tingkat pelayanan minimum tersebut. SPM dirancang sebagai instrumen yang memungkinkan pemerintah dan otoritas lokal untuk memastikan akses dan kualitas pelayanan dasar yang merata bagi masyarakat dalam rangka melaksanakan tugas pokok yang diberikan.

Persyaratan penyelenggaraan angkutan pengguna kendaraan umum bermotor pada trayek, yang dikenal sebagai Standar Pelayanan Minimal (SPM), mencakup jenis dan standar pelayanan yang layak diterima oleh setiap pengguna layanan angkutan. SPM ini mencakup aspek-aspek seperti keselamatan, keamanan, kenyamanan, pemerataan keterjangkauan, dan keteraturan.

Penerapan standar pelayanan minimal dalam angkutan umum sangat penting untuk memastikan bahwa hak-hak pengguna jasa angkutan umum, seperti keamanan, kenyamanan, dan keterjangkauan, dapat terpenuhi. Standar ini mencerminkan tingkat pelayanan yang mencapai keseimbangan antara kepentingan berbagai pihak terkait. Pelayanan publik pada dasarnya adalah pelayanan yang diberikan oleh pemerintah sebagai bentuk tanggung jawab kepada masyarakat.

Kualitas pelayanan angkutan umum dapat dianggap baik apabila sesuai dengan standar pelayanan yang telah ditetapkan oleh pemerintah. Evaluasi kinerja pelayanan angkutan umum, apakah baik atau tidak, dapat dilakukan dengan merujuk pada indikator standar pelayanan angkutan umum. Indikator ini dapat diambil dari standar yang diberlakukan oleh Bank Dunia atau standar yang telah ditetapkan oleh pemerintah, sebagaimana terlihat dalam Tabel 2.6 berikut:

Tabel 2.6 Indikator Standar Pelayanan Angkutan Umum

NO	Parameter	Standar
1	Waktu antara (<i>headway</i>)	10 – 20 menit*
2	Waktu Tunggu :	
	a. Rata-rata	5 – 10 menit**
	b. Maksimum	10 – 20 menit**
3	Faktor muatan (<i>Load factor</i>)	70%*
4	Jarak perjalanan	230 – 260 (km/kendaraan/hari)*
5	Kapasitas operasi	80% – 90%*
6	Waktu perjalanan	
	a. Rata-rata	1 – 1,5 jam**
	b. Maksimum	2 – 3 jam**
7	Kecepatan perjalanan	
	a. Daerah padat	10 – 12 km/jam**
	b. Daerah jalur khusus (<i>busway</i>)	15 – 18 km/jam**
	c. Daerah kurang padat	25 km/jam**

*World Bank

**Direktorat Jendral Perhubungan Darat

(Sumber : H.M.Nasution, 2003, Manajemen Transportasi)

Kinerja suatu sistem operasi transportasi dapat dinilai melalui dua indikator, yang pertama adalah indikator kuantitatif yang mencerminkan tingkat pelayanan, dan yang kedua adalah indikator kualitatif yang mencerminkan kualitas pelayanan. Beberapa faktor yang menjadi penilaian tingkat pelayanan angkutan umum meliputi:

1. Kapasitas.

Merupakan total penumpang yang biasanya dipindahkan dalam suatu periode waktu tertentu, kapasitas seringkali ditingkatkan dengan memperbesar dimensi, meningkatkan kecepatan perpindahan, dan merapatkan penumpang.

Meskipun demikian, ada batasan yang perlu diperhatikan, seperti keterbatasan ruang gerak yang tersedia, aspek keselamatan, dan tingkat kenyamanan.

2. Akseibilitas.

Dinyatakan dalam kemudahan orang dalam menggunakan moda transportasi tertentu dan dapat dipengaruhi oleh jarak atau waktu. Sistem transportasi harus mudah diakses dari berbagai lokasi dan kapan saja, sehingga mendorong masyarakat untuk menggunakannya dengan mudah.

Beberapa faktor yang menjadi tolok ukur kualitas pelayanan angkutan umum antara lain:

1. Keselamatan, transportasi erat kaitannya dengan kemungkinan kecelakaan dan pengendalian yang ketat.
2. Keandalan, kepuasan pengguna transportasi sangat dipengaruhi oleh faktor-faktor seperti ketetapan waktu dan jaminan sampai di tempat tujuan.
3. Fleksibilitas, adalah kemampuan untuk menyesuaikan diri dengan perubahan yang tidak terduga.
4. Kenyamanan, berkaitan dengan hal-hal seperti tata letak tempat duduk, sistem pengaturan udara, ketersediaan fasilitas khusus, waktu operasi, dan lain-lain.
5. Kecepatan, merupakan faktor penting dalam menentukan efisiensi sistem transportasi. Pengguna transportasi menginginkan kecepatan yang tinggi, namun hal tersebut dibatasi oleh faktor keselamatan.
6. Dampak, operasi lalu lintas dapat menimbulkan berbagai dampak, baik dampak lingkungan, sosial, maupun konsumsi energi.

2.6. Dampak Perluasan Layanan Transportasi terhadap Standar Pelayanan Minimal Angkutan Umum

Perluasan layanan transportasi angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek akan berdampak langsung terhadap Standar pelayanan minimal angkutan umum yaitu antara lain:

1. Headway mengalami penurunan,

Headway adalah waktu yang dibutuhkan antara dua kendaraan untuk melewati titik yang sama. Menurut pedoman Singapore LTA dan Hongkong MTR, headway yang ideal untuk jam sibuk adalah 3-5 menit, sedangkan untuk jam

sepi adalah 5-10 menit. Apabila layanan transportasi diperluas sedangkan jumlah angkutan umum tetap maka mengakibatkan nilai headway mengalami penurunan dikarenakan penambahan jarak tempuh.

2. Jumlah penumpang mengalami kenaikan,

Apabila layanan transportasi diperluas maka panjang rute atau jarak perjalanan yang ditempuh akan bertambah panjang. Hal ini mengakibatkan jumlah penumpang/angkutan/hari mengalami kenaikan. Naiknya jumlah penumpang akan menimbulkan naiknya kepadatan penumpang (*Load factor*). *Load factor* adalah ukuran tingkat keterisian angkutan umum. *Load factor* biasanya digunakan untuk mengukur seberapa efektifnya angkutan umum dalam memenuhi kebutuhan masyarakat. Nilai *load factor* minimal yang disarankan adalah 70%. Kenaikan jumlah penumpang juga berakibat pada turunnya nilai subsidi tiap penumpang sehingga tarif angkutan per penumpang diperkirakan akan mengalami kenaikan harga. Dilihat dari segi kenyamanan, bertambahnya jumlah penumpang dalam satu angkutan umum akan menimbulkan naiknya suhu udara dalam kabin, sehingga dapat mengurangi tingkat kenyamanan penumpang.

3. Biaya operasional kendaraan mengalami kenaikan.

Bertambahnya jarak perjalanan yang ditempuh akibat dari perluasan layanan transportasi akan menimbulkan bertambahnya biaya operasional kendaraan, salah satunya adalah naiknya konsumsi akan bahan bakar dikarenakan penambahan jarak tempuh.

2.7. Analisis Delphi

Marimin (2004) mendefinisikan metode Delphi sebagai cara pengambilan keputusan yang melibatkan kelompok pakar. Para pakar ini tidak berinteraksi langsung satu sama lain, dan identitas mereka dirahasiakan agar tidak saling mengenali. Tujuan dari pendekatan ini adalah untuk menghindari dominasi oleh satu pakar tertentu dan mengurangi kemungkinan adanya pandangan yang terpengaruh. Metode Delphi merupakan sebuah teknik penelitian yang berasal dari metode survei dan brainwriting. Dalam penerapannya, panel ahli diminta untuk memberikan tanggapan tertulis terhadap serangkaian pertanyaan dalam kuesioner.

Teknik Delphi pertama kali dikembangkan pada awal 1950-an dengan tujuan mengumpulkan pandangan dari sejumlah ahli. Fokus utama metode ini adalah mencapai konsensus yang paling akurat dari kelompok ahli yang terlibat. Berbagai bidang telah menerapkan metode ini, termasuk dalam analisis kebijakan publik, inovasi pendidikan, perencanaan program, dan perkiraan teknologi.

Metode Delphi adalah metode penelitian yang melibatkan tiga kelompok, yaitu pembuat keputusan, staf, dan responden. Pembuat keputusan bertanggung jawab atas hasil penelitian. Kelompok kerja, yang terdiri dari pembuat keputusan dan staf, bertanggung jawab untuk mengembangkan dan menganalisis kuesioner, mengevaluasi pengumpulan data, dan mengubah kuesioner jika diperlukan. Koordinator tim harus memiliki keterampilan dan pengetahuan yang diperlukan untuk memimpin tim, yaitu pengalaman dalam desain, pemahaman metode Delphi, dan pemahaman masalah area. Koordinator juga bertanggung jawab untuk mengendalikan staf pengetikan, mengirimkan kuesioner, membagi hasilnya, dan menjadwalkan pertemuan. Responden adalah orang yang ahli dalam masalah atau siapa saja yang bersedia menjawab kuisisioner.

2.7.1 Kelebihan dan Kelemahan Analisis Delphi

Dalam penggunaannya, metode analisis delphi mempunyai kelebihan dan kelemahan, kelebihan metode analisis delphi adalah :

1. Sistem komunikasi terstruktur untuk hasil yang jelas
Sifat sistematis metode analisis delphi dan umpan balik terkontrol yang dihasilkannya berarti kesimpulan akan selalu didapatkan, dan kelompok mencapai konsensus dengan cara yang sesuai dengan pertanyaan penelitian dengan tingkat akurasi yang tinggi.
2. Anonimitas untuk tanggapan yang tidak bias
Peserta delphi menawarkan tanggapan anonim selama proses grup. Mampu menjawab tanpa rasa takut sehingga mendorong tanggapan yang jujur.
3. Fleksibilitas dalam lokasi geografis
Metode delphi dapat digunakan secara global untuk mensurvei pendapat ahli di seluruh dunia. Hal ini memungkinkan akses ke beragam kelompok pakar

dengan keahlian di bidang tertentu dan lokasi yang lebih luas, menghilangkan batasan geografis yang dipaksakan oleh beberapa teknik penelitian lainnya.

4. Menghilangkan pengaruh individu yang dominan

Oleh karena metode delphi menggunakan tanggapan anonim, dan diskusi panjang dihindari, setiap suara memiliki bobot yang sama dalam studi delphi. Diskusi tatap muka yang digunakan dalam metode lain dapat berisiko membuat konsensus kelompok menjadi bias oleh pengaruh individu yang dominan terhadap dinamika kelompok selama diskusi. Pemanfaatan umpan balik terkontrol dan anonimitas menghilangkan hambatan ini.

5. Metode hemat waktu dan biaya untuk mendapatkan pendapat kelompok ahli

Menggunakan metode delphi secara online dapat menghindari biaya perekrutan, dan transportasi ketujuan yang ditetapkan sehingga menghemat biaya. Diskusi yang memakan waktu lama dihindari karena umpan balik terkontrol yang digunakan metode delphi, dan panel pakar tidak terikat pada waktu dan tanggal yang ditetapkan, meningkatkan fleksibilitas dan memperluas jangkauan pakar yang dapat diakses.

Sedangkan kelemahan dari metode analisis delphi adalah sebagai berikut :

1. Diskusi terbuka terbatas

Teknik Delphi menggunakan umpan balik terkontrol, artinya ide tidak didiskusikan secara terbuka oleh partisipan (penanggap kuesioner).

2. Membutuhkan komitmen jika diperlukan beberapa putaran

Metode Delphi mengharuskan peserta untuk terlibat dan menanggapi lebih dari satu putaran kuesioner, mencakup banyak pertanyaan yang serupa. Hal ini dapat menyebabkan masalah jika peserta berhenti merespons, sehingga berpengaruh terhadap kualitas hasil.

3. Interpretasi hasil studi sangat tergantung pada keahlian responden

Metode Delphi seringkali digunakan dengan tidak ada jawaban mutlak atas pertanyaan yang ada dan opini merupakan aset data paling berharga yang tersedia. Kualifikasi kelompok responden untuk menjawab pertanyaan survei yang ada sangat diutamakan.

2.8. Penelitian Terdahulu dan Keaslian Penelitian

Bab ini akan membahas penelitian sebelumnya yang telah dilaksanakan. Tujuan pembahasan ini adalah untuk membandingkan penelitian sebelumnya dengan penelitian yang akan dilakukan. Dengan melakukan perbandingan terhadap penelitian-penelitian sebelumnya, peneliti dapat mengidentifikasi perbedaan dan kekurangannya. Informasi mengenai perbedaan dan kekurangan tersebut kemudian dapat menjadi landasan pertimbangan untuk menyempurnakan penelitian yang sedang dilakukan.

Terdapat 15 penelitian dengan studi kasus BRT Trans Jateng koridor I aglomerasi Kedungsepur 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. Perbedaan utama terletak pada variabel yang menjadi fokus penelitian. Jena Fani Apurijau meneliti aspek kinerja Trans Jateng yang mencakup jumlah penumpang, load factor, kecepatan operasional, headway, sirkulasi waktu, kebutuhan armada, dan memberikan rekomendasi terkait pemisahan rute Trans Jateng. Sementara itu, Tio Yanuar Sebastian dan Yehezkiel Adna meneliti kinerja BRT Trans Jateng koridor Bawen-Semarang dengan memfokuskan pada efektivitas, kinerja operasional, dan kualitas pelayanannya.
- Penelitian yang dilakukan oleh Firda Yuli Anawati(2023), Rr. Citra Aristi Amelia, Edy Mulyantomo dan Sugeng Rianto(2020) dan Saoma Dinan(2019) juga memiliki kesamaan fokus penelitian yaitu tentang kualitas pelayanan, adapun perbedaannya terletak pada metode analisisnya dan objek penelitian.
- 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. Perbedaannya terletak pada variabel yang akan diteliti, Ferdiansyah Ahmad meneliti pengaruh dari sistem layanan, teknis operasional, dan prosedur pengoperasian terhadap *on time performance* pada BRT Trans Jateng Koridor I Rute

Tawang-Bawen sedangkan Tri Cahyu Irwan meneliti pengaruh dari kualitas layanan, kemacetan, dan kinerja pengemudi terhadap keterlambatan waktu kedatangan di Terminal BRT Trans Jawa Tengah Bawen-Stasiun Tawang.

- Penelitian yang lain memiliki fokus yang berbeda-beda, Manistri Dian(2018) meneliti tentang pengaruh lingkungan kerja, kompensasi, dan disiplin kerja terhadap kinerja pengemudi Bus Rapid Transit (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 Bus Rapid Transit (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) 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. Dengan demikian maka topik penelitian yang peneliti lakukan ini adalah asli dan baru.

Tabel 2.7 Posisi Penelitian

No	Peneliti	Judul Penelitian	Metode Penelitian	Objek Penelitian	Hasil Penelitian
1	Jena Fani Apurijau (2018)	<i>Analisis Kinerja Bus Rapid Trans Jateng (Studi Kasus Koridor I Semarang-Bawen)</i>	Kuantitatif Deskriptif	Kinerja Trans Jateng meliputi jumlah penumpang, load factor, kecepatan operasional, headway, sirkulasi waktu, kebutuhan armada, dan rekomendasi pemisahan rute	Jumlah penumpang bus rapid transit (BRT) rute Stasiun Tawang-Terminal Bawen dan Terminal Bawen-Stasiun Tawang tertinggi pada hari Senin dan Jumat, masing-masing sebesar 286 dan 298 penumpang. Jumlah penumpang terendah pada hari Minggu, masing-masing sebesar 225 dan 200 penumpang. Tingkat keterisian tertinggi rute Stasiun Tawang-Terminal Bawen dan Terminal Bawen-Stasiun Tawang terjadi pada hari Senin dan Jumat, masing-masing sebesar 56,10% dan 42,63%. Tingkat keterisian terendah pada kedua rute tersebut terjadi pada hari Minggu, masing-masing sebesar 40,04% dan 32,51%. Kecepatan rata-rata tertinggi rute Stasiun Tawang-Terminal Bawen dan Terminal Bawen-Stasiun Tawang terjadi pada hari Jumat dan Minggu, masing-masing sebesar 24,77 km/jam dan 24,67 km/jam. Kecepatan rata-rata terendah pada kedua rute tersebut terjadi pada hari Senin dan Jumat, masing-masing sebesar 23,35 km/jam dan 24,12 km/jam. Waktu antara kedatangan dua kendaraan BRT rute Stasiun Tawang-Terminal Bawen dan Terminal Bawen-Stasiun Tawang paling lama terjadi pada hari Minggu dan Jumat, masing-masing sebesar 12 menit. Waktu sirkulasi tertinggi rute Stasiun Tawang-Terminal Bawen dan Terminal Bawen-Stasiun Tawang terjadi pada hari Senin, masing-masing sebesar 198 menit. Kinerja sirkulasi BRT Trans

					<p>Jateng masih belum optimal. Berdasarkan hasil analisis, kebutuhan armada BRT Trans Jateng pada hari Senin, Jumat, dan Minggu adalah sama, yaitu 8 unit bus per siklus dan 10 unit bus per jam sibuk. Hal ini menunjukkan bahwa kinerja operasional BRT Trans Jateng rute eksisting masih kurang baik. Pemisahan rute BRT Trans Jateng terbukti dapat meningkatkan kinerja operasional BRT Trans Jateng. Hal ini terlihat dari hasil perbandingan kinerja operasional BRT Trans Jateng rute eksisting dan rute pemisahan, yang menunjukkan bahwa kinerja operasional BRT Trans Jateng rute pemisahan lebih baik.</p>
2	Dias Fajar Priyanto (2018)	<p><i>Analisis Respon Masyarakat terhadap Kebijakan Aglomerasi Transportasi Massal Bus Rapid Transit (BRT) di Kabupaten Semarang</i></p>	<p>Deskriptif Presentase</p>	<p>Respon masyarakat di Kabupaten Semarang</p>	<p>Berdasarkan hasil survei, sebagian besar masyarakat di Kabupaten Semarang (55%) menilai bahwa angkutan umum angkot/bus tidak mempercepat waktu tempuh. Sebaliknya, sebesar 94% masyarakat di Kabupaten Semarang sangat minat dan sangat membutuhkan transportasi massal berbasis Bus Rapid Transit (BRT). Hal ini karena masyarakat membutuhkan transportasi yang murah tarifnya, aman dan nyaman (88%). Hasil survei juga menunjukkan bahwa masyarakat lebih memilih transportasi massal BRT dibandingkan dengan menggunakan kendaraan pribadi (54%). Namun, sebagian besar masyarakat di Kabupaten Semarang (52%) belum mengetahui rute BRT yang akan dilalui dari Semarang (Tawang)–Kabupaten Semarang (Bawen). Oleh karena itu, pemerintah Jawa Tengah disarankan untuk melaksanakan transportasi massal Bus Rapid Transit</p>

					(BRT) yang terhubung dengan Kota Semarang yang bertrayek di Kabupaten Semarang (Bawen)–Kota Semarang (Tawang). Pemerintah juga disarankan untuk mengevaluasi letak shelter yang memakan hak pengguna jalan kaki.
3	Manistri Dian (2018)	<i>Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Kinerja Pengemudi Bus Rapid Transit (BRT) Trans Jateng Jurusan Bawen-Tawang</i>	Deskriptif analisis dan Kuantitatif Analisis	Lingkungan kerja, kompensasi, disiplin kerja, dan kinerja pengemudi	Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa variabel lingkungan kerja, kompensasi, dan disiplin kerja memiliki pengaruh parsial dan simultan terhadap kinerja pengemudi BRT Trans Jateng di departemen Bawen-Tawang. Hasil analisis regresi linier berganda diperoleh persamaan $Y = -0,435 + 0,374X_1 + 0,510X_2 + 0,154X_3 + \mu$. Dari persamaan regresi dapat dilihat bahwa variabel yang paling dominan mempengaruhi kinerja pengemudi adalah variabel kompensasi dengan koefisien regresi 0,510. Dengan uji R ² (R Square), hasilnya adalah 0,707 atau 70,7% yang berarti bahwa kinerja pengemudi BRT Trans Jateng di Bawen-Tawang dipengaruhi oleh variabel lingkungan kerja, kompensasi dan disiplin kerja, sebesar 70,7% dan faktor lain yang mempengaruhi kinerja pengemudi BRT Trans Jateng jurusan Bawen-Tawang adalah 29,3%.
4	Imas Ulin Nikmah (2019)	<i>Kajian Permasalahan Komunikasi dan Kerjasama Pemerintah Daerah: Analisis Kerugian BRT Trans Semarang Koridor 2</i>	Kualitatif Deskriptif	Aspek komunikasi dan kerjasama antar pemerintah daerah	Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa komunikasi antara pemerintah daerah dalam Perjanjian Kerjasama (PKS) BRT Trans Jateng tidak membahas dampak atau kerugian yang mungkin timbul akibat kerjasama tersebut. Selain itu, kerjasama tersebut hanya mencakup pengelolaan sarana dan prasarana BRT, yaitu pemanfaatan shelter bersama-sama.

		<i>Setelah Pengoperasian BRT Trans Jateng Koridor 1</i>			
5	Saoma Dinan (2019)	<i>Analisis Pengaruh Kualitas Pelayanan, Harga Dan Citra Perusahaan Terhadap Loyalitas Penumpang Bus Rapid Transit Trans Jateng Koridor Tawang-Bawen Semarang</i>	Regresi linear ganda, tes kuesioner dan tes asumsi klasik (multikolinearitas, autokorelasi, heteroskedastisitas, normalitas).	Kualitas layanan, harga, dan citra perusahaan	Hasil analisis dengan alat statistik program SPSS V.20 diperoleh persamaan regresi linier berganda $Y = 0,576 + 0,239 X1 + 0,448 X2 + 0,239 X3 + \mu$. Hal ini menunjukkan bahwa, berdasarkan data empiris (hasil pengisian kuesioner) dan hasil persamaan regresi linier berganda menunjukkan bahwa variabel Kualitas Layanan (X1) memiliki nilai $t_{hitung} 2,705 > t_{tabel} 1,984$ maka, H_0 ditolak dan H_a diterima. Variabel Harga (X2) memiliki nilai $t_{hitung} 3,191 > t_{tabel} 1,984$ maka, H_0 ditolak dan H_a diterima. Variabel Citra Perusahaan (X3) memiliki nilai $t_{hitung} 2,534 > t_{tabel} 1,984$ maka, H_0 ditolak dan H_a diterima. Dengan demikian hasil penelitian menunjukkan adanya pengaruh positif antara Kualitas Layanan, Harga, dan Citra Perusahaan terhadap Loyalitas Penumpang.
6	Fasichin Zaenal (2019)	<i>Analisis Pelayanan, Harga dan Kenyamanan terhadap Keputusan Penumpang dalam Menggunakan BRT Trans Jateng Trayek Stasiun Tawang-Terminal Bawen</i>	Metode sampling insidental	Pelayanan, harga, fasilitas, keamanan dan kepuasan pelanggan	Berdasarkan analisis yang diperoleh persamaan regresi sebagai berikut: $Y = 0,576 + 0,239 X1 + 0,448 X2 + 0,239 X3 + \mu$ Dari variabel tersebut dapat diketahui bahwa hal terpenting dari variabel tersebut adalah harga dengan angka regresi 0,399 dan untuk uji R2 (adjusted R square) diperoleh angka 0,606 atau 60,6%, yang berarti kepuasan pelanggan berasal dari pelayanan, harga, fasilitas, dan perlindungan hukum. Hal-hal lain yang juga

					penting 494% adalah keamanan, kualitas layanan, kenyamanan dan lain-lain.
7	Basyier Gemaning Insan, Okto Risdianto Manullang dan Adhi Setyanto (2020)	<i>Analisis Implikasi Pengoperasian Trans Jateng Terhadap Biaya Transportasi Bekerja Buruh Industri (Studi Kasus: Koridor I Kedungsepur)</i>	Kuantitatif Deskriptif	Biaya transportasi para pekerja industri	Hasil penelitian menunjukkan bahwa buruh industri di area terurban metropolitan Semarang rata-rata menempuh perjalanan sejauh 44-54 kilometer setiap hari. Intervensi pemerintah dalam pembangunan Trans Jateng koridor I telah memberikan subsidi yang mampu mengurangi biaya perjalanan buruh industri dari Rp306.081,10-367.297,32 menjadi Rp142.796,03-171.355,24 setiap bulannya. Hasil penelitian ini memberikan kontribusi penting terhadap studi transportasi perkotaan, yaitu menunjukkan peran kebijakan sektor transportasi dalam mendorong naturalisasi biaya perjalanan.
8	Denny Apriliyani dan FH Mardiansyah (2020)	<i>Potensi Pengembangan Kawasan Transit Oriented Development (TOD) pada Lintasan BRT Trans Jateng Koridor Ungaran-Bawen</i>	Metode kuantitatif dengan teknik analisis interpretasi citra dan analisis kebutuhan ruang.	Besaran potensi yang dimiliki kawasan transit BRT Trans Jateng Koridor Ungaran-Bawen	Berikut adalah beberapa kawasan transit yang memiliki potensi lebih sebagai kawasan TOD, yaitu kawasan transit 1, 3, 4, 5, 6, dan 8. Kawasan transit tersebut memiliki luas ketersediaan lahan kosong yang dapat dimanfaatkan di atas 100.000 meter persegi, yang dapat menampung lebih banyak penduduk. Strategi pengembangan yang digunakan pada kawasan transit tersebut adalah infill site dan kombinasi antara infill site dan new growth area. Hal ini dikarenakan lahan yang akan dikembangkan adalah lahan kosong. Lahan kosong tersebut akan dimanfaatkan untuk pembangunan hunian dan sarana publik tambahan sebagai

					pengembangan kawasan TOD. Pengembangan kawasan TOD tersebut dilakukan dengan tiga konsep penyediaan, yaitu terintegrasi, kelompok, dan berdiri sendiri.
9	Rr. Citra Aristi Amelia, Edy Mulyantomo dan Sugeng Rianto (2020)	<i>Persepsi Pengguna Jasa Trans Jateng Terhadap Kualitas Pelayanan Angkutan Aglomerasi Perkotaan Trans Jateng (Studi Kasus Trans Jateng Koridor I Semarang (Tawang) - Bawen)</i>	Metode Kualitatif	Persepsi, tanggapan pengguna jasa dan kualitas pelayanan	Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa persepsi pengguna terhadap layanan Trans Jateng sudah baik dan sesuai dengan harapan pengguna. Pengguna berharap layanan Trans Jateng selama ini dinilai cukup baik untuk tetap dipertahankan. Namun, para pengguna jasa mengatakan beberapa awak kapal tidak memberikan pelayanan prima kepada pengguna sehingga tidak memenuhi harapan manajemen dalam menjalankan tugasnya dengan baik dalam melayani pengguna jasa Trans Jateng. Hal ini menunjukkan adanya pesan yang tidak jelas yang menjadi salah satu faktor penyebab terjadinya kesenjangan antara spesifikasi kualitas layanan dengan penyampaian/delivery layanan kepada pengguna (gap 3), terutama dalam hal bukti fisik dan jaminan.
10	Tio Yanuar Sebastian dan Yehezkiel Adna (2021)	<i>Evaluasi Kinerja Bus Trans Jateng Koridor Bawen-Semarang</i>	Kuantitatif Deskriptif	Efektivitas, kinerja operasional dan kualitas pelayanan	Hasil penelitian menunjukkan bahwa kinerja Bus Trans Jateng Bawen Semarang adalah efektif. Hal ini dapat dilihat dari komposisi penumpang, yaitu penumpang umum sebesar 75,53%, pelajar sebesar 15,44%, dan buruh sebesar 9,03%. Komposisi penumpang umum yang lebih besar daripada pelajar dan buruh menunjukkan bahwa Bus Trans Jateng Bawen Semarang telah memenuhi fungsinya sebagai sarana transportasi umum. Selain itu, kinerja operasional Bus Trans Jateng Bawen Semarang juga efektif, yaitu sebesar 95%. Angka ini lebih tinggi daripada target

					penumpang yang telah ditetapkan. Namun, masih terdapat beberapa aspek pelayanan yang perlu ditingkatkan. Hal ini dapat dilihat dari hasil survei yang menunjukkan bahwa terdapat beberapa masalah yang sangat penting, namun kualitas pelayanannya masih belum baik.
11	Ferdiansyah Ahmad (2022)	<i>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)</i>	Deskriptif analisis dan Kuantitatif Analisis	Sistem layanan, teknis operasional, prosedur pengoperasian dan on time performance	Hasil pengujian hipotesis t-test menunjukkan bahwa Sistem Layanan, Teknis Operasional, dan Prosedur Operasional memiliki pengaruh positif dan signifikan secara parsial terhadap Kinerja Tepat Waktu. Berdasarkan hasil penelitian, diketahui bahwa model penelitian dari persamaan regresi linier berganda menghasilkan persamaan: $Y = 0,714 + 0,319X_1 + 0,355X_2 + 0,241X_3 + \mu$ Dari persamaan tersebut menunjukkan bahwa variabel Sistem Layanan (X_1) memiliki (t hitung $2,622 > t$ tabel $1,667$), variabel Teknis Operasional (X_2) memiliki (t hitung $3,110 > t$ tabel $1,667$), dan variabel Prosedur Operasional (X_3) memiliki (t hitung $2,156 > t$ tabel $1,667$). Adapun nilai Adjusted $R^2 = 0,577$. Hal ini berarti bahwa $57,7\%$ dari variasi variabel dependen (Y), yaitu Kinerja Tepat Waktu dijelaskan oleh variabel independen, yaitu Sistem Layanan (X_1), Teknis Operasional (X_2), dan Prosedur Operasional (X_3). Sisa $100\% - 57,7\% = 42,3\%$, dipengaruhi oleh variabel lain di luar penelitian.
12	Tri Cahyu Irwan (2023)	<i>Analisis Faktor Keterlambatan Waktu Kedatangan BRT Trans</i>	Metode sampling insidental	Kualitas layanan, kemacetan, kinerja	Berdasarkan analisis, diperoleh persamaan regresi sebagai berikut: $Y = 0,740 + 0,351 X_1 + 0,442 X_2 + 0,128 X_3 + \mu$. Dari persamaan regresi, dapat dilihat bahwa variabel yang paling

		<i>Jateng pada Setiap Shelter Rute Terminal Bawen-Stasiun Tawang</i>		pengemudi dan keterlambatan waktu kedatangan	dominan mempengaruhi keterlambatan waktu kedatangan adalah kemacetan dengan koefisien regresi 0,442 dan uji R ² (Adjusted R Square) menunjukkan hasil 0,567 atau 56,7%, yang berarti keterlambatan waktu kedatangan dipengaruhi oleh variabel kualitas layanan, kemacetan, dan kinerja pengemudi. Artinya 56,7% dan faktor lain yang mempengaruhi keterlambatan waktu kedatangan adalah 43,3% seperti operasional, teknis, cuaca dan lain-lain.
13	Juanita, Suwarno, Muhamad Iqbal Sarifudin dan Titus Hari Setiawan (2023)	<i>Potential Development of Trans Central Java Bus Rapid Transit (BRT) Corridor 1 Towards Sustainable Mobility</i>	Metode Kualitatif Deskriptif	Perkembangan koridor BRT berdasarkan penggunaan lahan terintegrasi transit di sepanjang koridor	Koridor BRT 1 di Jawa Tengah dapat diidentifikasi untuk pengembangan angkutan berbasis bus. Pertama, layanan BRT telah menghubungkan populasi yang tinggi hingga sangat tinggi. Kedua, shelter BRT memiliki akses yang baik ke pusat perbelanjaan, pusat kuliner, dan wisata buatan dalam radius 200 m dan 400 m. Ketiga, shelter BRT juga terhubung dengan moda transportasi umum lainnya. Namun, hasil penelitian kami menemukan bahwa shelter BRT belum terhubung dengan fasilitas pejalan kaki. Berdasarkan ketiga kriteria tersebut, Koridor BRT 1 di Jawa Tengah layak dikembangkan sebagai layanan angkutan umum yang berkelanjutan. Namun, studi lebih lanjut diperlukan untuk menghubungkan shelter BRT dengan fasilitas pejalan kaki, untuk menciptakan mobilitas yang bersih dan berkelanjutan.
14	Firda Yuli Anawati (2023)	<i>Analisis Kualitas Pelayanan dengan Metode Servqual dan</i>	Metode Servqual dan TRIZ	Kualitas pelayanan	Hasil pengolahan metode Servqual, terdapat 25 variabel yang memiliki nilai negatif. Nilai variabel negatif terbesar adalah ketepatan jam operasional BRT (V10) dengan hasil -0.93 dan

		<p><i>TRIZ (Studi Kasus: Bus Rapid Transit Trans Jateng Koridor I Stasiun Tawang - Terminal Bawen)</i></p>			<p>nilai variabel terkecil adalah tersedia tempat sampah di halte maupun didalam BRT (V8) dengan hasil -0,17. Berdasarkan hasil analisis TRIZ didapatkan 16 inventive principles yang digunakan untuk mengatasi gap permasalahan yang ada yaitu nomor 1,3,8,10,19,21,22,23,24,28,29,35,36,37,38,40 karena muncul lebih dari satu kali. Dengan frekuensi tertinggi nomor 10 “Preliminary Action (Persiapan)” dan nomor 28 “Mechanic Substitution (Penggantian Sistem atau Teknik)”. Usulan perbaikan prinsip nomor 10 yaitu sebaiknya petugas kebersihan harus mengatur waktu untuk membersihkan sebelum membuka pelayanan dan mengatur proses pembersihan saat tidak banyak pelanggan. Selain itu sebaiknya pihak perusahaan mengadakan pelatihan bagi para petugas dan menambah informasi ke media sosial agar pelanggan tidak kebingungan jika terjadi peralihan jalur ataupun libur. Usulan prinsip nomor 28 “Mechanic Substitution (Penggantian Sistem atau Teknik)” yaitu perlu mengubah sistem pembayaran yang semulanya membayar didalam BRT diganti pada saat di halte saja untuk memudahkan petugas dalam melakukan pelayanan.</p>
15	<p>Arsyad Hadi Pramono (2023)</p>	<p><i>Penentuan Tipologi Halte BRT Trans Jateng Koridor I di Kabupaten</i></p>	<p>Analisis buffering dan analisis cluster.</p>	<p>Tipologi halte BRT Trans Jateng Koridor I di Kabupaten</p>	<p>Dari hasil analisis diketahui 3 tipologi TOD, yaitu 16 halte sebagai TOD kota, 8 halte sebagai TOD sub kota, dan 5 halte sebagai TOD lingkungan.</p>

		<i>Semarang Berdasarkan Konsep Transit Oriented Development</i>		Semarang	
16	Desi Wulan Nugraheni (2023)	<i>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)</i>	metode kualitatif deskriptif dan analisis Delphi	Faktor-faktor yang mendukung dan tidak mendukung perluasan layanan BRT Trans Jateng	<p>Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat 24 faktor yang mendukung perluasan layanan BRT Trans Jateng 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 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 adalah strategi pertumbuhan stabil (<i>Stable growth Strategy</i>), strategi ini terletak di kuadran I antara peluang eksternal dan kekuatan internal (<i>Strength-Opportunities (SO)</i>)</p>

2.9. Hipotesis

Faktor-faktor yang diduga mendukung perluasan layanan BRT Trans Jateng koridor 1 rute Bawen-Tawang menjadi Salatiga-Tawang adalah :

1. Kota Salatiga termasuk dalam aglomerasi kedungsepur, berdasarkan Peraturan Daerah Kota Salatiga nomor 4 tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Salatiga tahun 2010 – 2030 pasal 14.
2. Kota Salatiga termasuk dalam kawasan strategis provinsi, berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor PM 15 tahun 2019 tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek pasal 14 ayat (1) huruf a.
3. Ketersediaan infrastruktur jalan yang memadai, berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor PM 15 tahun 2019 tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek pasal 14 ayat (1) huruf b.
4. Tingginya animo pengguna layanan Trans Jateng, berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor PM 15 tahun 2019 tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek pasal 14 ayat (1) huruf c.
5. Ketersediaan infrastruktur terminal yang memadai, berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor PM 15 tahun 2019 tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek pasal 14 ayat (1) huruf d.

Faktor-faktor yang diduga tidak mendukung perluasan layanan BRT Jateng koridor 1 rute Bawen-Tawang menjadi Salatiga-Tawang adalah :

1. Berhimpitan dengan angkutan umum lainnya, berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor PM 15 tahun 2019 tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek pasal 61.
2. Belum adanya halte yang sesuai dengan mobil bus yang digunakan, berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor PM 15 tahun 2019 tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek pasal 58 ayat (1) huruf b.

3. Kendala armada eksisting yang masih baru, berdasarkan strategi pengembangan Trans Jateng Balai Transportasi Jawa Tengah pada Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah.
4. Belum adanya angkutan pengumpan, berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor PM 15 tahun 2019 tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek pasal 58 ayat (1) huruf d.



BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Pendekatan Metodologi

Menurut Sukandarrumidi (2012), metode penelitian merupakan pendekatan utama yang digunakan oleh peneliti untuk mencapai tujuan dan memberikan jawaban terhadap permasalahan yang dihadapi. Darmadi (2013) menyatakan bahwa metode penelitian berfungsi sebagai instrumen ilmiah untuk mengumpulkan data dengan tujuan tertentu yang bermanfaat. Metode ilmiah mengacu pada kegiatan penelitian yang bersifat rasional, empiris, dan sistematis. Arikunto (2019) juga menyatakan bahwa metode penelitian adalah sarana utama yang dipilih oleh peneliti untuk mencapai tujuan dan menjawab permasalahan yang dihadapi. Menurut Sugiyono (2010), metode penelitian didefinisikan sebagai pendekatan ilmiah yang digunakan untuk mengumpulkan data atau informasi dengan tujuan dan manfaat tertentu. Empat kata kunci penting yang perlu diperhatikan dalam konteks ini adalah metode ilmiah, data, tujuan, dan kegunaan. Metode ilmiah merujuk pada kegiatan yang didasarkan pada pendekatan rasional, empiris, dan sistematis. Pendekatan rasional mencerminkan logika dalam pelaksanaan penelitian, sesuai dengan batas pemahaman manusia. Pendekatan empiris mengindikasikan bahwa metode yang digunakan dapat diamati melalui indera manusia, memungkinkan orang lain untuk melihat dan memahami langkah-langkah yang diambil. Sistematis mengartikan bahwa proses penelitian melibatkan langkah-langkah logis tertentu. Seluruh proses penelitian, termasuk pemilihan metode yang tepat, pengumpulan dan analisis data, serta penarikan kesimpulan, dijelaskan secara rinci dalam bab ini.

Tergantung pada cara pengolahan, analisis data, dan cara pengambilan kesimpulan, metode penelitian dapat dibagi menjadi jenis atau tipe yang melibatkan metode kuantitatif, kualitatif, dan campuran (kuantitatif-kualitatif). Sugiyono (2005) mendefinisikan metode penelitian kualitatif sebagai suatu pendekatan yang digunakan untuk mengeksplorasi keadaan benda-benda alam, di mana peneliti berperan sebagai instrumen utama. Berbeda dengan penelitian kuantitatif, penelitian kualitatif dimulai dengan data, memanfaatkan teori yang

sudah ada sebagai dasar penjelasan, dan mengakhiri proses dengan perumusan teori. Moleong (2005) menyatakan bahwa penelitian kualitatif bertujuan untuk memahami fenomena-fenomena yang dialami oleh subjek penelitian, seperti tingkah laku, persepsi, motivasi, dan tindakan secara menyeluruh, dengan mempertimbangkan model atau konteks yang spesifik dan memanfaatkan berbagai metode alami yang beragam.

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah jenis penelitian kualitatif, prosedur dimulai dari pembentukan faktor-faktor yang mendukung dan tidak mendukung perluasan layanan Bus Rapid Transit (BRT) Trans Jateng rute Bawen-Tawang menjadi Salatiga-Tawang, kemudian menentukan variabel-variabel yang perlu diteliti yang menjadi dasar pembuktian dilapangan serta ketentuan yang mendukung lainnya seperti pengajuan pertanyaan dalam bentuk kuesioner analisis Delphi yang diberikan kepada para stakeholder yang dianggap ahli dan berada dalam ruang lingkup penelitian.

3.2 Sumber dan Jenis Data

Menurut O'brie Marakas (2011), data adalah hasil fakta atau observasi mentah, biasanya mengenai fenomena fisik atau transaksi bisnis. Menurut Suharsimi Arikunto (2010), sumber data dalam penelitian adalah subjek yang darinya data dapat diperoleh. Ada dua jenis data: data primer dan data sekunder, dan meskipun diperoleh dengan cara yang berbeda, keduanya sangat berguna dalam mendukung penelitian.

3.2.1 Data Primer

Menurut Danang Sunyoto (2013), data primer adalah data asli yang dikumpulkan oleh peneliti sendiri untuk menjawab suatu pertanyaan penelitian tertentu. Data primer adalah data yang diperoleh dengan mengunjungi langsung lokasi dan mengkonfirmasi keadaan sebenarnya. Data primer dapat diperoleh melalui wawancara, kuesioner, dan observasi lapangan. Sampel yang dikumpulkan merupakan sampel yang berpengetahuan dan dapat diandalkan untuk mendukung penelitian.

3.2.2 Data Sekunder

Dalam pandangan Sanusi (2012), data sekunder merujuk pada informasi yang telah ada dan dikumpulkan oleh pihak lain selain organisasi yang sedang diinvestigasi. Data sekunder ini diperoleh dari literatur yang berkaitan dengan penelitian. Tinjauan teoritis dapat berupa teori dan konsep yang mendukung penelitian, sedangkan pengumpulan data instansi dilakukan untuk mencari data infrastruktur, pelayanan transportasi, rencana pembangunan wilayah kota Salatiga, dan kebijakan pemerintah yang berkaitan dengan wilayah penelitian. Data resmi diperoleh dari Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah, Dinas Perhubungan Kota Salatiga, Badan Pusat Statistik Jawa Tengah, Badan Pusat Statistik Kota Salatiga, dan lain-lain.

3.3 Teknik Pengumpulan Data

Fase penelitian yang sangat krusial adalah tahap pengumpulan data. Pengumpulan data merujuk pada proses perolehan informasi dengan tujuan penelitian. Oleh karena itu, keberhasilan penelitian sangat tergantung pada efektivitas pengumpulan data. Riduwan (2010) mengemukakan bahwa metode pengumpulan data adalah teknik atau pendekatan yang dapat digunakan oleh peneliti untuk menghimpun data. Sementara menurut Djaman Satori dan Aan Komariah (2011), teknik pengumpulan data dalam konteks penelitian ilmiah diartikan sebagai suatu proses yang terorganisir secara sistematis untuk menghimpun data yang diperlukan. Definisi ini dengan jelas menunjukkan bahwa pilihan teknik pengumpulan data sangat terkait dengan permasalahan penelitian yang sedang diinvestigasi. Perumusan permasalahan memberikan arah dan memengaruhi penentuan teknik pengumpulan data. Dalam kerangka penelitian ini, teknik pengumpulan data dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Observasi

Menurut Supriyati (2011), observasi diartikan sebagai metode pengumpulan data penelitian yang bersifat naturalistik dan dilakukan dalam konteks suasana alamiah, di mana peneliti yang terlibat berinteraksi secara spontan. Sugiyono (2009) menjelaskan bahwa observasi merupakan teknik pengumpulan data yang memiliki karakteristik unik dibandingkan dengan metode lainnya.

Observasi tidak hanya terfokus pada manusia, tetapi juga mencakup pengamatan terhadap unsur alam lainnya. Teknik ini melibatkan studi dan pemantauan langsung terhadap indikator-indikator yang terkait dengan infrastruktur sarana dan prasarana transportasi di Kota Salatiga, dengan tujuan untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang mendukung maupun yang tidak mendukung.

2. Kuesioner dan wawancara

Bahri (2018) menyatakan bahwa kuesioner merupakan teknik pengumpulan data yang melibatkan penyampaian sejumlah pertanyaan atau jawaban tertulis kepada responden. Joko Subagyo (2011) mengartikan wawancara sebagai kegiatan yang dilakukan untuk menghimpun informasi secara langsung dengan cara mengajukan pertanyaan kepada responden. Wawancara dapat dijelaskan sebagai pertemuan tatap muka antara pewawancara dan responden, yang dilaksanakan secara lisan. Pendekatan ini dimanfaatkan untuk menggali informasi dan pandangan dari pihak terkait mengenai faktor-faktor yang mendukung dan tidak mendukung perluasan layanan Bus Rapid Transit (BRT) Trans Jateng, khususnya pada koridor I rute Bawen-Tawang yang direncanakan menjadi Salatiga-Tawang. Informasi yang diperoleh melalui wawancara diharapkan dapat menjadi dasar referensi dalam proses pengambilan keputusan.

3. Dokumentasi

Menurut Sudaryono (2018), tujuan dari dokumentasi adalah untuk mendapatkan data langsung dari lokasi penelitian, seperti buku, dokumen, dan data penelitian yang relevan. Dokumentasi merupakan metode pengumpulan data yang melibatkan proses pencatatan dan pengumpulan informasi yang diidentifikasi dari dokumen-dokumen yang terkait dengan isu yang sedang diselidiki oleh peneliti.

4. Studi Pustaka

Nazir (2013) menjelaskan bahwa studi pustaka adalah suatu metode pengumpulan data yang digunakan untuk melakukan penelitian menyeluruh terhadap buku-buku, dokumen, catatan, dan laporan yang terkait dengan isu yang sedang diteliti. Teknik ini bertujuan untuk menghimpun fakta dan opini

tertulis dengan meneliti berbagai publikasi yang relevan dengan permasalahan penelitian. Data yang diperoleh dari studi pustaka merupakan informasi yang ditemukan dalam literatur yang dibahas oleh ahli yang memiliki keahlian di bidangnya masing-masing. Dalam pelaksanaan tinjauan pustaka ini, penulis berupaya mengumpulkan data dari berbagai referensi.

3.4 Tahapan Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan dengan mengikuti langkah-langkah yang sistematis dan terstruktur untuk memudahkan pelaksanaannya. Langkah-langkah tersebut adalah sebagai berikut:

3.4.1 Tahap Persiapan

Pada tahap persiapan penelitian ini, akan dilakukan beberapa langkah berikut:

1. Pemilihan lokasi penelitian dilakukan dengan menetapkan wilayah penelitian, yaitu Kota Semarang, Kabupaten Semarang dan Kota Salatiga.
2. Mengajukan permohonan izin penelitian dan survei data kepada pihak terkait.
3. Menentukan data sekunder dan literatur yang diperlukan dalam penelitian, yaitu: Kota Salatiga dalam angka, RTRW Kota Salatiga, Jumlah penduduk dan jumlah kendaraan bermotor di Provinsi Jawa Tengah, Data yang berkaitan dengan BRT Trans Jateng di Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah.
4. Menentukan data primer, yaitu data yang dikumpulkan langsung dari responden atau objek penelitian. Data primer dapat diperoleh melalui kuesioner atau wawancara.
5. Observasi dilakukan untuk memeriksa kesesuaian antara data sekunder dan data yang diperoleh dari observasi lapangan.

3.4.2 Tahap Kompilasi Data

Kompilasi data adalah proses pengorganisasian data yang telah dikumpulkan ke dalam kelompok-kelompok berdasarkan karakteristiknya. Data yang telah dikelompokkan akan digunakan untuk analisis penelitian dan ditampilkan dalam bentuk:

1. Tabulasi, yaitu penyajian data dalam bentuk tabel dengan memberikan kode tertentu sesuai dengan analisis yang dibutuhkan.
2. Diagramatik, yaitu penyajian data dalam bentuk visual, seperti grafik dan diagram.
3. Peta, digunakan untuk menunjukkan lokasi penelitian secara geografis.
4. Analisis data hasil wawancara dan kuisioner, yang meliputi penjelasan tentang data yang dikumpulkan dari narasumber dan responden.
5. Dokumentasi, hasil observasi langsung lokasi penelitian dapat berupa rekaman suara, foto, atau video yang diambil selama kegiatan penelitian.

3.4.3 Bahan dan Alat Penelitian

Bahan dan alat yang digunakan selama proses pengumpulan data dalam penelitian ini antara lain:

1. Kamera, digunakan untuk mendokumentasikan gambar data hasil pengamatan.
2. Alat tulis, digunakan untuk mencatat data yang diperoleh.
3. Petunjuk waktu, digunakan untuk mengetahui waktu pengambilan data.
4. Komputer atau laptop, digunakan untuk mengolah dan menganalisa data.

3.4.4 Tahap Analisis

Dalam penelitian ini, digunakan metode deskriptif kualitatif. Menurut definisi dari Sugiyono (2010), metode kualitatif juga disebut sebagai metode penelitian alamiah karena pengumpulan dan analisis data lebih bersifat kualitatif dan penelitian dilakukan dalam konteks alamiah. Dengan kata lain, meskipun penelitian kualitatif mungkin tidak dimulai dengan permasalahan atau tujuan yang spesifik, tetapi tetap dapat langsung menyelami inti topik atau bidangnya. Deskripsi kualitatif bertujuan untuk menjelaskan hasil analisis yang diperoleh dari data alamiah tersebut.

Tahap analisis penelitian ini adalah:

1. Mengidentifikasi faktor-faktor yang mendukung dan tidak mendukung perluasan layanan BRT Trans Jateng Koridor 1 rute Bawen-Tawang menjadi Salatiga-Tawang berdasarkan data-data kondisi eksisting yang didapat di Kota Salatiga dan sepanjang jalan dari Bawen hingga Salatiga. Kemudian hasil dari

analisis tersebut dijelaskan kembali secara deskriptif dengan tujuan memberikan gambaran bagaimana faktor-faktor yang mendukung dan tidak mendukung perluasan layanan BRT Trans Jateng Koridor 1 rute Bawen-Tawang menjadi Salatiga-Tawang di Kota Salatiga berdasarkan kondisi yang ada.

2. Melakukan kegiatan pengambilan sampel dengan menggunakan kuesioner Metode Analisa Delphi yang disebarakan ke berbagai responden terkait penelitian ini, kemudian kuesioner yang telah disebarakan ke berbagai responden menjadi input bagi analisis Delphi, diolah untuk mendapatkan nilai yang menggambarkan faktor-faktor yang mendukung dan tidak mendukung perluasan layanan BRT Trans Jateng Koridor 1 rute Bawen-Tawang menjadi Salatiga-Tawang dan kemudian dijelaskan kembali secara deskriptif.
3. Teridentifikasinya faktor-faktor yang mendukung dan tidak mendukung perluasan layanan BRT Trans Jateng Koridor 1 rute Bawen-Tawang menjadi Salatiga-Tawang.

3.5 Teknik Sampling

Dalam penelitian ini, digunakan teknik *purposive sampling* dalam pengambilan sampel. Pandangan Ridwan (2008), *purposive sampling* adalah metode pengambilan sampel yang dipilih oleh peneliti dengan pertimbangan tertentu, yang disesuaikan dengan tujuan penelitian tersebut.

Obyek *purposive sampling* adalah orang-orang yang memiliki keahlian dan pemahaman yang mendalam tentang permasalahan yang diteliti yaitu faktor-faktor yang mendukung dan tidak mendukung perluasan layanan BRT Trans Jateng Koridor 1 rute Bawen-Tawang menjadi Salatiga-Tawang, 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.

3.6 Analisis Keputusan

Menurut Permadi (1992), pengambil keputusan pada umumnya selalu dihadapkan pada penyelesaian permasalahan pengambilan keputusan. Saat

mengambil suatu keputusan, terjadi proses di otak manusia yang menentukan kualitas keputusan tersebut. Ketika suatu keputusan sederhana memilih warna pakaian, orang dapat dengan mudah mengambil keputusan. Namun, ketika keputusan yang diambil bersifat kompleks dan melibatkan risiko yang signifikan, pengambilan keputusan seringkali memerlukan alat berupa analisis ilmiah, logis, terstruktur, atau koheren.

Tujuan utama dari penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang mendukung dan tidak mendukung perluasan layanan BRT 1 Koridor Trans Jateng jalur Bawen-Tawang hingga Salatiga-Tawang yang jawabannya dapat diperoleh dari para pemangku kepentingan atau orang-orang yang mempunyai kapasitas dan pemahaman mengenai isu-isu yang terlibat. Dalam hal ini yang dimaksud adalah lima unsur dalam beberapa bidang yaitu akademik, birokrasi, praktisi, wirausaha, dan kemasyarakatan. Mengingat adanya 5 faktor tersebut di beberapa bidang, mau tidak mau akan menghasilkan jawaban yang berbeda-beda tergantung keahliannya masing-masing. Hal ini kemudian dapat menimbulkan kompleksitas dalam pengambilan keputusan.

Dari alasan diatas, maka salah satu cabang analisa keputusan yang sesuai dengan masalah tersebut adalah *Consensus* (Kesepakatan). Konsensus merupakan teknik pengambil keputusan yang paling *reliabel* dari sebuah grup ahli. Dan metode Analisis Delphi menawarkan teknik pemecahan untuk masalah yang kompleks berdasarkan Konsensus.

3.7 Analisis Delphi

3.7.1 Prinsip Dasar Analisis Delphi

Prinsip dasar Analisis Delphi menurut Maassen dan Vught (1984) secara umum adalah :

1. Anonimitas : Para ahli yang memberikan pendapat tidak saling mengenal (*confidentiality*)
2. Iterasi: Penilaian dari para ahli dikumpulkan dan dikomunikasikan kembali dalam dua putaran atau lebih, sehingga memungkinkan terjadinya proses pembelajaran dan perubahan terhadap penilaian awal.

3. Umpan Balik Terkendali: Evaluasi dikomunikasikan dalam bentuk ringkasan tanggapan terhadap survei.
4. Tanggapan statistik: Ringkasan tanggapan setiap orang. Disajikan dalam bentuk distribusi frekuensi yang merupakan ukuran tendensi sentral.
5. Konsensus ahli: kesepakatan pendapat mengenai kasus tersebut (hasil akhir).

3.7.2 Langkah-langkah dalam Analisis Delphi

Jumlah iterasi kuesioner Delphi berkisar antara 3 sampai 5 kali, tergantung tingkat kelengkapan dan banyaknya informasi yang ditambahkan selama penggunaan. Dalam kebanyakan kasus, survei terlebih dahulu meminta responden menjawab pertanyaan dalam bentuk ringkasan. Setiap survei berikutnya didasarkan pada tanggapan dari survei sebelumnya. Proses berhenti ketika tampaknya kesepakatan telah dicapai antara para peserta atau ketika informasi yang dipertukarkan sudah cukup.

Prosedur metode Delphi adalah sebagai berikut :

1. Identifikasi Topik Penelitian

Langkah pertama dalam analisis Delphi adalah mengidentifikasi topik penelitian atau masalah yang akan dianalisis. Topik ini harus jelas dan berhubungan dengan masalah atau pertanyaan penelitian. Penelitian ini membahas faktor-faktor yang mendukung dan tidak mendukung perluasan layanan Bus Rapid Transit (BRT) Trans Jateng, studi kasus Koridor 1 rute Bawen-Tawang menjadi Salatiga-Tawang.

2. Pemilihan Panel Ahli

Kelompok panel ahli atau pakar yang dipilih berdasarkan pengetahuan dan pengalaman yang relevan dengan topik penelitian. Panel ini terdiri dari beberapa orang yang independen, dan bersedia berpartisipasi dalam proses Delphi.

3. Merancang Kuesioner Awal

Membuat kuesioner atau daftar pertanyaan yang relevan dengan topik penelitian. Kuesioner awal ini akan digunakan untuk meminta pandangan awal dari panel ahli, serta mencari parameter berupa variabel-variabel penelitian. Pertanyaan harus dirancang dengan baik dan jelas.

4. Distribusi Kuesioner

Kuesioner awal didistribusikan kepada anggota panel ahli melalui wawancara. Mereka diminta untuk memberikan jawaban atau perkiraan mereka terhadap pertanyaan yang diajukan dalam kuesioner.

5. Pengumpulan Tanggapan

Setelah panel ahli mengisi kuesioner awal, kemudian tanggapan mereka dikumpulkan. Analisis awal dilakukan untuk mengidentifikasi tren atau pola yang mungkin muncul.

6. Pengiriman Hasil Analisis Awal

Pengiriman hasil analisis awal kepada anggota panel. Hal ini dapat berupa ringkasan, pandangan dan perkiraan yang telah diberikan oleh panel.

7. Iterasi dan Diskusi

Panel ahli diminta untuk mempertimbangkan hasil analisis awal dan, jika diperlukan, mengubah atau menyesuaikan pandangan mereka dalam iterasi berikutnya. Diskusi panel mungkin diperlukan untuk mencapai pemahaman yang lebih baik.

8. Distribusi Kuesioner Berikutnya

Membuat kuesioner iteratif berdasarkan hasil diskusi dan pandangan yang telah diubah oleh panel. Kuesioner berikutnya dapat berisi pertanyaan tambahan atau revisi dari pertanyaan sebelumnya.

9. Pengulangan Proses

Langkah 7 dan 8 diulang sejumlah kali yang diperlukan hingga konsensus atau kesepakatan ditemukan di antara panel ahli. Proses ini mungkin melibatkan beberapa iterasi.

10. Penyusunan Laporan Akhir

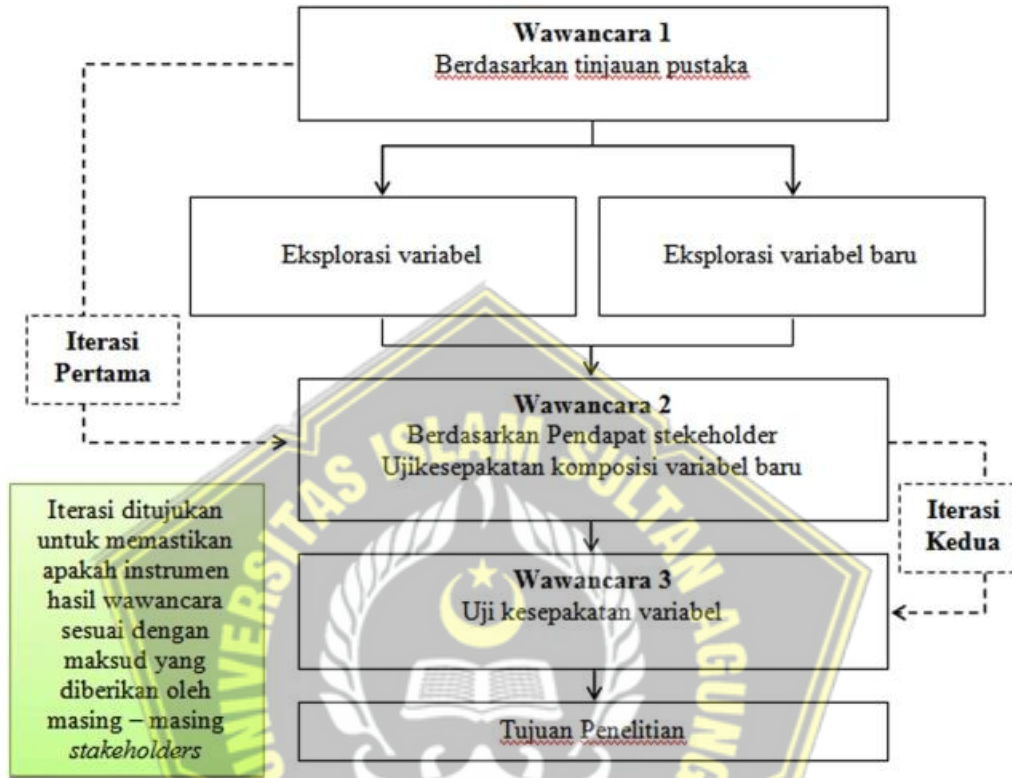
Setelah mencapai kesepakatan atau konsensus, dilakukan penyusunan laporan akhir yang mencerminkan temuan dari analisis Delphi. Laporan ini harus mencakup ringkasan pandangan, perkiraan, dan hasil konsensus panel ahli.

11. Validasi Hasil

Validasi hasil analisis Delphi bertujuan untuk memastikan bahwa kesimpulan yang dihasilkan dapat diandalkan dan berguna untuk menginformasikan kebijakan atau pengambilan keputusan.

3.7.3 Pola Alur dalam Analisis Delphi

Menentukan suatu tujuan dalam penelitian dengan menggunakan analisis Delphi terdapat proses sebelum menentukan sebuah konsensus (kesepakatan para ahli), proses tersebut dapat dilihat pada Gambar 3.1.



Gambar 3.1 Pola Alur dalam Analisis Delphi

3.8 Uji Reliabilitas

Ghozali (2018) menyatakan bahwa reliabilitas merupakan suatu instrumen untuk menilai suatu kuesioner yang pada dasarnya mencerminkan indikator dari suatu variabel atau konstruk. Kuesioner dianggap dapat diandalkan atau dapat dipercaya jika respon individu terhadap pernyataan tersebut tetap konsisten atau stabil dari satu waktu ke waktu lainnya. Pengujian reliabilitas dilakukan untuk mengevaluasi konsistensi pengukuran kuesioner saat digunakan secara berulang. Jawaban dari responden dianggap dapat diandalkan jika setiap pertanyaan dijawab dengan konsisten dan tidak bersifat acak.

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan metode Cronbach's alpha untuk menguji reliabilitas pada alat ukur seperti kompleksitas tugas, tekanan kepatuhan,

pengetahuan auditor, dan pertimbangan audit. Menurut kriteria keputusan yang diusulkan oleh Ghozali (2018), jika nilai koefisien Cronbach's alpha lebih dari 0,70, maka pertanyaan dianggap reliabel, dan konstruk atau variabel dianggap reliabel. Sebaliknya, jika nilai koefisien Cronbach's alpha kurang dari 0,70, maka pertanyaan dianggap tidak reliabel. Perhitungan reliabilitas menggunakan rumus Cronbach alpha dilakukan dengan menggunakan program Microsoft Excel. Jika diwujudkan dalam bentuk tabel, formatnya akan terlihat seperti berikut:

Tabel 3.1 Tingkat Reliabilitas

Koefisien Reliabilitas	Kriteria
> 0,9	Sangat Reliabel
0,7 – 0,9	Reliabel
0,4 – 0,7	Cukup Reliabel
0,2 – 0,4	Kurang Reliabel
< 0,2	Tidak Reliabel

3.9 Uji Validitas

Azwar (1986) mendefinisikan validitas dari kata validity yang menggambarkan seberapa akurat dan sesuai suatu alat ukur dalam melakukan fungsi pengukurannya. Menurut Zulfanef, Cooper, dan Schindler (2006), validitas merupakan suatu ukuran yang menunjukkan bahwa variabel yang diukur sesungguhnya merepresentasikan variabel yang ingin diteliti oleh peneliti. Pandangan Sugiharto dan Sitinjak (2006) menyatakan bahwa validitas terkait dengan variabel yang mengukur esensi dari apa yang seharusnya diukur. Validitas penelitian merujuk pada sejauh mana instrumen pengukuran penelitian dapat mengukur dengan akurat apa yang sebenarnya diukur. Uji validitas adalah suatu proses pengujian yang menunjukkan seberapa efektif alat ukur yang digunakan untuk mengukur aspek yang diinginkan. Ghozali (2009) mengemukakan bahwa uji validitas digunakan untuk mengevaluasi apakah suatu kuesioner dapat dianggap valid atau tidak. Validitas survei dapat diukur dengan memastikan bahwa pertanyaan-pertanyaan di dalamnya mencerminkan dengan baik apa yang ingin diukur oleh survei tersebut.

Sebuah tes dianggap memiliki validitas yang tinggi jika itu mampu memenuhi tujuan pengukuran dan menghasilkan pengukuran yang akurat dan sesuai. Sebaliknya, jika suatu uji memberikan data yang tidak relevan dengan tujuan pengukuran, maka dikatakan memiliki validitas yang rendah. Aspek lain dari validitas adalah akurasi pengukuran. Alat ukur yang efektif adalah yang mampu menjalankan fungsi pengukurannya dengan akurat dan memiliki tingkat ketelitian yang tinggi. Dalam konteks ini, akurasi merujuk pada kemampuan alat untuk mendeteksi perbedaan kecil pada atribut yang diukur.

Dalam menguji keabsahan suatu kuesioner, terdapat dua bidang yang dapat dibedakan: validitas faktor dan validitas item. Validitas faktor diukur ketika suatu item dibangun menggunakan beberapa faktor, menunjukkan adanya keterkaitan antara satu faktor dengan faktor lainnya. Pengukuran validitas faktor ini melibatkan korelasi antara skor faktor (jumlah item dalam faktor) dan skor faktor total (jumlah seluruh faktor). Sementara itu, validitas item ditunjukkan oleh korelasi atau dukungan (skor total) antar item, dengan menghubungkan skor butir dengan skor total. Pada penggunaan beberapa faktor, validitas butir soal diuji dengan mengkorelasikan skor butir dengan skor faktor, yang kemudian dikorelasikan dengan skor faktor total (total dari beberapa faktor). Koefisien korelasi, hasil perhitungan korelasi, digunakan untuk mengukur validitas item dan menilai apakah suatu item pantas digunakan. Ketika menentukan kepatutan penggunaan suatu item, uji signifikansi koefisien korelasi umumnya dilakukan pada tingkat signifikansi 0,05. Ini berarti bahwa suatu butir soal dianggap valid jika memiliki korelasi yang signifikan dengan skor total.

Rumus Validitas Pearson:

$$r_{xy} = \frac{n \sum XY - (\sum X)(\sum Y)}{\sqrt{\{n \sum X^2 - (\sum X)^2\}\{n \sum Y^2 - (\sum Y)^2\}}} \dots (3.1)$$

Keterangan:

- r_{xy} = koefisien korelasi
- n = jumlah responden uji coba
- X = skor tiap item
- Y = skor seluruh item responden uji coba

Rumus mencari t-hitung:

$$t_{hitung} = \frac{r_{xy}\sqrt{n-2}}{\sqrt{1-(r_{xy})^2}} \dots(3.2)$$

3.10 Statistika Dekriptif

Statistika deskriptif adalah cabang ilmu statistika yang mempelajari cara mengumpulkan, menyajikan, dan menganalisis data dalam bentuk yang mudah dibaca dan dipahami sehingga memberikan informasi yang berguna. Statistika deskriptif tidak bertujuan untuk membuat kesimpulan tentang populasi, tetapi hanya untuk memberikan gambaran tentang data yang ada.

3.10.1 Ukuran Pemusatan Data

a. Rata-rata hitung (Mean)

Pengukuran ini sering disebut sebagai "mean" atau rata-rata, yang diperoleh dengan menghitung jumlah nilai data dan membaginya dengan jumlah data. Karena kelompok data yang diamati dapat berasal dari populasi atau sampel, kita membedakan antara mean dari populasi, yang dilambangkan dengan μ (miyu), dan mean sampel, yang dilambangkan dengan \bar{x} (x bar). Rumus untuk menghitung mean adalah sebagai berikut:

$$\mu = \frac{\sum_{i=1}^N x_i}{N} \text{ atau } \bar{x} = \frac{\sum_{i=1}^n x_i}{n} \dots (3.3)$$

b. Median

Merupakan nilai tengah dari data yang diurutkan secara teratur menurut ukuran datanya. Nilai ini dipengaruhi oleh posisi data dalam urutan, sehingga sering disebut sebagai "posisi perantara". Median berada di tengah-tengah kelompok data yang diatur (secara berurutan), dengan 50% dari total data berada di bawah median dan 50% lainnya berada di atas median. Untuk data tunggal, median adalah nilai yang berada pada posisi: $\frac{N+1}{2}$; di mana N menunjukkan jumlah total pengamatan.

3.10.2 Ukuran Penyebaran Data

a. Standar Deviasi (Simpangan Baku)

Ukuran variasi yang paling umum digunakan dalam penelitian adalah standar deviasi, karena nilainya paling sesuai dengan kriteria statistika. Standar deviasi dapat dianggap sebagai akar kuadrat dari variasi. Variasi dihitung dengan mengambil selisih kuadrat dari setiap elemen data dengan nilai rata-rata. Terdapat perbedaan antara variasi populasi (σ^2) dan variasi sampel (S^2), serta antara standar deviasi populasi (σ) dan standar deviasi sampel (S). Berikut adalah rumus variasi untuk sampel dan populasi:

$$\sigma^2 = \frac{\sum_{i=1}^N (x_i - \mu)^2}{N} \quad \text{atau} \quad S^2 = \frac{\sum_{i=1}^n (x_i - \bar{x})^2}{n} \quad \dots (3.4)$$

Sedangkan standar deviasi populasi dan sampel adalah:

$$\sigma = \sqrt{\sigma^2} \quad \text{atau} \quad S = \sqrt{S^2} \quad \dots (3.5)$$

b. Kuartil dan Jangkauan Interkuartil (IQR)

Kuartil merupakan nilai-nilai yang membagi suatu set data yang telah diurutkan menjadi empat bagian yang setara. Data tersebut akan memiliki tiga kuartil, yaitu kuartil 1 (Q_1) atau kuartil bawah, kuartil 2 (Q_2) juga dikenal sebagai kuartil tengah atau median, dan kuartil 3 (Q_3) atau kuartil atas. Posisi kuartil pada data yang telah diurutkan dapat dihitung menggunakan rumus:

$$Q_k = \text{nilai yang ke-} \frac{(n+1)}{4} k; \text{ dimana } k = 1, 2, 3 \text{ (=posisi kuartil ke-i)} \quad \dots (3.6)$$

Jangkauan interkuartil (*interquartile range*, IQR) adalah ukuran penyebaran data yang mengukur jarak antara kuartil pertama dan kuartil ketiga. IQR dihitung dengan rumus berikut:

$$IQR = Q_3 - Q_1 \quad \dots (3.7)$$

3.11 Analisis SWOT

Analisis SWOT (*Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats*) merupakan suatu pendekatan yang dimanfaatkan untuk menilai potensi positif, kelemahan, peluang, dan ancaman yang dapat mempengaruhi kinerja sebuah organisasi. Metode analisis ini dapat diterapkan dalam penilaian lingkungan bisnis maupun aspek internal organisasi. Untuk mempermudah pelaksanaan analisis SWOT, penggunaan matriks SWOT yang mengintegrasikan keempat elemen tersebut bisa menjadi pendekatan yang efektif.

Analisis SWOT merupakan suatu strategi perencanaan yang dipakai untuk mengevaluasi elemen-elemen yang membentuk kekuatan, kelemahan, peluang, dan ancaman yang mungkin muncul ketika sasaran perencanaan tercapai. Proses analisis SWOT adalah suatu kegiatan internal yang kreatif yang bertujuan merencanakan strategi, kebijakan, dan program kerja dengan mempertimbangkan kondisi dan situasi lingkungan internal dan eksternal, baik yang bersifat positif maupun negatif. Secara khusus, analisis SWOT secara teratur mengidentifikasi berbagai faktor untuk membangun strategi yang efektif, dengan fokus pada pemanfaatan maksimal kekuatan dan peluang, sambil bersamaan meminimalkan kelemahan dan menghadapi ancaman.

Berikut adalah faktor-faktor yang perlu dipertimbangkan dalam penyusunan konsep, strategi, dan rencana pengembangan:

- a. Kekuatan-kekuatan ($S = Strengthness$), yaitu faktor-faktor yang mendukung perluasan layanan BRT Trans Jateng koridor 1 Bawen-Tawang rute menjadi Salatiga-Tawang.
- b. Kelemahan-kelemahan ($W = Weakness$), yaitu faktor-faktor yang tidak mendukung atau menjadi penghambat perluasan layanan BRT Trans Jateng koridor 1 Bawen-Tawang rute menjadi Salatiga-Tawang.
- c. Peluang-peluang ($O = Opportunity$) yang dimiliki untuk melakukan perluasan layanan BRT Trans Jateng koridor 1 Bawen-Tawang.
- d. Ancaman-ancaman ($T = Threatness$) yang dihadapi, misalnya persaingan yang tidak sehat antar angkutan umum yang saling berhimpitan.

Analisis SWOT dipergunakan untuk menilai kekuatan, kelemahan, peluang, dan ancaman yang saling terhubung satu sama lain. Keterhubungan ini dapat

dipergunakan untuk merumuskan strategi perluasan layanan koridor 1 BRT Trans Jateng dari Bawen ke Tawang menjadi Salatiga ke Tawang. Penentuan landasan konseptual pengembangan dilakukan melalui penilaian (pemberian bobot) pada keempat aspek tersebut. Penilaian ini diwujudkan dalam bentuk kuadran, yang nantinya akan membimbing penentuan strategi pengembangan berikutnya.

Mengevaluasi lingkungan internal (IFAS) adalah bentuk analisis yang fokus pada identifikasi kekuatan dan kelemahan terkait perluasan pelayanan BRT Trans Jateng koridor 1 di lokasi studi. Di sisi lain, analisis eksternal (EFAS) merupakan tipe analisis yang digunakan untuk menilai dan memberikan bobot pada perluasan pelayanan BRT Trans Jateng koridor 1 di wilayah penelitian, mencakup aspek-aspek peluang dan ancaman.

- a. Penilaian faktor-faktor lingkungan internal dan eksternal dilakukan dengan memberikan bobot dan nilai (rating) berdasarkan pertimbangan profesional. Signifikansi faktor-faktor lingkungan internal dinilai berdasarkan seberapa besar pengaruhnya terhadap posisi strategis organisasi, sementara penilaian faktor-faktor lingkungan eksternal didasarkan pada kemungkinan dampaknya terhadap faktor strategis organisasi. Jumlah total bobot dalam setiap lingkungan harus setara dengan 1, menggunakan skala dari 1,0 (sangat penting) hingga 0,0 (tidak penting).
- b. Penilaian rating dilakukan berdasarkan sejauh mana pengaruh faktor strategis terhadap kondisinya, dengan menggunakan skala yang didefinisikan sebagai berikut: 4 (sangat penting), 3 (penting), 2 (kurang penting), dan 1 (tidak penting). Pada IFAS, penilaian rating untuk kekuatan dilakukan secara positif (semakin besar kekuatan, semakin tinggi nilai rating), sementara rating untuk kelemahan dilakukan secara negatif (semakin besar kelemahan, semakin rendah nilai rating). Sementara pada EFAS, penilaian rating untuk peluang bersifat positif (semakin besar peluang, semakin tinggi nilai rating), sedangkan rating untuk ancaman bersifat negatif (semakin besar ancaman, semakin rendah nilai rating).

Analisis SWOT dapat dibedakan menjadi dua kategori, yaitu:

- a. Analisis SWOT model kuantitatif

Dasar asumsi dari model ini adalah adanya hubungan berpasangan antara S (*Strength*) dan W (*Weakness*), serta antara O (*Opportunity*) dan T (*Threat*). Kondisi berpasangan ini diasumsikan terjadi karena didasarkan pada keyakinan bahwa setiap kekuatan selalu disertai oleh kelemahan tersembunyi, dan setiap peluang selalu diiringi oleh ancaman yang perlu diwaspadai. Dengan kata lain, setiap rumus *Strength* (S) selalu memiliki pasangan *Weakness* (W), dan setiap rumus *Opportunity* (O) selalu memiliki pasangan *Threat* (T). Setelah mengidentifikasi dan mengelompokkan setiap komponen, langkah berikutnya adalah melakukan penilaian dengan memberikan skor pada setiap subkomponen. Penilaian dilakukan dengan membandingkan satu subkomponen dengan subkomponen lain dalam komponen yang sama. Subkomponen yang dianggap lebih penting untuk organisasi diberikan skor yang lebih tinggi. Penetapan standar penilaian dilakukan secara kolaboratif untuk mengurangi tingkat subyektivitas dalam penilaian.

b. Analisis SWOT model kualitatif.

Dalam analisis SWOT yang bersifat kuantitatif, setiap subkomponen kekuatan dipasangkan dengan subkomponen kelemahan yang setara, begitu pula setiap subkomponen peluang memiliki pasangan subkomponen ancaman. Tujuannya adalah untuk mempermudah analisis hubungan antara kekuatan, kelemahan, peluang, dan ancaman. Sebaliknya, dalam analisis SWOT yang bersifat kualitatif, subkomponen pada setiap komponen berdiri sendiri dan tidak memiliki keterkaitan satu sama lain. Hal ini disebabkan oleh fokus analisis SWOT kualitatif yang lebih mendalam terhadap pemahaman faktor-faktor yang memengaruhi organisasi tanpa mengaitkannya secara langsung dengan faktor-faktor lain.

Analisis SWOT dapat digunakan untuk menetapkan tujuan dan merumuskan strategi yang tepat sasaran. Dengan analisis SWOT, organisasi dapat memahami faktor-faktor internal dan eksternal yang mempengaruhinya. Hal ini dapat membantu organisasi untuk menetapkan tujuan yang sesuai dengan kemampuannya dan merumuskan strategi yang dapat mengatasi tantangan dan memanfaatkan peluang.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Kuesioner Delphi Putaran I

Kuesioner Delphi putaran I 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. Terdapat 7 responden dalam penelitian ini. Responden-responden tersebut terdapat pada Tabel 4.1 sebagai berikut:

Tabel 4.1 Responden penelitian

No	Unsur	Nama narasumber	Instansi
1	Akademisi	Dr. Alfa Narendra, S.T., M.T.	Dosen Universitas Negeri Semarang
2	Birokrasi	Hendriana Ywangtini, S.T., M.Si	Bappeda Kota Salatiga
3	Birokrasi	Didik Sarwiadi, ST.	Dinas Perhubungan Kota Salatiga
4	Praktisi	Agus Pamungkas	Operator BRT
5	Pengusaha	Hadi Mustofa	Pemilik Bus Layanan BRT
6	Masyarakat	Kristanto Irawan Putra	Lembaga Swadaya Masyarakat
7	Masyarakat	Nani Surani	Pengguna Layanan

(Sumber: Analisa 2023)

Kuesioner Delphi putaran I dilakukan mulai dari tanggal 30 Oktober sampai dengan 3 November 2023. Sebagai penunjang instrumen pengambilan data, peneliti mengumpulkan faktor-faktor yang mendukung dan tidak mendukung perluasan layanan BRT Trans Jateng dari beberapa literatur pustaka dan referensi penelitian terkait. Faktor-faktor yang mendukung dan tidak mendukung perluasan layanan BRT Trans Jateng berdasarkan referensi dapat dilihat pada Tabel 4.2 dan 4.3.

Tabel 4.2 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	Ketersediaan infrastruktur jalan yang memadai.	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.	Basyier Gemaning Insan, Okto Risdianto Manullang dan Adhi Setyanto (2020)
7	Sebesar 94% masyarakat di Kabupaten Semarang sangat minat dan sangat membutuhkan adanya perkembangan transportasi massal berbasis <i>Bus Rapid Transit</i> (BRT) Trans Jateng.	Dias Fajar Priyanto (2018)
8	Sebanyak 88% masyarakat di kabupaten Semarang membutuhkan transportasi yang murah tarifnya, aman dan nyaman.	Dias Fajar Priyanto (2018)
9	BRT Trans Jateng Koridor 1 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-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)

(Sumber: Analisa 2023)

Tabel 4.3 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).	Dias Fajar Priyanto (2018)
6	Kondisi ketidakefisienan sistem transportasi di Kota Salatiga, 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 dari pemerintah pusat. Jika murni menggunakan APBD Kota Salatiga sangat tidak memungkinkan.	Djoko Setijowarno (2018)

(Sumber: Analisa 2023)

Kuesioner Delphi putaran I menghasilkan 15 Faktor yang mendukung dan 7 Faktor yang tidak mendukung perluasan layanan BRT Trans Jateng berdasarkan penilaian *expert*. Hasil identifikasi faktor-faktor yang mendukung dan tidak mendukung perluasan layanan BRT Trans Jateng pada kuesioner Delphi putaran I selanjutnya dijadikan dasar untuk pembuatan kuesioner Delphi putaran II. Faktor-

faktor yang mendukung dan tidak mendukung perluasan layanan BRT Trans Jateng tersebut dapat dilihat pada Tabel 4.4 dan 4.5.

Tabel 4.4 Faktor-faktor yang mendukung berdasarkan penilaian responden

No	Faktor-faktor yang mendukung
1	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.
2	Pelayanan BRT Trans Jateng lebih baik daripada angkutan kota.
3	Tarif terusan BRT Trans Jateng lebih murah dibandingkan dengan tarif angkutan kota untuk jarak yang jauh.
4	Belum cukup banyak angkutan umum rute Bawen-Salatiga.
5	Aglomerasi Kedungsepur agar semakin terkoneksi, karena saat ini belum terhubung semua sehingga aglomerasi Kedungsepur tidak utuh.
6	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).
7	Wisatawan dapat memperluas penjelajahan hingga keujung Aglomerasi Kedungsepur. Kondisi saat ini wisatawan terpaksa harus menyewa mobil untuk menjelajahi obyek wisata yang ada di Kedungsepur.
8	Banyak pekerja atau pegawai yang berdomisili di Kota Salatiga dan bekerja di Kota Semarang.
9	Dengan memperluas layanan BRT maka angkutan yang berhimpitan dapat bergabung dengan Trans Jateng.
10	Perluasan layanan BRT Trans Jateng sangat dibutuhkan khususnya oleh pelajar di Kota Semarang, Kabupaten Semarang dan Kota Salatiga.
11	Ketersediaan lahan yang dapat dimanfaatkan dengan efisien tanpa mengganggu lalu lintas dan infrastruktur lain.
12	Potensi pertumbuhan ekonomi Kota Salatiga dan wilayah yang dilalui oleh jalur BRT Trans Jateng.
13	Pemerintah Kota Salatiga sangat mendukung Trans Jateng dalam mewujudkan rute Salatiga-Tawang.
14	Memudahkan mobilitas penduduk dan aksesibilitas bisnis, pendidikan, dan area penting lain di Kota Semarang, Kabupaten Semarang dan Kota Salatiga.
15	Masyarakat Kota Salatiga yang bekerja di wilayah Semarang-Ungaran membutuhkan transportasi umum yang cepat dan efisien waktu.

(Sumber: Analisa 2023)

Tabel 4.5 Faktor-faktor yang tidak mendukung berdasarkan penilaian responden

No	Faktor-faktor yang tidak mendukung
1	Perluasan layanan BRT Trans Jateng Bawen-Salatiga belum termasuk dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kota Salatiga.
2	Tidak banyak jalur alternatif yang tidak berhimpitan dengan Trans Jateng atau angkutan umum lain.
3	Tidak ada upaya sosialisasi atau konsultasi publik untuk menampung aspirasi masyarakat tentang perlunya perluasan layanan BRT Trans Jateng.
4	Tidak adanya kerjasama antara Dinas Perhubungan dengan Dinas Pariwisata.
5	Pemerintah kurang memperhatikan kebutuhan transportasi masyarakat.
6	Belum ada sosialisasi kepada pengusaha angkutan umum tentang perluasan layanan BRT Trans Jateng.
7	Perluasan layanan BRT Trans Jateng membutuhkan biaya operasional yang lebih tinggi.

(Sumber: Analisa 2023)

4.2 Kuesioner Delphi Putaran II

Dalam kuesioner putaran II Delphi, disajikan ringkasan dari hasil kuesioner putaran I. Tujuan dari putaran II adalah untuk meminta tanggapan setuju atau tidak setuju terhadap hasil identifikasi faktor-faktor yang mendukung atau tidak mendukung perluasan layanan BRT Trans Jateng pada kuesioner putaran I Delphi. Ada 24 faktor yang mendukung dan 15 faktor yang tidak mendukung yang telah diidentifikasi, dan kemudian dinilai menggunakan skala Likert 1-5. Skor diberikan berdasarkan tingkat persetujuan responden, dimana skor 1 diberikan jika responden sangat tidak setuju, skor 2 jika tidak setuju, skor 3 jika responden ragu-ragu (netral/abstain), skor 4 jika setuju, dan skor 5 jika responden sangat setuju dengan pernyataan yang diberikan.

Penyelenggaraan kuesioner Delphi putaran II berlangsung pada tanggal 4 hingga 7 November 2023. Setelah kuesioner tersebut diisi oleh responden, dilakukan pengolahan data secara 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 dalam Tabel 4.6, sementara hasil pengolahan data

statistik faktor-faktor yang tidak mendukung perluasan layanan BRT Trans Jateng terdapat dalam Tabel 4.7 dari kuesioner Delphi putaran II.

Tabel 4.6 Statistik hasil kuesioner Delphi putaran II faktor yang mendukung

No	Faktor-faktor yang mendukung	Mean	Median	Stdv	IQR
1	Kota Salatiga termasuk dalam aglomerasi kedungsepur.	4	5	1.4	1.75
2	Kota Salatiga termasuk dalam kawasan strategis provinsi.	4.6	5	0.7	0.75
3	Ketersediaan infrastruktur jalan yang memadai.	4.3	4	0.6	0.75
4	Tingginya animo pengguna layanan Trans Jateng.	3.7	4	1.3	1.5
5	Ketersediaan infrastruktur terminal yang memadai.	3.6	4	1.3	1.75
6	Jaringan transportasi Trans Jateng koridor I mereduksi biaya transportasi para pekerja industri di wilayah Kabupaten Semarang	4.6	5	0.5	0.75
7	Sebesar 94% masyarakat di Kabupaten Semarang sangat minat dan sangat membutuhkan adanya perkembangan transportasi massal berbasis <i>Bus Rapid Transit</i> (BRT) Trans Jateng	3.6	4	1.3	1.5
8	Sebanyak 88% masyarakat di kabupaten Semarang membutuhkan transportasi yang murah tarifnya, aman dan nyaman.	4	4	1.3	1
9	BRT Trans Jateng Koridor 1 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-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.	4.6	5	0.5	0.75
10	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	5	1.4	1.75

No	Faktor-faktor yang mendukung (Lanjutan)	Mean	Median	Stdv	IQR
11	Pelayanan BRT Trans Jateng lebih baik daripada angkutan kota.	3.7	4	1.3	1.5
12	Tarif terusan BRT Trans Jateng lebih murah dibandingkan dengan tarif angkutan kota untuk jarak yang jauh.	4.1	5	1.4	1
13	Belum cukup banyak angkutan umum rute Bawen-Salatiga.	3.6	4	0.9	0.75
14	Aglomerasi Kedungsepur agar semakin terkoneksi, karena saat ini belum terhubung semua sehingga aglomerasi Kedungsepur tidak utuh.	4.4	5	0.7	0.75
15	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).	3.9	4	1.1	1.75
16	Wisatawan dapat memperluas penjelajahan hingga keujung Aglomerasi Kedungsepur. Kondisi saat ini wisatawan terpaksa harus menyewa mobil untuk menjelajahi obyek wisata yang ada di Kedungsepur.	3.7	4	1.3	1.5
17	Banyak pekerja atau pegawai yang berdomisili di Kota Salatiga dan bekerja di Kota Semarang.	4	4	0.8	1.5
18	Dengan memperluas layanan BRT maka angkutan yang berhimpitan dapat bergabung dengan Trans Jateng.	4	4	1.3	1
19	Perluasan layanan BRT Trans Jateng sangat dibutuhkan khususnya oleh pelajar di Kota Semarang, Kabupaten Semarang dan Kota Salatiga.	4.3	4	0.5	0.75
20	Ketersediaan lahan yang dapat dimanfaatkan dengan efisien tanpa mengganggu lalu lintas dan infrastruktur lain.	4.1	4	0.6	0.75
21	Potensi pertumbuhan ekonomi Kota Salatiga dan wilayah yang dilalui oleh jalur BRT Trans Jateng.	3.9	4	1.4	1.75
22	Pemerintah Kota Salatiga sangat mendukung Trans Jateng dalam mewujudkan rute Salatiga-Tawang.	4	4	1.3	1
23	Memudahkan mobilitas penduduk dan aksesibilitas bisnis, pendidikan, dan area penting lain di Kota Semarang, Kabupaten Semarang dan Kota Salatiga.	4.6	5	0.7	0
24	Masyarakat Kota Salatiga yang bekerja di wilayah Semarang-Ungaran membutuhkan transportasi umum yang cepat dan efisien waktu.	4.1	5	1.4	1

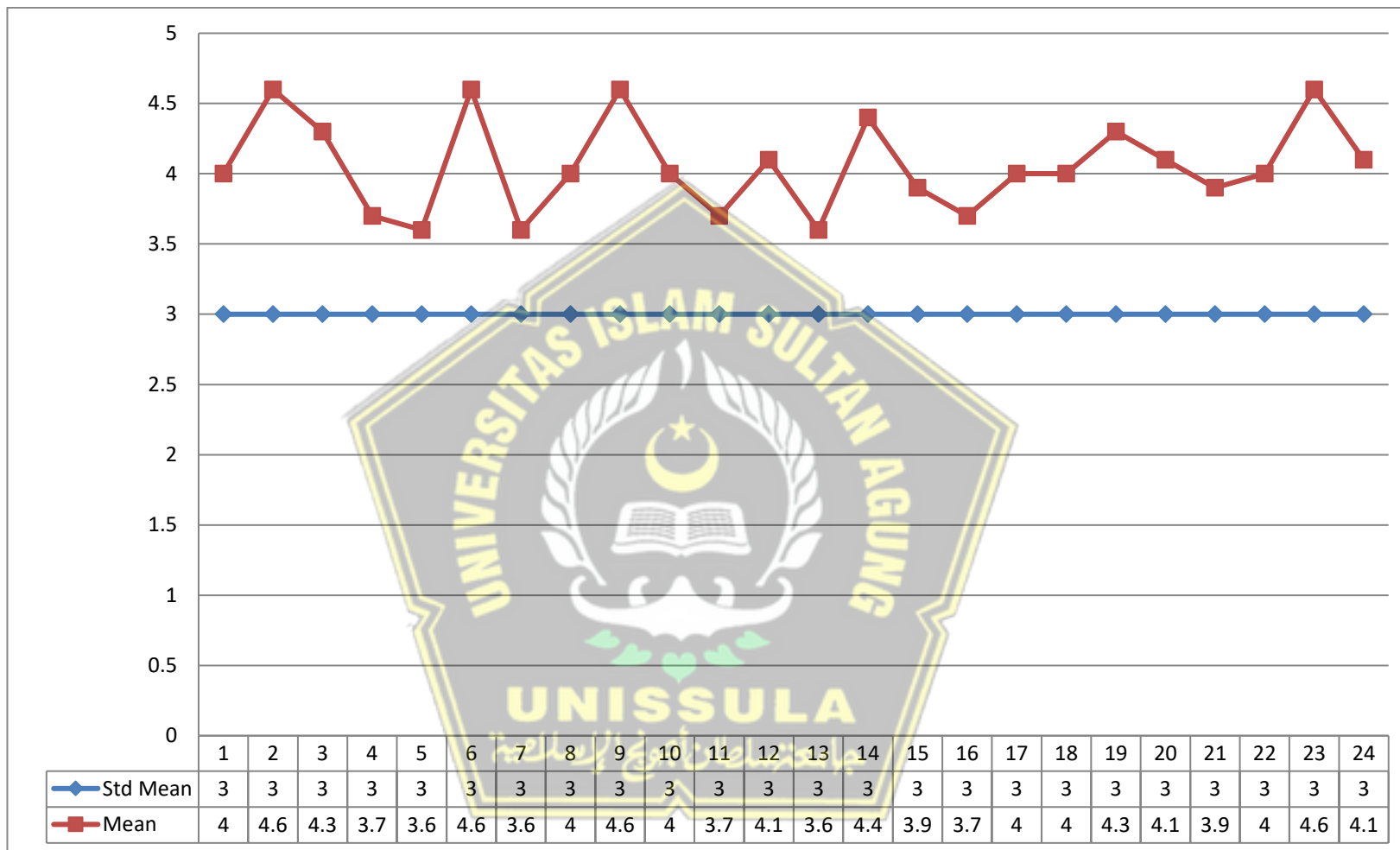
(Sumber: Analisa 2023)

Menurut Green (1982), 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. Dari grafik pada Gambar 4.1 diketahui bahwa nilai rata-rata kuisisioner Delphi putaran II faktor yang mendukung > 3 sehingga dapat diambil kesimpulan bahwa responden setuju atau mencapai konsensus dengan 24 faktor yang mendukung perluasan layanan BRT Trans Jateng yang teridentifikasi pada kuisisioner Delphi putaran II.

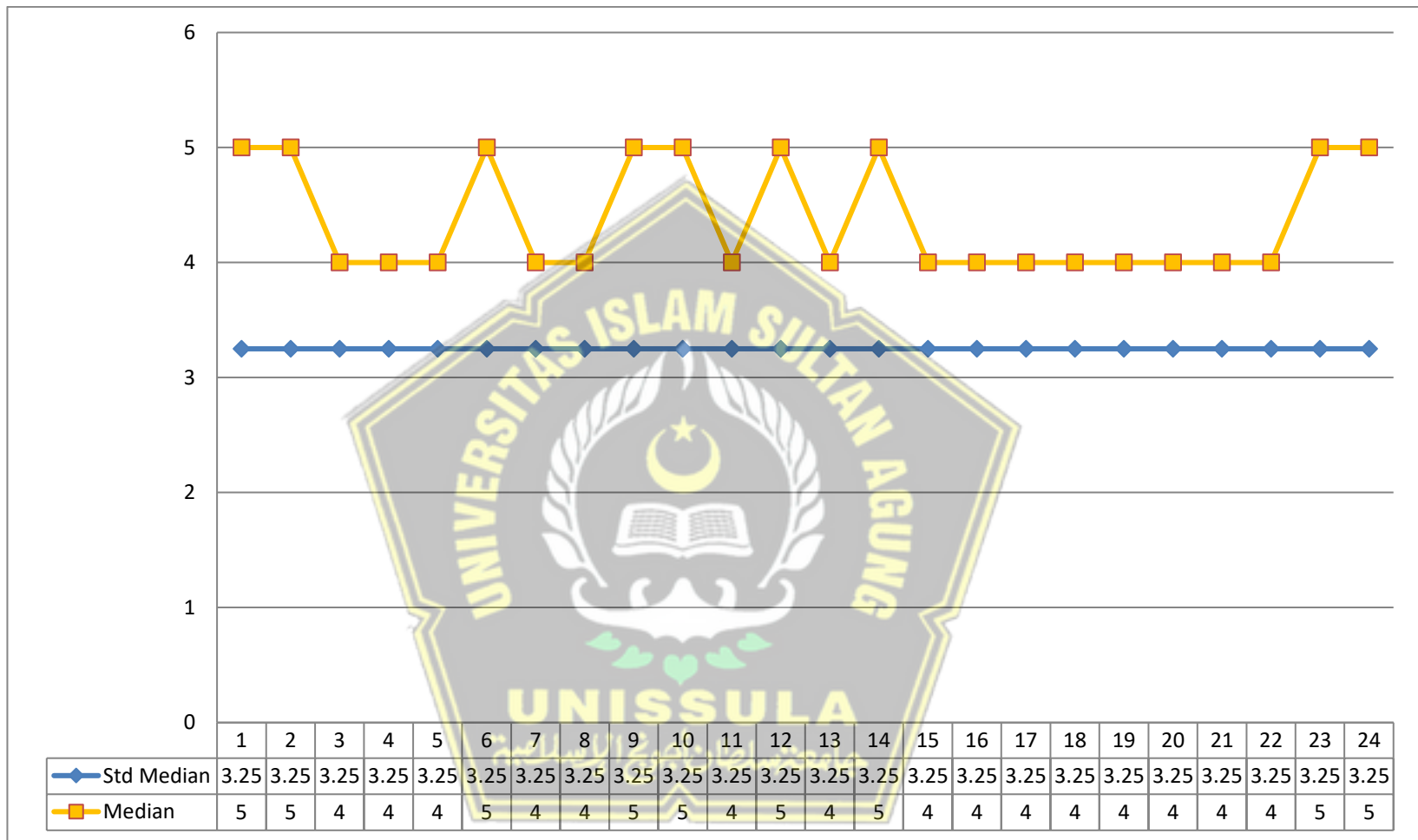
Menurut Green (1982) dalam Hsu dan Sandford (2007) kuisisioner Delphi dikatakan konsensus jika nilai median paling sedikit 3,25. Dari grafik pada Gambar 4.2 diketahui bahwa nilai median kuisisioner Delphi putaran II faktor yang mendukung $> 3,25$ sehingga dapat diambil kesimpulan bahwa responden setuju atau mencapai konsensus dengan 24 faktor yang mendukung perluasan layanan BRT Trans Jateng yang teridentifikasi pada kuisisioner Delphi putaran II.

Menurut Kittel Limerick (2005), kuisisioner Delphi dikatakan mencapai konsensus jika nilai standar deviasi antar jawaban para ahli kurang dari 1,5. Dari grafik pada Gambar 4.3 diketahui bahwa nilai standar deviasi kuisisioner Delphi putaran II faktor yang mendukung $< 1,5$ sehingga dapat diambil kesimpulan bahwa responden setuju atau mencapai konsensus dengan 24 faktor yang mendukung perluasan layanan BRT Trans Jateng yang teridentifikasi pada kuisisioner Delphi putaran II.

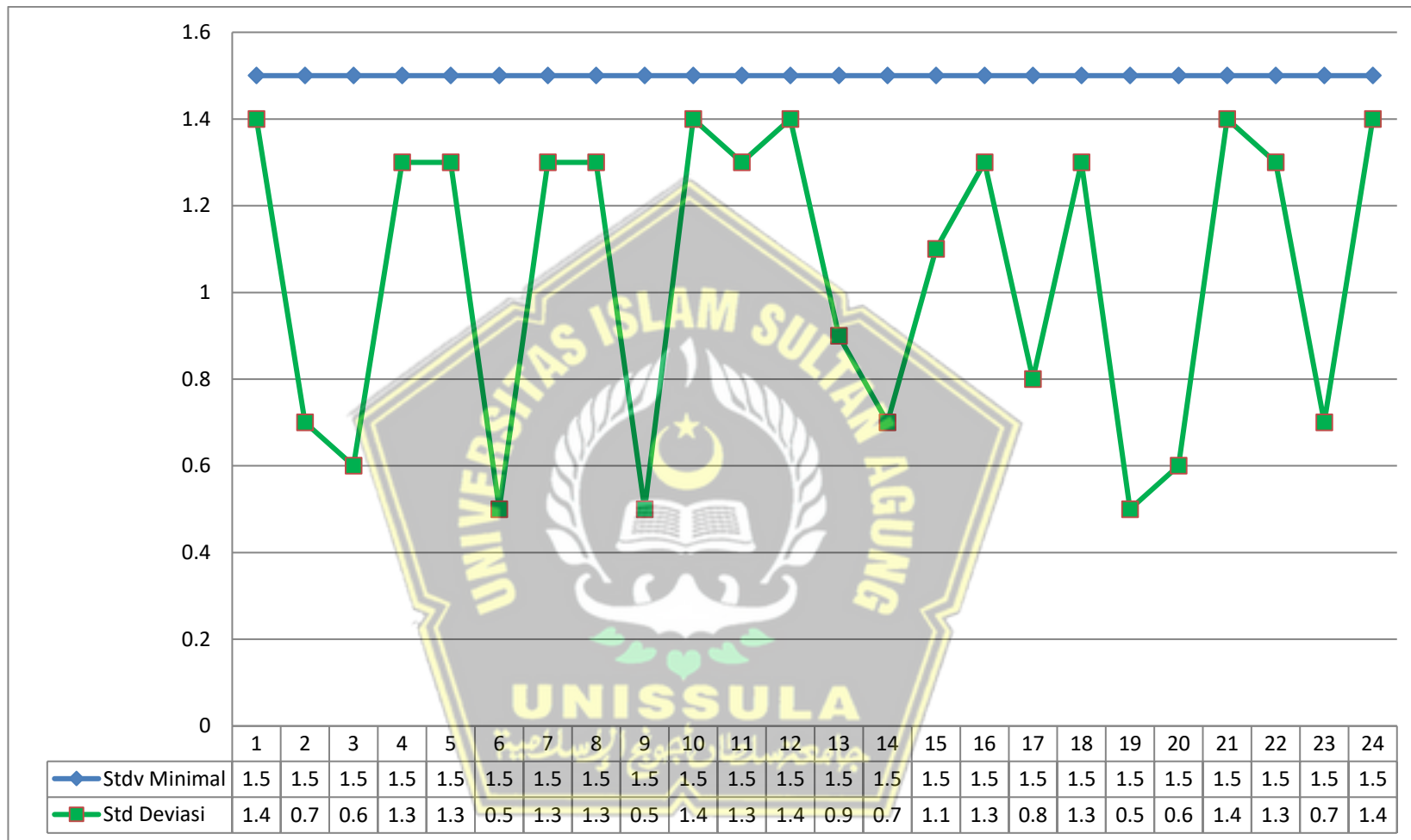
Menurut Kittel Limerick (2005), kuisisioner Delphi dikatakan mencapai konsensus jika sebaran data jawaban para ahli pada setiap pertanyaan memiliki rentang yang tidak terlalu lebar, yaitu dengan jangkauan interkuartil (IQR) kurang dari 2,5. Dari grafik pada Gambar 4.4 diketahui bahwa nilai IQR kuisisioner Delphi putaran II faktor yang mendukung $< 2,5$ sehingga dapat diambil kesimpulan bahwa responden setuju atau mencapai konsensus dengan 24 faktor yang mendukung perluasan layanan BRT Trans Jateng yang teridentifikasi pada kuisisioner Delphi putaran II.



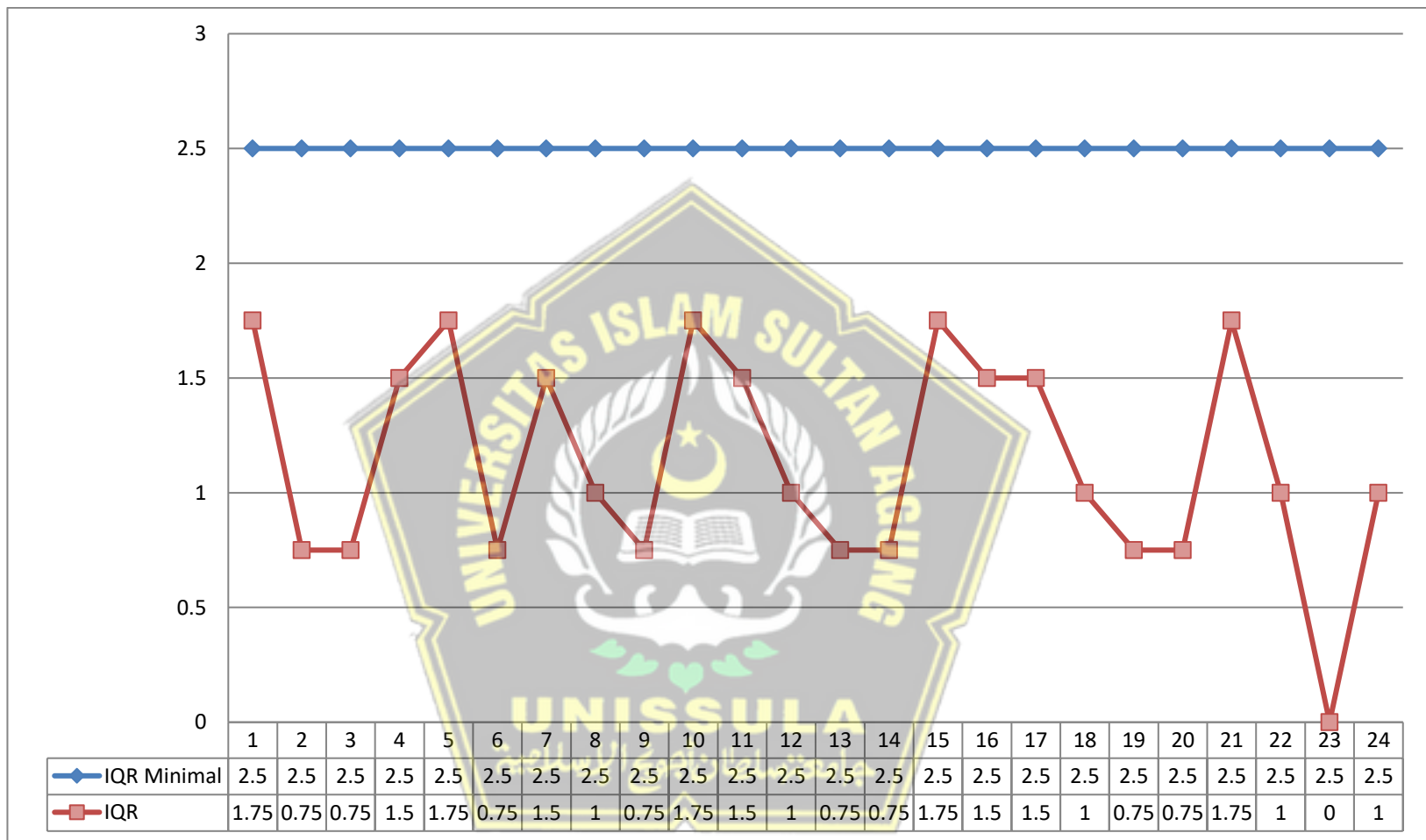
Gambar 4.1 Hasil perhitungan rata-rata (Mean) faktor yang mendukung (Delphi putaran II)



Gambar 4.2 Hasil perhitungan median faktor yang mendukung (Delphi putaran II)



Gambar 4.3 Hasil perhitungan standar deviasi faktor yang mendukung (Delphi putaran II)



Gambar 4.4 Hasil perhitungan jangkauan interkuartil faktor yang mendukung (Delphi putaran II)

Tabel 4.7 Statistik hasil kuesioner Delphi putaran II faktor yang tidak mendukung

No	Faktor-faktor yang tidak mendukung	Mean	Median	Stdv	IQR
1	Berhimpitan dengan angkutan umum lainnya.	3.7	4	1.3	1.5
2	Belum adanya halte yang sesuai dengan mobil bus yang digunakan.	3.7	4	1.3	1.5
3	Kendala armada eksisting yang masih baru.	3.7	4	1	1.75
4	Belum adanya angkutan pengumpan (Feeder).	3.6	4	0.9	1
5	Sejumlah 52% masyarakat di Kabupaten Semarang belum mengetahui rute BRT yang dilalui dari Semarang (Tawang)-Kabupaten Semarang (Bawen).	3.7	4	1	1.5
6	Kondisi ketidakefisienan sistem transportasi di Kota Salatiga, menurunnya kinerja ruas jalan yang ditandai dengan adanya titik-titik rawan kemacetan di berbagai wilayah kota sebagai akibat timbulnya terminal bayangan.	3.6	4	0.9	1
7	Belum adanya integrasi pola pelayanan moda angkutan di Kota Salatiga.	3.6	4	0.9	1
8	Dari sisi anggaran guna mewujudkan perluasan layanan BRT Trans Jateng memang harus memperoleh subsidi dari pemerintah pusat. Jika murni menggunakan APBD Kota Salatiga sangat tidak memungkinkan.	3.7	4	1.48	2.25
9	Perluasan layanan BRT Trans Jateng Bawen-Salatiga belum termasuk dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kota Salatiga.	3.7	4	0.7	1
10	Tidak banyak jalur alternatif yang tidak berhimpitan dengan Trans Jateng atau angkutan umum lain.	3.9	4	0.8	1.75
11	Tidak ada upaya sosialisasi atau konsultasi publik untuk menampung aspirasi masyarakat tentang perlunya perluasan layanan BRT Trans Jateng.	4.1	4	0.3	0
12	Tidak adanya kerjasama antara Dinas Perhubungan dengan Dinas Pariwisata.	3.9	4	0.8	1.5
13	Pemerintah kurang memperhatikan kebutuhan transportasi masyarakat.	3.9	4	1.2	1
14	Belum ada sosialisasi kepada pengusaha angkutan umum tentang perluasan layanan BRT Trans Jateng.	4.3	4	0.7	1
15	Perluasan layanan BRT Trans Jateng membutuhkan biaya operasional yang lebih tinggi.	3.6	4	1.2	0.75

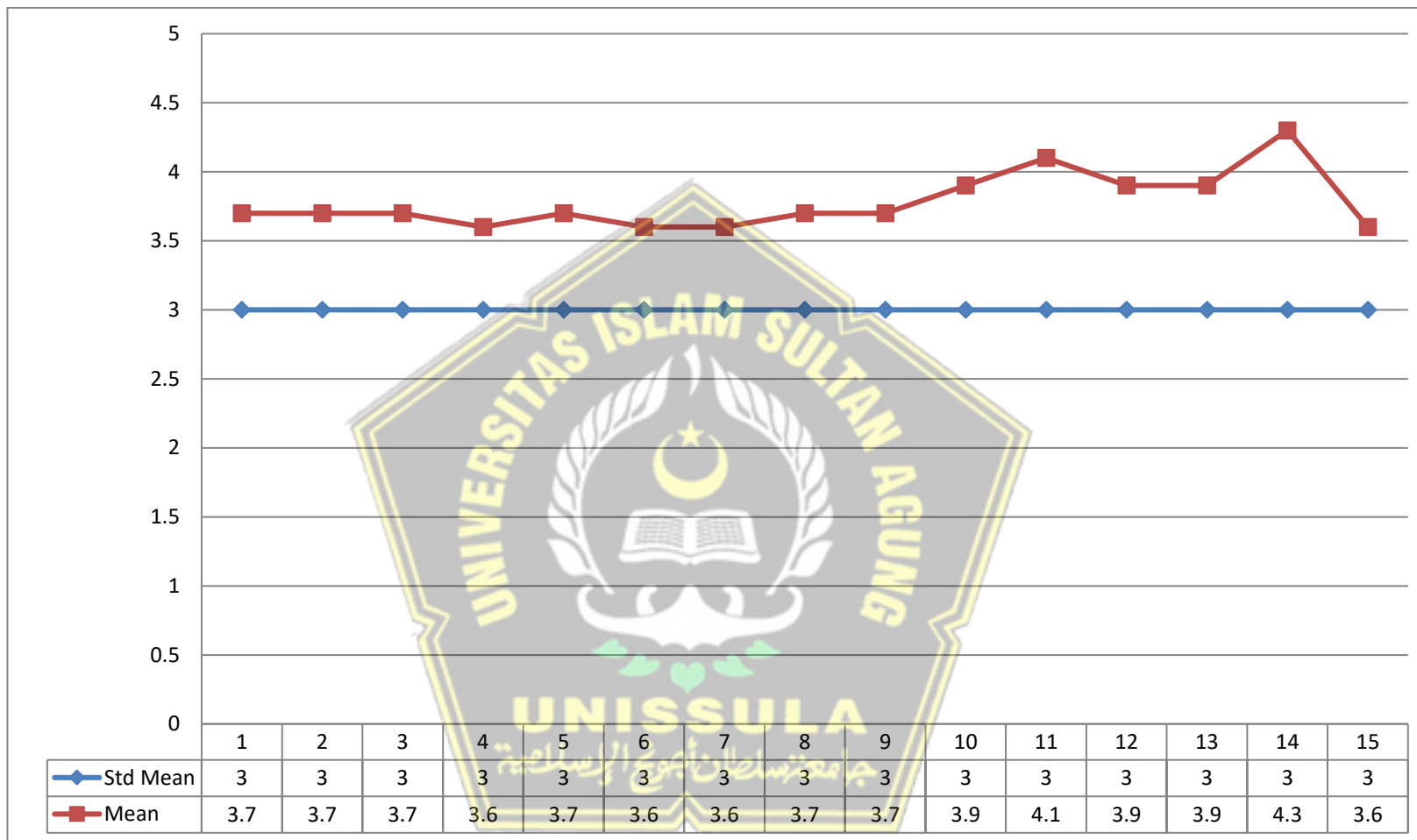
(Sumber: Analisa 2023)

Menurut Green (1982), 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. Dari grafik pada Gambar 4.5 diketahui bahwa nilai rata-rata kuisisioner Delphi putaran II faktor yang tidak mendukung > 3 sehingga dapat diambil kesimpulan bahwa responden setuju atau mencapai konsensus dengan 15 faktor yang tidak mendukung perluasan layanan BRT Trans Jateng yang teridentifikasi pada kuisisioner Delphi putaran II.

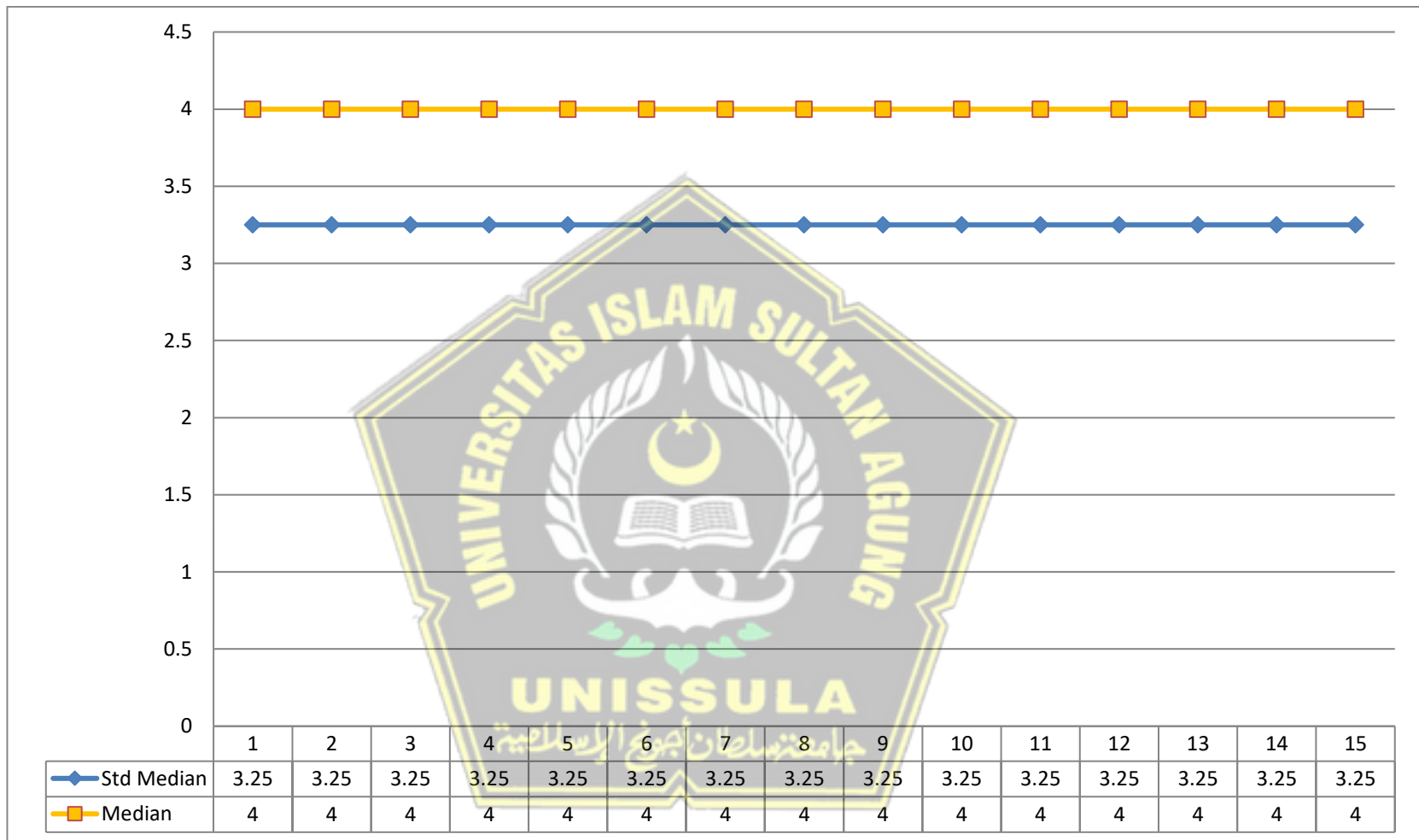
Menurut Green (1982) dalam Hsu dan Sandford (2007) kuisisioner Delphi dikatakan konsensus jika nilai median paling sedikit 3,25. Dari grafik pada Gambar 4.6 diketahui bahwa nilai median kuisisioner Delphi putaran II faktor yang tidak mendukung $> 3,25$ sehingga dapat diambil kesimpulan bahwa responden setuju atau mencapai konsensus dengan 15 faktor yang tidak mendukung perluasan layanan BRT Trans Jateng yang teridentifikasi pada kuisisioner Delphi putaran II.

Menurut Kittel Limerick (2005), kuisisioner Delphi dikatakan mencapai konsensus jika nilai standar deviasi antar jawaban para ahli kurang dari 1,5. Dari grafik pada Gambar 4.7 diketahui bahwa nilai standar deviasi kuisisioner Delphi putaran II faktor yang tidak mendukung $< 1,5$ sehingga dapat diambil kesimpulan bahwa responden setuju atau mencapai konsensus dengan 15 faktor yang tidak mendukung perluasan layanan BRT Trans Jateng yang teridentifikasi pada kuisisioner Delphi putaran II.

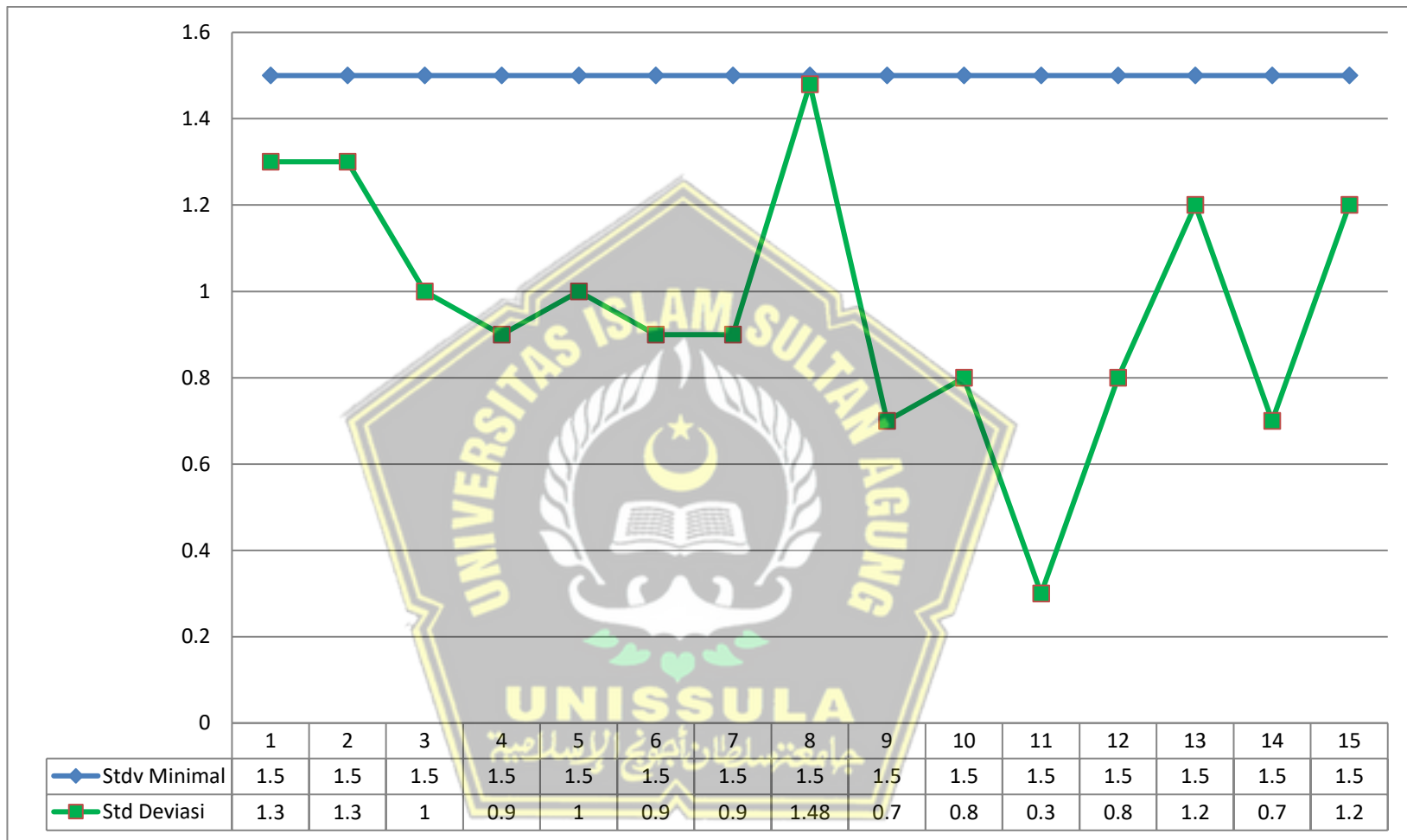
Menurut Kittel Limerick (2005), kuisisioner Delphi dikatakan mencapai konsensus jika sebaran data jawaban para ahli pada setiap pertanyaan memiliki rentang yang tidak terlalu lebar, yaitu dengan jangkauan interkuartil (IQR) kurang dari 2,5. Dari grafik pada Gambar 4.8 diketahui bahwa nilai IQR kuisisioner Delphi putaran II faktor yang tidak mendukung $< 2,5$ sehingga dapat diambil kesimpulan bahwa responden setuju atau mencapai konsensus dengan 15 faktor yang tidak mendukung perluasan layanan BRT Trans Jateng yang teridentifikasi pada kuisisioner Delphi putaran II.



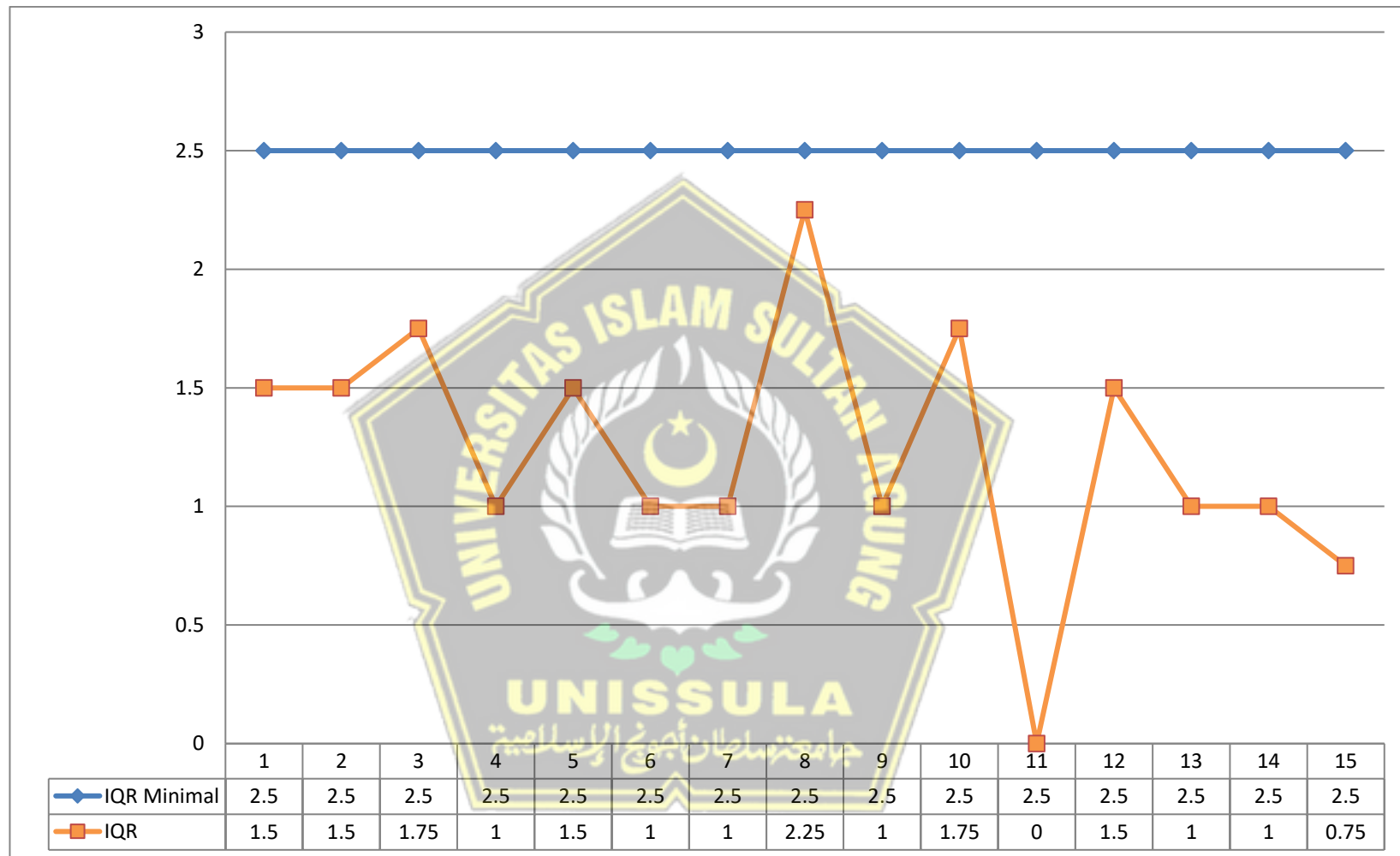
Gambar 4.5 Hasil perhitungan rata-rata (Mean) faktor yang tidak mendukung (Delphi putaran II)



Gambar 4.6 Hasil perhitungan median faktor yang tidak mendukung (Delphi putaran II)



Gambar 4.7 Hasil perhitungan standar deviasi faktor yang tidak mendukung (Delphi putaran II)



Gambar 4.8 Hasil perhitungan jangkauan interkuartil faktor yang tidak mendukung (Delphi putaran II)

4.3 Rekapitulasi Hasil Penelitian

Dari tabel hasil analisa Delphi dapat diketahui bahwa terdapat 24 variabel konsensus faktor yang mendukung perluasan layanan BRT Trans Jateng koridor 1 Bawen-Tawang rute menjadi Salatiga-Tawang. Variabel-variabel tersebut kemudian dikelompokkan menjadi faktor-faktor berdasarkan kesamaan permasalahannya. Berdasarkan pendapat para ahli, beberapa variabel memiliki permasalahan yang serupa, sehingga dikelompokkan menjadi satu faktor. Berikut adalah hasil diskusi para ahli mengenai faktor-faktor yang mendukung:

1. Faktor Ketersediaan Infrastruktur Transportasi.

Terdapat 7 variabel konsensus yang terdiri dari 3 faktor yang mendukung berdasarkan referensi dan 4 faktor yang mendukung berdasarkan responden dengan persentase sebesar 29%.

2. Faktor Dukungan Masyarakat.

Terdapat 7 variabel konsensus yang terdiri dari 3 faktor yang mendukung berdasarkan referensi dan 4 faktor yang mendukung berdasarkan responden dengan persentase sebesar 29%.

3. Faktor Rencana Pengembangan Wilayah.

Terdapat 4 variabel konsensus yang terdiri dari 2 faktor yang mendukung berdasarkan referensi dan 2 faktor yang mendukung berdasarkan responden dengan persentase sebesar 17%.

4. Faktor Ekonomi.

Terdapat 4 variabel konsensus yang terdiri dari 1 faktor yang mendukung berdasarkan referensi dan 3 faktor yang mendukung berdasarkan responden dengan persentase sebesar 17%.

5. Faktor Dukungan Pemerintah.

Terdapat 1 variabel konsensus yang merupakan faktor yang mendukung berdasarkan responden dengan persentase sebesar 4%.

6. Faktor Keberhasilan Layanan Trans Jateng.

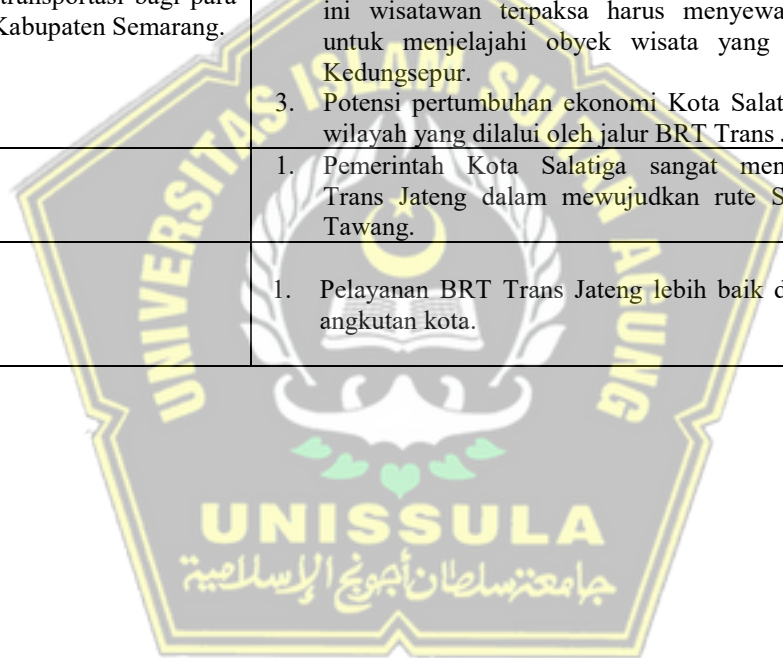
Terdapat 1 variabel konsensus yang merupakan faktor yang mendukung berdasarkan responden dengan persentase sebesar 4%.

Tabel 4.8 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 	<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%

	provinsi.	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.	<ol style="list-style-type: none"> 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%

(Sumber: Analisa 2023)



Dari tabel hasil analisa Delphi diketahui terdapat 15 variabel konsensus faktor yang tidak mendukung perluasan layanan BRT Trans Jateng koridor 1 Bawen-Tawang rute menjadi Salatiga-Tawang. Variabel-variabel tersebut kemudian dikelompokkan menjadi faktor-faktor berdasarkan kesamaan permasalahannya. Berdasarkan pendapat para ahli, beberapa variabel memiliki permasalahan yang sama, sehingga dikelompokkan menjadi satu faktor. Berikut adalah hasil diskusi para ahli mengenai faktor-faktor yang tidak mendukung:

1. Faktor Ketidaksesuaian Infrastruktur Transportasi.

Terdapat 7 variabel konsensus yang terdiri dari 6 faktor yang tidak mendukung berdasarkan referensi dan 1 faktor yang tidak mendukung berdasarkan responden dengan persentase sebesar 47%.

2. Faktor Ketidaksepakatan antara Stakeholder.

Terdapat 5 variabel konsensus yang merupakan faktor yang tidak mendukung berdasarkan responden dengan persentase sebesar 33%.

3. Faktor Keterbatasan Anggaran dan Sumber Daya Keuangan.

Terdapat 2 variabel konsensus yang terdiri dari 1 faktor yang tidak mendukung berdasarkan referensi dan 1 faktor yang tidak mendukung berdasarkan responden dengan persentase sebesar 13%.

4. Faktor Rendahnya Kesadaran dan Pendidikan Masyarakat.

Terdapat 1 variabel konsensus yang merupakan faktor yang tidak mendukung berdasarkan referensi dengan persentase sebesar 7%.

Tabel 4.9 Kontruksi variabel konsensus faktor yang tidak mendukung perluasan layanan BRT Trans Jateng

NO	Variabel Konsensus		Faktor yang terbentuk	Persentase
	Berdasarkan Referensi	Berdasarkan Responden		
1	<ol style="list-style-type: none"> Berhimpitan dengan angkutan umum lainnya. Belum adanya halte yang sesuai dengan mobil bus yang digunakan. Kendala armada eksisting yang masih baru. Belum adanya angkutan pengumpan (Feeder). Kota Salatiga memiliki sistem transportasi yang tidak efisien, ditandai dengan menurunnya kinerja ruas jalan yang ditandai dengan adanya titik-titik rawan kemacetan di berbagai wilayah kota. Hal ini disebabkan oleh timbulnya terminal bayangan. Belum adanya integrasi pola pelayanan moda angkutan di Kota Salatiga. 	<ol style="list-style-type: none"> Tidak banyak jalur alternatif yang tidak berhimpitan dengan Trans Jateng atau angkutan umum lain. 	Faktor Ketidaksesuaian Infrastruktur Transportasi	47%
2		<ol style="list-style-type: none"> Kerja sama antara Dinas Perhubungan dan Dinas Pariwisata di Kabupaten Semarang belum berjalan dengan baik. Pemerintah Kota Salatiga belum merencanakan perluasan layanan BRT Trans Jateng Bawen-Salatiga dalam RPJMD-nya. Tidak ada upaya sosialisasi atau konsultasi publik untuk menampung aspirasi masyarakat tentang perlunya perluasan layanan BRT Trans Jateng. Pemerintah kurang memperhatikan kebutuhan transportasi masyarakat. Belum ada sosialisasi kepada pengusaha angkutan umum tentang perluasan layanan BRT Trans Jateng. 	Faktor Ketidakepakatan antara Stakeholder	33%
3	<ol style="list-style-type: none"> Untuk mewujudkan perluasan layanan BRT Trans Jateng, Kota Salatiga membutuhkan subsidi dari pemerintah pusat. Jika hanya mengandalkan 	<ol style="list-style-type: none"> Perluasan layanan BRT Trans Jateng membutuhkan biaya operasional yang lebih tinggi. 	Faktor Keterbatasan Anggaran dan	13%

	APBD Kota Salatiga, hal tersebut sangat tidak memungkinkan.		Sumber Daya Keuangan	
4	1. 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%

(Sumber: Analisa 2023)



4.4 Analisa SWOT

Analisis SWOT adalah cara untuk mengetahui dan memahami faktor-faktor yang berasal dari dalam dan luar antara faktor yang mendukung dan tidak mendukung perluasan layanan BRT Trans Jateng Koridor 1 Bawen-Tawang rute menjadi Salatiga-Tawang. Analisis ini membantu peneliti dalam menentukan strategi yang tepat untuk menyikapi perbedaan antara faktor-faktor yang mendukung dan tidak mendukung. Analisis SWOT memiliki langkah-langkah sebagai berikut:

4.4.1 Identifikasi Kekuatan (*Strength*)

Kekuatan adalah keunggulan yang berasal dari dalam yang dapat meningkatkan daya saing meliputi:

1. Kota Salatiga termasuk dalam aglomerasi kedungsepur.
2. Kota Salatiga termasuk dalam kawasan strategis provinsi.
3. Ketersediaan infrastruktur jalan yang memadai.
4. Tingginya animo pengguna layanan Trans Jateng.
5. Ketersediaan infrastruktur terminal yang memadai.
6. Ketersediaan lahan yang dapat dimanfaatkan dengan efisien tanpa mengganggu lalu lintas dan infrastruktur lain.
7. Pemerintah Kota Salatiga sangat mendukung Trans Jateng dalam mewujudkan rute Salatiga-Tawang.
8. Pelayanan BRT Trans Jateng lebih baik daripada angkutan kota.
9. Tarif terusan BRT Trans Jateng lebih murah dibandingkan dengan tarif angkutan kota untuk jarak yang jauh.
10. Belum cukup banyak angkutan umum rute Bawen-Salatiga.

4.4.2 Analisis Kelemahan (*Weaknesses*)

Kelemahan adalah kekurangan atau keterbatasan yang berasal dari dalam yang dapat menghambat meliputi:

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. Sejumlah 52% masyarakat di Kabupaten Semarang belum mengetahui jalur BRT yang menghubungkan Semarang (Tawang) dengan Kabupaten Semarang (Bawen).
6. Belum ada sosialisasi kepada pengusaha angkutan umum tentang perluasan layanan BRT Trans Jateng.
7. Belum adanya integrasi pola pelayanan moda angkutan di Kota Salatiga.
8. 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.
9. Pemerintah Kota Salatiga belum merencanakan perluasan layanan BRT Trans Jateng Bawen-Salatiga dalam RPJMD-nya.
10. Tidak banyak jalur alternatif yang tidak berhimpitan dengan Trans Jateng atau angkutan umum lain.
11. Kerja sama antara Dinas Perhubungan dan Dinas Pariwisata di Kabupaten Semarang belum berjalan dengan baik.
12. Tidak ada upaya sosialisasi atau konsultasi publik untuk menampung aspirasi masyarakat tentang perlunya perluasan layanan BRT Trans Jateng.

4.4.3 Identifikasi Peluang (Opportunities)

Peluang adalah faktor-faktor yang berasal dari luar yang dapat dimanfaatkan untuk meningkatkan kinerja meliputi:

1. Jaringan transportasi Trans Jateng koridor I mampu menurunkan biaya transportasi bagi para pekerja industri di wilayah Kabupaten Semarang.
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.
4. Memudahkan mobilitas penduduk dan aksesibilitas bisnis, pendidikan, dan area penting lain di Kota Salatiga, Kabupaten Semarang dan Kota Semarang.
5. Potensi pertumbuhan ekonomi Kota Salatiga dan wilayah yang dilalui oleh jalur BRT Trans Jateng.

6. Dengan memperluas layanan BRT maka angkutan yang berhimpitan dapat bergabung dengan Trans Jateng.
7. Aglomerasi Kedungsepur agar semakin terkoneksi, karena saat ini belum terhubung semua sehingga aglomerasi Kedungsepur tidak utuh.
8. Wisatawan dapat memperluas penjelajahan hingga keujung Aglomerasi Kedungsepur. Kondisi saat ini wisatawan terpaksa harus menyewa mobil untuk menjelajahi obyek wisata yang ada di Kedungsepur.
9. 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.
10. 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.
11. Masyarakat Kota Salatiga membutuhkan transportasi ke Kota Semarang baik untuk *Commuter* (penglaju) atau ke stasiun/ bandara, selama ini transportasi yang digunakan adalah ojek online sehingga mengurangi Pendapatan Asli Daerah (PAD).
12. Banyak pekerja atau pegawai yang bertempat tinggal di Kota Salatiga dan bekerja di Kota Semarang.
13. Perluasan layanan BRT Trans Jateng sangat dibutuhkan khususnya oleh pelajar di Kota Salatiga, Kabupaten Semarang dan Kota Semarang.
14. Masyarakat Kota Salatiga yang bekerja di wilayah Semarang-Ungaran membutuhkan transportasi umum yang cepat dan efisien waktu.

4.4.4 Analisis Ancaman (*Threats*)

Ancaman adalah tantangan yang berasal dari luar yang dapat menghambat pencapaian tujuan meliputi:

1. Kota Salatiga memiliki sistem transportasi yang tidak efisien, ditandai dengan menurunnya kinerja ruas jalan yang ditandai dengan adanya titik-titik rawan kemacetan di berbagai wilayah kota. Hal ini disebabkan oleh timbulnya terminal bayangan.
2. Pemerintah kurang memperhatikan kebutuhan transportasi masyarakat.
3. Perluasan layanan BRT Trans Jateng membutuhkan biaya operasional yang lebih tinggi.

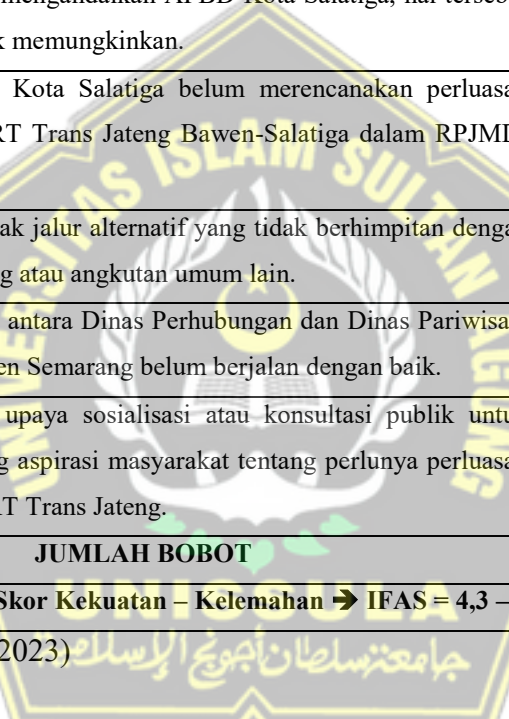
4.4.5 Analisis IFAS dan EFAS

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*).

Tabel 4.10 Analisis Faktor Strategis Internal (IFAS)

Faktor-faktor strategis		Bobot	Rating	Skor
S T R E N G T H	1. Kota Salatiga termasuk dalam aglomerasi kedungsepur.	0.1	5	0.5
	2. Kota Salatiga termasuk dalam kawasan strategis provinsi.	0.1	5	0.5
	3. Ketersediaan infrastruktur jalan yang memadai.	0.1	5	0.5
	4. Tingginya animo pengguna layanan Trans Jateng.	0.1	4	0.4
	5. Ketersediaan infrastruktur terminal yang memadai.	0.1	4	0.4
	6. Ketersediaan lahan yang dapat dimanfaatkan dengan efisien tanpa mengganggu lalu lintas dan infrastruktur lain.	0.1	4	0.4
	7. Pemerintah Kota Salatiga sangat mendukung Trans Jateng dalam mewujudkan rute Salatiga-Tawang.	0.1	4	0.4
	8. Pelayanan BRT Trans Jateng lebih baik daripada angkutan kota.	0.1	4	0.4
	9. Tarif terusan BRT Trans Jateng lebih murah dibandingkan dengan tarif angkutan kota untuk jarak yang jauh.	0.1	4	0.4
	10. Belum cukup banyak angkutan umum rute Bawen-Salatiga.	0.1	4	0.4
JUMLAH BOBOT		1.0		4.3
	1. Berhimpitan dengan angkutan umum lainnya.	0.1	3	0.3
	2. Belum adanya halte yang sesuai dengan mobil bus yang digunakan.	0.08	2	0.16

W E A K N E S S	3. Kendala armada eksisting yang masih baru.	0.1	3	0.3	
	4. Belum adanya angkutan pengumpan (Feeder).	0.08	3	0.24	
	5. Sejumlah 52% masyarakat di Kabupaten Semarang belum mengetahui jalur BRT yang menghubungkan Semarang (Tawang) dengan Kabupaten Semarang (Bawen).	0.08	2	0.16	
	6. Belum ada sosialisasi kepada pengusaha angkutan umum tentang perluasan layanan BRT Trans Jateng.	0.08	2	0.16	
	7. Belum adanya integrasi pola pelayanan moda angkutan di Kota Salatiga.	0.08	2	0.16	
	8. 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.	0.08	3	0.24	
	9. Pemerintah Kota Salatiga belum merencanakan perluasan layanan BRT Trans Jateng Bawen-Salatiga dalam RPJMD-nya.	0.08	2	0.16	
	10. Tidak banyak jalur alternatif yang tidak berhimpitan dengan Trans Jateng atau angkutan umum lain.	0.08	2	0.16	
	11. Kerja sama antara Dinas Perhubungan dan Dinas Pariwisata di Kabupaten Semarang belum berjalan dengan baik.	0.08	2	0.16	
	12. Tidak ada upaya sosialisasi atau konsultasi publik untuk menampung aspirasi masyarakat tentang perlunya perluasan layanan BRT Trans Jateng.	0.08	2	0.16	
	JUMLAH BOBOT		1.0		2.36
	Nilai Skor Kekuatan – Kelemahan → IFAS = 4,3 – 2,36 = +1,94				

(Sumber: Analisa 2023) 

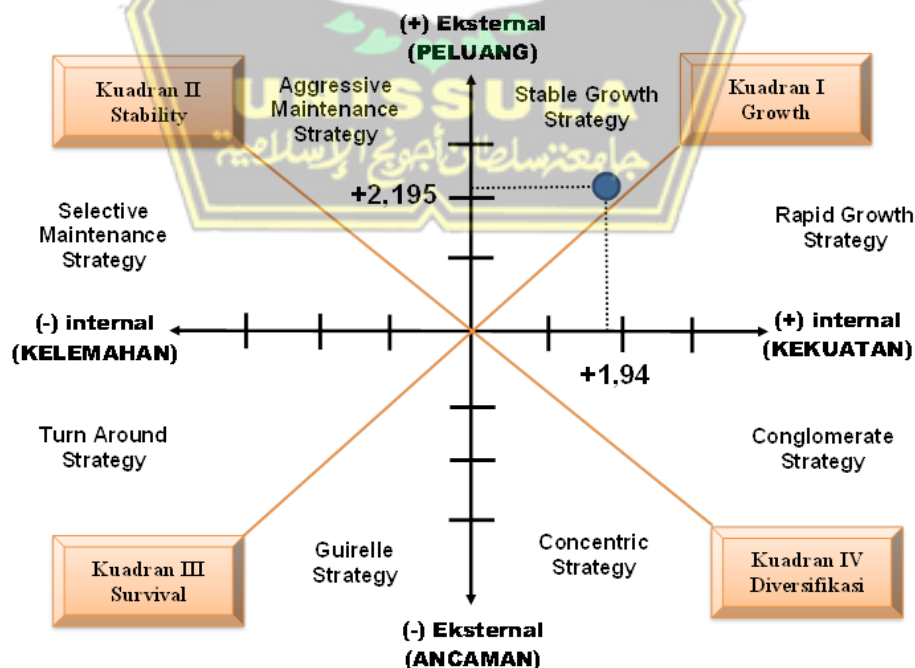
Tabel 4.11 Analisis Faktor Strategis Eksternal (EFAS)

	Faktor-faktor strategis	Bobot	Rating	Skor
O P P O R T U N	1. Jaringan transportasi Trans Jateng koridor I mampu menurunkan biaya transportasi bagi para pekerja industri di wilayah Kabupaten Semarang.	0.075	5	0.375
	2. Sebesar 94% masyarakat di Kabupaten Semarang sangat antusias dan membutuhkan pengembangan transportasi massal berbasis BRT Trans Jateng.	0.07	4	0.28
	3. Sebanyak 88% masyarakat di kabupaten Semarang Masyarakat membutuhkan transportasi yang terjangkau,	0.07	5	0.35

I T I E S	aman, dan nyaman.			
	4. Memudahkan mobilitas penduduk dan aksesibilitas bisnis, pendidikan, dan area penting lain di Kota Salatiga, Kabupaten Semarang dan Kota Semarang.	0.075	5	0.375
	5. Potensi pertumbuhan ekonomi Kota Salatiga dan wilayah yang dilalui oleh jalur BRT Trans Jateng.	0.07	4	0.28
	6. Dengan memperluas layanan BRT maka angkutan yang berhimpitan dapat bergabung dengan Trans Jateng.	0.07	4	0.28
	7. Aglomerasi Kedungsepur agar semakin terkoneksi, karena saat ini belum terhubung semua sehingga aglomerasi Kedungsepur tidak utuh.	0.075	4	0.3
	8. Wisatawan dapat memperluas penjelajahan hingga keujung Aglomerasi Kedungsepur. Kondisi saat ini wisatawan terpaksa harus menyewa mobil untuk menjelajahi obyek wisata yang ada di Kedungsepur.	0.07	4	0.28
	9. 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.	0.075	5	0.375
	10. 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.	0.07	4	0.28
	11. 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).	0.07	4	0.28
	12. Banyak pekerja atau pegawai yang bertempat tinggal di Kota Salatiga dan bekerja di Kota Semarang.	0.07	4	0.28
	13. Perluasan layanan BRT Trans Jateng sangat dibutuhkan khususnya oleh pelajar di Kota Salatiga, Kabupaten Semarang dan Kota Semarang.	0.07	4	0.28
	14. Masyarakat Kota Salatiga yang bekerja di wilayah	0.07	4	0.28

	Semarang-Ungaran membutuhkan transportasi umum yang cepat dan efisien waktu.			
JUMLAH BOBOT		1.0		4.295
T H R E A T	1. Kota Salatiga memiliki sistem transportasi yang tidak efisien, ditandai dengan menurunnya kinerja ruas jalan yang ditandai dengan adanya titik-titik rawan kemacetan di berbagai wilayah kota. Hal ini disebabkan oleh timbulnya terminal bayangan.	0.3	2	0.6
	2. Pemerintah kurang memperhatikan kebutuhan transportasi masyarakat.	0.3	1	0.3
	3. Perluasan layanan BRT Trans Jateng membutuhkan biaya operasional yang lebih tinggi.	0.4	3	1.2
JUMLAH BOBOT		1.0		2.1
Nilai Skor Kekuatan – Kelemahan → EFAS = 4,295 – 2,1 = +2,195				

Berdasarkan perhitungan IFAS dan EFAS pada Tabel 4.10 dan 4.11, 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.



Gambar 4.9 Grafik Letak Kuadran pada Analisis SWOT

Menurut Gambar 4.9, 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:

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

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. Kesimpulan

Dari hasil penelitian dan pembahasan yang peneliti bahas sebelumnya maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. 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.
2. 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.
3. 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:
 - 1) Meningkatkan konektivitas aglomerasi Kedungsepur.
 - 2) Mempermudah mobilitas penduduk dan aksesibilitas bisnis, pendidikan, dan area penting lain di Kota Semarang, Kabupaten Semarang dan Kota Salatiga.
 - 3) Meningkatkan pertumbuhan ekonomi Kota Salatiga dan wilayah yang dilalui oleh jalur BRT Trans Jateng.
 - 4) Meningkatkan kualitas layanan Trans Jateng sehingga menjadi transportasi massal yang murah, nyaman, aman, cepat dan efisien waktu.

- 5) Memperluas layanan BRT Trans Jateng koridor 1 hingga ke Kota Salatiga karena sangat dibutuhkan oleh masyarakat khususnya pelajar, pekerja, buruh, pegawai, serta para wisatawan.

5.2. Saran

Penelitian harus memberikan manfaat bagi ilmu pengetahuan, instansi atau lembaga, komunitas, dan berbagai pihak yang berkaitan dengan penelitian tersebut. Setelah peneliti menyelesaikan pembahasan tesis, peneliti dapat memberikan saran-saran berdasarkan hasil pengamatan.

1. Saran untuk pemerintah

- Pemerintah harus terbuka terhadap masukan dari berbagai pihak dalam pengambilan keputusan terkait perluasan layanan BRT Trans Jateng. Masukan dari berbagai pihak, seperti peneliti, masyarakat, dan pelaku usaha, dapat memberikan informasi yang diperlukan untuk membuat keputusan yang tepat.
- Pemerintah perlu membuat perencanaan yang matang sebelum melakukan perluasan layanan BRT Trans Jateng. Perencanaan ini harus mencakup berbagai aspek, seperti rute, armada, dan biaya.
- Pemerintah perlu melakukan sosialisasi yang intensif kepada masyarakat terkait perluasan layanan BRT Trans Jateng. Sosialisasi ini penting untuk meningkatkan pemahaman masyarakat dan mendorong masyarakat untuk menggunakan BRT Trans Jateng.

2. Saran untuk masyarakat

- Masyarakat perlu memberikan dukungan kepada pemerintah dalam upaya perluasan layanan BRT Trans Jateng. Dukungan ini dapat berupa penggunaan BRT Trans Jateng, memberikan masukan kepada pemerintah, maupun berpartisipasi dalam kegiatan sosialisasi.
- Masyarakat perlu menggunakan BRT Trans Jateng secara bijak. Hal ini penting untuk menjaga keberlanjutan layanan BRT Trans Jateng.

3. Saran untuk peneliti selanjutnya

- Kajian perluasan layanan BRT Trans Jateng harus mencakup berbagai aspek, baik dari sisi teknis, operasional, maupun sosial-ekonomi. Hal ini penting untuk menghasilkan rekomendasi yang tepat dan komprehensif.
- Metode penelitian harus dipilih dengan cermat agar sesuai dengan tujuan dan fokus penelitian. Misalnya, jika penelitian bertujuan untuk menganalisis faktor-faktor yang mendukung dan tidak mendukung perluasan layanan BRT Trans Jateng, maka metode penelitian yang tepat adalah metode kuantitatif atau kualitatif.
- Peneliti harus bersikap independen dan tidak memihak dalam melakukan kajian. Hal ini penting untuk menjaga objektivitas hasil kajian.



DAFTAR PUSTAKA

- Aan Komariah, Djam'an Satori, 2011, Metode Penelitian Kualitatif, Bandung,. Alfabeta.
- Adhitya Purbaya, Angling (7 Juli 2017). "Ayo Naik Bus Trans Jateng, 3 Hari Gratis". detikcom. Diakses tanggal 2020-09-07.
- 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*.
- Akdon & Ridwan (2008). Aplikasi Statistika dan Metode Penelitian untuk Administrasi & Manajemen. Bandung: Dewa Ruchi.
- 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 I Stasiun Tawang-Terminal Bawen)* (Doctoral dissertation, Universitas Islam Sultan Agung).
- Anonim. 1945. Undang-Undang Dasar 1945 pasal 26. Republik Indonesia, Jakarta.
- Anonim, 1993. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM 61 tahun 1993 tentang Rambu-Rambu Lalu Lintas di Jalan. Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- Anonim, 2009. Undang-Undang No.22 tahun 2009, Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Jakarta: Pemerintah Republik Indonesia.

- Anonim. 2011. Peraturan Daerah Kota Salatiga nomor 4 tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Salatiga tahun 2010 – 2030. Salatiga: Walikota Salatiga Provinsi Jawa Tengah.
- Anonim, 2014. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintah Daerah. Jakarta: Pemerintah Republik Indonesia.
- Anonim. 2018. Peraturan Daerah (PERDA) nomor 9 tahun 2018 tentang Rencana Detail Tata Ruang Bwp Pk, I, II, III Dan IV Kota Salatiga Tahun 2017-2030. Salatiga: Walikota Salatiga Provinsi Jawa Tengah.
- Anonim, 2018. Pergub Jateng Nomor 22 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis Dinas Perhubungan Prov. Jateng. Semarang: Pemerintah Provinsi Jawa Tengah.
- Anonim, 2019. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek. Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- Anwar Sanusi. 2012. Metodologi Penelitian Bisnis, Cetakan Kedua. Bandung: Salemba Empat.
- 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.
- Arikunto, Suharsimi. 2010. Prosedur Penelitian Suatu pendekatan Praktek. Jakarta: Rineka Cipta.
- Arikunto, S. (2019). Prosedur Penelitian. Jakarta: Rineka cipta.
- Ayudia Dwi Puspitasari. 2017. Analisis Pengaruh *Enterprise Risk Management Disclosure*, *Intellectual Capital Disclosure*, dan *Corporate Social Responsibility Disclosure* Terhadap Nilai Perusahaan (Studi Empiris Pada

Perusahaan Pertambangan yang Terdaftar di BEI Tahun 2012-2015).
Skripsi, Universitas Lampung.

Azwar, Saifudin. 1986. Validitas dan Reliabilitas. Jakarta: Rineka Cipta

Bahri, Syaiful. 2018. Metode Penelitian Bisnis – Lengkap Dengan Teknik Pengolahan Data SPSS. ANDI: Yogyakarta.

Barnard, Malcolm. 2009. Fashion Sebagai Komunikasi: Cara Mengkomunikasikan Identitas Sosial, Seksual, Kelas, dan Gender. Yogyakarta: Jalasutra.

Bintarto R dan Surastopo Hadi Sumarno, 1978. Metode Analisis Geografi. Yogyakarta. LP3IS.

Biro Komunikasi dan Informasi Publik. (17.01.2023). “Menhub Ungkap Pentingnya Peran Pemerintah Daerah Dalam Melancarkan Pembangunan Infrastruktur Transportasi”. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. www.dephub.go.id

"BRT Trans Jateng di Instagram: "Sesaat lagi sosialisasi dan familiarisasi #trasjatengsurakartasragen..."". Instagram. 2020-09-01. Diakses tanggal 2020-09-30.

Collins. (2006). Collins English Dictionary . Collins Dictionaries.

Cooper, Donald R, dan Pamela S. Schindler, 2006. Metode Riset Bisnis. Jakarta: PT Media Global Edukasi

Danang, Sunyoto. (2013). Metodologi Penelitian Akuntansi. Bandung: PT Refika Aditama Anggota Ikapi.

Darmadi, Hamid. 2013. Metode Penelitian Pendidikan dan Sosial. Bandung: Alfabeta.

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*.
- Freeman, R.E. dan J. McVea. 2001. "A Stakeholder Approach to Strategic Management."
- Gainnarou, L. (2014). Using delphi technique to build consensus in practise. *International Journal of Business Sciences and Applied Management*, 9(2), 65-82.
- Ghozali, Imam. 2009. "Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program SPSS ". Semarang : UNDIP.
- Ghozali, I. (2018). Aplikasi Analisis Multivariate Dengan Program IBM SPSS 25 (9th ed.). Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Grigg, N. 1988. Infrastructure Engineering and Management. John Wiley & Sons.
- Firmanzah. 2008. Marketing Politik. Yayasan Obor Indonesia. Jakarta.
- Heksantoro, Rinto (1 September 2020). "Diresmikan Ganjar, Trans Jateng Purworejo-Magelang Gratis hingga 9 September". detikcom. Diakses tanggal 2020-09-06.
- 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.
- Ida Bagus Mantra. 2009. Demografi Umum. Yogyakarta: Pustaka Pelajar Offset.
- 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*.

- J. A. O'Brien and G. M. Marakas, *Management Information System*, 10th Edition ed., P. Ducham, Ed., New York: McGraw-Hill/Irwin, 2011.
- 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.
- KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia). Kamus versi online/daring (Dalam Jaringan). di akses pada 6 Juli 2023. <https://kbbi.web.id/didik>
- Maassen, P. A. M., & van Vught, F. A. (1984). *De Delphimethode: voorspeltechniek en beleidsontwikkelingsinstrument*. Universiteit Twente. Centrum voor Studies van het Hoger Onderwijsbeleid.
- Marimin, 2004. *Teknik dan Aplikasi Pengambilan Keputusan Kriteria Majemuk*. Bogor: Grasindo
- Moleong, L. J. (2005). *Metodologi kualitatif. Edisi Revisi*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.
- Mumford, Lewis. 1983. *The Culture of Cities*. Harcourt Race and Company, New York.
- Nafarin, M. 2013. *Penganggaran Perusahaan*. Edisi ketiga, Cetakan kedua, Buku 1. Jakarta : Salemba Empat.
- Nazir, Moh. (2013). *Metode Penelitian*. Bogor: Ghalia Indonesia.
- 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.
- Permadi, Bambang. 1992. *Analytical Hierarchy Process (AHP)*. Universitas Indonesia, Jakarta.
- P. Joko Subagyo. 2011. *Metode Penelitian dalam Teori dan Praktik*. Yogyakarta: Penerbit Rineka Cipta.

- Portal Berita Provinsi Jawa Tengah. 18 April 2022. Selain Murah dan Nyaman, BRT Trans Jateng Jadi Cara Kurangi Kemiskinan. Diakses tanggal 12 Juli 2023. www.jatengprov.go.id
- 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
- 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).
- Prayitno, Eddie (28 Oktober 2019). "14 Bus Trans Jateng Rute Semarang-Kendal Diluncurkan, Tarif Gratis hingga 31 Oktober". *iNewsJateng*. Diakses tanggal 2020-09-06.
- 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. <https://doi.org/10.15294/efficient.v1i3.27870>
- Prof. Chainur Arrasjid, S.H., 2000, *Dasar-Dasar Ilmu Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta, hlm. 21.
- Rey, Larasati (4 September 2020). "Gratis 9 Hari! Bus Trans Jateng Koridor Solo-Sragen Mulai Beroperasi". *IDN Times*. Diakses tanggal 2020-09-06.
- Riduwan. 2010. *Skala Pengukuran Variabel-variabel Penelitian*. Bandung: Alfabeta.
- Rusli, Said. 2012. *Pengantar Ilmu Kependudukan*. Jakarta : LP3ES, anggota Ikapi.
- Sebastian, T. Y., & Adna, Y. (2021). *Evaluasi Kinerja Bus Trans Jateng Koridor Bawen Semarang* (Doctoral dissertation, Universitas Katholik Soegijapranata Semarang).
- Sudaryono. 2018. *Metodologi Penelitian*. Depok: PT. Raja Grafindo Persada.

- Sugiarto, E. (2002). Psikologi Pelayanan dalam Industri Jasa. Jakarta: Gramedia Pustaka Umum.
- Sugiharto dan sitinjak. (2006). Lisrel. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Sugiyono. 2005. Memahami Penelitian Kualitatif. Bandung: CV. Alfabeta.
- Sugiyono, 2009, Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D, Bandung : Alfabeta.
- Sugiyono. 2010. Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, kualitatif, dan R&D. Bandung: Alfabeta
- Sugiyono, P. D. (2017). Metode penelitian bisnis: pendekatan kuantitatif, kualitatif, kombinasi, dan R&D. *Penerbit CV. Alfabeta: Bandung, 225, 87.*
- Sukandarrumidi. 2012. Metodologi Penelitian. Cetakan Keempat. Gadjah Mada. University Press. Yogyakarta.
- Supriyati. (2011). Metodologi Penelitian. Bandung: Labkat Press.
- Susantono, Bambang. 2014. Revolusi Transportasi. Jakarta : Kompas Gramedia
- Sysindo Konsultan. (01-07-2019). Pengertian Non-conformities. Diakses pada 12 Juli 2023. <https://sysindokonsultan.com>
- Vickrey, W. (1997). *Public economics: selected papers by William Vickrey.* Cambridge University Press.
- Zaenal, F. (2019). Analisis Pelayanan, Harga Dan Kenyamanan Terhadap Keputusan Penumpang Dalam Menggunakan BRT Trans Jateng Trayek Stasiun Tawang–Terminal Bawen. *SKRIPSI.*