

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Adanya transportasi memberikan manfaat kehidupan yang lebih baik karena penggunaan transportasi menjadi bagian penting dalam menunjang berbagai aktifitas masyarakat (Wulandari & Sudiana, 2018). Tingkat ketergantungan masyarakat yang tinggi dalam penggunaan transportasi membuat kapasitas jalan raya akan semakin terbatas sehingga perlu memperlebar ruas jalan raya (Wibowo, 2020). Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Penjelasan bertuliskan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional dan harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara.

Indonesia telah mengalami peningkatan jumlah penduduk yang signifikan. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS) dari tahun 2021 hingga 2023 mengalami peningkatan dari 272.682,5 ribu jiwa menjadi 278.696,2 ribu jiwa. Dengan adanya pertumbuhan penduduk yang tinggi terutama di daerah perkotaan, mobilitas masyarakat akan terhambat karena peningkatan lalu lintas (Sofianiadi et al., 2022). Hal tersebut akan berimplikasi dengan meningkatnya volume

transportasi serta aksesibilitas yang mana banyak orang akan menggunakan kendaraan bermotor untuk melakukan perpindahan dari satu tempat ke tempat lain.

Peningkatan volume kendaraan pribadi akan berdampak pada lingkungan yang mana akan menimbulkan emisi gas yang tidak ramah lingkungan. Di kota-kota besar tentunya memerlukan perubahan yang berkelanjutan supaya isu-isu perkotaan dapat diatasi dengan diterapkannya *green city* dalam bentuk upaya berupa Program Pengembangan Kota Hijau (P2KH) yang mengacu kepada RTRW Kota/Kabupaten dengan salah satu konsep kota hijau yaitu *green transportation* (Primastuti & Puspitasari, 2022). Konsep ini mengusung skema transportasi yang berorientasi terhadap lingkungan sehingga pengembangan dan pembangunan berprinsip pada transportasi massal yang ramah lingkungan (Sofaniadi et al., 2022).

Penduduk yang semakin meningkat juga akan memengaruhi mobilitas dan sudah seharusnya diimbangi dengan aksesibilitas dan infrastruktur yang memadai. Namun, nyatanya tidak ada perubahan signifikan dari moda transportasi publik sehingga permasalahan transportasi menjadi masalah kompleks yang harus segera ditangani (Sofaniadi et al., 2022). Permasalahan ini tidak semata-mata tentang kemacetan lalu lintas serta waktu perjalanan yang ditempuh melainkan juga terkait dengan polusi lingkungan dan persoalan energi konsumsi (Jou & Chen, 2014). Di sisi lain juga, penggunaan kendaraan pribadi yang terus meningkat dapat memudahkan masyarakat untuk melakukan mobilitas penduduk (Azali & Gunanto, 2018).

Kota Semarang menjadi Ibukota Jawa Tengah yang memiliki moda transportasi yang tinggi karena terdapat beberapa transit untuk transportasi laut, udara dan darat yang saling terhubung di Pulau Jawa (Pradipta et al., 2014). Oleh sebab itu, Semarang menjadi jalur strategis dalam mobilitas perekonomian sehingga volume transportasi dari tahun ke tahun terus meningkat (Dewi & Setianingsih, 2018). Berdasarkan data BPS Kota Semarang, jumlah penduduk dari tahun 2020-2022 mengalami peningkatan dari 1.653.524 jiwa bertambah menjadi 1.659.975 jiwa. Hal ini menunjukkan bahwa padatnya penduduk akan berpengaruh pada peningkatan volume kendaraan di Kota Semarang.

Setiap tahunnya jumlah kendaraan bermotor terus menerus bertambah sehingga menyebabkan tidak terkontrolnya kemacetan lalu lintas. Menurut lembaga riset INRIX dalam (Sismanto, 2018), kemacetan di Kota Semarang menyentuh 37 jam dalam setahun dengan durasi lama waktu pengendara di jalan raya yaitu 17 persen. Dominasi kendaraan bermotor pribadi khususnya sepeda motor dan mobil penumpang menjadi kendaraan yang sering menyebabkan kemacetan lalu lintas (Manullang & Sitorus, 2020). Berdasarkan data BPS Jawa Tengah yang bersumber dari DITLANTAS Polda Jateng pada tahun 2019-2021 menunjukkan peningkatan volume kendaraan yang terbagi menjadi beberapa jenis kendaraan bermotor.

Tabel 1. 1 Volume Kendaraan Bermotor Kota Semarang 2019-2021

Jenis Kendaraan Bermotor	Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis (Unit)		
	2019	2020	2021
Mobil Penumpang	225.799	231.164	281.971
Mobil Bus	2.949	3.059	3.539
Truk	75.887	76.570	78.037
Sepeda Motor	1.347.260	1.382.434	1.512.234
Jumlah	1.651.895	1.693.227	1.875.781

Sumber: DITLANTAS POLDA JATENG (2022)

Berdasarkan tabel di atas beberapa jenis kendaraan bermotor mengalami peningkatan dari tahun ke tahun. Namun, pada mobil penumpang terdapat penurunan jumlah unit di tahun 2021. Di sisi lain, kendaraan bermotor berjenis truk mengalami peningkatan yang signifikan di tahun 2021, dan sepeda motor juga menunjukkan lonjakan jumlah unit di tahun 2020 dan 2021.

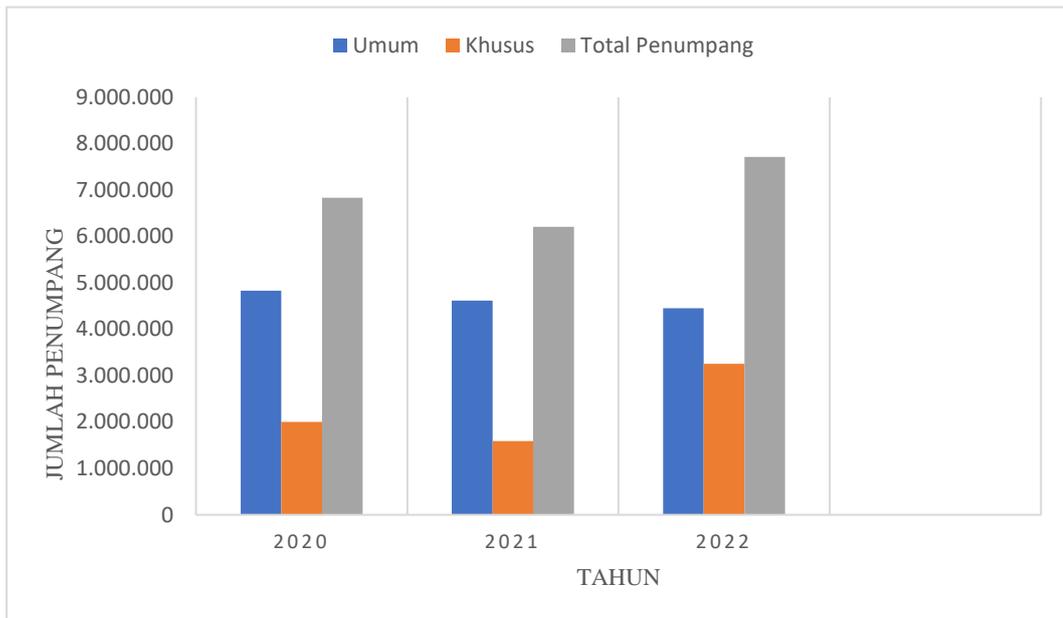
Peningkatan volume kendaraan di Semarang juga berdampak pada polusi udara di sekitarnya. Berdasarkan data IQAir dalam indeks kualitas udara di Semarang per tanggal 17/09/2023 menunjukkan angka 91 atau berkategori sedang (Iqair.com, 2024). Indeks Kualitas Udara Sedang didefinisikan sebagai “sensitive individuals should avoid outdoor activity as they may experience respiratory symptoms” atau individu yang sensitif harus menghindari aktivitas di luar ruangan karena mereka mungkin mengalami gejala pernafasan. Di sisi lain, Kota Semarang yang menjadi pusat administrasi dan industri di Jawa Tengah membuat suhu mencapai 38°C-40°C (Mashuri & Zulfa, 2022). Salah satu polutan yang ada berasal dari transportasi seperti motor, mobil dan sebagainya.

Dengan kondisi Kota Semarang yang semakin macet akibat bertambahnya transportasi per tahunnya membuat lalu lintas menjadi padat sehingga perlu penataan sistem transportasi yang terpadu (Azali & Gunanto, 2018). Hal ini mewujudkan suatu program jasa transportasi publik yang dipelopori oleh Pemerintah Kota Semarang. Prospek angkutan umum yang akan dipergunakan oleh masyarakat dapat menjembatani dan mengurangi penggunaan transportasi pribadi (Wibowo, 2020). Pemerintah Kota Semarang khususnya Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informasi bersama Badan Layanan Umum yang ditunjuk sebagai pengelola telah memformulasikan BRT Trans-Semarang untuk menjadi transportasi umum bagi masyarakat (Prayoga et al., 2015). Sesuai dengan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 158 Ayat (1) “Pemerintah menjamin ketersediaan Angkutan Massal berbasis jalan untuk memenuhi kebutuhan angkutan orang kendaraan umum di kawasan perkotaan”.

Berdirinya BRT Trans-Semarang pada tahun 2009 menjadi jawaban Pemerintah Kota Semarang tentang kebutuhan angkutan massal bagi masyarakat (Manullang & Sitorus, 2020). Moda transportasi publik ini dioperasikan untuk mengurangi kemacetan di Kota Semarang dan mampu menampung para pelajar yang akan menuju ke pusat kota ataupun tempat wisata di Kota Semarang (P2k.stekom.ac.id, 2022). Hal ini menjadi salah satu upaya Pemerintah Kota Semarang dalam mewujudkan *green city* dengan salah satu konsepnya yaitu *green transportation* (Primastuti & Puspitasari, 2022). Di sisi lain terkait jumlah

penumpang BRT Trans Semarang periode tahun 2020-2022 per bulan September dapat dilihat melalui tabel dibawah ini:

Tabel 1. 2 Jumlah Penumpang BRT Trans Semarang tahun 2020-2022



Sumber: BLU UPTD Trans Semarang (2022) dan diolah oleh penulis

Berdasarkan data terkait jumlah penumpang BRT Trans Semarang periode tahun 2020-2022, secara keseluruhan jumlah penumpang selama 3 tahun terakhir yaitu 20.756.004 orang. Pada jumlah penumpang umum sebanyak 13.904.355 orang, sedangkan jumlah penumpang khusus sebanyak 6.851.649 orang. Jika dilihat melalui grafik diatas, pada tahun 2020-2021 mengalami penurunan sebesar 9,1 persen. Sedangkan pada tahun 2021-2022 mengalami peningkatan sebesar 24 persen.

Pelaksanaan pelayanan yang telah dilakukan oleh BRT Trans Semarang dalam tiap tahun yang mulai meningkat setelah pandemi covid-19. Hal ini membuat layanan moda transportasi publik perlu ditingkatkan sebab fasilitas umum

khususnya di bidang transportasi publik harus memberikan kesan nyaman, aman dan terjangkau (Wibowo, 2020). Menurut Wright dalam Anisah (2022) mendefinisikan BRT sebagai suatu sistem transportasi berbasis bus berkualitas tinggi yang mempunyai kemampuan mengangkut penumpang dengan cepat, nyaman, dan efektif ke tempat tujuan melalui infrastruktur jalan tersendiri, mempunyai karakteristik operasional yang cepat dengan frekuensi tertentu, serta memiliki pemasaran dan sistem layanan pelanggan. utama.

Pada kenyataannya, ada beberapa armada BRT Trans Semarang yang beroperasi dalam kondisi yang kurang baik, terlihat dari emisi pembuangan yang menghitam sehingga mengganggu kenyamanan bersama (Utomo & Marom, 2016). Hal itu selaras dengan pernyataan dari beberapa pengendara bermotor yang mendapati asap hitam pada BRT Trans Semarang di mana mereka sering melaporkan terkait masalah tersebut dan tak kunjung ditangani oleh BLU UPTD Trans Semarang (Irsyadullah, 2023).

Menurut seluruh penjelasan di atas dapat diambil kesimpulan mengenai latar belakang yakni tingginya jumlah kendaraan bermotor pribadi membuat mobilitas penduduk menjadi terhambat dan juga aksesibilitas transportasi publik di Kota Semarang masih mengalami perubahan jalur. Selanjutnya, konsep green city masih belum optimal sebab ada beberapa armada Trans Semarang tidak sesuai dengan standar operasional pelaksanaan seperti munculnya asap hitam pada knalpot. Hal ini akan berdampak pada lingkungan serta menyalahi konsep green city karena orientasi dari transportasi massal yaitu kendaraan yang ramah lingkungan. Maka dari itu penelitian ini kemudian berjudul “**Manajemen Strategi Aksesibilitas**

Transportasi Publik Dalam Rangka Mewujudkan Semarang Sebagai *Green City*”

B. Rumusan Masalah

Dari permasalahan yang ada pada latar belakang. Peneliti merumuskan masalah mengenai penelitian ini yakni, Bagaimana manajemen strategi aksesibilitas transportasi publik untuk mewujudkan Semarang sebagai *Green city*?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui manajemen strategi aksesibilitas transportasi publik untuk mewujudkan Semarang sebagai *Green city*.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat menambah pengetahuan dalam melakukan peningkatan aksesibilitas transportasi publik di Kota Semarang. Hal ini juga bersinggungan dengan pembelajaran dari Ilmu Pemerintahan yang mengkaji tentang tata kelola perkotaan. Penelitian ini juga diharapkan dapat menjadi referensi atau rujukan dengan penelitian-penelitian yang akan datang dalam mengkaji tentang peningkatan aksesibilitas transportasi publik.

2. Manfaat Praktis

a. Bagi Penulis

Manfaat dilaksanakannya penelitian ini bagi penulis adalah supaya penulis dapat mengimplementasikan ilmu yang didapatkan di kelas sebelumnya secara lebih ilmiah melalui skripsi. Selain sebagai syarat kelulusan yang dilaksanakan

untuk menempuh jenjang pendidikan program sarjana Ilmu Pemerintahan di Universitas Muhammadiyah Yogyakarta.

b. Bagi Pemerintah Daerah/Dinas Daerah

Diharapkan dengan adanya penelitian ini pemerintah daerah yang selaku objek inti penelitian dapat mengetahui mengenai aksesibilitas transportasi publik yang dijalankan dan bahkan bisa digunakan sebagai sebuah metode ilmiah dalam memberikan saran serta masukan untuk terus meningkatkan aksesibilitas transportasi publik menjadi semakin baik lagi. Serta diharapkan dapat menjadi salah satu rekomendasi untuk pemerintah daerah/dinas daerah agar bisa ditelaah dan ditindaklanjuti kedepannya.

c. Bagi Masyarakat

Penelitian ini diharapkan juga memiliki manfaat kepada masyarakat yang mau menggunakan kajian ilmiah atau informasi atau hanya sekadar membaca dan bisa digunakan sebagai media informasi, kajian akademik, atau bahkan kritik atau saran.

E. Tinjauan Pustaka

Penelitian Terdahulu

No	Nama Penulis	Judul	Hasil Temuan
1.	(Rahmatullah et al., 2022)	Integrasi Antar Transportasi Umum Di Kota Semarang (https://scholar.archive.org/work/iqakju3mxzawxpl3t2msc6qaxq/)	Pada penelitian ini menghasilkan bahwa praktik pengoperasian moda transportasi umum menyebabkan permasalahan terkait rute trayek yang berhimpitan sehingga mengalami penurunan jumlah penumpang BRT Trans Semarang. Oleh sebab itu, dibutuhkan integrasi sistem transportasi umum melalui tiga

		access/wayback/https://ejournal2.undip.ac.id/index.php/jpk/article/download/11989/pdf)	komponen integrasi yaitu ketersediaan lokasi transit, kecepatan dan kemudahan akses penumpang serta keterjangkauan tarif.
2.	(Novitasari et al., 2019)	<p>Pelaksanaan Fungsi Dinas Perhubungan Kota Semarang Dalam Penataan Transportasi</p> <p>(https://ejournal3.undip.ac.id/index.php/dlr/article/view/27773)</p>	Munculnya Trans Semarang sebagai transportasi umum dinilai kurang mengevaluasi secara keberlanjutan sebab masyarakat masih belum merasa nyaman dengan sarana dan prasarana Trans Semarang. Dinas Perhubungan Kota Semarang sebagai regulator, fasilitator, dan evaluator menemukan hambatan seperti pengaturan jalur trayek, sarana penyedia fasilitas yang kurang nyaman yang menyebabkan kurangnya minat masyarakat terhadap transportasi umum. Hal ini memerlukan win-win solution supaya infrastruktur terus ditingkatkan dari segi sarana dan prasarana sehingga masyarakat dapat menikmati fasilitas transportasi umum. Solusi yang diberikan seperti kebijakan penataan transportasi khususnya kebijakan jalur trayek yang harus melibatkan seluruh komponen masyarakat dan mengevaluasi secara rutin dan disepakati bersama.
3.	(Prayoga et al., 2015)	<p>Kualitas Pelayanan Dalam Jasa Transportasi Publik Bus Rapid Transit (BRT) Kota Semarang</p> <p>(https://ejournal3.undip.ac.id/index.php/jppmr/article/view/9377)</p>	Fasilitas fisik serta sarana prasarana BRT memiliki kelengkapan yang dinilai cukup baik. Namun, perlu adanya pembenahan keberlanjutan seperti papan informasi, pengoperasian BRT, mengganti kerusakan fasilitas penunjang kenyamanan, responsivitas perlu ditingkatkan tidak hanya melalui media sosial tetapi juga diberikan kotak saran yang digunakan sebagai bahan masukan ataupun komplain agar pesan masyarakat tersampaikan kepada pihak penyelenggara. Selanjutnya, perlu adanya perubahan

			jadwal sehingga masyarakat tidak lama menunggu di shelter. Dengan begitu, hambatan yang telah ditampung dapat memberikan pelayanan lebih maksimal.
4.	(Manullang & Sitorus, 2020)	Kajian Kebutuhan Integrasi Layanan Angkutan Umum Massal di Kota Semarang dan Sekitarnya (https://ejournal2.undip.ac.id/index.php/jpk/article/view/9158)	Persebaran Trans Semarang dan Trans Jateng memengaruhi integrasi jadwal sehingga berpengaruh pada masyarakat yang akan menggunakan jasa layanan transportasi publik. Rekomendasi terhadap Perbedaan layanan trans Semarang dan Trans Jateng terkait konsep layanan loop (mengelilingi) pusat pertumbuhan ekonomi Semarang yang terintegrasi rute pengoperasiannya.
5.	(Utomo & Marom, 2016)	Evaluasi Pelayanan Bus Rapid Transit (Brt) Di Kota Semarang (https://ejournal3.undip.ac.id/index.php/jppmr/article/view/12500)	Pelaksanaan Bus Rapid Transit di Kota Semarang tergolong sudah cukup tepat dan efektif. Namun, ada beberapa faktor yang menghambat pelayanan sehingga kinerja pelaksanaannya kurang maksimal. Pembangunan sarana dan prasarana pendukung perlu ditingkatkan sehingga standar pelayanan dapat menjadi lebih baik dan maksimal.
6.	(Cho et al., 2021)	Accessibility of welfare facilities for elderly people in Daejeon, South Korea considering public transportation accessibility (https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2590198221002190)	Peningkatan masyarakat khususnya lanjut usia membuat aksesibilitas transportasi umum menjadi pertimbangan sebab terdapat ketimpangan. Oleh karena itu, pemerataan aksesibilitas transportasi perlu ditingkatkan baik wilayah perkotaan dan pinggiran kota. Layanan yang diberikan juga harus memperhitungkan fasilitas kesejahteraan bagi seluruh masyarakat terlebih kepada lansia.
7.	(Chen & Wang, 2020)	Does green transportation	Keterkaitan peran aksesibilitas transportasi dengan keadilan sosial

		<p>promote accessibility for equity in medium-size U.S. cities?</p> <p>(https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1361920920305526)</p>	<p>menjadi penting karena terdapat perbedaan kesetaraan bagi kelompok sosial tertentu. Beberapa faktor dapat memengaruhi aksesibilitas seperti jarak tempat kerja, sekolah, tempat-tempat umum (tempat makan, aktivitas sosial, aktivitas fisik). Adanya perbedaan penggunaan transportasi umum dengan sepeda yang membuat layanan transportasi umum jarang digunakan dan lebih cenderung menggunakan sepeda. Hal ini juga dipengaruhi letak geografis pada wilayah tertentu sehingga membuat aksesibilitas transportasi publik kurang berjalan maksimal.</p>
8.	(Astuti et al., 2021)	<p>Public Value Pengguna Moda Transportasi Bus Rapid Transit (BRT) Kota Semarang</p> <p>(https://ejournal3.undip.ac.id/index.php/jppmr/article/view/31291)</p>	<p>Transportasi umum diadakan untuk mengatasi peningkatan kendaraan pribadi dan kemacetan. Terkadang adanya, transportasi umum hanya dijadikan penghias pembangunan kota tanpa adanya peningkatan pelayanan. Perlunya kolaborasi bersama masyarakat akan menjawab kebutuhan yang diinginkan oleh masyarakat. Public value menjadi jawaban agar pemerintah dituntut untuk transparansi, akuntabilitas, dan integritas. Solusi ini masih tergolong rendah karena belum bisa menjawab hambatan seperti waktu operasional yang singkat, waktu tunggu dan tempuh yang tidak efisien, serta pengawasan kualitas SDM dan penyediaan layanan yang ramah untuk penyandang disabilitas.</p>
9.	(Primastuti & Puspitasari, 2022)	<p>Studi Literature: Penerapan Green Transportation Untuk Mewujudkan Kota Hijau dan Berkelanjutan</p>	<p>Penerapan konsep transportasi hijau memiliki faktor yang membuat perkotaan menjadi kota hijau dan berkelanjutan yaitu dari segi moda transportasi, aksesibilitas, serta kebijakan transportasi suatu daerah. Peran masyarakat menjadi pilar penting karena perlunya dukungan terhadap penggunaan moda transportasi publik, peningkatan</p>

		(http://jurnal.unissula.ac.id/index.php/kr/article/view/19980)	fasilitass umum bagi jalur pejalan kaki dan jalur sepeda, dan penggunaan bahan bakar ramah lingkungan, dan penekanan kuantitas transportasi pribadi.
10.	(Sofaniadi et al., 2022)	Transportasi Berkelanjutan dan Pengaruhnya terhadap Pengurangan Emisi di Kota Semarang (https://riptek.semarangkota.go.id/index.php/riptek/article/view/144)	Hubungan transportasi dan tata ruang akan saling bersinggungan sebab penentuan sistem transportasi ditentukan melalui jaringan struktur tata ruang. Sistem ini dapat berjalan efektif dan efisien jika pengembangan wilayah perkotaan dapat terkendali. Penggunaan transportasi umum oleh masyarakat dapat terealisasi jika kebijakan yang dibuat dapat memberatkan ketika masyarakat ingin memperbanyak kendaraan. Hal itu perlu didukung dengan adanya peningkatan efisiensi transportasi publik melalui perbaikan teknologi kendaraan, penggunaan bahan bakar ramah lingkungan serta optimalisasi operasi transportasi umum. Aksesibilitas pada transportasi juga memerlukan manajemen rekayasa lalu lintas agar transportasi publik dapat mencapai target dalam pengurangan emisi yang dikeluarkan dari transportasi pribadi.

Berdasarkan tinjauan pustaka di atas diperoleh bahwa transportasi publik menjadi menarik untuk dibahas karena dapat memberikan kebermanfaatan bagi masyarakat dan bisa memengaruhi masyarakat untuk lebih sering menggunakan transportasi umum dibandingkan kendaraan pribadi. Selain itu, konsep *green city* juga akan terealisasi karena salah satu turunan dari konsep ini yaitu *green transportation*. Secara umum, dari penelitian terdahulu belum ada yang membahas tentang strategi aksesibilitas transportasi publik dengan menghubungkan konsep *green city* di Kota Semarang. Oleh sebab itu, penelitian ini akan mencari jawaban

baru terkait hubungan antara strategi aksesibilitas transportasi publik dengan konsep *green city*.

F. Kerangka Teori

Penelitian mengenai Peningkatan Aksesibilitas Transportasi Publik dalam Rangka Mewujudkan *Green city* di Kota Semarang Tahun 2021-2022 memerlukan beberapa teori untuk mendukung proses penelitian terutama untuk mengetahui peningkatan aksesibilitas transportasi publik dalam rangka mewujudkan *green city* di Semarang.

Kerangka teori menurut Cooper and Schindler dalam (Sugiyono, 2013:52) yaitu seperangkat konsep, definisi dan proposisi yang tersusun secara sistematis sehingga dapat digunakan untuk menjelaskan dan meramalkan fenomena. Beberapa teori yang akan digunakan oleh peneliti meliputi:

1. Teori Strategi

a. Definisi Strategi

Terdapat beberapa ahli dalam mendefinisikan kata strategi, seperti yang diutarakan oleh Steiner dan Miner (1977) dalam Dian Sudiantini (2022) mengungkapkan bahwa strategi adalah penempatan misi perusahaan, menetapkan tujuan organisasi mengingat kekuatan eksternal dan internal, merumuskan kebijakan dan strategi khusus untuk mencapai tujuan, dan menjamin mereka supaya implementasi yang tepat sehingga tujuan dasar dan tujuan organisasi akan tercapai. Jika dikaitkan dengan pendapat dari Chaldler, definisi tentang strategi merupakan penetapan dasar untuk jangka panjang dan tujuan serta pemakaian macam-macam tindakan dan alokasi sumber-sumber yang dibutuhkan. Kemudian, menurut Hamei

and Prahalad (1995) dalam Dian Sudiantini (2022) menjelaskan bahwa strategi sebagai sebuah perbuatan yang bersifat terus meningkat dan akan terus menerus berlangsung serta dilakukan dari berbagai sudut pandang tentang apa yang diperlukan dimasa depan. Hal ini merujuk pada apa yang dapat terjadi dan bukan diawali dari apa yang terjadi.

b. Definisi Manajemen Strategi

Terdapat beberapa ahli mendefinisikan dari manajemen strategi seperti yang dikemukakan oleh (David, 2017) manajemen strategi merupakan seni maupun ilmu dari perumusan, pengaplikasian dan evaluasi dari macam-macam kesimpulan yang dapat memperkirakan tujuan yang ingin dicapai oleh suatu perusahaan. Hal tersebut juga berpengaruh pada masa depan yang mana menjadi kesempatan baru dan berbeda dalam mengatur sebuah strategi. Di sisi lain, menurut Michael Polter dalam Rahim & Radjab (2017) definisi manajemen strategi merupakan satu kesatuan yang membuat perubahan pada perusahaan dalam jumlah lebih dari bagian-bagian yang ada sinergi di dalamnya. Efek langsung yang diperoleh dari manajemen strategi semakin banyak diterima di masa kini. Manajemen strategi menjelaskan proses pengambilan keputusan dalam suatu dinamika perusahaan/organisasi, melakukan analisis lingkungan strategi, penerapan tahapan manajemen strategi (formulasi, implementasi, pengendalian dan evaluasi strategis)

c. Proses Manajemen Strategi

Keberhasilan startego yang diterapkan sangat tergantung dengan proses yang manajemen strategis yang dijalankan. Keberhasilan startegi yang diterapkan

dalam mencapai tujuan akan diketahui setelah proses evaluasi strategi selesai dilakukan. Kegagalan organisasi dalam mencapai tujuan, padahal seluruh proses dan tahapan manajemen strategis telah dilaksanakan” lebih disebabkan oleh analisa lingkungan yang keliru atau perumusan strategi yang tidak tepat dan dapat juga disebabkan oleh pelaksanaan strategi yang tidak konsisten. Manajemen strategis memberikan arah tindakan bagi organisasi dalam mencapai tujuan-tujuan strategis yang telah ditetapkan dalam jangka panjang (Yunus, 2016). Apabila suatu organisasi tidak memiliki strategi maka organisasi tersebut tidak memiliki arah tujuan yang jelas dan tidak ada capaian yang ingin di target. Menurut Fred R. David dalam Tanjung (2010) terdapat tahapan yang terbagi menjadi 3 bagian antara lain:

1) Perumusan Strategi

Proses ini merupakan bentuk awal dari penyusunan tahapan-tahapan ke depan yang diartikan untuk menyatukan visi dan misi organisasi, penetapan tujuan strategis, dan merancang strategi supaya dapat menuju pada target tujuan sehingga memberikan benefit terbaik. Sikap yang perlu diperhatikan yaitu sikap untuk memutuskan, memperluas, menghindari ataupun melakukan suatu ketetapan selama kegiatan berlangsung. Terdapat kerangka kerja yang digunakan dalam perumusan strategi antara lain:

a) Tahap input (masukan)

Dalam artian melakukan ringkasan informasi sebagai acuan awal serta dasar yang digunakan untuk merumuskan strategi.

b) Tahap pencocokan

Dalam artian, mengerucutkan pada hasil strategi alternatif yang dihubungkan dengan faktor-faktor internal maupun eksternal.

c) Tahap keputusan

Dalam artian, penggunaan salah satu macam teknik yang diperoleh setelah penginputan sasaran dalam evaluasi strategi alternatif yang telah ditelaah pada tahap dua.

2) Implementasi Strategi

Definisi dari tahapan ini yaitu mekanisme diubahnya menjadi sebuah reaksi melalui pengembangan program, anggaran dan prosedur. Tahapan ini menjadi salah satu kunci dari adanya manajemen strategi sebab implementasi bisa dipertimbangkan setelah strategi sudah dirumuskan. Implementasi juga menjadi tahap aksi sebab terdapat mobilitas manusia dalam berorganisasi untuk mentransformasi strategi menjadi sebuah tindakan ataupun aksi. Di sisi lain, tahapan ini memerlukan sifat disiplin, komitmen serta pengorbanan karena harus dilihat dari dua sudut pandang yang berbeda.

3) Evaluasi Strategi

Tahapan ini menjadi akhir dari sebuah strategi yang mana terdapat beberapa aktifitas dasar dalam mengevaluasi sebuah strategi yaitu:

- a) Melakukan peninjauan dari faktor-faktor internal maupun eksternal yang menjadi dasar strategi.

- b) Melakukan perbandingan hasil antara capaian target dengan kenyataan di lapangan.
- c) Melakukan tindakan korektif yang mana tidak harus strategi yang sudah ada ditinggal begitu saja atau bahkan strategi harus dirumuskan.

d. Faktor-faktor Strategi

Menurut Handayani & Sarwono (2021) Suatu usaha dalam mencapai tujuan serta usaha-usaha yang terarah pada capaian tujuan yaitu strategi. hal itu harus diperhatikan supaya strategi dapat efektif dan jelas dengan mempertimbangkan faktor-faktor penetapan strategi, antara lain:

1) Lingkungan

Lingkungan akan selalu berubah mengikuti kondisi dari pengaruh kehidupan manusia. Hal ini akan berdampak juga terhadap perilaku, kebiasaan, kebutuhan dan pandangan hidup.

2) Lingkungan Organisasi

Segala bentuk sumber daya dan kebijakan organisasi yang ada dapat memengaruhi lingkungan organisasi.

3) Kepemimpinan

Makna dari kepemimpinan yaitu seseorang yang memiliki kuasa dalam mengambil keputusan. Dengan begitu, pengaruh pemimpin dapat berpengaruh pada perkembangan lingkungan baik internal maupun eksternal.

Di sisi lain, menurut ISET (2011) dalam Setiadi & Wulandari (2016) terdapat strategi ketahanan yang mana terdiri dari sejumlah perilaku yang diharapkan dapat memajukan ketahanan kota dari tatanan sistem, agen maupun institusi. Hal ini muncul karena adanya proses perkembangan yang cepat, tidak terprediksi, hingga diluar kesadaran pemangku kebijakan serta pengambil kebijakan di tingkat kota. Strategi ini hadir sebagai penghalang dari suatu tekanan dari luar sehingga kebijakan ataupun program yang muncul dapat dikondisikan dan menjadi upaya perlindungan dari setiap permasalahan.

e. Manfaat Manajemen Strategi

Menurut Greenly dalam Umar (2020) , mengungkapkan bahwa terdapat manajemen strategis antara lain:

- 1) Memungkinkan untuk identifikasi, prioritas, dan eksploitasi peluang.
- 2) Memberikan pandangan objektif terkait masalah manajemen.
- 3) Representasi kerangka kerja untuk menumbuhkan koordinasi dan pengendalian kegiatan.
- 4) Meminimalkan efek dari kondisi buruk.
- 5) Memungkinkan keputusan utama untuk tujuan yang telah ditetapkan.
- 6) Pengefektifan alokasi waktu dan sumber daya untuk identifikasi peluang
- 7) Memungkinkan lebih sedikit sumber daya dan kurang waktu untuk dikhususkan untuk mengoreksi keputusan yang keliru.
- 8) Menciptakan sebuah kerangka kerja untuk komunikasi internal antara personil.

- 9) Membantu mengintegrasikan perilaku individu menjadi fokus utama.
- 10) Menyediakan dasar untuk memperjelas tanggung jawab individu.
- 11) Mendorong maju berpikir.
- 12) Memberikan pendekatan kooperatif, terpadu, dan antusias untuk menanggulangi masalah dan peluang.
- 13) Mendorong sikap yang menguntungkan terhadap perubahan.
- 14) Tingkat disiplin dan formalitas untuk pengelolaan.

f. Prinsip Tercapainya Strategi

Ketika ingin membuat kebijakan perlu adanya jaminan strategi yang akan membuahkan hasil baik, tidak hanya dalam desain konseptual melainkan juga dapat direalisasikan dan terlaksana. Menurut Hatten dalam () mengungkapkan bahwa ada petunjuk strategi yang diatur supaya berhasil dalam pengimplementasiannya antara lain:

- 1) Strategi berorientasi pada lingkungan sekitar sebab arus perkembangan yang terjadi di masyarakat harus selaras dengan peluang yang ada sehingga tidak berlawanan arah.
- 2) Perlu adanya opsi beberapa strategi yang diikuti dengan ruang lingkup kegiatan.
- 3) Adanya satu kesatuan membuat strategi dapat berjalan secara efektif dan memiliki fokus tujuan yang sama.
- 4) Strategi dibentuk agar menjadi pusat perhatian yang digunakan sebagai kekuatan.

- 5) Sumber daya menjadi salah satu hal krusial dalam pelaksanaan sehingga perlu adanya klasifikasi yang layak.
- 6) Perhitungan risiko dari suatu strategi sehingga tidak berdampak besar dari strategi yang telah dibuat.
- 7) Strategi selanjutnya tersusun di atas landasan keberhasilan.
- 8) Adanya dukungan dari pihak-pihak terkait membuat strategi menjadi lebih matang dalam pelaksanaannya.

Selain prinsip-prinsip strategi di atas, adapun prinsip strategi yang mengerucut supaya berjalan sesuai dengan peraturan yang dibuat yaitu dengan cara meningkatkan strategi terhadap pelayanan (Riani, 2021) antara lain:

- 1) Peningkatan mutu perilaku profesional bagi sumber daya manusia.
- 2) Penciptaan kebijakan yang tidak terlalu prosedural dan berkepanjangan.
- 3) Penyediaan fasilitas untuk penunjang mutu pelayanan.

Berdasarkan strategi terhadap pelayanan di atas juga sejalan dengan pandangan dari Fandy Tjiptono yang menjelaskan bahwa ada empat hal yang menjadi strategi dalam mengukur kualitas jasa/layanan.

- 1) Atribut Layanan Pelanggan

Penyampaian yang harus ditetapkan dalam urusan jasa/layanan yaitu akurat, efektif dan efisien serta memperhatikan keramahan dan perhatian.

- 2) Pendekatan untuk Penyempurnaan Kualitas Jasa

Kepuasan pelanggan menjadi aspek penting dalam penyempurnaan kualitas jasa. Hal tersebut memiliki pengaruh terhadap faktor ongkos, penerapan waktu program, serta hubungan antara layanan dengan pelanggan.

3) Sistem Umpan Balik untuk Kualitas Layanan Pelanggan

Sistem ini diperlukan sebab perlu adanya monitoring dan evaluasi yang berkaitan satu sama lain. Perlu adanya pengembangan responsif terhadap kebutuhan, keinginan dan harapan pengguna. Informasi yang diperoleh biasanya akan meningkatkan kualitas layanan pengguna.

g. Tipe-tipe Strategi

Tipe-tipe strategi lebih merujuk pada pendekatan-pendekatan yang digunakan oleh instansi atau individu dalam mewujudkan tujuan bersama. Menurut Kooten (1991) dalam Mudiono et al. (2023) terdapat tiga tipe dari strategi antara lain:

1) Strategi Organisasi

Strategi organisasi merupakan proyek jangka panjang yang mencakup segala aspek yang akan mencapai tujuan strategis. Cakupannya yaitu visi, misi, nilai-nilai, serta tujuan utama.

2) Strategi Program

Strategi program adalah proses pendekatan khusus yang dipakai untuk mewujudkan tujuan dalam organisasi dan berfokus pada menggerakkan suatu proyek, program ataupun inisiatif dengan mengedepankan efektif dan efisien.

Cakupan dari strategi ini yaitu penentuan tujuan program, rumusan rencana, alokasi sumber daya, manajemen risiko, pelaporan dan evaluasi program.

3) Strategi Pendukung Sumber Daya

Strategi ini berfokus pada pengelolaan sumber daya manusia serta infrastruktur yang mendukung implementasi program dan organisasi. Cakupannya antara lain rencana pengelolaan sumber daya manusia, alokasi anggaran, pengembangan infrastruktur, manajemen kapabilitas organisasi.

Di sisi lain, terdapat strategi yang mana menjadi hal umum dalam penentuan suatu rencana yang dibuat oleh suatu organisasi, antara lain:

1. Strategi Aliansi Kerja Sama

Strategi ini berfokus pada hubungan kerja sama dengan organisasi lain untuk mewujudkan tujuan bersama. Cakupan ini berupa kemitraan, aliansi, kerja sama riset, ataupun merger antara organisasi (Arsil et al., 2022).

2. Strategi Inovasi

Strategi ini berfokus pada pendekatan untuk meraih mutu kompetitif dengan pengembangan produk, potensi inovasi dalam perbaikan produk serta layanan yang lebih baik. Cakupan ini berupa riset penelitian dan pengembangan inovasi (Suhaeni, 2018).

3. Strategi Keberlanjutan

Strategi ini berfokus pada upaya tanggung jawab sosial dan lingkungan dalam operasi organisasi. Cakupannya berupa pengurangan dampak lingkungan,

pertanggungjawaban sosial dan keberlanjutan jangka panjang (Lugina et al., 2017).

2. Teori Aksesibilitas Transportasi

a. Definisi Aksesibilitas

Rendahnya aksesibilitas dalam transportasi umum menjadi dasar tingginya jumlah kendaraan pribadi di seluruh Indonesia khususnya di kota Semarang. Beban lalu lintas terhadap konektivitas jalan dapat memengaruhi tingkat aksesibilitas di suatu wilayah. Aksesibilitas yaitu suatu parameter kenyamanan atau kemudahan terkait cara lokasi tata guna lahan berinteraksi satu sama lain, dan mudah atau susah nya lokasi tersebut dicapai melalui sistem jaringan transportasi (Tamin, 2000). Aksesibilitas merupakan konsep yang mendasari hubungan antara tata guna lahan dan transportasi Black (1981) dalam Tamin (2000). Dalam konteks luas, aksesibilitas berarti kemudahan melakukan pergerakan di antara dua tempat. (Khisty & Lall, 2005).

Keterjangkauan lokasi melalui jaringan transportasi memerlukan prasarana dan alat angkut yang saling terhubung. Dengan kata lain, ukuran kemudahan dan kenyamanan terkait letak tata lahan yang saling berpenjar dapat saling berhubungan satu sama lain. Aksesibilitas memerlukan perencanaan jaringan transportasi dan keberagaman moda transportasi dengan tingkat integrasi yang tinggi antara satu dengan yang lainnya (Tamin, 2000). Menurut Miro dalam Arifin (2007) mengungkapkan bahwa mudah dan sulitnya bergantung pada sistem jaringan transportasi yang terintegrasi menjadi hal yang subjektif, kualitatif dan

relatif sifatnya. Artinya tidak bisa menyamaratakan kebutuhan orang lain dengan satu orang lainnya. Dapat disimpulkan bahwa suatu lokasi yang berjarak jauh belum tentu dikatakan mempunyai aksesibilitas rendah atau suatu tempat yang berjarak dekat mempunyai aksesibilitas tinggi karena ada faktor-faktor lainnya yang dapat memengaruhi aksesibilitas. Berikut dapat dilihat pada tabel dibawah (Tamin, 2000).

Tabel 1. 3 Klasifikasi Tingkat Aksesibilitas

Jarak	Jauh	Aksesibilitas Rendah	Aksesibilitas Menengah
	Dekat	Aksesibilitas Menengah	Aksesibilitas Tinggi
Kondisi Prasarana		Sangat Jelek	Sangat Baik

Sumber: Black (1981) dalam Tamin (2000)

Apabila tata guna lahan saling berdekatan dan hubungan transportasi antar tata guna lahan tersebut mempunyai kondisi baik, maka aksesibilitas tinggi. Sebaliknya, jika aktivitas tersebut saling terpisah jauh dan hubungan transportasinya jelek, maka aksesibilitas rendah. Beberapa kombinasi di antaranya mempunyai aksesibilitas menengah.

b. *Location-based Accessibility*

Pendekatan yang digunakan dalam mengukur kondisi aksesibilitas menggunakan pendekatan *location-based accessibility*. Menurut Curl dalam Albacete et al. (2017) pengukuran aksesibilitas berbasis lokasi merupakan cara paling umum digunakan karena lebih mudah untuk dinilai dan dikomunikasikan

serta tidak terlalu membutuhkan data. Oleh karena itu, para peneliti biasanya menganggapnya tepat untuk memberikan informasi dan memantau pencapaian tujuan perencanaan transportasi. Indikator aksesibilitas yang digunakan berupa indikator *spatial coverage*, yakni mengidentifikasi lokasi-lokasi yang berada di dalam jangkauan pelayanan moda transportasi publik. Selain itu, langkah-langkah lain mempunyai beberapa keterbatasan yang tidak ada dalam langkah-langkah berbasis lokasi: langkah-langkah berbasis infrastruktur tidak cukup untuk menganalisis distribusi peluang secara spasial, dan langkah-langkah aksesibilitas berbasis utilitas dan berbasis manusia memerlukan biaya yang mahal dalam hal kebutuhan data dan sulit untuk ditafsirkan. Hubungan yang digunakan dalam pengukuran tingkat aksesibilitas terhubung dengan indikator yang pada dasarnya digunakan dalam kaitan aksesibilitas transportasi publik yaitu jarak dari atau menuju ke transportasi publik.

c. Definisi Transportasi

Menurut Salim (2000) dalam Fatimah (2019) transportasi yaitu aktivitas pemindahan muatan dan penumpang dari satu tempat ke tempat lain . Masyarakat menggunakan transportasi bisa mempermudah aktivitas mereka dalam menyelesaikan tugas sehari-hari (Karim et al., 2023). Menurut Khisty & Lall (2005), adanya transportasi memang diperlukan oleh masyarakat sehingga dapat bergerak secara bebas dan memenuhi kebutuhannya serta faktor pendorong masyarakat untuk bergantung pada transportasi antara lain lapangan pekerjaan, penggunaan lahan, urbanisasi, kepemilikan kendaraan pribadi. Dari pengertian

tersebut Ahmad Munawar menjelaskan bahwa aktivitas transportasi akan terjadi jika memenuhi beberapa persyaratan antara lain:

1. Orang yang membutuhkan
2. Barang yang diangkut
3. Kendaraan sebagai alat angkut
4. Adanya jalan sebagai prasarana transportasi
5. Organisasi yaitu pengelola transportasi

d. Sistem dan Sarana Transportasi

Sistem transportasi dari suatu lokasi yaitu sistem yang terbagi menjadi prasarana, sarana dan sistem pelayanan yang diperkirakan akan melakukan pergerakan keseluruhan lokasi yang didalamnya ada mobilitas penduduk yang terakomodir, adanya pergerakan barang, serta akses keseluruhan lokasi.

Dalam kegiatan transportasi terdapat komponen yang dipengaruhi sehingga mempunyai fungsi masing-masing. Komponen tersebut yaitu prasarana dan sarana. Definisi dari prasarana yaitu suatu alat penunjang utama yang dibangun untuk mewujudkan terselenggaranya usaha pembangunan. Sedangkan sarana yaitu semua hal yang digunakan sebagai alat untuk mewujudkan maksud dan tujuan tertentu. Sarana diibaratkan sebagai kendaraan yaitu bus, kereta api, pesawat dan sebagainya.

Kegiatan transportasi akan baik, aman, tertib dan lancar memerlukan rencana ataupun prosedur yang tersusun dan mengikat. Secara umum komponen transportasi dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Lintasan diibaratkan sebagai tempat benda untuk bergerak
2. Terminal merupakan simpul keluar masuk dari maupun ke sistem dan sebagai tempat pergantian moda transportasi.
3. Kendaraan yang memberikan mobilitas bagi benda yang diangkut untuk jalur gerak tertentu dan dapat digerakkan di jalur tersebut.
4. Prosedur operasi dapat menjamin pergerakan transportasi menjadi baik, aman, tertib dan lancar.

Transportasi dari sudut pandang sistem teknologi mencakup lima komponen, yaitu kendaraan, tenaga penggerak, jalur pergerakan, terminal dan sistem pengendalian. Dengan begitu, akan memberikan dampak bagi kualitas pelayanan yang disesuaikan oleh kebutuhan dan tuntutan.

Sistem transportasi terdiri dari empat komponen, menurut Kusbiantoro, Kusumantoro dan Miharja, 2005 dalam, yaitu:

- 1) Sistem kegiatan – sistem jaringan – sistem pergerakan

Banyaknya masyarakat melakukan aktivitas sekaligus berinteraksi membuat mereka akan sering bepergian dalam artian mobilitas akan terjadi.

- 2) Sistem kelembagaan

Terdapat kriteria antara lain legalitas, struktur organisasi dan calon SDM. Kriteria ini akan memformulasikan sistem institusi yang akan berdampak pada sistem aktivitas, jaringan dan gerakan.

- 3) Sistem internal yang berinteraksi dengan sistem eksternal

Karakteristik ekonomi, sosial, budaya, politik, fisik dan teknologi dari sistem spasial dapat ditemukan baik di lingkungan internal dan eksternal.

- 4) Skala internasional, nasional, regional dan lokal dipecah dari sistem spasial

Masyarakat sebagai aktor mobilitas memiliki peran sebagai katalisator pertumbuhan lalu lintas dalam merancang sistem transportasi perkotaan. Opsi masyarakat dalam menggunakan jasa dan sarana transportasi dipengaruhi oleh pendapatannya.

e. Peran dan Manfaat Transportasi Publik

Menurut (Tamin, 2000:7), prasarana transportasi memiliki dua peran utama, antara lain: sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan; dan sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan/atau barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan tersebut. Jika dilihat kedua peran tersebut, peran pertama digunakan oleh perencana pengembang wilayah untuk dapat mengembangkan wilayahnya sesuai dengan gambaran rencana. Sehingga prasarana transportasi akan menjadi penting untuk aksesibilitas menuju wilayah tersebut dan berdampak pada masyarakat langsung untuk menjalankan kegiatan ekonomi. Hal ini menjadi penjelasan peran prasarana transportasi yang kedua, yaitu mendukung pergerakan manusia dan barang (Tamin, 2000).

Menurut Soesilo (1997) dalam Rifusua (2010), transportasi publik memiliki manfaat yang besar dalam mengatasi permasalahan suatu kota atau daerah. Beberapa manfaat yang didapatkan antara lain:

1. Penghematan biaya operasi

Penghematan akan berdampak ketika menggunakan moda transportasi seperti truk dan bus karena akan memengaruhi besar muatan dengan jarak tempuh kendaraan serta tingkat kecepatan kendaraan.

2. Penghematan waktu

Bagi penumpang, memangkas waktu tempuh dapat dikaitkan dengan kegiatan yang dilakukan oleh penumpang tersebut. Untuk perhitungannya dapat dilihat melalui banyaknya penumpang melakukan bepergian ke suatu daerah dengan waktu tempuh yang cepat. Di sisi lain untuk penghematan waktu untuk barang dapat dilihat melalui barang yang memiliki nilai jual yang cepat turun seperti sayur, buah, atau ikan.

3. Pengurangan kecelakaan

Dalam proyek tertentu, pengurangan kecelakaan merupakan manfaat nyata dari adanya transportasi seperti perbaikan sarana transportasi pelayaran, jalan kereta api yang dapat mengurangi kecelakaan. Namun, di Indonesia, banyak masalah yang belum tersorot sehingga sulit memprediksi manfaat karena pengurangan biaya kecelakaan. Jika angka kecelakaan meningkat dengan adanya peningkatan sarana dan prasarana transportasi, hal ini menjadi tambahan biaya atau dinilai manfaat yang negatif.

4. Manfaat akibat perkembangan ekonomi

Umumnya akan berdampak pada kegiatan ekonomi suatu daerah dan bergantung pada elastisitas produksi terhadap biaya angkutan. Nilai output dari kegiatan produksi tersebut dengan adanya jalan dikurangi dengan nilai sarana produksi merupakan manfaat dari proyek ini.

5. Manfaat tidak langsung

Merupakan manfaat yang diperoleh karena terkoneksi suatu daerah dengan daerah lain melalui rute transportasi. Oleh karena itu akan terjadi pemerataan pendapatan sehingga sangat sulit untuk diperhitungkan secara kuantitatif.

f. Jenis Transportasi

Moda transportasi merupakan alat untuk menampung manusia atau barang sehingga dapat beranjak ke tempat lainnya. Tersedia dua jenis transportasi pada umumnya, yaitu:

1. Transportasi pribadi yaitu angkutan yang mengandalkan ketersediaannya yang digunakan perorangan. Menurut Warpani (1990) dalam Mentari (2022), ada beberapa keuntungan yang bisa didapat dari jenis transportasi ini yaitu jarak waktu lebih singkat, kemampuan mengangkut barang lebih nyaman dan aman, rute jalan yang lebih luas.
2. Transportasi publik yaitu angkutan yang berorientasi untuk tujuan bersama sehingga dapat menampung kelompok besar seperti menggunakan jenis layanan bersama yang sama, mengikuti jalur

tertentu, dan membutuhkan tingkat kepatuhan dari pengguna ketika menggunakan layanan transportasi umum, dikemukakan oleh Tamin (2000) dalam Mentari (2022).

g. Kriteria Transportasi Publik

Interpretasi sarana transportasi publik harus mencakupi kriteria pelayanan publik. Menurut Dagun *et. al* (2006) dalam Rifusua (2010), menyampaikan bahwa transportasi yang baik dalam pelayanan publik harus memenuhi tiga syarat kriteria dasar, yaitu kenyamanan, keamanan, dan kecepatan.

Kriteria pertama yaitu kenyamanan, yakni bagian yang harus dapat dirasakan oleh pengguna dalam menggunakan jasa transportasi. Bisa dikatakan nyaman apabila penumpang menikmati fasilitas yang memberikan kenyamanan bagi penumpangnya, salah satu fasilitasnya yaitu pendingin udara, bebas asap kendaraan bermotor, serta proses yang dijalani calon penumpang ketika sebelum dan sesudah berada di dalam sarana transportasi.

Kriteria kedua yaitu keamanan, yakni bagian yang harus dilindungi oleh jasa transportasi selama penumpang berada pada sarana transportasi. Beberapa parameter yang digunakan dalam mengukur rasa aman yaitu sistem tertutup dimana tidak mudah diakses oleh pihak lain yang bukan penumpang. Pada kasus bus, termasuk halte atau terminal yang diperbolehkan bagi yang sudah membeli atau memiliki tiket bus. Di sisi lain, pada sistem naik dan turun penumpang, diharuskan

naik atau turun hanya pada halte dan terminal yang telah ditetapkan dan selain halte dan terminal tidak diperbolehkan naik dan turun. Dengan begitu, sistem tertutup ini dapat menghindari kegiatan kriminal yang membahayakan keselamatan penumpang selama menggunakan jasa transportasi.

Kriteria ketiga yaitu kecepatan, yakni bagian yang mengharuskan jasa transportasi menempuh jarak ke tempat tujuan dengan cepat dan tepat. Kriteria ini dapat terpenuhi apabila didukung dengan prasarana khusus penumpang fasilitas transportasi umum.

h. Aksesibilitas Transportasi

Aksesibilitas transportasi berpengaruh pada peradaban umat manusia. Secara empiris, perubahan zaman kehidupan manusia dan kemajuan teknologi transportasi berpengaruh pada perubahan sosial dan ekonomi regional. Menurut Cooley dalam Putra & Adeswastoto (2018) mengemukakan bahwa “Karakter transportasi secara keseluruhan dan rinci, pada waktu tertentu dan sepanjang sejarahnya, ditentukan oleh keterkaitannya dengan kekuatan dan kondisi fisik dan sosial. Pemahaman sarana transportasi hanya dengan menganalisis keterkaitan ini. Sejauh ini, perhatian telah diperbaiki sebisa mungkin pada kondisi yang lebih sederhana dan lebih jelas, yaitu fisik. Kami sekarang mendekati pertanyaan yang lebih kompleks tentang hubungan sosial transportasi. Kebutuhan akan pergerakan benda dan orang-orang mendasari setiap jenis organisasi sosial, setiap institusi apapun”

Menurut (Putra & Adeswastoto, 2018) mengatakan bahwa penanganan aksesibilitas tidak hanya di daerah perkotaan melainkan juga pada kawasan pedesaan yang mana memberikan penanganan jaringan jalan dan pelayanan transportasi publik serta menempatkan fasilitas ke daerah masyarakat pedesaan. Dengan begitu, masyarakat pedesaan juga dapat menikmati transportasi publik dan dapat melakukan aktivitas perekonomian ke daerah perkotaan. Selain itu, terdapat beberapa komponen yang dapat meningkatkan aksesibilitas transportasi publik yaitu ketersediaan lokasi transit dan akses mudah dalam menjangkau para penumpang (Rahmatullah et al., 2022).

3. Teori Green City

a. Definisi Green City

Menurut Ernawi (2012), kota hijau merupakan kota keberlanjutan yang secara ekologis atau kota yang memiliki benefit secara efektif dan efisien terhadap sumber daya air dan energi, mengurangi limbah, menerapkan sistem transportasi terpadu, jaminan kesehatan lingkungan dan menyinergikan lingkungan alami dan buatan. Kota hijau memiliki arti tidak hanya “menghijaukan” melainkan lebih luas yaitu Kota Ramah Lingkungan. Misi kota hijau antara lain yaitu pemanfaatan secara efektif dan efisien sumberdaya air dan energi, pengurangan limbah, penerapan sistem transportasi terpadu, jaminan kesehatan lingkungan, dan sinergi lingkungan alami dan buatan dengan prinsip-prinsip pembangunan berkelanjutan baik secara lingkungan, sosial dan ekonomi secara seimbang.

Inisiatif mewujudkan kota hijau memiliki makna strategis karena dilatarbelakangi oleh beberapa faktor, antara lain pertumbuhan kota yang begitu

cepat dan berimplikasi terhadap timbulnya berbagai permasalahan perkotaan seperti kemacetan, banjir, permukiman kumuh, kesenjangan sosial, dan berkurangnya luasan ruang terbuka hijau. Dalam beberapa tahun terakhir, permasalahan perkotaan semakin berat karena adanya perubahan iklim yang ekstrim yang menuntut kita agar dapat mengembangkan gagasan berwawasan lingkungan yang dituangkan ke dalam kebijakan dan program yang lebih komprehensif sebagai solusi perubahan iklim (Ernawi, 2012).

b. Atribut Green City

Green city memiliki aspek-aspek yang menaungi seluruh perubahan yang berwawasan lingkungan sehingga dapat memberikan solusi terkait kota keberlanjutan. Menurut Kementerian Pekerjaan Umum (2011) Terdapat atribut kota hijau antara lain :

1. Green Planning and Design

Perencanaan dan rancangan hijau adalah perencanaan tata ruang yang berprinsip pada konsep pembangunan kota berkelanjutan yang sesuai dengan RTRW dan rencana rinci lainnya.

2. Green Open Space

Ruang terbuka hijau adalah salah satu elemen terpenting kota hijau. Ruang terbuka hijau berguna dalam mengurangi polusi, menambah estetika kota, serta menciptakan iklim mikro yang nyaman.

3. Green Waste

Green waste adalah usaha untuk zero waste dengan prinsip 3R, yaitu mengurangi sampah/limbah, mengembangkan proses daur ulang dan meningkatkan nilai tambah.

4. Green Transportation

Green transportation adalah transportasi umum hijau yang fokus pada pembangunan transportasi massal yang berkualitas. Green transportation bertujuan untuk meningkatkan penggunaan transportasi massal, mengurangi penggunaan kendaraan pribadi, penciptaan infrastruktur jalan yang mendukung perkembangan transportasi massal, mengurangi emisi kendaraan, serta menciptakan ruang jalan yang ramah bagi pejalan kaki dan pengguna sepeda.

5. Green Water

Konsep green water bertujuan untuk penggunaan air yang hemat serta penciptaan air yang berkualitas. Dengan begitu efisiensi pemanfaatan sumberdaya air, pencegahan pencemaran dan pengendalian risiko bencana terkait air.

6. Green Energy

Green energi adalah strategi kota hijau yang fokus pada pengurangan penggunaan energi melalui pemanfaatan serta peningkatan penggunaan energi terbarukan dan ramah lingkungan.

7. Green Building

Green building adalah bangunan hemat energi yang diawali dengan bangunan ramah lingkungan yang bersifat efisien dalam konteks rancangan, konstruksi, perawatan, renovasi sehingga dapat mengurangi dampak negatif bangunan terhadap kesehatan manusia.

8. Green Community

Green community adalah kepekaan, kepedulian dan peran serta aktif masyarakat dalam pengembangan atribut-atribut kota hijau sehingga dapat memiliki sifat dan kebiasaan yang ramah terhadap lingkungan.

Berdasarkan uraian atribut green city diatas, secara keseluruhan tidak dapat berdiri sendiri sebab atribut tersebut merupakan satu kesatuan yang terintegrasi sehingga berdampak pada perwujudan masing-masing atribut (Ernawi, 2012).

G. Definisi Konseptual

Definisi konseptual merupakan cara untuk menjelaskan batasan pengertian antara konsep yang satu dengan konsep lainnya. Dengan begitu, dapat memberikan gambaran yang jelas serta menghindari kesalahpahaman panfsiran istilah-istilah penting konsep yang satu dengan yang lainnya sehubungan dengan pokok masalah, maka perlu diberikan definisi-definisi konsep sebagai berikut:

1. Strategi merupakan rencana yang terencana yang diformulasikan untuk dapat meraih tujuan tertentu dengan mempertimbangkan efektif, efisien dan sumber daya yang ada.
2. Aksesibilitas transportasi merupakan suatu fasilitas dalam mencapai kemudahan lokasi untuk dijangkau melalui sistem transportasi dengan

usaha melakukan perpindahan satu tempat ke tempat lainnya baik manusia maupun barang yang diangkut.

3. Green city merupakan suatu konsep perkotaan berkelanjutan untuk menciptakan lingkungan yang ramah lingkungan dengan mempertimbangkan aspek-aspek lingkungan salah satunya pengurangan polusi.

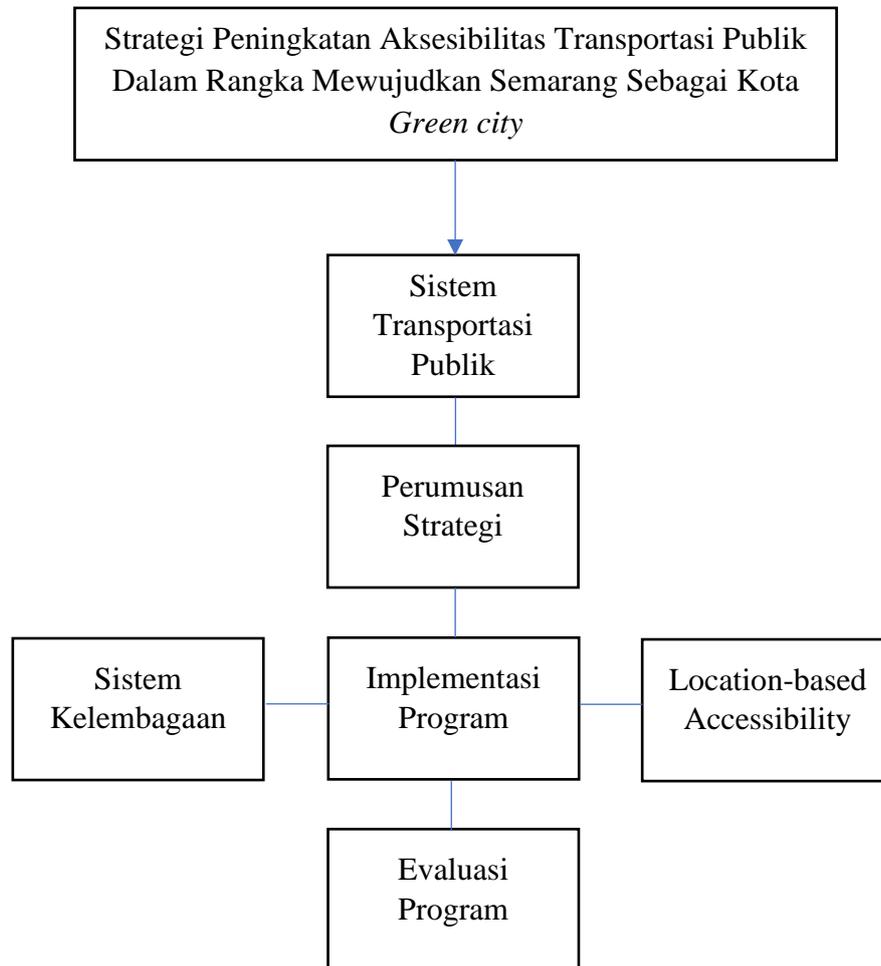
H. Definisi Operasional

Definisi operasional merupakan konsep yang karakteristiknya abstrak guna memudahkan pengukuran suatu variabel yang akan digunakan penulis dalam melakukan penelitian. Dengan begitu, operasional ini akan menjadi pedoman dalam melakukan kegiatan penelitian. Indikator-indikator yang digunakan dalam penelitian ini dituangkan kedalam bentuk tabel sebagai berikut:

No	Landasan Teori	Variabel	Indikator	Parameter
1	Strategi	Aksesibilitas Transportasi Publik	Perumusan Strategi	Perumusan visi dan misi bersama dalam menjalankan transportasi publik
			Implementasi Strategi	Manajemen untuk mewujudkan berbagai strategi melalui pengembangan program-program serta prosedur yang akan dijalankan
			Evaluasi Strategi	Tolak ukur keberhasilan yang membawa

				perubahan dari transportasi publik
			Location-based accessibility	Pengukuran potensial dalam melakukan perhitungan dalam perjalanan dengan sistem jaringan transportasi publik
			Sistem kelembagaan	<ul style="list-style-type: none"> - Pengembangan sumber daya manusia dalam kelembagaan - Manajemen dalam perbaikan kinerja dari fungsi dan tugas
2	Green City	Green Transportation	Implementasi	Perwujudan strategi dalam mendukung konsep green city dalam transportasi

I. Kerangka Berpikir



J. Metode Penelitian

Penelitian mengenai integrasi transportasi publik dalam upaya pengurangan kendaraan pribadi di Kota Semarang dengan studi kasus BRT Trans Semarang akan menghasilkan suatu kesimpulan yang mana penulis akan menggunakan metode penelitian dalam rangka memperoleh hasil kesimpulan tersebut.

Metode penelitian menurut (Sugiyono, 2013) yakni suatu kaidah ilmiah yang digunakan peneliti untuk memperoleh data serta mendapat tujuan untuk menunjang

kegunaan tertentu yang sudah ditetapkan sebelumnya. Metode penelitian yang akan digunakan oleh penulis meliputi:

1. Jenis Penelitian

Penelitian ini adalah penelitian yang akan mendeskripsikan kondisi riil yang terjadi di masyarakat. Penelitian ini menggunakan penelitian kualitatif deskriptif. Penelitian ini memungkinkan peneliti dapat mendeskripsikan temuan dari nilai suatu objek yang diperoleh melalui proses penelitian (Abdussamad, 2021). Sedangkan, menurut Sugiyono (2013) Penelitian kualitatif peneliti sebagai instrumen kunci, dalam meneliti suatu obyek yang alamiah dengan analisis data bersifat induktif, dan lebih menekankan makna daripada generalisasi.

Deskriptif menurut Sukmadinata (dalam Linarwati et al., 2016) mengejawantahkan bahwa deskriptif yaitu satu bagian utama dalam penelitian sebab mendeskripsikan suatu gejala yang terjadi sehingga dapat ditemukan faktor pembedanya dari segi bentuk, karakteristik dan sebagainya hingga perbedaan dan kesamaan dari gejala satu dengan yang lainnya. menurut Furchan dalam (Linarwati et al., 2016), penelitian deskriptif yaitu penelitian yang diproses untuk mendapatkan informasi terkait gejala yang sedang berlangsung.

Berdasarkan beberapa definisi diatas maka penelitian ini menjadi metode penelitian deskriptif dalam melakukan penelitian kedepannya. Titik fokus dalam penelitian ini yaitu BLU UPTD Trans Semarang, Bappeda Kota Semarang dan Dinas Lingkungan Hidup Kota Semarang. Dan untuk memperoleh keabsahan data

dan interpretasi maka peneliti akan menjadikan masyarakat pengguna Trans Semarang sebagai salah satu titik fokus juga dalam penelitian ini.

2. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian dilakukan di Kota Semarang. Secara kewilayahan, karakteristik dari kota Semarang mampu menarik wisatawan baik lokal maupun mancanegara. Di sisi lain, menurut Pemerintah Kota Semarang (2023) Kota Semarang menjadi salah satu kota yang mendapat penghargaan *green city* di mana program tersebut memiliki konsep ramah lingkungan dengan pembangunan yang seimbang antara kehidupan sosial, pertumbuhan ekonomi dan kota layak huni untuk generasi di masa depan. Dengan hadirnya BRT Trans-Semarang diharapkan dapat menekan jumlah kendaraan pribadi dan masyarakat mampu beralih ke transportasi publik yang disediakan oleh Pemerintah Kota Semarang. Oleh sebab itu, pemerintah Kota Semarang perlu meningkatkan aksesibilitas transportasi publik supaya kewilayahan Kota Semarang dapat terstruktur dalam perihal transportasi publiknya. Obyek lain dari penelitian ini adalah BLU UPTD Trans Semarang. Penelitian berfokus data yang berkaitan dengan Aksesibilitas Transportasi Publik dalam rangka mewujudkan *green city* di Kota Semarang.

3. Jenis Data

a. Data Primer

Data primer didapat melalui teknik wawancara yaitu data yang didapat langsung dari informan melalui wawancara langsung dan terbuka yang disesuaikan dengan kebutuhan penelitian ini. Pihak yang relevan untuk diwawancarai yaitu:

No	Narasumber	Status Narasumber
1.	BLU UPTD Trans Semarang	Anggota BLU UPTD Trans Semarang (Bapak David)
2.	Bappeda Kota Semarang	Anggota Perencanaan Infrastruktur dan Pengembangan Wilayah (Bapak Dimas)
3.	Masyarakat Kota Semarang (4 Orang)	Pengguna Trans Semarang

Pada masyarakat pengguna Trans Semarang terdapat klasifikasi yaitu:

1. Kak Adhina selaku pengguna Trans Semarang yang berstatus sebagai mahasiswa.
2. Mas Naufal selaku pengguna Trans Semarang yang berstatus sebagai pelajar.
3. Bapak Jono selaku pengguna Trans Semarang yang berstatus sebagai pekerja.
4. Ibu Ria selaku pengguna Trans Semarang yang berstatus sebagai ibu rumah tangga.

b. Data Sekunder

Studi literatur yang didapat dari kajian buku-buku, jurnal dan website resmi serta referensi yang masih relevan dengan objek yang diteliti. Penulis juga menggunakan situs-situs internet untuk memperoleh data sehingga data yang diperoleh akan digunakan sebagai data pelengkap. Selain itu, data sekunder juga digunakan untuk memperkuat argumen serta melengkapi informasi yang telah didapatkan peneliti melalui wawancara langsung dengan pihak terkait. Terdapat beberapa data sekunder yang relevan dengan penelitian ini yaitu Rute Trayek BRT Trans Semarang,

Jumlah Armada BRT Trans Semarang, Jumlah penumpang BRT Trans Semarang tahun 2021-2022.

4. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data adalah aturan pengumpulan data yang dilakukan peneliti untuk menguatkan penelitian. Dalam pembahasan ini akan diejawantahkan cara peneliti dalam menghimpun data sebagai dasar analisa dalam menentukan hasil penelitian. Adapun teknik pengumpulan data yang digunakan pada penelitian ini yaitu sebagai berikut:

a. Wawancara

Wawancara menurut (Sugiyono, 2013) merupakan rangkaian penelitian yang dipakai oleh peneliti sebagai teknik pengumpulan data yang mempunyai tujuan meninjau studi pendahuluan untuk menemukan masalah yang akan diteliti. Dalam teknik ini, peneliti akan mendalami pernyataan dari responden terkait rumusan masalah dengan menetapkan jumlah responden dalam skala kecil atau luas. Informasi dapat diperoleh melalui dua cara sehingga peneliti dapat melakukan wawancara secara terstruktur dengan cara menyerap informasi sesuai aturan yang berlaku ataupun wawancara secara tidak terstruktur dimana tidak menggunakan aturan wawancara yang disusun sistematis dan lengkap untuk pengumpulan datanya atau hanya mengandalkan garis besar dari pertanyaan yang menjadi topik permasalahan.

b. Dokumentasi

Dokumentasi menurut (Subadi, 2016) adalah cara pengumpulan data yang berfokus pada menggunakan dokumen atau catatan terkait dengan penelitian sehingga diperoleh kecocokan informasi yang ada di lapangan dan akan dijadikan sebagai obyek penelitian. Dokumentasi yang didapat berupa hal-hal yang berkaitan dengan strategi aksesibilitas transportasi publik. teknik ini digunakan untuk menunjang data primer yang diperoleh dari unit analisa.

c. Observasi

Observasi menurut (Subadi, 2016) adalah cara pengumpulan data mengenai keadaan konsep penelitian didalam unit analisa penelitian yang dilakukan dengan cara pengamatan langsung. Kegiatan ini memakai observasi partisipan yang melibatkan peneliti pada kondisi obyek unit analisa yang disesuaikan dengan data yang akan diperlukan. Dengan melakukan pengamatan langsung ke lokasi titik BRT Trans Semarang di beberapa rute trayek Kota Semarang.

5. Teknik Analisis Data

Penelitian ini menggunakan teknis analisa data menurut Miles dan Huberman dalam (Sugiyono, 2013) yaitu model analisis interaktif dan berlangsung secara berkelanjutan sampai akhir, sehingga data yang didapat sudah jenuh. Oleh sebab itu, model ini terbagi menjadi tiga cara antara lain:

a. Reduksi Data

Reduksi data yaitu tahapan analisis data untuk merangkum, mencatat hal-hal yang sesuai dengan topik penelitian untuk memperoleh kesimpulan yang dapat diverifikasi.

b. Penyajian Data

Langkah selanjutnya yaitu melakukan penyajian data. Hasil data yang diperoleh dari data primer dan sekunder akan diolah secara naratif sehingga data yang diperoleh akan mudah dipahami. Di sisi lain, penyajian data dapat berupa tabel, grafik, dan sebagainya.

c. Penarikan Kesimpulan

Tahapan akhir yaitu penarikan kesimpulan, dimana hasil yang diperoleh dapat menjawab permasalahan yang diteliti. Selain itu, peneliti akan menyajikan saran dan rekomendasi berdasarkan temuan penelitian kepada pihak terkait.

DRAFT PERTANYAAN

Narasumber	Indikator	Pertanyaan
BLU UPTD Trans Semarang (Bapak David selaku staff BLU UPTD Trans Semarang)	Perumusan Strategi	Seberapa jauh realisasi dari visi dan misi dari Trans Semarang hingga saat ini? Apakah ada perkembangan setiap tahunnya yang memberikan kebermanfaatan bagi masyarakat?
		Apa strategi konkret yang dapat diterapkan untuk meningkatkan aksesibilitas transportasi publik di Semarang?
		Apakah BLU UPTD Trans Semarang melakukan riset dari program transportasi publik dari kota/negara lain yang mana dapat dicontoh dan diterapkan di kota Semarang khususnya transportasi publik untuk mendukung konsep kota hijau?

		Apa yang dapat dipelajari dari pengalaman kota-kota tersebut?
	Implementasi Strategi	Bagaimana strategi tersebut dapat diadaptasi untuk memastikan keberlanjutan dan konsistensi dengan visi “green city”?
		Apa saja indikator kinerja yang paling relevan untuk mengukur keberhasilan implementasi?
		Sejauh mana masyarakat terlibat dalam pengembangan dan implementasi strategi peningkatan aksesibilitas transportasi publik?
	Location-based accessibility	Bagaimana cara menentukan perhitungan jarak tempuh dengan waktu tempuh yang diperlukan BRT Trans Semarang untuk mengangkut para penumpang?
		Apakah ada bantuan dari pihak luar dalam mengkalkulasikan atau ada sub bidang tersendiri yang menangani permasalahan ini?
	Sistem Kelembagaan	Apakah ada pengembangan sumber daya manusia dalam kelembagaan BLU UPTD Trans Semarang?
		Apakah ada evaluasi berkala bagi tenaga kerja supaya kinerja yang diberikan akan terus meningkat?
	Evaluasi Strategi	Bagaimana kinerja strategi peningkatan aksesibilitas transportasi publik akan dievaluasi?
		Apa potensi kendala dan tantangan yang mungkin dihadapi dalam menerapkan strategi ini, dan bagaimana cara mengatasinya?
		Hal apa yang sering menjadi evaluasi bagi BRT Trans Semarang?
	Bappeda Kota Semarang (Bapak Dimas selaku Staff Bappeda bidang perencanaan infrastruktur dan pengembangan wilayah)	Perumusan Strategi
Apakah ada masukan dari masyarakat terkait pengembangan transportasi publik?		
	Implementasi Strategi	Bagaimana implementasi yang diberikan Bappeda dalam mengatasi urusan transportasi publik?

		<p>Apa saja indikator kinerja yang paling relevan untuk mengukur keberhasilan implementasi?</p>
	Location-based accessibility	<p>Apakah ada kerja sama dengan pihak luar dalam mengkalkulasikan jarak tempuh dengan waktu tempuh serta aksesibilitas transportasi publik?</p>
	Sistem Kelembagaan	<p>Apakah ada pengembangan sumber daya manusia dalam kelembagaan pada Bappeda Kota Semarang khususnya Sub Bidang Perencanaan Infrastruktur dan Pengembangan Wilayah?</p>
		<p>Apakah ada evaluasi berkala bagi tenaga kerja supaya kinerja yang diberikan akan terus meningkat?</p>
	Evaluasi Strategi	<p>Apa potensi kendala dan tantangan yang mungkin dihadapi dalam menerapkan strategi ini, dan bagaimana cara mengatasinya?</p>
		<p>Hal apa yang sering menjadi evaluasi dalam urusan transportasi publik?</p>
Masyarakat Pengguna Trans Semarang	Implementasi	<p>Bagaimana pendapat anda tentang adanya BRT Trans Semarang? Apakah sangat membantu mobilitas anda selain menggunakan kendaraan pribadi?</p>
		<p>Apakah ada perubahan di setiap tahunnya ketika menggunakan layanan BRT Trans Semarang?</p>
		<p>Apakah dengan adanya pembayaran non-tunai konsumen lebih mudah dalam melakukan pembayaran?</p>
		<p>Apa yang harus dibenahi dari layanan BRT Trans Semarang? Baik dari segi sebelum menaiki armada bus hingga turun dari armada bus?</p>
		<p>Apakah anda sering menemui sopir yang ugal-ugalan ketika menggunakan layanan Trans Semarang?</p>
		<p>Bagaimana kesan anda ketika melihat knalpot mengeluarkan asap hitam tebal?</p>