

EVALUASI PENERAPAN PROGRAM *BUS RAPID TRANSIT* (BRT) DI KOTA TANJUNGPINANG

Ismi Safitri
Agus Hendrayady
e-mail: agushendrayady05081973@gmail.com
Fitri Kurnianingsih
e-mail: fitriacy@gmail.com

(Jurusan Ilmu Administrasi Negara FISIP Universitas Maritim Raja Ali Haji)

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi kinerja implementasi program Bus Rapid Transit (BRT) Kota Tanjungpinang. Metode yang dipakai dalam penelitian ini yaitu pendekatan kualitatif dan jenis penelitian deskriptif dengan memaparkan secara ilmiah dari hasil yang diperoleh dari lapangan melalui teknik observasi, wawancara dan dokumentasi. Informan dalam penelitian berjumlah 8 orang. Lokasi penelitian ini di Kota Tanjungpinang yang merupakan wilayah pengoperasian BRT. Teknik analisis data dalam penelitian ini adalah reduksi data, penyajian data dan penarikan kesimpulan. Hasil penelitian ini yaitu program BRT yang telah berjalan selama kurang lebih 7 bulan ini sudah berjalan cukup baik dan tujuan program tercapai secara bertahap namun terdapat beberapa masalah yang harus dicari jalan penyelesaiannya yaitu masih minimnya jumlah penumpang dari kalangan masyarakat hal ini dikarenakan masih ada masyarakat yang tidak tahu bahwa BRT merupakan transportasi umum dan juga disebabkan kurang maksimalnya sosialisasi yang dilakukan hanya lewat media, untuk penambahan rute trayek BRT yang tidak melewati rute kota akibat berbentrok dengan angkutan Kota yang ada padahal masyarakat lebih ramai di daerah kota, dan masalah yang terakhir yaitu adanya keterlambatan pencairan dana operasional BRT yang menjadi penghambat pengoperasian BRT yang perharinya membutuhkan biaya untuk bahan bakar dan servis.

Kata Kunci: *Evaluasi, Kinerja, Bus Rapid Transit.*

Abstract:

This study aims to evaluate the performance of the implementation of the Tanjungpinang City Bus Rapid Transit (BRT) program. The method used in this study is a qualitative approach and type of descriptive research by presenting scientifically from the results obtained from the field through observation, interview and documentation techniques. There were 8 informants in the study. The location of this research is in Tanjungpinang City which is the operational area of BRT. Data analysis techniques in this study are data reduction, data presentation and conclusion drawing. The results of this study, namely the BRT program which has been running for approximately 7 months, has been running quite well and the program objectives have been achieved gradually, but there are some problems that have to be addressed, namely the lack of passengers from the community. know that BRT is public transportation and also due to the lack of socialization carried out only through the media, for the addition of BRT route routes that do not pass through the city route due to collision with the existing City transportation, the community is more crowded in the city area, and the last problem is delays in the disbursement of BRT's operational funds that become a barrier to the operation of the BRT, which requires costs for fuel and service per day.

Keywords: *Evaluation, Performance, Bus Rapid Transit.*

Pendahuluan

Sebagai Ibukota Provinsi Kepulauan Riau, Kota Tanjungpinang terus melakukan Pembaharuan diberbagai bidang termasuk salah satunya bidang transportasi yang merupakan kebutuhan mutlak bagi masyarakat. Tidak dapat dipungkiri bahwa setiap manusia membutuhkan transportasi untuk mempermudah segala aktivitas sehari-hari. Transportasi yang digunakan pun beragam sesuai dengan kebutuhan mulai dari transportasi udara, transportasi laut, dan transportasi darat.

Terkait dengan masalah ketersediaan transportasi umum, Dinas Perhubungan Kota Tanjungpinang memberikan alternatif dengan penerapan program *Bus Rapid Transit* (BRT). BRT adalah moda transportasi massal berbasis bus yang mempunyai desain, pelayanan dan infrastruktur yang di kustomisasi atau menyesuaikan dengan kebutuhan pengguna untuk meningkatkan kualitas sistem dan menyingkirkan hal-hal seperti penundaan kedatangan dan keberangkatan yang sering ditemui pada sistem bus biasa. (www.itdp-indonesia.org)

Bus berjumlah 5 (Lima) buah yang dilengkapi dengan fasilitas *full AC* tersebut merupakan bantuan dari Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. *Bus Rapid Transit* (BRT) mulai beroperasi pada Rabu, 05 Desember 2017 setelah sebelumnya sempat tertunda pengoperasiannya terhambat sejak April 2017 karena masalah dana. Kepala Dinas Perhubungan Kota Tanjungpinang, Bambang Hartanto, mengatakan bahwa bus tersebut terduduk karena tidak dimasukkan dalam Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) 2017. Beliau juga mengatakan bahwa dalam pengoperasiannya mereka butuh dana operasional, sementara dana itu tidak dianggarkan di APBD perubahan, sekarang sudah dianggarkan dan sudah diketok. Jadi akhir tahun ini akan bus

tersebut akan operasikan. (BatamToday.Com. Senin, 13/11/2017)

Bus yang dioperasikan setiap hari hanya berjumlah 4 (Empat) unit dengan alasan 1 (Satu) unit lagi sebagai cadangan jika ada yang mengalami kerusakan. Bus-bus ini akan dibagi menjadi 2 (Dua) rute yaitu Senggarang dan Dompok dan akan berhenti pada titik-titik yang telah disediakan tangga untuk naik turun karena mengingat pintu masuk yang agak tinggi namun penumpang tetap bisa berhenti dimana saja dengan melewati pintu depan yang lebih rendah asalkan masih sejalan dengan rute tersebut. Masalah pengelolaan BRT, Kepala Dinas Perhubungan mengatakan bahwa pihak Dishub akan menyerahkan ke pihak ketiga yang merupakan konsorsium Perusahaan Outobus (PO) di Tanjungpinang dengan membentuk badan usaha bersama. Dan para PO ini membentuk konsorsium yang terdiri dari 6 sampai 9 PO dan membentuk satu perusahaan sebagai pengelola BRT dan nama PT yang mengelola yaitu PT Bestari Indah Sepakat. Selanjutnya beliau mengatakan bahwa pengelolaan bus ini menggunakan sistem subsidi dan untuk hasil operasional semuanya disetor ke kas daerah. (HaluanKepri.Com. Selasa, 21/11/2017)

Pada pengoperasian bulan Desember lalu, Pemerintah Kota Tanjungpinang telah menganggarkan sebanyak 60 juta rupiah dan hasilnya ternyata tidak balik modal. Menurut Kepala Dishub Tanjungpinang, Bambang Hartanto, BRT memang diproyeksikan untuk memudahkan masyarakat memperoleh transformasi yang baik, bukan untuk mencari keuntungan. Beliau menuturkan bahwa tidak bisa kalau bicara balik modal. karena untuk BRT ini kita tidak menargetkan pendapatan, tapi tanggung jawab pemerintah untuk memenuhi fasilitas transportasi masyarakat. Selanjutnya beliau juga menambahkan bahwa Tahun ini dianggarkan Rp400 juta untuk operasional selama 12 bulan. Itu artinya, operasional

BRT dapat dibagi sebesar Rp33,3 juta per bulannya. 50 persen berkurang dibandingkan pada tahap percobaan Desember 2017 lalu. (HaluanKepri.com. Kamis,08/03/2018)

tarif yang dikenakan terutama terhadap pelajar/mahasiswa itu lebih murah yaitu 2.000 rupiah saja per sekali jalan dibandingkan dengan menggunakan angkutan umum yang harus membayar 5.000-7.000 per sekali jalan.

Setelah beroperasi lima kali berangkat/hari selama sebulan pertama dengan jadwal dan rute yang telah ditetapkan, Bambang Hartanto menuturkan bahwa jika dirata-ratakan penumpang dengan rute Terminal Sungai Carang ke Senggarang hanya ada 15 orang penumpang dalam sekali berangkat. Sedangkan untuk rute Terminal Sungai Carang ke Dompok hanya tiga atau empat orang per sekali berangkat. (Tanjungpinang Pos. 04/01/2018).

Dalam 3 (tiga) bulan pengoperasiannya Trayek *Bus Rapid Transit* (BRT) dikurangi pada hari Sabtu dan Minggu. Bila pada hari-hari lainnya BRT jalan empat sampai lima kali Pulang Pergi, kini cuma dua sampai tiga kali. Hal tersebut dilakukan karena penumpang BRT tidak banyak pada hari-hari tersebut. Kepala Dishub Kota Tanjungpinang mengatakan bahwa memang Sabtu sama Minggu ini sepi. Kadang tidak ada penumpang sama sekali maka jadwalnya kurangi. (TribunBatam.id. 30/03/2018).

Permasalahan yang dipaparkan oleh berbagai media bertolak belakang dengan tujuan dari penerapan program *Bus Rapid Transit* (BRT) oleh Dinas Perhubungan Kota Tanjungpinang itu sendiri. Sebagaimana yang telah dikatakan oleh Walikota Tanjungpinang pada saat pengoperasian BRT pertama kali terhadap media, beliau mengatakan bahwa BRT ini murni untuk membantu masyarakat agar terbiasa menggunakan transportasi publik dan pengoperasian BRT adalah solusi yang

diberikan pemerintah terhadap keluhan masyarakat dengan transportasi daerah-daerah yang jaraknya jauh dan tujuan yang tidak terjangkau oleh angkutan kota. Beliau juga menambahkan bahwa Program ini bertujuan untuk mewujudkan transportasi yang murah, bagus, aman dan nyaman. Hal ini selaras dengan bahan pertimbangan dalam Surat Keputusan Walikota Tanjungpinang Nomor 278 Tahun 2017 yaitu program BRT ini bertujuan untuk memenuhi kebutuhan dan pelayanan serta kepastian rute perjalanan kepada masyarakat pengguna jasa angkutan transportasi darat yang memerlukan pembenahan reformasi sistem dan manajemennya.

Kerangka Teoritik

Kebijakan Publik

Kebijakan publik menurut Riant Nugroho D (2003:51):

Kebijakan publik adalah jalan mencapai tujuan yang bersama yang dicita-citakan, jadi jika cita-cita bangsa Indonesia adalah mencapai masyarakat Indonesia yang adil dan makmur berdasarkan pancasila (ketuhanan, kemanusiaan, persatuan, demokrasi dan keadilan) dan UUD (Negara Kesatuan Republik Indonesia) yang berdasarkan hukum dan tidak semata-mata kekuasaan maka kebijakan publik adalah seluruh prasarana dan sarana untuk mencapai tujuan tersebut.

Evaluasi Kebijakan

Kata evaluasi berasal dari bahasa inggris *evaluation* yang berarti penilaian atau penaksiran untuk mengetahui maksud dan makna dari evaluasi diperlukan pemahaman mengenai kebijakan. Hal ini disebabkan karena obyek dari evaluasi umumnya adalah kebijakan dan program-program yang dikeluarkan oleh pemerintah.

Evaluasi kebijakan menurut Anderson (Winarno, 2008:166), secara umum evaluasi kebijakan dapat dikatakan

sebagai kegiatan yang menyangkut estimasi atau penilaian kebijakan yang mencakup substansi, implementasi dan dampak pelaksanaan kebijakan tersebut.

Evaluasi Formatif

Evaluasi formatif menurut Palumbo (Parsons, 2014:549) merupakan evaluasi yang dilakukan ketika kebijakan/program sedang diimplementasikan merupakan analisis tentang seberapa jauh sebuah program diimplementasikan dan apa kondisi yang bisa meningkatkan keberhasilan implementasi. Oleh karena itu, fase implementasi memerlukan evaluasi formatif yang memonitor cara dimana sebuah program dikelola atau diatur untuk menghasilkan umpan balik yang bisa berfungsi untuk meningkatkan proses implementasi.

Menurut Rossi dan Freeman (Parsons, 2014:549-550) mendeskripsikan mode evaluasi ini sebagai evaluasi pada tiga persoalan yaitu sebagai berikut :

1. Sejauh mana sebuah program mencapai target populasi yang tepat
2. Apakah penyampaian pelayanannya konsisten dengan spesifikasi desain program atau tidak; dan
3. Sumber daya apa yang dikeluarkan dalam melaksanakannya melaksanakan program

Transportasi Umum

Menurut Nasution (2004:15), transportasi diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Proses pengangkutan merupakan gerakan dari tempat asal, dari mana kegiatan angkutan dimulai, ke tempat tujuan, kemana kegiatan pengangkutan diakhiri.

Menurut Miro (2005:5) Kendaraan umum merupakan moda transportasi yang diperuntukkan buat bersama (orang banyak), kepentingan bersama, menerima pelayanan bersama, mempunyai arah dan titik tujuan yang sama, serta terikat dengan

peraturan trayek yang sudah ditentukan dan jadwal yang sudah ditetapkan dan para pelaku perjalanan harus wajib menyesuaikan diri dengan ketentuan-ketentuan tersebut apabila angkutan umum ini telah mereka pilih. Contoh dari kendaraan umum yaitu Bus, kereta api, kapal, pesawat, mikrolet dan lain-lainnya.

Bus Rapid Transit (BRT)

Bus Rapod Transit (BRT) adalah moda transportasi massal berbasis bus yang mempunyai desain, pelayanan dan infrastruktur yang dikustomisasi untuk meningkatkan kualitas sistem dan menyingkirkan hal-hal seperti penundaan kedatangan dan keberangkatan yang sering ditemui pada sistem bus biasa. (www.itdp-indonesia.org)

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif sebagaimana didefinisikan oleh John Creswell (Silalahi, 2012 : 77) sebagai suatu proses penyelidikan untuk memahami masalah sosial berdasarkan pada penciptaan gambaran holistik lengkap yang dibentuk dengan kata-kata, melaporkan pandangan informan secara terperinci, dan disusun dalam sebuah latar alamiah. Peneliti menggunakan jenis penelitian deskriptif, yaitu penelitian yang berusaha mendeskripsikan, gejala, peristiwa, kejadian yang terjadi sekarang. Penelitian deskriptif memuatkan perhatian pada masalah aktual sebagaimana adanya pada saat penelitian berlangsung (Noor, 2017 : 35).

Temuan dan Pembahasan

Penerapan Program *Bus Rapid Transit* (BRT) di Kota Tanjungpinang

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan bahwa pemerintah wajib menyediakan kebutuhan angkutan umum yang selamat, aman, nyaman, dan terjangkau bagi masyarakat, pemerintah yang dalam hal ini

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia melakukan pengadaan *Bus Rapid Transit* (BRT) untuk membantu pemerintah kota atau kabupaten dalam menata transportasi umum di perkotaan. Kebijakan diatas selaras dengan konsep Kebijakan publik menurut Riant Nugroho D (2003:51):

Kebijakan publik adalah jalan mencapai tujuan yang bersama yang dicita-citakan, jadi jika cita-cita bangsa Indonesia adalah mencapai masyarakat Indonesia yang adil dan makmur berdasarkan pancasila (ketuhanan, kemanusiaan, persatuan, demokrasi dan keadilan) dan UUD (Negara Kesatuan Republik Indonesia) yang berdasarkan hukum dan tidak semata-mata kekuasaan maka kebijakan publik adalah seluruh prasarana dan sarana untuk mencapai tujuan tersebut

Jadi kebijakan terkait transportasi yang pemerintah ambil merupakan cara atau jalan untuk mencapai tujuan bersama yaitu tersedianya kebutuhan angkutan umum yang selamat, aman, nyaman, dan terjangkau bagi masyarakat

Bus Rapid Transit (BRT) menjadi bagian dari program pengadaan 3.000 unit bus pada tahun 2015-2019 oleh Kementerian Perhubungan yang berasal dari dana APBN hasil dari pengalihan subsidi bahan bakar minyak (BBM) yang digunakan untuk pembangunan infrastruktur, salah satunya adalah infrastruktur transportasi. (dephub.go.id. Kamis, 05/07 2018, 19.10)

Menanggapi program tersebut Pemerintah Kota Tanjungpinang mengajukan permohonan bantuan penyediaan *Bus Rapid Transit* (BRT) kepada Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Dan setelah melalui berbagai prosedur, akhirnya berhasil mendapat bantuan bus sebanyak 5 unit.

Bus Rapid Transit (BRT) adalah satu alat transportasi darat yang mempunyai

sistem angkutan cepat (*rapid transit*) yang terpadu dan merupakan salah satu program nasional yang dijalankan oleh Pemerintah Kota Tanjungpinang yang dalam hal ini yaitu Dinas Perhubungan Kota Tanjungpinang. bertambahnya jumlah penduduk maka semakin meningkat aktifitas-aktifitas masyarakat dikawasan hutan yang kemudian sangat berpengaruh terhadap pemeliharaan kawasan hutan sebagai daerah resapan air dan sumber air baku masyarakat di Tanjungpinang

Sebagaimana yang tercantum dalam Undang-undang Nomor 25 Tahun 2009 Tentang Pelayanan Publik, bahwa kebutuhan pelayanan untuk masyarakat baik itu jasa atau barang itu harus disediakan oleh pemerintah yang salah satunya sarana transportasi umum. Hal ini disesuaikan dengan yang dikemukakan oleh Thomas R. Dye (Suharto, 2015:3) bahwa kebijakan publik adalah "*whatever government choose to do or not to do*". Artinya kebijakan publik adalah apa saja yang dipilih oleh pemerintah untuk dilakukan atau tidak dilakukan. Pelaksanaan program *Bus Rapid Transit* (BRT) sebagai transportasi umum Kota Tanjungpinang oleh Dinas Perhubungan ini adalah tindakan yang dilakukan oleh Pemerintah Kota Tanjungpinang untuk melayani kebutuhan masyarakat Tanjungpinang akan transportasi, hal ini selaras dengan pendapat dari HS yang menyebutkan bahwa :

"Tujuan dari penerapan program ini ya itu melayani masyarakat. Melayani kebutuhan masyarakat akan transportasi unntuk melayani tujuan-tujuan mereka jadi kalau dari BRT ini memiliki trayek atau rute yang pasti dia memiliki rute dan waktu pelayanan yang pasti dari tujuannya ini tujuan penerapan ini untuk lebih melayani masyarakat". (Wawancara Kamis 05 Juli 2018, jam 10.00 wib)

Dalam pengelolaan BRT untuk memenuhi kebutuhan masyarakat terkait

transportasi ini melibatkan beberapa aktor yang terdiri dari pemerintah yaitu Kementerian Perhubungan RI dan Dinas Perhubungan Kota Tanjungpinang, Pihak swasta sebagai pihak yang mengoperasikan yaitu PT. Bestari Indah Sepakat dan masyarakat sebagai sasaran atau penerima kebijakan.

Evaluasi Formatif Program *Bus Rapid Transit* (BRT)

Program *Bus Rapid Transit* (BRT) yang beroperasi di Kota Tanjungpinang mulai pada awal Desember 2017 dan terhitung sudah sekitar kurang lebih 6 bulan beroperasi walaupun ada terdapat kendala-kendala namun diharapkan bisa berkelanjutan kedepannya dan bisa terus melayani masyarakat Kota Tanjungpinang. Sebagaimana yang disampaikan oleh Palumbo (Parsons, 2014:549) bahwa evaluasi formatif merupakan evaluasi yang dilakukan ketika kebijakan/program sedang diimplementasikan merupakan analisis tentang seberapa jauh sebuah program diimplementasikan dan apa kondisi yang bisa meningkatkan keberhasilan implementasi. Dengan berlandaskan pada teori tersebut, peneliti akan menganalisis program *Bus Rapid Transit* (BRT) yang saat ini sedang berjalan atau beroperasi, seberapa jauh program ini dijalankan dan melihat kondisi-kondisi apa yang berpengaruh pada keberhasilan program.

Tujuan evaluasi formatif menurut Anggara (2014:278) adalah untuk melihat beberapa hal sebagai berikut:

- 1) Sebuah program mencapai target populasi yang tepat
- 2) Penyampaian pelayanannya telah sesuai dan konsisten dengan spesifikasi program atau tidak
- 3) Sumber daya apa yang dikeluarkan dalam melaksanakan program tersebut

Sesuai dengan konsep yang dikemukakan oleh Anggara diatas, peneliti ingin melakukan evaluasi pada

pelaksanaan program BRT dengan tujuan sebagai berikut:

- 1) Untuk melihat apakah program BRT mencapai target atau tujuannya yaitu memenuhi kebutuhan masyarakat Tanjungpinang akan transportasi
- 2) Untuk melihat apakah pelayanan terhadap penumpang telah sesuai dan pelayanan itu konsisten atau tidak
- 3) Untuk melihat sumber daya dan usaha-usaha yang dikeluarkan untuk melaksanakan program BRT dalam pencapaian tujuannya.

Untuk melakukan evaluasi formatif pada pelaksanaan program *Bus Rapid Transit* (BRT) sebagai sarana transportasi Kota Tanjungpinang, peneliti menggunakan beberapa kriteria dari William N. Dunn untuk mempermudah menganalisis kondisi yang mempengaruhi keberhasilan program. William N. Dunn (Anggara, 2014:279), membagi aspek-aspek kinerja kebijakan yang harus dievaluasi menjadi 6 indikator yaitu : Efektifitas, efisiensi, kecukupan, pemerataan, responsivitas dan ketepatan. Namun dalam penelitian kali ini peneliti lebih fokus pada salah satu kriteria saja yaitu efektifitas agar pembahasan lebih bisa dilakukan secara mendalam.

Dalam menentukan keberhasilan sebuah program kegiatan yang dilaksanakan pasti berkaitan dengan efektifitas. Hal ini dikarenakan efektifitas dijadikan sebagai pengukur keberhasilan dalam pencapaian tujuan-tujuan yang ingin dicapai dari penerapan program. Dan indikator ini berkenaan dengan apakah hasil yang diinginkan dari sebuah program telah tercapai atau tidak. Dunn mengatakan bahwa (2003:429) Efektivitas berkenaan dengan apakah suatu alternatif mencapai hasil (akibat) yang diharapkan, atau mencapai tujuan dari diadakannya tindakan. Yang secara dekat berhubungan dengan rasionalitas teknis, selalu diukur dari unit produk atau layanan atau nilai moneterinya. Menurut Sugiyono (Yuliani,

2017:29) ada beberapa indikator untuk mengukur efektivitas yaitu sebagai berikut:

a. Ketepatan sasaran program

Yaitu sejauh mana peserta program tepat yang sudah ditentukan sebelumnya. Ketepatan sasaran lebih berorientasi kepada jangka pendek dan lebih bersifat operasional, penentu sasaran yang tepat baik ditetapkan secara individu maupun sasaran yang ditetapkan organisasi sesungguhnya sangat menentukan keberhasilan aktivitasnya. Begitu juga sebaliknya jika sasaran yang ditetapkan itu kurang tepat maka akan menghambat pelaksanaan berbagai kegiatan itu sendiri. Sasaran dari pengoperasian BRT untuk saat ini yaitu masyarakat Kota Tanjungpinang dan Mahasiswa UMRAH yang termasuk dalam 2 trayek yaitu Dompok dan Senggarang, namun ternyata masyarakat masih minim yang menggunakan BRT. Dalam pembagian rute ini BRT berbagi trayek dengan angkutan kota namun kedepannya akan dilakukan pengembangan yang masih dalam rencana untuk rute kota, hal ini disampaikan langsung oleh Staff Bidang Angkutan Jalan yang mengatakan bahwa:

“Jadi dari pengembangan nanti ya didalam pengembangan kami ini kami memiliki rencana masih dalam rencana ya emm... untuk melayani rute kota tetapi untuk saat ini kan rute kota itu dilayani oleh angkot jadi ibaratnya kami berbagi pasar dulu. Pasarnya ini ada pasar untuk angkot wilayah kota dan untuk pasar untuk BRT ni kami jalankan untuk wilayah yang mungkin angkot merasa terlalu jauh tidak terjangkau”

Dua trayek yang dilalui BRT memang merupakan wilayah yang tidak dilewati oleh angkot hal ini tentunya karena kurangnya jumlah penumpang diwilayah tersebut dan jarak terlalu jauh untuk dijangkau. Sesuai dengan konsep evaluasi formatif, bahwa penelitian

melakukan penilaian dan memberikan rekomendasi agar lebih baik pelaksanaan programnya. Rekomendasi yang bisa diberikan oleh peneliti untuk permasalahan trayek ini yaitu pemerintah Kota Tanjungpinang dan pengelola BRT untuk melakukan koordinasi dengan pihak Angkutan Kota yang ada untuk menemukan solusi atau alternatif terkait trayek sehingga tidak merugikan pihak manapun dan BRT bisa masuk kewilayah kota sesuai dengan permintaan mahasiswa yang meminta pengoperasian di daerah Pamedan.

b. Sosialisasi program

Yaitu kemampuan penyelenggaraan program dapat tersampaikan kepada masyarakat pada umumnya dan sasaran peserta program pada khususnya. Memberikan informasi merupakan langkah awal yang dilakukan untuk mendapatkan hasil yang lebih maksimal dan memperlancar dalam melanjutkan suatu pekerjaan, karena dengan memberikan informasi dapat dipergunakan dan meningkatkan pengetahuan bagi orang yang menerima informasi tersebut.

Penerapan program BRT yang masih dalam tahap pengembangan ini ditemukan beberapa kendala yaitu masih minimnya penumpang dari kalangan masyarakat, keterbatasan pada trayek dan adanya kendala terkait dana operasional. Kendala yang pertama yaitu minimnya penumpang masyarakat, hal ini diakui oleh pihak Dishub sebagai berikut:

“Untuk saat ini pencapaiannya itu dari em... data yang kami pegang untuk pemakainya la, konsumennya la paling besar itu adalah anak-anak mahasiswa kalau untuk masyarakat umum memang masih minim jadi kelihatan dari data yang kami punya itu tiket yang banyak terjual itu tiket pelajar mahasiswa yang menggunakan jadi kalau dari em... pencapaiannya ini sebenarnya kami sudah merasa sudah dia sudah memberikan efek la bagi em

khususnya bagi masyarakat bagi mahasiswa”. (Wawancara pada Kamis 05 Juli 2018, Pukul 10.00 wib)

Dari wawancara dengan pihak Dishub diatas membuktikan bahwa sebenarnya penumpang BRT mayoritas berasal dari kalangan mahasiswa dari UMRAH khususnya yang merupakan titik pemberhentian dari BRT sedangkan dari masyarakat umum itu sendiri masih minim. Salah satu penumpang dari masyarakat umum Eli Hairani mengatakan bahwa:

“itu tu nak pas bude naik bus dari kampus bude turun didepan pinang lestari jadi orang-orang pada heran tengok bude. Ada juga yang Tanya itu bus apa bude bilanglah itu bus yang ngambil penumpang la mereka tu kiranya bus-bus elit gitu yang mahal bayarnya jadi bude bilang gak buk murah kok cuma 4 ribu kalau saya. Pelajar tu 2 ribu orang pada tak tau sebenarnya is” (Wawancara Selasa 24 juli 2018, pukul 17.00)

Dari hasil wawancara dengan Eli Hairani dapat kita ketahui bahwa adanya ketidaktahuan masyarakat umum terkait BRT ini. Peneliti sempat mengkonfirmasi kepada pihak Dishub apakah telah dilakukan sosialisasi kepada masyarakat. Dan pihak Dishub mengatakan bahwa:

“Jadi sebenarnya kalau untuk sosialisasi sebenarnya sosialisasi langsung maksudnya dengan dia beroperasi ini kan berarti masyarakat melihat ini ada yang baru ini beroperasi nah dengan begitu sebenarnya masyarakat udah tau kan kami memiliki jadwal jadi kan jadwal mereka udah bisa melihat oh jam segitu dia lewat jam segini ada yang lewat jadi sebenarnya itu sebenarnya sosialisasi secara langsung kalau untuk kita datang kewilayah-wilayah tidak ada jadi secara langsung dia sudah

mensosialisasikan diri sendiri BRT ini dengan beroperasi”. (Wawancara Kamis 05 Juli 2018, pukul 10.00)

Berdasarkan wawancara tersebut untuk sosialisasi ke masyarakat umum belum bisa dilakukan secara maksimal karena belum tentu masyarakat tahu hanya dengan melihat bus itu lewat dilingkungan mereka. Dalam masalah ini peneliti mengharapkan pihak Dishub dan PT Bestari Indah Sepakat lebih memaksimalkan sosialisasi kepada masyarakat dengan cara sosialisasi terbuka secara langsung kemasyarakat dan alternatif lain juga diberikan oleh salah satu pengemudi BRT yang mengatakan bahwa:

“Kalau sekarang ini untuk kebutuhan anu untuk mahasiswa ya efektif la kan tapi kalau untuk masyarakat kayaknya kalo untuk ke Senggarang tu ada tapi minim kali kan cuma penumpang sekarang tu kita dapati sehari-hari ini memang untuk sekarang ni mahasiswa baru kalo untuk umum belum ada yakan. Ha itu aja kendalanya masyarakat mungkin gak tau itu mobil umum ntah mobil apa kan. Cuma kalau bisa kita untuk kedepannya lebih kita bikin Trans Tanjungpinang. Kita juga usulkan ke Pak Kadis dulu kita kan belum berani bikin nanti enak orang itu aja kan gitu” (wawancara Kamis 19 Juli 2018, pukul 15.00)

Alternatif yang disampaikan oleh pengemudi BRT diatas bisa dijadikan sebagai solusi terkait minimnya penumpang dari masyarakat namun yang terpenting dilakukan yaitu pemaksimalan sosialisasi ke masyarakat sehingga kedepannya masyarakat bisa tertarik untuk menggunakan BRT.

c. Tujuan program

Yaitu sejauh mana kesesuaian antara hasil program dengan tujuan program yang telah ditetapkan sebelumnya. pencapaian tujuan adalah keseluruhan upaya

pencapaian tujuan harus dipandang sebagai suatu proses. Oleh karena itu agar pencapaian tujuan akhir semakin terjamin, diperlukan tahapan baik dalam arti pentahapan pencapaian bagian-bagiannya maupun tahapan dalam arti periodisasinya.

Program BRT ini sebelumnya telah mengalami keterlambatan pengoperasian sejak bulan April 2017 hal ini dikarenakan tidak adanya dana operasional sehingga tepat pada tanggal 05 Desember 2017 BRT baru secara resmi dioperasikan oleh pihak Dinas Perhubungan Kota Tanjungpinang. Untuk pengoperasian BRT ini masih dilakukan secara bertahap dan disesuaikan dengan rencana operasi yang telah dibuat

Penutup

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan serta konsep teori yang dikemukakan penulis terkait Evaluasi Penerapan Program *Bus Rapid Transit* (BRT) Kota Tanjungpinang dan disesuaikan dengan tujuan penelitian yaitu mengetahui terkait kinerja implementasi program *Bus Rapid Transit* (BRT) Kota Tanjungpinang, dapat disimpulkan bahwa berdasarkan indikator efektivitas yang digunakan, program BRT yang telah berjalan selama kurang lebih 7 bulan ini sudah berjalan cukup baik dan tujuan program tercapai secara bertahap namun terdapat beberapa masalah yang harus dicari jalan penyelesaiannya yaitu masih minimnya jumlah penumpang dari kalangan masyarakat hal ini dikarenakan masih ada masyarakat yang tidak tahu bahwa BRT merupakan transportasi umum dan juga juga disebabkan kurang maksimalnya sosialisasi yang dilakukan hanya lewat media, untuk penambahan rute trayek BRT yang tidak melewati rute kota akibat berbentrok dengan angkutan Kota yang ada padahal masyarakat lebih ramai di daerah kota, dan masalah yang terakhir yaitu adanya keterlambatan pencairan dana operasional BRT yang menjadi penghambat pengoperasian BRT

yang perharinya membutuhkan biaya untuk bahan bakar dan servis.

Kelemahan dalam penelitian yang dilakukan ini yaitu analisis yang masih kurang mendalam, masih kurangnya data-data pendukung penelitian, karena keterbatasan keilmuan peneliti hanya melihat dari satu aspek saja, dan informan dalam penelitian masih kurang terutama informan dari pihak Dinas Perhubungan.

Daftar Pustaka

- Anggara, Sahya. 2014. *Kebijakan Publik*. Bandung: CV. Pustaka Setia
- Azwar, Saifuddin. 2010. *Metode Penelitian*. Yogyakarta : Pustaka Pelajar. Gunawan, Imam. 2014. *Metode Penelitian Kualitatif : Teori dan praktik*. Jakarta : Bumi Aksara.
- Miro, Fidel. 2005. *Perencanaan Transportasi : Untuk Mahasiswa, Perencana, & Praktisi*. Jakarta : Erlangga.
- Moleong, Lexy J. 2014. *Metodologi Penelitian Kualitatif Edisi Revisi*. Bandung : PT Remaja Rosdakarya
- Dwijowijoto, Riant Nugroho. 2003. *Kebijakan Publik Formulasi, implementasi dan Formulasi*. Jakarta : PT Alex Media Koputindo.
- Dwijowijoto, Riant Nugroho. 2014. *Public Policy*. Jakarta : PT Alex Media Koputindo.
- Dunn, William N. 2003. *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Parsons, wayne. 2014. *Public Policy, pengantar teori dan praktik analisis kebijakan*. Jakarta : Kencana
- Patilima, Hamid. 2007. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung : Alfabeta
- Safitri, Dian Prima,dkk.2016. *Teori kebijakan publik*.Tanjungpinang : UMRAH Press

- Sugiyono. 2005. *Metode Penelitian Administrasi*. Bandung : Alfabeta
- Sugiyono. 2013. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung : Alfabeta.
- Suharto, Edi. 2015. *Analisis Kebijakan Publik (Panduan Praktis Mengkaji Masalah dan Kebijakan Sosial)*. Bandung : Alfabeta.
- Wahab, Solichin Abdul. 2014. *Analisis Kebijakan: Dari Formulasi ke Penyusunan Model-Model Implementasi Kebijakan Publik*. Jakarta : Bumi Aksara.
- Winarno, Budi. 2008. *Kebijakan Publik:Teori dan Proses*, Jakarta : PT. Buku Kita
- Winarno, Budi. 2014. *Kebijakan Publik (Teori, Proses, dan Studi Kasus)*. Jakarta :CAPS (Center of Academic Publishing Service) Tentang Desa.