

ANALISIS STRATEGI PERLUASAN RUTE *BUS RAPID TRANSPORT* (BRT) TRANS JATENG KORIDOR 6 SEMARANG-GROBOGAN-BLORA

Hartono Guntur Ristiyanto¹, Suluh Jatmiko², Wawan Dedi Marahendra³, Khitthatur Nafiah⁴

^{1,2} Prodi S1 Teknik Sipil, Sekolah Tinggi Teknologi Ronggolawe Cepu

^{3,4} Bidang Riset dan Inovasi, BAPPERIDA Blora

E-mail : gunturhartono82@gmail.com, suluhjatismiko@sttrcepu.ac.id, dedi.marahendra@gmail.com, nafiah.alzhaffran@gmail.com

Abstrak

Jumlah perjalanan penumpang dari Grobogan ke Blora merupakan perjalanan penumpang terbesar ke-1 dan sebaliknya dari Blora ke Grobogan adalah terbesar ke-2 dibanding dengan jumlah perjalanan dari Grobogan ke kabupaten/kota lainnya di Jawa Tengah dan sebaliknya. Pemenuhan kebutuhan masyarakat akan transportasi umum yang layak, semisal *Bus Rapid Transport* (BRT), diperlukan untuk mengakomodasi potensi jumlah penumpang tersebut. Perluasan layanan BRT memerlukan analisis awal faktor-faktor apa saja yang mendukung dan tidak mendukung perluasan koridor dan bagaimana strategi yang harus dirumuskan untuk keperluan perluasan tersebut. Pengumpulan data penelitian menggunakan metode wawancara melalui *google form*. Responden yang dipilih menggunakan metode *purposive sampling*. Sedangkan analisis data menggunakan metode SWOT (*Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats*) dan analisis IFAS (*Internal Strategic Factors Analysis*) dan EFAS (*External Strategic Factors Analysis*). Hasil analisis data wawancara menyimpulkan bahwa terdapat 14 faktor yang mendukung dan 9 faktor yang tidak mendukung perluasan layanan rute BRT. Berdasarkan analisis SWOT, terdapat 3 faktor utama sebagai pendukung perluasan rute, yaitu : ketersediaan infrastruktur, peluang kerjasama dengan berbagai pihak, dan animo masyarakat. Sedangkan faktor yang tidak mendukung : perluasan rute belum masuk rencana pembangunan dan adanya perbedaan aglomerasi. Sedangkan hasil perhitungan nilai IFAS dan EFAS diperoleh hasil skor IFAS=1,24 dan EFAS=0,48. Dengan menggunakan ke-dua nilai tersebut sebagai nilai sumbu absis dan ordinat, diperoleh koordinat pada kuadran I. Strategi yang sesuai pada kuadran I tersebut adalah strategi progresif dengan cara memanfaatkan kekuatan yang ada untuk mencapai peluang.

Kata kunci: Trans Jateng, SWOT

Abstract

The number of passenger trips from Grobogan to Blora is the 1st largest passenger trip and vice versa from Blora to Grobogan is the 2nd largest compared to the number of trips from Grobogan to other regencies/cities in Central Java and vice versa. Fulfillment of the community's need for decent public transportation, such as Bus Rapid Transport (BRT), is needed to accommodate the potential number of passengers. The expansion of BRT services requires an initial analysis of what factors support and do not support the expansion and what strategies should be formulated for the purposes of the expansion. The collection of research data used the interview method via google form. Respondents were selected using the purposive sampling method. While data analysis used the SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats) method and IFAS (Internal Strategic Factors Analysis) and EFAS (External Strategic Factors Analysis) analysis. The results of the analysis concluded that there were 14 factors that supported and 9 factors that did not support the expansion of BRT route services. Based on the SWOT analysis, there are 3 main factors that support route expansion, namely: availability of infrastructure, opportunities for cooperation with various parties, and public enthusiasm. While factors that do not support: route expansion has not been included in the development plan and there are differences in agglomeration.



Meanwhile, the results of the calculation of the IFAS and EFAS values obtained the results of the IFAS score = 1.24 and EFAS = 0.48. By using these two values as the abscissa and ordinate axis values, the coordinates in quadrant I are obtained. The appropriate strategy in quadrant I is a progressive strategy by utilizing existing strengths to achieve opportunities.

Keywords: *Trans Jateng, SWOT*

I. PENDAHULUAN

Kabupaten Blora memiliki posisi strategis berada pada persilangan jalur transportasi yang menghubungkan beberapa wilayah penting di Jawa Tengah dan Jawa Timur, yaitu : Semarang-Grobogan-Blora dan Blora-Bojonegoro-Surabaya. Jalur ini melintasi daerah-daerah yang dikenal dengan produksi minyak dan gas bumi, serta sektor pertanian. Kedua jalur transportasi ini telah memberikan kontribusi besar terhadap pertumbuhan ekonomi, menjadikan Kabupaten Blora sebagai penghubung pusat-pusat kegiatan ekonomi yang penting dalam skema perekonomian regional yaitu berperan penting dalam memfasilitasi pergerakan penumpang, barang, dan jasa antara Jawa Tengah dan Jawa Timur.

Sedangkan jalur Grobogan-Blora merupakan bagian vital dari jaringan jalan di Jawa Tengah. Berdasarkan data dari Portal Sistem Database Transportasi Nasional tahun 2024, diperoleh jumlah perjalanan penumpang dari Grobogan ke Blora sebesar 3.216.104 (jumlah perjalanan penumpang terbesar ke-1 dibanding dengan jumlah perjalanan dari Grobogan ke kabupaten/kota lainnya di Jawa Tengah) dan sebaliknya Blora ke Grobogan adalah 3.109.640 (merupakan jumlah perjalanan penumpang terbesar ke-2). Pemenuhan kebutuhan masyarakat akan transportasi umum yang layak,

semisal Bis Trans Jateng, diperlukan untuk mengakomodasi potensi jumlah penumpang tersebut.

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut, maka perluasan layanan BRT Jateng koridor Semarang-Grobogan menjadi Semarang-Grobogan-Blora berpotensi untuk direalisasikan. Perluasan layanan ini memerlukan kajian baik berupa pra studi kelayakan maupun studi kelayakan. Penyusunan dokumen-dokumen tersebut membutuhkan data dan informasi awal terkait bagaimana peluang, kendala, dan atau potensi-potensi penghambat atau pendukung perluasan koridor yang dimaksud, terutama di kalangan para pengambil keputusan terkait. Berdasarkan uraian tersebut, maka rumusan masalah penelitian ini adalah : apa saja faktor-faktor yang mendukung dan tidak mendukung perluasan koridor dan bagaimana strategi yang harus dirumuskan untuk keperluan perumusan tersebut?

Penelitian-penelitian terkait evaluasi pelayanan *Bus Rapid Transit* (BRT) telah banyak dilakukan. Penelitian dengan tema analisis kinerja eksisting BRT di antaranya : Safitri, I., dkk., (2018) ; Amelia, S. dan Nugraha, A.B. (2020) ; Fakhtian, F.I. dan Budiharjo, A. (2021) ; Setyaning, L.B. *et al.* (2022) ; Anisah, L. (2022) ; Juliati, K dan Ayunaning, K. (2024).

Sedangkan penelitian terkait kinerja BRT dan

persepsi pengguna antara lain : Vidhia, C. and Hendra, F. (2021) ; Purnomo, M.T. and Herijanto, W. (2021) ; Lendeon, E., *et al.* (2021) ; Yulianto, B. *et al.* (2023) ; Saleem, M.A., *et al.*, (2023) ; Kurniaji, K. *et al.*, (2024) ; Nahar, M., I., A., *et al.* (2024).

Lebih spesifik lagi, penelitian terkait BRT, antara lain : evaluasi potensi lokasi shelter BRT (Sakinah, A and Nurlaela, S. 2021) ; analisis faktor yang mempengaruhi minat terhadap transportasi publik BRT di Jakarta (Loilatu, M.J., *et al.*, 2020) ; analisis kebutuhan pengintegrasian layanan angkutan umum massal (termasuk BRT) di Kota Semarang dan sekitarnya (Manullang and Sitorus, 2020) ; analisis kinerja Dinas Perhubungan Kota Batam dalam Meningkatkan Kualitas Pelayanan Transportasi BRT (Setyobudi *et al.*, 2021) ; kajian literatur karakteristik BRT (Wirasinghe, S.C., *et al.*, 2013).

Sedangkan penelitian-penelitian yang terkait dengan tema perluasan layanan angkutan umum, dalam hal ini adalah perluasan rute beserta perumusan strategi layanan, relatif belum banyak dilakukan oleh para peneliti. Namun demikian, ada beberapa penelitian yang bisa dijadikan acuan dalam pelaksanaan kajian dengan tema sejenis, yaitu : kajian terkait faktor-faktor apa saja yang menjadi penghambat penerapan perluasan layanan *bus rapid transit* (BRT) di negara Peru di dua kota : Lima dan Brisbane (Mallqui, Y.Y.C and Pojani, D. 2017) ; analisis potensi pengembangan BRT Koridor 1 di Jawa Tengah untuk mendukung peningkatan potensi wisata (Juanita *et al.*, 2023) ; analisis potensi

implementasi perluasan rute layanan *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Jateng Koridor 1 Bawen-Tawang menjadi Salatiga-Tawang (Nugraheni, D.W. *et al.*, 2024), penulis yang sama, juga melakukan penelitian berbasis studi literatur yang memetakan penelitian tentang perluasan layanan BRT (Nugraheni, D.W. *et al.*, 2024) ; kajian strategi pengambilan keputusan terhadap perluasan layanan Bus Trans Jatim ke Lamongan dan Bangkalan (Hasib, A.A.A *et al.*, 2024) ; kajian perumusan strategi peningkatan pelayanan Bus Trans Jatim pada wilayah aglomerasi Gerbangkertosusila (Studi Kasus Bus Trans Jatim Koridor II : Mojokerto-Surabaya) (Widasari, N.S and Rosdiana, W. 2024).

II. METODE PENELITIAN

A. Sampel Penelitian

Responden adalah personal-personal yang mempunyai pengetahuan, keilmuan, pengalaman, dan atau mempunyai wewenang sebagai pengambil keputusan terkait penyelenggaraan transportasi di Kabupaten Blora. Responden terdiri dari 7 orang dengan berbagai latar belakang yang terkait dengan tema kajian ini, yaitu : akademisi (1 orang), praktisi/pengusaha (1 orang), birokrasi/OPD kabupaten (3 orang), media (1 orang), tokoh pendidikan/Tim Percepatan Pembangunan Daerah (TP2D) (1 orang).

B. Variabel Penelitian

Variabel utama hasil studi literatur seperti terlihat pada tabel 1. Poin 2-9 pada tabel 1 pada dasarnya adalah item pertanyaan kepada

responden. Sedangkan poin 1 adalah jawaban responden apakah poin 2-9 tersebut termasuk faktor yang mendukung atau sebaliknya.

Tabel 1. Variabel penelitian

No.	Variabel	Definisi
1	Tanggapan responden	Penilaian responden atas faktor-faktor yg mendukung dan tdk mendukung
2	Ketersediaan sarpras	Kapasitas dan kuantitas sarpras pendukung
3	Dukungan pemerintah	Adanya dukungan pemerintah terhadap perpanjangan rute
4	Dukungan masyarakat	Adanya animo masyarakat atas perpanjangan rute
5	Tingkat kebutuhan	Potensi bangkitan perjalanan penumpang dari tata guna lahan yang ada sepanjang rute
6	Persaingan dg moda lain	Keberadaan moda lain yang berada pada rute yang sama
7	Rencana tata ruang dan wilayah	Adanya perbedaan aglomerasi Grobogan dg Blora dan posisi strategis Blora
8	Pertumbuhan ekonomi	Potensi peningkatan ekonomi masyarakat yang dilalui rute trans Jateng
9	Konektivitas, mobilitas, aksesibilitas antar wilayah	Potensi peningkatan koneksi antar wilayah, mobilitas, dan membuka isolasi wilayah

C. Pengumpulan dan Analisis Data

Penyebaran kuisioner dilakukan sebanyak 3 kali secara *online* menggunakan format *google form*. Desain kuisioner putaran ke-1 terbagi menjadi 3 bagian pertanyaan :

1. Bagian 1 : identitas responden,
2. Bagian 2 : 22 sub variabel pertanyaan merupakan *break down* dari variabel di tabel 1
3. Bagian 3 : saran dari responden

Sedangkan survei putaran ke-2 dilakukan untuk mendapat tanggapan responden atas apa saja yang menjadi faktor yang mendukung dan yang tidak mendukung rencana perluasan

layanan rute BRT. Selain itu, pada putaran ke-2 ini dilakukan pembobotan faktor-faktor terpilih oleh responden menggunakan skala likert 1-5 (sangat tidak setuju-sangat setuju). Faktor-faktor terpilih digunakan sebagai variabel-variabel untuk menentukan faktor mana saja yang termasuk kekuatan, kelemahan, peluang, ataupun ancaman.

Tahap selanjutnya adalah melakukan survei ke-3 untuk mengetahui bobot, rating, dan skor per faktor komponen SWOT yang akan digunakan sebagai dasar analisis IFAS (*Internal Strategic Factors Analysis*) dan EFAS (*External Strategic Factors Analysis*).

III. HASIL DAN DISKUSI

A. Analisis Hasil Survei

Survei putaran ke-1 bertujuan untuk mencapai kesepakatan/konsensus terkait : apakah suatu variabel termasuk faktor yang mendukung atau sebaliknya. Sedangkan pembobotan dilakukan dengan memberi nilai : 1 untuk jawaban “mendukung” dan 0 untuk jawaban “tidak mendukung”. Hasil analisis seperti terlihat pada tabel 2.

Tabel 2. Hasil wawancara putaran ke-1

No.	Faktor	Bobot rata-rata
1	Ketersediaan angkutan feeder	0.86
2	Ketersediaan prasarana jalan	1.00
3	Ketersediaan prasarana halte	0.86
4	Ketersediaan prasarana terminal	1.00
5	Keberadaan moda pesaing angkutan umum	0.71
6	Keberadaan moda pesaing angkutan pribadi	0.57
7	Ke-tidaklayak-an angkutan umum eksisting	0.86
8	Dukungan pemerintah daerah	1.00
9	Ketersediaan anggaran	0.86
10	Koordinasi antar OPD terkait	1.00
11	Sosialisasi dan edukasi kepada masyarakat	1.00
12	Perpanjangan rute belum rencana	0.86

	pembangunan	
13	Potensi peningkatan mobilitas, aksesibilitas, efisiensi, keselamatan, dan kenyamanan.	1.00
14	Potensi <i>demand</i> pengguna.	1.00
15	Alasan kebutuhan akan transportasi yang efisien, selamat, dan nyaman	1.00
16	Perbedaan aglomerasi Grobogan dan Blora	0.71
17	Kesesuaian dengan rencana tata ruang	0.86
18	Arti strategis kawasan Blora dan sekitarnya	1.00
19	Potensi peningkatan pertumbuhan ekonomi	1.00
20	Potensi peningkatan konektivitas wilayah	1.00
21	Dukungan masyarakat	1.00
22	Kesiapan masyarakat dg sistem teknologi informasi	0.86

Hasil analisis menunjukkan adanya 3 kategori faktor berdasar hasil pembobotan. Makin besar nilai rata-rata pembobotan yaitu 1 atau mendekati 1 maka dianggap makin mendekati kesepakatan yang sama terkait faktor tersebut. Sedangkan sesuai dasar teori teknik Delphi yang menyebutkan bahwa keputusan akhir tentang hasil jajak pendapat dikatakan baik apabila dicapai minimal 0,7 konsensus. Kategori faktor-faktor tersebut adalah :

Nilai rata-rata bobot konsensus = 1 :

1. Ketersediaan prasarana/infrastruktur jalan
2. Ketersediaan prasarana terminal
3. Dukungan pemerintah
4. Koordinasi antar OPD terkait
5. Sosialisasi dan edukasi kepada masyarakat
6. Potensi peningkatan mobilitas, aksesibilitas, efisiensi, keselamatan, kenyamanan.
7. Potensi *demand* pelayanan bagi pengguna
8. Alasan kebutuhan akan transportasi yang efisien, selamat, dan nyaman
9. Arti strategis kawasan Blora dan sekitarnya

10. Potensi peningkatan pertumbuhan ekonomi

11. Potensi peningkatan konektivitas wilayah

12. Dukungan masyarakat

Nilai rata-rata bobot konsensus = 0,86 :

1. Ketersediaan angkutan pengumpan/*feeder*.
2. Ketersediaan prasarana halte
3. Ke-tidak layak-an angkutan umum eksisting
4. Ketersediaan anggaran
5. Perpanjangan rute belum masuk rencana pembangunan daerah
6. Kesesuaian dengan rencana tata ruang
7. Kesiapan masyarakat dg sistem teknologi informasi

Nilai rata-rata bobot konsensus $\leq 0,71$:

1. Keberadaan moda pesaing angkutan umum
2. Keberadaan moda pesaing angkutan pribadi
3. Adanya perbedaan aglomerasi.

Rata-rata bobot konsensus 1 atau mendekati 1 (0,86) menunjukkan bahwa para responden sepakat bahwa faktor-faktor tersebut adalah faktor-faktor yang mendukung atau sebaliknya untuk perpanjangan rute layanan bis Trans Jateng Koridor 6. Sedangkan rata-rata bobot konsensus $\leq 0,71$ menunjukkan indikasi bahwa para responden belum sepakat apakah faktor-faktor tersebut akan menjadi faktor-faktor yang mendukung atau sebaliknya. Faktor keberadaan moda pesaing (baik kendaraan umum lain atau pribadi) serta perbedaan aglomerasi Kabupaten Grobogan dan Kabupaten Blora bagi para responden belum tercapai kesepakatan. Hasil analisis tersebut perlu dikerucutkan supaya diperoleh faktor-faktor mana yang termasuk mendukung dan sebaliknya.

Sedangkan beberapa faktor yang berasal dari

masukan/saran dari responden yang diperoleh saat survei putaran 1 adalah : faktor daya beli masyarakat, faktor kemampuan melobi pemerintah kabupaten ke pemerintah propinsi dan pusat, faktor titik-titik penempatan shelter/halte, faktor sosialisasi ke masyarakat sejak perencanaan sampai operasional, faktor dukungan masyarakat sendiri untuk bersedia berpindah moda.

Selanjutnya dilakukan survei putaran ke-2 difokuskan dengan membagi variabel-variabel pada putaran ke-1 menjadi 2 (dua) bagian : variabel yang merupakan faktor yang mendukung rencana perluasan layanan rute Trans Jateng dan faktor yang tidak mendukung, seperti terlihat pada tabel 3 dan 4 di bawah ini :

Tabel 3. Faktor-faktor pendukung

No	Faktor-faktor yang mendukung
1	Ketersediaan prasarana/infrastruktur jalan
2	Ketersediaan prasarana terminal
3	Ke-tidak layak-an angkutan umum eksisting
4	Dukungan pemerintah
5	Koordinasi antar OPD terkait
6	Sosialisasi dan edukasi kepada masyarakat
7	Potensi peningkatan mobilitas, aksesibilitas, efisiensi, keselamatan, kenyamanan.
8	Perpanjangan rute bisa mengatasi <i>demand</i> pengguna
9	Perlunya transportasi yang efisien, selamat, dan nyaman
10	Kesesuaian dengan rencana tata ruang
11	Arti strategis kawasan Blora dan sekitarnya
12	Potensi pertumbuhan ekonomi sepanjang rute
13	Potensi peningkatan konektivitas antar wilayah
14	Dukungan masyarakat

Tabel 4. Faktor-faktor bukan pendukung

No	Faktor-faktor yang tidak mendukung
1	Keterbatasan angkutan pengumpan/ <i>feeder</i>
2	Keterbatasan prasarana halte
3	Keberadaan moda pesaing angkutan umum
4	Keberadaan moda pesaing angkutan pribadi
5	Perpanjangan rute belum masuk rencana pembangunan daerah
6	Adanya perbedaan aglomerasi
7	Kesiapan masyarakat dg sistem pembayaran dan informasi berbasis IT

8	Faktor daya beli masyarakat
9	Adanya keterbatasan anggaran pemerintah

Selain itu, pada putaran ke-2 ini dilakukan penelusuran tanggapan responden menggunakan skala likert 1-5 (sangat tidak setuju-sangat setuju) atas faktor-faktor terpilih pada tabel 4 dan 5. Jawaban responden jika dikategorikan lagi menjadi 3 : setuju (sangat setuju dan setuju), tidak setuju (sangat tidak setuju dan tidak setuju), dan netral, maka diperoleh hasil sebagai berikut :

Tabel 5. Faktor-faktor pendukung

Faktor nomor :	Setuju	Tidak setuju	Netral
1	71%	29%	0%
2	71%	29%	0%
3	71%	29%	0%
4	57%	29%	14%
5	71%	15%	14%
6	71%	29%	0%
7	71%	29%	0%
8	71%	29%	0%
9	71%	29%	0%
10	57%	29%	14%
11	71%	29%	0%
12	71%	29%	0%
13	71%	29%	0%
14	71%	29%	0%

Tabel 6. Faktor-faktor bukan pendukung

Faktor nomor :	Setuju	Tidak setuju	Netral
1	43%	57%	0%
2	43%	29%	29%
3	29%	71%	0%
4	29%	43%	29%
5	43%	29%	29%
6	43%	43%	14%
7	43%	43%	14%
8	43%	43%	14%
9	43%	14%	43%

Faktor-faktor pada tabel 5 dan 6 selanjutnya dianalisis untuk menentukan faktor mana saja yang termasuk kekuatan, kelemahan, peluang, ataupun ancaman untuk digunakan pada analisis SWOT. Pada tabel 5 terlihat bahwa faktor-faktor yang termasuk kategori mendapat respon

cenderung setuju adalah faktor nomor : 1, 2, 3, 6, 7, 8, 9, 11, 12, 13, 14. Sedangkan kategori faktor-faktor yang cenderung mendapat respon tidak setuju adalah faktor nomor : 4, 5, 10

Sedangkan berdasarkan hasil analisis pada tabel 6 terlihat kecenderungan bahwa para responden lebih cenderung untuk sulit bersepakat memberikan respon atas faktor yang sama. Terlihat dari nilai prosentase jawaban setuju, tidak setuju, dan netral pada jawaban pertanyaan. Salah satu jawaban yang signifikan mencapai konsensus adalah : bahwa adanya moda pesaing angkutan umum lain bukan merupakan faktor yang tidak mendukung perpanjangan rute para responden menjawab 71% tidak setuju. Ini bisa diartikan :

1. Angkutan umum yang ada memang tidak akan bisa bersaing dengan Bis Trans Jateng, jadi bukan faktor yang berpengaruh terhadap keberadaan Bis Trans Jateng
2. Angkutan umum yang ada justru bukan pesaing tapi akan menjadi partner kerja sama bagi Bis Trans Jateng.

Tetapi, kondisi layanan angkutan umum saat ini yang tidak layak (faktor no 3, tabel 3) menurut para responden merupakan faktor pendukung perlunya perluasan rute BRT ini direalisasikan. Oleh karena itu, kondisi tersebut akan menjadi kekuatan dalam SWOT.

B. Analisis SWOT

Berdasarkan hasil analisis sebelumnya, maka dilakukan identifikasi Kekuatan (*Strength*), Kelemahan (*Weakness*), Peluang (*Opportunities*), dan Ancaman (*Threats*) yang

ada terkait rencana perpanjangan rute layanan Bis Trans Jateng sebagai berikut :

A. Kekuatan (*strength*)

1. Ketersediaan prasarana/infrastruktur jalan
2. Ketersediaan prasarana terminal
3. Kondisi pelayanan angkutan umum saat ini
4. Dukungan pemerintah setempat
5. Koordinasi antar OPD terkait
6. Alasan kebutuhan transportasi yang layak
7. Kesesuaian dengan rencana tata ruang
8. Arti strategis kawasan Blora dan sekitarnya
9. Dukungan masyarakat
10. Ketersediaan lahan
11. Potensi jumlah bangkitan penumpang

B. Kelemahan (*weakness*)

1. Adanya keterbatasan anggaran
2. Kesiapan masyarakat menggunakan teknologi informasi
3. Faktor daya beli masyarakat
4. Jalur layanan masih menyatu moda lain
5. Kesiapan jumlah dan lokasi halte/*shelter*
6. Kesiapan angkutan pengumpan/*feeder*

C. Peluang (*opportunities*)

1. Potensi peningkatan mobilitas, aksesibilitas, efisiensi, keselamatan, dan kenyamanan.
2. Perpanjangan rute bisa mengatasi *demand* pengguna
3. Potensi peningkatan pertumbuhan ekonomi
4. Potensi peningkatan konektivitas
5. Peluang integrasi moda darat
6. Potensi sebagai moda transportasi pengumpan moda kereta api dan bandara.
7. Kerjasama dengan pihak-pihak terkait untuk operasional layanan.

D. Ancaman (*threats*)

1. Perpanjangan rute belum masuk rencana pembangunan daerah
2. Adanya perbedaan aglomerasi
3. Sosialisasi dan edukasi ke masyarakat kurang maksimal
4. Adanya moda pesaing kendaraan pribadi

Tahap selanjutnya adalah melakukan pembobotan kepentingan masing-masing responden terhadap tiap komponen SWOT. Bobot kepentingan berdasarkan skala 1-5 (tidak penting-sangat penting). Hasil pembobotan kemudian dianalisis untuk memperoleh nilai : bobot, rating, dan skor tiap komponen SWOT.

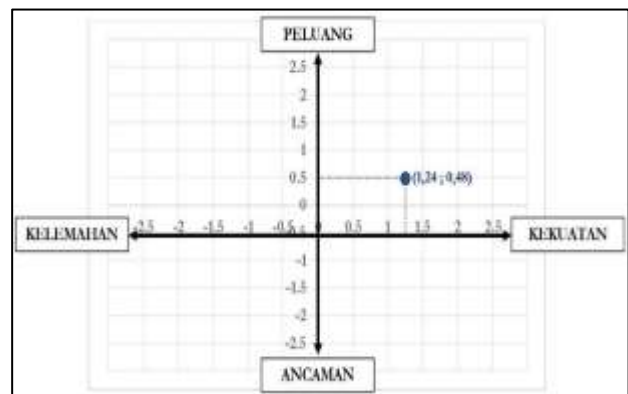
Tabel 7. Analisis nilai SWOT

Komponen SWOT	$\sum \text{Respon (a)}$	Bobot (b)	Rating (c)	Skor (b*c)
	$\sum (1-7)$	a/TOTAL	a/7	b*c
S1	35	0,10	5,00	0,50
S2	32	0,09	4,57	0,42
S3	31	0,09	4,43	0,39
S4	30	0,09	4,29	0,37
S5	31	0,09	4,43	0,39
S6	32	0,09	4,57	0,42
S7	31	0,09	4,43	0,39
S8	31	0,09	4,43	0,39
S9	33	0,09	4,71	0,45
S10	28	0,08	4,00	0,32
S11	35	0,10	5,00	0,50
Total	349	Skor kekuatan		4,55
W1	23	0,17	3,29	0,55
W2	22	0,16	3,14	0,50
W3	22	0,16	3,14	0,50
W4	28	0,20	4,00	0,82
W5	23	0,17	3,29	0,55
W6	19	0,14	2,71	0,38
Total	137	Skor kelemahan		3,31
O1	35	0,16	5,00	0,79
O2	33	0,15	4,71	0,73
O3	33	0,15	4,71	0,73
O4	34	0,15	4,86	0,74
O5	30	0,14	4,29	0,58
O6	28	0,13	4,00	0,50
O7	29	0,13	4,14	0,54
Total	222	Skor peluang		4,56
T1	35	0,33	5,00	1,64
T2	30	0,28	4,29	1,20
T3	26	0,24	3,71	0,90
T4	16	0,15	2,29	0,34
Total	107	Skor ancaman		4,08

Sedangkan perhitungan nilai IFAS dan EFAS adalah :

1. IFAS = skor kekuatan-skor kelemahan = $4,55 - 3,31 = 1,24$
2. EFAS = skor peluang-skor ancaman = $4,56 - 4,08 = 0,48$

Penentuan koordinat pada kuadran yaitu : nilai absis adalah nilai IFAS dan nilai ordinat adalah nilai EFAS. Hasil grafik kuadran matriks seperti terlihat pada gambar 1:



Gambar 1. Hasil analisis IFAS dan EFAS di kuadran I.

C. Perumusan Strategi

Sesuai gambar 1, maka strategi untuk merealisasikan perluasan rute layanan BRT adalah menggunakan strategi progresif, yaitu : memanfaatkan kekuatan yang ada untuk mencapai peluang

Sedangkan rumusan strategi berdasar analisis IFAS/EFAS dan SWOT adalah :

1. Menggunakan ketersediaan layanan/suplai transportasi yang ada (kekuatan : 1, 2, 3, dan 10) untuk menangkap peluang : 1, 2, 3, dan 4
2. Mengoptimalkan peran lembaga pemerintah (kekuatan : 4, 5, 7, dan 8) untuk menangkap peluang no : 5, 6, dan 7 sedemikian sehingga

perpanjangan rute bisa terrealisasi

3. Memanfaatkan adanya animo masyarakat atas transportasi yang layak (kekuatan : 6, 9, 11) untuk mendorong terwujudnya peluang 1-4.

IV. KESIMPULAN/RINGKASAN

Hasil akhir penelitian adalah penyusunan strategi yang menyimpulkan bahwa strategi utama yang sesuai untuk mewujudkan perpanjangan rute, yaitu :

1. Menggunakan ketersediaan layanan/suplai transportasi yang ada baik sarana, prasarana, dan lahan untuk menangkap peluang terwujudnya transportasi yang layak melalui perpanjangan rute BRT
2. Mengoptimalkan peran lembaga pemerintah dengan berbagai kebijakannya untuk menangkap peluang kerjasama dengan pihak non pemerintah sedemikian sehingga perpanjangan rute BRT bisa terrealisasi
3. Memanfaatkan adanya animo/kebutuhan masyarakat pengguna atas transportasi yang layak untuk mendorong peluang terwujudnya transportasi yang handal melalui BRT

Hasil rumusan strategi tersebut di atas bermanfaat untuk pedoman penyusunan *policy brief* bagi Pemerintah Kabupaten Blora terkait rencana perluasan rute BRT tersebut.

Kajian atau penelitian yang lebih mendalam dan komprehensif juga perlu dilakukan terkait : analisis perjalanan oleh tata guna lahan sepanjang rencana perpanjangan rute, persaingan pemilihan moda atau *modal split*, pembebanan rute, jumlah layanan armada, frekuensi layanan, penentuan lokasi *shelter*/halte, sistem angkutan

pengumpan/*feeder* dari rumah ke halte, dan lain-lain terkait tingkat kebutuhan yang optimal dan layanannya

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terima kasih kepada Pemerintah Kabupaten Blora yang telah memberikan dukungan finansial melalui penelitian kerjasama perguruan tinggi bersama Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah (BAPPEDA) Kab. Blora.

DAFTAR PUSTAKA

- Amelia, S. and Nugraha, A. B. (2020) 'Analisis Kinerja Pelayanan *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Patriot: Studi Kasus Kota Bekasi', *Jurnal Ilmiah Plano Krisna*, Vol.16 (2), pp. 126–133.
- Anisah, L. (2022) 'Analisis SWOT *Bus Rapid Transit* Trans Semarang', *Warta Penelitian Perhubungan*, Vol.34 (1) pp. 37–44.
- Fakhtian, F. I. and Budiharjo, A. (2021) 'Evaluasi Rute dan Lokasi Halte *Bus Rapid Transit* (BRT) Koridor II di Palangka Raya', *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik*, Vol. 8 (1) pp. 11–20.
- Hasib, A.A.A., Hanindiya, D.E., Jamal, A., (2024), 'Strategi Pengambilan Keputusan Terhadap Perluasan Layanan Bus Trans Jatim Ke Lamongan dan Bangkalan', *Eksekusi : Jurnal Ilmu Hukum dan Administrasi Negara*, Vol. 2 (3) pp. 116-124
- Juanita, Suwarno, Sarifudin, M.I., Setiawan, T.H. (2023), 'Potential Development of Trans Central Java Bus Rapid Transit (BRT) Corridor in the Banyumas Area Towards Sustainable Mobility', *Automotive Experiences*, Vol. 6 (1) pp. 188–199.
- Juliati, K. and Ayunaning, K. (2024), 'Evaluasi Kinerja Operasional Bus Trans Jatim Rute Bunder-Porong', *Jurnal Teknik Sipil dan Lingkungan*, Vol. 01 (1) pp. 2721–4885.

- Kurniaji, K., Faris, R.M., Putra, B.R., Pratiwi, I.D., Kharisma. (2024), 'Analisis IFAS dan EFAS dalam Mewujudkan Transportasi Umum Terpadu (Studi kasus pada Trans Metro Pasundan-Bandung)', *Jurnal Bisnis dan Manajemen West Scince*, Vol. 3 (03) pp. 264–274.
- Lendeon, E., Sangkertadi and Timboeleng, J. (2021) 'Analisis Kinerja Sistem *Bus Rapid Transit* (BRT) Di Kota Kotamobagu', *Jurnal Spasial*, Vol. 8 (3) pp. 326–339.
- Loilatu, M. J., Rahmawati, D. E. and Efendi, D. (2020), 'Manajemen Transportasi Cerdas BRT Jakarta', *TRANSFORMASI: Jurnal Manajemen Pemerintahan*, Vol.12 (1) pp. 93–105.
- Mallqui, Y. Y. C. and Pojani, D. (2017), 'Barriers to successful Bus Rapid Transit expansion: Developed cities versus developing megacities', *Case Studies on Transport Policy*, Vol. 5(2) pp. 254–266.
- Manullang, O. R. and Sitorus, P. A. (2020) 'Kajian Kebutuhan Integrasi Layanan Angkutan Umum Massal Di Kota Semarang Dan Sekitarnya', *Jurnal Pengembangan Kota*, Vol. 8 (1) pp. 90–99.
- Nahar, M., I., A., Assehab, M., A., Husodo, I., T., Rizani, M., D. (2024) 'Efektivitas Pelayanan *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Semarang (Koridor Mangkang-Penggaron)', *Jurnal Teknik Sipil Giratory*, Vol. 5 (2) pp. 113–122.
- Nugraheni, D.W., Rochim, A., Karlinasari, R. (2024) 'Kajian Faktor-Faktor Yang Mendukung Dan Tidak Mendukung Perluasan Layanan Bus Rapid Transit (BRT) Trans Jateng (Studi Kasus: Koridor 1 Bawen – Tawang Rute Menjadi Salatiga – Tawang)' *Wahana TEKNIK SIPIL*, Vol. 29 (1) pp. 220–236
- Nugraheni, D. W., Rochim, A. and Karlinasari, R. (2024) 'Pemetaan Ilmiah Topik Penelitian Perluasan Layanan *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Jateng', *REKONSTRUKSI TADULAKO: Civil Engineering Journal on Research and Development*, Vol. 5 (1) pp. 29–36.
- Purnomo, M. T. and Herijanto, W. (2021) 'Evaluasi Kinerja *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Jateng Rute Semarang – Kendal', *Jurnal Teknik ITS*, Vol. 10 (2) pp. 141–148.
- Safitri, I., Hendrayady, A., Kurnianingsih, F. (2018) 'Evaluasi Penerapan Program *Bus Rapid Transit* (BRT) Di Kota Tanjungpinang', *Jurnal Ilmu Administrasi Negara (JUAN)*, Vol. 5 (2) pp. 55–64.
- Sakinah, A. and Nurlaela, S. (2021) 'Evaluasi Penentuan Shelter BRT (*Bus Rapid Transit*) di Kota Serang', *Jurnal Teknik ITS*, Vol. 10 (2) pp. 195–200.
- Saleem, M. A., Afzal, H., Farooq Ahmad, F., Ismail, H., Nguyen, N. (2023) 'An exploration and importance-performance analysis of bus rapid transit systems' service quality attributes: Evidence from an emerging economy', *Transport Policy*, Vol. 141 (May), pp. 1–13.
- Setyaning, L. B., Hermawan, D., Riyanto, E., Setiawan, A. (2022) 'Evaluasi Kinerja *Bus Rapid Transit* Trans Jateng Koridor Terminal Borobudur-Terminal Kutoarjo Tahap Awal', *Surya Beton : Jurnal Ilmu Teknik Sipil*, Vol. 6 (2) pp. 149–157.
- Setyobudi, Y. F. Lestari, L., Gultom, V.C.S. (2021) 'Kinerja Dinas Perhubungan Kota Batam Dalam Peningkatan Kualitas Pelayanan Transportasi Bus Trans Batam Koridor Sekupang Jodoh', *Jurnal Trias Politika*, Vol. 5 (2) pp. 166–180.
- Vidhia, C. and Hendra, F. (2020) 'Evaluasi Kinerja Operasional Pelayanan *Bus Rapid Transit* Koridor Blok M-Kota, DKI Jakarta', *Al-Kharaj : Jurnal Ekonomi, Keuangan & Bisnis Syariah*, Vol. 3 (1) pp. 57–71.
- Widasari, N. S. and Rosdiana, W. (2024) 'Strategi Peningkatan Pelayanan Bus Trans Jatim Gerbangkertosusila (Studi Kasus Bus Trans Jatim Koridor II)', *Inovant*, Vol. 2 (3) pp. 85–95.
- Wirasinghe, S. C. Kattan, L., Rahman, M.M., Hubbell, J., Thilakarathne, R., Anowar, S. (2015) 'Bus rapid transit - A review', *International Journal of Urban Sciences*, Vol. 17 (1) pp. 1–31.
- Yulianto, B., Musthofiah, A., dan Dewi, A.A.P.K. (2023) 'Analisis Kinerja Dan Kualitas Pelayanan Bus Trans Jateng Solo

Sragen Menggunakan Metode Importance
Performance Analysis', *Jurnal Matriks
Teknik Sipil*, Vol. 11 (4), pp. 427–432.