

**Implementasi Kebijakan Transportasi Umum Di Kota Makassar
(Studi Penerapan Teman Bus Trans Mamminasata)**



SKRIPSI

Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar Sarjana
Administrasi Negara (S1) Pada Program Studi Ilmu Administrasi Negara

Oleh:

IRMA DAMAYANTI

4518021003

PROGRAM STUDI ILMU ADMINISTRASI NEGARA

FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

UNIVERSITAS BOSOWA

2022

HALAMAN PENGESAHAN

Mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Politik Universitas Bosowa, tersebut namanya di bawah ini :

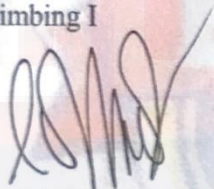
Judul : Implementasi Transportasi Umum Di Kota Makassar (Studi Penerapan Teman Bus Trans Mamminasata)
Nama Mahasiswa : Irma Damayanti
Nomor Stambuk : 4518021003
Fakultas : Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Jurusan : Ilmu Administrasi Negara

Telah diperiksa dan dinyatakan memenuhi syarat untuk mendapatkan gelar sarjana (S1) pada Program Studi Ilmu Administrasi Negara pada Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik Universitas Bosowa Makassar.

Makassar, 22 Agustus 2022

Menyetujui ;

Pembimbing I



Nining Haslinda Zainal, S.Sos., M.Si
NIDN. 0915098603

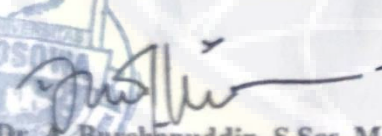
Pembimbing II



Ade Ferry Afrisal, SH., M.Sc
NIDN. 0910128704

Mengetahui,

Dekan FISIP
Universitas Bosowa Makassar


Dr. A. Burchanuddin, S.Sos., M.Si
NIDN. 0905107005

Ketua Jurusan
Ilmu Administrasi Negara


Drs. Natsir Tompo, M.Si
NIDN. 0901065901

HALAMAN PENERIMAAN

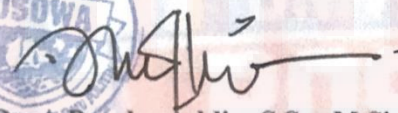
Pada hari Senin Tanggal Dua Puluh Dua Bulan Agustus Tahun Dua Ribu Dua Puluh Dua Dengan Judul Skripsi **Implementasi Kebijakan Transportasi Umum Di Kota Makassar (Studi Penerapan Teman Bus Trans Mamminasata).**

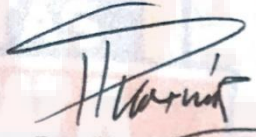
Nama : **Irma Damayanti**
Nomor Stambuk : **4518021003**
Fakultas : Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Program Studi : Ilmu Administrasi Negara

Telah diterima oleh Panitia Ujian Skripsi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Bosowa Makassar Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat Memperoleh Gelar Sarjana (S1) pada Program Studi Ilmu Administrasi Negara

PANITIA UJIAN :

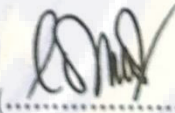
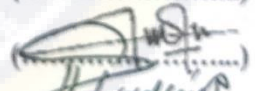

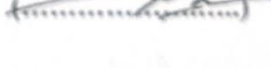



Dr. A. Burchanuddin, S.Sos, M.Si
Ketua


Drs. Natsir Tompo, M.Si
Sekretaris

TIM PENGUJI :

1. Nining Haslinda Zainal, S.Sos., M.Si
2. Ade Ferry Afrisal, SH., M.Sc
3. Drs. Natsir Tompo, M.Si
4. Dr. Udin B Sore SH, S.IP.M.Si


(.....)

(.....)

(.....)

(.....)

SURAT PERNYATAAN BEBAS PLAGIAT

Saya yang bertanda tangan dibawah ini

Nama : Irma Damayanti
Fakultas : Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Bosowa
Program Studi : Ilmu Administrasi Negara
Judul Skripsi : Implementasi Kebijakan Transportasi Umum Di Kota
Makassar (Studi Penerapan Teman Bus Trans Mamminasata)

Saya menyatakan bahwa yang tertulis di dalam skripsi ini benar-benar hasil karya sendiri bukan dari orang lain, baik sebagian ataupun seluruhnya. Pendapat ahli, dan rujukan lain (Penelitian sebelumnya dan Jurnal terdahulu) ini dikutip atau dirujuk berdasarkan Kode Etik Ilmiah.

Apabila karya ilmiah atau penulisan skripsi ini terbukti merupakan duplikat ataupun plagiasi dari hasil karya penulisan lain atau dengan sengaja mengajukan karya penulis lain, maka penulis bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan gelar dan sanksi hukum yang berlaku.

Demikian surat pernyataan ini saya buat sebagai pertanggungjawaban ilmiah tanpa ada paksaan maupun tekanan dari pihak manapun juga.

Makassar, 15 Agustus 2022

Penulis,



Irma Damayanti
Irma Damayanti
4518021003

KATA PENGANTAR

Assalamualaikum Wr Wb.

Alhamdulillah, Puji syukur kehadirat Allah SWT atas Rahmat, Hidayah, dan Karunia-Nya yang diberikan kepada kita semua hingga kami dapat menuntaskan proposal penelitian ini dengan judul “Implementasi Kebijakan Transportasi Umum Di Kota Makassar (Studi Penerapan Teman Bus Trans Mamminasata)”. Proposal penelitian ini disusun sebagai bentuk pemenuhan syarat untuk mengerjakan skripsi di program Studi Ilmu Administrasi Negara, Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik, Universitas Bosowa.

Penulis sangat sadar bahwa dalam menyusun proposal penelitian ini tidak mungkin akan selesai tanpa bimbingan, inspirasi dan motivasi dari pihak lain. Oleh karenanya pada momen ini kami ingin mengucapkan terima kasih pada semua pihak yang senantiasa mendampingi penulis, yakni kepada:

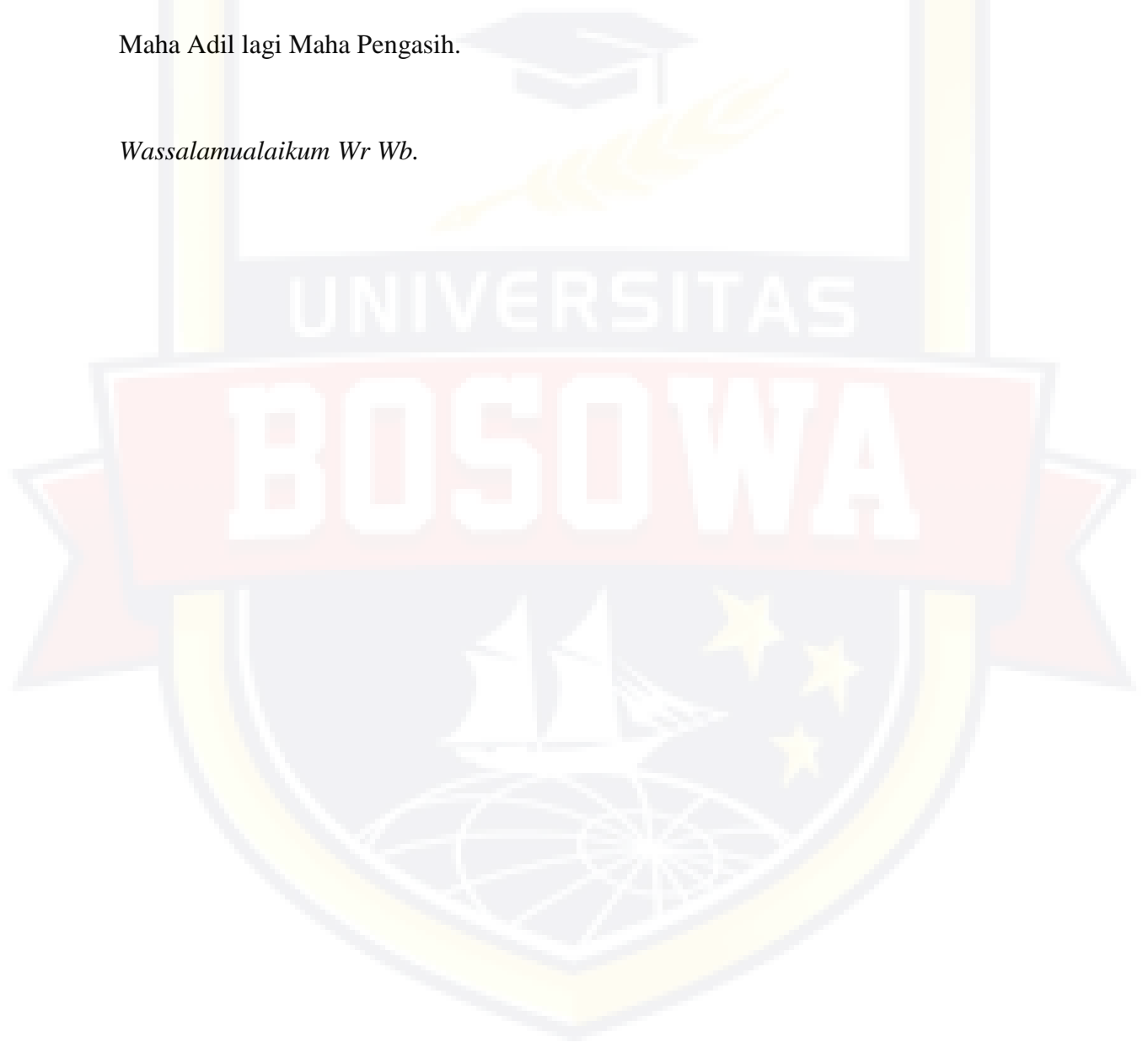
1. Bapak Prof.Dr.Ir. Batara Surya, S.T.,M.Si selaku rektor Universitas Bosowa.
2. Bapak Dr. Andi Burchanuddin, S.Sos.,M.Si selaku dekan fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Bosowa Makassar.
3. Bapak Drs. Natsir Tompo, M.Si selaku ketua prodi Ilmu Administrasi Negara fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Bosowa.
4. Ibu Nining Haslinda Zainal, S.Sos., M.Si selaku Pembimbing I dan Bapak Ade Ferry Afrisal, SH.,M.Sc selaku Pembimbing II yang telah sabar dalam memberikan bimbingan, arahan dan petunjuk dalam proses penyelesaian skripsi ini.
5. Bapak/Ibu dosen pengajar dan staf pegawai di lingkungan fakultas Ilmu Sosila dan Ilmu Politik Universitas Bosowa yang telah banyak memberikan ilmu, bimbingan, dan bantuan selama saya menempuh pendidikan di Universitas Bosowa.

6. Kedua orang tua penulis yang tercinta, yakni Ayah Saleh Bin Mappi dan Bunda Jumrah, serta Adikku Firda Nurul Awalia dan Muhammad Aidil Mukarrabin yang telah memberikan didikan berharga yang selalu diiringi dengan doa, perhatian, semangat dan kasih sayang kepada penulis.
7. Saudara seperjuangan Ilmu Administrasi Negara 2018 dan Saudara saudari Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik 2018, terkhusus untuk kelas “Adm A” yang telah menemani serta menyemangati dalam melaksanakan pendidikan di Universitas Bosowa dalam suka maupun duka.
8. Keluarga Paskibra 404 SMK Mutiara Ilmu Makassar yang telah menjadi saudara seperjuangan dalam mempelajari banyak hal baik dari segi moral, solidaritas maupun kepemimpinan yang telah penulis dapatkan sampai dengan saat ini.
9. Kepada saudara saudari seperjuangan dalam ikatan Badan Eksekutif Mahasiswa (BEM) Fisip dan Himpunan Mahasiswa Ilmu Administrasi Negara (HIMAN) Universitas Bosowa yang telah memberi pengalaman berharga selama menempuh pendidikan.
10. Sahabatku Lili Ayu, Kasbia, Siska dan Ahriani terima kasih telah menjadi sahabat yang baik bagi penulis dan selalu menerima kekurangan sahabatmu ini hingga kalian tetap ada dari nol sampai dengan sekarang ini.

Terlepas dari segenap daya dan upaya dalam menyelesaikan proposal penelitian ini yang banyak memakan waktu, penulis memahami bahwa proposal penelitian ini tentunya masih memiliki banyak celah dan kekurangan. Oleh karena itu, penulis mengharapkan analisis dan ide-ide yang produktif dari para pembaca untuk memahami dan menyempurnakan setiap kekurangan dalam penulisan proposal skripsi ini.

Akhirnya, penulis percaya bahwa proposal penelitian ini akan bermanfaat bagi para pembaca dan individu lain yang membutuhkan, terutama yang terkait dengan implementasi kebijakan transportasi umum di Kota Makassar. Semoga, kasih sayang, dukungan, dan doa yang senantiasa dicurahkan kepada penulis mendapat mendapatkan balasan keanggunan dan karunia dari Allah SWT, Yang Maha Adil lagi Maha Pengasih.

Wassalamualaikum Wr Wb.



DAFTAR ISI

HALAMAN PENGESAHAN	ii
HALAMAN PENERIMAAN	iii
SURAT PERNYATAAN BEBAS PLAGIAT	iv
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR GAMBAR	ix
ABSTRAK	x
ABSTRACT	xi
BAB 1	1
PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Batasan Masalah	8
1.3 Rumusan Masalah	8
1.4 Tujuan Penelitian	9
1.5 Kegunaan Penelitian	9
BAB II	12
TINAJUAN PUSTAKA	12
2.1 Pengertian Implementasi	12
2.2 Pengertian Kebijakan	14
2.3 Teori Implementasi Kebijakan	17
2.4 Transportasi	21
2.4.1 Definisi Transportasi	21
2.4.2 Karakteristik Jasa Transportasi	23
2.4.3 Penerapan Transportasi	24
2.4.4 Pengelompokan Transportasi	25
2.5 Teman Bus Trans Mamminasata	26
2.5.1 Definisi Teman Bus	26
2.5.2 Pelaksanaan	28
2.5.3 Sistem Pelayanan	29
2.5.4 Sistem Pembayaran	30
2.6 Penelitian Terdahulu	30
2.7 Kerangka Konseptual	35
BAB III	38

METODE PENELITIAN	38
3.1 Jenis dan Pendekatan Penelitian	38
3.2 Lokasi Penelitian	40
3.3 Sumber Data Penelitian	40
3.4 Informan Penelitian	41
3.5 Deskripsi Fokus Dan Indikaotr Penelitian	42
3.6 Desain Penelitian	43
3.7 Teknik Pengumpulan Data Penelitian	44
3.8 Teknik Pengabsahan Data Penelitian.....	46
3.9 Teknik Analisis Data Penelitian	49
BAB IV	52
HASIL DAN PEMBAHASAN.....	52
4.1. Gambaran Umum Lokasi Penelitian	52
4.1.1. Profil Kota Makassar	52
4.1.2. Gambaran Umum Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan	54
4.1.3. Gambaran Umum PT. Borlindo dan Sinar Jaya Megah Langgeng Sebagai Operstor Teman Bus Trans Mamminasata	59
4.2. Hasil Penelitian Dan Pem bahasan	61
4.2.1. Kebijakan Transportasi Teman Bus Trans Mamminsata.....	73
BAB V	79
PENUTUP	79
5.1. Kesimpulan	79
5.2. Saran	82
DAFTAR PUSTAKA.....	83
LAMPIRAN.....	86
Lampiran 1 Matriks Pengembangan Instrumen	87
Lampiran 2 Pedoman Wawancara	91
Lampiran 3 Pedoman Observasi	92
Lampiran 4 Daftar Informan	93
Lampiran 5 Surat Keterangan Penelitia	94
Lampiran 6 Dokumentasi Penelitian.....	97

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1: Perbandingan Antar Penelitian

Tabel 3.1: Variabel dan Indikator Penelitian

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1: Kerangka Konsep Penelitian

Gambar 4.1: Peta Wilayah Kota Makassar

Gambar 4.2: Bus Trans Mamminasata kecelakaan di samping Tol Soetami Bulurokeng, Makassar

Gambar 4.3: Layanan Teman Bus masih gratis

Gambar 4.4: Koridor dan halte Teman Bus Trans Mamminasata

Gambar 4.5: Kritik dan saran pengguna aplikasi Teman Bus Trans Mamminasata

Gambar 4.6: Sarana dan Prasarana Teman Bus Trans Mamminasata

Gambar 4.7: Perangkat IoT dan telematika untuk kenyamanan penumpang

ABSTRAK

Irma Damayanti, 4518021003 Implementasi Kebijakan Transportasi Umum di Kota Makassar (Studi Penerapan Teman Bus Trans Mamminasata) sebagaimana yang telah diamanatkan dalam undang-undang No.22 tahun 2009 bahwa pemerintah wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang; Baik itu antar kota, antar provinsi, wilayah kabupaten/kota. Teman Bus Trans Mamminasata merupakan upaya pemerintah Sulawesi Selatan dalam meningkatkan pelayanan publik khususnya pada sektor transportasi darat dengan berbasis Transportasi massal Bus Rapid Transit (BRT), berorientasi transportasi ekonomis, mudah, aman dan nyaman. Implementasi Teman Bus Trans Mamminasata sangat menentukan keberhasilan upaya yang telah dihadirkan oleh pemerintah untuk layanan ini. Adapun dampak yang diharapkan dari layanan ini ialah dapat mengalihkan masyarakat untuk menggunakan transportasi umum, sehingga jumlah masyarakat yang menggunakan angkutan pribadi dapat ditekan, hal tersebut adalah salah satu langkah dalam mengatasi kemacetan. Maka dari itu penting untuk melihat bagaimana implemtnasi kebijakan Teman Bus Trans Mamminasata.

Tipe penelitian yang digunakan oleh penulis dalam penelitian ini adalah deskriptif kualitatif. Peneliti menggunakan teknik pengumpulan data dengan wawancara, observasi, dan dokumentasi yang terkait dengan penelitian. Hasil penelitian ini menjelaskan bahwa implementasi kebijakan Teman Bus Trans Mamminasata belum sepenuhnya berjalan lancar karena terkendala dalam hal kondisi lingkungan dan juga dalam kemudahan dalam mengakses. Hal ini diukur berdasarkan Implementasi Kebijakan Teman Bus Trans Mamminasata menurut G. Shabbir Cheema Dan Dennis A. Rondinelli.

Kata Kunci: Implementasi, Kebijakan transportasi umum, Teman Bus Trans Mamminasata

ABSTRACT

Irma Damayanti, 4518021003 Implementation of Public Transportation Policy in Makassar City as mandated in Law No.22 of 2009 that the government is obliged to guarantee the availability of public transportation for transportation of people and/or goods; Whether it's between cities, between provinces, districts/cities. Teman Bus Trans Mamminasata is an effort by the South Sulawesi government to improve public services, especially in the land transportation sector based on Bus Rapid Transit (BRT), transportation that is economical, easy, safe and comfortable. The implementation of Teman Bus Trans Mamminasata will determine the success of the efforts that have been made by the government for this service. The expected impact of this service is to be able to utilize the community to use public transportation, so that people who use private transportation can be emphasized, this is one step in overcoming congestion. Therefore, it is important to see how the Trans Mamminasata Friends Bus policy is implemented.

The type of research used by the author in this study is descriptive qualitative. Researchers used data collection techniques with interviews, observations, and documentation related to the research. The results of this study explain that the implementation of the Teman Bus Trans Mamminasata policy has not fully run smoothly because it is constrained by environmental conditions and also in terms of ease of access. This is measured based on the implementation of the Trans Mamminasata Bus Friends Policy according to G. Shabbir Cheema and Dennis A. Rondinelli.

Keywords: Implementation, Public transportation policy, Trans Mamminasata Bus Friends

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Sebagai makhluk sosial manusia tentunya memerlukan mobilitas untuk saling berkorelasi satu sama lain. Tidak hanya itu, manusia pastinya juga tidak lepas dari berbagai macam kebutuhan serta keinginan yang mungkin tidak terpenuhi di sekitar mereka yang mengharuskan mereka berpindah tempat untuk memenuhi kebutuhannya tersebut. Mobilitas penduduk ini juga tentunya tidak lepas dari dukungan dan kelancaran berjalannya utamanya bagi penduduk kota yang pada penduduk. Untuk memenuhi dan memudahkan mobilitas penduduk kota maka diperlukan suatu sistem dan pelayanan transportasi yang menjangkau seluruh khalayak masyarakat utamanya di sekitar wilayah perkotaan yang memiliki jumlah penduduk lebih padat.

Seiring berjalannya waktu, tidak dapat dimungkiri jumlah penduduk dunia juga terus akan bertambah, hal ini akan menambah jumlah kota besar yang terus bertumbuh dan terus berkembang di setiap negara. Kenaikan jumlah penduduk serta kebutuhan akan transportasi menjadikan mobilitas masyarakat yang menuju perkotaan juga akan semakin meningkat. Dikarenakan adanya daya tarik perekonomian di wilayah metropolitan atau yang biasa disebut perkotaan memiliki tingkat kegiatan ekonomi yang tinggi serta cukup menjanjikan. Tanpa disadari daya tarik ini menjadi magnet tersendiri bagi penduduk kota asli maupun penduduk yang tinggal di sekitar wilayah perkotaan. Fenomena ini menjadi sumber terciptanya jam sibuk yang luar biasa di ruas jalan perkotaan, utamanya pada pagi dan sore hari ketika masyarakat berangkat menuju pusat

perekonomian maupun telah kembali kerumah masing-masing. Akibatnya terjadi kepadatan di ruas jalan yang tidak terbendung, terlampaunya batas kapasitas jalan tentu menciptakan kemacetan serta polusi udara. Ketidaktepatan waktu untuk sampai di tujuan dan hal lain yang tidak sesuai dengan harapan pun akan terjadi. Hal ini tentunya tidak dimungkiri juga berlaku di berbagai kota-kota metropolitan yang dimiliki Indonesia seperti kota Makassar.

Kemacetan sendiri merupakan kondisi atau keadaan yang mengakibatkan penumpukan atau bahkan pelumpuhan di ruas-ruas jalan akibat banyaknya jumlah kendaraan melampaui batas kapasitas maksimum ruas jalan yang semestinya. Kemacetan yang terjadi akan berdampak pada perasaan bosan oleh masyarakat pengguna jalan karena telah membuang waktu dengan sia-sia contohnya jarak 10 km semestinya cukup dengan waktu tempuh hanya sekitar 20 menit, namun apabila kemacetan terjadi, maka harus menepuh waktu lebih lama dari estimasi sebelumnya, sehingga perasaan stress, dan buru waktu dapat mempengaruhi perjalanan yang akibatnya juga dapat merembes pada pertumbuhan perekonomian daerah tersebut, maka diperlukan penanganan yang cukup serius dalam mengatur fasilitas dan transportasi lalulintas.

Undang-Undang Dasar No 22 Tahun (2009) tentang lalu lintas, mendefinisikan sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan, sedangkan yang dimaksud dengan ruang lalu lintas jalan adalah prasaranan yang diperuntukan bagi gerak pindah kendaraan, orang dan barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung. Lalu lintas merupakan sarana untuk bergerak dari tempat yang satu ke temempat yang lainnya. Oleh karena itu, apabila terjadi gangguan lalu lintas yang mengakibatkan kemacetan tentu akan muncul dampak yang kurang baik bagi

masyarakat yang melintasi ruas jalan tersebut.

Sedangkan banyaknya kendaraan di Kota Makassar sendiri terdiri atas roda 2 dengan peningkatan sekitar 13-14% tiap tahunnya, kemudian roda empat dengan peningkatan sekitar 8-10% tiap tahunnya. Banyaknya kendaraan roda dua ataupun roda empat di tahun 2021 telah menyentuh angka 2,9 juta melalui pengalokasian jenis kendaraan bermotor sebanyak 1,6 juta dan mobil sebanyak 1,3 juta. Jumlah kendaraan tersebut melebihi banyaknya penduduk Kota Makassar yakni sekitar 1,7 juta jiwa. Hal tersebut sangat wajar dikarenakan Kota Makassar sendiri merupakan ibu kota Provinsi Sulawesi Selatan sebagai gerbang Kawasan Timur Indonesia (KTI) (Badan Pusat Statistik Kota Makassar, 2021).

Tidak hanya itu, apabila diamati melalui sudut sarana jalan yang disediakan, dapat dilihat lintasan jalan yang ada di Kota Makassar berdasarkan keadaan permukaan di tahun 2020, terbagi atas: yang kondisinya baik 51,08%, yang kondisinya sedang 23,01% dan yang kondisinya rusak 18,44%. Panjang lintasan keseluruhan di Kota Makassar berdasarkan status jalan pada tahun 2015 terdiri atas jalan Nasional yang panjangnya 35,64 km, lintas propinsi 15,73 km, lintas kabupaten 1.578,64 km dan lintas tol sepanjang 17,00 km (Badan Pusat Statistik Kota Makassar, 2021).

Berbagai strategi sebagai pedoman telah diberikan oleh Pemerintah Kota Makassar dalam menangani kemacetan saat ini. Sebagian dari strategi tersebut mengingat pembatasan berhenti di bahu jalan, pelarangan angkutan bentor memasuki jalan protokol, perluasan beberapa ruas jalan protokol, pembangunan jalan tol, dan pembangunan jalan layang, namun pedoman yang diberikan oleh pihak Makassar Pemerintah kota belum memiliki pilihan lain masalah kemacetan.

Dalam menyusun kerangka transportasi, penting untuk fokus pada berbagai sudut seperti kerangka organisasi, wilayah dan metode transportasi, serta mengantisipasi apa yang terjadi dalam waktu dekat mengingat kemajuan kota lebih cepat daripada perbaikan transportasi.

Angkutan umum sebagai transportasi metropolitan untuk wilayah setempat memegang peranan yang cukup signifikan, dengan demikian kerangka transportasi harus dilakukan secara terkoordinasi dengan kerangka terikat bersama yang biasa disatukan oleh perkumpulan-perkumpulan yang bersangkutan sehingga kerangka transportasi saat ini tidak merusak iklim dan diimbangi dengan tingkat kebutuhan daerah setempat. Bagaimanapun, sampai saat ini angkutan umum di Kota Makassar belum berkembang dengan baik karena beberapa hal, seperti tidak adanya kenyamanan, tidak adanya kedisiplinan pengemudi, dan pengemudi yang mengantar dan menurunkan pemudik sehingga menyebabkan kemacetan.

Dengan segala keriuhan yang ada, pemerintah tentunya tidak akan tinggal diam. Oleh karenanya, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan RI memberikan hibah dan dukungan penuh kepada Pemerintah kota Makassar dalam mengembangkan transportasi yakni Teman Bus Trans Mamminasata sebagai salah satu bentuk angkutan umum dengan mengombinasikan halte, kendaraan, perencanaan dan elemen-elemen sistem transportasi, ke dalam sebuah moda transportasi ekonomis, mudah, aman dan nyaman, sebagaimana pada aturan yang dikeluarkan melalui Penetapan Kawasan Strategis Nasional MAMMINASATA melalui Perpres 55 Tahun 2011 yang meliputi Makassar, Maros, Sungguminasa dan Takalar di Sulawesi Selatan, merupakan salah satu titik balik (*breaking point*) dalam proses pembenahan

prasarana dan sarana transportasi.

Sebanyak 22 Unit bus yang diluncurkan pada tahap awal sebagai uji coba pada tanggal 13 November 2021 di kawasan *Center Point Of Indonesia* dari total keseluruhan sebanyak 87 Unit yang akan beroperasi secara bertahap nantinya. Sementara pengembangan program kendaraan umum dengan tema *Buy The Service* (BTS) berbasis aplikasi ini hadir di 5 (lima) kota besar Indonesia seperti Yogyakarta, Palembang, Surakarta, Bali maupun Medan di tahun 2020. Pada tahun 2021 *project* Tema Bus ini berlanjut di kota Surabaya, Bandung, Banyumas, Banjarmasin dan juga Kota Makassar (Temanbus.com, 2020).

Dalam tahap uji cobanya yang berlangsung selama 3 (tiga) bulan sejak peluncurannya, Teman Bus hanya beroperasi pada koridor tertentu yakni pada wilayah mobilitas tinggi seperti mall, bandara dan lain sebagainya (Temanbus.com, 2020).

Di Kota Makassar Teman Bus Trans Mamminasata ini baru beroperasi pada 4 koridor yang rutenya terdiri atas; lintasan satu dengan jalur Terminal Mallengkeri menuju arah Jalan Metro Tanjung Bunga, lintasan dua Bandara Sultan Hasanuddin menuju arah Mall Panakukang, lintasan tiga Kampus 2 PNUP menuju arah Kampus 2 PIP dan lintasan empat Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar menuju arah UIN Samata Gowa meskipun rute ini dapat berubah sewaktu-waktu (Temanbus.com, 2020). Untuk mengakses rute, lokasi halte ataupun jadwal operasional bus, masyarakat dapat menggunakan aplikasi Teman Bus. Akibat dari pembatasan rute ini, sebagian masyarakat yang tinggal di daerah tertentu kesulitan akses sehingga masyarakat mau tidak mau akan tetap memilih kendaraan pribadi mereka.

Konsep pengembangan Teman Bus Mamminasata ini dikembangkan tidak hanya untuk melayani penumpang secara konvensional, tetapi dirancang dengan semaksimal mungkin agar dapat memenuhi kebutuhan dan keinginan para pengguna jasa yaitu transportasi ekonomis, mudah, aman dan nyaman sesuai dengan prinsip dasar Teman Bus. Tujuan akhirnya tentu membuat sebuah sistem lalu lintas yang teratur serta transportasi yang dapat memberikan kenyamanan kepada pengguna jasa dengan tingkat efektivitas dan efisiensi yang tinggi. Akan tetapi, pada prosesnya sistem Teman Bus Trans Mamminasata menemukan banyak kendala seperti penolakan dari sejumlah pihak supir mobil angkutan umum karena jalur yang beririsan dengan sejumlah jalan yang dilintasi oleh Teman Bus Trans Mamminasata ini sehingga dianggap mengurangi penumpang mereka. Serta masih minimnya kesadaran masyarakat akan pentingnya menggunakan transportasi umum sebagai upaya menciptakan kondisi lalu lintas yang lebih kondusif dan tertata baik. Kedua hal ini berimplikasi pada menurunnya efektivitas layanan ini.

Fenomena lain yang juga peneliti temukan terlihat dengan sering menumpuknya bus Trans Mamminasata ini pada titik-titik kemacetan, misalnya di depan Mall dan ruang publik lainnya, sehingga menimbulkan kemacetan baru atau bahkan memperparah kemacetan yang terjadi. Hal ini tentunya tidak sejalan dengan tujuannya untuk mengurangi kepadatan pada ruas jalan.

Melihat pada kota-kota lain yang juga menerapkan kebijakan yang sama namun masih tetap bergelut dengan masalah tersebut, kita perlu mengambil sikap kritis apakah regulasi tersebut mampu mengatasi kemacetan yang terjadi atau belum, oleh karena itu peneliti tertarik untuk mengkaji tentang Implementasi Kebijakan Teman Bus Trans Mamminasata ini.

Apabila dikaitkan dengan penerapan kebijakan, maka penerapan atau pengimplementasian kebijakan merupakan tentang bagaimana caranya sehingga hal yang disebut kebijakan bisa tercapai harapan dan cita-citanya, yang oleh Mazmanian dan Sabatier (1979) dalam buku (Pramono, 2020) “Implementasi merupakan cara memaknai apa yang sebetulnya terjadi sesuai sebuah keputusan ditetapkan atau telah melalui perumusan yang berupa pokok permasalahan penerapan kebijakan yaitu fakta serta fenomena yang muncul setelah ditetapkannya pedoman kebijaksanaan Negara yang meliputi baik usaha-usaha untuk mengadministrasikannya ataupun timbulnya akibat atau dampak nyata pada masyarakat atau kejadian-kejadian.

Bercermin pada pemaparan tersebut maka penting untuk melihat bagaimana fenomena kebijakan Teman Bus Trans Mamminasata ini sebagai fokus penelitian yang terlihat adanya ketidak sesuaian implementasi kebijakan yang ada dengan tujuan yang sudah ditetapkan sebelumnya. Adapun fokus dalam penelitian ini dilihat dari empat aspek yang mempengaruhi implementasi kebijakan menurut G. Shabbir Cheema Dan Dennis A. Rondinelli dalam (Subarsono, 2005) yakni, pada kondisi lingkungan, hubungan antar organisasi, sumberdaya untuk implementasi progam, dan kemampuan agen pelaksana dalam penerapan Teman Bus Trans Mamminasata.

Mengamati hasil penelitian terdahulu dari (Muntazaky Muhammad, 2020) mengenai “Evaluasi Angkutan Umum Bus Rapid Transit Trans Mamminasata Di Kota Makassar (Studi Kasus: Koridor II BRT Mamminasata)” yang mengatakan bahwa perlu adanya kebijakan pemerintah setempat agar menyediakan jalur khusus untuk kendaraan seperti bus dikawasan

tertentu pada pusat-pusat wilayah yang padat penumpang.

Kemudian penelitian terdahulu oleh (Putra, 2012) mengenai “Evaluasi Kebijakan Trans Pakuan Di Kota Bogor” mengategorikan ini dalam enam dimensi berikut; keefektifan, keefesienan, kelengkapan, adil, tanggap, dan akurat. hasilnya mengarah pada kebijakan yang ada tersebut belum berjalan dengan sesuai harapan apabila dicermati melalui enam dimensi di atas.

Selanjutnya penelitian terdahulu dari (Puspitasari, 2015) tentang “Evaluasi Kebijakan Penyelenggaraan Angkutan Umum di Kota Surabaya” mengatakan bahwa hasil penelitian menunjukkan bahwa administrasi kebijakan untuk izin trayek angkutan umum di Kota tersebut belum dapat memberikan pengadministrasian yang baik pada transportasi karena terlihat banyaknya transportasi umum yang aktif di jalan tanpa kelengkapan izin operasi yakni sebanyak 62,45%.

1.2 Batasan Masalah

Pada rencana penelitian ini, peneliti menemukan ada berbagai macam masalah yang muncul terkait dengan kebijakan Teman Bus di Kota Makassar. Oleh karenanya peneliti merasa perlu adanya batasan ruang lingkup penelitian. Hanya terkait pada seputar kondisi lingkungan, hubungan antar organisasi, sumberdaya untuk implementasi program, dan kemampuan agen pelaksana dalam penerapan Teman Bus Trans Mamminasata.

1.3 Rumusan Masalah

Beranjak dari fenomena yang terurai di atas penulis merumuskan permasalahan sebagai berikut:

1. Bagaimana implementasi kebijakan Teman Bus Trans Mamminasata di Kota Makassar?

2. Kebijakan apa yang dapat diambil pemerintah Kota Makassar untuk memperbaiki program Teman Bus Trans Mamminasata?

1.4 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui kebijakan apa yang dapat diambil pemerintah Kota Makassar dalam memperbaiki program Teman Bus Trans Mamminasata.
2. Untuk memahami bagaimana implementasi kebijakan Tema Bus Trans Mamminasata di Kota Makassar

1.5 Kegunaan Penelitian

Adapun kegunaan penelitian ini diharapkan sebagai berikut:

1. Sebagai kewajiban dan syarat tugas akhir dalam menyelesaikan studi program sarjana S1
2. Menambah wawasan dibidang akademik khususnya bagi pelajar yang membutuhkan terkait hasil implementasi kebijakan transportasi umum Trans Mamminasata Kota Makassar kedepannya.
3. Agar dapat menjadi bahan referensi dalam pengelolaan transportasi umum Kota Makassar khususnya Teman Bus Trans Mamminasata dikemudian hari.

BAB II

TINAJUAN PUSTAKA

2.1 Pengertian Implementasi

Implementasi dapat diartikan sebagai, proses ataupun penerapan. Implementasi sering kali berkaitan dengan kebijakan yang telah ditetapkan oleh lembaga atau badan tertentu guna mewujudkan harapan yang akan dicapai. Pada dasarnya implementasi kebijakan merupakan tentang bagaimana caranya supaya sebuah kebijakan akan dicapai tujuan atau sasarannya. Van Meter dan Van Horn mengartikan implementasi kebijakan sebagai aksi nyata yang dilakukan dalam sebuah keputusan yang telah ditetapkan. Kegiatan-kegiatan tersebut meliputi tentang bagaimana upaya dalam menjadikan keputusan yang telah diambil menjadi langkah yang nyata melalui kesepakatan bersama yang telah ditetapkan ataupun dengan maksud mengambil langkah selanjutnya yang diambil oleh lembaga organisasi guna mencapai tujuan besar ataupun kecil dengan tujuan untuk mencapai cita-cita (Pramono, 2020).

Implementasi juga didefinisikan oleh Mazmanian dan Paul Sabatier (1979) seperti yang dikutip dari (Pramono, 2020) bahwa:

“Implementasi adalah untuk memahami apa yang sebenarnya terjadi sesudah suatu rencana tersebut dinyatakan efektif atau dirumuskan. Ini yang menjadi fokus pelaksanaan kebijakan yaitu peristiwa dan kegiatan yang terjadi setelah pedoman kebijakan negara disahkan, meliputi upaya untuk mengadministrasikan rencana dan menyebabkan akibat/dampak nyata pada masyarakat atau peristiwa”

Selanjutnya teori dari Merilee S. Grindle dalam buku (Pramono, 2020) yang berpendapat bahwa ada dua faktor yang dapat berpengaruh dalam berhasilnya sebuah implementasi, yang pertama hal-hal yang ada dalam kebijakan itu sendiri dan yang kedua yaitu tempat diterapkannya implementasi tersebut. Teori ini dapat membantu penulis dalam menganalisis lebih dalam lagi. Pemetaan kebijakan publik dalam etimologinya "*polis*" merupakan bahasa Yunani yang artinya kota, sedangkan "*politia*" merupakan kebijakan yang berasal dari bahasa latin yang berarti negara. "*policie*" merupakan bahasa Inggris yang memiliki makna berkenaan terhadap penanganan terkait masalah-masalah publik maupun pengadministrasian. Kerap kali kebijakan atau "*policy*" diperuntukkan kepada watak atau karakter mereka yang paling berperan penting seperti mereka yang menjabat, suatu organisasi bahkan suatu bidang pemerintahan atau beberapa pemeran utaman dalam satu bidang.

Selanjutnya pada prinsipnya implementasi kebijakan adalah tentang bagaimana caranya supaya kebijakan tersebut dapat mencapai tujuannya, tidak lebih dan juga tidak kekurangan. Agar dapat menerapkan suatu kebijakan umum maka ada dua opsi pilihan, pertama dengan cara langsung menerapkannya dalam sebuah program atau kemudian dengan cara melewati operasi kalkulus dari kebijakan terlebih dahulu. Kebijakan publik yang berbentuk Konstitusi atau berbentuk ketentuan suatu daerah termasuk dalam komponen strategi yang perlu adanya kebijakan penjasar atau biasa disebut dengan peraturan pelaksanaan. Sedangkan peraturan umum yang dapat diterapkan secara langsung seperti Instruksi Presiden, Ketetapan Presiden, Ketetapan Menteri, ketetapan kepala daerah, dan lain sebagainya (Pramono, 2020).

Kemudian selanjutnya menurut Daniel A. Mazmanian dan Paul A. Sabatier dalam (Pramono, 2020), menguraikan arti implementasi dengan menyatakan: mendalami apa yang sesungguhnya sedang berlangsung sesuai sebuah program diabsahkan atau telah ditetapkan bersama yang berupa fokus dari penerapan kebijakan tersebut, yaitu kegiatan dan atau kebijakan yang ditimbulkan setelah ditetapkan panduan kebijakan suatu Negara, pastinya akan meliputi dalam mengadministrasikannya ataupun untuk berimbas pada dampak nyata di masyarakat atau kejadian.

Teori Daniel A. Mazmanian dan Paul A. Sabatier oleh (Pramono, 2020) memaparkan tiga jenis faktor yang dapat menimbulkan pengaruh pada suksesnya perjalanan implementasi, seperti: Traktabilitas permasalahan (*tractability of the problems*), Traktabilitas strategi atau konstitusi (*ability of statute to structure implementation*) kemudian faktor disekitarnya (*nonstatutory variables affecting implementation*).

Sejalan dengan pemikiran di atas, implementasi tidak akan dimulai sampai pada maksud dan tujuan atau sasaran dipilih dan diputuskan oleh penetapan kebijakan. Maka implementasi adalah rangkaian kegiatan yang dilaksanakan oleh sekelompok orang agar dapat mencapai cita-cita yang telah ditetapkan bersama sesuai dengan keinginan awalnya.

2.2 Pengertian Kebijakan

Carl J. Federick dalam (Wahab, 2016) menjelaskan kebijakan dengan artian deretan pelaksanaan kegiatan dari tawaran oleh seorang, sekelompok, ataupun pemerintahan dari suatu ruang lingkup yang terkadang ditemui berbagai macam

kendala, rintangan-rintangan dan atau bahkan kesempatan peluang dalam penerapan tawaran kebijakan tersebut dengan tujuan untuk menggapai cita-cita yang diharapkan. Ide ini mengarah pada kebijakan yang mengikutsertakan perilaku yang mempunyai tujuan sebagai bagian penting dari definisi strategi, dengan alasan bahwa bagaimanapun juga, strategi harus memiliki pilihan untuk menunjukkan apa yang sebenarnya sedang dilakukan dari apa yang telah diusulkan dalam kegiatan tertentu tentang suatu masalah.

Kemudian Thomas Dye mengungkapkan, bahwa kebijakan merupakan suatu opsi pemerintah dalam melaksanakan sesuatu atau tidak bertindak sama-sekali (*whater goverments choose to do or not to do*), pendapat ini dirangkai pada berbagai pendapat lainnya seperti, definisi oleh Dafid Enston, Lasswell dan Kaplan, serta Carl Friedrich. Lalu Eston, menganalisa bahwasanya strategi pemerintah merupakan “kekuasaan pendistribusian nilai untuk rakyat keseluruhan”. Konotasi dari pernyataan tersebut menjelaskan mengenai kewenangan pemerintahan yang mencakup seluruh kehidupan masyarakatnya. Kemudian Lasswel dan Kaplan yang memfokuskan strategi dari sisi wadah untuk menggapai sebuah harapan dan strategi sebagai sistem yang diestimasi searah terhadap cita-cita, hasil, dan praktiknya (Abidin, 2012).

Menurut pendapat Anderson dalam (Meutia, 2013) berpendapat bahwa rancangan suatu tindakan yang direkomendasikan atau diajukan dari seseorang, sekelompok, atau pemerintahan guna menghadapi tantangan, guna memanfaatkan sebuah peluang dalam lingkungan tertentu agar dapat mewujudkan suatu tujuan yang disebut sebagai kebijakan publik. Maka kebijakan publik adalah sebuah

program yang telah direncanakan dan kemudian dirancang dengan tujuan dan keyakinan, yang disertai dengan praktik tertentu dalam pikiran.

Selanjutnya Anderson dalam (Meutia, 2013) menyatakan sebagai kebijakan publik yang merupakan kegiatan atau tindakan yang diadakan dengan sengaja dari seorang aktor untuk menanggapi persoalan atau permasalahan perlu yang menjadi perhatian. Beberapa tujuan utama dari tindakan yang telah ditetapkan umumnya dimaksudkan agar dapat:

1. Menjaga kesejahteraan umum atau negara merupakan stabilisator
2. Berkontribusi dalam pertumbuhan rakyat dengan beberapa cara atau negara merupakan stimulator
3. Memodifikasi berbagai kegiatan atau negara sebagai koordinator
4. Diperuntukkan serta menyebarluaskan berbagai hal

Menurut berbagai pendapat dan pandangan yang tertera di atas, yang berarti bahwa pada dasarnya strategi tidak lepas dari unsur pertanyaan 5W+1H, yakni: *What, Why, Who, Where, dan How*. Seluruh pandangan ini meliputi berbagai permasalahan terhadap mereka yang bertanggung jawab membuat keputusan mengenai isi, jangka, strategi, saat keputusan itu ditetapkan, dan dilaksanakan. Kebijakan berhubungan dengan wacana, perencanaan dan penerapan keputusan, pengimplementasian keputusan, dan hasil akhir. Akibatnya juga tentunya akan menyangkut banyak orang yang terlibat dari dampak kebijakan tersebut. Program ini juga berupa serangkaian alat atau instrumen dalam mengatur masyarakat dari atas kebawah (Meutia, 2013).

2.3 Teori Implementasi Kebijakan

Pandangan beberapa para ahli yang mengemukakan pendapatnya atau teorinya berkenang dengan implementasi kebijakan:

G. Shabbir Cheema dan Dennis A. Rondinelli dalam buku (Subarsono, 2005) mengemukakan bahwa terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi implementasi kebijakan program-program pemerintah yang bersifat desentralistis. Faktor- faktor tersebut diantaranya:

- a. Kondisi lingkungan. Lingkungan sangat mempengaruhi implementasi kebijakan, yang dimaksud lingkungan ini mencakup lingkungan sosio kultural serta keterlibatan penerima program.
- b. Hubungan antar organisasi. Dalam banyak program, implementasi sebuah program perlu dukungan dan koordinasi dengan instansi lain. Untuk itu diperlukan koordinasi dan kerjasama antar instansi bagi keberhasilan suatu program.
- c. Sumberdaya organisasi. Untuk implementasi program Implementasi kebijakan perlu didukung sumberdaya baik, sumberdaya manusia (human resources) maupun sumberdaya non-manusia (non human resources).
- d. Karakteristik dan kemampuan agen pelaksana Yang dimaksud karakteristik dan kemampuan agen pelaksana adalah mencakup struktur birokrasi, norma-norma, dan pola-pola hubungan yang terjadi dalam birokrasi, yang semuanya itu akan mempengaruhi implementasi suatu program.

Kemudian teori George C. Edward III pada buku (Pramono, 2020) mengungkapkan bahwasanya implementasi kebijakan dapat terpengaruhi dari empat faktor, yakni:

- a. Komunikasi, yaitu kesuksesan dalam mengimplementasikan kebijakan dengan memberi syarat supaya implementor memahami apa yang akan dilakukan kedepannya, dan yang akan menjadi tujuan ataupun target sasaran dari program ini harus ditransmisikan kepada kelompok, dengan harapan agar dapat mengurangi distorsi dalam penerapannya.
- b. Sumber daya, walaupun telah dikomunikasikan dengan jelas isi dari kebijakan tersebut, namun jika dalam pengimplementasinya terdapat ketidakcukupan sumber daya dalam pelaksanaan, dapat dipastikan implementasi tentunya mengalami hambatan atau bahkan tidak akan berjalan sesuai harapan. Sumber daya yang dimaksud baik berupa kompetensi seorang implementor dalam hal ini sumber daya manusia (SDM), maupun dalam bentuk finansial.
- c. Disposisi, merupakan gaya berfikir atau ciri-ciri yang ada dalam pelaksanaannya, misalnya kesepakatan, sifat jujur maupun karakter dinamis. Sehingga jikalau pelaksana mempunyai catatan yang baik, tentu dapat dipastikan pelaksana strategi dapat melaksanakan tugasnya tanpa hambatan sesuai dengan harapan dari mereka yang membuat keputusan kebijakan. Namun sebaliknya juga dapat terjadi yaitu apabila eksekutor mempunyai perspektif yang tidak sama dengan perencana strategi maka tidak menutup kemungkinan akan timbul permasalahan lain dalam proses pengimplementasiannya.

- d. Struktur Birokrasi, yaitu susunan kelompok orang yang bertanggung jawab dalam penerapan atau pelaksanaan kebijakan yang memiliki dampak kompleks dalam penerapan implementasi. Unsur yang ada dalam organisasi biasa dikenal dengan istilah *Standard Operating Procedure* (SOP). Susunan atau rangkaian keorganisasian yang teramat kompleks berpotensi menurunkan fungsi pengamatan dan memicu timbulnya *red-tape*, dengan kata lain rumit dan menjadikan aktivitas organisasi tidak fleksibel.

Selanjutnya (Wibawa, 1944), mengemukakan bahwa model Grindle ditentukan oleh unsur kebijakan serta situasi pelaksanaannya. Pada prinsipnya bahwasanya sesuai kebijakan ditransformasikan, barulah penerapan kebijakan diterapkan. Kesuksesannya dapat dilihat dari derajat *implementability* kebijakan itu sendiri. Unsur kebijakan tersebut berupa:

Kepentingan dipengaruhi oleh strategi.

- a. Jenis dan keunggulan yang akan diproduksi.
- b. Kecepatan kemajuan yang dihasilkan.
- c. Posisi dinamis.
- d. Eksekusi program.
- e. Perolehan sumber daya.

Selanjutnya, tingkat eksekusi adalah sebagai berikut:

- a. Kekuasaan, minat, dan sistem para aktor yang bersangkutan.
- b. Kualitas pendirian atau penguasa.
- c. Konsistensi dan responsif.

Makna implementasi strategi kemudian dikemukakan oleh Grindle harus terlihat sepenuhnya dalam pengaturan-pengaturan, terutama terkait dengan praktisi, penerima manfaat dari implementasi, dan titik-titik permasalahan yang bisa saja terjadi di antara para penanggung jawab pelaksana, serta kondisi dari sumber daya implementasi yang diharapkan.

Teori Donald S. Van Meter Menurut Meter dan Horn dalam (Pramono, 2020) berpendapat bahwa ada lima faktor yang memengaruhi performan implementasi, seperti: kriteria dan sasaran strategi, sumber daya, hubungan dan peneguhan kegiatan antar kelompok, karakteristik lembaga penanggung jawab, kemasyarakatan, ekonomi dan politik.

Edward III dalam (Pramono, 2020) berpandangan bahwa prosedur penting dalam komunikasi kebijakan ditentukan tiga aspek, yakni:

- a) Transmisi merupakan komponen yang utama dalam menentukan mengkomunikasikan kebijakan. Apabila seorang pejabat hendak melaksanakan suatu kebijakan maka, terlebih dahulu ia harus mengetahui bahwa keputusan tersebut telah di tetapkan dan telah diperintahkan.
- b) Komponen kedua adalah kejelasan; jika strategi akan diterapkan sesuai permintaan, maka pelaksana tidak boleh hanya mendapatkan instruksi implementasi, tetapi strategi juga harus diungkapkan dengan benar. Kadang kala petunjuk-petunjuk yang diberikan kurang jelas dan tidak komplit tentang dimana dan bagaimana ataupun kapan sebuah program akan dilaksanakan.

- c) Komponen ketiga adalah konsistensi; agar implementasi kebijakan menjadi sesuai harapan, urutan implementasinya harus tetap atau konsisten dan tidak ambigu. Walaupun penerima kebijakan telah mendapatkan informasi yang baik namun jika perintah tersebut berubah-ubah maka pelaksanaan kebijakan tidak akan efisien.

Dari penjelasan di atas, sangat mungkin beralasan bahwa pelaksanaan kebijakan tidak akan dimulai sebelum tujuan kebijakan belum sepenuhnya diselesaikan atau ditetapkan. Penerapan implementasi adalah serangkaian tahapan yang harus diselesaikan oleh berbagai pemeran sehingga pada akhirnya akan memperoleh hasil yang sesuai dengan maksud atau tujuan dari prosedur sasaran yang diharapkan.

2.4 Transportasi

2.4.1 Definisi Transportasi

Menurut (Kamaluddin, 1987) transportasi jika dilihat dari makna latinya berarti "*transportare*", dengan "*tran*" artinya seberang, lalu "*portare*" artinya mengangkut atau mengusung. Maka transportasi berarti mengangkut atau mengusung ke tempat yang berbeda dari satu tempat menuju tempat yang berbeda.

Selanjutnya pendapat (Tamin, 1997) transportasi merupakan bagian dari sistem yang meliputi sarana dan prasarana yang menyajikan pelayanan memadai dan memungkinkan terjadinya pergeseran atau perpindahan kesuatu tempat lainnya antar daerah atau perwilayahan agar dapat mengakomodasi perpindahan masyarakat setempat, mendukung terjadinya

perpindahan benda, dan memungkinkannya untuk mencapai seluruh wilayah. Menurut (Morlok, 1984) gunanya transportasi adalah pekerjaan memindahkan siapapun atau apapun dari suatu lokasi-ke lokasi lainnya yang memiliki tujuan dan maksud tertentu.

Pengangkutan orang atau barang pada umumnya bukan merupakan fungsi utama, maka dari situ timbul minat terhadap angkutan yang bisa disinggung dari segi permintaan jasa dasar minat terhadap barang serta jasa yang berbeda. Akibatnya minat terhadap transportasi baru akan ada jika ada unsur penggerakannya. Kepentingan bagi administrasi transportasi tidak tinggal diam, namun terselubung di balik harapan lain atau berbeda (Morlok, 1984).

Sistem transportasi merupakan jenis koneksi dan hubungan terhadap barang, dagangan, penumpang, sarana serta prasarana yang saling berinteraksi dalam bentuk perpindahan orang ataupun barangnya, yang terhubung untuk sebuah rencana, baik secara manual atau dirancang.

Transportasi yang terorganisir tidak sepenuhnya ditetapkan untuk mengontrol perpindahan penumpang dan produk dengan mengawasi bagian-bagian di mana peralatan dalam siklus transportasi, alat adalah perangkat yang dimanfaatkan dalam interaksi transportasi. Keuntungan dari bagian-bagian transportasi adalah untuk tercapai tujuan terbaik transportasi penumpang dan barang-barang, dengan pertimbangan komponen aman, nyaman dan kesempurnaan, dan kesesuaian estimasi dan harga terjangkau.

2.4.2 Karakteristik Jasa Transportasi

Dalam (Kamaluddin, 1987) mengatakan bahwa bentuk lain dari sarana transportasi adalah pelayanan yang berbentuk jasa seperti:

1. *Intangibility* (tidak berwujud), manfaat yang tidak dapat dijamak namun dapat dirasakan oleh konsumen seperti kenyamanan, kenikmatan, kepuasan atau rasa aman. Dalam menurunkan ketidakpastiannya, konsumen akan merasakan buktinya atau jasanya. Konsumen akan memberikan kesimpulan terhadap kualitas jasa, sarana dan prasarana, waktu tempuh serta jumlah uang yang harus dikeluarkan.
2. *Unstorability*, jasa tidak melihat stok atau penimbunan barang yang telah didapatkan. Ciri-ciri ini biasa disebut (*inseparability*), mengingat bahwa jasa pada umumnya dikirimkan dan digunakan sepanjang waktu.
3. *Custoumization*, survei terhadap konsumen, saat ini produk apapun tidak dapat dipisahkan dari bantuan jasa murni atau komponen utama, apakah itu bantuan sebagai item pusat atau sebagai tambahan untuk administrasi konsumen.

Barang atau jasa bantuan dapat dianggap baik bergantung pada layana dan keunggulan yang ditawarkan dari penyedia layanan yang bersangkutan. penumpang pastinya memutuskan tentang bagaimana layanan tersebut sesuai dengan asumsi dan minat mereka atau tidak. Derajat pelayanan merupakan komponen mendasar dari bagian transportasi, sehingga konsumen akan tertarik untuk menggunakan layanan transportasi itu lagi. Ada tiga variabel derajat layanan transportasi:

1. Untuk mengelola bagian-bagian yang mempengaruhi klien

administrasi, misalnya, kecepatan tindakan, kepercayaan dan keamanan.

2. Kualitas layanan, meliputi komponen kualitas administrasi, misalnya keamanan, perilaku penyedia layanan, ketepatan dan keamanan.
3. Nilai yang harus dibayar oleh pengguna layanan atau jasa.

2.4.3 Penerapan Transportasi

Ada beberapa macam dampak dari penataan angkutan dan angkutan sederhana, antara lain sebagai berikut: (Kamaluddin, 1987)

1. Aksesibilitas barang dagangan (*Available Of Goods*)

Dengan adanya layanan transportasi atau adanya keterbukaan transportasi tersebut, maka akan sejalan dengan keterbukaan barang-barang lokal yang diimpor atau berasal dari berbagai tempat atau daerah dimana barang-barang tersebut dapat diperoleh dengan biaya yang lebih terjangkau.

2. Penyesuaian nilai dan stabilitas harga (*Price Stabilitation And Equalization*)

Adanya transportasi akan dengan mudah memindahkan produk ke tempat produksi dengan cepat guna menekan biaya yang dengan demikian dapat menurunkan biaya.

3. Meningkatkan nilai tanah (*Land Value*)

Dengan aksesibilitas transportasi yang baik dan wajar, tanah di daerah yang jauh akan dialihkan menjadi pembibitan untuk mendapatkan barang-barang pangan yang bermanfaat karena produk-produk ini dapat dipindahkan ke pasar dengan biaya transportasi terjangkau.

4. Mengurangi biaya (*Price Reduction*)

Transportasi yang dapat diakses secara efektif dan ekonomis akan menurunkan biaya barang dagangan, karena biaya transportasinya atau biaya perolehan produk yang bersangkutan lebih rendah.

5. Penyebab urbanisasi (*Urbanization*)

Transportasi akan memberdayakan pemerataan kinerja sesuai dengan kualifikasi masing-masing geologi antar wilayah yang pada akhirnya akan mendorong urbanisasi.

2.4.4 Pengelompokan Transportasi

Transportasi berdasarkan pengelompokannya menurut (Kamaluddin, 1987):

1. Berdasarkan barang-barang yang akan dimuat, pengangkutan dapat diatur kedalam:

- a. Muatan penumpang (*Passenger*), merupakan pengangkut yang mengantar setiap pemudik antar wilayah di lintasan dengan tarif yang sama dengan tidak ada segregasi.
- b. Muatan barang (*Goods*), yang merupakan transportasi dengan angkutan tunggal maupun banyak dari awal tempat yang diinginkan, agar tugas-tugas tak henti-hentinya atau untuk menuntaskan secara sistematis.
- c. Muatan pos (*Mail*), muatan barang keliling yang memiliki tanggung jawab penuh terhadap pengangkutan barang, memungut bea, dll, yang secara tidak langsung mengangkut barang yang sebenarnya

dari titik awalnya ke tujuannya, namun organisasi kereta api atau pesawat udara yang memindahkan barang tersebut.

2. Menurut perspektif geologi, transportasi berdasarkan wilayahnya:

- a. Transportasi antarbenua
- b. Transportasi Kontinental (Antar Negara)
- c. Transportasi lokal
- d. Transportasi l lintas kota
- e. Transportasi area kota

3. Menurut perspektif serta metode khusus untuk transportasi, transportasi dibedakan berdasarkan lintasannya:

- a. Transportasi jalan raya (Bus, truk, mobil dan sebagainya.)
- b. Transportasi melalui rel (Kereta api)
- c. Transportasi melintasi air (perahu dan kapal laut)
- d. Transportasi perpipaan (gas, air minum dan pipa minyak)
- e. Kargo kapal udara (Pesawat, Helikopter)

2.5 Teman Bus Trans Mamminasata

2.5.1 Definisi Teman Bus

Teman Bus adalah kependekan oleh Transportasi Ekonomis, Mudah, Aman Dan Nyaman. Transportasi ini merupakan layanan transportasi umum yang beroperasi di perkotaan yang ada di Indonesia sebagai pelayanan dengan tema *buy the service* (pembelian layanan). Program ini memanfaatkan armada bus sederhana dengan muatan 40 sampai dengan 60 dengan jumlah kursi 20

hingga 30 serta memiliki kursi prioritas. Layanan ini juga menyediakan aplikasi untuk digunakan oleh calon penumpang layanan transportasi ini. Transportasi disediakan dengan standar pengelolaan yang dapat diandalkan dan melaksanakan kerangka pengawasan dan penilaian untuk administrasi fungsional kendaraan yang mencakup kerangka kerja fungsional, metode pendayagunaan, penanganan keuangan, dengan metode kerja yang dilengkapi dengan digitalisasi dengan *real time* (Harian Jogja, 2020).

Teman Bus mempunyai tingkat kualitas pelayanan yang prima, utamanya pada aspek keamanan. Setiap armadanya diwajibkan memiliki kamera pengawas CCTV dan tombol *hazard* (bahaya). Dan setiap sopir wajib ber-ID. Selain itu, Teman Bus juga mempunyai tingkat keselamatan yang tinggi dengan menerapkan standar operasi kendaraan, standar operasi saat dalam keadaan darurat. Teman Bus dengan skema *buy the service* (BTS) yang memanfaatkan penerapan *push and pull strategy*. *Push strategy* diterapkan untuk menarik dan mengajak masyarakat untuk memanfaatkan layanan transportasi umum, seperti pada pengaturan ruang serta waktu akses dengan pemanfaatan transportasi pribadi dengan penguraian ruas jalan serta area-area parkir.

Sementara *pull strategy* menetapkan otoritas publik untuk menarik individu untuk menggunakan transportasi umum dengan memberikan izin kepada operator dan kebutuhan transportasi massal metropolis untuk memberikan administrasi transportasi yang terlindungi, menyenangkan, dan bermanfaat (Harian Jogja, 2020).

2.5.2 Pelaksanaan

Layanan transportasi Teman Bus awalnya diluncurkan di Kota Palembang sebagai kota tempat uji coba utama pada tanggal 2 Juni 2020 bersama Trans Musi. Kegiatan bantuan ini terbagi atas 3 bagian kemudian dikirimkan sekaligus secara bersamaan.

Bantuan ini juga diberangkatkan dari Kota Surakarta untuk lintasan tiga dan lintasan empat ditanggal 4 Juli 2020. Program yang dilakukan satu tim bersama Trans Batik Solo. Dengan jam pertama, cuma lorong tiga dan empat baru-baru ini memulai latihan karena pendekatan yang paling umum untuk mengelola armada jalur satu dan jalur dua belum selesai. Lintasan dua secara resmi bekerja mulai 20 Desember 2020, sementara Lintasan satu secara resmi mulai bekerja mulai 24 Desember 2020.

Bantuan ini juga berjalan di Kota Denpasar untuk lintasan dua pertanggal 8 September 2020 yang diberi nama Pemda Trans Metro Dewata. Cuma lintasan dua sementara bisa bekerja pada jeda sebanyak empat lintasan. Lorong 1, 3 dan 4 Trans Metro Dewata memulai dikerjakan sekitar Desember, khususnya lintasan satu pertanggal 1 Desember 2020, lintasan tiga pertanggal 8 Desember 2020, dan lintasan empat pertanggal 27 Desember 2020.

Wilayah ke-empat yang mengoprasikan bantuan menyusul di Kota Yogyakarta serta Rezim Sleman kemudian dikerjakan pertanggal 2 Oktober 2020. Di wilayah kedua tiga lintasan dikerjakan, yakni lintasan satu, lintasan dua dan lintasan tiga yang dikerjakan secara bersamaan.

Kota Medan selanjutnya atau kota ke-lima yang mengembangkan Teman Bus. Layanan Teman Bus diberi nama Trans Metro Deli serta dirintis pertanggal 8 November 2020. Melalui lima lintasan yang tertata lengkap, hanya lintasan satu, lintasan dua, lintasan empat, dan lintasan lima yang berfungsi. Untuk lintasan lainnya masi dalam proses.

Layanan Teman Bus ke-enam dijalankan oleh Kota Makassar. Yang dioperasikan pada empat lintasan dengan satu lintasan mulai beroperasi pada tanggal 13 November 2021. Layanan ini beroperasi dengan nama yang dikenal dengan Trans Mamminasata.

2.5.3 Sistem Pelayanan

Dalam sistem pelayanan bantuan yang digunakan oleh Teman Bus, sistem penerimaan hasil dilakukan dengan perhitungan berdasarkan perkiraan definisi tarif dasar yang kemudian memberikan insentif rupiah untuk setiap perkilometranya. Oleh karena itu, pengelola akan dibayar dengan nilai perjalanan dalam rupiah per kilometer.

Dalam pembelian layanan publik dinyatakan sebagai kesepakatan kontrak, biasanya dalam beberapa tahun sesuai dengan usia kendaraan. Pemahaman tersebut berisi standar operasi prosedur (SOP) yang mengendalikan berbagai masalah, misalnya hak dan kewajiban, metode kerja, rencana atau jadwal, detail transportasi, dan tindakan lainnya. Berbagai pelanggaran akan tergantung pada persetujuan atau denda (ILM, 2020).

2.5.4 Sistem Pembayaran

Teman Bus menerapkan sistem pembayaran melalui uang elektronik dengan berkolaborasi dengan penyedia layanan *non-tunai* yang seperti dari beberapa kartu berikut: *TapCash* dari BNI, *Flazz* dari BCA, *e-money* dari Bank Mandiri, dan *Brizzi* dari BRI. Konsumen memberikan atau membayar setoran dengan prosedur yang ada di atas bus menggunakan kartu *non-tunai*. Jalur Teman Bus sendiri masih *free* hingga waktu yang tidak ditetapkan (Ismail, 2020).

2.6 Penelitian Terdahulu

Peneliti akan mengangkat topik tentang “Implementasi Kebijakan Transportasi Umum Di Kota Makassar (Studi Penerapan Teman Bus Trans Mamminasata)” yang akan dilakukan di wilayah Kota Makassar, Sulawesi Selatan. Sebelum melakukan penelitian, penting untuk meninjau beberapa hasil penelitian sebelumnya yang mempunyai keterkaitan terhadap hal yang menjadi pokok pembahasan dalam penelitian ini sebagai pertimbangan. Di sini penulis mengutip tiga hasil karya dari peneliti sebelumnya untuk digunakan sebagai korelasi untuk pemeriksaan kemudian diarahkan sesuai dengan tema pelaksanaan implementasi transportasi umum.

Ada beberapa hasil penelitian yang memiliki keterkaitan antara penelitian sebelumnya dengan apa yang akan menjadi topik penulis mengenai pendekatan implementasi kebijakan transportasi umum. Peneliti pertama yang dilihat oleh peneliti sebagai tinjauan penulisan adalah penelitian dari Rully Pradana Putera dengan tema “Evaluasi Kebijakan Trans Pakuan Di Kota Bogor” Program Sarjana Reguler, Program Studi Ilmu Administrasi Negara, Fakultas Ilmu Sosial dan

Ilmu Politik Universitas Indonesia tahun 2012 (Putra, 2012).

Kajian ini mengkaji tentang penilaian terhadap strategi Trans Pakuan yang telah berjalan mulai sekitar tahun 2007. Trans Pakuan Bogor merupakan salah satu upaya yang dilakukan oleh Pemerintah Kota Bogor untuk lebih mengembangkan administrasi di bidang transportasi untuk wilayah setempat, khususnya di kota. dari Bogor. Alasan penelitian ini adalah untuk menilai strategi Trans Pakuan berdasarkan 6 aspek penilaian penataan Dunn, yaitu viabilitas spesifik, profisiensi, kecukupan, kesopanan, daya tanggap, dan ketepatan. Hasil akhir dari penelitian ini menunjukkan bahwa strategi Trans Pakuan masih belum berjalan dengan baik jika dilihat dari enam elemen penilaian penataan. Pendekatan pemeriksaan yang digunakan dalam penelitian ini adalah metodologi positivis dengan strategi pengumpulan informasi dari studi lapangan dan studi menulis. Pemilahan informasi dalam studi lapangan dilakukan dengan mengarahkan pertemuan atas ke bawah dan menyampaikan survei.

Penelitian ke-dua yang kemudian menjadi bahan tinjauan adalah Skripsi dari (Muntazaky Muhammad, 2020) dalam penelitiannya yang berjudul “Evaluasi Angkutan Umum Bus Rapid Transit Trans Mamminasata Di Kota Makassar (Studi Kasus: Koridor II BRT Mamminasata)” Program Sarjana (S1), Program Studi Perencanaan Wilayah Dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Hasanuddin Tahun 2020.

Kajian ini dimaksudkan untuk lebih mengembangkan administrasi angkutan umum untuk kota Bus Rapid Transit Trans Mamminasata, khususnya di hall II dengan menghitung kecukupan dan kemahiran pelaksanaan dengan menggunakan

230 survei kepada responden. Dalam kajian ini, ia memanfaatkan teknik pemeriksaan Importance Performance Analysis (IPA) untuk membedah tingkat pemenuhan administrasi. Kemudian hasil IPA tersebut kemudian dimasukkan ke dalam aplikasi SPSS IBM 25 dan selanjutnya dikumpulkan sebagai kebutuhan untuk membuat usulan perbaikan administrasi dengan melakukan normalisasi Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 10 Tahun 2012. Oleh karena itu, penting untuk digarap pemenuhan kerangka data sebagai informasi langsung melalui pembicara dan lembar data serta jadwal yang tetap dan standar. Maka penting untuk memiliki petugas cadangan di setiap halte, dengan tujuan dapat bekerja sama dengan perdagangan para konsumen yang akan menggunakan metode transportasi ini. Selain itu, terkait dengan kelancaran perdagangan konsumen, penting juga bagi pemerintah setempat untuk mempersiapkan jalur transportasi khusus di daerah-daerah tertentu di wilayah provinsi yang penuh dengan konsumen.

Penelitian ketiga yang penulis angkat sebagai tinjauan pustaka adalah Jurnal dari (Puspitasari, 2015) yang berjudul “Evaluasi Kebijakan Penyelenggaraan Angkutan Umum di Kota Surabaya” Program Magister Kebijakan Publik (MKP), Program Studi Departemen Administrasi, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Airlangga Tahun 2015.

Motivasi yang melatar belakangi penelitian ini adalah untuk menggambarkan dan menilai pelaksanaan angkutan umum, khususnya surat perijinan angkutan kota di Surabaya. Akhir dari tinjauan tersebut menunjukkan bahwa pengorganisasian strategi, khususnya memungkinkan untuk perizinan kendaraan umum di kota Surabaya, belum kuat dan produktif. karena masih banyak angkutan umum yang bekerja tanpa hibah izin, yang pada dasarnya sebanyak 62,45%. Hasil akhir dari

setiap pemaparan di atas dapat digambarkan dalam tabel berikut:



Tabel 2.1: Perbandingan Antar Penelitian

Indikator	Rully Pradana Putera	Mutazaky Muhammad	Ratna Puspitasari	Irma Damayanti
Tujuan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mengkaji Strategi Trans Pakuan di Kota Bogor 2. Memahami variabel apa yang menghambat pelaksanaan strategi Trans Pakuan di Kota Bogor 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Memutuskan tingkat kecukupan dan produktivitas angkutan umum Bus Rapid Trans di Kota Makassar. 2. Identifikasi opini dan harapan untuk meningkatkan administrasi. 3. Menghasilkan usulan untuk peningkatan kinerja angkutan umum Bus Rapid Trans. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mengkaji pendekatan penyelenggaraan transportasi umum di Surabaya, khususnya izin operasi transportasi metropolitan di Surabaya. 2. Untuk mengetahui unsur-unsur yang menyebabkan kegagalan pengurus angkutan umum di Surabaya, khususnya hibah untuk kursus transportasi metropolitan di Surabaya. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bagaimana penerapan kebijakan transportasi umum (Penerapan Teman Bus Trans Mamminasata) di Kota Makassar? 2. Kebijakan apa yang dapat diambil pemerintah Kota Makassar untuk memperbaiki program Teman Bus Trans Mamminasata?
Pendekatan Penelitian	Positivis	Importance Performance Analysis (IPA)	Kualitatif	Kualitatif
Jenis Penelitian	Deskriptif	Deskriptif	Deskriptif	Deskriptif
Teknik Pengumpulan Data	Wawancara mendalam, kuesioner, dan Observasi	Kuesioner	Wawancara mendalam dan Observasi	Wawancara mendalam, observasi dan Studi Keputusan

<p>Hasil Penelitian</p>	<p>Kesimpulan dari penelitian ini menunjukkan bahwa strategi Trans Pakuan masih belum berjalan dengan baik karena administrasi Trans Pakuan yang tidak fokus pengelolaan dan jalur Trans Pakuan justru menyatu dengan jalur transportasi kota.</p>	<p>Hasil akhirnya, penting untuk perbaikan kelengkapan data, prasarana informasi sebagai data langsung melalui lembar data dan jadwal yang tetap dan normal. Dan penting untuk memiliki petugas cadangan di setiap pemberhentian, sehingga dapat bekerja dengan mempermudah para konsumen yang akan menggunakan layanan ini.</p>	<p>Hasil dari tinjauan menunjukkan bahwa organisasi strategi, khususnya perizinan kendaraan umum di kota Surabaya, belum layak dan efektif. karena masih banyak angkutan umum yang bekerja tanpa hibah izin, yang pada dasarnya sebanyak 62,45%. Strategi ini juga tidak memenuhi ukuran kecukupan, nilai, dan daya tanggap. Karena target strategi tidak tercapai</p>	
-------------------------	--	--	--	--

2.7 Kerangka Konseptual

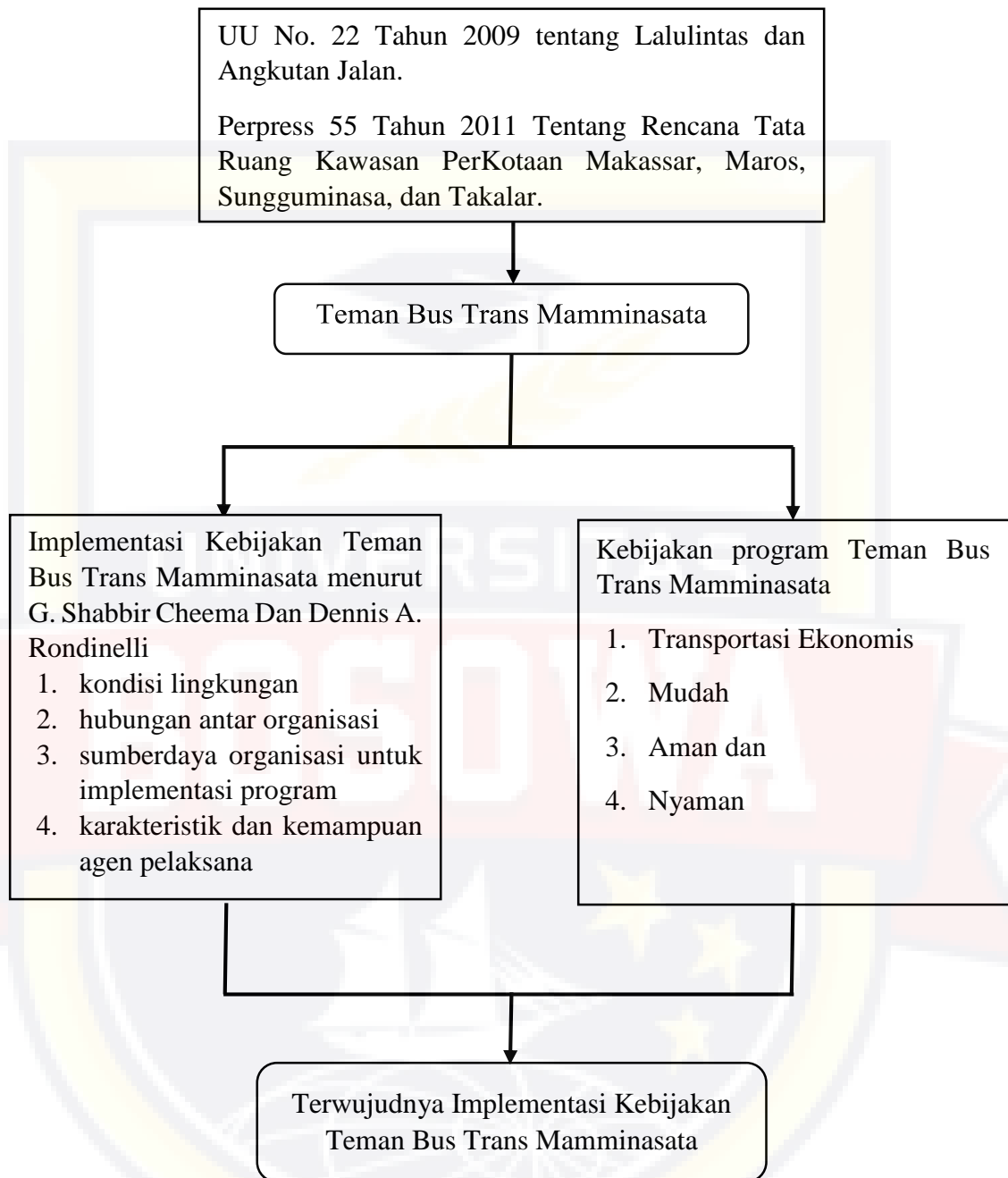
Kerangka konseptual adalah suatu keterkaitan antara teori atau konsep satu dengan yang lain yang digunakan untuk menjelaskan secara sistematis. Mengingat tinjauan tulisan yang telah digambarkan sebelumnya, yang dikemukakan selanjutnya adalah kerangka sistem yang berperan sebagai panutan, serta cerminan kerangka pemikiran dan sebagai landasan dari menganalisis data.

Hadirnya Teman Bus di Indonesia khususnya di Kota Makassar (Trans Mamminasata) dapat memudahkan masyarakat dalam mengakses transportasi umum serta diharapkan dapat mengurai kemacetan. Program ini memiliki tujuan untuk memberikan layanan mudah akses serta keramahan lingkungan untuk meningkatkan kualitas transportasi yang menjangkau seluruh lapisan masyarakat.

Berdasarkan observasi awal yang peneliti lakukan, Teman Bus Trans Mamminasata di Kota Makassar memiliki potensi dalam menarik minat masyarakat pengguna kendaraan pribadi dikarenakan fasilitas serta keamanan dan kenyamanan yang memadai. Namun disisi lain, masih seringnya terlihat penumpukan pada titik-titik kemacetan yang justru menambah gejala kemacetan baru atau bahkan memperparah kemacetan yang terjadi. Hal ini memerlukan adanya pengelolaan dan pemanfaatan secara maksimal kehadiran Teman Bus Trans Mamminasata agar tepat sasaran dan tujuan.

Dalam kesempatan yang diberikan penulis mengambil dasar dari G. Shabbir Cheema Dan Dennis A. Rondinelli yang dianggap memiliki keterkaitan dengan masalah mendasar yang ditemukan oleh peneliti di lapangan mengenai implementasi kebijakan Teman Bus Trans Mamminasata di Kota Makassar. Dalam pembahasan ini peneliti hanya berfokus pada penerapan implementasi berdasarkan teori G. Shabbir Cheema Dan Dennis A. Rondinelli dalam (Subarsono, 2005) yang penulis angkat, ada empat hal yang dapat mempengaruhi berjalannya implementasi kebijakan, yakni, pada kondisi lingkungan, hubungan antar organisasi, sumberdaya untuk implementasi program, dan kemampuan agen pelaksana dalam penerapan Teman Bus Trans Mamminasata. yang dijabarkan di atas, logika atau alur pikir penulis dapat dilihat dengan konsep berikut:

Gambar 2.1: Kerangka Konsep Penelitian



BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Jenis dan Pendekatan Penelitian

Dalam penelitian ini penulis menggunakan metode penelitian kualitatif. Penelitian ini memberikan gambaran suatu gejala atau kejadian yang terjadi di lapangan. Penelitian kualitatif adalah suatu karya eksplorasi yang berencana untuk memahami kualitas orang atau keadaan sosial dengan membuat gambaran yang total dan kompleks yang dapat diberikan desain hierarki individu yang dimodifikasi, mengungkap kompleksitas sudut pandang yang didapat dari sumber atau saksi, dan melakukan dalam pengaturan karakteristik. Walidin, Saifullah dan Tabrani dalam (Fadli, 2021).

Penelitian kualitatif adalah penelitian yang dilengkapi dengan setting tertentu yang ada, sebenarnya (reguler) sepenuhnya bertujuan untuk mengeksplorasi dan menangkap kekhasan: apa yang terjadi, untuk alasan apa peristiwa ini?, dan apa realitas saat ini? Ini menyiratkan bahwa eksplorasi subyektif tergantung pada gagasan penyelidikan yang mencakup pemeriksaan atas ke bawah dan kasus-kasus atau berbagai kasus atau contoh tunggal Chariri dalam (Fadli, 2021).

Sejalan dengan Denzin & Lincoln dalam (Fadli, 2021) Pemeriksaan atau penelitian kualitatif adalah penelitian yang menggunakan landasan yang sepenuhnya dimaksudkan untuk menggambarkan suatu fakta atau fenomena yang terjadi dan dilakukan dengan memasukkan metodologi yang berbeda dari strategi yang ada. Eksplorasi subyektif berusaha menemukan dan menggambarkan dalam sebuah cerita bagaimana pengaruh gerak-gerik itu terhadap kehidupan sekitar.

Penelitian deskriptif merupakan suatu jenis penelitian yang termasuk dalam kategori penelitian kualitatif. Penelitian ini adalah prosedur pemeriksaan yang dilakukan peneliti dalam

meneliti fenomena, kejadian atau fakta nyata di lapangan dan meminta satu atau sekelompok orang untuk menceritakan tentang kejadian yang sebenarnya di lapangan. Data selanjutnya akan diceritakan kembali oleh pengamat dalam bentuk deskriptif. Ciri biasanya berupa informasi atau fakta didapatkan berupa kata-kata, gambar dan dokumentasi lainnya.

Berikut adalah beberapa penilaian para pakar sehubungan dengan pentingnya penelitian kualitatif deskriptif, termasuk:

- a. Menurut Whitney dalam (Fadli, 2021), teknik deskriptif adalah kenyataan yang melacak informasi dengan terjemahan yang tepat.
- b. Menurut Moh. Nazir dalam (Fadli, 2021), menjelaskan bahwa penelitian deskriptif berfokus pada isu-isu terbuka, serta strategi yang berlaku di mata publik dan keadaan tertentu termasuk hubungan antara kegiatan, perspektif pada realita yang tengah berjalan yang sebenarnya.

Menurut Mely G. Tan, menjelaskan pendapatnya bahwasanya penelitian dengan cirikhas deskriptif, memiliki tujuan untuk memaparkan secara benar dari sifat individu, situasi, dampak yang terjadi pada masyarakat sekitar yang merasakan langsung.

Arti lainnya dari penelitian deskriptif adalah jenis penelitian yang difokuskan untuk menggambarkan kejadian secara langsung, bahkan kejadian alamiah normal ataupun kejadian hasil kelola manusia. Ciri khas ini biasanya berbentuk struktur, kegiatan, karakter, perbedaan, keterkaitan, kemiripan, dan ketidaksamaan antara fakta yang satu dengan fakta lainnya. Pada dasarnya penelitian deskriptif bertujuan untuk menggambarkan serta menguraikan hal-hal seperti keadaan dan situasi dengan keterkaitan yang ditemukan, perasaan yang timbul, akibat dan dampak yang terjadi (Fadli, 2021).

Maknanya penelitian deskriptif adalah penelitian berbasis data yang mencoba mengkarakterisasi pemecahan masalah yang ada. Dalam hal ini penelitian difokuskan pada penerapan kebijakan Transportasi Umum Kota Makassar (Studi Penerapan Teman Bus Trans Mamminasata).

Sedangkan penelitian kualitatif itu sendiri adalah penelitian yang mencoba untuk memahami kekhasan yang dialami oleh subjek penelitian secara komprehensif, melalui penggambaran sebagai kata-kata dan bahasa, dalam pengaturan normal tertentu, dan melalui penggunaan teknik logis yang berbeda (Moleong, 2007). Maka dari situ, penelitian kualitatif dipercaya siap mengungkap fakta mengenai suatu hal yang perlu dikonsentrasikan dari atas ke bawah secara mendalam.

Penelitian kualitatif sering kali dirancang untuk memahami permasalahan manusia dalam cakupan sosial dengan menjabarkan penggambaran yang lengkap dan kompleks, melaporkan sudut pandang yang luas dari sumber informasi yang nyata adanya, dan dilakukan di lingkungan alami dan murni tanpa campur tangan penulis.

3.2 Lokasi Penelitian

Lokasi yang dipilih peneliti adalah Kota Makassar yang merupakan kota tempat diterapkannya program Teman Bus Trans Mamminasata. Adapun lokasi wilayah pengumpulan data ini berada pada Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan di Jl. Perintis Kemerdekaan No.Km.15 dan PT. Borlindo Mandir Jaya di Jl. Jalur, Lingkar Barat Kota Makassar, serta PT. Sinar Jaya Megah Langgeng.

3.3 Sumber Data Penelitian

Dalam tinjauan ini, sumber informasi penelitian mengacu pada data atau kenyataan yang dikumpulkan dari persepsi di lapangan yang dapat dinilai untuk memahami kekhasan yang mendukung hipotesis. Menurut Lofland dan Loflan, sumber informasi utama dalam pemeriksaan

subjektif adalah kata-kata, sedangkan aktivitas yang berbeda adalah informasi tambahan seperti laporan, informasi, dan lainnya Lexy.J Moleong dalam buku (Puspitasari, 2015).

Sumber informasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

1. Data Primer

Data primer adalah data yang diharapkan untuk memperoleh hasil penelitian. Informasi penting adalah data yang dikumpulkan secara langsung dari narasumber yang relevan dan aktual di lapangan melalui wawancara dengan informan yang langsung berhubungan dengan pokok permasalahan penelitian. Frase sampel dalam penelitian kualitatif diganti dengan istilah subjek, informan, partisipan atau target studi penelitian.

2. Data Sekunder

Data sekunder adalah informasi data yang diperoleh dari pihak luar diperoleh secara tidak langsung dari subjek penelitian, misalnya data dari pembimbing subjek, pendamping subjek, buku, jurnal, catatan dan catatan subjek yang berhubungan dengan penelitian. Informasi opsional digunakan dalam tinjauan untuk melengkapi informasi penting, dengan tujuan agar eksplorasi dapat memberikan hasil yang lebih solid dan tepat.

3.4 Informan Penelitian

Penetapan informan dalam penelitian yang menggunakan pemeriksaan subjektif sangat penting untuk meyakini bahwa data yang akan dianalisis berasal dari informasi yang diperoleh dari narasumber. Dengan demikian, pemilihan informan harus dilakukan dengan pertimbangan bahwa sumber tersebut dapat memberikan data yang diperlukan sehingga hasil penyidikan yang diperoleh sesuai atau signifikan dan dapat diandalkan. Sumber informasi yang diperoleh dari penelitian ini berupa cerita atau kata-kata yang didapat dari narasumber sebagai informasi primer kemudian gambar atau dokumentasi lain yang didapat merupakan informasi sekunder.

(Sugiyono, 2015) Menyatakan bahwa saksi atau narasumber besar adalah orang-orang yang memenuhi syarat, misalnya narasumber yang memahami dan menguasai sesuatu melalui proses enkulturasi sehingga sesuatu itu tidak hanya diketahui, tetapi sepenuhnya dipahami dan dihayati kemudian mereka adalah orang-orang yang masih terlibat langsung atau langsung berkaitan dengan apa yang sedang menjadi pusat penelitian. Setiap mereka memiliki waktu yang terbuka dan kesiapan untuk dimintai informasi. Mereka yang tidak akan menyampaikan informasi yang dibuatnya sendiri "kemasannya" serta mereka yang cukup asing bagi peneliti sehingga mereka akan lebih bersemangat untuk menjadi narasumber. Dalam tinjauan ini, terdapat dua sumber data, terutama data penting (primer) dan data tambahan (sekunder), yang digunakan untuk memperoleh informasi yang sesuai dengan tujuan tinjauan ini. Adapun informan/Narasumber dalam penelitian ini terdiri dari:

1. Kepala bagian bidang perhubungan darat Provinsi Sulawesi Selatan
2. Kepala UPT Transportasi Mamminasata Dinas Perhubungan Sulawesi Selatan
3. Pengawas Teman Bus Trans Mamminasata
4. Sopir Teman Bus Trans Mamminasata
5. Masyarakat pengguna Teman Bus Trans Mamminasata

3.5 Deskripsi Fokus Dan Indikaotr Penelitian

Deskripsi Fokus merupakan istilah dalam penelitian kualitatif yang digunakan dalam menentukan fokus penelitian dengan ruang lingkup permasalahan yang sesuai dengan tujuan penelitian. Tujuan dari fokus penelitian ini ialah sebagai pembatas dalam penyelidikan kualitatif serta penelitian untuk mengidentifikasi data mana yang akan digunakan dan mana yang tidak (Moleong, 2010). Keterbatasan penelitian ini didasari pada urgensi situasi yang dihadapi selama

penelitian. Penelitian ini difokuskan pada “Implementasi Kebijakan Transportasi Umum Di Kota Makassar (Studi Penerapan Teman Bus Trans Mamminasata)” yang objek utamanya merupakan penerapan program Teman Bus yang di implementasikan di Kota Makassar saat ini.

Dalam hal ini, peneliti menetapkan variabel dan indikator untuk membantu peneliti dalam pengumpulan data untuk memberi kemudahan dalam pelaksanaan penelitian. Variabel dan indikator penelitian ini adalah:

Tabel 3.1: Variabel dan Indikator Penelitian

Variabel	Indikator
Implementasi program Teman Bus Trans Mamminasata	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kondisi lingkungan 2. Hubungan antar organisasi 3. Sumber daya 4. Karakteristik dan kemampuan agen pelaksana
Kebijakan program Teman Bus Trans Mamminasata	<ol style="list-style-type: none"> 1. Transportasi Ekonomis 2. Mudah 3. Aman 4. Nyaman

3.6 Desain Penelitian

Dalam rencana eksplorasi ini, pencipta menggunakan strategi dengan metodologi yang memukau. Informasi yang dikumpulkan tidak dalam kerangka informasi matematika tetapi informasi sebagai informasi yang diperoleh dari wawancara, catatan lapangan, catatan atau laporan pendukung lainnya. Alasan peneliti menggunakan strategi subjektif adalah agar pakar dapat menggambarkan realitas di balik keanehan asli terkait dengan pelaksanaan strategi transportasi umum di Kota Makassar secara mendalam dan menyeluruh.

Perenungan para spesialis yang memasukkan penyelidikan subjektif ini sebagaimana dikemukakan oleh (Moleong, 2010)

1. Memahami realitas saat ini dengan metode subjektif lebih sederhana.

2. Dengan teknik ini, analisis dapat dengan mudah menggambarkan hubungan yang sebenarnya antara responden dan ilmuwan.
3. Teknik ini lebih peka dan menyesuaikan dengan administrasi dampak bersama pada bagian-bagian nilai yang dialami.

Model penelitian yang dipakai berupa jenis deskriptif. Peneliti menelusuri dan memahami kejadian-kejadian dan fenomena apa yang dapat diambil pemerintah Kota Makassar dalam memperbaiki program Teman Bus Trans Mamminasata dengan interpretasi yang benar, dan akan mempelajari masalah yang terjadi di lapangan.

3.7 Teknik Pengumpulan Data Penelitian

Pengumpulan data termasuk dan suatu kegiatan tidak boleh terlupakan dalam penelitian, hal ini bertujuan supaya mendapatkan data lebih akurat dan lengkap terhadap suatu penelitian. Menurut (Fadli, 2021) Pengumpulan data merupakan kegiatan pengumpulan informasi empiris dari informan dengan menggunakan prosedur tertentu. Uraian di atas mengartikan bahwa teknik pengumpulan data merupakan suatu tata cara pengumpulan sejumlah data serta informasi dengan tujuan untuk dijadikan sebagai bahan penelitian.

Untuk menghasilkan data yang berkaitan dengan fokus penelitian, maka penulis menggunakan teknik pengumpulan data sebagai berikut:

1. Observasi (Pengamatan)

Observasi adalah strategi pemilahan informasi yang dilengkapi dengan evaluasi, pengendalian, dan pencatatan informasi tentang perspektif yang berhubungan dengan penelitian. Persepsi diselesaikan dengan memperhatikan dan merekam semua kejadian secara langsung, dengan hidup bersama secara langsung, merasakan, juga ikut serta dalam

latihan keberadaan objek persepsi. Alasan peneliti menggunakan metode ini adalah untuk secara lugas mengetahui realitas atau realita di lapangan. Para ahli mengartikan peristiwa, kejadian, posisi, dan semacamnya dalam persepsi ini, yang digabungkan dengan ikhtisar hal-hal yang harus diperhatikan (Moleong, 2010).

Dalam prosedur ini, peneliti akan mengamati langsung fakta-fakta di lapangan sehubungan dengan implementasi kebijakan transportasi umum di Kota Makassar (Studi penerapan Teman Bus Trans Mamminasata).

2. Wawancara atau Interview

Selain menerapkan teknik observasi, peneliti juga akan menerapkan metode wawancara dalam mengumpulkan data. Menurut (Lexi & M.A., 2010) Wawancara adalah cara pengumpulan data melalui percakapan, khususnya melalui interaksi secara langsung antara peneliti dengan pemilik informasi. Wawancara diterapkan karena diasumsikan hanya partisipan yang mengetahui dirinya sendiri, maka data atau informasi yang diperoleh melalui wawancara tidak dapat dikumpulkan melalui observasi atau instrumen lain sehingga akan diperoleh melalui wawancara. Wawancara termasuk dalam kegiatan tanya jawab yang langsung secara sistematis yang terapkan peneliti kepada informan terpilih untuk menemukan informasi yang relevan dengan permasalahan penelitian.

3. Dokumentasi

Dokumentasi merupakan pendekatan pengumpulan data dengan cara mencari catatan pribadi dan dokumentasi resmi dengan tujuan penelitian menitikberatkan pada latar belakang dan peristiwa yang berkaitan dengan topik penelitian. Dokumentasi berasal dari istilah document, yang berarti “hal-hal yang tertulis”. Peneliti juga akan menggunakan pendekatan dokumentasi untuk melihat hal-hal tertulis lainnya seperti

majalah, dokumen, aturan, buku harian, dan sebagainya (Lexi & M.A., 2010) peneliti akan mengadakan dokumentasi kegiatan latihan eksplorasi melalui foto atau gambar yang akan menjadi bukti nyata pelaksanaan pemeriksaan. Dengan cara ini, sesuai dengan pandangan di atas, arsip dapat dianggap sebagai catatan tertulis yang terkait dengan masalah atau peristiwa untuk mendukung suatu penelitian.

3.8 Teknik Pengabsahan Data Penelitian

Kriteria kredibilitas digunakan untuk menilai validitas data dalam sebuah penelitian. Keabsahan data penelitian ditinjau oleh peneliti untuk mengumpulkan informasi dan data yang signifikan. Ada empat model yang digunakan dalam strategi eksplorasi subjektif sesuai (Moleong, 2007) yaitu derajat kepercayaan (*credibility*), keteralihan (*transferbility*), kebergantungan (*dependability*), dan kepastian (*confirmability*).

a. Derajat Kepercayaan (*Credibility*)

Kriteria kredibilitas memerlukan penilaian hasil yang kredibel atau dapat dipercaya dari sudut pandang peserta studi. Partisipan adalah mereka yang memiliki kewenangan hukum untuk menilai keandalan temuan penelitian. Di antara strategi untuk meningkatkan kredibilitas adalah:

1. Perpanjangan Pengamatan

Pengamatan peneliti akan diperluas, memungkinkan tingkat kepercayaan yang lebih besar pada data yang diperoleh.

2. Peningkatan Ketekunan

Memperluas ketekunan membutuhkan persepsi yang lebih penuh perhatian dan konstan. Dengan cara ini, kepastian realitas saat ini dan pengaturan peristiwa akan dicatat dengan susah payah (Sugiyono, 2015). Tindakan ini harus dimungkinkan

dengan membaca dengan teliti berbagai buku referensi, hasil penelitian, dan dokumentasi yang terkait dengan titik fokus masalah eksplorasi.

3. Triagulasi

Dalam uji validitas, triangulasi digambarkan sebagai konfirmasi informasi dari sumber yang berbeda dengan cara yang berbeda dan pada waktu yang berbeda. Oleh karena itu, ada triangulasi sumber, triangulasi strategi, dan triangulasi waktu (Sugiyono, 2015)

1) Triagulasi Sumber (Data)

Pendekatan ini mengacu pada teknik verifikasi data yang melibatkan data referensi silang yang diperoleh dari beberapa sumber. Dalam penelitian ini, untuk memastikan bahwa penelitian sesuai dengan tujuan mengenai implementasi kebijakan transportasi umum pada masyarakat kota Makassar sebagai pelanggan. Data yang dihasilkan kemudian dievaluasi, dideskripsikan, dan diklasifikasikan dari yang mirip ke yang berbeda. Informasi yang dikumpulkan akan mengarah pada kesimpulan.

2) Triagulasi Teknik

Triagulasi teknik ialah strategi untuk menguji keterpercayaan data dengan menggunakan beberapa pendekatan berbeda untuk menguji data dari sumber yang sama. Peneliti mengumpulkan informasi dari orang yang diwawancarai dan memeriksa ulang dengan dokumen yang berkaitan dengan fokus penelitian.

3) Triagulasi Waktu

Triangulasi waktu dilakukan dengan menggunakan observasi, wawancara, atau prosedur lain pada berbagai periode atau keadaan. Dengan demikian, akan jelas apakah informan menyampaikan informasi yang sama atau berbeda. Jika hasil pengujian bervariasi atau berbeda, proses diulangi sampai kepastian data ditemukan kebenarannya.

b. Keteralihan (*Transferbility*)

Penelitian kualitatif dapat meningkatkan kemampuan transfer dengan menjelaskan gambaran mengenai latar penelitian dan asumsi-asumsi dasar penelitian. Transferabilitas ialah indikator validitas eksternal yang mencerminkan tingkat kebenaran atau penerapan temuan studi kepada masyarakat dari mana sampel itu diambil (Sugiyono, 2010).

c. Kebergantungan (*Dependability*)

Kualitas yang tak tergoyahkan atau ujian yang dapat diandalkan, pada akhirnya, berbagai pendahuluan yang umumnya memberikan hasil yang sama. Keandalan atau kualitas eksplorasi yang tak tergoyahkan adalah tinjauan yang memutuskan apakah penelitian yang diarahkan oleh orang lain yang menggunakan metode pemeriksaan serupa akan menghasilkan hasil yang serupa (Sugiyono, 2010).

d. Kepastian (*Confirmability*)

Kriteria konfirmabilitas atau obyektivitas mengarah pada tingkat kemampuan hasil penelitian dapat dikonfirmasi atau disepakati oleh orang lain. Menguji *confirmability* berarti menguji hasil penelitian. Prosedur pengecekan ulang semua data penelitian mungkin didokumentasikan oleh peneliti. Peneliti lain dapat

bertindak sebagai "devile advocate" untuk temuan studi, dan proses ini dapat didokumentasikan. Jangan biarkan prosesnya luput dari perhatian dalam penelitian, tetapi pastikan hasilnya ada (Sugiyono, 2010).

3.9 Teknik Analisis Data Penelitian

Jika informasi observasional yang didapat merupakan informasi subjektif berupa kumpulan kata dari deret angka dan tidak dapat dikumpulkan ke dalam struktur klasifikasi atau karakterisasi, maka pengujian informasi subjektif selesai.

Miles dan Huberman dalam (Okwita & Aisah, 2019) mengklasifikasikan tiga aktivitas ketika menganalisisnya, yaitu:

a. Reduksi Data (*Data Reduction*)

Reduksi data sendiri merupakan sebagai proses merangkum, memilih dan memfokuskan ke hal-hal yang dianggap pokok dan penting yang kemudian disusun secara sistematis agar memudahkan peneliti dalam pengumpulan data lapangan. Langkah ini melibatkan proses memilih, berkonsentrasi, mengabstraksi, dan memproses data mentah yang dikumpulkan di lapangan. Inti dari reduksi data adalah tindakan menggabungkan dan membakukan semua jenis data ke dalam bentuk tekstual sehingga dapat dipelajari dan mudah dipahami.

b. Penyajian Data (*Data Display*)

Setelah pengumpulan data, peneliti mengorganisasikan item-item terkait ke dalam kategori atau kelompok untuk memudahkan peneliti menarik kesimpulan dan pengambilan tindakan. Tindakan terpenting kedua dalam penelitian kualitatif yaitu penyajian data. Penyajian data adalah kumpulan fakta yang disiapkan untuk memungkinkan adanya potensi untuk menyusun pengambilan kesimpulan dan

pengambilan tindakan. Dalam penelitian kualitatif, penyajian data bisa dilakukan dalam bentuk matriks, bagan, grafik dan sejenisnya.

c. Penarikan Kesimpulan dan Verifikasi (*Conclusion Drawing Verification*)

Selama proses pemilahan informasi, pemeriksa subjektif mulai mencari implikasi objek, contoh, dan aturan, pengaturan, jalur kausal, dan saran. Tujuan pengantar masih bersifat spekulatif, dan akan dipertimbangkan kembali jika tidak ada bukti kuat yang ditemukan untuk membantu tahap pengumpulan informasi berikutnya. Dengan demikian, akhir dari pemeriksaan subyektif mungkin memiliki pilihan untuk menjawab definisi masalah yang telah direncanakan selama ini, tetapi mungkin juga tidak, karena seperti yang baru-baru ini diungkapkan, perincian masalah dan masalah dalam eksplorasi subyektif masih belum jelas. singkat dan akan dibina setelah ahlinya ada di lapangan (Okwita & Aisah, 2019).

Dalam eksplorasi logis, penyelidikan informasi data merupakan langkah penting mengingat bahwa dalam penilaian data ada proses mencari dan mengumpulkan data secara metodis yang didapat dari hasil pemeriksaan di lapangan. Agar dapat dirasakan secara efektif dan memperoleh hasil tujuan tambahan dari penelitian di lapangan, data yang dikumpulkan selama pemeriksaan akan dikumpulkan ke dalam beberapa klasifikasi, mencari tahu mana yang signifikan, dan dipisahkan dan digambarkan dari atas ke bawah atau menyeluruh, lengkap, hati-hati dan hati-hati. Data yang diperoleh kemudian dilihat dari kewajaran informasi yang diberikan. Selain itu, informasi yang dianggap komparatif, relevan dan signifikan dari para saksi akan dipilih dan dipertimbangkan untuk kemudian dipikirkan untuk membuat kesimpulan terakhir dari eksplorasi yang disebut produk akhir. Part Check adalah metode yang paling terkenal untuk memeriksa data yang diperoleh dari berbagai sumber untuk menentukan kewajaran atau ketepatan data yang

diberikan oleh saksi atas informasi yang didapat. Dalam hal informasi yang diperoleh telah diselesaikan oleh sumber informasi, maka informasi tersebut dapat dikatakan substansial. Bagian tampilan disampaikan setelah proses pengumpulan data selesai atau setelah datangnya produk akhir dari pengujian.



BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

4.1.1. Profil Kota Makassar

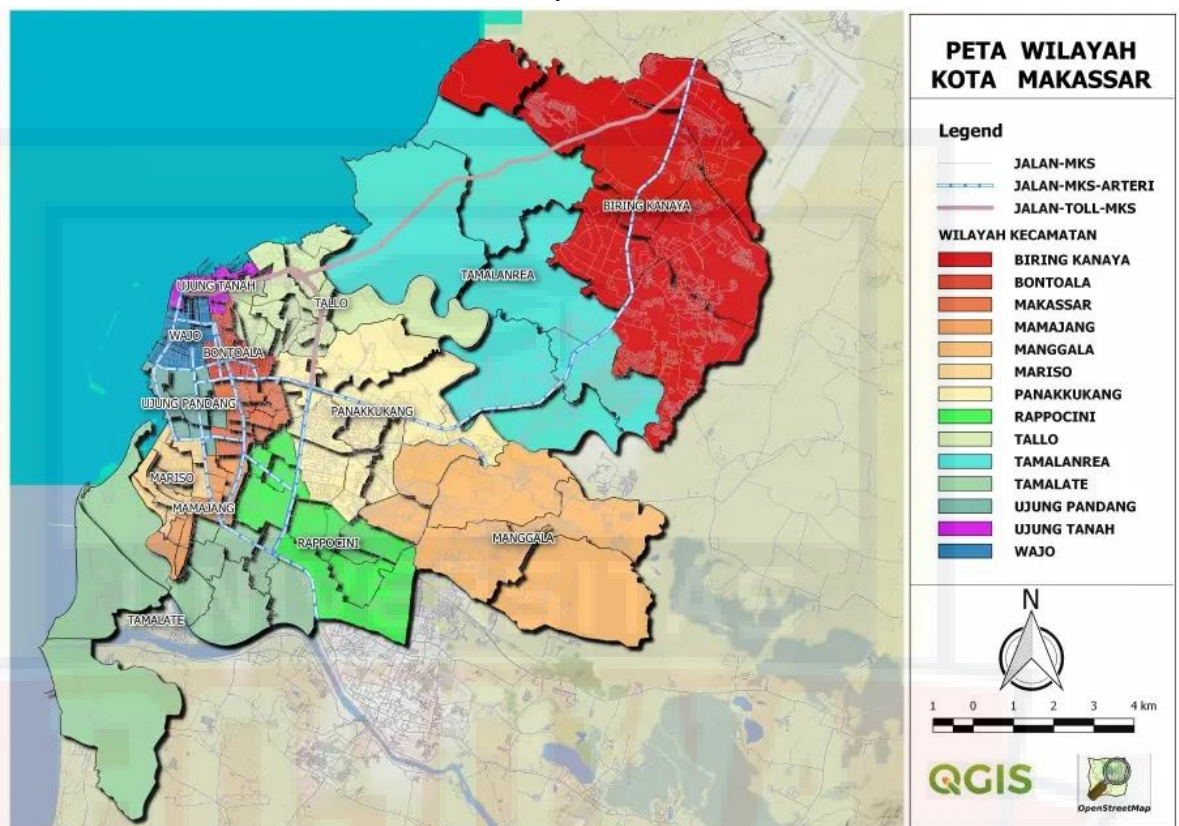
Kota Makassar di lansir dari laman https://sulselprov.go.id/pages/info_lain/22 (Sulselprof, 2022) Makasar, Mangkasar, Ujung Pandang (1971-1999) merupakan salah satu kawasan perkotaan metropolitan di Indonesia dan selanjutnya merupakan ibu kota wilayah Sulawesi Selatan. Kota Makassar merupakan kota terbesar keempat di Indonesia dan terbesar di Indonesia Timur. Sebagai tempat bantuan di Kawasan Timur Indonesia (KTI), Kota Makassar berjalan sebagai pusat pertukaran dan administrasi, pusat latihan modern, pusat latihan pemerintah, hub produk dan administrasi transportasi wisatawan baik darat, laut dan udara dan tengah untuk administrasi pelatihan dan kesejahteraan. Secara otoritatif, kota ini terdiri dari 14 sub-wilayah dan 143 sub-lokal. Kota ini terletak pada ketinggian antara 0-25 m di atas permukaan laut. Jumlah penduduk Kota Makassar pada tahun 2000 sebanyak 1.130.384 jiwa yang terdiri dari 557.050 laki-laki dan 573.334 perempuan dengan rata-rata perkembangan 1,65%.

Luas wilayah kecamatan : 1 Tamalanrea : 31,84 km²; 2 Biringkanaya 48,22 km²; 3 Manggala 24,14 km²; 4 Panakkukang 17,05 km²; 5 Tallo 5,83 km²; 6 Ujung Tanah 5,94 km²; 7 Bontoala 2,10 km²; 8 Wajo 1,99 km²; 9 Ujung Pandang 2,63 km²; 10 Makassar 2,52 km²; 11 Rappocini 9,23 km²; 12 Tamalate 20,21 km²; 13 Mamajang 2,25 km²; 14 Mariso 1,82 km²

- a. Batas Timur : Kabupaten Maros
- b. Batas Barat : Selat Makassar
- c. Batas Selatan : Kabupaten Gowa dan Kabupaten Takalar

d. Batas Utara : Kabupaten Maros

Gambar 4.1: Peta Wilayah Kota Makassar



Sumber: academiaedu (Rauf, 2022)

- Kepadatan Penduduk : 6.646,5/km²
- Jumlah penduduk : 1,168,258 jiwa.

Makassar berbatasan dengan Selat Makassar di sebelah barat, Kabupaten Kepulauan Pangkajene di sebelah utara, Kabupaten Maros di sebelah timur dan Kabupaten Gowa di sebelah selatan. Kota ini tergolong salah satu kota terbesar di Indonesia dari aspek pembangunannya dan secara demografis dengan berbagai suku bangsa yang menetap di kota ini.

4.1.2. Gambaran Umum Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan

1. Visi Misi Pemprov Sulsel 2018-2023

VISI

“Sulawesi Selatan yang Inovatif, Produktif, Kompetitif, Inklusif dan Berkarakter”

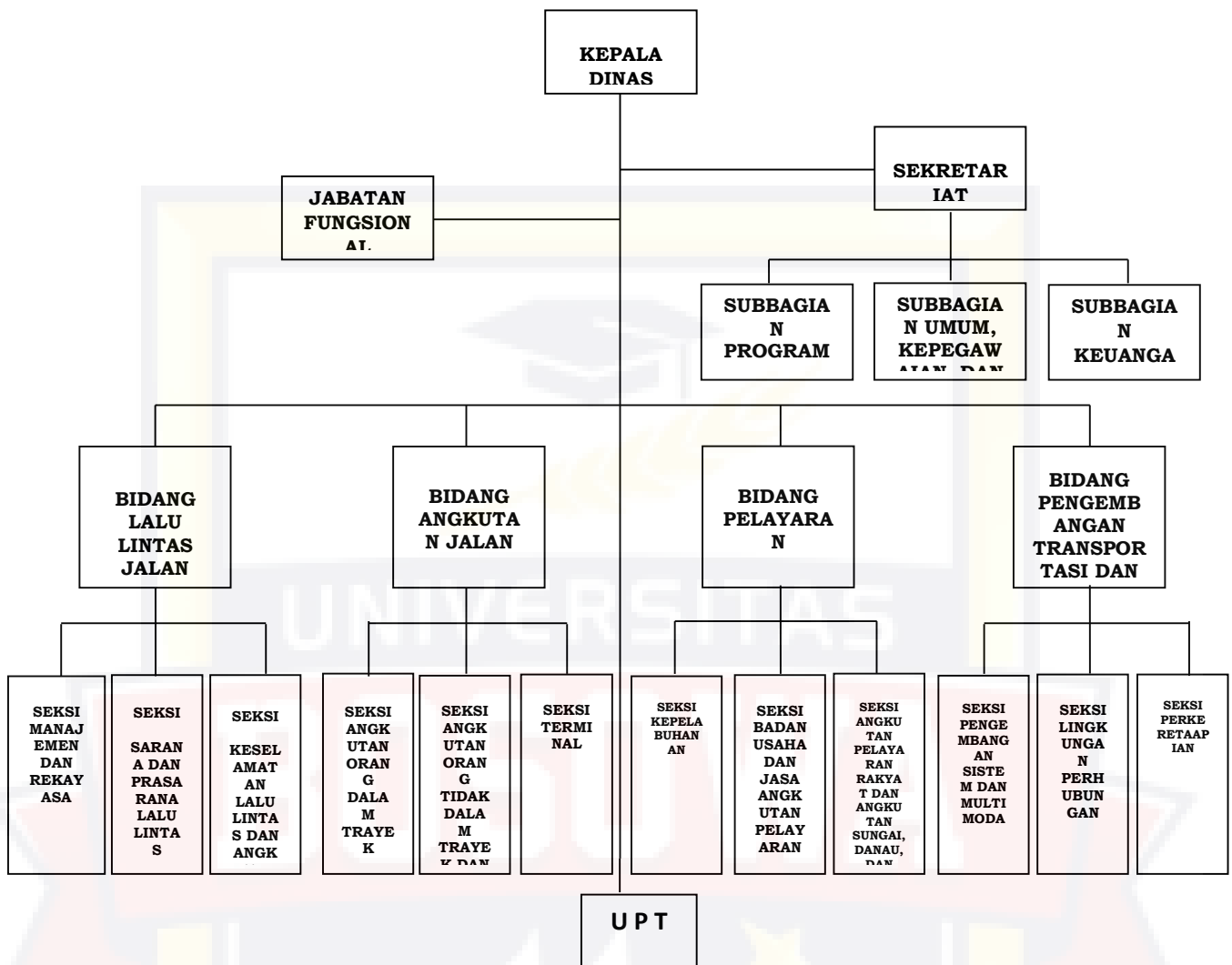
MISI

1. Pemerintahan yang berorientasi melayani, inovatif, dan berkarakter.
2. Peningkatan infrastruktur yang berkualitas dan aksesibel.
3. Pembangunan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi baru yang produktif.
4. Pembangunan manusia yang kompetitif dan inklusif.
5. Peningkatan produktivitas dan daya saing produk Sumber Daya Alam yang berkelanjutan.

UNIVERSITAS
BOSOWA



2. Struktur Organisasi



Sumber: Dokumen Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan 2022

3. Tugas Pokok

Kepala Dinas mempunyai tugas membantu Gubernur menyelenggarakan urusan pemerintahan bidang perhubungan yang menjadi kewenangan daerah dan tugas pembantuan yang ditugaskan kepada Pemerintah Daerah.

4. Fungsi

Kepala Dinas dalam melaksanakan menyelenggarakan fungsi:

- a. Perumusan kebijakan urusan pemerintahan bidang perhubungan;
- b. Pelaksanaan kebijakan urusan pemerintahan bidang perhubungan;

- c. Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan urusan pemerintahan bidang perhubungan;
- d. Pelaksanaan administrasi dinas; dan
- e. Pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh gubernur terkait tugas dan fungsinya.

5. Bidang Pengembangan Transportasi Dan Perkeretaapian

Bidang Pengembangan Transportasi Dan Perkeretaapian dipimpin oleh Kepala Bidang yang mempunyai tugas membantu Kepala Dinas dalam mengoordinasikan, merumuskan, dan melaksanakan kebijakan teknis pengembangan transportasi dan perkeretaapian. Untuk melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Kepala Bidang Pengembangan Transportasi

Dan Perkeretaapian mempunyai fungsi :

- a. Perumusan kebijakan teknis Bidang Pengembangan Transportasi Dan Perkeretaapian;
- b. Pelaksanaan kebijakan teknis Bidang Pengembangan Transportasi Dan Perkeretaapian;
- c. Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan Bidang Pengembangan Transportasi Dan Perkeretaapian;
- d. Pelaksanaan administrasi Bidang Pengembangan Transportasi Dan Perkeretaapian; dan
- e. Pelaksanaan tugas kedinasan lain sesuai bidang tugasnya.

Uraian tugas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), meliputi:

- a. Menyusun rencana kegiatan Bidang Pengembangan Transportasi Dan Perkeretaapian sebagai pedoman dalam pelaksanaan tugas;
- b. Mendistribusikan dan memberi petunjuk pelaksanaan tugas;

- c. Memantau, mengawasi dan mengevaluasi pelaksanaan tugas dalam lingkungan Bidang Pengembangan Transportasi Dan Perkeretaapian untuk mengetahui perkembangan pelaksanaan tugas;
- d. Menyusun rancangan, mengoreksi, memaraf dan/atau menandatangani naskah dinas;
- e. Mengikuti rapat-rapat sesuai dengan bidang tugasnya;
- f. Menyiapkan dan merumuskan kebijakan teknis Bidang Pengembangan Transportasi Dan Perkeretaapian meliputi pengembangan sistem dan multimoda, lingkungan perhubungan, dan perkeretaapian;
- g. Mengoordinasikan dan melaksanakan kebijakan teknis Bidang Pengembangan Transportasi Dan Perkeretaapian meliputi pengembangan sistem dan multimoda, lingkungan perhubungan, dan perkeretaapian;
- h. Mengoordinasikan dan melaksanakan pembinaan teknis Bidang Pengembangan Transportasi Dan Perkeretaapian meliputi pengembangan sistem dan multimoda, lingkungan perhubungan, dan perkeretaapian;
- i. Mengoordinasikan dan melaksanakan fasilitasi pelayanan perizinan dalam bentuk penerbitan pertimbangan teknis berkaitan izin bidang pengembangan transportasi dan perkeretaapian berdasarkan kewenangan pemerintah daerah Provinsi;
- j. Melaksanakan pemantauan, pengendalian, dan evaluasi pelaksanaan izin bidang pengembangan transportasi dan perkeretaapian berdasarkan kewenangan pemerintah daerah provinsi;
- k. Mengoordinasikan dan menyusun dokumen studi/kajian/penelitian dan rencana induk sektor transportasi;

- l. Mengoordinasikan dan menyusun pengembangan dan penerapan sistem informasi manajemen dan teknologi informasi sektor transportasi;
- m. Mengoordinasikan dan menyusun rencana, monitoring evaluasi transportasi multimoda yang terpadu dan berkelanjutan;
- n. Melaksanakan koordinasi keselamatan penerbangan;
- o. Mengoordinasikan dan melaksanakan pembangunan dan peningkatan sarana prasarana fasilitas perkeretaapian serta koordinasi prasarana sektor perhubungan udara;
- p. Mengoordinasikan dan melaksanakan pemantauan, pengendalian, dan evaluasi kebijakan teknis Bidang Pengembangan Transportasi Dan Perkeretaapian meliputi pengembangan sistem dan multimoda, lingkungan perhubungan, dan perkeretaapian;
- q. Melaksanakan koordinasi dan konsultasi dengan lembaga pemerintah dan lembaga non pemerintah dalam rangka pelaksanaan tugas dan fungsi;
- r. Menilai kinerja pegawai Aparatur Sipil Negara sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan;
- s. Menyusun laporan hasil pelaksanaan tugas Kepala Bidang Pengembangan Transportasi Dan Perkeretaapian dan memberikan saran pertimbangan kepada atasan sebagai bahan perumusan kebijakan; dan
- t. Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diperintahkan atasan sesuai dengan bidang tugasnya.

4.1.3. Gambaran Umum PT. Borlindo dan Sinar Jaya Megah Langgeng Sebagai Operstor Teman Bus Trans Mamminasata

PO Borlindo merupakan perusahaan yang bergerak di bidang jasa transportasi umum yaitu bus yang berada di bawah naungna PT. Borlindo Mandiri jaya. Armada Borlindo didukung oleh *scania* dan *Mercedez Benz* yang merupakan produsen bus terkemuka di dunia. Borlindo mulai beroperasi sekitar tahun 2017 dan menjadi salah satu perusahaan otobus kelas menengah ke atas dengan mengandalkan sejumlah jenis chasis premium dari pabrikan Eropa. Selain itu perusahaan PO Borlindo menjadi yang pertama mengoperasikan chasis Volvo B11R di Sulawesi. Ciri khas dari PO Borlindo adalah terdapat gambar mahkota pada bagian belakang bus dan warna merah, putih dan biru menjadi salah satu warna khas dari Borlindo ini.

1. Struktur Organisasi



Sumber: Trans Mamminasata di PT. Borlindo

2. Tugas pokok

Teman Bus Trans Mamminasata Kepala UPT mempunyai tugas membantu Kepala Dinas dalam melaksanakan pelayanan teknis operasional pengelolaan moda transportasi.

3. Fungsi

Kepala UPT dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud mempunyai fungsi:

- a. Perencanaan teknis pelayanan moda transportasi;
- b. Pelaksanaan teknis pelayanan moda transportasi;
- c. Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan pelaksanaan pelayanan moda transportasi;
- d. Pelaksanaan administrasi UPT; dan
- e. Pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Kepala Dinas terkait tugas dan fungsinya.

Uraian tugas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), meliputi:

- a. Menyusun rencana kegiatan UPT sebagai pedoman dalam pelaksanaan tugas;
- b. Mendistribusikan dan memberipetunjuk pelaksanaan tugas;
- c. Memantau, mengawasi dan mengevaluasi pelaksanaan tugas dalam lingkungan UPT untuk mengetahui perkembangan pelaksanaan tugas;
- d. Menyusun Rancangan mengoreksi memaraf dan/atau nienandatangani naskah-dinas;
- e. Mengikuti rapat-rapat sesuai dengan bidang tugasnya; melaksanakan program, keuangan, umum, perlengkapan, kepegawaian, dalam lingkungan UPT;
- f. Melaksanakan pelayanan operasional moda transportasi serta sarana, prasarana, dan keselamatan jalan;

- g. Melaksanakan penyusunan kajian moda transportasi angkutan Mamminasata;
- h. Melaksanakan pemetaan jaringan transportasi kawasan Mamminasata;
- i. Melaksanakan penyelenggaraan pengoperasian Bus Rapid Transit (BRT) Mamminasata dan transportasi massal lainnya;
- j. Melaksanakan usulan lokasi pemasangan, pemeliharaan fasilitas sarana dan prasarana jalan wilayah Mamminasata.
- k. Melaksanakan pengendalian pengelolaan Transportasi Mamminasata meliputi operasional moda transportasi serta Sarana, prasarana, dan keselamatan jalan;
- l. Melaksanakan konsultasi dengan lembaga pemerintah dan lembaga nonpemerintah dalam rangka pelaksanaan tugas dan fungsi UPT;
- m. Menilai kinerja Pegawai Aparatur Sipil Negara sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan;
- n. Menyusun laporan hasil pelaksanaan tugas Kepala UPT dan memberikan saran pertimbangan kepada atasan sebagai bahan perumusan kebijakan; dan
- o. Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diperintahkan atasan sesuai dengan bidang tugasnya.

4.2. Hasil Penelitian Dan Pembahasan

Pada bagian ini peneliti akan mendeskripsikan hasil penelitian dan pembahasan tentang implementasi kebijakan transportasi Teman Bus Trans Mamminasata. Dalam penelitian ini, teknik pengumpulan data menggunakan hasil observasi wawancara dan dokumentasi dengan

informan-informan terpilih yang berisi jawaban atas pertanyaan-pertanyaan penelitian. Sesuai dengan tujuan penelitian yaitu untuk mengetahui bagaimana penerapan kebijakan transportasi umum Teman Bus Trans Mamminasata di Kota Makassar, maka peneliti melakukan wawancara mendalam terhadap informan yang terpilih terkait implementasi kebijakan transportasi Teman Bus Trans Mamminasata, pada Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan dan PT Borlindo. Berikut analisis data yang diperoleh dalam penelitian ini.

4.2.1. Implementasi Program Teman Bus Trans Mamminasata

Dalam meninjau implementasi kebijakan transportasi Teman Bus Trans Mamminasata, peneliti membedah menggunakan model implementasi yang dikemukakan oleh G. Shabbir Cheema dan Dennis A. Rondinelli dalam buku (Subarsono, 2005) yang mengemukakan bahwa terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi implementasi kebijakan program-program pemerintah seperti kondisi lingkungan. Lingkungan sangat mempengaruhi implementasi atau tempat diterapkannya suatu kebijakan. Hubungan antar organisasi, dalam implementasi sebuah program perlu dukungan dan koordinasi dengan instansi lain. Sumberdaya organisasi untuk implementasi program, implementasi kebijakan perlu didukung sumberdaya baik. Karakteristik dan kemampuan agen pelaksana. Keempat aspek tersebut akan di analisis berdasarkan hasil wawancara dilapangan sebagaimana diuraikan lebih lanjut dibawah ini:

1. Kondisi Lingkungan

Kondisi lingkungan merupakan salah satu aspek pendukung penting yang akan menunjang implementasi program Teman Bus Trans Mamminasata. Seperti halnya kondisi jalanan, halte tempat menunggu atau pemberhentian armada maupun dari segi penerimaan oleh masyarakat setempat terkait program Teman Bus Trans Mamminasata. Untuk mengetahui lebih detail terkait kondisi lingkungan tempat diterapkannya Teman Bus Trans Mamminasata, peneliti mewawancarai salah

seorang pramudi yang bernama Dg Nyalla yang berperan langsung di lapangan. Dg Nyalla merupakan salah satu pramudi yang beroperasi di koridor tiga atau yang mengoperasikan langsung armada Teman Bus Trans Mamminasata menuju Galesong Takalar. Adapun hasil wawancaranya sebagai berikut:

“Kalau terkait tempat beroperasi itu sebenarnya masih banyak ya jalan yang rusak dan sempit, apalagi saya kan beroperasinya di jalan menuju galesong. Nah disana itu kita sering menemukan jalanan yang berlubang terus ranting pohon yang mengganggu dalam perjalanan ya. Terus itu juga halte tempat pemberhentian itu kita di batasi. Padahal banyak masarakat yang suka, banyak juga yang mengeluh kenapa tidak lewat sini, kita sebagai pramudi itu hanya ikut aturan dari atas saja begitu”

Dari pernyataan Dg Nyalla tersebut mengindikasikan bahwa implementasi kebijakan Teman Bus Trans Mamminasata dilapangan masih membutuhkan perhatian khusus dari pemerintah setempat terkait kondisi jalan. Hal serupa juga diungkapkan oleh Staff Trans Mamminasata yang bernama bapak Djamal saat diwawancari di kantor PT. Borlindo pada tanggal 25 Juli 2022. Adapun pernyataanya sebagai berikut:

“jalanya memang terkendala. Bahkan mungkin disetiap koridor ada kendalanya terutama yang koridor dua tadi samping tol yang jalanannya sempit, kemudian di koridor empat yang di satu sama dan ada juga beberapa koridor 3 terkendala dengan ranting pohon yang renda. Iya itu semua kendala yang ada di jalan”

Dari hasil wawancara bapak Djamal peneliti mendapat gambaran bahwa memang beberapa koridor masih membutuhkan perhatian khusus untuk jalur diterapkannya Teman Bus Trans Mamminasata ini, hal serupa juga sempat dilontarkan oleh bapak Gunawan pengawas operator yang peneliti temui di PT. Borlindo dihari yang sama. Adapun pernyataanya sebagai berikut.

“pertama kan kalau kita berbicara kontur jalan berarti kita berpengaruh kepada keselamatan, kenyamanan belum lagi keperawatan kendaraan, belum lagi konsumsi bahan bakar. Jadi memang masih jauh dari standar, karena kalau kita mengacu pada yang ideal sebetulnya. Kalau kita melirik ke pulau Jawa atau di jakarta seperti ini dia itu punya jalur khusus sehingga memang steril,

ketika dia punya kendala dan lain sebagainya dia baru menggunakan jalan yang lain. Jadi kembali ke beban jalan memang kota Makassar masih jauh dari ideal. Cuma mudah-mudahan kedepannya jauh lebih baik lah. Kalaupun koridor dua tetap di samping tol, minimal jalanannya itu diperbaiki di samping java konfigurasi jalannya terlalu kecil, padat kendaraan juga, kemudian yang lewat taman makam pahlawan jagan yang mana ranting-ranting pohon, jadi masih perlu perbaikan, perhatian khusus, khususnya dari pemerintah kota maupun provinsi untuk mendukung terkait program ini”

Dari hasil wawancara dengan bapak Gunawan, peneliti menyadari bahwa pentingnya peran pemerintah setempat untuk menemukan solusi bagi Teman Bus Trans Mamminasata dalam beroperasi karena menyakut keselamatan, kenyamanan, dan perawatan armada. Bapak Gunawan juga menyampaikan bahwa jika kita melihat dikota lain sudah ada beberapa yang menyiapkan jalur khusus agar tetap steril serta terhindar dari kecelakaan seperti yang peneliti temukan dilaman berikut ini:

Gambar 4.2: Bus Trans Mamminasata kecelakaan di samping Tol Soetami Bulurokeng, Makassar



Sumber : Detik.com (2022)

Dampak negatif seperti kecelakaan yang menimpa salah satu armada Teman Bus Trans Mamminasata terjadi di jalan yang sempit dan padat kendaraan roda enam yakni di samping jalan Tol Ir Soetami. Hal ini tentunya akan berdampak pada keselamatan penumpang serta kerugian bagi pihak pengelola.

Selain itu, dalam penelitian terdahulu oleh (Nabila Ulfa Dewi, 2017) dalam penelitiannya yang menyatakan bahwa pada aspek kondisi lingkungan menyatakan bahwa masih adanya persoalan pembangunan fasilitas penunjang yang belum rampung sehingga penting untuk pemerintah setempat untuk mempercepat pembangunan fasilitas pendukung tersebut untuk mengurangi dampak negatif.

Berdasarkan beberapa keterangan di atas peneliti menyimpulkan ada beberapa kendala dalam meninjau aspek kondisi lingkungan, yakni persoalan kontur jalan yang banyak ditemui kendala seperti jalanan yang sempit, berlubang dan banyaknya ranting pohon yang rendah serta pembangunan fasilitas penunjang pelayanan Teman Bus Trans Mamminasata yang belum berjalan sepenuhnya. Oleh karena itu perlu perhatian khusus terhadap aspek penunjang baik dari segi rute, jalur khusus maupun halte layanan Teman Bus ini.

2. Hubungan antar organisasi

Dalam banyak program, implementasi sebuah program perlu dukungan dan koordinasi dengan instansi terkait. Untuk itu diperlukan koordinasi dan kerjasama antar instansi bagi keberhasilan suatu program. Karakteristik organisasi adalah hubungan yang sifatnya relatif tetap seperti susunan sumber daya manusia yang terlibat dalam tatanan organisasi.

Pertama-tama peneliti mencoba untuk menggali mengenai pihak-pihak apa saja yang terlibat dalam implementasi transportasi Teman Bus Trans Mamminasata. Berikut hasil wawancara dengan pengelola Teman Bus Trans Mamminasata ibu Agustina Widyati bagian kasi sarana, prasarana dan keselamatan jalan di Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan:

“Bahwa di Trans Mamminasata ini ada yang dinamakan operator pelaksana, nah operator layanan itu dalam hal ini yang operasikan dibawa kendali PT.Sinar Jaya Megah Langgeng. PT. Sinar jaya Megah Langgeng CO dengan PT. Borlindo yang ada di kota Makassar, nah untuk itu, dalam manajemen pengelolaannya termasuk yang memperhatikan apakah sudah sesuai SOP atau belum, itu ada namanya PT. Surveyor Indonesia. Jadi kami selalu koordinasi misalnya ketika ada butuh dilakukan survei misalnya survei penentuan titik halte, ataupun ada perubahan rute nah mereka berkoordinasi dengan kita untuk melakukan survei bersama dan juga kalupun ada surat masuk terkait misalnya ada perusahaan misalnya Fajar akatakanlah Fajar. Kami bermohon menentukan titik halte di kantor kami, bersuratnya kan ke Pemprof jelas. Dan Pemprof nanti akan menyurati ke mereka, nanti kita duduk sama-sama, kita turun sama-sama seperti itu, jadi tetap mereka berkomunikasi dengan Pemprof.”

Hasil wawancara dengan ibu Agustina Widyati di atas jelas menerangkan bahwa ada beberapa pihak yang terlibat dalam proses implementasi Teman Bus Trans Mamminasata. Dimana Dishub Provinsi Sulawesi Selatan bertindak sebagai regulator, PT Borlindo Mandiri jaya dan PT. Sinar jaya bertindak sebagai operator penyelenggara, serta pihak PT.Surveyor Indonesia sebagai pengawas.

Namun untuk menganalisis lebih lanjut maka perlu untuk dipaparkan lebih dalam tentang bagaimana peran masing-masing pihak dalam menjalankan tugas dan tanggung jawabnya. Berikut hasil wawancara peneliti dengan bapak Muhammad Ismail Haris dari PT. Surveyor Indoensia saat bertemu dengan peneliti di koridor satu pada tanggal 29 Juli 2022. Adapun tanggapannya sebagai berikut:

“Hubungan antar semua pihak bagus, karena komunikasi lancar dan kita juga ada rutinitas rapat dengan pihak-pihak terkait untuk membahas teknis pelaksana maupun inovasi kedepannya bagaimana itu sering diadakan rapat. Baik untuk membahas kendala yang ada di jalan. Kami dari pihak Surveyor bertugas untuk mengawasi standar perosedur yang dijalankan apakah sudah sesuai atau belum”

Hasil wawancara dengan bapak Muhammad Ismail Haris peneliti memahami bahwa komunikasi antar organisasi yang terlibat membangun koordinasi yang baik dan saling berkomunikasi. Hal tersebut dapat diperkuat dengan pendapat dari

narasumber saat diwawancarai di kantor PT.Borlindo. Adapun hasil wawancaranya sebagai berikut:

“...Sebetulnya kita punya agenda rutin yaa rekonsiliasi tiap seminggu sekali disitu kita lihat pencapaian dari operator. Diakan punya target sebetulnya karena layanan ini berdasarkan implementer kilometer layanan yang dilakukan dalam satu minggu kalau dia punya 87 bus yang perharinya berjalan, jadi kita perlu melakukan rekonsiliasi disitulah kita melihat nanti perihal sangsi yang kita berikan kira-kira. Supaya dengan sangsi yang kita berikan ini jadi bahan evaluasi untuk mereka kedepannya lebih baik lagi supaya kalau bisa lebih minim sangsi kan lebih baik”

Pernyataan bapak Gunawan mengindikasikan bahwa setiap pihak yang terlibat mengikuti agenda rutin untuk melihat pencapaian dari operator dalam mencapai target. bapak Gunawan juga memaparkan terkait sangsi yang akan diberikan kepada pihak operator apabila ada pelanggaran.

Dalam teori G. Shabbir Cheema dan Dennis A. Rondinelli 1983 hubungan organisasi terdiri dari kejelasan dan konsistensi sasaran atau target program, pembagian kemampuan yang tepat, normalisasi penyusunan strategi dan komunikasi antara instansi terkait. Dalam hal ini penerapan program Teman bus Trans Mamminasata yang menjaling komunikasi yang baik antar pihak pengelola dengan Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan bertanggung jawab pada tugas masing-masing pihak.

Berdasarkan pemaparan di atas peneliti menyimpulkan bahwa setiap pihak yang terlibat dalam implementasi program Teman Bus Trans Mamminasata memiliki peran dan tanggung jawab masing-masing. Dalam menjalankan peran masing-masing pihak saling berkoordinasi dengan baik dan saling berkomunikasi baik terkait perubahan jalur maupun penentuan titik halte.

3. Sumberdaya

Untuk implementasi sebuah program diperlu dukungan sumberdaya yang baik. Sumberdaya yang baik akan berperan untuk menunjang keberhasilan dan eksistensi sebuah program. Dalam implementasi program Teman Bus Trans Mamminasata, sumberdaya yang paling disoroti ialah sumberdaya manusia dari pihak pelaksana di lapangan. Seperti hasil wawancara peneliti dengan ibu Agustina Widyati di Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan pada tanggal 5 Agustus 2022 yang menyatakan sebagai berikut:

“Kalau terkait SDM, terkait ini SDM salah satunya kan supir, supir itu memang dilakukan rekrutmen-rekrutmen yang diumumkan secara terbuka, jadi memang ada tes-tes untuk menjadi supir beberapa tahapan tes dan diumumkan secara terbuka sehingga, mungkin jaminan kualitas yang akan direkrut itu sudah ada standarnya. Dan sesudahnya itu ada juga pelatihan-pelatihan yang diberikan kepada supir”

Pendapat ibu Agustina Widyati memberikan sedikit gambaran terkait proses seleksi atau tahapan yang perlu dilalui oleh pramudi. Dapat disimpulkan bahwa setiap pramudi telah melalui tahap seleksi maka yang terpilih tentunya adalah mereka yang benar-benar mampu dan memenuhi kualifikasi. Pendapat ibu Agustina Widyati juga diperkuat dengan adanya pendapat bapak Gunawan sebagai pengawas operator yang peneliti wawancara di kantor PT.Borlindo. pernyataannya bapak Gunawan adalah sebagai berikut:

“Untuk standar pelayanannya itu kami buat draf, kami ajukan ke kementerian, kira-kira sudah cocok atau bagaimana, mereka lakukan revisi, kita akhirnya bernegosiasi dan sampai sekarang kami terapkan seperti yang dilakukan di kota lama misalkan kalau di pramudi itu kita buat minimal B1 umum karena dasarnya itu, inikan bawa penumpang terus mobilnya juga roda enam. Ada standar-standar minimalnya, kemudian untuk pendidikan kita minimal pendidikan pengemudi itu SMP sebetulnya”

Narasumber bapak Gunawan menyatakan bahwa kategori pramudi yang dipilih minimal B1 dikarenakan pramudi akan membawa bus roda enam. Maka

pramudi direkrut dengan standar-standar yang ada seperti pendidikan mereka minimal SMP hal ini dilakukan karena mereka akan membawa penumpang nantinya. Hal serupa juga dilontarkan oleh salah seorang pramudi Dg Nyalla yang peneliti temui di koridor 1 saat wawancara. Adapun hasil wawancaranya sebagai berikut:

“Saya rasa untuk sdm nya bagus ya, karena kita semua direkrut melalui perosedur dan persyaratan dari kantor dan yang memenuhi kualifikasi inilah yang di beri izin untuk menggemudi. Karena ini kendaraan yang besar ya jadi butuh kesabaran juga dalam menggemudikan bus ini”.

Pernyataan Dg Nyalla mengungkap bahwa pramudi direkrut dengan beberapa tahapan prosedur serta persyaratan yang mereka harus penuhi dikarenakan mereka sadar bahwa tanggung jawab mereka mengoperasikan armada Teman Bus Trans Mamminasata nantiya.

Menurut teori G. Shabbir Cheema dan Dennis A. Rondelli (1983) salah satu aspek yang berpengaruh terhadap kinerja dan berdampak pada suatu program yakni sumberdaya, dimana sumberdaya organisasi untuk implementasi program mencakup keseimbangan antara anggaran dan kegiatan, sumberdana yang memadai serta dukungan pemimpin politik pusat dan lokal.

Kesimpulan peneliti terkait sumberdaya yang diterapkan baik dari pihak pengelola maupun pihak yang megoperasikan armada Teman Bus Trans Mamminasata cukup baik. Sebelum mengoperasikan armada Teman Bus Trans Mamminasata paling tidak mereka sudah paham tanggung jawabnya. Serta sumberdana yang diperoleh merupakan subsidi pemerintah masih 100% hingga saat ini per bulan agustus 2022.

4. Karakterstik dan kemampuan agen pelaksana

Karakteristik dan kemampuan agen pelaksana merupakan salah satu faktor yang paling berpengaruh terhadap terwujudnya implementasi suatu program. Di dalam diri setiap individu akan ditemukan banyak perbedaan, akan tetapi kesadaran individu akan perbedaan itu sangat penting dalam upaya mencapai tujuan organisasi. Jadi apabila suatu organisasi menginginkan keberhasilan, organisasi tersebut harus dapat mengintegrasikan tujuan individu dengan tujuan organisasi.

Peneliti mencoba untuk menggali informasi terkait agen pelaksana dengan mewawancarai narasumber ibu Agustina Widyati dari Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi yang setiap harinya terlibat langsung dalam proses penyelenggaraan layanan di lapangan, sebagai berikut:

“Karena ini manajemen operator pelaksana inikan, bisa mereka yang melaksanakan inikan karena memang mereka melewati proses pelelangan. Proses pelelangan itu kan tentunya sudah ada tahapan-tahapan seleksi yang dilalui ada seleksi administrasi, ada seleksi teknis dan ada juga nanti ada seleksi harga. Tentunya mereka sudah menjadi pemenang otomatis mereka adalah perusahaan yang kualitatif ya. Karena lelangnya juga dilakukang lelang secara terbuka. Terkait komunikasi dengan pemerintah provinsi sendiri, komunikasi mereka cukup bagus karena bagaimana pun pemerintah provinsi Sulawesi Selatan adalah perwakilan dari pemerintah pusat yang ada di daerah, perpanjangan tangan pemerintah pusat di daerah. Termasuk ketika ada, mungkin pernah dilihat ada demo dan sebagainya nah itu mereka koordinasi dengan pemerintah provinsi Sulawesi Selatan, karena pemerintah provinsi Sulawesi Selatan bertanggung jawab terhadap berjalannya ini program juga di daerah sebagai perpanjangan tangan dari pemerintah pusat”.

Hasil wawancara peneliti dengan ibu Agustina Widyati menunjukkan bahwa agen pelaksana merupakan mereka yang telah memenangkan proses pelelangan yang dimana tentunya pihak operator ini tentunya telah memenuhi persyaratan administrasi maupun teknis yang mengindikasikan bahwa pihak agen pelaksana memiliki kualitas yang baik dari yang lain tentunya. Kemudian pihak Dinas Provinsi Sulawesi Selatan berperan sebagai perpanjangan tangan dari pemerintah pusat.

Untuk melihat lebih dalam lagi peneliti juga mengajukan pertanyaan yang sama terhadap pihak pengawas dari PT. Surveyor Indonesia bapak Muhammad Ismail Haris yang peneliti temui pada di koridor 1 pada tanggal 29 Juli 2022. Adapun hasil wawancaranya sebagai berikut:

“Karakteristiknya itu tadi, agen pelaksana dalam hal ini operator itu sangat disiplin, sebelum beroperasi mereka selalu memastikan bus dalam keadaan bersih dan juga pramudinya selalu memakai atribut yang lengkap saat mengemudi dan yang paling penting pramudi tidak melanggar aturan baik di jalan maupun SOP yang ada dari atasan semua yang ada disini kita jaga kebersihannya dan tetap senantiasa mengutamakan kenyamanan masyarakat”

Hasil wawancara peneliti dengan bapak Muhammad Ismail Haris di atas menaparkan bahwa agen pelaksana yakni operator selalu menjaga armada Teman Bus Trans Mamminasata dalam keadaan prima dan yang mengartikan bahwa agen pelaksana menjalankan perannya dengan baik dengan mematuhi SOP terutama pihak pramudinya. Hal serupa juga dinyatakan oleh salah seorang pramudi bapak Ade Irfan yang peneliti temui dihari dan lokasi yang sama. Adapun hasil wawancaranya sebagai berikut:

“Kalau keterkaitannya itu kita sebelum keluar dari kantor kan ada pemeriksaan, ada namanya kebersihan, jadi setiap bus yang akan kelaur kan otomatis saling berkordinasi dengan orang kantor dan merekapun sampai pulang tetap saling berkordinasi, terus dipantau, akan diperiksa lagi busnya, juga dipatau sama CCTV, kalau ada kejadian laka cepat direspon”

Dari wawancara tersebut bapak Ade Irfan mengatakan bahwa dirinya sebagai pramudi atau sebagai operator lapangan mendapatkan pemeriksaan awal sebelum beroperasi, dan saat kembali mereka armada Teman Bus Trans Mamminasata tetap mendapatkan pantauan dan saling berkoordinasi dengan pihak agen yang ada di kantor mereka.

Dalam penelitian terdahulu oleh (Nabila Ulfah Dewi, 2017) juga mengatakan hal serupa bahwa karakteristik agen pelaksana yakni Dinas

Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan dan pihak operator mampu bekerjasama dengan baik, menjalankan komunikasi yang baik dan menjalankan tugas dan tanggung jawab masing-masing.

Berdasarkan hasil wawancara yang peneliti paparkan di atas, peneliti mengambil kesimpulan bahwa agen yang terlibat dalam implementasi Teman Bus Trans Mamminassata baik Dinas Pehubungan Provinsi Sulawesi Selatan maupun pihak operator yakni PT.Borlindo dan PT.Sinar Jaya menjalankan peran masing-masing dan tetap saling berkoordinasi. Pramudi sebagai operator lapangan senantiasa mentaati aturan SOP yang ada dan juga saling berkomunikasi dengan baik.

Berdasarkan beberapa aspek/indikator di atas peneliti menyimpulkan bahwa dari segi kondisi lingkungan masih perlu perbaikan beberapa kontur jalan yang dinama banyak pramdui yang mengeluh akibat terhambat atau tergangunya layanan Teman Bus Trans Mamminassata dalam beroperasi di lapangan. Jika menganalisa pada aspek sumberdaya, hubungan antar organisasi dan kemampuan agen pelaksana yang peneliti temukan di lapangan sudah bagus dan tetap perlu ada peningkatan kedepannya. Sehingga apabila kita kembali kepada tujuan awal dari implementasi kebijakan Teman Bus Trans Mamminassata untuk mengurangi kemacetan belum sepenuhnya terwujud. Sehingga peneliti menyarankan dalam rangka perbaikan kedepannya yakni sebagai berikut; yang pertama, smestinya ada jalur khusus yang disediakan untuk layanan Teman Bus Trans Mamminassata agar tidak bersinggungan dengan kendaraan lain di jalan. Yang kedua, pembenahan kontur jalan yang dilintasi oleh layanan Teman Bus Trans Mamminassata dan yang ketiga, perlunya perhatian khusus dalam mensosialisasikan layanan Teman Bus Trans Mamminassata ini.

4.2.1. Kebijakan Transportasi Teman Bus Trans Mamminasata

Kebijakan menurut Carl J. Federick dalam (Wahab, 2016) yang menjelaskan tentang kebijakan dengan artian deretan pelaksanaan kegiatan dari tawaran oleh seorang, sekelompok, ataupun pemerintahan dari suatu ruang lingkup yang terkadang ditemui berbagai macam kendala, rintangan-rintangan dan atau bahkan kesempatan peluang dalam penerapan tawaran kebijakan tersebut dengan tujuan untuk menggapai cita-cita yang diharapkan. Ide ini mengarah pada kebijakan yang mengikutsertakan perilaku yang mempunyai tujuan sebagai bagian penting dari definisi strategi, dengan alasan bahwa bagaimanapun juga, strategi harus memiliki pilihan untuk menunjukkan apa yang sebenarnya sedang dilakukan dari apa yang telah diusulkan dalam kegiatan tertentu tentang suatu masalah.

Teman Bus Trans Mamminasata merupakan layanan angkutan massal yang berupa bus dengan rantai tunggal yang beroperasi di kawasan strategis nasional Mamminasata. Adapun tujuan didirikannya Teman Bus Trans Mamminasata ini adalah untuk mengurangi kemacetan dengan cara menarik minat masyarakat pengguna kendaraan pribadi agar beralih menggunakan layanan Teman Bus Trans Mamminasata (Temanbus.com, 2020).

1. Transportasi Ekonomis

Selain harganya yang masih gratis layanan Teman Bus Trans Mamminasata juga dilengkapi dengan fasilitas yang memadai sehingga pengguna layanan ini lebih nyaman dan aman dari pada menggunakan angkutan massal pada umumnya. Transportasi ekonomis merupakan transportasi yang akan menjadi pilihan masyarakat kalangan menengah kebawah. Oleh karenanya layanan Teman Bus Trans Mamminasata ini masih dalam tahap proses penentuan tarif yang akan dikenakan.

Namun hingga saat ini Teman Bus Makassar masih mendapatkan subsidi 100 persen untuk biaya operasionalnya sehingga para penumpang tidak dipungut biaya alias gratis sampai dengan saat ini per Agustus 2022. Untuk mengetahui lebih dalam peneliti mencoba mewawancari ibu Agustina Widyati saat bertemu di Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan. Adapun hasil wawancaranya sebagai berikut:

“Tarifnya untuk saat ini masih gratis ya, kami juga masih dalam proses penentuan tarif. Kalaupun nanti sudah berlaku, tarifnya pasti kami tidak terlalu mahal ya paling empat ribu perorangnya. Kalau bisa ya tetap naik lah di Teman Bus Trans Mamminasata walaupun sudah berbaya ya”

Penjelasan ibu Agustina Widyati di atas menunjukkan bahwa sampai dengan saat ini Teman Bus Trans Mamminasata dalam tahap penentuan tarif dan kalaupun kelak harus dikenakan biasya oleh masyarakat, tarifnya masih relatif murah yakni sekitar empat ribu rupiah per orang. Selain ibu Agustina Widyati peneliti juga sempat berceritra dengan salah satu pramudi di koridor 3 yakni Dg Nyalla yang sempat menyampaikan hal serupa bahwa memang sampai dengan saat ini tarif yang dikenakan masih gratis sampai dengan waktu yang tidak ditentukan bahkan Dg Nyalla menyarankan kepada peneliti untuk lebih sering menggunakan layanan ini mumpung masih gratis. Dg Nyalla juga menyampaikan kepada ibu-ibu penumpang lain agar jika hendak liburan sebagiknya manfaatkan layanan Teman Bus Trans Mamminasata yang masih gratis. Tidak hanya di Kota Makassar layana Teman Bus masih grtais di beberapa kota lain seperti dokumentasi yang peneliti temukan di laman instagram Teman Bus berikut ini:

Gambar 4.3: Layanan Teman Bus masih gratis



Sumber: Instagram Teman Bus @teman_bus (Bus, 2022b)

Berdasarkan hasil wawancara dan dokumentasi di lapangan maka pada aspek transportasi ekonomis dapat disimpulkan bahwa transportasi Teman Bus Trans Mamminasata memberi seluruh lapisan masyarakat peluang untuk menikmatinya baik dari kalangan pelajar maupun orang kantoran.

2. Mudah

Terkait kemudahan untuk diakses, Teman Bus Trans Mamminasata menyediakan aplikasi yang berisi informasi seputar rute dan jadwal keberangkatan ataupun jam operasi. Namun sejauh ini Teman Bus Trans Mamminasata belum dapat dikatakan moda transportasi yang mudah untuk diakses dikarenakan kurangnya titik-titik pemberhentian maupun jalur yang dilintasi oleh Teman Bus Trans Mamminasata. Hal ini juga dibenarkan oleh bapak Saiful Anwar seorang pegawai PDAM yang berasal dari Gorontalo yang kemudian menggunakan Teman Bus Trans Mamminasata untuk ke bandara. Hasil wawancara peneliti dari bapak Saiful Anwar sebagai berikut:

“Masalah keterjangkauannya ini saya merasa masih kurang efektif karena saya jauh-jauh ke MP naik grab, padahal sebenarnya bus ini lewat depan hotel saya menginap, Cuma karena memang disana tidak ada tempat pemberhentianya jadi saya harus ke MP dulu untuk bisa naik bus.”

Dari hasil wawancara di atas menggambarkan bahwa sebagian masyarakat masih perlu menggunakan transportasi lain untuk dapat mengakses lokasi pemberhentian atau koridor dari Teman Bus Trans Mamminasata. Hal serupa juga dialami oleh salah seorang masyarakat ibu Sumarni sebagai pengguna layanan Teman Bus Trans Mamminasata, ibu Sumarni mengaku menggunakan layanan Teman Bus Trans Mamminasata ini dalam akomodasi sehari-harinya. Namun layana ini tidak melintas di sekitar tempat tinggal ibu Sumarni. Maka ibu Sumarni harus berjalan terlebih dahulu ketepian jalan raya tempat pemberhentian Teman Bus Trans Mamminasata ini. Hal serupa juga ternyata dialami oleh bapak Akbar Amir saat ditanyai hal serupa oleh peneliti di koridor 2 pada tanggal 26 Juni 2022. Berikut ungkapan bapak Akbar Amir saat diwawancarai:

“Untuk itu saya rasa masih perlu di benahi kedepannya karna memang tidak tau kenapa titik-titik pemberhentianya itu Cuma sedikit. Jadi kita masyarakat agak kesulitan untuk mengakses, kita harus ke koridornya dulu, padahal layanan ini sangat bermanfaat buat masyarakat”

Hasil wawancara dengan bapak Akbar Amir dengan peneliti menyampaikan bahwa perlunya tindakan kedepannya terkait halte pemberhentian yang diakses oleh layanan Teman Bus Trans Mamminasata agar di atas, peneliti memaparkan hasil observasi dilapangan sebagai berikut:

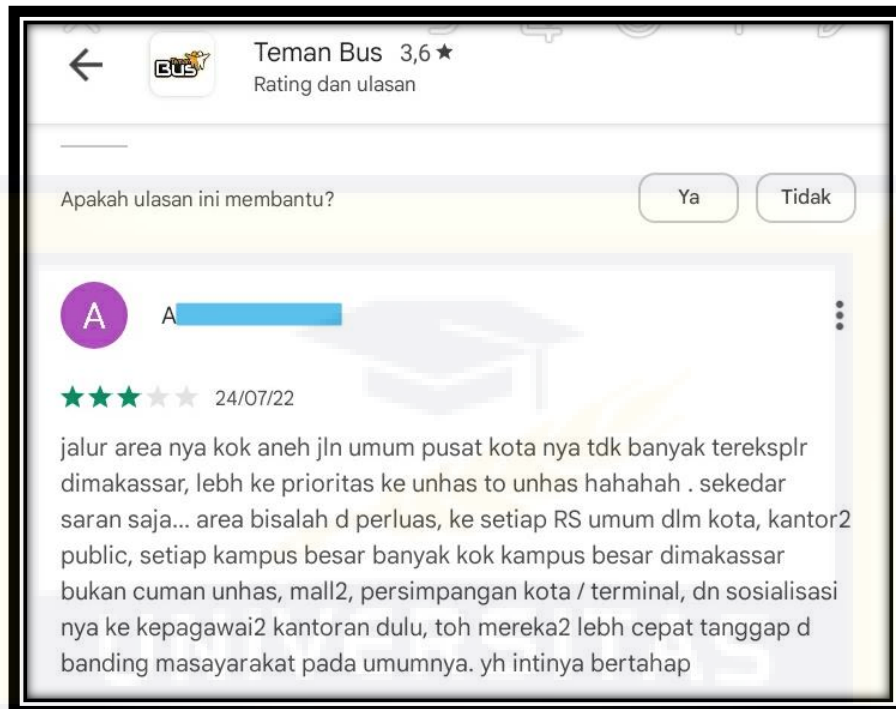
Gambar 4.4: Koridor dan halte Teman Bus Trans Mamminasata



Sumber : Hasil pengamatan di lapangan

Pada gambar di atas kita dapat melihat bahwa halte yang dilalui Teman Bus Trans Mamminasata belum dapat dikatakan baik karena hanya ada penanda tanpa ada tempat duduk tunggu ataupun atap sama sekali. Dilain sisi juga terlihat bahwa halte yang ada justru terletak jauh dari keramaian. Hal serupa juga dinyatakan oleh salah seorang pengguna akun Teman Bus yang peneliti temukan pada laman komentar aplikasi Teman Bus. Adapun pernyataanya dapat dilihat pada gambar sebagai berikut:

Gambar 4.5: Kritik dan saran pengguna aplikasi terkait penerapan layanan Teman Bus Trans Mamminasata



Sumber: Ranting dan ulasan aplikasi Teman Bus (Temanbus.com, 2020)

Komentar pada gambar di atas mengindikasikan bahwa kurangnya jalur yang dilalui Teman Bus Trans Mamminasata perlu perluasan di sejumlah persimpangan kota, komentar ini juga menunjukkan perlunya sosialisasi terhadap sejumlah pegawai kantor publik yang pastinya banyak membutuhkan hadirnya layanan Teman Bus Trans Mamminasata ini.

Berdasarkan hasil wawancara dan temuan di lapangan maka pada indikator mudah dapat disimpulkan bahwa layanan Teman Bus Trans Mamminasata belum dapat dikategorikan sebagai layanan transportasi yang mudah untuk diakses dikarenakan masih terbatasnya titik-titik pemberhentian dan masih ada beberapa titik pemberhentian tanpa halte.

3. Aman

Teman Bus Trans Mamminasata menyediakan layanan transportasi yang aman dengan menyediakan berbagai peralatan dan perlengkapan yang ada di setiap unit

bus yang beroperasi seperti tombol hazard, alat pemecah kaca, cctv yang terhubung langsung dengan monitor. Seperti yang dinyatakan oleh salah seorang narasumber peneliti bapak Gunawan saat ditemui di kantor PT.Borlindo pada tanggal 25 Juli 2022. Adapun pernyataanya sebagai berikut:

“Didalam bus itu ada beberapa aspek yang kita perhatikan yang pertama adalah keselamatan, sehingga disemua bus pasti dipasangkan sitbel yang pertama, kedua ada pemadam kalau terjadi kebakaran itu ada dua, satu di depan dan satu dibelakang, kemudian ada pemecah kaca karena pintu ini hanya dibuka dari kontrol pramudi jadi membutuhkan pemecah kaca jika terjadi sesuatu ada empat itu, dua di depan, dua di belakang. Kemudian kita juga lengkapi untuk sistem keamanan juga dilengkapi dengan CCTV ada empat itu, tiga di dalam satu di depan. Satu mengarah ke jalan jadi kita bisa kurang lebih menganalisa ketika terjadi kecelakaan ataupun hal-hal yang mengganggu kegiatan operasional dari bus ini. Kemudian ditambah lagi setiap bus itu ada GPS ada juga monitoring ada yang memantau pramudi, jadi kalau dia mengantuk itu ada alarmnya, jika dia mengantuk, dia melebihi kecepatan yang kita punya standar maksimal itu 50 km per jam”.

Keterangan yang diberikan bapak Gunawan saat wawancara di atas menunjukkan bahwa ketersediaan prasarana kewanaman untuk layanan Teman Bus Trans Mamminasata tidak hanya dilengkapi dengan cctv, sitbel, alat pemecah kaca, dan pemadam kebakaran, tetapi armada ini juga dilengkapi dengan GPS yang memantau dari monitor Teman Bus Trans Mamminasata ini.

Berdasarkan hasil pengamatan peneliti di lapangan, ibu Musdalifah Harun sebagai masyarakat pengguna layanan Teman Bus Trans Mamminasata juga melontarkan hal yang sama terkait adanya sarana untuk kewanaman yang disediakan layana Teman Bus Trans Mamminasata. Ibu Musdalifah Harun juga berpendapat bahwa jika dibandingkan dengan angkutan massal pada umumnya, Teman Bus Trans Mamminasata jauh lebih aman karena dengan adanya cctv para pegawai wanita akan aman dari kejahatan yang marak terjadi seperti kekerasan seksual di angkutan umum. Dalam armada Teman Bus Trans Mamminasata juga tersedia alat pemecah kaca jika

terjadi hal-hal yang tidak diinginkan serta ketersediaan kotak p3k dalam armada Teman Bus Trans Mamminasata ungkap ibu Musdalifah Harun saat ditemui peneliti di koridor 3 pada tanggal 29 Juli 2022. Berikut dokumentasi peneliti terkait sarana dan prasarana keamanan dalam armada Teman Bus Trans Mamminasata:

Gambar 4.6: Sarana dan Prasarana Teman Bus Trans Mamminasata



Sumber : Hasil pengamatan di lapangan

Berdasarkan pemaparan di atas peneliti menyimpulkan bahwa indikator keamanan yang diberikan oleh layanan Teman Bus Trans Mamminasata cukup memadai, dimana terdapat banyak alat pertolongan pertama yang disediakan oleh armada Teman Bus Trans Mamminasata. Selain itu layanan ini juga telah siap siaga dengan kamera cctv yang apabila terjadi hal yang tidak diinginkan dapat dianalisa dengan cepat.

4. Nyaman

Layanan yang disediakan oleh Teman Bus Trans Mamminasata menyediakan armada bus menunjang kebutuhan rasa nyaman agar masyarakat dapat beralih menggunakan sarana transportasi publik. Dengan fasilitas-fasilitas yang ada dalam armada dapat dinikmati oleh seluruh lapisan masyarakat seperti yang diungkapkan oleh

ibu Agustina Widyati salah satu narasumber yang peneliti temui di Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan berikut:

“Kenyaman mungkin bisa diukur yang simpel saja, di dalam bus kan ada AC, di atas bus kan suda nyaman sebenarnya kalau kita apa. Misalnya rutin kita komuter ya, komuter bergerak dari titik A ke titik B, memang itu rutin yang kita jalani, kenapa kita ndak meninggalkan kendaraan pribadi kita, kalau memang jaminannya sudah tepat waktunya, jaminan ketepatan waktu kan sudah ada kenapa tidak kita tinggalkan kendaraan kita, karena kita sekarng juga kondisi cuacakan panas sekali, di atas kita naik kendaraan dari titik A ke titik B sudah nyaman bisa istirahat dan sebagainya di atas kendaraan, jadi kalau sudah pernah naik kendaraan Teman Bus pasti dirasakan kemanan dan kenyamanannya seperti apa”

Fasilitas kenyamanan yang disediakan armada Teman Bus Trans Mamminasa berupa AC tentunya dapat menunjang kebutuhan kenyamanan oleh masarakat yang kegiatan sehari-harinya.

Dalam hasil penelitian, peneliti juga mendapati seorang mahasiswa dari salah satu universitas yang bernama Rarna Sari yang mengungkapkan bahwa memang sejak beroperasinya Teman Bus Trans Mamminasata, Rarna Sari lebih sering memanfaatkan transportasi ini untuk bepergian baik itu hanya sekedar menikmati waktu libur akhir pekan bersama keluarga atau kerabatnya. Rarna Sari juga mengaku bahwa salah satu kenyamanan yang membuatnya betah menggunakan layanan Teman Bus Trans Mamminasata yakni kebasan dari asap rokok dan kebersihan yang tetap prima setiap Rarna Sari menggunakan layanan Teman Bus Trans Mamminasat.

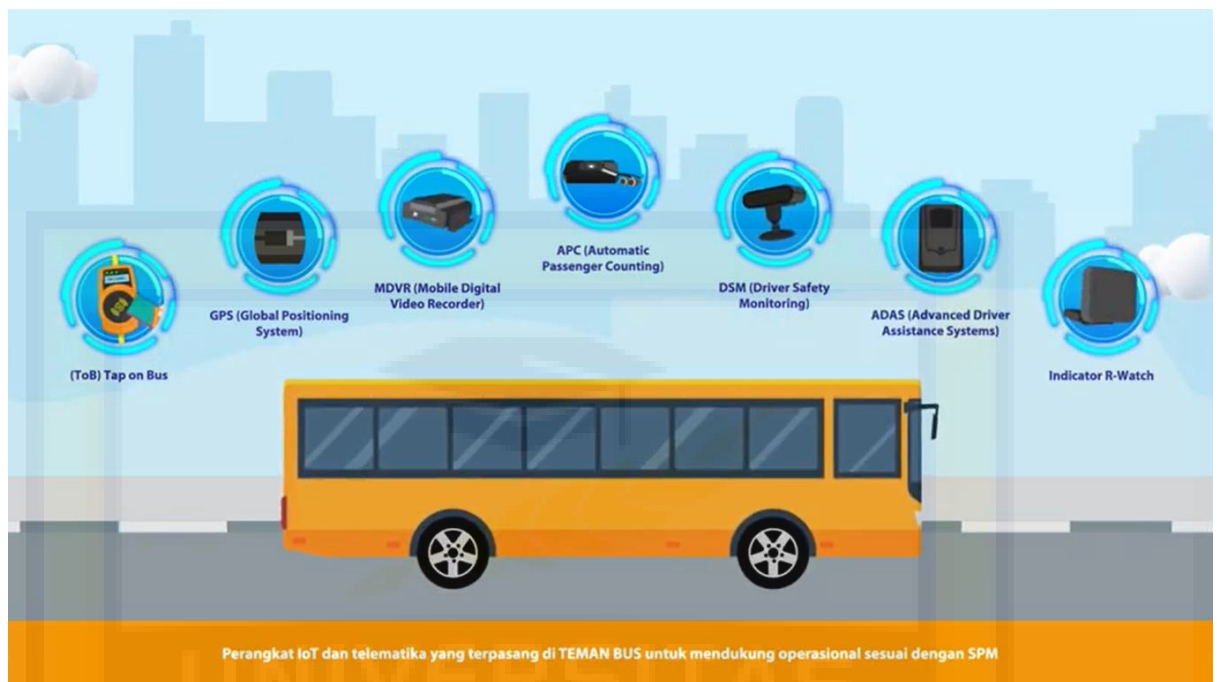
Tidak hanya Rarna Sari, peneliti juga sepat mewawancarai salah seorang pengawas bapak Gunawan di kantor PT. Borlindo yakni bagian operator yang meninjau langsung teknisi armada sebelum beroperasi dilapangan serta mengawasi pramudi untuk senantiasa menerapkan atau minimal paham dengan syarat-syarat

armada sebelum beroperasi demi kenyamanan masarakat, bapak Gunawan menyatakan sebagai berikut:

“Selain dari standar keselamatan, kita juga punya standar kenyamanan, kenyamanan ini kita melihatnya dari satu, bus ini dilengkapi dengan AC, terus walaupun bising, bisingnya tidak terlalu mengganggu, seperti misalnya pete-pete dan lain sebagainya, terus dari kenyamanan itu mereka juga menjaga masalah kebersihan, terlepas dari masih ada yang lewat atau bagaimana, Cuma kita memang disitu diterapkan harus minimal paham. Ketika dia siap beroperasi atau operasional pertama itu harus dalam kondisi prima entah dari kebersihannya, keselamatan kita selalu jaga. Dan itu semua ada poin-poin standar pelayannya sehingga penumpang diharapkan merasa nyaman di dalam bus”

Dari berbagai informasi yang dipaparkan di atas, peneliti menyimpulkan bahwa memang kebijakan Teman Bus Trans Mamminasata menerapkan dan mengutamakan standar prosedur yang terjamin demi kenyamanan untuk menarik minat masyarakat agar dapat beralih memanfaatkan transportasi umum dibandingkan menggunakan kendaraan pribadi saat bepergian. Berikut peneliti cantumkan peralatan yang disediakan disetiap armada Teman Bus Trans Mamminasata:

Gambar 4.7: Perangkat IoT dan telematika untuk kenyamanan penumpang



Sumber : Youtube Teman Bus (Bus, 2022)

Berdasarkan hasil wawancara dan temuan di lapangan maka pada indikator nyaman dapat disimpulkan bahwa kenyamanan yang menjanjikan dari layanan Teman Bus Trans Mamminasata sudah sangat baik. peneliti menemukan berbagai aspek yang dapat menunjang kenyamanan dari layanan ini seperti udara yang bersih, tempat yang nyaman dan AC yang terpasang disetiap armada.

Berdasarkan kesimpulan terhadap beberapa indikator/aspek di atas maka dapat dikatakan bahwa hasil dari kebijakan Teman Bus Trans Mamminasata dalam tujuannya menghadirkan layanan transportasi ekonomis, mudah, aman dan nyaman (Temanbus.com, 2020). Dari keempat aspek tersebut jika dilihat dari segi transportasi ekonomis sudah memadai karena selain masih gratis, walaupun kelak berbayar masih dapat dinikmati oleh masyarakat menengah kebawah. Namun jika kita melirik pada indikator kemudahan dalam mengakses, layanan Teman Bus Trans Mamminasata untuk saat ini masih sulit diakses karena keterbatasan rute dan halte. jika kita melihat dari segi keamanan dan kenyamanan, layanan ini sudah sangat layak

untuk dikatanan aman dan nyaman karena semua fasilitasnya sangat mendukung. Jika kita kembali pada tujuan awalnya yakni untuk menarik masyarakat untuk beralih menggunakan transportasi umum dan meninggalkan kendaraan pribadinya, maka hal ini belum dapat sepenuhnya terwujud dikarenakan masih adanya kekurangan yang masih perlu untuk dibenahi yakni kurangnya rute yang dapat dilewati oleh Teman Bus Trans Mamminasata. Sehingga beberapa kebijakan ini dapat disarankan dalam rangka perbaikan diantaranya; yang pertama, masih perlunya ketegasan dari pemerintah setempat dalam menentukan jalur yang akan dilintasi oleh layanan Teman Bus Trans Mamminasata ini. Yang kedua, pembuatan halte baiknya disegerakan agar tidak ada lagi terlihat titik pemberhentian di lahan yang kosong. Dan yang ketiga, agar layanan Teman Bus Trans Mamminasata ini dapat beroperasi dengan jangkauan yang luas namun tetap tidak mematikan rezki para angkutan umum pete-pete.



BOSOWA

BAB V

PENUTUP

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilaksanakan, peneliti memperoleh kesimpulan sebagai berikut:

1. Dalam implementasi kebijakan Teman Bus Trans Mamminasata di kota Makassar, peneliti menilai dengan menggunakan teori dari G. Shabbir Cheema Dan Dennis A. Rondinelli yang melihat keberhasilan implementasi kebijakan berdasarkan empat fakto yakni, kondisi lingkungan, hubungan antar organisasi, sumberdaya organisasi untuk implementasi program serta karakteristik dan kemampuan agen pelaksana. Dari keempat aspek yang menjadi tolak ukur di atas, meninjau kondisi lingkungan diterapkannya Teman Bus Trans Mamminasa masih memiliki banyak kekurangan baik dari segi kontur jalan yang sempit dan padat, ketersediaan halte, kendala ranting pohon maupun keterbatasan rute yang ada dilapangan masih menjadi PR tersendiri bagi pemerintah kota Makassar.

Yang kedua, dari segi hubungan antar organisasi. Segala pihak yang terlibat baik dari Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan sebagai perpanjangan tangan dari pemerintah pusat, PT. Surveyor Indonesia sebagai pihak pengawas serta PT. Sinar Jaya Megah Langgeng dan PT. Borlindo selaku operator telah menjalankan tugas dan fungsi masing-masing dan saling berkoordinasi dalam menyukkseskan layanan Teman Bus Trans Mamminasata di Kota Makassar.

Selanjutnya yang ketiga dari segi sumberdaya yang diterapkan oleh pihak operator pelaksana, peneliti berpendapat bahwa sumberdaya yang dimiliki oleh agen pelaksana sangat memadai berjalanya layana Teman Bus Trans Mamminasata karena pihaknya melaksanakan SOP yang sesuai dengan kesepakatan bersama.

Kemudian yang terakhir karakteristik dan kemampuan agen pelaksana yang mendukung suksesnya penerapan Teman Bus Trans Mamminasata telah membuktikan bahwa kemampuan agen pelaksana tidak diragukan.

Berdasarkan keempat bahan tolak ukur di atas peneliti menyimpulkan bahwa implementasi kebijakan Teman Bus Trans Mamminasata di kota Makassar tidak lupuk dari hambatan. Kembali mengingat kondisi lingkungan yang menjadi faktor pendukung utama dalam penerapan program ini, peneliti banyak menemukan hambatan bagi pihak pramudi maupun pihak pengelola yang mengkhawatirkan kelancaran beroperasinya Teman Bus Trans Mamminasata di kota Makassar.

2. Kebijakan program Teman Bus Trans Mamminasata merupakan layanan transportasi massal yang dikelola oleh PT. Sinar Jaya Megah Langgeng dan PT. Borlindo untuk menata sistem transportasi ekonomis, mudah, aman dan nyaman agar masyarakat dapat beralih menggunakan transportasi publik. Berdasarkan kebijakan tersebut peneliti menyimpulkan bahwa yang pertama, transportasi Teman Bus Trans Mamminasata merupakan transportasi yang ekonomis berdasarkan segala sarana dan prasarana muapun perlengkapan kenyamanan telah disediakan oleh pihak pelaksana.

Yang kedua, berdasarkan hasil pengamatan di lapangan peneliti menyimpulkan bahwa Teman Bus Trans Mamminasata masih belum dikategorikan sebagai transportasi yang mudah untuk diakses dikarenakan masih sedikitnya jalur serta titik halte pemberhentian sementara oleh Teman Bus Trans Mamminasata sehingga masih banyak masyarakat yang tidak mudah untuk mengakses layanan transportasi.

Kemudian yang ketiga, Teman Bus Trans Mamminasata merupakan transportasi yang dapat memberikan keamanan bagi masyarakat pengguna layanan transportasi umum dikarenakan transportasi ini telah memenuhi standar keamanan transportasi pada umumnya bahkan telah memberikan jaminan keamanan yang lebih baik untuk para penggunanya.

Terakhir yakni kenyamanan yang diberikan Teman Bus Trans Mamminasata berdasarkan pengamatan peneliti di lapangan banyak menuai pujian dari para penggunanya yang mengindikasikan bahwa transportasi Teman Bus Trans Mamminasata berhasil menciptakan layanan transportasi yang nyaman bagi masyarakat.

Dari pemaparan di atas peneliti menarik kesimpulan bahwa kebijakan Teman Bus Trans Mamminasata banyak diminati oleh masyarakat hanya saja masih perlu perhatian khusus dari segi kemudahan masyarakat untuk mengakses layanan transportasi umum ini. Karena sejauh manapun masyarakat menyukai layanan Teman Bus Trans Mamminasata akan tetap kembali ke kendaraan pribadi masing-masing apabila masih ada keterbatasan untuk mengakses.

5.2.Saran

1. Sehubungan dengan permasalahan jangkauan masyarakat dalam mengakses layanan Teman Bus Trans Mamminasata serta kondisi lingkungan dalam hal ini kontur jalan, halte serta rute yang masih kurang dan jaraknya yang saling berjauhan, maka diharapkan pemerintah agar memberi perhatian khusus dalam hal tersebut dengan memperluas atau memperbanyak rute Teman Bus Trans Mamminasata serta membuat halte yang layak pada titik-titik yang memang ramai penumpang seperti sekitaran kampus maupun sekolah atau bahkan perkantoran.
2. Dalam hal ini diharapkan kepada pemerintah dan pihak pengelola untuk meningkatkan sosialisasi kepada masyarakat agar kehadiran Teman Bus Trans Mamminasata banyak diketahui dan menyebar secara merata dikalangan masyarakat. Baik dengan cara sosialisasi langsung maupun tidak langsung yakni di media sosial yang lebih cepat dan luas jangkauannya.

DAFTAR PUSTAKA

- (Pemerintah Republik Indonesia. (2009). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan* (Vol. 21, Issue 1, pp. 1–203).
- Abidin, S. Z. (2012). *Kebijakan Publik*. Salemba Humanika.
- Badan Pusat Statistik Kota Makassar. (2021). Statistik Daerah Kota Makassar 2021. In *Badan Pusat Statistik Kota Makassar* (Vol. 59, pp. 1–29).
- Bus, T. (2022a). *TEMAN BUS Dilengkapi Teknologi Telematika Untuk Kenyamanan & Keamanan Penumpang*.
<https://www.youtube.com/watch?v=cv8tErTZRJs>
- Bus, T. (2022b). *Teman Bus masih gratis*. Teman Bus.com.
https://instagram.com/teman_bus?igshid=YmMyMTA2M2Y=
- detik.com. (2022). *Bus Trans Mamminasata kecelakaan di samping tol nyaris tabrak rumah*. Tribunnews.Com.
- Fadli, M. R. (2021). Memahami desain metode penelitian kualitatif. *Humanika*, 21(1), 33–54. <https://doi.org/10.21831/hum.v21i1.38075>
- Harian Jogja. (2020). *Tema Bus Bakal Mengaspal di Jogja*. Harian Jogja.
<https://ekbis.harianjogja.com>
- ILM. (2020). *Layanan Bus Buy The Service, Solusi Hapus Kejar Setoran*. Bus-Truck.id
- Ismail, M. (2020). *Tarif Gratis BST Berakhir Akhir Tahun Ini, Kemenhub Belum Putuskan Tarif Baru*. Timlo.Net. <https://timlo.net>
- Kamaluddin, R. (1987). *Ekonomi Transportasi*. Ghalia Indonesia.

- Lexi, J., & M.A., M. (2010). Metodologi Penelitian Kualitatif. In Metodologi Penelitian Kualitatif. *Rake Sarasin*, 54–68.
- <https://scholar.google.com/citations?user=O-B3eJYAAAAJ&hl=en>
- Meutia, I. F. (2013). *Analisis Kebijakan Publik*. CV. Anugrah Utama Raharja.
- Moleong, L. J. (2007). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Remaja Rosdakarya.
- Moleong, L. J. (2010). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Remaja Rosda Karya.
- Morlok, E. . (1984). *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Erlangga.
- Muntazaky Muhammad. (2020). Evaluasi Angkutan Umum Bus Rapid Transit Trans Mamminasata Di Kota Makassar (Studi Kasus: Koridor II BRT Mammasata). In *Universitas Hasanuddin* (Vol. 98, Issue 4, pp. 2133–2223). Kota Makassar. <https://doi.org/10.1152/physrev.00063.2017>
- Nabila Ulfah Dewi. (2017). *EFEKTIVITAS PELAYANAN TRANSPORTASI PUBLIK (STUDI KASUS : BRT MAMMINASATA)*.
- Okwita, A., & Aisah, S. (2019). *PERANAN TRANSPORTASI BOAT PANCUNG BULUH KOTA BATAM PANCUNG BOAT TRANSPORTATION ROLE IN DEVELOPING COMMUNITY ECONOMY IN BULUH ISLAND , BATAM CITY* Abstrak Keywords : *Transportation , Boat Pancung , Economy , Buluh Island* PENDAHULUAN *Transportasi merupakan s. 4(2), 90–98.*
- Pramono, J. (2020). Implementasi dan Evaluasi Kebijakan Publik. In *Kebijakan Publik*. Unisri Press.
- Puspitasari, R. (2015). *Evaluasi Kebijakan Penyelenggaraan Angkutan Umum di Kota Surabaya*.
- Putra, R. P. (2012). *Evaluasi kebijakan trans pakuan di kota bogor skripsi*. 1–139.
- Rauf, S. (2022). *Akademiaedu*.

https://www.academia.edu/1817840/PETA_KOTA_MAKASSAR

Subarsono, A. . (2005). *Analisis Kebijakan Publik Konsep, Teori dan Aplikasi* (p. 101). Pustaka Pelajar.

Sugiyono. (2010). Metode penelitian kuantitatif kualitatif dan r&d. intro (PDFDrive). In *Bandung Alf* (10th ed.). Alvabeta.Cv.

Sugiyono. (2015). Metode Penelitian dan Pengembangan Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif, dan R&D. In *Metode Penelitian dan Pengembangan Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif, dan R&D*.

Sulseiprof. (2022). *Profil Kota Makassar*.

https://sulseiprof.go.id/pages/info_lain/22

Tamin, A. . (1997). *Perencanaan Dan Pemodelan Transportasi*. Teknik Sipil Institut Teknologi Bandung.

Temanbus.com. (2020). *Kementerian Perhubungan Republik Indonesia*. Teman Bus.com. <https://temanbus.com>

Wahab, S. A. (2016). *Analisis Kebijakan: Dari Formulasi ke Penyusunan Model-Model Implementasi Kebijakan Publik*. Bumi Aksara.

Wibawa, S. dkk. (1944). *Evaluasi Kebijakan Publik*. Raja Grafindo Persada.



LAMPIRAN

Lampiran 1 Matriks Pengembangan Instrumen

I. Judul Penelitian

IMPLEMENTASI KEBIJAKAN TRANSPORTASI UMUM DI KOTA MAKASSAR
(STUDI PENERAPAN TEMAN BUS TRANS MAMMINASATA)

II. Rumusan Masalah

1. Kebijakan apa yang dapat diambil pemerintah Kota Makassar untuk memperbaiki program Teman Bus Trans Mamminasata?
2. Bagaimana implementasi kebijakan Teman Bus Trans Mamminasata di Kota Makassar?

III. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui kebijakan apa yang dapat diambil pemerintah Kota Makassar dalam memperbaiki program Teman Bus Trans Mamminasata.
2. Untuk memahami bagaimana implementasi kebijakan Tema Bus Trans Mamminasata di Kota Makassar.

IV. Fokus Penelitian

1. Kebijakan program Teman Bus Trans Mamminasata
2. Implementasi program Teman Bus Trans Mamminasat

V. Informan Penelitian

1. Internal Teman Bus Trans Mamminasat
 - ✓ Pengawas Teman Bus = 2 orang
 - ✓ Pegawai = 1 orang
 - ✓ Supervisor = 1 orang
 - ✓ Pramudi = 3 orang

2. Eksternal Teman Bus Trans Mamminasata

- ✓ Masyarakat pengguna layanan Teman Bus Trans Mamminasata = 5 orang



TABEL MATRIKS PENGEMBANGAN INSTRUMEN

Rumusan Masalah	Variabel	Sub Variabel	Indikator	Sumber data	Metode Penelitian	Fokus penelitian
				Primer		
Kebijakan apa yang dapat diambil pemerintah Kota Makassar untuk memperbaiki program Teman Bus Trans Mamminasata?	Kebijakan program Teman Bus Trans Mamminasata	1. Transportasi Ekonomis	✓ Harga tarif	1. Wawancara a. Kepala bagian bidang perhubungan darat Provinsi Sulawesi Selatan b. Kepala UPT transportasi Mamminasata Dinas Perhubungan Sulawesi Selatan c. Supir Teman Bus Trans Mamminasata d. Masyarakat pengguna layanan Teman Bus Trans Mamminasata Sekunder a. Dokumentasi ✓ Foto ✓ Majalah ✓ dll b. Kepustakaan	1. Pendekatan penelitian kualitatif 2. Jenis penelitian kualitatif deskriptif 3. Lokasi penelitian a. Kantor Dinas Perhubungan Komunikasi dan informatika provinsi sulawesi selatan b. Kantor perum Damri cabang Makassar 4. Teknik pengumpulan data a. Observasi b. Wawancara c. Dokumentasi 5. Analisis data a. Data reduction b. Data display	1. Berapa tarif yang dikenakan untuk pengguna layanan Teman Bus Trans Mamminasata?
		2. Mudah	✓ Mudah dijangkau			2. Bagaimana jangkauan geografis transportasi Teman Bus Trans Mamminasata?
		3. Aman	✓ Aman			3. Bagaimana tingkat keamanan Teman Bus Trans Mamminasata?
		4. Nyaman	✓ Nyaman			4. Bagaimana indikator tingkat kenyamanan pengguna layanan Teman Bus Trans Mamminasata?
Bagaimana implementasi kebijakan	Implementasi kebijakan	1. Kondisi Lingkungan	✓ Perkembangan			1. Bagaimana kondisi lingkungan tempat diterapkannya Teman Bus Trans Mamminasata?

asi kebijakan Teman Bus Trans Mamminasata di Kota Makassar?	Teman Bus Trans Mamminasata		infrastruktur jalan ✓ Integrasi sosial ✓ Pembagian jalur wilayah	✓ Sejarah ✓ Keadaan geografis ✓ Struktur organisasi ✓ Jumlah karyawan	c. Calculucion 6. Validitas data a. Tringulasi	2. Bagaimana hubungan antar organisasi agen pelaksana Teman Bus Trans Mamminasata?
		2. Hubungan antar organisasi	✓ Hubungan antar agen pelaksana dengan pembuat kebijakan			3. Bagaimana sumber daya dalam penerapan Teman Bus Trans Mamminasata?
		3. Sumber daya	✓ SDM ✓ SDA			4. Bagaimana karakteristik dan kemampuan agen pelaksana Teman Bus Trans Mamminasata?
		4. Karakteristik dan kemampuan agen pelaksana	✓ Birokrasi ✓ Norma ✓ Pola pelaksanaa			

Lampiran 2 Pedoman Wawancara

I. Judul Penelitian

IMPLEMENTASI KEBIJAKAN TRANSPORTASI UMUM DI KOTA
MAKASSAR (STUDI PENERAPAN TEMAN BUS TRANS
MAMMINASATA)

II. Kebijakan Program Teman Bus Trans Mamminasata

1. Transportasi Ekonomis
Berapa tarif yang dikenakan untuk pengguna layanan Teman Bus Trans Mamminasata?
2. Mudah
Bagaimana jangkauan geografis transportasi Teman Bus Trans Mamminasata?
3. Aman
Bagaimana tingkat keamanan Teman Bus Trans Mamminasata?
4. Nyaman
Bagaimana indikator tingkat kenyamanan pengguna layanan Teman Bus Trans Mamminasata?

III. Implementasi Program Teman Bus Trans Mamminasata

1. Kondisi lingkungan
Bagaimana kondisi lingkungan tempat diterapkannya Teman Bus Trans Mamminasata?
2. Hubungan antar organisasi
Bagaimana hubungan antar organisasi agen pelaksana Teman Bus Trans Mamminasata?
3. Sumber daya
Bagaimana sumber daya dalam penerapan Teman Bus Trans Mamminasata?

4. Karakteristik dan kemampuan agen pelaksana
Bagaimana karakteristik dan kemampuan agen pelaksana Teman Bus Trans Mamminasata?

Lampiran 3 Pedoman Observasi

I. Judul Penelitian

IMPLEMENTASI KEBIJAKAN TRANSPORTASI UMUM DI KOTA
MAKASSAR (STUDI PENERAPAN TEMAN BUS TRANS
MAMMINASATA)

II. Observasi Umum Lokasi Penelitian

1. Profil Kota Makassar
2. Gambaran Umum Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan
3. Gambaran Umum PT. Borlindo dan Sinar Jaya Megah Langgeng

III. Kebijakan Program Teman Bus Trans Mamminasata

1. Transportasi Ekonomis
2. Mudah
3. Aman
4. Nyaman

IV. Implementasi program Teman Bus Trans Mamminasata

1. Kondisi lingkungan
2. Hubungan antar organisasi
3. Sumber daya
4. Karakteristik dan kemampuan agen pelaksana

Lampiran 4 Daftar Informan

I. Judul Penelitian

IMPLEMENTASI KEBIJAKAN TRANSPORTASI UMUM DI KOTA
MAKASSAR (STUDI PENERAPAN TEMAN BUS TRANS
MAMMINASATA)

II. Daftar Informan

Tabel Daftar Informan

Asal	No	Nama	Jabatan
Internal	1.	Ibu Agustina Widyati,S.Sos	Kasi Sarana, Prasarana dan Keselamatan Jalan
	2.	Bapak Gunawan	Pengawas
	3.	Bapak Djamal	Staff Trans Mamminasata
	4.	Bapak Muhammad Ismail Haris	Pengawas PT Surveyor Indonesia
	5.	Bapak Sunardi	Pramudi
	6.	Bapak Ade Irfan	Pramudi
	7.	Bapak Dg Nyalla	Pramudi
Eksternal	8.	Rarna Sari	Mahasiswa
	9.	Bapak Saiful Anwar	Pegawai PDAM Gorontalo
	10.	Bapak Akbar Amir	Masyarakat
	11.	Ibu Sumarni	Masyarakat
	12.	Ibu Musdalifah Harun	Masyarakat

Lampiran 5 Surat Keterangan Peneliti



UNIVERSITAS BOSOWA

FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

Jalan Urip Sumoharjo Km. 4, Gd. 1 Lt. 7, Makassar-Sulawesi Selatan 90231

Telp. 0411 452 901—452 789 Ext. 123, Faks. 0411 424 568

Email: info@unibos.ac.id, http://www.unibos.ac.id

Nomor : A.361/FSP/UNIBOS/VII/2022
Lampiran : 1 (satu) rangkap Proposal Skripsi
Perihal : Permintaan Izin Penelitian Penyusunan Skripsi

Kepada Yth,
Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan
Di-

Kota Makassar

Dengan hormat,

Dalam rangka penyelesaian Tugas Akhir/ Penulisan Skripsi pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Bosowa Makassar, maka kami mohon kiranya kepada mahasiswa tersebut dibawah ini

Nama : Irma Damayanti
NIM : 4518021003
Judul penelitian : Implementasi Kebijakan Transportasi Umum Di Kota Makassar
(Studi Penerapan Teman Bus Trans Mamminasata)
Tempat : Kantor Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan
Waktu : Juli — Agustus 2022

Untuk dapat diberi bantuan dalam memperoleh data dan informasi serta pengambilan data yang diperlukan dalam penyusunan Tugas Akhir/ Penyusunan Skripsi tersebut.

Demikian harapan kami, atas perhatian dan kerjasamanya diucapkan terima kasih.

Makassar, 18 Juli 2022

Dekan FIsip Unibos,

Dr. A. Burchanuddin, S.Sos., M.Si
NIDW: 0905107005

Tembusan :
1. Arsip



**PEMERINTAH PROVINSI SULAWESI SELATAN
DINAS PERHUBUNGAN**

Jln. Perintis Kemerdekaan Km.15 Telp.(0411) 515150 – 514539 Fax.(0411) 512911 Kode Pos 90241
MAKASSAR

Makassar, 28 Juli 2022

Nomor : B. 1116/ Dishub / 070 / 2022 Kepada
Lampiran : - Yth. Universitas Bosowa
Perihal : Permintaan Izin Penelitian Di -
Penyusunan Skripsi Makassar

Berdasarkan surat dari Universitas Bosowa dengan Nomor :
A.361/FSP/UNIBOS/VII/2022 Tanggal 18 Juli 2022 Perihal Permintaan Izin
Penelitian Penyusunan Skripsi dengan jumlah peserta I (Satu) orang mahasiswa.

NIM	Nama Mahasiswa
4518021003	IRMA DAMAYANTI

Sehubungan dengan hal tersebut diatas dengan ini memberikan persetujuan untuk
melakukan Izin Penelitian dengan ketentuan mematuhi tata tertib perkantoran.
Demikian disampaikan atas perhatiannya di ucapkan terima kasih.

A.n SEKRETARIS
KEPALA SUB BAGIAN UMUM
KEPEGAWAIAN DAN HUKUM

MARIA MBOKO, S.Sos., M.Si.
Pangkat: Pembina
Nip. 19650709 198903 2 010

Tembusan, Kepada Yth :

1. Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan.
2. Peringgal



UNIVERSITAS BOSOWA

FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

Jalan Urip Sumoharjo Km. 4, Gd. 1 Lt. 7, Makassar-Sulawesi Selatan 90231

Telp. 0411 452 901 – 452 789 Ext. 123, Faks. 0411 424 568

Email: info@unibos.ac.id, http://www.unibos.ac.id

Nomor : A.361/FSP/UNIBOS/VII/2022
Lampiran : 1 (satu) rangkap Proposal Skripsi
Perihal : Permintaan Izin Penelitian Penyusunan Skripsi

**Kepada Yth,
Direktur PT. Borlindo Mandiri Jaya Dan PT. Sinar Jaya Megah Langgeng**

**Di-
Kota Makassar**

Dengan hormat,
Dalam rangka penyelesaian Tugas Akhir/Penulisan Skripsi pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Bosowa Makassar, maka kami mohon kiranya kepada mahasiswa tersebut dibawah ini :

Nama : Irma Damayanti
NIM : 4518021003
Judul penelitian : Implementasi Kebijakan Transportasi Umum Di Kota Makassar
(Studi Penerapan Teman Bus Trans Mamminasata)
Tempat : Kantor PT. Borlindo Mandiri Jaya Dan PT. Sinar Jaya Megah
Langgeng
Waktu : Juli – Agustus 2022

Untuk dapat diberi bantuan dalam memperoleh data dan informasi serta pengambilan data yang diperlukan dalam penyusunan Tugas Akhir/Penyusunan Skripsi tersebut.

Demikian harapan kami, atas perhatian dan kerjasamanya diucapkan terima kasih.

Makassar, 18 Juli 2022

Dekan FIsip Unibos,

Dr. A. Burhanuddin, S.Sos., M.Si

NIDN : 0905107005

Tembusan :
1. Arsip

Lampiran 6 Dokumentasi Penelitian

Dokumentasi Kantor PT.Borlindo



PT. Borlindo Mandir Jaya serta PT. Sinar Jaya Megah Langgeng yang berada di Jl. Jalur lingkaran barat Kota Makassar.

Dokumentasi Wawancara Pengawas



Wawancara peneliti dengan Bapak Gunawan serta pengawas dan pegawai Trans Mamminasata saat peneliti berada di kantor PT. Borlindo.

Dokumentasi Wawancara Pengawas PT. Surveyor Indonesia



Wawancara peneliti dengan pengawas dari PT. Surveyor Indonesia yakni bapak Muhammad Ismail Haris saat bertemu dengan peneliti di salah satu koridor Teman Bus Trans Mamminasata.

Dokumentasi Wawancara Pramudi



Wawancara dengan pramudi di koridor 3 dan koridor 4 untuk memintai keterangan terkait implementasi program Teman Bus Trans Mamminasata di lapangan.

Dokumentasi wawancara Di Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan



Wawancara peneliti dengan kepala bagian kasi Sarana, prasarana dan keselamatan Jalan di Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan.

Dokumentasi wawancara pengguna layanan Teman Bus Trans Mamminasata



Wawancara dengan beberapa penumpang yang peneliti temui saat berada di atas bus dan halte dan juga koridor Teman Bus Trans Mamminasata.

Dokumentasi sarana Teman Bus Trans Mamminasata



Dokumentasi sarana dan prasarana yang ada dalam setiap armada Teman Bus Trans Mamminasata seperti perlengkapan kesehatan, pemecah kaca, tempat sampah dan sebagainya.

Dokumentasi kondisi lingkungan Teman Bus Trans Mamminasata



Dokumentasi yang peneliti temukan di lapangan maupun di laman internet terkait kondisi lingkungan tempat di terapkannya kebijakan Teman Bus Trans Mamminasata.

Dokumentasi Dari Sosial Media



A

★★★★☆ 24/07/22

jalur area nya kok aneh jln umum pusat kota nya tdk banyak tereksplr dimakassar, lebh ke prioritas ke unhas to unhas hahahah . sekedar saran saja... area bisalah d perluas, ke setiap RS umum dlm kota, kantor2 public, setiap kampus besar banyak kok kampus besar dimakassar bukan cuman unhas, mall2, persimpangan kota / terminal, dn sosialisasi nya ke kepagawai2 kantoran dulu, toh mereka2 lebh cepat tanggap d banding masyarakat pada umumnya. yh intinya bertahap

Apakah ulasan ini membantu?

Ya

Tidak

Dokumentasi yang peneliti temukan di berbagai laman sosial media sebagai data pendukung penelitian Teman Bus Trans Mamminasata.