

Efektivitas Transportasi Umum Bus Rapid Ransit (BRT) Mamminasata Di Kota Makassar

Effectiveness of Mamminasata Rapid Transit Bus (BRT) Public Transportation In Makassar City

Arya Muhammad Habibilah^{*}, Syamsuddin Maldun, Nurkaidah

Pogram Studi Ilmu Administrasi Negara, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Bosowa

*email: aryamuhammadh@gmail.com

Diterima: 10 Maret 2022 / Disetujui : 30 Juli 2022

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui Efektivitas Kebijakan Angkutan Umum BRT Mamminasata di Kota Makassar dan untuk mengetahui faktor-faktor yang menghambat efektivitas Angkutan Umum BRT Mamminasata di Kota Makassar. Penelitian ini bersifat deskriptif kualitatif dengan mengambil data pada Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan dan Perum Damri Makassar melalui dua metode yang digunakan dalam teknik pengumpulan data, yaitu metode kepustakaan dan metode penelitian lapangan dengan melakukan wawancara. Hasil penelitian ini mengungkapkan bahwa efektivitas Angkutan Umum BRT Mamminasata di Kota Makassar ditinjau dari dua teori, yaitu teori pengembangan kelembagaan (Esman dan Uphoff 1984) dan teori sikap pelaksana (Gerungan 2000). Pada teori pertama peneliti menemukan bahwa BRT Mamminasata belum memiliki lembaga khusus untuk memberikan pelayanan penuh kepada BRT Mamminasata, sedangkan lembaga UPT Transportasi Mamminasata hanya sebatas mengawasi operasional BRT Mamminasata. Sosialisasi yang dilakukan Dinas Perhubungan Provinsi Sulse itu memberikan informasi pada saat peluncurannya tahun 2014 dengan Tribun Timur dan Berita Satu. Indikator teoritis kedua, peneliti menemukan bahwa Unit Transportasi Mamminasata telah mengevaluasi pengadaan institusi yang khusus menangani BRT Mamminasata. Hasil penelitian lainnya adalah BTS Makassar sebagai wujud dari hasil evaluasi BRT Mamminasata. Teori kedua menjadi fokus penelitian ini. Hasil penelitian ini menemukan bahwa sikap aktor pelaksana dilihat dari komponen kognitif yaitu Standar Operasional Prosedur dari Dinas Perhubungan yang berisi Time Table yang mengatur jadwal jalan dan halte di setiap halte, sedangkan Standar Operasional Prosedur yang dimiliki Perum Damri Makassar, digunakan oleh aktor pelaksana. Untuk memberikan pelayanan kepada penumpang BRT Mamminasata, berdasarkan hasil observasi, wawancara dan dokumentasi, seluruh SOP telah dilaksanakan dengan baik. Adapun hasil kajian pada indikator kedua yaitu komponen sikap konatif, peneliti menemukan bahwa, masyarakat menanggapi BRT Mamminasata melalui apa yang mereka lihat di jalan dan bukan dari sosialisasi yang dilakukan oleh Dinas Perhungan melalui media massa, tingkat kepuasan masyarakat pengguna BRT Mamminasata cukup memuaskan. , hal ini berdasarkan hasil dokumentasi survey yang diadakan oleh Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan, hasil observasi dan wawancara juga didapatkan bahwa masyarakat puas dengan pelayanan dan fasilitas yang mereka dapatkan di dalam bus. Kendalanya adalah jarak halte dari pemukiman masyarakat

Kata Kunci: Efektivitas, BRT, Mamminasata, Makassar

Abstract

This study aims to determine the Effectiveness of the Mamminasata BRT Public Transportation Policy in Makassar City and the factors that hinder the effectiveness of Mamminasata BRT Public Transportation in Makassar City. This research is descriptive and qualitative by taking data from the Department of Transportation of South Sulawesi Province and Perum Damri Makassar through two methods used in data collection techniques, namely the library method and field research methods by conducting interviews. The results of this study reveal that the effectiveness of the

Mamminasata BRT Public Transportation in Makassar City is viewed from two theories, namely the theory of institutional development (Esman and Uphoff 1984) and the theory of attitude of implementers (Gerungan 2000). In the first theory, the researcher found that BRT Mamminasata does not yet have a special institution to provide full service to BRT Mamminasata, while the UPT Transport Mamminasata institution is only limited to supervising the operation of BRT Mamminasata. The socialization carried out by the South Sulawesi Provincial Transportation Service was providing information at the time of its launch in 2014 with the East Tribune and Berita Satu. The second theoretical indicator, the researcher found that the Mamminasata Transportation Unit had evaluated the procurement of institutions specifically to handle the Mamminasata BRT. The other research results are the Makassar BTS as a manifestation of the results of the Mamminasata BRT evaluation. The second theory is the focus of this research. The results of this study found that the attitude of the implementing actor was seen from the cognitive component, namely the Standard Operational Procedure from the Department of Transportation containing a Time Table that regulates the road schedule and bus stops at each stop, while the Standard Operating Procedure owned by Perum Damri Makassar, was used by the implementing actor. To provide services to the passengers of the Mamminasata BRT, based on the results of observations, interviews, and documentation, all SOP has been implemented properly. As for the results of the study on the second indicator, namely the conative attitude component, the researcher found that, the community responded to the Mamminasata BRT through what they saw on the street and not from the socialization carried out by the Office through the mass media, the level of satisfaction of the Mamminasata BRT user community was quite satisfactory. , this is based on the results of the documentation of a survey held by the Department of Transportation of South Sulawesi Province, the results of observations and interviews also found that people were satisfied with the services and facilities they got on the bus. The obstacle is the distance of the bus stop from community settlements

Keywords: *Effectiveness, BRT, Mamminasata, Makassar*



This work is licensed under Creative Commons Attribution License 4.0 CC-BY International license

A. PENDAHULUAN

Indonesia menjadi suatu negara terbesar yang memiliki banyak jumlah penduduk dan luas wilayah di kawasan Asia Tenggara. Luas wilayah yang terdiri dari berbagai pulau yang mengelilingi serta menjadi suatu negara yang mempunyai jumlah masyarakat paling tinggi di dunia yakni sebanyak 276 Juta jiwa berdasar pada hasil survei yang dilakukan oleh Survei Penduduk Antar Sensus (SUPAS) pada tahun 2015, serta dari Badan Pusat Statistik sendiri yang mensurvei jumlah masyarakat Indonesia menembus 319 juta jiwa di tahun 2045 (Wahyudi, Eko dan Widyastuti, 2020). Indonesia juga memiliki tingkat daya konsumtif terhadap transport yang meningkat, baik dari transportasi darat, udara serta laut. Tak lepas dari jumlah penduduk yang tingkat konsumtif yang tinggi, Indonesia juga memiliki tingkat kemacetan yang tinggi akibat daripada peningkatan jumlah transportasi yang ada. Hal ini didasari dari data Badan Pusat Statistik bahwa ditahun 2018 jumlah alat transportasi yaitu kendaraan motor berjumlah 146 juta kendaraan yang tercatat, hasil ini terdiri atas mobil penumpang, kendaraan bus, kendaraan barang serta kendaraan bermotor yang ada (Statistik, 2018)

Terlintas dari problema kemacetan yang ada maka dari itu adanya penataan daripada cara bertransportasi yang digunakan dengan terpadu didalam suatu satuan sistem agar mampu mewujudkan ketersediaan dari jasa transportasi umum yang harus diimbangi dengan melihat tingkatan kebutuhan penggunaanya, secara sederhana dan ekonomis. Berdasarkan dari Undang-undang No 22 Tahun 2009 mengenai lalu lintas dan angkutan Umum dalam memberikan pelayanan publik berupa angkutan massal, dimana tujuan dalam regulasi tersebut ialah mewujudkan pelayanan berlalu lintas secara aman, selamat, tertib,

lancar, serta secara terpadu dengan moda angkutan dalam mendorong ekonomi serta mensejahterakan masyarakat banyak. Tertera juga pada pasal 158 tertuang dalam Undang-undang No 22 Tahun 2009 ini tentang jaminan pemerintah terhadap ketersediaan angkutan massal berbasis jalan dalam memenuhi kebutuhan angkutan masyarakat dengan berkedaraan motor umum di daerah perkotaan salah satunya adalah keberadaan mobil bus yang berkapasitas angkutan massal yang telah jelas tertuang dalam ayat (1) dan ayat (2). Regulasi ini menjadi landasan akan kebutuhan transportasi umum yang tujuannya adalah untuk mereduksi tingkat kemacetan yang ada. Hal ini pun telah dilakukan pemerintah daerah dalam memberikan pelayanan moda transportasi disetiap daerah salah satunya di Kota Makassar.

Pemerintah Provinsi Sulawesi-Selatan dan pemerintah Kota Makassar sadar betul akan kebutuhan moda transportasi umum tidak hanya dalam menunjang perekonomian tetapi juga dalam meningkatkan kesejahteraan umum, Maka dari itu pemerintah Provinsi Sulawesi-Selatan dan pemerintah Kota Makassar menggagas transportasi umum berupa BRT (Bus Rapid Transit) dengan nama BRT Mamminasata sebagai ciri khas dari Provinsi Sulawesi Selatan. BRT ini ditangani langsung oleh Perum Damri Makassar sebagai penyedia jasa Angkutan umum. Ketentuan mengenai industri jasa angkutan umum ini di dukung Pasal 198 Undang-undang No. 22 Tahun 2009 dimana jasa angkutan umum ini harus dikembangkan menjadi salah satu jasa yang memenuhi standar pelayanan dan mendorong persaingan yang sehat. BRT ini dimaksudkan sebagai suatu bentuk angkutan umum yang beroperasi dengan orientasi pelanggan dan mengkombinasikan halte, kendaraan, planning, serta bagian dari moda transportasi dalam suatu cara atau sistem dari bus yang cepat, dengan terpadu, nyaman, aman, tepat pada waktu serta mempunyai ciri yang menarik (Rahman, 2016).

Walaupun di Kota Makassar sendiri memiliki moda transportasi umum tidak hanya BRT, Pemerintah kota Makassar berharap bahwa hadirnya BRT Mamminasata ini dapat mengurangi tingkat kemacetan yang ada di Kota Makassar, namun dalam kenyataannya bahwa dari 30 armada BRT yang ada hanya sepuluh diantaranya beroperasi. Hal ini juga mengakibatkan Perum Damri mengoperasikan Armadanya sisa hanya koridor 2 dan koridor 3 saja yang beroperasi. Sepi peminat merupakan salah satu alasan mengapa BRT Mamminasata ini kurang beroperasi, masyarakat lebih memilih moda transportasi lain seperti angkot dengan rute yang lebih banyak serta dengan tarif yang ekonomis, maupun transportasi online yang menjadi salah satu inovasi anak bangsa. Tidak hanya daripada itu, akibat dari kurang beroperasinya BRT Mamminasata ini sejak awal beroperasi dari 2016 sampai 2018 kerugian mencapai Rp. 3 Miliar pertahun hal ini diungkapkan oleh Hermanto, Manajer Teknik Operasional Damri Makassar sedangkan disisi lain pemerintah menuntut Perum Damri Cabang Makassar untuk tetap mendapatkan pendapatan dimana pada tahun 2019 dituntut mencapai target sebesar Rp. 24 Miliar, namun hanya Rp. 19 Miliar saja yang tercapai (sulsel.idntimes.com, 2019).

Ketidakefektifitan BRT Mamminasata ini membuat beberapa halte yang seharusnya beroperasi kini hanya sekedar pajangan dibeberapa titik ruas jalan, pengelolaan armada serta pemberian pemahaman kepada masyarakat akan pentingnya transportasi umum menjadi tugas utama dari pihak pengelola maupun pemerintah kota Makassar. Dilihat dari latar belakang tersebut, Peneliti sangat menyadari betul dan ingin mengangkat judul mengenai “Efektifitas Transportasi Umum (BRT Mamminasata) di Kota Makassar”.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui Efektivitas Kebijakan Angkutan Umum BRT Mamminasata di Kota Makassar dan untuk mengetahui faktor-faktor yang menghambat efektivitas Angkutan Umum BRT Mamminasata di Kota Makassar.

B. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif yakni melakukan wawancara secara mendalam. Dengan menggunakan metode deduktif maka peneliti akan mengkaji fenomena-fenomena secara umum untuk menemukan hasil secara spesifik. Peneliti berharap dapat memberikan gambaran dengan jelas mengenai inti dari permasalahan (element of problem) yang diteliti, memberikan identifikasi dan memberikan penjelasan data diperoleh secara sistematis yang terkait dengan efektivitas BRT Mamminasata. Jenis penelitian yang digunakan yaitu jenis penelitian deskriptif yang dimaksudkan untuk memberikan gambaran secara jelas mengenai permasalahan yang diteliti, mengidentifikasi dan menjelaskan data yang ada dengan sistematis. Pengambilan sampel pada penelitian ini, peneliti menggunakan teknik purposive sampling. Dengan menggunakan teknik tersebut peneliti dapat menemukan informan dan narasumber yang tepat untuk menjelaskan mengenai BRT Mamminasata.

Lokasi yang dipilih adalah kantor Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan dan Perum Damri Makassar. Peneliti memilih lokasi tersebut karena BRT Mamminasata adalah suatu kebijakan yang dikeluarkan oleh Pemerintah Provinsi melalui Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan dan dijalankan oleh Badan Usaha Milik Negara Perum Damri Makassar sebagai aktor pelaksana dari kebijakan BRT Mamminasata. Adapun waktu penelitian yang akan dilakukan yaitu pada bulan juni-september 2021. Adapun informan yang peneliti gunakan untuk mencari tahu efektivitas transportasi umum BRT Mamminasata terdiri dari Sekertaris Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan, Kepala UPT transportasi Mamminasata, K.A Seksi Sarana, Prasaran dan Keselamatan Jalan, Manager Usaha Perum Damri Makassar, Masyarakat Pengguna BRT Mamminasata. Teknik yang digunakan dalam menentukan informan adalah teknik snowball sampling, yaitu jumlah informan akan terus bertambah hingga menemukan titik jenuh penelitian ini.

Dalam teknik pengumpulan data, peneliti menggunakan teknik observasi. Melalui observasi dari lapangan secara menyeluruh peneliti dapat memahami berbagai konteks data secara menyeluruh dalam situasi social. Teknik pengambilan data lainnya adalah wawancara, peneliti melakukan wawancara bersama informan yang memiliki wewenang dalam BRT Mamminasata. Kemudian teknik pengambilan data lainnya adalah dokumentasi, dengan dokumentasi peneliti dapat meninjau relevansi antara hasil wawancara dan dokumen, agar dapat memastikan kebenaran dari apa yang disampaikan oleh para informan. Berdasarkan hal tersebut maka sumber data penelitian ini terbagi dua bagian yang pertama data primer, yaitu data yang bersumber dari informan dan data sekunder, yaitu data yang didapatkan dari dokumen yang dimiliki oleh lembaga yang terkait dengan BRT Mamminasata.

C. HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Strategi Pengembangan Kelembagaan (Esman dan Uphoff 1984)

Strategi pengembangan kelembagaan, yaitu menciptakan atau menghidupkan suatu lembaga yang berfungsi untuk mendorong dan memperlancar proses pelaksanaan inovasi (Wibowo, 2011). Hal tersebut dilakukan karena kelembagaan berfungsi untuk mempercepat proses pembangunan, khususnya menekankan pada perbaikan produktivitas dan kesejahteraan masyarakat. Setelah melakukan observasi pada lokasi penelitian, peneliti menemukan bahwa lembaga yang ditugaskan untuk mengurus BRT Mamminasata adalah UPT Transportasi Mamminasata. Lembaga ini adalah bagian dari Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan yang bertugas untuk mengawasi pelaksanaan BRT Mamminasata.

a) Pendekatan Proses Belajar

Pendekatan proses belajar (*learning process approach*), Pendekatan ini lebih menitik beratkan pada peran serta masyarakat dalam proses pembangunan. Melalui proses pendekatan belajar, masyarakat diberikan wewenang dalam mengendalikan kehidupannya sendiri melalui pengembangan kelembagaan (Wibowo, 2011). Peneliti memilih teori ini untuk mengetahui apakah lembaga Dinas Perhubungan yang terlibat dalam kebijakan BRT Mamminasata sudah melakukan sosialisasi tentang kebijakan transportasi umum BRT Mamminasata terhadap masyarakat di Kota Makassar.

Dalam pendekatan proses belajar peneliti menemukan lembaga Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan telah melakukan sosialisasi kepada masyarakat melalui berbagai media massa, tujuannya adalah untuk memberikan pemahaman kepada masyarakat tentang adanya kebijakan transportasi umum baru yaitu BRT Mamminasata sebagai salah satu inovasi pemerintah dalam menanggulangi kemacetan di daerah strategis nasional Mamminasata. Hal ini juga berdasarkan hasil dokumentasi berikut:

Tabel 1. Media Penyalur Sosialisasi BRT Mamminasata

| No | Media | Judul | Waktu |
|----|--------------|--|---------------|
| 1 | Tribun Timur | Bus BRT Resmi Beroperasi di Makassar | 1 Juli 2014 |
| 2 | Berita Satu | Gubernur Sulawesi Selatan Resmikan Bus Trans Mamminasata | 11 Maret 2014 |

Sumber: UPT Transportasi Mamminasata Dinas Perhubungan Prov. Sul-Sel

Setelah melakukan observasi, wawancara dan dokumentasi pada indikator fokus penelitian ini, peneliti dapat menyimpulkan bahwa, sosialisasi tentang kebijakan transportasi umum BRT Mamminasata terhadap masyarakat dan organisasi angkutan darat telah dilaksanakan. Hal ini perlu dilakukan berdasarkan Pasal 9 UU No. 22 Tahun 2009 bagian f yang berbunyi “pembinaan sumber daya manusia penyelenggara sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan”.

b) Pendekatan Peningkatan Kinerja

Pendekatan peningkatan kinerja (*performance improvement approach*), Pendekatan ini dalam pengembangan kelembagaan terfokuskan pada penegakan perubahan dalam pengembangan organisasi yang menghasilkan peningkatan kinerja melalui pemenuhan fungsi-fungsi standar tertentu (Wibowo, 2011). Peneliti memilih teori ini untuk mengetahui apakah lembaga yang terlibat dalam BRT Mamminasata melakukan evaluasi terhadap kinerjanya, sehingga hal tersebut dapat membuat lembaga yang terkait bisa menjadi lebih baik dengan begitu pelayanan transportasi umum BRT Mamminasata juga bisa menjadi efektif.

Evaluasi untuk BRT Mamminasata telah dilakukan dan ditemukan banyak kendala, salah satunya masalah kelembagaan di dalam BRT Mamminasata itu sendiri. UPT Transportasi Mamminasata Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan adalah lembaga yang ditugaskan untuk melakukan pengawasan pada BRT Mamminasata. Namun berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan peneliti, UPT Transportasi Mamminasata Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan tidak bisa ikut campur terlalu dalam mengenai pengelolaan BRT Mamminasata disebabkan mereka bekerja sesuai tugas pokok dan fungsinya masing-masing yaitu mengawasi BRT Mamminasata.

Evaluasi yang dilakukan oleh lembaga UPT Transportasi Mamminasata dalam Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan adalah untuk mengembalikan BRT Mamminasata pada tahun 2022. Pada saat melakukan observasi dan dokumentasi di lokasi penelitian, peneliti menemukan adanya rancangan transportasi umum dengan nama BTS Makassar. Hal itu juga sempat disampaikan oleh KA. Seksi Sarana, Prasarana dan

Keselamatan Jalan Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan bahwa Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan telah menyediakan nama baru untuk BRT Mamminasata yaitu BTS Makassar, hal ini juga sebagai evaluasi lembaga regulator terhadap transportasi umum BRT Mamminasata. Mengenai pengoperasiannya yang nantinya dapat menggunakan E-money dan sebuah aplikasi yang dapat mengetahui titik dari tiap Bus ketika beroperasi. Semua itu masih dalam tahap pengkajian yang dapat kita lihat hasilnya pada tahun 2022 nanti. Berikut adalah bentuk rancangan jalur BTS Makassar:



Gambar 1. Jalur BTS Makassar

Sumber: UPT Transportasi Mamminasata Dinas Perhubungan Prov. Sul-Sel, 2021

2. Sikap Pelaksana

Sikap pelaksana pada kebijakan BRT Mamminasata adalah sikap merupakan suatu keadaan internal (*internal state*) yang mempengaruhi pilihan tindakan individu terhadap beberapa obyek, pribadi dan peristiwa. Aturan yang mengatur sikap pada pelaksanaan pelayanan BRT Mamminasata ini bergantung pada SOP dari Perum Damri itu sendiri, untuk rute dan koridornya di atur oleh Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan. Selanjutnya peneliti akan membahas tentang sikap aktor pelaksana dengan menggunakan komponen sikap kognitif dan konatif.

a) Sikap Kognitif

Sikap kognitif berisi persepsi, kepercayaan dan stereotype yang dimiliki individu mengenai sesuatu. Persepsi dan kepercayaan seseorang mengenai objek sikap berwujud pandangan (opini) dan sering kali merupakan stereotype atau sesuatu yang telah terpolakan dalam pikirannya. Peneliti menggunakan indikator teori ini untuk mengetahui bagaimana pemahaman setiap aktor yang terlibat, tentang motto atau standar operasional prosedur dalam melaksanakan pelayanan terhadap kebijakan transportasi umum BRT Mamminasata di Kota Makassar.

SOP dalam pelayanan BRT Mamminasata itu menggunakan SOP dari Perum Damri Makassar. Dalam pengoperasian transportasi BRT Mamminasata untuk berjalan menuju tiap halte menggunakan SOP aktor pelaksana Time Table yang diberikan dari Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan. Berikut adalah Time Table koridor 2 BRT Mamminasata:

Tabel 2. Koridor 2 BRT Mamminasata

| RIT | MP | GTC | MP | GTC | MP | GTC | MP | GTC | MP | MP |
|-----|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 1 | | 2 | | 3 | | 4 | | 5 | |
| BUS | BRK | TBA | BRK | TBA | BRK | TBA | BRK | TBA | BRK | TBA |
| 1 | 7:00 | 8:00 | 8:10 | 9:10 | 9:20 | 10:20 | 10:30 | 11:30 | 11:40 | 12:40 |
| 2 | 7:15 | 8:15 | 8:25 | 9:25 | 9:35 | 10:35 | 10:45 | 11:45 | 11:55 | 12:55 |
| 3 | 7:30 | 8:30 | 8:40 | 9:40 | 9:50 | 10:50 | 11:00 | 12:00 | 12:10 | 13:10 |
| 4 | 7:45 | 8:45 | 8:55 | 9:55 | 10:05 | 11:05 | 11:15 | 12:15 | 12:25 | 13:25 |
| 5 | 8:00 | 9:00 | 9:10 | 10:10 | 10:20 | 11:20 | 11:30 | 12:30 | 12:40 | 13:40 |

| RIT | MP | GTC | MP | GTC | MP | GTC | MP | GTC | MP | MP |
|-----|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 1 | | 2 | | 3 | | 4 | | 5 | |
| BUS | BRK | TBA | BRK | TBA | BRK | TBA | BRK | TBA | BRK | TBA |
| 6 | 8:15 | 9:15 | 9:25 | 10:25 | 10:35 | 11:35 | 11:45 | 12:45 | 12:55 | 13:55 |

| RIT | MP | GTC |
|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 6 | | 7 | | 8 | | 9 | | 10 | |
| BUS | BRK | TBA |
| 1 | 12:50 | 13:50 | 14:00 | 15:00 | 15:10 | 16:10 | 16:20 | 17:20 | 17:30 | 18:30 |
| 2 | 13:05 | 14:05 | 14:15 | 15:15 | 15:25 | 16:25 | 16:35 | 17:35 | 17:45 | 18:45 |
| 3 | 13:20 | 14:20 | 14:30 | 15:30 | 15:40 | 16:40 | 16:50 | 17:50 | 18:00 | 19:00 |
| 4 | 13:35 | 14:35 | 14:45 | 15:45 | 15:55 | 16:55 | 17:05 | 18:05 | 18:15 | 19:15 |
| 5 | 13:50 | 14:50 | 15:00 | 16:00 | 16:10 | 17:10 | 17:20 | 18:20 | 18:30 | 19:30 |
| 6 | 14:05 | 15:05 | 15:15 | 16:15 | 16:25 | 17:25 | 17:35 | 18:35 | 18:45 | 19:45 |

Sumber: Perum Damri Makassar, 2021

Sikap kognitif yang dimiliki aktor pelaksana BRT Mamminasata telah terlaksana dengan baik. Dengan begitu pelaksanaan teori manajemen transportasi telah dilaksanakan pada kebijakan BRT Mamminasata ini. Tapi fakta yang telah ditemukan peneliti adalah BRT Mamminasata ini masih saja punya kendala yang berdampak pada kebijakan BRT Mamminasata hingga membuat BRT Mamminasata ini berhenti beroperasi. Untuk menanggapi hal tersebut peneliti menyadari bahwa dalam teori sikap kognitif, peneliti tidak menemukan kendala. Maka dari itu peneliti akan berpindah pada penelitian yang menggunakan teori selanjutnya yaitu sikap konatif.

b) Sikap Konatif

Sikap konatif atau kecenderungan bertindak berkenaan dengan keinginan individu untuk melakukan perbuatan sesuai dengan keyakinan dan keinginannya. Pada teori ini peneliti kaitkan dengan faktor pendukung dalam teori manajemen transportasi, yaitu masyarakat sebagai pengguna jasa transportasi umum BRT Mamminasata, untuk mengukur suatu dampak efektif atau tidaknya transportasi tersebut maka peneliti harus meneliti sikap konatif yang dimiliki masyarakat kota Makassar pada BRT Mamminasata.

Pada tahap ini peneliti akan fokus kepada masyarakat sebagai pengguna jasa transportasi umum BRT Mamminasata ini, pertama peneliti akan mengaitkan dengan pembahasan awal pada pembahasan hasil penelitian ini, yaitu mengenai sosialisasi. Karena berdasarkan pada definisi sikap konatif, yaitu sikap konatif atau kecenderungan bertindak berkenaan dengan keinginan individu untuk melakukan perbuatan sesuai dengan keyakinan dan keinginannya. Masyarakat dalam menentukan sikap tentunya harus memiliki dasar yang kuat terlebih dahulu dan dasar yang peneliti maksud adalah sosialisasi yang telah dilakukan oleh Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan sebagai lembaga regulator dalam BRT Mamminasata ini.

Sesuai dengan hasil penelitian dari Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan, peneliti mendapatkan hasil observasi, wawancara dan dokumentasi yang menjelaskan bahwa sosialisasi Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan mengenai kebijakan BRT Mamminasata itu dilakukan melalui media massa yang diliput langsung oleh Tribun Timur dan Berita Satu pada saat launchingnya. Kemudian sosialisasi yang lain juga dilakukan melalui standar operasional prosedur BRT Mamminasata itu sendiri, yang dimana setiap beberapa menit ada bus yang berhenti di halte.

Masyarakat pengguna BRT Mamminasata itu mengetahui tentang adanya BRT Mamminasata, melalui pandangan mereka sendiri dengan cara melihat adanya transportasi umum baru yang sedang beroperasi di jalan. Dari kesimpulan yang peneliti jelaskan, peneliti mencoba untuk mencari kaitannya dengan apa yang telah di jelaskan oleh informan sebelumnya pada saat di Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan, peneliti

menemukan bahwa bentuk sosialisasi yang dilakukan juga melalui SOP dari BRT Mamminasata itu sendiri, yaitu dengan melakukan perjalanan di pada tiap beberapa menit akan singgah di halte. Hal ini tentunya sangat relevan dengan teori yang peneliti gunakan yaitu komponen sikap konatif yang dimiliki masyarakat terhadap kebijakan BRT Mamminasata pada penelitian ini.

Transportasi umum BRT Mamminasata adalah transportasi umum yang diminati masyarakat karena fasilitasnya yang memadai dan pelayanan yang baik. Namun kendala yang dimiliki transportasi umum BRT Mamminasata ini, yaitu posisi halte yang dimiliki BRT Mamminasata tersebut cukup jauh dari jangkauan para masyarakat yang bertempat tinggal jauh dari jalan raya penghubung daerah strategis nasional Mamminasata.

D. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil dan pembahasan penilaian kinerja disimpulkan bahwa lembaga yang terlibat dalam kebijakan transportasi umum BRT Mamminasta ini adalah Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan sebagai lembaga regulator dalam kebijakan transportasi umum BRT Mamminasata dan Perum Damri Makassar sebagai lembaga pelaksana dari kebijakan transportasi umum BRT Mamminasata. Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan memandatkan Unit Pelaksana Teknis Transportasi Mamminasata sebagai lembaga pengawas dalam BRT Mamminasata, namun UPT Transportasi Mamminasata hanya sebagai pengawas yang tidak dapat ikut campur lebih dalam pada pelaksanaan operasional transportasi umum BRT Mamminasata.

DAFTAR PUSTAKA

- Harbani, P. (2007). Teori Administrasi Publik. Alfabeta.
- Hendropuspito. (1989). Sosiologi Sistematis. Kansius.
- Koentjaraningrat. (1997). Metode Penelitian Masyarakat. PT. Gramedia.
- Saharuddin. (2001). Nilai kultur inti dan institusi lokal dalam konteks masyarakat multi etnis. Universitas Indonesia.
- Salim, A. (2013). Manajemen Transportasi. Erlangga.
- Strees, M. R. (2020). Efektivitas Organisasi. Erlangga.
- WA Gerungan. (2000). Psikologi Sosial. Refika Aditama.
- Statistik, B. P. (2018). Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis, 1949-2018. <https://www.bps.go.id/linkTableDinamis/view/id/1133>.
- Wahyudi, Eko dan Widyastuti, A. (2020). BPS Proyeksi Jumlah Penduduk Indonesia 319 Juta Jiwa Pada 2045. Bisnis Tempo.
- Rahman, M. Z. (2016). Pengaruh Keberadaan BRT (Bus Rapid Transit) Terhadap Minat Masyarakat Dalam Memenuhi Kebutuhan Perjalanan Di Kota Makassar. Jurnal Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Sains dan Teknologi.
- Wibowo. (2011). Manajemen Kerja. PT. Grafindo Persada.