

**EFEKTIVITAS TRANSPORTASI UMUM (BRT
MAMMINASATA) di KOTA MAKASSAR**



SKRIPSI

Disusun Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Mendapatkan Gelar Sarjana Pada
Program Studi Administrasi Negara

Oleh:

**ARYA MUHAMMAD HABIBILAH
4517021011**

**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK JURUSAN
ADMINISTRASI NEGARA UNIVERSITAS BOSOWA
MAKASSAR**

2021

SURAT PERNYATAAN BEBAS PLAGIAT

Saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Arya Muhammad Habibilah

Fakultas : Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Program Studi : Ilmu Administrasi Negara

Judul Skripsi : EFEKTIVITAS TRANSPORTASI UMUM (BRT MAMMINASATA) di KOTA MAKASSAR

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

Apabila karya ilmiah atau penlisan 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 pertanggung jawaban ilmiah tanpa ada paksaan maupun tekanan dari pihak manapun juga.

Makassar, 24 Agustus 2021

Penulis,

Arya Muhammad Habibilah



HALAMAN PENGESAHAN

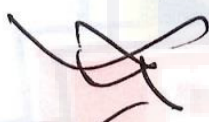
**EFEKTIVITAS TRANSPORTASI UMUM (BRT MAMMINASATA) di
KOTA MAKASSAR**

Arya Muhammad Habibilah

4517021011

Menyetujui
Komisi Pembimbing

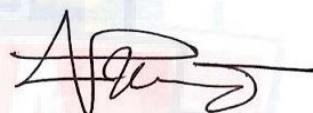
Pembimbing I



Dr. Drs. Syamsuddin Maldun, M.Pd.

NIDN : 0904046601

Pembimbing II



Dr. Dra Nurkaidah, M.M.

NIDN : 0915098603

Mengetahui

Dekan fakultas Ilmu Sosial
Dan Ilmu Politik


Anwar Heksono, S.IP, MA
NIDN : 0907117602

PROGRAM STUDI
ILMU ADMINISTRASI NEGARA
Ketua Program Studi
Ilmu Administrasi Negara


Nining Hashinda, Zainal, S.Sos., M.Si
NIDN : 0915098603

HALAMAN PENERIMAAN

Pada Hari Selasa Tanggal Dua Puluh Empat Agustus Tahun Dua Ribu Dua Puluh Satu, Dengan Judul Skripsi **EFEKTIVITAS TRANSPORTASI UMUM (BRT MAMMINASATA) di KOTA MAKASSAR.**

Nama : Arya Muhammad Habibilah

No. Stambuk : 4517021011

Program Studi : Ilmu Administrasi Negara

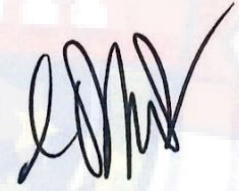
Telah diterima oleh panitia ujian Skripsi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Bosowa Makassar untuk memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar sarjana (S1) pada program studi Ilmu Administrasi Negara.

Panitia Ujian

Ketua

Sekretaris


Arief Wicaksono, SIP, MA
NIDN. 0927117602


NiningHaslindaZainal, S.Sos., M.Si
NIDN. 0915098603

Tim Penguji Skripsi

1. Dr. Drs. Syamsuddin Maldun, M.Pd.  (.....)
2. Dr. Dra. Nurkaidah, M.M.  (.....)
3. Dr. Uddin B. Sore, SH., S.IP., M.Si.  (.....)
4. Nining Haslinda Zainal, S.Sos., M.Si.  (.....)

KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh Puji syukur kita panjatkan kehadiran Allah Subhanahu Wata'ala, karena rahmat dan hidayah-Nyalah, Peneliti akhirnya dapat menyelesaikan penelitian yang berjudul "Efektivitas Transportasi Umum (BRT Mamminasata)". Shalawat dan Taslim kita ucapkan kepada Baginda Rasulullah Muhammad Shallallahu'alaihi Wasallam, sebagaimana beliau yang telah menjadi syuri tauladan didalam kehidupan kita sehari-hari.

Pada penelitian ini peneliti menyadari bahwa semakin kita banyak belajar maka semakin kita merasa kurang terhadap ilmu pengetahuan, oleh karenanya peneliti mendapatkan banyak hambatan dalam melakukan penelitian. Namun berkat dukungan dan doa dari kedua orang tua penelitalah, sehingga peneliti dapat menyelesaikan penelitian ini. Ungkapan terima kasih yang tidak terhingga peneliti persembahkan untuk kedua orang tua tercinta Ayahanda Abdul Kadir Hasan dan Ibunda Ridha Octaviasari S.E. atas doa dan kasih sayang yang tak terbatas serta segala bentuk motivasi yang telah diberikan kepadan peneliti dalam menempuh pendidikan sampai pada tingkat perguruan tinggi.

Tantangan maupun kendala sangat banyak ditemukan dalam penelitian ini. Namun berkat bantuan bimbingan yang sangat baik oleh dosen pembimbing, maka penelitian ini dapat terselesaikan. Dengan penuh rasa hormat dan kerendahan hati, peneliti wajib mengucapkan terima kasih yang tidak terhingga kepada bapak Dr. Syamsuddin Maldun, M.Pd. selaku pembimbing 1 (satu) dan Dr. Nurkaidah, M.M selaku pembimbing 2 (dua) yang telah memberikan banyak

ilmu, petunjuk, arahan, maupun motivasi yang sangat membekas dihati sejak proses perkuliahan sampai tahap penelitian ini. Ucapan terimakasih juga peneliti persembahkan untuk Lisdaningsyh Rusdi yang selalu setia menemani dan mendampingi peneliti. Terimakasih pula peneliti ucapkan kepada kawan yang selalu membantu memberikan arahan untuk penelitian ini, terimakasih untuk Muhammad Muliadi, Angga Muchlis, Fadhil Muzhaffar, Chandra Handika, Yusril Imam Waahyudi, Ahmad Saleh dan Muhammad Sadli. Tanpa mereka semua penelitian ini akan terasa sangat sulit bagi peneliti.

Peneliti menyadari bahwa hasil penelitian ini masih jauh dari kesempurnaan, oleh karena itu peneliti sangat mengharapkan saran dan kritik yang bersifat membangun demi kesempurnaan dan perbaikannya sehingga akhirnya penelitian ini dapat meberikan manfaat bagi bidang pendidikan khususnya Ilmu Administrasi Negara. Demikianlah yang dapat peneliti sampaikan Wassalamualaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Makassar, 4 April 2021



Peneliti

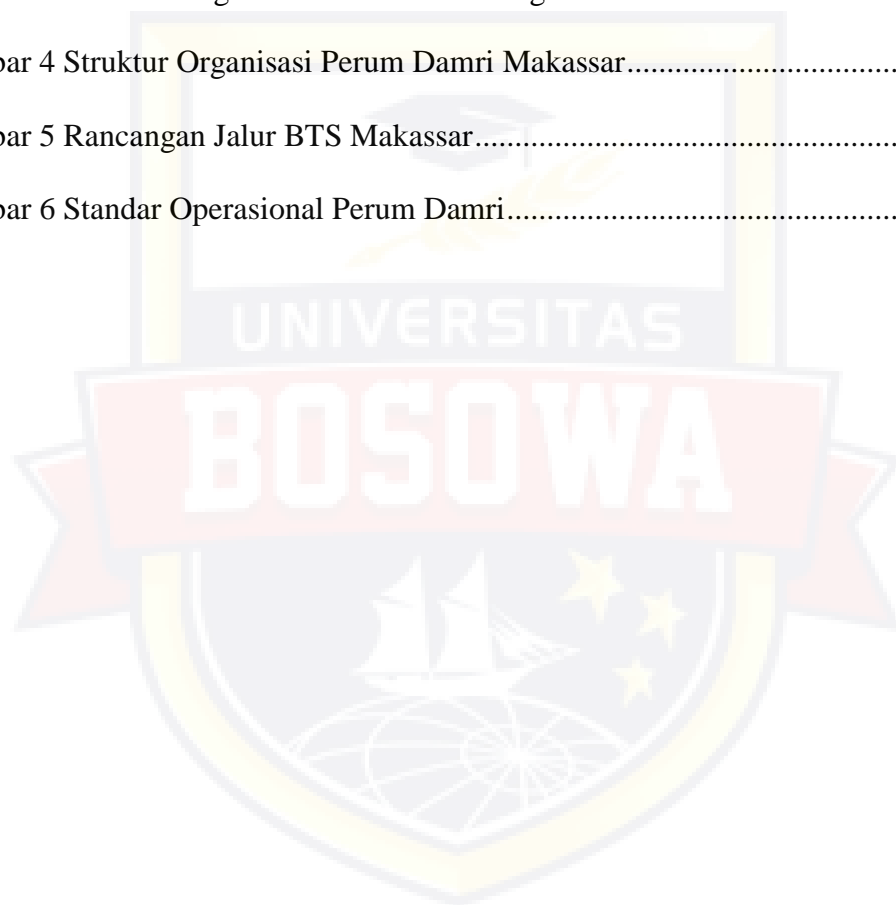
DAFTAR ISI

SURAT PERNYATAAN BEBAS PLAGIAT	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PENERIMAAN	iv
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI.....	vii
DAFTAR GAMBAR.....	ix
DAFTAR LAMPIRAN	x
DAFTAR TABEL.....	xi
DAFTAR SINGKATAN.....	xii
ABSTRAK	xiii
BAB I.....	1
PENDAHULUAN.....	1
A. Latar belakang	1
B. Rumusan Masalah	7
C. Tujuan Penelitian	7
D. Manfaat Penelitian	7
BAB II	9
TINJAUAN PUSTAKA	9
A. Konsep Efektivitas	9
B. Manajemen Transportasi	16
C. Karakteristik Kelembagaan	21

D. Sikap Pelaksana/Apartur	25
E. Penelitian Terdahulu	28
F. Kerangka Konsep	31
BAB III.....	35
METODE PENELITIAN	35
A. Jenis Penelitian dan Pendekatan Penelitian	35
B. Lokasi dan Waktu Penelitian.....	35
C. Sumber Data Penelitian	36
D. Informan Penelitian	36
E. Deskripsi Fokus dan Indikator Penelitian	37
F. Desain Penelitian.....	40
G. Teknik Pengumpulan Data	41
H. Teknik Pengabsahan Data	43
I. Teknik Analisis Data	45
BAB IV	47
PEMBAHASAN	47
A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian.....	47
B. Pembahasan.....	63
C. Hasil Penelitian.	70
D. Pembahasan Hasil Penelitian.....	93
BAB V.....	107
PENUTUP.....	107
A. Kesimpulan	107
B. Saran	109
DAFTAS PUSTAKA.....	111
LAMPIRAN-LAMPIRAN	112

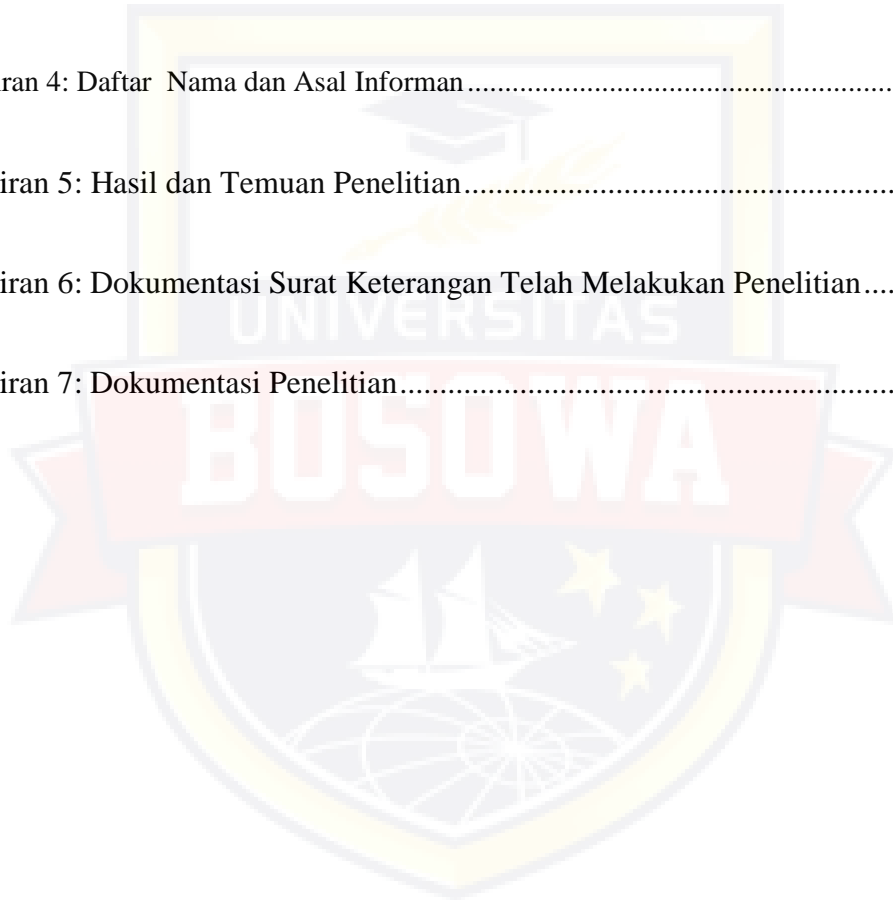
DAFTAR GAMBAR

Gambar 1 Sistem Transportasi	20
Gambar 2 Kerangka Konsep Penelitian	36
Gambar 3 Susunan Organisasi Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan ...	52
Gambar 4 Struktur Organisasi Perum Damri Makassar.....	64
Gambar 5 Rancangan Jalur BTS Makassar.....	79
Gambar 6 Standar Operasional Perum Damri.....	84



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1: Matriks Pengembangan Instrumen Penelitian.....	110
Lampiran 2: Pedoman Wawancara (<i>Interview Guide</i>).....	112
Lampiran 3: Panduan observasi.	113
Lampiran 4: Daftar Nama dan Asal Informan.....	114
Lampiran 5: Hasil dan Temuan Penelitian.....	115
Lampiran 6: Dokumentasi Surat Keterangan Telah Melakukan Penelitian.....	117
Lampiran 7: Dokumentasi Penelitian.....	118



DAFTAR TABEL

Tabel 1 Standar Operasional Perum Damri	28
Tabel 2 Rute koridor BRT Mamminasata	67
Tabel 3 Media Penyalur Sosialisasi BRT Mamminasata.....	73
Tabel 4 Time Tabel Koridor 2 BRT Mamminasata.....	81



DAFTAR SINGKATAN

AC	= (Air Condotining)
AKDP	= (Antar Kota Dalam Provinsi)
BRT	= (Bus Rapid Transit)
BTS	= (Bus Transitr)
DKI	= (Daerah Keistimewahan Ibu Kota)
GCG	= (Good Corporate Governmance)
KBBI	= (Kamus Besar Bahasa Indoneisa)
KA	= (Kepala)
NO	= (Nomor)
ORGANDA	= (Organisasi Angkutan Darat)
PN	= (Perusahaan Negara)
PERUM	= (Perusahaan Umum)
PP	= (Peraturan Pemerintah)
SK	= (Surat Keputusan)
SOP	= (Standar Operasional Prosedur)
UU	= (Undang-undang)
UPT	= (Unit Pelaksana Teknis)
TUPOKSI	= (Tugas Pokok dan Fungsi)

ABSTRAK

Arya Muhammad Habibilah 4517021011 bimbingan Dr. Syamsuddin Maldun, M.Pd dan Dr. Nurkaidah, M.M. melaksanakan penelitian dengan judul Efektivitas Transportasi Umum BRT Mamminasata di Kota Makassar. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui Efektivitas Kebijakan Transportasi Umum BRT Mamminasata di Kota Makassar serta untuk mengetahui faktor yang menghambat Efektivitas Transportasi Umum BRT Mamminasata di Kota Makassar.

Penelitian ini bersifat deskriptif kualitatif dengan mengambil data di 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 Transportasi Umum BRT Mamminasata di Kota Makassar di pandang 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 yang khusus untuk memberikan pelayanan sepenuhnya pada BRT Mamminasata, adapun lembaga UPT Transportasi Mamminasata yang hanya sebatas mengawasi berjalan BRT Mamminasata. Sosialisasi yang dilakukan Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan yaitu pemberian informasi pada saat launchingnya di tahun 2014 bersama Tribun Timur dan Berita Satu. Indikator teori yang kedua, peneliti menemukan bahwa UPT Transportasi Mamminasata telah melakukan evaluasi mengenai pengadaan kelembagaan yang khusus untuk menangani BRT Mamminasata. Adapun hasil penelitian lainnya yaitu adanya BTS Makassar sebagai salah satu wujud dari hasil evaluasi BRT Mamminasata. Teori kedua fokus penelitian ini. Hasil penelitian ini menemukan bahwa sikap yang dimiliki aktor pelaksana dipandang dari komponen kognitif, yaitu Standar Operasional Prosedur dari Dinas Perhubungan berisi Time Tabel yang mengatur jadwal jalan dan singgahnya bus pada tiap halte, adapun Standar Operasional Prosedur yang dimiliki Perum Damri Makassar, digunakan oleh aktor pelaksana untuk memberikan pelayanan kepada masyarakat penumpang BRT Mamminasata, berdasarkan hasil observasi, wawancara dan dokumentasi semua SOP telah terlaksana dengan baik. Adapun hasil penelitian pada indikator kedua yaitu komponen sikap konatif, Peneliti menemukan bahwa, masyarakat memberikan respon terhadap BRT Mamminasata melalui apa yang mereka lihat di jalan dan bukan bersumber dari sosialisasi yang dilakukan Dinas Perhubungan melalui media massa, tingkat kepuasan yang dimiliki masyarakat pengguna BRT Mamminasata terbilang memuaskan, hal ini berdasarkan hasil dokumentasi terhadap survey yang dimiliki Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan, hasil observasi dan wawancara juga ditemukan bahwa masyarakat puas dengan pelayanan dan fasilitas yang mereka dapatkan di dalam bus. Adapun kendala, yaitu jauhnya jarak halte dari pemukiman masyarakat.

Kata Kunci: Efektivitas, BRT, Mamminasata, di, Kota, Makassar.

ABSTRACT

Arya Muhammad Habibilah 4517021011 under the guidance of Dr. Syamsuddin Maldun, M.Pd and Dr. Nurkaidah, M.M. carried out a research entitled The Effectiveness of Mamminasata BRT Public Transportation in Makassar City. This study aims to determine the Effectiveness of the Mamminasata BRT Public Transportation Policy in Makassar City and to determine the factors that hinder the effectiveness of Mamminasata BRT Public Transportation in Makassar City.

This research is descriptive qualitative by taking data at 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 SOPs have 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 Perhungan 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, in, City, Makassar.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar belakang

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)

Maka tak heran, 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 (Badan Pusat Statistik, 2018).

Kemacetan ini yang didasari atas peningkatan volume kendaraan dan ketidakseimbangan antara luas jalan dengan pengguna jalan. Indonesia menjadi salah

satu negara yang memiliki kemacetan dengan urutan ketujuh dalam survey Tom Tom Traffic Index. Tingkat kemacetan dari survey Tom Tom Traffic Index yang dilansir oleh Popbela.com mengatakan bahwa kemacetan terparah berada di Ibu Kota Jakarta (Asih 2019)

Kemacetan tidak hanya berada pada DKI Jakarta tapi juga di wilayah Sulawesi yang salah satunya ialah Kota Makassar. Kota Makassar sendiri menjadi sentral industri di Pulau Sulawesi maka tidak heran alur perdagangan harus berjalan dengan baik, hal itu jugalah yang menjadikan kota Makassar memiliki tingkat kemacetan yang cukup parah. Tidak lain dan tidak mungkin bahwa di Kota Makassar, masyarakatnya lebih memilih menggunakan transportasi pribadi. Tercatat sebanyak 13-14 persen pertahun untuk pengguna roda dua sedangkan untuk pengguna roda empat meningkat dari 8 persen - 10 persen pertahun, yang mana jumlah dari kendaraan beroda dua maupun kendaraan beroda empat tercatat mencapai 2,4 juta dimana 1,1 juta ialah kendaraan beroda dua dan 1,3 juta adalah kendaraan roda empat, hal ini melebihi daripada jumlah masyarakat kota Makassar sendiri yang berjumlah 1,7 juta penduduk (Rahman 2016)

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 penggunanya, 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)

Pilihan BRT Mamminasata menjadi salah satu pilihan pemerintah kota Makassar dalam menyediakan moda transportasi massal. Pelayanan angkutan ini juga sesuai dengan kriteria dalam peraturan Menteri Perhubungan No. 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan angkutan orang dalam berkendaraan bermotor umum dalam trayek. BRT Mamminasata ini memiliki rute tetap, jadwal yang teratur serta tempat persinggahan untuk meningkatkan serta menurunkan para penumpang yang mana hal ini adalah halte, yang tertuang dalam pasal 38 dan pasal 46 pada Peraturan Menteri No. 15 Tahun 2019 ini. Pelayanan angkutan BRT Mamminasata ini juga bersifat cepat dengan pembatasan jumlah persinggahan yang berada di beberapa titik. BRT Mamminasata juga memiliki jalur khusus yang berasal dari penambahan lajur pada ruang milik jalan.

Sebelum mengetahui efektivitas suatu program pemerintah, terlebih dahulu perlu diketahui apa itu efektivitas. (Strees 2020) mengatakan efektivitas merupakan usaha dari jangkauan suatu program dengan menggunakan suatu sistem dengan memanfaatkan sumberdaya serta sarana yang dimiliki agar bisa mencapai tujuan serta sasaran tanpa harus mematikan cara serta sumberdaya tersebut dan tidak memberi tekanan secara tak wajar kepada pelaksana. Sementara pendapat dari (Gie

1989), mengatakan bahwa efektivitas merupakan suatu keadaan dan kemampuan dari kinerja yang dilakukan oleh manusia agar memberi nilai kegunaan yang diinginkan. Menurut pendapat dari (Gibson 1997) menyatakan efektivitas merupakan suatu konteks dari perbuatan atau perilaku organisasi yang menjadi hubungan antar penghasilan, kualitas, efisiensi, fleksibel, kepuasan, sifat dari keunggulan serta pengembangan. Ketika melihat Efektivitas dari BRT Mamminasata di kota Makassar, perlu di pahami betul konsep efektivitasnya maka dari itu peneliti menambahkan realita yang terjadi pada program tersebut mengenai pengimplementasiannya di kota Makassar.

BRT Mamminasata mulai beroperasi pada tanggal 1 Juli 2015 dengan dijalankan oleh Perum Damri Makassar yang beroperasi agar bisa mereduksi penggunaan kendaraan pribadi. Selain itu BRT ini dibentuk untuk mempermudah masyarakat kota Makassar maupun wisatawan dalam berjalan di kota Makassar. Bus yang memiliki kecepatan 6.000 CC ini dapat menyimpan sebanyak 82 penumpang yang dimana 30 kursi untuk penumpang dan sebanyak 52 penumpang yang berdiri. BRT ini juga beroperasi pada tiga koridor sebagai tempat atau titik acuan. Ketiga koridor tersebut adalah koridor 2 yang melayani transportasi rute dari Mall, koridor 3 melayani dari halte Pallangga Gowa menuju Daya dan koridor 4 beroperasi dari rute halte Daya menuju Bandara Hasanuddin. Tarifnya juga beragam dari Rp. 5000 – Rp. 8.000,- untuk sekali jalan.

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”.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana karakteristik kelembagaan pada (BRT Mamminasata) di Kota Makassar?
2. Bagaimana sikap dari pelaksana (BRT Mamminasata) di Kota Makassar?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan dengan rumusan masalah diatas maka tujuan yang ingin dicapai yakni:

1. Untuk bisa mengetahui bagaimana karakteristik kelembagaan pada (BRT Mamminasata) di Kota Makassar.
2. Untuk mengetahui bagaimana sikap dari para pelaksana (BRT Mamminasar) di Kota Makassar.

D. Manfaat Penelitian

1. Praktis

Peneliti berharap penelitian ini dapat digunakan oleh masyarakat untuk mempelajari dan menjawab pertanyaan yang selama ini muncul di tengah masyarakat tentang bagaimana kinerja transportasi publik (BRT Mamminasata) sebagai salah satu wujud inovasi pemerintah Kota Makassar dalam menyediakan fasilitas publik.

2. Akademis

Peneliti berharap penelitian ini dapat digunakan sebagai salah satu bahan dalam pembahasan evaluasi mengenai efektivitas transportasi publik (BRT Mamminasata) dikota Makassar.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Konsep Efektivitas

1. Pengertian Efektivitas

Berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) bahwa efektivitas berawal dari kata efektif yang artinya mempunyai pengaruh, memiliki akibat, memiliki efek dan bisa juga dimaknakan sebagai suatu aktivitas yang menghasilkan sesuatu yang memuaskan atau disesuaikan dengan target yang sudah ditentukan sebelumnya. Jika dilihat dari kamus besar bahasa Indonesia, efektivitas sendiri berawal dari bahasa Inggris *effective* yang artinya berhasil ataupun suatu yang dikerjakan yang mendapat hasil yang terbaik. Berdasarkan dari kamus ilmiah populer efektivitas merupakan sesuatu ketepatan penguasaan atau hasil nilai guna atau untuk mendukung suatu tujuan.

(Strees 2020) mengatakan bahwa efektivitas ialah keterjangkauan suatu usaha dari program yang bersistem dengan sumberdaya sarana agar bisa terpenuhi tujuan serta sasaran tanpa mematikan proses serta sumberdaya tersebut dan tanpa memberikan penekanan yang tak sewajarnya kepada pelaksana. (Harbani 2007) menambahkan efektivitas yang artinya memiliki tujuan serta sesuatu yang sudah terencana sebelum dan bisa mencapai karena mempunyai tata cara kegiatan.

Dalam berbagai konsep efektivitas serta efisiensi memiliki arti yang berbeda. Karena efisiensi lebih pada berfokus pada hasil yang memuaskan dengan proses atau

pengerjaan yang minim, sedangkan efektivitas lebih berfokus pada target yang telah ditentukan dan tidak berfokus pada proses atau pengerjaannya.

Efektivitas sendiri memiliki arti sebagai suatu kejadian terhadap suatu akibat dari suatu tindakan yang diharapkan. Efektivitas sendiri memiliki arti yaitu hasil, atau ketepatan, efektif, (Poerwandaminta 1980) Maka dari itu bisa dikatakan bahwa efektivitas merupakan suatu kondisi yang mempunyai arti tentang kejadian terhadap sesuatu akibat ataupun akibat dari suatu tindakan yang diharapkan. Jika seorang membuat suatu pekerjaan dan pekerjaan itu memperoleh hasil yang telah ditentukan berarti orang itu dapat disebut efektif (Gie 1989). Tertuang dalam KBBI bahwa efektivitas memiliki arti mampu mendatangkan sesuatu menjadi efektif. Menurut Handoko mengatakan bahwa efektivitas ialah suatu kemampuan dalam memilih tujuan atau peralatan yang pas untuk mencapai tujuan telah ditetapkan. Menurut (Sondang P Siagian 1986) menyatakan bahwa efektivitas merupakan sesuatu organisasi yang bisa diukur dari berbagai sisi didalamnya:

1. Suatu penjelasan dari maksud yang ingin di gapai yang mana dimaksudkan agar pegawai melaksanakan pekerjaannya bisa memenuhi tujuan yang telah ditargetkan serta tujuan dalam organisasi bisa terpenuhi.
2. Suatu penjelasan dalam strategi untuk mencapai tujuan, dapat diketahui strategi merupakan "road map" terikuti dalam membuat suatu tindakan usaha untuk menghasilkan tujuan yang sudah ditentukan agar yang pelaksana tak tersesat untuk mencapai suatu tujuan dalam berorganisasi.

3. Dalam cara Proses analisis dan perumusan kebijakan yang solid terkait dengan tujuan yang ingin dicapai dan strategi yang ditetapkan berarti kebijakan tersebut harus mampu menjembatani tujuan dengan upaya pelaksanaan kegiatan operasional.
4. Suatu planning yang baik pada dasarnya mengartikan bahwa untuk memutuskan mengenai segala sesuatu yang akan dilakukan dalam organisasi dimasa mendatang.
5. menyusun program yang terarah serta tepat dikarenakan seadnainya tidak, yang melaksanakan akan mengalami kendala dan kekurangan pedoman dalam melakukan pekerjaan.
6. Menyediakan berbagai sarana serta prasarana kerja yang menjadi salah satu indikator penting dalam efektivitas organisasi ialah memiliki kemampuan dalam melakukan pekerjaan dengan produktif bersama dengan ketersediaan sarana serta prasarana yang bisa jadi telah disiapkan dari organisasi.
7. Melaksanakan secara efektif serta efisien, walaupun program dilakukan sebegus mungkin namun tak dilakukan dengan efektif serta efisien maka bisa jadi dalam organisasi taka mampu mencapai tujuan yang diinginkan
8. Cara dalam pengawasan serta pengendalian pendidikan yang mana harus diingat bahwa fitrah makluk hidup tak sempurna, jadi efektivitas membutuhkan sistem dalam pengontrolan serta pengendalian.

Setelah melihat dan mempelajari definisi diatas, maka bisa ditarik kesimpulan bawah efectivitas dimaknakan sebagai terbentuknya suatu sasaran, tujuan ataupun hasil dari aktivitas yang dibuat sebelumnya.

2. Model Proses Efektivitas

Model ini menekankan pada proses-proses utama yang berkaitan dengan efektivitas, model ini menekankan pada proses dan tak melihat efektivitas sebagai suatu keadaan akhir. Model ini sangat menyadari perubahan yang terjadi di lingkungan. Model ini menyiratkan bahwa peran penting manajemen adalah memahami hubungan antara organisasi dan bagaimana hubungan ini dapat mempengaruhi keberhasilan organisasi. Tiga poin utama dalam model ini adalah sebagai berikut:

1. Optimisasi Tujuan

Menggunakan pendekatan optimasi sasaran untuk efectivitas organissi dilakukan secara ecsplisit bawah oraganisasi yang beda memiliki sasaran yang lain. Oleh karena itu, dalam menilai keberhasilan ataupun gagalnya relativ suatu organissi tentu, penilaian mampu menimbang hasil terhadap sasaran dari organisas tujuan serta tanpa penilaian peneliti. Maka Optimisasi ialah sebagai suatu sarana untuk menimbang segala tujuan yang saling bertolak belakang, agar dalam setiap sasaran mengambil kesempatan serta sumberdaya yang berdasarkan teerhdap level kepentingan berbagai organisasi. Efectivitas harus dapat dinilai terhadap sasaran yang mampu dilakukan serta tidak berdarkan konsep dari tujuan yang besar.

2. Perspektif Sistem

Perspektif cara ini berfokus pada hubungan antara komponen internal dan eksternal organisasi, dan bagian-bagian ini dengan kolektif berpengaruh terhadap hasil ataupun gagalnya suatu organisasi

3. Tekanan pada Perilaku

Perilaku setiap anggota atau pekerja dalam organisasi akan membuat proses pencapaian tujuan berjalan dengan lancar. Pekerja harus memiliki perilaku yang baik. Untuk mendapatkan ini, pekerja perlu memberikan penghargaan kepada organisasi atas kerja kerasnya.

3. Indikator Efektivitas

Dalam mengukur efektivitas berjangka pendek, berjangka sedang, dan berjangka lama, maka perlu fokus dalam standar untuk mengukur efektivitas organisasi (Gibson 1997) yaitu:

1. Produksi

Berproduksi merupakan standar efektivitas, yang mengarah kepada pengukuran hasil dari kerja suatu organisasi. Ukuran produksi meliputi keuntungan, penjualan, bangsa pasar, dokumen yang dikelola, kemitraan layanan. Ukuran ini terkait kelangsungan terhadap konsumsi para pelanggan serta kemitraan berorganisasi.

2. Efisiensi

Efisiensi adalah standar efektivitas, yang mengarah pada pengukuran kegunaan dari sumberdaya, yaitu rasio antara output dan input.

Pengukuran efisiensi adalah keuntungan, modalnya, biaya persatuan, adanya keborosan, waktu yang luang, biaya perkapita serta pembiayaan ataupun waktu yang di pakai.

3. Tingkat kepuasan

Kepuasan sendiri ialah suatu kriteria dari efektifitas yang mengarah kepada keberhasilan berorganisasi untuk memenuhi yang dibutuhkan anggota serta karyawan. Pengukuran dari kepuasan dilihat dari perilaku atau sikap dari karyawan, keaktifan, keterlambatan adanya keluhan dan tunjangan.

4. Keberadaptasian

Adaptabilitas mengacu pada keefektivitasan respons dari organisasi terhadap perubahan dari bentuk eksternal serta internal. terhadap perubahan eksternal dan internal. Adaptasi terhadap lingkungan diwujudkan dalam keberubahan dari bentuk eksternal yaitu tingkat persaingan, kemauan dari pelanggan, mutu atau kualitas suatu produk serta perubahan internal yaitu efisiensi rendah juga ketidakpuasan.

5. Kelangsungan Kehidupan

Keberlangsungan hidup adalah syarat dari efektifitas, yang mengarah kepada pertanggungjawabannya organisasi ataupun perusahaan kedalam meningkatkan kemampuan serta potensi pengembangannya.

Menurut pendapat dari (Strees 2020), faktor-faktor yang mempengaruhi efektifitas adalah sebagai berikut:

1. Karakteristik suatu organisasi, yaitu keterkaitan yang bersifat relative tetap misalnya komposisi dari sumberdaya manusia yang dibentuk dalam suatu organisasi. Kuitansi ini ialah proses yang terbilang berbeda dalam melibatkan orang dalam unik untuk melibatkan orang dalam menciptakan sebuah organisasi. Secara struktur keberadaan manusia didudukan sebagai suatu bagian dari relasi yang terbilang relative sama, yang berperan menetapkan keuntungan berinteraksi didalam perilaku secara terarah.
2. Karakteristik dari lingkungan meliputi dua fokus, yang pertama ialah lingkungan dari segi eksternal yang berada diluar batas dari organisasi, yang mempunyai pengaruh yang terbilang besar untuk organisasi, yang utamanya pada hal pengambilan suatu putusan ataupun aktivitas. selanjutnya kedua ialah lingkungan yang berada dalam lingkup organisasi.
3. Karakteristik karyawan merupakan faktor terbesar yang mempengaruhi efisiensi. Banyak perbedaan akan ditemukan dalam setiap individu. Untuk mencapai tujuan organisasi, individu perlu menyadari perbedaan tersebut. Artinya jika suatu organisasi ingin berhasil, jadi dilam berorganisasi itu bisa mampu menggabungkan sasaran pribadi dengan sasaran dari organisasi.
4. Karakteristik manajemen ialah upaya untuk mencapai efektivitas melalui penggunaan strategisitas serta mekanisme kinerja yang

terancang agar memandu setiap kegiatan. Ketika menerapkan kebijakan serta praktek, manajemen harus bisa melihat orang, bukan untuk strategis serta mekanisme kinerja. Cara ini termasuk menetapkan sasaran dari strategisitas, menemukan serta menggunakan sumberdaya, menciptakan wilayah untuk pencapaian, tata kelola informasi serta komunikasi, peimpinan serta pengampilan suatu putusan, dan beradaptasi dengan berubah didalam suatu wilayah yang berinovasi dalam organisasi.

B. Manajemen Transportasi

Ruang Lingkup Transportasi

1. Pengertian Transportasi

Secara terminology kata dari transportasi yang berawal dari bahasa Latin, yakni *transporter* yang berarti mengangkat ataupun membawa. Transportasi ialah mengangkut suatu dari tempat yang satu ketempat yang lainnya. Menurut pendapat dari (Salim 2013) transportasi merupakan suatu kegiatan memindahkan barang ataupun muatan dan juga penumpang dari tempat yang satu ke tempat yang lain.

Manajemen transport merupakan suatu aktivitas yang dilakukan para bagian transport ataupun unit didalam suatu organisasi industri ataupun perdagangan serta jasa lainnya agar pindahkan atau mengangkat sesuatu ataupun penumpang dari tempat yang satu ketempat yang lain dengan efektif serta efisien.

Transportasi adalah kegiatan yang menggunakan alat agar melakukan mengangkut barang atau muatan serta penumpang dari tempat yang satu ketempat lainnya dalam melaksanakan pindahan barang atau muatan serta penumpang kesuatu tempat.

Adapun unsur-unsur yang terpenting didalam suatu transportasi:

- a. Memindahkan/penggerakan (*movement*)
- b. Merubah posisi secara fisik yang dari barang atau komoditi serta para penumpang kelain tempat.

2. Bagian dari fungsi transportasi

Pembelajaran transportasi kita bisa menggolongkan jadi dua aspek yakni:

a. Angkutan Penumpang

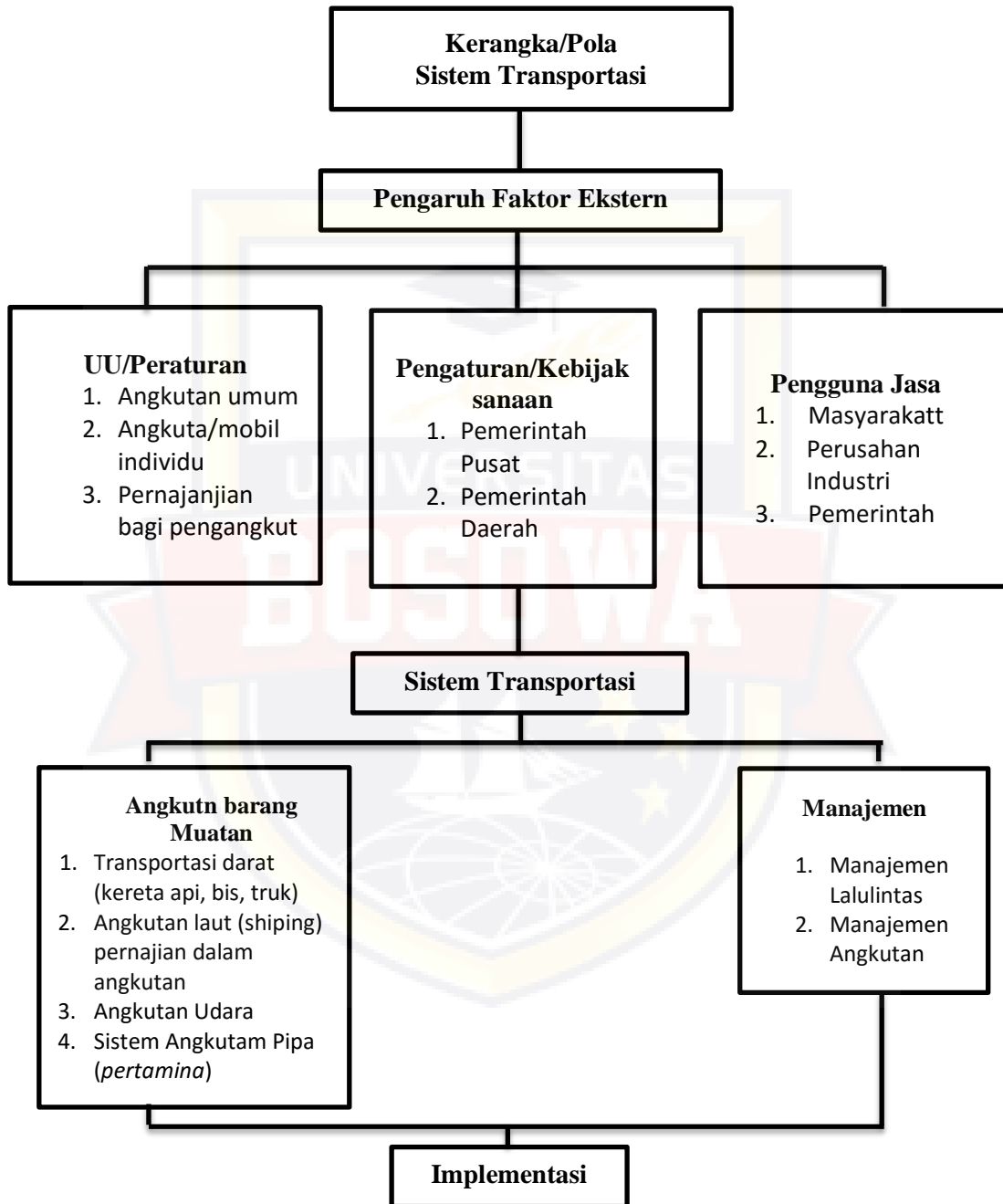
Pada penumpang yang diangkut menggunakan alat yang disebut mobil ataupun kendaraan individu serta alat angkutan lain.

- b. Lebih dari itu kendaraan individu yang digunakan bagi para penumpang, kendaraan juga dapat dipergunakan bagi angkutan umum misalnya seperti bus, pesawat terbang, kereta api, kapal pelni, kapal penyeberangan serta pelayaranan disamudra lua negeri.

3. Kerangka Sistem Transportasi

Pengetahuan mengenai transportasi adalah pengetahuan yang berkaitan dengan berbagai ilmu lainnya, seperti management, pemasaran, pembangunan, ekonomi, UU,

dan pemerintah kebijakan. Untuk mempelajari manajemen transportasi dari global kita bisa melihat cara bertransportasi yang diartikan pada gambar berikut:



Gambar 1 Sistem Transportasi

4. Sistem Transportasi

Sistem transportasi ini terbagi atas pengangkut muatan atau barang serta manajemen yang memproses pengangkutan tersebut.

a. Angkutan Muatan

Agar bisa mengangkat barang-barang menggunakan alat dari angkut tertentu cara atau sistematis yang digunakan disebut moda (*mode of transportation*).

Untuk memanfaatkan alat transportasi terdapat tiga moda yang bisa digunakan yakni :

- (1) Dilakukan pengangkutan melalui jalur laut (sea transportation)
- (2) Dilakukan pengangkutan melalui jalur darat
- (3) Dilakukan pengangkutan melalui udara

b. Manajemen

berikut adalah manajemen transportasi:

(1) Manajemen Pemasaran dan Penjualan jasa angkutan.

Pemasaran Manajemen adalah kebijaksanaan tentang mengoperasikan serta mengusahakan dibagian transportasi.

Selain dari itu dari segi penjualan mengusahakan agar dapat melihat pelanggan yang banyak mungkin, untuk urusan kepentingan bagi perusahaan.

(2) Manajemen angkutan lalu lintas.

Manajemen *traffic* dalam menyusun penyediaan barang dan jasa bertanggung jawab untuk mengelola serta mengangkat barang muatan, alat pengangkut serta biaya operasional kendaraan.

5. Faktor Ekstern yang Mempengaruhi Transportasi

a. UU/PP – Undang-Undang atau peraturan pemerintah

UU atau kebijaksanaan pemerintah menjadi salah satu faktor secara dominan yang berpengaruh terhadap pengelolaan usaha dari transportasi:

contohnya UU lalu lintas dan angkutan umum

b. Kebijakan/Perturan dari Pemerintah Pusat dan Daerah

Salah satu kebijaksanaan pemerintah dalam membangun upaya transportasi ialah suatu kebijaksanaan dari pemerintah yang dikeluarkan terkait pengadaan bus bagi masyarakat umum ada merek, jenis yang tertentu yang dipilih dari pemerintah yang dapat dilakukan oleh umum.

6. Pengelompokan Transportasi Darat

a. Pengangkutan umum jalan raya

1. *Vehiclee* (alat angkutan)

- a) Bus
- b) Trek
- c) Kendaraan Gandengan serta trailer

2. *Wayss* atau jalan

- a) Rambu jalanan
- b) *Trafic lightss*
- c) Jembatan timbangan
- d) Alat penguji
- e) Berkendaraan pengujii

- f) Jejaringan jalanan
- 3. Halte: halte bus, halte trek
- b. Pengangkutan kereta api
 - 1. *Vachiles* atau alat pengangkut
 - a) Lokomotiv
 - b) Gerboang barang
 - c) Kereta para penumpang
 - d) Kapal laut ferry
 - e) Gerbang peti kemas
 - 2. *Wayss* atau jalan
 - a) Jalanan atau ral, juga *ballast*
 - b) Pembantalan atau truk
 - c) Jembatn
 - d) Sinyal, Nafigasi, Telekomunikasi
 - e) Logistik untuk *ways*
 - 3. Terminal
 - 1. Setasiun, termasuk perlengkapannya
 - 2. Gudag, termask tanah lapangan bagi *Openn Storagee*
 - 3. DepotatauBalai Kerja dan Gudang untuk ferry

C. Karakteristik Kelembagaan

1. Definisi Kelembagaan

Menurut (Hendropuspito 1989) kelembagaan adalah bentuk dari suatu organisasi yang dengan konsta terarah berdasarkan pola sikap atau perilaku, berbagai perann serta hubungan sebagai salah satu cara yang mengikat guna mencapai apa yang dibutuhkan sebagai dasar kebutuhan sosial. Pendefenisian dari kelembagan itu mirip dengan yang diutarakan oleh Macmilan yang mana yang (Saharuddin 2001), yang menyatakan kelembagan sebagai suatu perangkat yang berhubungan dengan norma, keyakina serta nilai yang nyata, yang berpusat di kebutuhan sosial serta berbagai rangkaian aktivitas yang terpenting daan ulang (Wibowo 2011). Oleh karena hal tersbut dengan lahirnya kelembagaan dimasyarakat sebagai bentuk aturan (*rule*) yang ada dan mengikat agar dapat memperoleh serta memenuhi kebutuhan masyarakat dalam kehidupan sosialnya.

Sedangkan menurut (Koentjaraningrat 1997) yaitu, Istilah sistem mengacu pada sesuatu yang didirikan dalam masyarakat. Koentjaraningrat juga menjelaskan bahwa sistem adalah perilaku (cara) yang mapan dalam hidup sekelompok orang, sehingga sistem merupakan sesuatu yang stabil, mapan, dan berpola yang melayani tujuan-tujuan tertentu dalam masyarakat.

Dari definisi tersebut bisa ditarik kesimpulan bawah kelembagaan ada dalam kemasyarakatan dikarenakan ada kondisi sosial yang penuh dengan berbagai aturan dan perilaku. Dalam mengaturkan sikap serta perilaku masyarakat, sistem sebagai wadah atau wadah untuk membentuk suatu model yang mempunyai daya tetap dan kegiatan untuk memenuhi permintaan, harus mengikuti model yang ada dalam sistem tersebut.

2. Pengembangan Kelembagaan Lokal

Dalam perspektif terhadap pengembangan lembaga lokal, dasar dari idenya ialah terciptanya atau merevitalisasi sistem yang bisa mendorong serta mempercepat pengimplementasian inovasi (Wibowo 2011) Makna tersebut dilaksanakan karena lembaga berperan dalam percepatan proses pembangunan, khususnya didalam menekan dalam pembailan produktivitas serta kesejahteraan banyak orang.

Strategi mengenai pengembangan kelembagaan lokal menurut pendapat dari Esman serta Uphof (1984) lebih fokuskan pada tingkat perubahan serta merekayasa organisasional dengan meliputi (1) pendekatan proses belajar (*learning process approach*); (2) pendekatan peningkatan kinerja (*performance improvement approach*) dan (3) Pendekatan Peningkatan.

1. Pendekatan proses belajar (*learning process approach*)

Pendekatan ini lebih menitikberatkan pada partisipasi masyarakat dalam proses pembangunan. Proyek pembangunan yang dilaksanakan oleh lembaga donor lebih banyak memberi perintah kepada masyarakat dengan membuat kerangka rencana intervensi pembangunan (*blueprints*), tanpa mempertimbangkan kebutuhan dan pengetahuan untuk memecahkan masalah di masyarakat, sehingga pelaksanaan rencana tersebut tidak akan merangsang pembangunan yang berkelanjutan (Wibowo 2011).

2. Pendekatan peningkatan kinerja (*performance improvement approach*)

Melalui proses metode pembelajaran, masyarakat diberi kekuatan untuk mengontrol kehidupannya sendiri melalui pengembangan kelembagaan. Metode pengembangan kelembagaan ini berfokus pada pelaksanaan perubahan pengembangan organisasi dan peningkatan kinerja dengan menjalankan fungsi standar tertentu (Wibowo 2011) Fungsi tersebut yaitu:

- 1) Manajemen umum, termasuk tujuan yang jelas dan terarah, mencapai kesepakatan tentang strategi dan cara untuk mencapai tujuan, menyetujui dan menjelaskan peran dan tanggung jawab, menerapkan insentif dan sanksi atas perilaku dan tindakan, mekanisme umpan balik, panduan dan adaptasi. Inti dari fungsi manajemen adalah mengambil tindakan yang bertujuan untuk memperkuat kemampuan organisasi sasaran untuk menjalankan fungsi-fungsi tersebut.
- 2) Buat dukungan anggota dan evaluasi perubahan sehingga organisasi dapat mengatur diri sendiri untuk pelaksanaan yang lebih baik dengan menjalin hubungan dengan lingkungan, yang akan mempertahankan kinerja tinggi dari waktu ke waktu.
- 3) Melalui pelatihan anggota, menggunakan model tim yang peka terhadap struktur sosial organisasi, menyesuaikan pembentukan keterampilan karyawan sesuai dengan kebutuhan dan prioritas jangka pendek organisasi untuk membantu organisasi meningkatkan kemampuannya dalam menjalankan fungsi manajemen.

Pada pendekatan manajemen kinerja menggunakan teknik perencanaan dan manajemen yang relative mudah disesuaikan dengan lembaga donor dan prosedur-prosedur organisasi disektor public.

D. Sikap Pelaksana/Apartur

1. Pengertian Sikap

Taman dalam bidang sosiologi dan psikologi, serta psikologi, memberikan wawasan tentang pokok sikap. Howard dan Kendler 1974; (WA Gerungan 2000) memukakan batasan tentang sikap, dimana sikap merupakan kecenderungan individu untuk merespon dengan cara yang khusus terhadap stimulus yang ada dalam lingkungan sosial. Sikap adalah suatu kecenderungan untuk mendekat atau menghindar, positiv atau negatif, terhadap berbagai keadaan sosial, apakah itu intuisi, pribadi, situasi, ide, konsep, dan lainnya.

Gagne (1974) mengemukakan bahwa sikap merupakan suatu keadaan internasional (internal state) yang mempengaruhi pilihan tindakan individu terhadap berbagai obyek, privasi, dan peristiwa. Terlepas dari kenyataan bahwa setiap pakar memiliki pandangan yang unik dalam menentukan batasan sikap, masing-masing pakar memiliki pandangan yang menyatakan bahwa sikap adalah suatu jenis keadaan internal atau suatu keadaan yang ada dalam tubuh manusia.

2. Komponen Sikap

Dalam berbagai referensi secara umum sikap memiliki 3 komponen yaitu: kognitif, afektif, dan kecenderungan tindakan (WA Gerungan 2000) berikut adalah penjelasan mengenai ke-tiga komponen tersebut:

1) Komponen kognitif

Komponen 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. Hal ini Peneliti kaitkan dengan bagaimana pemahaman setiap aktor yang terlibat, tentang motto atau standard operation prosedur dalam melaksanakan pelayanan terhadap kebijakan transportasi umum BRT Mamminasata di Kota Makassar.

2) Komponen konatif

Komponen konatif atau kecenderungan bertindak berkenaan dengan keinginan individu untuk melakukan perbuatan sesuai dengan keyakinan dan keinginannya. Sikap seseorang terhadap suatu objek atau subjek bisa positif atau negatif. Sikap yang jelas terlihat pada respon seseorang untuk menerima atau menolak, setuju atau tidak setuju terhadap suatu objek atau subjek.

Kedua komponen kognisi dan niat tersebut merupakan satu kesatuan sistem, sehingga tidak dapat dipisahkan satu sama lain karena secara bersama-sama membentuk suatu sikap pribadi.

3. Pengertian Pelaksana/Aparatur

Selain alat berbasis teknologi seperti uang, komputer, dan internet, peralatan merupakan salah satu faktor terpenting dalam instansi pemerintah. Oleh karena itu, diperlukan pengelolaan sumber daya instrumen yang baik untuk meningkatkan efektivitas dan efisiensi instansi pemerintah untuk mencapai profesionalisme dalam kerja praktisi.

Makna ini tersesuaikan dengan pernyataan dari Soeworno Handyaningrat: Perlengkapan menjadi suatu aspek dalam administrative yang dibutuhkan dalam prose terselenggarakan pemerintahan ataupun nasional serta alat agar mendapat suatu sasaran pencapaian nasional. Yang utama dalam aspek organisasi ialah organisasi ataupun kepegawaian (Hadtadiningrat 1982). pernyataan tersebut menyatakan bahwa dalam suatu instansi yakni administrasi. Selain itu, Savano lanjut memaparkan bahwa pejabat pemerintahan ialah mereka yang mendung suatu jabatan dalam instansi pemerintahan.

Dalam pasal (1) Undang-undang nomor 25 tahun 2009 mengenai pelayanan public menyusun bahwa pelayanan public ialah aktivitas ataupun kegiatan yang dilaksanakan dalam rangka menyelenggarakan pelayanan public agar memenuhi kebutuhan pelayanan setiap masyarakat berdasarkan dengan peraturan undang-undang. Terdapat ketegasan dalam pasal itu yang pada ayat (7), bahwa dalam setandar pelayanan ialah tolok ukur yang dipegunakn sebagai suatu panduan menyelenggarakan pelayanan serta acuan suatu penilaian kualitas layanan sebagai

suatu yang wajib serta janji menyelenggarakan terhadap warga untuk memenuhi pelayanan yang baik, cepat, tepat, mudah, terjangkau, juga terukur.

Dalam uraian dari UU No. 24/2009 yang dikemukakan diatas menteri ketegasan bawah pemerintahan memiliki kewajiban memberi pelayanan dengan sebaik-baik terhadap rakyat yang sebagai penerima layanan, yang sesuai dengan yang dibuthkan warga.

E. Penelitian Terdahulu

Dalam melakukan penelitian “Efektivitas Transportasi Umum (BRT Mamminasata) di Kota Makassar”, peneliti akan melakukan peninjauan terhadap penelitian yang sudah ada sebelumnya yang memiliki keterkaitan dengan “Efektivitas Transpotasi Umum”. Hal ini menjadi penting bagi Peneliti sebagai bahan acuan untuk melakukan penelitian kedepan.

Adapun beberapaa hasil penelitin terdahullu yang yakini mempunyai kemiripan atau kesesuaian terhadap penelitian dari peneliti yang akan dilaksanakan:

Tabel 1 Standar Operasional Perum Damri

No.	Peneliti & Tahun	Judul	Rumusan Masalah	Hasil Penelitian
1.	Nabilah Ulfah Dewi, 2017	Efektivitas Pelayanan Transportasi Publik (Studi Kasus : BRT Mamminasata)	Bagaimana efektivitas pelayanan trnsportasi umum studi kasus BRT Mamminasata?	Untuk mengukur keefektivan layanan transport umum kepada studi kasus dari BRT Mamminasata penelitrn ini menggunakan mode perspektiv dari sitem yang terbuka yang nyatakan oleh Richard M. Streat yang terdiri atas ciri organisasi, karakter lingkungan, karakter karyawan dan praktek

				<p>manajemn . Dilihat dari empat karakter tersebut dapat disimpulkan bawah ciri organisasi pada layanan transpot public BRT maminasata mendukung tercapainya efectivitas. Ini karena kdua pihak yang terikut dalam dinas perhubungan komunikasi serta informasi Pros sulse dan perum Damri cabang dimakassar. mempunyai peran masing yang mendukung antar satu dan lain</p> <p>Aspek yang kedua yakni karakter lingkungan. daripenelitian ini masih dilah mempunyai banyak kendala yakni belum mampu merampung pembangunan fasilt penunjang layanan ini, seperti ketersediaan halte serta masih minimnya tingkat kesadarn warga akan penting menggunakn transport umum sebgai usaha mewujudkan kondisi lalu lintas secara baik.</p> <p>Yang ketiga, yakni karakter karyawan. dari penelitian ini pihak layanan mellihat telah mengupaya sepenuhnya dalam leayani secara baik untuk terwujudnya sasaran organisasi tapi masi ada ditemukan suatu problem yang bisa menjdi faktor penghambat mewujudkan tujuan organisasi yakni tidak disediakannya pecahan uang kecil. Ini menimbulkan rasa kecewa serta data menurunkan kecitraan layanan BRT Mamminats.</p> <p>Yang terakhir ialah praktik manajemen. dari penelitian terlihat berbagai inovasi sudah dilaksanakan oleh perum damri cabang dimakasara untuk mengupaya</p>
--	--	--	--	--

				tercapainya hasil pelayann.
2.	Taufiq Natsir Ishak, 2017	Studi Efektivitas Transportasi Umum di Makassar	(1) Bagaimana keefektifan transportasi umum di titik rawan kemacetan di Kota Makassar? (2) Apa upaya-upaya dari pemerintah dalam mengurangi kemacetan?	Berdasarkan dari penelitian ini dapat dilihat bahwa dalam kebijakan transpot umum terlihat berbagi pendapat baik positif dan negative. dari segi positif bisa mengurangi volum kendaraan dijalanraya. dari segi negative masih terdapat oknum yang tak bertanggung jawab yang ada dalam transport umum, dan bahayanya tindakkn criminal didalam transport umu. Cara menguraikan traffic dari pemerintahan yang dibuthkan dari warga agar mampu terhindar dari ktraffic yang ada tiap hari. cara ini pun berwujud dari perbaikan dari segi fasilitas berkendara transport umum. Jug acara ini dilaksanakan pelebaran jalan serta dibangun jalan layang
3.	Muhammad Zulqifli Rahman, 2016	Pengaruh Keberadaan BRT (Bus Rapid Transit) Terhadap Minat Masyarakat Dalam Memenuhi Kebutuhan Perjalanan di Kota Makassar	Bagaimana pengaruh keberadaan BRT terhadap minat masyarakat dalam memenuhi kebutuhan perjalanan di kota Makassar	Dari penelitian dapat dilihat bahwa pengaruh dari adanya BRT terhadap minat warga untkpemenuhan perjalan di kota Makassar, didapatkan bawah dari kelima factor yakni, kamanan, keselamatn, tariff perjalan, kualti pelayan serta rute perjalan ada tiga aspek yang mempengaruhi pada minat warga dalam memakai BRT yakni : kamanan, kenyamanan serta tariv perjalan a. Factor keamanan,, tingkatan kamanan terdiri dari keselamatn terhadap hak kepemilikan dari suatu aktivitas, kriminalitas tingkatan keamanan yakni seperti terjadi percopetan ataupun penodongann

				<p>b. Aspek kenyamanan ini merupakan suatu tingkatan yang diinginkan dari penumpang utamanya didalam warga yang sudah berkembang kendaraany. tingkatan keyamanan biasa diperlihatkan secara kapasitas dari tempat dudknya serta berbagai fasilitas didalamnya.</p> <p>c. ASpek dari tarif perjalan, pembiayaan yang dikeluarkan unutk pengguna jasa pada perjalanan, indikatorrnya harga lebih terjangkau dan standar pada Sk ketetapan taiv dari pemerintahan setempat.</p>
--	--	--	--	--

F. Kerangka Konsep

Kerangka konseptual adalah penjelasan sementara dari gejala yang menjadi objek penelitian berdasarkan tinjauan pustaka yang sudah diuraikan sebelumnya atau bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diidentifikasi sebagai masalah yang penting. Berikut ini adalah uraian peneliti terhadap teori yang akan di gunakan dalam kerangka konsep, yang pertama strategi pengembangan kelembagaan menurut Esman dan Uphoff (1984).

1. Pendekatan proses belajar (*learning process apparoach*)

Melalui proses pendekatan belajar, maasyarakat diberikan wewenang dalam mengendalikan kehidupannya sendiri melalui pengembangan kelembagan (Wibowo, 2011). Peneliti memilih teori ini untuk mengetahui apakah lembaga yang terlibat dalam kebijakan BRT Mamminasata di Kota Makassar sudah melakukan sosialisasi

tentang kebijakan transportasi umum BRT Mamminasata terhadap masyarakat di Kota Makassar.

2. 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.

Kemudian teori yang kedua yang digunakan dalam Penelitian ini adalah teori sikap yaitu menurut Gagne (1974) sikap merupakan suatu keadaan internal (*internal state*) yang mempengaruhi pilihan tindakan individu terhadap beberapa obyek, pribadi dan peristiwa. Maka peneliti memilih salah satu komponen sikap dalam penelitian ini yaitu menurut Gerungan (2000) sebagai berikut.

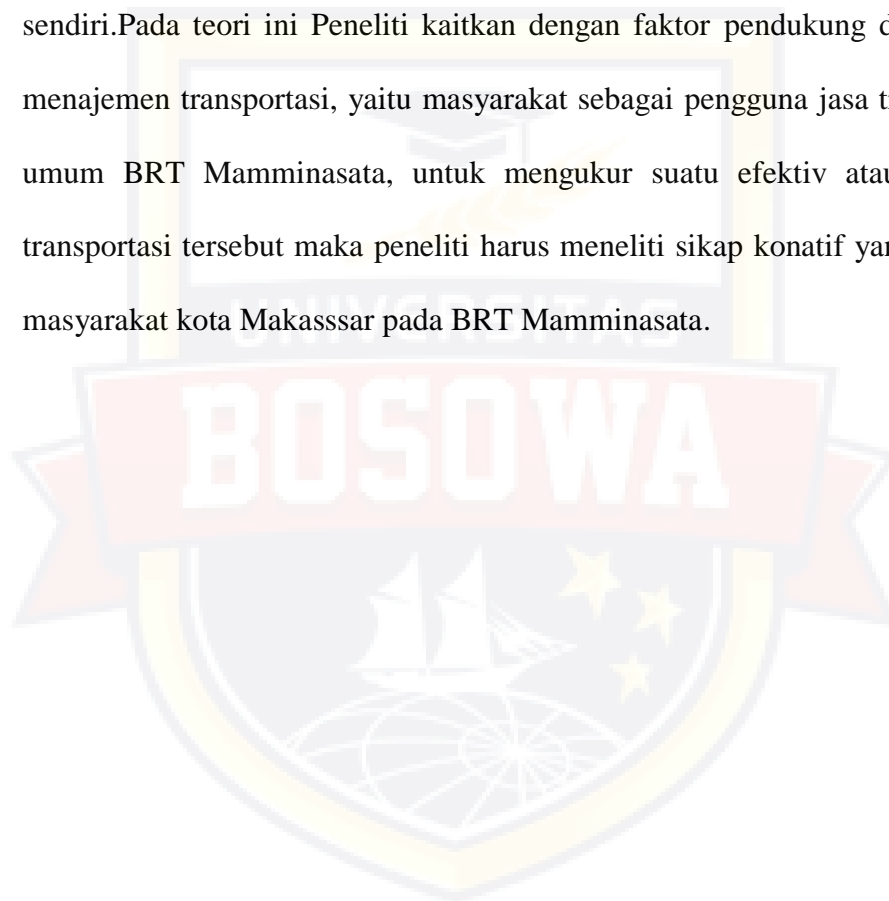
1) Aspek kognitif

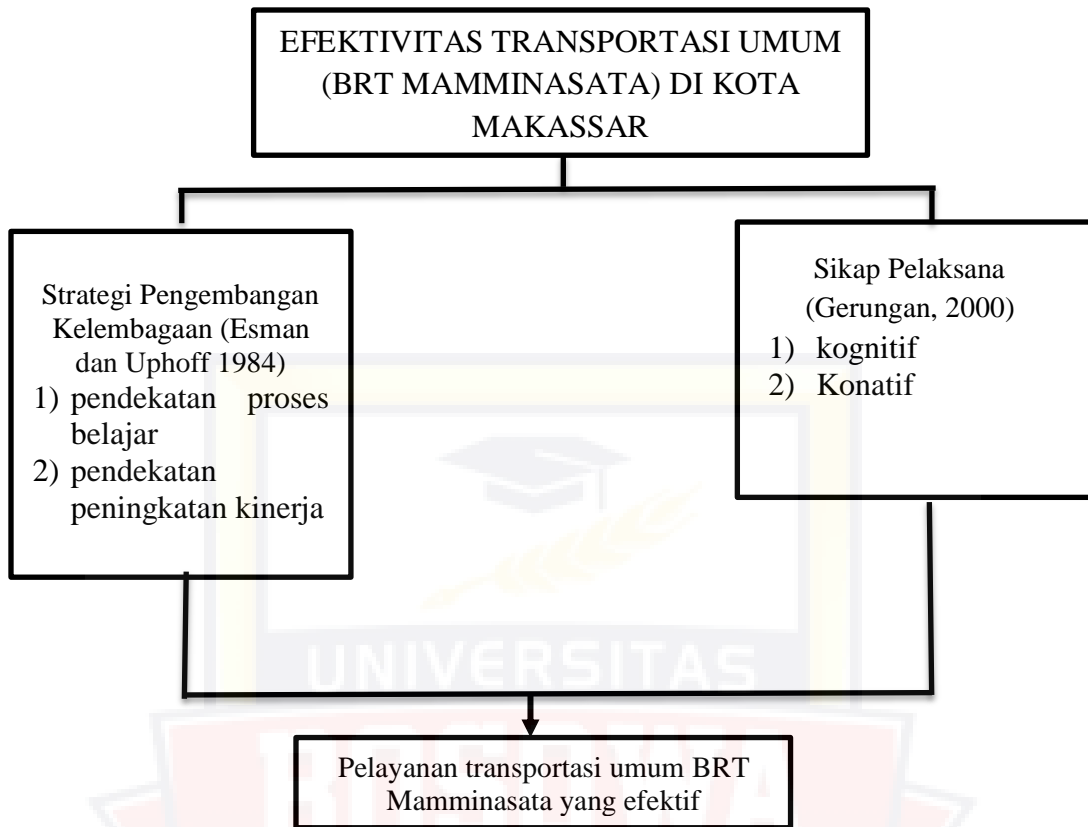
Aspek ini memuat mengenai persepsi, kepercayaan serta stereotype yang dipunyai dari setiap pribadi terkait suatu hal. Kepercayaan seorang terkait suatu sasaran perilaku ataupun sikap yang terwujud dalam pendapat serta bisa menjadi stereotype ataupun suatu yang sudah dipolakan kedalam pemikiran. Hal ini Peneliti kaitkan dengan bagaimana pemahaman setiap aktor yang terlibat, tentang motto atau standar operasional prosedur dalam melaksanakan

pelayanan terhadap kebijakan transportasi umum BRT Mamminasata di Kota Makassar.

2) Komponen konatif

Komponen konatif atau bercenderung bertidakan sesuai dengan kemauan sendiri dalam melaksanakan perbuatan berdasarkan keinginan serta keyakinan sendiri. Pada teori ini Peneliti kaitkan dengan faktor pendukung dalam teori manajemen transportasi, yaitu masyarakat sebagai pengguna jasa transportasi umum BRT Mamminasata, untuk mengukur suatu efektif atau tidaknya transportasi tersebut maka peneliti harus meneliti sikap konatif yang dimiliki masyarakat kota Makassar pada BRT Mamminasata.





Gambar 2 Kerangka Konsep Penelitian

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian dan Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif yakni melakukan wawancara secara mendalam. Dengan menggunakan metode deduktif yang mana 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. Jenis penelitian deskriptif ini bertujuan untuk menggambarkan apa yang berlaku saat ini. Ia berusaha untuk menggambarkan, merekam, menganalisis dan menjelaskan situasi saat ini.

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. Tipe deskriptif didasarkan pada peristiwa-peristiwa yang terjadi pada saat peneliti melakukan penelitian kemudian menganalisisnya dan membandingkan dengan kenyataan yang ada dengan teori dan selanjutnya menarik sebuah kesimpulan.

B. Lokasi dan Waktu Penelitian

Lokasi penelitian yang dijadikan tempat untuk meneliti ini ialah tepat di kantor perum damri cabang Makassar adapun waktu penelitian yang diharapkan yaitu

juni-september 2021. Menurut peneliti lokasi tersebut dijadikan wilayah yang cocok untuk tempat penelitian.

C. Sumber Data Penelitian

1. Data Primer

Data diambil langsung dari subjek peneliti dengan wawancara sebagai suatu teknik dalam mengumpulkan data. Wawancara dilakukan menggunakan alat perekam suara serta edoman dalam wawancara. Subjek pertanyaan ialah data mentah terkait apapun yang telah ditemui selama di lokasi penelitian ataupun data dari informan yang diperoleh sepanjang relevan terhadap inti pembahasan yang diteliti.

2. Data Sekunder

Data diperoleh didapatkan dari lembaga atau instansi tertentu. Contohnya data sekunder yang didapatkan dari objek penelitian seperti laporan atau kebijakan dari dinas perhubungan.

D. Informan Penelitian

Dalam penelitian ini informan atau narasumber yang ditujukan adalah semua subjek yang berkaitan dengan *Bus Rapid Transit Mamminasata*, yaitu:

1. Sekertaris Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan
2. Kepala UPT transportasi Mamminasata kota Makassar Provinsi Sulawesi Selatan

3. K.A Seksi Sarana, Prasaran dan Keselamatan Jalam
4. Manager Usaha Perum Damri Makassar
5. Masyarakat Pengguna BRT Mamminasata

E. Deskripsi Fokus dan Indikator Penelitian

Fokus penelitian didasarkan pada pengumpulan data untuk menghindari prasangka terhadap data yang diperoleh. Untuk memberikan pemahaman dan perspektif yang sama terhadap karya ilmiah ini, peneliti akan menjelaskan tujuan dan fokus penelitian dari karya ilmiah ini.

Focus penelitann ini ialas berasal dari pembahasan di kerangkah konsep. Focus penelitin ini menggunakan dua teori, yang pertama, yaitu strategi pengembangan kelembagaan, teori ini dimaksudkan atas dasar teori manajemen transportasi bahwa untuk mendukung tercapainya tujuan transportasi maka diperlukan peran lembaga yang baik. Maka dari itu Peneliti memilih teori tersebut untuk melakukan penelitian terhadap lembaganya. Ide dasar pengembangan sistem lokal adalah menciptakan atau merevitalisasi sistem yang mendorong dan mempercepat implementasi inovasi (Wibowo, 2011). Hal ini dilakukan karena fungsi organisasi adalah untuk mempercepat proses pembangunan, dengan penekanan khusus pada peningkatan produktivitas dan kesejahteraan masyarakat. Hal ini tentunya berkaitan dengan kebijakan pemerintah kota Makassar dalam rangka melakukan suatu inovasi dan mensejahterakan kehidupan masyarakat dengan

membentuk kebijakan transportasi umum BRT Mamminasata. Adapun fokus dan indikator penelitian adalah

1. Strategi pengembangan kelembagaan, yaitu Menciptakan atau memulihkan institusi yang dapat mendorong dan mempercepat proses implementasi inovasi (Wibowo, 2011). Hal ini dilakukan karena fungsi organisasi adalah untuk mempercepat proses pembangunan, dengan penekanan khusus pada peningkatan produktivitas dan kesejahteraan masyarakat, sedangkan indikator penelitian sebagai berikut:

- a) Pendekatan proses belajar (*learning process approach*), pendekatan proses pembelajaran pendekatan ini lebih menitikberatkan pada partisipasi masyarakat dalam proses pembangunan. Melalui proses metode pembelajaran, masyarakat diberikan kekuatan untuk mengontrol kehidupannya melalui pengembangan kelembagaan. (Wibowo, 2011). Peneliti memilih teori ini untuk mengetahui apakah lembaga yang terlibat dalam kebijakan BRT Mamminasata di Kota Makassar sudah melakukan sosialisasi tentang kebijakan transportasi umum BRT Mamminasata terhadap masyarakat di Kota Makassar.
- b) 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.

Setelah melakukan penelitian terhadap kelembagaannya, maka peneliti melanjutkan dengan melakukan penelitian terhadap aktor pelaksananya, aktor disini dimaksudkan atas dasar teori manajemen transportasi untuk mengetahui dampak baik atau buruk transportasi maka dibutuhkan peran individu/pelaksana dan masyarakat sebagai tolak ukur terlaksananya kebijakan transportasi, dengan mengacu pada pendapat Gerungan (2000) bahwa sikap aktor pelaksana transportasi memiliki 3 komponen, yaitu kognitif, afektif dan konatif, namun indikator dalam penelitian ini hanya menggunakan 2 indikator yaitu kognitif dan konatif karena hanya itu yang dianggap relevan dengan penelitian ini.

2. 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., sedangkan indikatornya adalah:
 - a. Komponen kognitif, Komponen kognitif mencakup pandangan pribadi, keyakinan dan stereotip tentang sesuatu. Pandangan dan keyakinan seseorang tentang objek sikap muncul dalam bentuk opini (opini), dan biasanya stereotip atau pola yang terbentuk dalam pikirannya. Hal ini

Peneliti kaitkan dengan bagaimana pemahaman setiap aktor yang terlibat, tentang motto atau standar operasional prosedur dalam melaksanakan pelayanan terhadap kebijakan transportasi umum BRT Mamminasata di Kota Makassar, dan

- b. Komponen konatif adalah komponen intensional atau tendensi perilaku berkaitan dengan keinginan individu untuk bertindak 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.

F. Desain Penelitian

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan desain penelitian kualitatif dan deskriptif. Studi kualitatif dan deskriptif dirancang untuk menunjukkan hasil data karena tidak ada manipulasi atau pemrosesan lainnya. Menurut Nazir (2009) dalam bukunya *Research Methods*, metode deskriptif adalah suatu metode untuk menelaah status terkini dari kelompok manusia, subjek, kondisi, sistem ideologi, atau suatu jenis peristiwa. Tujuan dari penelitian deskriptif semacam ini adalah untuk secara sistematis menggambarkan, menggambar atau melukiskan hubungan antara fenomena yang diteliti. Dengan demikian penelitian ini diharapkan dapat

mendeskripsikan mengenai Efektivitas Transportasi Umum (BRT Mamminasata) di kota Makassar.

G. Teknik Pengumpulan Data

1. Observasi

Menurut pendapat dari Nasution mengungkapkan bahwa observasi ialah suatu dasar paling utama dalam ilmu pengetahuan. Berbagai ilmuwan hanya mampu melakukan pekerjaan berdasar pada fakta dan data mengenai hal luas dalam dunia yang dihasilkan dari penelitian. selanjutnya data tersebut dikumpul dan dengan bantuan dari alat-alat modern yang canggih maka benda yang sangat kecil sekalipun mampu di amati secara jelas. Melalui observasi dari lapangan secara menyeluruh peneliti dapat memahami berbagai konteks data secara menyeluruh dalam situasi social. makan akan didapat pendapat yang holistick serta keseluruhan. Agar mendapat penggambaran yang bisa lebih tepat terhadap suatu masalah yang akan dilakukan penelitian, jadi penelit menggunakan obersavasi yang mana peneliti tepat ada diwilaya atau lokasi atau kanto yang terkait dalam pengumpulan data.

2. Wawancara

Pendapat dari Sugiyono wawancara merupakan perjumpaan antar dua orang atau lebih agar bisa melakukan penukaran informasi serta ide atau gagasan melalui proses tanya jawab agar bisa terkonstruksi dari makna dalam suatu pembahsan topik tertentu.

Dalam sanapiahfaisal Lincol dan GubaLincoln dan Guba mengungkapkan terdapat tujuh proses dalam menggunakan wawancara dalam mengumpulkn data terhadap suatu penelitian kualitatif, yakni:

- 1) Menentukan pada siapa saja akan dilakukan proses wawancara.
- 2) Mempersiapkan pokok permasalahan yang akan dijadikan bahan obrolan.
- 3) Membuka atau mengawali suatu alur dalam wawancara
- 4) Melaksanakan proses wawancara
- 5) Konfirmasikan ikthisar dari hasil wawancaea serta mengakhiri
- 6) Menulis seluruh hasil dari wawancara dalam sebuah catatan dilapangan
- 7) Mengidentifikasi tindakan lanjutan dari hasil yang telah diwawancara

Wawancara yang baik dan benar dilaksanakan secara face to face ataupun yang via telepon, akan terjadi kontak secara pribadi maka dari itu peneliti sangat perlu untuk bisa memahami segala keadaan dan kondisi agar bisa memilah waktu yang pas kapan serta dimana harus dilakukan proses wawancara. Pada penelitian ini, peneliti harus melakukan wawancara bersama informan yang berhubngan dengan BRT Mamminasata.

3. Dokumentasi

Dokumentasi atau Informasi kepustakaan merupakan salah satu metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian, yang digunakan untuk menelusuri data historis. Informasi dokumen sangat masuk akal atau relevan dengan studi kasus, yang berguna untuk penelitian..

H. Teknik Pengabsahan Data

Dalam setiap penelitian harus memiliki keabsahan data agar dapat dipertanggungjawabkan. Pada penelitian kualitatif keabsahan data dilihat ketika mampu menggambarkan situasi di lapangan melalui narasi kalimat yang tepat tanpa mengurangi atau menambahkan realitas yang sesungguhnya. Menurut Sugiyono (2009) beberapa hal yang bisa dilakukan dalam rangka mendukung kredibilitas suatu penelitian ilmiah. Upaya tersebut antara lain sebagai berikut:

1. Perpanjangan Pengamatan

Ketika penelitian sudah dilakukan namun masih ada data yang dianggap perlu untuk dikonfirmasi kembali maka peneliti melakukan perpanjangan penelitian dengan cara kembali ke lokasi dimana penelitian itu telah dilakukan. Peneliti kembali lagi kelapangan untuk melakukan pengamatan dalam rangka meferivikasi data agar menjadi suatu kebenaran yang valid terhadap data yang diperoleh.

2. Meningkatkan Ketekunan

Ketekunan dalam suatu penelitian adalah proses untuk melakukan penvermatan secara mendalam terhadap suatu data yang diperoleh dalam suatu penelitian. Dengan meningkatkan ketekunan tersebut, maka peneliti akan melakukan pengecekan kembali apakah data yang telah ditemukan sudah sesuai dengan fakta yang sebenarnya atau tidak.

3. Trigulasi

Dalam tahap trigulasi data yang diperoleh dilakukan pengecekan data dengan cara mengkonfirmasi data kepada berbagai sumber dan berbagai waktu. Hal tersebut dianggap penting dilakukan untuk meng-update data informasi dan ilmu pengetahuan yang begitu cepat berkembang dan berubah.

4. Analisis Kasus Negatif

Pada hakikatnya analisis kasus negative adalah melakukan perbandingan suatu data yang dapat berupa perbedaan atau pertentangan dengan data sebelumnya. Dalam tahap ini jika data yang ada dan ketikan dilakukan pencocokan dan tidak lagi ditemukan perbedaan maka data tersebut sudah dapat dipercaya kebenarannya.

5. Menggunakan Bahan Referensi

Dalam penggunaan bahan referensi dimaksudkan untuk mendukung validitas suatu data yang diperoleh di lapangann dengan cara mencocokkan dengan referensi yang berkaitan dengan penelitian yang dilakukan. Referensi penelitian dapat berupa pernyataan para informan yang satu dengan informan lainnya.

I. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data pada penelitian kualitatif dilakukan pada saat pengumpulan data. Selama wawancara, peneliti menganalisis jawaban wawancara. Jika jawaban responden dianalisis tetapi merasa tidak puas, maka peneliti akan melanjutkan pertanyaan lagi, sampai tahap tertentu untuk mencapai data yang kredibel.

Adapun langkah-langkah analisis data setelah dilakukannya pengumpulan data yaitu;

1. Reduksi data

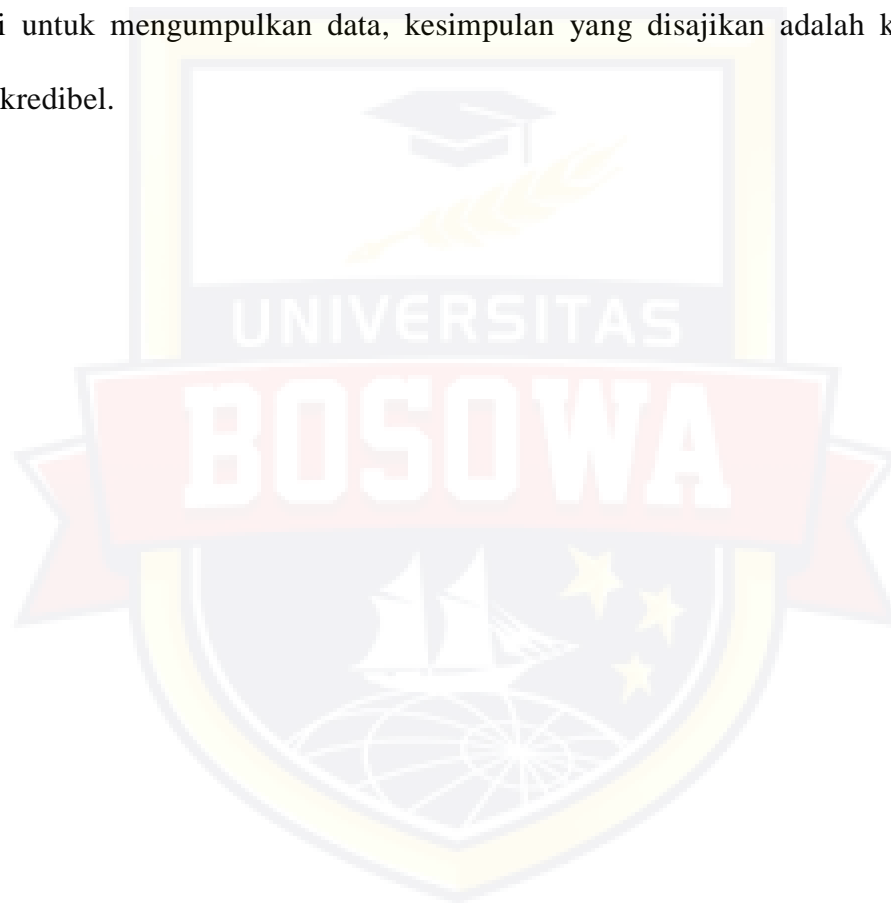
Mereduksi data artinya merangkum, memilih pokok-pokok terpenting, fokus pada hal-hal penting, cari tema dan pola. Dengan menggunakan metode ini, data yang direduksi dapat memberikan gambaran yang lebih jelas, sehingga memudahkan peneliti untuk melakukan pengumpulan dan pencarian data lebih lanjut bila diperlukan.

2. Penyajian data

Setelah melakukan pereduksian data, maka langkah berikutnya adalah menyajikan data. Dalam pendekatan penelitian kualitatif, penyajian data dapat dilakukan dalam bentuk uraian yang singkat, bagan, hubungan antar kategori. Namun para peneliti yang menggunakan pendekatan penelitian kualitatif lebih banyak yang menggunakan teks narasi. Dengan menyajikan data, peneliti dapat lebih mudah memahami apa yang terjadi dan merencanakan pekerjaan lebih lanjut berdasarkan apa yang telah peneliti pelajari

3. Penarikan kesimpulan/verifikasi

Langkah selanjutnya dalam analisis data kualitatif adalah menarik kesimpulan dan memverifikasi. Kesimpulan awal yang disajikan hanya bersifat sementara, dan jika peneliti tidak menemukan bukti yang kuat untuk mendukung tahap pengumpulan data selanjutnya, maka akan terjadi perubahan. Di sisi lain, jika kesimpulan awal memiliki bukti yang valid dan konsisten ketika peneliti kembali ke lokasi untuk mengumpulkan data, kesimpulan yang disajikan adalah kesimpulan yang kredibel.



BAB IV

PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

Pada bab ini peneliti akan memberikan deskripsi mengenai hasil penelitian ini dan pembahasan mengenai efektivitas transportasi umum (BRT Mamminasata) di Kota Makassar. Seperti yang telah dijelaskan pada bab sebelumnya yaitu penelitian ini menggunakan dasar dari hasil observasi dan wawancara bersama informan yang telah peneliti pilih untuk menjawab pertanyaan-pertanyaan yang ada pada pedoman penelitian ini. Agar mencapai tujuan penelitian ini yaitu efektivitas transportasi umum (BRT Mamminasata) di Kota Makassar, maka peneliti melakukan wawancara mendalam terhadap informan yang terpilih terkait efektivitas transportasi umum (BRT Mamminasata) di Kota Makassar, yaitu Kepala UPT Transportasi Mamminasata Kota Makassar Provinsi Sulawesi Selatan, Manager Usaha Perum Damri Makassar, Masyarakat Pengguna BRT Mamminasata. Oleh karena itu peneliti akan memberikan gambaran umum mengenai lokasi penelitian ini.

1. Gambaran Umum Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan

a. Tugas Pokok

Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan mempunyai tugas pokok penyelenggaraan urusan dibidang perhubungan berdasar pada asas otonomi, dekonsentrasi dan tugas pembantuan.

b. Fungsi

Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan, mempunyai fungsi antara lain:

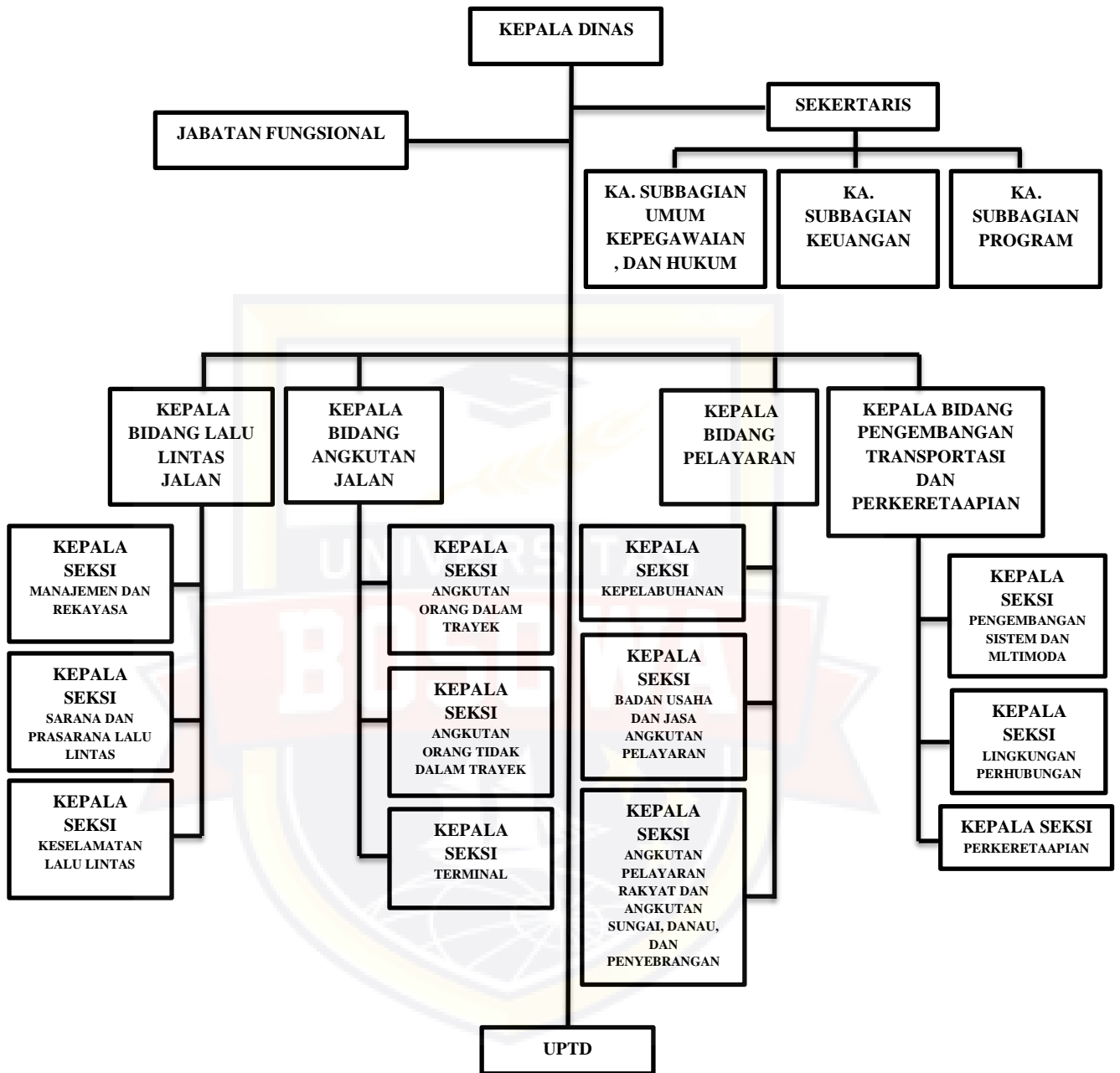
1. Perumusn kebijakn teknis pada bidang perhubungan
2. Penyelenggaraan urusan Perhubungan
3. Pembinaan dan penyelenggaraan tugas dibidang perhubungan
4. Penyelenggaraan berbagai tugas yang lain yang diserahkan Gubernur tersesuaikan terhadap tugas serta fungsinya.

c. Susunan Organisasi

1) Susuna organisasi Dinas antar lain:

- a. Kepala Dinas
- b. Sekretarit, meliputi:
 1. Sub bagian program
 2. Sub bagian umum, kepegawain, serta hukum
 3. Sum bagian keuangan.
- c. Bagian Lalu lintas jalanan antara lain:
 1. Seksi manajemn serta rekayasa
 2. Seksi sarana serta prasarana berlalu lintas
 3. Seksi keselamatan berlalu lintas serta angkut jalan
- d. bagian angkutan Jalan antara lain:
 1. Seksi angkutn orang dalam trayek

2. Seksi angkutn orang yang tidak dalam trayec serta angkutn barang
 3. Seksi teminal
- e. Bagian Pelayaran, meliputi;
1. Seksi Kepelabuhan;
 2. Seksi Badan Usaha Dan Jasa Angkutan Pelayaran;
 3. Seksi Angkutan Pelayaran Rakyat Dan Angkutan Sungai, Danau Dan Penyebrangan.
- f. Bidang Pengembangan Transportasi Dan Perkeretaapian, meliputi;
1. Seksi Pengembangan Sistem Dan Multimoda;
 2. Seksi Lingkungan Perhubungan;
 3. Seksi Perkeretaapian.
- 2) Bagan susunan organisasi Dinas yang mana dimaksudkan dalam ayat 1 yang terdapat pada lampiran yang menjadi bagian tak terpisakan dari aturan Gubernur.



Gambar 3 Susunan Organisasi Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan

Setelah penyajian bagan struktur organisasi dari Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan, maka berikut adalah penjelasan mengenai tugas dan fungsinya:

Kepala Dinas

Kepala Dinas memiliki tugas membantu gubernur menyelenggarakan kepengurusan pemerintah bagian perhubungan yang merupakan wewenang dari daerah serta tugas pembantuan yang berikan kepala pemerintahan daerah.

Kepala Dinas dalam menjalankan tugasnya memiliki fungsi, yakni:

- a. Perumusn kebijakn urusan pemerintahan bagian perhubungan;
- b. Melaksanakan kebijakn urusann pemerintahan bagian perhubungan;
- c. Melaksanakan ecaluation serta pellaporan urusan pemerintahan bagian perhubungan;
- d. Melaksanakan admnitratif Dinas;
- e. Melaksanakan fugsi lainnya yang diberi dari Gubernur terhadap tugas serta fungsi.

Terdapat tugas yang dimiliki Kepada Dinas, yaitu:

- a. menyusun rancangan kegiatan dari Dinas untuk dijadikan pedoman dalm melaksanakan kegiatan
- b. Penditribusia serta dan memmberikan petunjuk pelaksanaan tugas;
- c. Pemantauan, pengawasan serta pengevaluasian pelaksanaan tugas dalam lingkup dinas agar tahu mengenai perkembangan pelaksan tugass

- d. Menyusun rancangan, mengoreksi, memparaf dan memberi tandatangan pada naskah dinas
- e. Menghadiri meeting berdasarkan tugas serta bidang masing-masing
- f. Perencanaan serta merumuskan kebijakan teknis bagian lalu lintas, jalan, angkutan jalanan, pelayaran, dan pengembangan transportasi serta perkeretaapian
- g. mengkoordinasikan serta menyelenggarakan kebijakan teknis bagian lalu lintas jalanan, angkutan jalan, pelayaran serta pengembangan transportasi dan perkeretaapian;
- h. menyelenggarakan pembinaan dan pelayaran umum bidang lalu lintas jalan, angkutan jalan, pelayaran, serta pengembangan transportasi dan perkeretaapian;
- i. Penyelenggaraan serta memberikan dukungan fasilitas layanan perizinan ke dalam bentuk penerbitan pertimbangan teknis yang berkaitan dengan izin perhubungan Berdasarkan pada wewenang daerah provinsi;
- j. Penyelenggaraan pantauan, mengendalikan, serta evaluasi melaksanakan izin bagian perhubungan berdasarkan pada wewenang pemerintah daerah provinsi.
- k. menyelenggarakan perencanaan kebijakan teknis, program, kegiatan, keuangan, umum, perlengkapan, dan kepegawaian dalam lingkungan dinas;

- l. Penyelenggaraan koordinasi dengan pemerintah dan pemerintahan daerah kab/kota Sulawesi Selatan sebagai rangka melaksanakan fungsi bagian perhubungan
- m. Penyelenggaraan monitoring evaluation serta pengawasan menyelenggarakan teknis bagian lalu lintas jalan angkutan jalan pelayaran, serta pengembangan transport dan perkeretapiannya;
- n. Penyelenggaraan koordinasi serta berkonsultasi dengan lembaga pemerintahan dan lembaga non pemerintahan untuk penanganan urusan bagian perhubungan
- o. Penilaian terhadap kinerja kepegawaian aparatur sipil negara yang berdasarkan dengan ketentuan aturan dalam perundang-undangan.
- p. Penyusunan laporan pengasil pelaksana tugas dari kepala dinas serta memberi saran pertimbangan kepala atasan sebagai bahan perumusan kebijakan
- q. penyelenggaraan penugasan ke dinas lainnya yang terpenting atasan berdasar dengan bagian tugasnya.

Sekretariat

Sekretariat dipimpin oleh Sekretaris yang mempunyai tugas memantu Kepala Dinas dalam mengkoordinasikan kegiatan, memberikan pelayanan teknis dan administrasi penyusunan program, pelaporan, umum, kepegawaian, hukum, dan keuangan dalam lingkungan Dinas.

Untuk melaksanakan tugasnya, Sekretaris mempunyai fungsi:

- a. pengoordinasikan melaksanakan kegiatan didalam lingkungan keDinasan
- b. pengoordinasikan menyusun progrm serta laporan;
- c. pengoordinasikan kepeguurusan, umm, kepegawaian, daan huukum;
- d. pengoordinasikan pengelolaan administrai keuangan
- e. pelaksanaan petugasan kedinsan lainnya berdasar pada bagian tugas.

Bidang Lalu Lintas Jalan

Bidang Lalu Lintas Jalan dipimpin oleh Kepala Bidang yang mempunyai tugas membantuh Kepala Dinas dalam mengkoordinasikan, merumuskan, dan melaksanakan kebijakan teknis lalu lintas jalan.

Untuk melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud Kepala Bidang Lalu Lintas Jalan mempunyai fungsi :

- a. perumusan kebijakan teknis Bidang Lalu Lintas Jalan;
- b. pelaksanaan kebijakan teknis Bidang Lalu Lintas Jalan;
- c. pelaksanaan evaluasi dan pelaporan Bidang Lalu Lintas Jalan;
- d. pelaksanaan administrasi Bidang Lalu Lintas Jalan; dan
- e. pelaksanaan tugas kedinasan lain sesuai bidang tugasnya.

Adapun uraian tugas yang dimiliki bidang lalu lintas, yaitu:

- a. menyusun rencana kegiatan Bidang Lalu Lintas Jalan Sebagai pedoman dalam pelaksanaan tugas;
- b. mendistribusikan dan memberi petunjuk pelaksanaa tugas;

- c. memantau, mengawasi dan mengevaluasi pelaksanaan tugas dalam lingkungan Bidang Lalu Lintas Jalan untuk mengetahui perkembangan pelaksanaan tugas;
- d. menyusun rancangan, mengoraksi, memaraf dan/atau menandatangani naskah dinas;
- e. mengikuti rapat-rapat sesuai dengan bidang tugasnya;
- f. menyiapkan dan merumuskan kebijakan teknis Bidang Lalu Lintas Jalan meliputi manajemen dan rekayasa, sarana dan prasarana lalu lintas, serta keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan;
- g. mengoordinasikan dan melaksanakan kebijakan teknis Bidang Lalu Lintas Jalan meliputi manajemen dan rekayasa, sarana dan prasarana lalu lintas, serta keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan;
- h. mengoordinasikan dan melaksanakan pembinaan teknis Bidang Lalu Lintas Jalan meliputi manajemen dan rekayasa, serta keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan;
- i. mengoordinasikan dan melaksanakan fasilitasi pelayanan perizinan dalam bentuk penerbitan pertimbangan teknis berkaitan izin Bidang Lalu Lintas Jalan berdasarkan kewenangan pemerintah daerah provinsi;
- j. mengoordinasikan dan melaksanakan pemantauan, pengendalian dan evaluasi pelaksanaan izin Bidang Lalu Lintas Jalan berdasarkan kewenangan pemerintah daerah provinsi;

- k. mengoordinasikan dan melaksanakan perencanaan, pengadaan, pemasangan dan pemeliharaan serta peningkatan perlengkapan jalan;
- l. mengoordinasikan dan melaksanakan akreditasi dan sertifikasi unit pengujian berkala kendaraan bermotor;
- m. melaksanakan pembimbingan dan pengawasan penyelenggaraan pengujian berkala kendaraan bermotor;
- n. mengoordinasikan dan melaksanakan pemeriksaan teknis, rekomendasi spesifikasi teknis, dan registrasi uji tipe kendaraan bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan;
- o. mengoordinasikan dan melaksanakan pembinaan dan pengawasan perusahaan konstruksi/karoseri kendaraan bermotor;
- p. melaksanakan pengawasan, penertiban serta operasi keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan;
- q. mengoordinasikan dan melaksanakan pembinaan dan penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan;
- r. mengoordinasikan dan melaksanakan pengawasan dan pengendalian pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas;
- s. mengoordinasikan dan melaksanakan pemantauan, pengendalian, dan evaluasi kebijakan teknis Bidang Lalu Lintas Jalan meliputi manajemen dan rekayasa, sarana dan prasarana lalu lintas, serta keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan;

- t. melaksanakan koordinasi dan konsultasi dengan lembaga pemerintah dan lembaga non pemerintah dalam rangka pelaksanaan tugas dan fungsi;
- u. menilai kinerja pegawai Aparatur Sipil Negara sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan;
- v. menyusun laporan hasil pelaksanaan tugas Kepala Bidang Lalu Lintas Jalan dan memberikan saran pertimbangan kepada atasan sebagai bahan perumusan kebijakan; dan
- w. melaksanakan tugas kedinasan lain yang diperintahkan atasan sesuai dengan bidang tugasnya;

Dalam menyelenggarakan tugas dan fungsinya bidang lalu lintas dibantu oleh beberapa seksi, yaitu:

- (1) Seksi Manajemen dan Rekayasa dipimpin oleh Kepala Seksi yang mempunyai tugas membantu Kepala Bidang Lalu Lintas Jalan dalam melakukan penyiapan bahan perumusan dan pelaksanaan kebijakan teknis manajemen dan rekayasa.
- (2) Seksi Sarana Dan Prasarana Lalu Lintas dipimpin oleh Kepala Seksi yang mempunyai tugas membantu Kepala Bidang Lalu Lintas Jalan dalam melakukan penyiapan bukan perumusan dan pelaksanaan kebijakan teknis sarana dan prasarana lalu lintas.
- (3) Seksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dipimpin oleh Kepala Seksi yang mempunyai tugas membantu Kepala Bidang Lalu Lintas Jalan

dalam melakukan penyiapan bahan perumusan dan pelaksanaan kebijakan teknis keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.

Bidang Angkutan Jalan

Bidang angkutan jalan jalan dipimpin oleh kepala bidang yang mempunyai tugas membantu kepala dinas dalam mengoordinasikan, merumuskan, dan melaksanakan kebijakan teknis angkutan jalan.

Untuk melaksanakan tugasnya, Kepala Bidang Angkutan Jalan mempunyai fungsi:

- a. perumusan kebijakan teknis Bidang Angkutan Jalan;
- b. pelaksanaan kebijakan teknis Bidang Angkutan Jalan;
- c. pelaksanaan evaluasi dan pelaporan Bidang Angkutan Jalan
- d. pelaksanaan administrasi Bidang Angkutan Jalan; dan
- e. pelaksanaan tugas kedinasan lain sesuai bidang tugasnya;

Adapun uraian tugas yang dimaksud adalah:

- a. menyusun rencana kegiatan Bidang Angkutan Jalan sebagai pedoman dalam pelaksanaan tugas;
- b. mendistribusikan dan memberikan petunjuk pelaksanaan tugas;
- c. memantau, mengawasi dan mengevaluasi pelaksanaan tugas; lingkungan bidang angkutan jalan untuk mengetahui perkembangan pelaksanaan tugas;

- d. menyusun rancangan, mengoreksi, memaraf dan\atau menandatangani naskah dinas;
- e. mengikuti rapat-rapat sesuai bidang tugasnya;;
- f. menyiapkan dan merumuskan kebijakan teknis bidang angkutan jalan meliputi angkutan orang dalam trayek, angkutan orang tidak dalam trayek dan angkutan barang, serta terminal;
- g. mengoordinasikan dan melaksanakan kebijakan teknis bidang angkutan jalan meliputi angkutan orang dalam trayek, angkutan orang tidak dalam trayek dan angkutan barang, serta terminal;
- h. mengoordinasikan dan melaksanakan pembinaan teknis bidang angkutan jalan meliputi angkutan orang dalam trayek, angkutan orang tidak dalam trayek dan angkutan barang, serta terminal;
- i. mengoordinasikan dan melaksanakan fasilitas pelayanan perizinan dalam bentuk penerbitan pertimbangan teknis berkaitan izin bidang angkutan jalan berdasarkan kewenangan pemerintah daerah provinsi;
- j. mengoordinasikan dan melaksanakan pemantauan, pengendalian dan evaluasi pelaksanaan izin bidang angkutan jalan berdasarkan kewenangan pemerintah daerah provinsi;
- k. melaksanakan perencanaan, pengadaan, pembangunan, peningkatan, pengoperasian dan pengendalian prasarana dan sarana angkutan jalan;

- l. melaksanakan perencanaan, pengadaan, pembangunan, peningkatan, pengoperasian dan pengendalian prasarana sarana alat pengawasan angkutan jalan;
- m. mengoordinasikan dan melaksanakan pelayanan perizinan dan rekomendasi angkutan jalan;
- n. mengoordinasikan dan melaksanakan penetapan tariff penumpang kelas ekonomi angkutan antar kota dalam provinsi (AKDP);
- o. melaksanakan penetapan jaringan trayek, jaringan trayek, jaringan lintas dan wilayah operasi angkutan jalan;
- p. mengoordinasikan dan melaksanakan pembinaan penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan;
- q. mengoordinasikan dan melaksanakan investigasi keselamatan lalu lintas angkutan jalan;
- r. mengoordinasikan dan melaksanakan pemantauan, pengendalian, dan evaluasi kebijakan teknis bidang angkutan jalan meliputi angkutan orang dalam trayek, angkutan orang tidak dalam trayek dan angkutan barang, serta terminal;
- s. melaksanakan koordinasi dan konsultasi dengan lembaga pemerintah dan lembaga non pemerintah dalam rangka pelaksanaan tugas dan fungsi;
- t. menilai kinerja pegawai Aparatur Sipil Negara sesuai ketentuan peraturan Perundang-undangan;

- u. menyusun laporan hasil pelaksanaan tugas kepala bidang angkutan jalan dan memberikan saran pertimbangan kepada atasan sebagai bahan perumusan kebijakan; dan
- v. melaksanakan tugas kedinasan lain yang diperintahkan atasan sesuai dengan bidang tugasnya.

Dalam melaksanakan tugasnya, Bidang Angkutan jalan dibantu oleh beberapa seksi yaitu:

- 1) Seksi Angkutan Orang Dalam Trayek dipimpin oleh Kepala Seksi yang mempunyai tugas membantu kepala Bidang Angkutan Jalan dalam melakukan penyiapan bahan perumusan dan pelaksanaan kebijakan teknis angkutan orang dalam trayek.
- 2) Seksi Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek Dan Angkutan Barang dipimpin oleh Kepala Seksi yang mempunyai tugas membantu Kepala Bidang Angkutan Jalan dalam melakukan penyiapan bahan perumusan dan pelaksanaan kebijakan teknis angkutan orang tidak dalam trayek dan angkutan barang.
- 3) Seksi Terminal di pimpin oleh Kepala Seksi yang mempunyai tugas membantu Kepala Bidang Angkutan Jalan dalam melakukan penyiapan bahan perumusan dan pelaksanaan kebijakan teknis terminal Tipe B.

2. Gambaran Umum Perum Damri Cabang Makassar

Perum Damri adalah usaha yang memiliki sifat monopoli dan berdikari yang didirikan pada tanggal 25 November 1946, kemudian pada tahun 1965 Perum Damri

ditetapkan menjadi Perusahaan Negara (PN) dengan sifat Usaha berasing dan tahun 1982 menjadi Perusahaan Umum (Perum). Hal ini didasari dengan peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 30 tahun 1982, tanggal 29 september 1982 berubah menjadi PP Nomor 31 tahun 1984, tanggal 2 Oktober 1984 kemudian disempurnakan melalui PP Nomor 31 tahun 2002 tanggal 20 Mei 2002 dan digunakan hingga saat ini.

a. Struktur Organisasi

Struktur Organisasi yang dimiliki Perum Damri Cabang Makassar, yaitu



Gambar 4 Struktur Organisasi Perum Damri Makassar

b. Visi dan Misi Organisasi

Visi yang dimiliki Perum Damri Cabang Makassar, yaitu menjadi perusahaan yang handal, bekerja unggul dan berkelanjutan.

Misi

1. Menyediakan alat produksi yang handal, modern dan berbasis teknologi mutakhir untuk mendukung konektivitas transportasi.
2. Memberikan pelayanan yang berkualitas prima, berkeselamatan dan berorientasi kepada pelanggan.
3. Mengembangkan human capital yang profesional dan inovatif untuk mengoptimalkan profit guna meningkatkan nilai tambah kepada stake holder.
4. Menjalankan prinsip-prinsip Good Corporate Governance (GCG) dalam aktivitas usaha perusahaan
5. Mengembangkan diverifikasi usaha guna mendukung core bisnis perusahaan

B. Pembahasan

Setelah memberikan gambaran umum mengenai lokasi penelitian pada penelitian ini, selanjutnya peneliti akan memberikan hasil dari penelitian yang telah peneliti lakukan pada lokasi penelitian tersebut. Pada tahap ini peneliti akan memberikan hasil dari penelitian yang telah peneliti lakukan dengan menggunakan teknik pengumpulan data, yaitu observasi dan wawancara. Agar mencapai tujuan penelitian ini yaitu efektivitas transportasi umum (BRT Mamminasata) di Kota Makassar, maka peneliti melakukan wawancara mendalam terhadap informan yang terpilih terkait efektivitas transportasi umum (BRT Mamminasata) di Kota Makassar, yaitu Kepala UPT Transportasi Mamminasata Kota Makassar Provinsi Sulawesi

Selatan, Manager Usaha Perum Damri Makassar, Masyarakat Pengguna BRT Mamminasata

1. Gambaran Umum Transportasi BRT Mamminasata

BRT Mamminasata adalah layanan angkutan massal berupa bus berlantai tunggal yang beroperasi di kawasan strategis nasional Mamminasata. Tertera juga pada pasal 158 dalam UU No. 22 Tahun 2009 ini mengenai jaminan pemerintah terhadap ketersediaan angkutan massal berbasis jalan dalam memenuhi kebutuhan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum di Kawasan 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. Tujuan umum didirakannya Bus Rapid Transit Mamminasata adalah untuk mengurangi kemacetan dengan cara mengurangi jumlah angka pengguna kendaraan pribadi dari masyarakat yang melakukan kegiatan di kawasan strategis Mamminasata.

Setelah memberikan pandangan mengenai BRT Mamminasata dari segi teori dan regulasi, maka peneliti melanjutkan penelitian dengan mencari tahu bagaimana pemahaman yang dimiliki oleh pihak lembaga terkait dari kebijakan BRT Mamminasata ini. Berikut adalah hasil wawancara dari Sekertaris Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan:

BRT Mamminasata adalah transportasi umum yang dimaksudkan untuk mengurangi tingkat kemacetan pada daerah mamminasata,

ketika saya dimandatkan untuk melakukan studi di berbagai tempat untuk memahami apakah sudah pantas mengeluarkan kebijakan transportasi umum baru di provinsi sulawesi selatan, khususnya daerah Mamminasta. kemudian keluarlah BRT Mamminasata sebagai salah satu inovasi pemerintah provinsi dalam menanggulangi kemacetan di daerah Mamminasata. (Hasil Wawancara pada 15 Juli 2021)

BRT Mamminasata adalah kebijakan transportasi umum yang dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan. Sebagai instansi yang mengeluarkan kebijakan, tentunya instansi tersebut membutuhkan bantuan untuk melaksanakan kebijakannya, maka dipilihlah Perum Damri Makassar untuk menjalin kerjasama dalam melaksanakan kebijakan BRT Mamminasta. Berikut adalah hasil wawancara mengenai pembagian kinerja pada BRT Mamminasata antara Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan bersama dengan Perum Damri Makassar yang diberikan oleh Sekertaris Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan, yaitu:

Kami (DISHUB SULSEL) adalah sebagai pembuat kebijakan dan Perum Damri sebagai aktor pelaksana dalam kebijakan tersebut, maka dengan itu diharapkan kebijakan ini bisa terlaksana dengan baik. Sebagaimana yang telah kita ketahui bahwa Perum Damri adalah salah satu BUMN Negara Indonesia, maka tidak diragukan lagi mengenai kualitas kinerja yang mereka berikan dalam BRT Mamminasata tersebut. (Hasil Wawancara pada 15 Juli 2021)

Hal yang sama juga diungkapkan oleh Manager Usaha pada Perum Damri Makassar, yaitu:

Kami (Perum Damri Makkassar) hanyalah aktor pelaksana dari kebijakan tersebut, masalah pengaturannya kami hanya menerima sesuai dengan yang diberikan oleh Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan. Dengan begitu, apa yang kami jalankan pada BRT Mamminasata sesuai dengan apa

yang telah ditentukan oleh Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan. (Hasil Wawancara pada 14 Juli 2021)

Berdasarkan hasil wawancara di atas maka peneliti dapat menyimpulkan bahwa, BRT Mamminasata adalah transportasi publik yang dibentuk oleh pemerintah provinsi dalam memberikan pelayanan terhadap transportasi publik yang nyaman pada daerah strategis nasional Mamminasata, transportasi publik BRT Mamminasata juga bertujuan untuk menekan tingkat pengguna kendaraan pribadi, sehingga masyarakat lebih banyak menggunakan transportasi publik untuk mengurangi tingkat kemacetan di daerah strategis nasional Mamminasata.

2. Gambaran Operasional Transportasi BRT Mamminasata

Bus ini telah direncanakan untuk beroperasi sejak tahun 2007, namun pada saat prosesnya banyak ditemukan kendala. Pada tahun 2011 Kementerian Perhubungan memilih 3 kota yaitu, Surabaya, Padang dan Makassar, namun hal tersebut kembali lagi gagal hingga 2021 dan 2013. Hingga pada maret 2014 pemerintah meresmikan BRT Mamminasata oleh Gubernur Provinsi Sulawesi Selatan pada saat itu, untuk beroperasi pada daerah strategis nasional Mamminasata (Makassar, Maros, Sungguminasa, Takalar). Berikut adalah hasil penelitian yang peneliti temukan pada saat berada di lokasi penelitian (Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan dan Perum Damri Makassar), yaitu:

1. Koridor

BRT Mamminasata memiliki 11 koridor, Koridor tersebut sebagai jalur penghubung antara Maros, Makassar, Sungguminasa dan Takalar. Berikut adalah tabel dari koridor BRT Mamminasata:

Tabel 2 Rute koridor BRT Mamminasata

Koridor	Rincian Jalur
Koridor 1	Bandara-Tol-Jl.Nusantara-Jl.Ahmad Yani-Jl. Jendral Sudirman-Jl. Haji Bau-Jl. Metro Tanjung Bunga-Trans Studio-Mal GTC (Pergi). Mal GTC-Trans Studio-Jl. Metro Tanjung Bunga-Jl. Penghibur-Jl. Pasar Ikan-Jl. Ujung Pandang-Jl. Nusantara-Tol-Bandara (Pulang).
Koridor 2	Mal GTC-Trans Studio-Jl Metro Tanjung Bunga-Jl. Penghibur-Jl. Pasar Ikan-Jl. Ujung Pandang-Jl. Ahmad Yani-Jl. Bulusaraung-Jl. Masjid Raya-Jl Urip Sumoharjo-Jl. A.P Pettarani-Jl. Boulevard-Mal Panakukang (pergi). Mal Panakukang-Jl. Boulevard-Jl. A.P Pettarani-Jl. Urip Sumoharjo-Jl. Bawakaraeng-Jl. Jenderal Sudirman-Jl. Sam Ratulangi-Jl. Kakatua-Jl. Gagak-Jl. Nuri-Jl. Rajawali-Jl. Metro Tanjung Bunga-Trans Studio-Mal GTC (Pulang).
Koridor 3	Terminal Daya-Jl. Perintis Kemerdekaan-Jl. Urip Sumoharjo-Jl. AP Pettarani-Jl. Sultan Alauddin-Jl. Gowa Raya-Terminal Pallangga (Pulang-Pergi)
Koridor 4	Terminal Daya0Jl. Perintis Kemerdekaan-Bandara-Jl. Poros Makassar-Maros-Terminal Maros (Pulang-Pergi)

Koridor 5	Untia-Terminal Panampu-Kl. Tinumbu-Jl Ujung-Jl. Bandang-Jl. Veteran Utara-Jl. Sultan Alauddin-Jl. Gowa Raya-Jl. Terminal Pallanngga (Pulan-Pergi)
Koridor 6	Terminal Pallangga-Jl. Poros Takalar-Jl. Raya Bontomanai-Barombing-Mal GTC (Pulang-Pergi)
Koridor 7	Terminal Pallangga-Jl. Poros Takalar-Terminal Takalar (Pulang-Pergi)
Koridor 8	Terminal Takalar-Galesong Selatan-Galesong Utara-Barombing-Mal GTC (Pulang-Pergi)
Koridor 9	Terminal Daya-Jl. Lingkar Tenga-Bontomanai-Jl. Poros Takalar-Terminal Pallangga (Pulang-Pergi)
Koridor 10	Terminal Daya-Jl. Lingkar Tengah-Bontomanai-Jl. Poros Takalar-Terminal Pallangga (Pulang-Pergi)
Koridor 11	Terminal Maros-Jl By Pass Mamminassata-Bontomanai-Barombong (Pulang-Pergi)

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

2. Tarif

BRT Mamminasata pertama kali mulai beroperasi pada Maret 2014, Koridor pertama yang dibuka adalah rute Mal GTC-Mal Panakukang. BRT Mamminasata beroperasi setiap hari mulai pada pukul 08.00 WITA. Karcis dapat dibeli paada halte yang telah tersedia dengan tarif RP. 5000

untuk umum untuk satu kali perjalanan jauh atau dekat sedangkan untuk koridor 1 yang menghubungkan jl. ahmad yani dan bandara internasional sultan hasanuddin dikenakan tariff Rp. 27.000. perum damri juga menyediakan tarif yakni Rp. 2.500 bagi pelajar dan mahasiswa yang telah mendaftarkan diri.

3. Kapasitas

BRT Mamminasata memiliki kapasitas penumpang sebanyak 79 orang, dengan rincian 49 orang duduk dan 30 orang berdiri dengan pegangan tangan. Dengan kapasitas 79 orang ini, BRT Mamminasata optimalnya dapat menyerap 1.000 penumpang dan saat ini jumlah Bus yang beroperasi adalah 30 unit, maka daya serap keseluruhan BRT Mamminasata adalah 30.000 orang/hari.

4. Fasilitas

BRT Mamminasata serta dilengkapi fasilitas tempat duduk prioritas untuk para penumpang lanjut usia, ibu hamil dan penumpang dengan anak serta penumpang kebutuhan khusus. Adapun fasilitas lain yang disediakan oleh BRT Mamminasata adalah pendingin udara/AC (Air Conditioning), Koran, serta Fasilitas Wifi kepada penumpang.

5. Halte

BRT Mamminasata hanya dapat mengambil dan menurunkan penumpang di halte kusus BRT, yang sampai saat ini telah tersedia 12 unit halte permanen dan 33 halte portebel.

C. Hasil Penelitian.

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 tugaskan 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.

Pada saat peneliti melakukan wawancara pada informan di Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan, peneliti membahas mengenai apakah lembaga yang terkait dengan BRT Mamminasata telah melakukan sosialisasi kepada masyarakat tentang adanya kebijakan transportasi umum BRT Mamminasata. Berikut adalah hasil wawancaranya bersama Sekertaris Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan:

Kami telah melakukan sosialisasi, yang pertama kami mendekati para supir angkutan umum lain yang telah lebih dulu ada di daerah strategis nasional Mamminasata, yaitu angkuta umum (pete-pete). kami melakukan hal tersebut agar kiranya tidak terjadi kerusuhan pada area lalu lintas pada saat mengoperasikan BRT Mamminasata ini. (Hasil Wawancara pada 15 Juli 2021)

Hal yang sama juga disampaikan oleh KA. Seksi Sarana, Prasarana dan Keselematan Jalan Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan:

Masalah sosialisasi itu, yang kami utamakan adalah ORGANDA (Organisasi Angkutan Darat) organisasi itu adalah wadah bagi para pemilik angkutan umum (pete-pete). Kami mendekati mereka dulu agar kiranya mereka bisa mensosialisasikan kepada para supirnya bahwa ini (BRT Mamminasata) adalah kompotitor dan bukan untuk mengambil lahan para angkutan umum (pete-pete) dan sebagainya. (Hasil Wawancara pada 14 Juli 2021)

Menurut hasil wawancara di atas, peneliti memahami bahwa sosialisasi kepada para pekerja jasa angkutan umum (pete-pete) dan sebagainya perlu dilakukan

oleh lembaga pemerintah yang dimana mereka sebagai regulator terhadap kebijakan BRT Mamminasta, agar kiranya tidak terjadi kericuhan pada saat pengorperasian BRT Mamminasata dilapangan nantinya. Kemudian wawancara dilanjutkan mengenai sosialisasi BRT Mamminasata oleh KA. Seksi Sarana, Prasarana dan Keselamatan Jalan Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan:

Sosialisasi lainnya yang kami lakukan untuk BRT Mamminasata ini adalah pada saat launchingnya bulan maret 2014 oleh bapak Gubernur Syarul Yasin Limpo pada saat itu, pada saat launching tersebut kami melakukan publikasi melalui media sosial, media massa dan sebagainya. (Hasil Wawancara pada 14 Juli 2021)

Peneliti melanjutkan pertanyaan bahwa, selain publikasi melalui media massa. Apakah ada bentuk sosialisasi lainnya yang telah dilakukan Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan. Berikut adalah hasil wawancara bersama KA. Seksi Sarana, Prasarana dan Keselamatan Jalan Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan:

Selain pada saat launching, kami juga memberikan SOP kepada BRT Mamminasata untuk singgah di halte tiap beberapa menit, artinya akan ada bus yang beroperasi di jalan secara continue dan itu juga bertujuan untuk memberikan pemandangan baru kepada masyarakat. Dengan cara tersebut kami percaya bahwa masyarakat akan melihat sendiri tentang keberadaan BRT Mamminasata ini. (Hasil Wawancara pada 14 Juli 2021)

Berdasarkan hasil wawancara diatas maka peneliti dapat menyimpulkan bahwa dalam pendekatan proses belajar oleh lembaga Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan telah melakukan sosialisasi kepada masyarakat melalui berbagai macam cara, 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.

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”.

Adapun sosialisasi yang dilakukan oleh Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan bersama dengan Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan tentang transportasi umum BRT Mamminasata terhadap masyarakat disalurkan melalui media massa yaitu:

Tabel 3 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

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.

Pada pendekatan peningkatan kinerja ini peneliti melakukan wawancara kepada informan membahas mengenai apakah Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan sebagai lembaga regulator dalam BRT Mamminasata ini, telah melakukan evaluasi terhadap kebijakannya. Berikut adalah hasil wawancara bersama Kepala UPT Transportasi Mamminasata Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan:

Kami telah melakukan evaluasi terhadap kebijakan BRT Mamminasata ini, dari situ kami sadar betul banyak kendala yang ditemukan dalam kebijakan ini. Berbicara mengenai kelembagaan, sebenarnya tidak ada lembaga yang khusus untuk mengerjakan BRT Mamminasata ini. Mengapa demikian, karena kami hanyalah sebagai lembaga regulator dan tidak dapat terlibat setiap saat pada pengoperasian BRT Mamminasata ini, hal itu disebabkan karena kami bekerja sesuai (TUPOKSI) Tugas Pokok dan Fungsi yang ada pada Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan ini. Maka dari itu kami melakukan evaluasi dan kami mengusahakan agar adanya lembaga yang khusus untuk menangani BRT Mamminasata ini. (Hasil Wawancara pada 14 Juli 2021).

Hal yang sama juga dilanjutkan oleh KA. Seksi Sarana, Prasarana dan Keselamatan Jalan Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan:

Untuk saat ini kami masih mengkaji untuk kelembagaan yang baiknya seperti apa, kami sudah menerbitkan SK penataan sistem angkutan umum massal, hal itu juga nantinya akan membahas tentang bagaimana kita menata kelembagaan itu dengan meningkatkan kapasitasnya, bagaimana kita membentuk kelembagaan nantinya yang khusus untuk mengurus BRT Mamminasata. Apakah nantinya kami sebagai badan layanan umum atau sebagainya, semua itu masih dalam proses untuk kami menata kelembagaan di dalamnya. (Hasil Wawancara 14 Juli 2021)

Kemudian peneliti melanjutkan pembahasan mengenai evaluasi yang telah dilakukan UPT Transportasi Mamminasata Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan, tentang bagaimana mereka melakukan sikap terhadap hasil evaluasi yang telah dilakukan untuk BRT Mamminasata ini. Berikut adalah hasil wawancara bersama KA. Seksi Sarana, Prasarana dan Keselamatan Jalan Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan:

Kami telah menerima fakta bahwa BRT Mamminasata ini telah berhenti beroperasi maka dari itu kami mengupayakan bagaimana BRT Mamminasata ini bisa bangkit. Hingga saat ini kami terus melakukan rapat agar bagaimana UPT Transportasi Mamminasata ini bisa berfungsi sebagai pengawas ataukah BLU (badan layanan umum) untuk mengelola sendiri sistem BRT Mamminasata, karena sistem BRT Mamminasata itu juga masih akan kami perbaiki lagi di tahun 2022. (Hasil Wawancara 14 Juli 2021)

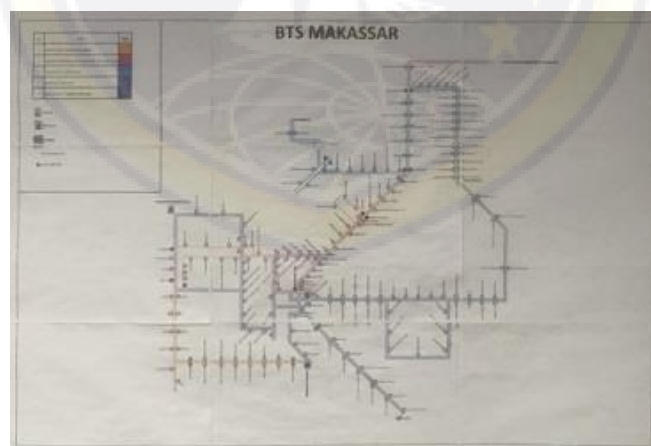
Peneliti melanjutkan wawancara mengenai apa saja yang telah dilakukan UPT Transportasi Mamminasata Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan selain membahas tentang sistem pengelolaan dan kelembagaannya. Berikut adalah hasil

wawancara bersama KA. Seksi Sarana, Prasarana dan Keselamatan Jalan Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan:

Mengenai kebangkitan BRT Mamminasata di tahun 2022 kami menyiapkan nama baru, yaitu BTS Makassar. Oleh karenanya kami masih melakukan study ulang dan kami telah menyiapkan feasibility study dengan dibantu oleh Jerman, rencana juga akan mengadakan jalur khusus. Itu semua sebagai bentuk evaluasi kami terhadap kebijakan yang lama. Kami juga sedang berjuang untuk mengubah UPT Transportasi Mamminasata ini menjadi lembaga yang khusus dalam menangani BRT Mamminasata ini, karena seperti yang di jelaskan oleh bapak Kepala UPT Transportasi Mamminasata, bahwa kami disini sebagai lembaga pemerintah yang sifatnya sebagai regulator dan pada BRT Mamminasata kami hanya sebagai pengawas, maka dari itu kami mengupayakan agar kami bisa membentuk BLU (bada layanan umum) agar kiranya kami dapat turun langsung untuk melayani masyarakat, melihat dan mendengarkan apa saja yang di butuhkan masyarakat. Itu semua masih dalam tahap kajian untuk kami agar bisa kembali bangkit di tahun 2022. (Hasil Wawancara 14 Juli 2021)

Berdasarkan hasil wawancara di atas maka peneliti dapat menyimpulkan bahwa 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 Mamminasta.

Evaluasi yang di lakukan 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 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 5 Rancangan Jalur BTS Makassar

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

2) Sikap Pelaksana (Gerungan 2000)

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.

Pada tahap ini peneliti membahas mengenai sikap pelaksana kebijakan BRT Mamminasata, setelah memberikan uraian mengenai lembaga regulator dari BRT Mamminasata ini maka peneliti melanjutkan dengan lembaga pelaksana kebijakan BRT Mamminasata ini. Namun sebelum itu peneliti sempat menyinggung soal sikap pelaksana pada saat melakukan penelitian di Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan. Berikut adalah hasil wawancara bersama KA. Seksi Sarana, Prasarana dan Keselamatan Jalan Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan:

Setelah tadi dijelaskan mengenai lembaga pemerintah sebagai regulator dalam kebijakan BRT Mamminasata ini. Maka tentunya harus ada lembaga yang melaksanakan kebijakannya, maka di tunjuklah Perum Damri Makassar sebagai salah satu bagian dari BUMN Indonesia. Berbicara mengenai sikap tentunya tidak diragukan lagi karena Perum Damri adalah salah satu BUMN Indonesia maka mereka punya SOP dan Mottonya sendiri dalam melayani masyarakat di BRT Mamminasata ini. maka dari itu masalah SOP pada layanan BRT Mamminasata itu tetap menggunakan milik Perum Damri. Dengan begitu kami tidak perlu meragukan lagi masalah sikap aktor pelaksananya pada saat melakukan pelayanan di BRT Mamminasata ini. (Hasil Wawancara pada 14 Juli 2021)

Berdasarkan hasil wawancara di atas maka peneliti dapat menyimpulkan bahwa 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. Hal ini Peneliti kaitkan dengan bagaimana pemahaman setiap aktor yang terlibat, tentang motto atau standar operasional prosedur dalam melaksanakan pelayanan terhadap kebijakan transportasi umum BRT Mamminasata di Kota Makassar.

Membahas mengenai SOP tentunya terlebih dahulu peneliti melakukan wawancara kepada Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan, sebagaimana instansi tersebutlah yang mengeluarkan kebijakan BRT Mamminasata dan peneliti juga beranggapan bahwa instansi tersebutlah yang memberikan SOP dalam pelayanan BRT Mamminasata. Berikut adalah hasil wawancara bersama KA. Seksi Sarana, Prasarana dan Keselamatan Jalan Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan:

Persoalan SOP dalam BRT Mamminasata kami hanya menentukan jalur dan persinggahan perjalanan BRT Mamminasata, namun untuk pelayanannya pada saat di dalam bus itu kembali kepada Perum Damri sebagai pelaksana pelayanan BRT Mamminasata ketika telah beroperasi karena Perum Damri lah yang telah diberikan tugas untuk

melaksanakan pelayanan didalam BRT Mamminasata ini dan mereka juga bekerja sesuai SOP Perum Damri dalam melakukan pelayanan pada saat didalam busnya. (Hasil Wawancara 14 Juli 2021)

Peneliti kembali menegaskan bahwa pada tahap ini peneliti akan melakukan penelitian terhadap sikap kognitif yang dimana pembahasan penelitian tahap ini berbicara tentang bagaimana para aktor pelaksana BRT Mamminasata dalam hal ini Perum Damri Makassar untuk melakukan pelayanan yang baik sesuai dengan teori manajemen transportasi, apakah para aktor pelaksana tersebut telah mengetahui SOP yang mereka jalankan untuk BRT Mamminasata ini. Berikut adalah hasil wawancara bersama Manager Usaha Perum Damri Makassar:

SOP yang diberikan Dinas Perhubungan yaitu jalur dan persinggahan di halte tiap berapa menit dengan mendasar kepada tabel yang telah diberikan kepada kami. Tiap pelaksana yang ditunjuk dalam BRT Mamminasata ini tentunya wajib mengetahui dan melaksanakan SOP tersebut. karena jika tidak maka mereka tentunya tidak dapat melaksanakan BRT Mamminasata ini dan akan langsung diberikan teguran kepada petugas yang selalu ikut dalam tiap bus yang beroperasi setiap harinya. (Hasil Wawancara pada 14 Juli 2021)

Menanggapi hasil wawancara diatas maka peneliti melakukan analisis dokumen terhadap Time Tabel yang dimaksud oleh Manager Usaha Perum Damri, namun dokumen Time Tabel yang peneliti temukan hanya pada koridor 2 saja. Hal ini disebabkan karena sudah tidak beoperasinya BRT Mamminasata, sehingga peneliti memiliki keterbatasan dalam mencari arsip dokumen terhadap BRT Mamminasata. Berikut adalah Time Tabel koridor 2 BRT Mamminasata:

Tabel 4 Time Tabel Koridor 2 BRT Mamminasata

	MP	GTC	MP	GTC	MP	GTC	MP	GTC	MP	MP
RIT	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
6	8:15	9:15	9:25	10:25	10:35	11:35	11:45	12:45	12:55	13:55

	MP	GTC	MP	GTC	MP	GTC	MP	GTC	MP	GTC
RIT	6		7		8		9		10	
BUS	BRK	TBA	BRK	TBA	BRK	TBA	BRK	TBA	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

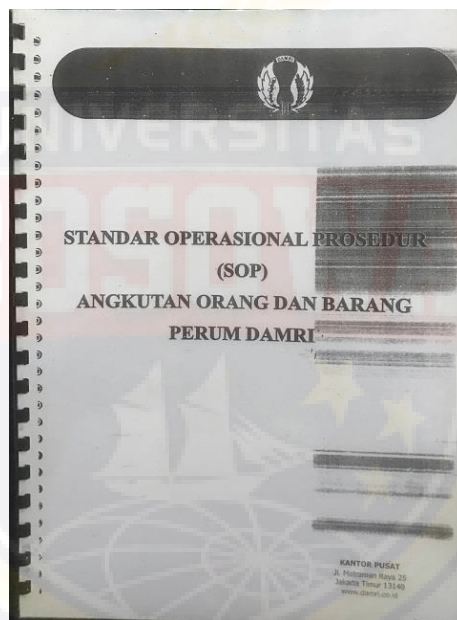
Sumber: Perum Damri Makassar

Setelah melakukan wawancara mengenai SOP yang diberikan langsung oleh Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan, peneliti melanjutkan wawancara mengenai pelaksanaan SOP yang dimiliki oleh Perum Damri Makassar. Berikut adalah hasil wawancaran bersama Manager Usaha Perum Damri Makassar:

Kami juga punya SOP sendiri yang kami laksanakan dalam melakukan pekerjaan kami di Perum Damri, SOP tersebut berisi tentang TUPOKSI (tugas pokok dan fungsi). Teruntuk BRT Mamminasata kami hanya melaksanakan sesuai SOP yang diberikan dari Dinas Perhubungan. Tapi dengan pelayanan yang telah tepat kami lakukan dan pelayanan yang

baik, namun BRT Mamminasata masih saja menemukan banyak masalah hingga saat ini sudah tidak beroperasi lagi. (Hasil Wawancara pada 14 Juli 2021)

Berdasarkan hasil wawancara diatas maka peneliti dapat menyimpulkan bahwa 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 SOP yang dimiliki dari Perum Damri Makassar:



Gambar 6 Standar Operasional Perum Damri

Sumber: Perum Damri Makassar

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. Namun setelah melakukan penelitian terhadap masyarakat pengguna BRT Mamminasata ini, peneliti menemukan jawaban yang berbeda dari cara mereka mendapatkan informasi tentang BRT Mamminasata ini. Berikut adalah hasil wawancara bersama Saudara Muhammad Muliadi sebagai pengguna BRT Mamminasata:

Saya tidak tahu kalau ada sosialisasi berbentuk seperti informasi di media massa, saya tahu tentang BRT Mamminasata itu ada ketika saya melihat bus tersebut sedang beroperasi di jalan. Dengan melihat bus tersebut saya jadi penasaran untuk menaikinya. (Hasil Wawancara pada 29 Juli 2021)

Hasil wawancara di atas menunjukkan bahwa saudara Saudara Muliadi tidak mendapatkan adanya sosialisasi mengenai BRT Mamminasata. Hal yang sama juga disampaikan oleh Saudara Sapta Nugraha sebagai pengguna BRT Mamminasata:

Saya tidak mengetahui BRT Mamminasata dari sosialisasi yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan. Namun saya tahu tentang adanya BRT Mamminasata ini, karena diberitahu oleh kawan saya. pada saat itu untuk mengetahui rute dari bus tersebut saya menanyakan langsung kepada supir yang bertugas menjalankan BRT Mamminasata tersebut. (Hasil Wawancara pada 29 Juli 2021)

Hasil wawancara di atas juga menunjukkan bahwa Saudara Sapta tidak mendapatkan adanya sosialisasi mengenai keberadaan BRT Mamminasata. Hal yang sama juga disampaikan oleh Saudara Achmad Nawawi sebagai pengguna BRT Mamminasata:

Tentang adanya BRT Mamminasata, saya mengetahuinya sendiri pada saat saya melihat BRT Mamminasata langsung sedang beroperasi di jalan. Untuk rutenya pada saat itu saya hanya berpatokan pada halte-halte yang ada, saya sama sekali tidak tahu karena saya belum pernah mendapati adanya sosialisasi melalui media massa ataupun penyampaian secara langsung oleh pihak Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan. (Hasil Wawancara pada 29 Juli 2021)

Hasil wawancara di atas menunjukkan bahwa sosialisasi mengenai BRT Mamminasata melalui media massa tidak tersampaikan kepada salah satu masyarakat pengguna BRT Mamminasata tersebut. Hal yang sama juga disampaikan oleh Saudara Asrul Alfahrezi Agung sebagai pengguna BRT Mamminasata:

Saya tidak pernah mendapati adanya sosialisasi terkait dengan kebijakan transportasi umum BRT Mamminasata ini. Namun saya mengetahuinya melalui kawan saya dan tata cara untuk menaikinya, saya tahu karena bertanya langsung oleh supir yang ada pada BRT Mamminasata tersebut. (Hasil Wawancara pada 29 Juli 2021)

Hasil wawancara di atas juga menunjukkan bahwa sosialisasi yang dilakukan melalui media massa, tidak tersampaikan di beberapa masyarakat pengguna BRT Mamminasata. Hal yang sama juga disampaikan oleh Saudara Erwin sebagai pengguna BRT Mamminasata:

Saya mengetahui bahwa BRT Mamminasata itu ada, karena saya melihat langsung bus tersebut sedang beroperasi di jalan, untuk rute dari bus tersebut saya tidak tahu karena saya juga pada saat naik dibantu oleh kawan saya yang mungkin sudah paham tentang BRT Mamminasata itu. (Hasil Wawancara pada 29 Juli 2021)

Berdasarkan hasil wawancara di atas maka peneliti dapat menyimpulkan bahwa sebagian 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.

Setelah melakukan penelitian yang berimbang terhadap pelaksanaan sosialisasi yang dilakukan Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan dengan

melakukan wawancara langsung kepada masyarakat pengguna BRT Mamminasata, maka selanjutnya peneliti melakukan wawancara terkait dengan tingkat kepuasan dari masyarakat sebagai pengguna BRT Mamminasata.

Penelitian berikut ini didasari dari teori manajemen transportasi yang menjelaskan bahwa transportasi bertujuan untuk memudahkan kehidupan manusia untuk berpindah dari satu tempat ke-tempat yang lainnya. Untuk mengukur tercapainya tujuan transportasi dari dasar definisi tersebut, maka peneliti menggunakan teori sikap yang dimiliki masyarakat pengguna BRT Mamminasata dari komponen konatifnya. Untuk mengukur hal tersebut maka peneliti melakukan wawancara berserta mencari hasil survey yang dimiliki Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan terhadap kepuasan masyarakat pengguna BRT Mamminasata ini. Berikut adalah hasil wawancara bersama Saudara Muhammad Muliadi sebagai pengguna BRT Mamminasata:

Setelah naik transportasi umum BRT Mamminasata ini, saya merasa lebih memilih untuk naik kendaraan pribadi. Karena bagi saya naik kendaraan pribadi itu lebih praktis, kalau naik BRT Mamminasata ini tidak tersedia setiap waktu ada dan tidak semua tempat bisa saya lalui. (Hasil Wawancara pada 29 Juli 2021)

Berdasarkan hasil wawancara diatas maka peneliti memahami bahwa setelah merasakan pelayanan pada BRT Mamminasata, masyarakat pengguna juga masih memilih menggunakan kendaraan pribadi, hal ini disebabkan karena kurang jelasnya waktu datang dan pergunya BRT Mamminasata pada tiap halte. Kemudian peneliti

melanjutkan wawancara mengenai tingkat kepuasan terhadap BRT Mamminasata, bersama Saudara Asrul Alfahrezi Agung sebagai pengguna BRT Mamminasata:

Iya, saya merasa lebih baik dengan menggunakan BRT Mamminasata ini, karena cukup murah untuk jarak yang cukup jauh dan fasilitasnya juga cukup nyaman (Hasil Wawancara pada 29 Juli 2021)

Hal yang sama juga disampaikan oleh Saudara Sapta Nugraha sebagai pengguna BRT Mamminasata:

Ketika menggunakan BRT Mamminasata, saya merasa lebih baik dan nyaman karena supir menyetir dengan baik dan ramah, kebersihan bus juga terjaga dengan baik. Namun yang menjadi kekurangan karena halte yang ada tidak sampai di dekat rumah saya, bahkan saya harus menempuh jarak yang cukup jauh untuk bisa mendapatkan akses untuk naik ke BRT Mamminasata. (Hasil Wawancara pada 29 Juli 2021)

Dari hasil wawancara di atas maka peneliti dapat memahami bahwa kebijakan transportasi umum BRT Mamminasata telah memuaskan dalam hal fasilitas dan pelayanannya. kemudian peneliti melanjutkan wawancara bersama Saudara Achmad Nawawi sebagai pengguna BRT Mamminasata:

Sebenarnya BRT Mamminasata ini lebih bagus jika dibandingkan dengan transportasi umum lain, tapi pada saat itu jadwal singgahnya bus pada tiap halte sangat lama dan untuk jarak dari halte ke rumah saya juga cukup jauh. (Hasil Wawancara pada 29 Juli 2021)

Berdasarkan hasil wawancara bersama informan diatas, maka peneliti memahami bahwa 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. Kemudian peneliti melanjutkan wawancara bersama masyarakat pengguna BRT Mamminasata dengan pandangan yang berbeda, berikut adalah hasil wawancara bersama Saudara Erwin sebagai masyarakat pengguna BRT Mamminasata:

Saya tidak merasa lebih baik dengan adanya BRT Mamminasata ini, karena jika dinilai dari fasilitas yang dimiliki, saya juga punya kendaraan pribadi roda empat yang tentunya memiliki fasilitas yang nyaman, untuk menggunakan kendaraan pribadi saya tidak perlu jauh-jauh dan menunggu beberapa jam untuk melakukan perjalanan. (Hasil Wawancara pada 29 Juli 2021)

Adapun hasil survey yang peneliti temukan ketika melakukan observasi dan dokumentasi di UPT Transportasi Mamminasata Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan, yang dimana hal tersebut memiliki relevansi dengan apa yang telah dijelaskan oleh beberapa informan dari kalangan masyarakat pengguna BRT Mamminasata, yaitu tentang tingkat kepuasan yang dimiliki masyarakat pengguna BRT Mamminasata ketika menggunakan transportasi umum BRT Mamminasata. Berikut adalah hasil survey yang dilakukan UPT Transportasi Mamminasata Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan:

Berdasarkan Analisa hasil survey tentang kepuasan pengguna BRT Mamminasata, tanggapan 57 responden terhadap pertanyaan-pertanyaan yang disampaikan adalah sebagai berikut :

1. Seberapa sering penumpang menggunakan BRT 52,6% menjawab Kadang-kadang dan 8,7% menjawab selalu menggunakan
2. Mengapa memilih menggunakan BRT 50,8% menjawab dikarenakan nyaman diatas bus dan 5,2% lebih cepat sampai ditujuan
3. Apa saja permasalahan didalam menggunakan BRT responden menjawab 43,8% waktu yang tidak tepat dan 5,2% pengemudi yang ngebut.
4. Lokasi halte dengan tempat tinggal, responden menjawab 47,3% menjawab cukup jauh dan 17,5% sangat susah dijangkau.
5. Terhadap kondisi halte 56,1% menjawab cukup nyaman dan 14% sangat susah dijangkau.
6. Mengenai tarif bus 92% menjawab cukup murah dan 7% menjawab terlalu mahal.
7. Terhadap rute bus cukup untuk pelayanan 77,1% menjawab ya dan 22,8% menjawab tidak.
8. Bahwa BRT dapat mengurangi kepadatan lalu lintas 50,8% menjawab sangat membantu dan 8,7% menjawab tidak membantu.
9. Kondisi fisik BRT sudah sesuai harapan masyarakat, responden menjawab 92% ya dan 7% menjawab tidak.

10. Tentang pelayanan BRT, responden menjawab 73% cukup puas dan 5,2% Tidak.
11. Tentang keunggulan BRT dibandingkan kendaraan umum lainnya 45,6% menjawab sangat strategis, tiket bus lebih murah serta fasilitas baik dan nyaman dan 3,5% hanya menjawab hanya strategis saja.
12. Tanggapan responden terhadap kelemahan BRT dibandingkan angkutan umum lainnya 63,2% menjawab tidak ada dan 36,8% menjawab ada.
13. Tanggapan responden tentang kendaraan yang baik untuk pulang dan pergi berkendaraan 43,8% menjawab ojek online dan 1,7% angkutan kota
14. Responden selalu menggunakan BRT baik pulang ataupun pergi 29,8% menjawab ya dan 70,2% menjawab tidak
15. Menurut responden sebelum adanya BRT, transportasi apa yang sering digunakan 42,1% menjawab jalan kaki dan 5,2% kendaraan lainnya
16. Jawaban responden terhadap jarak rumah, tempat penjemputan dan tempat tujuan 40,3% menjawab cukup jauh (5 – 10 Km) dan 3,5% menjawab sangat jauh >15 Km
17. Jawaban responden tentang usaha untuk mendapatkan BRT 42% menggunakan angkutan umum dan 17,5% menjawab dengan kendaraan pribadi
18. Jawaban responden terhadap pertanyaan jarak tempat tinggal dengan halte adalah 28% menjawab dekat (500 m - 1km) dan 10,5% menjawab jauh (3 km – 5 km).

19. Mengenai biaya transportasi sebelum ada BRT 31,5% menjawab cukup mahal Rp. 10.000,- – Rp. 15.000,- dan 7% menjawab cukup murah < Rp. 5000,-.
20. Jawaban responden terhadap pertanyaan bahwa bus akan mengurangi kebisingan dan polusi pada saat jam puncak karena volume kendaraan pribadi akan berkurang responden menjawab 47,3% setuju dan 1,7% menjawab sangat tidak setuju
21. Sirkulasi udara/pengatur udara berhubungan dengan kenyamanan dalam menggunakan bus 47,3% menjawab nyaman dan 5,2% menjawab tidak nyaman
22. Mengenai cara menyetir supir bus berhubungan dengan keamanan dan keselamatan dalam menggunakan bus responden menjawab 49,1% baik dan 3,5% tidak baik
23. Terhadap pertanyaan ketertiban bus 47,3% menjawab baik 3,5% menjawab tidak baik.

Kesimpulan

1. Berdasarkan hasil survey terhadap kepuasan pengguna BRT yang mempengaruhi kepuasan pengguna antara lain :
 - 1) Kondisi halte cukup nyaman
 - 2) Tarif bus cukup murah
 - 3) Kondisi fisik bus yang nyaman dan baik

4) Pelayanan BRT yang baik antara lain cara menyupir

2. Yang mempengaruhi ketidakpuasan pengguna antara lain :

1) Waktu yang tidak tepat

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

D. Pembahasan Hasil Penelitian

Pada tahap ini peneliti akan menguraikan hasil penelitian yang telah peneliti lakukan pada tiap lembaga dan informan yang telah peneliti paparkan di bagian sebelumnya, sesuai dengan teori dan masing-masing indikatornya yang telah menjadi fokus penelitian ini.

BRT Mamminasata adalah angkutan umum yang dibentuk oleh Pemerintah Provinsi dengan tujuan untuk mengurangi angka kemacetan pada daerah strategis Nasional Mamminasata. BRT Mamminasata juga adalah salah satu wujud lahirnya kebijakan transportasi umum yang mendasar pada regulasi Undang-undang No. 22 Tahun 2009 Pasal 158 tentang Angkutan Massal, hal ini dijelaskan pada ayat (1) yaitu *“Pemerintah menjamin ketersediaan angkutan massal berbasis jalan untuk memenuhi kebutuhan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum di kawasan perkotaan”*. Tentunya hal ini juga sangat relevan dengan teori manajemen transportasi yang menjelaskan bahwa tujuan utama adanya transportasi adalah untuk mensejahterakan kehidupan masyarakat, dengan adanya transportasi manusia dapat berpindah dari suatu tempat ke-tempat lainnya.

1. Strategi Pengembangan Kelembagaan

Ketika peneliti melakukan penelitian kepada Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan, peneliti menemukan informasi bahwa lembaga yang ditugaskan untuk melakukan pengawasan terhadap transportasi umum BRT Mamminasata adalah UPT Transportasi Mamminasata. Namun hasil penelitian yang peneliti temukan melalui observasi, wawancara dan dokumentasi bersama Kepala UPT Transportasi Mamminasata dan K.A Seksi Sarana, Prasarana dan Keselamatan Jalan yaitu, transportasi umum BRT Mamminasata belum memiliki lembaga khusus yang senantiasa mengontrol dan mengatur pelaksanaannya, UPT Transportasi Mamminasata Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan hanya sebagai lembaga pengawas saja.

Dalam teori manajemen transportasi oleh (Salim 2013) dikatakan bahwa untuk mendukung tercapainya tujuan transportasi maka diperlukan peran lembaga yang baik. Namun sayangnya menurut wawancara bersama Kepala UPT Transportasi Mamminasata dan K.A Seksi Sarana, Prasarana dan Keselamatan Jalan peneliti menemukan bahwa lembaga yang khusus dibentuk untuk mengurus pelayanan transportasi BRT Mamminasata ini belum ada. Menanggapi hal tersebut UPT Transportasi Mamminasata telah mengupayakan untuk membentuk lembaga yang khusus untuk mengurus urusan pelayanan transportasi umum BRT Mamminasata dengan melakukan berbagai rapat dan kajian, sesuai dengan hasil observasi dan wawancara yang peneliti temukan, UPT Transportasi Mamminasata Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan telah membuat Surat Keputusan untuk mengatur kembali masalah kelembagaan pada BRT Mamminasata ini.

a) Pendekatan Proses Belajar

Pada indikator fokus penelitian dalam teori ini, peneliti fokus pada sosialisasi yang telah dilakukan Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan sebagai lembaga regulator pada kebijakan transportasi umum BRT Mamminasata ini. Oleh karenanya mereka harus melakukan sosialisasi kepada para penyedia jasa angkutan umum lainnya dan masyarakat sebagai fokus utama terlaksananya tujuan transportasi. Hal ini berdasarkan teori manajemen transportasi Salim (2013) yaitu didalam pola sistem transportasi terdapat peran manajemen yang mengatur pemasaran jasa angkutan, untuk terlaksananya pemasaran tersebut maka perlu diadakan sosialisasi terhadap masyarakat tentang BRT Mamminasata ini secara terperinci.

Adapun dasar peneliti untuk mempertanyakan mengenai sosialisasi yang telah dilakukan oleh Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan yaitu tertera pada regulasi Undang-undang No. 22 Tahun 2009 Pasal 6 dijelaskan mengenai pembinaan yaitu:

Pasal 6

- (1) Pembinaan Lalu lintas dan Angkutan Jalan yang dilakukan oleh instansi pembina sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (3) meliputi:
 - a. penetapan sasaran dan arah kebijakan pengembangan sistem Lalu Lintas dan Angkutan Jalan nasional;

- b. penetapan norma, standar, pedoman, kriteria, dan prosedur penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berlaku secara nasional;
 - c. penetapan kompetensi pejabat yang melaksanakan fungsi di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan secara nasional;
 - d. pemberian bimbingan, pelatihan, sertifikasi, pemberian izin, dan bantuan teknis kepada pemerintah provinsi dan pemerintah kabupaten/kota; dan
 - e. pengawasan terhadap pelaksanaan norma, standar, pedoman, kriteria, dan prosedur yang dilakukan oleh Pemerintah Daerah.
- (2) Dalam melaksanakan pembinaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), pemerintah dapat menyerahkan sebagian urusannya kepada pemerintah provinsi dan/atau pemerintah kabupaten/kota.
- (3) Urusan pemerintah provinsi dalam melakukan pembinaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan meliputi:
- a. penetapan sasaran dan arah kebijakan sistem Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Provinsi dan Kabupaten/kota yang jaringannya melampaui batas wilayah Kabupaten/kota;
 - b. pemberian bimbingan, pelatihan, sertifikasi, dan izin kepada perusahaan angkutan umum di provinsi; dan
 - c. pengawasan terhadap pelaksanaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan provinsi.

Sosialisasi yang telah dilakukan Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan adalah publikasi melalui medi massa Tribun News dan Berita Satu pada saat launchingnya BRT Mamminasata dan melakukan sosialisasi kepada Organisasi Angkutan Darat sebagai penyedia jasa angkutan umum yang lebih dulu ada daripada BRT Mamminasata. Adapun hasil temuan peneliti yang memiliki relevansi dengan penelitian terdahulu yang dimiliki oleh (Rahman 2016) mengenai bentuk sosialisasi BRT Mamminasata kepada masyarakat, yaitu BRT Mamminasata belum memiliki page atau akun media sosial yang dapat diakses oleh masyarakat tentang pelayanan dan alur penggunaan BRT Mamminasata. Menurut peneliti, sosialisasi yang dilakukan Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan kurang efektif karena berdasarkan hasil observasi dan wawancara bersama masyarakat pengguna BRT Mamminasata, peneliti menemukan bahwa masyarakat mengetahui akan adanya transportasi umum BRT Mamminasata bukan melalui sosialisasi yang telah dikatakan oleh pihak UPT Transportasi Mamminasata Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan. Selain itu skala yang dicapai dalam sosialisasi tersebut juga tidak merata, karena tidak semua masyarakat melihat pada saat launching BRT Mamminasata di media massa.

Setelah melakukan pembahasan mengenai sosialisasi, informan pada UPT Transportasi Mamminasata Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan mengatakan bahwa mereka sedang berupaya untuk merealisasikan sosialisasi kepada masyarakat yang lebih efektif, karena masyarakat bukan hanya perlu tahu saja bahwa BRT Mamminasata itu ada. Tapi masyarakat juga perlu tahu bahwa apa tujuan utama

di keluarkannya kebijakan transportasi umum BRT Mamminasata, agar terbangun mindset untuk bergotong royong dalam menekan tingkat kemacetan di daerah strategi nasional Mamminasata utamanya di Kota Makassar dengan cara menggunakan transportasi umum BRT Mamminasata.

b) Pendekatan Peningkatan Kinerja

Pada indikator fokus penelitian ini peneliti membahaas tentang evaluasi yang dilakukan Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan terhadap kebijakan transportasi umum BRT Mamminasata. Berdasarkan hasil observasi, wawancara dan dokumentasi peneliti menemukan bahwa pihak UPT Transportasi Mamminasata Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan telah melakukan evaluasi terhadap kebijakan transportasi umum BRT Mamminasata, dari hasil evaluasi tersebut pihak UPT Transportasi Mamminasata Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan telah membuat surak keputusan (SK) dalam rangka pembahasan mengenai kebangkitan BRT Mamminasata di tahun 2022 nantinya.

Hasil evaluasi yang telah dilakukan oleh pihak UPT Transportasi Mamminasata Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan adalah pembentukan lembaga yang khusus untuk menangani pelayanan pada kebijakan transportasi umum BRT Mamminasata, apakah UPT Transportasi Mamminasata yang akan berubah menjadi Badan Layanan Umum atau lembaga baru yang akan dibentuk, hal tersebut masih dalam tahap kajian. Adapun rencana pembentukan kebijakan transportasi umum baru yang bernama BTS Makassar, hal itu masih dalam tahap pengkajian

pihak UPT Transportasi Mamminasata dan melakukan study kembali bersama Negara Jerman.

Hal ini tentunya memiliki relevansi dengan regulasi Undang-undang No. 22 Tahun 2009 Pasal 223 dan Pasal 224, yaitu:

Pasal 223

- (1) Untuk mengembangkan industri Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 222 ayat (2). pemerintah mendorong pemberdayaan industri dalam negeri.
- (2) Untuk mendorong pengembangan industri dalam negeri sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dilakukan melalui pemberian fasilitas, insentif bidang tertentu, dan menerapkan standar produk peralatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pasal 224

- (1) Pengembangan industri prasaran lalu Lintas dan Angkutan Jalan terdiri atas:
 - a. rekayasa;
 - b. produksi
 - c. perakitan, dan/atau
 - d. pemeliharaan dan perbaikan.
- (2) Pengembangan industri prasaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalann mencakup alih teknologi yang disesuaikan dengan kearifan lokal.

Dengan mendasar pada regulasi diatas maka dapat disimpulkan bahwa lahirnya BTS Makassar yaitu hasil dari evaluasi BRT Mamminasata, menurut hasil wawancara pula dikatakan oleh informan pada UPT Transportasi Mamminasata mengenai akan adanya aplikasi yang dapat memudahkan masyarakat untuk mengetahui dimana posisi bus saat itu juga. Hal ini tentunya sangat relevan dengan regulasi yang telah diuraikan diatas.

Adapun hasil temuan peneliti yang memiliki relevansi dengan penelitian terdahulu yang dimiliki oleh (Ishak 2017)mengenai upaya pemerintah dalam mengurai kemacetan di kota Makassar, hasil penelitian ini mengatakan bahwa upaya yang dilakukan pemerintah untuk mengurai kemacetan adalah lahirnya bus transportasi umum dan upaya lainnya berdasarkan hasil evaluasi, pemerintah pula telah memperluas jalan raya dan pembangunan jalan tol.

Dalam teori manajemen transportasi (Salim 2013) dijelaskan mengenai faktor ekstern yang mempengaruhi sistem transportasi yaitu, Kebijakan/Perturan dari Pemerintah Pusat dan Daerah. Salah satu kebijakan pemerintah dalam membangun usaha transportasi adalah kebijakan yang dikeluarkan pemerintah mengenai pengadaan bus untuk umum (ada merk, jenis-jenis tertentu yang ditentukan oleh pemerintah yang bisa digunakan untuk umum).

Setelah menguraikan hasil penelitian melalui fokus penelitian, regulasi, penelitian terdahulu, teori dan fakta empiris yang peneliti temukan, maka peneliti dapat menyimpulkan bahwa Pemerintah dan/atau Dinas Perhubungan Provinsi

Sulawesi Selatan telah bekerja dengan baik sesuai dengan teori pengembangan kelembagaan yang dipandang dari penelekatan peningkatan kinerja.

2. Sikap Pelaksana

Sikap pelaksana yang dimiliki Perum Damri Makassar yang dalam hal ini sebagai lembaga pelaksana dari kebijakan transportasi umum BRT Mamminasata bersumber dari Time Tabel dari Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan dan Standar Operasional Prosedur dari Perum Damri Makassar, hal ini didasari dari hasil wawancara bersama K.A Seksi Sarana, Prasarana dan Keselamatan Lalulintas UPT Transportasi Mamminasata dan Manager Usaha Perum Damri Makassar.

a. Sikap Kognitif

Berdasarkan hasil penelitian sikap kognitif dari segi penerapan Standar Operasional Prosedur yang diberikan Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan kepada Perum Damri Makassar telah terlaksana, hal ini berdasarkan dari hasil penelitian terhadap Manager Usaha Perum Damri Makassar yang menunjukkan time table yang dibuat Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan dalam operasional BRT Mamminasata.

Hal ini tentunya memiliki relevansi dengan regulasi Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan:

Pasal 143

Kriteria pelayanan angkutan orang dengan kendaraan Bermotor Umum dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 140 huruf a harus:

- a) memiliki rute tetap dan teratur;

- b) terjadwal, berawal, berakhir, dan menaikkan atau menurunkan penumpang di Terminal untuk angkutan antar kota dan lintas negara; dan
- c) menaikkan dan menurunkan penumpang pada tempat yang ditentukan untuk angkutan perkotaan dan perdesaan.

Hasil penelitian lainnya yang peneliti temukan dari sikap kognitif adalah penerapan motto Perum Damri Makassar ketika melakukan pelayanan pada BRT Mamminasata, sikap aktor pelaksana dalam BRT Mamminasata telah mencerminkan sikap yang baik dan ramah, hal ini berdasarkan hasil observasi dan wawancara bersama masyarakat pengguna BRT Mamminasata. Adapun hasil temuan peneliti yang memiliki relevansi dengan penelitian terdahulu yang dimiliki oleh Nabilah Ulfah Dewi (2017) mengenai efektivitas BRT Mamminasata dipandang dari karakteristik pekerja, hasil penelitian ini menyimpulkan bahwa pekerja yang ada pada BRT Mamminasata telah melakukan yang terbaik dalam memberikan pelayanan kepada masyarakat. Namun masih ditemukan kendala yang membuat citra BRT Mamminasata menjadi rusak dimata masyarakat, yaitu kurangnya persediaan pecahan uang kembalian untuk para pengguna BRT Mamminasata. Jika dipandang dari disisi pelaksanaan Standar Operasional Prosedur telah terlaksana dengan baik, dengan begitu sikap kognitif aktor pelaksana pada BRT Mamminasata ini telah berjalan dengan baik.

Undang-undang No. 25 Tahun 2009 memberikan penegasan bahwa pemerintah berkewajiban memberikan pelayanan dengan sebaik-baiknya kepada

masyarakat sebagai penerima pelayanan, sesuai dengan kebutuhan masyarakat. Meskipun secara regulasi, teori dan fakta empiris yang peneliti temukan telah relevan, namun kebijakan transportasi umum BRT Mamminasata masih saja memiliki kendala yang membuatnya berhenti beroperasi hingga saat ini. Maka dari itu peneliti melanjutkan penelitian menggunakan komponen teori sikap berikutnya.

b. Sikap Konatif

Pada komponen sikap konatif sebagai indikator fokus penelitian ini, peneliti menemukan bahwa masyarakat bereaksi terhadap kebijakan transportasi umum BRT Mamminasata berdasarkan apa yang mereka lihat di jalan. Dari beberapa informan dari masyarakat pengguna BRT Mamminasata, peneliti tidak menemukan adanya hasil wawancara yang mengemukakan bahwa mereka mengetahui adanya BRT Mamminasata dari publikasi yang dilakukan Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan pada media massa.

Jika dipandang dalam teori manajemen transportasi menurut Salim Abbas (2013), bahwa masyarakat sebagai salah satu unsur pendukung tercapainya tujuan transportasi. Peneliti perlu menegaskan bahwa kebijakan transportasi umum BRT Mamminasata bertujuan untuk menekan tingkat kemacetan yang terjadi di daerah strategis Mamminasata. Namun hal itu tentu belum dapat tercapai karena masyarakat yang menggunakan BRT Mamminasata terbilang sangat sedikit, hal ini berdasarkan hasil survey yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan, yaitu setiap bus yang beroperasi hanya memiliki penumpang kurang dari 10 orang saja.

Sikap konatif peneliti gunakan dalam rangka mengukur tercapainya tujuan dari sistem transportasi. Namun berdasarkan sikap konatif yang dimiliki masyarakat, peneliti menemukan bahwa masyarakat kurang merespon akan adanya kebijakan transportasi umum BRT Mamminsasta ini. Hal itu disebabkan karena kurangnya sosialisasi yang dilakukan oleh pihak Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan sebagai lembaga regulator dalam kebijakan transportasi umum BRT Mamminasata ini.

Adapun hasil penelitian mengenai sikap konatif masyarakat pengguna BRT Mamminasata, menurut hasil observasi, wawancara dan dokumentasi. Peneliti menemukan bahwa masyarakat pengguna BRT Mamminasata memiliki tingkat kepuasan yang tinggi, hal ini dikarenakan fasilitas yang dimiliki dari BRT Mamminasata yang nyaman, murah dan baik.

Memiliki fasilitas yang nyaman, murah dan baik adalah hal yang telah di atur dalam Undang-undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Paragraf 2 tentang Standar Angkutan Orang, yaitu:

Pasal 141

- (1) Perusahaan Angkutan Umum wajib memenuhi standar pelayanan minimal yang meliputi:
 - a) keamanan;
 - b) keselamatan

- c) kenyamanan
- d) keterjangkauan
- e) kesetaraan; dan
- f) keteraturan.

Adapun hasil temuan peneliti terhadap penelitian terdahulu oleh Muhammad (Rahman 2016) yang memberikan kesimpulan mengenai faktor yang ditemukan tentang minat masyarakat dalam menggunakan BRT Mamminasata terdapat tiga faktor, yaitu:

- a. Faktor keamanan, tingkat keamanan meliputi keselamatan terhadap hak milik dari suatu tindakan, kejahatan. Tingkat keamanan biasanya seperti pencopetan, penodongan, dll.
- b. Faktor kenyamanan, tingkat kenyamanan merupakan faktor yang dikehendaki penumpang terutama dalam masyarakat yang telah maju kondisi angkutannya. Tingkat kenyamanan biasanya ditunjukkan dengan tingkat kapasitas tempat duduk yang ada dan fasilitas didalam bus.
- c. Faktor tarif perjalanan, biaya yang dikenakan pada pengguna jasa untuk satu perjalanan, indikatornya harga terjangkau dan standarnya sesuai Sk penetapan tarif oleh pemerintah setempat.

Berdasarkan uraian diatas, maka peneliti dapat menyimpulkan bahwa pelayanan BRT Mamminasata jika dipandang dari sikap konatif yang dimiliki oleh masyarakat pengguna BRT Mamminasata maka pelayanan pada BRT Mamminasata

telah dikerjakan dengan baik, karena telah sesuai dengan teori, regulasi dan fakta empiris yang peneliti temukan.



BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Setelah memberikan uraian tentang pembahasan dan hasil penelitian yang peneliti lakukan pada Pelayanan Transportasi Umum BRT Mamminasata, maka pada tahap ini peneliti akan memberikan kesimpulan sesuai dengan pengamatan peneliti tentang Efektivitas Transportasi Umum BRT Mamminasata di Kota Makassar berdasarkan fokus penelitian ini, sebagai berikut:

Lembaga yang terlibat dalam kebijakan transportasi umum BRT Mamminasata 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.

Pada indikator pendekatan proses belajar, peneliti menyimpulkan bahwa masih perlu dilakukannya sosialisasi oleh Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan kepada masyarakat, perlu juga di perhatikan skala dari sosialisasi yang

dilakukan. Karena sosialisasi sebelumnya terbilang tidak efektif berdasarkan hasil penelitian ini. Hal ini juga didasari karena Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan lebih fokus melakukan pendekatan pada Organisasi Angkutan Darat, sebagaimana mereka sebagai penyedia jasa yang sudah lebih dahulu ada dibanding BRT Mamminasata. Hal ini dilakukan untuk menghindari adanya kericuhan akibat stigma-stigma negatif terhadap BRT Mamminasata.

Pada indikator peningkatan kinerja, Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan telah melakukan evaluasi terhadap kebijakan transportasi umum BRT Mamminasata. Berdasarkan hasil evaluasi tersebut maka Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan akan mengatur ulang sistem kelembagaan yang khusus untuk menangani pelayanan pada BRT Mamminasata ini. Adapun rencana kebijakan transportasi umum baru yaitu BTS Makassar, hal itu masih dalam tahap kajian.

Sikap yang dimiliki Perum Damri Makassar sebagai pelaksana kebijakan transportasi umum BRT Mamminasata, di dasari oleh Standar Operasional Prosedur yang dimiliki Perum Damri Makassar.

Sikap kognitif dari aktor pelaksana kebijakan transportasi umum BRT Mamminasata telah terlaksana dengan baik, hal ini berdasarkan hasil wawancara bersama Manager Usaha Perum Damri Makassar. Peneliti juga menemukan time table yang mengatur pelaksanaan operasional BRT Mamminasata. Masyarakat juga

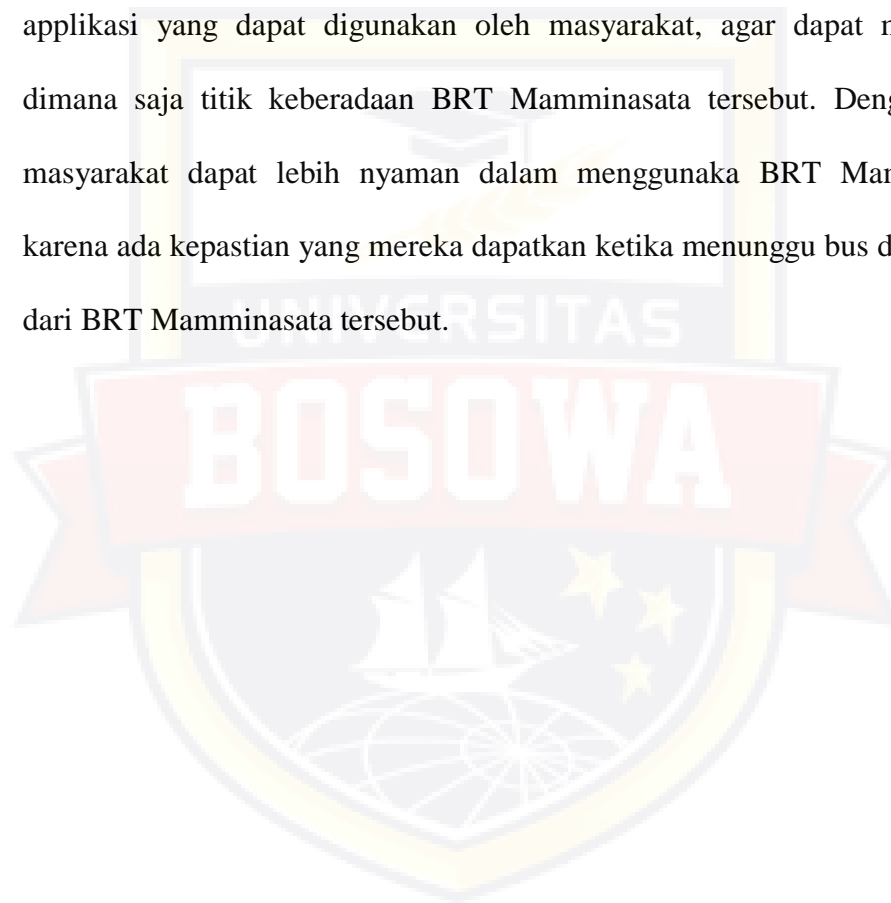
puas akan pelayanan yang diberikan aktor pelaksana BRT Mamminasata ini, untuk itu pada teori sikap kognitif ini peneliti menyimpulkan telah terlaksana dengan baik.

Sikap konatif yang dimiliki masyarakat dalam menanggapi kebijakan transportasi umum BRT Mamminasata tidak memiliki respon yang baik, karena kurangnya sosialisasi yang dilakukan oleh pihak Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan. Berdasarkan hasil wawancara bersama beberapa masyarakat pengguna BRT Mamminasata, peneliti menemukan bahwa mereka tahu akan adanya BRT Mamminasata ini melalui pengelihatannya terhadap BRT Mamminasata di jalan raya ketika sedang beroperasi.

B. Saran

1. Sesuai dengan permasalahan kurangnya pengetahuan dari masyarakat untuk menggunakan BRT Mamminasata, maka perlu diadakannya sosialisasi yang lebih efektif lagi kepada masyarakat agar sama-sama dapat mengubah pola pikir masing-masing untuk memecahkan masalah kemacetan yang terjadi di daerah Mamminasata khususnya Kota Makassar, dengan cara menggunakan transportasi umum.
2. Agar lebih mudah di koordinir, maka pada kebijakan transportasi umum BRT Mamminasata ini perlu diadakannya lembaga yang khusus untuk fokus terhadap masalah pelayanan dan operasional dari kebijakan transportasi umum BRT Mamminasata tersebut.

3. Lembaga terkait seharusnya memberikan papan informasi pada tiap halte, untuk menyalurkan pemberitahuan mengenai kapan datang dan perginya bus pada tiap halte, dengan begitu masyarakat bisa lebih tahu kapan bisa mengatur jadwal untuk bepergian menggunakan BRT Mamminasata.
4. Pada era teknologi saat ini, pihak lembaga terkait sebaiknya membuat sebuah aplikasi yang dapat digunakan oleh masyarakat, agar dapat mengetahui dimana saja titik keberadaan BRT Mamminasata tersebut. Dengan begitu masyarakat dapat lebih nyaman dalam menggunakan BRT Mamminasata, karena ada kepastian yang mereka dapatkan ketika menunggu bus di tiap halte dari BRT Mamminasata tersebut.



DAFTAS PUSTAKA

- Asih, Peni. 2019. "Indonesia Peringkat 7 Negara Termacet." *Popbela.com*.
- Gibson, James L. 1997. *Organisasi*. Jakarta: Erlangga.
- Gie, The Liang. 1989. *Ensiklopedia Administrasi*. Jakarta: Gunung Agung.
- Hadtadiningrat, Soewarno. 1982. *Pengantar Studi Ilmu Administrasi Dan Manajemen*. Jakarta: Gunung Agung.
- Harbani, Pasolong. 2007. *Teori Administrasi Publik*. Bandung: Alfabeta.
- Hendropuspito. 1989. *Sosiologi Sistematis*. Karawang: Kansius.
- Ishak, Taufiq Natsir. 2017. "Studi Efektivitas Transportasi Umum Di Makassar. Makassar." Universitas Negeri Makassar.
- Koentjaraningrat. 1997. *Metode Penelitian Masyarakat*. Jakarta: PT. Gramedia.
- Poerwandaminta, Wojowasito dan. 1980. *Kamus Umum Bahasa Indonesia*. Bandung: PT. Grafindo Persada.
- Rahman, Muhammad Zulqifli. 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*.
- Saharuddin. 2001. "Nilai Kultur Inti Dan Institusi Lokal Dalam Konteks Masyarakat Multi Etnis." Universitas Indonesia.
- Salim, Abbas. 2013. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Erlangga.
- Sondang P Siagian. 1986. *Eksekutif Yang Efektif*. Jakarta: Gunung Agung.
- Strees, M. Ricahrd. 2020. *Efektivitas Organisasi*. Jakarta: Erlangga.
- WA Gerungan. 2000. *Psikologi Sosial*. Bandung: Refika Aditama.
- Wahyudi, Eko dan Widyastuti, Aryani. 2020. "BPS Proyeksi Jumlah Penduduk Indonesia 319 Juta Jiwa Pada 2045." *bisnis tempo*.
- Wibowo. 2011. *Manajemen Kerja*. Jakarta: PT. Grafindo Persada.
- Ulfah Dewi, Nabilah. 2017. "Efektifitas pelayanan Transportasi Publik (Studi Kasus : BRT Mamminasata). Universitas Hasanuddin

LAMPIRAN-LAMPIRAN

Lampiran 1. Matriks Pengembangan Instrumen Penelitian

I. Judul Penelitian:

EFEKTIVITAS TRANSPORTASI UMUM (BRT MAMMINASATA) di KOTA MAKASSAR

II. Rumusan Masalah

1. Bagaimana karakteristik kelembagaan pada (BRT Mamminasata) di Kota Makassar?
2. Bagaimana sikap dari pelaksana (BRT Mamminasata) di Kota Makassar?

III. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui bagaimana karakteristik kelembagaan pada (BRT Mamminasata) di Kota Makassar.
2. Untuk mengetahui bagaimana sikap dari para pelaksana (BRT Mamminasar) di Kota Makassar.

IV. Fokus Penelitian

Strategi Pengembangan Kelembagaan (Esman dan Uphoff 1984)

- 1) pendekatan proses belajar
- 2) pendekatan peningkatan kinerja

Sikap memiliki 3 komponen (Gerungan, 2000), namun pada penelitian kali ini peneliti hanya menggunakan 2 komponen. Karena hanya 2 komponen tersebut yang memiliki relevansi dengan penelitian ini.

1. kognitif
2. Konatif

V. Informan penelitian

Dalam penelitian ini informan atau narasumber yang ditujukan adalah semua subjek yang berkaitan dengan *Bus Rapid Transit Mamminasata*, yaitu:

1. Kepala UPT transportasi Mamminasata kota Makassar Provinsi Sulawesi Selatan
2. Manager Kantor Damri Cabang Makassar
3. Pengawas *Bus Rapid Transit* (BRT)
4. Sopir *Bus Rapid Transit* (BRT)
5. Masyarakat Pengguna *Bus Rapid Transit* (BRT)

TABEL MATRIKS UNTUK PENGEMBANGAN INSTRUMEN PENELITIAN

No	Rumusan masalah	Fokus Penelitian	Indikator	Sumber Informan	Teknik Pengumpulan Data
1	Bagaimana karakteristik kelembagaan pada (BRT Mamminasata) di Kota Makassar?	Strategi pengembangan kelembagaan (Esman dan Uphoff 1984) pada lembaga yang terlibat dalam kebijakan BRT Mamminasata di Kota Makassar	1. Pendekatan proses belajar 2. Pendekatan peningkatan kinerja	1. Kepala UPT transportasi Mamminasata kota Makassar Provinsi Sulawesi Selatan 2. Manager Kantor Damri Cabang Makassar 3. Pengawas <i>Bus Rapid Transit</i> (BRT) 4. Sopir <i>Bus Rapid Transit</i> (BRT) 5. Masyarakat Pengguna <i>Bus Rapid Transit</i> (BRT)	1. Observasi 2. Interview 3. Dokumen
2	Untuk mengetahui bagaimana sikap tanggap dari pelaksana (BRT Mamminasata) di Kota Makassar?	Sikap memiliki 3 komponen (Gerungan, 2000), namun pada penelitian kali ini peneliti hanya menggunakan 2 komponen. Karena hanya 2 komponen tersebut yang memiliki relevansi dengan penelitian ini.	1. Kognitif 2. Konatif	1. Kepala UPT transportasi Mamminasata kota Makassar Provinsi Sulawesi Selatan 2. Manager Kantor Damri Cabang Makassar 3. Pengawas <i>Bus Rapid Transit</i> (BRT) 4. Sopir <i>Bus Rapid Transit</i> (BRT) 5. Masyarakat Pengguna <i>Bus Rapid Transit</i> (BRT)	1. Observasi 2. Interview 3. Dokumen

Lampiran 2: Pedoman Wawancara (*Interview Guide*)

Judul Penelitian :

**EFEKTIVITAS TRANSPORTASI UMUM (BRT
MAMMINASATA) di KOTA MAKASSAR**

I. Strategi pengembangan kelembagaan (Esman dan Uphoff 1984)

A. Pendekatan proses belajar

1. Apakah lembaga yang menjalankan kebijakan BRT Mamminasata di Kota Makassar telah melakukan sosialisasi kepada masyarakat tentang kebijakan tersebut?
2. Jika ya, apakah skala sosialisasi yang dilakukan telah terlaksana secara merata?
3. Seperti apa sosialisasi yang diberikan kepada masyarakat?

B. Pendekatan peningkatan kinerja

4. Apakah lembaga terkait melakukan evaluasi terhadap pelaksanaan kebijakan BRT Mamminasata di kota Makassar?
5. Bagaimana lembaga tersebut menyikapi hasil evaluasi tersebut untuk pengembangan kelembagaannya terhadap kebijakan BRT Mamminasata di Kota Makassar?

II. Sikap pelaksana (Gerungan 2000)

A. Sikap kognitif

6. Apakah aktor pelaksana telah mengetahui motto dan/atau standar operasional prosedur dalam melaksanakan tugasnya pada BRT Mamminasata?
7. Bagaimana aktor tersebut melaksanakannya pada BRT Mamminasata di kota Makassar?
8. Kepada para masyarakat apakah telah merasakan pelayanan yang sama dengan yang dinyatakan oleh para aktor pelaksana BRT Mamminasata di kota Makassar?

B. Sikap konatif

9. Setelah dilakukannya sosialisasi terhadap inovasi pemerintah dalam menanggulangi kemacetan yaitu keluarnya BRT Mamminasata, bagaimana para pengguna menyikapi hal tersebut?

10. Jika anda pengguna BRT Mamminasata, apakah anda merasa lebih baik dengan menggunakan transportasi umum tersebut?

Lampiran 3. Panduan observasi.

Judul Penelitian :

**EFEKTIVITAS TRANSPORTASI UMUM (BRT
MAMMINASATA) di KOTA MAKASSAR**

PANDUAN OBSERVASI

- I. Observasi Umum Lokasi Penelitian**
 - a. Profil Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan
 - b. Profil Perum Damri Makassar
- II. Strategi pengembangan kelembagaan (Esman dan Uphoff 1984)**
 - a. Pendekatan proses belajar
 - b. Pendekatan peningkatan kinerja
- III. Sikap pelaksana (Gerungan 2000)**
 - a. Sikap Kognitif
 - b. Sikap Konatif

Lampiran 4: Daftar Nama dan Asal Informan

DAFTAR NAMA DAN ASAL INFORMAN

No.	Nama Informan	Jabatan Informan
1.	H. Fahlevi Yusuf, S.sos	Sekertaris Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan
2.	Prayudi Syamsibar, S.STP.	Kepala UPT Transportasi Mamminasta
3.	Agustina Widyanti, S.sos.	KA. Seksi Sarana, Prasarana dan Keselamatan Jalan
4.	Misran Hakim	Manager Usaha Perum Damri Makassar
5.	Muhammad Muliadi	Masyarakat Pengguna BRT Mamminasata
6.	Sapta Nugraha	Masyarakat Pengguna BRT Mamminasata
7.	Achmad Nawawi	Masyarakat Pengguna BRT Mamminasata
8.	Asrul Alfahrezi Agung	Masyarakat Pengguna BRT Mamminasata
9.	Erwin	Masyarakat Pengguna BRT Mamminasata



Lampiran 5: Hasil dan Temuan Penelitian

No.	Pertanyaan	Hasil	Temuan
1.	<p>Bagaimana sistem kelembagaan yang terdapat pada kebijakan transportasi umum BRT Mamminasata?</p> <p>a. Pendekatan proses belajar</p> <p>b. Pendekatan peningkatan kinerja</p>	<p>Pada kebijakan transportasi umum BRT Mamminasata, terdapat lembaga pengawas yaitu UPT Transportasi Mamminasata yang berasal dari Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan. Untuk lembaga yang khusus menangani pelayanan pada BRT Mamminasata belum ada dan masih dalam proses penkajian untuk membentuk kelembagaannya.</p> <p>a. Sosialisasi dilaksanakan melalui media massa pada saat launchingnya BRT Mamminasata tahun 2014. Sosialisasi lainnya dilakukan kepada Organisasi Angkutan Darat (ORGANDA).</p> <p>b. Evaluasi terhadap BRT Mamminasata telah dilaksanakan, hasilnya adalah pembentukan kelembagaan yang khusus untuk menangani BRT Mamminasata, Keluarnya rancangan kebijakan transportasi umum baru dengan nama BTS Makassar.</p>	<p>Lembaga pengawas: UPT Transportasi Mamminasata Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan dan Perum damri Makassar</p> <p>a. Sosialisasi</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Chanel youtube Berita Satu https://youtube.be/PukrWMmwrPg ➤ Tribun News <p>b. Evaluasi</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ BTS Makassar
2.	<p>Apa yang mengatur sikap pelaksana dari kebijakan transportasi umum BRT</p>	<p>Dalam menjalankan operasional BRT Mamminasata, Perum Damri dilandasi dengan standar pelayanan melalui time table yang diberikan dari Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan. Untuk sikap</p>	<p>a. Sikap Kognitif:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Time Table Koridor 2 BRT Mamminasata ➤ Standar Operasional Prosedur Angkutan

	<p>Mamminasata?</p> <p>a. Sikap Kognitif</p> <p>b. Sikap Konatif</p>	<p>dalam melayani pada BRT Mamminasata, Perum Damri menggunakan Standar Operasional Prosedur (SOP) yang dimiliki dari Perum Damri itu sendiri.</p> <p>a. Pengoperasian BRT Mamminasata dilakukan sesuai time table yang diberikan oleh Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan. SOP yang dimiliki Perum Damri di terapkan pada saat pelayanan kepada penumpang BRT Mamminasata.</p> <p>b. Bagi masyarakat untuk memberikan respon terhadap kebijakan transportasi umum BRT Mamminasata, tidak dilakukan sebab tidak sampainya sosialisasi kepada mereka. Untuk kepuasan pada saat penggunaan BRT Mamminasata sudah tercapai dengan baik, namun yang berkurang karena jauhnya posisi halte dari pemukiman masyarakat tertentu.</p>	<p>Orang dan Barang Perum Damri</p> <p>b. Sikap Konatif:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Kuisisioner Kepuasan Pengguna Angkutan BRT Mamminasata. (<i>Sumber Dinas Perhubungan Sulawesi Selatan</i>) ➤ Kuisisioner Kinerja Angkutan Umum BRT Mamminasata (<i>Sumber Dinas Perhubungan Sulawesi Selatan</i>)
--	--	---	---

Lampiran 6: Dokumentasi Surat Keterangan Telah Melakukan Penelitian

I. Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan


PEMERINTAH PROVINSI SULAWESI SELATAN
DINAS PERHUBUNGAN
Jalan Perintis Kemerdekaan Km. 10 Makassar - Telp. (0411) 511110 - 514030 Fax. (0411) 513111 Kode Pos 90241

Makassar, 12 Agustus 2021

Nomor : 10.1306/10044b/010/2021
Klasifikasi :
Lampiran :
Perihal : **Pengambilan Data Dan Survey**

Kepada
Yth. DEKAN FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK UNIVERSITAS BOSOWA di
Makassar

Menindaklanjuti surat Kepala Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu Nomor : 17267/S.01/PTSP/2021 tanggal 1 Juli 2021 perihal Surat Penelitian, Pengambilan bahan mahasiswa yang bersangkutan :


Nama : ARYA MUHAMMAD HABIBILLAH
Nomor-Induk : 1817021011
Program Studi : Adm. Negara
Pekerjaan/Lembaga : Mahasiswa (S1) Universitas Bosowa

Dikawatirkan bahwa telah melakukan pengambilan data dari survey terkait Efektivitas Transportasi Umum (BRT Mamminasata) di Kota Makassar pada Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan.

Demikian disampaikan sebagai keterangan.


KEPALA DINAS
Dr. H. MUHAMMADARAFAH, ST, MT
Pangkat : Pembina Tk. I
NIP. : 196609091998031010

II. Perum Damri Makassar


DAMRI
A Prima Berencana SM 18, Fatah, Sae, Simatupang, Jene, Makassar, Sulawesi Selatan, 90231

SURAT KETERANGAN
Nomor **20**/KP.001/DAMRI/2021

Yang bertanda tangan di bawah ini

Nama : Miran Hakim, S.sos
NIK : 66864925
Pangkat/Gol : Pejabat Perwahan III/C
Jabatan : Manajer Usaha


Dengan ini menerangkan bahwa

Nama : Arya Muhammad Habibillah
Universitas : Universitas Bosowa Makassar
Alamat : BTN Dewi Kamulazari BLOK AF 21/20

Benar telah melaksanakan Penelitian pada Perum Damri Makassar terkait dengan Efektivitas Transportasi Umum (BRT Mamminasata) di Kota Makassar.

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

Makassar, 12 Agustus 2021


Miran Hakim, S.sos
NIK : 66864925

Tembusan:

1. Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Bosowa
2. Peringat

Lampiran 7: Dokumentasi Penelitian

I. Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan – UPT Transportasi Mamminasata



Kantor DISHUB PROV. SUL-SEL



Ruangan UPT Transportasi Mamminasata



Wawancara KA. UPT Transportasi Mamminasata



Wawancara Kepala UPT Transportasi Mamminasata



GUBERNUR SULAWESI SELATAN
PERATURAN GUBERNUR SULAWESI SELATAN
NOMOR 82 TAHUN 2016

TENTANG
KEDUDUKAN, SUSUNAN ORGANISASI, TUGAS
DAN FUNGSI,
SERTA TATA KERJA DINAS PERHUBUNGAN
PROVINSI SULAWESI SELATAN

BIRO ORGANISASI DAN KEPEGAWAIAN
SEKRETARIAT DAERAH PROVINSI SULAWESI
SELATAN
TAHUN 2016

Tugas Pokok dan Fungsi DISHU PROV. SUL-SEL

KUESIONER KINERJA ANGKUTAN UMUM

- Jenis Kelamin :
a. Laki-laki b. Perempuan
- Berapakah usia anda saat ini :
a. 15 – 24 tahun b. 25 – 34 tahun c. 35 – 44 tahun
d. 45 – 54 tahun e. > 55 tahun
- Berapa kali anda menggunakan BRT dalam 1 minggu :
a. <3 kali b. 4 kali c. 5 kali d. >5 kali
- Apakah pekerjaan anda saat ini :
a. PNS b. Mahasiswa c. Pegawai swasta
d. Lain-lain

Jawablah pertanyaan di bawah ini sesuai kinerja BRT menurut penilaian anda sebagai pengguna BRT dengan memberi tanda (X) pada pilihan yang sesuai dengan pendapat anda.

STS = Sangat Tidak Setuju TS = Tidak Setuju S = Setuju SS = Sangat Setuju

No	Indikator	STS	TS	S	SS
1	Kecepatan waktu berangkat dan kedatangan BRT				
2	Kecepatan petugas dalam melayani penumpang				
3	Petugas memberikan informasi yang akurat tentang rute BRT				
4	Penumpang merasa nyaman menggunakan BRT				
5	Daerah sekitar BRT aman bebas dari pencemaran				
6	Bus bersih dan nyaman				
7	Penumpang merasa nyaman dengan kondisi bus				
8	Di area BRT penumpang merasa aman di dalam bus				
9	Penumpang mudah dalam menjangkau petugas				
10	Jasa operator BRT sesuai dengan kebutuhan penumpang				
11	Saja berpakaian rapi				
12	Kelengkapan peralatan bus				
13	Efektif dalam menangani keluhan				

Kuisisioner Kinerja BRT Mamminasata

ANALISIS HASIL SURVEY KINERJA BRT
MAMMINASATA
TAHUN 2019

Berdasarkan Analisa hasil survey tentang kinerja BRT Mamminasata responden sebagai berikut :

- Responden yang menggunakan BRT 64,9% adalah perempuan dan 35,1% adalah laki-laki.
- Berdasarkan kriteria usia, 64,9% berusia 15 – 24 tahun dan 3,5% berusia 54 – 55 tahun responden yang menggunakan BRT.
- Dalam jangka waktu sepekan responden menggunakan BRT sebanyak > 3 kali 82,4% dan 1,7% hanya 1 kali.
- Responden pengguna BRT berdasarkan profesi tingkat tertinggi ialah mahasiswa sebanyak 73,6% dan 10,5% pegawai atau wirawasta di.

Hasil analisa 57 responden menyatakan pendapat sebagai berikut :

- Terhadap ketepatan waktu berangkat dan kedatangan BRT 61,4% menjawab setuju dan 8,7% menjawab tidak setuju.
- Terhadap Kecepatan petugas dalam melayani penumpang responden menjawab 68,4% setuju dan 1,7% menjawab tidak setuju.
- Terhadap pertanyaan mengenai petugas memberikan informasi yang akurat mengenai rute BRT 52,6% menjawab setuju dan 1,7% menjawab sangat tidak setuju.
- Penumpang merasa nyaman menggunakan BRT 63,1% responden menjawab setuju dan 1,7% yang menjawab Tidak setuju.
- Tanggapan terhadap pertanyaan tentang menggunakan BRT akan bebas dari pencemaran. Responden menjawab 50,8% setuju dan 3,5% menjawab sangat tidak setuju.
- Tanggapan terhadap pertanyaan tentang keadaan bus bersih dan nyaman 63,1% menjawab setuju dan 3,5% tidak setuju.
- Terhadap pernyataan apakah petugas menyampaikan pengumuman apabila sampai di halte tujuan responden

Hasil Surveury Kinerja BRT Mamminasata 2019

SURVEY KEPUASAN TERHADAP ANGKUTAN
UMUM

- Seringkah anda menggunakan BRT ?
 selalu menggunakan
 kadang-kadang
 baru menggunakan
 belum pernah
- Mengapa anda memilih menggunakan BRT ?
 Tarif murah
 Lebih cepat sampai di tujuan
 Nyaman diatas bus
 Alasan lain,
- Permasalahan yang Anda rasakan pada saat menggunakan bus ?
 Bus yang tidak nyaman
 Pengemudi yang tidak ngabot
 Waktu yang tidak tepat
 Tidak Ada
- Bagaimana jarak halte bus dengan tempat tinggal Saudara ?
 Sangat Strategis
 Cukup jauh
 Sangat susah dijangkau
- Bagaimana kondisi halte bus ?
 Cukup nyaman
 Kotor
 Sangat susah dijangkau
- Bagaimana dengan tarif bus ?
 Cukup murah
 Perlu dinaikkan
 Terlalu mahal
- Menurut Anda, apakah rute yang dimiliki bus telah cukup untuk melayani Anda ?
 Ya
 Tidak, (Saran :
- Apakah dengan adanya BRT dapat mengurangi kepadatan lalu lintas ?
 sangat membantu
 cukup membantu
 tidak

Kuisisioner Kepuasan Terhadap BRT Mamminasata

ANALISIS HASIL SURVEY KEPUASAN
PENGUNA BRT MAMMINASATA
TAHUN 2019

Berdasarkan Analisa hasil survey tentang kepuasan pengguna BRT Mamminasata, tanggapan 57 responden terhadap pertanyaan-pertanyaan yang disampaikan adalah sebagai berikut :

- Seberapa sering penumpang menggunakan BRT 52,6% menjawab Kadang-kadang dan 8,7% menjawab selalu menggunakan
- Mengapa memilih menggunakan BRT 50,8% menjawab dikarenakan nyaman diatas bus dan 5,2% lebih cepat sampai di tujuan
- Apa saja permasalahan didalam menggunakan BRT responden menjawab 43,8% waktu yang tidak tepat dan 5,2% pengemudi yang ngabot.
- Lokasi halte dengan tempat tinggal, responden menjawab 47,3% menjawab cukup jauh dan 17,5% sangat susah dijangkau.
- Terhadap kondisi halte 56,1% menjawab cukup nyaman dan 14% sangat susah dijangkau.
- Mengenal tarif bus 92% menjawab cukup murah dan 7% menjawab terlalu mahal.
- Terhadap rute bus cukup untuk pelayanan 77,1% menjawab ya dan 22,8% menjawab tidak.
- Bahwa BRT dapat mengurangi kepadatan lalu lintas 50,8% menjawab sangat membantu dan 8,7% menjawab tidak membantu.
- Kondisi halte BRT sudah sesuai harapan masyarakat, responden menjawab 92% ya dan 7% menjawab tidak.
- Tentang pelayanan BRT, responden menjawab 73% cukup puas dan 5,2% Tidak.
- Tentang keunggulan BRT dibandingkan kendaraan umum lainnya 45,6% menjawab sangat strategis, tiket bus lebih murah serta fasilitas baik dan nyaman dan 3,5% hanya menjawab hanya strategis saja
- Tanggapan responden terhadap kelengkapan BRT dibandingkan angkutan umum lainnya 63,2% menjawab tidak ada dan 36,8% menjawab ada
- Tanggapan responden tentang kendaraan yang baik untuk pulang dan pergi berkendaraan 43,8% menjawab

Hasil Survey Kepuasan Terhadap BRT

II. Perum Damri Makassar



Wawancara Manager Usaha Perum Damri Makassar



Struktur Organisasi Perum Damri Makassar

Selamat Datang > DAMRI
Perum Damri Makassar

Visi
Menjadi perusahaan transportasi kelas dunia yang handal, berkinerja unggul dan berkelanjutan.

Misi

1. Menyediakan alat produksi yang handal, modern dan berbasis teknologi mutakhir untuk mendukung konektivitas transportasi.
2. Memberikan pelayanan yang berkualitas prima, berkeselamatan dan berorientasi kepada pelanggan.
3. Mengembangkan human capital yang professional dan inovatif untuk mengoptimalkan profit guna meningkatkan nilai tambah kepada stake holder.
4. Menjalankan prinsip-prinsip Good Corporate Governance (GCG) dalam aktifitas usaha perusahaan
5. Mengembangkan diversifikasi usaha guna mendukung core bisnis perusahaan

Smart
Yang berarti Cerdas, Cakap, Tangguh dan Inovatif Menjadi Bisnis

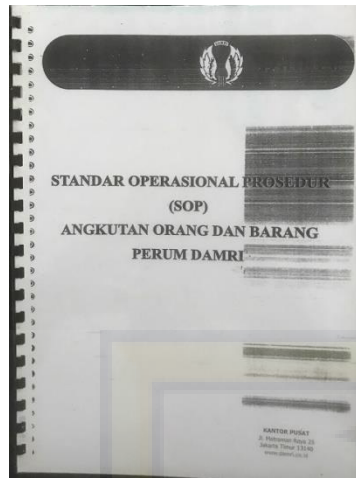
motivation
Yang berarti Motivasi dalam Bekerjasama

innovation
Yang berarti Inovasi dalam Perbaikan Berkesinambungan

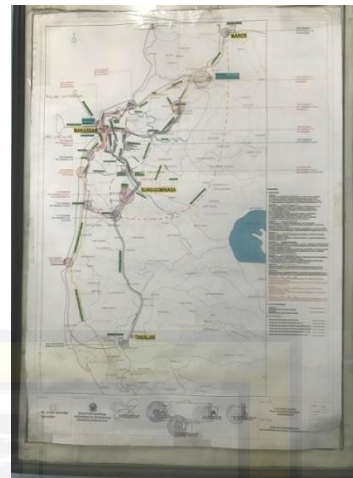
learning
Yang berarti Professional dan Berkinerja yang Optimum

ethics & Integrity
Yang berarti Etika kerja dan Tanggung jawab utuh dalam Berkarya

Visi Misi Perum Damri Makassar



SOP Perum Damri Makassar



Jalur BRT Mamminasata

TIME TABLE KORIDOR 2 (MALL PANAKUKANG - MALL RATU INDAH - MALL GTC)

BERANGKAT DARI HALTE MALL PANAKUKANG (MP)

RT	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
BUS	BRK	TBA	BRK	TBA	BRK	TBA	BRK	TBA	BRK	TBA
1	7:50	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
6	8:15	9:15	9:25	10:25	10:35	11:35	11:45	12:45	12:55	13:55

BERANGKAT DARI HALTE MALL GTC TANJUNG BUNGA

RT	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
BUS	BRK	TBA	BRK	TBA	BRK	TBA	BRK	TBA	BRK	TBA
1	7:05	8:05	8:10	9:20	9:35	10:35	10:50	11:50	12:05	13:05
2	7:20	8:20	8:35	9:35	9:50	10:50	11:05	12:05	12:20	13:20
3	7:40	8:35	8:50	9:50	10:05	11:05	11:20	12:20	12:35	13:35
4	8:00	8:45	9:00	10:00	10:15	11:15	11:30	12:30	12:45	13:45

Time Table BRT Mamminasata

III. Masyarakat Pengguna BRT Mamminasata



Wawancara Masyarakat Pengguna BRT Mamminasata



Wawancara Masyarakat Pengguna BRT Mamminasata

