

SKRIPSI

**EFEKTIVITAS PROGRAM TRANSPORTASI EKONOMIS
MUDAH, AMAN DAN NYAMAN (TEMAN BUS)
DI KOTA MAKASSAR**



NUR FADILLAH

Nomor Induk Mahasiswa: 105611100120

**PROGRAM STUDI ILMU ADMINISTRASI NEGARA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR**

2024

SKRIPSI

**EFEKTIVITAS PROGRAM TRANSPORTASI EKONOMIS
MUDAH, AMAN DAN NYAMAN (TEMAN BUS)
DI KOTA MAKASSAR**

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan Studi Dan
Memperoleh Gelar Sarjana Ilmu Administrasi Negara (S.Ap)

Disusun Dan Diajukan Oleh:

NUR FADILLAH

Nomor Induk Mahasiswa: 105611100120

Kepada

**PROGRAM STUDI ILMU ADMINISTRASI NEGARA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DANN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR**

2024

LEMBAR PERSETUJUAN SKRIPSI

Judul Skripsi : Efektivitas Program Transportasi Ekonomis Mudah, Aman Dan Nyaman (TEMAN BUS) Di Kota Makassar

Nama Mahasiswa : Nur Fadillah

Nomor Induk Mahasiswa : 105611100120

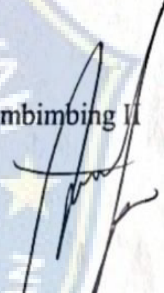
Program Studi : Ilmu Administrasi Negara

Menyetujui:

Pembimbing I

Pembimbing II


Abdul Kadir Adys., SH., MM


Ahmad Harakan, S.IP., M.Hi

Mengetahui


Dekan Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik Unismuh Makassar

Ketua Program Studi Ilmu Administrasi Negara



Dr. Hj. Ihyani Malik, S.Sos., M.Si

NBM : 730 727



Dr. Nur Wahid, S.Sos., M.Si

NBM : 991 742

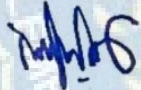
HALAMAN PENERIMAAN TIM

Telah diterima oleh Tim Penguji Skripsi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar berdasarkan Surat Keputusan Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar Nomor : 0232/FSP/A.4-II/II/45/2024 sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan studi dan memperoleh gelar sarjana dalam program studi Ilmu Administrasi Negara yang dilaksanakan di Makassar pada hari Selasa, 20 Februari 2024.

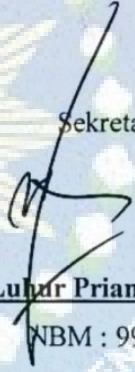
Mengetahui :

Dekan

Sekretaris


Dr. Hj. Ihvani Malik, S.Sos., M.Si

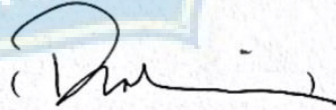
NBM : 730727


Andi Lular Prianto, S.IP., M.Si

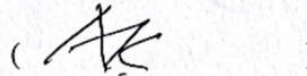
NBM : 992797

Tim Penguji :

1. Dr. Andi Rosdianti Razak, M.Si



2. Abdul Kadir Adys, SH., MM



3. Dr. Haerana, S.Sos., M.Pd



HALAMAN PERNYATAAN

Nama Mahasiswa : Nur Fadillah

Nomor Induk Mahasiswa : 105611100120

Program Studi : Ilmu Administrasi Negara

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Menyatakan bahwa benar skripsi ini adalah karya saya sendiri dan bukan hasil plagiat dari sumber lain. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila di kemudian hari pernyataan ini tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi akademik sesuai aturan yang berlaku di Universitas Muhammadiyah Makassar.

Makassar, 14 Januari 2024

Yang Menyatakan



Nur Fadillah

ABSTRAK

Nur Fadillah, Abdul Kadir Adys, Ahmad Harakan, 2023. Efektivitas Program Transportasi Ekonomis Mudah Aman dan Nyaman (TEMAN BUS) di Kota Makassar.

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui efektivitas program teman bus dalam meningkatkan pelayanan transportasi publik di Kota Makassar.

Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif deskriptif dengan informan 7 orang. Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini adalah observasi, wawancara, dan studi dokumentasi dilakukan secara langsung oleh peneliti dan dokumentasi. Keabsahan menggunakan triangulasi sumber dan metode.

Hasil penelitian ini menunjukkan efektivitas Program Transportasi Publik Teman Bus di Kota Makassar belum efektif. Hal ini diukur berdasarkan Teori Efektivitas (Pencapaian Tujuan, Integrasi, Adaptasi). Dilihat dari pencapaian tujuan belum berjalan optimal, karena masih banyaknya kendala operasional yang terjadi seperti rute yang dilewati kurang favorit dan belum ada penyelesaian dari pemerintah, integrasi dari segi pengembangan sistem sudah dilakukan dengan baik, namun proses sosialisasi masih kurang, serta dalam meninjau aspek adaptasi dari segi sarana prasarana terdapat masalah yaitu fasilitas halte permanen Teman Bus yang belum dibangun pemerintah.

Kata kunci: Efektivitas, Pelayanan Transportasi, Teman Bus



KATA PENGANTAR



Assalamualaikum Warohmatullahi Wabarakatuh

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas berkat, rahmat, dan hidayah-Nya sehingga dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul “**Efektivitas Program Transportasi Ekonomis Mudah, Aman Dan Nyaman (TEMAN BUS)**”. Yang merupakan salah satu syarat penyelesaian studi Jurusan Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar.

Skripsi ini ditujukan untuk memenuhi syarat kelulusan pada jenjang perkuliahan Jurusan Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar. Penulis menyadari bahwa penyusunan skripsi ini tidak akan terwujud tanpa adanya semangat, dukungan, dan bantuan dari berbagai pihak. Maka dari itu, pada kesempatan ini penulis menyampaikan rasa terima kasih kepada.

1. Bapak Abdul Kadir Adys, .SH.,MM selaku Pembimbing I dan Ahmad Harakan, S.IP., M.HI selaku pembimbing II, yang tak kenal lelah memberikan bimbingan, mengarahkan, mengoreksi serta selalu mendorong dan membantu memberikan semangat peneliti hingga penyelesaian skripsi.
2. Ibu Dr. Hj Ihyani Malik, M.Si selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar beserta jajarannya. dua orang tua saya tercinta,

3. Bapak Dr. Nur Wahid, S.Sos., M.Si selaku Plt. Ketua Program Studi Ilmu Administrasi Negara dan Ibu Nurbiah Tahir, S.Sos., M.AP selaku Sekretaris Program Studi Ilmu Administrasi Negara.
4. Untuk Ayahanda (Alm) Edi Suwardi dan Ibunda (Almh) Suriani selaku kedua orang tua saya yang sudah meninggal ketika saya masih menempuh Pendidikan SMA Kelas 1. Semoga Beliau selalu bangga atas semua pencapaian dan perjuangan dari anak tunggalnya yang berjuang sendirian tanpa ada support orang tua secara langsung.
5. Terimakasih kepada Melisa Putri S.Hut dan Detty Muthiah St. Tr. Par yang sudah saya anggap seperti kakak sendiri yang senantiasa menemani dari titik terendah dan menjadi support system selama ini.
6. Terima kasih untuk saudara seperjuangan Alifya Nur Indah Sabri, Nur Islamia Sam, Nurwahyuni, Sekar Widia Ningsih, Fitria Ramadhani, Miftahul Jannah, Supiani, Irnawati, Feni Septiani, Novita, Tiara H dan teman-teman Mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik khususnya Angkatan 20 Ilmu Administrasi Negara yang senantiasa menjadi teman diskusi dan teman dalam segala hal mengenai urusan kampus dan perkuliahan.
7. Terima kasih terkhususnya diri sendiri karena telah mampu berusaha keras dan berjuang sejauh ini, mampu mengendalikan diri dari berbagai tekanan diluar keadaan dan tidak pernah memutuskan menyerah sesulit apapun proses penyelesaian skripsi ini dengan menyelesaikan sebaik mungkin dan semaksimal mungkin. ini merupakan pencapaian yang patut dibanggakan untuk diri sendiri.

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL	i
HALAMAN JUDUL	ii
HALAMAN PERSETUJUAN SKRIPSI	Error! Bookmark not de
HALAMAN PERNYATAAN	iv
ABSTRAK	vi
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR	xiii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah	8
C. Tujuan Penelitian.....	8
D. Manfaat Penelitian.....	8
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	10
A. Penelitian Terdahulu.....	10
B. Teori dan Konsep	11
1. Konsep Efektivitas.....	12
2. Indikator Efektivitas	14
3. Indikator Efektivitas Organisasi	15
4. Konsep Pelayanan Publik	18
5. Prinsip - Prinsip Pelayanan Publik.....	19

6. Inovasi Pelayanan Angkutan Umum Pemerintah Kota atau Desa	21
C. Kerangka Pikir	26
D. Fokus Penelitian	27
E. Deskripsi Fokus Penelitian	27
BAB III METODE PENELITIAN	29
A. Waktu dan Lokasi	29
B. Jenis Dan Tipe Penelitian	29
C. Informan Penelitian	30
D. Teknik Pengumpulan Data	31
E. Teknik Analisis Data	31
F. Teknik Pengabsahan Data	32
BAB IV HASIL PENELITIAN	34
A. Deskripsi Objek Penelitian	34
1. Gambaran Umum Kota Makassar	34
2. Gambaran umum Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan	37
3. Pemerintah Dinas Perhubungan UPT Transportasi Mamminasata	46
B. Hasil Penelitian	50
1. Gambaran Umum Pelayanan Transportasi Ekonomis Mudah Aman dan Nyaman (Teman Bus) Trans Mamminasata	50

2. Gambaran Operasional Pelayanan Transportasi Publik Teman Bus	52
3. Efektifitas Program Teman Bus Dalam Meningkatkan Pelayanan Transportasi Publik di Kota Makassar	59
C. Pembahasan	76
BAB V PENUTUP	85
A. Kesimpulan	85
B. Saran	86
DAFTAR PUSTAKA	88
LAMPIRAN	91



DAFTAR TABEL

Tabel 2.1	Penelitian Terdahulu	10
Tabel 3.1	Daftar Informan Penelitian.....	30
Tabel 4.1	Rincian luas masing-masing kecamatan, diperbandingkan dengan persentase luas wilayah Kota Makassar	36
Tabel 4.2	Data Sekunder Pegawai UPT Transmaminasata.....	48
Tabel 4.3	Rute Bus Panakkukang Squer – Pelabuhan Galesong	55
Tabel 4.4	Rute Bus Mall Panakkukang – Bandara Sultan Hasanuddin	57
Tabel 4.5	Rute dan Jumlah Armada Teman Bus.....	59
Tabel 4.6	Sasaran Dan Target Teman Bus.....	62
Tabel 4.7	Rute Yang Kurang Diminati Teman Bus	63
Tabel 4.8	Proses Sosialisasi Pada Teman Bus	68
Tabel 4.9	Pengawas PT. Surveyor Dalam Pengecekan Bus.....	69
Tabel 4.10	Halte Yang Layak Dan Tidak Layak Digunakan.....	72
Tabel 4.11	Hasil Penelitian	73
Tabel 4.12	Akumulasi Efektivitas.....	75

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Pikir	26
Gambar 4.1 Struktur Organisasi Dinas Perhubungan UPT Transmamminasata	49
Gambar 4.2 Koridor 1: Panakukkang Square – Pelabuhan Galesong	53
Gambar 4.3 Pelabuhan Galesong – Panakkukang Square	54
Gambar 4.4 Koridor II: Mall Panakkukang – Bandara Sultan Hasanuddin ...	55
Gambar 4.5 Bandara Sultan Hasanuddin – Mall Panakkukang.....	56
Gambar 4.6 Penambahan CCTV Keamanan Dalam Bus	69
Gambar 4.7 Target Sasaran Pengguna Teman Bus	78
Gambar 4.8 Sosial Media Teman Bus	79
Gambar 4.9 Pengawas PT. Surveyor Dalam Pengecekan	80
Gambar 4.10 Potret Halte Teman Bus	81
Gambar 4.11 Potret Tarif Khusus Teman Bus.....	82
Gambar 4.12 Aplikasi Teman Bus	83
Gambar 4.13 Sarana Dan Prasarana Teman Bus	83
Gambar 4.14 Pendingin Ruangan (AC)	84

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi pelayanan publik adalah layanan angkutan penumpang oleh sistem perjalanan kelompok yang tersedia untuk digunakan oleh masyarakat umum, biasanya dikelola sesuai jadwal, dioperasikan pada rute yang ditetapkan, dan dikenakan biaya untuk setiap perjalanan. Transportasi umum pada umumnya termasuk kereta api dan bus, namun juga termasuk pelayanan maskapai penerbangan, feri, taksi, dan lain-lain. Angkutan umum merupakan sarana untuk memindahkan orang dan barang dari suatu tempat ke tempat lain. Tujuannya untuk membantu orang atau kelompok dalam menjangkau tempat yang dikehendaki, atau mengirim barang dari tempat asal ke tempat tujuan.

Negara mempunyai kewajiban dalam melayani setiap warga Negara agar hak dan kebutuhannya dapat terpenuhi. Pada dasarnya pelayanan publik yang merupakan amanat dari Undang-Undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945. Pada Keputusan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara Nomor KEP/25/M.PAN/2/2004, menjelaskan bahwa pelayanan publik merupakan segala kegiatan pelayanan yang dilaksanakan oleh penyelenggara pelayanan publik sebagai upaya pemenuhan kebutuhan warga Negara dalam menerima pelayanan. Penyelenggara pelayanan publik ialah instansi pemerintah, baik pemerintah pusat maupun pemerintah daerah. Pelayanan publik yang berkualitas tinggi menjadi perhatian utama dari organisasi publik (Fitri, 2023).

Berdasarkan Pasal 4 UU No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen dan UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, terdapat hak-hak konsumen dan kewajiban-kewajiban yang harus dipenuhi oleh pelaku usaha dalam menjalankan usahanya. Banyak hal yang harus dibenahi oleh program teman bus agar pelayanan yang diberikan dapat maksimal dan hak-hak konsumen dapat terjamin. Selain itu, konsumen sendiri perlu lebih menyadari akan hak-hak yang dimilikinya dan harus lebih berani dalam memperjuangkan haknya yang tidak dipenuhi.

Jaringan dan Infrastruktur ini mencakup gambaran tentang sistem jaringan transportasi publik, termasuk jenis transportasi yang tersedia (seperti kereta, bus, trem), rute yang dilayani, dan ketersediaan infrastruktur fisik seperti stasiun, halte, dan jalur transportasi. pelayanan transportasi publik akan merujuk pada kondisi atau situasi aktual dari sistem transportasi publik yang ada. Ini mencakup deskripsi objektif tentang bagaimana layanan transportasi publik beroperasi, bagaimana jadwalnya, bagaimana tingkat kenyamanan dan keamanannya, serta berbagai faktor nyata lainnya yang terkait dengan pengoperasian transportasi publik, jadwal operasional transportasi publik, termasuk jam berapa layanan dimulai dan berakhir, serta seberapa sering kendaraan datang sesuai dengan jadwal.

Kualitas pelayanan mencakup faktor-faktor seperti kebersihan kendaraan dan stasiun, kenyamanan kursi, fasilitas bagi penyandang disabilitas, dan pemberian informasi yang jelas kepada penumpang. Efektivitas dan Efisiensi sejauh mana layanan transportasi publik memenuhi tujuan utamanya, yaitu

memberikan alternatif yang efisien bagi transportasi pribadi dan mengurangi kemacetan lalu lintas. Tingkat Kepuasan Pengguna menggambarkan pandangan pengguna transportasi publik terhadap layanan yang mereka terima, apakah mereka merasa puas dengan kualitas dan keandalan layanan tersebut.

Kemacetan bisa menjadi sumber terciptanya transportasi pelayanan publik selain mengurangi angka kecelakaan di jalan juga dapat mengurangi polusi udara (ramah lingkungan) banyak kota besar di Indonesia saat ini dihadapkan oleh berbagai permasalahan terkait dengan pelayanan publik. Dimana permasalahan yang ada telah menjadi perhatian dan keprihatinan baik itu ditingkat pemerintahan daerah maupun pemerintahan pusat. Permasalahan tersebut diantaranya banjir kepadatan penduduk, kemiskinan, tata ruang hingga masalah kemacetan. Namun kemacetan sekarang ini menjadi masalah utama di bidang transportasi publik.

Kemacetan yang terjadi di ibu kota serta meningkatnya jumlah penduduk tiap tahunnya mengakibatkan fenomena yang besar. Meningkatnya tuntutan kehidupan masyarakat yang mengakibatkan meningkatnya volume dan frekuensi kegiatan penduduk, persoalan yang dihadapi pemerintah kota di mana-mana sama termasuk di kota Makassar yang menjadi ibu kota provinsi Sulawesi Selatan dan menjadi pusat pergerakan ekonomi selain itu perkembangan ekonomi yang begitu cepat harus diiringi fasilitas yang cukup memadai. Jika pertumbuhan ekonomi dan pertumbuhan fasilitas tidak berjalan secara beriringan bisa menjadi penyebab kemacetan.

Makassar merupakan salah satu kota yang mengalami kemajuan yang pesat. Sebagai kota yang mengalami kemajuan pesat pasti memiliki beberapa masalah perkotaan, salah satu diantaranya adalah masalah kemacetan lalu lintas di jalan raya. Kemacetan ini timbul karena semakin tingginya volume kendaraan pribadi yang tidak dibarengi dengan pembangunan infrastruktur yang cepat dan kurang disiplinnya para pengendara dalam menggunakan kendaraannya. Menurut data Dinas Kependudukan Kota Makassar, penduduk Kota Makassar pada tahun 2018 berjumlah 1,7 juta orang, tetapi ketika siang hari lebih dari dua juta orang beraktivitas di kota ini. Selanjutnya, jika di tinjau dari jumlah kendaraan di Kota Makassar pada siang hari berjumlah 2,4 juta kendaraan yang terdiri dari 1,1 juta kendaraan roda dua serta 1,3 juta kendaraan roda 4. Lebih besar dari jumlah penduduk yang berdomisili di Kota Makassar (St Maryam & Said, 2021).

Upaya yang dilakukan pemerintah untuk menekankan angka kemacetan dan mengatasi semakin buruknya sistem transportasi yang ada di Kota Makassar, maka pemerintah membangun program Teman Bus di kota Makassar yang dikenal dengan bus BRT Mamminasata. Sistem transportasi publik dilakukan pemerintah agar merealisasikan tersedianya jasa transportasi publik yang seimbang dengan tingkat kebutuhan permintaan pelanggan yang layak dengan biaya yang terjangkau oleh seluruh masyarakat agar beralih menggunakan transportasi publik sehingga mengurangi kemacetan akibat kendaraan pribadi.

Trans Mamminasata merupakan system transportasi Bus Rapid Transit (BRT) di Makassar yang di operasikan “Teman Bus” guna meningkatkan

transportasi pelayanan publik berbasis aplikasi mobile yang menyediakan solusi transportasi ekonomis, mudah, andal, dan nyaman melalui penyewaan bus untuk keperluan perjalanan individu, kelompok, perusahaan, atau lembaga di Indonesia. Teman bus ini merupakan implementasi program Buy the Service dari Kementerian Perhubungan Republik Indonesia yang menggunakan teknologi telematika yang andal dan berbasis non-tunai untuk meningkatkan keselamatan, keamanan, dan kenyamanan dalam mobilitas penumpang (Umam et al., 2023).

Implementasi Kebijakan Transportasi Umum di Kota Makassar (Studi Penerapan Teman Bus Trans Mamminasata) sebagaimana yang telah diamanatkan dalam undang-undang No.22 tahun 2009 bahwa pemerintah wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang; Baik itu antar kota, antar provinsi, wilayah kabupaten/kota. Teman Bus Trans Mamminasata merupakan upaya pemerintah Sulawesi Selatan dalam meningkatkan pelayanan publik khususnya pada sektor transportasi darat dengan berbasis Transportasi massal Bus Rapid Transit (BRT), berorientasi transportasi ekonomis, mudah, aman dan nyaman. Implementasi Teman Bus Trans Mamminasata sangat menentukan keberhasilan upaya yang telah dihadirkan oleh pemerintah untuk layanan ini (DAMAYANTI, 2022).

Teman bus beroperasi di kota makassar mulai tanggal 16 november 2021 dengan tarif angkutan Rp 4.600 untuk semua rute. Pembayaran kini menggunakan sistem non tunai atau e-Money lewat skema Tap On Bus (TOB) dan QRIS. Sistem pembayaran TOB ini bisa dilakukan dengan beberapa jenis e-Money. Rute teman bus Terdiri dari 4 koridor dengan, menggunakan bus sedang

berlantai tinggi sebanyak 87 unit. Koridor 1 Mal Panakkukang - Pelabuhan Galesong, Koridor 2 Panakkukang Square - Bandara Internasional Sultan Hasanuddin, Koridor 3 Kampus 2 PNUP- Kampus 2 PIP, Koridor 4 Kampus Teknik Unhas Gowa - Mal Panakkukang (Nugraha, 2022).

Memasuki di tahun 2024 Teman Bus kini hanya beroperasi 2 koridor yaitu koridor 1 Panakkukang Square – Pelabuhan Galesong, Koridor 2 dengan rute Mall Panakkukang – Bandara Sultan Hasanuddin. Jumlah bus saat ini 53 unit Teman Bus dengan koridor 1 berjumlah 27 armada dan 3 armada Cadangan sedangkan koridor 2 berjumlah 21 armada dengan 2 armada Cadangan, Kepala UPT Mamminasata Dinas Perhubungan mengatakan alasan dihentikannya operasional dua koridor Teman Bus itu karena terbatasnya anggaran dari Pemerintah Pusat yang Tengah mensubsidi Teman Bus di kota terbatas.

Mewajibkan penumpang memakai masker, sosial distancing menjaga kapasitas 50% dan menyediakan hand sanitizer. Teman Bus memberikan tarif yang sangat terjangkau. Tidak hanya itu, dilengkapi juga dengan aplikasi mobile agar lebih efektif dalam memudahkan penumpang untuk mendapatkan informasi rute, halte dan jadwal keberangkatan bus. Dengan demikian Teman Bus diharapkan bisa menjadi angkutan dengan layanan terbaik di Indonesia (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2020).

Keberadaan bus didapati beberapa kekurangan dalam pengoperasiannya, seperti halte yang belum jelas tempatnya yang membuat penumpang kebingungan terlebih lagi bus yang jauh dari halte, permasalahan selanjutnya yaitu kurangnya sosialisasi terkait keberadaan program ini. Akibatnya

masyarakat kurang mengetahui keberadaan teman bus ini yang akan berdampak pada kurang berminatnya masyarakat untuk menggunakan transportasi ini.

Program ini ditujukan untuk mereduksi pemakaian kendaraan pribadi yang menjadi penyebab dari kemacetan dan memudahkan masyarakat kota makassar atau wisatawan yang berkunjung di Makassar. Namun pada program ini kurang efektif dalam menanggulangi kemacetan akibat banyaknya kendaraan di kota makassar. Ketersediaan halte yang masih kurang layak sehingga masyarakat yang menggunakan layanan ini merasa kesulitan selain itu ditemukannya pengemudi bus ugal-ugalan hal ini terjadi karena pengemudi bus menghindari rasa kantuk dengan melakukan aksi yang memompa adrenalinnya tujuannya utamanya yaitu agar cepat sampai pada tujuannya. Jika didapati hal seperti itu pengemudi bus akan dikenakan peringatan berupa sanksi yang tertera jika melanggar aturan yang berlaku.

Berhasil atau tidaknya pemerintah dalam mengatasi permasalahan lalu lintas dengan penciptaan sebuah layanan transportasi, sangat bergantung dari kualitas pelayanan yang ditawarkan. Kualitas layanan sangat menentukan antusias masyarakat dalam menggunakan layanan transportasi BRT Mamminasata. Sehingga semakin banyak masyarakat yang menggunakan transportasi umum dan pertumbuhan jumlah pengguna kendaraan pribadi dapat ditekan.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan maka rumusan masalah dari penelitian ini adalah bagaimana efektivitas program Teman Bus dalam meningkatkan pelayanan transportasi publik di Kota Makassar ?

C. Tujuan Penelitian

Sesuai dengan rumusan masalah yang telah dikemukakan maka tujuan yang ingin dicapai dari penelitian ini adalah ingin mengetahui efektivitas program Teman Bus dalam meningkatkan pelayanan transportasi publik di Kota Makassar.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat teoritis

- a. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah pengetahuan dan wawasan serta menjadi referensi bagi peneliti yang akan melakukan penelitian lebih lanjut terkait dengan penelitian ini.
- b. Diharapkan dengan adanya penelitian ini mampu menambah wawasan, pengetahuan serta memperkaya ilmu Administrasi Publik dalam meningkatkan transportasi pelayanan publik Teman Bus di Kota Makassar.

2. Manfaat Praktis

- a. Bagi program Teman Bus, hasil penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai bahan pertimbangan oleh pemerintah pusat, serta dapat menjadi kritikan dan masukan bagi pemerintah dalam mengelola

serta mengembangkan program Teman Bus sebagai transportasi publik agar program ini berjalan dengan baik.

- b. Bagi pihak penulis dan pembaca, hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat sebagai informasi untuk menambah wawasan tentang Efektivitas Program Teman Bus di Makassar.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu digunakan sebagai bahan pembandingan dan referensi untuk melakukan penelitian ini yang tentunya berkaitan dengan efektivitas program transportasi ekonomis mudah aman dan nyaman (Teman Bus) dalam meningkatkan pelayanan transportasi publik di kota Makassar. Berikut beberapa penelitian sebelumnya :

Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu

No.	Nama	Judul	Metode Penelitian	Hasil Penelitian
1.	(Dewi, 2017)	Efektivitas pelayanan transportasi publik	Metode yang digunakan dalam penelitian ini ialah metode deksriptif kualitatif.	Hasil penelitian menunjukkan bahwa pelayanan transportasi publik ini dapat mengalihkan masyarakat untuk menggunakan transportasi umum, sehingga jumlah masyarakat yang menggunakan angkutan pribadi dapat ditekan, hal tersebut adalah salah satu langkah dalam mengatasi kemacetan. Maka dari itu penting untuk mengukur seberapa efektif layanan transportasi.
2.	(Adeliani et al.,	Efektivitas	Metode	Berdasarkan hasil

	2018)	pengelolaan Bus Rapid Transit Trans Tangerang di Kota Tangerang	yang digunakan adalah deksriptif kuantitatif	penelitian maka diperoleh hasil yang di dapat dari penelitian mencapai angka 73% dan masuk kategori efektif dan perlu dilaksanakan sosialisasi yang menyeluruh dan intensif, Dinas Perhubungan perlu melakukan pengkajian ulang jam operasional BRT Trans Tangerang, mengkaji ulang letak halte BRT Trans Tangerang dan memperbanyak jumlahnya, serta perlu disediakannya system park and ride di sekitar halte BRT Trans Tangerang.
3.	(Ginting et al., 2022)	Integrasi Pelayanan Teman Bus Terhadap Kawasan Strategis Pariwisata Nasional di Bali	Metode yang digunakan dalam penelitian ini ialah deksriptif kualitatif	Dapat menambah atau memperbaiki rute armada Teman Bus sehingga dapat memberikan kemudahan kepada penumpang, terutama masyarakat lokal maupun asing dalam melakukan perpindahan dari satu lokasi wisata ke lokasi wisata lainnya.

B. Teori dan Konsep

1. Konsep Efektivitas

Pengertian Efektivitas

Efektif berasal dari bahasa Inggris yaitu *effective* yang berarti berhasil atau sesuatu yang dilakukan berhasil dengan baik. Dalam ensiklopedi umum efektivitas diartikan dengan menunjukkan taraf tercapainya suatu tujuan, maksudnya adalah sesuatu dapat dikatakan efektif kalau usaha tersebut telah mencapai tujuan secara ideal. Efektivitas merupakan ukuran yang menggambarkan sejauh mana sasaran yang dapat dicapai, sedangkan efisiensi menggambarkan bagaimana sumber daya tersebut dikelola secara tepat dan benar.

Dalam kamus lengkap bahasa Indonesia, efektivitas berasal dari kata efektif yang mempunyai arti berpengaruh, berakibat, berefek, yang diartikan sebagai kegiatan yang dapat membuahkan hasil yang sesuai. Jika ditinjau dari asal katanya, kata efektif berasal dari bahasa Inggris yaitu *effective* yang memiliki arti berhasil, atau sesuatu yang dilaksanakan berhasil dengan baik. Efektivitas berasal dari kata efektif yang berarti berhasil, berguna.

Menurut Ensiklopedia Indonesia, efektivitas berarti menunjukkan keberhasilan dari segi tercapai tidaknya sasaran yang telah ditetapkan, hasil yang semakin mendekati sasaran berarti tinggi efektivitasnya. Jadi dapat disimpulkan bahwa efektivitas adalah sesuatu yang menunjukkan taraf tercapainya suatu tujuan. Suatu usaha dapat dikatakan efektif apabila usaha itu mencapai tujuan secara ideal. Efektivitas menunjukkan

keberhasilan dari segi tercapai atau tidaknya sasaran yang telah ditentukan. Hasil yang mendekati sasaran berarti tinggi tingkat efektivitasnya. Sebaliknya, hasil yang jauh dari sasaran maka kurang efektivitasnya (Asiah, 2016).

Efektif berasal dari bahasa Inggris yaitu *effective* yang berarti berhasil atau sesuatu yang dilakukan berhasil dengan baik. Kamus ilmiah populer mendefinisikan efektivitas sebagai ketepatan penggunaan, hasil guna atau menunjang tujuan. Efektivitas merupakan unsur pokok untuk mencapai tujuan atau sasaran yang telah ditentukan di dalam setiap organisasi, kegiatan ataupun program. Disebut efektif apabila tercapai tujuan ataupun sasaran seperti yang telah ditentukan.

Istilah efektivitas merupakan kata yang tidak asing yang sering muncul dalam kajian ilmu Administrasi Negara. Efektif berasal dari bahasa Inggris yaitu *Effective* yang berarti berhasil atau sesuatu yang dilakukan berhasil dengan baik. Kamus ilmiah populer mendefinisikan efektivitas sebagai ketepatan penggunaan, hasil guna atau menunjang tujuan. Ada banyak pengertian dari kata efektivitas, banyak pendapat para ahli yang mengatakan bahwa sebuah efektivitas adalah pencapaian tujuan yang ingin segera dicapai, agar tujuan tersebut dapat berjalan sesuai dengan harapan ataukah justru tidak berjalan sesuai dengan harapan yang telah ditetapkan. Berikut adalah pendapat dari beberapa ahli tentang pengertian dari efektivitas yaitu Agung Kurniawan dalam bukunya Transformasi Pelayanan Publik menyatakan “Efektivitas adalah

kemampuan melaksanakan tugas, fungsi (operasi kegiatan program atau misi) dari pada suatu organisasi atau sejenisnya yang tidak adanya tekanan atau ketegangan diantara pelaksanaannya (Rosalina, 2014).

Sedangkan pendapat lain mengenai pengertian efektivitas sebagaimana yang dikemukakan oleh (Georgopolous dan Tannenbaum 1985:50) dalam bukunya yang berjudul Efektivitas Organisasi mengemukakan bahwa: “Efektivitas ditinjau dari sudut pencapaian tujuan, dimana keberhasilan suatu organisasi harus mempertimbangkan bukan saja sasaran organisasi tetapi juga mekanisme mempertahankan diri dalam mengejar sasaran dengan kata lain, penilaian efektivitas harus berkaitan dengan masalah sasaran maupun tujuan”.

(Sondang P. Siagian, 2001:24) memberikan definisi: “Efektivitas adalah pemanfaatan sumber daya, sarana dan prasarana dalam jumlah tertentu yang secara sadar ditetapkan sebelumnya untuk menghasilkan sejumlah barang atas jasa kegiatan yang dijalankannya. Efektivitas menunjukkan keberhasilan dari segi tercapai tidaknya sasaran yang telah ditetapkan. Jika hasil kegiatan semakin mendekati sasaran, berarti makin tinggi efektivitasnya”(Dewi, 2017).

2. Indikator Efektivitas

Menurut Duncan dalam bukunya “Efektivitas Organisasi” mengatakan mengenai ukuran efektivitas, (Farida et al., 2022) sebagai berikut:

a. Pencapaian Tujuan

Pencapaian adalah keseluruhan upaya pencapaian tujuan harus dipandang sebagai suatu proses. Oleh karena itu, agar pencapaian tujuan akhir semakin terjamin, diperlukan pentahapan, baik dalam arti pentahapan pencapaian bagianbagiannya maupun pentahapan dalam arti periodisasinya. Pencapaian tujuan terdiri dari beberapa faktor, yaitu kurun waktu dan sasaran yang merupakan target konkrit.

b. Integrasi

Integrasi adalah pengukuran terhadap tingkat kemampuan suatu organisasi untuk mengadakan sosialisasi, pengembangan konsensus dan komunikasi dengan berbagai macam organisasi lainnya. Integrasi menyangkut proses sosialisasi.

c. Adaptasi

Adaptasi adalah kemampuan organisasi untuk menyesuaikan diri dengan lingkungannya. Untuk itu digunakan tolak ukur proses pengadaan dan pengisian tenaga kerja.

3. Indikator Efektivitas Organisasi

Efektivitas organisasi suatu tingkat keberhasilan organisasi dalam usaha untuk mencapai tujuan atau sasaran. Suatu organisasi didirikan tentu memiliki tujuan yang hendak dicapai. Demikian efektivitas organisasi dapat dicapai jika setiap individu atau kelompok dalam sebuah organisasi bisa melakukan setiap pekerjaan yang menjadi tanggung jawabnya secara efektif dan efisien guna mencapai tujuan organisasi. Secara umum efektivitas organisasi menunjukkan sejauh mana organisasi mencapai

tujuannya efektivitas organisasi mengacu pada penggunaan yang efektif, bijaksana dan strategis dari semua organisasi sumber daya (sumber daya manusia, keuangan dan teknologi) dalam rangka menciptakan keunggulan kompetitif dan mencapai tujuan.

Sesuatu yang telah diabaikan di perusahaan berbasis pengetahuan, dan yang utama alasannya adalah di satu sisi, pejabat organisasi tidak memiliki kekhawatiran mental tentang masalah berkaitan dengan produktivitas dan efektivitas. Dan kedua, pengertian penggunaan yang efektif dan efisien untuk manajer perusahaan-perusahaan ini tidak didefinisikan dengan baik. Mereka mungkin ingin mencoba mengeluarkan organisasi itu inefisiensi tetapi karena kesenjangan teoretis di bidang ini dan kurangnya solusi praktis dalam perjalanan mereka, mereka tidak bisa mengeluarkan organisasi mereka dari keadaan tidak produktif dan tidak efisien (Praditya, 2022).

Adapun kriteria efektivitas organisasi di dalam *Organizational Behavior and Management* menurut Gibson (Ivancevich dan Matteson, 2006) mempunyai lima kriteria sesuai dengan dimensi waktu jangka pendek, menengah dan panjang. Kelima kriteria tersebut produktif, yang merefleksikan kemampuan organisasi dalam menghasilkan sejumlah kuantitas dan kualitas berupa barang atau jasa sebagai keluaran yang sesuai dengan kebutuhan lingkungannya. *Efficiency*, didefinisikan sebagai rasio keluaran terhadap masukan. *Satification*, merupakan sejauh mana organisasi dapat dikatakan berhasil dalam memenuhi kebutuhan dari

karyawan. *Flexibility*, adalah kemampuan organisasi dalam beradaptasi terhadap perubahan internal dan eksternal. *Development* adalah kriteria kemampuan suatu organisasi untuk meningkatkan kapasitasnya agar dapat menyesuaikan kebutuhan lingkungan (Daryanto & Meiyanto, 2018).

Istilah efektivitas berasal dari istilah bahasa Inggris *effectivity* atau *effectiveness*. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (Poerwadarminta dkk, 1996), efektivitas diartikan sebagai sesuatu yang ada efeknya (akibatnya, pengaruhnya), dan dapat membawa hasil, berhasil guna (tindakan) serta dapat pula berarti mulai berlaku (tentang Undang-Undang/peraturan). Istilah efektivitas berasal dari kata dasar efektif (*effective*) yang artinya :

- a. ada efeknya (pengaruhnya, akibatnya, kesannya) seperti : manjur; mujarab; mempan; dan
- b. Penggunaan metode / cara, sarana / alat dalam melaksanakan aktivitas sehingga berhasil guna (mencapai hasil yang optimal).

Istilah organisasi (*organization*) mempunyai dua pengertian umum (Stoner dan Wankel, 2000), yaitu : pertama, organisasi berarti sebuah lembaga atau kelompok fungsional; dan kedua, pengertian yang merujuk pada proses pengorganisasian (*organizing*) atau penyusunan organisasi yaitu cara bagaimana pekerjaan diatur dan dialokasikan diantara para anggota organisasi sehingga tujuan organisasi itu dapat tercapai secara efisien (TOAD et al., 2018).

4. Konsep Pelayanan Publik

Pelayanan publik ialah segala kegiatan yang dilaksanakan oleh suatu organisasi atau instansi sebagai upaya pemenuhan kebutuhan masyarakat. Pelayanan ini dilaksanakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan dengan aturan pokok dan tata cara yang telah ditetapkan oleh tiap-tiap organisasi atau instansi. Salah satu dari penyelenggaraan layanan publik ialah instansi pemerintahan. Bentuk layanan dari instansi pemerintah ini, diantaranya yaitu pada bidang administrasi kependudukan. Dalam Pasal 1 UU No. 24 Tahun 2013, administrasi kependudukan diartikan sebagai rangkaian penataan dan penertiban dokumen dan data kependudukan melalui pendaftaran penduduk, pencatatan sipil, pengelolaan administrasi kependudukan, serta pendayagunaan hasilnya untuk pelayanan publik dan pembangunan sektor lain (Zam, 2021).

Pelayanan publik adalah perihal kemudahan yang diberikan kepada masyarakat sehubungan dengan barang dan jasa. Dalam prakteknya di pemerintahan, negara berkewajiban melayani dalam pengertian memberikan pelayanan publik kepada setiap warga negara dan penduduk untuk memenuhi hak dan kebutuhan dasarnya. Ada beberapa pengertian yang berhubungan dengan pelayanan dan pelayanan publik dari berbagai sumber serta pendapat beberapa ahli. Menurut Kamus Bahasa Indonesia, pelayanan memiliki tiga makna, (1) perihal atau cara melayani; (2) usaha melayani kebutuhan orang lain dengan memperoleh imbalan (uang); (3)

kemudahan yang diberikan sehubungan dengan jual beli barang atau jasa. Pelayanan pada dasarnya adalah cara melayani, membantu, menyikapi, mengurus, menyelesaikan keperluan kebutuhan seseorang atau sekelompok orang. (Rahmadana et al., 2020)

Menurut Pasalong (2010:128), pelayanan pada dasarnya didefinisikan sebagai aktifitas seseorang, sekelompok organisasi baik secara langsung maupun tidak langsung untuk memenuhi kebutuhan. Jadi dapat dikatakan bahwa dalam pelayanan terdapat dua aspek yaitu seseorang/organisasi dan pemenuhan kebutuhan. Sesuai dengan Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik, dimana disebutkan bahwa pelayanan publik adalah kegiatan atau rangkaian kegiatan dalam rangka pemenuhan kebutuhan pelayanan bagi setiap warga negara dan penduduk atas barang, jasa, atau pelayanan *administrative* yang disediakan oleh penyelenggara pelayanan publik. Jadi pelayanan publik berdasarkan Surat Keputusan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara No: 63/KEP/M.PAN/7/2003 adalah segala kegiatan pelayanan yang dilaksanakan oleh penyelenggara pelayanan publik sebagai upaya pemenuhan kebutuhan penerima pelayanan maupun pelaksanaan ketentuan peraturan perundang-undangan (Riani, 2021).

5. Prinsip - Prinsip Pelayanan Publik

Prinsip - prinsip pelayanan publik Untuk menyelaraskan dengan UU RI No. 25 tahun 2009 dan juga dapat menjadi acuan para penyelenggara pelayanan publik dalam menjalankan fungsinya, maka

dikeluarkan Keputusan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara No. 63/KEP/M.PAN/7/2003 tentang Pedoman Umum Penyelenggaraan Pelayanan Publik menjelaskan sepuluh prinsip pelayanan publik, sebagai berikut :

a. Kesederhanaan

Prosedur pelayanan publik tidak berbelit-belit, mudah dipahami, dan mudah dilaksanakan.

b. Kejelasan

- 1) Persyaratan teknis dan administrasi pelayanan public
- 2) Unit kerja atau pejabat yang berwenang dan bertanggung jawab dalam memberikan pelayanan dan penyelesaian keluhan, persoalan, sengketa dalam pelaksanaan pelayanan publik.

c. Kepastian Waktu

Pelaksanaan pelayanan publik dapat diselesaikan dalam kurun waktu yang telah ditentukan.

d. Akurasi

Produk pelayanan publik yang akurat dapat diterima dengan baik, benar, tepat, dan sah.

e. Keamanan

Proses dan produk pelayanan publik memberikan rasa aman dan kepastian hukum.

f. Tanggung jawab

Pimpinan penyelenggara pelayanan publik atau pejabat yang

ditunjuk bertanggung jawab atas penyelenggaraan pelayanan dan penyelesaian keluhan atau persoalan dalam pelaksanaan pelayanan publik.

g. Kelengkapan sarana dan prasarana

Tersedianya sarana dan prasarana kerja, peralatan kerja dan pendukung lainnya yang memadai termasuk penyediaan sarana teknologi telekomunikasi dan informatika (telematika).

h. Kemudahan Akses

Tempat dan lokasi serta pelayanan yang memadai, mudah dijangkau oleh masyarakat, dan dapat memanfaatkan teknologi komunikasi dan informatika.

i. Kedisiplinan, Kesopanan dan Keramahan

Pemberi pelayanan harus bersikap disiplin, sopan, dan santun, ramah, serta memberikan pelayanan dengan ikhlas. (Hamim et al., 2020) Dalam rangka mewujudkan pemerintah yang berorientasi pada publik, hal-hal yang harus di perhatikan dalam pelaksanaan pelayanan publik adalah :

- a) Mendekatkan diri pada publik
- b) Menetapkan metode mutu terpadu
- c) Menempatkan publik sebagai pengemudi

6. Inovasi Pelayanan Angkutan Umum Pemerintah Kota atau Desa

Inovasi adalah memperkenalkan ide baru, barang baru, pelayanan baru dan cara-cara baru yang lebih bermanfaat. Secara khusus inovasi

dalam di dalam lembaga publik bisa didefinisikan sebagai penerapan (upaya membawa) ide-ide baru dalam implementasi, dicirikan oleh adanya perubahan langkah yang cukup besar, berlangsung cukup lama dan berskala cukup umum sehingga dalam proses implementasinya berdampak cukup besar terhadap perubahan organisasi dan tata hubungan organisasi. Inovasi dalam pelayanan publik mempunyai ciri khas, yaitu sifatnya yang intangible karena inovasi layanan dan organisasi tidak semata berbasis pada produk yang tidak dapat dilihat melainkan pada perubahan dalam hubungan pelakunya, yaitu antara service provider dan service receiver (users), atau hubungan antar berbagai bagian di dalam organisasi atau mitra sebuah organisasi.

inovasi adalah kebaruan dalam persepsi, atau kebaruan subjektif dari hal yang dimaksud bagi seseorang, yang menentukan reaksinya terhadap adanya inovasi tersebut. Dengan demikian, apabila sesuatu dipandang sebagai hal baru bagi seseorang, maka hal itu merupakan inovasi. Dari berbagai pendapat tentang inovasi tersebut, dapat disimpulkan bahwa inovasi adalah suatu ide, praktik, atau objek yang disadari dan diterima sebagai suatu hal yang baru oleh seseorang atau kelompok untuk diadopsi. (Setijaningrum, 2017)

Inovasi yang berhasil merupakan kreasi dan implementasi dari proses, produk layanan dan metode pelayanan baru yang merupakan hasil pengembangan nyata dalam hal efisiensi, efektivitas atau kualitas hasil. Inovasi produk atau layanan berasal dari perubahan bentuk dan

desain produk atau layanan sementara inovasi proses berasal dari gerakan pembaruan kualitas yang berkelanjutan dan mengacu pada kombinasi perubahan organisasi, prosedur, dan kebijakan yang dibutuhkan untuk berinovasi. (Heri et al., 2022).

Transportasi umum (dikenal pula sebagai transportasi publik atau transportasi massal) adalah layanan angkutan penumpang oleh sistem perjalanan kelompok yang tersedia untuk digunakan oleh masyarakat umum, biasanya dikelola sesuai jadwal, dioperasikan pada rute yang ditetapkan, dan dikenakan biaya untuk setiap perjalanan. Angkutan Umum adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah angkutan kota (bus, minibus, dsb), kereta api, angkutan air dan angkutan udara.

Upaya pemerintah dalam meningkatkan efisiensi dan kualitas layanan angkutan umum. Inovasi dalam layanan transportasi umum meliputi beberapa hal seperti:

- a. Teknologi yaitu penggunaan teknologi seperti Aplikasi Pemesanan Transportasi (seperti Uber, Grab, atau aplikasi serupa yang dikelola pemerintah), pemantauan real-time dengan GPS untuk penjadwalan yang lebih baik, atau sistem pembayaran nontunai untuk memudahkan pengguna.
- b. Transportasi berbasis berbagi merupakan program berbagi kendaraan, seperti carpooling atau ridesharing, Teman Bus bisa didukung oleh

pemerintah untuk mengurangi jumlah mobil di jalan dan mengurangi kemacetan.

- c. Infrastruktur yang ditingkatkan pengembangan infrastruktur yang lebih baik seperti jalur khusus untuk transportasi umum, stasiun yang lebih modern, atau pengembangan sistem transportasi massal seperti metro atau rel cepat.
- d. Peningkatan aksesibilitas membuat transportasi umum lebih mudah diakses bagi orang-orang dengan kebutuhan khusus, seperti fasilitas ramah disabilitas, aksesibilitas di halte bus atau stasiun, dan lain sebagainya.
- e. Edukasi publik program pendidikan dan sosialisasi untuk mendorong masyarakat agar menggunakan transportasi umum, dengan menyoroti manfaatnya bagi lingkungan dan kemacetan.
- f. Kemitraan publik dan swasta Pemerintah dapat bermitra dengan sektor swasta untuk menyediakan layanan yang lebih baik dengan pengelolaan yang lebih efisien.

Inovasi-inovasi ini dapat membantu pemerintah kota atau desa dalam meningkatkan aksesibilitas, ketersediaan, dan keberlanjutan layanan angkutan umum bagi penduduk setempat.

Angkutan umum merupakan salah satu penggerak aktifitas bagi masyarakat pada suatu daerah atau kota. Angkutan umum berfungsi untuk memberikan pelayanan kenyamanan, kemudahan, dan rasa aman kepada pengguna jasa angkutan umum di dalam melakukan operasi perjalanan.

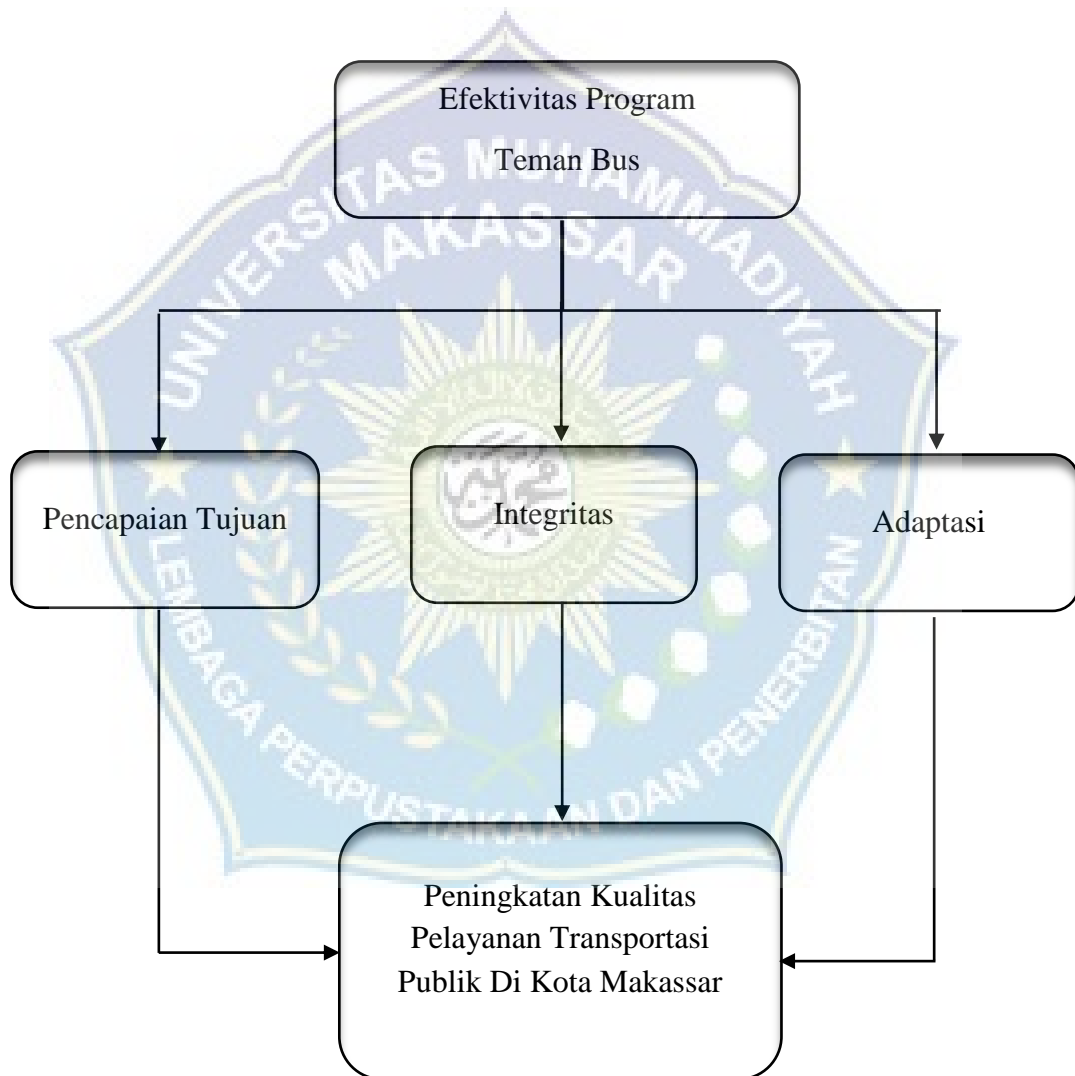
Dengan demikian untuk membahas suatu angkutan umum, tidak terlepas dari tersedianya fasilitas angkutan umum dan juga pengguna jasa angkutan untuk melakukan dari satu tempat ke berbagai arah tujuannya (Nasir, 2017).

Transportasi yang efektif berarti bahwa sistem transportasi memenuhi kapasitas angkut yang bersatu atau terintegrasi dengan moda transportasi lainnya secara tertib, teratur, lancar, cepat dan tepat, aman, nyaman dan ekonomis. Sementara efisien dalam arti beban publik sebagai pengguna jasa transportasi menjadi rendah dan memiliki kegunaan yang tinggi (Ariesandi et al., 2020).

Angkutan desa menjadi point penting dalam suatu tataran transportasi yang sangat membantu masyarakat pedesaan dalam melakukan perjalanan, baik internal maupun eksternal kota yang berada di sekitarnya, Dengan Adanya sarana dan prasarana transportasi yang memadai dapat menjadi alternatif yang membantu perkembangan perekonomian daerah Terwujudnya mobilisasi penduduk dengan pelayanan angkutan umum yang efektif dan efisien apabila terdapat sisi permintaan (demand) dengan sisi penyediaan (supply) yang disertai manajemen operasional yang baik. (Gareda et al., 2018).

C. Kerangka Pikir

Berdasarkan beberapa teori dan kriteria untuk mengukur efektivitas yang telah dijelaskan sebelumnya, maka dalam penelitian ini peneliti menggunakan teori yang dikemukakan oleh Duncan (Farida et al., 2022), yaitu sebagai berikut:



Gambar 2.1 Kerangka Pikir

D. Fokus Penelitian

Fokus penelitian ini merupakan penjelasan dari kerangka pikir. Adapun dalam penelitian Efektivitas Program TEMAN BUS Dalam Meningkatkan Pelayanan Transportasi Publik di Kota Makassar teori yang digunakan ialah model teori efektivitas yang diungkapkan Duncan (Farida et al., 2022) yang meliputi:

1. Pencapaian tujuan adalah keseluruhan upaya pencapaian tujuan harus dipandang sebagai suatu proses.
2. Integrasi yaitu pengukuran terhadap tingkat kemampuan suatu organisasi untuk mengadakan sosialisasi, pengembangan consensus dan komunikasi dengan berbagai macam organisasi lainnya.
3. Adaptasi adalah kemampuan organisasi untuk menyesuaikan diri dengan lingkungannya.

E. Deskripsi Fokus Penelitian

Adapun penjelasan dari fokus penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Pencapaian Tujuan

Pencapaian Tujuan merujuk pada berhasilnya mencapai sasaran atau hasil diinginkan yang menjadi cara utama untuk mengukur keberhasilan suatu tindakan atau usaha. Pencapaian diukur dengan melihat pada sejauh mana program Teman Bus dalam mencapai tujuan yang telah ditentukan yaitu pengembangan angkutan umum massal perkotaan dan untuk mengatasi kemacetan yang ada di Kota Makassar, serta target dari program Teman Bus sudah tepat sasaran atau tidak. Jika tujuan telah

tercapai, itu menunjukkan bahwa usaha tersebut berhasil sesuai yang di rencanakan.

2. Integrasi

integrasi pelayanan transportasi publik adalah upaya untuk menggabungkan, mengoordinasikan, dan menyatukan berbagai mode transportasi publik menjadi suatu sistem yang terpadu dan efisien. Tujuannya adalah untuk menyediakan solusi transportasi yang lebih nyaman, mudah diakses, dan efektif bagi masyarakat. Integrasi pelayanan transportasi publik Teman Bus diukur dengan melihat kemampuan Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan dalam melakukan sosialisasi terhadap program transportasi publik Teman Bus.

3. Adaptasi

Adaptasi merujuk pada proses atau kemampuan untuk berubah atau menyesuaikan diri dengan perubahan lingkungan, situasi, atau kondisi yang baru atau berubah. Adaptasi diukur dengan melihat upaya yang dilakukan Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan dalam menyesuaikan diri dengan tuntutan baru yang disebabkan oleh perubahan yang terjadi pada lingkungan seperti penyediaan sarana dan prasarana yang menunjang program Teman Bus agar pelayanan dapat berjalan secara maksimal.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Waktu dan Lokasi

Waktu penelitian yang dibutuhkan pada penelitian ini kurang lebih selama dua bulan. Lokasi penelitian ini berada di Kantor Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan yang beralamat di Jl. Perintis Kemerdekaan KM 15, Daya, Kota Makassar. Dengan pertimbangan untuk mengetahui bagaimana efektivitas program transportasi ekonomis, mudah, aman, dan nyaman (Teman Bus) dalam meningkatkan pelayanan transportasi publik di Kota Makassar.

B. Jenis Dan Tipe Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian kualitatif yang mana penelitian kualitatif dapat diartikan sebagai penelitian yang menggunakan data yang objektif dan tepat dengan permasalahan yang ada. Dalam metode ini kita dapat melihat fenomena yang ada di lapangan secara langsung sehingga peneliti dan informan saling berinteraksi atau saling mempengaruhi satu sama lain sehingga data yang di dapatkan lebih akurat. Kemudian data yang diperoleh disusun secara sistematis lalu dianalisis secara kualitatif untuk mencapai kejelasan masalah yang dibahas. (Sugiyono, 2016)

Berdasarkan buku metode penelitian Metode penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang digunakan untuk meneliti pada kondisi obyek yang alamiah, di mana peneliti adalah sebagai instrumen kunci, teknik pengumpulan data dilakukan secara triangulasi, analisis data bersifat

induktif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna dari pada generalisasi. (Abdussamad, 2022)

Tipe penelitian yang digunakan adalah tipe penelitian deskriptif dengan metode kualitatif dimaksudkan untuk memberikan gambaran secara jelas mengenai masalah yang diteliti, mengidentifikasi dan menjelaskan data yang ada secara sistematis

C. Informan Penelitian

Informan penelitian adalah orang yang dimanfaatkan untuk memberikan informasi tentang situasi dan kondisi terhadap yang diteliti. Penentuan informan dilakukan secara purposive sampling. Purposive sampling adalah jenis sample nonprobabilitas yang dimana tujuan utamanya membentuk sample secara rasional dan dapat mewakili populasi sample. Purposive sampling juga dikenal dengan sebutan *selective sampling* dimana peneliti memilih sendiri informan yang dianggap lebih banyak mengetahui tentang masalah yang diteliti. Berikut diuraikan daftar informan penelitian dalam tabel sebagai berikut:

Tabel 3.1 Daftar Informan Penelitian

No.	NAMA INFORMAN	INISIAL	PEKERJAAN/JABATAN
1.	Agustina Widyati, S.Sos	AW	Kasi Sarana Prasarana dan Keselamatan Jalan Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan
2.	Muh. Yusuf Al Qadri	MA	Pengawas PT. Survior Indonesia untuk Kota Makassar
3.	Hasbullah Dg Nai	HN	Pramudi TEMAN BUS
4.	Nur Ihsan	NI	Pramudi TEMAN BUS
5.	Alimuddin	A	Pramudi TEMAN BUS
6.	Rini	R	Pengguna TEMAN BUS

7.	Tenri	T	Pengguna TEMAN BUS
----	-------	---	--------------------

D. Teknik Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini metode pengumpulan data yang digunakan adalah teknik pengumpulan data menurut (Sugiyono, 2016) ,yaitu sebagai berikut:

1. Observasi merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan lewat pengamatan langsung sehingga memperoleh data yang lebih actual.
2. Wawancara adalah teknik yang dilakukan dengan proses tanya jawab dan tatap muka secara langsung dengan beberapa informan seperti stakeholder yang diduga mengetahui banyak mengenai objek penelitian dan permasalahan yang diangkat dalam penelitian ini sebagai sumber data.
3. Studi Dokumen dilakukan dengan cara pengambilan data dan analisis pustaka dimana dokumen yang diduga menunjang dan relevan pada permasalahan yang akan diteliti.

E. Teknik Analisis Data

Analisis data dalam studi kualitatif yang dilakukan pada saat pengumpulan data dan setelah selesainya pengumpulan data untuk jangka waktu tertentu. Pada saat wawancara, peneliti telah melakukan analisis terhadap informan. Jika jawaban yang diberikan oleh informan setelah analisis ternyata tidak memuaskan, maka peneliti sampai batas tertentu akan mengajukan pertanyaan lagi sehingga data yang dianggap dapat diandalkan diperoleh. Menurut Miles dan Huberman dalam Sugiyono (AMALIA, 2022) langkah-langkah analisis data setelah dilakukannya pengumpulan yaitu:

1. Reduksi data (Data Reduction) Mengurangi data yang berarti menggeneralisasi, memilih hal-hal dasar, berfokus pada hal-hal yang penting, menemukan tema dan pola. Dengan demikian, data yang direduksi akan memberikan gambaran yang lebih jelas dan memudahkan peneliti untuk mengumpulkan data berikutnya dan mencarinya bila diperlukan.
2. Penyajian data (Data Display) Setelah data direduksi, langkah selanjutnya adalah mendisplaykan data. Dalam penelitian kualitatif, penyajian data dapat dilakukan dalam bentuk deskripsi singkat, diagram, hubungan antara kategori, flowchart dan sejenisnya. Namun, yang paling sering digunakan untuk menyajikan data dalam penelitian kualitatif adalah teks yang bersifat naratif.
3. Penarikan kesimpulan/verifikasi (Conclusion Drawing/verification) Langkah selanjutnya dalam analisis data kualitatif adalah penarikan dan verifikasi kesimpulan. Penemuan data awal masih bersifat sementara dan akan berubah terkecuali jika bukti kuat telah ditemukan untuk mendukung tahap pengumpulan data berikutnya, ketika peneliti kembali ke lapangan, mengumpulkan data, maka kesimpulan yang disajikan adalah kesimpulan yang dapat diandalkan.

F. Teknik Pengabsahan Data

Teknik pengabsahan data memuat teknik yang digunakan dalam pengabsahan data penelitian kualitatif melalui triangulasi menurut (Sugiyono, 2016), yaitu :

1. Triangulasi sumber, ini dilakukan untuk mengecek data yang didapatkan melalui beberapa sumber.
2. Triangulasi Teknik, ini dilakukan dengan mengecek data kepada sumber yang sama namun dengan Teknik yang berbeda.
3. Triangulasi waktu, ini dilakukan melalui wawancara di pagi hari atau ketika informan masih segar untuk memberikan data yang lebih andal.



BAB IV

HASIL PENELITIAN

A. Deskripsi Objek Penelitian

1. Gambaran Umum Kota Makassar

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian kualitatif yang mana penelitian kualitatif dapat diartikan sebagai penelitian yang menggunakan data yang objektif dan tepat dengan permasalahan yang ada. Kota Makassar adalah salah satu bagian pemerintahan kota di wilayah Provinsi Sulawesi Selatan yang dimana terbentuk berdasarkan Undang-Undang nomor 29 tahun 1959 tentang pembentukan Daerah-daerah Tingkat II di Sulawesi, seperti yang tercantum pada Lembaran Negara Republik Indonesia tahun 1959 Nomor 74 dan Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 1822. Kota Makassar kemudian menjadi ibukota Provinsi Sulawesi Selatan sebagaimana dalam Undang-Undang Nomor 13 tahun 1965, (Lembaran Negara Tahun 1965 Nomor 94), dan juga berdasarkan pada Undang-Undang Nomor 13 tahun 1965, (Lembaran Negara Tahun 1965 Nomor 94), dan juga berdasarkan pada Undang-Undang Nomor 8 tahun 1965 Daerah Tingkat II Kotapraja Makassar yang dirubah menjadi daerah Tingkat II Kotamadya Makassar.

Kota Makassar berubah nama menjadi Ujung Pandang pada tanggal 31 Agustus 1971, kemudian wilayahnya dimekarkan dari 21 km² menjadi 175,77 km² dengan mengambil Sebagian wilayah dari kabupaten lainnya yaitu Gowa, Maros, dan Pangkajene Kepulauan. Hal ini

didasarkan pada Peraturan Pemerintah Nomor 51 tahun 1971 tentang Perubahan batas-batas daerah Kotamadya Makassar dan Kabupaten Gowa, Maros dan Pangkajene dan Kepulauan, lingkup Daerah Provinsi Sulawesi Selatan. Namun, nama Kota Makassar dikembalikan lagi berdasarkan peraturan Pemerintah Nomor 86 tahun 1999 tentang Perubahan Nama Kotamadya Ujung Pandang menjadi Kota Makassar, hal ini atas keinginan masyarakat yang di dukung DPRD Tk. II Ujung Pandang saat itu, serta berdasarkan masukan dari kalangan budayawan, seniman, sejarawan, pemerhati hukum dan pelaku bisnis. Dalam penelitian kualitatif, penyajian data Hingga Tahun 2021 Kota Makassar telah berusia 414 tahun sesuai Peraturan Daerah Nomor 1 tahun 2000 yang menetapkan hari jadi Kota Makassar tanggal 9 November 1607. Kota Makassar terus berbenah diri agar menjadi sebuah Kota Dunia yang memiliki peran yang tidak hanya sebagai pusat perdagangan dan jasa tetapi juga sebagai pusat kegiatan industri, pusat kegiatan pemerintahan, pusat kegiatan edu-entertainment, pusat pelayanan Pendidikan dan Kesehatan, simpul jasa angkutan barang dan penumpang laut maupun udara.

Secara administratif Kota Makassar memiliki 15 kecamatan, yaitu Kecamatan Mariso, Kecamatan Mamajang, Kecamatan Tamalate, Kecamatan Rappocini, Kecamatan Makassar, Kecamatan Ujung Pandang, Kecamatan Wajo, Kecamatan Bontoala, Kecamatan Ujung Tanah, Kecamatan Tallo, Kecamatan Panakkukang, Kecamatan Manggala, Kecamatan Biringkanaya, Kecamatan Tamalanrea, dan Kecamatan Kepulauan Sangkarang. Adapun untuk administratif

lainnya, Kota 50 Makassar tercatat memiliki 153 kelurahan, 996 RW dan 5,001 RT (Badan pusat statistik kota makassar, 2023).

Luas wilayah Kota Makassar tercatat 175,77 km persegi yang meliputi 15 kecamatan dan 153 kelurahan. Kecamatan terluas di Kota Makassar adalah Kecamatan Biringkanaya dengan luas yaitu 48,22 km persegi atau mencakup 27,43 persen dari luas Kota Makassar secara keseluruhan. Sedangkan, kecamatan dengan luas terkecil adalah Kecamatan Kepulauan Sangkarrang dengan hanya memiliki luas 1,54 km persegi atau hanya sebesar 0,88 persen dari total luas keseluruhan Kota Makassar. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat dalam table berikut. Rincian luas masing- masing kecamatan, diperbandingkan dengan persentase luas wilayah Kota Makassar sebagai berikut :

Tabel 4.1 Rincian luas masing-masing kecamatan, diperbandingkan dengan persentase luas wilayah Kota Makassar

No.	Kecamatan	Luas Area (km ²)	Persentase
1.	Mariso	1,82	1,04
2.	Mamajang	2,25	1,28
3.	Tamalate	20,21	11,50
4.	Rappocini	9,23	5,25
5.	Makassar	2,52	1,43
6.	Ujung pandang	2,63	1,50
7.	Wajo	1,99	1,13
8.	Bontoala	2,10	1,19
9.	Ujung Tanah	4,40	2,50
10.	Kepulauan Sangkarrang	1,54	0,88
11.	Tallo	5,83	3,32
12.	Panakkukang	17,05	9,70
13.	Manggala	24,14	13,73
14.	Biringkanaya	48,22	27,43
15.	Tamalanrea	31,84	18,11
	Total	175,77	100,00

Sumber : (Badan pusat statistik kota makassar, 2023)

2. Gambaran umum Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan

Gambaran Umum Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan Dinas, Perhubungan. Provinsi, Sulawesi, Selatan merupakan salah satu instansi atau organisasi dibawah naungan pemerintahan yang beralamat di Jl. Perintis Kemerdekaan Km. 15, Pai, Kec. Biringkanaya, Kota Makassar, Provinsi Sulawesi Selatan, dengan Kode Pos 90242. Dinas, Perhubungan, Provinsi Sulawesi Selatan adalah penyelenggaraan urusan pemerintah bidang penyelenggaraan perhubungan atau transportasi untuk wilayah provinsi Sulawesi Selatan. Adapun peran serta fungsi dari Dinas Perhubungan adalah merumuskan kebijakan bidang transportasi dan kebijakan bidang transportasi dan perhubungan daerah di kawasan regionalnya, strategi teknis bidang perhubungan penyelenggara dalam pengelolaan administrasi meliputi lisensi atau perizinan angkutan transportasi, serta mengevaluasi dan melaporkan yang terkait dengan bidang perhubungan.

Sesuai dengan fungsinya yang strategis bidang perhubungan Dishub juga mempersiapkan SDM (sumber daya manusia) sedini mungkin bersama sekolah-sekolah binaan yang didukung dan ditopang oleh bidang transportasi, seperti Sekolah Tinggi Transportasi Darat (STTD) dan yang lainnya. Pelayanan kegiatan transportasi yang dilakukan secara menyeluruh oleh Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan, meliputi keseluruhan sub bidang (penyeberangan, darat, laut dan udara). Untuk pengembangan sarana angkutan umum, Dinas Perhubungan menyiapkan

jalur prioritas maupun jalur khusus untuk media transportasi yang besar (buslane or busway) serta media transportasi berbasis rel seperti rute Kereta Api Trans Sulawesi secara evolusioner (perubahan secara bertahap) akan menciptakan tatanan transportasi laut seperti halnya pembangunan Pelabuhan Regional yang lebih baik, pembangunan fasilitas dermaga, Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan kapal yang sesuai dengan pedoman serta kriteria Transportasi Internasional sekaligus kapasitas untuk memenuhi kebutuhan pelayanan angkutan umum yang baik dan berkelanjutan.

Berdasarkan temuan penelitian, Dinas perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan melaksanakan kegiatan pelayanan administrasi transportasi dimulai tepat pada pukul 08.00 sampai dengan 17.00 untuk menangani urusan pemerintahan dibidang transportasi. Dalam menjalankan tanggungjawab dan fungsinya, Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan di topang oleh sumber daya manusia (SDM) yang terdiri dari 209 orang Pegawai Aparatur Negeri Sipil (ASN/PNS) dan 117 orang Pegawai Tidak Tetap (PTT/Honorar), namun dalam penelitian ini peneliti mengidentifikasi jumlah populasi sebanyak 209 orang pegawai yang berstatus ASN/PNS.

a. Tugas Pokok

Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan mempunyai tugas pokok menyelenggarakan urusan di bidang perhubungan berdasarkan asas otonomi, dekonsentrasi dan tugas pembantuan.

b. Fungsi

Dinas perhubungan provinsi Sulawesi Selatan dalam menyelenggarakan tugas pokok tersebut, mempunyai fungsi sebagai berikut :

- 1) Perumusan kebijakan teknis di bidang perhubungan meliputi Bidang Lalu Lintas Jalan, Bidang Angkutan Jalan, Bidang Pengembangan Transportasi dan Perkeretaapian.
- 2) Penyelenggaraan urusan perhubungan meliputi Bidang Lalu Lintas Jalan, Bidang Angkutan Jalan, Bidang Pelayaran dan Bidang pengembangan Transportasi dan Perkeretaapian.
- 3) Pembinaan dan penyelenggaraan tugas di bidang perhubungan meliputi Bidang Lalu Lintas, Bidang Angkutan Jalan, Bidang Pelayaran dan Bidang Pengembangan Transportasi dan Perkeretaapian.
- 4) Penyelenggaraan tugas lain yang diberikan Gubernur sesuai dengan tugas dan fungsinya.

c. Struktur Organisasi

Dalam melaksanakan tugas kedinasan tersebut, Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan di pimpin oleh seorang Kepala Dinas yang di bantu oleh:

- 1) Sekretariat, meliputi 3(tiga) Sub Bagian yaitu Subbagian Umum, Kepegawaian dan Hukum, Subbagian Keuangan, dan Subbagian Program.
- 2) Bidang Lalu Lintas Jalan, meliputi 3(tiga) Seksi yaitu Seksi Manajemen dan Rekayasa, Seksi Sarana dan Prasarana Lalu Lintas, dan Seksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- 3) Bidang Angkutan Jalan, meliputi 3(tiga) Seksi yaitu Seksi Angkutan Orang dalam Trayek, Seksi Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek dan Angkutan Barang, dan Seksi Terminal.
- 4) Bidang Pelayaran, meliputi 3(tiga) Seksi yaitu Seksi Kepelabuhan, Seksi Badan Usaha dan Jasa Angkutan Pelayaran, dan Seksi Angkutan Pelayaran Rakyat dan Angkutan Sungai, Danau dan Penyebrangan.
- 5) Bidang Pengembangan Transportasi dan Perkeretaapian, meliputi 3(tiga) Seksi yaitu Seksi Pengembangan Sistem dan Multimoda, Seksi Lingkungan Perhubungan, dan Seksi Perkeretaapian.

Adapun untuk bidang tugas unsur-unsur Dinas meliputi :

- 1) Kepala Dinas

Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan dipimpin oleh seorang Kepala Dinas. Kepala Dinas mempunyai tugas membantu Gubernur menyelenggarakan urusan Pemerintahan bidang perhubungan yang menjadi kewenangan daerah dan tugas pembantuan yang ditugaskan kepada Pemerintah Daerah. Untuk

menyelenggarakan tugas pokok tersebut diatas, Kepala Dinas mempunyai fungsi :

- a) perumusan kebijakan Urusan Pemerintahan Bidang Perhubungan.
- b) pelaksanaan kebijakan Urusan Pemerintahan Bidang Perhubungan.
- c) pelaksanaan evaluasi dan pelaporan Urusan Bidang Perhubungan.
- d) pelaksanaan administrasi Dinas.
- e) pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Gubernur terkait tugas dan fungsinya.

Adapun uraian tugas Kepala Dinas adalah sebagai berikut:

- a) Menyusun rencana kegiatan Dinas sebagai pedoman dalam pelaksanaan tugas.
- b) Mendistribusikan dan memberi petunjuk pelaksanaan tugas.
- c) Memantau, mengawasi dan mengevaluasi pelaksanaan tugas dalam lingkungan Dinas untuk mengetahui perkembangan pelaksanaan tugas.
- d) Menyusun rancangan, mengoreksi, memaraf dan menandatangani naskah.
- e) Mengikuti rapat-rapat sesuai bidang tugasnya.

- f) Merencanakan dan meluruskan kebijakan teknis bidang lalu lintas, angkutan jalan, pelayaran, serta pengembangan transportasi dan perkeretaapian.
- g) Mengoordinasikan dan menyelenggarakan kebijakan teksi bidang lalu lintas jalan, angkutan jalan, pelayaran, serta pengembangan transportasi dan perkeretaapian.
- h) Menyelenggarakan pembinaan dan pelayanan umum bidang lalu lintas jalan, angkutan jalan, pelayaran,serta pengembangan transportasi dan perkeretaapian.
- i) Menyelenggarakan dan memberikan dukungan fasilitasi pelayanan perizinan dalam bentuk penerbitan pertimbangan teknis berkaitan izin bidang perhubungan berdasarkan kewenangan daerah provinsi.
- j) Menyelenggarakan pemantauan, pengendalian, evaluasi pelaksanaan izin bidang perhubungan berdasarkan kewenangan pemerintah daerah provinsi.
- k) Menyelenggarakan perencanaan kebijakan teknis, program, kegiatan, keuangan, umum perlengkapan dan kepegawaian dalam lingkungan Dinas.
- l) Menyelenggarakan koordinasi dengan pemerintah dan pemerintah daerah kabupaten/kota Se Sulawesi Selatan dalam rangka pelaksanaan tugas bidang perhubungan.

- m) Menyelenggarakan monitoring, evaluasi dan pengawasan penyelenggaraan kebijakan teknis bidang lalu lintas jalan, angkutan jalan, pelayaran, serta pengembangan transportasi dan perkeretaapian.
- n) Menyelenggarakan koordinasi dan konsultasi dengan Lembaga pemerintah dan Lembaga non pemerintah dalam rangka penyelenggaraan urusan bidang perhubungan.

2) Sekretariat

Sekretariat di pimpin oleh sekretaris yang mempunyai tugas membantu Kepala Dinas dalam mengoordinasikan kegiatan, memberikan pelayanan teknis dan administrasi penyusunan program, pelaporan, umum, kepegawaian, hukum, dan keuangan dalam lingkungan Dinas.

Dalam menyelenggarakan tugas sebagaimana diatas, sekretaris mempunyai fungsi :

- a) Pengoordinasian pelaksanaan tugas dalam lingkungan Dinas.
- b) Pengoordinasian penyusunan program dan pelaporan.
- c) Pengoordinasian urusan umum, kepegawaian, dan hukum.
- d) Pengoordinasian pengelolaan administrasi keuangan.
- e) Pelaksanaan tugas kedinasan lain sesuai bidang tugasnya.

Uraian tugas sekretaris adalah sebagai berikut :

- a) Menyusun rencana kegiatan sekretariat sebagai pedoman dalam pelaksanaan tugas.

- b) Mendistribusikan dan memberi petunjuk pelaksanaan tugas.
- c) Memantau, mengawasi dan mengevaluasi pelaksanaan tugas dalam lingkungan Sekretariat untuk mengetahui perkembangan pelaksanaan tugas.
- d) Menyusun rancangan, mengoreksi, memaraf dan menandatangani naskah Dinas.
- e) Mengikuti rapat-rapat sesuai dengan bidang tugasnya.
- f) Mengoordinasikan pelaksanaan kegiatan dalam lingkungan Dinas sehingga terwujud koordinasi, sinkronisasi dan integrasi pelaksanaan kegiatan.
- g) Mengoordinasikan serta melaksanakan penyusunan perencanaan, pengendalian, evaluasi serta pelaporan kinerja dan pelaporan keuangan Dinas.
- h) Mengoordinasikan dan melaksanakan pelayanan administrasi umum dan kepegawaian.
- i) Mengoordinasikan dan melaksanakan pelayanan administrasi, pengkajian, dan penyusunan produk hukum yang dilaksanakan dalam lingkup Dinas sesuai kebutuhan pelaksanaan tugas.
- j) Mengoordinasikan dan melaksanakan pelayanan ketatausahaan
- k) Mengoordinasikan dan melaksanakan urusan rumah tangga Dinas.
- l) Mengoordinasikan dan melaksanakan pelayanan administrasi keuangan.

- m) Mengoordinasikan dan memfasilitasi kegiatan organisasi dan tatalaksana.
- n) Mengoordinasikan dan melaksanakan pengelolaan kearsipan.
- o) Mengoordinasikan dan melaksanakan kegiatan kehumasan dan keprotokolan.
- p) Melaksanakan dan mengoordinasikan administrasi pengadaan, pemeliharaan dan penghapusan barang.
- q) Mengoordinasikan dan melaksanakan pengumpulan, pengolahan, penyajian data dan informasi serta memfasilitasi pelayanan informasi.
- r) Melaksanakan koordinasi dan konsultasi dengan Lembaga pemerintah atau Lembaga non pemerintah dalam rangka mendukung pelaksanaan tugas dan fungsi Dinas.
- s) Menilai kinerja pegawai Aparatur Sipil Negara sesuai pada ketentuan peraturan perundang – undangan.
- t) Menyusun laporan hasil pelaksanaan tugas Sekretaris dan memberikan saran pertimbangan kepada atasan sebagai bahan perumusan kebijakan dan
- u) Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diperintahkan atasan sesuai dengan bidang tugasnya.

Sekretariat dibantu oleh :

- a) Sub Bagian Umum, Kepegawaian, dan Hukum
- b) Sub Bagian Keuangan;

- c) Sub Bagian Program

3. Pemerintah Dinas Perhubungan UPT Transportasi Mamminasata

a. Susunan Organisasi

- 1) Susunan organisasi UPT, terdiri dari :

- a) Kepala UPT;
- b) Subbagian Tata Usaha;
- c) Seksi Sarana, Prasarana, Dan Keselamatan Jalan;
- d) Seksi Operasional Moda Transportasi, dan
- e) Kelompok Jabatan Fungsional

- 2) Bagan susunan organisasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), tercantum pada lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Gubernur ini.

b. Tugas pokok dan fungsi Kepala UPT Transportasi Mamminasata

- 1) Kepala UPT mempunyai tugas membantu Kepala Dinas dalam melaksanakan pelayanan teknis operasional pengelolaan moda transportasi.
- 2) Kepala UPT dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), mempunyai fungsi:
 - a) Perencanaan teknis pelayanan moda transportasi;
 - b) Pelaksanaan teknis pelayanan moda transportasi;
 - c) Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan pelaksanaan pelayanan moda transportasi;

- d) Pelaksanaan administrasi UPT; dan
 - e) Pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Kepala Dinas terkait tugas dan fungsinya.
- 3) Uraian tugas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), meliputi:
- a) Menyusun rencana kegiatan UPT sebagai pedoman dalam pelaksanaan tugas;
 - b) Mendistribusikan dan memberi petunjuk pelaksanaan tugas;
 - c) Memantau, mengawasi dan mengevaluasi pelaksanaan tugas dalam lingkungan UPT untuk mengetahui perkembangan pelaksanaan tugas;
 - d) Menyusun rencangan, mengoreksi, memaraf dan menandatangani naskah dinas;
 - e) Mengikuti rapat-rapat sesuai dengan bidang tugasnya;
 - f) Melaksanakan program, keuangan, umum, perlengkapan, kepegawaian, dalam lingkungan UPT;
 - g) Melaksanakan pelayanan operasional moda transportasi serta sarana, prasarana, dan keselamatan jalan;
 - h) Melaksanakan penyusunan kajian moda transportasi angkutan Mamminasata;
 - i) Melaksanakan pemetaan Jaringan transportasi kawasan Mamminasata;
 - j) Melaksanakan pengendalian pengoprasian Bus Rapid Transit (BRT) Mamminasata dan transportasi massal lainnya;

- k) Melaksanakan usulan lokasi pemasangan, pemeliharaan fasilitas sarana dan prasarana jalan wilayah Mamminasata;
- l) Melaksanakan pengendalian pengelolaan transportasi Mamminasata meliputi operasional moda transportasi serta sarana, prasarana, dan keselamatan jalan;
- m) Melaksanakan konsultasi dengan Lembaga pemerintah dan Lembaga nonpemerintah dalam rangka pelaksanaan tugas dan fungsi UPT;
- n) Menilai kinerja Pegawai Aparatur Sipil Negara sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan;

Tabel 4.2 Data Sekunder Pegawai UPT Transmamminasata

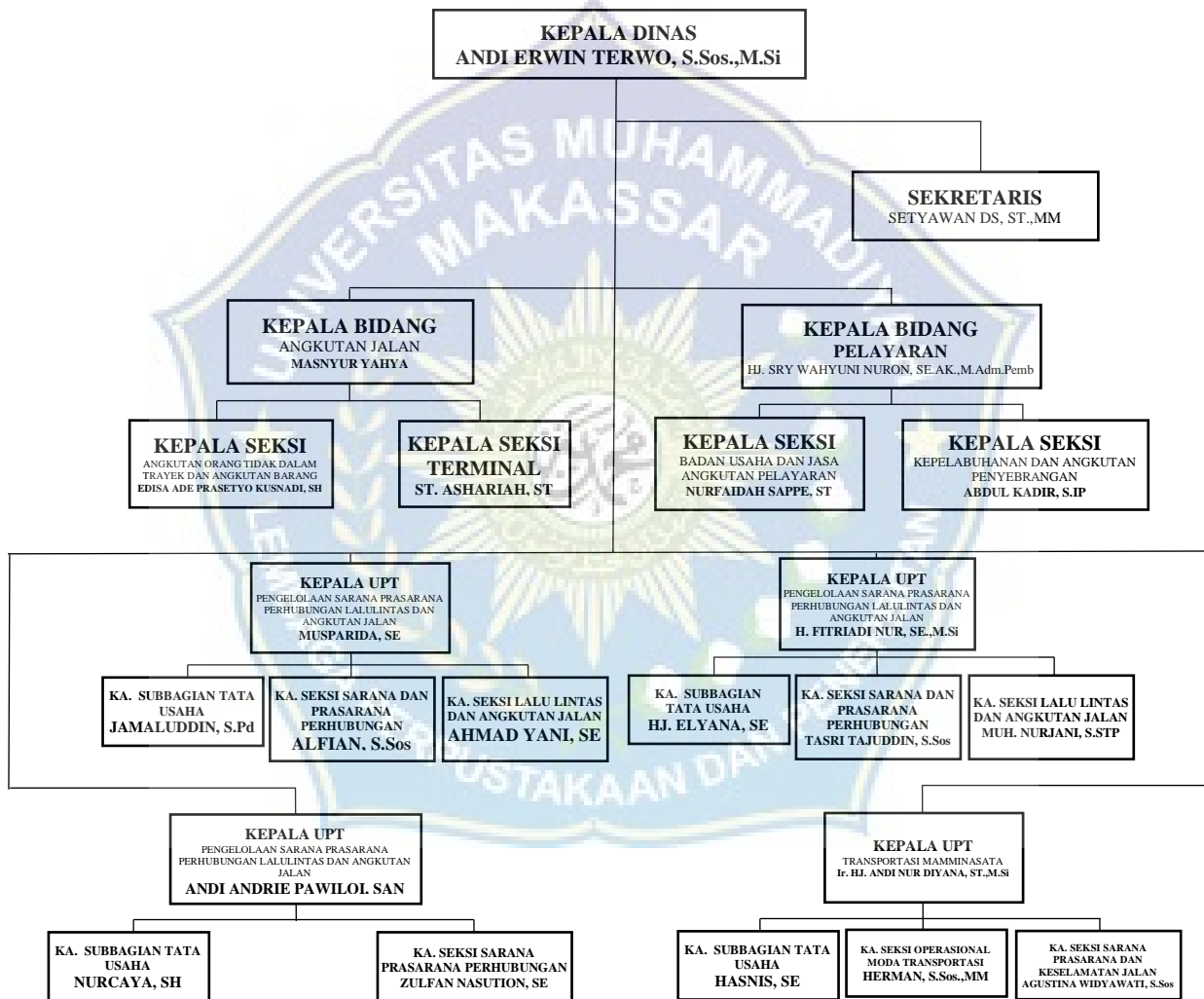
No.	Nama Pegawai	Jabatan	Pendidikan Terakhir
1.	Andi Erwin, S.Sos.,M.Si.	Kepala Dinas	Magister Sains
2.	Setyawan Ds, ST.,MM.	Sekretaris	Magister Manajemen
3.	Ir. Hj. Andi Nur Diyana, ST.,MSi	Kepala UPT Transmamminasata	Magister Sains
4.	Agustina Widyati, S.Sos	Kepala Seksi Sarana Prasarana dan Jalan Dinas	Sarjana Sosial
5.	Herman, S.Sos., MM	Kepala Seksi Operasional Moda Transportasi	Magister Manajemen
6.	Hasnin, S.E	Kasubag Tata Usaha	Sarjana Ekonomi
7.	Andi Fitria	Tenaga Non ASN	Sarjana Ekonomi
8.	Andi Reski Amalia Amri, S.M	Tenaga Non ASN	Sarjana Manajemen

c. Struktur Organisasi

Adapun Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Dan UPT Transmaminasata sebagai berikut:

Gambar 4.1 Stuktur Organisasni Dinas Perhubungan

**STRUKTUR ORGANISASI
DINAS PERHUBUNGAN PROVINSI SULAWESI SELATAN**



B. Hasil Penelitian

Hasil penelitian tentang efektivitas program Teman Bus dalam meningkatkan pelayanan transportasi publik di Kota Makassar yaitu dalam penelitian ini, teknik pengumpulan data menggunakan hasil observasi dan wawancara dengan beberapa informan terpilih yang berisi jawaban atas pertanyaan-pertanyaan penelitian. Sesuai dengan tujuan penelitian yaitu untuk mengetahui efektivitas program Teman Bus dalam meningkatkan pelayanan transportasi publik di Kota Makassar, maka peneliti melakukan wawancara yang mendalam terhadap informan yang terpilih terkait efektivitas program Teman Bus dalam meningkatkan pelayanan transportasi publik di Kota Makassar, yaitu Kasi Sarana Prasarana dan Keselamatan Jalan Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan, Pengawas PT. Surveyor Indonesia untuk Kota Makassar, Pramudi Teman Bus, dan masyarakat pengguna Teman Bus.

Adapun hasil penelitian dari Efektivitas program Teman Bus dalam meningkatkan pelayanan transportasi publik di Kota Makassar diuraikan sebagai berikut:

1. Gambaran Umum Pelayanan Transportasi Ekonomis Mudah Aman dan Nyaman (Teman Bus) Trans Mamminasata

Teman Bus Trans Mamminasata adalah layanan angkutan massal berupa bus berlantai tunggal yang beroperasi di kawasan strategis nasional Mamminasata. Tujuan utama diluncurkan Teman Bus Trans Mamminasata

adalah untuk mengurangi kemacetan di kota Makassar dengan mengurangi pemakaian kendaraan pribadi dari masyarakat yang melakukan kegiatan dan memperbaiki sistem transportasi publik yang di kota makassar. Berikut adalah hasil dari wawancara dengan AW selaku Kasi Sarana Prasarana dan Keselamatan Jalan Dinas Perhubungan Sulawesi Selatan :

“Program teman bus itu tercipta karena jumlah kendaraan pribadi di kawasan perkotaan utamanya sudah melebihi jumlah kapasitas ruang jalan yang ada di perkotaan akibat dari hal itu muncul kemacetan, polusi udara, strees dan itu juga berdampak di kerugian ekonomi yang cukup besar dari kemacetan itu, Lalu di luncurkanlah layanan yang memiliki standar pelayanan yang dimiliki masyarakat seperti layanan jaminan kenyamanan, jaminan keselamatan, jaminan keamanan dibungkuslah dalam wujud Teman Bus yaitu transportasi ekonomi, mudah, andal dan nyaman ini”. (Hasil Wawancara pada 20 Januari 2024)

Hal yang serupa juga diungkapkan oleh Pengawas PT. Surveyor Indonesia untuk Kota Makassar

“Kota Makassar merupakan kota yang memiliki Tingkat kemacetan yang tinggi dengan angka angkutan pribadi yang membludak sehingga diluncurkan proyek dari kementerian perhubungan dalam mengembangkan transportasi massal perkotaan yang ada di Indonesia, Mudah-mudahan dengan adanya program teman bus ini dapat mengurangi angka kendaraan pribadi di kota Makassar.”

Berdasarkan hasil wawancara diatas dapat disimpulkan bahwa Teman Bus adalah angkutan massal yang beroperasi di Kota Makassar, yang bertujuan untuk mengakomodasikan kebutuhan transportasi publik masyarakat di Kota Makassar dengan menghadirkan angkutan massal perkotaan yang ekonomis, mudah, aman dan nyaman sebagai solusi dalam mengurangi penggunaan kendaraan pribadi yang menjadi salah satu penyebab terjadi kemacetan.

Untuk mengurangi angka kemacetan yang kritis akibat jumlah angkutan pribadi melonjak, maka dari itu pemerintah meluncurkan sebuah program layanan transportasi yaitu *Buy The Service* (BTS) yaitu Teman Bus Trans Mamminasata dengan adanya program tersebut masyarakat dapat beralih menggunakan transportasi publik yang lebih ekonomis, mudah, aman dan nyaman.

2. Gambaran Operasional Pelayanan Transportasi Publik Teman Bus

Teman Bus adalah Transportasi publik yang menghubungkan beberapa titik kawasan mamminasata (Makassar, Maros, Sungguminasa dan Takalar). Teman Bus diresmikan pada 13 November 2021 dan mulai di operasikan pada 15 November 2021 di satu koridor yaitu koridor 2. Kemudian disusul dengan pengoperasian koridor 3 pada 5 Desember 2021, selanjutnya koridor 4 yang di operasikan pada tanggal 13 Desember 2021 dan terakhir koridor 1 mulai beroperasi pada 28 Desember 2021.

Memasuki tahun 2024 tepatnya pada tanggal 1 Januari, Koridor 3 dan 4 dihentikan alasannya berhenti beroperasi dua koridor tersebut karena terbatasnya anggaran dari Pemerintah Pusat yang juga Tengah mensubsidi Teman Bus di kota terbatas. Saat ini jumlah bus yaitu 53 unit bus.

Adapun gambaran pengoperasionalan Teman Bus lebih lanjut sebagai berikut :

a. Koridor

Rute BTS Trans Mamminasata

Gambar 4.2 Koridor 1: Panakukkang Square – Pelabuhan Galesong

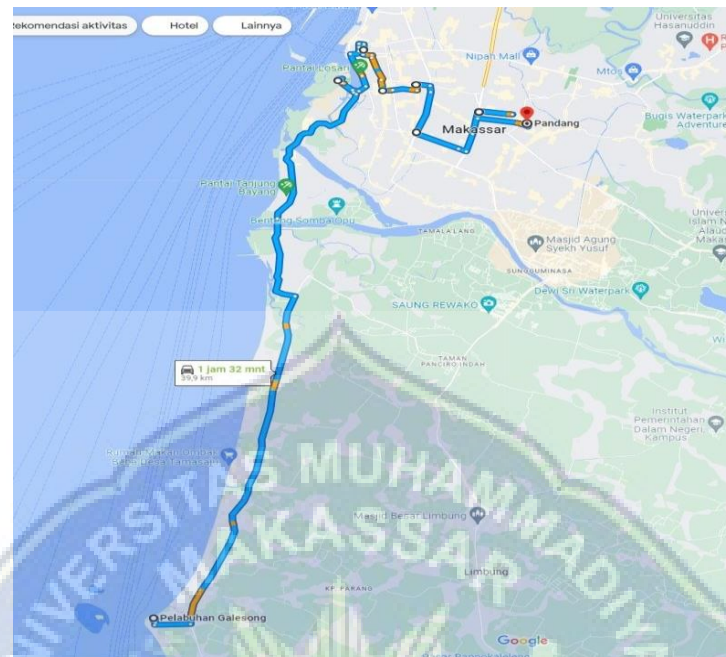


(titik a - b) panakukkang square – pelabuhan galesong (31,4 km)

Rute Pergi Melewati :

Panakukkang Square – Jl Pengayoman – Jl Mirah Seruni – Jl. Pandang Raya Barat – Jl. Boulevard – Jl. A.P Pettarani – Jl. Pelita Raya 2 – Jl. Sungai Saddang baru– Jl.Sungai Saddang Lama- Jl. Bulu Kunyi – Jl. Rusa- Jl.Lanto Dg.Pasewang – Jl. Kasuari – Jl. AndiMapanyukki – Jl. Haji Bau – jl. Poros Metro Tanjung Bunga – Jl Poros Tanjung Bayam - Jl. Permandian Alam- Jl. Pajukukang – Jl. Jaya Dg. Nanning – Jl Poros Galesong Utara - Jl. Poros Pelabuhan Galesong – Pelabuhan Galesong.

Gambar 4.3 Pelabuhan Galesong – Panakkukang Square



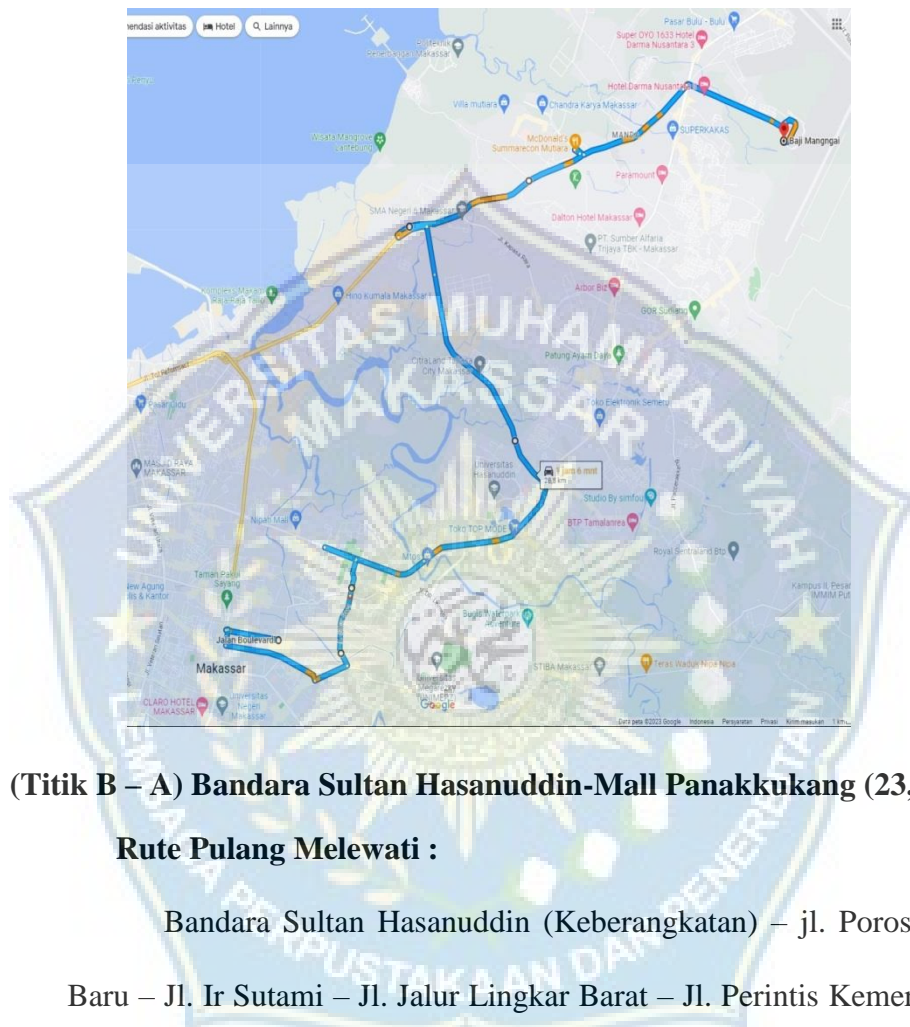
(titik B - A) pelabuhan galesong – panakukkang square (39,9 km)

Rute Pulang Melewati :

Pelabuhan Galesong - Jl. Poros Pelabuhan Galesong - Jl Poros Galesong Utara - Jl. Jaya Dg. Nanring - Jl. Pajukukang - Jl. Permandian Alam - Jl Poros Tanjung Bayam - jl. Poros Metro Tanjung Bunga – Jl. Poros CPI – Jl. Poros Metro Tanjung Bunga – Jl Sumba Opu – Jl. Penghibur – Jl. Pattimura – Jl. Slamet Riyadi – Jl. Ahmad Yani – Jl. Balaikota – Jl. Thamrin – Jl. Bonto Lempangan – Jl. Arief Rate – Jl. Hj Bau – Jl . Mongisidi – Jl. Sungai Walanae – Jl . Saddang lama – Jl. Veteran Utara – Jl. Andi Djemma- Jl. Bonto Langkasa - Jl. A.P Pettarani – Jl. Boulevard (Mutar Balik Setelah Bank Mandiri) – Jl. Boulevard – Jl.A.P Pettarani – Jl. Pengayoman – Panakukkang Square.

Jl. Villa Mutiara- Jl. Ir Sutami- Jl Poros Bandara Baru – Bandara. Sultan Hasanuddin (Keberangkatan).

Gambar 4.5 Bandara Sultan Hasanuddin – Mall Panakkukang



(Titik B – A) Bandara Sultan Hasanuddin-Mall Panakkukang (23,9 Km)

Rute Pulang Melewati :

Bandara Sultan Hasanuddin (Keberangkatan) – jl. Poros Bandara Baru – Jl. Ir Sutami – Jl. Jalur Lingkar Barat – Jl. Perintis Kemerdekaan – Jl. Urip Sumoharjo – Jl. Taman Makam Pahlawan – Jl. Batua Raya – Jl. Toddopuli Raya Timur – Jl. Pengayoman – Jl. Adhiyaksa – Jl. Boulevard – Mall Panakukkang.

Tabel 4.4 Rute Bus Mall Panakkukang – Bandara Sultan Hasanuddin

RUTE BUS		TOTAL KM
Mall Panakukkang	Bandara Sultan Hasanuddin	28,8 km
Bandara Sultan Hasanuddin	Mall Panakukkang	23,9 km
Total Km		52,7 Km

Note : Data Kilometer by Google Maps, Dinas Perhubungan

b. Tarif

Teman Bus beroperasi pertama kali pada November 2021, Koridor 1 dengan rute Panakukkang Square – Pelabuhan Galesong dan Koridor 2 yang rutenya menghubungkan Mall Panakukkang – Bandara Sultan Hasanuddin. Teman Bus beroperasi setiap hari dari jam 05.00 WITA hingga pukul 20.00 WITA. Teman Bus memiliki tarif dengan harga Rp. 4.600 namun diberi keringanan terhadap Pelajar, Lansia dan Disabilitas dikenakan tarif Rp. 2000 , Pembayaran bisa melalui kartu non tunai seperti E-Money Mandiri, Brizzi BRI, Tap Cash BNI dan Flazz BCA serta pembayaran bisa menggunakan QRIS.

c. Jumlah Bus

Teman Bus yang beroperasi di Kota Makassar sebelumnya berjumlah 87 unit Teman Bus dengan 4 koridor namun di tahun 2024 dikarenakan terbatasnya anggaran dari pemerintah pusat yang juga Tengah mensubsidi Teman bus, kini hanya tersisa 2 koridor yaitu koridor 1 dengan jumlah 27 armada yang beroperasi dan 3 armada

cadangan, serta koridor 2 berjumlah 21 armada dengan 2 armada cadangan jadi total Teman Bus di tahun 2024 berjumlah 53 unit bus.

d. Fasilitas

Teman Bus dilengkapi fasilitas kursi prioritas bagi penumpang lanjut usia, berkebutuhan khusus, ibu hamil dan penumpang dengan anak bayi. Fasilitas lainnya yang didapatkan penumpang adalah Pendingin Udara/AC (*Air Conditioner*), *Seat Belt*, Tombol Alarm Pengemudi, Tempat sampah, palu pemecah kaca serta Kotak P3K.

e. Halte

Teman Bus hanya dapat menaik dan menurunkan penumpang di Halte khusus yang telah ditentukan oleh Pemerintah dengan pihak pengelola Teman Bus Trans Mamminasata. Teman Bus memiliki 4 koridor namun di tahun 2024 hanya 2 koridor yang beroperasi yaitu koridor 1 dengan rute Panakkukang Square - Pelabuhan Galesong dan koridor 2 dengan rute Mall Panakkukang – Bandara Sultan Hasanuddin. Siap Operasi (SO) adalah bus yang sudah siap untuk dioperasikan dan layak jalan atau “Bus On The Road” sedangkan Siap Guna Operasi (SGO) yaitu jumlah bus yang secara teknis telah diperiksa dan siap dioperasikan namun kelengkapan administrasi operasi dan pramudi belum siap untuk operasi. Berikut data jumlah unit dan jumlah halte Teman Bus Transmamminasata 2024 Adapun rincian jumlah Halte disetiap koridor sebagai berikut :

Tabel 4.5 Rute dan Jumlah Armada Teman Bus

Koridor	Rute	Panjang (Km)	Jumlah Halte	Jumlah Armada		Jumlah Cadangan
				(SO)	(SGO)	
1	Panakuk kang Square – Pelabuhan Galesong	69	103	27	30	3
2	Mall Panakuk kang –Bandara Internasional Hasanuddin	51	68	21	23	2

(Sumber : Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan)

3. Efektifitas Program Teman Bus Dalam Meningkatkan Pelayanan Transportasi Publik di Kota Makassar

Dalam meninjau efektifitas program Teman Bus dalam meningkatkan pelayanan transportasi publik di kota makassar peneliti membedah menggunakan teori efektifitas yang dikemukakan oleh Duncan. Adapun dalam melakukan penilaian efektifitas dengan mengacu beberapa indikator yang berpengaruh terhadap efektifitas suatu program yaitu Pencapaian Tujuan, Integrasi, dan Adaptasi. Ketiga aspek tersebut di analisis melalui wawancara yang terjun langsung di lapangan sebagaimana diuraikan lebih lanjut dibawah ini :

a. Pencapaian Tujuan

Pencapaian Tujuan adalah sejauh mana suatu organisasi dalam mencapai tujuan dan sasaran program yang telah ditetapkan secara formal. Pencapaian tujuan ialah bagian usaha menyeluruh dari sebuah program. Pencapaian tersebut dapat di ketahui dari tujuan program yang di jalankan berjalan dengan optimal atau tidak.

Pelaksanaan Program harus sesuai dengan tujuan yang hendak dicapai. Maka dari itu dengan adanya kejelasan pada tujuan yang hendak dicapai oleh pemerintah akan memudahkan dalam memilih program yang tepat untuk dilaksanakan. Hasil wawancara peneliti mengenai tujuan yang hendak dicapai kepada Kasi Sarana Prasarana dan Keselamatan Jalan Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan yaitu Ibu AW, Beliau mengatakan bahwa :

“Diluncurkannya Teman Bus ini bertujuan mengurangi angka kemacetan yang tinggi di kota Makassar, dengan program transportasi publik ini dengan konsep transportasi yang ekonomis, mudah, aman dan nyaman harapannya yang pertama dapat menarik minat masyarakat untuk berpindah dari kendaraan pribadi ke kendaraan umum, kedua yaitu stimulus untuk pengembangan angkutan umum di kawasan perkotaan dengan diberikan subsidi pemerintah sehingga harga menjadi ekonomis yang ketiga yaitu memudahkan mobilitas masyarakat di kawasan perkotaan sehingga masyarakat tertarik menggunakan layanan ini.” (Hasil wawancara pada 23 Januari 2024)

Hal serupa juga disampaikan oleh MA sebagai Pengawas PT.

Surveyor Indonesia Untuk Kota Makassar :

“Program Teman Bus ini sangat memudahkan masyarakat perkotaan dengan program teman bus ini yang memberikan pelayanan yang cukup baik dengan menggunakan teknologi berbasis non tunai untuk meningkatkan kenyamanan dalam mobilisasi masyarakat. Adapun tujuan utama dari Teman Bus yaitu memberikan Transportasi Ekonomis, Mudah, Aman dan Nyaman bagi masyarakat Indonesia.” (Hasil wawancara pada 25 Januari 2024)

Hasil wawancara diatas menerangkan bahwa tujuan diluncurkan program Teman Bus di Kota Makassar yaitu untuk pengembangan angkutan umum massal perkotaan yang

mengedepankan jaminan kenyamanan, keamanan pengguna serta dengan pelayanan yang andal untuk mengurangi angka kemacetan di Kota Makassar.

Hal ini lain juga disampaikan oleh Pengawas PT. Surveyor Indonesia untuk Kota Makassar, sebagai berikut:

“Yang menjadi target sasaran pemerintah tentunya para pengguna transportasi publik lebih banyak pengguna bus yaitu pelajar dan pekerja dari pada lansia dengan harapan masyarakat dapat beralih dari angkutan pribadi ke angkutan massal agar meminimalisir angka kecelakaan dan kemacetan yang terjadi di Kota Makassar.” (Hasil wawancara pada 20 Januari 2024).

Hasil wawancara di atas menjelaskan bahwa target atau sasaran pemerintah dalam program Teman Bus adalah masyarakat seperti pelajar, pekerja maupun lansia dalam pengguna angkutan umum dan pengguna kendaraan pribadi.

Selanjutnya peneliti menganalisis tentang apakah Tujuan dari Program Teman Bus sudah berjalan dengan optimal. Berikut hasil dari wawancara Pengawas PT. Surveyor Indonesia untuk Kota Makassar:

“Program Teman Bus dalam Mencapai tujuan belum cukup optimal. Dikarenakan masi ada hambatan operasional yang terjadi seperti hambatan dari angkutan eksisting seperti angkutan pt-pt yg ada beberapa titik halte yang dilarang menaikkan atau menurunkan penumpang selain di halte Teman Bus, Halte teman bus yang kurang favorit atau kurang peminatnya oleh pengguna bus Namun secara keseluruhan sudah cukup baik, hanya perlu perhatian khusus dari pemerintah daerah maupun pemerintah provinsi terhadap program ini, agar program ini berjalan dengan baik dan bermanfaat bagi orang banyak.” (Hasil wawancara pada tanggal 20 Januari 2024)

Hasil pemaparan wawancara diatas dinyatakan bahwa pencapaian tujuan pada program Teman Bus berjalan belum cukup optimal, karena masih banyaknya kendala – kendala operasional yang terjadi seperti rute yang dilalui kurang favorit dan adanya larangan menaik atau menurunkan penumpang selain di halte Teman Bus dan belum ada penyelesaian dari pemerintah. Oleh karena itu, peran pemerintah masih sangat dibutuhkan agar program ini berjalan dengan optimal.

Berdasarkan penjelasan dari kedua informan dapat ditarik kesimpulan bahwa Target sasaran peminat dari Teman Bus lebih banyak digunakan oleh kalangan pelajar dan pekerja dari pada lansia namun dalam pencapaian tujuan belum optimal adanya kendala operasional seperti rute yang dilalui kurang peminatnya.

Tabel 4.6 Sasaran dan Target Teman Bus

Beroperasi Dalam Seminggu			
No.	Pelajar	Pekerja	Lansia
1.	263	154	80
Total : 497 Orang			

Jadi berdasarkan uraian tabel diatas menunjukkan bahwa angka penumpang bus pada pelajar berjumlah 263 orang sedangkan pekerja berjumlah 154 orang dan Lansia 80 dengan total yaitu 497 orang.

Dapat disimpulkan bahwa angka penumpang Teman Bus yaitu pelajar peminatnya lebih tinggi dari pada pekerja maupun lansia

Tabel 4.7 Rute yang Kurang Diminati Teman Bus

No.	Nama Pengguna Bus	Rute Panakkukang Square – Pelabuhan Galesong	Rute Mall Panakkukang – Bandara Sultan Hasanuddin
1.	Alifya	✓	
2.	Mitameka		✓
3.	Yunia		✓
4.	Sekaria	✓	
5.	Islamia	✓	✓
6.	Fitria		✓
7.	Awaluddin	✓	
8.	Musaffah		✓
9.	Marzuki		✓
Total :		4 orang	6 Orang

Jadi dari hasil observasi langsung terhadap penumpang bahwa Rute dari koridor 2 yaitu Mall Panakkukang – Bandara Sultan Hasanuddin lebih dimanati dibandingkan Rute dari koridor 1 Panakkukang Square – Pelabuhan Galesong.

b. Integrasi

Integrasi merupakan pengukuran terhadap Tingkat kemampuan suatu organisasi untuk mengadakan sosialisasi, pengembangan sistem dan komunikasi dengan berbagai macam organisasi lainnya. Integrasi berkaitan dengan proses sosialisasi, pengembangan sistem transportasi, serta aksesibilitas.

Pengukuran efektivitas pada program Teman Bus menggunakan indikator ini, peneliti melakukan wawancara dengan Kasi Sarana Prasarana dan Keselamatan Jalan Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan terkait proses sosialisasi program Teman Bus. Berikut adalah hasil wawancara dengan AW Kasi Sarana Prasarana dan Keselamatan Jalan Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan:

“Kalau bentuk sosialisasi selain media sosial seperti Instagram, Tiktok, Sosialisasi lewat media massa seperti berita online, televisi, radio maupun surat kabar dan mensosialisasikan ke titik – titik tujuan serta asosiasi para angkutan yang ada tentang adanya program Teman Bus ini.”(Hasil wawancara pada 25 Januari 2024)

Hal yang serupa juga diungkapkan oleh MA selaku pengawas

PT. Surveyor Indonesia untuk Kota Makassar:

“Terhususnya sosialisasi kita sudah menyebarkan melalui media sosial ataupun menggunakan media massa perihal program Teman Bus ini yang merupakan program dalam memudahkan mobilitas masyarakat dengan pembayaran non tunai atau menggunakan uang elektronik.” (Hasil wawancara pada 28 Januari)

Hal senada disampaikan oleh HN selaku Pramudi Teman Bus dengan mengatakan:

“Perihal Sosialisasi kami sudah menerapkan cukup luas, melalui media sosial yang paling utama seperti lewat Instagram kami yaitu Teman Bus, Facebook maupun iklan – iklan dan kami juga menyebarkan secara langsung kepada masyarakat.” (Hasil Wawancara pada 23 Januari 2022)

Berdasarkan penjelasan diatas bahwa hasil wawancara mengenai sosialisasi program Teman Bus ini disosialisasikan untuk masyarakat melalui media sosial, media massa, dan organda serta asosiasi angkutan. Hal ini ditujukan sebagai informasi kepada masyarakat agar tertarik terhadap program layanan transportasi publik ini yaitu Teman Bus. Sosialisasi ini dapat berdampak positif terhadap keberhasilan dalam pencapaian tujuan.

Untuk mendapatkan data yang konkrit, peneliti kemudian melakukan wawancara kepada masyarakat terkait sosialisasi pada program Teman Bus ini. Berikut hasil wawancara bersama T yang merupakan salah satu pengguna Teman Bus yang peneliti temui di Teman Bus Koridor 2 :

“Tanggapan saya terhadap sosialisasi program Teman Bus ini masih kurang sosialisasinya, yaitu informasi terkait Teman Bus masih belum jelas dan beberapa masyarakat belum mengetahui perihal layanan ini. Saya berharap pemerintah lebih menyebarluaskan program teman bus ini di khalayak ramai agar teman bus ini optimal.” (Hasil wawancara pada 28 Januari 2024)

Dari hasil wawancara diatas dapat dinyatakan bahwa proses sosialisasi terhadap layanan Teman Bus ini belum sepenuhnya berjalan

optimal. Dimana masih banyak masyarakat tidak mengetahui terkait program Teman Bus ini. Hal ini dapat berpengaruh terhadap Teman Bus ini agar masyarakat tertarik pada layanan transportasi publik sehingga dapat beralih dari angkutan pribadi menjadi angkutan umum.

Kemudian dalam segi perkembangan sistem, peneliti melakukan wawancara dengan pihak pengelola yaitu PT. Surveyor Indonesia. Berikut hasil wawancara peneliti dengan MA selaku Pengawas dari PT. Surveyor Indonesia untuk Kota Makassar :

“Perihal pengembangan sistem seperti digitalisasi mulai dari pembayaran sudah menggunakan non tunai agar mencegah kebocoran akuntabel , adanya CCTV di beberapa titik sudut bus, sistem yang otomatis dapat mengetahui berapa jumlah penumpang yang ada di dalam bus. Kita juga bekerja sama dengan PT.TKDN dalam pengembangan aplikasi terhadap sistem yang ada, selebihnya tanggung jawab dari kementerian perhubungan dan pemerintah setempat untuk pengembangan sistem pada program ini.” (Hasil wawancara pada 25 Januari)

Pengembangan sistem pada program Teman Bus ini sudah cukup baik yang dimana PT. Surveyor Indonesia melakukan penambahan pemasangan cctv agar keamanan tetap terkendali. PT Surveyor Indonesia juga melakukan kerjasama dengan PT. TKDN dalam pengembangan aplikasi Teman Bus terkait masalah seperti kegagalan dalam login akun, tidak sesuainya keberadaan bus di jalan dengan aplikasi yang ada serta permasalahan lainnya yang dapat diselesaikan dengan baik sehingga masyarakat mudah, aman dalam menggunakan pelayanan program ini.

Komunikasi antar organisasi sangat penting guna menunjang program transportasi layanan ini. Oleh karena itu komunikasi antar organisasi harus berjalan dengan baik demi menunjang kualitas pelayanan dalam layanan transportasi publik Teman Bus. Sebagaimana dalam wawancara dengan AW selaku Kasi Sarana Prasarana dan Keselamatan Jalan Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan mengatakan bahwa:

“Kami selalu berkoordinasi dari pihak – pihak yang terlibat dalam program ini dengan mengadakan rapat ketika pengambilan kebijakan terhadap apa yang di putuskan terkait kebijakan Teman Bus, Adapun tiga Perusahaan yang bekerja sama dalam proyek Teman Bus ini yaitu PT. Surveyor Indonesia untuk Makassar sebagai pengawas pelaksanaan SPM (Standar Pelayanan Minimum) dan SOP (Standar Operasional Prosedur) kemudian PT. Sinar Jaya Megah Langgeng sebagai operator dan PT TKDN bertugas di bidang IT.” (Hasil wawancara pada tanggal 23 Januari)

Hal tersebut sesuai dengan yang disampaikan oleh MA selaku Pengawas PT. Surveyor Indonesia untuk Makassar, yaitu sebagai berikut:

“Kami sebagai pengawas amupun pihak pengelola dari jalannya Teman Bus selalu melakukan komunikasi terkait program Teman Bus yang sedang berjalan dan saling berkomunikasi kepada bidang IT dan pemerintah setempat agar layanan ini berjalan dengan baik.(Hasil wawancara 25 Januari)

Berdasarkan hasil wawancara diatas bahwa komunikasi antar organisasi sudah cukup baik, dimana pihak – pihak yang terlibat langsung dalam program ini sering berkomunikasi satu sama lain agar pOroses layanan ini dapat berjalan dengan baik.

Berdasarkan penjelasan dari keempat informan dapat ditarik kesimpulan bahwa Proses sosialisasi menggunakan media sosial seperti Tiktok, Instagram maupun poster dan asosiasi angkutan umum. Dalam pengembangan sistem pada program Teman Bus ini sudah cukup baik yang dimana PT. Surveyor Indonesia melakukan penambahan pemasangan cctv agar keamanan tetap terkendali, Adapun tiga Perusahaan yang bekerja sama dalam proyek Teman Bus ini yaitu PT. Surveyor Indonesia untuk Makassar sebagai pengawas pelaksanaan SPM (Standar Pelayanan Minimum) dan SOP (Standar Operasional Prosedur) kemudian PT. Sinar Jaya Megah Langgeng sebagai operator dan PT TKDN bertugas di bidang IT.

Tabel 4.8 Proses sosialisasi pada Teman Bus

Nama Sosial Media Teman Bus	
Instagram	Official Trans Mamminasata
Tiktok	Bus_Tayo_Makassar
Facebook	Teman Bus

Jadi uraian tabel diatas yaitu proses sosialisasi Teman Bus lebih cenderung menggunakan media sosial sebagai bahan informasi teman bus, Instagram teman bus yaitu dengan nama Official Trans Mamminasata sedangkan akun Tiktok yaitu Bus_Tayo_Makassar dan Facebook yaitu dengan Teman Bus.

Tabel 4.9 Pengawas PT. Surveyor dalam Pengecekan Bus

No.	Nama Alat/ Fasilitas	Kondisi Alat	Keterangan
1.	Pendingin Ruangan AC	Baik	Layak Pakai
2.	Alat Pemadam	Baik	Layak Pakai
3.	CCTV	Baik	Layak Pakai
4.	Alat Pemecah Kaca	Baik	Layak Pakai
5.	Ban pada Bus	Baik	Layak Pakai
6.	Bel Penumpang	Baik	Layak Pakai
7.	Monitor	Baik	Layak Pakai
8.	Kursi	Baik	Layak Pakai
9.	Seat Belt	Baik	Layak Pakai
10.	Pintu Bus	Baik	Layak Pakai
11.	Alat Scan Pembayaran	Baik	Layak Pakai
12.	GPS	Baik	Layak Pakai
13.	Tombol Darurat	Baik	Layak Pakai

Gambar 4.6 Penambahan Cctv Keamanan Dalam Bus



Sumber: Pengamatan Secara Langsung

Dari hasil uraian tabel diatas menyatakan bahwa observasi Pengawas PT. Surveyor dalam pengecekan Teman Bus dari fasilitas dan kondisi alat pada teman bus layak dipakai atau layak digunakan. Serta dalam pengembangan sistem Pengawas PT. Surveyor telah menambahkan cctv di setiap sudut Bus agar keamanan dapat ditingkatkan dan mencegah hal – hal yang tidak diinginkan.

c. Adaptasi

Adaptasi adalah kemampuan organisasi dalam menyesuaikan diri terhadap lingkungan. Adaptasi ialah proses penyesuaian agar dapat menyelaraskan sistem terhadap perubahan yang terjadi di lingkungannya. Adaptasi berkaitan dengan peningkatan kemampuan, sarana dan prasarana

Dalam indikator ini, peneliti lebih dulu mendeksripsikan kondisi yang ada di dalam lingkungan organisasi maupun diluar organisasi yang sangat berpengaruh dengan pencapaian tujuan organisasi. Berikut adalah hasil wawancara dengan AW selaku Kasi Prasarana dan Keselamatan Jalan Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan:

“Untuk adaptasi terhadap program Teman Bus ini masyarakat masih kurang menggunakan layanan ini perlunya kesadaran dari masyarakat untuk beralih ke transportasi publik agar mengurangi kemacetan yang terjadi dan menurunkan angka kecelakaan serta mengurangi polusi udara dari banyaknya kendaraan.” (Hasil wawancara pada 25 Januari 2024)

Kemudian peneliti mewawancarai A salah satu pramudi Teman Bus koridor 2 yang ditemui peneliti di Bandara Sultan Hasanuddin

terminal keberangkatan (titik B Koridor 2), berikut hasil wawancara pramudi;

“Dari segi fasilitas pada bus ini sudah optimal dengan memberikan fasilitas kenyamanan, keamanan, serta harga yang ekonomis harapannya bisa menarik penumpang agar menggunakan transportasi publik yaitu teman bus.”(Wawancara pada 26 Januari)

Hal serupa yang diungkapkan oleh NI Pramudi Bus lain di Koridor 2 yang ditemui di Panakukkang Square mengatakan:

“Dari segi sarana dan prasarana sudah cukup baik, seperti adanya cctv, Kursi untuk disabilitas, pemecah kaca darurat dan pendingin ruang Ac ini memenuhi kenyamanan terhadap penumpang bus namun terkait halte masih kurang jelas untuk masyarakat yang belum tau dan juga banyak halte yang dalam kondisi rusak atau kurang layak seperti tidak atap untuk berteduh sehingga penumpang kesulitan jika menunggu bus.”

Kemudian peneliti mewawancarai T yang merupakan pengguna Teman Bus terkait sarana dan prasarana terhadap bus ini:

“Sarana dan Prasarana sangat optimal dengan harga yang ekonomis seperti pelajar, lansia dan disabilitas hanya dengan membayar 2000 ribu sedangkan tarif normalnya yaitu 4.600 tidak hanya itu ada tempat duduk terkhusus penyandang disabilitas dan Bus sudah dilengkapi pendingin ruangan Ac, cctv, dan pemecah kaca darurat serta bus dilengkapi alat pemadam api jika ada hal – hal yang tidak diinginkan namun kurangnya halte yang memadai dan rute bus yang masih bingung arahnya diharapkan kedepannya dapat dimaksimalkan terkait pelayanan ini.”

Hasil dari wawancara diatas yaitu dari beberapa pihak yang terkait ditemukan beberapa masalah dalam meninjau aspek adaptasi dari segi sarana dan prasarana, ialah persoalan pembangunan fasilitas halte permanen Teman Bus yang belum dibangun oleh pemerintah dan

masih perlu dikali ulang rute setiap Koridor. Maka dari itu pemerintah memiliki peran penting untuk membangun fasilitas halte permanen Teman Bus dan mengkaji ulang rute perjalanan Teman Bus di Kota Makassar agar memudahkan masyarakat menjangkau layanan ini dan masyarakat tertarik menggunakan layanan ini dan beralih menggunakan transportasi publik.

Hasil dari 4 Informan dapat disimpulkan bahwa dalam adaptasi teman bus sudah memenuhi jaminan keamanan, kenyamanan dan keselamatan namun ada kendala dari sarana prasarana dari teman bus yaitu perlunya dibangun halte yang permanen dan beberapa halte dalam kondisi yang tidak layak digunakan.

Tabel 4.10 Halte yang layak Dan tidak layak digunakan

Koridor 1		Koridor 2	
Baik	Rusak	Baik	Rusak
6	10	8	4
Total : 16 Halte		Total : 12 Halte	

Jadi hasil uraian tabel diatas yaitu halte yang tidak layak digunakan pada koridor 1 pada kondisi baik berjumlah 6 halte sedangkan halte yang rusak berjumlah 10 halte total halte yaitu 16 halte dan koridor 2 dalam kondisi baik yaitu 8 halte sedangkan yang rusak yaitu 4 halte jadi total yaitu 12 halte.

Tabel 4.11 Hasil Penelitian

No.	Indikator	Hasil	Ketercapaian
1.	Pencapaian Tujuan	1. Tujuan Program Tujuan terkait peluncuran program Teman Bus ini yaitu untuk pengembangan transportasi publik di perkotaan yang mengedepankan ekonomis, kenyamanan, keamanan terhadap pengguna layanan dan andal untuk mengurangi kemacetan di Kota Makassar.	Efektif
		2. Target atau sasaran program Target atau sasaran pemerintah dalam program Teman Bus adalah masyarakat seperti pelajar, pekerja maupun lansia dalam pengguna angkutan umum dan pengguna kendaraan pribadi.	Efektif
		3. Tercapainya tujuan dengan optimal Pencapaian tujuan pada program Teman Bus belum berjalan optimal, karena masih banyak kendala – kendala operasional yang dialami seperti rute yang dilewati kurang favorit serta larangan menaikkan penumpang dan menurunkan penumpang selain pada halte teman bus dan belum ada penyelesaian pemerintah terkait hal tersebut.	Kurang Efektif
		Sesuai dengan kategori pengukuran efektivitas maka dapat di simpulkan bahwa dalam segi pencapaian tujuan cukup efektif.	Cukup efektif
2.	Integrasi	1. Proses Sosialisasi	Kurang Efektif

		<p>Terkait sosialisasi program Teman Bus dilakukan dengan mensosialisasikan ke masyarakat melalui media massa, media sosial, dan secara langsung melalui asosiasi angkutan. Hal ini ditujukan agar dapat menarik perhatian masyarakat untuk menggunakan layanan Teman Bus. Namun masih banyak ditemui masyarakat yang belum mengetahui terkait program Teman Bus ini.</p>	
		<p>2. Pengembangan Sistem PT. Surveyor Indonesia dalam melakukan pengembangan sistem pada program Teman Bus sudah dilakukan dengan baik, dimana PT. Suveyor Indonesia melakukan penambahan cctv agar keamanan senantiasa terjaga. PT. Surveyor Indonesia juga bekerja sama dengan PT. TKDN dalam pengembangan aplikasi Teman Bus agar permasalahan – permasalahan terkait dengan sistem IT seperti akun yang tidak bisa login, bus yang tidak sesuai dengan keberadaannya dan permasalahan lainnya dapat diselesaikan dengan baik sehingga masyarakat mudah dan nyaman dalam penggunaan layanan transportasi publik.</p>	Efektif
		<p>3. Komunikasi Antar Organisasi Dari segi komunikasi cukup baik, dimana pihak – pihak yang terlibat dalam layanan Teman Bus ini sering berkomunikasi satu sama lain agar proses layanan dalam transportasi publik Teman Bus berjalan secara optimal</p>	Efektif

		Sesuai dengan kategori pengukuran efektivitas maka dapat disimpulkan bahwa dalam integrasi cukup efektif.	Cukup efektif
3.	Adaptasi	Terkait dari adaptasi dalam pelayanan Teman Bus ini dari segi sarana dan prasarana, terdapat beberapa masalah yaitu terkait persoalan pembangunan fasilitas halte yang permanen Teman Bus yang belum dibangun pemerintah dan masih perlunya di kaji ulang rute di setiap koridor. Maka dari itu penting bagi pemerintah untuk membangun fasilitas halte permanen Teman Bus dan mengkaji ulang rute perjalanan Teman Bus di Kota Makassar agar memudahkan masyarakat dalam menjangkau layanan ini dan membuat masyarakat tertarik menggunakan layanan ini dan beralih ke transportasi publik.	Tidak Efektif
		Sesuai dengan kategori pengukuran efektivitas maka dapat disimpulkan bahwa dalam segi adaptasi tidak efektif.	Tidak Efektif

Tabel 4.12 Akumulasi Efektivitas

No.	Indikator	Fokus Penelitian
1.	Pencapaian Tujuan	Cukup Efektif
2.	Integrasi	Cukup Efektif
3.	Adaptasi	Tidak Efektif

Merujuk pada rumus pengukuran efektivitas maka dalam menentukan efektivitas program transportasi ekonomis mudah dan nyaman (Teman Bus) dalam meningkatkan pelayanan transportasi publik di Kota Makassar, peneliti menyimpulkan bahwa program transportasi ekonomis mudah aman dan

nyaman (Teman Bus) dalam meningkatkan pelayan transportasi publik di Kota Makassar dikatakan tidak efektif karena adanya indikator yang tidak memenuhi kriteria efektivitas.

C. Pembahasan

Efektivitas adalah kemampuan untuk mencapai tujuan atau hasil yang diinginkan dengan cara efisien dan efektif. Dalam konteks organisasi atau bisnis, efektivitas merujuk pada seberapa berhasil suatu organisasi mencapai tujuan dan sasaran yang telah ditetapkan.

Efektivitas merupakan keterkaitan antar output dengan tujuan, dimana semakin tinggi kontribusi output terhadap tujuan, maka semakin efektif pula organisasi, kegiatan ataupun program. Efektivitas berfokus pada hasil, program, atau kegiatan yang dinilai efektif jika output yang dihasilkan dapat memenuhi tujuan yang diharapkan.

Hasil penelitian menunjukkan Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan beserta PT. Surveyor Indonesia sebagai pengelola dan pengawas dan PT. Sinar Jaya Megah Langgeng sebagai operator dan PT. TKDN bertugas di bidang IT telah menerapkan konsep efektivitas dalam program Teman Bus melalui sosialisasi di berbagai media massa dan media sosial serta melakukan berbagai upaya dalam mengembangkan agar terwujudnya pelayanan yang maksimal dalam program Teman Bus berdasarkan UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 139 ayat 1 dan pasal 158. Berdasarkan teori yang telah dikemukakan dan dikaitkan dengan hasil penelitian bahwa dinas perhubungan beserta PT. Surveyor telah menerapkan

konsep efektivitas sesuai dengan teori dan peraturan perundang – undangan yang telah dikemukakan diatas. Adapun hasil penelitian berdasarkan teori dapat kita lihat pada penjelasan dibawah ini:

1. Pencapaian Tujuan

Pencapaian adalah keseluruhan upaya pencapain tujuan harus dipandang sebagai suatu proses. Pencapaian tujuan terdiri dari beberapa faktor, seperti kurun waktu dan sasaran yang merupakan target kongkrit. Konsep proses pencapaian tujuan merupakan suatu kegiatan dengan memiliki tujuan dan menggunakan perencanaan, pengarahan, pengorganisasian untuk mencapai sasaran secara efektif dan efisien.

Berdasarkan hasil penelitian Dinas Perhubungan Sulawesi Selatan telah memenuhi kriteria Pencapaian Tujuan dalam segi tujuan program yang dimana program Teman Bus bertujuan untuk pengembangan angkutan umum massal perkotaan yang mengedepankan keamanan dan kenyamanan pengguna serta dengan pelayanan yang andal dan untuk mengurangi kemacetan di Kota Makassar. Serta dalam segi target atau sasaran, program Teman Bus dinilai telah tepat sasaran yang dimana target atau sasaran program ini adalah masyarakat pengguna angkutan umum dan pengguna kendaraan pribadi.

Berdasarkan teori yang dikemukakan dan melihat dari hasil penelitian menunjukkan bahwa pencapaian tujuan pada program Teman Bus belum berjalan dengan optimal, karena masih banyaknya kendala – kendala operasional yang terjadi seperti rute yang dilalui kurang favorit

dan adanya larangan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang selain pada Halte Teman Bus dan belum ada penyelesaian dari pemerintah. Oleh karena itu, peran pemerintah sangat dibutuhkan dalam program ini sehingga pencapaian tujuan berjalan dengan optimal.

Gambar 4.7 Target Sasaran Pengguna Teman Bus



Sumber : Hasil pengamatan di lapangan

Dapat disimpulkan bahwa pemenuhan indikator pencapaian tujuan belum berjalan dengan optimal, sehingga dapat dikatakan cukup efektif.

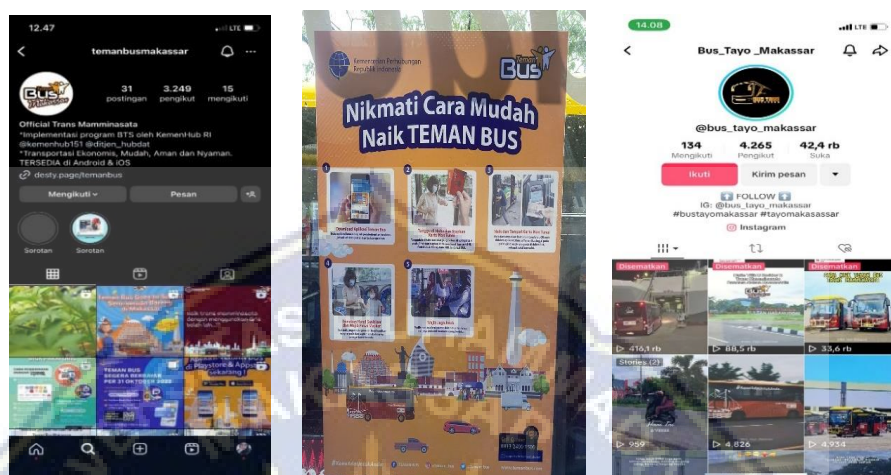
2. Integrasi

Integritas adalah pengukuran terhadap Tingkat kemampuan suatu organisasi untuk mengadakan sosialisasi, pengembangan consensus dan komunikasi dengan berbagai macam organisasi lainnya. Integrasi menyangkut proses sosialisasi.

Berdasarkan hasil penelitian menunjukkan bahwa proses sosialisasi program Teman Bus dilakukan dengan cara mensosialisasikan ke masyarakat melalui media massa, media sosial, dan asosiasi angkutan. Hal ini ditujukan agar dapat menarik perhatian masyarakat untuk menggunakan layanan transportasi publik Teman Bus. Namun masih

banyak ditemui masyarakat yang kurang mengetahui layanan program Teman Bus

Gambar 4.8 Media Sosial Teman Bus



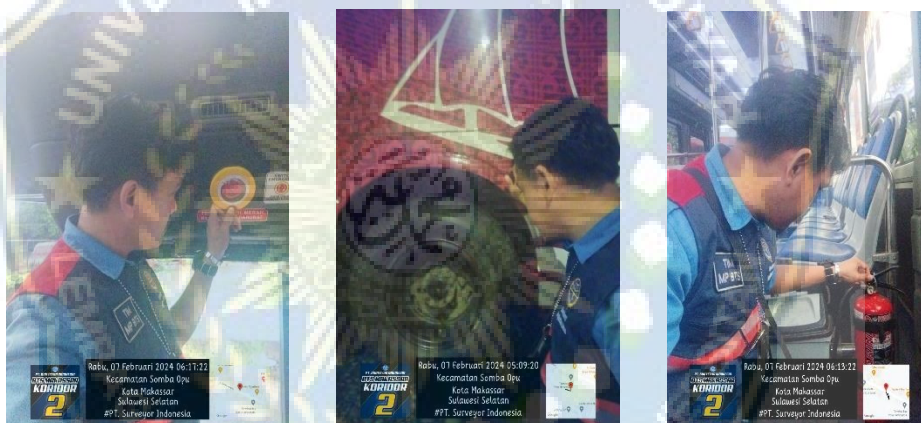
Sumber : Instagram, Tik-Tok, Poster TEMAN Bus

Berdasarkan teori yang telah dikemukakan dan melihat dari hasil penelitian menunjukkan bahwa PT. Surveyor Indonesia dalam melakukan pengembangan atau pembaharuan sistem pada program Teman Bus ini sudah dilakukan dengan baik, dimana PT. Surveyor Indonesia melakukan penambahan cctv agar keamanan dari pengguna layanan terjamin keamanannya. PT. Surveyor juga melakukan Kerjasama dengan PT. TKDN dalam pengembangan aplikasi Teman Bus agar permasalahan terkait dengan aplikasi Teman Bus seperti kegagalan login akun, tidak sesuai keberadaan bus di jalan dengan aplikasi, dan permasalahan lainnya dapat diselesaikan dengan baik sehingga masyarakat mudah dan nyaman dalam menggunakan layanan transportasi ini. Serta dalam komunikasi antar organisasi sudah berjalan dengan baik, dimana pihak – pihak yang

terlibat langsung dalam program ini sering berkomunikasi satu sama lain agar proses layanan dalam transportasi publik Teman Bus berjalan dengan baik. Sehingga dapat disimpulkan bahwa dari segi integrasi sudah cukup efektif.

Adapun tiga Perusahaan yang terlibat dalam proses pelayanan Teman Bus, yaitu PT. Surveyor Indonesia bertindak sebagai pengelola dan pengawas dalam pengoperasian Teman Bus, PT. Sinar Jaya Megah Langgeng bertindak sebagai operator, dan PT TKDN bertindak sebagai IT.

Gambar 4.9 Pengawas PT. Surveyor dalam pengecekan



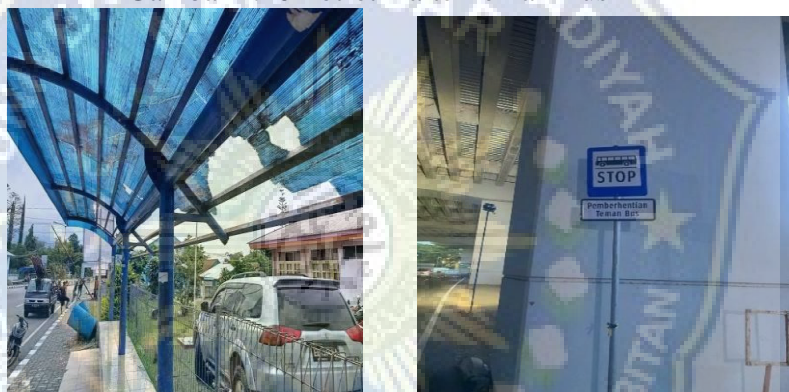
3. Adaptasi

Adaptasi adalah kemampuan organisasi dalam menyesuaikan diri dengan tuntutan baru yang disebabkan oleh perubahan yang terjadi pada lingkungannya. Adaptasi ialah proses penyesuaian agar dapat menyelaraskan sistem terhadap perubahan yang terjadi di lingkungannya. Adaptasi berkaitan dengan peningkatan kemampuan, sarana dan prasarana.

Berdasarkan teori yang telah dikemukakan dan melihat dari hasil penelitian menunjukkan bahwa dalam meninjau aspek adaptasi dari segi

sara dan prasarana, terdapat beberapa masalah yaitu terkait persoalan pembangunan fasilitas halte permanen Teman Bus yang belum dibangun pemerintah, adanya halte yang atapnya tidak ada karena rusak jadi penumpang kesulitan menunggu bus dan masih perlunya di kaji ulang rute perjalanan Teman Bus di Kota Makassar agar memudahkan masyarakat menjangkau layanan ini dan masyarakat tertarik menggunakan layanan ini dan beralih ke transportasi publik. Sehingga dapat disimpulkan bahwa dari indikator adaptasi tidak efektif.

Gambar 4.10 Potret Halte Teman Bus



Sumber : Pengamatan Secara Langsung

Efektivitas Program Transportasi Publik Teman Bus (Transportasi Ekonomis Mudah Aman dan Nyaman) bisa dipaparkan sebagai berikut:

a. Transportasi yang Ekonomis

Transportasi publik teman bus sangat ekonomis dengan memiliki tarif yang sangat terjangkau terlebih lagi ada harga khusus untuk pelajar, lansia maupun disabilitas. Hal ini menjadikan poin utama dari program teman bus karena mempermudah dan membantu kebutuhan ekonomi masyarakat dengan memberikan tarif yang sangat ramah di kantong pelajar maupun masyarakat. Sehingga banyak pelajar dan masyarakat yang minat untuk mencoba menaiki

teman bus ini. Adapun harga yang di berikan yaitu bagi pelajar lansia dan disabilitas adalah Rp.2.000/orang dan untuk masyarakat umum Rp. 4.600.

Gambar 4.11 Poster Tarif Khusus Teman Bus



Sumber : Pengamatan Secara Langsung

b. Transportasi Mudah

Terkait dengan kemudahan untuk diakses, Teman Bus ini menyediakan aplikasi yang berisi informasi seputar rute dan jadwal keberangkatan ataupun jadwal operasi. Namun sejauh ini Teman Bus belum dapat dikatakan moda transportasi yang mudah diakses dikarenakan kurangnya titik – titik pemberhentian maupun jalur yang dilintasi.

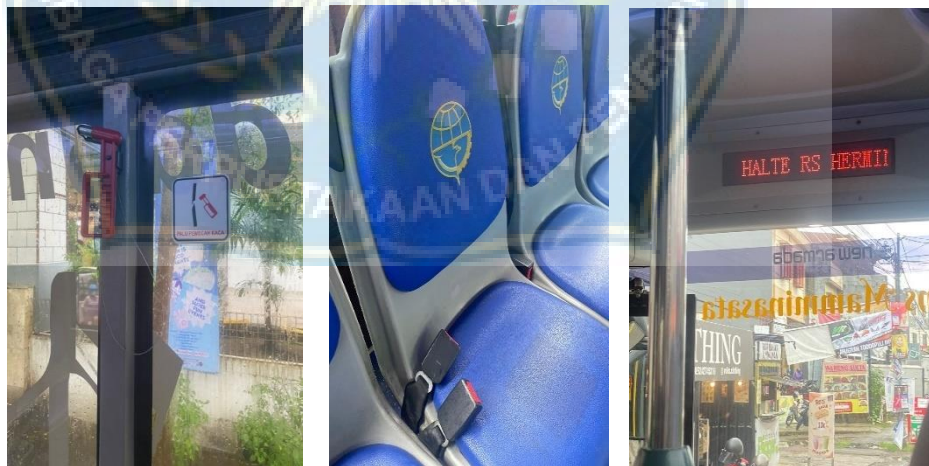
Gambar 4.12 Aplikasi Teman Bus



Sumber : Aplikasi Teman Bus

- c. Transportasi Aman Teman Bus menyediakan layanan transportasi yang aman dengan menyediakan CCTV, alat pemecah kaca, seatbelt dan pemadam kebakaran serta armada ini dilengkapi GPS yang memantau dari monitor Teman Bus ini.

Gambar 4.13 Sarana dan Prasarana Teman Bus



Sumber : Pengamatan Secara Langsung

- d. Transportasi yang Nyaman

Layanan yang disediakan oleh Teman Bus ini menyediakan fasilitas bus yang menunjang kenyamanan kepada pengguna seperti AC, ruangan yang bebas asap rokok dan bus yang lingkungannya bersih. Teman Bus menerapkan dan mengutamakan standar prosedur yang terjamin demi kenyamanan untuk menarik minat masyarakat agar lebih beralih menggunakan transportasi publik.

Gambar 4.14 Pendingin Ruangan (AC)



Sumber : Pengamatan Secara Langsung

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Hasil penelitian dan pembahasan dalam penelitian ini yaitu berkaitan dengan efektivitas. Efektivitas Program Transportasi Ekonomis, Mudah, Aman dan Nyaman (Teman Bus) di Kota Makassar diukur menggunakan teori efektivitas yang dikemukakan oleh Dunchan yang terdiri dari pencapaian tujuan, integrasi, dan adaptasi. Oleh karena itu, peneliti merumuskan kesimpulan sebagai berikut:

1. Dalam indikator pencapaian tujuan menyimpulkan bahwa layanan program Teman Bus ini belum berjalan optimal, karena masih banyaknya kendala – kendala operasional yang terjadi seperti rute yang dilalui kurang favorit atau kurang diminati dan adanya larangan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang selain pada Halte Teman Bus dan belum ada penyelesaian dari pemerintah. Oleh karena itu, peran pemerintah sangat dibutuhkan dalam program ini sehingga pencapaian tujuan berjalan dengan optimal. Target sasaran pemerintah dalam program Teman Bus yaitu lebih banyak pelajar dibandingkan pekerja maupun lansia yang menggunakan layanan ini.
2. Dalam indikator integrasi menyangkut proses sosialisasi program Teman Bus. proses sosialisasi program Teman Bus dilakukan dengan cara mensosialisasikan ke masyarakat melalui media massa, media sosial, dan

asosiasi angkutan. Hal ini ditujukan agar dapat menarik perhatian masyarakat untuk menggunakan layanan transportasi publik Teman Bus. Namun masih banyak ditemui masyarakat yang kurang mengetahui layanan program Teman Bus.

3. Indikator selanjutnya yaitu adaptasi, dalam meninjau aspek adaptasi dari segi sara dan prasarana, terdapat beberapa masalah yaitu terkait persoalan pembangunan fasilitas halte permanen Teman Bus yang belum dibangun pemerintah dan kondisi halte yang kurang layak sehingga penumpang kesulitan dalam menunggu Teman Bus. Kota Makassar agar memudahkan masyarakat menjangkau layanan ini dan masyarakat tertarik menggunakan layanan ini dan beralih ke transportasi publik.

Dari ketiga indikator yang telah dianalisis, peneliti menyimpulkan bahwa program Teman Bus sebagai transportasi publik belum berjalan dengan efektif. Meskipun segala pihak yang terlibat telah menciptakan dan mengembangkan layanan transportasi ini namun pencapaian tujuan, integrasi dan adaptasi belum mendukung efektivitas suatu program.

B. Saran

1. Diharapkan pemerintah segera menyelesaikan masalah operasional seperti kendala – kendala rute yang dilalui kurang favorit dan adanya larangan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang selain pada halte Teman Bus dengan pengkajian ulang rute yang dilalui Teman Bus.
2. Diharapkan lebih diperkuat lagi sosialisasi mengenai kehadiran program Teman Bus ini agar masyarakat lebih banyak mengetahui akan layanan ini

seperti menyebarluaskan di kantor – kantor, sekolah – sekolah maupun kampus – kampus besar sehingga informasi semakin meluas.

3. Sehubungan dengan masalah ketersediaan halte permanen masih sedikit, oleh karena itu diharapkan pemerintah segera menyikapi hal tersebut dengan membangun halte – halte permanen Teman Bus di Kota Makassar.



DAFTAR PUSTAKA

- Abdussamad, Z. (2022). *Buku Metode Penelitian Kualitatif*.
- Adeliani, A., Arenawati, A., & Fuad, A. (2018). *Efektivitas Pengelolaan Bus Rapid Transit Trans Tangerang Di Kota Tangerang*. Universitas Sultan Ageng Tirtayasa.
- AMALIA, W. (2022). *EFEKTIVITAS STRATEGI PENGELOLAAN PROGRAM BRANCHLESS BANKING SEBAGAI UPAYA MENCIPTAKAN KEUNGGULAN BERSAING PRODUK LAYANAN BRILINK (Studi Pada PT Bank Rakyat Indonesia (Persero) Tbk Kantor Cabang Bandar Jaya)*.
- Ariesandi, J. A., Resita, R., & Salsabila, Z. (2020). Kebijakan Transportasi Umum (Angkot) Untuk Menanggulangi Kemacetan Jalan. *Jurnal Kebijakan Publik*, 11(2), 77–82.
- Asiah, S. (2016). Efektivitas Kinerja Guru. *TADBIR: Jurnal Manajemen Pendidikan Islam*, 4(2), 1–11.
- Badan pusat statistik kota makassar. (2023). *kota makassar dalam angka 2023*. <https://webapi.bps.go.id/download.php?f=BK2qe0P0u8Pyh0x/r3pbUE7PcVV11kn3SDKZHbn6mjYKWWC2D6ivQNVZ1DN12JZY05qgsbnw7336tKBP9+KtOLYY+v6uip163ITVX7MYJGAnfZ3/QmZWrpCIqTFBlEjtGvko71sSX5FcXU3W0rjv+8LqdMaoKmWX9pdwofBk/ZvXJw3mZxS6JO5r0eJyG1mXdAGtgsYTCxmT9Iuua3xUIC>
- DAMAYANTI, I. (2022). *Implementasi Kebijakan Transportasi Umum Di Kota Makassar*. UNIVERSITAS BOSOWA.
- Daryanto, T., & Meiyanto, I. J. K. S. (2018). Gaya Kepemimpinan Dan Budaya Organisasi Terhadap Efektivitas Organisasi Pada Karyawan Perusahaan Air Minum Daerah (PDAM). *Jurnal Spirits Volume*, 9(1).
- Dewi, N. U. (2017). Efektivitas Pelayanan Transportasi Publik (Studi Kasus: BRT Mamminasata). *Departemen Ilmu Administrasi Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik Universitas Hasanuddin Makassar*.
- Farida, Y., Madani, M., & Tahir, N. (2022). Efektivitas Layanan Pajak Pada Kantor Pelayanan Penyuluhan Dan Konsultasi Perpajakan Benteng Kabupaten Kepulauan Selayar. *Kajian Ilmiah Mahasiswa Administrasi Publik (KIMAP)*, 3(3), 961–972.
- Fitri, F. L. (2023). *Kualitas Pelayanan Transportasi Publik di Jawa Timur (Studi Kasus: Pelayanan Transportasi Bus Trans Jatim Koridor I Rute Gresik-Surabaya-Sidoarjo)*.

- Gareda, D., Pandey, S. V., & Palenewen, S. C. N. (2018). Kajian Tarif Angkutan Umum Penumpang di Pulau Karakelang. *Jurnal Sipil Statik*, 6(10).
- Ginting, V. D., Putra, I. K. K., Maharani, N. P. A., Kusuma, R. A. F., & Dwipayana, A. D. (2022). Integrasi Pelayanan Teman Bus Terhadap Kawasan Strategis Pariwisata Nasional di Bali. *Jurnal Rekayasa Sipil Dan Lingkungan*, 6(2), 176–189.
- Hamim, S., Vianda, L., & Pitaloka, S. (2020). Penerapan Prinsip Prinsip Pelayanan Publik Di Bidang Pelayanan Pendaftaran Penduduk Dan Catatan Sipil Dinas Kependudukan Dan Catatan Sipil Kota Pekanbaru. *PUBLIKA: Jurnal Ilmu Administrasi Publik*, 6(1), 1–10.
- Heri, H., Zakaria, M., & Kurniawan, A. (2022). INOVASI PELAYANAN PUBLIK PADA PEMERINTAHAN DESA NAGREG KENDAN KECAMATAN NAGREG KABUPATEN BANDUNG. *NEO POLITEA*, 3(1), 1–20.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2020). *TEMAN BUS Transportasi Ekonomis Mudah Andal dan Nyaman*. Teman Bus. <https://temanbus.com/>
- Nasir, A. A. (2017). Analisis Pemilihan Moda Angkutan Umum Dalam Menunjang Kegiatan Sosioekonomi Masyarakat di Kota Enrekang. *Universitas Islam Negeri. Makassar*.
- Nugraha, A. K. E. (2022). *Tarif Teman Bus Trans Mamminasata Makassar, Cara Cek Jadwal, Rute, dan Koridor*. DetikSulsel. <https://www.detik.com/sulsel/berita/d-6382295/tarif-teman-bus-trans-mamminasata-makassar-cara-cek-jadwal-rute-dan-koridor#:~:text=Melansir dari laman resmi Teman Bus%2C armada Teman,%3A Kampus Teknik Unhas Gowa - Mal Panakkukang>
- Praditya, R. A. (2022). Peran Mediasi Budaya Organisasi dalam Hubungan antara Kepemimpinan Transformasional dan Efektivitas Organisasi: A Mini Review. *International Journal Of Social, Policy And Law*, 3(1), 29–34.
- Rahmadana, M. F., Mawati, A. T., Siagian, N., Perangin-Angin, M. A., Refelino, J., Tojiri, M., Siagian, V., Nugraha, N. A., Manullang, S. O., & Silalahi, M. (2020). *Pelayanan Publik*. Yayasan Kita Menulis.
- Riani, N. K. (2021). Strategi peningkatan pelayanan publik. *Jurnal Inovasi Penelitian*, 1(11), 2443–2452.
- Rosalina, I. (2014). efektivitas program nasional pemberdayaan masyarakat mandiri Perkotaan pada kelompok pinjaman bergulir di dsa mantren kecamatan Karangrejo kabupaten magetaan. *Publika*, 2(2).
- Setijaningrum, E. (2017). *Inovasi Kebijakan Pelayanan Publik: Best Practice di Indonesia*. Airlangga University Press (AUP).

- St Maryam, H., & Said, L. B. (2021). Analisis Faktor-Faktor Penyebab Kemacetan Persimpangan Jalan di Kota Makassar. *Jurnal Flyover*, 1(1), 41–49.
- TOAD, V. S., Rares, J., & POMBENGI, J. (2018). Efektivitas Organisasi Pemerintah Kecamatan Wanea Kota Manado. *Jurnal Administrasi Publik*, 4(58).
- Umam, K., Hapram, M., & Syafey, I. (2023). Kajian Integrasi Angkutan Umum Teman Bus dan Angkutan Mikrolet Pada Koridor 2 Kota Makassar. *JIM: Jurnal Ilmiah Mahasiswa Pendidikan Sejarah*, 8(3), 2299–2312.
- Zam, D. Z. (2021). Analisis Kualitas Pelayanan Publik di Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil di Kota Samarinda. *JAP: Jurnal ADMINISTRASI PUBLIK*, 4(1), 842–853.





LAMPIRAN


MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR
 LEMBAGA PENELITIAN PENGEMBANGAN DAN PENGABDIAN KEPADA MASYARAKAT
 Jl. Sultan Alauddin No. 259 Telp.866972 Fax (0411)865588 Makassar 90221 e-mail :jp3m@unismuh.ac.id

Nomor : 3025/05/C.4-VIII/XII/1445/2023 17 Jumadil Awal 1445
 Lamp : 1 (satu) Rangkap Proposal 30 Nopember 2023 M
 Hal : Permohonan Izin Penelitian

Kepada Yth,
 Bapak Gubernur Prov. Sul-Sel
 Cq. Kepala Dinas Penanaman Modal & PTSP Provinsi Sulawesi Selatan
 di -
 Makassar



Berdasarkan surat Dekan Fakultas Sosial dan Politik Universitas Muhammadiyah Makassar, nomor: 2868/FSP/A.6-VIII/XII/1445/2023 tanggal 16 Desember 2023, menerangkan bahwa mahasiswa tersebut di bawah ini :

Nama : NUR FADILLAH
 No. Stambuk : 10561 1100120
 Fakultas : Fakultas Sosial dan Politik
 Jurusan : Ilmu Administrasi Negara
 Pekerjaan : Mahasiswa

Bermaksud melaksanakan penelitian/pengumpulan data dalam rangka penulisan Skripsi dengan judul :

"EFEKTIVITAS PROGRAM TRASPORTASI EKONOMIS MUDAH, AMAN DAN NYAMAN (TEMAN BUS) DI KOTA MAKASSAR"

Yang akan dilaksanakan dari tanggal 21 Desember 2023 s/d 21 Februari 2024.

Sehubungan dengan maksud di atas, kiranya Mahasiswa tersebut diberikan izin untuk melakukan penelitian sesuai ketentuan yang berlaku. Demikian, atas perhatian dan kerjasamanya diucapkan Jazakumullahu khaeran



Ketua LP3M,
 Hjh. Arief Muhsin, M.Pd
 NBM 1127761

12-23

Scanned by TapScanner

Surat Izin Dari Kampus



PEMERINTAH PROVINSI SULAWESI SELATAN
DINAS PENANAMAN MODAL DAN PELAYANAN TERPADU SATU PINTU

Jl. Bougenville No.5 Telp. (0411) 441077 Fax. (0411) 448936
 Website : <http://simap-new.sulselprov.go.id> Email : ptsp@sulselprov.go.id
 Makassar 90231

Nomor : **32178/S.01/PTSP/2023** **Kepada Yth.**
 Lampiran : - Kepala Dinas Perhubungan Provinsi
 Perihal : Izin penelitian Sulawesi Selatan

di-
Tempat

Berdasarkan surat Ketua LP3M UNISMUH Makassar Nomor : 3025/05/C.4-VIII/XII/1445/2023 tanggal 30 November 2023 perihal tersebut diatas, mahasiswa/peneliti dibawah ini:

N a m a : **NUR FADILLAH**
 Nomor Pokok : **105611100120**
 Program Studi : **Ilmu Administrasi Negara**
 Pekerjaan/Lembaga : **Mahasiswa (S1)**
 Alamat : **Jl. Sultan Alauddin No. 259 Makassar**
PROVINSI SULAWESI SELATAN

Bermaksud untuk melakukan penelitian di daerah/kantor saudara dalam rangka menyusun SKRIPSI, dengan judul :

**" EFEKTIVITAS PROGRAM TRANSPORTASI EKONOMIS MUDAH, AMAN DAN NYAMAN
 (TEMAN BUS) DI KOTA MAKASSAR "**

Yang akan dilaksanakan dari : Tgl. **23 Desember 2023 s/d 22 Februari 2024**

Sehubungan dengan hal tersebut diatas, pada prinsipnya kami *menyetujui* kegiatan dimaksud dengan ketentuan yang tertera di belakang surat izin penelitian.

Demikian Surat Keterangan ini diberikan agar dipergunakan sebagaimana mestinya.

Diterbitkan di Makassar
 Pada Tanggal 23 Desember 2023

**KEPALA DINAS PENANAMAN MODAL DAN PELAYANAN TERPADU
 SATU PINTU PROVINSI SULAWESI SELATAN**



ASRUL SANI, S.H., M.Si.
 Pangkat : **PEMBINA TINGKAT I**
 Nip : **19750321 200312 1 008**

Tembusan Yth
 1. Ketua LP3M UNISMUH Makassar di Makassar;
 2. *Pertinggal.*

Surat Izin Dari PTSP Sulsel



**PEMERINTAH PROVINSI SULAWESI SELATAN
DINAS PERHUBUNGAN**

Jl. Perintis Kemerdekaan Km.15 Telp.(0411) 515150-514539 Fax (0411) 512911 kode Pos 90241
MAKASSAR

SURAT KETERANGAN PENELITIAN/STUDI

Yang bertanda tangan dibawah ini Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan menerangkan bahwa :

Nama : **NUR FADILLAH**
 Nomor Pokok : 105611100120
 Program Studi : Ilmu Administrasi Negara
 Judul : Efektivitas Program Transportasi Ekonomis Mudah, Aman Dan Nyaman (Teman Bus) Di Kota Makassar

Dengan ini menyatakan yang sesungguhnya bahwa nama mahasiswa tersebut diatas **BENAR** telah melaksanakan penelitian di Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan (UPT Transportasi Mamminasata) pada tanggal 23 Januari 2024.

Demikian surat keterangan ini kami buat untuk dipergunakan oleh yang bersangkutan sebagaimana mestinya.

Makassar, 31 Januari 2023

An. KEPALA DINAS
KEPALA SUB BAGIAN UMUM


MUHAMMAD SADEY RACHIM, S.IP.,M.AP
 Pangkat / Jabatan
 NIP. 19861217 200701 1 001

PEDOMAN WAWANCARA

Pencapaian Tujuan

1. Gambaran dari program Teman Bus itu seperti apa?
2. Apa tujuan dari diluncurkannya program transportasi ekonomis mudah aman dan nyaman?
3. Bagaimana pencapaian tujuan, pada program transportasi ekonomis mudah aman dan nyaman (Teman Bus) apakah sudah lebih efektif?
4. Apa saja kendala - kendala yang terjadi pada program transportasi Teman Bus ini?

Integrasi

1. Bagaimana proses sosialisasi terhadap pelayanan program (Teman Bus) apakah sudah optimal?
2. Bagaimana perkembangan sistem terhadap pelayanan dalam layanan transportasi publik Teman Bus?
3. Bagaimana komunikasi antar organisasi terhadap program Teman Bus ini?

Adaptasi

1. Bagaimana adaptasi masyarakat pada program Teman Bus ini, apakah sudah optimal?
2. Bagaimana sarana dan prasarana yang tersedia terhadap pelayanan dalam layanan program Teman Bus ini?
3. Apakah fasilitasnya sudah cukup memadai sehingga menimbulkan rasa Mudah Aman dan Nyaman?



**Wawancara dengan Kasi Sarana Prasarana dan Keselamatan Jalan Dinas
Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan**



Wawancara dengan Pengawas PT. Surveyor Indonesia Untuk Kota Makassar



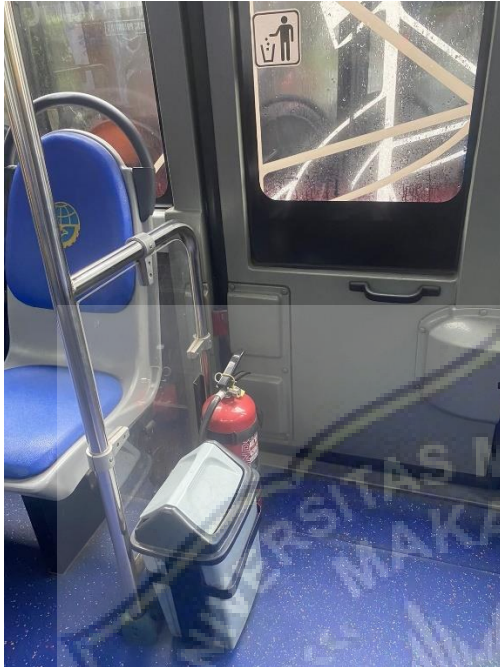
Wawancara dengan Pramudi Teman Bus



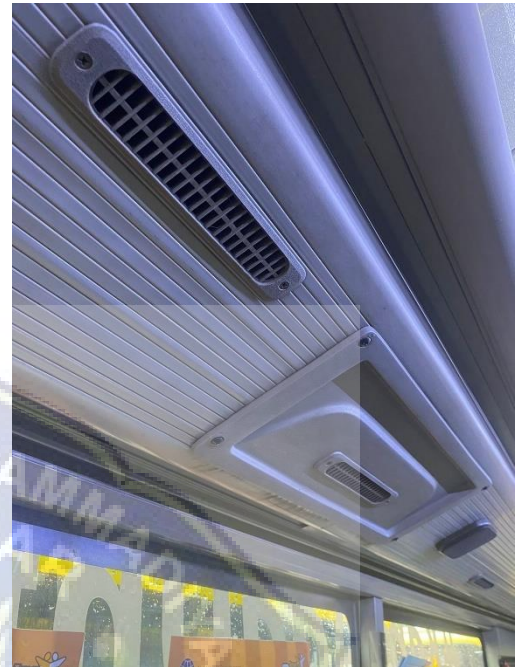


Wawancara Masyarakat Pengguna Teman Bus

Fasilitas Teman Bus



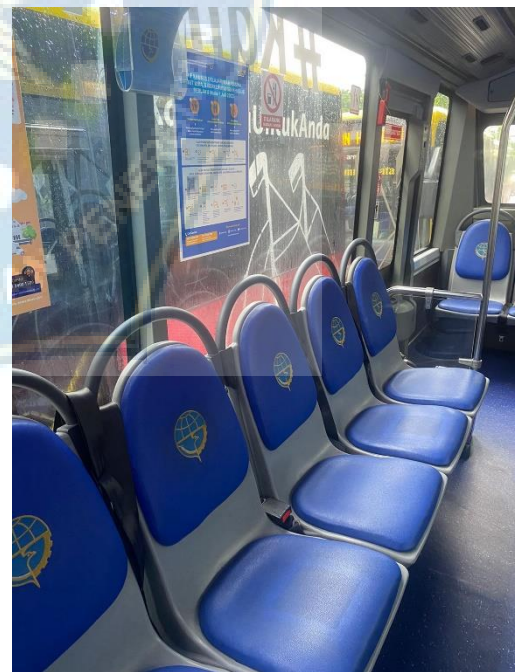
**Tempat Sampah, Alat Pemadam
kebakaran dan pintu darurat**



AC (Air Conditioner)



Monitor Informasi dan CCTV



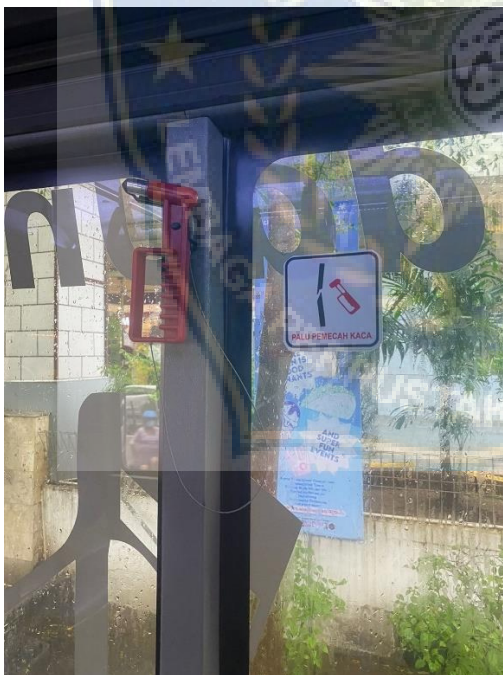
Seat Belt



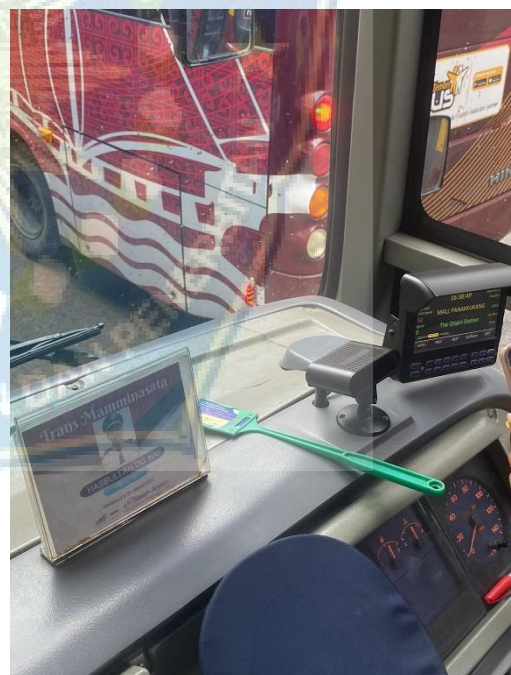
Tombol Alarm Pengemudi



Kursi Prioritas



Alat Pemecah Kaca



CCTV monitor, Informasi pengemudi



**MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR
UPT PERPUSTAKAAN DAN PENERBITAN**

Alamat Kantor: Jl. Sultan Alauddin No.259 Makassar 90221 Tlp.(0411) 866972,881593, Fax.(0411) 865588

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

SURAT KETERANGAN BEBAS PLAGIAT

**UPT Perpustakaan dan Penerbitan Universitas Muhammadiyah Makassar,
Menerangkan bahwa mahasiswa yang tersebut namanya di bawah ini:**

Nama : Nur Fadillah

Nim : 105611100120

Program Studi : Ilmu Administrasi Negara

Dengan nilai:

No	Bab	Nilai	Ambang Batas
1	Bab 1	9 %	10 %
2	Bab 2	13 %	25 %
3	Bab 3	7 %	10 %
4	Bab 4	2 %	10 %
5	Bab 5	5 %	5 %

Dinyatakan telah lulus cek plagiat yang diadakan oleh UPT- Perpustakaan dan Penerbitan Universitas Muhammadiyah Makassar Menggunakan Aplikasi Turnitin.

Demikian surat keterangan ini diberikan kepada yang bersangkutan untuk dipergunakan seperlunya.

Makassar, 12 Februari 2024

Mengetahui,

Kepala UPT, Perpustakaan dan Penerbitan,



Jursinah, S.Hum., M.I.P.
NBM. 964 591

BAB I Nur Fadillah 105611100120

ORIGINALITY REPORT

9%	9%	0%	3%
SIMILARITY INDEX	INTERNET SOURCES	PUBLICATIONS	STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1	repository.unhas.ac.id Internet Source	4%
2	repository.uki.ac.id Internet Source	3%
3	docplayer.info Internet Source	3%

Exclude quotes Off Exclude matches < 2%

Exclude bibliography Off



10	repository.iainpurwokerto.ac.id Internet Source	<1 %
11	core.ac.uk Internet Source	<1 %
12	firstlomboktour.com Internet Source	<1 %
13	journal.unilak.ac.id Internet Source	<1 %
14	www.scribd.com Internet Source	<1 %
15	Submitted to Universitas Sang Bumi Ruwa Jurai Student Paper	<1 %
16	digilibadmin.unismuh.ac.id Internet Source	<1 %
17	jurnal.stie-aas.ac.id Internet Source	<1 %
18	Akib Akib, Salnawati Salnawati. "Madrasah Principal Management: Efforts to Improve Teacher Performance at Private Madrasah (Manajemen Kepala Madrasah : Usaha Meningkatkan Kinerja Guru pada Madrasah Swasta)", Shautut Tarbiyah, 2022 Publication	<1 %

BAB II Nur Fadillah 105611100120

ORIGINALITY REPORT

13%	9%	1%	7%
SIMILARITY INDEX	INTERNET SOURCES	PUBLICATIONS	STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1	Submitted to Universitas Bengkulu Student Paper	2%
2	repository.unhas.ac.id Internet Source	2%
3	123dok.com Internet Source	2%
4	Submitted to UIN Raden Intan Lampung Student Paper	2%
5	Submitted to Universitas Muhammadiyah Makassar Student Paper	1%
6	nanopdf.com Internet Source	1%
7	Submitted to Morgan Park High School Student Paper	1%
8	id.123dok.com Internet Source	1%
9	Submitted to Lambung Mangkurat University Student Paper	1%

BAB III Nur Fadillah 105611100120

ORIGINALITY REPORT

7% SIMILARITY INDEX **3%** INTERNET SOURCES **0%** PUBLICATIONS **6%** STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1	repository.fisip-untirta.ac.id Internet Source	3%
2	Submitted to Badan Pengembangan dan Pembinaan Bahasa Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan Student Paper	2%
3	Submitted to UIN Raden Intan Lampung Student Paper	2%

Exclude quotes Off

Exclude matches < 2%

Exclude bibliography Off



BAB IV Nur Fadillah 105611100120

ORIGINALITY REPORT

2% SIMILARITY INDEX	2% INTERNET SOURCES	0% PUBLICATIONS	0% STUDENT PAPERS
-------------------------------	-------------------------------	---------------------------	-----------------------------

PRIMARY SOURCES

1	id.123dok.com Internet Source	2%
----------	---	-----------



Exclude quotes Off Exclude matches < 2%
Exclude bibliography Off



BAB V Nur Fadillah 105611100120

ORIGINALITY REPORT

5%

SIMILARITY INDEX

5%

INTERNET SOURCES

2%

PUBLICATIONS

0%

STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1

ia801807.us.archive.org

Internet Source

2%

2

pt.slideshare.net

Internet Source

2%

3

www.kyomitsu.com

Internet Source

2%

Exclude quotes

Off

Exclude matches

< 2%

Exclude bibliography

Off



RIWAYAT HIDUP



Nur Fadillah. Lahir di Sengkang pada tanggal 17 Maret 2001. Anak tunggal dari pasangan Ayahanda Alm Edi Suardi dan Almh Ibunda Suriani. Penulis memulai pendidikan pada tahun 2006 di TK daerah Jakarta Utara dan tamat pada tahun 2007. Kemudian melanjutkan pendidikan di SD Negeri 03 Marunda Jakarta Utara dan lulus pada tahun 2013. Kemudian melanjutkan pendidikan di SMPN 162 Jakarta Utara dan lulus pada tahun 2016. Kemudian melanjutkan pendidikan di SMA Negeri 4 Wajo dan lulus pada tahun 2020. Selanjutnya pada tahun 2020 penulis melanjutkan pendidikan di Universitas Muhammadiyah Makassar pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik dengan mengambil program studi Ilmu Administrasi Negara dan meraih gelar sarjana strata satu (S1) pada tahun 2024 dengan menyusun skripsi yang berjudul **”EFEKTIVITAS PROGRAM TRANSPORTASI EKONOMIS MUDAH, AMAN DAN NYAMAN (TEMAN BUS) DI KOTA MAKASSAR”**.