

Skripsi

**AKSESIBILITAS MASYARAKAT DALAM PEMANFAATAN HALTE
SHUTTLE BUS DI KABUPATEN BANTAENG**

MUHAMMAD HISBULLAH

Nomor Stambuk : 105610455112



PROGRAM STUDI ILMU ADMINISTRASI NEGARA

FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR

2018

Skripsi

**AKSESIBILITAS MASYARAKAT DALAM PEMANFAATAN HALTE
SHUTTLE BUS DI KABUPATEN BANTAENG**

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar

Sarjana Ilmu Administrasi Negara

Disusun Dan Diajukan Oleh

MUHAMMAD HISBULLAH

Nomor Stambuk : 105610455112

PROGRAM STUDI ILMU ADMINISTRASI NEGARA

FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR

2018

PERSETUJUAN

Judul Skripsi : Aksesibilitas Masyarakat Dalam Pemanfaatan Halte *Shuttle*
Bus di Kabupaten Bantaeng
Nama : Muhammad Hisbullah
Nomor Stambuk : 105610455112
Program Studi : Ilmu Administrasi Negara

3

Menyetujui :

Pembimbing I



Abdul Kadir Adys, SH, MM

Pembimbing II



Adnan Ma'ruf, S.Sos, M.SI

Mengetahui :

Dekan

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Muhammadiyah Makassar



Dr. Hj. Iryani Malik, S.Sos, M.SI

Ketua Jurusan

Ilmu Administrasi Negara



Nasrulhaq, S.Sos, M.PA

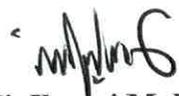
PENERIMAAN TIM

Telah diterima oleh TIM Penguji Skripsi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar, berdasarkan Surat Keputusan/undangan menguji ujian skripsi Dekan Fisipol Universitas Muhammadiyah Makassar, Nomor : 1200/FSP/A.1-VIII/VIII/39/2018 sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar sarjana (S.1) dalam program studi Ilmu Administrasi Negara Di Makassar pada hari Rabu tanggal 8 bulan 8 tahun 2018.

TIM PENILAI

Ketua,

Sekretaris,



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



Dr. Burhanuddin, S.Sos, M.SI

Penguji :

1. Dr. H. Muhamadiyah, MM
2. Abdul Kadir Adys, SH, MM
3. Hj. Andi Nuraeni Aksa, SH, MH
4. Adnan Ma'ruf, S.Sos, M.SI

(ketua)

(.....)

(.....)

(.....)

(.....)

PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAH

Saya yang bertandatangan dibawah ini

Nama Mahasiswa : Muhammad Hisbullah

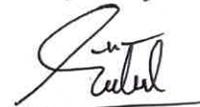
Nomor Stambuk : 105610455112

Program Studi : Ilmu Administrasi Negara

Menyatakan bahwa benar karya ini ilmiah ini adalah penelitian saya sendiri tanpa bantuan dari pihak lain atau telah ditulis/dipublikasikan orang lain atau melakukan plagia. Pernyataan ini saya buat sesungguhnya dan apabila dikemudian hari pernyataan ini tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi sesuai aturan yang berlaku, sekalipun itu pencabutan gelar akademik.

Makassar, 8 Januari 2018

Yang Menyatakan



Muhammad Hisbullah

ABSTRAK

Muhammad Hisbullah: (2018) Aksesibilitas Masyarakat Dalam Halte *Shuttle Bus* Kabupaten Bantaeng (dibimbing oleh Abdul Kadir Adys dan Adnan Ma'ruf).

Penelitian ini mengkaji tentang Aksesibilitas Masyarakat Dalam Halte *Shuttle Bus* Kabupaten Bantaeng. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui tentang Aksesibilitas Masyarakat Dalam Halte *Shuttle Bus* Kabupaten Bantaeng.

Dan untuk mengetahui apa faktor yang menghambat dalam Halte *Shuttle Bus* Kabupaten Bantaeng. Jenis penelitian ini adalah kualitatif dan analisis data yang digunakan adalah mendiskripsikan kualitatif, teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah observasi, wawancara dan dokumentasi. Sementara informan dalam penelitian ini mulai dari: Kepala Dinas Perhubungan, Sekertaris Dinas Perhubungan, Staf Dinas Perhubungan, Tokoh Masyarakat, Tokoh Masyarakat, Supir angkutan bus, Penumpang, Penumpang, Masyarakat, Masyarakat, Jumlah keseluruhan sebanyak 10 orang.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa Aksesibilitas Masyarakat Dalam Halte *Shuttle Bus* Kabupaten Bantaeng. Harus memperhatikan apa yang menjadi indikator dari Aksesibilitas Masyarakat yaitu adanya waktu tempuh, biaya dan intensitas. Ketiga indikator ini berjalan dengan baik dan dapat terlihat dari Pemerintah Kabupaten Bantaeng memberikan pelayanan transportasi Publik yaitu *Shuttle bus* kepada masyarakat yang menjamin keamanan, keselamatan serta kenyamanan dalam melakukan aksesibilitas. Pelayanan transportasi *Shuttle bus* tersebut bukan hanya diperuntukkan kepada masyarakat Bantaeng saja akan tetapi masyarakat luar juga yang hendak berwisata di Kabupaten Bantaeng. Dikarenakan apa yang mereka inginkan sesuai dengan harapan mereka. Adapun faktor yang mendukung Aksesibilitas Masyarakat Dalam Halte *Shuttle Bus* Kabupaten Bantaeng yaitu adanya dukungan pemerintah sedangkan faktor penghambat Aksesibilitas Masyarakat Dalam Halte *Shuttle Bus* Kabupaten Bantaeng yaitu adanya keterbatasan dana dan adanya persaingan antara *Shuttle bus* dengan angkot.

Kata Kunci: Aksesibilitas, Masyarakat, Halte, Shuttle, Bus.

KATA PENGANTAR



Alhamdulillah atas segala nikmat iman, islam, kesempatan serta kekuatan yang telah Allah *Subhanawata'ala* sehingga peneliti dapat menyelesaikan skripsi ini. *Shalawat* serta salam peneliti haturkan kepada baginda Rasulullah *Shallallahu'alaihiwassalam* beserta keluarga dan sahabat beliau yang senantiasa menjunjung tinggi nilai-nilai islam yang sampai saat ini dapat dinikmati oleh seluruh manusia di penjuru dunia.

Skripsi ini berjudul "**Aksesibilitas Masyarakat Dalam Pemanfaatan Halte Shuttle Bus Di Kabupaten Bantaeng**". Skripsi ini merupakan tugas akhir yang diajukan untuk memenuhi syarat dalam memperoleh gelar sarjana Ilmu Administrasi Negara pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar.

Peneliti menyadari bahwa penyusunan skripsi ini tidak akan terwujud tanpa adanya bantuan dan dorongan dari berbagai pihak. Oleh karena itu pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada:

1. Ibu Dr. Hj. Ihyani Malik, S.Sos, M.Si selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar.
2. Bapak Dr. Burhanuddin, S.Sos, M.Si Selaku Ketua Jurusan Ilmu Administrasi Negara Faklutas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar.

3. Abdul Kadir Adys, SH, MM selaku Pembimbing I dan Bapak Adnan Ma'ruf, S.Sos, M.SI selaku Pembimbing II yang senantiasa meluangkan waktu pembimbing dan mengarahkan peneliti, sehingga skripsi ini dapat diselesaikan.
4. Orang Tua tercinta, Hj. Bania yang telah mencurahkan perhatian, kasih sayang, doa yang tiada tara untuk peneliti sehingga peneliti bisa seperti sekarang.
5. Bapak Adnan Ma'ruf, S.Sos, M.SI selaku Penasehat Akademik.
6. Dinas perhubungan Kabupaten Bantaeng dan Masyarakat sekitar yang telah menerima untuk melakukan penelitian dan senantiasa melayani serta menyediakan data yang dibutuhkan.
7. Keluarga tercinta, kakak Nurasizah, S.Pd, Ahmad Solihin, S.Pd, Darma Kamri, S.Pd, Rusdi Halim, Yang senantiasa memberikan doa, semangat dan bantuan moril maupun materil.
8. Sahabat - sahabat tersayang Andi Sri Mauliana, Andi Saldy, Akbar Arisma, yang senantiasa sabar menghadapi peneliti dan tetap memberikan doa serta semangat.
9. Teman-teman kelas D angkatan 2012 Jurusan Ilmu Administrasi Negara. Hamdan, Marhalim, Mustikasari, Kartika Oktavia, M Akbar Tyandi DP, dan yang lainnya yang tidak bisa disebutkan satu persatu yang telah sama-sama berjuang selama kuliah.

Demi kesempurnaan skripsi ini, saran dan kritik yang sifatnya membangun peneliti sangat harapkan. Semoga karya skripsi ini bermanfaat dan dapat memberikan sumbangan yang sangat berarti bagi pihak yang membutuhkan.

Makassar, 8 Januari 2018

MUHAMMAD HISBULLAH

DAFTAR ISI

Halaman Sampul	i
Halaman Pengajuan Skripsi	ii
Halaman Persetujuan	iii
Halaman Peerimaan Tim	iv
Halaman Pernyataan Keaslian Karya Ilmiah	v
Abstrak	vi
Kata Pengantar	vii
DAFTAR ISI	x
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah	7
C. Tujuan Penelitian	7
D. Manfaat Penelitian	7
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Aksesibilitas Masyarakat	9
1. Pengertian Aksesibilitas	9
a. Konsep Aksesibilitas	10
b. Standar Aksesibilitas	12
c. Indikator Aksesibilitas	13
B. Definisi Masyarakat	14
2. Definisi Halte	16
1. Jenis Halte Bus Jalur Khusus	18
2. Sistem Transportasi	18
3. Prasarana Transportasi	21
4. Sarana Transportasi	21

5. Peranan Transportasi	22
6. Tujuan Transportasi	22
7. Manajemen Transportasi	23
8. Aspek Ekonomi dalam Transportasi	24
C. Kerangka Fikir	26
D. Fokus Penelitian	28
E. Deskripsi Fokus.....	28
 BAB III METODE PENELITIAN	
A. Waktu Dan Tempat Penelitian	30
B. Jenis Dan Tipe Penelitian	30
C. Sumber Data	30
D. Informan Penelitian.....	30
E. Teknik Pengumpula Data.....	32
F. Teknik Analisis Data.....	33
 BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN PENELITIAN	
A. Karakteristik Objek Penelitian	35
1. Sejarah Butta Toa Kabupaten Bantaeng	35
2. Letak Geografis	39
3. Kependudukan	43
4. Pendidikan	45
5. Kondisi Trasportasi	48
6. Visi Misi Kabupaten Bantaeng	50
7. Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kabupaten Bantaeng ..	52
B. Aksesibilitas Masyarakat Dalam Pemanfaatan Halte <i>Shuttle</i> Bus Di Kabupaten Bantaeng	53
1. Kenyamanan	56
2. Keamanan	60
3. Kemudahan	64
C. Faktor Pendukung Dan Penghambat Dalam Aksesibilitas Masyarakat Dalam Pemanfaatan Halte <i>Shuttle</i> Bus Di Kabupaten Bantaeng	69

1. Faktor Yang Mendukung Aksesibilitas Masyarakat Dalam	
Pemanfaatan Halte <i>Shuttle</i> Bus	69
a. Dukungan Pemerintah	69
2. Faktor Yang Menghambat Aksesibilitas Masyarakat Dalam	
Pemanfaatan Halte <i>Shuttle</i> Bus	71
a. Keterbatasan Dana	71
b. Kurangnya Jumlah halte dan bus	73
BAB IV PENUTUP	
A. Kesimpulan	75
B. Saran	76
LAMPIRAN	
DAFTAR PUSTAKA	

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Perkembangan zaman yang sangat pesat dapat kita lihat dari kemajuan teknologi dan komunikasi. Dan kemajuan ini sangat mempengaruhi hampir seluruh aspek kehidupan termasuk masalah transportasi. Perkembangan ini akan terus meningkat seiring dengan banyaknya kebutuhan dan aktivitas manusia di zaman modern. Hal inilah yang kemudian menuntut adanya pelayanan bagi masyarakat di antaranya yaitu tersedianya fasilitas sarana dan prasarana yang baik dan salah satunya ialah sarana transportasi. Kebutuhan akan transportasi sekarang ini tentu hal yang paling penting dan utama oleh Masyarakat karena Masyarakat sangat membutuhkan kemudahan dan kelancaran dalam aksesibilitas.

Sebagaimana telah kita ketahui pada umumnya transportasi berfungsi untuk mempermudah Masyarakat dalam melakukan perjalanannya dan menjadikan semua aktivitas agar menjadi lebih baik. Telah kita ketahui bahwa Indonesia merupakan suatu Negara dengan tingkat kemacetannya yang sangat tinggi. Oleh sebab itu diperlukan sebuah upaya untuk mengurangi tingkat kemacetan serta memunculkan kembali fungsi angkutan umum.

Transportasi umum menjadi moda utama dalam melakukan perjalanan yang menjadi alternatif bagi kota-kota di dunia. Transportasi umum menjadi solusi permasalahan yang terjadi karena mampu mengangkut lebih banyak penumpang dan menggunakan ruang jalan lebih efektif dibandingkan dengan kendaraan pribadi.

Salah satu unsur yang harus dimiliki angkutan umum/Bus adalah tempat pemberhentian yaitu Halte. Fasilitas-fasilitas yang terdapat ditempat pemberhentian tersebut adalah tempat berteduh, lampu penerangan, informasi rute dan jadwal. Selain itu keberadaan halte juga diharapkan dapat mudah diakses oleh Masyarakat luas.

Tyler (2002) mengatakan bahwa dalam merencanakan sebuah tempat pemberhentian ada berbagai sudut pandang yang harus diperhatikan. Terkadang masyarakat menginginkan tempat pemberhentian yang menjamin keamanan, nyaman, dan sangat mudah untuk diakses. Pengemudi Bus biasanya menginginkan tempat pemberhentian yang mudah dilihat, mudah untuk menghentikan Bus, mudah dan cepat dalam menaikkan dan menurunkan penumpang, serta mudah ditinggalkan saat Bus berangkat, atau dengan kata lain aksesibilitas tinggi. Dalam rangka penyelenggaraan Pemerintah Daerah yang sesuai dengan Amanat Undang-Undang Dasar 1945 maka pemerintah pusat memberikan kewenangan kepada Pemerintah Daerah untuk mengatur urusan pemerintahannya sendiri. Nyata dalam pengertiannya bahwa Pemerintah Daerah harus mampu mengurus rumah tangga daerahnya sendiri atas dasar potensi yang dimiliki, dan tanggung jawab pada negara dalam pengertian bahwa kemampuan mewujudkan otonomi tersebut juga diharapkan tetap berada dalam konteks keutuhan Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Pembangunan yang dilaksanakan dewasa ini adalah bertitik tolak pada landasan Pembangunan Nasional sebagaimana yang telah tertuang dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2004 tentang

Pemerintah Daerah pasal 1 ayat 5 yang berbunyi : Otonomi Daerah adalah hak, dan wewenang, serta kewajiban Daerah untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan dan kepentingan masyarakat sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Dalam sistem penyelenggaraan urusan Pemerintah Daerah, Daerah dituntut untuk mampu membuat perencanaan disektor pembangunan secara mandiri. Dalam artian Pemerintah Daerah harus membuat perencanaan pembangunan yang sesuai dengan kebutuhan dan kepentingan Masyarakatnya yang rasional, terarah, dan tepat sasaran. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 25 tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional, bahwa perencanaan pembangunan tersebut meliputi Rencana Pembangunan Jangka Panjang (RPJPD), Rencana Jangka Menengah Daerah (RPJMD), dan Rencana Kerja Pemerintah Daerah (RKPD).

Kabupaten Bantaeng adalah sebuah Kabupaten yang terletak dibagian Selatan Provinsi Sulawesi Selatan yang salah satu Kabupaten kecil di Sulawesi Selatan yang letaknya 120 km arah selatan dari Kota Makassar, dengan memiliki luas wilayah 395,83 km² atau 0,8% dari luas Sulawesi Selatan, dengan populasi penduduknya yang hanya 181.006 Jiwa atau dengan 2,17% dari jumlah penduduk sulawesi selatan. Pendapatan Asli Daerah juga terbilang kecil, yaitu 3% sampai dengan 5% dari pendapatan asli daerahnya secara keseluruhan. Akan tetapi dengan pendapatan yang sekecil demkian itu Kabupaten Bantaeng mampu melahirkan pelayanan publik yang kreatif, inovatif dan berorientasi pada kebutuhan Masyarakat. Kabupaten Bantaeng

memiliki beberapa predikat, antara lain Wisata, Adat dan Budaya serta di bidang Pertanian. Secara Administratif Kabupaten bantaeng memiliki 8 (delapan) Kecamatan yang terbagi atas 21 Kelurahan dan 46 Desa. Kabupaten Bantaeng di daerah bagian utara terdapat dataran tinggi yang meliputi pegunungan Lompobattang, kemudian dibagian selatan membujur dari barat ke timur terdapat darah yang dataran rendah yang meliputi pesisir pantai dan persawahan.

Mengingat bahwa Kabupaten Bantaeng merupakan salah satu daerah pegunungan yang subur dan sebagian besar mata pencaharian penduduknya berasal dari sektor pertanian, perkebunan, perikanan, dan budidaya rumput laut. Disamping itu pula Kabupaten Bantaeng adalah salah satu Kabupaten besar yang menghasilkan berbagai jenis tanaman hortikultura, sayur-mayur, buah-buahan, palawija, serta kacang-kacangan.

Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalulitas dan Angkutan Jalan, dan Peraturan Daerah Kabupaten Bantaeng Nomor 02 Tahun 2014 tentang Bangunan Gedung serta Peraturan Bupati Bantaeng Nomor 8 Tahun 2016 tentang Trayek Angkutan Umum Perkotaan (*Shuttle Bus*), oleh karena itu Pemerintah Kabupaten Bantaeng, Provinsi Sulawesi Selatan, melalui Dinas Perhubungan dan Infokom kembali menggagas inovasi di bidang perhubungan darat. Inovasi itu menjadikan Bantaeng menjadi kabupaten percontohan keselamatan jalan nasional di Indonesia. Alasannya sangat berdasar, Bantaeng telah 4 kali meraih Piala Wahana Tata Nugraha, tahun 2013, 20014, 2015, dan 2016. Salah satu dari inovasi tersebut Pemerintah Kabupaten Bantaeng

menyediakan *Shuttle Bus*. *Shuttle bus* merupakan sebuah inovasi dari bus sekolah yang ada sebelumnya yang dimana bus tersebut hanya melayani anak sekolah saja, tetapi seiring dengan berjalannya waktu Pemerintah Kabupaten Bantaeng melalui dinas Perhubungan melakukan pembaharuan dengan menghadirkan *Shuttle bus* agar supaya dapat di jangkau oleh masyarakat umum. Akan tetapi dalam prosesnya tidak sesuai dengan apa yang di harapkan sebelumnya. Bus yang hanya di peruntukkan untuk anak sekolah, sebelumnya mampu melayani penumpang dimanapun menunggu bus tersebut tanpa harus menunggu dan turun di halte, berbeda dengan *Shuttle bus* para calon penumpang harus naik dan turun di halte untuk dapat menggunakan bus tersebut. Dengan demikian hal tersebut secara langsung dapat mengurangi minat masyarakat apalagi para anak sekolah karna untuk menggunakan *Shuttle bus* Masyarakat harus naik/ atau turun ke halte yang telah di sediakan pemerintah.

Tujuan dari pembentukan *Shuttle Bus* adalah untuk menyediakan layanan sistem transportasi publik yang nyaman dan aman, serta terjangkau untuk mereduksi kepadatan lalu lintas pada jam padat. Dengan menggunakan *Shuttle Bus*, penggunaan ruang jalan akan lebih efisien karena mampu melayani perjalanan masyarakat Kabupaten Bantaeng yang berkapasitas yang lebih besar. *Shuttle Bus* adalah salah satu solusi layanan transportasi publik terbaru di Kabupaten Bantaeng. Keberadaan *Shuttle Bus* dapat dimanfaatkan untuk peningkatan Ekonomi, pendidikan dan PAD Kabupaten Bantaeng.

Shuttle Bus memiliki 18 unit halte dan yang telah terealisasi dalam bentuk bangunan yaitu 10 unit halte. Keberadaan halte tersebut merupakan salah satu dari rangkaian jenis sarana dan prasarana dalam pelayanan transportasi yang kemudian harus mempunyai fungsi yang optimal, atau dengan kata lain harus mempunyai manfaat bagi penggunanya yang maksimal. Diantaranya adalah menjamin kelancaran, kenyamanan dan keamanan bagi pengguna yang tentunya harus menjadi masalah yang diprioritaskan dalam merencanakan sebuah lokasi dan desain fisiknya.

Masalah yang terkait dengan halte *shuttle* bus, yaitu : Jumlahnya yang masih terbatas, areal sekitar halte dimanfaatkan oleh supir pete-pete dan Jaraknya terlalu panjang serta tidak adanya informasi jadwal rute. Berdasarkan fakta tersebut maka dibutuhkan sebuah solusi agar fungsi halte dapat kembali seperti yang telah direncanakan sebelumnya. diperlukan sebuah halte yang baik, tidak disalah gunakan dan mampu dijangkau oleh masyarakat serta tidak melakukan aktivitas lain selain menaikkan dan menurunkan penumpang.

Berdasarkan dengan keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor 271/ HK 105/ DRDJ/ 96 tujuan halte didirikan yaitu untuk menjamin kelancaran dan ketertiban lalu lintas, menjamin keselamatan bagi pengguna angkutan umum, menjamin keselamatan saat menaikkan dan menurunkan penumpang, serta memudahkan pengguna angkutan umum (Masyarakat) dalam perpindahan moda transportasi. Berdasarkan dari uraian latar belakang diatas maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian tentang bagaimana “**Aksesibilitas Masyarakat Dalam Pemanfaatan Halte *Shuttle* Bus Di**

Kabupaten Bantaeng “ dalam memudahkan aktivitas Masyarakat serta dapat meningkatkan pertumbuhan Ekonomi, Pendidikan dan Pendapatan Asli Daerah (PAD).

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian dari latar belakang diatas maka penulis membuat rumusan masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana Aksesibilas Masyarakat terhadap keberadaan Halte *Shuttle* Bus di Kabupaten Bantaeng ?
2. Faktor pendukung dan penghambat Aksesibilitas Halte *Shuttle* Bus di Kabupaten Bantaeng ?

C. Tujuan Penelitian

Sesuai disiplin ilmu penelitan, maka penelitian yang dilaksanakan berdasarkan atas bidang ilmu Adminstrasi Negara, dan terkhusus membahas masalah “Aksesibilitas Masyarakat Dalam Pemanfaatan Halte *Shuttle* Bus Kabupaten Bantaeng”. Adapun tujuan penelitian dari penelitian ini sebagai berikut:

1. Untuk Mengetahui Bagaimana Aksesibilitas Masyarakat terhadap keberadaan Halte *Shuttle* Bus di Kabupaten Bantaeng.
2. Untuk mengetahui faktor pendukung dan penghambat terhadap pemanfaatan Halte *Shuttle* Bus.

D. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian ini adalah :

1. Manfaat Praktis

- a. Sebagai sumbangan informasi kepada elemen Masyarakat Kabupaten Bantaeng agar dapat menjadi bahan pemikiran dalam mendorong kelancaran transportasi *Shuttle* bus di Kabupaten Bantaeng.
- b. Sebagai bahan informasi bagi Lembaga atau Instansi terkait dalam mengambil kebijaksanaan terhadap kelancaran program *Shuttle* Bus di Kabupaten Bantaeng.

2. Manfaat Teoritis

- a. Sebagai bahan perbandingan peneliti lain yang ingin meneliti lebih lanjut.
- b. Sebagai bahan referensi bagi Mahasiswa Ilmu Administrasi Negara.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Aksesibilitas Masyarakat

1. Pengertian Aksesibilitas

Jhon Black mengatakan bahwa aksesibilitas merupakan suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan dalam mencapai suatu lokasi yang berhubungan dengan satu sama lain, sulit atau mudahnya suatu lokasi tersebut dapat dicapai melalui sistem transportasi. Aksesibilitas merupakan suatu konsep yang luas dan fleksibel. Kevin Lynch mengatakan bahwa aksesibilitas adalah masalah waktu dan juga tergantung pada daya tarik dan identitas rute perjalanan.

Derek Halden mencirikan pemahaman tentang aksesibilitas dalam tiga pertanyaan yaitu : Siapa/dimana, apa, dan bagaimana.

- Siapa atau dimana orang tersebut berada - aksesibilitas adalah bagian dari orang atau tempat.
- Apa peluang yang ingin dicapai – fungsi tata guna lahan, aktivitas didalamnya, atau sumber daya termasuk orang-orang yang memungkinkan orang tersebut memenuhi kebutuhan mereka.
- Bagaimana faktor-faktor yang memisahkan orang-orang dengan tempat-tempat seperti jarak, waktu, biaya, informasi dan faktor-faktor lain yang bertindak sebagai pencegah atau hambatan untuk mengakses suatu tempat.

Bambang Sutantono (2004) mengatakan bahwa aksesibilitas adalah hak atas akses yang merupakan pelayanan kebutuhan dalam melakukan perjalanan yang mendasar. Oleh karena itu aksesibilitas harus disediakan oleh pemerintah

terlepas dari digunakannya moda transportasi yang disediakan tersebut oleh masyarakat. Kemudian Bambang Susantono (2004) menambahkan pernyataannya bahwa aksesibilitas merupakan suatu ukuran yang potensial atau ukuran kemudahan bagi masyarakat untuk mencapai tujuan dalam melakukan perjalanannya. Karakteristik sistem transportasi ditentukan oleh aksesibilitas, aksesibilitas tersebut memberikan pengaruh pada beberapa lokasi ruang kegiatan atau tata guna lahan. Ruang kegiatan juga memberikan pengaruh pada pola perjalanan masyarakat untuk melakukan kegiatan sehari-hari. Pola perjalanan tersebut kemudian dapat mempengaruhi jaringan transportasi dan akan pula memberikan pengaruh pada sistem transportasi secara keseluruhan.

a. Konsep Aksesibilitas

Aksesibilitas merupakan suatu ukuran kemudahan atau kenyamanan mengenai cara lokasi tata guna lahan berinteraksi antara satu dengan yang lainnya dan mudah atau sulitnya lokasi tersebut dapat dicapai melalui sistem jaringan transportasi yang ada. Setiap lokasi geografis yang berbeda tentu memiliki tingkat aksesibilitas yang juga berbeda pula, hal ini disebabkan oleh adanya perbedaan kegiatan dari masing-masing tata guna lahan.

Menurut Black dalam Miro (2009) aksesibilitas didefinisikan sebagai suatu konsep yang mengkombinasikan atau menggabungkan sistem tata guna lahan secara geografis dengan sistem jaringan transportasi yang menggabungkannya, dimana perubahan tata guna lahan, yang menimbulkan zona dan jarak geografis di suatu wilayah akan mudah di hubungkan oleh penyedia prasarana atau sarana angkutan.

Aksesibilitas menurut Fidel Miro (2009) adalah mudahnya suatu lokasi dihubungkan dengan suatu lokasi lainnya melalui sistem jaringan transportasi yang tersedia, yakni berupa sarana dan prasarana transportasi. Dengan kata lain cara lokasi tersebut saling berpencah dan dapat berhubungan satu sama lain. Dan mudah atau sulitnya lokasi-lokasi tersebut dicapai melalui sistem jaringan transportasinya merupakan hal yang sangat subjektif, kualitatif dan relatif sifatnya Artinya, yang mudah bagi seseorang belum tentu mudah bagi yang lain. Selain jaraknya, ada beberapa faktor yang juga dapat mempengaruhi tingkat aksesibilitas. Faktor-faktor tersebut menurut Fidel Miro (2009) meliputi:

1. Faktor Waktu tempuh

Faktor waktu tempuh sangat tergantung oleh adanya sarana dan prasarana transportasi yang diandalkan, seperti jaringan jalan yang berkualitas dan adanya armada yang siap melayani kapan saja.

2. Faktor biaya

Biaya perjalanan tentu ikut berperan penting dalam menentukan mudah atau tidaknya tempat tujuan tersebut dicapai, karena terkadang ongkos perjalanan yang begitu tidak terjangkau dapat mengakibatkan orang kalangan menengah kebawah enggan atau bahkan tidak mau melakukan perjalanan.

3. Faktor intensitas (kepadatan)

Padatnya kegiatan pada suatu lokasi yang sudah diisi dengan berbagai macam kegiatan didalamnya akan dapat berpengaruh pada dekatnya jarak

tempuh kegiatan tersebut dan secara tidak langsung hal tersebut dapat mempertinggi tingkat kemudahan seseorang dalam pencapaian tujuan.

4. Faktor pendapatan

Pada dasarnya orang akan lebih mudah dalam melakukan suatu perjalanan kalau didukung dengan kondisi ekonomi yang mapan, walaupun jarak perjalanannya secara fisik jauh.

b. Standar Aksesibilitas

Aksesibilitas dalam sebuah bangunan dan lingkungan terutama yang diperuntukkan dalam kepentingan umum adalah persyaratan wajib yang telah ditegaskan dalam UU NO.28 tentang Bangunan dan Gedung. Bahkan untuk memperjelas tata cara penerepannya, pemerintah melalui Peraturan Menteri Pekerjaan Umum (PERMEN PU) NO.30/PRT/M/2006 Tentang Pedoman Teknis Fasilitas dan Aksesibilitas Pada Bangunan Gedung dan Lingkungan memberikan gambaran teknis pengimplementasian aksesibilitas tersebut, sehingga secara teknis tidak ada lagi alasan untuk tidak menerapkan aksesibilitas tersebut.

Menurut PERMEN PU NO.30/PRT/M/2006, aksesibilitas adalah suatu kemudahan yang telah disediakan bagi semua orang tak terkecuali juga penyandang cacat dan lanjut usia guna mewujudkan keadilan, kesamaan serta kesempatan dalam segala aspek kehidupan dan penghidupan. Hal-hal yang juga esensial dalam aksesibilitas ini adalah azas keselamatan, kemudahan, kegunaan, dan kemandirian sebagai dasar perencanaan dan penerapannya, dan

dalam konteks penciptaan lingkungan maka empat prinsip berikut harus diperhatikan yaitu :

1. Asas Kemudahan, yakni semua orang harus bisa dengan mudah mencapai semua tempat atau bangunan yang sifatnya umum dalam suatu lingkungan.
2. Asas Kegunaan, bahwa setiap orang harus bisa menggunakan semua tempat atau bangunan yang sifatnya umum dalam suatu lingkungan.
3. Asas Keselamatan, yaitu setiap bangunan yang telah dibangun dalam suatu lingkungan harus memperhatikan keselamatan bagi semua orang.
4. Asas Kemandirian, yaitu setiap orang bisa dengan mudanya masuk untuk mencapai dan menggunakan semua tempat dalam suatu lingkungan dengan tanpa membutuhkan bantuan kepada orang lain.

Secara garis besar, prinsip tersebut diatas menuntut adanya jaminan pergerakan yang dapat terus mengalir, ruang gerak yang cukup dan jarak-jarak yang terjangkau dengan nyaman. Muhamad Sholahudin (2007)

c. Indikator Aksesibilitas

Indikator aksesibilitas menurut Tamin (2000) adalah secara sederhana dapat dinyatakan dengan jarak. Jika suatu tempat tersebut berdekatan dengan tempat yang lainnya, dapat dikatakan bahwa aksesibilitas antara kedua tempat tersebut tinggi. begitupun juga dengan sebaliknya, jika berjauhan maka aksesibilitas antara kedua tempat tersebut rendah. Selain itu, waktu juga merupakan indikator aksesibilitas. Apabila waktu tempuh kedua tempat tersebut sangat pendek maka dapat dikatakan bahwa kedua tempat tersebut memiliki aksesibilitas yang tinggi. Kemudian biaya juga dapat menunjukkan

tingkat aksesibilitasnya, biaya disini juga merupakan penggabungan antara waktu dan biaya yang merupakan sebagai ukuran hubungan transportasi. Keterkaitan Tata Ruang dengan Transportasi Tamin (2000) mengatakan bahwa kebijakan tata ruang sangat berkaitan erat dengan kebijakan transportasi. Ruang yang merupakan tempat kegiatan yang berada di atas lahan kota, sedangkan transportasi secara fisik merupakan suatu sistem jaringan yang menghubungkan antara suatu tempat kegiatan dengan tempat kegiatan yang lainnya. Antara ruang kegiatan dan transportasi terdapat hubungan yang disebut dengan siklus penggunaan ruang transportasi. Suatu ruang kegiatan akses transportasi bila diperbaiki maka ruang kegiatan tersebut akan menjadi lebih menarik, dan menjadi lebih berkembang. Dengan adanya perkembangan ruang tersebut, maka kebutuhan akan transportasi juga akan lebih meningkat. Peningkatan tersebut kemudian akan mengakibatkan kelebihan beban pada transportasi, yang kemudian harus ditanggulangi, dan siklus tersebut akan kembali terulang bila aksesibilitas diperbaiki.

2. Defenisi Masyarakat

Masyarakat merupakan keseluruhan hubungan-hubungan antar manusia. Robert M.Melver mengatakan bahwa Masyarakat adalah suatu sistem hubungan yang ditata (*society means a system of ordered relations*).

Biasanya kelompok masyarakat yang menghuni suatu wilayah geografis dengan mempunyai kebudayaan dan lembaga-lembaga yang memungkinkan sama. Masyarakat dapat di artikan kepada masyarakat kecil, misalnya dalam hal ini masyarakat kelompok etnis Batak Sumatra Utara, atau suatu masyarakat

yang lebih luas lagi *nation state* seperti Masyarakat Indonesia. Dalam masyarakat seperti ini anggota masyarakat dapat berinteraksi satu sama lain dikarenakan faktor Budaya dan faktor Agama, dan/atau Etnis yang melingkupinya.

Masyarakat adalah merupakan sebuah istilah yang di kenal dalam kehidupan sehari-hari, yaitu ada Masyarakat Desa, Masyarakat Kota, Masyarakat Ilmiah, dan lain sebagainya.

Seorang ahli sosiologi Peter L Berger memberikan definisi masyarakat sebagai suatu keseluruhan kompleks hubungan antar manusia yang sifatnya luas. Koentjaraningrat menyatakan bahwa masyarakat adalah sekumpulan atau kesatuan hidup antar manusia yang saling berinteraksi menurut suatu sistem adat istiadat tertentu yang sifatnya kontinyu dan terikat oleh suatu rasa identitas yang sama.

Menurut Paul B.Horton & C. Hunt, Masyarakat merupakan sekumpulan hidup manusia yang relatif mandiri, mendiami suatu wilayah tertentu dan hidup bersama dalam waktu yang cukup lama, mempunyai kebudayaan yang sama serta melakukan berbagai kegiatan di dalam kelompok manusia tersebut.

Dalam psikologi sosial masyarakat dapat dinyatakan sebagai sekumpulan manusia dalam suatu kebersamaan hidup dan dengan wawasan hidup yang kolektif sifatnya, yang memperlihatkan keteraturan tingkah laku dari warganya tersebut guna memenuhi kebutuhan dan kepentingan masing-masing. Melihat dari kenyataan dilapangan bahwa suatu masyarakat bisa berlatar belakang dari berbagai suku, bisa juga berupa suatu suku bangsa.

B . Definisi Halte

Dalam Keputusan Direktorat Jenderal Dinas Perhubungan Tahun 1996 Tentang Pedoman Teknis Perencanaan Tempat Pemberhentian Kendaraan Penumpang Umum halte didefinisikan sebagai tempat perhentian kendaraan penumpang umum untuk menurunkan dan/atau menaikkan penumpang yang dilengkapi dengan bangunan. Secara teknis halte mempunyai ketentuan jarak yang berbeda-beda tergantung dari setiap tata gunanya. Adapun tujuan dari pengadaan perencanaan Tempat Pemberhentian Kendaraan Penumpang Umum (TPKPU) yaitu sebagai berikut :

1. Menjamin keselamatan bagi masyarakat pengguna angkutan penumpang umum
2. Menjamin keselamatan dalam menaikkan dan/atau menurunkan penumpang.
3. Menjamin kelancaran dan ketertiban arus lalu lintas.
4. Memudahkan masyarakat dalam melakukan perpindahan angkutan umum.

Pedoman perencanaan tempat henti juga diatur dalam keputusan Direktorat Jenderal Dinas Perhubungan Tahun 1996 Tentang Pedoman Teknis Perencanaan Tempat Pemberhentian Kendaraan Penumpang Umum ialah sebagai berikut :

1. Terletak pada jalur pejalan kaki dan dekat dengan fasilitas pejalan kaki.
2. Berada pada sepanjang rute angkutan umum.
3. Tidak mengganggu kelancaran aktivitas arus lalu-lintas.
4. Dilengkapi dengan rambu-rambu petunjuk.

5. Diarahkan berdekatan dengan pusat kegiatan atau pemukiman.

Pemerintah juga memberlakukan berbagai syarat dalam penempatan halte sesuai dengan tata guna lahan. Syarat penempatan halte tersebut tertuang dalam keputusan Direktorat Jenderal Dinas Perhubungan Tahun 1996 Tentang Pedoman Teknis Perencanaan Tempat Pemberhentian Kendaraan Penumpang Umum.

Menurut Abubakar ada 2 jenis jenis tempat henti, yaitu :

1. Tempat henti tanpa lindungan (bus stop), ialah tempat henti yang digunakan sebagai tempat perhentian sementara bus atau angkutan umum lainnya pada waktu menaikkan dan menurunkan penumpang.
2. Tempat henti dengan lindungan (shelter), adalah tempat henti berupa bangunan yang digunakan penumpang untuk menunggu bus atau angkutan umum lain yang dapat melindungi dari cuaca.

Selain itu juga ada yang disebut dengan teluk bus yaitu bagian perkerasan jalan tertentu yang diperlebar dan diperuntukkan sebagai Tempat Perhentian Angkutan Umum. Waktu pengisian adalah waktu yang diperlukan untuk menaikkan atau menurunkan penumpang dan dihitung pada saat kendaraan berhenti sampai dengan penumpang terakhir yang turun atau naik. Sedangkan waktu pengosongan teluk bus adalah waktu yang dihitung dari penumpang terakhir yang naik atau penumpang yang turun sampai dengan kendaraan umum kembali mulai bergerak.

Defenisi dari tempat henti atau halte adalah tempat dimana penumpang dapat turun dan naik dari angkutan umum dan lokasi dimana angkutan umum

dapat berhenti untuk menurunkan dan menaikkan penumpang, sesuai dengan aturan operasional.

1. Jenis Halte Bus Jalur Khusus

Berdasarkan Vucich dalam Mardiana Rahmawati 2009, tentang lokasi halte angkutan umum di jalan raya diklasifikasikan menjadi 3 bagian yaitu:

- a. *Far said* (FS) pada persimpangan jalan setelah melewati jalan simpang (*cross street*).
- b. *Near said* (NS) pada persimpangan jalan sebelum memotong jalan simpang (*cross street*).
- c. *Midblack street* (MS) pada tempat yang cukup jauh dari persimpangan atau pada ruas jalan tertentu.

Aspek – aspek yang mempengaruhi penempatan halte tersebut:

1. Kondisi lalu lintas
2. Lampu lalu lintas
3. Akses penumpang
4. Geometri Jalan

2. Sistem Transportasi

Secara umum, sistem dapat didefinisikan sebagai suatu kesatuan, unit, atau integritas yang bersifat komprehensif yang terdiri dari komponen-komponen yang saling mendukung dan bekerja sama mengintegrasikan sistem tersebut, dengan demikian kalau salah satu dari komponen tersebut rusak maka rusak pulalah sistem tersebut.

Contoh sistem misalnya sistem rumah tangga yang terdiri dari komponen-komponen bapak, ibu dan anak; sistem/struktur organisasi yang terdiri dari komponen-komponen bidang, bagian dan seksi-seksi; sistem pemerintahan yang mencakup komponen-komponen departemen, badan-badan, pemerintahan daerah dan lain-lain.

Transportasi secara umum dapat diartikan sebagai usaha pemindahan, atau pergerakan orang atau barang dari suatu lokasi, yang disebut lokasi asal, ke lokasi lain, yang biasa disebut lokasi tujuan, atau keperluan tertentu dengan mempergunakan alat tertentu pula. Dari pengertian ini transportasi mempunyai beberapa dimensi seperti :

1. lokasi (asal dan tujuan)
2. Alat (teknologi)
3. keperluan tertentu di lokasi tujuan seperti ekonomi, sosial, dan lain-lain

Kalau salah satu dari ketiga dimensi tersebut terlepas atau tidak ada, hal demikian tidak dapat disebut transportasi.

Jangkauan pelayanan transportasi dapat diartikan sebagai batas-batas geografis pelayanan yang diberikan oleh transportasi kepada pengguna transportasi tersebut. Batas geografis pelayanan transportasi ini disebut juga sebagai wilayah operasi suatu sistem transportasi. Ada pelayanan sistem transportasi yang secara geografis hanya menjangkau wilayah pedesaan, dan ada juga melayani wilayah perkotaan yang hanya menyediakan pelayanan untuk lokasi asal dan tujuan didalam kota itu saja. Selain itu, ada juga sistem transportasi yang lokasi asal dan tujuannya telah melampaui batas kota, yaitu

hingga ke kota lain dalam satu provinsi. Pelayanan yang lebih luas lagi adalah pelayanan transportasi yang telah menjangkau kota-kota yang berada diluar provinsi diluar lokasi asalnya. Disamping itu, ada pula sistem transportasi antar negara yang melayani jaringan internasional.

Dari pengertian-pengertian yang telah di bahas di atas maka sistem transportasi dapat diartikan sebagai suatu kesatuan dari komponen yang saling mendukung dan bekerja sama dalam pengadaan pelayanan jasa transportasi yang melayani wilayah mulai dari tingkat lokal (desa dan kota) sampai ketinggian nasional dan internasional.

Komponen utama dalam sistem transportasi adalah :

- a. Objek yang di angkut atau di pindahkan (manusia dan barang)
- b. Alat transportasi atau sarana kendaraan (kendaraan dan peti kemas)
- c. Tempat pergerakan alat transportasi, yaitu prasarana/infrastruktur (jalan)
- d. Tempat memasukkan/memuat dan mengeluarkan barang/membongkar objek yang di angkut ke dan dalam alat transportasi (terminal)
- e. Yang memadukan point a sampai d di atas sekaligus mengatur dan mengelolanya (sistem pengoperasian/sistem manajemen)

Sementara itu, Menheim mengemukakan bahwa komponen-komponen utama sistem transportasi adalah :

1. Jalan dan terminal (prasarana)
2. Kendaraan (sarana)
3. Sistem pengelolaan (manajemen)

Yang kegiatannya saling terkait dan berinteraksi alam memenuhi permintaan akan pelayanan transportasi yang berasal dari manusia dan barang yang berkegiatan. (Fidel Miro, 2012).

3. Prasarana Transportasi

Prasarana (infrastruktur) sistem transportasi merupakan komponen berbentuk fasilitas fisik yang bersifat tetap yang menjadi media untuk menjalani, memulai atau mengakhiri pergerakan pindah seperti jalan raya, rel, air, (sungai, danau, dan laut), udara terminal bus, stasiun kereta api, pelabuhan, bandar udara dan sebagainya. Berarti, disini terdapat dua sub-komponen prasarana transportasi sesuai dengan manfaat media yang di embannya yaitu :

1. Jalur gerak untuk melakukan pergerakan pindah
2. Terminal untuk memulai dan mengakhiri pergerakan pindah.

4. Sarana Transportasi

Sarana atau moda merupakan salah satu komponen sistem transportasi berbentuk alat yang dapat digerakan dengan suatu propulsi tertentu baik secara alamiah atau melalui teknologi buatan manusia seperti mesin. Oleh karena komponen sistem transportasi sarana ini berupa alat yang dapat digerakkan dengan suatu propulsi tertentu, sarana ini disebut sebagai kendaraan.

Di antara kendaraan yang biasa digunakan di jalan raya ialah :

1. Mobil penumpang pribadi
2. Mobil penumpang taksi
3. Bus Umum
4. Truk (barang)

5. Peranan Transportasi

Peranan transportasi sangat besar dalam kehidupan masyarakat modern. Dipicu oleh upaya untuk mendekatkan jarak, mula-mula manusia berhasil menciptakan alat untuk bepergian (menempuh jarak). Penciptaan alat ini telah memberi pekerjaan bagi sejumlah anggota masyarakat. Dengan bertambahnya alat transportasi, pembangunan sarana juga semakin diperlukan. Semua ini bertujuan untuk mempermudah manusia melakukan perjalanan.

Secara umum peranan transportasi dapat dikelompokkan menjadi peranan dalam peradaban manusia, peranan ekonomi, peranan sosial, peranan politik, dan dampak transportasi terhadap lingkungan.

6. Tujuan Transportasi

Secara umum tujuan transportasi adalah memberikan kemudahan dalam segala kegiatan masyarakat, sebagaimana yang telah diuraikan sebelumnya. Kemudahan (aksesibilitas) ini diartikan sebagai mudahnya lokasi tujuan itu dicapai (tanpa memandang jauh atau dekatnya lokasi tersebut). Kemudahan ini dapat menyangkut berbagai aspek, seperti mudahnya faktor-faktor produksi didapatkan, mudahnya informasi menyebar, mudahnya pergerakan (mobilitas) penduduk, dan lain-lain. Untuk mewujudkan kemudahan ini semua komponen utama sistem transportasi harus diingatkan secara serentak. Sebagai contoh, pembukaan jalan atau jalur gerak baru tentu saja menuntut pengadaan sarana kendaraan berikut pembuatan sistem pengelolaan yang baik. Tingkat kemudahan yang diinginkan masyarakat masih belum tercapai kalau hanya salah satu komponen saja yang dipenuhi. Yang lebih penting lagi, kemudahan

ini juga akan meningkatkan tingkat kesejahteraan masyarakat, karena semakin tinggi mobilitas seseorang, biasanya akan semakin tinggi pula peluang orang tersebut untuk meningkatkan pendapatannya, yang berarti menaikkan tingkat kesejahtraanya.

7. Manajemen Transportasi

Salah satu komponen dalam sistem transportasi adalah sistem pengoprasian yang berperan memadukan komponen prasarana dan komponen sarana. Komponen sistem pengoprasian memegang peran kunci dalam sistem transportasi, karena tanpa komponen ini, sistem transportasi di pastikan tidak dapat berfungsi sebagaimana mestinya. Dengan kata lain, komponen sistem pengoprasian menjadikan komponen prasarana dan komponen sarana dapat beroperasi untuk memberikan pelayanan pindah tempat kepada objek yang di angkut dari titik asal ke titik tujuan yang di inginkan.

Jika komponen prasarana adalah jalan dan terminal, dan saran adalah kendaraan, sistem pengoprasian dalam sistem transportasi adalah manajemen. Manajemen dalam kesatuan sistem transportasi merupakan suatu bentuk tindakan oleh pengambil tindakan yang membuat komponen sarana dapat bergerak dan komponen prasarana dapat bermanfaat dan berfungsi sebagaimana mestinya. Dengan kata lain, di sini manajemen terkait dengan siapa yang mengambil tindakan. Dalam sistem transportasi, pengambil tindakan yang membuat kendaraan dapat bergerak dan jalan serta terminal dapat berfungsi tentu saja manusia baik secara individu maupun secara kelompok, baik berupa organisasi, badan atau lembaga. Secara individu, orang

yang mengambil tindakan agar kendaraan dapat bergerak dan jalan atau terminal dapat berfungsi tentu saja pengemudi kendaraan. Kalau kendaraan sudah dapat bergerak, maka prasarana jalan dan terminal akan berfungsi dengan sendirinya.

8. Aspek Ekonomi Dalam Transportasi

Aspek ekonomi dalam pengoprasian sistem transportasi perlu dikaji dan dibahas karena ekonomi dan sistem transportasi memiliki hubungan (korelasi) timbal balik yang cukup kuat dan sangat sensitif. Seperti yang sudah dipahami sebelumnya, transportasi berpengaruh nyata terhadap kondisi perekonomian masyarakat; sebaliknya, bagaimana perkembangan dan tingkat pertumbuhan ekonomi yang dialami oleh sebuah daerah, wilayah, kota, atau sebuah negara, juga akan berpengaruh besar terhadap ketersediaan sistem transportasi (prasarana jalan dan terminal, sarana kendaraan, dan manajemen pengoprasian) daerah, wilayah, kota, dan negara bersangkutan. Selain itu, orang dan barang yang melakukan perjalanan atau pindah dari tempat asal ke tempat tujuan akan mudah mencapai tempat tujuan dan lancar dalam perjalanan mereka apabila didukung oleh keadaan ekonomi yang mapan (tingkat pendapatan tinggi).

Pelaku perjalanan (orang dan/atau barang) yang berpindah atau bergerak dari tempat asal ke tempat tujuan mereka baik yang berjarak dekat, sedang ataupun jauh akan berkorban (mengeluarkan biaya perjalanan) agar sampai ke tempat tujuan yang diinginkan. Sebagai contoh, misalkan wilayah X dan wilayah Y, dihubungkan oleh sistem transportasi. Wilayah X adalah sentra penghasil komoditas kebutuhan hidup masyarakat yang komoditasnya akan

dipasarkan di wilayah Y seharga Rp 1000,- per unitnya. Kemudian terjadi gangguan terhadap salah satu komponen sistem transportasi seperti prasarana jalan terputus (rusak), atau armada kendaraan mogok beroperasi. Kejadian ini akan berdampak langsung terhadap harga komoditas kebutuhan hidup masyarakat yang dijual di wilayah Y tersebut yang mungkin bisa mencapai dua kali lipat misalnya menjadi Rp 2000,- per unitnya. Kenaikan harga ini disebabkan oleh terganggunya sistem transportasi yang pengaruhnya dapat meluas ke kondisi perekonomian masyarakat suatu wilayah, kota atau negara. Harga jual suatu barang produksi manufaktur atau komoditas yang akan dibeli oleh masyarakat dalam memenuhi kebutuhan hidupnya telah memperhitungkan komponen harga transportasi yaitu berupa biaya angkut bahan-bahan baku untuk pembuatan barang bersangkutan dari sumbernya ke pabrik dan biaya angkut barang yang sudah jadi dari pabrik ke pasar.

Bertolak dari hal-hal di atas maka analisis dan kajian ekonomi dalam ekonomi pengoperasian sistem transportasi dapat ditinjau dari dua sisi yaitu :

- a. dari sisi sistem transportasi sebagai sebuah barang atau jasa (yaitu jasa atau pelayanan pindah dari asal ke tujuan yang dibutuhkan oleh masyarakat yang melakukan perjalanan di sepanjang lintasan asal tujuan tertentu),
- b. dari sisi sistem transportasi sebagai sebuah produk jasa (yaitu sistem transportasi berbentuk jasa yang di produksi dan di sediakan oleh pihak penyedia layanan sistem transportasi).

C. Kerangka Fikir

Berdasarkan keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor 271/HK 105/DRDJ/96 halte didirikan dengan tujuan untuk menjamin kelancaran dan ketertiban dalam arus lalu lintas, menjamin keselamatan bagi penumpang angkutan umum, menjamin keselamatan saat menaikkan dan menurunkan penumpang serta memudahkan penumpang angkutan umum dalam perpindahan modal transportasi. Maka dengan itu Pemerintah Kabupaten Bantaeng melalui Dinas Perhubungan dan Infokom (DISHUB) telah menyediakan *Shuttle Bus* sebagai layanan sistem transportasi publik yang nyaman, aman, dan terjangkau, dalam mereduksi kepadatan lalu lintas pada jam padat dengan menggunakan *Shuttle Bus*.

Tamin dalam Miro (2009) mendefinisikan aksesibilitas ialah mudahnya suatu lokasi dapat dihubungkan dengan lokasi yang lainnya melalui jaringan transportasi yang tersedia, berupa sarana transportasi dan prasarana jalan. Dengan perkataan lain cara lokasi tersebut saling berpencar, dapat berinteraksi atau berhubungan antara satu sama lain. Serta dengan mudah atau sulitnya lokasi tersebut dapat dicapai lewat sistem jaringan transportasi, sifatnya merupakan hal yang sangat subjektif, kualitatif dan relatif, artinya mudah dijangkau bagi seseorang belum tentu mudah bagi yang lain. Selain jaraknya, ada beberapa faktor yang dapat mempengaruhi tingkat aksesibilitas. Menurut Fidel Miro (2009) faktor-faktor tersebut antara lain :

1. Faktor Waktu tempuh

Waktu tempuh tergantung oleh tersediaannya sarana transportasi dan prasarana transportasi yang sangat diandalkan, contohnya adanya jaringan jalan yang sangat berkualitas dan terjaminnya armada yang siap melayani masyarakat setiap waktu.

2. Faktor biaya/ongkos perjalanan

Faktor biaya perjalanan akan ikut berperan dalam menentukan mudah atau sulitnya tempat tujuan tersebut dicapai, karena terkadang ongkos perjalanan yang sangat tidak terjangkau mengakibatkan orang kalangan menengah kebawah tidak mau atau enggan melakukan perjalanan.

3. Faktor intensitas (kepadatan)

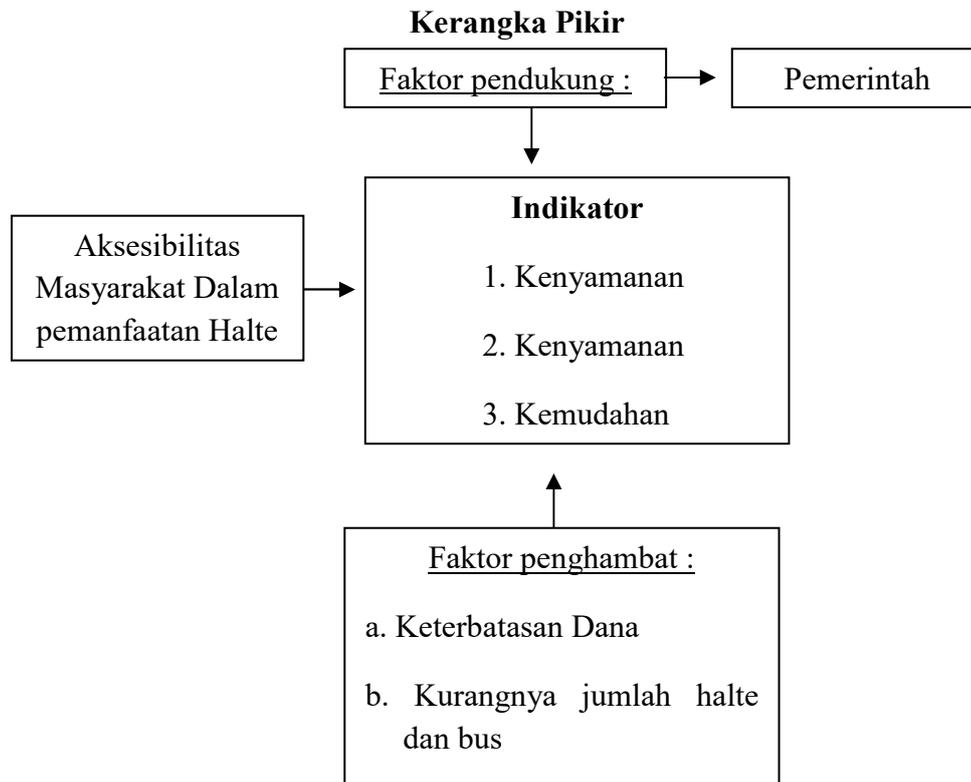
Padatnya kegiatan pada suatu lokasi atau petak lahan yang sudah terisi dengan berbagai macam-macam kegiatan didalamnya akan dapat berpengaruh pada dekatnya jarak tempuh pada berbagai kegiatan tersebut dan secara tidak langsung hal tersebut akan mempertinggi tingkat kemudahan masyarakat dalam pencapaian tujuannya.

4. Faktor pendapatan orang yang melakukan perjalanan

Pada umumnya orang akan lebih mudah dalam melakukan perjalanannya kalau ia didukung oleh kondisi ekonomi yang begitu mapan, walaupun jarak perjalanan tersebut secara fisik jauh.

Dari uraian diatas digambarkan dalam bentuk bagan sebagai berikut:

Aksesibilitas Masyarakat Dalam Pemanfatan Halte *Shuttle* Bus Di



Gambar 1

D. Fokus Penelitian

Adapun fokus penelitian dalam Aksesibilitas Masyarakat Dalam Pemanfaatan Halte *Shuttle* Bus di Kabupaten Bantaeng yaitu Kenyamanan, Keamanan, Kemudahan.

E. Deskripsi Fokus Penelitian

Untuk memperoleh pengertian yang lebih jelas mengenai apa yang telah diteliti sehubungan dengan konsep yang telah dikemukakan, maka deskripsi fokus dapat diuraikan sebagai berikut :

1. Kenyamanan

Kenyamanan sangat ditentukan oleh tersediaannya prasarana transportasi dan sarana transportasi yang sangat diandalkan seperti a). jaringan jalan yang berkualitas dan b). terjaminnya armada yang siap melayani masyarakat setiap waktu.

2. Keamanan

Keamanan dalam perjalanan ikut memberikan pengaruh dalam menentukan tempat tujuan tersebut dapat dicapai dengan baik, karena terkadang masyarakat ketika tidak dijamin keselamatan dalam perjalanannya akan dapat mengakibatkan orang tidak mau atau enggan melakukan perjalanan. seperti a). pola perjalanan masyarakat dan b). sistem kegiatan.

3. Kemudahan

Kemudahan dalam melakukan perjalanan dengan menggunakan sarana dan prasaran transportasi akan dapat berpengaruh dalam pencapaian tujuan. seperti : a). perencanaan transportasi dan b). pengeluaran biaya dan waktu kehalte.

4. Faktor pendukung yaitu: Adanya dukungan pemerintah

5. Faktor penghambat yaitu: a). kurangnya dana dan b). Kurangnya jumlah halte dan bus

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Waktu Dan Tempat Penelitian

Waktu penelitian mulai pada tanggal 27 Maret 2017 sampai dengan 25 Mei 2017 setelah ada SK Penelitian diperoleh dari LP3M. Lokasi penelitian adalah Daerah Kabupaten Bantaeng. Alasan memilih lokasi karena pada lokasi tersebut terdapat beberapa perkembangan di bidang Transportasi darat salah satunya ialah keberadaan *Shuttle Bus*.

B. Jenis dan Tipe Penelitian

1. Jenis Penelitian

Adapun jenis dari penelitian ini adalah penelitian Kualitatif. Data Kualitatif adalah merupakan data yang berhubungan dengan kategorisasi, karakteristik yang berwujud pernyataan atau dengan berupa kata-kata.

2. Tipe penelitian

Tipe penelitian adalah Fenomenologi yaitu suatu tipe penelitian tentang fenomena-fenomena yang terjadi dan atau apa saja yang tampak, atau dengan kata lain memperoleh penjelasan tentang realitas.

C. Sumber Data

1. Data Primer, adalah data yang diperoleh melalui hasil studi lapangan dengan memakai tehnik wawancara. Teknik ini dalam pelaksanaannya, penulis mengumpulkan data melalui komunikasi secara langsung dengan melalui informan kunci.

2. Data sekunder adalah data yang dihasilkan melalui studi kepustakaan, laporan tahunan atau yang terkait meliputi Dinas Perhubungan, serta sumber-sumber lain yang mendukung penelitian ini.

D. Informan Penelitian

Pemilihan informan yang akan diwawancarai dalam penelitian ini menggunakan metode dengan pemilihan secara purposive, informan dipilih berdasarkan pada tujuan penelitian dengan berbagai pertimbangan tertentu. Alasan dipilihnya beberapa informan tersebut dari informan dalam penelitian ini adalah:

Tabel 1 Informan Penelitian

No	Nama	Inisial	Jabatan	Keterangan
1.	Ir. Andi Baso Fahrir. M.M	BF	Kepala Dinas Perhubungan	1 Orang
2.	Muh.Nur Alam. M.SI	NA	Sekretaris Dinas Perhubungan	1 Orang
3.	Bakhtiar. S.P. M.M	BK	Staf Dinas Perhubungan	1 Orang
4.	Andi Hamzah	AH	Tokoh Masyarakat	1 Orang
5.	Rusmin Nuryadin. S.I.KOM	RN	Tokoh Masyarakat	1 Orang
6.	Muhammad Amin	MA	Supir angkutan bus	1 Orang
7.	Nur Indah	NI	Masyarakat	1 Orang
8.	Fahrul	FR	Masyarakat	1 Orang
Jumlah				8 Orang

E. Teknik Pengumpulan Data

Adapun teknik pengumpulan data dalam penelitian ini yang direncanakan untuk digunakan dilapangan adalah sebagai berikut :

1. Wawancara

Wawancara ialah percakapan dengan maksud tertentu yang dilakukan oleh pewawancara dengan mengajukan pertanyaan-pertanyaan dan yang diwawancarai memberikan jawaban. Penelitian ini akan mengambil data primer dari wawancara yang dilakukan terhadap sejumlah informan terkait dengan masalah *Shuttle* bus di Kabupaten Bantaeng.

2. Observasi

Observasi dilakukan ialah untuk melengkapi informasi yang diperoleh melalui wawancara, artinya pengamatan langsung dilakukan untuk mengetahui kepastian antara data yang diperoleh lewat wawancara dengan fakta pelaksanaan dilapangan mengenai *Shuttle* bus di Kabupaten Bantaeng.

3. Dokumentasi

Dokumentasi adalah pengumpulan data dengan melakukan pengambilan gambar yang berhubungan dengan penelitian tersebut, teknik ini digunakan untuk menunjang data primer atau data utama yang diperoleh dari informan terkait soal *Shuttle* Bus di Kabupaten Bantaeng.

F. Teknik Analisis Data

Dalam proses analisa data dilakukan pada waktu bersamaan dengan pengumpulan data yang sedang berlangsung. Proses analisa data melalui dengan tiga alur, yaitu sebagai berikut :

1. Reduksi data

Pada tahap ini dilakukan dengan proses penyeleksian, menfokuskan, dan penyederhanaan serta pengabstraksian data dari catatan lapangan (*fiel note*). Proses tersebut berlangsung sepanjang penelitian yang dilakukan sekitar sebulan, memulainya dengan membuat singkatan-singkatan, kategorisasi, memusatkan tema, menentukan batas-batas permasalahan dan menulis memo. Proses reduksi tersebut dalam penelitian ini berlangsung sampai laporan akhir dari penelitian ini selesai ditulis. Reduksi data ialah suatu analisis yang mempertegas, memperpendek, sampai kepada kesimpulan akhir yang didapatkan.

2. Sajian data

Sajian data adalah merupakan suatu satuan informasi hingga kesimpulan penelitian dapat dilakukan. Dengan melihat sajian data tersebut, penulis mencoba untuk lebih memahami berbagai hal-hal yang terjadi dan dapat memungkinkan mengerjakan sesuatu pada analisis ataupun tindakan lain yang berdasarkan pemahaman tersebut. Sajian data tersebut meliputi deskripsi, gambar/skema, matriks, dan tabel yang diperoleh atau bersumber dari instansi pemerintah dimana penelitian ini berlangsung. Kesemuanya itu dirancang

sehingga merakit informasi secara sistematis agar terlihat mudah dan dimengerti ataupun dipahami dalam bentuk yang kompak.

3. Penarikan kesimpulan

Dari awal pengumpulan data tersebut, peneliti telah mencoba untuk memahami arti dari setiap hal-hal yang telah ditemui dengan mulai mencatat pola, pernyataan, konfigurasi-konfigurasi, alur sebab-akibat dan berbagai macam proposisi. Hal tersebut di verifikasi dengan temuan-temuan data selanjutnya dan pada akhirnya sampai kepenarikan kesimpulan.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Karakteristik Objek Penelitian

1. Sejarah Butta Toa Kabupaten Bantaeng

Komunitas Onto mempunyai sejarah tersendiri yang menjadi cikal bakal Bantaeng. Menurut Karaeng Imran Massualle salah satu sejarawan yang juga anak keturunan dari kerajaan Bantaeng, dulunya sebagian daerah Bantaeng masih berupa lautan, hanya ada beberapa tempat tertentu saja yang dulunya berupa daratan yaitu daerah Onto dan beberapa daerah lain di sekitarnya yaitu Sinoa, Bissampole, Gantarang Keke, Lawi-Lawi, Mamapang, dan Katapan. Masing-masing daerah tersebut mempunyai pemimpin tersendiri yang disebut dengan Kare. Suatu ketika para Kare tersebut yang jumlahnya semuanya ada tujuh orang telah bermufakat untuk mengangkat seorang pemimpin yang akan memimpin mereka.

Sebelum itu terlebih dahulu mereka besepakat untuk melakukan suatu pertapaan, untuk meminta petunjuk kepada sang Dewata (Yang Maha Kuasa) siapa diantara mereka kira-kira yang tepat menjadi pemimpin. Daerah Onto adalah Lokasi pertapaan yang dipilih. Kemudian Ketujuh Kare tersebut bersemadi ditempat itu. Tempat-tempat bersemadi tersebut disimbolkan dengan Balla Tujua (7 Rumah kecil yang beratap, berdinding, dan bertiang bambu). Pada saat mereka bersemadi, turunlah sebuah cahaya ke Kare Bissampole (Pimpinan daerah Bissampole) dan terdengar suara : “ Apa ngaseng antu nuboya nakadingin-dinginganna” (Apa yang kalian cari dalam kondisi cuaca

dingin seperti ini) Lalu Kare Bissampole menjelaskan maksud kedatangan mereka semua untuk mencari orang tepat yang akan memimpin mereka, dengan maksud tujuannya supaya tak lagi terpisah seperti sekarang ini. Lalu kembali terdengar suara “Ammuko mangemako Rimamampang Ribungayya Risalu Cinranayya (Besok datanglah kesuatu tempat permandian yang terbuat dari bambu).

Keesokan harinya ke tujuh Kare tersebut mencari tempat yang dimaksud di daerah Onto. Di tempat tersebut mereka melihat seorang laki-laki yang sedang mandi. Inilah yang kemudian disebut dengan Tu Manurunga ri Onto, ujar Karaeng Burhanuddin salah satu dari keturunan Raja Bantaeng. Lalu ketujuh Kare tersebut menyampaikan tujuannya yaitu untuk mencari pemimpin, dengan sekaligus meminta kepada Tomanurung tersebut untuk memimpin mereka semua. Tomanurung tersebut menyatakan kesediaannya menjadi pemimpin mereka, tapi ada empat syarat. “ Eroka nuangkat anjari Karaeng, tapi nakkepa anging kau leko kayu, nakke je’ne massolong ikau sampara mamanyu” (saya mau diangkat menjadi Raja memimpin kalian semua tapi saya diibarat angin dan kalian ibarat daun, saya adalah air yang mengalir dan kalian adalah kayu yang hanyut), ” kata Tomanurung.

Ketujuh Kare tersebut yang diwakili oleh Kare Bissampole pun menyahut : “Kutarimai papalanu mingka kualleko pammajiki tangkualleko pangodi, kualleko tambara tangkualleko racung.” (Saya terima apa yang engkau minta tetapi engkau aku angkat menjadi raja hanya untuk mendatangkan suatu kebaikan dan bukan untuk suatu keburukan, juga untuk jadi obat dan bukan

untuk menjadi racun). Maka Tomanurung di Onto tersebut menjadi sebagai Raja yang memimpin mereka semua. Pada saat itu juga ia memandang kesetiap penjuru tempat itu maka daerah yang tadinya lautan berubah menjadi sebuah daratan. Dan Tomanurung tersebut akhirnya mengawini seorang gadis Onto yang dijuluki dengan Dampang Onto (Gadis jelitanya Onto).

Setelah itu merekapun bersepakat menuju kearah yang sekarang disebut Maricayya. Di satu tempat mereka bernaung dibawah sebuah pohon lalu bertanyalah Tomanurung pada para Kare, pohon apa ini, dan kemudian dijawab oleh Kare Bissampole: pohon taeng sambil memandang kearah Kare yang lain dan kemudian menyatakan Ba' (tanda kebenaran dalam bahasa setempat). Dari kejadian tersebut disinilah kemudian muncul asal-usul kata Bantaeng dari dua kata yaitu Ba' dan Taeng, jelas Karaeng Imran Massualle salah satu keturunan dari Raja Bantaeng. Konon katanya karena daerah onto ini menjadi daerah yang sakral dan perlindungan bagi keturunan Raja-raja Bantaeng bila mereka mendapat masalah yang besar, maka bagi anak keturunan dari kerajaan tidak boleh sembarang memasuki daerah Onto tersebut, kecuali jika diserang dengan musuh atau dipakaikan bulu tanduk dari emas. Namun kini hal itu hanya menjadi sebuah cerita. Karena menurut Karaeng Burhanuddin semua itu telah berubah akibat dari kebijakan pemerintah daerah yang telah melakukan tata ruang terhadap daerah Onto tersebut. Kini kesakralan dari daerah tersebut hanya tinggal sejarah. Tanggal 7 menunjukkan simbol Balla Tujua di Onto dan ketujuh Kare yang pernah memerintah dimasa lalu, yaitu : Kare Onto, Bissampole, Sinoa, Gantarang Keke, Mamampang, Katapang dan Lawi-Lawi.

Selain itu juga, sejarah menunjukkan bahwa pada tanggal 7 Juli 1667 terjadi sebuah perang Makassar, dimana tentara Hindia Belanda mendarat terlebih dahulu di daerah Bantaeng sebelum menyerang Kerajaan Gowa karena letaknya yang sangat strategis dan sebagai bandar pelabuhan dan lambang pasukan kerajaan Gowa. Serangan yang dilakukan tentara Belanda tersebut gagal, karena semangat patriotisme Rakyat Bantaeng sebagai bagian dari Kerajaan Gowa pada waktu itu mengadakan suatu perlawanan besar-besaran. Bulan 12 (dua belas) adalah menunjukkan sistem Adat Sampolunrua (Adat dua belas) atau semacam dari DPRD sekarang dimana terdiri dari perwakilan Rakyat melalui unsur Jannang (Kepala Kampung) sebagai anggota yang secara demokratis menetapkan kebijaksanaan pemerintahan bersama Karaeng Bantaeng.

Pada tahun 1254 dalam atlas sejarah Dr. Muhammad Yamin, telah dinyatakan bahwa wilayah Bantaeng sudah ada ketika kerajaan Singosari dibawah kepemimpinan Raja Kartanegara, kerajaan tersebut memperluas wilayahnya ke daerah Timur Nusantara untuk menjalin hubungan niaga pada tahun 1254-1292. Penentuan autentik peta Singosari tersebut jelas membuktikan bahwa Bantaeng sudah ada dan eksis sejak saat itu. Bahkan menurut Prof. Nurdin Syahadat, bahwa Bantaeng sudah ada sejak tahun 500 Masehi sehingga dijuluki dengan nama Butta Toa atau tanah Tua (Tanah Bersejarah).

Selanjutnya berdasarkan laporan peneliti dari Amerika Serikat Wayne A. Bougas menyatakan bahwa Bantayan adalah kerajaan Makassar awal tahun

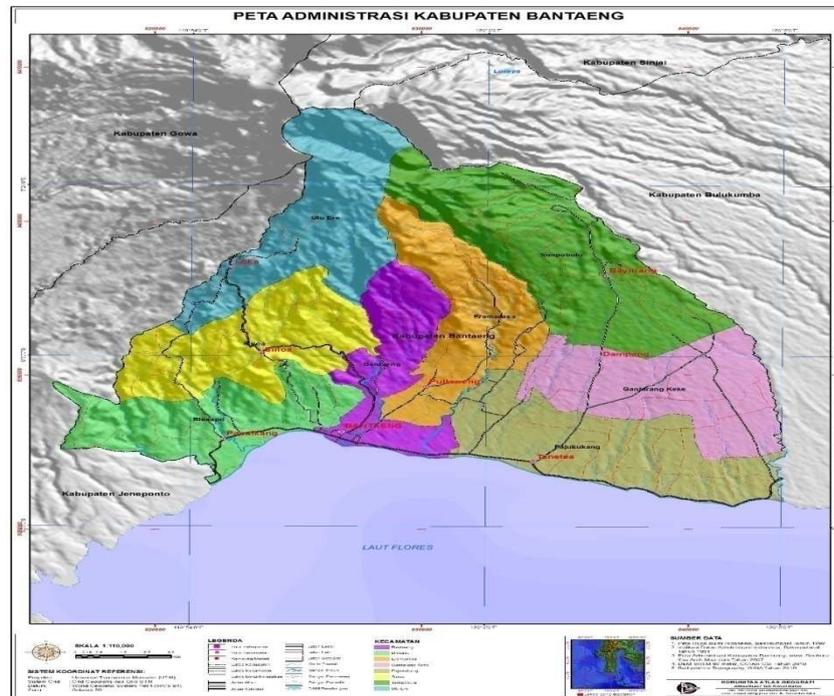
1200-1600, dibuktikan dengan ditemukannya peneliti arkeolog dan para penggali keramik pada bagian penting wilayah Bantaeng yakni berasal dari Dinasty Sung (906-1272) dan Dinasty Yuan (1279-1368). Dengan demikian, maka sesuai kesepakatan yang telah dicapai oleh para pakar sejarah, sesepuh dan para tokoh Masyarakat Bantaeng pada tanggal 2-4 juli 1999. Dan berdasarkan keputusan Mubes KKB nomor 12/Mubes KKB/VII/1999 tentang penetapan hari jadi Bantaeng maupun kesepakatan anggota DPRD Tingkat II Bantaeng, telah memutuskan sangat tepat bahwa hari jadi Bantaeng ditetapkan pada tanggal 7 bulan 12 tahun 1254, sesuai dengan Peraturan Daerah Nomor : 28 Tahun 1999.

2. Letak Geografis

Secara geografis, Kabupaten Bantaeng terletak antara 5°21'13'' - 5°35'26'' Lintang Selatan dan 119°51'42'' - 120°05'27'' Bujur Timur. Berdasarkan posisi geografisnya, Kabupaten Bantaeng yang terletak di Provinsi Sulawesi Selatan bagian selatan memiliki batas-batas wilayah antara lain yaitu :

- a. Utara - Kabupaten Gowa dan Bulukumba
- b. Selatan - Laut Flores
- c. Barat - Kabupaten Jeneponto
- d. Timur - Kabupaten Bulukumba

Gambar 1 : Peta Kabupaten Bantaeng 2017



Sumber : Bapedda Bantaeng 2017

Secara administrasi Kabupaten Bantaeng terbagi menjadi 8 wilayah kecamatan, luas daratan masing-masing kecamatan, yaitu: Bissappu (32,84 km²), Uluere (67,29 km²), Sinoa (43 km²), Bantaeng (28,85 km²), Eremerasa (45,01 km²), Tompobulu (76,99 km²), Pajukukang (48,9 km²), dan Gantarangkeke (52,95 km²). Dari 8 wilayah kecamatan tersebut terbagi menjadi 46 desa dan 21 kelurahan, yaitu : Kecamatan Bissappu (4 desa dan 7 kelurahan), Uluere (6 desa), Sinoa (6 desa), Bantaeng (1desa dan 8 kelurahan), Eremerasa (9 desa), Tompobulu (6 desa dan 4 kelurahan), Pajukukang (10 desa), dan Gantarangkeke (4 desa dan 2 kelurahan).

Berdasarkan elevasi (ketinggian dari permukaan laut), dataran di Kabupaten Bantaeng terdiri dari: 25 m–100 m = 37,5 % 100 m–500 m = 12,5 % 300 m–500 m = 12,5 % 500 m–1000 m = 37,5 %.

Tabel 1 Tinggi Wilayah diatas Permukaan Laut (DPL) Menurut Kecamatan di Kabupaten Bantaeng 2015

No.	Kecamatan	Ibu Kota Kecamatan	Tinggi
1.	Bissapu	Panaikang	25-100
2.	Uluere	Loka	500-1000
3.	Sinoa	Bonto Maccini	100-500
4.	Bantaeng	Pallantikang	25-100
5.	Eremrasa	Pullaweng	500-1000
6.	Tompobulu	Banyorang	500-1000
7.	Pajukukang	Pajukukang	25-100
8.	Gantarang Keke	Gantarang Keke	300-500

Sumber : Badan Pusat Statistik Kabupaten Bantaeng 2015.

Jarak antara Ibukota Kabupaten ke Daerah Kecamatan:

1. Bantaeng-Bissappu: 4km.
2. Bantaeng-Uluere : 23km.
3. Bantaeng-Sinoa : 14km.
4. Bantaeng-Eremerasa : 5km.
5. Bantaeng-Tompobulu : 21km.
6. Bantaeng-Pajukukang : 7 km.
7. Bantaeng-Gantarangkeke : 11 km.

Tabel 2 Luas Wilayah Menurut Kecamatan di Kabupaten Bantaeng 2015.

No.	Kecamatan	Luas (KM2)	Presentase
1.	Bissappu	32,84	8,30
2.	Uluere	67,29	17,00
3.	Sinoa	43,00	10,86
4.	Bantaeng	28,85	7,29
5.	Eremerasa	45,01	11,37
6.	Tompobulu	76,99	19,45
7.	Pajukukang	48,90	12,35
8.	Gantarang Keke	52,95	13,38
	Kabupaten Bantaeng	395,83	100,00

Sumber : Badan Pertanahan Kabupaten Bantaeng 2015.

Sebagai daerah dengan luas yang relative terbatas atau hanya kurang lebih 0,8% dari luas Provinsi Sulawesi Selatan, maka Kabupaten Bantaeng hanya memiliki 11 sungai yang melintasi beberapa kecamatan yang ada di Kabupaten Bantaeng. Adapun sungai sungai dimaksud antara lain :

Tabel 3 Nama Sungai, Panjang Sungai Dan Kecamatan Yang Dilintasi 2015.

Nama Sungai	Panjang	Kecamatan Yang di Lintasi
Pamosa	1,75	Tompobulu, Gantarang Keke, Pa'jukukang
Turung Asu	7,40	Tompobulu, Gantarang Keke, Pa'jukukang
Balang Sukuyu	10,80	Sinoa, Bissappu, Bantaeng
Panaikang	11,75	Sinoa, Bissappu
Kalamassang	14,20	Tompobulu, Gantarang Keke, Pa'jukukang
Lemoa	14,45	Uluere, Bissappu
Kaloling	17,10	Tompobulu, Gantarang Keke, Pa'jukukang
Biangkeke	20,45	Tompobulu, Gantarang Keke, Pa'jukukang
Calendu	20,70	Eremmerasa, Bantaeng
Bialo	43,30	Tompobulu, Gantarang Keke
Nipa-Nipa	25,15	Tompobulu, Gantarang Keke, Pa'jukukang

Sumber : Dinas PU dan Kimpraswil Kabupaten Bantaeng 2015.

3. Kependudukan

Penduduk Kabupaten Bantaeng berdasarkan proyeksi penduduk tahun 2015 sebanyak 183.386 jiwa. Jika dibandingkan dengan proyeksi jumlah penduduk tahun 2014, maka penduduk Kabupaten Bantaeng mengalami pertumbuhan sebesar 0,61persen. Angka rasio jenis kelamin tahun 2015 penduduk laki-laki terhadap penduduk perempuan adalah sebesar 93, yang berarti bahwa jumlah penduduk perempuan lebih banyak jika dibandingkan dengan jumlah penduduk laki-laki yaitu sebanyak 94.896 jiwa, sedangkan jumlah penduduk laki-laki 88.490 jiwa. Kabupaten Bantaeng pada tahun 2015

mencapai 463 jiwa/km² kepadatan penduduk, yang berarti bahwa dalam satu km² di huni oleh 463 penduduk. Kepadatan Penduduk di 8 kecamatan cukup beragam, dan kepadatan penduduk yang tertinggi terletak di Kecamatan Bantaeng dengan kepadatan sebesar 1.321 jiwa/km² dan terendah di Kecamatan Uluere sebesar 167 jiwa/km². Berdasarkan kelompok umur, jumlah penduduk Kabupaten Bantaeng tertinggi ialah berada pada kelompok umur 10-14 tahun yaitu sebanyak 17.815 jiwa sedangkan yang terendah berada pada kelompok umur 70-74 tahun yaitu sebanyak 2.769 jiwa.

Tabel 4 Jumlah Penduduk dan Laju Pertumbuhan Penduduk Menurut Kecamatan di Kabupaten Bantaeng, 2010, 2014, dan 2015.

No.	Kecamatan	Jumlah penduduk			Laju pertumbuhan Penduduk per Tahun	
		2010	2014	2015	2010-2015	2014-2015
1.	Bissappu	31036	31908	32101	0,68	0,60
2.	Uluere	10850	11155	11223	0,68	0,61
3.	Sinoa	11867	12201	12274	0,68	0,60
4.	Bantaeng	36842	37876	38105	0,68	0,60
5.	Eremerasa	18678	19203	19320	0,68	0,61
6.	Tompobulu	22992	23639	23783	0,68	0,61
7.	Pajukukang	29115	29933	30113	0,68	0,60
8.	Gantarang Keke	15919	16368	16467	0,68	0,60
	Kab.Bantaeng	177299	182283	183386	0,68	0,61

Sumber : Proyeksi Penduduk Indonesia 2010–2015.

Dalam hal Jumlah penduduk yang beragama Islam pada tahun 2015 tercatat sebanyak 182.816 orang atau 99,69 persen dari jumlah penduduk Kabupaten Bantaeng. Sedangkan, persentase penduduk yang menganut agama Protestan, Katolik, Hindu, dan Budha sebanyak 0,31 persen. Pada tahun 2015, terdapat 375 Masjid dan 145 Mushola untuk umat Islam. Dan juga, terdapat 3 Gereja untuk umat Kristen.

4. Pendidikan

Sedangkan menurut tingkat Pendidikan yang ada di Kabupaten Bantaeng rasio Murid Guru Sekolah Dasar (SD) di Kabupaten Bantaeng adalah sebesar 9 yang berarti bahwa dari 9 murid yang ada, terdapat 1 guru. Sedangkan, Rasio Murid Guru Madrasah Ibtidaiyah (MI) sebesar 5, berarti dari 5 murid yang ada, terdapat 1 guru.

Untuk Sekolah Menengah Pertama (SMP), Rasio Murid-Guru sebesar 10, berarti bahwa dari 10 murid yang ada, terdapat 1 guru. Rasio Murid-Guru Madrasah Tsanawiyah (MTs) lebih kecil dibandingkan Rasio Murid-Guru SMP, yaitu sebesar 7 yang berarti bahwa dari 7 murid yang ada, terdapat 1 guru. Untuk Sekolah Menengah Atas (SMA), Rasio Murid-Guru sebesar 12, berarti bahwa dari 12 murid yang ada, terdapat 1 guru. Sedangkan, Rasio Murid-Guru Madrasah Aliyah (MA) sebesar 6, berarti dari 6 murid yang ada, terdapat 1 guru.

Tabel 5 Jumlah Murid Dan Guru Dikabupaten Bantaeng 2015

Tingkat Pendidikan	Sekolah	Murid	Guru	Rasio Murid-Guru
SD	143	21,154	2,388	9
MI	21	1,549	289	5
SMP	33	6,515	646	10
MTS	33	3,581	493	7
SMA	8	3,979	335	12
MA	17	2,100	332	6

Sumber : BPS Bantaeng 2015

Sebaran tenaga pendidik di daerah dapat dilihat dengan perbandingan antara jumlah murid dan guru dengan tingkat pendidikan. Semakin kecilnya rasionya, maka beban guru semakin kecil pula. Rata-rata banyaknya murid bersekolah disetiap tingkat pendidikan dapat kita ketahui dengan membandingkan jumlah murid terhadap sekolah. Salah satu kegunaannya adalah untuk melihat apakah sudah waktunya pemerintah atau pihak swasta membangun sekolah baru pada suatu tempat. Indeks Pendidikan yang sekaligus menunjukkan kualitas pendidikan manusia di Kabupaten Bantaeng diwakili dengan dua indikator pendidikan yaitu Harapan Lama Sekolah dan Rata-Rata Lama Sekolah. Pada umumnya Indeks Pendidikan di kabupaten/ kota lainnya di Provinsi Sulawesi Selatan mengalami peningkatan walaupun dengan nilai yang variatif. Harapan Lama Sekolah (HLS) di Kabupaten Bantaeng meningkat sebesar 11.48 pada tahun 2014 menjadi 11.67 pada tahun 2015. Rata-rata lamanya sekolah penduduk untuk tahun 2015 dan 2014 tidak terjadi perubahan

dimana berkisar 6.16 rata-rata lama sekolah. Jika dibandingkan dengan 24 kabupaten/kota maka pada tahun 2015 rata-rata lamanya sekolah angkanya sudah relatif tinggi. Walaupun demikian, kesadaran masyarakat di bidang pendidikan termasuk lama sekolah masih perlu ditingkatkan. Dengan demikian terjadi kenaikan jumlah masyarakat yang mampu membaca atau tidak buta aksara. Peningkatan Indeks Pendidikan dimana tahun 2014 sebesar 52.42% meningkat menjadi 52.97% pada tahun 2015 yang diawali dengan dua komponen tersebut, sekaligus menunjukkan terjadinya peningkatan dan perubahan yang cukup dinamis dalam upaya peningkatan kualitas pembangunan sumberdaya manusia di Kabupaten Bantaeng. Hal tersebut dapat dilihat kenaikan dari Harapan Lama Sekolah (HLS) dan Rata-Rata Lama Sekolah (RLS) tersebut. Walaupun demikian angka tersebut tidaklah permanen dan setiap saat bisa berubah. Hal tersebut berarti pula bahwa kesadaran masyarakat untuk belajar secara partisipatif merupakan hal utama dalam upaya peningkatan sumberdaya manusia.

Pendidikan merupakan suatu cara untuk meningkatkan kualitas sumber daya manusia. Angka partisipasi sekolah merupakan sebuah daya serap bagi lembaga pendidikan terhadap penduduk usia sekolah. Angka-angka tersebut memperhitungkan adanya perubahan penduduk terutama penduduk usia muda. Angka partisipasi sekolah merupakan sebuah indikator dasar yang digunakan untuk melihat akses pada pendidikan khususnya pada penduduk usia sekolah. Semakin tinggi angka partisipasi sekolah maka semakin besar jumlah penduduk yang berkesempatan untuk mengenyam pendidikan. Namun

meningkatnya angka partisipasi sekolah tersebut tidak selalu dapat diartikan sebagai meningkatnya pemerataan kesempatan masyarakat untuk mengenyam pendidikan. Oleh karena itu dalam meningkatkan kualitas mutu pendidikan harus terus selalu diupayakan, dimulai dengan membuka kesempatan yang selebar-lebarnya kepada penduduk untuk mengenyam pendidikan, dan hingga pada peningkatan kualitas dan kuantitas sarana dan prasarana pendidikan.

Tabel 6 Angka Partisipasi Murni (APM) Dan Angka Partisipasi Kasar (APK) Menurut Jenjang Pendidikan 2015

Jenjang	APM(%)	APK (%)
SD/MI	86.86	110.60
SMP/MTS	50.99	87.51
SMA/MA	31.30	56.48
SMK	13.08	22.35

Sumber : BPS Bantaeng 2015

5. Kondisi Transportasi

Kebijaksanaan pembangunan transportasi di Kabupaten Bantaeng diarahkan untuk berperan sebagai urat nadi kehidupan perekonomian daerah, menunjang mobilitas manusia, barang dan jasa, mendukung pengembangan wilayah dan hubungan antar daerah, dan juga membuka daerah-daerah yang masih terisolasi. Panjang jalan di Kabupaten Bantaeng pada tahun 2015 tercatat sepanjang 621,25 km yang berarti panjang jalan mengalami peningkatan 0,5 persen dibandingkan tahun 2014. Dilihat dari pemerintahan yang berwenang

mengelolanya, sepanjang 26 km jalan dikelola oleh negara, sepanjang 18,4 km dikelola oleh Provinsi Sulawesi Selatan, dan yang dikelola oleh Kabupaten Bantaeng sepanjang 576,85 km.

Berdasarkan jenis permukaan jalan, 78,73 persen jalan yang ada di Kabupaten Bantaeng sudah diaspal atau sepanjang 417,9 km, sedangkan sepanjang 112,95 km jalan lainnya belum diaspal. Kondisi jalan yang termasuk kategori baik sepanjang 316,8 km atau 54,92 persen, 16,96 persennya dalam kondisi sedang, 26,01 persen kondisi rusak, dan 2,1 persen kondisi rusak berat. Jumlah kendaraan umum bermotor pada tahun 2015 sebanyak 448 unit mobil penumpang, 69 unit mobil bus, 242 unit truk, dan jumlah kendaraan terbanyak adalah sepeda motor yaitu sebanyak 13.678 unit.

Tabel 7 Panjang Jalan Menurut Kecamatan dan Jenis Permukaan Jalan di Kabupaten Bantaeng (km), 2015.

Kecamatan	Jenis Permukaan Jalan			
	Aspal	Tidak Diaspal	Lainnya	Jumlah
1. Bissappu	7,60	4,95	-	80,55
2. Uluere	21,86	2,00	-	23,86
3. Sinoa	18,20	17,12	-	35,32
4. Bantaeng	70,51	14,60	-	85,11
5. Eremerasa	41,07	12,13	-	53,20
6. Tompobulu	67,33	28,23	-	95,56
7. Pajukukang	106,87	12,88	-	119,75
8. Gantarang Keke	16,46	21,04	-	37,50
Jumlah	417,90	112,95	-	530,85

Sumber : Dinas PU dan Kimpraswil Kabupaten Bantaeng 2015.

6. Visi dan Misi Kabupaten Bantaeng

Dari gambaran arahan RPJPD serta berdasarkan Program Bupati dan Wakil Bupati terpilih tahun 2013-2018 dalam melaksanakan pembangunan 5 (lima) tahun kedepan, maka visi yang akan dicapai pada tahun 2018 yang akan datang ialah “ *Mewujudkan Bantaeng Sebagai Pusat Pertumbuhan Ekonomi Dibagian Selatan Sulawesi Selatan* “ Pernyataan dari visi tersebut, mengandung makna bahwa dalam rangka mewujudkan Sulawesi Selatan sebagai pilar utama pembangunan nasional dan simpul jejaring akselerasi kesejahteraan tahun 2018, Kabupaten Bantaeng dengan memanfaatkan segala potensinya ditargetkan akan menjadi sebuah pusat pertumbuhan ekonomi yang berarti bahwa Kabupaten Bantaeng sebagai titik pandang dan pilihan utama para investor untuk menanamkan modalnya, para wisatawan untuk berkunjung ke Bantaeng, para petani yang butuh benih unggul, dan sebagai pusat layanan kesehatan, serta pusat keunggulan lainnya. Kabupaten Bantaeng yang akan menjadi sebagai pusat pertumbuhan ekonomi di tahun 2018 ditandai dengan :

- a. Angka Pertumbuhan ekonomi Kabupaten Bantaeng peringkat pertama untuk kabupaten yang masuk dalam Asosiasi Kabupaten Selatan Sulawesi Selatan (AKSESS) antara lain Kabupaten Takalar, Jeneponto, Bulukumba, Sinjai dan Kepulauan Selayar, sedangkan untuk tingkat provinsi Sulawesi Selatan Kabupaten Bantaeng masuk peringkat 5 besar. Pertumbuhan ekonomi tersebut diiringi dengan menurunnya angka kemiskinan hingga dibawah 5%, demikian pula angka pengangguran dibawah 3% dan meningkatnya pendapatan

perkapita penduduk Bantaeng tertinggi kedua setelah Kota Makassar atau mencapai sebesar Rp. 35 juta lebih.

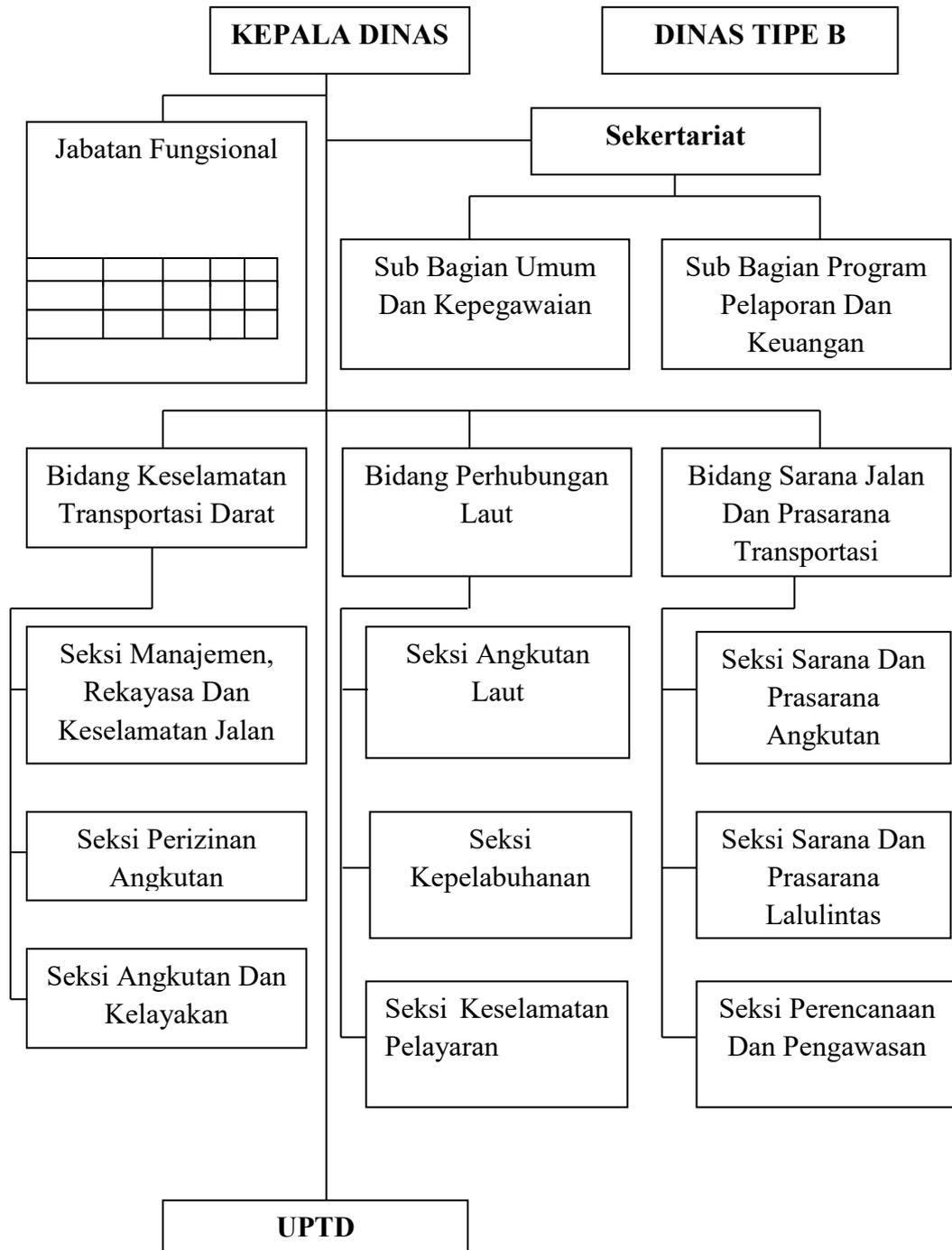
b. Terwujudnya kemitraan/interkoneksi dengan Kabupaten/Kota pada khususnya di Sulawesi Selatan dan pada umumnya di Indonesia terkait pemanfaatan dan pengelolaan potensi sumber daya alam yang dimiliki, kerjasama dalam bidang ketenagakerjaan dalam rangka memenuhi kebutuhan industry, terselenggaranya event-event tingkat provinsi dan tingkat nasional serta kerja sama dibidang pengembangan wirausaha benih.

Sebagai penjabaran atas Visi tersebut diatas, maka selama priode 2013 - 2018 direncanakan Misi sebagai berikut :

1. Peningkatan wawasan dan kapasitas manusia.
2. Optimalisasi pemanfaatan sumber daya alam bidang pertanian, kehutanan serta perikanan dan kelautan.
3. Peningkatan Jaringan Perdagangan, Industri dan Pariwisata.
4. Pengembangan disektor lembaga ekonomi masyarakat secara terpadu.
5. Penguatan kelembagaan pemerintah.

7. Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kabupaten Bantaeng

Bagan Susunan Organisasi Dinas Perhubungan Kabupaten Bantaeng



Sumber : Berita Daerah Kabupaten Bantaeng Tahun 2016 No 64

B. Aksesibilitas Masyarakat Dalam Pemanfaatan Halte *Shuttle Bus* Di Kabupaten Bataeng

Aksesibilitas adalah mudahnya suatu lokasi yang dihubungkan dengan lokasi lainnya melalui jaringan transportasi yang ada, yakni berupa prasarana jalan dan alat angkut yang bergerak di atasnya. Perkembangan zaman yang begitu pesat dapat kita lihat dari berbagai kemajuan teknologi dan komunikasi. Dan kemajuan ini mempengaruhi hampir seluruh aspek kehidupan termasuk masalah transportasi. Perkembangan ini terus berjalan seiring dengan meningkatnya kebutuhan dan aktivitas manusia di zaman moderen. Hal inilah yang menuntut adanya sarana dan prasana yang baik salah satunya ialah sarana transportasi *Shuttle Bus* di Kabupaten Bantaeng. Transportasi yang sekarang ini sangat dibutuhkan masyarakat, terutama untuk masyarakat perkotaan karena masyarakat sangat membutuhkan kenyamanan, keamanan dan kemudahan serta kelancaran dalam melakukan aksesibilitas. Pada mulanya bus dioperasikan di Kabupaten Bantaeng hanya diperuntukkan kepada kalangan pelajar, namun seiring dengan meningkatnya kebutuhan dan aktivitas masyarakat Pemerintah Kabupaten Bantaeng melalui Dinas Perhubungan kembali berinovasi dengan memberikan pelayanan Transportasi Publik (*Shuttle Bus*) yang bukan hanya diperuntukkan kepada pelajar akan tetapi juga diperuntukkan kepada masyarakat luas yang membutuhkan pelayanan Transportasi yang aman dan nyaman.

Dalam hal biaya pemerintah Kabupaten Bantaeng melalui dinas perhubungan yaitu untuk anak sekolah 0 Rupiah, masyarakat biasa 5000 Rupiah, dan Pegawai Negeri Sipil/Swasta 5000 Rupiah.

Tabel 9 Perbandingan Biaya Antara *Shuttle Bus* Dengan Angkutan Umum Pete-Pete Dengan Pola Perjalanan Yang Sama 2017.

No	Trayek Angkutan	Biaya Yang Di Keluarkan	
		Angkutan Umum	<i>Shuttle Bus</i>
1.	Terminal – Tino Toa	Rp.5.000	Rp.5.000
2.	Terminal – Mattoangin	Rp.5.000	Rp.5.000
3.	Terminal – Panoang	Rp.6.000	Rp.5000
4.	Terminal – Birea/ Pa'jukukang	Rp.5.000	Rp.5.000
5.	Terminal – Banyorang	Rp.7.000	Rp.5.000
6.	Terminal – Gantarang Keke	Rp.6.000	Rp.5.000
7.	Terminal – Kallamassang	Rp.7.000	Rp.5000
Jumlah		Rp.41.000	Rp.35.000

Tabel tersebut diatas menunjukkan tingkat perbandingan biaya antara angkutan umum pete-pete dengan *Shuttle bus* selisihnya tidak berbeda jauh, namun angkutan umum Pete-pete masih sedikit lebih tinggi jumlahnya dibandingkan dengan angkutan *Shuttle bus* dalam hal biaya yang dikeluarkan Masyarakat untuk melakukan perjalanannya.

Shuttle Bus merupakan sebuah inovasi transportasi yang di gagas oleh pemerintah Babupaten Bantaeng khususnya Dinas Perhubungan Kabupaten Bantaeng.

Sebagai wawancara yang dilakukan oleh penulis kepada salah satu informan yaitu Sekretaris Dinas Perhubungan Kabupaten Bantaeng yang menyatakan bahwa:

“Mengatakan bahwa *Shuttle* Bus tersebut merupakan prodak dari prestasi Piala Tata Nugraha yang telah diraih, dan Tujuan dari program *Shuttle* Bus adalah untuk menyediakan layanan sistem transportasi Publik yang nyaman dan aman bagi masyarakat Kabupaten Bantaeng.(Wawancara, NA, 03 April 2017)”

Sebagai wawancara yang dilakukan oleh penulis kepada salah satu informan yaitu staf dinas Perhubungan Kabupaten Bantaeng yang menyatakan bahwa:

”*Shuttle* Bus terdiri dari 5 unit mobil yang sementara beroperasi baru 3 unit dan memiliki 18 unit halte dan yang telah terealisasi dalam bentuk bangunan yaitu 10 unit halte. *Shuttle* Bus memilki dua orang supir ada yang bertugas disiang hari dan juga ada yang bertugas pada malam hari serta seorang perempuan yang bertindak sebagai Kondektur. (Wawancara BK, 03 April 2017)”

Berdasarkan hasil wawancara atau Observasi diatas dapat diperoleh jawaban bahwa dalam pelaksanaan aksesibilitas masyarakat dalam pemanfaatan halte *Shuttle* bus di Kabupaten Bantaeng, di mana *Shuttle* bus adalah sebuah hasil atas prestasi yang diraih oleh Pemerintah Kabupaten Bantaeng dan dalam pelaksanaanya masih terhambat karna jumlah bus dan halte tersebut masih terbatas.

1. Kenyamanan

Kenyamanan merupakan satu keinginan masyarakat dalam mencapai tempat tujuannya dengan menggunakan Transportasi, Masyarakat dalam aksesibilitas masyarakat dalam pemanfaatan *Shuttle* bus di Kabupaten Bantaeng yang dimana masyarakat menempuh waktu perjalanan lebih cepat dan aman. Jadi kenyamanan menggunakan Transportasi *Shuttle* bus dengan melalui atau menyusuri perjalanan atau jarak – jarak yang dilakukan oleh masyarakat dalam perjalanan.

Sebagai wawancara yang dilakukan oleh penulis kepada salah satu informan yaitu supir Angkutan Umum bus menyatakan bahwa:

“Perjalanan mobil bus beroperasi dua sampai tiga kali dalam sehari yakni pada Pukul 06:30 Pagi, Pukul 14:00 Siang dan Pukul 19:00 Malam dengan menunggu penumpang tiga sampai empat menit di Halte. Jadi perjalanan yang dilakukan sehari dalam mengoperasikan bus memerlukan durasi waktu yang cukup lama di Kabupaten Bantaeng. Dan tidak diperkenankan membawa barang muatan yang melebihi batas ketentuan demi kenyamanan penumpang lain.(Wawancara, MA, 17 April 2017)”

Berdasarkan hasil wawancara atau Observasi diatas dapat diperoleh jawaban bahwa dalam operasional angkutan Bus tersebut masih terbatas dikarenakan jumlah angkutan yang masih minim untuk melakukan pengoperasian dari halte ke halte. Serta waktu yang cukup lama untuk mengoperasikan bus kembali melakukan perjalanan dalam menaikkan dan menurunkan penumpang di Kabupaten Bantaeng. Dan kepada penumpang tidak membawa barang yang melebihi batas ketentuan hal tersebut dilakukan untuk menjamin kenyamanan penumpang bus.

a) Jaringan Jalan Yang Berkualitas

Jaringan jalan yang berkualitas merupakan akses transportasi yang menghubungkan dengan ruas-ruas jalan dari satu tempat ke tempat lain untuk mencapai tujuan seperti menuju kesekolah, perkantoran, perumahan, dan lain-lain. Jadi jaringan jalan yang berkualitas sangat diperlukan dalam aksesibilitas masyarakat dalam pemanfaatan halte *Shuttle* bus di Kabupaten Bantaeng. Dan adanya jaringan jalan yang berkualitas jarak tempuh yang dilakukan *Shuttle* bus lebih cepat, aman, dan nyaman.

Sebagai wawancara yang dilakukan oleh penulis kepada salah satu informan yaitu tokoh Masyarakat menyatakan bahwa:

“Masyarakat menilai bahwa Kondisi jalan di Kabupaten Bantaeng sudah membaik karna terlihat dari kurangnya jalan yang rusak atau berombak. Jadi setiap Masyarakat yang melakukan perjalanan tidak lagi mengeluh tentang adanya kerusakan disetiap rute jalan yang dilalui *Shuttle* bus, sehingga tidak lagi menghambat aktivitas atau kegiatan masyarakat di Kabupaten Bantaeng. (Wawancara, AH, 19 april 2017)”

Berdasarkan hasil wawancara dan observasi diatas maka penulis dapat menyimpulkan bahwa aksesibilitas masyarakat dalam pemanfaatan *Shuttle* bus di Kabupaten Bantaeng tidak terlepas dari adanya jaringan jalan yang berkualitas untuk masyarakat yang ada di Kabupaten Bantaeng. Dimana masyarakat sangat terlihat senang tentang adanya jalan yang berkualitas yang ditempuh selama ini seperti, kurangnya jalan yang berlubang, berombak serta jalan yang tidak sempit karna adanya pelebaran jalan yang dilakukan oleh pemerintah Kabupaten Bantaeng sehingga dapat memberikan kenyamanan tersendiri bagi pengguna transportasi khususnya *Shuttle* bus.

Sebagai wawancara yang dilakukan oleh penulis kepada salah satu informan yaitu Masyarakat Kabupaten Bantaeng menyatakan bahwa:

“Kami warga masyarakat Bantaeng sangat mengapresiasi tindakan yang dilakukan oleh pemerintah dalam membenahi infrastruktur jalan yang ada di Bantaeng sehingga kami warga masyarakat merasa nyaman dalam melakukan perjalanan dan sangat puas merasakan dampak adanya pembangunan jalan yang berkualitas.(wawancara, NI, 19 April 2017)”

Berdasarkan hasil wawancara dan observasi yang dilakukan oleh peneliti dapat dinyatakan bahwa warga masyarakat Bantaeng sudah merasa nyaman dan puas tentang pembenahan infrastruktur jalan yang dilakukan pemerintah khususnya Kabupaten Bantaeng. Adanya kualitas jalan yang dilalui masyarakat dampaknya sangat dirasakan betul oleh masyarakat apa lagi yang sering melakukan aktivitas di jalan seperti pengendara motor, mobil dan lain-lain.

b) Terjaminnya Armada Yang Melayani Masyarakat

Terjaminnya armada yang melayani masyarakat merupakan sebuah pelayanan yang baik dalam melakukan aktivitas transportasi khususnya armada *Shuttle* Bus yang telah digagas oleh pemerintah Kabupaten Bantaeng. Jaminan armada yang siap beroperasi dan melayani masyarakat dalam melakukan aksesibilitas masyarakat dalam pemanfaatan halte *Shuttle* bus di Kabupaten Bantaeng adalah merupakan sebuah sumbangsih transportasi publik sehingga masyarakat dapat melakukan perjalanannya.

Sebagai wawancara yang dilakukan oleh penulis kepada salah satu informan yaitu Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Bantaeng menyatakan bahwa:

“Kami selaku Pemerintah Kabupaten Bantaeng memberikan pelayanan transportasi Publik yaitu *Shuttle* bus kepada masyarakat yang menjamin keamanan, keselamatan serta kenyamanan dalam melakukan aksesibilitas. Pelayanan transportasi *Shuttle* bus tersebut bukan hanya diperuntukkan kepada masyarakat Bantaeng saja akan tetapi masyarakat luar juga yang hendak berwisata di Kabupaten Bantaeng.(Wawancara, BF, 24 April 2017)”

Berdasarkan hasil wawancara dan observasi diatas yang dilakukan oleh peneliti maka dapat dinyatakan bahwa masyarakat akan merasa nyaman dan aman ketika menggunakan *Shuttle* bus dalam aktivitasnya, karna bus tersebut sangat menjamin kenyamanan dan keamanan bagi penumpangnya tak tekecuali juga kepada wisatawan yang ada diluar kabupaten Bantaeng.

Tabel 8 Pengguna *Shuttle* Bus Dalam Sehari dan Akumulasi Tahunan 2015-2017.

No	Tahun	Penumpang Bus	
		Hari	Tahunan
1.	2015	24 – 27	8760 – 9855
2.	2016	22 – 25	8030 – 9125
3.	2017	19 – 25	6935 – 9125

Tabel tersebut diatas menunjukkan tingkat kepenggunaan masyarakat terkait *Shuttle* bus masih tergolong rendah, dan dapat pula dilihat jumlahnya terjadi penurunan penumpang.

Sebagai wawancara yang dilakukan oleh penulis kepada salah satu informan yaitu Sekretaris Dinas Perhubungan Kabupaten Bantaeng menyatakan bahwa:

“*Shuttle* bus sebenarnya memiliki 5 unit armada yang siap dioperasikan, namun karna ada kendala dilapangan dengan supir angkutan umum atau pete-pete yang menolak keberadaan *Shuttle* bus karna merasa ada persaingan dalam mencari penumpang jadi untuk saat ini dioperasikan hanya 3 unit mobil bus. Dari ketiga mobil bus tersebut memiliki rute yang berbeda.(Wawancara, NA, 24 April 2017.)”

Berdasarkan hasil wawancara dan observasi diatas yang dilakukan oleh peneliti maka dapat dinyatakan bahwa program *Shuttle* bus masih terdapat beberapa kendala di antaranya adalah kurangnya jumlah angkutan bus serta adanya penolakan yang di lakukan oleh supir angkutan umum tentang keberadan *Shuttle* bus tersebut .

2. Keamanan

Keamanan merupakan suatu hal yang paling penting bagi masyarakat dalam melakukan perjalanya. Keamanan dalam setiap perjalanan ikut berperan dalam menentukan kesuksesan tempat tujuan tersebut dicapai, karena ketidak adanya jaminan keamanan dalam perjalanan mengakibatkan Masyarakat tidak mau melakukan perjalanan transportasi.

Sebagai wawancara yang dilakukan oleh penulis kepada salah satu informan yaitu tokoh Masyarakat menyatakan bahwa:

“walaupun *Shuttle* Bus memberikan rasa aman dan kenyamanan tersendiri tapi Masyarakat masih mengeluh karna harus berjalan kaki ataupun menggunakan kendaraan lain dan mengeluarkan sedikit biaya atau ongkos untuk melakukan perjalanan ke halte bus untuk dapat menggunakan bus. Dimana halte bus ini sedikit jauh jaraknya dari rumah warga, sehingga masyarakat harus rela naik kendaraan lain dan jalan kaki ataupun mengeluarkan biaya untuk sampai ke halte. Karna sebagian masyarakat juga tidak sedekat rumahnya dengan halte bus di Kabupaten Bantaeng. (Wawancara,RN, 27 April 2017)”

Berdasarkan hasil wawancara dan observasi diatas yang dilakukan oleh peneliti maka dapat dinyatakan bahwa jarak antara halte yang satu ke halte lain masih sangat jauh karena jumlah halte yang di bangun masih terbatas sehingga masyarakat yang rumahnya tak sedekat halte harus rela mengeluarkan biaya serta waktu untuk menuju ke halte bus.

a) Pola perjalanan masyarakat

Pola perjalanan masyarakat merupakan pola perjalan satu arah dari titik asal ke titik tujuan. Biasanya diprioritaskan pada perjalanan yang menggunakan roda dua maupun roda empat, perjalanan *Home Based* yaitu perjalanan yang menunjukkan bahwa perjalanan dari rumah dan pembuatan perjalanan merupakan asal dan tujuan dari perjalanan dalam hal aksesibilitas masyarakat dalam pemanfaatan halte *Shuttle* bus di Kabupaten Bantaeng.

Salah satu infrastruktur transportasi yang memiliki peran penting dalam transportasi masyarakat Bantaeng dapat berjalan adalah adanya prasarana jalan.

Dimana jalan merupakan suatu jalur yang terjadi perpindahannya atau pergerakan dari masyarakat dari suatu tempat menuju tempat lain sesuai dengan tujuan masyarakat yang ada di Kabupaten Bantaeng.

Sebagai wawancara yang dilakukan oleh penulis kepada salah satu informan yaitu Masyarakat Kabupaten Bantaeng menyatakan bahwa:

“Masyarakat atau penumpang halte bus harus melakukan perjalanan ke halte bus untuk bisa sampai ke halte bus, karena perjalanan ke halte bus sedikit jauh dari tempat persinggahan bus. Jadi masyarakat atau penumpang bisa saja setiap hari melakukan perjalanan kehalte bus tersebut. Apabila masyarakat tidak melakukan perjalanan dari rumah ke halte maka yang terjadi masyarakat atau penumpang bus tidak akan pernah menggunakan bus.(Wawancara, FR, 27 April 2017)

Sebagai wawancara yang dilakukan oleh penulis kepada salah satu informan yaitu Masyarakat Kabupaten Bantaeng menyatakan bahwa:

”Masyarakat atau penumpang begitu sulit untuk menjangkau halte bus, karna dimana masyarakat menempuh perjalanan yang membutuhkan waktu beberapa menit untuk tiba di halte tersebut. Jadi masyarakat harus berjalan keluar ataupun naik angkutan lain untuk dapat menempuh perjalanan ke halte.(Wawancara, NI, 27 April 2017).”

Berdasarkan hasil wawancara dan observasi diatas yang dilakukan oleh peneliti maka dapat dinyatakan bahwa masyarakat yang ada di Kabupaten Bantaeng dalam hal aksesibilitas masyarakat dalam pemanfaatan halte *Shuttle* bus di Kabupaten Bantaeng dimana masyarakat melakukan pola perjalanan yang membutuhkan beberapa waktu untuk menuju kehalte bus, kerena dapat di pahami bahwa jumlah halte yang masih terbatas serta jaraknya yang panjang. Dengan pola perjalanan yang ditempuh masyarakat Kabupaten Bantaeng

tersebut masih merasa kesulitan untuk dapat menggunakan bus karena harus menuju ke halte untuk dapat menggunakan *Shuttle* bus.

b) Pengeluaran Biaya Dan Waktu Kehalte

Pengeluaran biaya dan waktu ke halte merupakan pengorbanan masyarakat dalam hal melakukan kegiatan perjalanan di aksesibilitas masyarakat dalam pemanfaatan halte *Shuttle* bus di Kabupaten Bantaeng yang memiliki pengeluaran biaya dan waktu yang sangat banyak, karena masyarakat harus menempuh perjalanan yang cukup lama untuk sampai ke halte bus tersebut. Biaya dan waktu merupakan perolehan yang dikorbankan masyarakat untuk digunakan dalam hal suatu kegiatan dan biaya juga merupakan suatu penghasilan masyarakat yang harus dikorbankan untuk barang dan jasa yang di harapkan memberi mafa'at bagi aksesibilitas masyarakat dalam pemanfaatan halte *Suttle* bus di Kabupaten Bantaeng. Dan dimana biaya dalam aksesibilitas masyarakat halte *Shuttle* bus dapat memberikan sejumlah biaya yang dapat meringankan masyarakat untuk mau naik di halte *Shuttle* bus di Kabupaten Bantaeng.

Sebagai wawancara yang dilakukan oleh penulis kepada salah satu informan yaitu Masyarakat Kabupaten Bantaeng menyatakan bahwa:

“Masyarakat menyatakan bahwa biaya yang di keluarkan masyarakat jika naik di halte *Shuttle* bus memang mengurangi sedikit biaya dan menjamin sedikit keselamatan di bandingkan dengan angkutan umum, dimana halte *Shuttle* bus di Kabupaten Bantaeng ini mengeluarkan biaya 5000 per orang untuk naik di bus, tetapi disisi lain sangat menyulitkan juga karna ribet, karna bus tersebut hanya melayani masyarakat yang naik/atau turun di halte.(Wawancara, NI, 27 April 2017)”.

Sebagai wawancara yang dilakukan oleh penulis kepada salah satu informan yaitu Masyarakat Kabupaten Bantaeng menyatakan bahwa:

“Para penumpang yang selalu naik di halte *Shuttle* bus kebanyakan anak sekolah dimana anak sekolah ini mendapatkan naik halte *shuttle* bus secara gratis untuk naik di bus, walaupun begitu sebagian anak sekolah masih mengeluh dengan kebijakan *Shuttle* bus karna tidak semua anak sekolah dapat menggunakan bus tersebut karna harus naik dan turun di halte, beda dengan bus yang ada sebelumnya bisa naik dimana saja tanpa harus ke halte.(Wawancara, FR, 27 April 2017)”.

Berdasarkan hasil wawancara dan observasi diatas yang dilakukan oleh peneliti maka dapat dinyatakan bahwa *Shuttle* bus sangat murah dan aman serta anak sekolah di gratiskan di bandingan dengan menggunakan angkutan umum lain, akan tetapi masyarakat atau penumpang halte *Shuttle* bus belum merasa puas dengan kebijakan *Shuttle* bus tersebut karena penumpang hanya bisa menggunakan bus ketika menunggu dan turun di halte.

3. Kemudahan

Kemudahan dalam melakukan aksesibilitas dapat berpengaruh dalam pemanfaatan halte *Shuttle* bus di Kabupaten Bantaeng dan secara tidak langsung akan mendukung dalam pencapaian tujuan. kemudahan dalam pemanfaatan halte *Shuttle* bus menjadi sebuah tanggung jawab bersama. Dimana kemudahan untuk aksesibilitas masyarakat dalam pemanfaatan halte *Shuttle* bus dapat mempengaruhi aktivitas perjalanan masyarakat di Kabupaten Bantaeng.

Sebagai wawancara yang dilakukan oleh penulis kepada salah satu informan yaitu Masyarakat Kabupaten Bantaeng menyatakan bahwa:

“Halte, walaupun jumlahnya yang masih terbatas tetapi disisi lain pemerintah mampu mendirikan halte yang berada dalam lingkungan padat aktivitas seperti terdapat pasar, sekolah, kantoran, tempat wisata. Sehingga tentu sedikit berpengaruh dalam tingkat kemudahan masyarakat dalam melakukan aktivitasnya. Apalagi kalau soal wisatawan yang dari pantai marina dan hendak ke pantai seruni bisa menggunakan *Shuttle* bus karna lokasi tersebut terdapat halte bus.(Wawancara, NI, 27 April 2017)”

Berdasarkan hasil wawancara dan observasi diatas yang dilakukan oleh peneliti maka dapat dinyatakan bahwa masyarakat akan mudah dalam melakukan aktivitasnya menuju tempat tujuan seperti pasar, sekolah, tempat wisata dan lain-lain karena halte bus didirikan dalam ruang yang padat aktivitas. Halte yang berada dalam ruang yang padat akan berpengaruh sehingga sedikit melancarkan atau memudahkan masyarakat dalam mencapai tujuannya. Seperti yang berwisata di Kabupaten Bantaeng.

a) Perencanaan Transportasi

Perencanaan transportasi merupakan pelayanan yang diberikan oleh Pemerintah khususnya dinas perhubungan Kabupaten Bantaeng untuk masyarakat. Dimana pelayanan transportasi *Shuttle* bus tersebut dapat memberikan manfaat bagi masyarakat Kabupaten Bantaeng. Dan perencanaan transportasi ini dapat memudahkan masyarakat Bantaeng melakukan aktifitasnya dan masyarakat juga lebih mudah untuk mendapatkan transportasi tersebut.

Perencanaan transportasi oleh dinas perhubungan sangat membantu masyarakat Bantaeng, karena dimana transportasi ini bertujuan untuk

masyarakat menuju tujuan mereka dengan menggunakan transportasi halte *Shuttle* bus di Kabupaten Bantaeng.

Sebagai wawancara yang dilakukan oleh penulis kepada salah satu informan yaitu Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Bantaeng menyatakan bahwa:

“Setiap perencanaan dalam transportasi halte *shuttle* bus ini dapat memberikan peluang besar kepada dinas perhubungan untuk memberitahukan kepada masyarakat Bantaeng, bahwa perencanaan transportasi sangat memudahkan masyarakat untuk melakukan aktifitasnya dan juga perencanaan transportasi ini memberikan keringanan biaya kepada masyarakat sebesar 5000 rupiah dan bahkan bagi anak sekolah secara gratis untuk menggunakan angkutan *Shuttle* bus.(Wawancara, BF, 1 Mei 2017)

Sebagai wawancara yang dilakukan oleh penulis kepada salah satu informan yaitu staf dinas perhubungan menyatakan bahwa:

“Adanya transportasi yang di rencanakan oleh dinas perhubungan kepada masyarakat Bantaeng ini sangat – sangat berguna bagi masyarakat. Karena dimana transportasi ini selain biayanya murah tempat menunggu busnya pula sangat nyaman bagi penumpang, dimana haltenya tidak kepanasan menyediakan tempat duduk untuk menunggu datangnya bus yang akan mengantar ketempat tujuan mereka.(Wawancara, BK, 1 Mei 2017)

Berdasarkan hasil wawancara dan observasi diatas yang dilakukan oleh peneliti maka dapat dinyatakan bahwa adanya transportasi yang diberikan oleh dinas perhubungan setempat kini masyarakat Bantaeng tidak lagi susah melakukan aktifitasnya dengan adanya bantuan halte *Shuttle* bus di Bantaeng. Jadi transportasi yang ada sekarang ini yang di rencanakan oleh dinas perhubungan sangat membantu masyarakat terlebihnya membantu anak – anak

sekolah dalam melakukan perjalanan kesekolah mereka tanpa membayar sepeserpun uang untuk naik di halte *Shuttle* bus yang di Bantaeng.

b) Sistem Kegiatan

Sistem kegiatan yang dimaksud disini adalah dimana kegiatan yang dilakukan dinas perhubungan ini dapat memberikan kegiatan semacam antar wilayah kekota. Dimana sistem kegiatan seperti keberadaan halte yang merupakan salah satu dari rangkaian sarana dan prasarana pelayanan transportasi tentunya harus mempunyai fungsi yang optimal, dalam arti mempunyai nilai kemanfaatan bagi pengguna yang maksimal. Adapun sistem kegiatan dalam halte *Shuttle* bus seperti rute trayek angkutan umum bus melayani dalam wilayah Kabupaten Bantaeng sebagai berikut :

- a. Pelabuhan Bonthain – Panaikang – Terminal Sasayya – Bonto Atu – Bappeda – Kejari – Lasepang – Tanetea – Pajukukang – Marina Beach – Pajukukang – Tanetea – Gallea – Lamalaka – Letta – Sport Center – Panaikang – Pelabuhan Bonthain.
- b. Pelabuhan Bonthain – Panaikang – Bonto Atu – Merpati – Kejari – Lasepang – Lumpangan – Tanetea – Pajukukang – Marina Beach – Pajukukang – Tanetea – Gallea – Lamalaka – Letta – Sport Center – Panaikang – Pelabuhan Bonthain.
- c. Banyorang – Gantarang Keke – Tanetea – Gallea – Lamalaka – Letta – Sport Center – Bonto Atu – Merpati – Kejari – Lasepang – Tanetea – Gantarang Keke – Banyorang.

Sebagai wawancara yang dilakukan oleh penulis kepada salah satu informan yaitu Sekertaris Dinas Perhubungan Kabupaten Bantaeng menyatakan bahwa:

“Sistem kegiatan transportasi *Shuttle* bus mempunyai ketentuan seperti hanya melayani penumpang yang tidak membawa barang melebihi batas yang telah ditentukan, karna dapat mengganggu kenyamanan penumpang lain. Karna tujuan dari program *shuttle* bus ialah bagaimana memberikan pelayanan yang aman dan nyaman kepada penumpang. (Wawancara, NA, 8 Mei 2017)”

Berdasarkan hasil wawancara dan observasi diatas yang dilakukan oleh peneliti transportasi *Shuttle* bus memberikan kenyamanan tersendiri. Dalam pelayanan *Shuttle* bus terdapat ketentuan dengan sistem kegiatan transportasi *Shuttle* bus yaitu bagi para calon penumpang tidak diperkenankan membawa barang yang melibih batas ketentuan yang telah dibuat oleh dinas perhubungan Kabupaten Bantaeng. Ketentuan tersebut untuk menjamin kenyamanan dan keamanan penumpang *Shuttle* bus.

Sebagai wawancara yang dilakukan oleh penulis kepada salah satu informan yaitu staf dinas perhubungan menyatakan bahwa:

“Halte yang telah dibangun bukan hanya dimanfaatkan oleh mobil *shuttle* bus dalam menaikkan dan menurunkan penumpang tetapi juga diberikan ruang kepada mobil angkutan umum atau pete-pete dan angkutan lain dalam mencari penumpang di halte. Karna tidak semua juga penumpang yang ada di halte akan menaiki *Shuttle* bus. Hal tersebut memberikan nyaman bagi penumpang lain selain penumpang bus (Wawancara, BK, 8 Mei 2017)”

Berdasarkan hasil wawancara dan observasi diatas yang dilakukan oleh peneliti maka dapat dinyatakan bahwa halte yang didirikan memberikan

manfaat bagi angkutan lain selain angkutan *Shuttle* bus, penumpang lain selain penumpang *Shuttle* bus. Jadi dapat dinyatakan bahwa halte di dimanfaatkan juga bagi para supir angkutan umum dalam mencari penumpang begitupun sebaliknya dimanfaatkan oleh penumpang yang hendak menunggu angkutan umum di halte.

D. Faktor Yang Mendukung Dan Menghambat Aksesibilitas Masyarakat Dalam Pemanfaatan Halte *Shuttle* Bus Di Kabupaten Bantaeng

Dalam aksesibilitas masyarakat dalam pemanfaatan halte *Shuttle* bus di Kabupaten Bantaeng. Ada faktor yang mendukung dan menghambat faktor – faktor ini harus dihadapi dalam aksesibilitas masyarakat dalam pemanfaatan halte *Shuttle* bus di Kabupaten Bantaeng.

1. Faktor Yang Mendukung Aksesibilitas Masyarakat Dalam Pemanfaatan Halte *Shuttle* Bus

Aksesibilitas Masyarakat Dalam Pemanfaatan Halte *Shuttle* Bus memiliki faktor pendukung yang dapat menunjang pelaksanaan demi keberhasilan aksesibilitas masyarakat dalam pemanfaatan halte *Shuttle* bus:

❖ Dukungan Pemerintah

Pemerintah yang dimaksud disini adalah Pemerintah Republik Indonesia yang memberikan pelayanan kepada masyarakat terkait dengan aksesibilitasnya. Dukungan pemerintah dalam aksesibilitas masyarakat dalam pemanfaatan halte *Shuttle* bus di Kabupaten Bantaeng merupakan sebuah pelayanan publik yang memang adalah

sebuah tuntutan bagi pemerintah yang wajib memberikan pelayanan kepada masyarakat, dengan itu Pemerintah Republik Indonesia melalui dinas perhubungan Kabupaten Bantaeng berinovasi dengan membangun sarana jalan dan prasarana transportasi *Shuttle* bus kepada masyarakat dalam aksesibilitasnya di Kabupaten Bantaeng. Dengan adanya dukungan pemerintah dalam aksesibilitas masyarakat dalam pemanfaatan halte *Shuttle* bus tersebut dapat mempengaruhi tingkat bertambahnya pendapatan asli daerah (PAD).

Sebagai wawancara yang dilakukan oleh penulis kepada salah satu informan yaitu Sekertaris Dinas Perhubungan Kabupaten Bantaeng menyatakan bahwa:

“Pemerintah meberikan pelayanan *Shuttle* bus kepada masyarakat tujuannya untuk memberikan pelayanan trasportasi publik yang aman, nyaman dan murah. Sebutulnya *Shuttle* bus ini adalah sebuah inovasi dari bus sekolah sebumnya, karna kebetulan prestasi piala tata nugraha telah diraih oleh pemerintah Kabupaten Bantaeng, maka Pemerintah Pusat memberikan bantuan mobil bus, maka itu dinas perhubungan Kabupaten Bantaeng menginovasikan bus sekolah menjadi *Shuttle* bus supaya lebih luas lagi cakupannya ke masyarakat.(Wawancara, NA, 8 Mei 2017)”.

Berdasarkan hasil wawancara dan observasi yang dilakukan oleh peneliti dapat disimpulkan bahwa Pemerintah Kabupaten Bantaeng telah mendapat dukugan dari Pemerintah Pusat, dukungan tersebut berupa bantuan mobil bus atas dasar prestasi yang telah diraih oleh pemerintah Kabupaten Bantaeng. Melalui dinas perhubungan

Kabupaten bantaeng berinovasi dari bus sebelumnya yang hanya melayani anak sekolah kemudian menjadi *Shuttle* bus supaya dapat dinikmati juga oleh masyarakat yang lainnya.

2. Faktor Yang Menghambat Aksesibilitas Masyarakat Dalam Pemanfaatan Halte *Shuttle* Bus

Dalam aksesibilitas masyarakat dalam pemanfaatan halte shuttle bus Kabupaten Bantaeng. Ada faktor yang menghambat, faktor – faktor ini harus dihadapi dalam aksesibilitas masyarakat dalam pemanfaatan halte *Shuttle* bus Kabupaten Bantaeng.

a. Keterbatasan Dana

Dana dalam aksesibilitas masyarakat dalam pemanfaatan halte *Shuttle* bus, setiap halte *Shuttle* bus membutuhkan dana yang besar dalam pembangunan pemanfaatan halte *Shuttle* bus. Karena pemanfaatan halte *Shuttle* bus dapat dilengkapi dengan berbagai sarana dan prasarana di atas *Shuttle* bus yang mampu menarik minat penumpang halte *Shuttle* bus tersebut. Ketika semua itu tidak terpenuhi, maka pemanfaatan halte *Shuttle* bus tidak akan banyak peminatnya. Dan ini yang jadi masalah yang dihadapi dalam aksesibilitas masyarakat dalam pemanfaatan halte *Shuttle* bus.

Sebagai wawancara yang dilakukan oleh penulis kepada salah satu informan yaitu Masyarakat Kabupaten Bantaeng menyatakan bahwa:

“Salah satu yang menghambat dalam aksesibilitas masyarakat dalam pemanfaatan halte *Shuttle* bus yaitu minimnya dana yang di peroleh untuk pemanfaatan halte *Shuttle* bus ini, dan penyediaan fasilitas semacam wifi dan fasilitas lainnya yang masih kurang untuk menarik penumpang untuk menggunakan *Shuttle* bus. (Wawancara, FR, 14 Mei 2017)”.

Berdasarkan hasil observasi dan wawancara yang peneliti lakukan dapat disimpulkan bahwa adanya fasilitas di halte maupun di bus merupakan sebuah daya tarik tersendiri bagi penumpang karena terkadang tidak adanya fasilitas di halte maupun di bus maka penumpang tidak mau untuk menggunakan bus.

Sebagai wawancara yang dilakukan oleh penulis kepada salah satu informan yaitu Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Bantaeng menyatakan bahwa:

“Kami masih banyak memerlukan dana tambahan lagi untuk menyediakan atau membenahi fasilitas yang ada di halte *shuttle* bus agar tetap meningkatkan daya tarik kenyamanan penumpang *sahuttle* bus. Untuk meningkatkan daya tarik penumpang maka yang harus diperhatikan adalah terhadap penyediaan fasilitas dalam halte dan bus yang memadai.(Wawancara, BF, 1 Mei 2017)”.

Berdasarkan hasil observasi dan wawancara peneliti lakukan dapat disimpulkan bahwa untuk pemanfaatan halte *Shuttle* bus di Kabupaten Bantaeng memerlukan dana yang besar. Kemudian penyediaan fasilitas diatas bus dan di halte adalah suatu faktor pendukung untuk meningkatkan daya tarik penumpang.

b. Kurangnya Jumlah Halte dan Bus

Kurangnya jumlah halte dan bus merupakan salah satu faktor penghambat dalam aksesibilitas Masyarakat dalam pemanfaatan halte *Shuttle* bus di Kabupaten Bantaeng. Dimana halte yang hanya didirikan pada tempat-tempat tertentu saja sehingga Masyarakat enggan untuk tidak menggunakan *Shuttle* bus.

Sebagai wawancara yang dilakukan oleh penulis kepada salah satu informan yaitu Masyarakat Kabupaten Bantaeng menyatakan bahwa:

”Masyarakat menginginkan pembangunan halte bukan hanya ada di kecamatan dan kelurahan ataupun di tempat tertentu saja tetapi kalau bisa halte didirikan pada setiap RW sehingga masyarakat tidak kesulitan lagi dalam menggunakan *Shuttle* bus karna jarak halte *Shuttle* bus sangat dekat dan terjangkau. Dan juga jadwal rute dan unit bus yang tidak di batasi.(Wawancara, NI, 27 April 2017)”

Berdasarkan hasil observasi dan wawancara yang dilakukan oleh peneliti maka dapat disimpulkan bahwa Masyarakat menginginkan adanya pembangunan halte yang sangat terjangkau di setiap RW dan juga penambahan jadwal rute dan mobil bus sehingga masyarakat tidak kesulitan lagi dalam menggunakan *Shuttle* bus tersebut.

Sebagai wawancara yang dilakukan oleh penulis kepada salah satu informan yaitu Sekertaris Dinas Perhubungan Kabupaten Bantaeng menyatakan bahwa:

”Dalam prosesnya membangun prasarana halte kita juga kesulitan pada persoalan pembebasan lahan warga sehingga jumlah halte bus masih terbatas, hanya ada di tempat-tempat tertentu saja. Selain itu *Shuttle* bus dalam oprasionalnya kita

juga mengurangi jumlah bus yang pada awalnya terdapat 5 unit mobil bus menjadi 3 karna sempat ada penolakan dari para supir angkutan pete-pete tentang keberadaan *Shuttle* bus.(Wawancara, NA 8 Mei 2017)".

Berdasarkan hasil observasi dan wawancara yang dilakukan oleh peneliti maka dapat disimpulkan bahwa jumlah halte yang minim di karenakan adanya kesulitan-kesulitan yang terjadi di lapangan yaitu terkait dengan pembebasan lahan yang akan di banguni halte dan juga pengurangan jumlah bus karena adanya penolakan dari supir angkutan umum pete-pete tentang keberadaan *Shuttle* bus.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan oleh penulis selama ini melalui observasi dan wawancara, maka penulis menarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Aksesibilitas Masyarakat dalam pemanfaatan halte *Shuttle* bus di Kabupaten Bantaeng masih mengalami beberapa hambatan, Dimana Aksesibilitas masyarakat dalam pemanfaatan halte *Shuttle* bus di Kabupaten Bantaeng dalam indikator (a). Nyaman, walaupun didukung dengan jaringan jalan yang berkualitas dengan sistem transportasi yang aman dan nyaman *Shuttle* bus dalam pengoperasiannya masih terbatas karna jumlah angkutan bus yang masih minim serta waktu yang cukup lama untuk mengoperasikan bus kembali. Dilihat dari (b). Aman, Masyarakat dalam menggunakan *Shuttle* bus, walaupun dengan menggunakan *Shuttle* bus dapat menjamin keamanan dan kenyamanan tetapi Masyarakat masih mengeluh karena Masyarakat sedikit mengeluarkan ongkos dan waktu perjalanannya untuk sampai ke halte karena jumlah halte yang masih sedikit dan jaraknya yang panjang. Dan (b) Mudah, Masyarakat sedikit mudah dalam melakukan perjalanannya karna halte yang dibangun dalam ruang yang padat aktivitasnya seperti terdapat pasar, sekolah, dan perkantoran serta ditempat wisata walaupun jumlah halte yang masih terbatas.

2. Faktor yang mendukung dan menghambat dalam Aksesibilitas masyarakat dalam pemanfaatan halte *Shuttle* bus Kabupaten Bantaeng yaitu adanya Pemerintah memberikan pelayanan *Shuttle* bus kepada masyarakat tujuannya untuk memberikan pelayanan transportasi publik yang aman, nyaman dan murah. Sebutulnya *Shuttle* bus ini adalah sebuah inovasi dari bus sekolah sebumnya, karna kebetulan prestasi piala tata nugraha telah diraih oleh pemerintah Kabupaten Bantaeng, maka Pemerintah Pusat memberikan bantuan mobil bus, maka itu dinas perhubungan Kabupaten Bantaeng menginovasikan bus sekolah menjadi *Shuttle* bus supaya lebih luas lagi cakupannya ke masyarakat. Sedangkan faktor menghambat dalam aksesibilitas masyarakat dalam pemanfaatan halte *Shuttle* bus yaitu kurangnya dana untuk penyediaan fasilitas di halte dan bus serta jumlah hate dan bus yang masih terbatas sehingga minat masyarakat masih kurang untuk menggunakan *Shuttle* bus.

B. Saran

Berkenan dengan pembahasan dan kesimpulan diatas, maka penulis juga akan memberikan beberapa saran yang dapat memberikan manfaat bagi pemerintah Kabupaten Bantaeng, masyarakat setempat dan juga penulis.

1. Aksesibilitas masyarakat dalam pemanfaatan halte *Shuttle* bus di Kabupaten Bantaeng memiliki tingkat yang sangat tinggi untuk menggunakan *Shuttle* bus dalam kegiatan sehari-hari masyarakat. Andai saja pemerintah Kabupaten Bantaeng membangun dan menambah halte

dan juga melengkapi fasilitas dan kebutuhan masyarakat dalam melakukan perjalanannya, maka halte *Shuttle* bus dapat meningkatkan daya tarik penumpang dan Pendapatan Asli Daerah (PAD) yang sangat besar di Kabupaten Bantaeng.

2. Penulis berharap semoga hasil dari penelitian ini dapat bermanfaat untuk peneliti selanjutnya dan lebih baik lagi dari yang sebelumnya sehingga dalam melakukan penelitian terdapat data yang baru untuk dijadikan sebagai referensi atau acuan untuk melaksanakan penelitian selanjutnya.

LAMPIRAN



Shuttle Bus Yang Di Oprasikan Oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Bantaeng





Persaingan Antara Angkot Dengan Shuttle Bus Di Kabupaten Bantaeng





UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

Kampus Tamalatea : Jl. Sultan Alauddin Km. 7 Makassar 90221
Telp. 0411 - 866972 Ps. 25 Faks. (0411) 865588

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

PEMBIMBING PENULISAN SKRIPSI

Nomor : 2099/FSP/A.3-I/XII/1438/2016

Berdasarkan usulan judul penulisan skripsi mahasiswa tentang rencana judul dan susunan pembimbing mahasiswa dan telah disetujui Ketua Jurusan. Dengan ini Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Unismuh Makassar menugaskan pengajar yang namanya tersebut di bawah ini sebagai pembimbing penulisan skripsi saudara :

N a m a : Muhammad Hisbullah
Stambuk : 10561 04551 12
J u r u s a n : Ilmu Administrasi Negara

Dengan Rencana Judul Skripsi :

Aksesibilitas Masyarakat dalam Pemanfaatan Halte Shuttle Bus di Kabupaten Bantaeng

Pembimbing I : Abdul Kadir Adys, SH., M.M
Pembimbing II : Adnan Ma'ruf, S.Sos., M.Si

Tugas ini hendaknya dilaksanakan secara sistimatis, berkesinambungan dan bertanggungjawab, serta dilakukan evaluasi secara berkala tentang kemajuan dan Hasil penulisan yang telah dicapai.

Di tetapkan : di Makassar,
Pada tanggal : 07 Desember 2016

D e k a n,



Tembusan Kepada yth :

1. Pembimbing I
2. Pembimbing II
3. Ketu Jurusan
4. Mahasiswa yang bersangkutan
5. Arsip



UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

Kampus Tamalatea : Jl. Sultan Alauddin Km. 7 Makassar 90221
Telp. 0411 - 866972 Ps. 25 Faks. (0411) 865588

Nomor : 0294/FSP/A.1-VIII/III/1438 H/2017 M
Lamp. : 1 (satu) Eksemplar
Hal : **Pengantar Penelitian**

Kepada Yth.
Bapak Rektor, Cq. Lembaga Penelitian dan `
Pengabdian pada Masyarakat (LP3M) Unismuh
Di –
Makassar

Assalamu Alaikum Wr. Wb.

Sehubungan dengan rencana penelitian mahasiswa untuk melengkapi data dalam rangka Penulisan Skripsi, maka diharapkan kepada Bapak/Ibu kiranya dapat memberikan Pengantar Penelitian kepada :

Nama Mahasiswa : Muhammad Hisbullah
S t a m b u k : 105610455112
J u r u s a n : Ilmu Administrasi Negara
Lokasi Penelitian : Di Kabupaten Bantaeng
Judul Skripsi : ***“Aksesibilitas Masyarakat dalam Pemanfaatan Halte Shuttle Bus di Kabupaten Bantaeng ”.***

Demikian Pengantar Penelitian ini disampaikan, atas perhatian dan kerjasamanya Yang baik, diucapkan banyak terima kasih.

Jazakumullahu Khaeran Katziraa.
Wassalamu Alaikum Wr. Wb.

Makassar, 20 Maret 2017

D e k a n,
Pembantu Dekan I



Dr. H. Muhammad Idris, M.Si

NBM : 782 663



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Nomor : 335/Izn-5/C.4-VIII/III/37/2017
Lamp : 1 (satu) Rangkap Proposal
Hal : Permohonan Izin Penelitian

21 Jumadil akhir 1438 H
20 March 2017 M

Kepada Yth,
Bapak / Ibu **Bupati Bantaeng**
Cq. Ka. IP3 Balitbang Perpustakaan dan Kearsipan
di –
Bantaeng

السَّلَامُ عَلَيْكُمْ وَرَحْمَةُ اللَّهِ وَبَرَكَاتُهُ

Berdasarkan surat Dekan Fakultas Sosial dan Politik Universitas Muhammadiyah Makassar, nomor: 0294/I/SP/A.1-VIII/III/1438 II/2017 M tanggal 20 Maret 2017, menerangkan bahwa mahasiswa tersebut di bawah ini :

Nama : **MUHAMMAD HISBULLAH**
No. Stambuk : **10561 04551 12**
Fakultas : **Fakultas Sosial dan Politik**
Jurusan : **Ilmu Administrasi Negara**
Pekerjaan : **Mahasiswa**

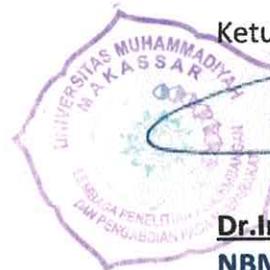
Bermaksud melaksanakan penelitian/pengumpulan data dalam rangka penulisan Skripsi dengan judul :

"Aksesibilitas Masyarakat dalam Pemanfaatan Halte Shuttle Bus di Kabupaten Bantaeng"

Yang akan dilaksanakan dari tanggal 25 Maret 2017 s/d 25 Mei 2017.

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 katziraa.

السَّلَامُ عَلَيْكُمْ وَرَحْمَةُ اللَّهِ وَبَرَكَاتُهُ



Ketua LP3M,

Dr.Ir. Abubakar Idhan,MP.
NBM 101 7716



PEMERINTAH KABUPATEN BANTAENG KANTOR KESBANG, POLITIK DAN LINMAS

Jl. A. Mannappiang No. 5 Tel/Fax (0413) 21056 email : kesbangpol.bantaengkab@gmail.com

BANTAENG

Bantaeng, 27 Maret 2017

Nomor : 200/V.66/134/III/2017
Lampiran : -
Perihal : **Izin Penelitian**

Kepada
Yth. **Kepala Dinas Perhubungan**

Di-
Bantaeng

Berdasarkan Surat Ketua LP3M Universitas Muhammadiyah Makassar di Makassar, Nomor : 335/Izn-5/C.4-VIII/III/37/2017, tanggal 10 Maret 2017 Perihal Permohonan Izin Penelitian, maka disampaikan kepada Bapak/Ibu bahwa yang tersebut namanya di bawah ini :

N a m a : **MUHAMMAD HISBULLAH**
No. Stambuk : 10561 04551 12
Fakultas : Fakultas Sosial dan Politik
Jenis Kelamin : Laki-Laki
Pekerjaan : Mahasiswa
Alamat : Batulabbu, Kel. Lembang Gantarangeke, Kec. Tompobulu
Kabupaten Bantaeng

Bermaksud akan mengadakan Penelitian/Pengambilan Data di Daerah/Instansi Saudara/(i), dalam rangka penyusunan Skripsi dengan judul :

"AKSEBILITAS MASYARAKAT DALAM PEMANFAATAN HALTE SHUTTLE BUS DI KABUPATEN BANTAENG."

Yang akan dilaksanakan dari : Tgl. **25 Maret s/d 25 Mei 2017**

Sehubungan dengan hal tersebut diatas pada prinsipnya kami dapat **menyetujui** kegiatan dimaksud dengan ketentuan :

1. Sebelum dan sesudahnya melaksanakan kegiatan, yang bersangkutan harus melapor kepada Pemerintah setempat;
2. Penelitian tidak menyimpang dari Izin yang diberikan;
3. Mentaati semua peraturan Perundang-undangan yang berlaku dan mengindahkan adat- istiadat Daerah setempat;
4. Menyerahkan 1 (satu) Exemplar Copy hasil Penelitian kepada Bupati Bantaeng Cq. Kepala Kantor Kesbang, Politik dan Linmas Bantaeng;
5. Surat Izin akan dicabut kembali dan dinyatakan tidak berlaku apabila ternyata pemegang Surat Izin tidak mentaati ketentuan-ketentuan tersebut di atas.

Demikian disampaikan untuk dimaklumi dan dipergunakan seperlunya.


KEPALA KANTOR
Kasi. Hubungan Antar Lembaga,
RISWAN ABADI
Jabatan : Penata
NIP. : 19761209 201001 1 016

Tembusan, disampaikan kepada Yth. :

1. Bupati Bantaeng (sebagai laporan) di Bantaeng;
2. Dekan Fak. Sosial & Politik Unismuh Makassar di Makassar;
3. Ketua LP3M Unismuh Makassar di Makassar;
4. Yang bersangkutan saudara **Muhammad Hisbullah**;
5. Arsip.



BUPATI BANTAENG
PROVINSI SULAWESI SELATAN

PERATURAN BUPATI BANTAENG
Nomor : 8 TAHUN 2016

TENTANG
TRAYEK ANGKUTAN UMUM PERKOTAAN (SEATTLE BUS)
KABUPATEN BANTAENG

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

BUPATI BANTAENG,

- Menimbang : a. bahwa dalam rangka peningkatan pelayanan transportasi kota yang aman, tertib, lancar dan nyaman diperlukan adanya penetapan trayek angkutan umum perkotaan (seattle bus) dalam Wilayah Kabupaten Bantaeng;
- b. bahwa untuk pelaksanaan dimaksud huruf a diatas, perlu ditetapkan dengan Peraturan Bupati Bantaeng.

- Mengingat : 1. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 29 Tahun 1959 tentang Pembentukan Daerah-daerah Tingkat II di Sulawesi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1959 Nomor 74, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 1822);
2. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025);
3. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 82, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5234);
4. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5587) sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2015 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 59, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 7844);
5. Undang-Undang Nomor 33 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 126

6. Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan (Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1993 Nomor 59, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3527);
7. Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana Lalu-Lintas Jalan (Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1993 Nomor 61, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3529);
8. Peraturan Pemerintah Nomor 41 tahun 2007 tentang Organisasi Perangkat Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 89, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4741);

MEMUTUSKAN

Menetapkan : PERATURAN BUPATI TENTANG TRAYEK ANGKUTAN UMUM PERKOTAAN (SEATTLE BUS) KABUPATEN BANTAENG

BAB I KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Bupati ini yang dimaksud dengan :

- (1). Pemerintah Daerah adalah Pemerintah Kabupaten Bantaeng;
- (2). Bupati adalah Bupati Bantaeng;
- (3). Dinas Perhubungan adalah Dinas Perhubungan dan Infokom Kabupaten Bantaeng;
- (4). Seattle Bus adalah angkutan yang mempunyai asal dan atau tujuan tetap yang melayani Siswa dan penumpang umum
- (5). Trayek Angkutan Umum Perkotaan adalah lintasan / jalur umum di dalam Wilayah Kabupaten Bantaeng ;

BAB II TRAYEK ANGKUTAN UMUM PERKOTAAN

Pasal 2

Trayek Angkutan Umum Perkotaan diselenggarakan dengan ciri-ciri sebagai berikut :

- a). Khusus mengangkut perpindahan penumpang dari halte yang satu ke halte lain di dalam wilayah Kabupaten Bantaeng;
- b). Berjadwal;
- c). Menggunakan Mobil Bus Penumpang Khusus yang laik jalan;
- d). Menggunakan plat tanda nomor warna dasar kuning tulisan hitam.

Pasal 3

Kendaraan yang digunakan untuk Angkutan Umum Perkotaan dengan syarat sebagai berikut :

- a). Mencantumkan papan trayek pada kendaraan yang dioperasikan;
- b). Dilengkapi tanda-tanda khusus berupa stiker dengan tulisan Rute yang

- c). Menggunakan nomor lambung yang ditempatkan pada pintu depan bagian tengah sebelah kiri dan kanan;
- d). Dilengkapi tanda jati diri pengemudi yang ditempatkan pada dashboard kendaraan yang dikeluarkan oleh perusahaan angkutan;

Pasal 4

Rute Trayek Angkutan Umum Perkotaan, melayani dalam wilayah Kabupaten Bantaeng sebagai berikut :

- a). Pelabuhan Bonthain – Panaikang – Terminal Sasayya – Bonto Atu – Bappeda – Kejari – Lasepang – Tanetea – Pa'jukukang – Marina Beach – Pa'jukukang – Tanetea – Gallea – Lamalaka – Letta – Sport Center – Panaikang – Pelabuhan Bonthain;
- b). Pelabuhan Bonthain – Panaikang – Bonto Atu – Merpati – Kejari – Lasepang – Lumpangan – Tanetea – Pa'jukukang – Marina Beach – Pa'jukukang – Taneta – Gallea – Lamalaka – Letta – Sport Center – Panikang – Pelabuhan Bonthain;
- c). Banyorang – Gantarangkeke – Tanetea – Gallea – Lamalaka – Letta – Sport Center – Bonto Atu – Merpati – Kejari – Lasepang – Tanetea – Gantarangkeke – Banyorang.

BAB III KETENTUAN PENUTUP

Pasal 5

Hal-hal lain yang belum diatur dalam Peraturan Bupati ini sepanjang teknis pelaksanaannya diatur lebih lanjut dengan Keputusan Bupati.

Pasal 6

Peraturan Bupati ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan. Agar setiap orang mengetahui, memerintahkan pengundang Peraturan ini dengan penempatannya dalam Berita Daerah Kabupaten Bantaeng.

Ditetapkan di : Bantaeng
Pada Tanggal : 2 April 2016


BUPATI BANTAENG,

H. M. NURDIN ABDULLAH

Diundangkan di : Bantaeng
Pada tanggal :


SEKRETARIS DAERAH KABUPATEN BANTAENG,
ABDUL WAHAB, SE, M.Si
Pangkat : Pembina Utama Muda
NIP : 19660513 199203 1 009



Muhammad Hisbullah. Lahir di Bantaeng tepatnya di Kampung Batulabbu RT 02 RW 02 Kelurahan Lembang Gantarang Keke Kecamatan Tompobulu pada tanggal 24 November 1990, anak ke enam dari tujuh bersaudara dari pasangan H. Abd. Halim. T dan Hj. Bania. Penulis mengawali pendidikan di SDN 47 Batulabbu dan selesai pada tahun 2003. Kemudian penulis melanjutkan pendidikan di MTS Negeri Gantarang Dampang dan selesai pada tahun 2007 dan kemudian penulis melanjutkan pendidikan di MA. Ihya Ulumiddin Kampung Beru dan selesai pada tahun 2011. Setahun kemudian penulis baru melanjutkan pendidikan di Perguruan tinggi Universitas Muhammadiyah Makassar yakni pada tahun 2012 dengan mengambil program study Ilmu Administrasi Negara pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik. Penulis sangat bersyukur karena telah di beri kesempatan untuk menimba ilmu pengetahuan yang nantinya dapat di amalkan serta memberikan manfaat bagi penulis maupun bagi nusa dan bangsa.