

IMPLEMENTASI KEBIJAKAN *BUS RAPID TRANSIT* (BRT) MAMMINASATA DI KOTA MAKASSAR

Nur Fadilah Guntur
Program Pascasarjana ,Universitas Negeri Makassar
Email : Nurfadilahguntur94@gmail.com

ABSTRAK

Bus Rapid Transit merupakan salah satu bentuk angkutan umum dengan mengombinasikan halte, kendaraan, dan elemen-elemen sistem transportasi, ke dalam sebuah moda transportasi sistem bus umum yang nyaman, aman, dan murah yang dikeluarkan melalui Penetapan Kawasan Strategis Nasional MAMMINASATA melalui Perpres 55 Tahun 2011 yang meliputi Makassar, Maros, Sungguminasa dan Takalar di Sulawesi Selatan, merupakan salah satu titik balik (*breaking point*) dalam proses pembenahan prasarana dan sarana transportasi. Akan tetapi, pada prosesnya sistem BRT Mamminasata menemukan banyak kendala seperti kerugian oleh Perum Damri Makassar yang dikarenakan sejak beroperasi pada tahun 2014 di ibukota provinsi Sulawesi Selatan tidak mendapatkan subsidi untuk biaya operasional sejumlah bus, serta beberapa halte khusus BRT terlihat sepi.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa (1) Lingkungan kebijakan dalam implementasi kebijakan BRT Mamminasata telah terimplementasi. Namun, belum berjalan dengan maksimal, karena jalanan yang ada di kota Makassar belum mampu untuk pembuatan jalur (2) Tujuan kebijakan BRT Mamminasata sebagai pemerataan sistem angkutan umum salah satunya mengurangi kemacetan dengan sasaran mengalihkan masyarakat menggunakan angkutan umum masih jauh dalam kata terwujud, sebab standarisasi prosedur BRT Mamminasata yang tidak jelas. (3) Sumberdaya dalam bentuk anggaran untuk program sistem BRT Mamminasata menjadi hambatan dalam pelaksanaan BRT Mamminasata karena pemasukan yang ada belum mampu menutupi biaya operasional bus sebesar Rp. 500.00. (4) Kemampuan agen pelaksana mampu menciptakan komunikasi yang baik serta bertanggung jawab pada tugas masing-masing.

Kata kunci :Implementasi, Kebijakan, BRT Maminasata

PENDAHULUAN

Indonesia merupakan salah satu negara sedang berkembang yang kita ketahui bahwa negara berkembang memiliki banyak permasalahan dibandingkan dengan negara maju. Permasalahan umum yang sering terjadi di negara sedang berkembang yakni penduduk, ekonomi, pendidikan, hingga pembangunan infrastruktur. Seiring dengan perkembangan zaman banyak perubahan yang telah terjadi, mulai dari pembangunan fisik, pengembangan sumberdaya manusia hingga penetapan kebijakan baru. Akan tetapi, hingga saat ini masalah kemacetan masih menjadi masalah yang belum menemukan solusi yang tepat bagi Kota-Kota

besar seperti Jakarta, Bandung, Makassar dan beberapa Kota lainnya yang masih mengalami masalah tersebut.

Kota makassar merupakan salah satu Kota yang terdapat di provinsi Sulawesi Selatan dengan luas wilayah 175,77 km² dan sebagai salah satu wilayah yang mempunyai sumber daya yang berlimpah. Saat ini Kota makassar menempati urutan ke 5 sebagai wilayah terbesar dan teramai di Indonesia dengan jumlah penduduk 1,7 juta jiwa. (Badan Pusat Statistik Daerah Kota Makassar, 2016)

Kota Makassar sebagai pintu gerbang di kawasan Indonesia Timur menjadi daerah transit yang strategis untuk wilayah bisnis dan juga perdagangan. Selain itu, Kota Makassar juga dikenal sebagai salah satu

Kota pendidikan dan wisata di Indonesia bagaikan Timur sehingga, orang-orang banyak ke Makassar untuk bersekolah dan mencari pekerjaan. Meningkatnya jumlah penduduk Kota saat ini dibarengi pula meningkatnya jumlah kendaraan yang mengakibatkan kepadatan kendaraan yang berlalau langang di jalan, dan akhirnya menimbulkan kemacetan dimana-mana, terutama di jalan protokol di Kota Makassar.

Sebagai salah satu Kota terbesar di Indonesia yang sedang berkembang Kota Makassar dikhawatirkan akan mengalami kemacetan, sebab salah satu masalah yang sering terjadi pada Kota berkembang yaitu masalah kemacetan. Oleh karena itu, pemerintah Kota Makassar seharusnya melakukan upaya-upaya yang saling terintegrasi antara masyarakat dan pemerintah agar dapat meminimalisir penyebab timbulnya kemacetan.

Kemacetan adalah situasi atau keadaan tersendatnya atau bahkan terhentinya lalu lintas yang disebabkan oleh banyaknya jumlah kendaraan melebihi kapasitas jalan. Kemacetan yang terjadi tentunya memiliki dampak yang dirasakan langsung oleh masyarakat pengguna jalan seperti stress, pemborosan waktu yang terbuang seperti jarak 15 km yang seharusnya ditempuh hanya dengan waktu 30menit, tapi jika terjadi kemacetan maka waktu tempuh yang seharusnya akan menjadi lebih, hingga dapat dapat mempengaruhi pertumbuhan ekonomi suatu daerah, sehingga perlu pengamanan yang ketat untuk mengatur lalu lintas tersebut.

Undang-Undang Dasar No 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas, mendefinisikan sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan, sedangkan yang dimaksud dengan ruang lalu lintas jalan adalah prasarana yang diperuntukan bagi gerak pindah kendaraan, orang dan barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung. Lalu lintas merupakan sarana untuk bergerak dari tempat yang satu ke temempat yang lainnya. Jadi, jika arus lalu lintas terganggu dan

menimbulkan kemacetan maka akan menimbulkan gangguan yang akan berdampak negatif bagi masyarakat dan pengguna jalan.

Jumlah kendaraan di Kota Makassar dengan jenis roda 2 meningkat 13-14% per tahun dan roda 4 meningkat 8-10% per tahun. Jumlah kendaraan roda dua maupun roda empat di tahun 2015 telah mencapai 2,4 juta dengan alokasi jenis kendaraan 1,1 juta untuk motor dan 1,3 juta mobil. Jumlah kendaraan tersebut lebih tinggi dari jumlah penduduk Kota Makassar yaitu sebanyak 1,7 juta jiwa. (Pusat Data dan Informasi Kementerian Perhubungan Kota Makassar, 2016).

Sementara itu, jika diperhatikan dari segi infrastruktur jalan yang tersedia, terlihat bahwa panjang jalan di Kota Makassar menurut kondisi permukaan pada tahun 2015, terdiri dari; kondisi permukaan yang baik 51,08 %, kondisi sedang 23,01 % dan kondisi rusak 18,44 % Panjang jalan menurut status jalan di Kota Makassar tahun 2015 meliputi jalan Nasional dengan panjang 35,64 km, jalan propinsi 15,73 km, jalan kabupaten 1.578,64 km dan jalan tol sebesar 17,00 km. (Badan Pusat Statistik Daerah Kota Makassar, 2016).

Kebijakan dalam bentuk regulasi telah dikeluarkan oleh pemerintah Kota Makassar untuk mengatasi kemacetan yang terjadi saat ini. Beberapa kebijakan tersebut antara lain yaitu pelarangan parkir pada bahu jalan, pelarangan angkutan bentor untuk masuk ke jalan-jalan protokol, pelebaran beberapa jalan protokol, pembangunan jalan tol, serta pembangunan flyover, akan tetapi regulasi yang telah dikeluarkan pemerintah Kota Makassar hingga saat ini belum mampu mengatasi masalah kemacetan yang terjadi.

Transportasi merupakan sarana dan prasarana yang digunakan oleh penduduk untuk memudahkan setiap kegiatan yang dilakukan serta sebagai alat pendukung perkembangan sosial, ekonomi, politik dan mobilitas penduduk di suatu daerah. Dalam merencanakan sistem transportasi perlu

diperhatikan berbagai aspek seperti sistem jaringan, lokasi dan sarana transportasi, serta memprediksi keadaan di tahun-tahun berikutnya karena perkembangan Kota lebih cepat dibandingkan perkembangan transportasi.

Angkutan umum sebagai salah satu sarana prasarana transportasi perkotaan bagi masyarakat sangat memegang peran penting, oleh karena itu sistem transportasi perlu dilakukan secara terpadu dengan satu kesatuan sistem yang saling terintegrasi oleh pihak yang terkait agar sistem transportasi yang ada tidak merusak lingkungan serta seimbang dengan tingkat kebutuhan masyarakat. Namun, hingga saat ini angkutan umum di Kota Makassar belum berkembang dengan baik karena beberapa hal seperti, seperti kurangnya kenyamanan, kurang disipilannya pengemudi, dan pengemudi yang menaikkan dan menurunkan penumpang di pinggir jalan sehingga menyebabkan kemacetan.

Untuk mengatasi kesemrawutan dan kemacetan yang terjadi serta buruknya sistem transportasi yang ada, akhirnya pemerintah membangun BRT (*Bus Rapid Transit*) atau di Kota Makassar yang dikenal dengan bus BRT Mamminasata. BRT adalah salah satu bentuk angkutan umum dengan mengombinasikan halte, kendaraan, perencanaan dan elemen-elemen sistem transportasi, ke dalam sebuah moda transportasi sistem bus umum yang nyaman, aman, dan murah sebagaimana pada aturan yang dikeluarkan melalui Penetapan Kawasan Strategis Nasional MAMMINASATA melalui Perpres 55 Tahun 2011 yang meliputi Makassar, Maros, Sungguminasa dan Takalar di Sulawesi Selatan, merupakan salah satu titik balik (*breaking point*) dalam proses pembenahan prasarana dan sarana transportasi.

Pada tahun 2011, Kementerian Perhubungan menunjuk tiga Kota, yakni Padang, Surabaya, dan Makassar, untuk penerapan BRT pada tahun itu, namun hal tersebut belum terealisasi hingga 2012 dan 2013 karena beberapa faktor. Hingga maret

2014 layanan angkutan massal bus rapid transit (BRT) di Kota Makassar mulai beroperasi dengan Koridor pertama yang dibuka adalah rute Mal GTC – Mal Panakkukang.

BRT Mamminasata melayani masyarakat yang ingin bertransportasi di tiga koridor yaitu, Koridor 2 Mal GTC- Trans Studio- Jl Metro Tanjung Bunga- Jl Penghibur- Jl Pasar Ikan- Jl Ujung Pandang- Jl Ahmad Yani- Jl Bulusaraung- Jl Masjid Raya- Jl Urip Sumoharjo- Jl AP Pettarani- Jl Boulevard- Mal Panakkukang (pergi). Mal Panakkukang- Jl Boulevard- Jl AP Pettarani- Jl Urip Sumoharjo- Jl Bawakaraeng- Jl Jenderal Sudirman- Jl. Sam Ratulangi- Jl Kakatua- Jl Gagak- Jl Nuri- Jl Rajawali- Jl Metro Tanjung Bunga- Trans Studio- Mal GTC (pulang) dengan tarif rp. 5000/ sekali jalan. (Kantor Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Provinsi Sulawesi Selatan).

Konsep pengembangan BRT Mamminasata ini dikembangkan tidak hanya untuk melayani penumpang secara konvensional, tetapi BRT dirancang dengan semaksimal mungkin agar dapat memenuhi kebutuhan dan keinginan para pengguna jasa yaitu aman, nyaman dan murah sesuai dengan prinsip dasar BRT Mamminasata. Pemerintah Kota Makassar dalam menggagas BRT Mamminasata ini menggunakan Pola Transportasi Makro (PTM) yang merupakan sebuah sistem yang diciptakan secara komprehensif untuk menciptakan penataan sistem transportasi yang terintegrasi di Makassar. Tujuan akhirnya tentu membuat sebuah sistem lalu lintas yang teratur serta transportasi yang dapat memberikan kenyamanan kepada pengguna jasa dengan tingkat efektivitas dan evisiensi yang tinggi. Akan tetapi, pada prosesnya sistem BRT Mamminasata menemukan banyak kendala seperti kerugian oleh Perum Damri Makassar yang dikarenakan sejak beroperasi pada tahun 2014 di ibu Kota provinsi Sulawesi Selatan tidak mendapatkan subsidi untuk biaya operasional sejumlah bus, serta

beberapa halte khusus BRT terlihat sepi. (sumber: TribunTimur 29 Desember 2017). Selain masalah kerugian, masalah lain seperti tidak memadainya infrastruktur dan tidak disosialisasi terus menerus diberbagai lingkaran sosial menyebabkan BRT tidak berjalan secara efektif dan efisien (Aslinda dan Akmal Ibrahim: 2016) serta pada bagian pelayanan yakni masih belum rampungnya pembangunan fasilitas penunjang pelayanan ini, seperti ketersediaan halte. Serta masih minimnya kesadaran masyarakat akan pentingnya menggunakan transportasi umum sebagai upaya menciptakan kondisi lalu lintas yang lebih kondusif dan tertata baik. Kedua hal ini berimplikasi pada meneurunnya efektifitas layanan ini. (Nabilah: 2017)

Melihat ke Kota-Kota lain yang juga menerepkan kebijakan yang sama namun masih tetap bergelut dengan masalah tersebut, kita perlu mengambil sikap kritis apakah regulasi tersebut mampu mengatasi kemacetan yang terjadi atau belum, oleh karena itu peneliti tertarik untuk mengkaji tentang Implementasi Kebijakan Bus Rapid Transit (BRT) Mamminasata di Kota Makassar.

METODE PENELITIAN

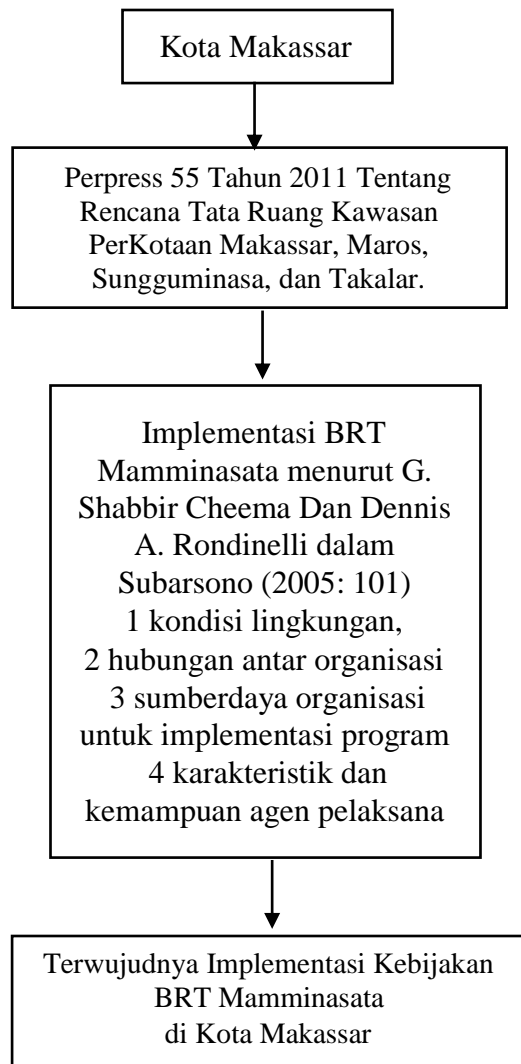
Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini yaitu penelitian kualitatif. Denzin dan Licon (dalam Sugiyono 4: 2011) mendefinisikan penelitian kualitatif adalah penelitian yang menggunakan latar alamiah, dengan maksud menafsirkan fenomena yang terjadi dan dilakukan dengan jalan melibatkan berbagai metode yang ada. Berbabai karakteristik khas yang dimiliki, penelitian kualitatif memeiliki keunikan tersendiri sehingga berbeda dengan penelitian kuantitatif.

Pemilihan deskriptif kualitatif dalam penelitian ini sudah sangat sesuai digunakan dalam meniliti Implementasi Kebijakan BRT Mamminasata di Kota Makassar, karena penelitian kualitatif berusaha memahami makna suatu peristiwa yang didasarkan

pada fakta-fakta yang terjadi dilapangan pada saat melakukan penelitian yang kemudian data tersebut dianalisa, dan hasil dari analisa dijadikan bukt-bukti yang perlu diinterpretasi untuk digunakan sebagai pendukung kebenaran yang dilakukan dalam penelitian.

Adapun fokus dalam penelitian Implementasi Kebijakan *Bus Rapid Transit* (BRT) Mamminasata di Kota Makassar dilihat pada 4 aspek yakni, 1. Kondisi Lingkungan, 2. Hubungan antar organisasi, 3. Sumberdaya untuk implementasi progam, 4. Kemampuan agen pelaksana.

Untuk lebih jelasnya kerangka konsep dalam penelitian ini dapat dilihat dalam bagan dibawah ini :



Adapun lokasi penelitian ini yaitu di Kantor Perum Damri Cabang Makassar yang bertempat di Jl. Perintis Kemerdekaan KM 14, Makassar dan Kantor Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Provinsi

Sumber data dalam penelitian ini berupa kata-kata yang diperoleh dari informan yang merupakan data primer serta gambar/dokumentasi yang mendukung pernyataan informan merupakan data sekunder. Menurut Sugiyono (2014: 293) mengatakan bahwa informan sebaiknya memenuhi kriteria sebagai berikut: Mereka yang menguasai dan memahami sesuatu melalui proses enkulturasi sehingga sesuatu itu bukan sekedar diketahui, tetapi dihayati. Mereka yang tergolong masih terkecimpung atau terlibat pada kegiatanyang tengah diteliti. Mereka yang mempunyai waktu untuk yang diminta informasi. Mereka yang tidak cenderung menyampakan informasi hasil “kemasannya” sendiri serta mereka yang pada mulanya tergolong sebagai orang yang “cukup asing” akan peneliti sehingga lebih lanjut menggairahkan untuk dijadikan sebagai guru atau narasumber. Dalam penelitian ini terdapat dua sumber data yaitu data primer dan data sekunder, yang digunakan untuk memperoleh informasi yang relevan dengan tujuan penelitian.

Dalam penelitian ilmiah analisis data merupakan langkah krusial sebab dalam analisis data terdapat proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang telah diperoleh dari hasil penelitian lapangan. agar mudah dipahami dan memperoleh kesimpulan yang lebih obyektif dari penelitian, data yang terkumpul selama penelitian, akan dikelompokkan kedalam beberapa kategori, memilah mana yang penting, serta dianalisis dan diinterpretasikan secara mendetail, teliti dan cermat

. Data yang diperoleh selanjutnya dilihat kesesuaian informasi yang diberikan. Selanjutnya, informasi yang dianggap sama dan relevan dari para informan akan dipilih dijadikan bahan pertimbangan untuk kemudian ditarik kesimpulannya, selanjutnya

Melakukan *Member check* adalah proses mengecek data yang diperoleh pada sumber lain untuk mengetahui kesesuaian atau keakuratan data yang ditemukan dengan data yang diberikan oleh sumber data. apabila data yang ditemukan disepakati oleh sumber data maka data tersebut dianggap *valid*. Member check dilakukan setelah proses pengumpulan data selesai atau setelah memperoleh kesimpulan

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Kondisi Lingkungan

Kebijakan merupakan rangkaian konsep yang menjadi dasar rencana dalam pelaksanaan suatu program atau kepemimpinan. Keberhasilan implementasi kebijakan dapat dilihat dari kondisi lingkungan tempat kebijakan tersebut dibuat. Dalam mengimplementasikan kebijakan BRT Mamminasata di Kota Makassar tentunya diharapkan sesuai dengan tujuannya yaitu pemerataan sistem angkutan umum serta mengurangi kemacetan. Dari hasil penelitian, pada tahun 2014 terdapat 30 armada yang dikelola oleh Perum Damri dengan 11 jalur koridor, serta 110 halte yang terpasang pada kawasan MAMMINASATA, dan khusus di Kota Makassar terdapat 59 halte.

Sejak beroperasinya BRT hingga saat ini, terjadi pengurangan armada hal ini dikarenakan minat masyarakat untuk beralih menggunakan BRT Mamminasata ini masih sedikit yang menyebabkan ketidak seimbangan antara biaya operasional bus dan pemasukkan sehingga terjadi kerugian pada pengelola BRT Mamminasata ini yakni Perum Damri. Dampak dari pengurangan BRT Mamminasata berpengaruh pada ketersediaan halte yang telah ada pada tiap kooridor, halte yang telah tersedia menjadi tidak berfungsi lagi.



Gambar. 1 Halte BRT Mamminasata

Fungsi halte yang merupakan tempat naik, turunnya penumpang seharusnya aman dan nyaman namun realita yang ada beberapa halte menjadi kotor dan rusak yang disebabkan oleh ulah masyarakat kita sendiri, sehingga masyarakat enggan untuk menggunakan BRT Mamminasata.

Hal yang sama juga dikatakan dalam penelitian Dewi Ulfa pada tahun 2017 pada point karakteristik lingkungan mengatakan masih terdapat banyak masalah, yakni masih belum rampungnya pembangunan fasilitas penunjang pelayanan ini, seperti ketersediaan halte, juga masih minimnya kesadaran masyarakat akan pentingnya menggunakan transportasi umum sebagai upaya menciptakan kondisi lalu lintas yang lebih kondusif dan tertata baik. Kedua hal ini berimplikasi pada menurunnnya efektifitas layanan ini.

Berdasarkan temuan dilapangan masalah pembangunan halte yang dilakukan tidak berbanding lurus pada program ini. Dilihat pada tabel 4.5 pembangunan halte terus dilakukan mulai dari tahun 2013 hingga 2017 namun, halte yang telah tersedia di beberapa kooridor menjadi tidak berfungsi lagi karena pengurangan BRT Mamminasata pada beberapa kooridor. Seharusnya sebelum melakukan pembangunan halte, pihak yang terlibat dalam program BRT Mamminasata melakukan evaluasi dengan melihat tingkat antusias masyarakat sebelum

melakukan pembangunan halte, sehingga pembangunan halte tidak menjadi sia-sia.

2. Hubungan Antar Organisasi

Dalam konteks kebijakan publik suatu kebijakan yang telah dikeluarkan tentunya telah dirumuskan oleh suatu organisasi baik satu ataupun lebih dimana setiap organisasi yang terlibat akan terikat oleh aturan-aturan yang ada serta memiliki tujuan. Seperti halnya dalam lingkup organisasi BRT Mamminasata jika ditinjau dari kebijakan program BRT merupakan salah satu bentuk angkutan umum dengan mengombinasikan halte, kendaraan, perencanaan dan elemen-elemen sistem transportasi, ke dalam sebuah moda transportasi sistem bus umum yang nyaman, aman, dan murah sebagaimana pada aturan yang dikeluarkan melalui Penetapan Kawasan Strategis Nasional MAMMINASATA melalui Perpres 55 Tahun 2011 yang meliputi Makassar, Maros, Sungguminasa dan Takalar di Sulawesi Selatan, merupakan salah satu titik balik (*breaking point*) dalam proses pembenahan prasarana dan sarana transportasi. Pengembangan ini diperlukan guna mengurai permasalahan lalu lintas yang terjadi di Kota Makassar dengan mengalihkan masyarakat menggunakan kendaraan pribadi ke kendaraan umum.

Dalam program BRT Mamminasata, Bus dirancang sedemikian rupa sehingga memenuhi standar transportasi umum aman, nyaman dan murah. Namun, bus tidak saja cukup untuk membuat masyarakat beralih menggunakan kendaraan umum. Kebanyakan masyarakat lebih memilih menggunakan angkutan pribadi karena waktu tempuh yang lebih cepat dibanding angkutan umum, selain itu adanya angkutan umum online yang murah, nyaman dengan sistem kendaraan pribadi menjadi hambatan pada sasaran program BRT Mamminasata. Tujuan dan Sasaran Program BRT Mamminasata belum dapat dikatakan berhasil, sebab program BRT Mamminasata

belum maksimal sehingga terdapat banyak hambatan dalam pengimplementasiannya.

Dalam penelitian Aslinda dan Akmal Ibrahim (2016) mengatakan program implementasi kebijakan transportasi dikawasan Mamminasata belum berjalan secara efektif dan efisien karena tidak memadainya infrstruktur dan tidak disosialisasikan terus menerus diberbagai lingkaran sosial. Berdasarkan hasil penelitian ditemukan hal yang serupa yaitu implementasi BRT Mamminasata hingga saat ini masih jauh dari kata maksimal. Beberapa kendala ditemukan dalam pelaksanaan program BRT Mamminasata seperti standar prosedur BRT Mamminasata tidak ada, Infrstruktur yang tidak berfungsi dengan maksimal, Kondisi jalan yang sempit serta dukungan dana untuk biaya pengoperasian BRT Mamminasata tidak ada yang akhirnya berdampak pada pengeoperasian BRT Mamminasata sehingga terjadi pengurangan pengoperasian BRT Mamminasata.

Infrastruktur dalam hal ini yakni jalur khusus BRT Mamminasata, seharusnya program BRT Mamminasata memiliki jalur khusus sesuai dengan standarisasi BRT. Jalur khusus dibuat agar BRT Mamminasata tidak menambah volume kendaraan yang ada sehingga menambah tingkat kemacetan yang sudah ada, selain itu waktu kedatangan BRT dapat diketahui oleh masyarakat. Namun, pembuatan untuk jalur khusus BRT Mamminasata belum terealisasi karena jalanan yang ada di Kota Makassar masih tergolong sempit, sehingga belum memungkinkan adanya jalur khusus, hasil di lapangan peneliti juga menemukan bahwa *Red line* yang ada sangat tidak efektif dan jauh dari fungsinya, hal ini dikarenakan tidak adanya pembatas untuk *Red line* tersebut sehingga hanya menjadi sebuah garis biasa.



Gambar. 2 *Red Line*

3. Sumberdaya Organisasi

Ketersediaan sumberdaya merupakan salah satu syarat keberhasilan dalam pengimplemnetasian suatu kebijakan. Kemampuan dalam mengelola sumberdaya serta memanfaatkan dengan baik bukanlah hal mudah untuk dilakukan. Manusia merupakan sumberdaya yang paling terpenting dalam menentukan keberhasilan program, oleh karena itu dibutuhkan sumberdaya yang kompeten serta sarana dan prasarana yang sebagai penunjang keberhasilan.

Menurut teori G. Shabbir Cheema dan Dennis A. Rondelli (1983) salah satu variable yang dapat mempegaruhi kinerja dan dampak suatu program yaitu sumberdaya, dimana sumberdaya organisasi untuk implementasi program mencakup keseimbangan antara anggaran dan kegiatan, sumberdana yang memadai serta dukungan pemimpin politik pusat dan lokal. Berdasarkan temuan dilapangan anggaran pada program BRT Mamminasata ini hanya mengandalkan pemasukan harian dari pengeoperasian BRT Mamminasata serta APBD, namun APBD untuk program BRT Mamminasata ini tidak tersedia sehingga sumber anggarannya hanya berasal dari pengoperasian BRT saja, hal ini menyebabkan ketidak kesimbangan antara anggaran dan kegiatan. Tidak tersedianya anggaran untuk program BRT Mamminsata menjadi hambatan dalam pengeoperasian

BRT, sebab pemasukan yang ada belum mampu menutupi biaya operasional BRT Mamminasata yakni Rp.500.000/ bus sehingga, terjadi pengurangan dalam pengoperasian BRT.

Hal ini diperkuat dalam koran fajar online tanggal 22/7/2018 dikatakan kurangnya permintaan BRT Mamminasata belakangan, membuat Kementerian Perhubungan turun tangan untuk mensubsidi moda transportasi umum ini. Hal ini dipastikan Kepala Dinas Perhubungan Sulawesi Selatan setelah berkoordinasi dengan Dirjen Angkutan Darat Kementerian Perhubungan. Subsidi BRT sudah masuk dalam Rencana Kerja Kementerian Perhubungan, subsidi diusulkan melalui Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Wilayah XIX. Pemprov mengusulkan sekitar Rp. 5,688 miliar ke pemerintah pusat untuk 3 koridor.

Berdasarkan hasil penelitian sumberdaya berupa anggaran merupakan hal yang penting dalam pengimplementasian suatu program, pentingnya anggaran dalam suatu program mempengaruhi keberhasilan program tersebut hal ini dilihat pada program BRT Mamminasata yang saat ini mengalami masalah karena tidak adanya anggaran untuk biaya operasional sehingga Dinas Perhubungan dan Kementerian Perhubungan harus turun tangan mengatasi masalah tersebut dengan memberikan anggaran yang sesuai.

4. Kemampuan Agen Pelaksana

Kebijakan publik merupakan usaha pemerintah dalam mengatasi permasalahan yang ada pada publik. Penyelesaian masalah publik dapat dilakukan melalui fungsi pelayanan yang diwakili oleh pemerintah. Fungsi pelayanan kepada masyarakat dirumuskan bersama antar pelaku yang terlibat dalam pembuatan kebijakan tersebut. Pada

pelaksanaannya proses kebijakan publik dalam setiap tahapannya mengandung kegiatan yang begitu kompleks serta sering kali melibatkan berbagai pihak, baik swasta maupun pemerintah yang dianggap berhubungan dengan kebijakan yang dikeluarkan.

Dalam pengimplementasian program BRT Mamminasata peran aktif dilakukan oleh Dinas perhubungan dan informatika provinsi Sulawesi Selatan selaku penganggung jawa program BRT Mamminasata, bekerja sama dengan perum damri selaku operator lapangan oleh karena itu pentingnya membangun hubungan yang baik dari kedua pihak merupakan kewajiban masing-masing, sebab jika terjadi gesekan antara kedua pihak program BRT Mamminasata akan sangat jauh dari kata “Keberhasilan Kebijakan.

Berdasarkan hasil penelitian, dinas perhubungan dan informatika membangun komunikasi dengan perum damri secara interpersonal atau komunikasi antara dua orang dan terjadi kontak langsung dalam percakapan melalui media komunikasi. Komunikasi interpersonal dilakukan untuk memantau perkembangan BRT Mamminasata setiap hari. Selain pihak Damri, dinas perhubungan juga membangun komunikasi dengan masyarakat melalui aplikasi berbasis chat dalam bentuk grup yang didalamnya terdapat ±100 member. Tujuannya tentunya agar pihak damri dapat memantau perkembangan program BRT Mamminasata ini. Selain itu pihak lain yang terlibat juga telah melakukan tugas dan tanggung jawab masing-masing pada program BRT Mamminasata ini.

Dari hasil penelitian ini tentu saja memiliki implikasi terutama pada Pemerintah Sulawesi Selatan, dimana hasil penelitian ini tentunya Gubernur Sulawesi Selatan dapat mengetahui bahwa Implementasi dari Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2011 belum

relevan untuk diimplementasikan, oleh karena itu pemerintah Sulawesi Selatan perlu untuk merevisi peraturan tersebut agar dalam pengimplementasiannya Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2011 berjalan sesuai dengan tujuan yang diinginkan.

Melihat minat masyarakat yang masih kurang untuk menggunakan BRT karena dianggap tidak efisien, seharusnya pada program BRT Mamminasata memiliki jalur khusus agar BRT Mamminasata dapat diketahui waktu keberangkatan dan kedatangannya, selain itu informasi BRT Mamminasata mengenai rute BRT harus jelas agar mudah diketahui oleh penggunanya.

KESIMPULAN

Lingkungan kebijakan dalam Implementasi kebijakan bus rapid transit (BRT) Mamminasata di Kota Makassar telah terimplementasi namun, belum berjalan dengan maksimal. Hal ini dikarenakan kondisi utama yaitu jalanan yang ada di Kota Makassar belum mampu untuk pembuatan jalur, sehingga BRT sering terjebak dalam kemacetan yang berdampak pada waktu kedatangan BRT yang tidak jelas. Hal tersebut berdampak pada minat masyarakat untuk beralih menggunakan angkutan umum serta banyaknya halte yang tidak berfungsi dibeberapa kooridor.

Hubungan antar organisasi dalam kebijakan BRT Mamminasata diatur dalam Penetapan Kawasan Strategis Nasional MAMMINASATA melalui Pepres 55 Tahun 2011 yang meliputi Makassar, Maros, Sungguminsa, Takalar di Sulawesi Selatan dimana tujuan kebijakan BRT Mamminasata sebagai pemerataan sistem angkutan umum salah satunya mengurangi kemacetan dengan sasaran mengalihkan masyarakat menggunakan angkutan umum masih jauh dalam kata terwujud, selain itu standarisasi

prosedur BRT Mamminasata hingga saat ini masih tidak jelas, dan garis *red line* tidak sesuai dengan fungsi.

Sumberdaya dalam bentuk anggaran untuk penyelenggaraan sistem BRT Mamminasata menjadi hambatan dalam pelaksanaan BRT Mamminasata karena terjadi inflasi dimana pemasukan yang ada belum mampu menutupi biaya operasional BRT Mamminasata sebesar Rp. 500.00 sehingga menyebabkan kerugian pada Perum Damri dan berdampak pada pengurangan pengeoperasian BRT Mamminasata. Akhirnya Dinas Perhubungan selaku penganggung jawab telah melakukan upaya pendanaan pada program BRT Mamminasata melalui Kementerian Perhubungan.

Kemampuan agen pelaksana yakni Dinas Perhubungan dan Informatika Provinsi Sul-Sel selaku penganggung jawab dan PT Perum Damri Cabang Makassar selaku operator lapangan menciptakan komunikasi yang baik serta bertanggung jawab pada tugas masing-masing, Kesadaran tugas dan tanggung jawab dari kedua pihak membuat BRT Mamminasata hingga saat ini masih dapat dinikmati oleh masyarakat, namun kinerja dalam mengimplementasikan BRT Mamminasata belum maksimal karena adanya pengurangan bus BRT Mamminasata Selain itu peran Kementerian Perhubungan, DPRD Kota Makassar dan Aparat Keamanan telah berjalan dengan baik sesuai tugas dan tanggungjawabnya.

REFERENSI

Agus Erwan Purwanto dan Ratih Dyah Sulistyastuti. 2012. *Implementasi kebijakan: Konsep Dan Aplikasinya Di Indonesia*. Yogyakarta. Gava media.

Agustino, Leo. 2006. *Dasar Dasar Kebijakan Publik*. Bandung. Alfabeta.

_____.2012. *Dasar Dasar Kebijakan Publik*. Bandung. Alfabeta.

- Buku Saku BRT Mamminasata.2016
- Grindle, Merilee S. 1980. *Politics and Policy Implementation in The Third World*. Princnton University Press: New Jersey.
- Jones, Charles O. 1996. *Kebijakan Publik*. Penerjemah Ricky Istamto. Jakarta: Raja Gravindo Persada.
- Korten, David C. 1988. *Pembangunan Berdimensi Kerakyatan*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.
- Koryati, Nyimas Dwi Dkk. 2004. *Kebijakan dan Manajemen Pembangunan Wilayah*. Yogyakarta: YPAPI
- Parsons, Wayne. 2011. *Public Policy: Pengantar Teori dan Praktik Analisis Kebijakan*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- Riant Nugroho. 2014. *Kebijakan Publik di Negara-negara berkembang*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Ripley, Rendal B. and Grace A. Franklin. 1986. *Policy Implementation and Bureaucracy*, second edition, The Dorsey Press, Chicago-Illionis.
- Santotosa, Pandji. 2008. *Administrasi publik: Teori Dan Aplikasi Good Governance*. Bandung. Redaksi refika.
- Soesilo, Nining I. 1999. *Ekonomi Perencanaan dan Manajemen Kota*. Jakarta. Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik Universitas Indonesia
- Sunggono, Bambang. 2004. *Hukum dan Kebijaksanaan Publik*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Subarsono, AG. 2005. *Analisis Kebijakan Publik: Konsep, Teori dan Aplikasi*.Pustaka Pelajar, Yogyakarta
- _____. 2013. *Analisis Kebijakan Publik : Konsep, Teori, dan Aplikasi*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Sugiyono. 2011. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: CV. Alfabeta.
- _____. 2014. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: CV. Alfabeta.
- Sydney. Mara S.2007. *Handbook of Public Policy Analysis: Theory, Polotics, and Mtehods*. Editedby Frank, Fischer, Gerald J. Miller, and Mara S. Sidney. CRC Press. USA. Taylor & Franis Group. Brken Sound Parkway NW.
- Tamin, Ofyar Z. 1997. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Bandung. Institut Teknologi Bandung
- Tjokroamidjojo, Bintoro dan Mustopadidjaja AR. 1988. *Kebijaksanaan dan Administrasi Pembangunan: Perkembangan Teori dan Penerapan*. Jakarta: LP3ES.
- Wahab, Solichin Abdul. 2012. *Analisis kebijakan: dari formulasi ke penyusunan model-model implementasi kebijakan public*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Wiliam N. Dunn. 2000. *Analisis Kebijakan Publik*: Yogyakarta; Gadjah Mada U niversity Press
- Winarno, Budi. 2005. *Kebijakan Publik: Teori dan Proses*. Yogyakarta. Media Presindo.
- _____, Budi. 2007. *Kebijakan Publik : Teori dan Proses Edisi Revisi*. Yogyakarta. Media Presindo

- Wright, Lloyd., 2005, *Sustainable Transport: A Sourcebook For Policy-Makers InDevel-Oping Cities, Module 3b: Bus Rapid Transit*, ITDP. Braunschweig. Germany.
- _____, 2002. *Modul 3b Angkutan Bus Cepat*. ITDP. Braunschweig. Germany.
- Aslinda dan Akmal Ibrahim. 2016. *State Centric Model Of Transportation Policy In Mamminasata Areas, South Sulawesi*: Makassar; Universitas Negeri Makassar.
- Akib, Hedar. 2010. *Implementasi Kebijakan: Apa, Mengapa, dan Bagaimana*. Jurnal Administrasi Publik, Volume 1 No. 1
- Daniel Adam,dkk. 2013. *Implementasi Kebijakan Bus Rapid Transit (Brt) Trans Semarang Di Kota Semarang*. Semarang; Universitas Diponegoro.
- Deddy dan Simn. 2015. *Kebijakan Bus Rappid Transit Lampung*. Lampung. Universitas Lampung.
- Hukniah, dkk. 2017. *Pengembangan Prasarana Feeder Menuju Halte Koridor 2 Bus Rappid Transit Of Coridor 2 Maminasata. Makassar*; Universitas Hasanuddin.
- Nabilah Ulfa. 2017. *Efektifitas Trasportasi Pelayanan Publik (Studi kasus: BRT Mamminasata) Kota Makassar*. Makassar; Universitas Hasanuddin Makassar.
- Peraturan Guberur Sulawesi Selatan Nomor 57 Tahun 2017 Tentang Organisasi dan Tata Kerja UPT Transportasi Mamminasata.
- Perpres 55 Tahun 2011 Tentang Rencana Tata Ruang Kawasan PerKotaan Makassar, Maros, Sugguminasa, dan Takalar.
- Undang-Undang Dasar No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas.
- Badan Pusat Statistik Daerah Kota Makassar, 2016
- Fajar Online. Syarifah Fitriani. 22 Juli 2017
- Kantor Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Provinsi Sulawesi Selatan
- Pusat Data dan Informasi Kementerian Perhubungan Kota Makassar, 2016
- Tribun Timur Online. Saldy. 29 Desember 2019
- Website Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat: diakses pada tanggal 05 oktober 2017