



JURNAL ADMINISTRASI PUBLIK

PKP2A II LAN MAKASSAR

INOVASI SOSIAL DALAM PENGENTASAN PENCEMARAN SUNGAI
Fajar Iswahyudi

ANALISIS PEMETAAN POTENSI DAERAH DI KOTA BATU JAWA TIMUR
Putri Wulandari Atur Rejeki

PELAKSANAAN LAYANAN TRANSPORTASI PUBLIK BUS RAPID
TRANSIT MAMMINASATA DAN PENILAIAN PENGGUNA TRANSPORTASI
(BUS RAPID TRANSIT) MAMMINASATA
Siti Aisyah Kara, Ibrahim, Muhammad Ridha

DENTIFIKASI MODEL KOMPETENSI SUMBER DAYA
APARATUR DI SEKRETARIAT PEMERINTAH KOTA MAKASSAR
Nurbiah Tahir

PENGARUH PENDIDIKAN DAN PELATIHAN KEPEMIMPINAN TINGKAT IV
KABUPATEN MINAHASA UTARA DALAM GAYA KEPEMIMPINAN MEMBANGUN
ORGANISASI EFEKTIF
Toman Hutapea

PARTISIPASI STAKEHOLDER DALAM IMPLEMETASI PROGRAM KEGIATAN
DINAS PEMUDA DAN OLAHRAGA PEMERINTAH KOTA MANADO
Aloysius Djefri Sambur

MODEL POLA PENGEMBANGAN KARIR JABATAN STRUKTURAL
PEGAWAI NEGERI SIPIL PADA PEMERINTAH DAERAH DI SULAWESI
Ahmad Sukarno

JURNAL
**ADMINISTRASI
PUBLIK**
PKP2A II LAN MAKASSAR

Volume XIV Nomor 1 Juni 2018

Hal. 1 - 86

-
1. **INOVASI SOSIAL DALAM PENGENTASAN PENCEMARAN SUNGAI**
Fajar Iswahyudi 1 - 12
 2. **ANALISIS PEMETAAN POTENSI DAERAH DI KOTA BATU JAWA TIMUR**
Putri Wulandari Atur Rejeki 13 - 28
 3. **PELAKSANAAN LAYANAN TRANSPORTASI PUBLIK BUS RAPID TRANSIT
MAMMINASATA DAN PENILAIAN PENGGUNA TRANSPORTASI (BUS RAPID
TRANSIT) MAMMINASATA**
Siti Aisyah Kara, Ibrahim, Muhammad Ridha 29 - 38
 4. **IDENTIFIKASI MODEL KOMPETENSI SUMBER DAYA
APARATUR DI SEKRETARIAT PEMERINTAH KOTA MAKASSAR**
Nurbiah Tahir 39 - 46
 5. **PENGARUH PENDIDIKAN DAN PELATIHAN KEPEMIMPINAN TINGKAT IV
KABUPATEN MINAHASA UTARA DALAM GAYA KEPEMIMPINAN MEMBANGUN
ORGANISASI EFEKTIF**
Toman Hutapea 47 - 60
 6. **PARTISIPASI STAKEHOLDER DALAM IMPELEMNETASI PROGRAM KEGIATAN
DINAS PEMUDA DAN OLAHRAGA PEMERINTAH KOTA MANADO**
Aloysius Djefri Sambur 61 - 70
 7. **MODEL POLA PENGEMBANGAN KARIR JABATAN STRUKTURAL
PEGAWAI NEGERI SIPIL PADA PEMERINTAH DAERAH DI SULAWESI**
Ahmad Sukarno 71 - 86

PENDAHULUAN

Sejak 2 Juli 2015, Kota Makassar telah memiliki layanan transportasi baru seperti yang telah dimiliki kota-kota besar di Jawa seperti Jakarta dan Yogyakarta, yakni Busway. Sebuah layanan bus dalam dan antar kota yang terkoneksi oleh satu trayek tertentu yang mengintegrasikan masyarakat dalam dan sekitar kota. Di Makassar moda transportasi ini diberi nama Bus Rapid Transit (BRT) Mamminasata. Diberi nama demikian sebab transportasi ini diharapkan dapat menghubungkan masyarakat di kota yang nanti akan terhubung secara struktur ruang yang lebih dikenal dengan kota Mamminasata, yakni singkatan dari Maros, Makassar Sungguminasa dan Takalar. Satu kota dan tiga kabupaten yang disatukan menggunakan konsep mamminasata.

Beroperasinya BRT sejak 2 Juli 2015 yang dikelola oleh Perum Damri cabang Makassar ini praktis memudahkan warga Makassar atau pun wisatawan mengelilingi Makassar. Apalagi ongkos BRT sekali jalan hanya Rp 5.000. BRT akan melayani masyarakat yang ingin bertransportasi di lima koridor. Jalur persinggahan bus rapid transit ini di halte atau selter yang saat ini berjumlah 40 halte dan selter. Sedang setelah april tahun 2016 diusulkan penambahan jumlah halte menjadi 110 halte agar efektif melayani masyarakat pengguna moda transportasi ini.

Pada saat diluncurkan pertama kali, Bus Rapid Transit Mamminasata berjumlah 30 armada. Bus ini bisa memuat hingga 70 orang penumpang dengan tarif Rp. 5.000 rupiah sekali naik pada selter hingga selter yang dituju. Bus ini dilengkapi dengan penyejuk ruangan dan kursi di setiap sisinya. Untuk memberikan layanan yang lebih baik dan meningkatkan jumlah penumpang perum damri memberikan program diskon 50% untuk pelajar dan mahasiswa yang menumpang BRT ini. Itu berarti setiap pelajar/mahasiswa hanya dikenakan tarif sebesar Rp. 2.500 sekali naik hingga sampai di tujuan. Program ini khusus akhir bulan setiap tanggal 25 hingga sepuluh hari di awal bulan. Program ini disambut baik oleh sejumlah kalangan yang mulai terbiasa menggunakan BRT.

Pengoperasian moda transportasi baru ini mendapatkan sambutan dan juga mungkin kendala di lapangan seperti antusiasnya warga untuk ikut menggunakan/ memanfaatkan mode transportasi ini, Kritikkan sejumlah pengamat yang menganggap moda ini ternyata tidaklah mampu menekan angka kemacetan di kota Makassar, dan mungkin mengenai kesinambungan jumlah penumpang yang akan menunjang peng-

operasian ini bisa berlangsung secara terus menerus dan menjadi solusi transportasi perkotaan yang relatif murah.

Karena itu penelitian yang ditujukan untuk mendalami bagaimana transportasi BRT Mamminasata ini dikelola dan bagaimana penilaian masyarakat terhadap layanan yang disediakan tersebut. Sebagai suatu program yang melibatkan sejumlah stake holder dan menyangkut layanan publik terhadap masyarakat, tentu diperlukan sebuah evaluasi dan perbaikan layanan.

Sebagaimana latar belakang yang dikemukakan di atas, penelitian ini menelusuri jawaban atas pertanyaan "Bagaimana operasional pengelolaan Bus Rapid Transit Mamminasata?" dan "Bagaimana penilaian pengguna transportasi publik kota Makassar atas kehadiran transportasi BRT Mamminasata ini?"

Penelitian Terdahulu

Ada sejumlah penelitian yang dilakukan dengan tema dan problem yang hampir sama dengan penelitian yang penulis lakukan. Di antaranya adalah penelitian berjudul *Persepsi Stake Holders Terhadap Keberadaan Layanan Sarana Terminal Penumpang Bus Umum Tipe A, Desa Kapal, Kecamatan Mengwi, Kabupaten Badung yang dilaksanakan pada tahun 2013*. (Piers; Tedi; Imron: 2013). Penelitian ini lebih banyak mengulas tentang bagaimana masyarakat mempersepsikan kehadiran layanan terminal.

Penelitian Kurnia Wahyu Atuti (2012) berjudul *Faktor-Faktor Yang mempengaruhi Minat Masyarakat dalam Memilih Angkutan Trans Jogja di Maliyogakarta*. Penelitian ini menunjukkan bahwa masyarakat baru yang beroperasi di kotanya tersebut. Antusiasme ini ditunjang oleh adanya fakta bahwa layanannya cukup memadai dan harganya yang terjangkau. itulah yang mendorong masyarakat cukup antusias menggunakan moda transportasi baru ini. Meskipun penelitian ini juga menemukan bahwa aspek yang menghambat juga ditemukan seperti tidak adanya jalur khusus sehingga ketepatan tiba dan berangkat bus amat sulit diukur. Ini menyebabkan orang merasa tidak pasti ketika menggunakan layanan trans jogja tersebut.

Sebuah artikel yang ditulis Lukman Hakim dan heru Purboyo (2014) pada jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota B SAPPK V2N3 berjudul *Persepsi Masyarakat Pengguna Sepeda Motor Terhadap Atribut Pelayanan Bus AKDP (Studi Kasus: Bus AKDP Pekalongan-Wonogiri-Kajen, Kabupaten Pekalongan)*. Penelitian ini menemukan kalau faktor yang menentukan masyarakat memilih layanan Bus AKDP Pekalongan-Wonogiri-Kajen

ini adalah kenyamanan dari cuaca, kondisi udara dan kebersihan di dalam moda, keamanan dari kecelakaan dan faktor ongkos dan waktu yang cukup baik.

Penelitian yang lebih spesifik pada lokasi studi yang dilakukan oleh peneliti namun memiliki objek moda transportasi yang berbeda dilakukan oleh Kosmas Toding, M. Yamin Jinca dan Shirly Wunas dari Jurusan teknik Transportasi, Pascasarjana Universitas Hasanuddin berjudul Sistem Transit Oriented Development (TOD) Perkeretaapian dalam Rencana Jaringan Kereta Api Komuter Mamminasata. Penelitian ini bertujuan menganalisis konektivitas antar moda dan menentukan strategi perencanaan simpul berbasis *Transit Oriented Development (TOD)* pada koridor kereta api komuter Mamminasata. Penelitian dilakukan pada kawasan *sub urban* dan *urban* Kota Makassar pada koridor jaringan kereta api komuter Mamminasata. Analisis yang digunakan antara lain (1) Analisis pertumbuhan penduduk dan perkembangan wilayah Mamminasata, (2) Analisis pergerakan penduduk, (3) Analisis *proximity*, dengan *feeder*, (4) Analisis penentuan titik simpul dan (5) Analisis spasial berbasis TOD pada titik simpul. Hasil penelitian menetapkan ada 14 titik simpul potensial pada koridor Kota Makassar. Analisis dengan pendekatan sistem transit pada 2 koridor tersebut terdapat 2 *transit nodes* dan 12 *transit corridor*. Infrastruktur TOD berupa *transit stop* direncanakan pada setiap titik simpul dengan stasiun utama pada *transit nodes* dan stasiun kecil/halte pada *transit corridor*. *Park and Ride* dengan fasilitas parkir baik secara horizontal dan vertikal (*building parking*) direncanakan pada 8 titik simpul potensial.

Penelitian yang hampir serupa dengan penelitian yang dilakukan penulis adalah apa yang dilakukan oleh Indri Nurvia Puspita Rini pada tahun 2007 terhadap layanan bus way trans jakarta. Penelitian ini berjudul *Analisis Persepsi Penumpang Terhadap Tingkat Pelayanan Bus Way (Studi Kasus Bus Way Trans Jakarta Koridor I)*. Penelitian tesis untuk program pascasarjana universitas diponegoro ini dilatarbelakangi oleh pelaksanaan moda transportasi Bus Way yang merupakan terobosan baru pada tahun tersebut. Analisis dilakukan dengan menggunakan metode pendekatan analisis faktor. Dari 47 variabel pengamatan dihasilkan 10 faktor yaitu faktor ke satu adalah keamanan serta ketersediaan fasilitas dan pelayanan petugas, faktor ke dua adalah penanganan parkir, faktor ke tiga adalah pelayanan armada bus, faktor ke empat adalah tiket, faktor kelima adalah kebersihan dan kenyamanan, faktor keenam adalah fasilitas tempat penyeberangan dan jalan akses memasuki halte, faktor ke tujuh adalah aksesibilitas, faktor kedelapan adalah

keselamatan, faktor ke sembilan adalah pelayanan umum operator dan faktor ke sepuluh adalah faktor pendukung.

Studi mengenai kinerja layanan angkutan umum juga pernah dilakukan oleh Mulkan, Rani Anggraini dan M. Isya pada kinerja angkutan umum di kota Sabang Provinsi Aceh. Penelitian ini diterbitkan menjadi artikel pada simposium internasional STTD Bekasi November 23-24 2012 berjudul Analisis Kinerja Angkutan Umum di Kota Sabang Provinsi Aceh. Penelitian ini dilakukan untuk mengukur kinerja layanan transportasi di kota sabang. Lingkup penelitian meliputi kinerja angkutan umum berdasarkan tingkat pelayanan dan kualitas pelayanan. Data yang diambil untuk mengetahui tingkat pelayanan angkutan umum yaitu load/actor, kecepatan rata-rata dan waktu perjalanan sedangkan kualitas pelayanan digunakan /criteria keandalan, kenyamanan dan aksesibilitas. Hasil penelitian diperoleh tingkat pelayanan angkutan umum yang ada sekarang belum ideal baik untuk angkutan perdesaan maupun angkutan di pelabuhan (trayek Sabang-Balohan). Kualitas pelayanan angkutan perdesaan berada pada kategori buruk, sedangkan angkutan trayek Sabang-Balohan berada pada kondisi sedang.

Penelitian yang juga menggali persepsi pengguna transportasi publik juga dilakukan oleh Herry Lubis, Jualihi Wahid dan Rahmad Dian (2005). Penelitian ini berjudul *Persepsi Pelaku Perjalanan Terhadap Pelayanan Angkutan Umum di Kota Medan*. Penelitian ini berangkat dari pertanyaan penelitian: Bagaimanakah persepsi masyarakat pelaku perjalanan terhadap pelayanan angkutan umum di Kota Medan? Penelitian ini kemudian menggunakan sejumlah teori untuk memandu hasil penelitiannya. Diantaranya adalah konsep mengenai persepsi dan konsep mengenai angkutan transportasi publik. Hasilnya menunjukkan keadaan angkutan umum di kota medan terbilang cukup baik dengan masa tunggu 5 sampai 10 menit. Meski sebagian besar menganggap ongkos layanan terlalu mahal meski layanannya juga cukup baik.

Selain penelitian-penelitian di atas, Henri Setyawan (2012) juga pernah melakukan penelitian berjudul *Kualitas Layanan Transportasi (Studi Kasus Busway di Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta)*. Tesis pada fakultas ekonomi program magister perencanaan dan kebijakan publik ini menemukan sejumlah fakta menarik mengenai layanan busway di jakarta. Menurut penelitian ini kualitas pelayanan Transjakarta Busway secara keseluruhan belum memenuhi ekspektasi (harapan) pelanggan, dengan Serqual Score sebesar -0,5396. Dengan serqual score-nya negatif mengindikasikan terdapat

kesenjangan pelayanan riil (kinerja) Transjakarta. Perlu adanya kegiatan perbaikan kualitas layanan untuk masing-masing dimensi dilihat dari score serqual yang memiliki kesenjangan negatif tinggi. Agar kualitas pelayanan berhasil, maka perlu adanya pembenahan intern, fasilitasi dan evaluasi bagi seluruh pelaku dalam organisasi untuk memberikan pelayanan berkualitas.

Tingkat Pelayanan Jasa Transportasi

Untuk menjabarkan pengertian mengenai tingkat pelayanan (*level of service*), Vuchic (1981)¹ menyatakan bahwa tingkat pelayanan merupakan ukuran karakteristik pelayanan secara keseluruhan yang mempengaruhi pengguna jasa (*user*). Tingkat pelayanan merupakan elemen dasar terhadap penampilan komponen-komponen transportasi, sehingga pelaku perjalanan tertarik untuk menggunakan suatu produk jasa transportasi. Faktor utama yang dibandingkan tingkat pelayanan transportasi dapat dibagi menjadi 3 (tiga) kelompok, yaitu:

1. Unjuk kerja elemen-elemen yang mempengaruhi pengguna jasa, seperti: kecepatan operasi, kepercayaan dan keamanan;
2. Kualitas pelayanan, mencakup elemen-elemen kualitatif pelayanan, seperti: kenyamanan, perilaku penumpang, keindahan dan kebersihan;
3. Harga yang harus dibayar pengguna jasa untuk mendapatkan pelayanan.

Kondisi Infrastruktur Jalan di Kota Makassar

Menurut data yang dipublikasikan menjadi potret Kota Makassar tahun 2015, panjang jalan di Kota Makassar totalnya mencapai 1.647, 01 Km. Dengan kondisi baik sepanjang 816,01 KM, sedang 364, 47 KM dan Rusak ringan dan berat sepanjang 466,53 Km. Berikut rinciannya:

Tabel 1.
Perkembangan Panjang Jalan Menurut Kondisi Jalan (Km)

Kondisi Jalan	2013	2014
(1)	(2)	(3)
01. Baik	722,46	816,01
02. Sedang	356,36	364,47
03. Rusak Ringan	335,50	
04. Rusak Berat	179,14	466,53
Jumlah	1.593,46	1.647,01

Sumber: Dinas Prasarana Wilayah Provinsi Sulawesi Selatan

Kondisi dan panjangnya infrastruktur jalan yang meningkat dari tahun 2013 dari 1.593, 46 Km menjadi 1.647,01 Km memperlihatkan peningkatan panjang jalan sepuluh persen pertahun. Pada jalan-jalan yang sudah dibangun inilah transportasi darat disandarkan. Beragam cara dan inovasi telah dilakukan untuk memanfaatkan panjang jalan yang tumbuh tidak signifikan ini untuk kenyamanan dan akses warga kota Makassar. langkah-langkah tersebut diantaranya adalah menata badan jalan dan bahu jalan, menata izin trayek angkutan umum, mendorong transportasi publik dan mendorong masyarakat menggunakan transportasi publik. Untuk hal terakhir inilah pemerintah pusat melalui kementerian perhubungan memberikan bantuan sebanyak 30 unit Bus Rapid Transit (BRT) kepada dinas perhubungan publik di kota makassar dan sekitarnya. Sejak tahun 2015, BRT telah beroperasi dengan selter (*halte*) yang pelayanan maksimal dan pemberian fasilitas transportasi publik yang memadai, dinas perhubungan memberikan hak pengoperasian pada operator di Kota Makassar yakni PD. Damri yang diberi izin trayek dan izin pengoperasian BRT ini yang dikategorikan sebagai angkutan darat dalam provinsi (AKDP).

Bagaimana Penelitian Ini dilaksanakan: Metode

Penelitian ini adalah jenis penelitian kualitatif. Disebut kualitatif sebab data-data yang akan diteliti adalah kualitas-kualitas yang dapat dipahami seperti kebiasaan, norma-norma dan tendensi-tendensi setiap aktor dalam tindakan sosialnya² (Ritzer: 128). Perilaku perilaku, kecenderungan dan kebiasaan masyarakat

¹Indri Nurvia Puspita Rini *Analisis Persepsi Penumpang Terhadap Tingkat pelayanan Bus way (Studi Kasus Bus Way Trans Jakarta Koridor 1)* (Undip: Tesis: 2017) h. 13

²George Ritzer dan Douglas J Goodman *Teori Sosiologi dari teori sosiologi klasik sampai perkembangan terakhir teori postmodern* (yogyakarta: Kreasi wacana: 2004) hal. 128

tertentu dapat ditelusuri dengan menyelami kondisi masyarakatnya. Jenis penelitian ini akan memberi kesimpulan-kesimpulan berupa kualitas-kualitas social serta penjelasan-penjelasan sosial.

Data yang dibutuhkan dalam penelitian ini untuk mengetahui bagaimana masyarakat menceritakan pengetahuan dan penilaiannya menggunakan transportasi publik Bus Rapid Transit Mamminasata ditelusuri terutama kepada pengguna BRT sendiri. Pengguna transportasi jenis lain (seperti pete-pete dan ojek) serta pengelola dan operator layanan BRT Mamminasata. Untuk menambah kedalaman dan pemahaman atas kebijakan pelaksanaan dan penerapan moda transportasi publik baru ini akan dilakukan wawancara dengan pemangku kebijakan seperti dinas Perhubungan Povinsi Sulawesi Selatan.

Informan kunci dalam hal ini adalah pengguna layanan, pengelola BRT Mamminasata (Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan dan PD Damri yang mengoperasikan armada. Data-data itu dianalisa dengan teori-teori yang telah ditetapkan di muka sebagai panduan penulisan dan alur argumen.

Hasil dan Temuan

Pengoperasian BRT Mamminasata

Pada tahun 2011, pemerintah pusat mengeluarkan Perpres mengenai kawasan strategis nasional perkotaan Mamminasata melalui penetapan Peraturan Presiden No. 55 tahun 2011 tentang rencana Tata Ruang Kawasan Perkotaan Mamminasata oleh Kementerian Pekerjaan Umum (PU). Inilah yang menjadi payung hukum nasional semua perencanaan dan pembangunan dan sekaligus legitimasi hukum seluruh aspek di dalamnya.

Tetapi perkembangan perencanaan wilayah Mamminasata tidak berhenti sampai disini. Untuk menindaklanjuti rencana dan seluruh rekomendasinya, disusunlah berbagai studi untuk menjadikan rencana ini bukan hanya di atas kertas, tetapi 'mungkin' diaplikasikan ke dalam keadaan nyata pengelolaan wilayah. Diambilhlah rujukan pembangunan kota baru terintegrasi yaitu kota KOHOKU di Yokohama, Jepang³. Apalagi kemudian, lembaga donor Jepang, JICA ikut membantu menyusun rencana detil tata ruang. Pembangunan kawasan perkotaan Mamminasata merupakan hasil kerjasama Teknis antara JICA (Japan International Cooperation Agency) dengan Badan Kerja Sama Pembangunan Mamminasata (BKSP MM), Unit Pelaksana Teknis

Dinas (UPTD) Mamminasata dan *Task Force* Kota Baru. Proyek-proyek pembangunan mamminasata pada tahun-tahun terakhir dimulai sebagai tindak lanjut dari terbentuknya Perpres No. 55 Tahun 2011 dan MoU pembangunan kota baru yang disepakati oleh Pemerintah Provinsi Sul-Sel dengan Pemkab Gowa, Pemkab Maros dan REI (Real Estate Indonesia) Sul-Sel.

Salah satu di antara proyek yang dijalankan untuk menindaklanjuti proyek pembangunan dan perencanaan struktur ruang mamminasata sesuai dengan perpres nomor 55 tahun 2011 maka dijalankanlah sebuah proyek transportasi massal yang berbasis Bus Rapid Transit (BRT) yang akan menjadikan makassar sebagai pusat dan wilayah-wilayah penyangganya disatukan oleh transportasi publik ini. Kebijakan ini dijalankan sejak tahun 2015 bersamaan dengan datangnya bantuan 30 unit Bus Rapid Transit dari Kementerian Perhubungan.

Bantuan dari kementerian perhubungan dengan syarat kerjasama antara pemerintah provinsi dan pemerintah pusat. Pemerintah pusat menyiapkan armada dan pemerintah provinsi membangun selter dan menentukan trayek layanan. Sampai saat ini penentuan trayek masih terus berlanjut. Pembangunan trayek sampai ke wilayah-wilayah kabupaten Gowa yang lebih Jauh, Kabupaten Takalar dan Kabupaten maros masih terus dilakukan hingga penelitian ini dilakukan.

Pengoperasian layanan ini dengan menggunakan SK Izin Trayek Angkutan Kota Dalam Provinsi (IZIN AKDP) yang dikeluarkan oleh gubernur sulawesi selatan. Hal ini diakui oleh Kadis Perhubungan Sulawesi Selatan, Ir. Ilyas Iskandar:

"Pengoperasian BRT ini tidak menggunakan SK Khusus Gubernur Sulawesi selatan seperti pada tahun 2007 dilakukan oleh gubernur Jakarta atas pengoperasian Busway. Pengoperasian BRT Mamminasata hanya menggunakan izin trayek yang dikeluarkan Gubernur Sulawesi Selatan melalui Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan. Secara teknis izin trayek akan dikeluarkan jika PD Damri sebagai unit yang bertanggung jawab atas pengoperasian armada layanan BRT ini. Setelah itu dikeluarkan SK izin Trayek dari Gubernur Sulawesi Selatan."⁴

Pembagian kerja dalam pengoperasian BRT ini adalah gubernur sulawesi selatan sebagai penanggung jawab, dinas perhubungan sebagai pengawas, pemberi izin trayek dan PD. Damri sebagai pelaksana teknis pengoperasian armada dan trayek.

³Rimarti Anggun Widiatry *Pengaruh Pembangunan Megapolitan Terhadap Sosial-Ekonomi dan Ekologi Pada Masyarakat Lokal* Tesis Bogor: Sosiologi Pedesaan IPB: 2014.

⁴Wawancara dengan Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan di Kantor Dinas Perhubungan Sulawesi Selatan 10 Oktober 2016

Pelaksanaan Pelayanan Transportasi BRT

Bus Rapid Transit (atau disingkat BRT) sudah berjalan sekitar satu tahun. Namun yang terlihat saat ini, masyarakat kota Makassar kurang antusias untuk menggunakan alat transportasi ini. Masyarakat kota Makassar cenderung masih bergantung pada kendaraan pribadi. Seperti yang terlihat di jalan-jalan kota Makassar, kemacetan masih belum terurai sampai saat ini. Jalan-jalan di kota Makassar terlihat dipenuhi oleh kendaraan-kendaraan pribadi. Masyarakat kota Makassar yang menggunakan kendaraan pribadi cukup beralasan, bahwa dengan menggunakan kendaraan pribadi akan sangat gampang jika ingin bepergian kemanapun. Ditambah dengan karakter masyarakat kota khususnya kota Makassar yang mempunyai kecenderungan untuk mengedepankan gaya hidupnya. Adapula sebagian masyarakat yang masih menggunakan transportasi yang sudah ada sejak lama sebelum adanya BRT, seperti menggunakan *pete-pete*, *bentor*, *ojek* dan beberapa angkutan lainnya.

BRT sangat jarang digunakan oleh masyarakat pada hari-hari biasa dan hanya ramai digunakan pada hari Sabtu dan Minggu ketika masyarakat kota ingin berakhir pekan ke tempat-tempat hiburan ataupun tempat berbelanja seperti Mall. Apalagi salah satu koridor BRT melalui mall-mall yang ada di kota Makassar seperti Mall Panakukang, Mall Ratu Indah, Dan Trans Studio Makassar. Seperti yang diungkapkan oleh petugas halte, Saul Sinambela (48) bahwa "bus biasanya ramai pada hari Sabtu dan Minggu seperti hari ini. Kalau hari-hari biasa jarang yang gunakan"⁵. Hal senada juga dikatakan oleh M. Nur yang juga menjadi petugas halte, bahwa "kalau hari Senin sampai Jumat, jarang yang naik bus. Biasanya ramai kalau hari Sabtu dan Minggu karena banyak masyarakat yang pergi liburan"⁶. Dengan beberapa keterangan diatas, kita bisa melihat bagaimana kurangnya antusias masyarakat dalam penggunaan BRT sebagai alat transportasi yang cocok untuk masyarakat dalam kesehariannya. Dan ada beberapa faktor yang membuat masyarakat kurang antusias terhadap BRT.

Mengenai Pelayanan

Membahas mengenai pelayanan BRT terhadap masyarakat, sejauh ini beberapa masyarakat mempunyai keluhan. Keluhan masyarakat mengenai pelay-

⁵Keterangan ini berdasarkan hasil wawancara dengan Saul Sinambela (48), salah satu petugas halte yang bertugas di depan Mall Panakkukang. Minggu, 16 Oktober 2016.

⁶Keterangan ini berdasarkan hasil wawancara dengan M. Nur, salah satu petugas halte yang bertugas di halte Universitas Cokroaminoto. Senin, 17 Oktober 2016.

anan pengoperasian BRT pun bermacam-macam. Seperti tak menentunya jadwal kedatangan bus ke halte, tidak menentunya jarak waktu kedatangan, tidak adanya koordinasi antara sopir bus dan selter yang menyebabkan estimasi jadwal tidak bisa dilakukan. Seperti yang dirasakan oleh pak Rahman yang menunggu bus di halte Universitas Muslim Indonesia (UMI) sekitar 30 menit. Dan di halte tersebut, tak ada petugas yang berjaga. Hal ini yang membuat pak Rahman bingung, bus yang terdekat sudah berada dimana dan tak ada yang bisa ditanyai.

"Saya sudah menunggu ini sekitar 30menit, tapi busnya belum datang-datang juga. Mau bertanya, tidak ada juga petugasnya. Dan ini juga baru pertama kali ingin menggunakan BRT karena kebetulan mau ke bandara".⁷

Hal ini terjadi menurut peneliti salah satunya dikarenakan oleh belum adanya jalur khusus yang bisa digunakan oleh armada BRT Mamminasata untuk beroperasi sehingga BRT Mamminasata berposisi yang sama saja dengan kendaraan lain di jalanan yang ketika terjadi kemacetan akan juga terjebak macet sebab tidak memiliki jalur khusus sebagai lintasan bebas hambatan yang bisa menyebabkan terukurnya waktu keberangkatan dan tibanya bus pada selter berikutnya. Jika mengikuti standar keandalan layanan transportasi bus yang ditentukan oleh kementerian perhubungan yakni setiap armada bus tiba setiap 5-10 menit saja, maka BRT Mamminasata masih jauh dari standar tersebut. Sebab setiap bus akan tiba dalam waktu yang cukup lama antara 30 menit hingga 1 jam masa tunggu.

Perlu juga kita ketahui, bahwa setiap halte yang disediakan, tak semua halte dijaga oleh petugas. Halte yang dijaga oleh petugas biasanya adalah halte yang sering diisi oleh penumpang untuk naik bus. Seperti di halte Mall Panakkukang, halte Universitas Bosowa, Universitas Cokro, dan beberapa halte lainnya. Menurut keterangan Astrid yang juga bekerja sebagai petugas, bahwa:

"Semua halte yang tersedia di seluruh penjuror jalan Makassar, semuanya itu berfungsi dan memang tidak semua halte ada tim pengawas yang menetap di halte itu. Karena yang ada petugasnya hanya di halte yang biasanya jadi tempat penumpang menunggu naik BRT".⁸

⁷Keterangan ini berdasarkan hasil wawancara dengan pak Rahman, seorang pengguna BRT yang menunggu bus di halte Universitas Muslim Indonesia. Senin, 17 Oktober 2016.

⁸Keterangan ini berdasarkan hasil wawancara dengan Astrid, salah satu petugas bus yang bertugas di halte SD IKIP. Senin, 17 Oktober 2016.

Ungkapan serupa juga dikatakan oleh M. Nur yang juga menjadi seorang petugas halte. M. Nur juga mengungkapkan bahwa petugas halte juga ditempatkan di halte berbeda-beda setiap harinya. Berikut ungkapan M. Nur, bahwa:

“Tak semua halte dijaga oleh petugas. Hanya beberapa halte yang diisi dan itu pun kami setiap harinya dipindahkan ke halte-halte yang lain.”⁹

Hal seperti ini tentu akan menambah sisi negatif dari pengoperasian BRT. Tak adanya petugas di setiap halte membuat masyarakat mengurungkan niat untuk menggunakan BRT. Tak hanya pak Rahmani yang mengeluhkan soal lamanya waktu untuk menunggu bus. Salah seorang pengguna lainnya, Yani (27) yang bekerja sebagai karyawan di salah satu perusahaan swasta juga mengungkapkan keluhannya mengenai lamanya menunggu bus. Yani mengungkapkan bahwa:

“Saya pernah menunggu bus selama satu setengah jam. Saat itu saya menunggu bus dan bertanya kepada petugas dan petugasnya mengatakan bahwa bus sudah hamper tiba. Dan setelah lama menunggu, ternyata bus yang di tunggu mogok di jalan. Saat itu langsung saya batalkan untuk naik BRT”.¹⁰

Yani terlihat kesal setelah kejadian tersebut dan tak ingin lagi menggunakan BRT. Yani merasa pelayanan kepada dirinya selama ini sangat buruk. Hal ini juga membuktikan bahwa kurangnya kordinasi antara petugas yang ada di halte dengan petugas yang ada di bus. Apalagi petugas yang bekerja untuk menjaga halte juga terbatas seperti yang telah dijelaskan sebelumnya. Hal ini juga disebabkan oleh sedikitnya bus yang dioperasikan oleh pihak pengelola. Menurut keterangan seorang petugas yang bernama M. Nur, menjelaskan bahwa bus yang dioperasikan setiap harinya hanya 13 bus saja dari 30 bus. Hal ini disebabkan karena kurangnya masyarakat yang menggunakan BRT, sehingga hanya 13 bus yang dioperasikan. Itu pun bus yang dioperasikan tak pernah penuh. Berikut keterangan M. Nur:

“Hanya 13 bus yang dijalankan karena kurang masyarakat yang naik. Itu saja yang tiga belas tidak pernah penuh. Bus biasa ditambah kalau hari sabtu minggu karena baru banyak penumpang”.¹¹

⁹Keterangan ini berdasarkan hasil wawancara dengan M. Nur, salah satu petugas halte yang bertugas di halte Universitas Cokroaminoto. Senin, 17 Oktober 2016.

¹⁰Keterangan ini berdasarkan hasil wawancara dengan Yani (27), seorang pegawai swasta yang sedang duduk di halte STIMIK Dipanegara. Kamis, 20 Oktober 2016.

¹¹Keterangan ini berdasarkan hasil wawancara dengan M. Nur, salah satu petugas halte yang bertugas di halte Universitas Cokroaminoto. Senin, 17 Oktober 2016.

Salah satu pengguna BRT yang berada di Mall Panakkukang juga mengungkapkan keluhannya mengenai lamanya waktu untuk menunggu bus. Dewi (16) mengungkapkan bahwa hal yang tak ia sukai ketika menggunakan BRT adalah ketika menunggu bus yang harus membutuhkan waktu lama. Apalagi di mall Panakkukang tak ada halte yang di bangun seperti halnya halte-halte yang lain. Di depan Mall Panakkukang hanya diisi oleh sebuah tangga setinggi pintu bus. Dan pengguna BRT yang masih menunggu hanya duduk di tangga depan mall dan berdesak-desakan di jalan keluar parkiran mall yang dilalui oleh pengguna mall lainnya. Hal serupa juga dirasakan oleh Aprilia (18), yang pernah menunggu bus sekitar 15 sampai 30 menit di mall Panakkukang. Aprilia menjelaskan bahwa:

“Saya pernah menunggu sekitar 15 sampai 30 menit kalau tidak salah. Waktu saya menunggu bus di MP. Terus saya mau ke mall Ratu Indah”¹².

Keterlambatan dan sulitnya mengukur kedatangan bus dari halte ke halte ini menyebabkan buruknya kesan masyarakat atas pengoperasian layanan BRT Mamminasata ini.

Mengenai Rute

Salah satu yang menyebabkan kurangnya masyarakat yang ikut naik menggunakan BRT Mamminasata sebagai layanan transportasi yang dia pilih adalah karena route yang ada belum menjangkau wilayah sekitar tempat tinggal mereka. Pengakuan Rahmiati yang tinggal di sekitar sama mengakui ingin menggunakan transportasi BRT ini tetapi di sekitar rumahnya tidak ada halte BRT Mamminasata sehingga jika ingin naik BRT Mamminasata ini harus naik angkutan lain dulu untuk sampai ke halte terdekat di sungguminasa. Problem aksesibilitas halte sebagai pendukung pengoperasian transportasi BRT mamminasata agar dapat dijangkau oleh masyarakat luas ini memang menjadi persoalan tersendiri. Seperti yang terlihat di berbagai tempat halte-halte baru dibangun dan dibenahi untuk bisa digunakan sebagai titik persinggahan dan penaikan penumpang.

Hal ini sangat penting untuk melihat bagaimana antusias masyarakat dalam penggunaan BRT. Dan beberapa Informan juga banyak yang mengungkapkan alasan kurangnya masyarakat menggunakan BRT. Salah satunya karena kurangnya halte yang disediakan oleh pemerintah membuat masyarakat yang tinggal jauh dari halte, tidak menggunakan BRT untuk

¹²Keterangan ini berdasarkan hasil wawancara dengan Aprilia (18), seorang mahasiswi Politeknik Negeri yang di wawancara di halte Dinas Pendidikan. Kamis, 20 Oktober 2016

bepergian setiap harinya. Seperti yang diungkapkan oleh Yuni (19), yang tempat tinggalnya jauh dari halte. Yuni tinggal di dalam lorong dan lebih realistis ketika menggunakan angkutan umum lainnya setiap hari. Yuni mengungkapkan bahwa:

“Saya jarang menggunakan BRT karena haltenya jauh dari rumah. Apalagi rumah saya berada di lorong-lorong. Saya pernah gunakan BRT waktu saya bersama teman-teman di kampus waktu mau ke mall”.¹³

Ada juga seorang mahasiswa yang bernama Roni (19), yang lebih memilih menggunakan *pete’-pete’* karena BRT tak masuk ke dalam perumahan tempat tinggalnya di perumahan BTP. Dan di perumahan BTP, angkutan massal yang bisa diakses untuk masuk hanyalah *pete’-pete’*. Apalagi di sekitar depan perumahan BTP tak ada halte yang dibangun. Halte yang paling dekat dari sana hanyalah halte Universitas Cokroaminoto dan halte Universitas Hasanuddin. Dan untuk ukuran pejalan kaki, jaraknya sangat jauh.

Menurut Aprilia (18), halte BRT seharusnya ditambah ke tempat-tempat yang belum mempunyai halte. Karena route yang ada saat ini belum bisa dijangkau oleh semua lapisan masyarakat¹⁴. M. Nur juga mengungkapkan hal serupa, karena salah seorang masyarakat yang pernah bertanya kepada M. Nur, bahwa masyarakat tersebut harus naik angkot terlebih dahulu untuk bisa sampai ke halte, jadi dia lebih memilih untuk menggunakan *pete’-pete’*. Berikut penjelasan M. Nur mengenai cerita masyarakat:

“Seharusnya ada tambahan halte, karena pernah ada masyarakat yang bilang ke saya kalau dia harus naik *pete’-pete’* dulu kalau mau ke halte. Jadi mending dia naik *pete’-pete’* karena sama saja. Dia juga harus bayar dua kali”.¹⁵

Namun, menurut M. Nur, untuk membangun halte, juga tidak harus di sembarang tempat. Karena pada waktu dinas perhubungan membangun halte, ada banyak masyarakat yang menolak untuk membangun halte depan halaman rumahnya¹⁶. Apalagi masyarakat

¹³Keterangan ini berdasarkan hasil wawancara dengan Yuni (18), seorang mahasiswi STIMIK dipanegara. Senin, 17 Oktober 2016.

¹⁴Keterangan ini berdasarkan wawancara dengan Aprilia (18), sewaktu duduk beristirahat di halte Dinas Pendidikan. Kamis, 20 Oktober 2016.

¹⁵Keterangan ini berdasarkan hasil wawancara dengan M. Nur, salah satu petugas halte yang bertugas di halte Universitas Cokroaminoto. Senin, 17 Oktober 2016.

¹⁶Keterangan ini berdasarkan hasil wawancara dengan M. Nur, salah satu petugas halte yang bertugas di halte Universitas Cokroaminoto. Senin, 17 Oktober 2016.

kota Makassar khususnya yang berada di jalan-jalan protokol, adalah masyarakat pedagang. Tentu masyarakat yang mempunyai toko tak ingin tokonya terhalangi oleh halte yang akan mengurangi pelanggannya. Terutama masyarakat kecil yang tokonya tak sebesar dan setinggi halte BRT.

Pihak pengelola Mall Panakkukang juga menolak pembangunan halte di depan mall dengan alasan merusak pemandangan. Makanya, di depan Mall Panakkukang pihak pengelolah BRT hanya menggunakan tangga setinggi pintu bus dan tidak terlalu mengganggu pemandangan mall yang megah tersebut. Tak hanya di mall Panakkukang, masih penjelasan M. Nur, bahwa pihak Universitas Hasanuddin juga menolak pembangunan halte di sekitar pintu 1 kampus dengan alasan yang sama¹⁷. Jadi, mengenai route serta tata letak halte BRT masih jauh dari kata memuaskan. Tentu hal ini yang menjadi salah satu faktor mengapa masyarakat kurang antusias untuk menggunakan BRT sejauh ini.

Mengenai Fasilitas

Berbicara mengenai fasilitas, pihak pengelola BRT juga terlihat mengabaikan apa saja yang bisa menjadi nilai plus dalam menggunakan BRT. Fasilitas yang disediakan pun biasa saja dan tak berlebihan jika dikatakan masih di bawah standar. Pengguna BRT hanya bisa menikmati fasilitas berupa AC. Itu pun fasilitas yang disediakan hanya berada di dalam bus dan tak ada di dalam halte penumpang.

Salah satu penumpang bernama Yani (27) menganggap fasilitas yang disediakan saat ini masih kurang bahkan jauh dari standar layanan dan harus bisa lebih baik lagi. Yani juga menambahkan bahwa seharusnya di dalam halte ada daftar jadwal tiba serta keberangkatan bus sehingga pengguna BRT tidak lagi merasa rugi untuk menggunakan BRT. Tak hanya itu, Yani juga menginginkan pengelola BRT menyediakan sebuah aplikasi *smartphone* sehingga masyarakat bisa dengan gampang melacak dan mengetahui keberadaan bus yang akan digunakan. Berikut pernyataan Yani mengenai fasilitas BRT saat ini:

“Menurutku, fasilitasnya masih kurang karena masih bisa lebih baik lagi. Fasilitas yang disediakan cuma AC. Harusnya ada aplikasi (*smartphone*) supaya gampang mengetahui keberadaan busnya. Jadwal bus juga harus ada di halte. Dan kalau semasih dilihat fasilitasnya, belum memenuhi bahkan masih jauh dari standar layanan”.¹⁸

¹⁷Keterangan ini berdasarkan hasil wawancara dengan M. Nur, salah satu petugas halte yang bertugas di halte Universitas Cokroaminoto. Senin, 17 Okt. 2016.

¹⁸Keterangan ini berdasarkan hasil wawancara dengan Yani (19) yang diwawancarai di halte STIMIK Dipanegara. Kamis, 20 Okt. 2016.

Tak hanya Yani, salah seorang pengguna BRT bernama Aprilia (18) juga menganggap perlunya penambahan fasilitas yang disediakan oleh pihak pengelola BRT. Berbeda dengan Yani yang menginginkan adanya aplikasi *smartphone*, Aprilia justru menginginkan disediakan wifi, majalah, dan tv di dalam bus maupun halte sehingga ketika pengguna BRT harus menunggu bus dalam waktu yang lama, pengguna BRT tidak lagi merasa bosan. Begitupun ketika pengguna sudah berada di atas bus.

“Kalau berbicara fasilitas, mungkin hanya AC yang disediakan. Padahal seharusnya ada wifi di bus. Di halte juga harusnya ada majalah untuk dibaca serta TV supaya kalau menunggu bus kita tidak merasa bosan di halte”.¹⁹

Ada banyak fasilitas yang kurang di dapatkan oleh pihak pengelola BRT. Seperti adanya penambahan kursi di dalam bus maupun di halte. Seperti yang terlihat di halte Universitas Cokroaminoto pada senin, 17 oktober 2016 sekitar pukul 13.00 wita. Disana terlihat masyarakat yang menunggu bus banyak yang hanya berdiri karena kecilnya tempat duduk yang disediakan di halte yang jumlahnya hanya dua buah saja. Tak hanya di halte, kursi dalam bus juga terbilang sangat sedikit.

Menurut Dewi (16), yang membuat dirinya merasa malas ketika menggunakan BRT selain menunggu bus dalam waktu lama, yaitu berdiri ketika berada di dalam bus. Seperti yang dijelaskan sebelumnya, bahwa di akhir pekan pengguna BRT meningkat dan kursi di dalam bus biasanya terisi penuh. Hal inilah yang dimaksud oleh Dewi, yang biasanya menggunakan BRT di akhir pekan. Jika melihat kursi yang tersedia di dalam bus terisi penuh, Dewi lebih memilih untuk menunggu bus selanjutnya walaupun harus menunggu dalam waktu yang lama.²⁰

Dengan melihat dari beberapa persepsi masyarakat, kita bisa menarik kesimpulan bahwa pengoperasian BRT sejauh ini masih menimbulkan problem dan sepertinya dikelola dengan pengelolaan yang tidak cukup baik dan belum tepat dioperasikan di kota Makassar. Slogan *'naik bus biar gak macet'* terlihat hanya sebatas wacana dan cacat dalam pengoperasiannya. Sampai saat ini kota Makassar masih mengalami kemacetan bahkan semakin bertambah parah. Pengadaan BRT di kota Makassar sepertinya

terlalu *'dipaksakan'* hanya karena mengejar predikat *'kota dunia'*. Dengan berbagai permasalahan yang ada sebaiknya pemerintah melakukan evaluasi terhadap pengoperasian BRT. Pemerintahan yang terkait sebaiknya mempertimbangkan segala permasalahan yang ditemukan di lapangan. Sehingga kemudian pemerintah memutuskan untuk mengambil kebijakan dalam meningkatkan antusias masyarakat untuk menggunakan BRT. Pemerintah bisa melakukan penekanan terhadap perusahaan pemasar kendaraan untuk tidak bebas menjual kendaraannya di kota Makassar maupun di Sulawesi Selatan serta memperbaiki segala kendala dan permasalahan yang ada sejak diluncurkannya BRT sebagai salah satu alat transportasi umum tanpa mengabaikan kondisi sosial-ekonomi masyarakat.

Persoalan kompleks transportasi perkotaan di kota makassar dengan adanya BRT mamminasata ini belum cukup bisa diurai. Seperti contoh kemacetan dan rendahnya minat masyarakat untuk menggunakan transportasi publik cukup rendah itu ditunjukkan oleh pengakuan sejumlah petugas halte yang mengakui rendahnya peminat untuk naik menggunakan layanan BRT Mamminasata ini.

Kesimpulan Dan Rekomendasi

Kesimpulan

1. Setelah melihat uraian pembahasan dapat disimpulkan bahwa pengoperasian BRT Mamminasata ini dilakukan oleh dinas perhubungan yang menunjuk PD Damri sebagai pengoperasi layanan yang disertai hak untuk mengelola armada layanan dan mengoperasikan bus pada trayek yang telah ditetapkan.
2. Layanan yang disediakan ini belum begitu disambut oleh masyarakat luas, selain karena layanannya belum cukup memadai seperti lama waktu tunggu yang melampaui 30 menit dianggap sebagai layanan transportasi yang terstandar rendah, rute juga belum menjangkau ke pusat-pusat pemukiman di seluruh wilayah kota Massar dan fasilitas di halte dan bus yang juga belum cukup baik.

Rekomendasi

Pembahasan dan kesimpulan diatas dapat mengarahkan kita pada rekomendasi penelitian berupa:

1. Penambahan rute dari kampus dan pusat-pusat kepadatan penduduk yang ada di kota Makassar.

¹⁹Keterangan ini berdasarkan wawancara dengan Aprilia (18). sewaktu duduk beristirahat di halte Dinas Pendidikan. Kamis, 20 Oktober 2016.

²⁰Keterangan ini berdasarkan hasil wawancara dengan Dewi (16). salah satu pengguna BRT yang ketika diwawancarai sedang menunggu BRT di depan mall Panakkukang. Minggu, 16 oktober 2016.

2. penambahan halte-halte yang dekat dari perkampungan penduduk dan pusat-pusat keramaian seperti seluruh kampus negeri dan kampus besar lain di kawasan mamminasata.
3. Penambahan armada untuk melayani rute-rute yang semakin banyak dan semakin merata bagi seluruh masyarakat.

DAFTAR PUSTAKA

- Widiatri, Anggun (2012) *Pembangunan Jalan Tembus Maminasata dan Livelihood Masyarakat Desa Bogor*:IPB
- Drs H. Ibrahim. M.Pd dan Muhammad Ridha (2014) *Mamminasata dan Perubahan Sosial di Pedesaan Makassar*: carabaca
- Ritzer, George dan Douglas J Goodman (2011) *Teori Marxist dan berbagai ragam teori Neo-Marxian* Yogyakarta: Kreasi Wacana
- Setyawan, Henri (2012) *Kualitas Layanan Transportasi (Studi Kasus Busway di Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta)* (Tesis: Universitas Indonesia)
- Lubis, Herry Jualihi Wahid dan Rahmad Dian (2005). *Persepsi Pelaku Perjalanan Terhadap Pelayanan Angkutan Umum di Kota Medan*.
- Nurvia Puspita Rini, Indri (2007) *Analisis Persepsi Penumpang Terhadap Tingkat Pelayanan Bus Way (Studi Kasus Bus Way Trans Jakarta Koridor I)* (Tesis: Universitas Diponegoro).
- Toding, Kosmas M. Yamin Jinca dan Shirly Wunas dari Jurusan teknik Transportasi, Pascasarjana Universitas Hasanuddin berjudul *Sistem Transit Oriented Development (TOD) Perkeretaapian dalam Rencana Jaringan Kereta Api Komuter Mamminasata*. (jurnal:tt:tt)
- Hakim, Lukman dan heru Purboyo (2014) pada jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota B SAPPK V2N3 berjudul *Persepsi Masyarakat Pengguna Sepeda Motor Terhadap Atribut Pelayanan Bus AKDP (Studi Kasus: Bus AKDP Pekalongan-Wonogiri-Kajen, Kabupaten Pekalongan)*.
- Kusumawijaya, Marco (2007) sekapur sirih buku Hani Raihana *Negara di Persimpangan Jalan Kampusku* Yogyakarta; Kanisius.
- Imran Tedi, Piers (2013) *Persepsi Stake Holders Terhadap Keberadaan Layanan Sarana Terminal Penumpang Bus Umum Tipe A, Desa Kapal, Kecamatan Mengwi, Kabupaten Badung*.
- Anggun Widiatry, Rimarti (2014) *Pengaruh Pembangunan Megapolitan Terhadap Sosial-Ekonomi dan Ekologi Pada Masyarakat Lokal* Tesis Bogor: Sosiologi Pedesaan IPB
- Astuti, Wahyu (2012) *Faktor-Faktor Yang mempengaruhi Minat Masyarakat dalam Memilih Angkutan Trans Jogja di Malioboro* (Skripsi:tt:tp)