

BAB IV

PENYAJIAN DATA DAN ANALISIS DATA

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

1. Kota Banjarmasin

Dilansir dari Kota Banjarmasin dalam Angka Tahun 2022 yang dikeluarkan BPS, letak Kota Banjarmasin secara astronomis berada di antara $3^{\circ}16'46''$ sampai dengan $3^{\circ}22'54''$ Lintang Selatan dan $114^{\circ}31'40''$ sampai dengan $114^{\circ}39'55''$ Bujur Timur. Terkait dengan lokasinya, Kota Banjarmasin masuk ke dalam zona Waktu Indonesia Tengah (WITA). Luas wilayah Kota Banjarmasin adalah 98,46 kilometer persegi yang terbagi menjadi lima kecamatan. Daftar kecamatan di Kota Banjarmasin yaitu Banjarmasin Selatan, Banjarmasin Timur, Banjarmasin Barat, Banjarmasin Tengah, dan Banjarmasin Utara.

Adapun secara geografis, batas wilayah Kota Banjarmasin sebelah utara dengan berbatasan dengan Kabupaten Barito Kuala, sebelah timur berbatasan dengan Kabupaten Banjar, sebelah barat berbatasan dengan Kabupaten Barito Kuala dan sebelah selatan berbatasan dengan Kabupaten Banjar. Sebagai kota dengan julukan seribu sungai, Banjarmasin dilewati oleh beberapa aliran sungai seperti Sungai Barito dan Sungai Martapura. Sungai Martapura merupakan sungai terpanjang yang melintasi Kota Banjarmasin dengan panjang 25.066 meter.

Mengutip rilis BPS dalam publikasi Kota Banjarmasin dalam Angka Tahun 2022, jumlah penduduk di tahun 2020 mencapai 657.663 jiwa. Laju pertumbuhan penduduk di Kota Banjarmasin antara tahun 2020 - 2021 adalah

0,95 persen sehingga diperkirakan jumlah penduduk pada tahun 2021 mencapai sekitar 662.230 jiwa. Sementara itu, kepadatan penduduk Kota Banjarmasin pada tahun 2020 adalah 6.727 jiwa per kilometer persegi. Indeks pembangunan manusia di Kota Banjarmasin di tahun 2021 mencapai angka 71,28 atau naik dari tahun 2020 yang berada di angka 70,91. Sementara angka harapan hidup di Kota Banjarmasin di tahun 2021 mencapai angka 71,29 tahun atau naik dari tahun 2020 yang berada di angka 71,13 tahun.⁴²

2. Kota Banjarbaru

Kota Banjarbaru adalah salah satu kota di Provinsi Kalimantan Selatan, Indonesia. Kota Banjarbaru dahulu merupakan sebuah kota administratif yang pemekaran dari Kabupaten Banjar. Jauh di masa sebelumnya sebagian besar wilayahnya merupakan Kawedanan Ulin di dalam Kabupaten Banjar. Kota Banjarbaru berdiri pada tanggal 20 April 1999 berdasarkan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 1999. Kota Banjarbaru memiliki luas wilayah 371,38 km² (37.130 ha) atau 3,8 x luas Banjarmasin atau ½ luas Jakarta.

Dilansir dari Kota Banjarbaru dalam Angka Tahun 2022 yang dikeluarkan BPS, letak Kota Banjarbaru secara astronomis berada di antara 3° 25'40" sampai 3°28'37" Lintang Selatan dan 114°41'22" sampai 114°54'25" Bujur Timur. Daftar kecamatan di Kota Banjarbaru yaitu Kecamatan Landasan Ulin, Kecamatan Liang Anggang, Kecamatan Cempaka, Kecamatan Banjarbaru Utara, dan Kecamatan Banjarbaru Selatan. Adapun secara geografis, batas wilayah Kota Banjarbaru

⁴² <https://www.banjarmasinkota.go.id/p/profil-kota-banjarmasin.html> (diakses pada tanggal 28 Oktober 2023)

sebelah utara adalah Kecamatan Martapura Kabupaten Banjar, sebelah selatan Kabupaten Tanah Laut, sebelah timur Kecamatan Karang Intan Kabupaten Banjar, dan sebelah barat Kecamatan Gambut Kabupaten Banjar.⁴³

3. Barito Kuala

Kabupaten Barito Kuala dengan Ibu Kota Marabahan di bentuk berdasarkan Undang-Undang Nomor 27 Tahun 1959 yaitu tanggal 4 Juli 1959 yang sebelumnya daerah ini berstatus Kawedanan dibawah Pemerintah Kabupaten Banjar. Selanjutnya pada tanggal 4 Januari 1960 Gubernur Kepala Daerah Kalimantan Selatan (SYARKAWI) meresmikan Kabupaten Daerah Tingkat II Barito Kuala di Marabahan, sehingga sampai sekarang pada tanggal 4 Januari diperingati sebagai hari jadi Kabupaten Daerah Tingkat II Barito Kuala.

Kabupaten Barito Kuala merupakan dataran rendah dengan ketinggian 0,2 sampai dengan 3 meter dari permukaan laut. Karena merupakan dataran rendah maka hampir di semua kecamatan tumbuh hutan galam yang digunakan sebagai bahan bangunan dan purun yang dimanfaatkan untuk anyaman tikar, bakul dsb. Barito Kuala dibelah oleh Sungai Barito yang membentang dari selatan sebagai muara sungainya (Kecamatan Tabunganen) hingga ke-utara (Kecamatan Kuripan) dengan batas wilayah Barat : Kabupaten Kapuas Provinsi Kalimantan Tengah,

⁴³<https://regional.kompas.com/read/2022/03/30/171038778/profil-kota-banjarbaru?page=all> diakses pada tanggal 11 November 2023

dari Timur : Kabupaten Banjar dan Kota Banjarmasin, Selatan : Laut Jawa, dan Utara : Kabupaten Hulu Sungai Utara dan Kabupaten Tapin⁴⁴

4. Tanah Laut

Dasar pendirian Kabupaten Tanah Laut adalah Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1965 tentang Pembentukan Daerah Tingkat II Tanah Laut, Daerah Tingkat II Tapin dan Daerah Tingkat II Tabalong Dengan Mengubah Undang-Undang Nomor 27 Tahun 1959 Tentang Penetapan Undang-Undang Darurat Nomor 3 Tahun 1953 Tentang Pembentukan Daerah Tingkat II di Kalimantan maka pada tanggal 2 Desember 1965 dilaksanakan upacara peresmian berdirinya Deswati II Tanah Laut. Tanggal 2 Desember dicatat sebagai Hari Jadi Kabupaten Tanah Laut dengan luas daerah 1878 km² yang terdiri dari 11 kecamatan, 5 kelurahan, dan 130 desa.

Secara geografis Kabupaten Tanah Laut terletak antara titik koordinat di antara 114° 30'20'' Bujur Timur – 115° 23'31'' Bujur Timur dan 3° 30'33'' Lintang Selatan 4° 11'38'' Lintang Selatan. Kabupaten Tanah Laut berbatasan dengan sejumlah wilayah di sekitarnya. Di sebelah Timur berbatasan dengan Kabupaten Tanah Bumbu dan Laut Jawa dan Sebelah Utara berbatasan dengan Kabupaten Banjar dan Kota Banjarbaru. Sementara itu, di bagian Barat dan Selatan, Kabupaten ini berbatasan dengan wilayah perairan yaitu Laut Jawa.⁴⁵

⁴⁴<https://kalsel.bpk.go.id/profil-kabupaten-barito-kuala/> diakses pada tanggal 11 November 2023

⁴⁵<https://tirto.id/profil-kabupaten-tanah-laut-letak-geografis-hingga-sejarah-gPPr> diakses pada Tanggal 11 November 2023.

B. Penyajian Data

1. Gambaran Umum Teman Bus Trans Banjarbakula

Sebagai bentuk implementasi dari program sistem Buy The Service dari Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, program angkutan umum yang dinamai Teman bus ini sudah beroperasi lebih dari 10 kota di Indonesia termasuk wilayah Banjarmasin dengan 4 koridor yang disebut dengan Trans Banjarbakula (Banjarmasin, Banjarbaru, Barito Kuala, Tanah Laut).

Trans Banjarbakula diresmikan di Kalimantan Selatan pada hari Rabu, 22 Desember 2021 dengan menyediakan 75 unit bus untuk 4 koridor. Berada dibawah naungan Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD), Teman Bus Trans Banjarbakula mmeulai keberangkatan bus setiap harinya di mulai dari Terminal Tipe A Gambut Barakat KM 7 dari jam 05.00 pagi hingga jam 20.00 dengan halte terakhir di terminal Gambut Barakat. Melalui Dinas Perhubungan Banjarmasin, Banjarbaru, Barito Kuala, dan Tanah Laut ada 4 trayek yang disediakan untuk Trans Banjarbakula dan 105 halte untuk 4 koridor.

No	Trayek	Jarak (KM)	Jumlah Armada		Tipe Armada
			SO	SGO	
1	Terminal KM 17 – Simpang Empat Banjarbaru	46,3	18	20	Bus Sedang
2	Terminal KM 17 – Terminal Siring KM 0 Banjarmasin	35,8	16	18	Bus Sedang
3	Terminal KM 6 – Universitas Muhammadiyah Banjarmasin	32,8	14	16	Bus Sedang
4	Terminal KM 17 – Simpang 3 Bentok	48,8	19	21	Bus Sedang

2. Gambaran Umum PT. Bagong Dekaka Makmur

Menggunakan program baru yang disebut sistem *Buy The Service* yang merupakan skema pembelian layanan angkutan umum, Kementerian Perhubungan bekerja sama dengan perusahaan layanan bis PT. Bagong Dekaka Makmur sebagai operator yang menyediakan bus yang akan digunakan oleh Teman bus di wilayah Kalimantan Selatan.

Bagong Transport adalah salah satu perusahaan yang bergerak dibidang transportasi bus antar kota dan propinsi, memulai usaha pada tahun 1994. Seiring dengan kebutuhan transportasi di pertambangan, pada tahun 1998 mulai memasuki usaha transportasi di dunia pertambangan yang berlokasi di Jl. Panglima Sudirman No.8, Ketawang, Ngadilangkung, Kec. Kepanjen, Kabupaten Malang, Jawa Timur.⁴⁶

a. Visi

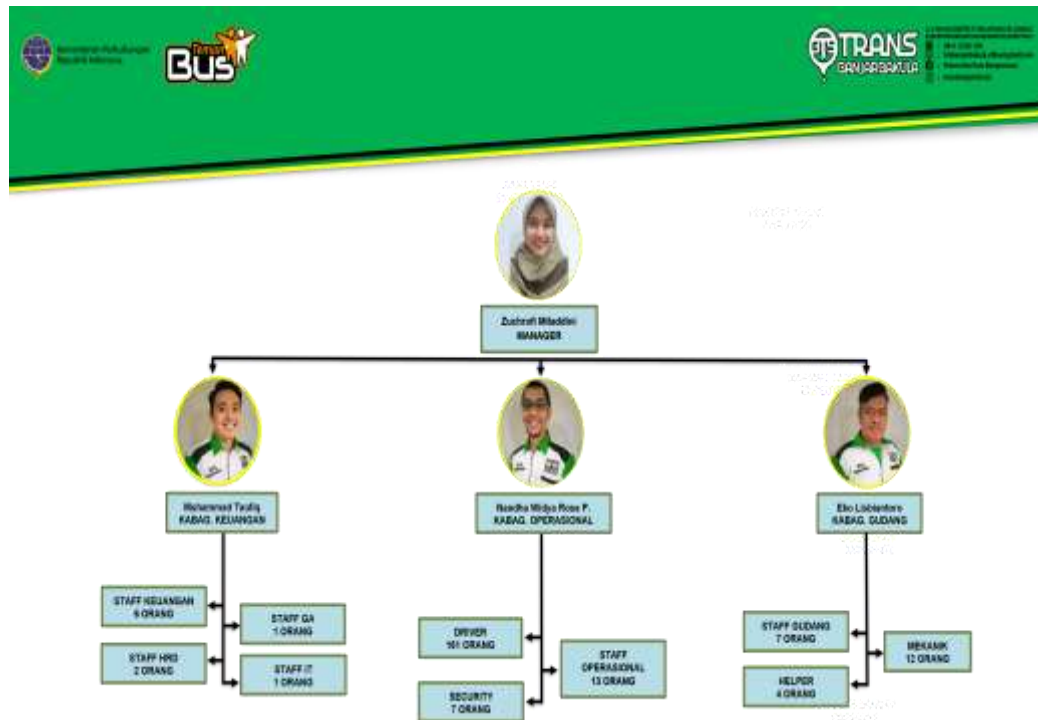
Bagong transport menjadi perusahaan jasa transportasi bus diberbagai bidang bertaraf internasional dengan mengedepankan kualitas dan profesionalitas.

b. Misi

Bagong transport memberikan jasa pelayanan transportasi bus yang nyaman, aman, berdedikasi tinggi dan profesional.

⁴⁶ <https://arest.web.id/content/pt-bagong-dekaka-makmur-po-bagong-transport> di akses pada hari Senin 30 Oktober 2023

c. Struktur Organisasi Perusahaan untuk Trans Banjarbakula



Berdasarkan hasil dari wawancara yang dilakukan oleh peneliti secara langsung dari beberapa informan yaitu Ketua Bagian Operasional, Tim SI, Pramudi, dan Penumpang dari Teman Bus Trans Banjarbakula.

1. Uraian Hasil Wawancara

a. Identitas Informan 1

Nama : Nandha Widya Rose P

Pekerjaan/Jabatan : Ketua Bagian Operasional Trans Banjarbakula

“Sistem operasional yang dijalankan oleh Trans Banjarbakula tidak sepenuhnya bisa diatasi langsung oleh operator karena adanya manajemen pengelola dan manajemen pendamping. Jika ada kendala terhadap jalur atau bagian titik halte, atau penambahan halte pada setiap koridor, maka semua itu harus berhubungan dengan Dinas Perhubungan. Trans Banjarbakula tidak bisa langsung melakukan penentuan sendiri terhadap urusan jalan. Mengenai manajemen

pengelola, Kementerian Perhubungan sudah menyiapkan pengawas khusus atau disebut dengan Surveyor Indonesia (SI) pada setiap Teman Bus seluruh kota. Bekerja sama dengan manajemen pendamping bersama Pemerintah Daerah dan Badan Usaha Sistem IT dalam melakukan pengawasan dan efektivitas layanan dengan melakukan pengadaan peralatan dan sistem yang mendukung kegiatan program dari BTS teman Bus. SI melakukan sistem evaluasi dan monitoring pada operator setiap bulannya seperti pengecekan berapa banyak kilometer yang sudah dijalankan setiap unit setiap harinya, evaluasi terhadap para operator yang melakukan pelanggaran atau kendala-kendala yang terjadi pada jalur bis. Dan untuk penyediaan bahan bakar solar, operator Trans Banjarbakula harus meminta rujukan kepada Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD).⁴⁷

b) Identitas Informan 2 dan 3

Nama : Raden Raka

Pekerjaan/Jabatan : Petugas SI

“SI merupakan petugas pengawasan yang ditunjuk oleh Kementerian Perhubungan dalam menjalankan layanan Teman Bus dalam mengawasi, mengevaluasi pelaksanaan operasional sesuai dengan SOP dan SPM. Evaluasi dan sistem monitoring yang dilakukan SI kepada para operator ada 3 macam. Bagian pengawasan, pelayanan, dan operasional. Pada sistem pelayanan, SI melakukan sistem monitoring terhadap kecepatan yang dilakukan pramudi saat keluar dari terminal utama hingga kembali lagi ke terminal dikarenakan adanya peraturan kilometer tempuh yang sudah ditetapkan. Pada bagian sistem operasional yang dilakukan SI adalah bentuk pemeriksaan kendala lapangan yang terjadi yang membuat para SI ikut dalam perjalanan bersama unit bus. Contohnya pada kendala permasalahan adanya hambatan pada rute, sensor unit yang tidak berfungsi dengan baik saat unit beroperasi, atau pramudi yang melanggar peraturan selama menjalankan unit. Tugas SI juga melakukan pengecekan terhadap kelayakan unit sebelum berangkat. SI memiliki kewenangan untuk ikut andil dalam memberikan sanksi kepada operator yang melakukan pelanggaran.”⁴⁸

⁴⁷ Hasil wawancara bersama Bapak Nandha Widya selaku Ketua Bagian Operasioanal Trans Banjarbakula. Dilakukan pada hari Selasa, 17 Oktober 2023

⁴⁸ Hasil wawancara bersama Bapak Raden Raka selaku petugas SI Teman bus. Dilakukan pada hari Selasa, 17 Oktober 2023.

c) Identitas Informan 4 dan 5

Nama : **Muhammad Yakub dan Andrai Anggara**

Pekerjaan/Jabatan : **Pramudi**

“Menjadi Pramudi pada sistem yang baru dengan keterikatan peraturan menjadi suatu hal yang baru. Membawa unit dengan kilometer tidak boleh lebih dari 50 km/jam, memiliki jadwal keberangkatan yang sudah ditentukan, adanya CCTV dan sensor untuk menjaga Pramudi agar tetap fokus membawa unit demi menjaga keselamatan penumpang, hingga kerapian seragam. Para Pramudi juga melakukan sistem pelatihan sebelum memulai Memulai kebiasaan yang baru menjadi tantangan tersendiri bagi para sebagian Pramudi yang yang sudah lebih dulu terjun dari pekerjaan sopir angkutan lainnya.⁴⁹

d) Identitas Informan 6

Nama : **Ibrahim**

Pekerjaan/Jabatan : **Petugas SI**

“Dari awal pengoperasian Teman Bus di Banjarmasin, sangat banyak kendala yang ditemukan. Contohnya saja, pada saat kehadiran Teman Bus di Banjarmasin, kendala pertama yang terjadi saat itu berhadapan dengan para organda. Tambahan angkutan umum yang baru dan jauh lebih baik dari angkutan umum yang lainnya tidak menutup kemungkinan adanya kesenjangan pada angkutan umum yang sudah beroperasi. Penyediaan titik halte untuk Teman Bus yang dilakukan Dinas Perhubungan cukup membuat para sopir angkutan umum lainnya merasa dirugikan karena dianggap akan mengambil lahan mereka dalam mencari penumpang. Selain itu, adanya pelanggaran SOP yang dilakukan oleh Pramudi juga tidak sedikit ditemukan di lapangan. Keluhan-keluhan dari para penumpang mengenai titik halte yang dianggap kurang dan tidak strategis. Masyarakat yang antusias dnegan kehadiran Teman bus, menginginkan tambahan halte di beberapa tempat tanpa mengetahui bahwa Trans Banjarbakula tidak memiliki kewenangan penuh untuk menambahkan titik halte dengan mudah. Dan juga beberapa halte yang belum dibuat pada setiap koridor. Selain itu, kurang optimalnya sosialisasi mengenai pembayaran yang digunakan yang dampaknya hingga sampai

⁴⁹ Hasil wawancara bersama Bapak Muhammad Yakub dan Bapak Andrai Anggara selaku Pramudi Trans Banjarbakula. Dilakukan pada hari Selasa, 17 Oktober 2023.

sekarang kepada masyarakat yang masih tidak mengerti sistem pembayaran yang digunakan Teman Bus Trans Banjarbakula, dan sedikitnya GPS yang berfungsi di unit pada aplikasi Teman Bus untuk mengetahui keberadaan bus pada tiap koridor juga sering dikeluhkan para penumpang. Namun upaya untuk sosialisasi dan juga pemulihan akan terus diusahakan.”⁵⁰

e) Identitas Informan 7 dan 8

Nama : Gia Hermawan dan H.Khairani

Pekerjaan/Jabatan : Pramudi

“Mendapat pengawasan langsung dari CCTV wajah yang terhubung langsung pada sistem IT pemerintahan dan sensor yang mendeteksi ke-fokusan Pramudi dalam membawa unit memang bukan hal yang mudah, namun seiring berjalannya waktu, semua jadi terlihat biasa-biasa saja. Para Pramudi juga harus tetap menjaga waktu setiap unit di jalan agar tidak terlalu beriringan dalam jarak yang terlalu dekat, karena itu juga mempengaruhi jarak tempuh dan juga mempengaruhi pendapatan dari unit yang kurang dalam membawa penumpang. Pramudi juga sering mendapati para penumpang yang masih tidak mengerti sistem pembayaran yang digunakan, mengacuhkan pembayaran non-tunai sekalipun sudah dilakukan sosialisasi selama masa gratis satu tahun yang lalu sampai sekarang. Pramudi juga lebih sering mendapat kendala terhadap kepadatan penumpang yang tertumpuk di terminal transit pada waktu tertentu, seperti, pada jam pulang kerja untuk koridor Banjarbaru dan hari libur pada koridor Banjarbaru dan Banjarmasin.”⁵¹

⁵⁰ Hasil wawancara bersama Bapak Ibrahim selaku petugas SI Trans Banjarbakula. Dilakukan pada hari Selasa, 17 Oktober 2023

⁵¹ Hasil wawancara bersama Bapak Gia Hermawan dan H.Khairani selaku Pramudi Trans Banjarbakula. Dilakukan pada hari Selasa, 17 Oktober 2023

f) Identitas Informan 9 dan 10

Nama : Meylin Sachika Rolanda dan Debora
Wahyu Ulina Silalahi

Pekerjaan/Jabatan : Mahasiswa

“Mendapati angkutan umum yang memiliki fasilitas yang bagus dan jauh lebih aman menjadikan Teman Bus sebagai angkutan umum sehari-hari dengan ongkos biaya yang murah, dan sistem pembayaran yang mudah untuk kalangan dewasa yang suka praktis. Namun juga sering dijumpai kendala mengenai menunggu bus di setiap halte yang waktunya lebih lama dari biasanya, sangat sulit melihat keberadaan bus yang lain di aplikasi yang hanya memperlihatkan sedikit bus yang berjalan setiap 10 menitnya, kebiasaan penumpang lain yang masih tidak mengerti sistem yang digunakan dan juga sering didapati masalah kepadatan penumpang di hari dan jam tertentu.”⁵²

g) Identitas Informan

Nama : Rombongan penumpang lainnya

Pekerjaan/Jabatan : -

“Sistem pembayaran non-tunai ini sangat sulit dimengerti untuk kalangan orang tua. Anak-anak muda tidak terpengaruh akan hal ini, karena mereka sudah terbiasa dengan digitalisasi, namun karena para petugas terminal terus memberikan sosialisasi, tidak sedikit para orang tua yang mulai mengerti dengan pembayaran yang menggunakan kartu. Para petugas juga menyediakan kartu yang digunakan untuk dijual dan juga pengisian saldo, jadi tidak akan sulit lagi bagi para penumpang orang tua.”⁵³

⁵² Hasil wawancara bersama Meylin Sachika Rolanda dan Debora wahyu Ulina Silalahi selaku Penumpang Trans Banjarbakula. Dilakukan pada hari Rabu, 18 Oktober 2023

⁵³ Hasil wawancara bersama rombongan penumpang di terminal transit selaku Penumpang Trans Banjarbakula. Dilakukan pada hari senin, 23 Oktober 2023

2. Matrik

Berikut penyajian data yang dirangkai dengan ringkas dalam bentuk matrik mengenai Efektivitas pelaksanaan dari Program Teman Bus Trans Banjarbakula sesuai dengan peraturan Menteri Perhubungan No PM Tahun 2022 tentang Pemberian Subsidi pada Angkutan Umum Perkotaan.

No	Informan	Hasil Wawancara	Kendala di lapangan
1	Nandha Widya Ketua Bagian Operasioanal Trans Banjarbakula.	Sistem operasional yang dijalankan Trans Banjarbakula memiliki Manajemen operasional dan manajemen pendamping. Perusahaan PT. Bagong Dekaka Makmur sebagai operator yang menyiapkan bus yang akan digunakan, Dinas Perhubungan sebagai pengelola jalan seperti penempatan titik halte, rute dan pembantu pada masalah masalah yang terjadi di lapangan bersama pihak-pihak angkutan umum lainnya, dan SI sebagai pengawas lapangan operasional TransBanjarbakula, dan BPTD sebagai penyedia tempat Terminal dan juga bagian bantuan untuk pemenuhan persediaan bahan bakar.	Perbedaan tugas antara pemerintah daerah dan manajemen pengelola memberikan beberapa keluhan masyarakat mengenai titik halte yang dianggap kurang cocok dan strategis
2	Raden Raka. Petugas SI Teman bus	Tugas SI sebagai manajemen pengelola melakukan tugas sebagaimana mestinya baik dalam sistem evaluasi dan monitoring selama Trans Banjarbakula beroperasi sampai sekarang.	SI hanya menjembatani keluhan dari masyarakat mengenai masalah yang terjadi di jalan seperti penempatan halte.
3	Muhammad Yakub	Pramudi melakukan sistem training sebelum membawa unit dilapangan tentang sistem yang digunakan dan SOP yang harus dipatuhi.	Masih banyak ditemukan pramudi yang kurang disiplin

4	Andrai Anggara	Kendala Pramudi terletak pada Pramudi yang masih sering terlihat melakukan pelanggaran di jalanan. Seperti menggunakan kacamata, sering melebihi kecepatan, dan pelanggaran SOP lainnya.	Masih banyak ditemukan pramudi yang kurang disiplin
5	Ibrahim	Kendala pada Trans Banjarbakula sekarang terletak pada bagian sistem pembayaran yang belum sepenuhnya dimengerti oleh masyarakat dan penumpang, titik halte yang masih dikeluhkan, Aplikasi Teman Bus yang belum optimal khususnya pada bagian GPS untuk mengetahui keberadaan Bus, Semuanya belum sepenuhnya diatasi sampai sekarang baik dari manajemen pengelola dan manajemen pendamping.	Pemerintah Pusat belum memberikan tindakan yang jelas pada permasalahan aplikasi. Manajemen pengelola masih belum memberikan perawatan yang ampuh untuk memastikan GPS berfungsi dengan baik.
6	Bapak Gia Hermawan dan H. Khairani	Keluhan masyarakat terhadap kinerja Pramudi sering disalahkan karena dianggap tidak melayani dan mengayomi dengan baik, padahal penumpang sendiri yang sering meminta untuk dimaklumi bahkan sudah mengetahui sistem yang digunakan oleh Trans Banjarbakula	Kurangnya pemahaman dari masyarakat.
7	Meylin Sachika Rolanda dan Debora Wahyu Ulina Silalahi	Bus Trans Banjarbakula dinilai layak sebagai angkutan umum modern karena fasilitas yang ada dan pembayaran yang terjangkau, namun permasalahan menunggu terlalu lama di halte atau di terminal transit masih menjadi masalah yang serius sejak bus ini beroperasi hingga sekarang. Sangat diharapkan Pemerintah memberikan lebih banyak bus untuk Trans Banjarbakula.	Permasalahan mengenai perbedaan waktu keberangkatan menjadi pemicu penumpang yang sering menunggu lama di halte ataupun terminal transit.

8	Penumpang Trans Banjarbakula lainnya	Program Teman Bus Trans Banjarbakula sangat didukung kemajuannya di Kota Banjarmasin. namun perlu juga evaluasi lebih mendalam seperti sosialisasi terhadap pembayaran terus ditingkatkan. Karena tidak sedikit penumpang orang tua atau dewasa yang beralih memilih Teman Bus meskipun keluhan-keluhan lain masih belum sepenuhnya di atasi sampai sekarang.	Upaya Trans Banjarbakula untuk mengenalkan angkutan umum dalam hal sosialisasi masih kurang. Kurangnya pemahaman dari masyarakat.
---	--------------------------------------	---	---

B. Analisis Data

Pada bagian hasil penelitian ini, Peneliti akan mendeskripsikan hasil observasi dan wawancara yang dilakukan kepada beberapa informan yang terpilih sesuai dengan tujuan dari peneliti mengenai efektivitas pelaksanaan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 2 Tahun 2022 mengenai efektivitas dari sistem operasional yang digunakan pada program angkutan umum Trans Banjarbakula untuk wilayah koridor 1 dan 2 terhadap keterkaitannya dari peraturan yang menyediakan layanan angkutan umum berbasis subsidi dengan program terbaru yaitu *Buy The Service*.

Peneliti melakukan wawancara mendalam kepada penyedia jasa layanan bus, operator Trans Banjarbakula, Pramudi Teman Bus Trans Banjarbakula, penumpang, dan masyarakat kota.

Adapun hasil wawancara dari penelitian ini diuraikan sebagai berikut :

1. Pelaksanaan Program Teman Bus Sebagai Angkutan Umum Bersubsidi pada Rute Banjarmasin dan Banjarbaru.

Tujuan utama dalam hadirnya program *Buy The Service* pada angkutan umum ini untuk meningkatkan minat dari penggunaan angkutan umum dan untuk memberikan kemudahan mobilitas masyarakat di kawasan perkotaan.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 2 Tahun 2022, program BTS didukung oleh manajemen pengelola dalam melaksanakan monitoring dan evaluasi yang meliputi sistem operasional, sistem pemeliharaan, sistem pengelolaan keuangan, dan sistem SDM dengan digitalisasi untuk menuju angkutan umum yang lebih profesional.

Hasil wawancara dengan Ketua Bagian Operasional dari Trans Banjarbakula dan juga sebagai perwakilan dari PT. Bagong Dekaka Makmur sebagai operator penyedia layanan bus dan petugas Surveyor Indonesia (SI) sebagai manajemen pengelola menjelaskan bahwa sebagaimana yang terdapat pada Peraturan Menteri Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 2 Tahun 2022 pasal 14 ayat 2, sistem operasional kendaraan yang digunakan program BTS ini meliputi: sistem operasional, sistem pemeliharaan, sistem pengelolaan keuangan, dan sistem pengelolaan sumber daya manusia.

Berdasarkan pasal 15 ayat 4 mengenai sistem pengelolaan SDM yang dimaksud adalah pemerintah menyediakan program pelatihan untuk Pramudi Teman Bus agar memaksimalkan angkutan umum yang layak untuk angkutan umum yang berkualitas, dan memberikan disiplin dan budaya kerja yang baru

untuk Pramudi yang sebelumnya bekerja menjadi sopir tanpa terkait dengan peraturan.

Kementrian Perhubungan bersama dengan Pemerintah Daerah mengharapkan dengan sistem yang digunakan pada angkutan bersubsidi bukan hanya semata menanggulangi kemacetan, tetapi juga memberikan angkutan umum yang berkualitas, aman, nyaman, dan handal hingga bisa menjadikan masyarakat beralih dari angkutan pribadi.

Partisipasi kota Banjarmasin menghadirkan angkutan umum yang lebih profesional, aman, nyaman, dan handal tidak menutup kemungkinan akan adanya kendala yang terjadi selama bis ini beroperasi dengan sistem yang baru di Kalimantan Selatan.

Peneliti menganalisis mengenai indikator yang mempengaruhi keefektivitasan terhadap suatu program yang di jalankan dapat dikatakan bahwa upaya pemerintah dalam melakukan sistem monitoring dan evaluasi pada setiap kekurangan yang ada pada Teman Bus terus dijalankan meskipun belum optimal.

Hal yang tidak jauh berbeda juga di sampaikan oleh penumpang yang Peneliti temui di Terminal transit yang sering menggunakan koridor 1 dan 2 dengan jelas ditemukannya beberapa macam kendala dari berbagai aspek baik dari segi sarana dan pra sarana, kesigapan pemerintah yang harus bekerja lebih keras demi mengoptimalkan program yang dijalankan agar masyarakat sepenuhnya tertarik menggunakan layanan angkutan umum.

2. Efektivitas Sistem Operasional Teman Bus Trans Banjarbakula Berdasarkan Teori Soerjono Soekanto mengenai Efektivitas Hukum.

Dalam mengetahui efektivitas pelaksanaan program Teman Bus sebagai angkutan umum bersubsidi pada angkutan umum di kota Banjarmasin dan sekitarnya, peneliti akan menjelaskan hasil lapangan berdasarkan teori efektivitas hukum yang dikemukakan oleh Soerjono Soekanto yang mengacu pada beberapa faktor, yaitu; faktor hukumnya sendiri, sarana dan fasilitas yang mendukung hukum itu sendiri, faktor masyarakat, dan faktor dari kebudayaan. Keempat faktor tersebut di analisis berdasarkan hasil wawancara lapangan yang telah peneliti lakukan.

a. Pencapaian Pemerintah pada program Teman Bus Trans Banjarbakula.

Sebagaimana yang dikemukakan Soerjono Soekanto, efektivitas hukum itu menyurut pada peran aparat penegak hukum dalam menjalankan peraturan itu sendiri. Berdasarkan hasil penelitian menunjukkan bahwa tugas Kementerian Perhubungan bersama dengan Manajemen Pengelola dan Operator dalam mengimplementasikan program BTS pada angkutan umum Teman Bus yang aman, nyaman, dan handal dinilai sudah berjalan dengan baik dengan banyaknya masyarakat yang beralih naik Trans Banjarbakula, namun dengan banyaknya keluhan yang didapati juga, program Teman Bus masih dinilai belum optimal karena pemerintah yang belum sigap mengatasi kendala-kendala yang masih terjadi di lapangan.

b. Efektivitas Terhadap Sarana dan fasilitas Teman Bus Trans Banjarbakula.

Soerjono Soekanto menjelaskan prasarana tersebut harus jelas menjadi bagian yang memberikan kontribusi dalam melancarkan tugas para petugas di lokasi kerja.

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan terhadap teori yang dikemukakan bahwa dalam meninjau aspek sarana dan fasilitas yang dilakukan aparat hukum belum sepenuhnya berjalan dengan baik seperti mendapati beberapa halte pada koridor 1 dan 2 yang belum di bangun dan aplikasi yang belum optimal sampai sekarang.

c. Faktor Masyarakat dan Faktor Kebudayaan

Berdasarkan hasil penelitian bahwa kedua faktor ini sangat berkaitan terhadap kendala pada sistem operasional Teman Bus yang dijalankan. Sebagaimana yang dikemukakan Soerjono Soekanto salah satu yang menjadi pengukur efektivitas terhadap kondisi masyarakat adalah bagian dimana masyarakat tidak mematuhi peraturan sekalipun peraturan tersebut sudah baik. petugas berwibawa, serta fasilitas mencukupi.

Program yang dijalankan Teman Bus sudah melalui kesiapan yang matang. Pemerintah juga berusaha mengenalkan lebih dalam dengan melakukan sosialisasi selama kurang lebih 2 tahun melalui program gratis angkutan umum bersama Teman Bus. Namun, seringkali didapati masyarakat yang masih tidak mengerti dengan sistem pembayaran, atau sudah mengerti namun lebih memilih tidak

mengikuti merupakan salah satu bagian dari masyarakat yang benar-benar menyepelkan sosialisasi yang telah dilakukan pemerintah.

Kebiasaan masyarakat yang merasa ingin dimaklumi juga menjadi penghambat dalam keefektivitasan program Teman Bus Trans Banjarbakula.