

Implementasi Program Teman Bus Dalam Pengembangan Transportasi Publik Di Kota Denpasar

Ni Luh Putu Ening Permini

Fakultas Ilmu Sosial dan Humaniora ,Universitas Ngurah Rai Denpasar

Email : ening.permini@unr.ac.id

I Kadek Dedy Junaedi

Fakultas Ilmu Sosial dan Humaniora ,Universitas Ngurah Rai Denpasar

Email : dedyjunaedy55@gmail.com

Korespondensi : ening.permini@unr.ac.id

Abstract . *One of the public services engaged in services provided by the government is transportation services. Transportation is one of the various basic human needs and this is an inseparable part of social life, especially for urban communities, because in daily activities when traveling, access is required to reach every place within a specified effective time. The aim of this research is to find out and analyze the obstacles in implementing the economical, easy, reliable and comfortable transportation policy (Bus Friends) in Denpasar City. The presence of TEMAN BUS in Bali is the third service in the Buy The Service (BTS) program by the Ministry of Transportation of the Republic of Indonesia. The operator that runs the TEMAN BUS service operations is PT. Trans Metro Dewata. The implementation of the Trans Sarbagita Program for 5 (five) years has been able to develop the existence of public transportation, but is still unable to deal with the problem of congestion that occurs on several roads. Implementation of SPM (Minimum Service Standards) is the minimum service standard for Trans Sarbagita Mass Public Transport. The factor that is classified as an obstacle is that Sarbagita does not have a special route, this results in it being unable to reach small areas/areas. Another inhibiting factor is the existence of buses that are starting to break down, so the service provided is less than optimal.*

Keywords: *implementation, transportation, teman bus*

Abstrak . Salah satu pelayanan publik bergerak dibidang jasa yang disediakan oleh pemerintah adalah pelayanan transportasi. Transportasi merupakan salah satu dari berbagai macam kebutuhan dasar manusia dan hal ini merupakan bagian yang tidak dapat dipisahkan dari kehidupan bermasyarakat terutama bagi masyarakat perkotaan, karena dalam aktivitas sehari-hari saat berpergian dituntut adanya akses untuk menjangkau setiap tempat dengan efektifitas waktu yang telah ditentukan. Tujuan dari penelitian ini adalah Untuk Mengetahui dan Menganalisis kendala dalam Implementasi Kebijakan Transportasi Ekonomis Mudah Andal dan Nyaman (Teman Bus) di Kota Denpasar. Kehadiran TEMAN BUS di Bali menjadi layanan yang ketiga dalam program Buy The Service (BTS) oleh Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Operator yang menjalankan operasional layanan TEMAN BUS adalah PT. Trans Metro Dewata. Implementasi Program Trans Sarbagita selama 5 (lima) tahun sudah mampu mengembangkan keberadaan transportasi publik, namun masih belum mampu menangani masalah kemacetan yang terjadi di beberapa ruas jalan. Implementasi SPM (Strandar Pelayanan Minimum) yang menjadi standar pelayanan minimal Angkutan Umum Massal Trans Sarbagita. Faktor yang tergolong penghambat ini adalah tidak adanya jalur khusus yang dimiliki oleh Sarbagita hal ini mengakibatkan tidak dapatnya menjangkau kawasan/wilayah yang kecil. Faktor penghambat lainnya yaitu keberadaan bus yang sudah mulai rusak, sehingga pelayanan yang diberikan pun kurang maksimal.

Kata kunci : implementasi, transportasi, teman bus

PENDAHULUAN

Administrasi publik di negara Indonesia berorientasi pada pelayanan publik, yang artinya tujuan utama dari penyelenggaraan administrasi publik adalah pelayanan kepada publik atau masyarakat. Pelayanan publik merupakan salah satu dari banyak tugas negara untuk memberikan pelayanan kepada masyarakat, baik dalam bentuk berupa jasa maupun fasilitas,

guna mengukur tingkat kemajuan suatu negara, dalam hal ini kualitas pelayanan publik juga menjadi salah satu indikator dalam penilaiannya

Salah satu pelayanan publik bergerak dibidang jasa yang disediakan oleh pemerintah adalah pelayanan transportasi. Transportasi merupakan salah satu dari berbagai macam kebutuhan dasar manusia dan hal ini merupakan bagian yang tidak dapat dipisahkan dari kehidupan bermasyarakat terutama bagi masyarakat perkotaan, karena dalam aktivitas sehari-hari saat berpergian dituntut adanya akses untuk menjangkau setiap tempat dengan efektifitas waktu yang telah ditentukan. Oleh karena itu, pemerintah mengadakan adanya transportasi umum untuk mempermudah aktivitas masyarakat akan transportasi. Pada umumnya masyarakat sangat membutuhkan transportasi publik disamping transportasi atau kendaraan pribadi sebagai penunjang kebutuhan sehari-hari. Kemajuan dalam sektor transportasi publik sendiri dapat dilihat dari kualitas pelayanan yang diberikan oleh Lembaga instansi selaku penyedia pelayanan jasa transportasi. Salah satu transportasi yang disediakan pemerintah sebagai sarana penunjang aktivitas masyarakat yaitu angkutan massal berbasis jalan. Angkutan massal berbasis jalan merupakan suatu sistem angkutan umum yang menggunakan bus dengan lajur khusus dan terproteksi sehingga memungkinkan meningkatkan kapasitas angkut yang bersifat massal yang dapat dioperasikan di wilayah perkotaan.

Kementerian Perhubungan memberikan solusi guna mengurangi kemacetan di Indonesia khususnya di kota Denpasar dan meningkatkan pelayanan publik di bidang Transportasi publik. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia membuat sistem Buy The Service (BTS). BTS merupakan suatu sistem pembelian layanan oleh pemerintah kepada pihak operator angkutan umum, dengan harapan kualitas pelayanan angkutan umum khususnya angkutan perkotaan dapat ditingkatkan. Program Buy The Service (BTS) diimplementasikan dalam bentuk layanan transportasi publik yang disebut dengan Transportasi Ekonomis Mudah Andal dan Nyaman (Teman Bus).

Teman Bus (singkatan dari Transportasi Ekonomis Mudah Aman dan Nyaman) adalah sistem transportasi angkutan cepat bus (bus rapid transit) di Indonesia yang beroperasi di berbagai kota sebagai layanan berkonsep buy the service (pembelian layanan). Menurut Menteri Perhubungan Republik Indonesia peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek. Layanan ini diinisiasi oleh Kementerian Perhubungan Republik Indonesia untuk memaksimalkan perkembangan BRT dari program yang sebelumnya telah diinisiasi di beberapa kota pada tahun 2017 namun dengan perkembangannya yang belum

bagus. Layanan ini biasanya dioperasikan bersamaan dengan layanan BRT yang beroperasi di kota tersebut.

Layanan ini menggunakan armada bus sedang yang berkapasitas 40 hingga 60 penumpang dengan 20 hingga 30 tempat duduk serta memiliki kursi prioritas. Pintu yang tersedia adalah pintu lantai rendah dengan satu pintu bagian tengah menggunakan lantai tinggi. Khusus untuk layanan di Kota Denpasar semua pintu menggunakan lantai rendah (low entry). Oleh karena layanan ini merupakan layanan subsidi dan berkonsep buy the service, penumpang tidak dipungut biaya untuk dapat menggunakan layanan ini. Tersedia pula aplikasi untuk layanan ini yang dapat digunakan oleh calon pengguna jasa.

Tujuan utama Teman Bus adalah memberikan Transportasi Ekonomis, Mudah, Andal dan Nyaman bagi masyarakat Indonesia. Untuk itu Teman Bus memiliki standar minimal yang ditetapkan oleh pemerintah.

Teman Bus dilengkapi dengan Internet of Things Smart Bus, CCTV dan sensor alarm pengemudi yang merupakan salah satu upaya untuk memberikan rasa aman bagi penumpang. Layanan Teman Bus juga mengedepankan kenyamanan penumpang dengan selalu menjaga kebersihan area di dalam bus dan mengikuti protokol kesehatan dengan mewajibkan penumpang memakai masker, sosial distancing menjaga kapasitas 50 persen dan menyediakan hand sanitizer.

Langkah ini diklaim menjadi upaya dalam memberikan pelayanan angkutan massal perkotaan yang lebih baik dengan Standar Pelayanan Minimal (SPM). Dengan berbasis BTS, Kemenhub membeli layanan angkutan massal perkotaan kepada operator melalui mekanisme lelang yang pada tahap awal dilakukan di lima daerah, yakni Palembang, Medan, Surakarta, Yogyakarta, dan Denpasar.

Teman Bus memiliki standar minimal dalam hal pelayanan yang diatur langsung ketentuannya oleh pemerintah. Setidaknya ada enam poin yang ditetapkan, yakni ; Lihat Foto Ilustrasi sopir mengendarai armada Teman Bus di Denpasar.

1. Keamanan, contohnya CCTV, ID Card Driver, dan Tombol Hazard;
2. Keselamatan, contohnya SOP Pengoperasian kendaraan, SOP Keadaan Darurat, dll;
3. Kenyamanan, contohnya suhu dalam bus, kebersihan, lampu penerangan;
4. Keterjangkauan, contohnya aksesibilitas, tarif;
5. Kesetaraan, contoh ketersediaan kursi prioritas;
6. Keteraturan, contoh waktu tunggu, kecepatan perjalanan dan waktu berhenti di halte.

Untuk lebih maksimal dalam memberikan layanan, dalam menggunakan layanan Teman Bus, masyarakat bisa mengakses situs resmi, sosial media dan call center, serta aplikasi

mobile. Melalui situs, pelanggan dapat mengetahui info rute, halte, peta, dan link download aplikasi, FAQ seputar Teman Bus. Selain itu, jika pelanggan memiliki aplikasi mobile, maka dapat mengecek posisi real-time, dan jadwal Teman Bus. Dalam aplikasi tersebut juga terdapat Digital Checker untuk laporan pengecekan unit bus oleh tim operasional.

“Intinya layanan ini hadir untuk memberikan saranan transportasi perkotaan yang lebih baik bagi masyarakat, tak hanya dari sisi harga dan tarif yang lebih terjangkau tapi juga soal pelayanan yang lebih prima”. Pada masa pandemi Covid-19 dan adanya pengetatan mobilitas, Yani mengatakan layanan BTS Teman Bus pastinya mengikuti regulasi yang ada di masing-masing kota. Namun untuk protokol kesehatan (prokes) sendiri, sudah dilakukan sejak awal. Mulai dari kewajiban penumpang memakai masker, pembatasan jumlah penumpang, menjaga jarak atau physical distancing di dalam kabin bus, fasilitas hand sanitezer, dan lainnya.

Jadwal Teman Bus Beroperasi :

Layanan Teman Bus pertama kali dioperasikan di Kota Palembang sebagai kota percontohan pertama pada 2 Juni 2020 yang bekerjasama dengan Trans Musi. Pengoperasian layanan ini terdiri atas 3 koridor yang diluncurkan bersamaan pada hari yang sama.

Layanan ini diluncurkan pula di Kota Surakarta untuk koridor 3 dan koridor 4 pada 4 Juli 2020. Pengoperasian ini dikerjasamakan dengan Trans Batik Solo. Pada saat peresmian, hanya koridor 3 dan koridor 4 yang baru mulai dioperasikan karena proses pengerjaan armada koridor 1 dan koridor 2 yang belum selesai. Koridor 2 resmi beroperasi mulai tanggal 20 Desember 2020, sedangkan koridor 1 resmi beroperasi mulai tanggal 24 Desember 2020.

Layanan ini turut beroperasi di Kota Denpasar untuk koridor 2 pada 8 September 2020 dengan nama layanan Trans Metro Dewata. Baru koridor 2 yang dapat beroperasi pada saat itu dari keseluruhan 4 koridor. Koridor 1, 3 dan 4 Trans Metro Dewata mulai beroperasi pada bulan Desember, yaitu koridor 1 pada tanggal 1 Desember 2020, koridor 3 pada tanggal 8 Desember 2020, dan koridor 4 pada tanggal 27 Desember 2020.

Daerah keempat yang mengoperasikan layanan ini adalah Kota Yogyakarta dan Kabupaten Sleman yang mulai dioperasikan pada tanggal 2 Oktober 2020. Di kedua daerah ini dioperasikan tiga koridor, yaitu koridor 1, koridor 2 dan koridor 3 yang mulai dioperasikan pada hari yang sama

Kota Medan merupakan kota kelima dengan layanan Teman Bus. Jaringan Teman Bus yang beroperasi disebut dengan Trans Metro Deli dan diresmikan pada tanggal 8 November 2020. Dari keseluruhan rencana lima koridor, baru koridor 2, koridor 4 dan koridor 5 yang dapat beroperasi. Sementara itu, dua koridor lainnya dalam proses pembangunan.

RUMUSAN MASALAH

Mengapa Kebijakan Transportasi Ekonomis Mudah Andal dan Nyaman (Teman Bus) di Kota Denpasar Belum Beroperasi Dengan Maksimal dan Bagaimana Kualitas Pelayanannya?

TUJUAN

Tujuan dari penelitian ini adalah Untuk Mengetahui dan Menganalisis kendala dalam Implementasi Kebijakan Transportasi Ekonomis Mudah Andal dan Nyaman (Teman Bus) di Kota Denpasar.

PEMBAHASAN

Kehadiran TEMAN BUS di Bali menjadi layanan yang ketiga dalam program Buy The Service (BTS) oleh Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Operator yang menjalankan operasional layanan TEMAN BUS adalah PT. Trans Metro Dewata.

Angkutan Bus Rapid Transit (BRT) ini menjadi penunjang mobilisasi masyarakat Bali khususnya area Denpasar dan sekitarnya yang terkoneksi dengan Bandara Internasional Ngurah Rai, serta terminal-terminal lain dan mencakup hingga ke wilayah luar Kota Denpasar seperti Tabanan, Ubud, Gianyar, Sukawati, Banjar Tegal Jaya dan Sanur.

TEMAN BUS Bali sebanyak total 128 unit dengan rute layanan di 5 Koridor, yaitu:

- Koridor 1; Sentral Parkir Kuta Badung – Terminal Pesiapan Tabanan
- Koridor 2; GOR Ngurah Rai – Bandara Ngurah Rai
- Koridor 3; Terminal Ubung – Pantai Matahari Terbit
- Koridor 4; Terminal Ubung – Sentral Parkir Monkey Forest
- Koridor 5; Sentral Parkir Kuta – Terminal Ubung

Jam operasional teman bus terdapat dua shift yaitu shift pagi dan siang. Shift pagi dimulai dari jam 05.00 am- 13.30 pm (8 jam kerja), kemudian shift siang dimulai dari pukul 13.30 pm- 21.30 pm (8 jam kerja)

Dari hasil wawancara dengan stakeholder supir dan pengguna layanan Teman bus. Bapak I Gusti Agung Made Suamba selaku supir Teman Bus koridor 2 menjelaskan tentang presentase Selama 2 shift pada tahun 2020 hingga tahun 2021 presentase penumpang hanya 30 – 40 orang penumpang. Namun di awal tahun 2022 mengalami peningkatan penumpang mencapai 90 – 100 orang penumpang yang merupakan mahasiswa,pedagang, karyawan yang bekerja di airport dan yang lebih dominan pedagang yang berjualan di wilayah tersebut misalnya Kuta. Beliau berharap kedepannya masyarakat lebih antusias dan lebih senang

dengan layanan Teman Bus yang disediakan oleh pemerintah. Dan layanan dan fasilitas ini dapat dimanfaatkan dengan baik.

Selain dari supir, kelompok kami mewawancarai pengguna Teman Bus, yaitu Bapak Gede yang berasal dari Padang Sambian yang kebetulan sedang berada di Bus Koridor 5 yang merupakan tujuan dari terminal Ubung – Sentral Parkir Kuta, beliau menceritakan sering menggunakan layanan Teman Bus ini untuk berpergian. Bapak gede sangat menyukai layanan ini dan beliau berharap rute dari teman bus ini dapat ditambah atau di tambahnya Akses Koridor agar banyak masyarakat yang menyukai layanan Teman Bus.

Implementasi Program Trans Sarbagita Dalam Pengembangan Transportasi Publik di Bali.

Angkutan Umum Massal Trans Sarbagita adalah sebuah angkutan yang menghubungkan kota Denpasar dengan kabupaten di sekitarnya yaitu Badung, Gianyar dan Tabanan. Angkutan ini memiliki 17 (tujuh belas) jalur utama dan 36 (tiga puluh enam) cabang dengan menggunakan sebuah kendaraan yang dinamakan feeder. Jalur utama angkutan ini menggunakan bus besar dan juga bus sedang. Road Map dari Sarbagita saat ini pada tahapan memantapkan dan mengembangkan layanan untuk nantinya dapat mencapai penggunaan Public Transport sebagai pilihan masyarakat. Tujuan utama diadakannya angkutan ini yaitu untuk mengurangi jumlah keberadaan angkutan pribadi di jalan raya yang mengakibatkan kemacetan di beberapa tempat. Dengan adanya angkutan ini masyarakat diharapkan dapat merasakan manfaatnya diantaranya yaitu tarif murah yang di berlakukan yaitu Rp. 2.500 (pelajar) dan Rp. 3.500 (umum). Dalam pelaksanaannya kebijakan ini tertumpu pada Standar Pelayanan Minimal (SPM) yang dimiliki tersendiri. Keberadaan SPM iniin juga diputuskan langsung oleh Gubernur Bali dan diatur dalam Peraturan Gubernur Bali Nomor 11 Tahun 2011 tanggal 11 April 2011 mengenai Penetapan SPM Trans Sarbagita. Dalam perencanaan kebijakan suatu program pemerintah diperlukan adanya:

1. Komunikasi

Dalam perencanaan kebijakan sebelum diwujudkan dalam bentuk nyata suatu program pemerintah memerlukan adanya komunikasi yang efektif antara pihak-pihak yang terkait dalam suatu kebijakan. Berkaitan dengan peraturan yang telah di tetapkan, kebijakan mengenai angkutan umum massal dirumuskan oleh Kementrian Perhubungan RI bersama dengan Gubernur Bali, Kepala Dinas Perhubungan Informasi dan Komunikasi Provinsi Bali dan juga Walikota/Bupati di kawasan Sarbagita. Tahapan perencanaan ini juga dirumuskan mengenai siapa target sasaran yang nantinya dapat menikmati keberadaan angkutan umum massal ini. Pengoperasian angkutan umum ini ditujukan untuk seluruh kalangan masyarakatan

dari kelas menengah bawah sampai dengan kelas atas, baik pelajar maupun kategori umum. Mewujudkan tujuan dari pemerintah yang berkenaan dengan target sasaran kebijakan ini, sosialisasi berkelanjutanpun dilakukan oleh pihak pelaksana yaitu Dinas Perhubungan Informasi dan Komunikasi Provinsi Bali. Dimana pihak pelaksana melakukan sosialisasi langsung ke lapangan untuk memperkenalkan produk baru yang ditawarkan oleh pemerintah berupa angkutan umum massal. Sejak awal pengoperasiannya banyak sekali muncul opini-opini mengenai keberadaan Sarbagita di masyarakat. Untuk itu diperlukan adanya sosialisasi secara langsung ke masyarakat khususnya daerah atau wilayah yang dilewati oleh Sarbagita. Namun, selama pengoperasian keberadaan pengguna angkutan umum massal ini belum merata, dimana pada waktu tertentu penumpang di dalam bus sangat padat hingga over load dan pada waktu tertentu sangat sepi, bahkan terkadang kosong.

2. Struktur Birokrasi

Sebagai penyedia layanan berupa jasa, keberadaan SOP (Standard Operational Procedure) yang kemudian diperjelas kedalam SPM (Standar Pelayanan Minimal) merupakan faktor yang sangat penting dalam menunjang keberhasilan program sarbagita. Keberadaan SPM dalam implementasi program Trans Sarbagita disahkan langsung oleh Gubernur Bali berdasarkan Peraturan Gubernur Bali Nomor 11 Tahun 2011 tanggal 11 April tahun 2011, yang terdiri dari:

1. Layanan penumpang dilaksanakan pada trayek yang telah ditetapkan yaitu pada rute trayek tetap dan menaikturunkan penumpang pada halte yang ada.
2. Kendaraan yang digunakan dalam trayek utama adalah bus sedang dan bus besar dengan fasilitas AC dan trayek cabang menggunakan minibus dengan kecepatan rata-rata 20 km/jam, kecepatan maksimum dalam kota 40 km/jam dan maksimum luar kota 50 km/jam.
3. Pelayanan dilakukan setiap hari dari 05.00 WITA sampai dengan 21.00 WITA.
4. Jarak kedatangan bus (headway) 15 menit.
5. Layanan menaikkan dan menurunkan penumpang di setiap haltenya adalah 60 (enam puluh) detik.

Sejak pelaksanaan di tahun 2011 keberadaan SPM sangat sulit diterapkan di lapangan, seperti misalnya mengenai jarak kedatangan bus yang bisa melebihi 15 (lima belas) menit melebihi standar yang ada. Hal ini disebabkan oleh masih adanya kemacetan yang terjadi di beberapa wilayah yang mengakibatkan terlambatnya kedatangan Sarbagita.

Dalam mengatasi hal ini pihak UPT Sarbagita sebenarnya sudah membentuk sebuah bagian yang bernama ATCS (Area Traffic Control System) yang bertugas untuk merekayasa lalu lintas guna mengutamakan keberadaan bus Sarbagita di jalan raya agar dapat terhindar

dari kemacetan. Rekayasa lalu lintas disini dilakukan melalui memperpanjang dan memperpendek lamanya waktu traffic light dan juga dengan pengalihan arus jalan raya.

Selain keberadaan SPM, keberadaan struktur organisasi penting dalam menjalankan suatu tugas, dimana struktur organisasi dapat menjadi acuan dalam melakukan koordinasi antara pimpinan dan bawahan. Meskipun keberadaan UPT Trans Sarbagita berada dibawah Dishub Infokom Provinsi Bali, namun keberadaan struktur organisasi mereka berbeda dan terpisah.

Struktur organisasi dari UPT Trans Sarbagita tergolong sangat sederhana, dimana struktur ini tergolong struktur organisasi fungsional yang tidak memiliki rentang kendali yang jauh antara pucuk pimpinan dan bawahan, sehingga memudahkan terjadinya koordinasi. Selain itu pada setiap bidangnya juga memiliki ahlinya tersendiri yang memimpin tiap bawahan atau staff nya masing-masing. Hal ini berfungsi untuk menghindari adanya duplikasi karena tidak adanya fungsi ganda dan sumber daya manusia pun dapat dimanfaatkan dengan efisien dan maksimal.

Faktor penghambat Implementasi

Faktor Penghambatan Implementasi Program Trans Sarbagita Berdasarkan apa yang ditemukan di lapangan terdapat beberapa faktor penghambat dalam implementasi program Trans Sarbagita, yang terdiri dari:

1. Tidak adanya jalur khusus yang dimiliki. Tidak adanya jalur khusus ini merupakan penghambat utama dari implementasi program Trans Sarbagita. Meskipun sudah adanya ATCS sebagai solusi dari kemacetan yang dialami oleh Sarbagita, namun masalah kemacetan ini masih terjadi di beberapa wilayah dan sulit untuk diatasi. Keberadaan bus yang masih menggunakan jalur yang sama dengan kendaraan pribadi inilah yang mengakibatkan sering terjadinya keterlambatan jarak kedatangan bus (headway) antara bus yang satu dengan yang lainnya.
2. Keberadaan bus yang terlalu besar. Dengan ruas jalan yang tergolong sempit keberadaan ukuran bus tersebut sangatlah besar, sehingga tidak dapat menjangkau wilayah yang kecil. Meskipun sudah diadakannya trayek ranting dengan menggunakan kendaraan feeder, namun pemanfaatan feeder tidak maksimal. Hal ini disebabkan oleh keberadaan feeder yang buruk dan tidak layak untuk dinaiki karena masih menggunakan kendaraan seperti bemo yang memang sudah rusak.
3. Keberadaan bus yang sudah mulai rusak. Keberadaan bus merupakan hal yang sangat penting untuk mewujudkan Sarbagita, namun keberadaan bus ini malah menjadi penghambat dalam pelaksanaannya. Hal ini disebabkan oleh tidak adanya bus pengganti yang diberikan, mengingat keberadaan bus ini sudah 5 (lima) tahun dan memang sudah layak untuk diganti.

KESIMPULAN

TEMAN BUS merupakan implementasi program Buy the Service dari Kementerian Perhubungan Republik Indonesia untuk pengembangan angkutan umum di kawasan perkotaan berbasis jalan yang menggunakan teknologi telematika yang andal dan berbasis non tunai untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan serta kenyamanan mobilisasi Masyarakat. Tujuan utama TEMAN BUS adalah memberikan Transportasi Ekonomis, Mudah, Andal dan Nyaman bagi masyarakat Indonesia. Untuk itu TEMAN BUS memiliki standar minimal yang ditetapkan oleh pemerintah.

Berdasarkan penjabaran yang telah disampaikan di atas, maka kesimpulan yang dapat ditarik dalam penelitian ini adalah:

1. Implementasi Program Trans Sarbagita selama 5 (lima) tahun sudah mampu mengembangkan keberadaan transportasi publik, namun masih belum mampu menangani masalah kemacetan yang terjadi di beberapa ruas jalan. Dalam implementasi Program Trans Sarbagita juga belum berjalan sesuai dengan peraturan dan rencana awal yang telah ditetapkan. Seperti tidak terealisasinya Peraturan Gubernur Bali No, 1186/03-F/HK/2010 Tanggal 11 November 2010 mengenai perencanaan trayek utama dan trayek cabang Angkutan Umum Massal Trans Sarbagita. Implementasi SPM (Standar Pelayanan Minimum) yang menjadi standar pelayanan minimal Angkutan Umum Massal Trans Sarbagita.
2. Faktor yang tergolong penghambat ini adalah tidak adanya jalur khusus yang dimiliki oleh Sarbagita, kemudian keberadaan bus yang tergolong besar dengan ruas jalan yang sempit untuk dilewati, selain itu juga besarnya ukuran bus ini mengakibatkan tidak dapatnya menjangkau kawasan/wilayah yang kecil. Faktor penghambat lainnya yaitu keberadaan bus yang sudah mulai rusak. Bus yang sudah tergolong lama ini terkadang mengalami kerusakan sehingga mengurangi jumlah armada bus yang bisa operasi, sehingga pelayanan yang diberikan pun kurang maksimal.

SARAN

1. Pengoperasionalan Teman Bus diharapkan bisa dikembangkan lagi dalam hal pelayanan. Untuk jalur jalur yang ada sekarang perlu ada penambahan rute di daerah pariwisata, karena wisatawan bisa menikmati liburan di Bali tanpa adanya kemacetan.
2. Dalam perencanaan membutuhkan model perencanaan yang diusahakan sesuai dengan kebutuhan yang ada. Perencanaan model yang lebih detail membutuhkan banyak waktu, tenaga serta biaya. Penulis menyadari model ini masih terdapat banyak kekurangan.

3. Untuk pembayaran harus di kembangkan bisa menggunakan HP dan tentunya dengan harga yang ekonomi dan bila perlu gratis untuk masyarakat miskin, siswa, mahasiswa, pns dan para pekerja atau masyarakat yang ada di wilayah tertentu untuk mendorong masyarakat mau menggunakan transportasi Teman Bus.
4. Tempat pemberhentian bus yang tidak ada halte nya agar segera ditambahkan agar para penumpang menunggu bus ditempat duduk dengan nyaman tanpa kepanasan.

DAFTAR PUSTAKA

Sebayang, Rehina. 2023. "Program Teman Bus Gratis Sebentar Lagi Jadi Berbayar".

<https://www.idntimes.com/news/indonesia/rehia-indrayanti-br-sebayang/program-teman-bus-gratis-sebentar-lagi-jadi-berbayar/3>,

Wikipedia Bahasa Indonesia. 2023. "Teman Bus".

https://id.wikipedia.org/wiki/Teman_Bus, .

Anonim. 2023. "BAB II Landasan Teori Implementasi Kebijakan".

<http://repository.uin-suska.ac.id/4759/3/BAB%20II%282%29.pdf>,

<https://media.neliti.com/media/publications/165128-ID-implementasi-program-trans-sarbagita-dal.pdf>