

Kajian Biaya Tarif Penumpang dan Operasional Kendaraan terhadap Minat Masyarakat Menggunakan Bus Mamminasata di Kota Makassar

Rusmadi Siddiq ^{1*}, Hanafi Ashad ², Watono ³

1*) Magister Teknik Sipil, Universitas Muslim Indonesia, Kota Makassar,
rusmadisiddiq.civil09@gmail.com

2) Teknik Sipil, Universitas Muslim Indonesia, Kota Makassar

3) Teknik Sipil, Universitas Muslim Indonesia, Kota Makassar

Abstract

The reality of public transportation in big cities in Indonesia has shown the complexity of public transportation problems. The complexity of the problem is combined with the aspect of population growth which continues to increase, the number of motorized vehicles is increasing beyond the capacity of the road, and the behavior of people who still ignore traffic regulations on the highway. Makassar City is the fourth largest city in Indonesia and the largest in Eastern Indonesia. Makassar City, becomes a service center in Eastern Indonesia (KTI), by acting as a trade and service center, a center for industrial activities, a center for government activities, a node for goods and passenger transportation services both land, sea and air as well as a center for education and health services. The existence of bus type public transportation which has taken place in several corridors, in its operation has experienced a reduction in both the number of corridors and the number of fleets, this is due to the lack of public interest in using bus public transportation. Based on the results of previous studies that the lack of public interest is caused by users not feeling satisfied with the level of service in the bus operation. Re-application of operations on the Mamminasata public transport bus, after several months of operation, researchers are interested in how public interest is in aspects of costs or tariffs and service operations to users. The research objectives, 1) Analyzing public responses to tariffs and 2) analyzing operational services on user interest in using Mamminasata Bus. 3) analyze the operational financial feasibility of Teman Bus. The research method is Qualitative Analysis through regression equation model and Benefit Cost ratio (B/C) The results obtained 1) 97% of users agree with the tariff aspect, 2) Service satisfaction has a positive effect on community interest, and 3) Feasibility value of investment B/C > 1,234 entry eligible category.

Keywords: Operations, Rates, Satisfaction, Teman Bus.

Abstrak

Realitas transportasi publik di Kota-kota besar di Indonesia sudah menunjukkan kerumitan persoalan transportasi publik. Kerumitan persoalan itu menyatu dengan vaspek pertambahan jumlah penduduk yang terus meningkat, jumlah kendaraan bermotor yang bertambah melebihi kapasitas jalan, dan perilaku masyarakat yang masih mengabaikan peraturan berlalu lintas di jalan raya. Kota Makassar sebagai kota terbesar keempat di Indonesia dan terbesar di Kawasan Timur Indonesia. Kota Makassar, menjadi pusat pelayanan di Kawasan Timur Indonesia (KTI), dengan berperan sebagai pusat perdagangan dan jasa, pusat kegiatan industri, pusat kegiatan pemerintahan, simpul jasa angkutan barang dan penumpang baik darat, laut maupun udara sekaligus sebagai pusat pelayanan pendidikan dan kesehatan. Keberadaan angkutan umum jenis Bus yang pernah berlangsung pada beberapa koridor, dalam operasionalnya mengalami pengurangan baik jumlah koridor maupun jumlah armada, hal ini akibat karena kurangnya minat masyarakat yang ingin menggunakan angkutan umum bus. Berdasar hasil-hasil penelitian sebelumnya bahwa kurangnya minat masyarakat diakibatkan pengguna tidak merasakan kepuasan dengan tingkat pelayanan dalam operasional bus tersebut. Penerapan kembali operasional pada bus angkutan umum Mamminasata, setelah beberapa bulan operasionalnya, peneliti merasa tertarik pada bagaimana minat masyarakat pada aspek biaya atau tarif dan operasional pelayanan terhadap pengguna. Tujuan penelitian, 1)

Menganalisis tanggapan masyarakat terhadap Tarif dan 2) menganalisis layanan operasional terhadap minat pengguna menggunakan Bus Mamminasata. 3) menganalisis kelayakan financial operasional Teman Bus. Metode penelitian Analisis Kualitatif melalui model persamaan regresi dan Benefit Cost ratio (B/C) Hasil yang diperoleh 1) 97% pengguna sepakat dengan aspek tarif, 2) Kepuasan atas layanan berpengaruh positif terhadap minat masyarakat dan 3) Nilai Kelayakan investasi B/C > 1,234 masuk kategori layak.

Kata Kunci : Kepuasan, Operasional, Tarif, Teman Bus.

1. PENDAHULUAN

Realitas transportasi publik di Kota-kota besar sebagai satu bagian dari kota besar di Indonesia sudah menunjukkan kerumitan persoalan transportasi publik. Kerumitan persoalan itu menyatu dengan variabel pertambahan jumlah penduduk yang terus meningkat, jumlah kendaraan bermotor yang bertambah melebihi kapasitas jalan, dan perilaku masyarakat yang masih mengabaikan peraturan berlalu lintas di jalan raya.

Tingkat kepadatan penduduk akan memiliki pengaruh signifikan terhadap kemampuan transportasi melayani kebutuhan masyarakat. Dimana Kecenderungan yang terjadi di wilayah perkotaan yaitu terjadinya peningkatan jumlah penduduk yang tinggi akibat karena tingkat pertumbuhan penduduk baik penduduk asli maupun penduduk pendatang sebagai urbanisasi. Tingkat urbanisasi berimplikasi pada semakin padatnya penduduk yang secara langsung maupun tidak langsung mengurangi daya saing dari transportasi wilayah (Susantoro & Parikesit, 2004:14).

Kegagalan sistem transportasi mengganggu perkembangan suatu wilayah/kota, mempengaruhi efisiensi ekonomi perkotaan, bahkan kerugian lainnya. Isu-isu ketidaksepadanan misalnya, dapat berakibat pada masalah sosial, kemiskinan (urban/rural poverty) dan kecemburuan sosial. Dampak dari kegagalan sistem transportasi antara lain pembangunan jalan yang menyingkirkan masyarakat akibat pembebasan lahan, perambahan ruang-ruang jalan oleh pedagang kaki lima, penggunaan ruang jalan untuk parkir secara ilegal, dan makin terpinggirkannya angkutan-angkutan tradisional seperti becak dan semacamnya yang berpotensi menciptakan kemiskinan kota. Kemiskinan telah menjerat kelompok masyarakat berpenghasilan rendah akibat dari sistem transportasi yang tidak mampu melindungi mereka

Kota Makassar merupakan salah satu kota metropolitan di Indonesia dan sekaligus sebagai ibu kota Provinsi Sulawesi Selatan. Kota Makassar sebagai kota terbesar keempat di Indonesia dan terbesar di Kawasan Timur Indonesia. Kota Makassar, menjadi pusat pelayanan di Kawasan Timur Indonesia (KTI), dengan berperan sebagai pusat perdagangan dan jasa, pusat kegiatan industri, pusat kegiatan pemerintahan, simpul jasa angkutan barang dan penumpang baik darat, laut maupun udara sekaligus sebagai pusat pelayanan pendidikan dan kesehatan.

Secara Administrasi Kota Makassar memiliki luas wilayah kurang lebih 175,77 km², mencakup 15 kecamatan dan 154 kelurahan. Kota Makassar secara demografi memiliki jumlah penduduk sebanyak 1,77 juta jiwa. Kota ini berada pada ketinggian antara 0-25 m dari permukaan laut. Jumlah penduduk Kota Makassar mencapai kurang lebih 1,77 juta jiwa, dengan tingkat pertumbuhan 1,24% per tahun. Penduduk Kota Makassar secara umum bersumber pada dua hal, yaitu ; Penduduk asli dan penduduk pendatang berupa arus urbanisasi, migrasi dan mobilitas penduduk (https://sulselprov.go.id/pages/info_lain/22)

Transportasi umum dikenal sebagai transportasi publik atau transportasi massal. Transportasi massal adalah layanan angkutan penumpang oleh sistem perjalanan kelompok yang tersedia untuk digunakan oleh masyarakat umum, biasanya dikelola sesuai jadwal, dioperasikan pada rute yang ditetapkan, dan dikenakan biaya untuk setiap perjalanan. Program ini adalah sebagai langkah awal implementasi dari program BTS yang

memberikan subsidi penuh bagi operator dengan fasilitas pendukung di bus yang lebih baik untuk meningkatkan pelayanan dengan harapan lebih banyak penumpang yang beralih ke moda transportasi publik. Sejak diluncurkan pada tahun 2020, Teman Bus telah melayani lebih dari 12 juta penumpang.

Keberadaan angkutan umum jenis Bus yang pernah berlangsung pada beberapa koridor, dalam operasionalnya mengalami pengurangan baik jumlah koridor maupun jumlah armada, hal ini akibat karena kurangnya minat masyarakat yang ingin menggunakan angkutan umum bus. Berdasar hasil-hasil penelitian sebelumnya bahwa kurangnya minat masyarakat diakibatkan pengguna tidak merasakan kepuasan dengan tingkat pelayanan dalam operasional bus tersebut.

Pada tahun 2011, Kementerian Perhubungan menunjuk tiga Kota, yakni Padang, Surabaya, dan Makassar, untuk penerapan BRT pada tahun itu, namun hal tersebut belum terealisasi hingga 2012 dan 2013 karena beberapa faktor. Hingga maret 2014 layanan angkutan massal bus rapidtransit (BRT) di Kota Makassar mulai beroperasi dengan Koridor pertama yang dibuka adalah rute Mal GTC – Mal Panakkukang. BRT Maminasata melayani masyarakat yang ingin bertransportasi di tiga koridor yaitu, Koridor 2 Mal GTC- Trans Studio- Jl Metro Tanjung Bunga- Jl Penghibur- Jl Pasar Ikan- Jl Ujung Pandang- Jl Ahmad Yani- Jl Bulusaraung-Jl Masjid Raya- Jl Urip Sumoharjo-Jl AP Pettarani- Jl Boulevard-Mal Panakukkang (pergi). Mal Panakukkang- Jl Boulevard-Jl AP Pettarani-Jl Urip Sumoharjo- Jl Bawakaraeng- Jl Jenderal Sudirman- Jl. Sam Ratulangi- Jl Kakatua- Jl Gagak- Jl Nuri- Jl Rajawali- Jl Metro Tanjung Bunga- Trans Studio-Mal GTC (pulang) dengan tarif rp. 5000/ sekali jalan.

Penerapan kembali operasional pada bus angkutan umum Maminasata, setelah beberapa bulan operasionalnya, peneliti merasa tertarik pada bagaimana minat masyarakat pada aspek biaya atau tarif dan operasional pelayanan terhadap pengguna, melalui beberapa variabel dalam mengukur minat masyarakat mau menggunakan angkutan bus, Minar masyarakat dilihat pada aspek tarif dan aspek operasional pelayanan angkutan umum Bus Maminasata.

Tujuan dari penelitian ini adalah menganalisis pengaruh operasional sebagai layanan terhadap minat masyarakat mau menggunakan Bus Mamminasata.

2. METODE

A. Variabel Penelitian

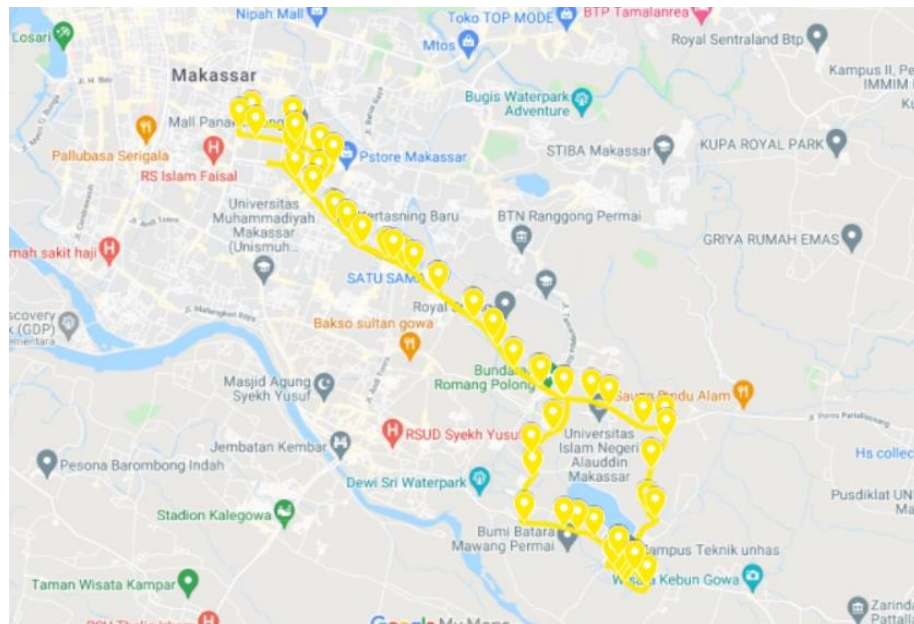
Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif kualitatif, mencakup variabel bebas (X) dan variabel terikat (Y). Menurut Sugiyono (2015:38) variabel penelitian adalah sesuatu atau sifat atau nilai-nilai dari orang, objek atau kegiatan yang mempunyai variasi tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk mempelajari dan ditarik kesimpulannya. Variabel penelitian mencakup variabel bebas dan variabel terikat, dapat diartikan sebagai berikut:

1. Variabel independen (variabel bebas) menurut Sugiyono (2015:39) mendefinisikan variabel bebas adalah “variabel yang mempengaruhi atau menjadi sebab perubahannya atau timbulnya variabel independen (terikat)”.bVariabel independen (X) pada penelitian ini, mencakup:
 - Variabel X1 : Biaya atau Tarif, dengan indikator X1.1 Kemampuan, Keinginan, dan Kesiediaan
 - Variabel X2 : Fasilitas Fisik dengan indikator X2.1 Keberadaan Bus sebagai Moda, X2.2 Keberadaan Halte, X2.3 Keberadaan Koridor, X2.4 Kondisi Interior Bus, X2.5 Kelengkapan fisik Bus

- Variabel X3 : Ketanggapan Petugas dengan indikator X3.1 Sanggup memberikan pelayanan, X3.2 Sigap memberi Bantuan, X3.3 Sopan Pada Permasalahan, X3.4 Motivasi Pelayanan dan X3.5 Keterampilan Pelayanan
 - Variabel X4 : Kehandalan Petugas dengan indikator X4.1 Konsisten dalam Pelayanan, X4.2 Efektifitas pada Pelayanan, X4.3 Akurasi Pelayanan, X4.4 Ketepatan waktu Pelayanan, X4.5 Konsisten dalam Pelayanan
 - Variabel X5 : Keamanan Penumpang dengan indikator X5.1 Kepercayaan Petugas, X5.2 Rasa aman penumpang/ barang, X5.3 Tanggung Jawab, X5.4 Profesionalisme Petugas, dan X5.5 Kepercayaan Petugas
 - Variabel X6 : Sikap Empaty Petugas dengan indikator X6.1 Perhatian petugas melayani, X6.2 Kecep. Petugas memahami kebutuhan, X6.3 Rasa Senang Mendengarkan keluhan, X6.4 Fleksibel Pelayanan Oleh Petugas dan X6.5 Perhatian petugas melayani
 - Variabel X7 : Kemudahan/Aksesibilitas dengan indikator X7.1 Jarak antara halte, X7.2 Mudah menjangkau Halte, X7.3 Ketepatan waktu Bus dan X7.4 Mudah mendapatkan Tiket
 - Variabel X8 : Kenyamanan Penumpang dengan indikator X8.1 Penumpang merasa betah, X8.2 Penumpang merasa percaya, X8.3 Penumpang merasa terlindungi, X8.4 Penumpang merasa bebas dan X8.5 Penumpang merasatenang
2. Variabel dependen (Y) atau (variabel terikat) menurut Sugiyono (2015:39) mendefinisikan pengertian dependen yaitu: “variabel yang dipengaruhi atau yang menjadi akibat, karena adanya variabel bebas”. Adapun variabel dependen (Y) pada penelitian ini yaitu Kepuasan penumpang terhadap pelayanan BRT Maminnasata.

B. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian yaitu Lingkup operasional penerapan angkutan umum BRT Maminnasata yang di lewati Trayek Mall Panakkukang – Kampus Teknik Gowa.



Gambar 1 Peta Bus Mamminasata Trayek Mall Panakkukang – Kampus Teknik Gowa.

C. Populasi dan Sampel

Populasi bisa diukur dengan suatu objek dan benda-benda alam yang lain, populasi juga meliputi seluruh karakteristik atau sifat yang dimiliki oleh suatu subjek atau objek. Menurut Sugiyono (2015:80) populasi merupakan “wilayah generalisasi yang terdiri atas objek/subjek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk mempelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya”.

Pada penelitian ini populasi diidentifikasi sebagai masyarakat di wilayah Maminasata khususnya bagi para pengguna atau penumpang angkutan umum BRT Maminasata, besarnya populasi yaitu masyarakat pengguna atau penumpang BRT Maminasata Trayek Mall Panakkukang – Kampus Teknik Gowa. Penentuan Populasi dapat dilakukan dengan alternative lainnya yaitu mencari data besaran jumlah pengguna selama 1 bulan berdasar informasi pengelola

Menurut Sugiyono (2015:81) sampel merupakan “bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Bila populasi besar dan penelitian tidak mungkin mempelajari semua yang ada pada populasi. Untuk itu sampel yang diambil dari populasi harus betul-betul representatif (mewakili)” target sampel diharapkan adalah orang yang memahami makna arti variabel dan indikatornya, sehingga dapat memberi respon yang jujur terhadap kuesioner yang diberikan

Jumlah Sampel, ditetapkan berdasar pendapat ahli :

$$\text{Slovin} : n = N / (1 + (N \times e^2)) \quad (1)$$

Keterangan :

n = Jumlah Sampel

N = Jumlah Populasi

e = Margin of error (5%) atau 0,05

Berdasarkan notasi rumus, besar sampel penelitian minimal oleh Slovin diatas, dengan prediksi populasi yang mencakup para penumpang, pada data sebagai populasi, kita bisa tentukan minimal sampel yang akan diteliti. *Margin of error* yang ditetapkan adalah 5% atau 0,05.

D. Metode Analisis Regresi Linier Berganda

Analisis regresi linier berganda adalah hubungan secara linear antara dua atau lebih variabel independen ($X_1, X_2, \dots, X_n$) dengan variabel dependen (Y). Analisis ini untuk mengetahui arah hubungan antara variabel independen dengan variabel dependen apakah masing-masing variabel independen berhubungan positif atau negatif dan untuk memprediksi nilai dari variabel dependen apabila nilai variabel independen mengalami kenaikan atau penurunan. Data yang digunakan biasanya berskala interval atau rasio.

Persamaan regresi linear berganda, dapat dilihat pada Persamaan 2 sebagai berikut:

$$Y' = a + b_1X_1 + b_2X_2 + \dots + b_nX_n \quad (2)$$

Keterangan:

Y' = Variabel dependen (nilai yang diprediksikan)

X_1 dan X_2 = Variabel independen

a = Konstanta (nilai Y' apabila $X_1, X_2, \dots, X_n = 0$)

b = Koefisien regresi (nilai peningkatan ataupun penurunan).

a) Analisis Korelasi Ganda (R)

Analisis ini digunakan untuk mengetahui hubungan antara dua atau lebih variabel independen ($X_1, X_2, \dots, X_n$) terhadap variabel dependen (Y) secara serentak. Koefisien ini menunjukkan seberapa besar hubungan yang terjadi antara variabel independen ($X_1, X_2, \dots, X_n$) secara serentak terhadap variabel dependen (Y). nilai R berkisar antara 0 sampai 1, nilai semakin mendekati 1 berarti hubungan yang terjadi semakin kuat, sebaliknya nilai semakin mendekati 0 maka hubungan yang terjadi semakin lemah.

Menurut Sugiyono (2007) pedoman untuk memberikan interpretasi koefisien korelasi sebagai berikut:

Tabel 1 Nilai Koefisien Korelasi dan Keterangan Pengaruh

Koefisien Korelasi	Keterangan
0,00 - 0,199	sangat rendah
0,20 - 0,399	rendah
0,40 - 0,599	sedang
0,60 - 0,799	kuat
0,80 - 1,000	sangat kuat

b) Analisis Determinasi (R^2)

Analisis determinasi dalam regresi linear berganda digunakan untuk mengetahui prosentase sumbangan pengaruh variabel independen ($X_1, X_2, \dots, X_n$) secara serentak terhadap variabel dependen (Y). Koefisien ini menunjukkan seberapa besar prosentase variasi variabel independen yang digunakan dalam model mampu menjelaskan variasi variabel dependen. R^2 sama dengan 0, maka tidak ada sedikitpun prosentase sumbangan pengaruh yang diberikan variabel independen terhadap variabel dependen, atau variasi variabel independen yang digunakan dalam model tidak menjelaskan sedikitpun variasi variabel dependen. Sebaliknya R^2 sama dengan 1, maka prosentase sumbangan pengaruh yang diberikan variabel independen terhadap variabel dependen adalah sempurna, atau variasi variabel independen yang digunakan dalam model menjelaskan 100% variasi variabel dependen.

c) Uji Koefisien Regresi Secara Bersama-sama (Uji F)

Uji ini digunakan untuk mengetahui apakah variabel independen ($X_1, X_2, \dots, X_n$) secara bersama-sama berpengaruh secara signifikan terhadap variabel dependen (Y). Atau untuk mengetahui apakah model regresi dapat digunakan untuk memprediksi variabel dependen atau tidak.

Tahap-tahap untuk melakukan uji F adalah sebagai berikut:

1. Merumuskan Hipotesis
Ho : Tidak ada pengaruh secara signifikan antara Variabel X_1 dan X_2 dst secara bersama-sama terhadap Variabel Y.
H1 : Tidak ada pengaruh secara signifikan antara Variabel X_1 dan X_2 dst secara bersama-sama terhadap Variabel Y
2. Menentukan tingkat signifikansi
Tingkat signifikansi menggunakan $\alpha = 5\%$ (signifikansi 5% atau 0,05 adalah ukuran standar yang sering digunakan dalam penelitian)
3. Menentukan F hitung
Berdasarkan tabel diperoleh F hitung sebesar 25,465
4. Menentukan F tabel

5. Dengan menggunakan tingkat keyakinan 95%, $\alpha = 5\%$, df 1 (jumlah variabel-1) = 2, dan df 2 (n-k-1) atau 18-2-1 = 15 (n adalah jumlah kasus dan k adalah jumlah variabel independen), hasil diperoleh untuk F tabel sebesar 3,683 (Lihat pada lampiran) atau dapat dicari di Ms Excel dengan cara pada cell kosong ketik =finv(0.05,2,15) lalu enter.
6. Kriteria pengujian
Ho diterima bila F hitung < F tabel
Ho ditolak bila F hitung > F tabel
7. Membandingkan F hitung dengan F tabel.
Nilai F hitung > F tabel (25,465 > 3,683), maka Ho ditolak
8. Kesimpulan
Karena F hitung > F tabel (25,465 > 3,683), maka Ho ditolak,

d) Uji Koefisien Regresi Secara Parsial (Uji t)

Uji ini digunakan untuk mengetahui apakah dalam model regresi variabel independen ($X_1, X_2, \dots, X_n$) secara parsial berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen (Y).

3. PEMBAHASAN

A. Profil Responden

Profil responden pada penelitian paradigma kualitatif memiliki pengaruh yang cukup penting, karena responden sebagai sampel dari keterwakilan jumlah populasi diharapkan adalah orang-orang yang tentunya memahami materi kuisioner yang diberikan untuk diberi jawaban. Jawaban responden sangat menentukan tingkat validitas atau kebenaran data yang diharapkan oleh peneliti. Data deskriptif penelitian disajikan agar dapat dilihat profil dari data penelitian dan hubungan yang ada antar variabel yang digunakan dalam penelitian (Hair, et al, 1995).

Responden dalam penelitian ini adalah para penumpang/pengguna jasa Transportasi Teman Bus Kota Makassar sebanyak 100 responden. Dari 100 responden yang berpartisipasi dalam penelitian ini selanjutnya dikelompokkan berdasarkan jenis kelamin, usia, pendidikan, pekerjaan dan pendapatan.

Pada bagian ini, ada beberapa pertanyaan yang berhubungan dengan penelitian yang diberikan kepada responden untuk menyatakan pendapat mereka mengenai pengetahuan responden tentang obyek penelitian dalam hal ini transportasi massal TEMAN BUS yang beroperasi di Kota Makassar. Adapun hasil yang diperoleh dapat dilihat pada **Tabel 2** berikut.

Tabel 2 Persentase Jawaban Responden Mengenai Aspek Umum

No.	Pertanyaan	Jawaban	Jumlah	%
1	Apakah Bapak/Ibu/Saudara Sering melakukan perjalanan dalam perkotaan khususnya pada Rute Maminasata Kota Makassar	Sering	50	50
		Tidak	50	50
2	Apakah Bapak/Ibu/Saudara Mendukung Beroperasinya Teman Bus Sebagai angkutan umum Maminasata	Mendukung	93	93
		Ragu-Ragu	6	6
		Tidak mendukung	1	1
3	Apakah Bapak/Ibu/Saudara Pernah menggunakan angkutan umum teman bus maminasata	Pernah	51	51
		Tidak	49	49
4	Apakah Bapak/Ibu/Saudara bahwa besarnya tarif atau biaya angkutan umum Maminasata masih dijangkau dan layak bagi masyarakat secara umum	Terjangkau	97	97
		Tidak	3	3

No.	Pertanyaan	Jawaban	Jumlah	%
5	Apakah Bapak/Ibu/Saudara mengetahui bahwa operasional teman bus sebagai bentuk layanan pada penumpang masuk kategori :	Baik	23	23
		Sedang	70	70
		Kurang Baik	7	7
6	Apakah Bapak/Ibu/Saudara setuju bahwa Teman Bus cukup diminati masyarakat dalam melakukan perjalanan diperkotaan	Diminati	61	61
		Ragu-Ragu	37	37
		Tidak diminati	2	2
7	Apakah Bapak/Ibu/Saudara mengetahui bahwa Angkutan umum bus dapat mengendalikan kemacetan lalu lintas diperkotaan	Dapat	93	93
		Tidak	7	7

B. Frekuensi Jawaban Kuesioner Terhadap Variabel Penelitian

Frekuensi jawaban kuesioner terhadap variabel penelitian diperoleh dari penyebaran kuesioner kepada 100 responden dimana kuesioner tersebut memiliki pilihan jawaban atas pertanyaan berdasarkan skala likert yaitu :

1. Sangat Setuju (SS) dengan nilai 5
2. Setuju (S) dengan nilai 4
3. Ragu-Ragu (RG) dengan nilai 3
4. Tidak Setuju (TS) dengan nilai 2
5. Sangat Tidak Setuju (STS) dengan nilai 1

Adapun hasil distribusi jawaban kuesioner terhadap variabel penelitian dapat diuraikan sebagai berikut, adapun sebagai contoh adalah pada variabel tarif/biaya (X1) sebagai contoh. Analisis distribusi dilakukan pada semua variabel

Tabel 3 Frekuensi Jawaban Responden Terhadap Variabel Tarif/Biaya (X1)

Indikator	Frekuensi Jawaban									
	STS		TS		RG		S		SS	
	f	%	f	%	f	%	f	%	F	%
X1.1	0	0	0	0	12	12.00	67	67.00	21	21.00
X1.2	0	0	5	5.00	20	20.00	56	56.00	19	19.00
X1.3	0	0	3	3.00	16	16.00	62	62.00	19	19.00

Berdasarkan **Tabel 12**, pilihan jawaban responden terhadap variabel Tarif/Biaya dengan 3 (tiga) indikator yang mendominasi adalah jawaban Setuju (S) dengan persentase rata-rata 61,67%, kemudian diikuti dengan Sangat Setuju (SS) 19,67%, Ragu-Ragu (RG) 16,00%, jawaban Tidak Setuju (TS) 2,67% dan Sangat Tidak Setuju (STS) 0,00%.

C. Pengujian Instrumen

Uji validitas digunakan untuk mengukur apakah kuesioner yang digunakan valid atau tidak. Alat analisis yang digunakan untuk mengukur validitas data adalah dengan koefisien korelasi menggunakan $\alpha = 5\%$ dengan syarat dikatakan valid jika $r_{hitung} > r_{tabel}$. Dalam uji validitas ini digunakan 100 sampel. Hasil uji validitas dapat dilihat bahwa nilai $r_{hitung} > r_{tabel}$, maka dapat disimpulkan bahwa seluruh butir pernyataan dalam penelitian ini valid.

Reliabilitas adalah alat untuk mengukur suatu kuesioner yang merupakan indikator dari variabel. Suatu kuesioner dikatakan reliabel atau handal ketika jawaban responden terhadap pernyataan adalah konsisten atau stabil dari waktu ke waktu. Untuk mengukur reliabilitas dengan uji statistik Cronbach Alpha (α), suatu konstruk atau variabel dikatakan reliabel jika memberikan nilai Cronbach Alpha $> 0,60$ (Ghozali, 2011:48). Hasil uji reliabilitas menunjukkan bahwa nilai Cronbach's Alpha (0.952 dan 0,945) $> 0,60$, dengan demikian dapat disimpulkan bahwa semua pengukur variabel dalam kuesioner adalah reliabel.

D. Uji Asumsi Klasik

Uji normalitas dilakukan untuk menguji apakah dalam suatu model regresi variabel dependen, variabel independen atau keduanya berdistribusi normal atau tidak. Dan dalam SPSS metode yang sering digunakan adalah uji one sample Kolmogorov Smirnov, dengan syarat data dikatakan berdistribusi normal jika nilai signifikansi $> 0,05$. Hasil uji normalitas menunjukkan bahwa nilai signifikansi (2-tailed) sebesar $0.094 > 0.05$. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa data yang digunakan dalam penelitian ini berdistribusi normal dan layak untuk digunakan.

Pengujian ada tidaknya multikolinieritas dalam model regresi dapat dilihat dengan melihat nilai tolerance dan nilai VIF (Variance Inflation Factor). Untuk menguji adanya kolinearitas ganda digunakan uji VIF dan toleransi (Noor, 2014:63). Apabila nilai VIF berada dibawah 10 dan nilai toleransi $> 0,10$, maka diambil kesimpulan bahwa model regresi tersebut tidak terdapat multikolinieritas (Singgih Santoso, 2000). Hasil Uji Multikolinieritas menunjukkan nilai toleransi lebih besar dari 0,10, dan nilai VIF masing-masing variabel dibawah 10 maka dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi gejala multikolinieritas.

Uji heteroskedastisitas dilakukan untuk menguji apakah dalam sebuah model regresi terjadi ketidaksamaan varians residual dari satu pengamatan ke pengamatan yang lain (Singgih Santoso, 2000). Model regresi tidak terjadi gejala heteroskedastisitas Jika probabilitas signifikannya diatas tingkat kepercayaan 0,05. Hasil uji heterokedastisitas menunjukkan bahwa nilai signifikansi untuk semua variabel $> 0,05$, maka dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi gejala heteroskedastisitas.

E. Analisis Regresi linier Berganda

Hasil analisis regresi linier berganda yang diperoleh dengan menggunakan aplikasi SPSS Ver 21 adalah sebagai berikut:

Tabel 4 Hasil Analisis Regresi Linier Berganda

Model	Coefficients ^a			t	Sig.
	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients		
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	.223	.613		.364	.717
Tarif/Biaya	.124	.062	-.149	-1.998	.049
Fas. Fisik Bus	.112	.079	.139	1.428	.157
Ketanggapan Petugas	.117	.113	.137	1.034	.304
1 Kehandalan Petugas	-.208	.081	-.262	-2.562	.012
Empati Petugas	.246	.068	.304	3.603	.001
Keamanan Pengguna	-.083	.056	-.091	-1.465	.146
Kenyamanan Pengguna	.145	.059	.191	2.442	.017
Aksesibilitas	.480	.057	.647	8.390	.000

a. Dependent Variable: Minat Masyarakat

Berdasarkan **Tabel 4** Hasil Analisis Regresi Linier Berganda diperoleh Persamaan Regresi sebagai berikut:

$$Y = 0,223 + 0,124X_1 + 0,112X_2 + 0,117X_3 - 0,208X_4 + 0,246X_5 - 0,083X_6 + 0,145X_7 + 0,480X_8$$

Adapun uraian pembahasan, sebagai berikut :

Variabel Terikat : (Y) = Minat Pengguna / Penumpang, merupakan variabel yang mendapat pengaruh dari variabel bebas (X), Bahwa Minat Pengguna/ Penumpang pengguna jasa Angkutan Umum Teman Bus

Dimana Minat penumpang Menggunakan Teman Bus, terukur berdasar hasil analisis, yaitu:

1. Angka koefisien Variabel : X1 Berupa Tarif/Biaya Pada Penumpang atau pengguna Teman Bus dengan nilai koefisien sebesar (+0,124) atau sebesar 12,4%, memiliki pengaruh atau signifikansi Positif pada kategori Sangat Rendah dan diartikan bahwa pengaruh tersebut yang menyebabkan penumpang atau pengguna menganggap bahwa biaya tidak menjadi masalah pada aspek Minat Pengguna atau penumpang Angkutan umum Teman Bus
2. Angka koefisien Variabel : X2 Berupa Fasilitas Fisik; Pada penggunaan Teman Bus dengan nilai koefisien sebesar (+0,112) atau sebesar 11,2%, memiliki pengaruh atau signifikansi yang Positif dan masuk pada kategori Rendah dan diartikan sebagai kondisi Keberadaan Fasilitas Fisik yang ada sudah memenuhi dan tidak menjadi keluhan atau masalah para penumpang pada aspek Minat /Pengguna atau penumpang Angkutan umum Teman Bu.
3. Angka koefisien Variabel : X3 Berupa Keandalan Petugas; Pada penggunaan Teman Bus dengan nilai koefisien sebesar (+0,117) atau sebesar 11,7%, memiliki pengaruh atau signifikansi yang Positif dan masuk pada kategori Sangat Rendah dan diartikan sebagai kondisi layanan petugas cukup handal pada pelayanan Terhadap para penumpang pada aspek Minat /Pengguna atau penumpang Angkutan umum Teman Bus.
4. Angka koefisien Variabel : X4 Berupa Ketanggapan Petugas; Pada penggunaan Teman Bus dengan nilai koefisien sebesar (+0,208) atau sebesar 20,8%, memiliki pengaruh atau signifikansi yang Positif dan masuk pada kategori Rendah dan diartikan sebagai kondisi pada layanan petugas cukup tanggap terhadap para penumpang pada aspek Minat /Pengguna atau penumpang Angkutan umum Teman Bus
5. Angka koefisien Variabel : X5 Berupa Jaminan Keamanan Layanan; Pada penggunaan Teman Bus dengan nilai koefisien sebesar (+0,246) atau sebesar 24,6%, memiliki pengaruh atau signifikansi yang Positif dan masuk pada kategori Rendah dan diartikan sebagai kondisi pada layanan petugas cukup baik dan aman terhadap para penumpang pada aspek Minat /Pengguna atau penumpang Angkutan umum Teman Bus.
6. Angka koefisien Variabel : X6 Berupa Sikap Empaty Petugas; Pada penggunaan Teman Bus dengan nilai koefisien sebesar (-0,083) atau sebesar 8,3%, memiliki pengaruh atau signifikansi Negatif pada kategori Sangat Rendah dan diartikan bahwa pengaruh tersebut yang menyebabkan penumpang atau pengguna kurang merasakan sikap empati siap petugas dalam memberi pelayanan pada aspek Minat /Pengguna atau penumpang Angkutan umum Teman Bus.
7. Angka koefisien Variabel : X7 Berupa Kenyamanan Penumpang ; Pada penggunaan Teman Bus dengan nilai koefisien sebesar (+0,145) atau sebesar 14,5%, memiliki pengaruh atau signifikansi positif yang Rendah dan diartikan sebagai kondisi yang tidak menjadi masalah pada pelayanan para penumpang terhadap aspek Minat /Pengguna atau penumpang Angkutan umum Teman Bus.
8. Angka koefisien Variabel : X8 Berupa Aksesibilitas ; Pada penggunaan Teman Bus dengan nilai koefisien sebesar (+0,480) atau sebesar 48,0%, memiliki pengaruh atau signifikansi Positif kategori Sedang dan diartikan sebagai kondisi yang perlu mendapat perhatian oleh petugas, bahwa aksesibilitaas atau kemudahan penumpang untuk mengakses dirinya menggunakan angkutan bus para penumpang pada aspek Minat /Pengguna atau penumpang Angkutan umum Teman Bus

4. PENUTUP

Hasil Analisis Pengguna/Penumpang terhadap Tarif atau biaya perjalanan dengan Bus Maminasata kaitannya dengan Minat masyarakat, dengan nilai koefisien sebesar (0,124) atau sebesar 12.4%, memiliki pengaruh atau signifikansi Positif pada kategori Sangat Rendah dan diartikan bahwa pengaruh tersebut tidak menyebabkan penumpang atau pengguna merasa tidak perlu mempertimbangkan tarif atau biaya oleh pihak pengelola dalam memberi pelayanan pada aspek Minat /Pengguna atau penumpang Angkutan umum Teman Bus

5. DAFTAR PUSTAKA

- A Potter, & Perry, A. G. (2006). Buku Ajar Fundamental Keperawatan: Konsep, Proses, Dan Praktik, edisi 4, Volume.2. Jakarta: EGC.
- Afkar, dkk. 2021. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Fungsi Transit pada Terminal Metro Makassar Berdasarkan Persepsi Pengguna. Jurnal Flyover, Volume 1 Nomor 1 Halaman 1-11. Program Pascasarjana UMI Makassar.
- Amijaya, Gilang Rizky. 2010. "Pengaruh Persepsi Teknologi Informasi, Kemudahan, Armstrong, Thomas. 2001. Setiap Anak Cerdas. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama
- Anonimus Implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan: (Khusus) Untuk Pengendara Sepeda Motor Di Kota Semarang
- Anonimus Peraturan Pemerintah No. 41 tahun 1993 tentang Angkutan Jalan
- Ardiana, Lintang. 2007. Persepsi ketidaknyamanan yang Ditinjau dari Psikologi Lingkungan antara Stress, Kebisingan, Kepadatan Penduduk dan Polusi pada Masa Dewasa di Kota Besar Indonesia, Jurnal F.Psi UI. Universitas Indonesia
- Ardida Ponty Basowa*, Joko Setiawan* Pengaruh Kualitas Pelayanan Dan Fasilitas Terhadap Kepuasan Konsumen (Studi Kasus Pada pengguna Transportasi Umum Bus Trans Batam
- B, Nurlaela, dkk. 2021. Pengaruh Tingkat Kepuasan Penumpang Terhadap Jasa Layanan Pengguna Jasa Transportasi Berbasis Aplikasi Online di Kabupaten Wajo. Jurnal Flyover, Volume 1 Nomor 2 Halaman 60-69. Program Pascasarjana UMI Makassar.
- Christopher, Lovelock and K. Wright Lauren, 2005. Pemasaran Jasa (terjemahan), Jakarta: Gramedia
- Fandy Tjiptono, Pemasaran Jasa: Prinsip, Penerapan, Penelitian, Yogyakarta: Andi, 2014.
- H, St. Maryam, dkk. 2021. Analisis Pengembangan Sistem Angkutan Umum di Jalur Trans Kalimantan Berdasarkan Persepsi Pengguna Terminal Batu Ampar Kota Balikpapan. Jurnal Flyover, Volume 1 Nomor 1 Halaman 50-58. Program Pascasarjana UMI Makassar.
- Hardianti, dkk. 2022. Analisis Pengaruh Layanan Terhadap Kepuasan Pengguna Jasa Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar. Jurnal Konstruksi : Teknik, Infrastruktur dan Sains, Volume 1 Nomor 3 Halaman 10-20. Program Pascasarjana UMI Makassar.
- Harlan, Dwimastia. 2014. "Pengaruh Kemudahan Penggunaan, Kepercayaan dan Risiko Persepsi Terhadap Minat Bertransaksi Menggunakan E-Banking Pada UMKM di Kota Yogyakarta". Skripsi. Yogyakarta: Universitas Negeri Yogyakarta.
- Iskandar Putong, Economics Pengantar mikro dan Makro, (Jakarta, Mitra Wacana Media, 2010) h.
- Jogiyanto, 2007. Sistem Informasi Keperilakuan. Edisi Revisi. Yogyakarta: Andi Offset
- Kasim, MR, dkk, 2017. The integration level of public transportation in Makassar City. IOP Conference Series: Earth and Environmental Science, Volume 70 Issue 1 Halaman 012021. Penerbit IOP Publishing
- Kasim, MR. Dkk. 2019. Comparative Study of BRT and Multimodal Transportation in Makassar City and Rio de Janeiro City. International Journal of Innovative Science

- and Research Technology. Volume 4, Issue 12, December – 2019 Halaman 988-992. Penerbit IJISRT | A Digital Library.
- Kasim, Muhammad Ridha. 2015. Pengaruh Tingkat Keterpaduan Moda Transportasi Darat Terhadap Preferensi Masyarakat Dalam Memilih Moda Di Kota Makassar. Skripsi, Universitas Brawijaya, Fakultas Teknik, Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota. Malang
- Kasim, Muhammad Ridha. 2020. Peningkatan Kinerja Operasional Moda Transportasi dengan Konsep Multimoda di Kota Makassar. Thesis, Universitas Brawijaya, Fakultas Teknik, Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota. Malang
- Koridor IV Cangkiran ± Bandara A. Yani Kualitas Pelayanan Bus Rapid Transit (BRT) Trans Semarang Terhadap Kepuasan Pelanggan)
- Lupiyoadi dan Hamdani, 2006. Manajemen Pemasaran jasa Edisi kedua. Penerbit Salemba Empat: Jakarta.
- Mardiyani Yuyun dan murwatiningsih. 2015. “Pengaruh Fasilitas Dan Promosi Terhadap Kepuasan Pengunjung Melalui Keputusan Berkunjung Sebagai Variabel Intervening Pada Objek Wisata Kota Semarang”. Jurnal Manajemen Bisnis, Universitas Negeri Semarang.
- Moleong, Lexy J. (2007) Metodologi Penelitian Kualitatif, Penerbit PT Remaja Rosdakarya Offset, Bandung.
- Neufert, Ernst. 2005 Terjemahan oleh Dr. Ing Sunarto Tjahjadi, jilid 1, Data Arsitek. Jakarta. Erlangga
- Nuh, M.A, dkk. 2022. Analisis Pemilihan Moda Transportasi Online dan Angkutan Kota bagi Pegawai Balai Besar Pelaksana Jalan Nasional. Jurnal Konstruksi : Teknik, Infrastruktur dan Sains, Volume 1 Nomor 3 Halaman 21-28. Program Pascasarjana UMI Makassar.
- Oborne, David J. 1995. Ergonomic at Work, Human Factor in Design and Development. 3rd edition. John Wiley and Sons Ltd : Chicester
- Resiko dan Fitur Layanan Terhadap Minat Ulang Nasabah Bank Dalam Minat Menggunakan Internet Banking (Studi Pada Nasabah Bank BCA)”. Skripsi. Semarang: Fakultas Ekonomi Universitas Diponegoro
- Rosalia, K. J., & Purnawati, N. K. (2018). Pengaruh Kualitas Pelayanan Terhadap Kepuasan Pasien RSUD Surya Husadha di Denpasar. E-Jurnal Manajemen Unud, Vol. 7, No. 5, 2442-2469
- Sugiono. 2008. “Hipotesis” Metode Penelitian Bisnis. Bandung: Alfabeta
- Sugiyono (2015). Metode Penelitian Kombinasi (Mix Methods). Bandung: Alfabeta
- Susantoro, Bambang dan Parikesit. (2004). 1-2-3 Langkah-langkah yang dilakukan menuju transportasi yang berkelanjutan. Majalah Transportasi Indonesia, Vol (1), hlm. 89-95.
- Syafei, Ilham, dkk. 2022. Analisis Persepsi Kepuasan Pengguna Transportasi Udara pada Bandar Udara Sultan Hasanuddin Kota Makassar. Jurnal Flyover, Volume 2 Nomor 1 Halaman 21-28. Program Pascasarjana UMI Makassar.
- Toriq, M., & Martoatmodjo, S. (2014). Pengaruh Fasilitas dan Kualitas Layanan terhadap Kepuasan Pelanggan pada SPBU Pertamina 54.612. 64 di SIDOARJO.
- Warpani, P. Suwardjoko. (2002). Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Bandung : Penerbit ITB.
- Warpani, Suwardjoko. 1990. Merencanakan Sistem Perangkutan. Bandung : Penerbit ITB.
- Widodo1,*, Aleksander Purba2, dan Dyah Wulan S.R.Wardani3 Kajian Kepuasan Pengguna BRT Bandar Lampung Terhadap Kualitas Layanan Menggunakan Structural Equation Modeling
- Zulaycha Fatmawati1 Aries Susanty2*), Analisis Tingkat Kepuasan Pengguna Bus Rapid Transit (Brt) Trans Semarang Dengan Metode Heterogeneous Customer Satisfaction Index Dan Importance Performance Analysis