

Kajian Integrasi Angkutan Umum Teman Bus dan Angkutan Mikrolet Pada Koridor 2 Kota Makassar

Khairul Umam^{1✉}, ST Maryam H², Ilham Syafey³

^{1,2,3}Magister Prodi Teknik Sipil, Universitas Muslim Indonesia

Correspondence Author: [khaIrul.umam@umi.ac.id✉](mailto:khaIrul.umam@umi.ac.id)

Article History

Received : 2023-04-23

Accepted : 2023-05-22

Published : 2023-06-30

Kata Kunci:

Transportasi, Kepuasan,
Kota Makassar

Abstract: The aims of this research are; (1) To examine the connectivity between the Connector Road and the roads along Corridor (2). To analyze passenger satisfaction in relation to the plan of integrating Microlet transportation with Friend Bus transportation along Corridor 2 in Makassar City. The method used is Qualitative Descriptive Analysis using the Statistical Package for the Social Sciences (SPSS, Ver 21) program. The hypothesized variables include seven independent variables, namely: Comfort; Accessibility; Punctuality; Physical Facilities; Responsiveness; Reliability; and Security; Empathy. The results obtained from the regression equation model are as follows: $Y = 1.961 + 0.197X_1 + 0.023X_2 - 0.067X_3 + 0.278X_4 + 0.026X_5 + 0.400X_6 + 0.270X_7 + 0.056X_8$, where X_1 (Comfort) has an influence of 0.197; X_2 (Accessibility) has an influence of 0.023; X_3 (Punctuality) has an influence of -0.067; X_4 (Physical Facilities) has an influence of 0.278; X_5 (Responsiveness) has an influence of 0.026; X_6 (Reliability) has an influence of 0.400; X_7 (Security) has an influence of 0.270; and X_8 (Empathy) has an influence of 0.056.

Abstrak: Tujuan penelitian ini adalah; (1) Mengkaji Konektivitas antara Jalan Penghubung dengan jalan pada Rute Koridor 2. dan (2) Menganalisis Kepuasan Penumpang Kaitannya dengan rencana integrasi angkutan Mikrolet dengan angkutan Teman Bus pada Koridor 2 di Kota Makassar.. Metode yang digunakan Analisis Deskriptif Kualitatif menggunakan Program Statistic Package for Social Science (SPSS, Ver 21). Variabel yang menjadi hipotesis mencakup pada tujuh variabel bebas, yaitu; Kenyamanan; Aksesibilitas; Ketepatan Waktu; Fasilitas Fisik; Ketanggapan; Keandalan; Keamanan; Empaty. Hasil yang diperoleh; Model Persamaan Regresi : $Y = 1.961 + 0,197X_1 + 0,023X_2 - 0,067X_3 + 0,278X_4 + 0,026X_5 + 0,400X_6 + 0,270X_7 + 0,056X_8$, dimana X_1 ; Kenyamanan berpengaruh 0,197; X_2 ; Aksesibilitas 0,023; X_3 ; Ketepatan Waktu 0,067; X_4 ; Fasilitas Fisik 0,278; X_5 ; Ketanggapan berpengaruh 0,026; X_6 ; Ketanggapan berpengaruh 0,400; X_7 ; Keamanan berpengaruh 0,270 dan X_8 ; Empaty 0,056.



Available online at
<https://jim.usk.ac.id/sejarah>

PENDAHULUAN

Perkembangan Peranan transportasi sangat penting dalam kegiatan masyarakat, Transportasi merupakan unsur terpenting dalam pergerakan manusia dan barang sehari-hari, peran tersebut terlihat dari

berbagai aspek antara lain, ekonomi, sosial, politik, pertahanan dan keamanan serta lingkungan. Manusia tidak akan mengalami perkembangan dan kemajuan dalam aktivitasnya bila tidak ditunjang oleh sarana dan prasarana transportasi. Sarana dan

prasarana transportasi yang baik akan mendorong aktivitas dan mobilitas masyarakat dalam melakukan kegiatan sehari-hari. 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 menjadi pusat pelayanan 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. Untuk mengatasi kesemrawutan dan kemacetan yang terjadi serta buruknya sistem transportasi yang ada, akhirnya pemerintah membangun BRT (Bus Rapid Transit) atau di Kota Makassar yang dikenal dengan bus Trans Mamminasata. BRT adalah salah satu bentuk angkutan umum dengan mengkombinasikan halte, kendaraan, perencanaan dan elemen - elemen sistem transportasi, ke dalam sebuah moda transportasi sistem bus umum dengan memberi pelayanan Bus Transportasi yang Ekonomis, Murah, Aman dan Nyaman yang disingkat "TEMAN BUS".

Pemerintah Kota Makassar pada tahun 2021 mulai merealisasikan transportasi umum massal cepat dengan tarif terjangkau seperti yang telah diterapkan di kota-kota besar seperti Jakarta yaitu pembuatan busway atau BRT. Konsep pengembangan BRT yaitu Bus Trans Mamminasata atau yang dikenal dengan Teman Bus Trans Mamminasata ini dikembangkan tidak hanya untuk melayani penumpang secara konvensional, tetapi Teman Bus Trans Mamminasata dirancang dengan semaksimal mungkin agar dapat

memenuhi kebutuhan dan keinginan para pengguna jasa yaitu Bus Transportasi yang Ekonomis, Aman, Nyaman dan Murah.

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 penumpang di daerah kota Makassar. Tujuan utama Teman Bus Trans Mamminasata adalah memberikan Transportasi Ekonomis, Murah, Aman dan Nyaman bagi masyarakat Indonesia

Dalam pelaksanaan inovasi transportasi Teman Bus yang berkelanjutan, perlu diadakan integrasi Moda yang baik dengan moda-moda transportasi yang telah tersedia sebelumnya. Bukan tanpa hambatan, banyak diantara operator moda yang telah beroperasi terlebih dahulu melakukan protes terhadap kehadiran Teman Bus. Hal ini dikarenakan banyaknya sopir maupun penyedia layanan angkutan umum perkotaan berbasis mikrolet yang merasa bahwa rute mereka saling tumpang tindih dengan koridor operasional Teman Bus dan Berdampak pada Penghasilan sopir dan penyedia angkutan umum perkotaan berbasis mikrolet tersebut. Integrasi Moda Transportasi di Indonesia sebenarnya bukanlah hal yang mustahil untuk dilakukan, dan terdapat beberapa *good case practice* yang berhasil dilaksanakan oleh beberapa pemerintah daerah, Salah satunya Provinsi DKI Jakarta yang mengintegrasikan berbagai moda transportasi darat seperti MRT, LRT, Railink, KAI Commuter, Trans Jakarta, hingga Mikrolet dalam satu ekosistem bernama JakLingko

Teman Bus Trans Mamminasata di Makassar sendiri yang tercatat saat ini, terdapat 87 Unit Armada yang melayani 4 Koridor, diantaranya adalah koridor 2 dengan rute jalan dari Mall Panakkukang - Bandara Internasional Sultan Hasanuddin, dengan jumlah armada 21 unit. Kajian integrasi kedua moda bertujuan untuk mengetahui seberapa baik kedua moda saling terintegrasi dalam memenuhi kebutuhan masyarakat akan transportasi perkotaan serta kepuasan terhadap layanan yang diharapkan pelanggan sehingga dapat diketahui faktor-faktor penunjang integrasi antara moda angkutan

Teman Bus dan angkutan mikrolet pada koridor 2 di Kota Makassar dengan angkutan mikrolet yang menjadi kendaraan pengumpan pada Jalan-jalan penghubung pada koridor tersebut. Dengan latarbelakang masalah yang timbul serta contoh kasus yang telah terbukti berhasil maka perlu dilakukan kajian Integrasi antara angkutan umum Teman bus dan angkutan mikrolet pada koridor 2 kota Makassar sehingga memberikan gambaran tentang potensi integrasi dari kedua moda tersebut.

Berdasarkan pada uraian latar belakang yang telah dipaparkan, peneliti tertarik melakukan penelitian dengan judul "Kajian Integrasi Angkutan Umum Teman Bus Dan Angkutan Microlet Pada Koridor 2. Kota. Pada Penelitian ini Berdasarkan uraian rumusan masalah yang telah dikemukakan maka tujuan penelitian adalah sebagai berikut: (1). Mengkaji Konektivitas antara Jalan Penghubung dengan jalan yang terdapat pada Rute Koridor 2, Teman Bus. (2). Menganalisis Kepuasan Penumpang Kaitannya dengan rencana integrasi angkutan Microlet dengan angkutan Teman Bus pada Koridor 2 di Kota Makassar

Kajian Teori Teman Bus

Teman Bus adalah sebuah platform layanan transportasi berbasis aplikasi atau situs web yang menyediakan solusi transportasi ekonomis, mudah, andal, dan nyaman melalui penyewaan bus untuk keperluan perjalanan individu, kelompok, perusahaan, atau lembaga di Indonesia. Platform ini merupakan implementasi program *Buy the Service* dari Kementerian Perhubungan Republik Indonesia yang menggunakan teknologi telematika yang andal dan berbasis non-tunai untuk meningkatkan keselamatan, keamanan, dan kenyamanan dalam mobilitas penumpang.

Syafruddin, (2022) mengemukakan bahwa Teman Bus merupakan singkatan dari "Transportasi Ekonomis Mudah, Andal, dan Nyaman" yang merupakan implementasi program *Buy the Service* yang didukung oleh Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Dimana, program ini bertujuan untuk meningkatkan angkutan umum di kawasan perkotaan dengan menggunakan teknologi telematika yang andal dan berbasis

non tunai, dengan fokus pada meningkatkan keselamatan, keamanan, dan kenyamanan mobilitas penumpang.

Adapun tujuan dan fungsi Teman Bus Sebagai Berikut:

1. Tujuan Teman Bus:

- a) Meningkatkan aksesibilitas angkutan umum: Teman Bus bertujuan untuk meningkatkan aksesibilitas transportasi umum di kawasan perkotaan dengan menyediakan opsi transportasi yang ekonomis bagi masyarakat. Dengan menyewa bus melalui Teman Bus, individu, kelompok, perusahaan, atau lembaga dapat dengan mudah mengatur perjalanan mereka tanpa harus memiliki bus sendiri.
- b) Menyediakan solusi transportasi yang mudah dan praktis: Teman Bus berusaha untuk menyediakan solusi transportasi yang mudah digunakan melalui platform aplikasi atau situs web. Pengguna dapat dengan cepat mencari, memesan, dan membayar layanan bus sesuai kebutuhan mereka dengan menggunakan teknologi telematika yang andal dan berbasis non-tunai.
- c) Meningkatkan keandalan dan kenyamanan perjalanan: Teman Bus menjalin kerjasama dengan mitra penyedia jasa transportasi yang terpercaya untuk memastikan keandalan dan kenyamanan perjalanan. Mereka menyediakan bus-bus yang terawat dengan baik dan dilengkapi fasilitas seperti AC, TV, WiFi, dan lainnya, sesuai dengan preferensi pengguna.
- d) Mendukung penggunaan teknologi telematika: Teman Bus menjadi bagian dari implementasi program *Buy the Service* yang menggunakan teknologi telematika sebagai landasan utama. Melalui penggunaan teknologi ini, mereka mengintegrasikan layanan transportasi dengan sistem non-tunai, meningkatkan efisiensi transaksi, keamanan, dan kenyamanan dalam mobilitas penumpang.

2. Fungsi Teman Bus:

- a) **Penyedia Layanan Transportasi:** Teman Bus berfungsi sebagai penyedia layanan transportasi yang menyediakan opsi penyewaan bus untuk berbagai keperluan perjalanan individu, kelompok, perusahaan, atau lembaga. Mereka menghubungkan pengguna dengan mitra penyedia jasa transportasi yang andal dan terpercaya.
- b) **Pemudah Proses Pemesanan:** Melalui platform aplikasi atau situs web, Teman Bus memudahkan pengguna dalam mencari, memesan, dan membayar layanan bus. Pengguna dapat dengan mudah memilih bus yang sesuai dengan kebutuhan mereka dan mengatur rincian perjalanan dengan cepat dan efisien.
- c) **Menjamin Keandalan dan Kenyamanan:** Teman Bus menjaga standar keandalan dan kenyamanan dalam layanan transportasi yang mereka sediakan. Mereka bekerja sama dengan mitra penyedia jasa transportasi yang terpercaya untuk memastikan bus-bus yang disewakan dalam kondisi baik dan dilengkapi dengan fasilitas yang memenuhi kebutuhan pengguna.
- d) **Mendorong Penggunaan Teknologi Telematika:** Teman Bus berfungsi sebagai implementasi program *Buy the Service* yang mendorong penggunaan teknologi telematika dalam transportasi umum. Mereka menggunakan sistem non-tunai dan teknologi andal untuk meningkatkan efisiensi, keamanan, dan kenyamanan dalam mobilitas penumpang.

Senada dengan tujuan dan fungsi diatas, Aksa, & Arief, (2022); Priyandono, Herijanto, & Kartika, (2021); Saputra, 2022) memiliki pernyataan yang sama bahwa Teman Bus memiliki tujuan utama untuk meningkatkan aksesibilitas transportasi umum di kawasan perkotaan dan meningkatkan efisiensi operasional angkutan tersebut. Melalui platform digital yang mudah diakses, program ini memfasilitasi penyewaan bus bagi masyarakat, sehingga memudahkan mereka dalam memanfaatkan angkutan umum. Dengan memanfaatkan teknologi telematika yang andal, Teman Bus dapat memantau dan mengoptimalkan penggunaan armada bus, mengatur jadwal perjalanan, dan meningkatkan efisiensi dalam pengoperasian angkutan umum.

Integrasi Angkutan Umum

Integrasi Angkutan Umum adalah suatu konsep yang digunakan untuk menggabungkan dan mengkoordinasikan berbagai moda transportasi umum dalam suatu sistem yang terpadu. Tujuannya adalah meningkatkan efisiensi, keterjangkauan, dan kualitas pelayanan transportasi bagi masyarakat. Integrasi Angkutan Umum melibatkan penggabungan berbagai jenis moda transportasi seperti bus, kereta api, angkutan cepat (MRT/LRT), trem, dan transportasi sungai menjadi satu sistem yang terintegrasi. Hal ini melibatkan koordinasi antara aspek-aspek seperti penetapan rute, jadwal operasional, tarif, tiket, dan transfer antarmoda.

Paramayudha & Handayani, (2020) mengemukakan dalam hasil penelitiannya bahwa Integrasi Angkutan Umum adalah konsep yang mencakup berbagai strategi dan langkah untuk menggabungkan berbagai moda transportasi umum menjadi satu sistem yang terpadu. Konsep ini meliputi desain stasiun atau titik transfer yang mempermudah perpindahan antarmoda, fasilitas pejalan kaki dengan fokus pada kenyamanan, jaringan transportasi yang terhubung dan terkoordinasi, penyediaan informasi rute secara elektronik, penyediaan informasi jadwal secara non-elektronik, serta pemberian identitas angkutan dengan dua pembeda tariff yang terintegrasi.

Pada posisi ini, hal yang menjadi fundamental adalah, pemanfaatan teknologi informasi yang menjadi bagian penting dari integrasi angkutan umum, yang disatu sisi dapat memfasilitasi penggunaan dan aksesibilitas yang lebih baik bagi masyarakat. Melalui integrasi angkutan umum, diharapkan tercipta konektivitas yang lebih baik antara berbagai moda transportasi, sehingga masyarakat dapat dengan mudah beralih dari satu moda ke moda lainnya. Tujuannya adalah mengurangi kemacetan lalu lintas, meningkatkan efisiensi pemanfaatan infrastruktur transportasi, dan mengurangi dampak negatif terhadap lingkungan.

Delamartha, at., al (2021) memaknai bahwa Integrasi angkutan umum juga berpotensi untuk mengoptimalkan penggunaan lahan perkotaan dengan meminimalkan jumlah kendaraan pribadi yang beroperasi. Selain itu, integrasi angkutan

umum juga dapat meningkatkan aksesibilitas bagi masyarakat yang tidak memiliki kendaraan pribadi, sehingga memungkinkan mereka untuk dengan mudah mengakses berbagai destinasi di perkotaan.

Secara keseluruhan, integrasi angkutan umum merupakan konsep penting dalam pengembangan sistem transportasi perkotaan yang berfokus pada efisiensi, keterjangkauan, dan peningkatan kualitas layanan. Dengan mengintegrasikan berbagai moda transportasi dalam satu sistem yang terpadu, diharapkan dapat tercipta solusi yang lebih baik dalam memenuhi kebutuhan mobilitas masyarakat secara efektif dan berkelanjutan.

Angkutan Mikrolet

Angkutan Mikrolet merupakan salah satu moda transportasi umum yang populer di Indonesia, terutama di perkotaan. Angkutan Mikrolet umumnya berupa minibus dengan kapasitas penumpang yang lebih kecil dibandingkan dengan bus konvensional. Mikrolet sering kali beroperasi di rute pendek dan melayani perjalanan dalam kawasan perkotaan yang lebih kecil, seperti dalam kota atau antar-kelurahan.

Tatali, (2020); Hikmawan, (2017) mengemukakan hal yang sama bahwa Mikrolet, dalam konteks transportasi perkotaan, merujuk pada moda angkutan umum yang digunakan untuk mengangkut penumpang di kota. Kendaraan ini memiliki ciri khas desain tempat duduk penumpang yang tersusun menyamping di belakang sopir. Mikrolet merupakan bagian integral dari sistem transportasi perkotaan dan menjadi alternatif populer untuk perjalanan jarak pendek di dalam kawasan perkotaan. Desain tempat duduk menyamping pada Mikrolet dirancang dengan tujuan untuk memaksimalkan penggunaan ruang di dalam kendaraan, sehingga memungkinkan lebih banyak penumpang diangkut dalam kapasitas yang terbatas.

Dalam pengoperasiannya, Mikrolet umumnya mengikuti rute tetap yang telah ditentukan dan memiliki titik pemberhentian atau halte yang telah ditetapkan. Hal ini memungkinkan penumpang untuk naik atau turun di halte-halte tersebut sesuai dengan tujuan perjalanan mereka. Sistem pembayaran pada Mikrolet umumnya menggunakan transaksi tunai, di mana

penumpang membayar tarif kepada sopir saat naik ke kendaraan.

Angkutan Mikrolet biasanya beroperasi dengan menggunakan sistem pembayaran tunai. Mereka mengikuti rute tetap dan memiliki halte atau tempat pemberhentian yang sudah ditentukan. Dalam beberapa kasus, Mikrolet juga dapat beroperasi dalam mode yang lebih fleksibel, dengan menawarkan penjemputan atau penurunan penumpang di lokasi yang diinginkan dalam rute yang ditentukan. Mikrolet dapat menjadi sarana transportasi yang efisien dan terjangkau bagi masyarakat dalam mobilitas sehari-hari, terutama untuk perjalanan jarak pendek di dalam kota. Mereka juga dapat memberikan aksesibilitas yang lebih baik ke tempat-tempat yang tidak terlayani oleh moda transportasi lainnya. Meskipun demikian, karena kapasitas yang terbatas, Mikrolet dapat menjadi agak tidak nyaman dan penuh terutama pada jam sibuk.

Angkutan Mikrolet di Indonesia sering memiliki karakteristik unik dan ciri khas setiap daerah. Nama, tampilan, dan desain Mikrolet dapat bervariasi dari satu daerah ke daerah lainnya. Beberapa daerah juga memiliki sistem pengoperasian dan regulasi yang berbeda untuk Mikrolet. Sehingga dapat dipahami bahwa Mikrolet adalah jenis angkutan umum yang nyaman digunakan dalam perjalanan di dalam kota, dengan tempat duduk penumpang yang menyamping di belakang sopir. Kendaraan ini memiliki peran penting dalam menyediakan alternatif transportasi yang terjangkau dan efisien bagi masyarakat perkotaan.

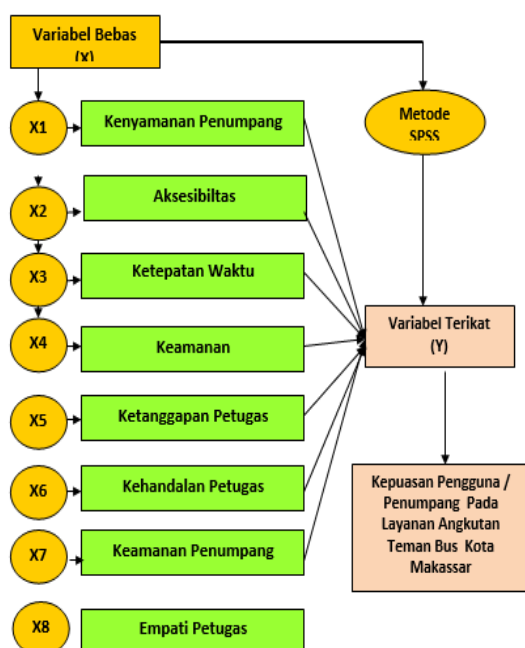
METODE

Penelitian menggunakan pendekatan Analisis Kuantitatif Pada Koridor 2, Teman Bus, terkait identifikasi jalan penghubung arah Mall Panakukang Menuju Bandara Sultan Hasanuddin. Dan pendekatan kedua terkait kepuasan penumpang. Pengguna jasa pada layanan Angkutan Teman Bus sebagai dukungan terhadap rencana integrasi angkutan umum. Jenis penelitian merupakan penelitian dengan pendekatan Analisis kualitatif. Menurut Moleong, (2014), penelitian kualitatif merupakan jenis penelitian yang bertujuan untuk memahami fenomena mengenai apa yang dialami oleh subjek penelitian secara komprehensif, dan

dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dan dengan menggunakan berbagai metode ilmiah.

Sedangkan jumlah sampel dalam penelitian ini yaitu 100 sampel sebagai responden. Penggunaan sampel tersebut merujuk pada Cohen dan Roscho, (2007) yang memberikan alternative terhadap jumlah populasi yang cukup banyak, dapat mengambil sampel sebesar, antara 30 sampel sampai 500 sampel, dalam konteks sampel sifatnya homogen, atau 10 kali jumlah variabel. dalam, (Syafey & Putra, 2023). Adapun teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Participatory Rapid Appraisal (PRA)*, meliputi: (1) Data Primer. Pada penelitian teknik yang digunakan untuk mengumpulkan data dengan menggunakan instrument kuesioner. (2) Data Sekunder. merupakan data-data yang terkait dengan penelitian dan diperoleh dari pihak dinas terkait.

Sedangkan Kerangka Konsep Penelitian Kepuasan Pengguna atau Penumpang Angkutan Teman Bus Di Kota Makassar meliputi Variabel (Y) melibatkan Delapan variabel, yaitu: Kenyamanan, Aksesibilitas, Ketepatan Waktu, Fasilitas Fisik, Ketanggapan, Keandalan, Keamanan, dan Empaty, sebagai berikut :



HASIL DAN PEMBAHASAN

Uji Instrumen

Uji Validitas

Widianto, at., al (2014) mengemukakan bahwa Uji validitas merupakan uji untuk mengukur sah atau valid tidaknya suatu kuesioner. Hasil penelitian dianggap valid apabila terdapat kesamaan antara data yang terkumpul dengan data yang sesungguhnya terjadi pada objek yang diteliti. Dalam hal ini digunakan item pertanyaan yang diharapkan dapat secara tepat mengungkapkan variabel yang diukur.

Perhitungan validitas dapat menggunakan rumus korelasi product moment atau korelasi Pearson sebagai berikut :

$$r_{xy} = \frac{n(\sum xy) - (\sum x)(\sum y)}{\sqrt{[n(\sum x^2) - (\sum x)^2][n(\sum y^2) - (\sum y)^2]}}$$

dimana:

r_{xy} = koefisien korelasi

n = jumlah responden

x = skor butir pada nomor butir ke- i

y = skor total responden

Ada dua cara sebagai dasar pengambilan keputusan dalam uji validitas yaitu:

- Membandingkan nilai r hitung dengan nilai r tabel.

Dimana, (1) Jika nilai r hitung lebih besar dari r tabel maka dinyatakan valid; (2) Jika nilai r hitung lebih kecil dari r tabel maka dinyatakan tidak valid. Pada penelitian ini untuk menentukan r tabel, nilai df dapat dihitung sebagai berikut $df = n - k$ atau $100 - 2 = 98$, dengan tingkat signifikansi sebesar 0,05 maka didapat r tabel sebesar 0,1966.

- Membandingkan nilai Sig.(2-tailed) dengan probabilitas 0,05.

Artinya, (1) Jika nilai Sig. (2-tailed) < 0,05 dan pearson correlation bernilai positif maka dinyatakan valid; (2) Jika nilai Sig. (2-tailed) > 0,05 dan pearson correlation bernilai positif maka dinyatakan tidak valid.

Adapun hasil uji validitas data yang diuji dengan menggunakan aplikasi SPSS ver. 21 sebagai berikut:

Tabel 1. Hasil Uji Validitas

Variabel/Item	r _{hitung}	r _{tabel}	Signifikansi	Keterangan
Kemudahan Pengguna (X1)				
X1.1	0.684	0.1966	0.000	Valid
X1.2	0.691		0.000	Valid
X1.3	0.702		0.000	Valid
X1.4	0.579		0.000	Valid
Aksesibilitas (X2)				
X2.1	0.741	0.1966	0.000	Valid
X2.2	0.732		0.000	Valid
X2.3	0.684		0.000	Valid
X2.4	0.657		0.000	Valid
Ketepatan Waktu (X3)				
X3.1	0.700	0.1966	0.000	Valid
X3.2	0.787		0.000	Valid
X3.3	0.750		0.000	Valid
X3.4	0.771		0.000	Valid
Fasilitas Fisik (X4)				
X4.1	0.824	0.1966	0.000	Valid
X4.2	0.734		0.000	Valid
X4.3	0.738		0.000	Valid
X4.4	0.646		0.000	Valid
Ketanggapan Petugas (X5)				
X5.1	0.825	0.1966	0.000	Valid
X5.2	0.713		0.000	Valid
X5.3	0.759		0.000	Valid
X5.4	0.565		0.000	Valid
Kehandalan Petugas (X6)				
X6.1	0.851	0.1966	0.000	Valid
X6.2	0.887		0.000	Valid
Keamanan Petugas (X7)				
X7.1	0.781	0.1966	0.000	Valid
X7.2	0.819		0.000	Valid
X7.3	0.912		0.000	Valid
Sikap Empati Petugas (X8)				
X8.1	0.862	0.1966	0.000	Valid
X8.2	0.879		0.000	Valid
X8.3	0.878		0.000	Valid
Produktivitas Kerja (Y)				
Y1.1	0.683	0.1966	0.000	Valid
Y1.2	0.709		0.000	Valid
Y1.3	0.806		0.000	Valid
Y1.4	0.624		0.000	Valid

Sumber: Pengolahan Data, (2023)

Berdasarkan tabel hasil uji validasi menunjukkan bahwa nilai koefisien korelasi r hitung > dari nilai r tabel dan tingkat signifikansi $0,000 < 0,05$ untuk semua item pertanyaan, sehingga dapat disimpulkan bahwa instrumen yang digunakan memiliki kevalidan.

Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas adalah uji untuk mengukur konsistensi konstruk/variabel penelitian. Suatu variabel dikatakan reliabel (handal) jika jawaban responden terhadap pertanyaan konsisten atau stabil dari waktu ke waktu. Ghazali, (2005) menyatakan bahwa tingkat reliabilitas suatu konstruk/variabel penelitian dapat dilihat dari hasil statistik Cronbach Alpha (α). Suatu variabel dikatakan reliabel jika memberikan nilai cronbach alpha > 0,60). dalam, (Setiawan, 2012).

Adapun rumus uji reliabilitas:

$$\alpha = \frac{k}{k-1} \left(1 - \frac{\sum S_b^2}{S_t^2} \right)$$

dimana:

α = koefisien reliability yang dicari

K = jumlah butir pertanyaan

S_b^2 = varian butir pertanyaan

S_t^2 = varian skor total

Adapun hasil uji reliabilitas yang diperoleh dalam penelitian dengan menggunakan aplikasi SPSS ver. 21 sebagai berikut:

Tabel 2. Hasil Uji Reliabilitas

Reliability Statistics		
Variabel	Cronbach's Alpha	N of Items
X	0.766	28
Y	0.712	4

Sumber: Pengolahan Data, (2023)

Uji reliabilitas menunjukkan bahwa nilai Cronbach's Alpha (0.943 dan 0,879) > 0,60, dengan demikian dapat disimpulkan bahwa semua pengukur variabel dalam kuesioner adalah reliabel.

Uji Asumsi Klasik

Uji Normalitas

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. Adapun hasil uji normalitas pada penelitian ini yang diolah dengan aplikasi SPSS ver. 21 adalah sebagai berikut:

Tabel 3. Hasil Uji Normalitas

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test		
	Unstandardized Residual	
N		115
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.0000000
	Std. Deviation	1.24139156
	Absolute	.059
Most Extreme Differences	Positive	.059
	Negative	-.035
Kolmogorov-Smirnov Z		.636
Asymp. Sig. (2-tailed)		.814

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

Sumber: Pengolahan Data, 2023

Tabel 3 menunjukkan bahwa nilai signifikansi (2-tailed) sebesar 0.065 > 0.05. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa data yang digunakan dalam penelitian ini berdistribusi normal dan layak untuk digunakan.

Uji Multikolinieritas

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 Apabila nilai VIF berada dibawah 10 dan nilai toleransi > 0,10, maka diambil kesimpulan bahwa model regresi tersebut

tidak terdapat multikolinieritas. (Santoso, 2019).

Adapun hasil uji multikolinieritas pada penelitian ini adalah sebagai berikut.

Tabel 4. Hasil Uji Multikolinieritas

Variabel	Toleran	VIF
Kenyamanan Pengguna (X1)	0.934	1.071
Aksesibilitas (X2)	0.915	1.092
Ketepatan Waktu (X3)	0.966	1.035
Fasilitas Fisik (X4)	0.449	2.227
Ketanggapan Petugas (X5)	0.432	2.315
Kehandalan Petugas (X6)	0.487	2.052
Keamanan Petugas (X7)	0.692	1.445
Sikap Empati Petugas (X8)	0.951	1.052

Sumber: Pengolahan Data , (2023)

Tabel 4 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

Uji heteroskedastisitas dilakukan untuk menguji apakah dalam sebuah model regresi terjadi ketidaksamaan varians residual dari satu pengamatan ke pengamatan yang lain (Santoso, 2019). Model regresi tidak terjadi gejala heteroskedastisitas jika probabilitas signifikannya diatas tingkat kepercayaan 0,05. Adapun hasil uji heteroskedastisitas dalam penelitian ini adalah sebagai berikut.

Tabel 5. Hasil Uji Heteroskedastisitas

Variabel	Nilai Signifikan	Tingkat kepercayaan
Kenyamanan Pengguna (X1)	0.948	p>0,05
Aksesibilitas (X2)	0.529	p>0,05
Ketepatan Waktu (X3)	0.575	p>0,05
Fasilitas Fisik (X4)	0.698	p>0,05
Ketanggapan Petugas (X5)	0.614	p>0,05
Kehandalan Petugas (X6)	0.868	p>0,05
Keamanan Petugas (X7)	0.109	p>0,05
Sikap Empati Petugas (X8)	0.559	p>0,05

Sumber: Pengolahan Data , (2023)

Tabel 5 menunjukkan bahwa nilai signifikansi untuk semua variabel > 0,05, maka dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi gejala heteroskedastisitas.

Teknik Analisis Data

Persamaan Regresi Linier Berganda

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

Tabel 6. Hasil Analisis Regresi Linier Berganda

Model	Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error			
(Constant)	1.961	2.459		.798	.427
1 Kenyamanan Pengguna	.197	.078	.184	2.512	.014
Aksesibilitas	.023	.078	.021	.290	.772
Ketepatan Waktu	-.067	.065	-.074	-1.029	.306
Fasilitas Fisik	.278	.101	.291	2.759	.007
Ketanggapan Petugas	.026	.100	.028	.263	.793
Kehandalan Petugas	.400	.169	.240	2.371	.020
Keamanan Petugas	.270	.095	.242	2.853	.005
Sikap Empati Petugas	.056	.069	.059	.817	.416

a. Dependent Variable: Integrasi Angkutan Umum Teman Bus & Mikrolet (Pete-Pete)

Sumber: Pengolahan Data , (2023)

Berdasarkan Tabel 6 Hasil Analisis Regresi Linier Berganda diperoleh Model Persamaan Regresi sebagai berikut.

$$Y = 1.961 + 0,197X_1 + 0,023X_2 - 0,067X_3 + 0,278X_4 + 0,026X_5 + 0,400X_6 + 0,270X_7 + 0,056X_8$$

Pengujian Hipotesis

Uji F

Uji F digunakan untuk mengetahui pengaruh variabel bebas secara bersama-sama (simultan) terhadap variabel terikat. Adapun hasil uji F pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

Tabel 7. Hasil Uji F

ANOVA ^a					
Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1 Regression	155.763	8	19.470	11.748	.000 ^b
Residual	175.680	106	1.657		
Total	331.443	114			

a. Dependent Variable: Integrasi Angkutan Umum Teman Bus & Mikrolet (Pete-Pete)

b. Predictors: (Constant), Sikap Empati Petugas, Keamanan Petugas, Aksesibilitas, Ketepatan

Sumber: Pengolahan Data , (2023)

Berdasarkan perbandingan tersebut, maka H0 ditolak dan H1 diterima atau berarti variabel Kenyamanan Pengguna (X1), Aksesibilitas (X2), Ketepatan Waktu (X3), Fasilitas Fisik (X4), Ketanggapan Petugas (X5), Kehandalan Petugas (X6), Keamanan Petugas (X7) dan Sikap Empati Petugas (X8) mempunyai pengaruh yang signifikan secara bersama-sama terhadap variabel Integrasi Angkutan Umum Tmean Bus dan Mikrolet/Pete-Pete (Y).

Uji t

Uji T digunakan untuk menguji apakah variabel-variabel independen (X) secara parsial berpengaruh terhadap variabel

dependen (Y). Adapun langkah-langkah uji t menurut Ghazali, (2018) adalah sebagai berikut:

1. Menentukan formulasi hipotesis
 - a. $H_0 : \beta = 0$, artinya variabel X1, X2, X3, X4, X5, X6, X7 dan X8 tidak mempunyai pengaruh yang signifikan secara parsial terhadap variabel Y
 - b. $H_1 : \beta \neq 0$, artinya variabel X1, X2, X3, X4, X5, X6, X7 dan X8 mempunyai pengaruh yang signifikan secara parsial terhadap variabel Y
2. Menentukan derajat 95%
3. Menentukan signifikansi
 - a. Nilai signifikansi (*p value*) $< 0,05$ maka H_0 ditolak dan H_1 diterima
 - b. Nilai signifikansi (*p value*) $> 0,05$ maka H_0 diterima dan H_1 ditolak
4. Membuat kesimpulan
 - a. Jika (*p value*) $< 0,05$ maka H_0 ditolak dan H_1 diterima, artinya variabel independen secara parsial mempengaruhi variabel dependen
 - b. Jika (*p value*) $> 0,05$ maka H_0 diterima dan H_1 ditolak, artinya variabel independen secara parsial tidak mempengaruhi variabel dependen. dalam, (Setiawan, 2012).

Adapun hasil uji t dalam penelitian ini yang diuji dengan menggunakan aplikasi SPSS ver. 21, sebagai berikut:

Tabel 8. Hasil Uji t

Model	Coefficients ^a		Standardized Coefficients	t	Sig.
	Unstandardized Coefficients	Std. Error			
	B		Beta		
(Constant)	1.961	2.459		.798	.427
Kenyamanan Pengguna	.197	.078	.184	2.512	.014
Aksesibilitas	.023	.078	.021	.290	.772
Ketepatan Waktu	-.067	.065	-.074	-1.029	.306
1 Fasilitas Fisik	.278	.101	.291	2.759	.007
Ketanggapan Petugas	.026	.100	.028	.263	.793
Kehandalan Petugas	.400	.169	.240	2.371	.020
Keamanan Petugas	.270	.095	.242	2.853	.005
Sikap Empati Petugas	.056	.069	.059	.817	.416

a. Dependent Variable: Integrasi Angkutan Umum Teman Bus & Mikrolet (Pete-Pete)

Sumber: Pengolahan Data, (2023)

Berdasarkan tabel 8 dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Hasil uji t variabel Kenyamanan Pengguna (X1)

Pada variabel Kenyamanan Pengguna (X1) dengan tingkat signifikansi 95% ($\alpha = 0,05$), angka signifikansi (*p value*) sebesar $0.014 < 0,05$, maka dapat disimpulkan bahwa H_0 ditolak H_1 diterima yang berarti variabel

Kenyamanan Pengguna (X1) secara parsial mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variabel Integrasi Angkutan Umum Teman Bus dan Mikrolet/Pete-Pete (Y).

2. Hasil uji t variabel Aksesibilitas (X2)

Pada variabel Aksesibilitas (X2) dengan tingkat signifikansi 95% ($\alpha = 0,05$). Angka signifikansi (*pvalue*) sebesar $0,772 > 0,05$, maka dapat disimpulkan bahwa H_0 diterima H_1 ditolak yang berarti bahwa variabel Aksesibilitas (X2) secara parsial tidak mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variabel Integrasi Angkutan Umum Teman Bus dan Mikrolet/Pete-Pete (Y).
3. Hasil uji t variabel Ketepatan Waktu (X3)

Pada variabel Ketepatan Waktu (X3) dengan tingkat signifikansi 95% ($\alpha = 0,05$). Angka signifikansi (*pvalue*) sebesar $0,306 > 0,05$, maka dapat disimpulkan bahwa H_0 diterima H_1 ditolak yang berarti variabel Ketepatan Waktu (X3) secara parsial tidak mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variabel Integrasi Angkutan Umum Teman Bus dan Mikrolet/Pete-Pete (Y).
4. Hasil uji t variabel Fasilitas Fisik (X4)

Pada variabel Fasilitas Fisik (X4) dengan tingkat signifikansi 95% ($\alpha = 0,05$). Angka signifikansi (*p value*) sebesar $0,007 < 0,05$, maka dapat disimpulkan bahwa H_0 ditolak H_1 diterima yang berarti variabel Fasilitas Fisik (X4) secara parsial mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variabel Integrasi Angkutan Umum Teman Bus dan Mikrolet/Pete-Pete (Y).
5. Hasil uji t variabel Ketanggapan Petugas (X5)

Pada variabel Ketanggapan Petugas (X5) dengan tingkat signifikansi 95% ($\alpha = 0,05$). Angka signifikansi (*p value*) sebesar $0,793 > 0,05$, maka dapat disimpulkan bahwa H_0 diterima H_1 ditolak yang berarti variabel Ketanggapan Petugas (X5) secara parsial tidak mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variabel Integrasi Angkutan Umum Teman Bus dan Mikrolet/Pete-Pete (Y).

6. Hasil uji t variabel Kehandalan Petugas (X6)

Pada variabel Kehandalan Petugas (X6) dengan tingkat signifikansi 95% ($\alpha = 0,05$). Angka signifikansi (p value) sebesar $0,020 < 0,05$, maka dapat disimpulkan bahwa H_0 ditolak H_1 diterima yang berarti variabel Kehandalan Petugas (X6) secara parsial mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variabel Integrasi Angkutan Umum Teman Bus dan Mikrolet/Pete-Pete (Y).

7. Hasil uji t variabel Keamanan Petugas (X7)

Pada variabel Keamanan Petugas (X7) dengan tingkat signifikansi 95% ($\alpha = 0,05$). Angka signifikansi (p value) sebesar $0,005 < 0,05$, maka dapat disimpulkan bahwa H_0 ditolak H_1 diterima yang berarti variabel Keamanan Petugas (X7) secara parsial mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variabel Integrasi Angkutan Umum Teman Bus dan Mikrolet/Pete-Pete (Y).

8. Hasil uji t variabel Sikap Empati Petugas (X8)

Pada variabel Sikap Empati Petugas (X8) dengan tingkat signifikansi 95% ($\alpha = 0,05$). Angka signifikansi (p value) sebesar $0,416 > 0,05$, maka dapat disimpulkan bahwa H_0 diterima H_1 ditolak yang berarti variabel Keamanan Petugas (X8) secara parsial tidak mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variabel Integrasi Angkutan Umum Teman Bus dan Mikrolet/Pete-Pete (Y).

Koefisien Determinasi

Koefisien determinasi (R^2) dilakukan untuk melihat adanya hubungan yang sempurna atau tidak, yang ditunjukkan pada apakah perubahan variabel independen (X) akan diikuti oleh variabel dependen (Y) pada proporsi yang sama. Pengujian ini dengan melihat nilai R Square (R^2). Nilai koefisien determinasi adalah antara 0 sampai dengan 1. Selanjutnya nilai R^2 yang kecil berarti kemampuan variabel-variabel independen dalam menjelaskan variasi variabel dependen amat terbatas. Nilai yang mendekati 1 berarti variabel-variabel independen memberikan hampir semua informasi yang dibutuhkan

untuk memprediksi variasi dependen (Ghozali, 2018).

Adapun hasil uji koefisien determinasi pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

Tabel 9. Hasil Uji Koefisien Determinasi Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.686 ^a	.470	.430	1.287

a. Predictors: (Constant), Sikap Empati Petugas, Keamanan Petugas, Aksesibilitas, Ketepatan Waktu, Kenyamanan Pengguna, Ketanggapan Petugas, Kehandalan Petugas, Fasilitas Fisik

Sumber: Hasil Pengolahan Data, 2023

Tabel 9 menunjukkan bahwa nilai koefisien determinasi (R^2) sebesar 0,470 atau 47,0%. Hal ini dapat diartikan bahwa variabel independen (Kenyamanan Pengguna (X1), Aksesibilitas (X2), Ketepatan Waktu (X3), Fasilitas Fisik (X4), Ketanggapan Petugas (X5), Kehandalan Petugas (X6), Keamanan Petugas (X7) dan Sikap Empati Petugas (X8)) dapat menjelaskan variabel dependen Integrasi Angkutan Umum Teman Bus dan Mikrolet/Pete-Pete (Y) sebesar 40,7% dan sisanya sebesar 59,3% dijelaskan oleh variabel lain yang tidak diteliti.

Berdasar uraian hasil analisis, diatas, maka selanjutnya dapat dikemukakan bentuk pembahasan hasil penelitian melalui Model persamaan Regresi, dan Klaifikasi Angka Koefisien Pengaruh, berikut :

1. Model Persamaan Regresi

$$Y = 1.961 + 0,197X_1 + 0,023X_2 - 0,067X_3 + 0,278X_4 + 0,026X_5 + 0,400X_6 + 0,270X_7 + 0,056X_8$$

2. Skala angka koefisien antara 0,00 sampai dengan 1,00 oleh Sugiyono, (2007) dikutip dari (Hafid, & Syafei (2022) terurai sebagai berikut:

Tabel 10. 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

Sumber: Sugiyono, (2007), dikutip dari (Hafid, & Syafei (2022)

Bahwa Variabel Terikat : (Y) = Kepuasan Penumpang, merupakan variabel

yang mendapat pengaruh dari variabel bebas (X), Bahwa Tingkat Kepuasan Penumpang pengguna jasa Teman Bus Kota Makassar.

Adapun Kepuasan penumpang terukur berdasar hasil analisis, dan koefisien pengaruh, sebagai berikut :

Pada Variabel : X1 Berupa Kenyamanan Penumpang Teman Bus, dengan nilai koefisien sebesar 0,197, memiliki pengaruh atau signifikansi yang Sangat Rendah terhadap para penumpang/pengguna pada aspek Kepuasan Pelayanan Angkutan Teman Bus Kota Makassar.

Pada Variabel Variabel : X2 Berupa Aksesibilitas, dengan nilai koefisien sebesar 0,023, memiliki pengaruh atau signifikansi yang Sangat Rendah terhadap para penumpang/pengguna pada aspek Kepuasan Pelayanan Angkutan Teman Bus Kota Makassar.

Pada Variabel Variabel : X3 Berupa Ketepatan Waktu, dengan nilai koefisien sebesar 0,067, memiliki pengaruh atau signifikansi yang Sangat Rendah terhadap para penumpang/pengguna pada aspek Kepuasan Pelayanan Angkutan Teman Bus Kota Makassar.

Pada Variabel Variabel : X4 Berupa Fasilitas Fisik, dengan nilai koefisien sebesar 0,278, memiliki pengaruh atau signifikansi yang Rendah terhadap para penumpang/pengguna pada aspek Kepuasan Pelayanan Angkutan Teman Bus Kota Makassar.

Pada Variabel Variabel : X5 Berupa Ketanggapan Petugas dengan nilai koefisien sebesar 0,026, memiliki pengaruh atau signifikansi yang Sangat Rendah terhadap para penumpang/pengguna pada aspek Kepuasan Pelayanan Angkutan Teman Bus Kota Makassar.

Pada Variabel Variabel : X6 Berupa Kehandalan Petugas petugas, dengan nilai koefisien sebesar 0,026, memiliki pengaruh atau signifikansi yang Sangat Rendah terhadap para penumpang/pengguna pada aspek Kepuasan Pelayanan Angkutan Teman Bus Kota Makassar.

Pada Variabel Variabel : X7 Berupa Keamanan, dengan nilai koefisien sebesar 0,270, memiliki pengaruh atau signifikansi yang Rendah terhadap para penumpang/pengguna pada aspek Kepuasan

Pelayanan Angkutan Teman Bus Kota Makassar.

Pada Variabel Variabel : X8 Berupa Sikap Empati Petugas, dengan nilai koefisien sebesar 0,056, memiliki pengaruh atau signifikansi yang Sangat Rendah terhadap para penumpang/pengguna pada aspek Kepuasan Pelayanan Angkutan Teman Bus Kota Makassar.

KESIMPULAN

Sebagai kesimpulan dari hasil analisis dan pembahasan dapat dikemukakan sebagai berikut: (1) Pada Tujuan Penelitian Pertama : Terkait Hasil Analisis Konektivitas Jalan Penghubung Terhadap Rute Koridor2 Teman Bua, sebagai berikut: (a) Jumlah Total Jalan Penghubung sebanyak 40 Ruas Jalan; (b) Jumlah Ruas Jalan Memenuhi untuk Integrasi 25 Rias dan 15 Ruas Tidak emenuhi. (2) Pada Tujuan Penelitian Kedua: Terkait Hasil Analisis Kepuasan Penumpang Terhadap layanan Angkutan Umum Teman Bus Kota Makassar. Berdasar Hipotesis Faktor-faktor berpengaruh sebagai kajian pada Kepuasan Para Penumpang Angkutan Umum Tema Bus Kota makassar: mencakup Faktor Variabel (X1): Kenyamanan. (X2): Aksesibilitas. (X3): Ketepatan Waktu. (X4): Fasilitas Fisik. (X5): ketanggapan. (X6): Kehandalan, (X7); Keamanan dan (X8) Sikap Empati; (a) Variabel X1; X2; X3; X5 dan X8: Variabel yang berpengaruh Sangat Rendah Terhadap Kepuasan Penumpang pada Layanan Angkutan Umum Teman Bus Kota Makassar. (b) Variabel X4 dan X7: Variabel yang berpengaruh Rendah Terhadap Kepuasan Penumpang pada Layanan Angkutan Umum Teman Bus Kota Makassar. (c) Variabel X6 Variabel yang berpengaruh Sedang Terhadap Kepuasan Penumpang pada Layanan Angkutan Umum Teman Bus Kota Makassar.

SARAN

Sebagai saran dalam penelitian ini, Pemerintah Daerah Kota Makassar, Pengelola Teman Bus, dan masyarakat perlu meningkatkan koordinasi, memaksimalkan perencanaan infrastruktur transportasi, memperkuat pengawasan dan penegakan peraturan, meningkatkan kerjasama dalam penyediaan jadwal dan rute, memperhatikan pemeliharaan armada, melaksanakan pelatihan bagi pengemudi, mendorong

penggunaan angkutan umum sebagai pilihan utama, mendapatkan umpan balik dan masukan, serta meningkatkan kesadaran akan manfaat penggunaan angkutan umum yang terintegrasi. Tujuannya adalah untuk meningkatkan kualitas, efisiensi, dan kenyamanan transportasi publik di Kota Makassar.

DAFTAR PUSTAKA

- Aksa, S. K., & Arief, R. (2022). Analisis Pelayanan Transportasi Massal Dalam Memenuhi Perjalanan Masyarakat di Wilayah Mamminasata (Studi Kasus: Teman Bus Trans Mamminasata di Kota Makassar). *Journal of Urban Planning Studies*, 2(2), 163-170.
- Delamartha, A., Yudana, G., & Rini, E. F. (2021). Kesiapan Aksesibilitas Wisata Dalam Mengintegrasikan Obyek Wisata (Studi Kasus: Karanganyar Bagian Timur). *Jurnal Plano Buana*, 1(2), 78-91.
- Ghozali, I. (2018). *Aplikasi analisis multivariete SPSS* 25.
- Hafid, D. M., & Syafei, I. (2022). Studi Tingkat Kepuasan Pengguna Jasa Terhadap Kinerja Pelayanan Angkutan Teman Bus Koridor IV Kampus Teknik Unhas Gowa-Mall Panakkukang di Kota Makassar. *Jurnal Konstruksi: Teknik, Infrastruktur dan Sains*, 1(6), 9-19.
- Hikmawan, R. A. D. (2017). Implementasi Kewajiban Penyedia Jasa Angkutan Umum Berbentuk Badan Hukum Di Kota Surabaya. *Novum: Jurnal Hukum*, 4(2), 26-34.
- Ismail, I., Putri, R. S., Zulfadhli, Z., Mustofa, A., Musfiana, M., & Hadiyani, R. (2022). Student Motivation to Follow the Student Creativity Program. *Riwayat: Educational Journal of History and Humanities*, 5(2), 351-360. <https://doi.org/10.24815/jr.v5i2.27641>
- Moleong, J. (2014). *Lexy. Metodologi Penelitian Kualitatif Edisi Revisi*. Cet. XXI.
- Nurasiah, N., Kusnafizal, T., Azis, A., Amalina, S. N., Zulfan, Z., & Sakdiyah, S. (2022). Registration of Geographic Indications of Alcohol Beverages from Abroad in Indonesia. *Humaniora*, 13(2), 145-152. <https://doi.org/10.21512/humaniora.v13i2.7718>
- Nurlailah, N., & Ardiansyah, H. (2022). The Influence of the School Environment on Character Form Students in PKN Lessons. *Riwayat: Educational Journal of History and Humanities*, 5(2), 281-289. <https://doi.org/10.24815/jr.v5i2.27347>
- Pattiasina, J., & Sopacua, J. (2022). The Effectiveness Of Problem Based Learning Model In Increasing Historical Learning Outcomes. *Riwayat: Educational Journal of History and Humanities*, 5(2), 374-380. <https://doi.org/10.24815/jr.v5i2.28808>
- Paramayudha, B. S., & Handayani, K. D. M. E. (2020). Studi Preferensi Konsep Integrasi Angkutan Feeder Suroboyo Bus Rute Purabaya-Rajawali dengan Metode Conjoint. *Jurnal Teknik ITS*, 9(1), E1-E6.
- Priyandono, T. R., Herijanto, W., & Kartika, A. A. G. (2021). Analisis Kelayakan Dari Segi Ekonomi dan Finansial Teman Bus dengan Program Buy the Service Rute Terminal Purabaya-Kenjeran. *Jurnal Teknik ITS*, 10(2), E273-E280.
- Saputra, W. (2022). Analisis Kualitas Pelayanan Teman Bus Transmusi Kota Palembang Terhadap Kepuasan Masyarakat PADA MASA PANDEMI COVID-19 (*Doctoral dissertation*, 021008 universitas tridinanti Palembang).
- Siddiq, R., & Ashad, H. (2022). Kajian Biaya Tarif Penumpang dan Operasional Kendaraan terhadap Minat Masyarakat Menggunakan Bus Mamminasata di Kota Makassar. *Jurnal Konstruksi: Teknik, Infrastruktur dan Sains*, 1(9), 12-23.
- Setiawan, H. (2012). pengaruh orientasi pasar, orientasi teknologi dan inovasi produk terhadap keunggulan bersaing usaha songket skala kecil di kota Palembang. Orasi Bisnis: *Jurnal Ilmiah Administrasi Niaga*, 8(2).
- Santoso, S. (2019). *Mahir statistik parametrik. Elex Media Komputindo*.
- Sulthani, D. A., & Thoifah, I. (2022). Urgency of Stakeholders in Improving the Quality of Education. *Riwayat: Educational Journal of History and Humanities*, 5(2),

443–451.

<https://doi.org/10.24815/jr.v5i2.27600>

- Syafey, I. ., & Putra, W. D. . (2023). Analisis Pengaruh Perilaku Pengendara Pada Kemacetan Dan Alternatif Pengendalian Di Kota Makassar . *Jurnal Pendidikan Dan Konseling (JPDK)*, 5(1), 2784–2799. <https://doi.org/10.31004/jpdk.v5i1.11405>
- Syafruddin, N. A. (2022). Kepuasan Penumpang Terhadap Fasilitas Dan Pelayanan Pada Transportasi Ekonomis Mudah Andal Dan Nyaman (TEMAN) Bus Makassar= Passenger Satisfaction With Facilities And Services On Transportasi Ekonomis Mudah Andal Dan Nyaman (TEMAN) Bus Makassar (*Doctoral dissertation*, Universitas Hasanuddin).
- Tatali, N. (2020). Studi Komparatif Terhadap Tabungan Emas Di Pegadaian Syariah Dengan Pegadaian Konvensional Di Kecamatan Tuminting Kota Manado (*Doctoral Dissertation*, Iain Manado).
- Widiyanto, A. F., Yuniarno, S., & Kuswanto, K. (2015). Polusi air tanah akibat limbah industri dan limbah rumah tangga. *KEMAS: Jurnal Kesehatan Masyarakat*, 10(2), 246-254