

PENGARUH EKSISTENSI TRANSPORTASI UMUM BUS RAPID TRANSIT MAMMINASATA TERHADAP DAYA TARIK ANGKOT DI KOTA MAKASSAR

Rusdi Rusdi¹, Andi Triwenni Wulandari^{2*}, Ibrahim Ibrahim²

¹ Prodi Pendidikan IPS, Fakultas FIS-H, Universitas Negeri Makassar, Makassar 90221, Indonesia

² Prodi Pendidikan IPS, Fakultas FIS-H, Universitas Negeri Makassar, Makassar 90221, Indonesia

³ Prodi Pendidikan IPS, Fakultas FIS-H, Universitas Negeri Makassar, Makassar 90221, Indonesia

Article Info

(Diterima : 06-Agustus -2023; Disetujui: 05-September-2023; Online: 20-September-2023)



©2022 The Authors. Ini adalah artikel dengan akses terbuka dibawah license CC BY-NC-4.0 (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>).

ABSTRAK

Penelitian ini dilakukan untuk mencari tahu: 1) Gambaran eksistensi transportasi umum bus rapid transit mamminasata, 2) Gambaran daya Tarik angkot di Kota Makassar, 3) bagaimana pengaruh eksistensi bus rapid transit mamminasata terhadap daya Tarik angkot di kota Makassar. Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini yaitu metode pendekatan kuantitatif deskriptif. Variabel penelitian terdiri atas eksistensi bus rapid transit mamminasata (Variabel X) dan daya tarik angkot (Variabel Y). Teknik yang digunakan untuk pengumpulan data menggunakan observasi, kuesioner atau angket dan juga dokumentasi. Teknik analisis data yang digunakan yaitu statistik deskriptif dan analisis inferensial. Berdasarkan hasil penelitian diketahui bahwa : 1) Gambaran eksistensi bus rapid transit mamminasata (variabel X) dalam kategori “ragu-ragu” sebagaimana hasil perolehan data dari pengisian angket yang disugukan berdasarkan indikator keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan, pelayanan. Ada 81 responden menjawab ragu-ragu dari jumlah sampel 100 responden. Ini menunjukkan secara keseluruhan eksistensi bus rapid transit masih tergolong ragu-ragu. 2) Gambaran daya tarik angkot di Kota Makassar (variabel Y) berada pada kategori “ragu-ragu”. Dalam data yang diperoleh dari pengisian angket penelitian berdasarkan indikator kenyamanan, rasa senang nyaman bersih, aksesibilitas, sarana dan prasarana. Ada 62 responden yang menjawab ragu-ragu, ini menunjukkan bahwa yang mendominasi dari pengisian angket penelitiannya ragu-ragu. Oleh karena itu, daya tarik angkot di kota makassar masuk dalam katagori “rendah” mengapa demikian, karena secara signifikan dilihat dari koefisien $r = 0.201$ kemudian dikonsultasikan dalam tabel interpretasi nilai r berada pada kelas interval 0,20 – 0,399 yang menunjukkan besaran tingkat pengaruh yang “Rendah”

Kata Kunci: Bus rapid transit mamminasata, daya Tarik angkot

ABSTRACT

This research was conducted to find out: 1) Description of the existence of the mamminasata bus rapid transit public transportation, 2) Description of the attractiveness of public transportation in the city of Makassar, 3) how does the existence of the mamminasata rapid transit bus affect the attractiveness of public transportation in the city of Makassar. The research method used in this study is a descriptive quantitative approach method. The research variables consist of the existence of the mamminasata rapid transit bus (Variable X) and the attractiveness of public transportation (Variable Y). The techniques

used for data collection are observation, questionnaires or questionnaires as well as documentation. The data analysis technique used is descriptive statistics and inferential analysis. Based on the research results, it is known that: 1) The description of the existence of the Mamminasata rapid transit bus (variable X) in the "doubtful" category determines the results of data acquisition from filling out the questionnaire which is presented based on indicators of security, safety, comfort, affordability, repair, service. There were 81 respondents who answered doubtfully from a sample of 100 respondents. This shows that overall the existence of bus rapid transit is still in doubt. 2) The description of the attractiveness of public transportation in Makassar City (variable Y) is in the "doubtful" category. In the data obtained from filling out the research questionnaire based on the comfort of the indicators, the feeling of being comfortable clean, accessibility, facilities and infrastructure. There were 62 respondents who answered in doubt, this shows that those who dominated the filling out of the research questionnaire were in doubt. Therefore, the attractiveness of public transportation in the city of Makassar is included in the "low" category, why is that? "Low" transportation in the city of Makassar is included in the "low" category, why is that? Which shows the level of influence that is "low"

Keywords: Bus rapid transit mamminasata, the attractiveness of angkot

1. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Berkembangnya sebuah wilayah akan sangat di pengaruhi oleh sistem jaringan transportasi pada wilayah-wilayah tersebut. Sebuah sistem seyogyanya berjalan dengan baik seiring dari berjalannya waktu. Semakin meningkatnya kepadatan penduduk di suatu daerah, maka akan semakin meningkat pula pergerakan mobilisasi manusia, barang dan jasa sehingga dengan demikian kebutuhan akan barang, jasa, dan transportasi akan ikut meningkat. Perwujudan aktivitas transportasi yang baik yaitu dalam bentuk seimbangannya permintaan terhadap kebutuhan transportasi dan ketersediaan sarana penunjang dari transportasi tersebut. Kota yang dapat dikatakan baik juga dapat di tandai dari beberapa kondisi yaitu, dengan mengamati kondisi transportasinya, kota tersebut akan menyajikan transportasi yang aman dan lancar, selain mencerminkan perekonomian kota. Bagi suatu perkotaan, transportasi adalah teknologi yang memiliki pengaruh besar. Menurut Tjahjati (1993 : 83) didalam Veronica (2010) mengatakan bahwa transportasi perkotaan adalah salah satu faktor utama bagi peningkatan produktifitas kota. Diperlukan pengeluaran biaya investasi lebih dan cukup tinggi bilamana transportasi kota tidak beroperasi deengan efisien. Sementara menurut pendapat Tumewu (1997 : 12), Transpotasi bagi suatu kota, selain perihal aksesibilitas juga sebagai alat yang akan merangsang perkembangan kota. Kebutuhan akan transportasi di suatu kawasan perkotaan biasanya dipenuhi oleh angkutan kota atau biasa disingkat dengan isilah (angkot).

Menurut pendapat setijowarno juga frazil (2001 : 211), angkutan kota merupakan kendaraan pengangkut dari suatu wilayah ketempat lain dengan menggunakan mobil bus umum dan/atau mobil penumpang yang umumnya merupakan angkutan massal atau mass rapid transit yang mampu mengangkut pengguna jasa dalam jumlah yang cukup banyak untuk satu kali jangka perjalanan. Menurut pendapat Warpani (1990 : 172) berpendapat bahwasanya orang membutuhkan kendaraan umum untuk sampai ke tempatnya bekerja, berbelanja, mengunjungi tempat wisata, ataupun untuk pemenuhan sosial-ekonomi lainnya. Terdapat teknologi yang kemudian memiliki peran penting untuk merubah pola kehidupan manusia dalam aktivitas berinteraksi yakni teknologi transprotasi.

Teknologi transportasi digunakan untuk perpindahan barang dan juga manusia dari satu wilayah ke wilayah lain. Tingkat dari mobilitas masyarakat perkotaan lebih cenderung tinggi sehingga kemudian masyarakat membutuhkan teknologi transportasi

yang dipandang lebih efisien. Hal tersebut di sebabkan karena kehidupan masyarakat kota sangat kompleks sehingga memerlukan transportasi dengan kemampuan mobilitas yang cepat, cara kerja efisien, mengedepankan kenyamanan, serta mudah untuk dijangkau. Salah satu kota di Indonesia yakni kota makassar juga membutuhkan sejenis teknologi transportasi seperti Transportasi Bus Rapid Transit (BRT) Mamminasata. Kota Makassar adalah salah satu kota yang kemudian telah mengalami peningkatan yang terbilang pesat ditandai dengan adanya permasalahan seperti kemacetan arus lalu lintas di jalan raya. Kemacetan tersebut disebabkan semakin meningkatnya volume kendaraan yang berstatus pribadi dan tidak di barengi dengan peningkatan infrastruktur yang seimbang dan rendahnya sikap disiplin oleh para pengguna jalan dalam berkendara.

Peningkatan kendaraan secara kuantitas di kota Makassar, Sulawesi selatan (Sulsel) tergolong pesat. Setiap tahun puluhan ribu kendaraan pribadi mengaspal di jalanan dan kebanyakan adalah kendaraan dengan beroda dua atau lebih dikenal dengan sepeda motor. Berdasarkan situs resmi data yang diperoleh dari samsat Makassar, jumlah unit roda 2 pada tahun 2016 terhitung 1.425.151 unit atau meningkat 87.009 unit di bandingkan 2015. Pada tahun 2014 angka kendaraan bermotor di Makassar kota daeng berkisaran 1,252.755 unit. Hal ini menunjukkan bahwa dalam dua tahun belakangan terdapat pertambahan 172.395 unit. Apabila dirata-ratakan, pertumbuhan kendaraan bermotor di kota makassar berkisaran tujuh persen setiap tahunnya. Jika saja tidak terdapat langkah penertiban transportasi, maka pada saat tahun 2017 silam, Makassar akan menghadapi kemacetan secara total (Pusdatin kota Makassar, 2016).

Melihat peningkatan saat ini, kota Makassar menjadi pusat perkembangan sehingga wilayah tengah dan timur Indonesia. Kota ini menunjukkan tanda sesak akan kendaraan. Meningkatnya kemampuan daya beli dari masyarakat yang menjadi salah satu penyebabnya. Untuk mananggulangi semakin meningkatnya kemacetan dan buruknya sistem transportasi yang ada di kota makassar, maka pemerintah dengan begini memproyeksikan untuk membangun BRT (Bus Rapid Transit) atau di masyarakat kota Makassar lebih dikenal dengan bus Mamminasata. BRT merupakan bentuk angkutan umum yang berorientasi pada pelanggan dan mengkombinasikan halte, kendaraan, perencanaan, dan juga tiap elemen sistem transportasi, kedalam suatu sistem bus yang nyaman, cepat, aman, terpadu, tepat waktu, dan lebih lagi memiliki identitas simbolis yang sangat unik.

Di era minelial ini tidak bisa di pungkiri banyaknya transportasi yang lebih canggih sehingga dapat menjadikan suatu hambatan bagi pengendara. Sepertini kita ketahui di era sekarang orang-orang lebih tertarik atau rasa penasaran yang tinggi dengan suatu hal yang baru dan hal ini akan menyebabkan beberapa faktor terhadap angkutan umum lainnya terkhusus angkot. Bus rapid transit (BRT) Mamminasata mempunyai banyak kelebihan di bandingkan transportasi lainya ditinjau dari aspek sarana dan prasarana seperti AC, WIFI, dan lain sebagainya. BRT yang bertugas dan halte yang disediakan di kota Makassar telah bertambah banyak, sekitaran dari 87 BRT yang sedia beroperasi dan 105 halte yang banyak bisa di jumpai di sekitar kawasan A.P Petterani, Metro, jln printis kemerdekaan dan sekitarnya. Menurut Detik sulsel BRT kota bakal beroperasi dimakassar:

Bus Rapid Transi (BRT) Mamminasata mulai beroperasi pada 13 November 2021 lalu. Angkutan Bus Mamminasata yang dikelola oleh instansi perum damri dari cabang Makassar beroperasi dengan maksud untuk menekan angka kendaraan yang berstatus pribadi, selain dari pada itu hal ini juga dapat membuat masyarakat kota Makassar juga memudahkan warga ataupun pelancong melihat setiap wilayah kota Makassar. BRT

Mamminasata diketahui berkecepatan maksimal hingga 6.000 cc dan sanggup mengangkut 82 pengguna jasa yang terdiri dari 30 penumpang yang duduk serta 52 lainnya dengan kondisi berdiri.

BRT Mamminasata ialah salah satu transportasi termurah yang telah beroperasi di kota Makassar, BRT Mamminasata memberikan pelayanan kepada masyarakat yang bermaksud melakukan mobilitas dalam tiga koridor yaitu, koridor 2 yang melayani transportasi dari mall ke mall, koridor 3 yang melayani mulai dari terminal palangga yang ada di kabupaten Gowa menuju ke bandara internasional Sultan Hasanuddin dan terakhir ada rute koridor 4 yang memberikan pelayanan dari terminal Daya ke terminal kabupaten Maros. Bus rapid transit Mamminasata yang dioperasikan pada rute koridor 2 memiliki rute dari mall Panakukang ke arah mall Ratu Indah tepatnya di jl Ratulangi, mall GTC di jl Metro tanjung bunga, kemudian rute trans studio mall jl H,M patopo, jalur karebosi link jalan ahmad yani.dan berakhir kembali di mall Panakukang. dengan cuma bermodal Rp 5.000 tapi dengan sebagai persyaratan kita hanya dapat bertransaksi melalui suatu kode yang ada pada aplikasi khusus yang bekerjasama dengan bus rapidtransit Mamminasata saja.

Bus rapid transit juga memberikan tariff 0 rupiah yang di peruntukan bagi lansia di atas umur 60 tahun. Bus rapid transit Mamminasata juga menyediakan perasaan sejuk yang dihasilkan dari kelengkapan fasilitas pendingin ruangan AC yang dipasangkan dalam Bus tersebut, sangat sesuai dengan iklim wilayah kota Makassar yang cukup panas. BRT Mamminasata juga memberikan hiburan lebih kepada pengguna jasa dengan adanya tontonan melalui siaran TV dan lantunan musik yang semakin menyenangkan pengguna jasa dalam perjalanan. Tidak akan ada pengguna jasa yang duduk saling berdesakan dalam BRT Mamminasata tersebut karena telah di sediakan satu orang untuk satu kursi di dalamnya. BRT Mamminasata ini juga menyediakan pula jaringan koneksi internet yang bisa diakses oleh setiap gawai penumpang untuk bersosial media. Busway pengadaan BRT Mamminasata di tujukan sebagai upaya sosialisai dalam mengendalikan jumlah penggunaan kendaraan yang berstatus pribadi dijalanan. Berdsarkan analisis yang digambarkan diatas penulis merasa pentingnya untuk meneliti lebih lanjut dengan judul penelitian “pengaruh eksistensi transportasi umum bus mamminasata terhadap persaingan transportasi online dan angkot di kota Makassar, di mana kajian di fokuskan pada sejauh mana pengaruh atau dampak keberadaan BRT Mamminasata terhadap transportasi lainnya.

2. METODE

A. Jenis pendekatan dan metode penelitian

Menurut sugiono “metode kuantitatif disebut sebagai metode ilmiah/scientific karena telah memenuhi kaidah-kaidah ilmiah yaitukonkrit/empiris, objektif, terukur, rasional dan sistematis” Penelitian ini ialah penelitian dengan mnnggunakan pendekatan kuantitatif deskriptif, sebab penelitian ini merupakan jenis penelitian dengan mengumpulkan data serta analisis datanya menggunakan angka secara kuantitatif. Sedangkan deskriptif yang di maksudkan ialah penelitian yang digunakan untuk mendeskripsikan atau menjelaskan satu variabel dengan satu kelompok.

B. Waktu dan Lokasi Penelitian

Penelitian akan dilakukan di kota makassar.

C. Variabel dan Desain Peneltian

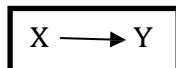
1. Variabel penelitian

Dalam sebuah proses penelitian, yang menjadi perhatian utamanya adalah bagaimana meninjau setiap variabel yang dimiliki. Dengan begitu yang akan digunakan

dalam penelitian ini yaitu variabel bebas (independen variable) dan variabel terikat (dependen variable). Apabila penggambaran tersebut dimasukkan kedalam penelitian ini maka variabelnya adalah keberadaan bus transit rapid (BRT) Mamminasata yang akan dikenal dengan (X) lalu kemudian daya tarik angkot di kota makassar akan dikenal dengan (Y).

2. Desain Penelitian

Jenis dari penelitian ini ialah penelitian jenis kuantitatif deskriptif. Penelitian ini merupakan pengkajian tentang keberadaan Bus Rapid Transit (BRT) Mamminasata terhadap Daya tarik angkot di kota makassar. Untuk memberikan kemudahan dalam proses pengambilan data yang dilakukan dalam penelitian kali ini, akan digambarkan suatu acuan dalam penelitian ini yang kemudian di gambarkan sebagai berikut.



Gambar 1. Rancangan Desain Penelitian

Keterangan:

X = Bus mamminasata

Y = Daya tarik angkot

D. Definisi Operasional Variabel dan Pengukuran Variabel

1. Definisi Operasional Variabel

Terdapat dua variable dalam kajian penelitian ini, yaitu variabel X sebagai Bus Mamminasat dan variabel Y sebagai Daya tarik Angkot. Kedua variabel dalam penelitian ini kemudian dijalankan sebagai berikut:

- a. Sistem Bus Rapid Transit (BRT) merupakan mobil dengan angkutan massal yang memanfaatkan jalur - jalur khusus. Sedangkan Bus Rapid Transit berbasis bus way merupakan kendaraan angkutan massal dengan moda bus yang berarti kendaraan akan beroperasi dalam lintasan yang dikhususkan berada pada jalurcepat.
- b. Daya tarik merupakan kemampuan sesuatu hal yang memikat dan menarik bagi seseorang untuk kemudian menyukai suatu objek. Daya tarik dapat hadir karena memiliki suatu keunikan atau karakteristik dan penggunaan yang tergolong mudah atau memahami suatu hal. Dalam kegiatan aktivitas pembelajaran, daya tarik diperlukan agar mampu menarik atau memikat.

2. Pengukuran Variabel

Untuk dapat mengukur variable dalam penelitian ini maka dari itu digunakanlah instrumen berupa pernyataan-pernyataan dalam bentuk angket yang diberikan kepada calon responden dengan penggunaan skala Likert. Penelitian ini juga terdiri dari variabel bebas, yaitu Bus Mamminasata sebagai (X) dan variabel terikatnya, yaitu Daya Tarik Angkot sebagai (Y). Menurut pendapat Sugiyono, “skala Likert digunakan untuk mengukur sikap, pendapat, dan persepsi seseorang atau sekelompok orang tentang fenomena sosial”.

- 1) Sangat setuju/selalu/sangat positif = Skor 5
- 2) Setuju/sering/positif = Skor 4
- 3) Ragu-ragu/kadang/netral = Skor 3
- 4) Tidak setuju/hampir tidak pernah/negatif = Skor 2
- 5) Sangat tidak setuju/tidak pernah/sangat negative = Skor 1

Mengacu pada pendapat diatas, maka untuk dapat menentukan bagaiman kategori dalam eksistensi Bus rapid transit (BRT) Mamminasata terhadap Daya tarik Angkot, penelitian ini kemudian memilih standar dalam proses pengukuran yakni 63- 74 yang kemudian dikategorikan dalm sangat baik, 51-62 dikategorikan dengan ukuran baik, 39-50 dikategorikan sebagai ukuran cukup baik, nilai 27-38 dikategorikan sebagai kurang baik, dan terakhir 15-26 dikategorikan dengan tidak baik.

E. Populasi dan Sampel

1. Populasi

Populasi merupakan perhatian dalam seluruh data, dalam ruang lingkup dan waktu yang telah ditentukan. Jadi populasi merupakan keseluruhan subyek dari penelitian. Populasi Penduduk Kota Makassar menurut Badan Pusat Statistik, Populasi di kota makassar pada tahun (2022) 275 773,8 Jiwa. Yang menjadi populasi dalam penelitian ini adalah seluruh Masyarakat kota Makassar. Sampel Menurut Sugiyono, “sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut”. Cara yang digunakan peneliti untuk kemudian menentukan besaran ukuran sampel atau contoh dari suatu populasi ialah Teknik Solvin yang dimana rumusnya sebagai berikut:

$$N = 1 + Ne2$$

Dimana :

n= Sampel

N = Populasi

e2 = Perkiraan tingkat kesalahan

berlandaskan pada populasi yang terdapat di kota Makassar, dengan demikian penulis akan melakukan pengambilan sampel pada penelitian kali ini dengan cara menggunakan Proportionate Stratified Random Sampling. Diketahui bahwa jumlah dari populasi masyarakat Kota Makassar sebesar (N) = 275 773,8 jiwa dan tingkat angka presisi yang kemudian ditetapkan yaitu sebesar 10%. Sehingga dari data tersebut ditetapkan jumlah dari sampel sebagai berikut:

$$n = N1 + Ne2n = 275\,773,81 + (1177)(0,1)(0,1)$$

$$n = 275\,773,8\,15.083$$

$$n = 100$$

F. Teknik dan Prosedur Pengumpulan Data

Prosedur dalam pengumpulan data yang kemudian akan peneliti gunakan dalam memperoleh data penelitian ini ialah dengan melakukan tiga tahapan, diantaranya adalah melalui observasi, angket, dan dokumentasi.

a. Observasi.

Dalam penelitian kali ini, peneliti kemudian akan melakukan tahapan observasi atau proses pengamatan secara langsung terhadap aktivitas bus rapid transit Mamminasata atau dalam kata lain meninjau pelaksanaan secara langsung di lapangan.

b. Angket.

Angket ialah pertanyaan atau dapat juga berupa pernyataan secara tertulis yang disajikan kepada responden, sederhananya dapat dikatakan bahwa angket akan diberikan kepada Masyarakat pengguna transportasi pengangkut massal untuk mengetahui Pengaruh eksistensi transportasi Bus Mamminasata Terhadap daya tarik angkot di kota Makassar.

c. Dokumentasi.

Dokumentasi ialah proses pengambilan data yang sumbernya berasal dari arsip- arsip atau dokumen yang pandang penting. Dokumentasi tersebut diperlukan sebagai upaya mengetahui data dari responden yang nantinya akan diteliti di kota Makassar.

G. Uji Validitas dan Realibilitas

Kuantitatif deskriptif adalah Teknik analisi yang digunakan dalam penelitian ini, sebab teknik data ini ditujukan untuk kemudian memberikan deskripsi kedua variabel. statistik merupakan Teknik analisis data dalam penelitian kuantitatif. Terdapat dua jenis statistik yang digunakan secara umum untuk menganalisis data dalam penelitian, yaitu statistik deskriptif dan statistik inferensial.

1. Analisis Statistik Deskriptif

Analisis deskriptif adalah suatu teknik untuk menganalisis data yang memiliki tujuan untuk mendeskripsikan tiap variabel dengan analisis presentase yang digunakan, rata-rata (mean), dan juga standar deviasi. Untuk semakin jelasnya, maka digambarkan dengan rumus sebagai berikut:

a. Persentase

dimana:

P = Angka persentase

f = Frekuensi jawaban responden

N = Jumlah responden/sampel

b. Rata-rata

dimana:

Me = Rata-rata (mean)

$\sum$ = Epsilon (Jumlah)

Xi = Nilai/harga (jumlah)

N = Jumlah Responden Standar Deviasi

dimana:

S = Standar deviasi

N = Jumlah data

2. Analisis Statistik Inferensial

a. Uji Normalitas Data

Untuk mengetahui kondisi kenormalan data model regresi variabel terikat dan variabel bebas mempunyai distribusi normal atau tidak maka dilakukan tahapan menguji normalitas data. Untuk menguji normalitas tersebut maka peneliti memilih

mengujinya dengan cara Kolmogorov Smirnov. Konsep Uji normalitas Kolmogorov Smirnov secara mendasar adalah dengan cara memberikan perbandingan distribusi data (yang akan diuji normalitasnya) dengan distribusi normalitas baku. Distribusi normal baku ialah data yang telah di ubah ke dalam bentuk Z-Score dan diasumsikan normal. Apabila signifikan dibawah dari angka 0,05 itu berarti data tersebut memiliki perbedaan yang signifikan, dan apabila data tersebut diatas dari angka 0,05 maka dapat dikatakan bahwa data tersebut tidak mengalami perbedaan yang signifikan. Penerapan pada uji Kolmogorov Smirnov ialah bahwa jika signifikansi dibawah dari angka 0,05 itu berarti data yang akan di uji memiliki perbedaan yang cukup signifikan dengan normal baku, berarti dengan demikian data tersebut dikatakan sebagai data yang tidak normal.

b. Analisis Regresi Linear Sederhana

Untuk mengetahui pengaruh Bus Rapid Transit Mamminasata terhadap Daya Tarik Angkot di kota Makassar maka digunakan analisis regresi linear. Rumus analisis regresi sederhana yaitu:

$$Y' = a + b X$$

Dimana :

Y' = Nilai yang diprediksikan

a = Konstanta atau bila harga $X = 0$

b = Koefisien regresi

X = Nilai variabel independen

Kriteria dari pengujian data adalah apabila F hitung lebih besar dibandingkan dengan F tabel pada uji taraf signifikan 15% maka dengan demikian H_0 ditolak yang menyatakan bahwasanya Keberadaan Bus Rapid Transit Mamminasata terhadap Daya tarik Angkot di kota Makassar memiliki pengaruh maka perlu diuji secara lebih lanjut. Begitu juga sebaliknya, apabila F hitung lebih kecil dibandingkan dengan F tabel pada taraf signifikan 5% maka dari itu dapat dikatakan bahwa H_0 diterima yang menyatakan bahwasanya Keberadaan Bus Rapid Transit Mamminasata tidak memiliki pengaruh terhadap Daya tarik Angkot di kota Makassar.

3. Analisis Korelasi Produk Moment

Untuk kemudian dapat mengetahui terkait ada ataupun tidaknya hubungan yang signifikan antara kedua variabel X dan variabel Y , maka dapat dirumuskan korelasi yang digunakan:

Keterangan:

r_{xy} = Koefisien korelasi

x = Nilai variabel X

y = Nilai variabel Y

Langkah selanjutnya adalah proses pengujian koefisien dengan cara melakukan pengajuan hipotesis, yaitu $H_0: p = 0$ berlawanan dengan $H_1: p \neq 0$. Kriteria dari pengujian ialah memiliki hubungan apabila nilai r hitung lebih besar dibandingkan dengan nilai r tabel pada sampel (N) tertentu dalam taraf signifikan 5% begitu pula

sebaliknya. Untuk dapat mengetahui besaran tingkat hubungan antara kedua variabelnya, maka akan digunakan patokan interpretasi data sebagai berikut:

Tabel 2.1 Interpretasi Koefisien Korelasi

Interval Koefisien	Tingkat Hubungan
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

Tingkat derajat kesalahan ataupun derajat bebas (db) untuk pengujian F tersebut pada $\alpha = 0,05\%$.

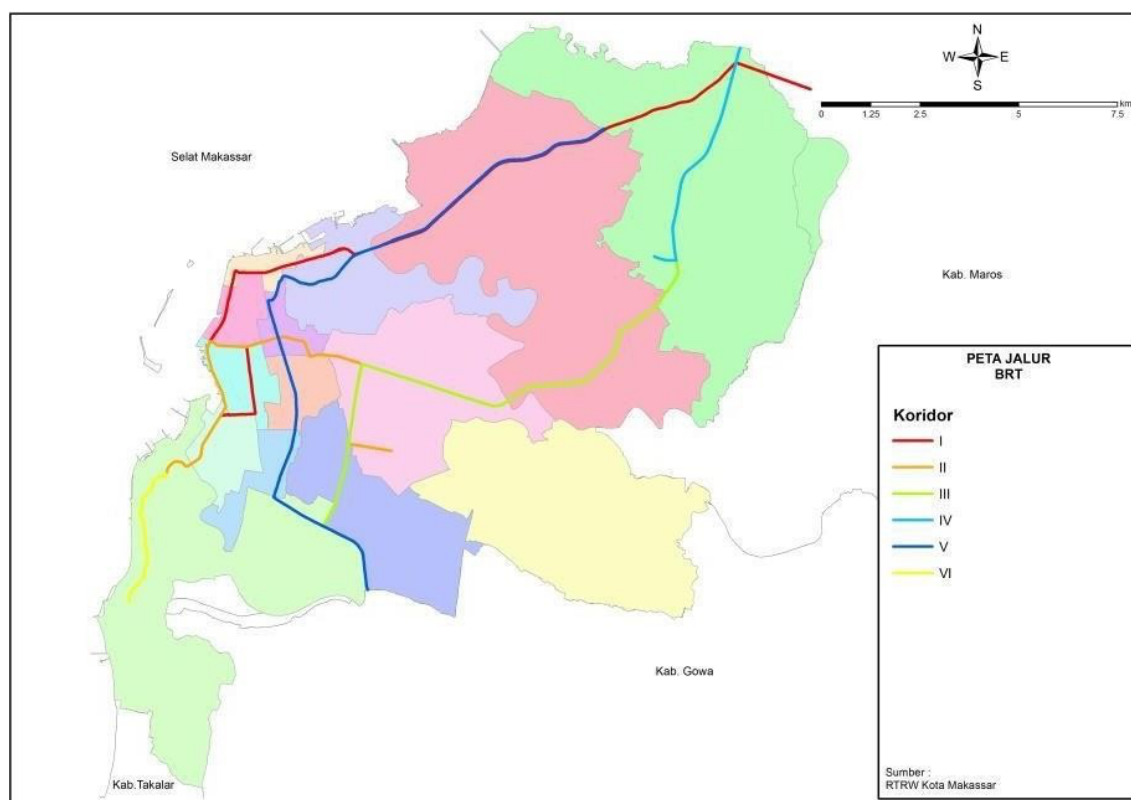
3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Hasil

Pada tahapan ini akan dijelaskan tentang gambaran umum lokasi penelitian sesuai dengan lokasi penelitian yang dipilih yaitu berlokasi di kota Makassar. Berikut adalah rute operasional BUS RAPID TRANSIT MAMMINASATA dan Angkot di kota Makassar.

Tabel 3.1 gambaran lokasi penelitian

Koridor	Rute Perjalanan
I	Bandara - Mall GTC
II	Mall GTC - Mall Panakkukang
III	Terminal Daya - Terminal Pallangga
IV	Terminal Daya - Terminal Maros
V	Untia- Terminal Palangga
VI	Jl. Tj. Bayang - Trans Studio Mall

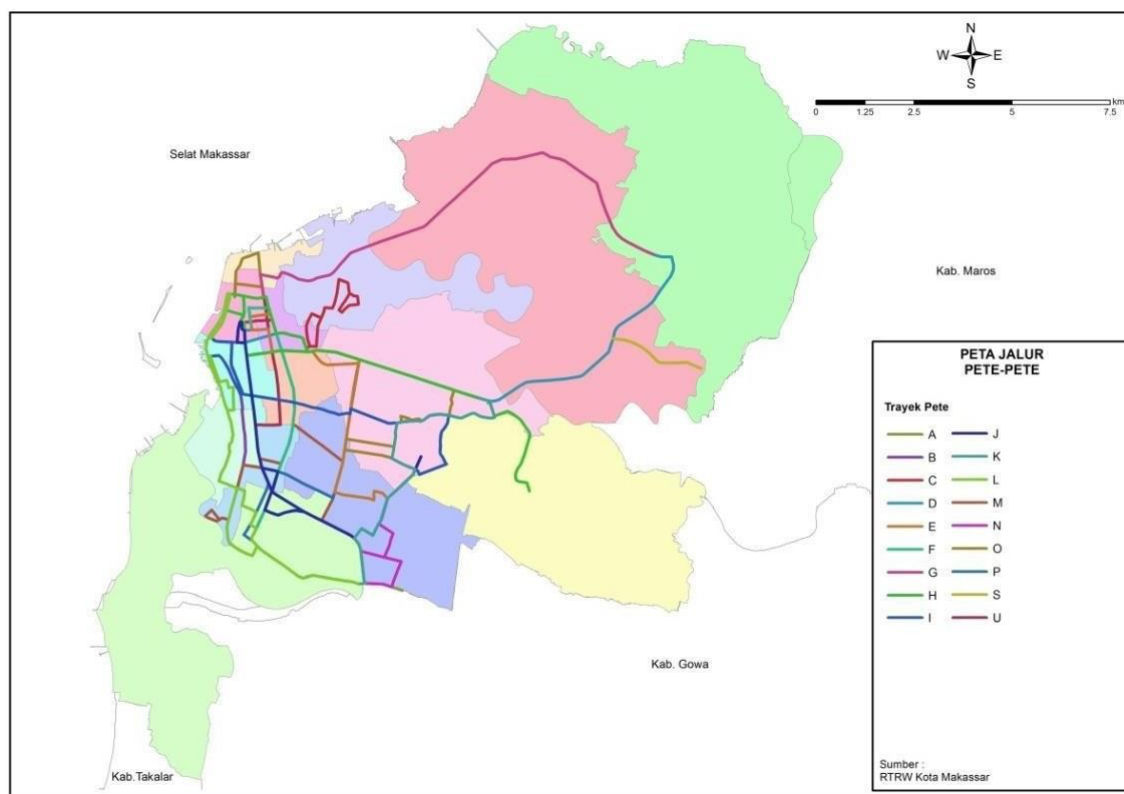


Gambar 3. 1Peta rute koridor BRT

Sumber: RTRW Kota Makassar Tahun 2015-2034 dimodifikasi oleh penulis, 2023

Table 3.2 rute trayek angkot

Trayek	Rute
A	Makassar Mall - BTN Minasa Upa
B	Pasar Butung - Terminal Malengkeri
C	Makassar Mall – Tallo
D	Makassar Mall - Perumnas Sudiang
E	Makassar Mall - Perumnas Panakkukang
F	Makassar Mall - Terminal Malengkeri
G	Makassar Mall - Terminal Daya
H	Makassar Mall - Perumnas Antang
I	Makassar Mall – Borong
J	Makassar Mall - Pa'Baeng-Baeng - Perum. Panakkukang
K	Terminal Tamalate - Terminal Panaikang
L	Pasar Butung - Terminal Tamalate
M	Tanjung Alang - Terminal Panaikang
N	Terminal Panakkukang - Terminal Tamalate
O	Pasar Butung - Terminal Panaikang
P	Terminal Tamalate - Terminal Panaikang
S	Makassar Mall – BTP
U	Terminal Tamalate - Pasar Pannampu



Gambar 3.2 Peta rute trayek angkot

Sumber: RTRW Kota Makassar Tahun 2015-2034 dimodifikasi oleh penulis, 2023

1. Analisis data deskriptif

Analisis untuk mengetahui gambaran pengaruh eksistensi transportasi umum bus rapid transit mamminasata terhadap daya tarik angkot di kota Makassar. Setelah pengujian menggunakan SPSS 29 maka kedua variabel tersebut dibuatkan tabel frekuensi dan presentasi dengan menggunakan kategori skala likert (Sangat Setuju, Setuju, Ragu-Ragu, Tidak Setuju, dan Sangat Tidak Setuju).

a. Gambaran eksistensi transportasi umum bus rapid transit mamminasata (Variable X)

Untuk mengetahui gambaran eksistensi transportasi umum bus rapid transit mamminasata, maka data tersebut diperoleh dari angket-angket yang telah disebar ke beberapa masyarakat selaku responden yang memenuhi kriteria dalam penelitian ini. Angket tersebut adalah teknik mengumpulkan data dengan adanya 20 pertanyaan tentang Bus rapid transit Mamminasata dan menggunakan skala likert dengan adanya alternatif jawaban Sangat Setuju, Setuju, Ragu-Ragu, Tidak Setuju, Sangat Tidak Setuju. Untuk lebih jelasnya mengenai bagaimana gambaran eksistensi bus rapid transit mamminasata berdasarkan hasil yang diperoleh dapat diperhatikan dalam tabel berikut:

Tabel 3.3 Variabel (X) bus rapid transit mamminasata

N0.	Interval Skor	Kategori	Frekuensi	Persentase
1.	61 – 68	Sangat Tidak setuju	6	6%
2.	69 – 76	Tidak setuju	21	21%
3.	77– 84	Ragu-ragu	39	39%
4.	85 – 92	Setuju	24	24%
5.	93 – 99	Sangat setuju	10	10%
Jumlah			100	100%

Sumber : Hasil Oleh Angket Bus rapid transit mamminasata, Tahun 2023

Hal ini menggambarkan bahwa Bus Rapid Transit Mamminasata Kota Makassar yang telah beroperasi sejak tahun 2021 hingga saat ini masih merupakan moda transportasi yang berada pada tahap berkembang. Eksistensi bus mamminasata sebagai transportasi angkutan massal di kota Makassar masih belum menunjukkan eksistensi yang maksimal jika dilihat berdasarkan data yang diperoleh.

b. Gambaran daya Tarik angkot di kota Makassar (Variabel Y)

Tabel 3.4 Variabel (Y) daya tarik angkot di kota Makassar

N0.	Interval Skor	Frekuensi	Kategori	Persentase
1.	18– 27	6	Sangat Tidak Setuju	6%
2.	28–37	20	Tidak Setuju	2 %
3.	38–47	62	Ragu-Ragu	20%
4.	47–56	10	Setuju	62%
5.	56– 65		Sangat Setuju	10%
Jumlah		100		100%

Sumber : Hasil Olahan Angket daya Tarik angkot dikota makassar.2023

Berdasarkan pada tabel 4.9 menunjukkan bahwa frekuensi terbanyak ada dalam interval 38 – 47. Diketahui dari perolehan pengolahan menggunakan SPSS 29 bahwasanya secara nilai (mean) dari daya Tarik angkot di kota Makassar sebesar 62 yang kemudian nilai rata-rata berada pada interval 38 – 47 yang demikian itu berarti tergolong sebagai kategori “ragu-ragu” dengan jumlah persentase 62%.

c. pengaruh eksistensi transportasi umum bus mamminasata terhadap daya Tarik angkot dikota Makassar.

Eksistensi transportasi umum bus rapid transit mamminasata terhadap daya Tarik angkot di Kota Makassar secara signifikan melihat pada koefisien $r = 0,201$ kemudian masukkan pada tabel konsultasi nilai r berada pada kisaran Interval 0,20 - 0,399 yang mempunyai tingkatan pengaruh yang “Rendah”. Berarti dengan demikian, terdapat pengaruh yang rendah antara Bus rapid transit mamminasata terhadap daya Tarik angkot di Kota Makassar yang kemudian akan dibahas lebih lanjut pada analisis korelasi.

3.2 Pembahasan

1. Gambaran eksistensi transportasi umum bus rapid transit mamminasata

a. Keamanan

Salah satu aspek dari eksistensi bus rapid transit mamminasata adalah keamanan yang dimana penelitian ini meliputi fasilitas penyelamat darurat dalam kondisi yang bahaya, ditempatkan di lokasi yang mudah dijangkau dan dilengkapi dengan keterangan mengenai tata cara penggunaan dalam bentuk stiker. Dari hasil data penelitian dalam tabel gambaran variabel bus rapid transit mamminasata (X) yang di mana pengguna jasa dalam menentukan ialah “sangat setuju” dengan presentasi 42%. disini diketahui bahwa responden memilih sangat setuju sehingga dalam indikator keamanan, dengan dibuktikan dari beberapa pernyataan yang sudah dipaparkan pada angket penelitian dan kemudian mengarah pada jawaban sangat setuju.

b. Keselamatan

Aspek yang ke dua dari eksistensi bus rapid transit mamminasata yang digunakan dalam penelitian ini yaitu, fasilitas kelengkapan kesehatan, alat untuk membantu pegangan. Berdasarkan hasil penelitian mengenai eksistensi bus rapid transit mamminasata sebagian besar responden yang menjawab dari angket yang disediakan memilih “ragu-ragu” sehingga dapat diketahui bahwa dalam aspek keselamatan, bus rapid transit mamminasata menjaga keselamatan pengguna jasa dengan memberikan fasilitas penunjang keselamatan seperti sabuk pengaman, kotak P3K, pegangan untuk penumpang yang sedang berdiri dan lain-lain.

c. Kenyamanan

Aspek yang ketiga dari eksistensi bus rapid transit mamminasata yaitu kenyamanan. Dimana dalam aspek ini yakni, pencahayaan atau lampu penerang, jumlah kapasitas penumpang, fasilitas kelengkapan untuk menjaga kebersihan, dan alat untuk mengatur tingkatan suhu. Berdasarkan hasil penelitian dalam aspek kenyamanan yang dilakukan oleh masyarakat sebagian besar responden menjawab dari angket yang disediakan memilih setuju. sehingga Frekuensi terbanyak berada pada kategori “setuju”. sehingga dapat diketahui bahwa dalam aspek kenyamanan, bus rapid transit mamminasata memberikan rasa nyaman bagi pengguna jasa sehingga mendapat respon yang cukup memuaskan

d. Keterjangkauan

Aspek yang ke empat dari eksistensi bus rapid transit mamminasata yaitu Keterjangkauan. Aspek tentang keterjangkauan yang di ambil penelitian kali ini yaitu integrasi antara moda lain dan tarif/biaya. Berdasarkan dari hasil penelitian mengenai aspek keterjangkauan yang dilakukan oleh pihak bus rapid transit mamminasata mayoritas Responden yang menanggapi dari angket yang disediakan terbanyak berada pada kategori “sangat setuju” dengan diperolehnya.

e. Kesetaraan

Aspek yang kelima adalah aspek kesetaraan yang dimana aspek ini diambil dalam penelitian ini kursi prioritas. Berdasarkan dalam perolehan data penelitian dalam tabel diatas menunjukkan frekuensi yang ada dan persentase yang terbanyak berada pada kategori “sangat setuju” dari hasil yang diperoleh yaitu angka 31 dari responden kemudian memilih sangat setuju maka dari itu dalam indikator kesetaraan, kesetaraan yang dimaksud adalah di mana para pengguna jasa tidak dilihat dari status, umur serta gender.

f. Pelayanan

aspek yang keenam adalah aspek pelayanan yang digunakan dalam penelitian

kali ini seperti waktu untuk menunggu bus, kecepatan dari bus, lama waktu yang dibutuhkan ketika berhenti di setiap tiap halte, dan informasi layanan kedatangan dari tiap bus. Berdasarkan hasil penelitian mengenai pelayanan yang berada di dalam bus rapid transit Mamminasata yang secara mayoritas dari responden kemudian menjawab angket yang telah disuguhkan itu memilih “sangat setuju” dengan diperolehnya angka 47 responden memilih sangat setuju sehingga pengguna jasa sangat antusias dengan adanya bus tersebut, bus rapid transit Mamminasata memberikan fasilitas yang baik, harga yang sangat terjangkau dan lain-lain.

2. gambaran daya Tarik angkot di kota makassar

a. Keindahan

seperti yang diketahui keindahan digambarkan sebagai kondisi yang menyenangkan mata, tampak cantik, terlihat bagus, benar, dan juga elok. Keindahan dipahami sebagai sebagian dari nilai estetika, sosiologi, psikologi sosial dan juga nilai budaya dan Keindahan dipelajari sebagian dari estetika yang ada pada objek seni yang kita lihat baik secara visual atau auditori. Berdasarkan dari hasil penelitian mengenai aspek keindahan, yang terjadi pada daya tarik angkot di kota Makassar secara mayoritas dari jumlah responden yang menjawab pada angket penelitian yang telah disajikan adalah “ragu-ragu” bahwasanya keindahan dalam angkot masih kurang sehingga pengguna jasa memilih kata ragu-ragu.

b. Rasa senang, nyaman dan bersih

seperti diketahui rasa senang adalah timbul dari keadaan seseorang yang memiliki rasa tenang, tentram, tanpa kecemasan dan tanpa kecewa. Kesenangan ini terbentuk karena adanya neurotransmitter tertentu. melihat gambaran bagaimana pengguna jasa, dalam bentuk rasa senang, nyaman, dan bersih dalam angkot. frekuensi tertinggi ada pada tingkatan interval 9 – 11 sejumlah 48 orang dengan angka persentase 48% yang demikian itu berarti termasuk dalam kategori “ragu-ragu”. Maka dari itu dapat dipahami bahwasanya indikator rasa senang, nyaman, dan bersih dalam daya Tarik angkot di Kota Makassar berada pada kategori “ragu-ragu”. Hal ini menjadi catatan bahwa dari segi sikap, fasilitas, dan kebersihan dalam angkot masih standar yang ditetapkan dan masih butuh peningkatan sehingga menjadi acuan penilaian bagi para pengguna jasa dengan presentase 48 responden.

c. Aksesibilitas

pengertian dari aksesibilitas adalah ukuran kemudahan lokasi yang akan dijangkau dari lokasi lain melalui sistem transportasi angkutan massal. ukuran keterjangkauan atau aksesibilitas meliputi kemudahan waktu, biaya, dan usaha dalam melakukan perpindahan antara tempat-tempat atau wista. Frekuensi tertinggi ada pada interval sebanyak 52 atau presentase sebanyak 52% orang yang berarti dalam kategori “ragu-ragu”. Sehingga dapat diketahui bahwa sebagian besar responden selaku pengguna jasa memilih ragu-ragu yang artinya masyarakat masih kurang yang dapat berikan angkot kepada pengguna jasa.

d. Sarana dan prasarana

Mengutip dalam buku manajemen pendidikan (2020) karya dari Suhelanti Dkk, bahwa secara etimologis, sarana dapat diartikan sebagai alat yang langsung digunakan untuk menggapai suatu tujuan. Sedangkan itu, prasarana adalah diartikan sebagai alat yang tidak langsung digunakan untuk mencapai tujuan. Berdasarkan hasil penelitian mengenai aspek sarana dan prasarana yang terjadi di daya tarik angkot di kota Makassar secara mayoritas responden yang menanggapi dari pada angket yang telah disuguhkan kemudian memilih predikat setuju, sehingga indikator sarana dan

prasarana dalam daya Tarik angkot di Kota Makassar berada pada kategori “setuju”. Dengan interval 11-13 sebanyak 54 orang atau 54 presentase.

3. Pengaruh Eksistensi transportasi umum bus rapid transit mamminasata terhadap daya Tarik angkot di kota Makassar.

Transportasi umum bus rapid transit mamminasata mulai beroperasi pada tanggal 13 November 2021. Seperti yang di ketahui sebagian besar masyarakat cenderung melirik hal-hal yang baru. Namun setelah dilakukan pengujian keberadaan bus rapid mamminasata dengan daya Tarik angkot di kota Makassar di temukan kondisi bahwa dalam hal daya Tarik angkot tidak kehilangan peminatnya. dengan berbagai keunggulan yang dimiliki oleh transportasi umum bus rapid transit mamminasata tidak menjadikan hal tersebut sebagai penghilang daya Tarik angkot dan tetap menjadi salah satu pilihan yang digunakan oleh pengguna jasa. Kondisi tersebut merupakan imbas dari masyarakat lebih mudah mendapatkan angkot, dan masyarakat merasa kesulitan saat menggunakan bus rapid transit mamminasata. Jadi secara sederhana dapat di jelaskan bahwa pengaruh eksistensi transportasi umum bus rapid transit mamminasata terhadap daya Tarik angkot tidak memiliki pengaruh yang signifikan.

4. SIMPULAN

Bus Rapid Transit Mamminasata atau (X) di kota Makassar termasuk kedalam kategori “RAGU- RAGU” seperti halnya pada data yang kemudian telah didapatkan pada angket penelitian yang disebar dan disediakan kepada sejumlah responden dengan 20 butir pernyataan didalamnya. Indikator dalam transportasi umum Bus Rapid Transit Mamminasata.

Secara inferensial itu memiliki pengaruh yang tidak positif dan juga tidak signifikan dengan adanya pembuktian dalam penelitian sehingga diperoleh nilai tingkat korelasi pada besaran 0.201 yang berarti kategorinya berada pada “ragu-ragu”. Maka dari hasil ini H1 dinyatakan sebagai tertolak dan H0 yang akhirnya diterima, yaitu sederhananya hal berarti terdapat pengaruh antara Bus Rapid Transit Mamminasata Terhadap Daya Tarik Angkot Di Kota Makassar..

Daya Tarik angkot di Kota Makassar termasuk pada kategori “ragu-ragu”. Dengan begini dapat dipahami bahwa responden secara mayoritas itu kemudian memilih ragu-ragu terhadap kemampuan daya Tarik angkot. Indikator dalam daya Tarik angkot yaitu keindahan, rasa senang nyaman dan bersih, aksesibilitas, dan sarana dan prasarana.

DAFTAR RUJUKAN

- Admin dishub (2014 Februari 10). Transports dan bagian-bagiannya. <https://dishub.bulelengkab.go.id/informasi/detail/artikel/transportasi-dan-bagianbagiannya/77#:~:text=Transportasi%20sendiri%20dibagi%20%20yaitu,dibandingkan%20dengan%20alat%20transportasi%20lainnya.>
- Arum Sutrisni Putri. (2022 Januari 6). Pengaruh Teknologi transportasi terhadap perubahan Ruang. <https://amp.kompas.com/skola/read/2020/06/24/173000669/pengaruh-teknologi-transportasi-terhadap-perubahan-ruang-di-asean.>
- Buamona, M. S., Timboeleng, J., & Karongkong, H. H. (2017). Analisis Pelayanan Transportasi Angkutan Kota Di Kota Ternate. *SPASIAL*, 4(3), 82-95.
- Dio dananjaya (2019 Desember 16) *Strategi angkutan umum agar bersaing dengan kendaraan pribadi* <https://amp.kompas.com/otomotif/read/2019/12/16/092200715/strategi-angkutan-umum-agar-bersaing-dengan-kendaraan-pribadi.>
- Hadihardaja, J. (1997). Sistem Transportasi. *Jakarta: Universitas Guru Darma*.
- Kamaluddin, I. H. A., & Patta Rapanna, S. E. (2017). *Administrasi Bisnis* (Vol. 1). Sah Media.
- Khoiril, M., Jinca, M. Y., & Azmy, M. F. (2019). Konektivitas Moda Transportasi Pete-Pete dan BRT di Kota Makassar. *Jurnal Wilayah & Kota Maritim (Journal of Regional and Maritime City Studies)*, 7(1).

- Kittelsohn & Associates, United States. Federal Transit Administration, Transit Cooperative Research Program, & Transit Development Corporation. (2003). *Transit capacity and quality of service manual* (Vol. 42). Transportation Research Board.
- Nurcahyadi, R. (2017). Pengaruh Keberadaan BRT Terhadap Minat Masyarakat dalam Memenuhi Kebutuhan Perjalanan di Kota Makassar (Doctoral dissertation, Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar).
- Veronica. (2010). Konsep Pengembangan Berorientasi Transit Sebagai Pengendalian Pola Pergerakan Transportasi Di Kawasan Perkembangan Kota Makassar, Program Pascasarjana, Universitas Hasanuddin, Makassar.
- Wardani, D. N., Toenlloe, A. J., & Wedi, A. (2018). Daya tarik pembelajaran di era 21 dengan Blended Learning. JKTP: Jurnal Kajian Teknologi Pendidikan, 1(1), 13- 18.