

EVALUASI ANGKUTAN BUS TRANS PADANG & TINGKAT KEPUASAN PENUMPANG MENGGUNAKAN METODE REGRESI LINEAR BERGANDA (STUDI KASUS: KORIDOR VI PASAR RAYA PADANG – UNIVERSITAS ANDALAS)

Rafif Rahmad Syahni¹ Muvi Yandra²

¹ Departemen Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Negeri Padang

² Departemen Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Negeri Padang

Email: rafifrahmadsyahni9@gmail.com

Abstrak: Kota Padang merupakan pusat dari segala aspek kehidupan. Merujuk pada data Badan Pusat Statistik (BPS) pada pertengahan tahun 2023 jumlah penduduk kota Padang mencapai 928.541 jiwa. Permasalahan yang umum terjadi di kota Padang yaitu kemacetan, untuk mengatasi permasalahan tersebut, dapat dilakukan dengan mengembangkan transportasi massal seperti Bus Trans Padang. Terdapat beberapa faktor penyebab kurangnya minat masyarakat untuk menggunakan angkutan bus Trans Padang seperti fasilitas dari sarana bus yang tidak berfungsi dengan baik, jarak waktu antar bus yang tidak teratur serta kualitas pelayanan bus Trans Padang yang kurang baik. Penelitian ini menerapkan pendekatan analisis regresi linear berganda dengan tujuan untuk mengevaluasi serta memahami tingkat kepuasan penumpang terhadap fasilitas dan layanan yang disediakan oleh bus Trans Padang koridor VI. Pengumpulan data dilakukan dengan menyebarkan kuesioner dalam bentuk *google form* kepada pengguna bus Trans Padang koridor VI. Penentuan sampel berdasarkan populasi dilakukan dengan metode *Cluster Random Sampling* dengan jumlah sampel sebanyak 100 responden. Berdasarkan hasil evaluasi terhadap 10 bus Trans Padang koridor VI, hanya 1 bus yaitu bus dengan nomor lumbung 50 yang tidak memenuhi standar pelayanan minimal angkutan bus Trans Padang karena CCTV yang terdapat di dalam bus tidak berfungsi dan dari hasil penyebaran kuesioner yang dilakukan terhadap 100 responden menyatakan bahwa dari 3 variabel yang dianalisis hanya 2 variabel yang memiliki pengaruh signifikan terhadap kepuasan penumpang bus Trans Padang koridor VI yaitu keselamatan (X2) dan Keteraturan (X3) dengan nilai signifikan sebesar 0,001 dan 0,000 dimana hipotesis tersebut diterima karena nilai signifikan $< 0,05$.

Kata Kunci: Permasalahan Lalu Lintas, Bus Trans Padang, Kepuasan Penumpang

Abstract: The city of Padang is the center of all aspects of life. Based on data from the Central Statistics Agency (BPS), in mid-2023, the population of the city of Padang is 928,541 people. The problem that often occurs in the city of Padang is congestion, efforts to overcome this problem can be done by building mass transportation such as the Trans Padang Bus. Factors that cause the lack of public interest in using Trans Padang bus transportation are facilities from bus facilities that do not function properly, irregular time distances between buses and factors of poor quality of Trans Padang bus services. This study used multiple linear regression analysis method. The purpose of this study is to evaluate and determine passenger satisfaction with the facilities and services of the Trans Padang corridor VI bus. Data collection was carried out by distributing questionnaires in the form of google forms to Trans Padang corridor VI bus users. Determination of samples based on population is carried out by the Cluster Random Sampling method with a sample of 100 respondents. Based on the results of the evaluation of 10 Trans Padang corridor VI buses, only 1 bus, namely the bus with granary number 50, did not meet the minimum service standards for Trans Padang bus transportation because the CCTV contained in the bus did not work and from the results of the distribution of questionnaires conducted on 100 respondents stated that of the 3 variables analyzed, only 2 variables had a significant influence on the passenger

satisfaction of Trans Padang corridor VI buses, namely safety (X2) and Regularity (X3) with significant values of 0.001 and 0.000 where the hypothesis is accepted because the significant value < 0.05.

Keywords: *Traffic Problems, Trans Padang Buses, Passenger Satisfaction*

PENDAHULUAN

Pertumbuhan pergerakan kota harus diimbangi dengan pengembangan infrastruktur transportasi publik. Ketidakseimbangan antara jumlah pergerakan dan ketersediaan transportasi dapat menyebabkan kemacetan karena dominasi kendaraan pribadi. Salah satu penyelesaian masalah kemacetan adalah dengan cara memaksimalkan penggunaan transportasi umum bagi masyarakat, dalam pelayanannya transportasi harus memenuhi standar minimal pelayanan yang ditetapkan dan menjaga kualitas pelayanannya, baik dari segi sumber daya manusia maupun fasilitas agar masyarakat tertarik untuk menggunakan transportasi umum sebagai alat mobilisasi.

Kota Padang merupakan pusat dari segala aspek kehidupan. Menurut informasi yang disajikan oleh Badan Pusat Statistik (BPS) pada pertengahan tahun 2023, jumlah penduduk kota Padang sebanyak 928.541 jiwa. Permasalahan yang sering terjadi di kota Padang yaitu kemacetan, upaya untuk permasalahan tersebut dapat dilakukan dengan membangun transportasi massal seperti Bus Trans Padang. Faktor-faktor penyebab kurangnya minat masyarakat menggunakan angkutan bus Trans Padang adalah fasilitas dari sarana bus yang tidak berfungsi dengan baik, jarak waktu antar bus yang tidak beraturan dan faktor kualitas pelayanan bus Trans Padang yang kurang baik.

Bus Trans Padang merupakan salah satu fasilitas transportasi massal terpadu yang telah beroperasi di Kota Padang sejak Januari 2014. Rencana pengoperasian bus ini telah disusun sejak tahun 2007, namun terpaksa ditunda karena beberapa alasan. Awalnya, pengelolaan bus Trans Padang dikelola oleh UPT Trans Padang, tetapi mulai tahun 2021, pengelolaannya dialihkan ke Perusahaan Umum Daerah (Perumda) Padang Sejahtera Mandiri (PSM). Amasrul sebagai Sekretaris Daerah Kota Padang menjelaskan bahwa bus Trans Padang harus dikelola oleh badan usaha dan tidak dapat dikelola oleh UPT. Pengurangan jam operasional Bus Trans Padang dilakukan setelah peralihan, yang awalnya

beroperasi dari 06.00 – 21.00 WIB menjadi 06.00 – 19.00 WIB.

Berdasarkan penelitian yang dilakukan Salma (2021) tentang kinerja bus Trans Padang koridor IV menjelaskan bahwa jumlah peminat pengguna bus Trans Padang koridor IV masih sedikit dikarenakan masyarakat kota Padang cenderung menggunakan kendaraan pribadi atau bahkan menggunakan kendaraan *online*. Hal ini berbanding terbalik dengan tujuan dari pembangunan sistem transportasi untuk mengurangi volume kendaraan pribadi agar tidak terjadi kemacetan di Kota Padang.

Untuk meningkatkan standar layanan dan memastikan kepuasan masyarakat terhadap layanan angkutan umum bus Trans Padang, pelaksanaan operasional bus tersebut harus memenuhi persyaratan layanan minimal yang telah ditetapkan dalam Peraturan Wali Kota Nomor 127 Tahun 2021 mengenai Standar Pelayanan Minimal untuk layanan angkutan bus Trans Padang. Dalam pelayanan bus Trans Padang perlu melibatkan pengguna jasa atau penumpang dalam mengevaluasi pelayanan yang diberikan, sehingga pihak bus Trans Padang dapat mengetahui persepsi dari penggunanya berdasarkan aspek keamanan, keselamatan dan keteraturan dan kepuasan pengguna jasa.

Berdasarkan hasil penelitian Ginting (2022) dengan hasil penelitian yang menyatakan bahwa pihak perusahaan hendaknya secara konsisten meningkatkan kualitas pelayanan sehingga tingkat kepuasan penumpang dapat tercapai secara maksimal. Sejalan dengan penelitian yang dilakukan Salma (2021) dan Zaidir (2021) yang membahas tentang Bus Trans Padang bahwa jumlah peminat pengguna bus Trans Padang koridor IV masih sedikit dikarenakan masyarakat kota Padang cenderung menggunakan kendaraan pribadi atau bahkan menggunakan kendaraan *online* dan pada bus Trans Padang koridor VI dari 9 variabel kinerja bus hanya nilai waktu tunggu dan kecepatan rata-rata yang sesuai dengan acuan.

Selanjutnya penelitian yang dilakukan Junianto (2020) dan Leliana (2018) serta penelitian oleh Juma (2019) yang membahas tentang analisis kepuasan penumpang terhadap kinerja dari angkutan umum.

Dari beberapa faktor dan penelitian relevan tersebut diperlukan evaluasi terhadap angkutan bus Trans Padang agar dapat meningkatkan kualitas dari pelayanan bus Trans Padang. Berdasarkan penjelasan di atas, penelitian dilakukan untuk mengevaluasi kepuasan penumpang dengan metode analisis regresi linear berganda, serta melibatkan pengujian persyaratan yang diperlukan dalam analisis menggunakan metode tersebut, agar dapat diketahui faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi tingkat kepuasan penumpang bus Trans Padang koridor VI terhadap kinerja dan pelayanannya, menggunakan *skala Likert*. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengevaluasi dan memahami tingkat kepuasan penumpang terhadap fasilitas dan layanan yang ditawarkan oleh bus Trans Padang koridor VI.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini tergolong penelitian deskriptif kuantitatif menggunakan metode analisis regresi linear berganda. Penelitian dilakukan terhadap 10 bus Trans Padang koridor VI dengan trayek lintasan Pasar Raya Padang menuju Universitas Andalas, pengumpulan data dilakukan selama 5 hari 1 hari untuk evaluasi terhadap bus Trans Padang koridor VI dan uji coba instrumen penelitian, 4 hari penyebaran kuesioner yang dilakukan pada 2 hari libur dan 2 hari kerja yang berjalan pada tanggal 17-21 Mei 2024.

Data yang digunakan pada penelitian ini meliputi data primer dan data sekunder. Data primer yaitu data kuesioner penelitian terhadap penumpang bus Trans Padang koridor VI yang terdapat di lokasi penelitian. Sedangkan data sekunder berupa peta lokasi lintasan trayek bus Trans Padang koridor VI dan jumlah penumpang bus Trans Padang koridor VI. Populasi dalam penelitian ini adalah penumpang dari bus Trans Padang koridor VI. Adapun jumlah populasinya yaitu jumlah rata-rata harian penumpang yang didapatkan dari PSM adalah sebanyak 480 orang dalam satu hari untuk 1 bus, sedangkan jumlah armada bus Trans Padang koridor VI sebanyak 10 bus dan pihak PT R3E menyatakan bahwa 10 armada bus Trans Padang koridor VI beroperasi setiap hari. Maka didapatkan jumlah rata-rata penumpang bus Trans Padang

dalam satu hari oleh 10 armada bus adalah sebanyak 4.800 orang.

Pada perhitungan jumlah sampel dilakukan secara matematis, besar sampel dari suatu populasi dapat dihitung menggunakan Persamaan 1.

$$n = \frac{N}{1 + N e^2} \quad (1)$$

Jumlah populasi sebanyak 4.800 orang maka diperoleh sampel minimal:

$$n = \frac{22.439}{1 + (22.439 \times 0,1^2)} = 99,55 = 100 \text{ sampel}$$

Berdasarkan perhitungan didapatkan sampel penelitian yang akan digunakan yaitu sebanyak 100 responden.

Variabel penelitian terdiri dari 2 yaitu, variabel bebas dan variabel terikat. Variabel bebas dalam penelitian ini adalah: keamanan dan kenyamanan (X_1), keselamatan (X_2) dan keteraturan (X_3). Sedangkan variabel terikat pada penelitian ini yaitu kepuasan penumpang bus Trans Padang koridor VI.

Sebelum melakukan penyebaran kuesioner, instrumen tersebut dilakukan uji coba kepada 30 responden dan di uji validitas dan reliabilitas, jika uji tersebut sah dan reliabel maka instrumen tersebut dapat digunakan. Tahap analisis data dimulai dari mengevaluasi 10 bus Trans Padang koridor VI apakah sudah sesuai standar dan selanjutnya dilakukan pengolahan data kuesioner dari 100 responden, yaitu:

1. Analisis deskriptif karakteristik responden yang terdiri dari variabel bebas penelitian
2. Uji normalitas yang bertujuan untuk menguji model regresi tersebut terdistribusi normal atau tidak
3. Uji multikolinearitas yang bertujuan untuk mengetahui apakah antara variabel bebas terjadi multikolinier atau tidak karena model regresi yang baik adalah model regresi yang tidak terjadi multikolinearitas.
4. Uji heteroskedastisitas berguna untuk menguji apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan varians dari residual suatu pengamatan yang lainnya tetap, maka disebut homokedastisitas dan jika berbeda disebut dengan heterokedastisitas
5. Uji regresi linear berganda digunakan untuk mengetahui arah dan seberapa besar pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen
6. Inti dari uji koefisien determinasi (R^2) adalah untuk mengukur sejauh mana model regresi dapat menjelaskan variasi dari variabel terikat.

7. Uji hipotesis untuk mengetahui korelasi antara variabel dependen dan variabel independen.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil survei di lapangan terhadap 10 bus Trans Padang koridor VI bahwa terdapat 1 bus dengan nomor lambung 50 yang CCTV dan peringatan kecepatan tidak berfungsi sehingga kecepatan bus tidak menentu, sementara untuk 9 bus lainnya sudah sesuai dengan standar pelayanan minimal menurut Peraturan Wali Kota Nomor 127 Tahun 2021.

Rekapitulasi hasil analisis karakteristik penumpang bus Trans Padang koridor VI dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1. Rekapitulasi Hasil Analisis Karakteristik Penumpang Bus Trans Padang Koridor VI

No.	Item	Pembagian (Sub. Item)	Proporsi (%)
1	Jenis Pekerjaan	Pelajar	3 %
		Mahasiswa	91 %
		PNS	5 %
		Pedagang	0%
		Wiraswasta	1 %
	Lainnya	0%	
2	Frekuensi Penggunaan Bus dalam 1 Minggu	1x dalam 1 minggu	13%
		2x dalam 1 minggu	16%
		3x dalam 1 minggu	7%
		>3x dalam 1 minggu	31%
		Setiap Hari	25%
	Sangat Jarang	8%	
3	Penghasilan dalam 1 Bulan	Belum berpenghasilan	88%
		500.000 – 1.500.000	4%
		1.600.000-2.500.000	2%
		2.600.000-5.000.000	5%
		>Rp 5.000.000	1%

Rekapitulasi hasil uji validitas tertera pada Tabel 2.

Tabel 2. Rekapitulasi Hasil Uji Validitas

No.	Pernyataan	r-hitung	r-tabel	Keterangan
Keamanan dan Kenyamanan				
1	Identitas Kendaraan	0,920	0,361	Valid
2	Tanda pengenalan pengemudi dan seragam awak kendaraan	0,946	0,361	Valid
3	Lampu isyarat tanda darurat	1,293	0,361	Valid
4	Petugas dalam bus	1,448	0,361	Valid
5	Faktor Muat	0,829	0,361	Valid
6	Fasilitas pengatur suhu ruangan	1,471	0,361	Valid
Keselamatan				

No.	Pernyataan	r-hitung	r-tabel	Keterangan
7	Kelaikan kendaraan	1,378	0,361	Valid
8	Peralatan & fasilitas kesehatan	1,409	0,361	Valid
9	Informasi nomor pengaduan	1,207	0,361	Valid
10	Fasilitas pegangan penumpang	1,157	0,361	Valid
11	Pintu keluar-masuk penumpang	1,372	0,361	Valid
Keteraturan				
12	Waktu kedatangan bus di halte	1,262	0,361	Valid
13	Kecepatan perjalanan	1,005	0,361	Valid
14	Waktu berhenti di halte	1,379	0,361	Valid
15	Informasi pelayanan	1,250	0,361	Valid
Kepuasan Penumpang				
16	Kepuasan penumpang terhadap fasilitas	0,833	0,361	Valid
17	Kepuasan Penumpang terhadap pelayanan	0,798	0,361	Valid

Hasil uji reliabelitas dapat dilihat pada Tabel 3.

Tabel 3. Hasil Uji Reliabelitas

<i>Reliability Statistics</i>	
<i>Cronbach's Alpha</i>	N
.832	17

Dari hasil uji normalitas menggunakan pendekatan Monte Carlo diperoleh nilai signifikansi sebesar $0,306 > 0,05$ yang menyatakan bahwa data masing-masing variabel yang diperoleh bersifat normal.

Hasil uji Multikolinearitas terdapat pada Tabel 4.

Tabel 4. Hasil Uji Multikolinearitas

No.	Variabel	Tolerance	VIF
1	Keamanan dan kenyamanan	0,467	2,143
2	Keselamatan	0,446	2,242
3	Keteraturan	0,705	1,419

Hasil uji heteroskedastisitas dapat dilihat pada Tabel 5.

Tabel 5. Hasil Uji Heteroskedastisitas

No.	Variabel	Nilai sig.
1	Keamanan dan kenyamanan	0,868
2	Keselamatan	0,464
3	Keteraturan	0,446

Analisis linear berganda menghasilkan persamaan regresi $Y = 1,071 + 0,61 X_1 + 0,144 X_2 + 0,175 X_3$. Hasil uji nilai signifikan regresi linear berganda dapat dilihat pada Tabel 6.

Tabel 6. Hasil Uji Nilai Signifikan Regresi Linear Berganda

No.	Variabel	Nilai (sig.)
1	Keamanan dan kenyamanan	0,156
2	Keselamatan	0,001
3	Keteraturan	0,000

Hasil uji koefisien determinasi (R^2) dapat dilihat pada Tabel 7.

Tabel 7. Hasil uji koefisien determinasi (R^2)

Variabel	R	R Square
Uji Koefisien Determinasi (R^2)	0,744	0,553

Hasil uji parsial (T) dapat dilihat pada Tabel 8.

Tabel 8. Hasil uji parsial (T)

No.	Variabel	T	(sig.)	Keterangan
1	Keamanan dan kenyamanan	1,431	0,156	Tidak signifikan
2	Keselamatan	3,428	0,001	Signifikan
3	keteraturan	4,700	0,000	Signifikan

Hasil uji simultan (F) dapat dilihat pada Tabel 9.

Tabel 9. Hasil Uji Simultan (F)

Variabel	F	Nilai (sig.)	Keterangan
Uji F	39,563	0,000	Signifikan

PEMBAHASAN

1. Evaluasi Bus Trans Padang Koridor VI
Berdasarkan hasil survei di lapangan terhadap 10 bus Trans Padang koridor VI bahwa terdapat 1 bus dengan nomor lambung 50 yang memiliki CCTV dan monitor kecepatan kilo meter bus yang tidak berfungsi sehingga kecepatan bus tidak menentu, sementara untuk 9 bus lainnya sudah sesuai dengan standar pelayanan minimal menurut Peraturan Wali Kota Nomor 127 Tahun 2021. Survei dilakukan secara langsung pada bus-bus Trans Padang koridor VI dan melakukan wawancara kepada sopir bus terkait beberapa hal yang tidak dapat disurvei secara langsung seperti lampu isyarat tanda darurat berfungsi atau tidak, kelaikan kendaraan yaitu pengecekan masa berlaku uji berkala yang masih aktif dan dokumen perjalanan yang masih berlaku. Dalam pengoperasiannya bus Trans Padang koridor VI memiliki petugas pada setiap halte pemberhentian terakhir yang bertugas untuk

mencatat data *in-out* bus atau waktu *headway* kedatangan pada saat di halte pemberhentian.

2. Analisis Karakteristik Penumpang
Berdasarkan hasil rekapitulasi karakteristik penumpang didapatkan sebagian besar penumpang bus Trans Padang koridor VI yaitu mahasiswa dengan persentase sebesar 91% dan frekuensi perjalanan paling besar yaitu lebih dari 3 kali dalam satu minggu sebesar 31% dan karena 91% penumpang bus Trans Padang koridor VI adalah mahasiswa yang belum memiliki penghasilan.
3. Uji Validitas
Setelah melakukan penyebaran kuesioner uji coba kepada 30 responden lalu dilakukan uji validitas menggunakan rumus korelasi dan bantuan *software* SPSS v.25 *for windows* dinyatakan bahwa masing-masing indikator variabel telah memenuhi syarat uji validitas yaitu $r_{tabel} > r_{hitung}$.
4. Uji Reliabilitas
Setelah instrumen dinyatakan valid selanjutnya dilakukan uji reliabilitas, uji reliabilitas dilakukan menggunakan *software* SPSS v.25 *for windows*, dimana jika nilai statistik Cronback Alpha (α) $> 0,60$ maka instrumen yang digunakan bersifat reliabel. Uji reliabilitas pada penelitian ini menghasilkan nilai Cronback Alpha (α) yaitu sebesar 0,832 dimana nilai yang didapatkan lebih besar dari 0,60 maka instrumen ini bersifat reliabel jawaban responden akan sama walaupun diberikan pada waktu yang berbeda.
5. Uji Asumsi Klasik
Pada uji asumsi klasik yaitu uji normalitas dilakukan menggunakan pendekatan monte carlo didapatkan nilai signifikansi sebesar $0,306 > 0,05$ yang menyatakan bahwa metode regresi tersebut terdistribusi normal, pada uji multikolinearitas Berdasarkan pengujian statistik yang telah dilakukan untuk variabel keamanan dan kenyamanan memiliki nilai tolerance yaitu 0,467 dengan nilai VIF yaitu 2,143 hal ini menyatakan bahwa model regresi untuk variabel X_1 bebas dari multikolinearitas, untuk variabel keteraturan dan keselamatan masing-masing memiliki nilai T dan VIF secara berurutan 0,446 dan 2,242, 0,705 dan 1,419 hal ini juga memenuhi syarat bahwa untuk variabel X_2 dan X_3 juga bebas dari multikolinearitas sedangkan untuk uji heteroskedastisitas didapatkan nilai signifikansi untuk X_1 sebesar 0,868, X_2

sebesar 0,464 dan X3 sebesar 0,446 dimana nilai tersebut lebih besar dari 0,05 maka tidak terjadi heteroskedastisitas dalam model regresi pada penelitian ini.

6. Analisis Regresi Linear Berganda

Dari hasil pengujian yang dilakukan menggunakan analisis regresi linear berganda terdapat 3 variabel bebas dengan ρ . *Value* yaitu keamanan dan kenyamanan (0,156), keselamatan (0,001) dan keteraturan (0,000) yang diuji signifikan terhadap variabel terikat (kepuasan penumpang). Berdasarkan nilai signifikan untuk data yang memenuhi syarat ($\text{sig} < \alpha$, dengan $\alpha = 0,05$) adalah variabel keselamatan dan keteraturan. Analisis linear berganda menghasilkan persamaan regresi:

$$Y = 1,071 + 0,61 X_1 + 0,144 X_2 + 0,175 X_3$$

Nilai konstanta (a) persamaan linear bernilai + 1,071 menunjukkan bahwa jika ketiga variabel bebas yang digunakan tidak memiliki pengaruh, maka nilai dari kepuasan penumpang adalah sebesar + 1,071, sedangkan koefisien dari keamanan dan kenyamanan (X_1) adalah sebesar +0,61 artinya, jika keamanan dan kenyamanan bus meningkat satu satuan, kepuasan penumpang (Y) akan meningkat sebesar +0,61. Koefisien positif menunjukkan adanya hubungan searah antara tingkat keamanan dan kenyamanan bus dengan kepuasan penumpang, di mana semakin tinggi tingkat keamanan dan kenyamanan bus, semakin tinggi pula tingkat kepuasan penumpang. Untuk variabel keselamatan memiliki nilai koefisien sebesar +0,144 artinya, apabila tingkat keselamatan suatu bus meningkat 1 satuan maka kepuasan penumpang (Y) akan mengalami peningkatan sebesar +0,144. Koefisien bernilai positif artinya terdapat hubungan searah antara keselamatan dengan kepuasan penumpang, semakin tinggi tingkat keselamatan penumpang dalam bus maka semakin meningkat pula kepuasan penumpang dan untuk variabel keteraturan memiliki nilai koefisien sebesar + 0,175 artinya, jika tingkat keteraturan bus naik satu satuan, maka kepuasan penumpang (Y) akan meningkat sebesar +0,175. Koefisien yang positif menandakan adanya korelasi positif antara keteraturan bus dan kepuasan penumpang, yang berarti semakin tinggi tingkat keteraturan bus, semakin tinggi pula kepuasan penumpangnya.

7. Uji Koefisien Determinasi (R^2)

Menurut Imam (2013), koefisien determinasi memiliki rentang nilai antara 0 hingga 1. Jika nilainya di atas 0,5, itu dianggap baik, dan sebaliknya, jika nilainya di bawah 0,5, dianggap tidak baik. Oleh karena itu, berdasarkan hasil perhitungan, model regresi yang dihasilkan layak untuk digunakan.

7. Uji Hipoteses

Pada Tabel 8 didapatkan bahwa variabel keamanan dan kenyamanan memiliki nilai signifikan sebesar 0,156 hal ini menyatakan bahwa variabel keamanan dan kenyamanan tidak memiliki pengaruh signifikan terhadap kepuasan penumpang bus Trans Padang koridor VI, sedangkan variabel keselamatan dan keteraturan memiliki nilai ρ . *Value* lebih kecil dari 0,05 yaitu secara berturut-turut 0,001 dan 0,000 hal ini menyatakan bahwa kedua variabel tersebut memiliki pengaruh yang signifikan terhadap kepuasan penumpang bus Trans Padang koridor VI dan Nilai F tabel dengan $df(1) = 2$ (sebagai pembilang/horizontal), $df(2) = 96$ (sebagai penyebut/vertikal) dan α 5% yaitu sebesar 3,09. Nilai F hitung yang didapatkan sebesar 39,563. Nilai F hitung $>$ F tabel, dapat diambil keputusan bahwa hipotesis diterima atau variabel keamanan dan kenyamanan (X_1), keselamatan (X_2) dan keteraturan (X_3) secara simultan berpengaruh terhadap kepuasan penumpang (Y).

DAFTAR PUSTAKA

- Ginting, 2022. Analisis Tingkat Kepuasan Penumpang Terhadap Pelayanan Bus Trans Metro Deli Rute Medan Tuntungan - Lapangan Merdeka. Medan: Universitas Medan Area
- Haryandi. 2019. Tinjauan Kelengkapan Sarana Dan Prasarana Bus Trans Padang Serta Pembiayaan Berdasarkan Konsep Penyusunan Standarisasi Bus Rapid Transit Di Indonesia. Padang: Universitas Andalas
- Imam, Ghazali. 2013. Aplikasi Analisis Multivariat dengan Program IBM SPSS 21 Es. 7. Semarang: Universitas Diponegoro
- Juma. 2019. Analisa Tingkat Kepuasan Penumpang Angkutan Umum Bus Rute Mataram-Surabaya. Mataram: Universitas Muhammadiyah Mataram
- Junianto. 2020. Analisis Tingkat Kepuasan Penumpang Terhadap Kinerja Angkutan

Umum (Studi Kasus Trayek Terminal Daya-Petta Ponggawae, Sulawesi Selatan). Yogyakarta: Universitas Atma Jaya Yogyakarta.

Leliana, Arinda . 2018. Analisis Kepuasan Penumpang Terhadap Kinerja Pelayanan Dan Intermoda Di Stasiun Kereta Api Madiun. Surabaya: Institut Teknologi Sepuluh Nopember

Peraturan Wali Kota Nomor 127 Tahun 2021 tentang Standar Layanan Minimal Angkutan Umum Trans Padang

Salma. 2021. Kinerja Bus Trans Padang koridor IV dan Karakteristik Penumpangnya. Padang: Politeknik Negeri Padang

Zaidir. 2021. Kinerja Bus Trans Padang Koridor IV dan Karakteristik Penumpangnya. Padang: Politeknik Negeri Padang