

SKRIPSI

**PENGARUH KENYAMANAN, AKSESIBILITAS, DAN
LAYANAN TERHADAP MINAT MAHASISWA
MENGUNAKAN TRANSPORTASI UMUM TRANS
KOETARADJA DI KOTA BANDA ACEH DALAM
PERSPEKTIF EKONOMI PUBLIK ISLAM**



Disusun Oleh :

FATIMATUS ZEHRO

NIM : 210602058

**PROGRAM STUDI EKONOMI SYARIAH
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY
BANDA ACEH
2025 M / 1447 H**

PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAH

Yang bertandatangan di bawah ini :

Nama : Fatimatus Zehro

NIM : 210602058

Program Studi : Ekonomi Syariah

Fakultas : Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Islam

Dengan ini menyatakan bahwa dalam penulisan ini, saya:

1. *Tidak menggunakan ide orang lain tanpa mampu mengembangkan dan mempertanggung jawabkan.*
2. *Tidak melakukan plagiasi terhadap naskah karya orang lain.*
3. *Tidak menggunakan karya orang lain tanpa menyebutkan sumber asli atau tanpa izin pemilik karya.*
4. *Tidak melakukan manipulasi dan pemalsuan data.*
5. *Mengerjakan sendiri karya ini dan mampu bertanggung jawab atas karya ini.*

Bila di kemudian hari ada tuntutan dari pihak lain atas karya saya, dan telah melalui pembuktian yang dapat dipertanggungjawabkan dan ternyata memang ditemukan bukti bahwa saya telah melanggar pernyataan ini, maka saya siap untuk dicabut gelar akademik saya atau diberikan sanksi lain berdasarkan aturan yang berlaku di Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam UIN Ar-Raniry Banda Aceh

جامعة الرانيري

AR - RANIRY

Banda Aceh, 21 Agustus 2025

Yang menyatakan



Fatimatus Zehro

PERSETUJUAN SIDANG MUNAQASYAH SKRIPSI

**PENGARUH KENYAMANAN, AKSESIBILITAS, DAN LAYANAN TERHADAP
MINAT MAHASISWA MENGGUNAKAN TRANSPORTASI UMUM TRANS
KOETARADJA DI KOTA BANDA ACEH DALAM PERSPEKTIF EKONOMI
PUBLIK ISLAM**

FATIMATUS ZEHRO

NIM : 210602058

Disetujui untuk disidangkan dan dinyatakan bahwa isi dan formatnya telah memenuhi syarat dalam penyelesaian studi pada Program Studi Ekonomi Syariah Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh

Pembimbing I,



Hafizh Maulana, S.P., S.H.I., M.E
NIP. 199001062023211015

Pembimbing II



Azimah Dianah, S.E., M.Si., AK
NIP. 198802262023212035

Mengetahui,
Ketua Program Studi Ekonomi Syariah

A R - R A N I R Y

Dr. Intan Qurratulaini, S.Ag., M.Si
NIP. 197612172009122001

PENGESAHAN SIDANG MUNAQASYAH

Pengaruh Kenyamanan, Aksesibilitas, dan Layanan terhadap Minat Mahasiswa Menggunakan Transportasi Umum Trans Koetaradja di Kota Banda Aceh dalam Perspektif Ekonomi Publik Islam

Fatimatus Zehro
NIM: 210602058


Telah Disidangkan oleh Dewan Penguji Skripsi
Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam UIN Ar-Raniry Banda Aceh
dan Dinyatakan Lulus serta Diterima Sebagai Salah Satu Syarat untuk
Menyelesaikan Program Studi Strata Satu (S-1)
dalam Bidang Ekonomi Syariah


Pada Hari/Tanggal: Kamis, 22 Januari 2026 M
3 Syaban 1447 H

Banda Aceh
Dewan Penguji Sidang Skripsi

Ketua

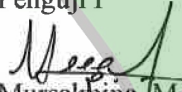
Sekretaris



Hafiizh Maulana, SP., S.HI., ME
NIDN. 199001062023211015


Azimah Dianah, S.E., M.Si., Ak.
NIP. 198802262023212035

Penguji I

Penguji II


Mursalmina, M.E
NIP. 199211172020121011


Dr. Jalaluddin, ST., MA., AWP., CWC
NIP. 196512302023211002

Mengetahui,

Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam
UIN Ar-Raniry Banda Aceh,




Hafas Furqani, M. Ec.
NIP. 198006252009011009



**FORM PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
KARYA ILMIAH MAHASISWA UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIK**

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama Lengkap : Fatimatus Zehro
NIM : 210602058
Fakultas/Program Studi : Ekonomi dan Bisnis Islam/
Ekonomi Syariah
E-mail : 210602058@student.ar-raniry.ac.id

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada UPT Perpustakaan Universitas Islam Negeri (UIN) Ar-Raniry Banda Aceh, Hak Bebas Royalti Non-Eksklusif (*Non-exclusive Royalty-Free Right*) atas karya ilmiah:

Tugas Akhir KKKU Skripsi

Yang berjudul: “Pengaruh Kenyamanan, Aksesibilitas, Dan Layanan Terhadap Minat Mahasiswa Menggunakan Transportasi Umum Trans Koetaradja Di Kota Banda Aceh Dalam Perspektif Ekonomi Publik Islam.” Beserta perangkat yang diperlukan (bila ada). Dengan Hak Bebas Royalti Non-Eksklusif ini, UPT Perpustakaan UIN Ar-Raniry Banda Aceh berhak menyimpan, mengalih-media formatkan, mengelola, mendiseminasikan, dan mempublikasikannya di internet atau media lain. Secara *fulltext* untuk kepentingan akademik tanpa perlu meminta izin dari saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis, pencipta dan atau penerbit karya ilmiah tersebut.

UPT Perpustakaan UIN Ar-Raniry Banda Aceh akan terbebas dari segala bentuk tuntutan hukum yang timbul atas pelanggaran Hak Cipta dalam karya ilmiah saya ini.

Demikian pernyataan ini yang saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Banda Aceh

Pada tanggal : 15 Januari 2026

Mengetahui,

Penulis

Fatimatus Zehro
NIM. 210602058

Pembimbing I

Hafizh Maulana, S.P., S.H.I., M.E
NIP. 199001062023211015

Pembimbing II

Azimah Dianah, S.E., M.Si., AK
NIP. 198802262023212035

MOTTO

فَإِنَّ مَعَ الْعُسْرِ يُسْرًا ﴿٥﴾ إِنَّ مَعَ الْعُسْرِ يُسْرًا ﴿٦﴾

Maka, sesungguhnya beserta kesulitan ada kemudahan.

Sesungguhnya beserta kesulitan ada kemudahan.

مَا وَدَّعَكَ رَبُّكَ وَمَا قَلَىٰ ﴿٣﴾

Tuhanmu (Nabi Muhammad) tidak meninggalkan dan tidak (pula) membencimu.



KATA PENGANTAR



Syukur Alhamdulillah, segala puji hanya milik Allah SWT, Tuhan yang Maha Pengasih dan Maha Penyayang. Dengan limpahan rahmat, hidayah, serta kasih sayang-Nya, akhirnya penulis dapat menyelesaikan tugas akhir ini yang berjudul **“Pengaruh Kenyamanan, Aksesibilitas, Dan Layanan Terhadap Minat Mahasiswa Menggunakan Transportasi Umum Trans Koetaradja Di Kota Banda Aceh Dalam Perspektif Ekonomi Publik Islam.”** Shalawat serta salam senantiasa tercurah kepada Baginda Rasulullah Muhammad SAW, teladan bagi seluruh umat, yang dengan penuh cinta dan kesabaran telah membimbing kita menuju jalan yang penuh cahaya dan keberkahan.

Perjalanan dalam menyelesaikan skripsi ini bukanlah hal yang mudah. Ada begitu banyak rintangan, air mata, kelelahan, serta ketidaksempurnaan yang menyertai. Namun, di setiap langkah perjalanan ini, Allah SWT selalu mengirimkan orang-orang baik yang dengan tulus membantu, mendukung, dan mendoakan. Oleh karena itu, dengan penuh keikhlasan dan ketulusan hati, penulis ingin menyampaikan rasa terima kasih yang paling dalam kepada:

1. **Prof. Dr. Hafas Furqani, M.Ec**, selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam UIN Ar-Raniry beserta para
2. **Dr. Intan Qurratulaini, S.Ag., M.Si** dan **Muksal, S.E.I., M.E.I** selaku Ketua dan Sekretaris Program Studi Ekonomi Syariah, yang dengan penuh kehangatan telah membimbing dan memberikan arahan selama masa studi.

3. **Hafiizh Maulana, S.P., S.H.I., M.E**, selaku Ketua Laboratorium Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam UIN Ar-Raniry Banda Aceh.
4. Dengan penuh rasa hormat dan ketulusan, penulis mengucapkan terima kasih yang tak terhingga kepada **Hafiizh Maulana, S.P., S.H.I., M.E** selaku Pembimbing I, dan **Azimah Dianah, S.E., M.Si., AK**, selaku Pembimbing II. Terima kasih banyak telah sabar membimbing, memberi arahan, serta tak henti-hentinya menguatkan. Setiap saran, masukan, dan dukungan yang diberikan menjadi cahaya yang menerangi perjalanan ini. Semoga Allah SWT membalas setiap kebaikan dengan keberkahan yang tiada batas.
5. **Mursalmina, M.E**, selaku Dosen Penasehat Akademik, yang dengan ketulusan hati telah memberikan nasihat, motivasi, dan semangat kepada penulis. Kehangatan dan perhatian yang diberikan telah menjadi penguat dalam menjalani masa perkuliahan.
6. Seluruh dosen dan civitas akademika Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh, yang telah mencurahkan ilmu, bimbingan, serta pengalaman berharga selama masa studi.
7. Saya ingin mempersembahkan karya ini sebagai penghormatan dan kenangan yang mendalam untuk almarhum Ayah saya, Bapak Ahmad, yang telah meninggalkan saya sejak saya masih kelas 4 SD. Kepergiannya meninggalkan kekosongan yang besar dalam hidup saya, namun semangat dan doanya selalu menjadi sumber kekuatan dan inspirasi dalam setiap langkah saya. Semoga Allah SWT melimpahkan rahmat dan maghfirah-Nya kepada beliau, dan memberikan tempat terbaik di sisi-Nya. Dengan penuh hormat dan terima kasih, saya ucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya

kepada Ibu saya, Suharti, atas doa, dukungan moral, dan kasih sayang tiada henti selama proses penyusunan skripsi ini. Tanpa bimbingan, motivasi, serta pengorbanan beliau, penulisan skripsi ini tidak akan dapat terselesaikan dengan baik. Ucapan terima kasih yang tulus juga saya sampaikan kepada Abang saya, Ilyas Sayudi, Yudi Agustiawan, dan M. Khairul yang selalu memberikan semangat, inspirasi, serta bantuan dalam bentuk apapun selama masa studi. Kebersamaan dan dukungan dari abang-abang saya menjadi penyemangat dalam menghadapi tantangan akademik. Terima kasih saya haturkan kepada Adik saya, Azizah Mardiah, yang selalu menjadi sumber kebahagiaan dan penyemangat dalam setiap langkah perjuangan saya. Kehadiran dan dukungan adik merupakan energi positif yang sangat berarti dalam menyelesaikan skripsi ini.

8. Tak lupa saya ucapkan terima kasih kepada teman-teman saya yang telah memberikan dukungan, motivasi, serta bantuan selama masa penelitian dan penulisan skripsi. Kebersamaan dan kerja sama yang telah terjalin membuat proses ini menjadi pengalaman yang berharga dan penuh makna.

Banda Aceh, 21 Agustus 2025

AR - RANI Yang menyatakan,

Fatimatus Zehro

TRANSLITERASI ARAB-LATIN DAN SINGKATAN
Keputusan Bersama Menteri Agama dan Menteri P dan K

Nomor: 158 Tahun 1987 – Nomor: 0543b/u/1987

1. Konsonan

No.	Arab	Latin	No.	Arab	Latin
1	ا	Tidak dilambangkan	16	ط	Ṭ
2	ب	B	17	ظ	Ẓ
3	ت	T	18	ع	'
4	ث	Ṣ	19	غ	G
5	ج	J	20	ف	F
6	ح	Ḥ	21	ق	Q
7	خ	Kh	22	ك	K
8	د	D	23	ل	L
9	ذ	Ẓ	24	م	M
10	ر	R	25	ن	N
11	ز	Z	26	و	W
12	س	S	27	ه	H
13	ش	Sy	28	ء	'
14	ص	Ṣ	29	ي	Y
15	ض	D			

2. Vokal

Vokal Bahasa Arab, seperti vokal bahasa Indonesia, terdiri dari vokal tunggal atau monoftong dan vokal rangkap atau diftong.

a. Vokal Tunggal

Vokal tunggal bahasa Arab yang lambangnya berupa tanda atau harkat, transliterasinya sebagai berikut:

Tanda	Nama	Huruf Latin
◌َ	<i>Fathah</i>	A
◌ِ	<i>Kasrah</i>	I
◌ُ	<i>Dammah</i>	U

b. Vokal Rangkap

Vokal rangkap bahasa Arab yang lambangnya berupa gabungan antara harkat dan huruf, transliterasinya gabungan huruf, yaitu:

Tanda dan Huruf	Nama	Gabungan Huruf
◌َ ي	<i>Fathah</i> dan ya	Ai
◌َ و	<i>Fathah</i> dan wau	Au

Contoh:

كيف : *kaifa*
 هول : *haul*

3. **Maddah**

Maddah atau vokal panjang yang lambangnya berupa harkat dan huruf, transliterasinya berupa huruf dan tanda, yaitu:

Harkat dan Huruf	Nama	Huruf dan Tanda
◌َ ا ي	<i>Fathah</i> dan <i>alif</i> atau ya	Ā
◌ِ ي	<i>Kasrah</i> dan ya	Ī
◌ُ ي	<i>Dammah</i> dan wau	Ū

Contoh:

قَالَ	:	<i>qāla</i>
رَمَى	:	<i>ramā</i>
قِيلَ	:	<i>qīla</i>
يَقُولُ	:	<i>yaqūlu</i>

4. Ta Marbutah (ة)

Transliterasi untuk ta marbutah ada dua.

- a. Ta *marbutah* (ة) hidup

Ta *marbutah* (ة) yang hidup atau mendapat harkat *fathah*, *kasrah* dan *dammah*, transliterasinya adalah t.

- b. Ta *marbutah* (ة) mati

Ta *marbutah* (ة) yang mati atau mendapat harkat sukun, transliterasinya adalah h.

- c. Kalau pada suatu kata yang akhir katanya ta *marbutah* (ة) diikuti oleh kata yang menggunakan kata sandang al, serta bacaan kedua kata itu terpisah maka ta *marbutah* (ة) itu ditransliterasikan dengan h.

Contoh:

رَوْضَةُ الْأَطْفَالِ : *Rauḍah al-atfāl/ raudatulatfāl*

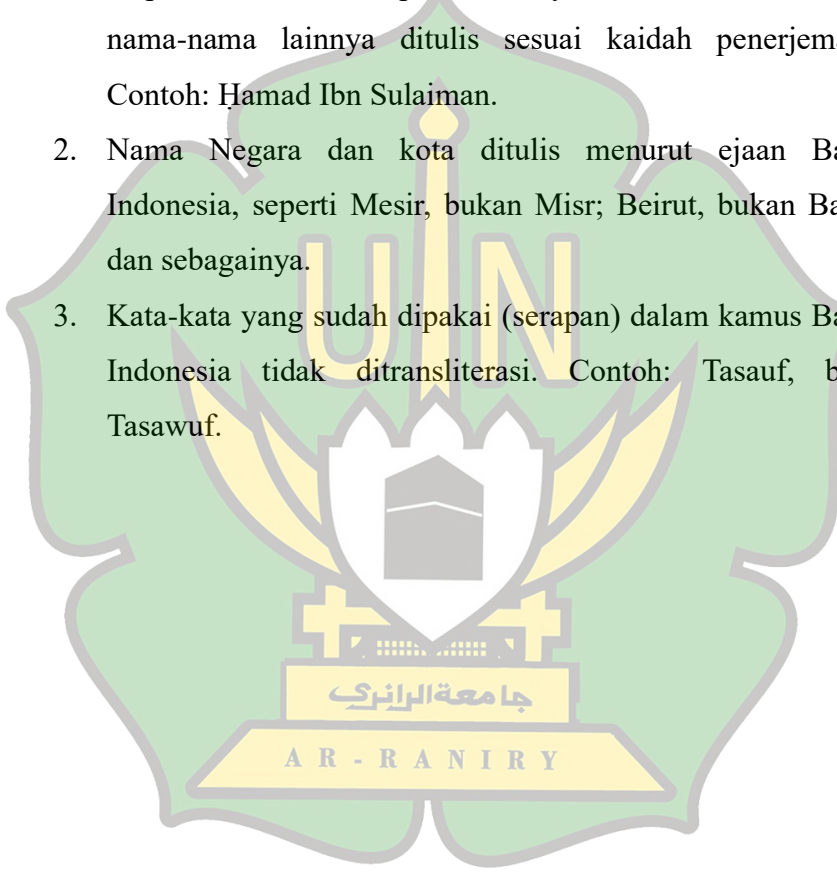
الْمَدِينَةُ الْمُنَوَّرَةُ : *Al-Madīnah al-Munawwarah/ alMadīnatul
Munawwarah*

طَلْحَةُ : *Ṭalḥah*

Catatan:

Modifikasi

1. Nama orang berkebangsaan Indonesia ditulis seperti biasa tanpa transliterasi, seperti M. Syuhudi Ismail, sedangkan nama-nama lainnya ditulis sesuai kaidah penerjemahan. Contoh: Hamad Ibn Sulaiman.
2. Nama Negara dan kota ditulis menurut ejaan Bahasa Indonesia, seperti Mesir, bukan Misr; Beirut, bukan Bayrut; dan sebagainya.
3. Kata-kata yang sudah dipakai (serapan) dalam kamus Bahasa Indonesia tidak ditransliterasi. Contoh: Tasauf, bukan Tasawuf.



ABSTRAK

Nama : Fatimatus Zehro
Nim : 210602058
Fakultas/Program Studi : Ekonomi dan Bisnis Islam/Ekonomi Syariah
Judul : “Pengaruh Kenyamanan, Aksesibilitas, Dan Layanan Terhadap Minat Mahasiswa Menggunakan Transportasi Umum Trans Koetaradja Di Kota Banda Aceh Dalam Perspektif Ekonomi Publik Islam.”
Pembimbing I : Hafiizh Maulana, S.P., S.H.I., M.E.
Pembimbing II : Azimah Dianah, S.E., M.Si., AK.

Transportasi umum Trans Koetaradja merupakan fasilitas publik yang disediakan oleh Pemerintah Aceh untuk mendukung mobilitas masyarakat, khususnya mahasiswa, di Kota Banda Aceh. Namun, tingkat minat penggunaan transportasi ini masih beragam dan belum optimal. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh kenyamanan, aksesibilitas, dan layanan terhadap minat mahasiswa menggunakan Trans Koetaradja serta meninjaunya dalam perspektif ekonomi publik Islam. Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan metode survei melalui penyebaran kuesioner kepada mahasiswa pengguna Trans Koetaradja. Teknik analisis data yang digunakan adalah regresi linear berganda untuk mengetahui pengaruh masing-masing variabel independen terhadap variabel dependen. Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara parsial variabel kenyamanan dan aksesibilitas berpengaruh positif dan signifikan terhadap minat mahasiswa menggunakan Trans Koetaradja, sedangkan variabel layanan tidak berpengaruh signifikan. Namun, secara simultan ketiga variabel tersebut berpengaruh signifikan terhadap minat mahasiswa. Dalam perspektif ekonomi publik Islam, penyediaan transportasi publik yang nyaman, mudah diakses, dan berorientasi pada kemaslahatan merupakan wujud tanggung jawab negara dalam menyediakan layanan publik yang adil, efisien, dan

berkualitas. Kenyamanan berkaitan dengan perlindungan jiwa (*hifz al-nafs*), aksesibilitas mencerminkan keadilan distribusi layanan (*‘adl*) serta perlindungan harta (*hifz al-māl*), sedangkan layanan merupakan bentuk amanah dalam penyelenggaraan khidmah ‘ammah. Oleh karena itu, peningkatan kualitas kenyamanan dan aksesibilitas menjadi prioritas dalam mendukung optimalisasi penggunaan transportasi umum oleh mahasiswa di Kota Banda Aceh.

Kata Kunci: *Kenyamanan, Aksesibilitas, Layanan, Minat Mahasiswa, Trans Koetaradja, Ekonomi Publik Islam*



DAFTAR ISI

PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAH.....	ii
PERSETUJUAN SIDANG MUNAQASYAH SKRIPSI	iii
FORM PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI	v
MOTTO.....	vi
KATA PENGANTAR	vii
TRANSLITERASI ARAB-LATIN DAN SINGKATAN	x
ABSTRAK.....	xiv
DAFTAR ISI	xvi
DAFTAR TABEL.....	xx
DAFTAR GAMBAR.....	xxi
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	24
1.3 Tujuan Penelitian	24
1.4 Manfaat Penelitian	25
1.4.1 Manfaat Teoritis	25
1.4.2 Manfaat Praktis	26
1.4.3 Manfaat Kebijakan	27
1.5 Sistematika Pembahasan.....	27
BAB II LANDASAN TEORI.....	31
2.1 Ekonomi Sektor Publik.....	31
2.1.1 Pengertian Ekonomi Publik.....	31
2.1.2 Pengertian Perspektif Ekonomi Publik Islam.....	32
2.1.3 Indikator Ekonomi Publik	36
2.2 Transportasi Publik.....	37
2.2.1 Pengertian Transportasi	37
2.2.2 Pengertian Transportasi Publik.....	40
2.2.3 Indikator Transportasi Publik	41
2.3 Konsep Dan Indikator Minat Mahasiswa	42
2.4 Konsep Dan Indikator Kenyamanan.....	45
2.5 Konsep Dan Indikator Aksesibilitas	48
2.6 Konsep Dan Indikator Layanan.....	50
2.7 Penelitian Terdahulu	53

2.8 Keterkaitan Antar Variabel	59
2.8.1 Pengaruh Kenyamanan dengan Aktivitas Mahasiswa	60
2.8.2 Pengaruh Aksesibilitas dengan Aktivitas Mahasiswa	61
2.8.3 Pengaruh Layanan dengan Aktivitas Mahasiswa	62
2.8.4 Pengaruh Ketiga Variabel dengan Aktivitas Mahasiswa	62
2.9 Kerangka Penelitian.....	63
2.10 Hipotesis	65

BAB III METODE PENELITIAN..... 67

3.1 Jenis Penelitian	67
3.2 Lokasi dan Waktu Penelitian	68
3.3 Populasi dan Sampel.....	68
3.3.1 Populasi	68
3.3.2 Sampel	70
3.4 Sumber Data	74
3.5 Teknik Pengumpulan Data.....	76
3.6 Skala Pengukuran Data.....	77
3.7 Definisi dan Operasional Variabel	78
3.7.1 Variabel Bebas (<i>Variabel Independen</i>)	78
3.7.1.1 Kenyamanan (X_1):	78
3.7.1.2 Aksesibilitas (X_2):	78
3.7.1.2 Layanan (X_3):	79
3.7.2 Variabel Terikat (<i>Variabel Dependent</i>)	79
3.7.3 Operasional Variabel.....	80
3.8 Metode dan Tehnik Analisis Data.....	82
3.8.1. Model Pengukuran (<i>Outer Model</i>)	83
3.8.1.1 Uji Validitas	83
3.8.1.2 Uji Reliabilitas.....	83
3.9 Metode Analisis Data.....	84
3.9.1 Analisis Deskriptif	84
3.9.2 Analisis Inferensial	85
3.9.3 Analisis Regresi Linear Berganda	85
3.10 Uji Asumsi Klasik.....	87
3.10.1 Uji Multikolinearitas.....	88
3.10.2 Uji Normalitas	88
3.10.3 Uji Heteroskedastisitas	89
3.10.4 Uji Autokorelasi	90

3.11 Uji Hipotesis	91
3.11.1 Uji t (Parsial)	92
3.11.2 Uji F (Simultan)	92
3.11.3 Koefisien Determinasi (R^2).....	93

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN 94

4.1 Deskripsi Responden	94
4.1.1 Responden Berdasarkan Usia	94
4.1.2 Responden Berdasarkan Jenis Kelamin.....	95
4.1.3 Responden Berdasarkan Universitas	96
4.1.4 Responden Berdasarkan Semester	97
4.1.5 Responden Berdasarkan Frekuensi.....	98
4.2 Distribusi Jawaban Responden Penelitian.....	99
4.3 Uji Validitas dan Realibilitas	105
4.3.1 Uji Validitas	105
4.3.2 Uji Reliabilitas	110
4.4 Uji Asumsi Klasik	110
4.4.1 Hasil Uji Multikolinearitas	110
4.4.2 Hasil Uji Normalitas.....	112
4.4.3 Hasil Uji Heteroskedastisitas.....	113
4.4.4 Hasil Uji Autokorelasi	115
4.5 Hasil Uji Regresi Linear Berganda.....	116
4.6 Uji Hipotesis	117
4.6.1 Hasil Uji Parsial (t)	117
4.6.2 Hasil Uji Simultan (F).....	119
4.6.3 Hasil Uji Determinasi (R^2)	120
4.7 Analisis dan Pembahasan Hasil Penelitian	121
4.7.1 Analisis Pengaruh Tingkat Kenyamanan Terhadap Minat Mahasiswa Menggunakan Trans Koetaradja	121
4.7.2 Analisis Pengaruh Aksesibilitas Terhadap Minat Mahasiswa Menggunakan Trans Koetaradja	125
4.7.3 Analisis Pengaruh Layanan Terhadap Minat Mahasiswa Menggunakan Trans Koetaradja	128
4.7.4 Analisis Pengaruh Tingkat Kenyamanan, Layanan, Aksesibilitas Secara Simultan Terhadap Minat Mahasiswa Menggunakan Trans Koetaradja	132

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN.....	134
5.1 Kesimpulan	134
5.1 Saran	135
DAFTAR PUSTAKA	137



DAFTAR TABEL

Tabel 1. 1 Jumlah Penumpang Menurut Koridor/Rute.....	6
Tabel 2. 1 Penelitian Terdahulu.....	57
Tabel 3. 1 Populasi Mahasiswa Aktif Masing-masing Universitas	69
Tabel 3. 2 Sampel Mahasiswa Aktif Masing-masing Universitas	74
Tabel 3. 3 Pengukuran Skala Likert.....	77
Tabel 3. 4 Defenisi dan Operasional Variabel	80
Tabel 4. 1 Responden Berdasarkan Usia.....	95
Tabel 4. 2 Responden Berdasarkan Jenis Kelamin.....	96
Tabel 4. 3 Responden Berdasarkan Universitas	97
Tabel 4. 4 Responden Berdasarkan Tingkat Semester.....	98
Tabel 4. 5 Responden Berdasarkan Frekuensi Pengguna	99
Tabel 4. 6 Distribusi Jawaban Responden Kenyamanan (X_1).....	99
Tabel 4. 7 Distribusi Jawaban Responden Aksesibilitas (X_2)....	101
Tabel 4. 8 Distribusi Jawaban Responden Layanan(X_3)	102
Tabel 4. 9 Distribusi Jawaban Responden Minat Menggunakan Transportasi Umum (Y).....	103
Tabel 4. 10 Hasil Uji Validitas Variabel X_1	105
Tabel 4. 11 Hasil Uji Validitas Variabel X_2	106
Tabel 4. 12 Hasil Uji Validitas Variabel X_3	108
Tabel 4. 13 Hasil Uji Validitas Variabel Y	109
Tabel 4. 14 Hasil Uji Reliabilitas Variabel	110
Tabel 4. 15 Hasil Uji Multikolinearitas	111
Tabel 4. 16 Hasil Uji Autokorelasi	115
Tabel 4. 17 Hasil Regresi Linear Berganda	116
Tabel 4. 18 Hasil Uji Simultan (F)	119
Tabel 4. 19 Hasil Uji Determinasi (R^2).....	120

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1 Persentase Minat Pengguna Transportasi Umum BRT	3
Gambar 2. 1 Skema Kerangka Berpikir.....	64
Gambar 3. 1 Hasil Perhitungan Sampel Menggunakan Raosoft Sample Size Calculator	72
Gambar 4. 1 Hasil Uji Normalitas Berdasarkan Histogram	112
Gambar 4. 2 Hasil Uji Normalitas Berdasarkan P-Plot	113
Gambar 4. 3 Hasil Uji Heteroskedastisitas	114



DAFTAR LAMPIRAN



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

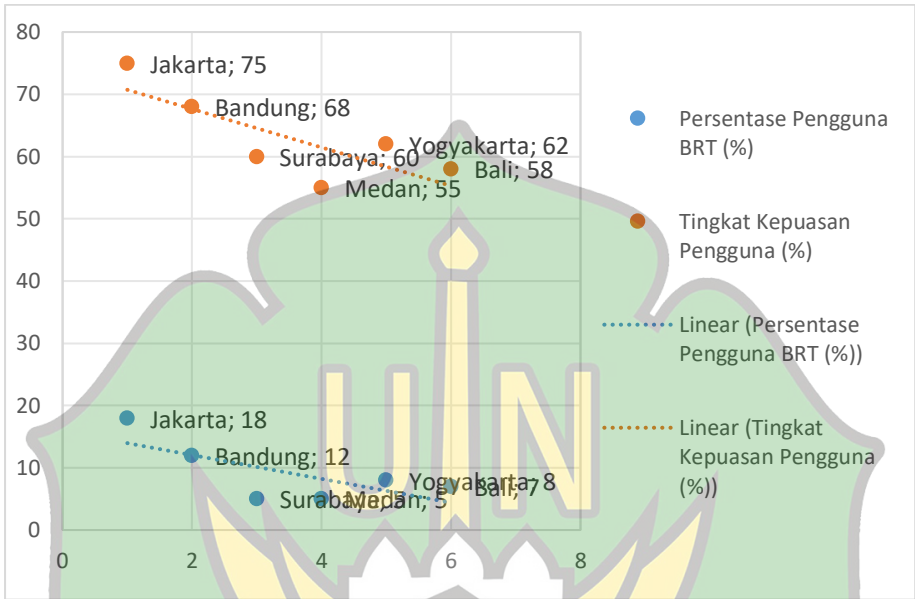
Transportasi merupakan kebutuhan fundamental dalam kehidupan modern yang berfungsi sebagai sarana perpindahan orang dan barang dari satu lokasi ke lokasi lain secara efisien dan efektif (Morlok, 1978; Bowersox, 1981). Dalam konteks perkotaan, transportasi umum menjadi tulang punggung mobilitas masyarakat yang mengedepankan efisiensi biaya dan pengurangan kemacetan lalu lintas. Transportasi umum adalah moda angkutan yang digunakan bersama oleh masyarakat dengan sistem pembayaran yang terjangkau sehingga dapat melayani kebutuhan mobilitas secara massal (Warpani, 2002).

Di Indonesia, transportasi umum terdiri dari berbagai moda seperti bus kota, angkutan kota (angkot), kereta api, dan moda transportasi massal lainnya. Namun, penggunaan transportasi umum di banyak kota besar masih menghadapi berbagai kendala, seperti ketidaksesuaian layanan, kurangnya kenyamanan, dan keterbatasan aksesibilitas, sehingga masyarakat, termasuk mahasiswa, cenderung memilih kendaraan pribadi (ITDP Indonesia, 2020). Sebagai solusi, beberapa kota besar di Indonesia telah mengembangkan sistem Bus Rapid Transit (BRT) yang

dirancang untuk memberikan layanan transportasi cepat, nyaman, dan terjangkau dengan jalur khusus dan frekuensi tinggi. Contohnya adalah TransJakarta di Jakarta, Trans Metro Bandung, dan Suroboyo Bus di Surabaya (ITDP Indonesia, 2020). Sistem BRT ini bertujuan mengurangi kemacetan, meningkatkan efisiensi transportasi, dan memberikan alternatif yang lebih baik bagi pengguna transportasi umum.

Transportasi disebut juga sebagai urat nadi perekonomian di seluruh negara. Fungsi transportasi yang strategis membutuhkan manajemen yang baik dalam pengoperasiannya. Di Indonesia, salah satu moda transportasi darat yang sedang populer untuk mengatasi kemacetan adalah *Bus Rapid Transit* (BRT). BRT merupakan moda transportasi umum yang memberikan pelayanan lebih cepat dan efisien dibandingkan moda transportasi lainnya (Amri, 2023). Penggunaan transportasi umum ini tidak hanya berdampak pada efisiensi biaya dan waktu, tetapi juga berkaitan erat dengan prinsip-prinsip ekonomi publik Islam yang menekankan keadilan, kemaslahatan, dan pemerataan manfaat fasilitas publik (Hasibuan & Zulham, 2025).

Gambar 1.1
Persentase Minat Pengguna Transportasi Umum BRT



Sumber data: Data BPS & ANTARA News

Gambar 1.1 tersebut menunjukkan persentase minat dan penggunaan transportasi umum BRT di beberapa kota besar Indonesia (2025), dimana pangsa penggunaan BRT di kota-kota besar Indonesia masih di bawah 20%, bahkan di Surabaya dan Medan hanya sekitar 5%. Hal ini menunjukkan minat masyarakat terhadap BRT masih relatif rendah dibandingkan moda transportasi pribadi yang mendominasi. Meskipun pangsa pengguna BRT rendah, tingkat kepuasan pengguna yang sudah memakai BRT

cukup tinggi, rata-rata di atas 55%. Ini menandakan bahwa kualitas layanan BRT cukup memuaskan bagi pengguna yang mengandalkannya. Penghentian layanan BRT di beberapa kota seperti Bali dan Yogyakarta pada awal 2025 akibat berakhirnya subsidi pemerintah pusat berimbas pada penurunan akses dan minat masyarakat. Infrastruktur pendukung yang belum memadai juga menjadi kendala utama dalam menarik lebih banyak pengguna. Dibandingkan dengan Singapura yang memiliki pangsa penggunaan transportasi umum hingga 61% dan tingkat kepuasan 86%, Indonesia masih jauh tertinggal. Hal ini menunjukkan perlunya peningkatan kualitas, integrasi, dan dukungan kebijakan untuk meningkatkan minat masyarakat menggunakan BRT.

Di Banda Aceh, transportasi BRT dikenal dengan nama Trans Koetaradja, yang mulai dioperasikan sebagai respons atas kebutuhan moda transportasi massal yang efisien dan ramah lingkungan. Program ini diinisiasi oleh Pemerintah Provinsi Aceh bersama Kementerian Perhubungan RI untuk meningkatkan mobilitas masyarakat, khususnya di kawasan pusat kota dan kampus Darussalam. Pengembangan Trans Koetaradja juga didorong oleh aspirasi masyarakat dan dukungan legislatif daerah yang mendorong perluasan rute dan peningkatan layanan (Dishub Aceh, 2025).

Transportasi umum sangat penting untuk menunjang mobilitas mahasiswa di Kota Banda Aceh, yang berasal dari berbagai perguruan tinggi. Trans Koetaradja merupakan sistem *Bus Rapid Transit* (BRT) yang mulai beroperasi sejak 4 April 2016 di Kota Banda Aceh dengan tujuan memudahkan mobilitas masyarakat dan mengurangi kemacetan di ibu kota Provinsi Aceh. Layanan ini awalnya hanya memiliki satu koridor dengan 25 unit armada, namun seiring waktu berkembang menjadi enam koridor utama dan lima koridor feeder dengan total armada 59 bus yang beroperasi secara gratis bagi masyarakat. Trans Koetaradja menjadi andalan warga, terutama mahasiswa, dalam aktivitas sehari-hari karena kemudahan akses dan biaya nol rupiah Trans Koetaradja sebagai sistem *Bus Rapid Transit* (BRT) telah menjadi solusi utama bagi mahasiswa untuk beraktivitas, mulai dari kuliah, kegiatan organisasi, hingga aktivitas ekonomi dan sosial. Penggunaan transportasi umum ini tidak hanya berdampak pada efisiensi biaya dan waktu, tetapi juga berkaitan erat dengan prinsip-prinsip ekonomi publik Islam yang menekankan keadilan, kemaslahatan, dan pemerataan manfaat fasilitas publik. Pada tahun 2025, Trans Koetaradja kembali beroperasi dengan 14 rute yang melayani berbagai wilayah strategis, termasuk rute khusus yang menghubungkan pusat kota dengan kawasan kampus seperti

Darussalam, yang sangat membantu aktivitas mahasiswa di Kota Banda Aceh.

Tabel 1. 1
Jumlah Penumpang Menurut Koridor/Rute

No	Koridor/Rute	Jumlah Penumpang 2022	Jumlah Penumpang 2023	Jumlah Penumpang 2024
1	Koridor 1: Pusat Kota – Darussalam	520.480	462.650	401.056
2	Koridor 2A: Pusat Kota – Blang Bintang (via Lambaro)	201.350	183.220	163.895
3	Koridor 2B: Pusat Kota – Ulee Lheue	105.540	95.840	85.377
4	Koridor 3A: Pusat Kota – Mata Ie (via Pasar Setui)	100.300	91.100	81.210
5	Koridor 3B: Pusat Kota – Mata Ie (via Lhong Raya)	84.060	76.000	68.120
6	Koridor 5: Pusat Kota – Blang Bintang (via Ulee Kareng)	51.720	46.800	41.900
7	Feeder 1: Darussalam (Trans Campus)	47.250	42.650	38.300
8	Feeder 2: Lampineung – Pango	35.990	32.450	29.200
9	Feeder 5: Simpang Rima – Ulee Lheue	32.650	29.100	26.500
10	Feeder 6: Simpang PU – Lampuuk	29.410	26.330	20.526
Total		1.238.720	1.102.350	956.084

Sumber: Dinas Perhubungan Aceh (2025)

Berdasarkan data dari Dinas Perhubungan Aceh (2025), terlihat bahwa jumlah penumpang Trans Koetaradja pada periode 2022-2024 mengalami tren penurunan pada hampir seluruh koridor.

Tahun 2022 mencatat total 1.238.720 penumpang, angka tertinggi selama tiga tahun terakhir, dengan dominasi Koridor 1 (Pusat Kota – Darussalam) sebesar 520.480 penumpang. Koridor ini menjadi rute utama yang melayani mobilitas mahasiswa di kawasan Darussalam, pusat pendidikan terbesar di Aceh. Pada tahun 2023, total penumpang menurun menjadi 1.102.350 orang. Penurunan terjadi di seluruh koridor, antara lain pada Koridor 1 sebesar 11,09% dan Koridor 2A sebesar 9,00%. Faktor yang mempengaruhi penurunan ini antara lain meningkatnya persaingan dari layanan transportasi daring dan kendaraan pribadi, serta perubahan pola mobilitas masyarakat pasca-pandemi.

Tahun 2024 mencatat penurunan lebih lanjut menjadi 956.084 penumpang, atau turun 13,26% dibandingkan 2023. Penurunan signifikan terjadi pada Koridor 6 (Feeder 6: Simpang PU – Lampuuk) yang turun hingga 22,0% dari 2023, disebabkan oleh terbatasnya jadwal operasional dan jarak rute yang relatif jauh dari pusat kota. Koridor 1 tetap menjadi penyumbang penumpang terbesar dengan 401.056 orang, diikuti Koridor 2A dengan 163.895 orang, dan Koridor 2B dengan 85.377 orang. Fenomena ini menunjukkan bahwa meskipun Trans Koetaradja masih menjadi moda transportasi publik utama di Banda Aceh, terutama di koridor strategis yang melayani pusat kota dan kawasan pendidikan, namun

terdapat tantangan serius dalam mempertahankan jumlah penumpang. Faktor seperti kualitas layanan, ketepatan waktu, dan persaingan dengan moda transportasi lain perlu mendapat perhatian untuk mencegah penurunan minat pengguna di tahun-tahun berikutnya.

Keberhasilan Trans Koetaradja sebagai moda BRT di Banda Aceh tidak terlepas dari kolaborasi antara pemerintah daerah, kementerian, legislatif, dan masyarakat. Selain menyediakan jalur khusus dan layanan yang lebih teratur, Trans Koetaradja juga menerapkan standar kenyamanan dan keamanan, seperti pemisahan tempat duduk berdasarkan jenis kelamin dan pengawasan ketat selama operasional (Ar-Raniry Repository, 2025). Rencana pembangunan Mass Rapid Transit (MRT) di Banda Aceh pada tahun 2026 juga menunjukkan komitmen pemerintah dalam mengembangkan sistem transportasi massal yang lebih maju dan terintegrasi (Warta Ekonomi, 2025).

Melalui Diskominfo Aceh, Pemerintah Aceh secara konsisten mendukung layanan ini dengan memberikan subsidi sehingga Trans Koetaradja tetap dapat digunakan secara gratis oleh masyarakat, termasuk mahasiswa, guna meringankan beban biaya transportasi mereka. Selain itu, peluncuran aplikasi digital Trans Koetaradja pada tahun 2025 semakin memudahkan masyarakat

dalam mengakses informasi *real-time* mengenai jadwal dan posisi bus, sehingga meningkatkan efisiensi penggunaan layanan ini. Layanan transportasi ini tidak hanya berfungsi sebagai sarana mobilitas, tetapi juga memiliki peran strategis dalam mendukung aktivitas pendidikan, sosial, dan ekonomi masyarakat, khususnya mahasiswa yang sangat bergantung pada transportasi publik untuk menunjang aktivitas perkuliahan dan kegiatan organisasi. Keberadaan Trans Koetaradja sejalan dengan prinsip ekonomi publik Islam yang menekankan pada pemerataan akses fasilitas publik, efisiensi sumber daya, serta kemaslahatan bersama tanpa membebani masyarakat secara ekonomi.

Mahasiswa sebagai generasi muda dan agen perubahan memiliki peran penting dalam pengembangan praktik ekonomi syariah serta menjadi contoh dalam memanfaatkan fasilitas publik secara optimal dan bertanggung jawab. Dalam perspektif ekonomi publik Islam, penggunaan transportasi umum oleh mahasiswa mendukung tercapainya keadilan sosial, efisiensi sumber daya, dan penguatan nilai-nilai kolektif dalam masyarakat perkotaan. Dari sisi ekonomi Islam, penggunaan transportasi umum seperti Trans Koetaradja dapat dianalisis melalui prinsip-prinsip seperti keadilan, kemaslahatan (*al-maslahah*), dan keberkahan dalam aktivitas ekonomi. Islam mendorong umatnya untuk memanfaatkan fasilitas

publik secara optimal tanpa melakukan pemborosan (israf) serta memastikan kebermanfaatannya bersama. Salsabila dan Irham (2022) menyebutkan, transportasi umum menyediakan jasa (ujrah) yang memberikan manfaat sosial sekaligus ekonomi, yakni memudahkan akses masyarakat ke berbagai tujuan tanpa harus bergantung pada kendaraan pribadi yang lebih mahal dan berpotensi menimbulkan kemacetan serta polusi. Hal ini sejalan dengan prinsip ekonomi Islam yang menekankan pada kemaslahatan bersama dan pengelolaan sumber daya secara efisien dan berkelanjutan.

Menurut penelitian Nisa (2025), meskipun Trans Koetaradja memiliki potensi besar dalam mendukung mobilitas, tantangan seperti keterlambatan dan ketidakpastian jadwal masih menjadi hambatan. Namun, upaya peningkatan layanan terus dilakukan oleh pemerintah, seperti penambahan unit kendaraan dan optimalisasi rute (Amalia, 2024). Hal ini menegaskan bahwa peningkatan kualitas layanan transportasi umum sangat berperan dalam meningkatkan produktivitas dan efektivitas aktivitas masyarakat.

Yanis et al. (2024) menyatakan bahwa Banda Aceh menghadapi tantangan rendahnya penggunaan angkutan umum akibat tingginya penggunaan kendaraan pribadi. Transportasi umum meliputi Trans Koetaradja (*BRT-Lite*), labi-labi (minibus tradisional), dan becak motor. Dinas Perhubungan Aceh

menginisiasi Trans Koetaradja dengan tujuan menyediakan transportasi yang terstruktur dengan jadwal tetap dan halte khusus. Namun, kendaraan pribadi tetap mendominasi, sementara pengguna labi-labi mengalami penurunan. Ditambah lagi dengan semakin banyaknya layanan *ride hailing* seperti Gojek, Grab, Maxim di Banda Aceh. Sebagai daerah yang menerapkan prinsip syariah, Aceh mempunyai kebijakan khusus dalam transportasi, seperti pemisahan tempat duduk laki-laki dan perempuan di Trans Koetaradja, guna menjaga nilai-nilai syariah.

Kota Banda Aceh sebagai ibukota Provinsi Aceh sekaligus kota pendidikan, memiliki kawasan Darussalam yang menjadi pusat aktivitas ribuan mahasiswa dari berbagai universitas ternama seperti Universitas Syiah Kuala dan UIN Ar-Raniry. Mobilitas mahasiswa yang tinggi setiap hari menimbulkan kebutuhan akan sistem transportasi yang efisien, aman, dan terjangkau untuk menunjang kelancaran aktivitas akademik maupun non-akademik. Namun, hasil penelitian menunjukkan bahwa sebagian besar mahasiswa di Banda Aceh masih lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi, khususnya sepeda motor, dibandingkan angkutan umum. Studi karakteristik pemilihan moda transportasi mahasiswa menuju kampus di Universitas Syiah Kuala menemukan bahwa 83% mahasiswa memilih sepeda motor, sedangkan hanya

17% yang menggunakan angkutan umum. Faktor kenyamanan, kecepatan, dan ketepatan waktu menjadi alasan utama mahasiswa lebih memilih kendaraan pribadi. Selain itu, besarnya uang saku juga berpengaruh: mahasiswa dengan uang saku lebih dari Rp500.000 cenderung memilih sepeda motor, sementara yang memilih angkutan umum persentasenya sangat kecil. Fenomena ini berdampak pada meningkatnya jumlah kendaraan pribadi di kawasan kampus, yang memicu kemacetan, polusi udara, dan berkurangnya efisiensi ruang parkir. Di sisi lain, penggunaan angkutan umum yang rendah juga disebabkan oleh persepsi kurangnya kenyamanan, keterbatasan akses, serta sarana dan prasarana transportasi umum yang belum sepenuhnya memadai. Penelitian di berbagai kota pendidikan di Indonesia, seperti Bandung dan Yogyakarta, juga menunjukkan faktor-faktor serupa sebagai penentu utama preferensi mahasiswa dalam memilih moda transportasi ke kampus, yaitu kemudahan, efisiensi, hemat, kenyamanan, dan ketersediaan sarana.

Menyadari pentingnya transportasi massal untuk mendukung mobilitas mahasiswa, Pemerintah Aceh melalui Dinas Perhubungan meluncurkan layanan *Trans Koetaradja* dan *Trans Campus* yang dirancang khusus untuk melayani rute-rute kampus di Banda Aceh. Layanan ini diharapkan dapat meningkatkan minat

mahasiswa menggunakan angkutan umum, mengurangi beban lalu lintas, serta menciptakan lingkungan kampus yang lebih tertib dan ramah lingkungan. Penelitian yang dilakukan oleh Husna et al. (2023) menunjukkan bahwa Trans Koetaradja sebagai sistem *Bus Rapid Transit* (BRT) di Banda Aceh berperan penting dalam memudahkan mobilitas masyarakat, termasuk mahasiswa. Namun, masih terdapat tantangan dalam hal kualitas pelayanan yang dirasakan oleh pengguna, terutama terkait kenyamanan, keandalan, dan kemudahan akses. Hal ini juga diperkuat oleh studi karakteristik pemilihan moda transportasi mahasiswa USK yang menunjukkan bahwa mayoritas mahasiswa (83%) lebih memilih menggunakan sepeda motor pribadi dibandingkan angkutan umum (17%) (Lulusiet al., 2015). Faktor utama yang mempengaruhi preferensi ini adalah kenyamanan, kecepatan, dan ketepatan waktu, serta kondisi ekonomi mahasiswa yang memiliki uang saku lebih dari Rp.500.000 cenderung memilih kendaraan pribadi.

Selain itu, riset oleh Sinurat, et al. (2020) mengungkapkan bahwa faktor pendapatan, tingkat pendidikan, jarak tempuh, dan tingkat kenyamanan sangat berpengaruh terhadap preferensi masyarakat dalam menggunakan Trans Koetaradja. Digitalisasi layanan Trans Koetaradja, seperti peluncuran aplikasi pemantauan posisi bus secara real-time, juga mendapat sambutan positif dari

civitas akademika UIN Ar-Raniry sebagai upaya meningkatkan kemudahan akses dan menarik minat pengguna angkutan umum (ANTARA News, 2025). Fenomena ini menunjukkan adanya gap antara kebutuhan mobilitas mahasiswa dan kenyamanan layanan transportasi umum yang ada. Meskipun Trans Koetaradja telah menyediakan jalur khusus dan layanan gratis bagi mahasiswa (*Trans Campus*), kenyamanan, frekuensi layanan, dan aksesibilitas masih menjadi kendala yang menyebabkan sebagian besar mahasiswa lebih memilih kendaraan pribadi. Kondisi ini berdampak pada meningkatnya kemacetan dan polusi di kawasan kampus serta menurunkan efisiensi ruang publik. Oleh karena itu, kajian mendalam mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi penggunaan transportasi umum oleh mahasiswa sangat penting untuk mendukung perencanaan transportasi yang berkelanjutan dan ramah lingkungan. Evaluasi kinerja Trans Koetaradja dalam pelayanan publik juga menjadi fokus utama agar dapat meningkatkan kepuasan pengguna, termasuk kelompok difabel dan lansia, yang selama ini belum sepenuhnya terpenuhi (Ardiansyah, 2022)

Selama tahun 2024, Trans Koetaradja melayani sebanyak 956.084 penumpang dari sepuluh rute yang tersedia. Ini menunjukkan bahwa minat masyarakat terhadap layanan bus ini

cukup tinggi sebagai moda transportasi umum di Banda Aceh. Pada masa libur Natal 2024 dan Tahun Baru 2025, tercatat sebanyak 245.448 orang melakukan perjalanan di Aceh dengan berbagai moda transportasi, dimana angkutan darat (termasuk Trans Koetaradja) mendominasi dengan 120.125 penumpang atau 48,9% dari total perjalanan. Hal ini menegaskan bahwa masyarakat Banda Aceh masih mengandalkan angkutan umum, khususnya bus, dalam mobilitas sehari-hari. Pada awal tahun 2025, operasional Trans Koetaradja sempat terhenti sementara. Penghentian ini disebabkan oleh berakhirnya kontrak kerja pengelolaan layanan dengan pihak ketiga pada 31 Desember 2024, sehingga layanan harus berhenti menunggu proses administrasi dan kontrak baru yang belum selesai disahkan. Selama masa penghentian, sebanyak 59 armada bus tidak beroperasi dan terparkir di terminal Batoh, yang berdampak pada mobilitas masyarakat yang mengandalkan layanan ini. Banyak pengguna mengeluhkan ketidaknyamanan dan kesulitan mencari alternatif transportasi selama masa penghentian. Penghentian sementara ini menimbulkan kekhawatiran akan meningkatnya penggunaan kendaraan pribadi yang berpotensi memperparah kemacetan dan polusi udara di Banda Aceh.

Pemerintah Aceh melalui Dinas Perhubungan menyatakan bahwa penghentian ini bukanlah keputusan yang diinginkan dan

segera melakukan persiapan teknis dan administrasi agar layanan dapat kembali beroperasi secepatnya. Setelah dokumen anggaran dan kontrak baru disetujui, Trans Koetaradja kembali beroperasi pada 25 Februari 2025 dengan armada yang lebih banyak, yakni 94 unit bus yang melayani 14 rute di Banda Aceh dan Aceh Besar. Selain itu, peluncuran aplikasi digital Trans Koetaradja pada Mei 2025 juga menjadi langkah maju untuk meningkatkan kemudahan akses dan kenyamanan pengguna, yang diharapkan dapat meningkatkan minat masyarakat menggunakan layanan ini.

Ada banyak faktor yang mendukung penggunaan transportasi umum yang dalam hal ini penulis terfokus pada 3 faktor utama yang sering di bahas pada penelitian sebelumnya yaitu kenyamanan, aksesibilitas dan layanan. Kenyamanan dalam transportasi umum merupakan faktor penting yang sangat memengaruhi keputusan mahasiswa dalam memilih dan menggunakan moda transportasi umum. Menurut Dagun et al. dalam buku *Transportasi dan Sistem Transportasi* (Penerbit Gunadarma:30-31), transportasi publik yang baik harus memenuhi kriteria dasar "kenyamanan, keamanan, dan kecepatan". Kenyamanan meliputi aspek kebersihan, suhu udara, kondisi tempat duduk, ruang gerak penumpang, dan keamanan selama perjalanan. Penelitian oleh Sumarni et al. (2024) di Jakarta

menunjukkan bahwa kenyamanan memang menjadi salah satu faktor penting, meskipun biaya tetap lebih dominan, dalam pemilihan moda transportasi oleh mahasiswa. Penelitian Herlambang dan Pardadi (2021) juga menegaskan kenyamanan sebagai aspek yang berpengaruh langsung terhadap intensitas dan loyalitas penggunaan transportasi umum oleh mahasiswa, berperan dalam mengurangi kelelahan serta mendukung kesiapan mengikuti aktivitas akademik.

Aksesibilitas dalam konteks transportasi umum didefinisikan sebagai tingkat kemudahan seseorang, termasuk mahasiswa, untuk mencapai dan menggunakan moda transportasi umum menuju lokasi tujuan. Dalam buku *Transportasi dan Perencanaan Kota* oleh Tamin (2008:12), dijelaskan bahwa "aksesibilitas merupakan ukuran potensial atau kemudahan orang untuk mencapai tujuan dalam suatu perjalanan," meliputi variabel jarak, waktu perjalanan, biaya, kemudahan akses angkutan (transit), serta integrasi moda. Penelitian oleh Melli (2008) membuktikan bahwa peningkatan aksesibilitas—dalam hal jarak halte, waktu tempuh, biaya perjalanan, dan kemudahan moda—berdampak positif pada frekuensi kehadiran dan partisipasi mahasiswa dalam berbagai aktivitas kampus, karena mahasiswa lebih mudah menjangkau lokasi kegiatan. Studi serupa oleh Priyambodho et al. (2025) pada mahasiswa Untirta juga menemukan bahwa

aksesibilitas yang baik meningkatkan peluang mahasiswa menggunakan transportasi umum secara rutin.

Layanan transportasi umum didefinisikan sebagai kualitas dan mutu pelayanan yang diberikan penyelenggara terhadap pengguna, mencakup ketepatan waktu keberangkatan/kedatangan, kebersihan, profesionalisme petugas, kemudahan sistem pembayaran, dan ketersediaan informasi rute. Buku Sistem Transportasi karya Hadihardaja et al. (1997:123-124) menyoroti pentingnya layanan prima dalam menjaga loyalitas dan kepuasan pelanggan transportasi umum. Penelitian terbaru oleh Jurnal Majemuk (2023) memperlihatkan bahwa layanan antar jemput dengan standar pelayanan yang baik (tepat waktu, ramah, informasi jelas) tidak hanya membantu mobilitas mahasiswa, tetapi secara nyata mampu meningkatkan minat dan keaktifan mereka dalam menjalani rutinitas perkuliahan dan aktivitas kampus. Hal serupa disimpulkan Lubis (2021), bahwa kualitas layanan sangat berpengaruh terhadap kepuasan dan loyalitas pengguna, serta berdampak langsung pada kelancaran aktivitas mahasiswa.

Minat masyarakat Banda Aceh terhadap penggunaan BRT Trans Koetaradja cukup tinggi, dibuktikan dengan hampir satu juta penumpang selama 2024 dan dominasi angkutan darat pada periode libur Natal dan Tahun baru 2024/2025. Namun, penghentian operasional sementara pada awal 2025 sempat mengganggu

mobilitas dan menurunkan minat sementara. Dengan kembalinya layanan dan inovasi digital, diharapkan minat dan penggunaan bus ini akan meningkat kembali secara signifikan.

Meskipun banyak penelitian telah membahas penggunaan transportasi umum, terdapat beberapa kesenjangan yang menjadi fokus penelitian ini, khususnya di Banda Aceh ialah penggunaan transportasi umum oleh mahasiswa masih rendah, sementara penelitian terdahulu lebih banyak mengkaji faktor ekonomi dan kepemilikan kendaraan tanpa menelaah secara mendalam pengaruh kenyamanan, aksesibilitas, dan layanan secara terpadu, kurangnya evaluasi khusus mengenai dampak variabel kenyamanan, aksesibilitas, dan layanan terhadap aktivitas mahasiswa di Banda Aceh, serta minimnya data empiris di Banda Aceh dibandingkan kota besar lain di Indonesia, sehingga penelitian ini penting untuk mengisi kekosongan data dan mendukung kebijakan transportasi yang tepat sasaran. Misalnya, penelitian yang dilakukan oleh Sishartami dan Kusuma (2024) menganalisis faktor-faktor yang memengaruhi preferensi mahasiswa dalam memilih sarana transportasi menuju kampus, seperti angkutan umum, ojek/transportasi online, sepeda motor, mobil, dan berjalan kaki. Variabel yang diukur meliputi kemudahan, efisiensi, hemat, kenyamanan, kesehatan, serta ketersediaan dan kualitas sarana prasarana aksesibilitas. Penulis menekankan bahwa mahasiswa

cenderung memilih moda yang menawarkan kemudahan akses dan kenyamanan, namun preferensi masih dominan terhadap kendaraan pribadi dan transportasi online karena keterbatasan layanan angkutan umum.

Hal ini menciptakan perbedaan pada penelitian terdahulu dimana pada literatur terdahulu belum secara langsung mengkaji bagaimana kenyamanan, aksesibilitas, dan layanan mempengaruhi minat mahasiswa menggunakan transportasi umum (Trans Koetaradja). Berbagai penelitian sebelumnya menunjukkan bahwa minat penggunaan transportasi umum oleh mahasiswa sangat dipengaruhi oleh persepsi terhadap kenyamanan, aksesibilitas, dan layanan yang diberikan. Kenyataannya, masih ditemukan keluhan terkait fasilitas halte, jadwal yang tidak konsisten, kapasitas armada, maupun perilaku petugas, yang pada akhirnya berpengaruh pada keaktifan dan minat mahasiswa menggunakan transportasi umum trans koetaradja.

Dari sudut pandang ekonomi publik, transportasi umum Trans Koetaradja merupakan layanan publik yang dibiayai oleh pemerintah daerah untuk kepentingan masyarakat luas, termasuk mahasiswa sebagai kelompok besar penerima manfaat. Namun, upaya pemerintah dalam penyediaan layanan tersebut perlu dikaji efektivitas dan dampaknya agar tujuan pemerataan, efisiensi, serta

keadilan sosial dapat terwujud sesuai prinsip ekonomi publik Islam. Penelitian saya mengisi kekosongan tersebut dengan memberikan data empiris tentang pengaruh ketiga variabel tersebut secara simultan terhadap aktivitas mahasiswa dan berbasis konteks lokal Banda Aceh. Transportasi umum pada dasarnya merupakan bagian dari sektor ekonomi publik karena termasuk dalam kategori barang publik yang penyediaannya melibatkan peran pemerintah guna memenuhi kebutuhan masyarakat secara luas. Dalam teori ekonomi publik, pemerintah memiliki fungsi alokasi, distribusi, dan stabilisasi untuk memastikan kesejahteraan sosial dapat tercapai secara adil (Musgrave & Musgrave, *Public Finance in Theory and Practice*, 1989). Penyediaan transportasi publik seperti Trans Koetaradja merupakan bentuk nyata fungsi alokasi pemerintah dalam menyediakan layanan yang tidak sepenuhnya dapat diserahkan kepada mekanisme pasar, terutama karena berkaitan dengan kepentingan masyarakat luas.

Dalam perspektif ekonomi publik Islam, penyediaan fasilitas publik seperti transportasi umum merupakan bagian dari tanggung jawab negara dalam mewujudkan kemaslahatan masyarakat (*al-maslahah al-'ammah*). Ekonomi publik Islam memandang bahwa pengelolaan sumber daya publik bukan hanya persoalan administratif atau ekonomu, tetapi juga amanah yang

harus dilaksanakan secara adil, efisien, dan berorientasi kesejahteraan sosial. Chapra menegaskan bahwa negara dalam sistem ekonomi Islam memiliki kewajiban menjamin terpenuhinya kebutuhan dasar masyarakat serta menciptakan distribusi kesejahteraan yang merata sebagai bagian dari tujuan syariah (Chapra, *Islam and the Economic Challenge*, 1992).

Lebih lanjut, konsep maqāṣid al-syarī'ah menjadi dasar dalam kebijakan publik Islam, yang meliputi perlindungan jiwa (*ḥifẓ al-nafs*), harta (*ḥifẓ al-māl*), dan kemaslahatan sosial secara luas. Penyediaan transportasi umum yang aman, terjangkau, dan mudah diakses mencerminkan upaya negara dalam melindungi keselamatan masyarakat, mengurangi beban biaya individu, serta mendorong efisiensi pemanfaatan sumber daya. Mannan menjelaskan bahwa pengeluaran sektor publik dalam Islam harus diarahkan untuk peningkatan kualitas hidup masyarakat dan penghapusan ketimpangan sosial (Mannan, *Islamic Economics: Theory and Practice*, 1991). Selain itu, Kahf menyatakan bahwa peran pemerintah dalam ekonomi Islam mencakup penyediaan layanan publik yang tidak dapat sepenuhnya diserahkan kepada mekanisme pasar, terutama yang menyangkut kepentingan umum dan pemerataan manfaat (Kahf, *The Role of Government in the Islamic Economy*, 1999). Transportasi publik termasuk dalam

kategori ini karena menyangkut mobilitas sosial, akses pendidikan, dan aktivitas ekonomi masyarakat. Dengan demikian, pengembangan Trans Koetaradja tidak hanya dipandang sebagai kebijakan transportasi, tetapi juga sebagai implementasi prinsip keadilan sosial dan tanggung jawab publik dalam ekonomi Islam.

Berdasarkan latar belakang tersebut, penelitian ini penting dilakukan untuk mengetahui sejauh mana variabel kenyamanan, aksesibilitas, dan layanan memengaruhi aktivitas mahasiswa pengguna Trans Koetaradja dan bagaimana hal tersebut berkontribusi terhadap perumusan kebijakan transportasi umum yang lebih adil dan efektif di Kota Banda Aceh. Hasilnya diharapkan dapat memberikan rekomendasi strategis untuk meningkatkan kualitas layanan transportasi umum dan mendorong penggunaan moda transportasi massal oleh mahasiswa, mendukung mobilitas yang efisien, aman, dan ramah lingkungan.

Melalui Latar Belakang Di Atas, Peneliti Tertarik Untuk Melakukan Penelitian Dengan Judul ***“Pengaruh Kenyamanan, Aksesibilitas, Dan Layanan Terhadap Minat Mahasiswa Menggunakan Transportasi Umum Trans Koetaradja Di Kota Banda Aceh Dalam Perspektif Ekonomi Publik Islam”***.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan diatas, maka rumusan masalah pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Apakah tingkat kenyamanan berpengaruh terhadap minat mahasiswa menggunakan Trans Koetaradja?
2. Apakah tingkat aksesibilitas berpengaruh terhadap minat mahasiswa menggunakan Trans Koetaradja?
3. Apakah layanan yang diberikan berpengaruh terhadap minat mahasiswa menggunakan Trans Koetaradja?
4. Apakah kenyamanan, aksesibilitas, dan layanan secara simultan berpengaruh terhadap tingkat penggunaan Trans Koetaradja oleh mahasiswa di Banda Aceh?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah diatas, maka tujuan dari penelitian ini dilakukan adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui kenyamanan berpengaruh terhadap minat mahasiswa menggunakan Trans Koetaradja
2. Untuk mengetahui aksesibilitas berpengaruh terhadap minat mahasiswa menggunakan Trans Koetaradja

3. Untuk mengetahui layanan yang diberikan berpengaruh terhadap minat mahasiswa menggunakan Trans Koetaradja
4. Untuk mengetahui kenyamanan, aksesibilitas, dan layanan berpengaruh secara simultan dan signifikan dengan tingkat penggunaan Trans Koetaradja oleh mahasiswa di Banda Aceh

1.4 Manfaat Penelitian

Berdasarkan fokus dan tujuan penelitian mengenai pengaruh penggunaan transportasi umum Trans Koetaradja terhadap aktivitas mahasiswa di Kota Banda Aceh dalam perspektif ekonomi publik Islam, maka manfaat penelitian ini dapat dirumuskan sebagai berikut:

1.4.1 Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat baik bagi pengembangan ilmu pengetahuan maupun bagi pihak-pihak yang terkait langsung dengan penggunaan transportasi umum dan pengelolaan. Memberikan kontribusi terhadap pengembangan kajian dalam bidang ekonomi publik Islam, khususnya terkait pemanfaatan fasilitas publik dan prinsip efisiensi, keadilan, serta kemaslahatan, menjadi referensi akademik dalam melihat keterkaitan antara sistem transportasi publik dan prinsip-prinsip ekonomi publik Islam, yang masih tergolong minim dalam literatur

saat ini dan menambah literatur tentang perilaku mahasiswa dalam penggunaan transportasi umum dalam konteks sosial-keagamaan dan ekonomi.

1.4.2 Manfaat Praktis

1. Bagi Pemerintah Daerah dan Dinas Perhubungan Aceh, Memberikan masukan terkait efektivitas dan efisiensi pelayanan Trans Koetaradja dalam mendukung mobilitas mahasiswa serta sebagai bahan evaluasi dan perbaikan sistem transportasi umum.
2. Bagi Manajemen Perguruan Tinggi, Memberikan informasi mengenai pentingnya peran transportasi umum terhadap keberlangsungan aktivitas akademik mahasiswa dan potensi kolaborasi dengan pihak penyedia layanan transportasi.
3. Bagi Akademisi, Menumbuhkan kesadaran akan pentingnya pemanfaatan transportasi umum yang sesuai dengan nilai-nilai ekonomi publik Islam, mempertimbangkan efisiensi dan keberlanjutan dalam aktivitas keseharian, serta menjadi rujukan dan dasar untuk pengembangan penelitian lebih lanjut terkait integrasi antara sistem transportasi publik dan prinsip ekonomi publik Islam dalam konteks yang lebih luas.

1.4.3 Manfaat Kebijakan

Penelitian ini juga memiliki manfaat bagi perumusan dan implementasi kebijakan terkait transportasi umum di Banda Aceh, antara lain:

1. Memberikan masukan berbasis bukti kepada pemerintah daerah dan Dinas Perhubungan Aceh mengenai pengembangan dan penyesuaian kebijakan operasional Trans Koetaradja agar lebih responsif terhadap kebutuhan pengguna khususnya mahasiswa.
2. Mendorong inovasi kebijakan yang mengedepankan prinsip keadilan sosial, pemerataan manfaat, dan kemaslahatan masyarakat sesuai dengan perspektif ekonomi publik Islam dalam penyediaan layanan transportasi umum gratis dan *low-cost*.
3. Menjadi dasar rekomendasi untuk meningkatkan integrasi moda transportasi dan fasilitas penunjang yang mendukung aksesibilitas luas, kenyamanan, dan kualitas layanan sehingga dapat mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi dan kemacetan di kota.

1.5 Sistematika Pembahasan

Supaya penulisan dalam penelitian ini menjadi satu kesatuan yang terstruktur dan sesuai dengan kaidah penulisan juga mempermudah dalam pembahasan dan penulisan proposal skripsi

ini, maka penulisan penelitian ini di bagi menjadi 5 (lima) bab, yaitu:

BAB I : PENDAHULUAN

Pendahuluan adalah bab pertama dalam proposal skripsi yang berfungsi sebagai pengantar dan gambaran awal mengenai topik penelitian. Pada bagian ini dijelaskan alasan atau latar belakang mengapa penelitian tersebut penting dilakukan, rumusan masalah yang akan dijawab, tujuan penelitian, manfaat penelitian, serta batasan masalah jika ada. Pendahuluan bertujuan mengarahkan pembaca memahami konteks dan urgensi penelitian secara menyeluruh.

BAB II : LANDASAN TEORI

Landasan teori adalah bagian yang memuat teori-teori, konsep, dan hasil penelitian terdahulu yang relevan dengan topik penelitian. Bagian ini berfungsi untuk memberikan dasar ilmiah dan kerangka pemikiran yang menjadi acuan dalam menganalisis data dan menjawab rumusan masalah. Landasan teori juga membantu menunjukkan posisi penelitian dalam konteks ilmu pengetahuan yang sudah ada.

BAB III : METODE PENELITIAN

Metode penelitian menjelaskan cara dan prosedur yang akan digunakan untuk mengumpulkan, mengolah, dan menganalisis data penelitian. Bagian ini mencakup jenis penelitian, pendekatan, populasi dan sampel, teknik pengumpulan data, instrumen yang digunakan, serta teknik analisis data. Metode penelitian memastikan bahwa penelitian dapat dilakukan secara sistematis, valid, dan dapat dipertanggungjawabkan.

BAB IV : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini menyajikan gambaran umum objek penelitian, analisis data, hasil uji statistik, serta pembahasan mengenai pengaruh kenyamanan, aksesibilitas, dan layanan terhadap variabel dependen sesuai dengan perspektif ekonomi publik islam.

BAB V : PENUTUP

Bab ini berisi kesimpulan penelitian, keterbatasan penelitian, serta saran-saran yang ditujukan kepada pihak-pihak terkait untuk pengembangan lebih lanjut.



BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Ekonomi Sektor Publik

2.1.1 Pengertian Ekonomi Publik

Ekonomi publik adalah cabang ilmu ekonomi yang mempelajari peranan pemerintah dalam perekonomian dan dampak kebijakan publik, terutama dalam upaya menyejahterakan masyarakat luas. Dalam perspektif ini, negara diharapkan turun tangan guna mengoreksi kegagalan pasar, mengalokasikan sumber daya secara efisien, serta menjaga keadilan sosial. Ekonomi publik juga membahas mekanisme kebijakan fiskal, subsidi, pajak, regulasi, dan distribusi pendapatan untuk mewujudkan kesejahteraan bersama. Menurut Faiz (2023) Ekonomi publik adalah cabang ilmu ekonomi yang membahas peran pemerintah dalam perekonomian, khususnya terkait pengelolaan sumber daya publik, distribusi pendapatan, dan penyediaan barang serta jasa publik untuk mencapai kesejahteraan masyarakat secara optimal. Dalam ekonomi publik, pemerintah berperan sebagai regulator, penyedia layanan, dan penyeimbang distribusi kekayaan untuk mengatasi kegagalan pasar dan menciptakan keadilan sosial.

Menurut buku Ekonomi Publik (2020:1-9) oleh UIN-SU Medan, ekonomi publik menelaah berbagai masalah publik seperti subsidi, pajak, kebijakan sosial, pendidikan, dan kesehatan untuk memastikan bahwa kebijakan pemerintah berorientasi pada pencapaian kesejahteraan masyarakat secara optimal. Dalam konteks Islam, ekonomi publik menekankan prinsip keadilan, transparansi, amanah, distribusi kekayaan yang merata, dan tanggung jawab sosial dalam pengelolaan sumber daya publik. Richard Musgrave (1989:3-4) dalam *Public Finance in Theory and Practice* mendefinisikan ekonomi publik sebagai studi tentang bagaimana pemerintah menyediakan barang publik, mengatur distribusi pendapatan, dan menstabilkan perekonomian. Joseph E. Stiglitz (2005:5-7) dalam bukunya *Economics of the Public Sector* juga menekankan ekonomi publik sebagai analisis fungsi pemerintah dalam mengatasi kegagalan pasar melalui regulasi, pajak, dan subsidi. Dalam buku *Principles of Economics* yang dikemukakan oleh N. Gregory Mankiw (2016:245-246) juga menyebut ekonomi publik membahas kebijakan pemerintah dalam mendorong efisiensi serta keadilan sosial.

2.1.2 Pengertian Perspektif Ekonomi Publik Islam

Ekonomi publik Islam menekankan prinsip keadilan, distribusi kekayaan, dan kesejahteraan sosial berdasarkan syariat

Islam. Dalam perspektif ini, kepemilikan harta diakui sebagai milik Allah, dan manusia hanya sebagai pengelola (khalifah). Perspektif ekonomi publik Islam merupakan pendekatan dalam pengelolaan sektor publik yang didasarkan pada nilai, prinsip, dan tujuan syariah (*maqāṣid al-syarī'ah*). Dalam ekonomi Islam, sektor publik tidak hanya dipahami sebagai wilayah intervensi negara dalam aktivitas ekonomi, tetapi juga sebagai instrumen untuk mewujudkan kemaslahatan umum (*al-maṣlahah al-‘āmmah*) dan eadilan sosial (*‘adl*). Tujuan utama ekonomi publik Islam adalah mendistribusikan kekayaan secara adil, menghapus kemiskinan, dan memastikan terpenuhinya kebutuhan dasar masyarakat melalui instrumen seperti zakat, infaq, waqf, dan pajak syariah (Hamdi & Widiastuti, 2022). Pengeluaran publik dalam Islam difokuskan untuk kemaslahatan umum, bukan sekadar pertumbuhan ekonomi, serta menggunakan sistem anggaran berbasis kas dan ketersediaan harta. Dalam buku *Islamic Economics: Theory and Practice* oleh Muhammad Abdul Mannan (1991:88-90) menjelaskan bahwa kepemilikan harta dalam islam adalah amanah Allah, dan manusia hanya berperan sebagai pengelola. Capra menjelaskan bahwa sistem ekonomi Islam menempatkan negara sebagai penanggung jawab utama dalam menjamin terpenuhinya kebutuhan dasar masyarakat, menjaga keseimbangan distribusi kekayaan, serta mencegah ketimpangan sosial melalui kebijakan publik yang

berlandaskan moral dan spiritualitas (Chapra, *The Future of Economics: An Islamic Perspective*, 2000, hlm. 118-121). Dengan demikian, ekonomi publik Islam tidak bersifat netral nilai, melainkan terikat pada tujuan syariah yang mengarahkan kebijakan publik untuk kemanfaatan bersama.

Pada kerangka ekonomi publik Islam, penyediaan barang dan jasa publik seperti transportasi, pendidikan, kesehatan, dan infrastruktur dipandang sebagai bagian dari tanggung jawab kolektif negara (*fard kifayah*) untuk menjamin kesejahteraan masyarakat. Dalam sistem ini, tujuan utama adalah tercapainya keadilan distributif, kesejahteraan sosial, dan perlindungan terhadap kepentingan masyarakat luas, dengan tetap berlandaskan pada nilai-nilai tauhid, keadilan, dan kemaslahatan. Muhammad Abdul Mannan (1997:203-205) dalam buku *Islamic Economics: Theory and Practice* menegaskan bahwa negara dalam Islam memiliki peran aktif dalam penyediaan layanan publik guna memastikan tercapainya keseimbangan antara efisiensi ekonomi dan keadilan sosial. Hal ini menunjukkan bahwa efisiensi dalam ekonomi Islam tidak boleh dipisahkan dari nilai etika, keadilan, serta perlindungan terhadap kelompok lemah. M. Umar Chapra (1992:41-43) dalam *Islam and the Economic Challenge* menyatakan bahwa tujuan ekonomi publik Islam adalah

mewujudkan keadilan distributif, menghapus kemiskinan, dan memastikann terpenuhinya kebutuhan dasar masyarakat. Zubair Hasan (2011:57-59) dalam *Economic Theory and Islamic Perspective* menambahkan bahwa perspektif ekonomi publik islam mengedepankan tata kelola yang etis, menghidnari riba, serta menggunakan instrumen syariah seperti zakat, infaq, dan waqf untuk kemaslahatan umum. Ekonomi publik Islam menolak praktik riba (bunga), menekankan sistem bagi hasil (*profit and loss sharing*), serta mengedepankan tata kelola yang etis dan efisien (Mushtaq & Siddiqui, 2023).

Lebih lanjut, konsep *maqāsid al-syarī'ah* menjadi fondasi utama dalam ekonomi publik Islam. Al-Ghazali menjelaskan bahwa tujuan syariah meliputi perlindungan agama (*ḥifẓ al-dīn*), perlindungan jiwa (*ḥifẓ al-nafs*), perlindungan akal (*ḥifẓ al-'aql*), perlindungan keturunan (*ḥifẓ al-nasl*), dan perlindungan harta (*ḥifẓ al-māl*), yang seluruhnya menjadi dasar dalam penilaian kebijakan publik (dikutip dalam Chapra, *Islam and the Challenge*, 1992, hlm. 7-9). Penyediaan transportasi publik, misalnya, berkaitan dengan perlindungan jiwa melalui keselamatan, perlindungan harta melalui efisiensi biaya, serta kemaslahatan sosial melalui kemudahan mobilitas. Dengan demikian kebijakan sektor publik dalam

perspektif Islam diukur dari kontribusinya terhadap pencapaian lima tujuan dasar tersebut.

Secara keseluruhan, perspektif ekonomi publik Islam menekankan bahwa pengelolaan sektor publik bukan sekadar aktivitas administratif atau ekonomi, melainkan bagian dari ibadah sosial yang bertujuan mewujudkan kesejahteraan dunia dan akhirat. Negara, masyarakat, dan individu memiliki tanggung jawab bersama dalam menjaga fasilitas publik agar memberikan manfaat luas, berkeadilan, serta berkelanjutan.

2.1.3 Indikator Ekonomi Publik

Indikator ekonomi publik Islam didasarkan pada prinsip Maqasid al-Shariah, khususnya dalam pelestarian harta (hifz al-mal). Dalam buku “Al-Amwal” karya Abu Ubaid dan Ad-Dawudi (2006:45-47) indikator ekonomi publik Islam didasarkan pada prinsip Maqasid al-Shariah, khususnya dalam pelestarian harta (hifz al-mal). Indikator yang diusulkan meliputi:

1. Distribusi kekayaan yang adil, Pembagian kekayaan negara untuk kesejahteraan masyarakat.
2. Pengelolaan zakat, infaq, waqf, dan pajak syariah, Instrumen keuangan publik untuk pemerataan dan pengentasan kemiskinan.

3. Kesejahteraan material dan spiritual masyarakat, Keseimbangan kebutuhan duniawi dan ukhrawi.
4. Keseimbangan antara kebutuhan individu dan kepentingan publik.
5. Penghapusan riba dan praktik ekonomi yang merugikan masyarakat, Larangan riba dan spekulasi dalam transaksi publik.
6. Perlindungan hak milik dan akses terhadap kebutuhan dasar, Jaminan hak milik dan akses kebutuhan pokok.

Indikator tersebut juga merupakan sumber pendapatan publik islam meliputi zakat, fa'i, khumus, jizyah, kharaj, usyur, dan ghanimah, yang semuanya bertujuan untuk kemaslahatan umum dan pemerataan kesejahteraan.

2.2 Transportasi Publik

2.2.1 Pengertian Transportasi

Transportasi berasal dari bahasa latin "*trans*" yang berarti seberang atau sebelah lain dan "*portare*" berarti mengangkut atau membawa, maka dapat disimpulkan bahwa transportasi berkaitan dengan proses pemindahan benda (barang) atau orang dari tempat asal ke tempat tujuan. Transportasi atau *transport* secara umum dapat diartikan sebagai suatu usaha pemindahan atau pergerakan orang atau barang dari satu lokasi yang biasa disebut lokasi asal, ke

lokasi lain yang biasa disebut lokasi tujuan, untuk keperluan tertentu dengan menggunakan alat tertentu juga. Edward K. Morlok McGraw-Hill (1978:10-11) dalam *Introduction to Transportation Engineering and Planning* menyatakan transportasi sebagai proses pemindahan orang atau barang dari lokasi asal ke tujuan dengan menggunakan alat tertentu. Warpani (2002:25-27) dalam *Pengelolaan Lahu Lintas dan Angkutan Jalan* juga menegaskan bahwa transportasi adalah sarana vital dalam pembangunan ekonomi sosial. Dalam buku *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi* oleh Ofyar Z. Tamin (2008:12-14) menjelaskan transportasi sebagai sistem pergerakan yang direncanakan untuk memenuhi kebutuhan mobilitas masyarakat, mencakup lokasi asal, tujuan, serta sarana yang digunakan.

Transportasi secara umum didefinisikan sebagai kegiatan atau sistem perpindahan orang dan barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan alat atau moda tertentu dengan tujuan memenuhi kebutuhan mobilitas masyarakat (Kuncoro, 2018 dalam Syahputra, 2021). Moda transportasi terbagi menjadi transportasi pribadi dan transportasi umum. Transportasi merupakan kegiatan pemindahan barang (muatan) dan manusia dari satu tempat (tempat asal) ke tempat lain (tempat yang dituju). Transportasi bukan tujuan, melainkan sarana untuk mencapai tujuan dalam mengatasi kesenjangan jarak dan waktu. Jasa

transportasi merupakan salah satu faktor (input) dari kegiatan produksi, perdagangan, pertanian, dan kegiatan ekonomi lainnya. Manusia sangat memerlukan transportasi untuk memenuhi kebutuhan hidup yang umumnya berhubungan dengan produksi barang dan jasa. Transportasi memegang peranan penting dalam pembangunan juga pengembangan infrastruktur kawasan perkotaan. Penumpang, barang, sarana dan prasarana merupakan suatu interaksi yang baik antara komponen-komponen transportasi yang membentuk suatu sistem transportasi yang komprehensif, efisien, dan efektif sehingga diharapkan mampu dalam pengoptimalan fungsi transportasi dalam suatu kawasan perkotaan.

Transportasi adalah salah satu aspek dalam menunjang kemajuan bangsa terutama dalam segi kegiatan perekonomian negara yang tidak pernah lepas dari pengaruh bertambahnya jumlah penduduk. Maka dari itu kebutuhan transportasi baik darat, laut, dan udara sangat menjadi solusi bagi masyarakat dalam menjalankan aktivitas sehari-hari. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Indonesia, transportasi umum adalah layanan transportasi dengan menggunakan kendaraan yang disediakan untuk umum, dengan tarif yang telah ditetapkan, dan beroperasi di rute tertentu (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 2020). Transportasi umum menyediakan alternatif bagi masyarakat yang

tidak memiliki kendaraan pribadi, khususnya mahasiswa yang memiliki keterbatasan finansial dan ruang penyimpanan kendaraan.

2.2.2 Pengertian Transportasi Publik

Transportasi publik adalah layanan transportasi bersama yang meliputi angkutan perkotaan seperti bus, trem, kereta, metro, dan feri, serta angkutan antarkota seperti bus antarkota, kereta api, dan pesawat. Transportasi publik dirancang untuk melayani kebutuhan mobilitas masyarakat secara kolektif, beroperasi pada rute dan jadwal tertentu, serta dapat diakses oleh masyarakat umum dengan sistem pembayaran tertentu (Tuvikene et al., 2023). Selain sebagai sarana mobilitas, transportasi publik juga berperan sebagai ruang publik bergerak yang menjadi tempat interaksi sosial, pertemuan, dan pembentukan identitas kolektif di masyarakat perkotaan.

Alan Black (1995:20-21) dalam *Urban Mass Transportation Planning* mendefinisikan transportasi publik sebagai angkutan perkotaan dengan jadwal tetap dan tarif terjangkau. Sementara Robert Cervero (1998:32-34) dalam bukunya *The Transit Metropolis: A Global Inquiry* menekankan peran transportasi publik dalam mengurangi kemacetan dan mendukung pembangunan berkelanjutan. Menurut Raharjo et al. (2022) Pengembangan transportasi publik perkotaan menekankan

integrasi sumber daya dan infrastruktur secara optimal, penggunaan teknologi ramah lingkungan, serta mendukung pembangunan kota yang berkelanjutan.

Meyer dan Miller (2001:45-46) dalam *Urban Transportation Planning* menyatakan bahwa transportasi publik merupakan bagian penting dari tata kelola kota modern dan mendukung integrasi sosial ekonomi. Efisiensi operasional, kualitas layanan, dan perencanaan jaringan yang baik sangat penting untuk memastikan transportasi publik dapat memenuhi kebutuhan dan harapan masyarakat. Dengan demikian, transportasi publik tidak hanya berfungsi sebagai alat pemindahan orang dari satu tempat ke tempat lain, tetapi juga sebagai bagian penting dari struktur sosial, ekonomi, dan tata kelola kota modern.

2.2.3 Indikator Transportasi Publik

Indikator transportasi publik menurut Bhoury et al. (2025) meliputi empat indikator utama, yaitu konektivitas, keandalan, frekuensi, dan ketersediaan infrastruktur, serta satu indikator tambahan yaitu *approachability* (kemudahan dijangkau).

1. Konektivitas mengukur seberapa baik jaringan rute menghubungkan titik asal dan tujuan penumpang.

2. Keandalan menilai konsistensi waktu tempuh dan kepastian jadwal layanan.
3. Frekuensi berkaitan dengan seberapa sering layanan tersedia dalam periode waktu tertentu.
4. Ketersediaan infrastruktur mencakup jumlah dan kualitas fasilitas seperti halte, armada, dan jalur.
5. Indikator *approachability* menilai kemudahan akses penumpang terhadap layanan transportasi, termasuk waktu tunggu dan jarak ke titik layanan.

Kelima indikator ini dapat digunakan untuk mengevaluasi dan membandingkan strategi peningkatan layanan transportasi publik, serta mendorong pergeseran penggunaan moda transportasi ke arah yang lebih berkelanjutan.

2.3 Konsep Dan Indikator Minat Mahasiswa

Minat mahasiswa adalah suatu kecenderungan hati atau perasaan senang yang kuat terhadap suatu objek, aktivitas, atau bidang tertentu, yang diwujudkan dalam bentuk keinginan, perhatian, dan keterlibatan pada kegiatan tersebut secara sadar dan tanpa paksaan. Minat mahasiswa muncul dari adanya rasa kebutuhan, keingintahuan, serta pengalaman belajar yang mendukung. Menurut Slameto (2015:180) dalam *Belajar dan Faktor-faktor yang Mempengaruhinya* mendefinisikan minat

sebagai rasa lebih suka dan rasa keterikatan pada suatu hal atau aktivitas, tanpa ada yang menyuruh. Minat pada dasarnya adalah penerimaan hubungan antara diri sendiri dan sesuatu di luar dirinya, sehingga semakin kuat hubungan tersebut, semakin besar minat mahasiswa terhadap objek tersebut. Elizabeth B. Hurlock (1994:110) *Psikologi Perkembangan*, menegaskan bahwa minat berperan penting dalam kehidupan seseorang, berpengaruh langsung terhadap perilaku, sikap, dan kecenderungan bertindak. Apabila individu benar-benar berminat terhadap suatu objek, hal itu akan tercermin pada sikap, perilaku, dan fokus dalam beraktivitas. Muhibbin Syah (1995:134) juga berpendapat dalam *Psikologi Pendidikan dengan Pendekatan Baru* bahwa minat adalah kecenderungan dan kegairahan tinggi atau keinginan besar terhadap sesuatu yang disertai perasaan senang dan keterlibatan emosional di dalamnya.

Fellina et al. (2025) mendefinisikan minat mahasiswa terhadap penggunaan transportasi umum adalah kecenderungan psikologis yang mendorong mahasiswa untuk memilih, menggunakan, dan merasa puas terhadap layanan transportasi publik sebagai sarana mobilitas sehari-hari. Minat ini tidak hanya mencakup rasa suka atau ketertarikan, tetapi juga melibatkan perhatian, keterlibatan aktif, dan keinginan untuk terus

menggunakan transportasi umum dalam aktivitas akademik maupun non-akademik. Secara teliti, minat mahasiswa dalam konteks penggunaan transportasi umum dipengaruhi oleh beberapa faktor utama, seperti kenyamanan, aksesibilitas, dan kualitas layanan. Kenyamanan meliputi rasa aman, kebersihan, dan kemudahan selama perjalanan. Aksesibilitas berkaitan dengan kemudahan mahasiswa dalam menjangkau dan menggunakan transportasi umum, termasuk ketersediaan rute, jadwal, dan lokasi halte yang strategis. Sementara itu, layanan mencakup aspek ketepatan waktu, keramahan petugas, serta keandalan sistem transportasi.

Penelitian Alim Nayum (2021) menunjukkan bahwa minat mahasiswa untuk menggunakan transportasi umum cenderung meningkat apabila transportasi tersebut menawarkan biaya yang kompetitif, waktu tempuh yang efisien, serta layanan yang memadai. Sebaliknya, minat akan menurun jika mahasiswa merasa transportasi umum kurang nyaman, sulit diakses, atau layanannya tidak memuaskan. Selain faktor-faktor tersebut, persepsi terhadap keamanan, status sosial, dan pengaruh lingkungan sosial juga berperan dalam membentuk minat mahasiswa.

Menurut Rizki Pramono et al. (2022), indikator minat mahasiswa dalam menggunakan transportasi umum meliputi:

1. Kenyamanan

Meliputi rasa aman, kebersihan, kemudahan selama perjalanan.

2. Aksesibilitas

Meliputi kemudahan menjangkau dan menggunakan transportasi umum.

3. Layanan

Ketepatan waktu, keramahan petugas, keandalan sistem.

2.4 Konsep Dan Indikator Kenyamanan

Kenyamanan menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) *Edisi V, Balai Pustaka* (2016:753) adalah keadaan yang memberikan rasa aman, tenteram, dan bebas dari gangguan. Elizabeth B. Hurlock (1994:10) dalam bukunya *Psikologi Perkembangan*, mendefinisikan kenyamanan sebagai keadaan mendukung individu untuk merasa tenang, tidak tertekan, dan dapat berfungsi secara optimal. Dalam buku *Motivation and Personality* oleh Abraham H. Maslow (1970:35) kenyamanan berkaitan dengan kebutuhan fisiologis dan rasa aman, yang menjadi dasar motivasi manusia dalam aktivitas sehari-hari.

Kenyamanan (*comfort*) transportasi umum adalah kondisi di mana pengguna merasakan ketenangan fisik dan psikologis selama

menggunakan moda transportasi, seperti kelayakan fasilitas, suhu ruang, kebersihan, keamanan, dan ketersediaan kursi. Kenyamanan menjadi indikator penting agar masyarakat, termasuk mahasiswa, memilih moda transportasi umum dibandingkan kendaraan pribadi. Kenyamanan dalam konteks transportasi umum merupakan salah satu aspek utama yang menentukan tingkat kepuasan dan pilihan pengguna moda transportasi. Herlambang dan Pardadi (2021:55-57) dalam bukunya *Manajemen Transportasi Umum* mendefinisikan kenyamanan sebagai kondisi dimana kebutuhan dasar manusia, baik secara fisik maupun psikologis, dapat terpenuhi selama melakukan perjalanan sehingga menimbulkan perasaan lega dan bebas dari stres. Wulandari dan Widiyastuti (2019:66-68) dalam *Transportasi Publik dan Kepuasan Pengguna* menambahkan faktor kenyamanan meliputi berbagai indikator, antara lain kebersihan kendaraan dan fasilitas, ketersediaan dan kualitas tempat duduk, suhu udara, tingkat kebisingan, ruang gerak penumpang, serta keamanan yang dirasakan selama perjalanan.

Konsep kenyamanan dalam transportasi umum mencakup persepsi penumpang terhadap kondisi fisik, lingkungan, dan pelayanan selama perjalanan. Kenyamanan tidak hanya berkaitan dengan aspek fisik seperti tempat duduk dan ruang gerak, tetapi juga meliputi faktor lingkungan (kebersihan, suhu, kebisingan),

keamanan, dan suasana sosial di dalam kendaraan. Peraturan Menteri Perhubungan No. 63 Tahun 2019 menetapkan standar pelayanan minimal yang harus dipenuhi oleh moda transportasi umum agar tercipta kenyamanan bagi pengguna, termasuk penyediaan fasilitas ruang tunggu, sanitasi, dan informasi yang memadai (Analisa Penulis, 2021). Penelitian empiris di berbagai kota menunjukkan bahwa kenyamanan sangat berperan dalam menentukan loyalitas penumpang dan intensitas penggunaan angkutan umum (Wulandari & Widiyastuti, 2019). Dengan kenyamanan yang baik, penggunaan transportasi umum meningkat dan berdampak positif pada mobilitas masyarakat, termasuk mahasiswa yang sangat bergantung pada moda ini.

Kenyamanan dalam penggunaan transportasi umum mencakup sejumlah aspek yang secara langsung mempengaruhi persepsi pengguna atas pengalaman perjalanan mereka. Menurut Herlambang dan Pardadi (2021), indikator kenyamanan antara lain mencakup:

1. Kebersihan armada dan fasilitas kondisi fisik kendaraan (seperti jumlah dan kondisi tempat duduk).
2. Suhu udara dalam kendaraan, tingkat kebisingan, ruang gerak penumpang, serta keamanan selama perjalanan.

Wulandari dan Widiyastuti (2019) menambahkan bahwa fasilitas pendukung seperti pencahayaan yang baik, ventilasi, dan ketersediaan fasilitas khusus (misal ruang duduk khusus perempuan atau lansia) juga menjadi parameter kenyamanan penting. Penelitian Lubis (2021) menegaskan bahwa kenyamanan merupakan pemicu utama loyalitas dan peningkatan intensitas penggunaan moda transportasi umum.

2.5 Konsep Dan Indikator Aksesibilitas

Accessibility (aksesibilitas) menurut A. S. Hornby (2010:14) dalam bukunya *Oxford Advanced Learner's Dictionary*, didefinisikan sebagai *the quality of being easy to obtain or use; the degree to which something is easy to reach, enter, or understand* (kualitas mudah diperoleh atau digunakan; sejauh mana sesuatu mudah dijangkau, dimasuki, atau dipahami). Ernst Neufert (2002:23) dalam *Architects' Data*, aksesibilitas adalah kemudahan seseorang untuk masuk, mencapai, atau menggunakan fasilitas tertentu tanpa hambatan fisik maupun non-fisik. WHO (*World Health Organization*) (2011:8) *World Repor on Disability*, aksesibilitas berarti kondisi lingkungan, produk, dan layanan dapat digunakan oleh semua orang, termasuk penyandang disabilitas.

Aksesibilitas adalah tingkat kemudahan seseorang untuk mencapai tujuan lokasi tertentu melalui sistem transportasi, baik

dari sisi jarak, waktu tempuh, biaya, maupun kemudahan akses layanan. Aksesibilitas menekankan pada keterhubungan antara titik asal dan tujuan serta kemudahan dalam mengakses berbagai fasilitas publik. Aksesibilitas pada transportasi umum merujuk pada kemudahan yang diperoleh seseorang untuk mencapai dan menggunakan sistem transportasi tersebut dari lokasi keberangkatan hingga tujuan akhir (Tamin, 2008 dalam Jurnal Spasial, 2019). Aspek ini bukan hanya melibatkan jarak fisik antar pemberhentian, namun juga waktu tempuh, ketersediaan dan konektivitas rute, serta kemudahan memperoleh informasi tentang layanan angkutan (Wahyudi, 2022).

Menurut Vuchic (1981) yang dikutip dalam buku Tamin (2008), transportasi dengan aksesibilitas tinggi mampu menghubungkan berbagai titik penting di kawasan perkotaan secara optimal sehingga mendukung keterkaitan interaksi sosial dan ekonomi masyarakat. Aksesibilitas yang baik dapat menurunkan biaya transportasi dan waktu perjalanan secara efektif, meningkatkan pilihan bagi pengguna terutama mahasiswa yang aktivitasnya padat dan mobilitasnya tinggi. Sistem angkutan umum yang memiliki aksesibilitas memadai diharapkan mampu melayani semua kalangan dengan kebutuhan yang beragam, termasuk kelompok rentan seperti difabel dan mahasiswa (Warpani, 2002).

Aksesibilitas mencerminkan kemudahan pengguna transportasi umum dalam mengakses moda dan fasilitas transportasi. Menurut Wahyudi (2022), indikator aksesibilitas di antaranya meliputi:

1. Jarak antara tempat tinggal atau kampus dengan titik pemberhentian (halte, stasiun).
2. Ketersediaan rute yang menghubungkan lokasi tujuan.
3. Waktu tempuh perjalanan.
4. Kemudahan memperoleh informasi tentang jadwal maupun rute.

Selain itu, aspek aksesibilitas juga mempertimbangkan adanya layanan untuk kelompok khusus seperti difabel atau lansia, kemudahan pembayaran tiket, serta integrasi antar moda transportasi. Penelitian Lampung Barat (2023) menunjukkan bahwa aksesibilitas yang baik berkontribusi signifikan terhadap peningkatan penggunaan moda transportasi publik.

2.6 Konsep Dan Indikator Layanan

Layanan menurut Philip Kotler dan Kevin Lane Keller dalam bukunya *Marketing Management* (2016:423) didefinisikan sebagai tindakan atau kegiatan yang dapat ditawarkan oleh suatu pihak kepada pihak lain, yang pada dasarnya tidak berwujud dan tidak menghasilkan kepemilikan apapun. Jhocen Wirtz dan

Christopher Lovelock juga mengartikan layanan sebagai aktivitas ekonomi yang ditawarkan oleh satu pihak kepada pihak lain, seringkali melibatkan kinerja yang tidak berwujud dan memberikan nilai tambah bagi pelanggan (*Services Marketing: People, Technology, Strategy*, 2011:35). Pada buku *Service Management and Marketing* oleh Christian Gronroos (2007:52) layanan adalah suatu proses yang terdiri dari serangkaian aktivitas tidak berwujud, yang biasanya terjadi dalam interaksi antara pelanggan dan penyedia layanan untuk memecahkan masalah pelanggan.

Layanan dalam konteks transportasi umum mengacu pada kualitas pelayanan yang diberikan, meliputi ketepatan waktu keberangkatan dan kedatangan, keramahan petugas, kebersihan armada, kemudahan informasi, keamanan, dan tarif yang wajar. Pelayanan yang optimal akan meningkatkan kepuasan pengguna dan loyalitas terhadap moda transportasi umum. Layanan transportasi umum mengacu pada kualitas pelayanan yang diberikan oleh penyelenggara transportasi, mencakup aspek teknis dan non-teknis yang langsung dirasakan oleh pengguna (Lubis, 2021). Layanan ini meliputi ketepatan waktu keberangkatan dan kedatangan, frekuensi keberangkatan, keramahan serta profesionalisme petugas, kebersihan armada dan fasilitas pendukung, sistem pembayaran yang mudah, serta penyediaan informasi yang lengkap dan transparan.

Menurut Warpani (1990) dan Tamin (2000), pelayanan yang baik dalam transportasi umum harus memenuhi kriteria aman, nyaman, murah, dan cepat. Kualitas layanan yang mumpuni akan meningkatkan kepuasan konsumen dan mendorong peningkatan penggunaan

moda transportasi umum secara berkelanjutan. Studi kasus di Kota Pekanbaru mengungkapkan bahwa layanan angkutan milik pemerintah lebih unggul dalam aspek biaya, jam operasional, dan kapasitas dibanding swasta, yang berdampak pada persepsi positif pengguna terhadap moda tersebut (Wulandari & Widiyastuti, 2019). Pelayanan juga mencakup penanganan keluhan pengguna dan pemberian informasi rute serta jadwal secara mudah diakses, yang secara signifikan memengaruhi keputusan pengguna dalam memilih moda transportasi umum (Lubis, 2021).

Pelayanan dalam transportasi umum merupakan gabungan elemen teknis dan non-teknis yang memengaruhi kepuasan pengguna. Lubis (2021) menjelaskan bahwa indikator layanan utama meliputi:

1. Ketepatan waktu keberangkatan dan kedatangan.
2. Frekuensi layanan, keramahan dan profesionalisme petugas.
3. Kebersihan armada dan lingkungan halte.

4. Kemudahan sistem pembayaran.
5. Ketersediaan informasi rute dan jadwal secara jelas.
6. Keamanan selama perjalanan.

Penelitian di Kota Pekanbaru (Wulandari & Widiyastuti, 2019) menemukan bahwa tingkat layanan yang baik berkorelasi positif dengan loyalitas penumpang dan penggunaan berkelanjutan layanan transportasi umum.

2.7 Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu merupakan kajian atau studi yang telah dilakukan sebelumnya dan relevan dengan topik penelitian yang sedang dibahas. Dalam konteks penulisan skripsi atau penelitian ilmiah, penelitian terdahulu berfungsi sebagai landasan teori dan referensi yang membantu peneliti memahami konteks, mengidentifikasi celah penelitian, serta memperkuat argumen dan temuan penelitian baru.

Penelitian oleh M. Harish dan A.H.D. Sapha (2019) menggunakan metode kuantitatif deskriptif untuk menganalisis eksternalitas negatif penggunaan transportasi pribadi di Banda Aceh. Hasilnya menunjukkan adanya hubungan signifikan antara pendidikan, pendapatan, jumlah kendaraan, dan jarak tempuh dengan minat masyarakat, termasuk mahasiswa, untuk beralih ke transportasi umum. Penelitian ini menyoroti pentingnya faktor

ekonomi dalam mendorong penggunaan transportasi umum, meskipun fokus utamanya adalah eksternalitas negatif dari kendaraan pribadi, bukan aktivitas mahasiswa secara spesifik.

A. Budiman (2009) memadukan metode kuantitatif, statistik, dan GIS untuk menganalisis persebaran fasilitas pendidikan dan penentuan rute angkutan sekolah di Banda Aceh. Hasil penelitian menunjukkan bahwa tidak semua pelajar dan mahasiswa terlayani oleh rute angkutan umum, sehingga banyak yang menggunakan kendaraan pribadi. Hal ini berdampak pada meningkatnya kebutuhan layanan transportasi umum yang terintegrasi dengan pusat-pusat pendidikan serta berpengaruh pada aktivitas harian mahasiswa.

Penelitian oleh P. Rizkiya et al. (2024) menggunakan survei dan analisis GIS untuk memetakan pola perjalanan transportasi daring di Banda Aceh. Hasilnya menunjukkan bahwa mahasiswa merupakan pengguna utama transportasi daring, terutama di kawasan pendidikan. Hal ini menegaskan bahwa aktivitas mahasiswa sangat dipengaruhi oleh ketersediaan dan kemudahan akses transportasi, meskipun fokus penelitian ini pada bukan Trans Koetaradja.

Zia Felina et al. (2025) menggunakan regresi logistik biner untuk menganalisis faktor-faktor yang memengaruhi minat mahasiswa menggunakan transportasi umum di Universitas

Bengkulu. Hasilnya, biaya dan waktu perjalanan menjadi faktor utama yang memengaruhi minat mahasiswa. Penelitian ini menegaskan pentingnya efisiensi dan keterjangkauan layanan transportasi umum bagi mahasiswa.

Khairani Awaliyah Matondang et al. (2024) melakukan survei kuantitatif di Medan dan menemukan bahwa 69% mahasiswa bersedia beralih ke transportasi umum jika ada subsidi. Penelitian ini menyoroti pentingnya insentif ekonomi dalam meningkatkan minat mahasiswa menggunakan transportasi umum.

Ali Bakdur et al. (2020) menggunakan survei dan regresi logistik untuk memprediksi preferensi mahasiswa terhadap transportasi umum. Hasilnya menunjukkan bahwa minat mahasiswa meningkat jika layanan transportasi umum tersedia sesuai kebutuhan mereka.

Alim Nayum dan T. Nordfjærn (2020) menggunakan survei dan MIMIC modelling untuk menganalisis pengaruh norma sosial dan kontrol perilaku terhadap minat mahasiswa menggunakan transportasi umum di musim dingin. Hasilnya, kedua faktor tersebut berpengaruh signifikan terhadap minat mahasiswa.

M.E.C. Bağdatlı dan Fatima Ipek (2022) menggunakan survei untuk menganalisis perubahan preferensi moda transportasi mahasiswa pasca-pandemi COVID-19. Hasilnya, minat mahasiswa

terhadap transportasi umum menurun, sementara minat pada kendaraan pribadi meningkat.

N. Nadimi et al. (2023) menggunakan survei dan SEM untuk menganalisis pengaruh kualitas layanan bus universitas terhadap kepuasan dan minat mahasiswa. Hasilnya, kualitas layanan bus sangat memengaruhi minat mahasiswa menggunakan transportasi umum.

Matthew Palm dan S. Farber (2020) menggunakan regresi probit untuk menganalisis pengaruh aksesibilitas transportasi umum terhadap partisipasi aktivitas setelah sekolah. Hasilnya, akses transportasi umum meningkatkan partisipasi aktivitas pelajar dan mahasiswa.

Persamaan dari penelitian-penelitian ini adalah sama-sama menyoroti pentingnya aksesibilitas, biaya, kualitas layanan, dan insentif ekonomi dalam memengaruhi minat serta aktivitas mahasiswa menggunakan transportasi umum. Perbedaannya terletak pada lokasi penelitian, jenis transportasi yang dikaji (angkutan umum kota, daring, bus kampus), serta variabel tambahan seperti subsidi, pandemi, dan faktor psikologis. Penelitian-penelitian ini dapat menjadi landasan kuat untuk skripsi Anda yang berfokus pada pengaruh penggunaan transportasi umum Trans Koetaradja terhadap aktivitas mahasiswa di Banda Aceh dalam perspektif ekonomi publik Islam.

Tabel 2. 1
Penelitian Terdahulu

<i>No</i>	<i>Peneliti dan Judul</i>	<i>Metode dan Variabel Penelitian</i>	<i>Hasil Penelitian</i>	<i>Persamaan</i>	<i>Perbedaan</i>
1	M. Harish & A.H.D. Sapha (2019), "Eksternalitas Negatif Penggunaan Transportasi Pribadi di Kota Banda Aceh"	Kuantitatif deskriptif; variabel: pendidikan, pendapatan, jumlah kendaraan, jarak, minat transportasi umum	Hubungan signifikan antara variabel ekonomi dan minat masyarakat (termasuk mahasiswa) pada transportasi umum	Meneliti faktor ekonomi dan minat pada transportasi umum di Banda Aceh	Fokus pada eksternalitas negatif, bukan aktivitas mahasiswa secara spesifik
2	A. Budiman (2009), "Konsep Struktur Kota dan Persebaran Fasilitas Pendidikan dalam Penentuan Rute Angkutan Sekolah di Kota Banda Aceh"	Kuantitatif & GIS; variabel: aksesibilitas, pola perjalanan, aktivitas pelajar/mahasiswa, rute transportasi umum	Tidak semua pelajar/mahasiswa terlayani angkutan umum; banyak yang beralih ke kendaraan pribadi	Meneliti akses transportasi umum dan aktivitas pelajar/mahasiswa di Banda Aceh	Fokus pada rute dan aksesibilitas, bukan minat secara psikologis
3	P. Rizkiya et al. (2024), " <i>The movement pattern of app-based transportation in Banda Aceh City</i> "	Kuantitatif (GIS, survei); variabel: pola perjalanan, aktivitas mahasiswa, penggunaan transportasi daring	Mahasiswa adalah pengguna utama transportasi daring, terutama di kawasan pendidikan	Meneliti hubungan aktivitas mahasiswa dan penggunaan transportasi di Banda Aceh	Fokus pada transportasi daring, bukan Trans Koetaradja

4	Zia Felina et al. (2025), <i>"Strategies to Improve Public Transportation Services for Students of The University of Bengkulu"</i>	Binary logistic regression; variabel: biaya, waktu, minat menggunakan transportasi umum	Biaya dan waktu perjalanan faktor utama minat mahasiswa menggunakan transportasi umum	Meneliti faktor penentu minat mahasiswa menggunakan transportasi umum	Studi kasus di Bengkulu, bukan Banda Aceh
5	Khairani Awaliyah Matondang et al. (2024), <i>"Analysis Of Public Transport Subsidy For Students In Medan City"</i>	Survei, observasi; variabel: subsidi, minat menggunakan transportasi umum	69% mahasiswa bersedia beralih ke transportasi umum jika ada subsidi	Meneliti insentif ekonomi pada minat mahasiswa menggunakan transportasi umum	Fokus pada pengaruh subsidi di Medan, bukan Banda Aceh
6	Ali Bakdur et al. (2020), <i>"Predicting University Students' Public Transport Preferences for Sustainability Improvement"</i>	Survei, regresi logistik; variabel: preferensi, minat, ketersediaan layanan transportasi umum	Minat mahasiswa meningkat jika layanan transportasi umum tersedia sesuai kebutuhan	Meneliti preferensi dan minat mahasiswa terhadap transportasi umum	Fokus pada prediksi preferensi, bukan aktivitas
7	Alim Nayum & T. Nordfjærn (2020), <i>"Predictors of public transport use among university students during the winter"</i>	Survei, MIMIC modelling; variabel: norma sosial, kontrol perilaku, minat menggunakan transportasi umum	Norma sosial dan kontrol perilaku berpengaruh pada minat mahasiswa menggunakan transportasi umum	Meneliti faktor psikologis pada minat mahasiswa menggunakan transportasi umum	Fokus pada musim dingin dan konteks Norwegia

8	M.E.C. Bağdatlı & Fatima Ipek (2022), <i>"Transport mode preferences of university students in post-COVID-19 pandemic"</i>	Survei; variabel: preferensi moda transportasi, minat, dampak pandemi	Pandemi menurunkan minat mahasiswa pada transportasi umum, naik pada kendaraan pribadi	Meneliti perubahan minat mahasiswa terhadap transportasi umum	Fokus pada dampak pandemi COVID-19
9	N. Nadimi et al. (2023), <i>"University Bus Services: Responding to Students' Travel Demands?"</i>	Survei, SEM; variabel: kepuasan, kualitas layanan bus, minat menggunakan bus universitas	Kualitas layanan bus memengaruhi kepuasan dan minat mahasiswa menggunakan transportasi umum	Meneliti pengaruh kualitas layanan pada minat mahasiswa	Fokus pada layanan bus universitas dan aspek sosial
10	Matthew Palm & S. Farber (2020), <i>"The role of public transit in school choice and after-school activity participation"</i>	Probit regression; variabel: aksesibilitas transportasi umum, aktivitas setelah sekolah, minat	Akses transportasi umum meningkatkan partisipasi aktivitas setelah sekolah	Meneliti pengaruh akses transportasi umum pada aktivitas pelajar/mahasiswa	Lokasi di Toronto, bukan Banda Aceh

Sumber: Data Diolah (2025) جامعة الزاوية

2.8 Keterkaitan Antar Variabel

Dalam penelitian ini, terdapat hubungan yang saling mempengaruhi antara variabelvariabel utama yaitu kenyamanan, aksesibilitas, dan layanan transportasi umum sebagai variabel independen, dengan aktivitas mahasiswa sebagai variabel dependen

2.8.1 Pengaruh Kenyamanan dengan Aktivitas Mahasiswa

Kenyamanan merupakan faktor penting dalam menentukan penggunaan transportasi umum (Herlambang & Pardadi, 2021). Tingkat kenyamanan yang dirasakan oleh mahasiswa selama perjalanan transportasi umum seperti kebersihan, keamanan, dan fasilitas yang memadai akan meningkatkan frekuensi dan intensitas penggunaan transportasi umum. Hal ini berdampak positif pada kemampuan mahasiswa dalam menjalankan berbagai aktivitas akademik dan non-akademik karena perjalanan yang nyaman dapat mengurangi tingkat kelelahan dan stres (Wulandari & Widiyastuti, 2019).

Hasil dari temuan Tevar et al. (2025) menunjukkan keterjangkauan, nilai dan fleksibilitas harga secara signifikan mempengaruhi kepuasan siswa. Kualitas layanan seperti ketepatan waktu dan kebersihan sangat penting dalam menjaga kepuasan dan juga loyalitas. Faktor kenyamanan seperti tempat duduk, suhu dan keselamatan juga berdampak pada ketergantungan siswa pada transportasi umum. Natasha et al. (2024) juga menemukan bahwa kenyamanan, frekuensi, dan keamanan secara signifikan mempengaruhi kepuasan siswa. Banyak siswa yang mengungkapkan ketidakpuasan mereka dengan bus lama, karena jadwal layanan yang tidak konsisten, dan masalah keselamatan.

2.8.2 Pengaruh Aksesibilitas dengan Aktivitas Mahasiswa

Aksesibilitas menunjukkan kemudahan mahasiswa dalam mengakses moda transportasi umum, termasuk jarak halte, keterjangkauan biaya, dan ketersediaan rute yang sesuai (Wahyudi, 2022). Semakin baik aksesibilitas transportasi, semakin besar kemungkinan mahasiswa untuk rutin menggunakan transportasi umum. Dengan akses yang baik, mahasiswa mampu mengatur waktu dengan lebih efisien dan meningkatkan partisipasi dalam kegiatan kampus, yang menjadi indikator peningkatan aktivitas mereka (Syahputra, 2021).

Zannat et al. (2020) dalam penelitiannya menemukan bahwa aksesibilitas transportasi umum, seperti kemudahan akses ke halte, rute yang menjangkau kawasan pendidikan, serta integrasi jaringan transportasi, sangat berpengaruh pada tingkat partisipasi mahasiswa dalam aktivitas kampus. Penelitian menunjukkan bahwa semakin mudah dan cepat mahasiswa mengakses transportasi umum, semakin besar kemungkinan mereka untuk aktif mengikuti perkuliahan dan kegiatan kampus lainnya. Aksesibilitas yang baik juga mendukung prinsip keadilan sosial dalam ekonomi publik Islam, karena memberikan kesempatan yang setara bagi seluruh mahasiswa.

2.8.3 Pengaruh Layanan dengan Aktivitas Mahasiswa

Kualitas layanan yang baik dari penyedia transportasi umum, termasuk ketepatan waktu, keramahan petugas, dan kemudahan sistem pembayaran, dapat memberikan kepuasan pada pengguna (Lubis, 2021). Kepuasan ini mendorong penggunaan yang konsisten dan mendukung mobilitas mahasiswa dalam menghadiri perkuliahan, organisasi, dan aktivitas sosial yang berhubungan dengan pengembangan pribadi. Layanan yang kurang memuaskan justru dapat menghambat efektivitas dan produktivitas aktivitas mahasiswa (Priyambodho et al., 2025).

Hasil penelitian Felina et al. (2025) mengungkapkan bahwa biaya dan waktu perjalanan merupakan faktor yang paling berpengaruh dalam pemilihan moda transportasi. Jika transportasi umum meningkatkan kualitas layanan, khususnya dalam hal efisiensi biaya dan ketepatan waktu, tentu dapat meningkatkan minat mahasiswa dalam menggunakan transportasi umum, sehingga hal itu juga mendukung sistem transportasi yang lebih berkelanjutan.

2.8.4 Pengaruh Ketiga Variabel dengan Aktivitas Mahasiswa

Penelitian sebelumnya (Jurnal Majemuk, 2023; Priyandoko et al., 2021) menunjukkan bahwa kenyamanan, aksesibilitas, dan layanan transportasi umum secara simultan memiliki pengaruh

signifikan terhadap kemampuan mahasiswa dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Kombinasi ketiga variabel ini menjadi indikator utama keberhasilan penyediaan transportasi umum yang efektif dan efisien dalam mendukung mobilitas dan produktivitas mahasiswa.

2.9 Kerangka Pemikiran

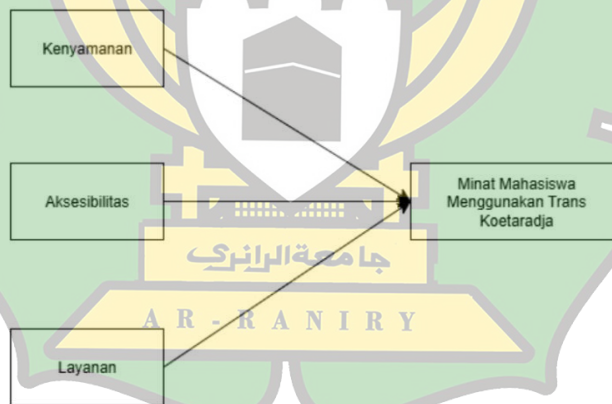
Kerangka pemikiran adalah dasar atau landasan pemikiran yang menghubungkan teori, fakta, observasi, dan kajian pustaka secara sistematis untuk menjelaskan hubungan antar variabel dalam suatu penelitian. Kerangka ini berfungsi sebagai model konseptual yang menggambarkan alur logis dan sistematis bagaimana variabel-variabel yang diteliti saling berinteraksi dan mempengaruhi satu sama lain. Kerangka penelitian ialah rancangan disusun secara terstruktur agar penelitian yang dilakukan menjadi baik. Kerangka penelitian juga merupakan rancangan penelitian yang menghubungkan gambar setiap variabel, sehingga penelitian menjadi terstruktur (Mulyani, 2021:7).

Penggunaan transportasi umum Trans Koetaradja yang nyaman, terjangkau (gratis), dan terintegrasi dengan jalur kampus diharapkan meningkatkan mobilitas mahasiswa. Hal ini berdampak positif pada aktivitas akademik dan sosial mereka, sejalan dengan prinsip ekonomi publik Islam yang menekankan pemerataan akses

dan keadilan sosial dalam pelayanan publik (Dishub Aceh, 2023; Kompas.com, 2023). Dengan demikian, keberadaan Trans Koetaradja tidak hanya sebagai moda transportasi, tetapi juga instrumen peningkatan kesejahteraan masyarakat melalui aksesibilitas yang merata dan biaya yang terjangkau.

Berikut kerangka berpikir penelitian yang menampilkan variabel dan hubungan antar variabel dalam penelitian pengaruh penggunaan transportasi umum Trans Koetaradja terhadap aktivitas mahasiswa di kota Banda Aceh dalam perspektif ekonomi publik islam:

Gambar 2.1
Skema Kerangka Berpikir

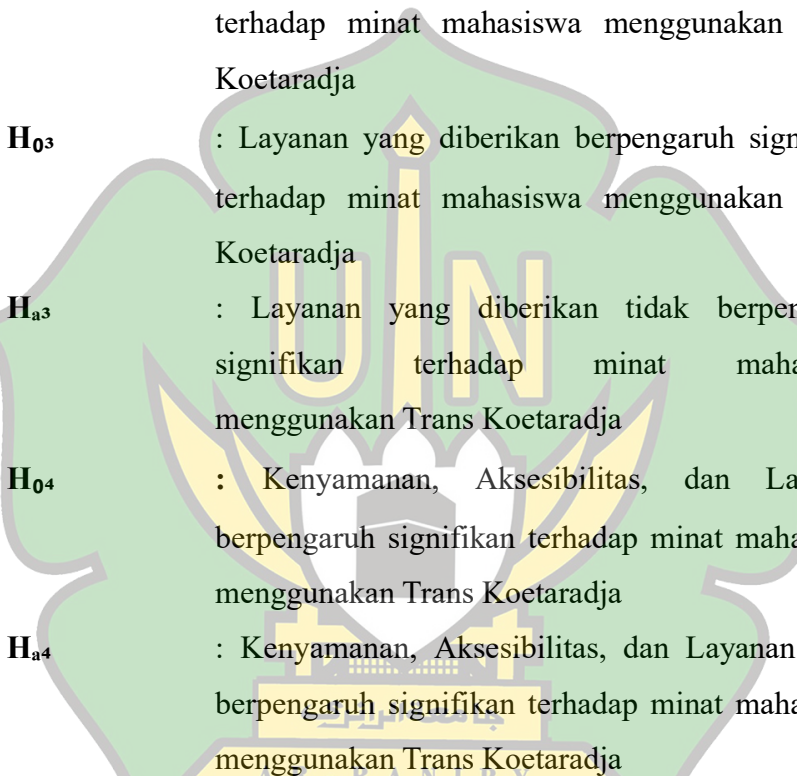


Sumber: Data Diolah (2025)

2.10 Hipotesis

Hipotesis adalah jawaban sementara atau dugaan awal terhadap rumusan masalah penelitian yang didasarkan pada teori dan kajian pustaka, yang nantinya akan diuji kebenarannya melalui analisis data penelitian. Hipotesis hanya disusun dalam penelitian dengan pendekatan kuantitatif (penelitian inferensial) yang bertujuan untuk menguji hubungan atau pengaruh antar variabel. Hipotesis harus bersifat pernyataan (*declarative statement*), konsisten, dapat diuji (*testable*), dan biasanya mengandung minimal dua variabel, yaitu variabel bebas (*independen*) dan variabel terikat (*dependen*). Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), hipotesis adalah anggapan dasar yang dianggap benar meskipun kebenarannya masih harus dibuktikan. Berdasarkan uraian kerangka pemikiran yang telah dijabarkan, maka hipotesis penelitian ini sebagai berikut:

- H_{01} : Tingkat kenyamanan berpengaruh signifikan terhadap minat mahasiswa menggunakan Trans Koetaradja
- H_{a1} : Tingkat kenyamanan tidak berpengaruh signifikan terhadap minat mahasiswa menggunakan Trans Koetaradja

- 
- H₀₂** : Tingkat aksesibilitas berpengaruh signifikan terhadap minat mahasiswa menggunakan Trans Koetaradja
- H_{a2}** : Tingkat aksesibilitas tidak berpengaruh signifikan terhadap minat mahasiswa menggunakan Trans Koetaradja
- H₀₃** : Layanan yang diberikan berpengaruh signifikan terhadap minat mahasiswa menggunakan Trans Koetaradja
- H_{a3}** : Layanan yang diberikan tidak berpengaruh signifikan terhadap minat mahasiswa menggunakan Trans Koetaradja
- H₀₄** : Kenyamanan, Aksesibilitas, dan Layanan berpengaruh signifikan terhadap minat mahasiswa menggunakan Trans Koetaradja
- H_{a4}** : Kenyamanan, Aksesibilitas, dan Layanan tidak berpengaruh signifikan terhadap minat mahasiswa menggunakan Trans Koetaradja

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan jenis penelitian deskriptif dan eksplanatori. Pendekatan kuantitatif dipilih karena memungkinkan peneliti untuk mengukur dan menganalisis hubungan antar variabel secara objektif dan sistematis melalui data numerik yang diperoleh dari responden. Penelitian deskriptif bertujuan untuk menggambarkan karakteristik dan pola perilaku mahasiswa dalam memilih moda transportasi umum, serta persepsi mereka terhadap variabel kenyamanan, aksesibilitas, dan layanan. (Hasan et al., 2022; Priyambodho et al., 2025). Penelitian eksplanatori digunakan untuk menguji hubungan sebab-akibat antara *variabel independen* (kenyamanan, aksesibilitas, layanan) terhadap *variabel dependen* (aktivitas mahasiswa) dengan menggunakan teknik analisis regresi linier berganda (Rifda Galuh Kusuma & Rachmawati, 2022; Priyambodho et al., 2025).

Metode ini sejalan dengan penelitian terdahulu yang mengkaji pemilihan moda transportasi mahasiswa menggunakan pendekatan kuantitatif dengan analisis regresi, seperti penelitian di Universitas Riau (Hasan et al., 2022), Universitas Hasanuddin

(Priyambodho et al., 2025), dan Universitas Gadjah Mada (Kusuma & Rachmawati, 2023).

3.2 Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian dilaksanakan di Kota Banda Aceh, khususnya di sekitar jalur Trans Koetaradja yang melayani kawasan kampus Universitas Syiah Kuala dan UIN Ar-Raniry, Universitas Muhammadiyah Aceh (UNMUHA), dan Universitas Serambi Mekah (USM). Waktu penelitian direncanakan selama tiga bulan, mulai dari Mei hingga Juli 2025, agar dapat memperoleh data yang representatif pada masa perkuliahan aktif.

3.3 Populasi dan Sampel

3.3.1 Populasi

Populasi adalah seluruh kelompok individu atau objek yang menjadi sasaran penelitian, di mana peneliti ingin menarik kesimpulan. Dalam konteks penelitian ini, populasi adalah seluruh mahasiswa di Kota Banda Aceh yang menggunakan transportasi umum Trans Koetaradja. Populasi menjadi dasar untuk penarikan sampel, karena dalam praktiknya, meneliti seluruh anggota populasi seringkali tidak memungkinkan akibat keterbatasan waktu, biaya, dan tenaga (Turner, 2020).

Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh mahasiswa aktif yang berada di Kota Banda Aceh, khususnya mahasiswa yang terdaftar di perguruan tinggi yang dilayani oleh rute Trans Koetaradja, seperti Universitas Syiah Kuala (USK), UIN Ar-Raniry, Universitas Muhammadiyah Aceh (UNMUHA), dan Universitas Serambi Mekah (USM). Populasi ini dipilih karena mahasiswa merupakan kelompok pengguna utama transportasi umum Trans Koetaradja untuk aktivitas perkuliahan, organisasi kemahasiswaan, dan kegiatan sosial lainnya di lingkungan kampus maupun di luar kampus.

Tabel 3. 1
Populasi Mahasiswa Aktif Masing-masing Universitas

NO	Universitas	Jumlah Mahasiswa Aktif (2024/2025)
1	UIN Ar-Raniry Banda Aceh	19.893
2	Universitas Syiah Kuala (USK)	53.751
3	Universitas Muhammadiyah Aceh (Unmuha)	2.691
4	Universitas Serambi Mekkah (USM)	3.798
Total		80.133

Sumber: Portal Masing-masing Universitas

Berdasarkan tabel 3.1, dapat diketahui jumlah mahasiswa aktif di Kota Banda Aceh pada 4 Perguruan Tinggi sebanyak 80.133 jiwa.

3.3.2 Sampel

Penentuan sampel bertujuan agar penelitian dapat dilakukan secara efisien dari segi waktu, tenaga, dan biaya, namun tetap menghasilkan data yang dapat digeneralisasi terhadap populasi yang diteliti. Teknik pengambilan sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah *proportional stratified random sampling*, yaitu teknik pengambilan sampel yang menggabungkan stratified sampling dan random sampling, dengan tujuan agar setiap strata (subkelompok populasi) terwakili secara proporsional dalam sampel sesuai dengan kontribusinya di populasi keseluruhan. Metode ini bertujuan untuk meningkatkan representativitas sampel dengan memastikan bahwa semua subkelompok penting dalam populasi terwakili secara proporsional dalam sampel, sehingga hasil penelitian dapat digeneralisasi dengan lebih akurat ke seluruh populasi. Kriteria mahasiswa yang dijadikan sampel dalam penelitian ini adalah:

1. Mahasiswa aktif yang terdaftar di perguruan tinggi di Kota Banda Aceh (misal: Universitas Syiah Kuala, UIN Ar-Raniry, Universitas Muhammadiyah Aceh (UNMUHA), dan Universitas Serambi Mekah (USM) yang dilalui rute Trans Koetaradja).

2. Menggunakan transportasi umum Trans Koetaradja minimal 3 kali dalam seminggu untuk aktivitas ke kampus atau kegiatan lain.
3. Berusia minimal 18 tahun, agar responden dapat memberikan penilaian objektif terhadap variabel penelitian.

Penentuan jumlah sampel dalam penelitian ini menggunakan rumus *Raosoft*, yang umum digunakan pada penelitian sosial dengan populasi yang diketahui. Rumus *Roosoft* digunakan dengan tingkat kesalahan (e) sebesar 5% untuk mendapatkan jumlah sampel yang representatif dari populasi mahasiswa pengguna Trans Koetaradja di Banda Aceh.

Populasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah mahasiswa aktif di Kota Banda Aceh sebanyak 80.133 jiwa (Portal masing-masing Universitas). Selanjutnya jumlah sampel yang ditarik dari populasi tersebut ditentukan dengan menggunakan *Raosoft Sample Size Calculator*.

Gambar 3. 1
Hasil Perhitungan Sampel Menggunakan
Raosoft Sample Size Calculator

Raosoft[®]

Margin kesalahan apa yang dapat Anda lakukan terima? %
5% adalah pilihan umum

Tingkat kepercayaan diri apa yang Anda miliki perlu? %
Pilihan umum adalah 90%, 95%, atau 99%

Berapa ukuran populasinya?
Jika Anda tidak tahu, gunakan 20000

Apa tanggapannya Distribusi? %
Biarkan ini sebagai 50%

Ukuran sampel yang Anda rekomendasikan adalah **67**

Sumber: Raosoft *Sample Size Calculator* (2025)

Dari hasil perhitungan sampel pada gambar 3.1 di atas, dari jumlah populasi 80.133 jiwa dengan nilai *margin of error* 5% maka jumlah sampel yang digunakan pada penelitian ini adalah 67 responden.

Kota Banda Aceh terdiri dari 4 perguruan tinggi. Adapun perhitungan pembagian sampel dengan metode *proportional stratified random sampling* (random sampling proporsional)

berdasarkan data jumlah mahasiswa aktif di universitas-universitas besar di Kota Banda Aceh dengan total 67 responden:

$$n_h = \frac{N_h}{N} \times n$$

Keterangan:

- n_h = Sampel pada strata h
- N_h = Populasi pada strata h
- N = Populasi keseluruhan (80.133)
- n = Sampel keseluruhan (67)

- UIN Ar-Raniry Banda Aceh

$$n_1 = \frac{19,893}{80,133} \times 67 = 17$$

- Universitas Syiah Kuala

$$n_2 = \frac{53,751}{80,133} \times 67 = 45$$

- Universitas Muhammadiyah Aceh (UNMUHA)

$$n_3 = \frac{2,691}{80,133} \times 67 = 2$$

- Universitas Serambi Mekkah (USM)

$$n_4 = \frac{3,781}{80,133} \times 67 = 3$$

Kesimpulan dari hasil perhitungan yang telah dilakukan, menunjukkan bahwa UIN Ar-Raniry Banda Aceh didapat sampel yang bisa dijadikan sebagai responden, Universitas Syiah Kuala (USK) didapat , Universitas Muhammadiyah Aceh (UNMUHA) didapat sampel yang bisa dijadikan sebagai responden, dan Universitas Serambi Mekkah (USM) didapat sampel yang bisa dijadikan sebagai responden. Jika di total jumlah sampel per universitas maka akan di dapat 67 sampel yang bisa dijadikan sebagai responden untuk mahasiswa aktif di Kota Banda Aceh.

Tabel 3. 2
Sampel Mahasiswa Aktif Masing-masing Universitas

NO	Universitas	Jumlah Mahasiswa Aktif (2024/2025)	Jumlah Sampel
1	UIN Ar-Raniry Banda Aceh	19.893	17
2	Universitas Syiah Kuala (USK)	53.751	45
3	Universitas Muhammadiyah Aceh (Unmuha)	2.691	2
4	Universitas Serambi Mekkah (USM)	3.781	3
Total		80.133	67

Sumber: Data Diolah (2025)

3.4 Sumber Data

Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini dibedakan menjadi 2 (dua) jenis yaitu data primer dan data sekunder, yang keduanya sangat penting untuk memberikan gambaran lengkap dan akurat terkait penggunaan transportasi umum Trans Koetaradja dan aktivitas mahasiswa.

1. Data Primer

Data primer diperoleh langsung dari responden melalui survei lapangan menggunakan instrumen kuesioner dan wawancara. Responden utama adalah mahasiswa aktif di Kota Banda Aceh yang menggunakan layanan Trans Koetaradja secara rutin. Data primer ini mencakup:

- a) Frekuensi penggunaan Trans Koetaradja oleh mahasiswa.
- b) Persepsi mahasiswa terhadap kemudahan akses, kenyamanan, dan biaya transportasi.
- c) Dampak penggunaan Trans Koetaradja terhadap aktivitas akademik dan sosial mahasiswa.
- d) Informasi kualitatif dari wawancara dengan pengelola layanan dan perwakilan mahasiswa.

Data primer ini penting untuk mengukur variabel penelitian secara langsung dan mendapatkan informasi yang *up-to-date* serta kontekstual.

2. Data Sekunder

Data sekunder diperoleh dari sumber-sumber resmi dan dokumentasi yang relevan, antara lain:

1. Data statistik jumlah mahasiswa aktif di perguruan tinggi di Banda Aceh dari instansi terkait seperti Dinas

Pendidikan dan perguruan tinggi (USK, UIN Ar-Raniry).

2. Data operasional dan rute Trans Koetaradja dari Dinas Perhubungan Aceh, termasuk jumlah armada, jadwal operasional, dan rute koridor.
3. Data kependudukan dan karakteristik wilayah Kota Banda Aceh dari Badan Pusat Statistik.
4. Dokumen perencanaan dan studi kelayakan transportasi umum di Banda Aceh dari lembaga pemerintah dan penelitian terdahulu.

Data sekunder ini digunakan untuk memperkuat analisis, memberikan konteks spasial dan demografis, serta mendukung interpretasi hasil penelitian.

3.5 Teknik Pengumpulan Data

Dalam penelitian kuantitatif ini, teknik pengumpulan data yang digunakan bertujuan untuk memperoleh data numerik yang dapat dianalisis secara statistik guna menguji hipotesis penelitian. Berdasarkan karakteristik penelitian dan variabel yang diteliti, teknik pengumpulan data yang digunakan meliputi:

1. Kuesioner: Angket (kuesioner) adalah daftar pertanyaan tertutup maupun terbuka yang disusun secara sistematis dan diberikan kepada responden untuk diisi secara mandiri.

Teknik ini dipilih karena efisien dalam mengumpulkan data dari sampel besar dan memungkinkan pengumpulan data secara serentak tanpa kehadiran peneliti secara langsung. Kuesioner disusun untuk mengukur frekuensi penggunaan, tingkat kepuasan, dan dampak penggunaan Trans Koetaradja terhadap aktivitas akademik dan sosial mahasiswa.

3.6 Skala Pengukuran Data

Dalam penelitian kuantitatif, skala pengukuran merupakan pedoman untuk mengukur variabel penelitian secara sistematis dan konsisten. Skala pengukuran menentukan bagaimana data dikumpulkan, dianalisis, dan diinterpretasikan. Untuk penelitian ini, skala pengukuran yang digunakan adalah skala likert karena cocok untuk mengukur sikap, persepsi, dan pendapat responden terhadap variabel-variabel seperti penggunaan transportasi umum dan aktivitas mahasiswa.

Tabel 3.3
Pengukuran Skala Likert

Pemahaman Responden	Keterangan	Nilai
SS	Sangat Setuju	5
S	Setuju	4
N	Netral	3
TS	Tidak Setuju	2
STS	Sangat Tidak Setuju	1

Sumber: Data Diolah (2025)

3.7 Definisi dan Operasional Variabel

Nengsih (2022), definisi operasional digunakan untuk menjelaskan komponen-komponen biaya operasional kendaraan yang terdiri dari biaya tetap, biaya variabel, dan biaya tak terduga, sehingga biaya operasional dapat dihitung dan dianalisis secara sistematis. Pada penelitian ini yang menjadi definisi operasional dalam penelitian ini adalah:

3.7.1 Variabel Bebas (*Variabel Independen*)

Variabel independen adalah variabel bebas yang diduga memengaruhi variabel dependen. Dalam penelitian ini, terdapat tiga *variabel independen*, yaitu:

3.7.1.1 Kenyamanan (X_1):

Merujuk pada persepsi pengguna terkait kondisi fisik dan suasana moda transportasi umum yang digunakan. Indikator kenyamanan meliputi:

1. Kondisi kendaraan (kebersihan, perawatan)
2. Suhu dan ventilasi dalam kendaraan
3. Ketersediaan tempat duduk
4. Suasana perjalanan (keramaian, kebisingan)

3.7.1.2 Aksesibilitas (X_2):

Menggambarkan kemudahan pengguna dalam mengakses layanan transportasi umum. Indikator aksesibilitas meliputi:

1. Jarak dari tempat tinggal atau kampus ke halte/bus stop

2. Waktu tempuh menuju dan selama perjalanan
3. Frekuensi layanan (jumlah keberangkatan per jam)
4. Ketersediaan dan keterhubungan rute

3.7.1.2 Layanan (X_3):

Berkaitan dengan kualitas pelayanan yang diberikan oleh penyedia transportasi umum. Indikator layanan meliputi:

1. Ketepatan waktu keberangkatan dan kedatangan
2. Keramahan dan profesionalisme petugas
3. Ketersediaan informasi jadwal dan tarif
4. Kemudahan sistem pembayaran

Definisi operasional variabel independen ini diadaptasi dari penelitian Primasari et al. (2013) dan Kusuma & Rachmawati (2023) yang menegaskan bahwa kenyamanan, aksesibilitas, dan layanan merupakan faktor utama dalam pemilihan moda transportasi mahasiswa.

3.7.2 Variabel Terikat (*Variabel Dependent*)

Pada penelitian ini minat mahasiswa menjadi variabel terikat. Minat mahasiswa merupakan respon psikologis mahasiswa yang mencerminkan ketertarikan, keinginan, dan keputusan dalam menggunakan transportasi umum Trans Koetaradja di Kotata Banda Aceh. Variabel ini diukur melalui indikator:

1. Ketertarikan mahasiswa untuk menggunakan Trans Koetaradja

2. Keinginan memilih Trans Koetaradja sebagai alternatif utama transportasi
3. Kecendrungan merekomendasikan Trans Koetaradja kepada orang lain
4. Keinginan untuk lebih sering menggunakan Trans Koetaradja
5. Kecendrungan untuk tetap menggunakan Trans Koetaradja meskipun ada alternatif lain.

3.7.3 Operasional Variabel

Variabel operasional atau indikator pada di penelitian ini dengan pernyataan yang digunakan di masing-masing variabel dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 3. 4
Defenisi dan Operasional Variabel

Variabel	Definisi Operasional	Indikator	Skala Pengukuran
Kenyamanan (X_1)	Kenyamanan adalah persepsi mahasiswa terhadap rasa aman, tenang, dan tidak tertekan selama menggunakan transportasi umum, meliputi kondisi fisik dan psikologis selama perjalanan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kebersihan kendaraan 2. Kenyamanan tempat duduk 3. Suhu/ventilasi 4. Ketenangan perjalanan 	Likert

Variabel	Definisi Operasional	Indikator	Skala Pengukuran
	(Tevar et al., 2025)		
Aksesibilitas (X_2)	Aksesibilitas adalah kemudahan mahasiswa dalam menjangkau, mengakses, dan menggunakan layanan Trans Koetaradja untuk mendukung aktivitas sehari-hari (Jamei et al., 2022)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Jarak ke halte 2. Kemudahan rute 3. Keterjangkauan waktu/tarif 4. Integrasi dengan moda lain 	Likert
Layanan (X_3)	Layanan adalah kualitas dan pelayanan yang diberikan, termasuk keandalan, ketepatan waktu, keramahan petugas, dan keamanan selama perjalanan (Dzulkalnine et al., 2024)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ketepatan waktu 2. Frekuensi bus 3. Perilaku petugas 4. Keamanan 5. Kejelasan Informasi 	Likert
Minat Mahasiswa (Y)	Minat mahasiswa menggunakan transportasi umum Trans Koetaradja	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ketertarikan 2. Keinginan 3. Kecendrungan merekomendasikan 	Likert

Variabel	Definisi Operasional	Indikator	Skala Pengukuran
	didefinisikan sebagai respon psikologis berupa ketertarikan, keinginan, dan kecenderungan dalam memilih serta menggunakan layanan transportasi umum.	4. Keinginan untuk lebih sering 5. Kecenderungan untuk tetap menggunakan	

Sumber: Data Diolah (2025)

3.8 Metode dan Tehnik Analisis Data

Menurut Jailani dan Deassy (2024) metode analisis data adalah prosedur atau teknik yang digunakan untuk mengolah dan menginterpretasi data yang telah dikumpulkan agar dapat menjawab rumusan masalah penelitian. Dalam penelitian kuantitatif, metode ini melibatkan penggunaan teknik statistik dan matematis untuk mengolah data numerik sehingga dapat menggambarkan fenomena yang diteliti dan menguji hipotesis.

Penelitian ini menggunakan metode analisis kuantitatif dengan bantuan perangkat lunak statistik SPSS untuk mengolah data yang diperoleh dari kuesioner. Analisis data dilakukan dalam beberapa tahap sebagai berikut:

3.8.1. Model Pengukuran (*Outer Model*)

3.8.1.1 Uji Validitas

Uji validitas bertujuan untuk memastikan instrumen penelitian mampu mengukur variabel yang dimaksud secara tepat. Dilakukan dengan menguji korelasi setiap item pertanyaan dengan skor total instrumen menggunakan korelasi *Pearson Product Moment* dengan bantuan program SPSS. Item yang memiliki nilai korelasi lebih besar dari nilai kritis tabel pada taraf signifikansi 5% dinyatakan valid.

$$r_{xy} = \frac{N \sum XY - (\sum X)(\sum Y)}{\sqrt{[N \sum X^2 - (\sum X)^2][N \sum Y^2 - (\sum Y)^2]}}$$

Kriteria pengambilan keputusan:

Jika r hitung $>$ r tabel (pada taraf signifikansi 5% dan $df = n-2$), maka butir pertanyaan valid.

Jika r hitung \leq r tabel, maka butir pertanyaan tidak valid dan akan dieliminasi atau direvisi.

3.8.1.2 Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas bertujuan mengukur konsistensi dan kestabilan instrumen penelitian dalam menghasilkan data yang sama jika pengukuran diulang dalam kondisi yang sama. Menggunakan *Cronbach's Alpha* untuk mengukur

konsistensi internal instrumen. Nilai *Cronbach's Alpha* $\alpha \geq 0,70$ menunjukkan instrumen reliabel dan dapat digunakan untuk pengumpulan data utama (Kuantitatif, 2016). Pengujian dilakukan menggunakan koefisien *Cronbach's Alpha* dengan bantuan program SPSS.

Kriteria pengambilan keputusan (Ghozali, 2018):

1. *Cronbach's Alpha* $\geq 0,70$ → Instrumen reliabel.
2. *Cronbach's Alpha* $< 0,70$ → Instrumen tidak reliabel.

3.9 Metode Analisis Data

3.9.1 Analisis Deskriptif

Analisis deskriptif adalah metode statistik yang digunakan untuk menggambarkan, merangkum, dan menyajikan data secara sistematis sehingga mudah dipahami. Teknik ini meliputi penghitungan ukuran pemusatan data seperti *mean* (rata-rata), median, modus, serta ukuran penyebaran seperti standar deviasi dan varians. Analisis deskriptif digunakan untuk menggambarkan karakteristik responden serta distribusi data dari variabel-variabel penelitian (kenyamanan, aksesibilitas, layanan, dan aktivitas mahasiswa). Statistik deskriptif yang digunakan meliputi frekuensi, persentase, rata-rata, dan standar deviasi. Analisis ini memberikan gambaran awal mengenai persepsi responden terhadap variabel yang diteliti (Alfabet, 2017). Tujuannya adalah memberikan

gambaran umum mengenai karakteristik data tanpa membuat kesimpulan lebih jauh (DQLab,2023) Digunakan untuk menggambarkan karakteristik responden dan variabel penelitian, seperti frekuensi, persentase, rata-rata, dan standar deviasi. Analisis ini memberikan gambaran umum tentang pola penggunaan transportasi umum Trans Koetaradja dan tingkat aktivitas mahasiswa.

3.9.2 Analisis Inferensial

Untuk menguji pengaruh penggunaan transportasi umum terhadap aktivitas mahasiswa, digunakan analisis regresi linier sederhana atau berganda, tergantung jumlah variabel bebas yang diujikan. Regresi linier digunakan untuk mengetahui hubungan sebab-akibat dan besarnya pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat.

3.9.3 Analisis Regresi Linear Berganda

Penelitian ini menggunakan analisis regresi linear berganda untuk mengukur dan mengetahui seberapa besar pengaruh simultan beberapa *variabel independen* terhadap *variabel dependen*. Dalam penelitian ini, regresi linear berganda bertujuan untuk menguji pengaruh variabel kenyamanan (X_1), aksesibilitas (X_2), dan layanan transportasi umum (X_3) secara bersama-sama

terhadap aktivitas mahasiswa (Y) dalam menggunakan transportasi umum Trans Koetaradja.

Secara matematis, model regresi linear berganda yang digunakan dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$Y = \alpha + b_1X_1 + b_2X_2 + b_3X_3 + e$$

Keterangan:

Y	=	Aktivitas Mahasiswa
X ₁	=	Kenyamanan
X ₂	=	Aksesibilitas
X ₃	=	Layanan
α	=	Konstanta (intersep)
b ₁ , b ₂ , b ₃	=	Koefisien regresi untuk masing-masing variabel independen (X ₁ , X ₂ , X ₃), yang menunjukkan besarnya perubahan Y untuk setiap satu satuan perubahan pada X terkait, dengan variabel lain dianggap tetap
X ₁ , X ₂ , X ₃	=	Variabel independen (faktor-faktor yang memengaruhi Y)
e	=	Error (residual)

Analisis ini dilakukan untuk:

1. Mengetahui pengaruh parsial (uji t) dari masing-masing variabel X terhadap Y.

2. Mengetahui pengaruh simultan (uji F) dari ketiga variabel X terhadap Y.
3. Mengukur koefisien determinasi (R^2) guna mengetahui persentase pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat.

Pengujian hipotesis dilakukan dengan:

1. Taraf signifikansi (α) = 0,05 (5%).
2. Keputusan:

Jika Sig < 0,05, maka variabel X berpengaruh signifikan terhadap Y.

Jika Sig > 0,05, maka variabel X tidak berpengaruh signifikan terhadap Y.

Analisis regresi dilakukan menggunakan *software* SPSS.

3.10 Uji Asumsi Klasik

Uji asumsi klasik merupakan pengujian syarat statistik yang harus dipenuhi agar hasil analisis regresi linear valid dan tidak bias. Sebelum analisis regresi, dilakukan uji asumsi klasik seperti multikolinieritas dan heteroskedastisitas untuk memastikan data memenuhi syarat analisis regresi. Data yang memenuhi asumsi ini akan menghasilkan model regresi yang valid dan dapat dipercaya (Ade Wardana, 2024). Uji asumsi klasik dilakukan untuk memastikan data memenuhi syarat analisis regresi sehingga hasil

analisis valid dan dapat dipercaya. Sebelum dilakukan analisis regresi linear berganda, data penelitian harus memenuhi asumsi klasik agar hasil analisis dapat dipercaya (tidak bias). Uji asumsi klasik yang dilakukan dalam penelitian ini meliputi:

3.10.1 Uji Multikolinearitas

Menguji apakah terdapat korelasi tinggi antar variabel bebas yang dapat mengganggu estimasi koefisien regresi. Biasanya dilihat dari nilai *Variance Inflation Factor* (VIF) harus kurang dari 10 yang menunjukkan tidak ada multikolinearitas yang bermasalah. Bilamana melihat korelasi antar variabel bebas, jika korelasi $> 0,8$ maka perlu diwaspadai. Multikolinearitas terjadi jika terdapat korelasi yang sangat tinggi antar *variabel independent* sehingga dapat mengganggu estimasi koefisien regresi. Uji multikolinearitas digunakan untuk mengetahui apakah terdapat korelasi tinggi antar variabel independen (X_1, X_2, X_3). Pengujian dilakukan dengan melihat nilai *Variance Inflation Factor* (VIF) dan *Tolerance* pada tabel *Coefficients* SPSS. Kriteria tidak ada multikolinearitas jika $VIF < 10$ dan *Tolerance* $> 0,10$.

3.10.2 Uji Normalitas

Uji normalitas bertujuan untuk mengetahui apakah data residual pada model regresi berdistribusi normal, karena salah satu asumsi dasar regresi linear adalah residual harus terdistribusi

normal. Data yang berdistribusi normal akan menghasilkan estimasi parameter yang tidak bias dan valid untuk uji hipotesis.

Dalam penelitian ini, uji normalitas dilakukan dengan dua metode:

1. Uji *Kolmogorov-Smirnov* (K-S Test)

Menggunakan residual tak terstandarisasi (*Unstandardized Residual*) pada output SPSS.

Kriteria Pengujian:

Data dinyatakan berdistribusi normal jika nilai *Significance* (Sig.) > 0,05.

Data tidak normal jika Sig. \leq 0,05.

2. Analisis Grafik (*Histogram & Normal P-P Plot*)

Histogram: Residual berdistribusi normal jika grafik histogram mendekati bentuk lonceng (*bell-shaped curve*)

P-P Plot: Residual dianggap normal jika titik-titik menyebar di sekitar garis diagonal dan mengikuti arah garis tersebut.

3.10.3 Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas bertujuan untuk mengetahui apakah terdapat ketidaksamaan varians dari residual pada setiap tingkat variabel independen. Heteroskedastisitas dapat menyebabkan hasil regresi menjadi tidak efisien meskipun tetap tidak bias.

Dalam penelitian ini, uji heteroskedastisitas dilakukan dengan dua cara:

1. Metode *Scatterplot* (Visual):

Mengamati grafik *Scatterplot* antara residual (SRESID) dengan nilai prediksi (ZPRED).

Kriteria:

Data bebas heteroskedastisitas jika titik-titik menyebar secara acak, tidak membentuk pola tertentu (gelombang, mengerucut, atau menyebar).

Jika terlihat pola tertentu, berarti ada indikasi heteroskedastisitas.

2. Uji Glejser (Statistik):

Meregresikan nilai absolut residual terhadap variabel independen.

Kriteria:

Jika nilai signifikansi (Sig.) $> 0,05$, maka tidak terjadi heteroskedastisitas.

Jika Sig. $\leq 0,05$, maka terjadi heteroskedastisitas.

3.10.4 Uji Autokorelasi

Uji autokorelasi dilakukan untuk mengetahui apakah ada korelasi antara residual satu dengan residual sebelumnya (autokorelasi). Autokorelasi sering terjadi pada data *time series*,

namun tetap diuji sebagai prasyarat dalam model regresi. Pengujian dilakukan menggunakan *Durbin-Watson* (DW Test) pada tabel *Model Summary* di SPSS.

Kriteria Keputusan (Ghozali, 2018):

1. Jika nilai DW berada di antara $du < DW < 4 - du$, maka tidak ada autokorelasi.
2. Jika $DW < dl$ atau $DW > 4 - dl$, maka ada autokorelasi.
3. Jika DW berada di antara $dl < DW < du$ atau $4 - du < DW < 4 - dl$, maka tidak dapat disimpulkan.

Perlu diperhatikan dikarenakan penelitian ini menggunakan data *cross-sectional* (bukan runtun waktu), autokorelasi jarang terjadi, namun pengujian tetap dilakukan untuk memastikan asumsi terpenuhi.

3.11 Uji Hipotesis

Uji hipotesis dilakukan untuk mengetahui apakah *variabel independen*, yaitu Kenyamanan (X_1), Aksesibilitas (X_2), dan Layanan (X_3), baik secara parsial maupun simultan berpengaruh signifikan terhadap Aktivitas Mahasiswa (Y) pengguna transportasi umum Trans Koetaradja di Kota Banda Aceh.

Pengujian hipotesis dilakukan dengan menggunakan analisis regresi linear berganda melalui *software* IBM SPSS. Uji hipotesis dilakukan dengan dua tahap, yaitu uji parsial (uji t) dan

uji simultan (uji F), dengan tingkat signifikansi (α) sebesar 0,05 (5%).

3.11.1 Uji t (Parsial)

Uji t digunakan untuk mengetahui pengaruh masing-masing *variabel independen*, Kenyamanan (X_1), Aksesibilitas (X_2), dan Layanan (X_3) secara individu terhadap *variabel dependen* Aktivitas Mahasiswa (Y).

Rumus perhitungan nilai t diperoleh dari *output* regresi SPSS.

Kriteria Keputusan:

1. Jika nilai Sig. $< 0,05$ \rightarrow variabel X berpengaruh signifikan terhadap Y.
2. Jika nilai Sig. $\geq 0,05$ \rightarrow variabel X tidak berpengaruh signifikan terhadap Y.

3.11.2 Uji F (Simultan)

Uji F digunakan untuk mengetahui apakah seluruh *variabel independen*, Kenyamanan (X_1), Aksesibilitas (X_2), dan Layanan (X_3) secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap *variabel dependen* Aktivitas Mahasiswa (Y).

Kriteria Keputusan:

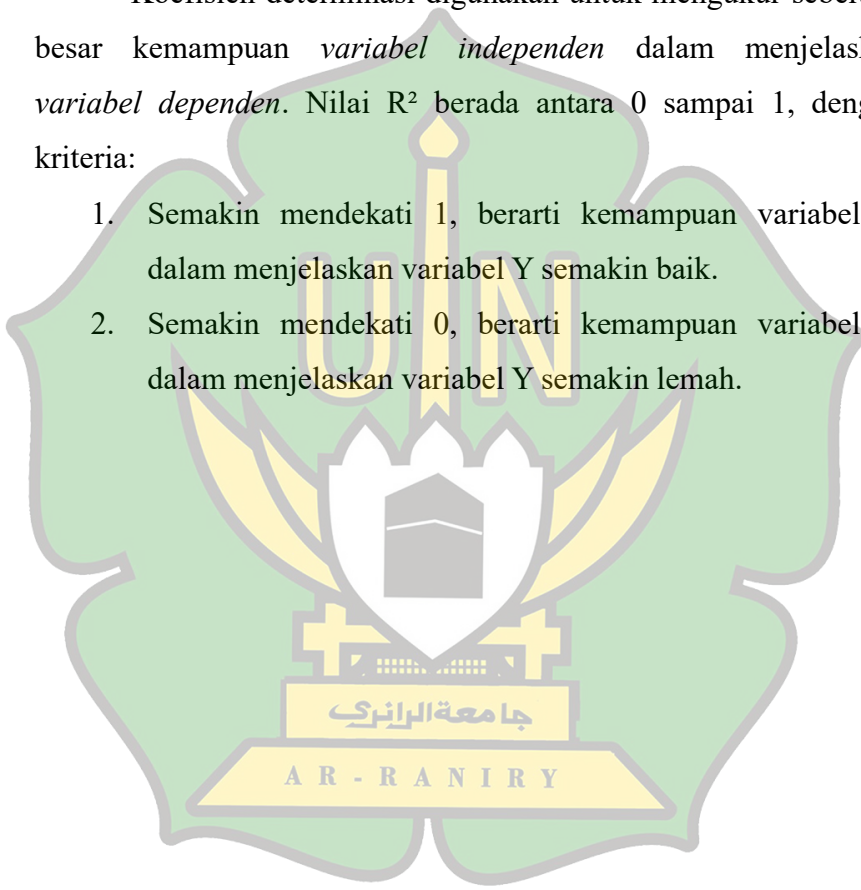
1. Jika Sig. $< 0,05$, maka secara simultan X_1 , X_2 , dan X_3 berpengaruh signifikan terhadap Y.

2. Jika $\text{Sig.} \geq 0,05$, maka secara simultan X_1 , X_2 , dan X_3 tidak berpengaruh signifikan terhadap Y .

3.11.3 Koefisien Determinasi (R^2)

Koefisien determinasi digunakan untuk mengukur seberapa besar kemampuan *variabel independen* dalam menjelaskan *variabel dependen*. Nilai R^2 berada antara 0 sampai 1, dengan kriteria:

1. Semakin mendekati 1, berarti kemampuan variabel X dalam menjelaskan variabel Y semakin baik.
2. Semakin mendekati 0, berarti kemampuan variabel X dalam menjelaskan variabel Y semakin lemah.



BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Deskripsi Responden

Responden dalam penelitian ini adalah mahasiswa yang menggunakan transportasi umum Trans Koetaradja. Pemilihan responden dilakukan dengan teknik *purposive sampling*, yaitu pemilihan sampel berdasarkan kriteria tertentu yang sesuai dengan tujuan penelitian, dalam hal ini mahasiswa aktif yang pernah atau rutin menggunakan Trans Koetaradja untuk menunjang aktivitas sehari-hari.

Jumlah responden yang berhasil dihimpun dalam penelitian ini sebanyak 67 orang. Jumlah tersebut dinilai memadai untuk memberikan gambaran mengenai karakteristik pengguna Trans Koetaradja di kalangan mahasiswa, sekaligus merepresentasikan persepsi mereka terhadap aspek kenyamanan, aksesibilitas, dan layanan yang menjadi fokus penelitian.

4.1.1 Responden Berdasarkan Usia

Pengelompokan usia responden dilakukan untuk melihat distribusi demografis dan mengetahui kelompok usia mana yang paling dominan dalam sampel penelitian. Usia responden dibagi menjadi tiga kelompok, yaitu 18–20 tahun, 20–23 tahun, dan lebih dari 23 tahun.

Tabel 4. 1
Responden Berdasarkan Usia

		Usia			
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Umur 18-20 tahun	25	37.3	37.3	37.3
	Umur 20-23 tahun	38	56.7	56.7	94.0
	Umur >23 tahun	4	6.0	6.0	100.0
	Total	67	100.0	100.0	

Sumber: Data Primer (SPSS, 24)

Berdasarkan Tabel 4.1, dapat dilihat bahwa mayoritas responden berada pada kelompok usia 20–23 tahun sebanyak 38 orang (56,7%). Selanjutnya, kelompok usia 18–20 tahun berjumlah 25 orang (37,3%), sedangkan responden yang berusia lebih dari 23 tahun hanya 4 orang (6,0%). Hal ini menunjukkan bahwa sebagian besar sampel penelitian berasal dari kelompok usia muda, sehingga hasil penelitian ini lebih mencerminkan perspektif dan perilaku dari generasi muda.

4.1.2 Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Selain usia, karakteristik responden juga dilihat dari segi jenis kelamin untuk mengetahui komposisi gender dalam sampel penelitian. Pengelompokan ini penting untuk memahami proporsi laki-laki dan perempuan yang terlibat dalam penelitian.

Tabel 4. 2
Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

		Jenis Kelamin			
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Laki-laki	36	53.7	53.7	53.7
	Perempuan	31	46.3	46.3	100.0
	Total	67	100.0	100.0	

Sumber: Data Primer (SPSS, 24)

Berdasarkan Tabel 4.2, dapat diketahui bahwa mayoritas responden terdiri dari laki-laki sebanyak 36 orang (53,7%), sedangkan perempuan berjumlah 31 orang (46,3%). Hasil ini menunjukkan bahwa distribusi jenis kelamin dalam sampel penelitian relatif seimbang, meskipun terdapat dominasi responden laki-laki secara marginal.

4.1.3 Responden Berdasarkan Universitas

Karakteristik responden juga dianalisis berdasarkan asal universitas. Pengelompokan ini bertujuan untuk mengetahui distribusi responden dari berbagai perguruan tinggi yang menjadi sampel penelitian, sehingga dapat memberikan gambaran representatif terkait latar belakang pendidikan mereka.

Tabel 4. 3
Responden Berdasarkan Universitas

Asal Universitas					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	UIN Ar-Raniry	17	25.4	25.4	25.4
	Universitas Syiah Kuala	45	67.2	67.2	92.5
	Universitas Muhamadiyah Banda Aceh	2	3.0	3.0	95.5
	Universitas Serambi Mekkah	3	4.5	4.5	100.0
	Total	67	100.0	100.0	

Sumber: Data Primer (SPSS, 24)

Dari Tabel 4.3, terlihat bahwa mayoritas responden berasal dari Universitas Syiah Kuala sebanyak 45 orang (67,2%). Selanjutnya, responden dari UIN Ar-Raniry berjumlah 17 orang (25,4%), Universitas Serambi Mekkah 3 orang (4,5%), dan Universitas Muhammadiyah Banda Aceh 2 orang (3,0%). Distribusi ini menunjukkan bahwa sampel penelitian didominasi oleh mahasiswa Universitas Syiah Kuala, sementara kontribusi responden dari universitas lainnya relatif lebih kecil, sehingga perlu diperhatikan ketika menganalisis data agar hasil tetap representatif.

4.1.4 Responden Berdasarkan Semester

Penelitian ini juga mengelompokkan responden berdasarkan tingkat semester. Pengelompokan ini dilakukan untuk mengetahui distribusi akademik responden, sehingga dapat memberikan gambaran mengenai pengalaman studi dan tingkat pemahaman mereka terhadap topik yang diteliti.

Tabel 4. 4
Responden Berdasarkan Tingkat Semester

		Tingkat Semester			
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	semester 1-3	31	46.3	46.3	46.3
	semester 3-6	8	11.9	11.9	58.2
	semester >6	28	41.8	41.8	100.0
	Total	67	100.0	100.0	

Sumber: Data Primer (SPSS, 24)

Berdasarkan Tabel 4.4, mayoritas responden berada pada semester 1–3 sebanyak 31 orang (46,3%), diikuti oleh responden pada semester lebih dari 6 sebanyak 28 orang (41,8%), dan semester 3–6 sebanyak 8 orang (11,9%). Distribusi ini menunjukkan bahwa sampel penelitian terdiri dari kombinasi mahasiswa baru hingga mahasiswa tingkat lanjut, sehingga perspektif yang diperoleh mencerminkan pengalaman akademik yang beragam.

4.1.5 Responden Berdasarkan Frekuensi

Penelitian ini juga mengelompokkan responden berdasarkan frekuensi penggunaan Bus Trans Koetaradja. Pengelompokan ini bertujuan untuk mengetahui seberapa sering responden menggunakan atau melakukan aktivitas dengan Bus Trans Koetaradja yang menjadi fokus penelitian, sehingga dapat menggambarkan pola keterlibatan responden secara lebih jelas.

Tabel 4. 5
Responden Berdasarkan Frekuensi Pengguna

Frekuensi Pengguna					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1-3 kali	32	47.8	47.8	47.8
	3-6 kali	15	22.4	22.4	70.1
	>6 kali	20	29.9	29.9	100.0
	Total	67	100.0	100.0	

Sumber: Data Primer (SPSS, 24)

Berdasarkan Tabel 4.5, sebagian besar responden melakukan aktivitas yang menjadi fokus penelitian sebanyak 1–3 kali, yaitu 32 orang (47,8%). Selanjutnya, 20 responden (29,9%) melakukan aktivitas tersebut lebih dari 6 kali, sedangkan 15 responden (22,4%) melakukannya sebanyak 3–6 kali. Temuan ini mengindikasikan bahwa mayoritas responden tergolong pengguna dengan frekuensi rendah hingga sedang, sementara sebagian lain merupakan pengguna aktif dengan frekuensi tinggi sebanyak 32 Orang.

4.2 Distribusi Jawaban Responden Penelitian

Tabel 4. 6
Distribusi Jawaban Responden Kenyamanan (X₁)

No	Pernyataan	STS	TS	N	S	SS
1	Bus Trans Koetaradja memiliki kursi yang nyaman digunakan.	1	2	8	29	27
2	Kondisi kebersihan bus selalu terjaga.	1	2	14	26	24
3	Suhu udara di dalam bus terasa nyaman (AC/ventilasi berfungsi baik).	0	4	15	30	18

4	Tingkat kebisingan di dalam bus rendah sehingga nyaman digunakan.	2	3	11	33	18
5	Saya merasa aman dan nyaman ketika berada di dalam bus.	0	7	13	30	17
6	Saya merasa aman selama menggunakan Trans Koetaradja	0	5	10	23	29

Sumber: Data Diolah (2025)

Hasil tabulasi menunjukkan bahwa sebagian besar responden memberikan penilaian positif terhadap aspek kenyamanan. Pernyataan mengenai kenyamanan kursi memperoleh jawaban dominan setuju (29 responden) dan sangat setuju (27 responden). Kondisi ini mengindikasikan bahwa fasilitas tempat duduk telah memenuhi ekspektasi pengguna.

Aspek kebersihan bus juga dinilai cukup baik dengan 26 responden menyatakan setuju dan 24 responden sangat setuju. Demikian pula pada kenyamanan suhu udara (30 responden setuju, 18 sangat setuju), yang memperlihatkan bahwa sistem pendingin udara berfungsi optimal. Sementara itu, indikator tingkat kebisingan dan rasa aman masih mendapat tanggapan beragam, di mana terdapat responden yang menjawab tidak setuju (masing-masing 5–7 responden). Dengan demikian, kenyamanan Trans Koetaradja dapat dikategorikan cukup baik, meskipun perlu peningkatan pada aspek kebisingan dan rasa aman.

Tabel 4. 7
Distribusi Jawaban Responden Aksesibilitas (X₂)

No	Pernyataan	STS	TS	N	S	SS
1	Lokasi halte/transit mudah dijangkau dari tempat tinggal atau tempat aktivitas saya.	0	4	19	24	20
2	Waktu tempuh menuju halte relatif singkat.	0	3	12	30	22
3	Jadwal keberangkatan bus mudah diakses dan dipahami.	0	5	14	29	19
4	Rute Trans Koetaradja sudah menjangkau area yang saya butuhkan.	1	2	17	23	24
5	Perpindahan antar rute atau antar moda transportasi mudah dilakukan.	0	3	14	30	20
6	Informasi rute dan jadwal disampaikan dengan jelas	0	2	10	32	23

Sumber: Data Diolah (2025)

Distribusi jawaban responden pada variabel aksesibilitas memperlihatkan kecenderungan positif. Indikator kemudahan menjangkau halte memperoleh jawaban setuju (24 responden) dan sangat setuju (20 responden). Hal serupa terlihat pada indikator waktu tempuh menuju halte, di mana mayoritas responden menyatakan setuju (30 responden) dan sangat setuju (22 responden).

Selain itu, indikator kemudahan memahami jadwal keberangkatan juga mendapat tanggapan positif (29 setuju dan 19

sangat setuju). Demikian pula pada indikator jangkauan rute, kemudahan perpindahan moda, serta kejelasan informasi rute dan jadwal, yang didominasi jawaban setuju dan sangat setuju. Secara keseluruhan, aksesibilitas Trans Koetaradja dapat dinyatakan memadai dan sesuai dengan kebutuhan mobilitas mahasiswa.

Tabel 4. 8
Distribusi Jawaban Responden Layanan (X₃)

No	Pernyataan	STS	TS	N	S	SS
1	Armada bus tersedia dengan frekuensi yang memadai.	1	3	14	29	20
2	Bus Trans Koetaradja beroperasi tepat waktu sesuai jadwal.	0	3	7	32	25
3	Kondisi armada bus layak jalan dan terawat.	3	2	14	30	18
4	Petugas dan awak bus bersikap ramah serta membantu penumpang.	0	1	18	29	19
5	Informasi terkait layanan (jadwal, tarif, rute) mudah diperoleh.	0	2	12	29	24

Sumber: Data Diolah (2025)

Pada aspek layanan, sebagian besar responden memberikan persepsi baik. Indikator frekuensi ketersediaan armada memperoleh 29 responden setuju dan 20 sangat setuju. Selanjutnya, indikator ketepatan waktu operasional mendapatkan penilaian positif (32 setuju, 25 sangat setuju).

Meskipun demikian, pada indikator kondisi armada bus, terdapat 5 responden yang menyatakan tidak setuju, walaupun secara umum tetap menunjukkan kecenderungan baik (30 setuju, 18 sangat setuju). Lebih lanjut, indikator keramahan petugas dinilai memuaskan dengan 29 responden setuju dan 19 sangat setuju. Sedangkan indikator kemudahan memperoleh informasi layanan juga relatif tinggi (29 setuju, 24 sangat setuju). Dengan demikian, layanan Trans Koetaradja dapat dikategorikan baik, baik dari sisi teknis maupun pelayanan petugas.

Tabel 4. 9
Distribusi Jawaban Responden Minat Menggunakan
Transportasi Umum (Y)

No	Pernyataan	STS	TS	N	S	SS
1	Saya merasa tertarik untuk terus menggunakan Trans Koetaradja.	2	7	13	22	23
2	Saya akan memilih Trans Koetaradja sebagai alternatif utama perjalanan saya.	4	12	18	23	10
3	Saya bersedia merekomendasikan Trans Koetaradja kepada orang lain.	2	11	15	24	15
4	Saya memiliki keinginan untuk lebih sering menggunakan Trans Koetaradja.	2	4	13	20	28
5	Saya merasa puas dan akan tetap menggunakan Trans Koetaradja meskipun ada pilihan transportasi lain.	2	5	14	20	26

Sumber: Data Diolah (2025)

Distribusi jawaban responden terhadap variabel minat menunjukkan hasil yang beragam. Pada indikator ketertarikan untuk terus menggunakan Trans Koetaradja, mayoritas responden menyatakan setuju (22 responden) dan sangat setuju (23 responden). Indikator keinginan untuk lebih sering menggunakan Trans Koetaradja juga mendapat respon positif (20 setuju, 28 sangat setuju).

Namun, pada indikator pemilihan Trans Koetaradja sebagai alternatif utama, terlihat variasi jawaban. Sebagian besar responden bersikap netral (18 responden) dan tidak setuju (12 responden), sementara hanya 23 responden yang setuju dan 10 responden sangat setuju. Hal ini menunjukkan bahwa meskipun minat cukup tinggi, Trans Koetaradja belum sepenuhnya menjadi pilihan utama bagi seluruh mahasiswa.

Indikator kesediaan merekomendasikan kepada orang lain memperoleh penilaian positif dengan 24 responden setuju dan 15 sangat setuju. Begitu pula dengan indikator kepuasan untuk tetap menggunakan meskipun tersedia alternatif lain, yang didominasi jawaban positif (20 setuju, 26 sangat setuju). Dengan demikian, secara umum minat mahasiswa dapat dikategorikan cukup tinggi, walaupun masih terdapat faktor kompetitif dari moda transportasi lainnya.

4.3 Uji Validitas dan Realibilitas

4.3.1 Uji Validitas

Validitas pada dasarnya menunjukkan sejauh mana suatu instrumen mampu mengukur apa yang seharusnya diukur. Instrumen penelitian dikatakan valid apabila butir-butir pertanyaannya dapat mencerminkan konsep atau variabel yang diteliti secara tepat. Dengan demikian, hasil pengukuran akan mencerminkan kondisi sebenarnya di lapangan.

Uji validitas dalam penelitian ini dilakukan dengan menggunakan korelasi *Pearson Product Moment* antara skor butir pertanyaan dengan skor total variabel. Suatu item pernyataan dinyatakan valid apabila nilai r hitung $>$ r tabel pada taraf signifikansi 5%.

1. Uji Validitas X_1

Tabel 4. 10
Hasil Uji Validitas Variabel X_1

Pertanyaan	r hitung	r tabel	Keterangan
$X_{1.1}$	.875	.240	Valid
$X_{1.2}$	.898	.240	Valid
$X_{1.3}$	.901	.240	Valid
$X_{1.4}$	.820	.240	Valid
$X_{1.5}$	.810	.240	Valid
$X_{1.6}$	.849	.240	Valid

Sumber: Data Primer (SPSS, 24)

Berdasarkan hasil uji validitas pada variabel X_1 (Kenyamanan) yang ditampilkan pada Tabel 4.10, diketahui bahwa seluruh item pernyataan memiliki nilai r hitung yang lebih besar daripada r tabel sebesar 0,240 pada taraf signifikansi 5% dengan jumlah responden 67 orang. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa seluruh item pernyataan pada variabel X_1 adalah valid dan dapat digunakan untuk analisis lebih lanjut dalam penelitian ini.

2. Uji Validitas X_2

Tabel 4. 11
Hasil Uji Validitas Variabel X_2

Pertanyaan	r hitung	r tabel	Keterangan
$X_{2.1}$	.662	.240	Valid
$X_{2.2}$	.804	.240	Valid
$X_{2.3}$	.828	.240	Valid
$X_{2.4}$	.828	.240	Valid
$X_{2.5}$	.859	.240	Valid
$X_{2.6}$	.820	.240	Valid

Sumber: Data Primer (SPSS, 24)

Berdasarkan hasil uji validitas pada variabel X_2 (Aksesibilitas) yang disajikan pada Tabel 4.11, diperoleh bahwa seluruh item pernyataan memiliki nilai r hitung lebih besar daripada r tabel sebesar 0,240 pada taraf signifikansi 5% dengan jumlah responden 67 orang. Nilai r hitung yang diperoleh berada pada kisaran 0,662 hingga 0,859, sehingga seluruh pernyataan dinyatakan valid. Hal ini menunjukkan bahwa butir-butir

pertanyaan yang digunakan benar-benar mampu merepresentasikan variabel aksesibilitas sesuai dengan tujuan penelitian. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa semua item pada variabel X_2 adalah valid dan layak digunakan dalam analisis lebih lanjut.



3. Uji Validitas X₃

Tabel 4. 12
Hasil Uji Validitas Variabel X₃

Pertanyaan	r hitung	r tabel	Keterangan
X _{3.1}	.880	.240	Valid
X _{3.2}	.661	.240	Valid
X _{3.3}	.713	.240	Valid
X _{3.4}	.595	.240	Valid
X _{3.5}	.700	.240	Valid

Sumber: Data Primer (SPSS, 24)

Berdasarkan hasil uji validitas pada variabel X₃ (Layanan) yang ditampilkan pada Tabel 4.12, diketahui bahwa seluruh item pernyataan memiliki nilai r hitung lebih besar dari r tabel sebesar 0,240 pada taraf signifikansi 5% dengan jumlah responden sebanyak 67 orang. Nilai r hitung berkisar antara 0,595 hingga 0,880, sehingga setiap butir pernyataan dinyatakan valid. Hal ini menunjukkan bahwa seluruh indikator yang digunakan dalam mengukur variabel layanan mampu merepresentasikan dengan baik aspek layanan Trans Koetaradja sesuai dengan tujuan penelitian. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa semua item dalam variabel X₃ adalah valid dan dapat digunakan dalam analisis lebih lanjut

4. Uji Validitas Y

Tabel 4. 13
Hasil Uji Validitas Variabel Y

Pertanyaan	r hitung	r tabel	Keterangan
Y1	.896	.240	Valid
Y2	.810	.240	Valid
Y3	.914	.240	Valid
Y4	.907	.240	Valid
Y5	.903	.240	Valid

Sumber: Data Primer (SPSS, 24)

Hasil uji validitas pada variabel Y (Minat Mahasiswa) sebagaimana disajikan pada Tabel 4.13 menunjukkan bahwa seluruh item pernyataan memiliki nilai r hitung yang jauh melampaui r tabel sebesar 0,240 pada taraf signifikansi 5% dengan jumlah responden 67 orang. Rentang nilai r hitung yang diperoleh, yaitu antara 0,810 hingga 0,914, mengindikasikan bahwa setiap butir pertanyaan mampu menggambarkan variabel minat secara konsisten. Oleh karena itu, dapat ditegaskan bahwa seluruh item pada variabel Y telah memenuhi kriteria validitas dan dapat digunakan sebagai instrumen yang sah dalam penelitian ini.

A R - R A N I R Y

4.3.2 Uji Reliabilitas

Tabel 4. 14
Hasil Uji Reliabilitas Variabel

Variabel	<i>Cronbach Alpha</i>	Keterangan
Kenyamanan (X_1)	.928	Reliabel
Aksesibilitas (X_2)	.885	Reliabel
Layanan (X_3)	.888	Reliabel
Minat Mahasiswa (Y)	.931	Reliabel

Sumber: Data Primer (SPSS, 24)

Hasil seluruh variabel penelitian memiliki nilai Cronbach Alpha di atas 0,60, yang berarti instrumen yang digunakan dapat dinyatakan reliabel. Variabel Kenyamanan (X_1) memperoleh nilai sebesar 0,928, variabel Aksesibilitas (X_2) sebesar 0,885, variabel Layanan (X_3) sebesar 0,888, serta variabel Minat Mahasiswa (Y) sebesar 0,931. Nilai yang tinggi pada masing-masing variabel tersebut menunjukkan bahwa butir-butir pertanyaan dalam kuesioner memiliki konsistensi internal yang baik dan dapat dipercaya dalam mengukur variabel yang diteliti. Dengan demikian, instrumen penelitian ini telah memenuhi syarat reliabilitas sehingga layak digunakan untuk analisis lebih lanjut.

4.4 Uji Asumsi Klasik

4.4.1 Hasil Uji Multikolinearitas

Sebelum melakukan uji regresi linier berganda, penelitian ini terlebih dahulu melakukan uji multikolinearitas untuk

mengetahui apakah terdapat hubungan yang sangat tinggi antar variabel *independen*. Uji ini penting untuk memastikan bahwa setiap variabel *independen* dapat memberikan kontribusi yang unik dalam model regresi tanpa adanya distorsi akibat korelasi yang berlebihan. Parameter yang digunakan dalam uji ini adalah *Tolerance* dan *Variance Inflation Factor (VIF)*.

Tabel 4. 15
Hasil Uji Multikolinieritas

Coefficients ^a			
Model		Collinearity Statistics	
		Tolerance	VIF
1	x1	.282	3.549
	x2	.355	2.815
	x3	.294	3.399

a. Dependent Variable: y

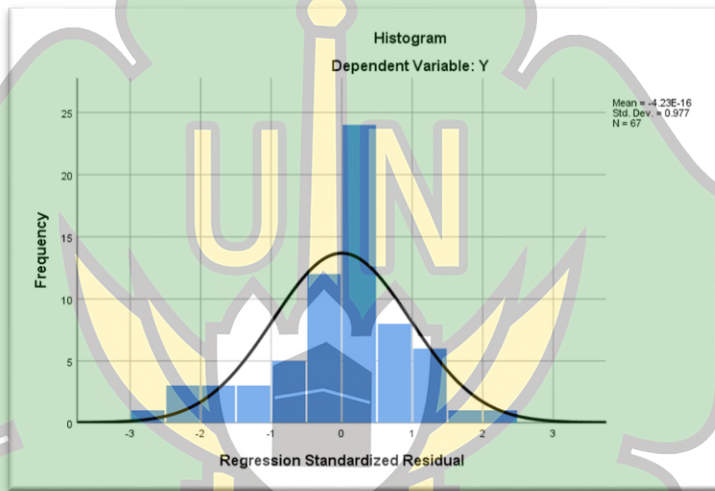
Sumber: Data Primer (SPSS, 24)

Berdasarkan Tabel 4.15, terlihat bahwa nilai *Tolerance* untuk semua variabel independen berada di atas 0,1, dan nilai VIF di bawah 10. Hal ini menunjukkan bahwa tidak terjadi multikolinieritas antar variabel independen dalam model regresi. Dengan demikian, variabel X_1 , X_2 , dan X_3 dapat digunakan secara simultan dalam analisis regresi tanpa menimbulkan distorsi akibat hubungan yang terlalu tinggi antar variabel.

4.4.2 Hasil Uji Normalitas

Uji normalitas dilakukan untuk mengetahui apakah data penelitian berdistribusi normal, yang merupakan salah satu asumsi penting dalam analisis statistik parametris. Data dikaji menggunakan histogram dan *scatterplot*.

Gambar 4.1
Hasil Uji Normalitas Berdasarkan Histogram

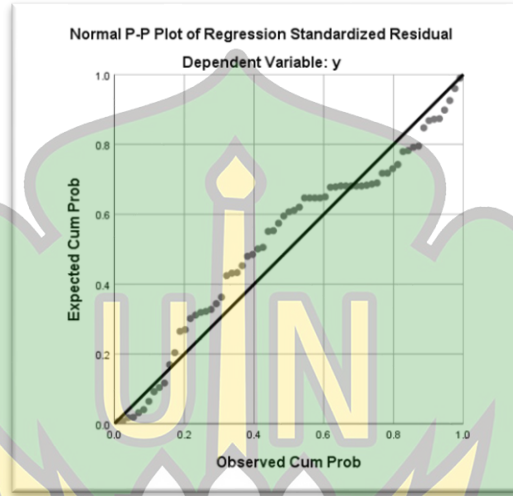


Sumber: Data Diolah (SPSS, 24)

Berdasarkan Gambar 4.2, hasil uji normalitas menggunakan histogram menunjukkan bahwa distribusi data mendekati bentuk kurva lonceng yang simetris. Tidak terdapat penyimpangan yang signifikan ke kiri atau ke kanan, sehingga dapat disimpulkan bahwa data penelitian cenderung berdistribusi normal. Bentuk histogram yang simetris ini menunjukkan bahwa sebagian besar data

terkonsentrasi di sekitar nilai rata-rata, memenuhi salah satu asumsi penting analisis statistik parametris.

Gambar 4. 2
Hasil Uji Normalitas Berdasarkan *P-Plot*



Sumber: Data Primer (SPSS, 24)

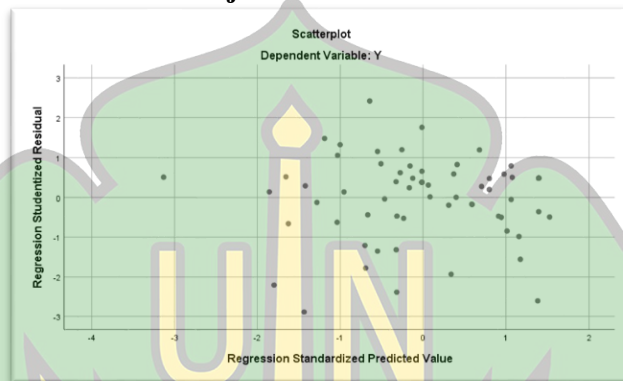
Sementara itu, Gambar 4.3 memperlihatkan hasil uji normalitas menggunakan *P-Plot*, di mana titik-titik data berada di sekitar garis diagonal referensi. Posisi titik-titik yang dekat dengan garis diagonal ini menandakan bahwa sebaran data mengikuti distribusi normal dan tidak terdapat *outlier* yang signifikan.

4.4.3 Hasil Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas dilakukan untuk mengetahui ada atau tidaknya ketidaksamaan varian residual pada model regresi. Model regresi yang baik seharusnya tidak mengalami heteroskedastisitas atau dengan kata lain memiliki varians residual

yang homogen (homoskedastisitas). Dalam penelitian ini, uji heteroskedastisitas dilakukan dengan menggunakan metode scatterplot berikut.

Gambar 4.3
Hasil Uji Heteroskedastisitas



Sumber: Data Primer (SPSS, 24)

Berdasarkan hasil *scatterplot*, terlihat bahwa titik-titik data menyebar secara acak serta tidak menunjukkan adanya pola tertentu, baik yang mengerucut, menyebar, maupun membentuk pola bergelombang. Titik-titik tersebut juga tersebar secara merata di atas maupun di bawah angka nol pada sumbu Y. Kondisi ini mengindikasikan bahwa model regresi tidak mengalami permasalahan heteroskedastisitas. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa varians residual bersifat homogen (homoskedastisitas) sehingga model regresi yang digunakan

memenuhi asumsi klasik dan layak untuk digunakan pada tahap analisis berikutnya.

4.4.4 Hasil Uji Autokorelasi

Uji autokorelasi bertujuan untuk mengetahui apakah terdapat korelasi atau hubungan antara residual pada periode tertentu dengan residual pada periode sebelumnya. Model regresi yang baik adalah model yang bebas dari autokorelasi, karena autokorelasi dapat menyebabkan hasil estimasi menjadi tidak valid dan tidak efisien. Pengujian dilakukan dengan menggunakan nilai *Durbin-Watson* (DW test), di mana:

Tabel 4. 16
Hasil Uji Autokorelasi

Model Summary ^b					
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.680 ^a	.462	.437	3.653	1.678
a. Predictors: (Constant), x3, x2, x1					
b. Dependent Variable: y					

Sumber: Data Primer (SPSS, 24)

Berdasarkan Tabel 4.16, diperoleh nilai Durbin-Watson sebesar 1,678. Nilai ini berada pada kisaran 1,5 sampai 2,5, sehingga dapat disimpulkan bahwa model regresi tidak mengalami autokorelasi, baik positif maupun negatif. Dengan demikian, asumsi bebas autokorelasi terpenuhi, sehingga model regresi layak digunakan untuk analisis lebih lanjut.

4.5 Hasil Uji Regresi Linear Berganda

Analisis regresi linear berganda dilakukan untuk mengetahui pengaruh simultan dan parsial variabel *independen* terhadap variabel *dependen*. Dalam penelitian ini, variabel *independen* terdiri dari Kenyamanan (X_1), Aksesibilitas (X_2), dan Layanan (X_3), sedangkan variabel *dependen* adalah Y (sesuai konteks penelitian). Hasil regresi berguna untuk memahami seberapa besar kontribusi masing-masing variabel *independen* terhadap variabel *dependen* serta signifikansinya.

Tabel 4.17
Hasil Regresi Linear Berganda

Model		Coefficients ^a				
		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	.001	2.772		.000	.000
	Kenyamanan (X_1)	.502	.182	.480	2.757	.008
	Akseibilitas (X_2)	.365	.182	.311	2.003	.049
	Layanan (X_3)	-.109	.231	-.080	-.471	.639

a. Dependent Variable: Y

Sumber: Data Primer (SPSS, 24)

Berdasarkan Tabel 4.17, dapat diinterpretasikan sebagai berikut:

1. Kenyamanan (X_1) memiliki koefisien regresi 0,502 dengan nilai $t = 2,757$ dan $\text{sig.} = 0,008 < 0,05$. Hal ini menunjukkan bahwa kenyamanan berpengaruh signifikan positif terhadap

variabel dependen, artinya peningkatan kenyamanan akan meningkatkan Y.

2. Aksesibilitas (X_2) memiliki koefisien regresi 0,365, $t = 2,003$, dan $\text{sig.} = 0,049 (<0,05)$, yang menunjukkan bahwa aksesibilitas juga berpengaruh signifikan positif terhadap variabel dependen.
3. Layanan (X_3) memiliki koefisien regresi -0,109, $t = -0,471$, dan $\text{sig.} = 0,639 (>0,05)$, sehingga tidak berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen dalam penelitian ini.

Secara keseluruhan, hasil regresi menunjukkan bahwa variabel kenyamanan dan aksesibilitas berperan penting dalam mempengaruhi variabel dependen, sedangkan layanan tidak memberikan pengaruh yang signifikan dalam konteks penelitian. Informasi ini penting untuk menentukan fokus prioritas dalam meningkatkan variabel yang berkontribusi signifikan terhadap Y.

4.6 Uji Hipotesis

4.6.1 Hasil Uji Parsial (t)

Uji t digunakan untuk mengetahui sejauh mana pengaruh masing-masing variabel independen secara parsial terhadap variabel *dependen*. Kriteria pengujian adalah apabila nilai $\text{Sig.} < 0,05$, maka variabel *independen* berpengaruh signifikan terhadap variabel *dependen*. Sebaliknya, apabila nilai $\text{Sig.} > 0,05$, maka

variabel *independen* tidak berpengaruh signifikan. Berdasarkan Tabel 4.11 diatas diketahui bahwa

1. Uji Parsial Variabel Kenyamanan (X_1)

Nilai t hitung > t tabel sebesar $2,757 > 1,998$ dengan signifikansi $0,008 < 0,05$. Hal ini berarti hipotesis pertama (H_1) diterima, sehingga dapat disimpulkan bahwa variabel Trans Koetaradja. Artinya, semakin tinggi tingkat kenyamanan yang dirasakan mahasiswa, maka semakin tinggi pula minat mereka untuk menggunakan transportasi tersebut.

2. Uji Parsial Variabel Akseibilitas (X_2)

Nilai t hitung > t tabel sebesar $2,003 > 1,998$ dengan signifikansi $0,049 < 0,05$. Dengan demikian, hipotesis kedua (H_2) diterima, yang menunjukkan bahwa variabel aksesibilitas berpengaruh positif dan signifikan terhadap minat mahasiswa. Hal ini berarti kemudahan akses rute, ketersediaan halte, dan keterjangkauan Trans Koetaradja dapat meningkatkan minat mahasiswa dalam menggunakannya.

3. Uji Parsial Variabel Layanan (X_3)

Nilai t hitung < t tabel sebesar $-0,471 < 1,998$ dengan signifikansi $0,639 > 0,05$. Hal ini menunjukkan bahwa hipotesis ketiga (H_3) ditolak, sehingga variabel

layanan tidak berpengaruh signifikan terhadap minat mahasiswa menggunakan Trans Koetaradja. Artinya, meskipun layanan tetap menjadi bagian dari pengalaman menggunakan transportasi, dalam penelitian ini layanan bukanlah faktor utama yang memengaruhi minat mahasiswa.

4.6.2 Hasil Uji Simultan (F)

Uji simultan atau uji F dalam analisis regresi bertujuan untuk menguji apakah variabel-variabel bebas (*independen*) secara bersama-sama atau simultan memiliki pengaruh yang signifikan terhadap variabel terikat (*dependen*). Dengan demikian, uji simultan membantu menilai kelayakan dan kekuatan model regresi secara keseluruhan dalam menggambarkan hubungan antar variabel penelitian.

Tabel 4. 18
Hasil Uji Simultan (F)

ANOVA ^a						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	722.189	3	240.730	18.042	.000 ^b
	Residual	840.587	63	13.343		
	Total	1562.776	66			
a. Dependent Variable: Y						
b. Predictors: (Constant), X3, X2, X1						

Sumber: Data Primer (SPSS, 24)

Hasil uji simultan (Uji F) menunjukkan bahwa model regresi dengan variabel bebas X_1 , X_2 , dan X_3 secara bersama-sama

berpengaruh signifikan terhadap variabel terikat Y, yang ditunjukkan oleh nilai F hitung sebesar $18,042 > 2,75$ dengan signifikansi $0,000 < 0,05$. Nilai F hitung tersebut lebih besar dari nilai F tabel sebesar 2,75 pada derajat kebebasan pembilang 3 dan derajat kebebasan penyebut 63 pada tingkat signifikansi 0,05. Hal ini berarti bahwa secara statistik, variabel-variabel bebas tersebut secara simultan mampu menjelaskan variasi pada variabel Y sehingga model regresi layak digunakan untuk memprediksi variabel terikat berdasarkan ketiga variabel bebas tersebut.

4.6.3 Hasil Uji Determinasi (R^2)

Koefisien determinasi (R^2) digunakan untuk mengukur seberapa besar variabel bebas dalam model regresi dapat menjelaskan perubahan variabel terikat. Nilai R^2 menunjukkan persentase variasi variabel terikat yang dapat dijelaskan oleh variabel bebas secara bersama-sama. Semakin besar nilai R^2 , semakin baik model dalam menjelaskan data.

Tabel 4. 19
Hasil Uji Determinasi (R^2)

Model Summary ^b				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.680 ^a	.462	.437	3.653
a. Predictors: (Constant), X3, X2, X1				
b. Dependent Variable: Y				

Sumber: Data Primer (SPSS, 24)

Nilai *R Square* sebesar 0,462 berarti bahwa 46,2% perubahan pada variabel Y dapat dijelaskan oleh variabel X_1 , X_2 , dan X_3 secara bersama-sama atau semua variabel X berpengaruh terhadap variabel Y sebesar 46,2%, sedangkan 53,8% sisanya dipengaruhi oleh faktor lain yang tidak termasuk dalam model. Dengan kata lain, model ini cukup baik dalam menjelaskan variabilitas variabel Y, meskipun masih ada faktor lain yang berperan.

4.7 Analisis dan Pembahasan Hasil Penelitian

4.7.1 Analisis Pengaruh Tingkat Kenyamanan Terhadap Minat Mahasiswa Menggunakan Trans Koetaradja

Kenyamanan merupakan aspek utama yang sering menjadi pertimbangan pengguna transportasi umum. Secara teoritis, kenyamanan merupakan bagian dari kualitas pengalaman layanan (*servicescape*) yang mempengaruhi evaluasi kognitif dan afektif pengguna, lalu bertuju pada intensi menggunakan kembali. Teori perilaku konsumen menjelaskan bahwa ketika seseorang merasa nyaman, ia akan lebih terdorong untuk mengulang penggunaan layanan tersebut. Dalam konteks transportasi, kenyamanan tidak hanya mencakup aspek fisik seperti kursi yang empuk atau kondisi bus yang bersih, tetapi juga aspek psikologis seperti rasa aman dari tindak kriminal dan suasana perjalanan pulang yang tenang.

Dalam penelitian ini, kenyamanan diukur melalui 6 (enam) indikator yang meliputi kursi, kebersihan, suhu, tingkat kebisingan, dan juga rasa aman yang diukur dengan pernyataan. Instrumen tersebut menegaskan bahwa aspek-aspek fisik dan rasa aman menjadi komponen utama kenyamanan pengguna Trans Koetaradja.

Hasil analisis menunjukkan bahwa variabel kenyamanan (X_1) memiliki koefisien regresi 0,502, dengan nilai $T_{hitung} > T_{tabel}$ dengan nilai $2,757 > 1,985$ dan tingkat signifikansi $0,008 < 0,05$. Hal ini berarti kenyamanan berpengaruh positif dan signifikan terhadap minat mahasiswa. Dengan demikian, semakin baik kenyamanan yang dirasakan, semakin besar pula kecenderungan minat mahasiswa untuk memilih Trans Koetaradja. Kenyamanan yang dimaksud meliputi kondisi armada yang bersih, kursi yang memadai, keamanan perjalanan, serta fasilitas pendukung lainnya. Temuan ini menguatkan bahwa perbaikan kursi, kebersihan suhu, kebisingan, dan rasa aman berpengaruh langsung dengan peningkatan minat mahasiswa.

Dalam perspektif ekonomi publik Islam, kenyamanan dalam layanan transportasi publik merupakan bagian dari kualitas pelayanan yang mendukung terwujudnya kemaslahatan umum (*al-maslahah al-'ammah*). Fasilitas yang nyaman, aman, dan layak mencerminkan tanggung jawab negara dalam menjaga

kesejahteraan masyarakat sebagai penerima layanan publik. Chapra menjelaskan bahwa fungsi sektor publik dalam Islam tidak hanya menyediakan barang publik, tetapi memastikan layanan tersebut memenuhi standar kelayakan hidup yang manusiawi (Chapra, *Islam and the Economic Challenge*, 1992). Kenyamanan transportasi juga berkaitan dengan tujuan *maqāṣid al-syarī'ah*, khususnya perlindungan jiwa (*hifz al-nafs*). Armada yang bersih, tempat duduk yang layak, ventilasi yang baik, serta rasa aman selama perjalanan merupakan bentuk perlindungan terhadap keselamatan dan kesehatan pengguna. Dalam Islam, penyedia layanan tidak boleh mengabaikan aspek kualitas karena hal tersebut termasuk bentuk pengabaian amanah publik. Mannan menegaskan bahwa pengelolaan fasilitas publik harus diarahkan pada peningkatan kualitas hidup masyarakat, bukan sekadar penyediaan secara kuantitas (Mannan, *Islamic Economics: Theory and Practice*, 1997).

Dengan demikian, temuan bahwa kenyamanan berpengaruh signifikan terhadap minat mahasiswa menunjukkan bahwa aspek kualitas fisik dan psikologis layanan publik sangat menentukan partisipasi masyarakat dalam memanfaatkan fasilitas umum. Hal ini sejalan dengan prinsip *ihsan*, yaitu memberikan layanan terbaik sebagai bentuk tanggung jawab moral dan sosial dalam ekonomi Islam.

Temuan ini sejalan dengan teori perilaku konsumen yang menyebutkan kenyamanan sebagai salah satu determinan utama dalam pengambilan keputusan penggunaan transportasi. Aditya (2023) juga menegaskan bahwa kenyamanan menjadi faktor penting yang mendorong masyarakat untuk beralih ke moda transportasi umum. Oleh karenanya, peningkatan aspek kenyamanan menjadi strategi prioritas bagi pengelola Trans Koetaradja. Namun, di sisi lain ada temuan tidak searah secara penekanan dengan studi yang lebih menempatkan biaya dan waktu sebagai pendorong utama permintaan bus, sehingga aspek kenyamanan bukan faktor paling dominan pada penelitian tersebut (Zia Felina et al., 2025). Perbedaan ini menunjukkan bahwa meskipun kenyamanan penting, dominasi faktor yang mempengaruhi minat bisa berbeda-beda sesuai dengan konteks sosial dan geografis pengguna.

Dalam penelitian yang di lakukan oleh Friman M, et al (2020) menemukan bahwa kenyamanan berpengaruh signifikan terhadap minat mahasiswa menggunakan transportasi umum. Mereka menyoroti pentingnya kualitas layanan dalam transportasi umum untuk persepsi aksesibilitas dalam perjalanan sehari-hari. Damayanti dan Khoirudin (2021) menyatakan bahwa kenyamanan kendaraan dan fasilitas transportasi publik berpengaruh positif terhadap minat penggunaan Trans Jogja. Selain itu, Jaisyurrahman,

et al (2022) menemukan bahwa kenyamanan menjadi salah satu faktor penting yang mempengaruhi minat mahasiswa menggunakan transportasi umum.

Namun, hasil penelitian tidak sejalan dengan beberapa penelitian lain. Inturri, et al (2021) menemukan bahwa kenyamanan tidak secara langsung mempengaruhi minat penggunaan, melainkan melalui kepuasan pengguna. De Ona, et al (2022) juga menunjukkan bahwa kenyamanan bukan faktor yang dominan jika dibandingkan dengan waktu tempuh kendaraan. Selain itu, Friman, et al (2021) menyatakan bahwa pengalaman perjalanam secara keseluruhan lebih menentukan dibandingkan kenyamanan semata.

4.7.2 Analisis Pengaruh Aksesibilitas Terhadap Minat Mahasiswa Menggunakan Trans Koetaradja

Aksesibilitas dalam transportasi umum adalah kemudahan menjangkau layanan dan kelancaran konektivitas yang dapat menurunkan biaya, waktu atau usaha pengguna dan meningkatkan utilitas pilihan moda. Semakin mudah akses terhadap moda transportasi, semakin vesar pula kemungkinan pengguna untuk memilih moda tersebut. Pada penelitian ini, aksesibilitas dioperasionalkan melalui kemudahan menjangkau halte, waktu tempuh ke halte, kemudahan memahami jadwal, jangkauan rute, kemudahan perpindahan, dan kejelasan informasi.

Variabel aksesibilitas (X_2) memiliki koefisien regresi sebesar 0,365, dengan nilai $T_{hitung} > T_{tabel}$ dengan nilai $2,003 > 1,985$ dan signifikansi $0,049 < 0,05$. Hasil ini mengindikasikan bahwa aksesibilitas berpengaruh positif dan signifikan terhadap minat mahasiswa. Hal ini berarti semakin mudah akses menuju halte, semakin sesuai rute dengan tujuan perjalanan, dan semakin teratur jadwal keberangkatan bus, maka semakin tinggi pula minat mahasiswa untuk menggunakan Trans Koetaradja. Secara praktis, mahasiswa yang tinggal di dekat halte atau memiliki rute yang langsung menuju kampus, lebih termotivasi untuk memilih Trans Koetaradja dibanding mahasiswa yang harus melakukan perjalanan panjang sebelum mencapai halte.

Dalam perspektif ekonomi Islam, aksesibilitas mencerminkan prinsip keadilan distributif ('*adl*) dan pemerataan manfaat layanan publik. Transportasi publik yang mudah dijangkau oleh berbagai kelompok masyarakat menunjukkan bahwa negara menjalankan fungsinya dalam menjamin kesetaraan akses terhadap fasilitas umum. Kahf menyatakan bahwa pemerintah dalam sistem ekonomi Islam bertanggung jawab memastikan distribusi layanan publik tidak hanya terpusat pada kelompok tertentu, tetapi dapat dinikmati secara luas (Kahf, *The Role of Government in the Islamic Economy*, 1999). Kemudahan akses transportasi juga mendukung tujuan *maqāṣid al-syarī'ah*, khususnya perlindungan harta (*ḥifz al-*

māl). Ketika mahasiswa memiliki akses terhadap transportasi publik yang terjangkau dan mudah dijangkau, mereka dapat menghemat biaya transportasi, mengurangi beban ekonomi pribadi, serta meminimalkan pemborosan (*isrāf*) akibat penggunaan kendaraan pribadi. Prinsip efisiensi ini sejalan dengan ajaran Islam yang mendorong pemanfaatan sumber daya secara optimal dan berkelanjutan.

Selain itu, aksesibilitas yang baik memperkuat konsep kemaslahatan sosial karena meningkatkan mobilitas pendidikan, aktivitas ekonomi, dan interaksi sosial masyarakat. Oleh karena itu, hasil penelitian yang menunjukkan aksesibilitas berpengaruh signifikan terhadap minat mahasiswa mempertegas bahwa kemudahan akses merupakan faktor penting dalam keberhasilan kebijakan layanan publik menurut perspektif ekonomi publik Islam.

Temuan ini mendukung penelitian Rizkiya et al. (2024) yang menekankan bahwa kemudahan akses transportasi publik mempengaruhi pola perjalanan mahasiswa. Oleh sebab itu, pengelola Trans Koetaradja disarankan untuk memperluas jaringan pelayanan, menambah halte di sekitar kawasan pendidikan, serta meningkatkan ketepatan jadwal keberangkatan. Akan tetapi temuan ini tidak searah dengan temuan Nadimi et al (2023), dengan hasil penelitian kualitas pelayanan atau jadwal sebagai pendorong minat daripada akses, sehingga dalam konteks penelitian mereka

aksesibilitas relatif kurang dominan. Hal ini yang berarti bahwa aksesibilitas memang penting, tetapi bukan satu-satunya faktor penentu minat mahasiswa, melainkan berperan sebagai prasyarat penting yang memperkuat keputusan penggunaan transportasi umum.

4.7.3 Analisis Pengaruh Layanan Terhadap Minat Mahasiswa Menggunakan Trans Koetaradja

Layanan dalam transportasi publik meliputi reliabilitas, ketepatan waktu, kondisi armada, perilaku petugas, dan informasi yang membentuk persepsi mutu dan kepercayaan pengguna. Dalam penelitian ini, layanan diukur melalui frekuensi armada, ketepatan waktu operasi, kelayakan atau perawatan armada, keramahan petugas, kemudahan informasi. Layanan yang baik diharapkan mampu meningkatkan minat mahasiswa menggunakan Trans Koetaradja.

Namun, hasil analisis memperlihatkan bahwa variabel layanan (X_3) memiliki koefisien regresi sebesar $-0,109$, dengan nilai $T_{hitung} < T_{tabel}$ sebesar $-0,471 < 1,985$ dan tingkat signifikansi $0,639 > 0,05$. Artinya, layanan tidak berpengaruh signifikan terhadap minat mahasiswa. Hal ini menunjukkan bahwa faktor layanan, seperti keramahan petugas, kejelasan informasi perjalanan, maupun kemudahan dalam mendapatkan pelayanan, belum menjadi pertimbangan utama mahasiswa dalam memilih

Trans Koetaradja. Koefisien regresi yang negatif juga mengisyaratkan bahwa peningkatan layanan tidak serta-merta meningkatkan minat mahasiswa apabila tidak sesuai dengan ekspektasi pengguna. Temuan ini dapat diinterpretasikan bahwa pada konteks Trans Koetaradja saat penelitian, kenyamanan dan aksesibilitas mungkin telah menjadi faktor yang lebih kuat, sedangkan variasi kualitas layanan yang dirasakan belum cukup besar untuk mendorong minat mahasiswa menggunakan Trans Koetaradja.

Dalam perspektif ekonomi publik Islam, kualitas layanan publik merupakan bagiandari amanah dalam penyelenggaraan *khidmah 'ammah* (pelayanan umum) yang harus dilaksanakan secara bertanggung jawab. Negara dan penyedia layanan publik dipandang sebagai pemegang amanah (*trustee*) atas sumber daya yang pada hakikatnya milik Allah SWT, sehingga setiap bentuk pelayanan kepada masyarakat harus diarahkan untuk mewujudkan kemaslahatan umum (*al-maslahah al-'ammah*) dan mencegah kemudharatan. Konsep ini sejalan dengan pandangan Chapra yang menyatakan bahwa peran sektor publik dalam Islam bukan hanya administratif, tetapi juga moral, yakni menjamin keadilan, kesejahteraan sosial, serta pemenuhan kebutuhan masyarakat secara layak (Chapra, *Islamic and the Economis Challenge*, 1992, hlm. 6-9). Kualitas layanan yang baik juga mencerminkan prinsip

ihsan (memberikan pelayanan terbaik) dan *'adl* (keadilan), di mana masyarakat berhak memperoleh layanan yang layak, aman, dan manusiawi tanpa diskriminasi.

Mannan menjelaskan bahwa ekonomi Islam, pengeluaran dan penyediaan layanan publi harus diarahkan pada peningkatan kesejahteraan sosial dan efisiensi pemanfaatan sumber daya, bukan semata-mata orientasi keuntungan atau pertumbuhan ekonomi (Mannan, *Islamic Economics: Theory and Practice*, 1997, hlm. 205-207). Oleh karena itu, meskipun secara statistik variabel layanan dalam penelitian ini tidak menunjukkan pengaruh signifikan terhadap minat mahasiswa, peningkatan kualitas layanan tetap menjadi kewajiban normatif dalam kerangka ekonomi publik Islam. Lebih lanjut, penyediaan layanan transportasi publik yang berkualitas juga berkaitan dengan tujuan dari *maqāsid al-syarī'ah*, khususnya dalam perlindungan jiwa (*ḥifẓ al-nafs*) melalui keselamatan perjalanan, perlindungan harta (*ḥifẓ al-māl*) melalui efisiensi biaya transportasi, serta perlindungan kemas;ahatan sosial melalui mobilitas yang merata. Dengan demikian, peningkatan layanan tidak hanya dipandang sebagai strategi manajerial, tetapi juga sebagai bagian dari tanggung jawab etis dan religius dalam pengelolaan fasilitas publik.

Temuan ini tidak searah dengan penelitian yang dilakukan oleh Wulandari dan Widiyastuti (2019) dan Lubis (2021) yang

menemukan bahwa layanan berpengaruh terhadap loyalitas pengguna transportasi umum. Dalam konteks penelitian ini, mahasiswa lebih menitikberatkan pada faktor kenyamanan dan aksesibilitas. Namun, hasil penelitian yang dilakukan oleh Felina et al. (2025) searah dengan penelitian ini yang menegaskan bahwa biaya dan waktu merupakan faktor yang lebih mendominasi dalam mempengaruhi minat dibandingkan dengan kualitas layanan. Perbedaan hasil ini memperlihatkan bahwa layanan mungkin bukan faktor utama dalam konteks minat mahasiswa menggunakan Trans Koetaradja di Kota Banda Aceh, melainkan kenyamanan dan aksesibilitas yang lebih menentukan. Friman, et al (2020) dalam penelitiannya menemukan layanan tidak berpengaruh signifikan terhadap minat. Hal ini sejalan dengan riset yang menunjukkan bahwa kualitas layanan tidak mempengaruhi minat ataupun intensi penggunaan secara langsung ketika ada faktor lain (kenyamanan dan aksesibilitas) menjadi lebih dominan dalam keputusan penggunaan transportasi umum.

Namun, banyak juga penelitian yang menunjukkan hasil sebaliknya, di mana kualitas layanan (*service quality*) berpengaruh signifikan terhadap minat atau intensi penggunaan transportasi umum.

4.7.4 Analisis Pengaruh Tingkat Kenyamanan, Layanan, Aksesibilitas Secara Simultan Terhadap Minat Mahasiswa Menggunakan Trans Koetaradja

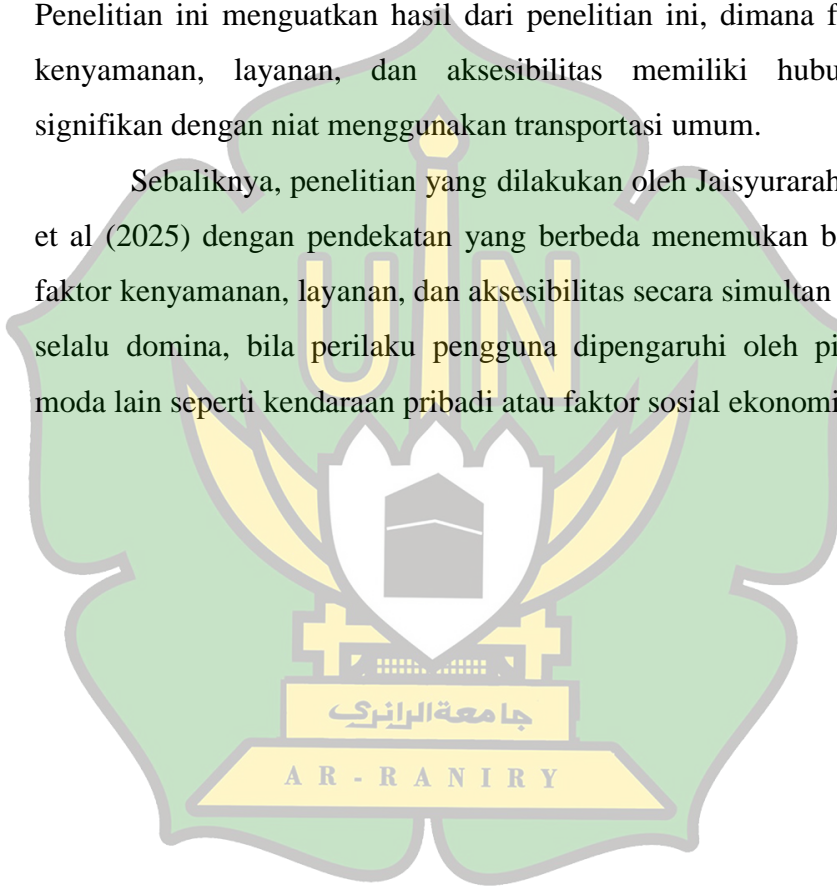
Hasil uji simultan (uji F) yang disajikan pada Tabel 4.17 menunjukkan bahwa nilai F hitung sebesar 18,042 lebih besar daripada nilai F tabel sebesar 2,75 pada taraf signifikansi 5%. Selain itu, diperoleh nilai signifikansi sebesar $0,000 < 0,05$, yang berarti bahwa secara statistik hipotesis nol (H_0) ditolak dan hipotesis alternatif (H_a) diterima. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa variabel independen yang terdiri atas kenyamanan (X1), layanan (X2), dan aksesibilitas (X3) secara simultan berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen yaitu minat mahasiswa menggunakan Trans Koetaradja (Y).

Hasil ini memberikan gambaran bahwa model regresi yang digunakan dalam penelitian ini dinilai layak (fit) untuk menjelaskan hubungan antara variabel-variabel bebas dengan variabel terikat. Dengan kata lain, peningkatan kenyamanan, kualitas layanan, serta aksesibilitas yang ditawarkan oleh Trans Koetaradja secara bersama-sama mampu mendorong peningkatan minat mahasiswa dalam menggunakan transportasi umum tersebut. Temuan ini juga menegaskan bahwa faktor-faktor non-ekonomi seperti kenyamanan, pelayanan, dan aksesibilitas memiliki peranan

penting dalam membentuk keputusan mahasiswa sebagai pengguna jasa transportasi publik.

Friman, M, et al (2020) Hasil uji simultan menunjukkan bahwa ketiga variabel berpengaruh secara simultan terhadap minat. Penelitian ini menguatkan hasil dari penelitian ini, dimana faktor kenyamanan, layanan, dan aksesibilitas memiliki hubungan signifikan dengan niat menggunakan transportasi umum.

Sebaliknya, penelitian yang dilakukan oleh Jaisyurarahman, et al (2025) dengan pendekatan yang berbeda menemukan bahwa faktor kenyamanan, layanan, dan aksesibilitas secara simultan tidak selalu domina, bila perilaku pengguna dipengaruhi oleh pilihan moda lain seperti kendaraan pribadi atau faktor sosial ekonomi.



BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis data dan pembahasan yang telah dilakukan dalam penelitian ini mengenai pengaruh kenyamanan, aksesibilitas, dan layanan terhadap minat mahasiswa menggunakan transportasi umum Trans Koetaradja di Kota Banda Aceh, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Kenyamanan berpengaruh positif dan signifikan terhadap minat mahasiswa menggunakan transportasi umum Trans Koetaradja di Kota Banda Aceh. Semakin nyaman kondisi bus, baik dari segi kebersihan, fasilitas tempat duduk, ventilasi, maupun keamanan perjalanan, semakin tinggi pula kecenderungan mahasiswa untuk memilih Trans Koetaradja.
2. Aksesibilitas juga berpengaruh positif dan signifikan terhadap minat mahasiswa menggunakan transportasi umum Trans Koetaradja di Kota Banda Aceh. Kemudahan menjangkau halte, ketersediaan rute yang sesuai dengan kebutuhan, serta keteraturan waktu perjalanan terbukti menjadi faktor penting yang mendorong mahasiswa dalam memanfaatkan Trans Koetaradja.

3. Layanan tidak berpengaruh signifikan terhadap minat mahasiswa menggunakan transportasi umum Trans Koetaradja di Kota Banda Aceh. Namun, aspek layanan tetap perlu diperhatikan sebagai faktor pendukung, karena dapat meningkatkan kepuasan dan loyalitas mahasiswa dalam jangka panjang.
4. Pengaruh secara simultan, Variabel kenyamanan, aksesibilitas, dan layanan bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap minat mahasiswa menggunakan transportasi umum Trans Koetaradja di Kota Banda Aceh. Kontribusi ketiga faktor ini mencapai sekitar 46,2%, sedangkan 53,8% sisanya dipengaruhi oleh faktor lain yang tidak diteliti dalam penelitian ini.

5.1 Saran

Berdasarkan temuan dan kesimpulan penelitian ini, terdapat beberapa rekomendasi yang dapat diberikan untuk mendukung peningkatan minat mahasiswa dalam menggunakan transportasi umum Trans Koetaradja di Kota Banda Aceh, yaitu

1. Saran untuk Pemerintah daerah dan Dinas Perhubungan Aceh diharapkan untuk terus meningkatkan kualitas Layanan transportasi dengan memperhatikan aspek kebersihan, kondisi tempat duduk, serta sistem ventilasi

yang memadai guna menciptakan pengalaman perjalanan yang lebih baik bagi pengguna, khususnya mahasiswa.

2. Sarang bagi mahasiswa terutama yang menggunakan transportasi umum Trans Koetaradja di Kota Banda Aceh diharapkan dapat memanfaatkan dan mendukung penggunaan transportasi umum sebagai alternatif mobilitas yang efisien, ekonomis, serta ramah lingkungan, sekaligus aktif memberikan masukan konstruktif kepada pengelola layanan guna peningkatan kualitas layanan Trans Koetaradja secara berkelanjutan
3. Saran bagi peneliti selanjutnya dimana berdasarkan hasil uji determinasi (R^2) sebesar 0,462, dapat disimpulkan bahwa variabel kenyamanan (X_1), aksesibilitas (X_2), dan layanan (X_3) hanya mampu menjelaskan 46,2% variasi minat penggunaan Trans Koetaradja (Y), sedangkan 53,8% sisanya dipengaruhi oleh faktor lain di luar model penelitian ini. Oleh karena itu, disarankan untuk menambahkan variabel lain seperti tarif, citra merek, faktor sosial, maupun dukungan kebijakan pemerintah agar dapat memberikan gambaran yang lebih komprehensif mengenai faktor-faktor yang memengaruhi minat masyarakat menggunakan transportasi umum di Banda Aceh.

DAFTAR PUSTAKA

- Adib, M., Razi, M., & Isradi, M. (n.d.). *Integrasi Transportasi Publik Dalam Mendukung Pembangunan Daerah*.
- Amahoru, j., intan. suryanto., & patty. sean benit. (n.d.). 924-2271-1-SM.
- Amelia, S. (n.d.). *Indeks Spesialisasi Pengembangan Wilayah Provinsi Sumatera Selatan*.
- Bagi, U., Di, W., & Batu, K. (n.d.). *Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penggunaan Angkutan*.
- Baihaki, M. V., Ramadhan, B., Aditya, P. F., Fitri, Z. N., Sahara, S., Studi, P., Manajemen, D.-I., Dan, P., & Maritim, L. (n.d.). Meningkatkan Akses Transportasi Untuk Masyarakat Pedesaan: Tantangan Dan Solusi. *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan*, Juli, 2023(14), 480–486. <https://doi.org/10.5281/zenodo.8176291>
- Barakati, M. K., Sompie, B. F., Besar, G., & Sendow, T. K. (2012). Kajian Karakteristik Perjalanan Transportasi Rute Ulu Siau-Manado. In *Jurnal Ilmiah Media Engineering* (Vol. 2, Issue 1).
- Benito, O. J., Keuangan, P., Stan, N., Riandoko, R., & Korespondensi, A. (n.d.). *Analisis Pengaruh Pengembangan Kawasan Transit Oriented Development Terhadap Nilai Tanah*.
- Charel Jovansa, J., Nurcahyanto, H., & Yuniningsih, T. (n.d.). *Analisis Aksesibilitas Pelayanan Transportasi Publik Commute Line Bagi Penyandang Disabilitas di Stasiun Manggarai Jakarta Selatan Analysis of Accessibility of Commuter Line Public Transportation Services For Persons With Disabilities At Manggarai Statio*.

- Chapra, M. Umer. 2000. *The Future of Economics: An Islamic Perspective*. Leicester: The Islamic Foundation
- Chapra, M. Umer. 1992. *Islam and the Economic Challenge*. Herndon: The International Institute of Islamic Thought (IIIT)
- Develery Tumewu., Michael S. Mantiri., & M. T. L. (n.d.). *alfonkimbal,+Develery+Tumewu*.
- De Oña, J., de Oña, R. Apakah mungkin untuk menarik pengguna kendaraan pribadi ke transportasi umum? Memahami peran kunci kualitas layanan, kepuasan dan keterlibatan pada niat perilaku. *Transportasi* 50, 1073–1101 (2023). <https://doi.org/10.1007/s11116-022-10272-1>
- Ezquerro, L., Coimbra, R., Bauluz, B., Núñez-Lahuerta, C., Román-Berdiel, T., & Moreno-Azanza, M. (2024). Large dinosaur egg accumulations and their significance for understanding nesting behaviour. *Geoscience Frontiers*, 15(5). <https://doi.org/10.1016/j.gsf.2024.101872>
- Felina, Z., Agustien, M., & Kadarsa, E. (2025). Strategi Peningkatan Pelayanan Transportasi Umum bagi Mahasiswa Universitas Bengkulu. *Eduvest-Jurnal Studi Universal*, 5(4), 4272-4284.
- Fitch-Polse, D. T., & Agarwal, S. (2025). The benefits of active transportation interventions: A review of the evidence. *Journal of Transport and Land Use*, 18(1), 77–122. <https://doi.org/10.5198/jtlu.2025.2468>
- Friyanka, Y. (2017). Politik Transportasi di Perkotaan: Studi Tentang Relasi Pemerintah dan Operator dalam Bus Rapid Transit di Kabupaten Sidoarjo. In *Jurnal Politik Muda* (Vol. 6, Issue 3).

- Friman, M., Lättman, K., & Olsson, L. E. (2020). Public Transport Quality, Safety, and Perceived Accessibility. *Sustainability*, 12(9), 3563. <https://doi.org/10.3390/su12093563>
- Harum, M., Pembangunan Jalan Tol Sutami, P., Pengajar Jurusan Sipil Fakultas Teknik Universitas Sulawesi Barat, S., & Teknik Arsitektur UIN Alauddin Makassar, J. (n.d.). *Pengaruh Pembangunan Jalan Tol Sutami Terhadap Nilai Lahan Disekitarnya*.
- Hermawan, I. M. A., Sitorus, S. R. ., Machfud, M., Poerwo, I. . P., & Mansyur, U. (2020). Evaluasi Keberlanjutan Aksesibilitas Angkutan Umum di Kota Sukabumi. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 21(1), 1–12. <https://doi.org/10.25104/jptd.v21i1.989>
- Hrelja, R., Levin, L., & Camporeale, R. (2024). Handling social considerations and the needs of different groups in public transport planning: a review of definitions, methods, and knowledge gaps. In *European Transport Research Review* (Vol. 16, Issue 1). Springer Science and Business Media Deutschland GmbH. <https://doi.org/10.1186/s12544-024-00664-y>
- Ilmiah, M., & Semarang, F. U. (2023). *Peningkatan Mutu Transportasi Umum Demi Kenyamanan dan Keamanan Pengguna* (Vol. 20, Issue 1).
- Indrashanty, A., & Legowo, P. S. (2016). Aksesibilitas dan Mobilitas Transportasi di Provinsi Bengkulu dalam Konteks Negara Maritim dan Penguatan Daerah Tertinggal. *Jurnal Penelitian Transportasi Multimoda*, 14(2), 1–10.
- Inturri, G., Giuffrida, N., Le Pira, M., Fazio, M., & Ignaccolo, M. (2021). Linking Public Transport User Satisfaction with Service Accessibility for Sustainable Mobility Planning.

- ISPRS International Journal of Geo-Information*, 10(4), 235.
<https://doi.org/10.3390/ijgi10040235>
- Jamei, E., Chan, M., Chau, H. W., Gaisie, E., & Lättman, K. (2022). Perceived Accessibility and Key Influencing Factors in Transportation. In *Sustainability (Switzerland)* (Vol. 14, Issue 17). MDPI. <https://doi.org/10.3390/su141710806>
- Jar, B. (2023). (2023). *Wiwin priana Ekonomi Regional*.
- Kahf, Monzer. 1999. "The Role of Government in the Islamic Economy." *Review of Islamic Economics*, No. 6.
- Kridatama, J., & Dan Teknologi Studi Perencanaan Angkutan Umum Dalam Kampus, S. (n.d.). Studi Perencanaan Angkutan Umum dalam Kampus (Studi Kasus: Universitas Brawijaya). In *Universitas Brawijaya* (Vol. 7).
- Lättman, K., Friman, M., & Olsson, L. E. (2016). Perceived accessibility of public transport as a potential indicator of social inclusion. *Social Inclusion*, 4(3), 36–45.
<https://doi.org/10.17645/si.v4i3.481>
- Lestari, F. (2020). Kajian Potensi Pemudik Angkutan Lebaran Tahun 2019 Berbasis Survei Online. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 21(1), 31–36.
<https://doi.org/10.25104/jptd.v21i1.1165>
- Lubis, Y. A. (n.d.). *Pengaruh Transportasi dalam*.
- Maryadi, R. (2021). (n.d.). *Tugas Akhir Analisis Ketertarikan Masyarakat Terhadap Moda Transportasi Bus Trans Koetaradja Banda Aceh Koridor 2B Pusat Kota-Ulee Lheue (Studi Kasus)*.
- Mannan, M. A. 1997. *Islamic Economics: Theory and Practice*. Delhi: Idarah -i Adabiyat-i Delli.

- Mustofa, N.K., Sunaryo, Dedi Kurnia., M. A. Y. (n.d.). *JURNAL*.
- Nadimi, N., Zamzam, A., & Litman, T. (2023). University Bus Services: Responding to Students' Travel Demands? *Sustainability (Switzerland)*, 15(11). <https://doi.org/10.3390/su15118921>
- NST, M. Z. A. (n.d.). *Analisis Karakteristik Penumpang Bus Trans Metro Deli K3M Lapangan Merdeka-Belawan*.
- Penalosa, E. (2005). (n.d.). *Peran Transportasi Dalam Kebijakan Perkembangan Perkotaan*.
- Priambodho, B. A., Asyiah, S., Bethary, R. T., Setiawati, D. N., & Takimai, K. (2025). Analisis Pemilihan Moda Transportasi Bagi Mahasiswa Universitas Sultan Ageng Tirtayasa. *Jurnal Komposit*, 9(1), 205–214. <https://doi.org/10.32832/komposit.v9i1.16446>
- Primasari, D. W., Ernawati, J., & Dwi, A. (n.d.). *Indonesian Green Technology Journal Pemilihan Moda Transportasi ke Kampus oleh Mahasiswa Universitas Brawijaya*.
- Pujiastuti, Ratna Rahayu & Samekto, P. A. (n.d.). *204-Article Text-147147249-2-10-20190930*.
- Putu Decy Arwini, N., & Made Juniastra, I. (2023). *Peran Transportasi Dalam Dunia Industri*. 6(1).
- Rachmawati, R. G. (2020). Issue 2 Article 7 12-15-2020 Recommended Citation Recommended Citation Kusuma. *CSID Journal of Infrastructure Development*, 3(2), 189–197. <https://doi.org/10.32783/csid>
- Rizkiya, P., Hasan, Z., Sawab, H., Akbar, F., & Nazira, A. (2024, June). The movement pattern of app-based transportation in Banda Aceh City, Province of Aceh, Indonesia. In IOP Conference Series: Earth and Environmental Science (Vol.

1356, No. 1, p. 012071). IOP Publishing.

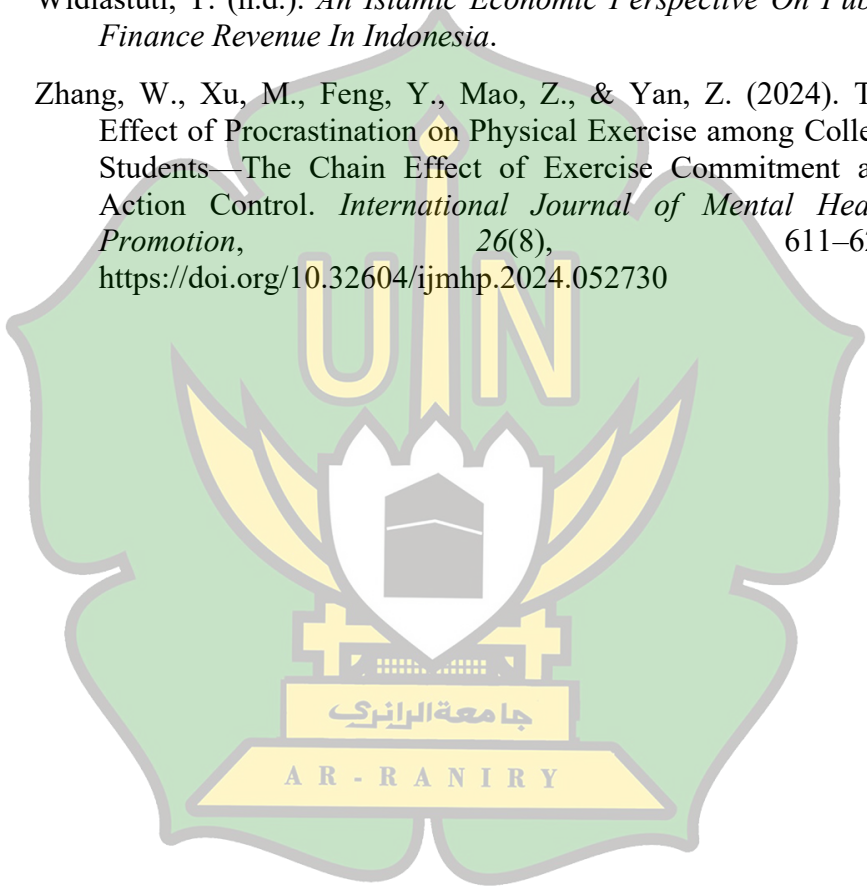
- Saepul Bahri, A., & Herliana, K. (2023). *Analisis Sektor Ekonomi Terhadap Kinerja Ekonomi Regional Pangandaran: Pendekatan Geografi Spasial* (Vol. 3, Issue 2).
- Said, R., Maitimu, A., Talakua, E., Sipil, T., & Ambon, P. N. (n.d.). Tinjauan Biaya Operasional Kendaraan Umum Trayek Morella-Batu Merah Rute JMP. *JURNAL SIMETRIK*, 12(2).
- Sentiko, B. D. (2018). (n.d.). *UNIKOM_Rizcky Sepa Framudia_BAB II*.
- Shahzad, M. F., Xu, S., Lim, W. M., Yang, X., & Khan, Q. R. (2024). Artificial intelligence and social media on academic performance and mental well-being: Student perceptions of positive impact in the age of smart learning. *Heliyon*, 10(8). <https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2024.e29523>
- Sofwatillah. (n.d.). *8LOA++106+publis*.
- Sugiyarto Soeparyanto, T., Ode Muhamad Nurrakhmad Arsyad, L., & Nurjanah Ahmad, S. (n.d.). *Maudhy-Satyadharm Independent Researcher*.
- Sulistyorini, R. (2021). *Peran Infrastruktur Transportasi Dalam Pengembangan Provinsi Lampung* (Vol. 21, Issue 1).
- Sutami Silondae, Halu Oleo, Kendari, H. A. A. M. (2016). (2016). Keterkaitan Jalur Transportasi dan Interaksi Ekonomi Kabupaten Konawe Utara dengan Kabupaten/Kota Sekitarnya. *Jurnal Progres Ekonomi Pembangunan*, 1(1).
- Syarif, N. (2010). (n.d.). *Peranan Transportasi Perdesaan Terhadap Pembangunan Pertanian Di Kecamatan Bulukumpa Kabupaten Buluk*.

- Tangi, Dominikus s., Karels. Dolly w., H. E. E. (2022). Analisis Pemilihan Moda Transportasi Angkutan Umum di Golewa Selatan Kabupaten Ngada. In *Jurnal Teknik Sipil* (Vol. 11, Issue 1).
- Teknik Sipil, J., & Dan Lingkungan Fakultas Sains Dan Teknologi, K. (2024). *Analisis Pemilihan Moda Transportasi ke Kampus Oleh Mahasiswa Universitas Jambi (Studi Kasus: Kampus Universitas Jambi Mendalo) Skripsi Wisnu Ade Wardana MIC118013 Program Studi Teknik Sipil.*
- Thynell, M. (2009). *Expert Consultation on Transport Methodology UNDESA New York Social indicators for public transport Social Social Social indicators indicators for public transport for public transport for public transport Background Background Background Background.*
- Trisnawan, Y. L., & Yuliarmi, N. N. (n.d.). *Pengaruh Infrastruktur, Investasi, Biaya Transportasi Terhadap Jumlah UMKM dan Pertumbuhan Ekonomi Daerah yang Dilalui Tol Batang-Semarang.*
- Turner, D. P. (2020). Sampling Methods in Research Design. In *Headache* (Vol. 60, Issue 1, pp. 8–12). Blackwell Publishing Inc. <https://doi.org/10.1111/head.13707>
- Upa, V. A., Suprayitno, H., & Ryansyah, M. (2018). Perbandingan dan Sintesis Karakteristik Perilaku Perjalanan Pengguna Bis Trans Mamminasata dan Bis Trans Koetaradja Comparison and Synthese of Travel Behaviour Characteristics between Trans Mamminasata Bus and Trans Koetaradja Bus Users. In *Jurnal Manajemen Aset Infrastruktur & Fasilitas* (Vol. 2, Issue 2).

Wahab, W., & Andika, D. P. (2019). Studi Analisis Pemilihan Moda Transportasi Umum Darat di Kota Padang antara Kereta Api dan Bus Damri Bandara Internasional Minangkabau. *Jurnal Teknik Sipil ITP*, 6(1). <https://doi.org/10.21063/JTS.2019.V601.05>

Widiastuti, T. (n.d.). *An Islamic Economic Perspective On Public Finance Revenue In Indonesia*.

Zhang, W., Xu, M., Feng, Y., Mao, Z., & Yan, Z. (2024). The Effect of Procrastination on Physical Exercise among College Students—The Chain Effect of Exercise Commitment and Action Control. *International Journal of Mental Health Promotion*, 26(8), 611–622. <https://doi.org/10.32604/ijmhp.2024.052730>



Lampiran 1 Kuesioner Penelitian

KUESIONER PENELITIAN

Kepada Yth.

Bapak/Ibu Sdr/I Mahasiswa Aktif Kota Banda Aceh

Di Tempat

Assalamu'alaikum Wr. Wb

Yang bertanda tangan di bawah ini,

Nama : Fatimatus Zehro

NIM : 210602058

Jurusan : Ekonomi Syariah

Adalah mahasiswa yang sedang melakukan penelitian skripsi dengan judul:

“Pengaruh Kenyamanan, Aksesibilitas, dan Layanan Terhadap Minat Mahasiswa Menggunakan Transportasi Umum Trans Koetardja di Kota Banda Aceh Dalam Perspektif Ekonomi Publik Islam”

Dalam rangka pengumpulan data penelitian, saya selaku peneliti memohon kesediaan Bapak/Ibu Sdr/i untuk menjadi responden dengan cara mengisi kuesioner yang terlampir. Jawaban yang diberikan akan dijaga kerahasiannya dan hanya digunakan untuk kepentingan penelitian akademis. Oleh karena itu, saya berharap Bapak/Ibu Sdr/i dapat memberikan jawaban yang jujur dan sesuai dengan pengalaman sebenarnya dalam menggunakan transportasi umum Trans Koetaradja.

Atas partisipasi dan kesedian Bapak/Ibu Sdr/i meluangkan waktu untuk mengisi kuesioner ini, saya ucapkan terimakasih.

Wassalamu'alaikum Wr. Wb

Penulis

Fatimatus Zehro

A. DATA RESPONDEN

1. Jenis kelamin:

Laki-laki Perempuan

2. Usia:

< 20 tahun 20–30 tahun 31–40 tahun > 40 tahun

3. Pendidikan terakhir:

SMA/SMK sederajat Diploma Sarjana (S1) Pascasarjana

4. Frekuensi menggunakan Trans Koetaradja dalam seminggu:

1–2 kali 3–5 kali > 5 kali

B. PERTANYAAN KUESIONER

Skala Likert:

1 = Sangat Tidak Setuju

2 = Tidak Setuju

3 = Netral

4 = Setuju

5 = Sangat Setuju

VARIBEL X1 – KENYAMANAN

No	Pernyataan	STS	TS	N	S	SS
1	Bus Trans Koetaradja memiliki kursi yang nyaman digunakan.					
2	Kondisi kebersihan bus selalu terjaga.					
3	Suhu udara di dalam bus terasa nyaman (AC/ventilasi berfungsi baik).					

4	Tingkat kebisingan di dalam bus rendah sehingga nyaman digunakan.					
5	Saya merasa aman dan nyaman ketika berada di dalam bus.					
6	Saya merasa aman selama menggunakan Trans Koetaradja					

VARIABEL X2 – AKSESIBILITAS

No	Pernyataan	STS	TS	N	S	SS
1	Lokasi halte/transit mudah dijangkau dari tempat tinggal atau tempat aktivitas saya.					
2	Waktu tempuh menuju halte relatif singkat.					
3	Jadwal keberangkatan bus mudah diakses dan dipahami.					
4	Rute Trans Koetaradja sudah menjangkau area yang saya butuhkan.					
5	Perpindahan antar rute atau antar moda transportasi mudah dilakukan.					
6	Informasi rute dan jadwal disampaikan dengan jelas					

VARIABEL X3 – LAYANAN

No	Pernyataan	STS	TS	N	S	SS
1	Armada bus tersedia dengan frekuensi yang memadai.					

2	Bus Trans Koetaradja beroperasi tepat waktu sesuai jadwal.					
3	Kondisi armada bus layak jalan dan terawat.					
4	Petugas dan awak bus bersikap ramah serta membantu penumpang.					
5	Informasi terkait layanan (jadwal, tarif, rute) mudah diperoleh.					

VARIABEL Y – MINAT MENGGUNAKAN TRANSPORTASI UMUM

No	Pernyataan	STS	TS	N	S	SS
1	Saya merasa tertarik untuk terus menggunakan Trans Koetaradja.					
2	Saya akan memilih Trans Koetaradja sebagai alternatif utama perjalanan saya.					
3	Saya bersedia merekomendasikan Trans Koetaradja kepada orang lain.					
4	Saya memiliki keinginan untuk lebih sering menggunakan Trans Koetaradja.					
5	Saya merasa puas dan akan tetap menggunakan Trans Koetaradja meskipun ada pilihan transportasi lain.					

Lampiran 2 Hasil Tabulasi Data Karakteristik Responden

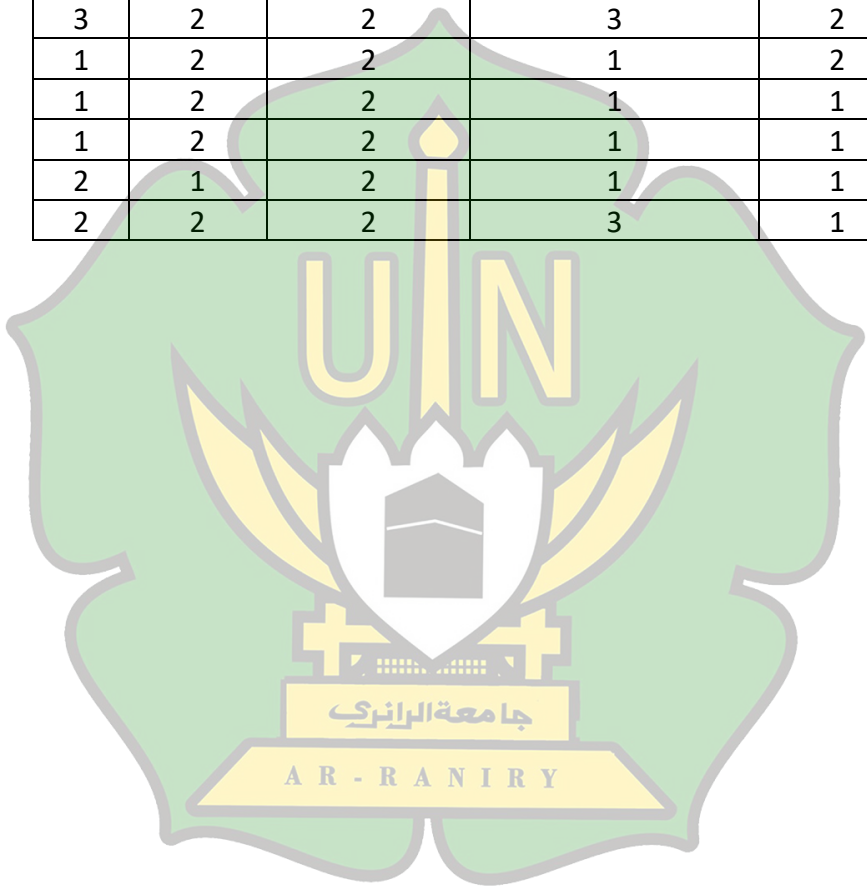
Identitas Responden:

1. Jenis kelamin:
Angka 1 untuk laki-laki
Angka 2 untuk perempuan
2. Usia:
Angka 1 untuk usia 18-20 tahun
Angka 2 untuk usia 20-23 tahun
Angka 3 untuk usia > 23 tahun
3. Asal Universita:
Angka 1 untuk Universitas Syiah Kuala
Angka 2 untuk Universitas Islam Negeri Ar-Raniry
Angka 3 untuk Universitas Muhammadiyah Aceh
Angka 4 untuk Universitas Serambi Mekkah
4. Semester
Angka 1 untuk semester 1-3
Angka 2 untuk semester 3-6
Angka 3 untuk semester > 6
5. Frekuensi Penggunaan Trans Koetaradja per Minggu
Angka 1 untuk 1-3 kali penggunaan
Angka 2 untuk 3-6 kali penggunaan
Angka 3 untuk > 6 kali penggunaan

Usia	Kelamin	Asal Kampus	Tingkat Semester	Frekuensi
2	1	1	3	2
2	1	1	3	3
2	1	3	3	1
2	2	1	2	1
2	1	2	3	2
2	1	1	3	3
1	1	1	3	1
2	1	1	3	1
2	2	3	1	1
1	2	1	1	1
2	2	1	3	1
2	1	1	3	1
2	1	1	3	1
2	2	1	3	3
1	1	1	3	3
2	2	2	2	3
1	2	2	2	3
2	2	1	2	3
2	1	1	2	3
2	1	4	2	1
2	1	1	3	1
2	2	1	3	3
2	2	1	2	3
1	2	2	1	3
1	1	4	1	3
2	2	2	1	3
1	2	2	1	3
1	1	2	1	3

Usia	Kelamin	Asal Kampus	Tingkat Semester	Frekuensi
1	2	2	1	3
1	2	2	1	1
1	2	2	1	3
3	1	2	3	2
2	1	2	3	3
1	2	2	1	2
2	2	2	3	2
2	1	2	3	2
1	2	2	1	1
1	2	2	1	1
2	1	2	3	1
1	1	2	3	3
1	1	2	1	1
3	1	2	3	1
2	2	2	1	1
3	1	2	3	2
2	1	2	3	2
1	2	2	3	2
2	1	2	1	1
2	1	2	3	1
1	1	2	1	1
2	1	2	1	1
1	2	2	1	1
2	1	2	1	2
2	1	2	1	2
2	2	2	1	2
2	1	2	1	1
2	1	2	1	3
2	1	2	1	1

Usia	Kelamin	Asal Kampus	Tingkat Semester	Frekuensi
1	2	4	2	1
1	2	2	1	1
1	1	2	1	1
2	1	2	3	2
3	2	2	3	2
1	2	2	1	2
1	2	2	1	1
1	2	2	1	1
2	1	2	1	1
2	2	2	3	1



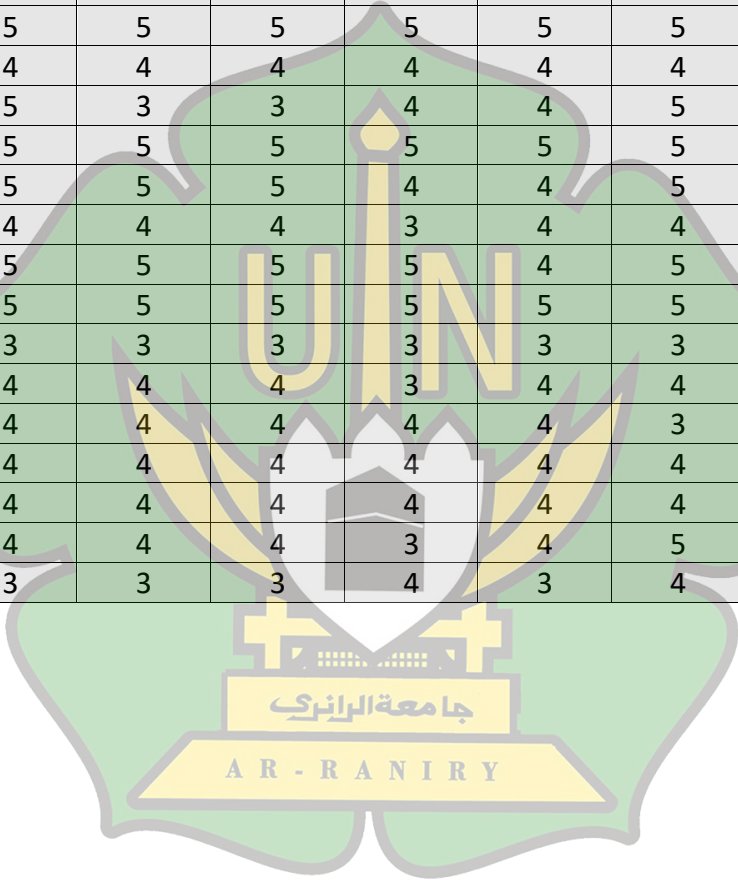
Pernyataan Penelitian:

1. Angka 1 = Sangat Tidak Setuju
2. Angka 2 = Tidak Setuju
3. Angka 3 = Netral
4. Angka 4 = Setuju
5. Angka 5 = Sangat Setuju

Kenyamanan (X1)						Total
1	2	3	4	5	6	
4	4	4	4	4	4	24
4	4	4	4	4	4	24
4	4	4	4	4	4	24
5	5	5	5	5	5	30
4	3	3	4	3	4	21
4	4	4	4	4	5	25
4	4	4	4	4	4	24
5	5	4	5	5	5	29
3	4	3	4	3	2	19
2	3	3	4	2	2	16
5	3	4	3	4	3	22
4	5	5	4	4	5	27
4	4	4	4	4	4	24
4	4	4	4	4	4	24
3	3	3	3	3	3	18
3	2	2	3	3	2	15
4	4	4	4	4	4	24
4	4	4	4	3	3	22
5	5	5	4	4	4	27

X1						Total
1	2	3	4	5	6	
3	3	2	2	5	3	18
4	4	4	4	4	5	25
4	4	3	3	2	3	19
1	1	2	2	2	2	10
4	3	3	4	3	4	21
3	3	3	2	2	2	15
4	4	3	1	3	3	18
5	4	5	4	5	5	28
5	5	5	5	5	5	30
4	5	4	4	4	4	25
5	5	4	5	5	5	29
5	5	5	5	5	5	30
3	2	3	1	3	4	16
5	5	5	5	5	5	30
4	5	4	4	4	5	26
5	5	4	5	4	5	28
4	4	4	4	4	4	24
5	4	4	4	3	5	25
5	5	5	5	4	5	29
4	3	4	4	5	3	23
5	5	5	5	5	5	30
5	5	5	5	5	5	30
4	3	3	4	3	4	21
5	3	4	3	3	3	21
4	4	3	3	4	4	22
4	4	4	4	5	5	26
5	5	4	4	4	4	26
5	5	5	4	5	5	29
5	4	3	5	2	5	24

X1						Total
1	2	3	4	5	6	
5	5	5	5	5	5	30
2	3	2	3	2	4	16
5	5	5	5	5	5	30
5	5	4	5	4	5	28
5	5	5	5	5	5	30
4	4	4	4	4	4	24
5	3	3	4	4	5	24
5	5	5	5	5	5	30
5	5	5	4	4	5	28
4	4	4	3	4	4	23
5	5	5	5	4	5	29
5	5	5	5	5	5	30
3	3	3	3	3	3	18
4	4	4	3	4	4	23
4	4	4	4	4	3	23
4	4	4	4	4	4	24
4	4	4	4	4	4	24
4	4	4	3	4	5	24
3	3	3	4	3	4	20

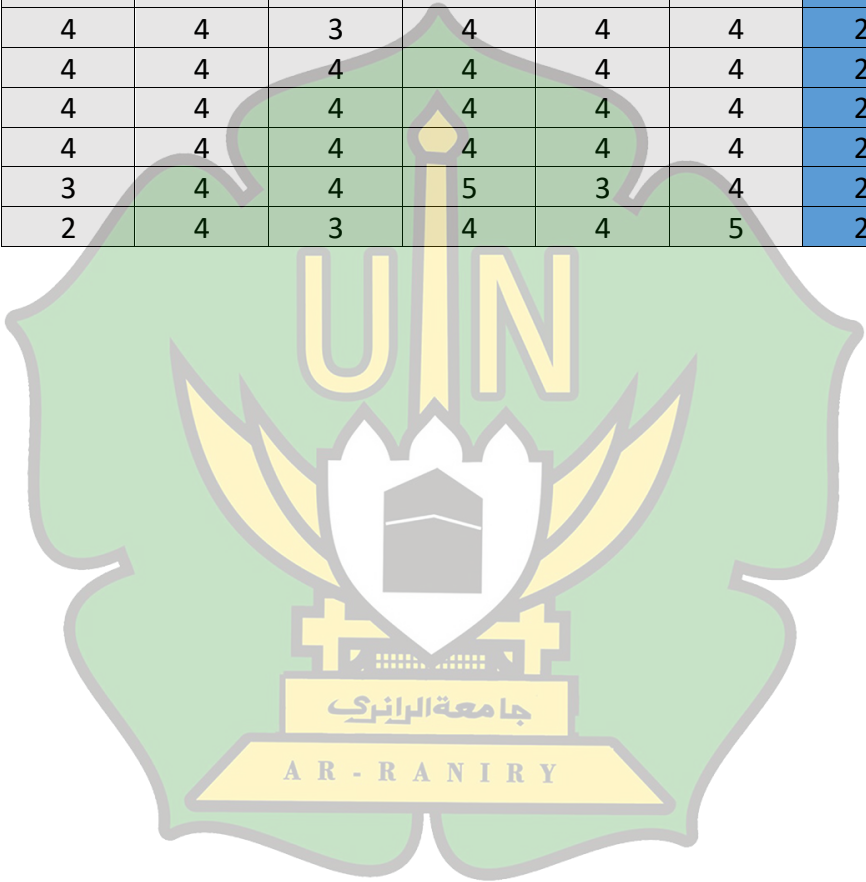


Aksesibilitas (X2)

X2						Total
1	2	3	4	5	6	
3	4	4	4	4	4	23
3	4	3	5	3	4	22
5	4	4	4	4	4	25
5	5	5	5	5	5	30
3	3	3	3	4	3	19
5	5	5	5	5	5	30
4	4	4	4	4	4	24
3	4	5	5	5	5	27
3	4	3	3	2	2	17
3	3	3	3	2	4	18
3	4	3	3	4	4	21
4	5	5	5	4	4	27
4	4	3	3	3	3	20
4	4	4	4	4	4	24
3	3	3	3	3	3	18
3	2	3	4	4	4	20
4	4	4	4	4	4	24
3	3	4	4	3	3	20
4	4	4	4	4	4	24
4	5	4	5	5	5	28
3	3	4	3	3	3	19
2	4	4	3	4	4	21
2	2	2	2	2	2	12
5	4	3	3	3	3	21
4	3	2	4	3	3	19
3	3	3	3	4	5	21
5	5	5	5	5	5	30
5	5	5	5	5	4	29

X2						Total
1	2	3	4	5	6	
2	3	2	2	4	4	17
3	5	4	4	5	5	26
4	4	4	5	5	5	27
5	4	2	1	3	3	18
5	5	5	5	5	5	30
4	4	5	4	5	5	27
4	4	4	4	4	4	24
4	4	4	4	4	4	24
4	4	5	5	4	5	27
4	4	4	5	5	5	27
3	3	4	3	3	4	20
5	5	5	5	5	5	30
5	5	5	5	5	5	30
5	4	4	3	4	5	25
4	3	2	3	3	3	18
4	3	4	3	4	3	21
5	4	4	4	4	4	25
4	5	5	4	4	4	26
4	5	4	4	5	5	27
5	5	3	3	4	4	24
5	5	5	5	5	5	30
3	2	5	5	4	4	23
5	5	5	5	5	5	30
3	3	4	4	4	4	22
5	5	5	5	5	5	30
5	5	5	5	5	5	30
3	5	5	3	3	4	23
5	5	4	5	4	4	27
5	5	4	5	5	5	29

X2						Total
1	2	3	4	5	6	
4	4	3	3	3	4	21
5	5	4	5	4	4	27
3	5	5	5	5	5	28
4	4	4	4	3	4	23
4	4	3	4	4	4	23
4	4	4	4	4	4	24
4	4	4	4	4	4	24
4	4	4	4	4	4	24
3	4	4	5	3	4	23
2	4	3	4	4	5	22

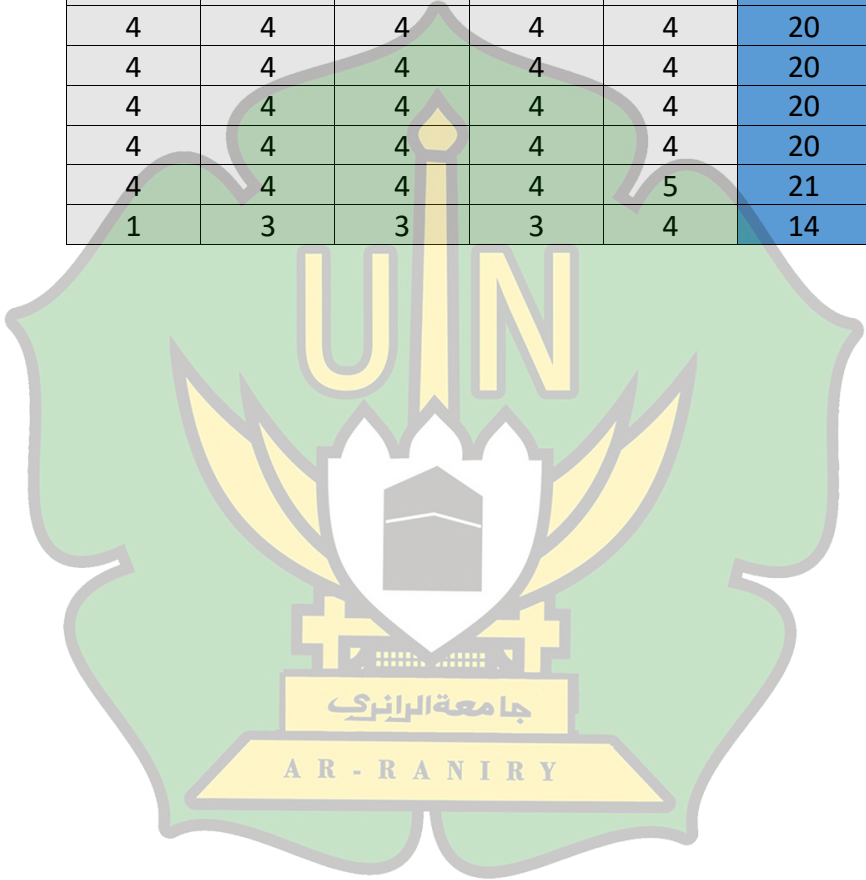


Layanan (X3)

X3					Total
1	2	3	4	5	
4	4	4	4	4	20
4	4	4	4	4	20
4	4	4	5	4	21
5	5	5	5	5	25
3	4	4	3	4	18
4	4	4	4	4	20
4	4	4	4	4	20
5	5	5	5	5	25
2	2	3	3	2	12
4	4	4	3	4	19
3	5	3	3	3	17
5	4	4	4	5	22
3	3	4	3	3	16
4	4	4	4	4	20
3	3	3	3	3	15
3	3	3	3	3	15
4	4	4	4	4	20
3	4	4	3	4	18
4	5	5	5	5	24
4	4	1	3	3	15
3	4	4	3	3	17
3	4	3	4	4	18
2	2	2	2	2	10
4	4	3	3	3	17
4	2	3	3	4	16
4	4	2	4	4	18
4	5	4	5	5	23
5	3	4	5	5	22

X3					Total
1	2	3	4	5	
4	4	5	4	4	21
5	5	5	5	5	25
5	5	5	5	5	25
2	3	1	3	3	12
5	5	5	5	5	25
4	5	4	4	4	21
4	4	4	4	4	20
4	4	4	4	4	20
5	5	3	5	5	23
5	5	4	5	4	23
3	3	4	3	4	17
5	5	5	5	5	25
5	5	5	5	5	25
4	4	4	4	3	19
3	5	3	3	3	17
3	4	3	4	3	17
4	4	4	4	4	20
5	5	5	4	4	23
4	4	3	4	5	20
3	5	3	3	3	17
5	5	1	5	5	21
5	4	4	4	5	23
5	5	5	5	5	25
4	5	3	4	5	21
5	5	5	5	5	25
3	4	4	4	4	19
5	5	5	4	5	24
5	5	5	5	5	25
4	5	5	5	5	24

X3					Total
1	2	3	4	5	
3	4	4	4	4	19
5	5	5	4	5	24
5	5	5	5	5	25
4	4	4	3	4	19
4	4	4	4	4	20
4	4	4	4	4	20
4	4	4	4	4	20
4	4	4	4	4	20
4	4	4	4	5	21
1	3	3	3	4	14

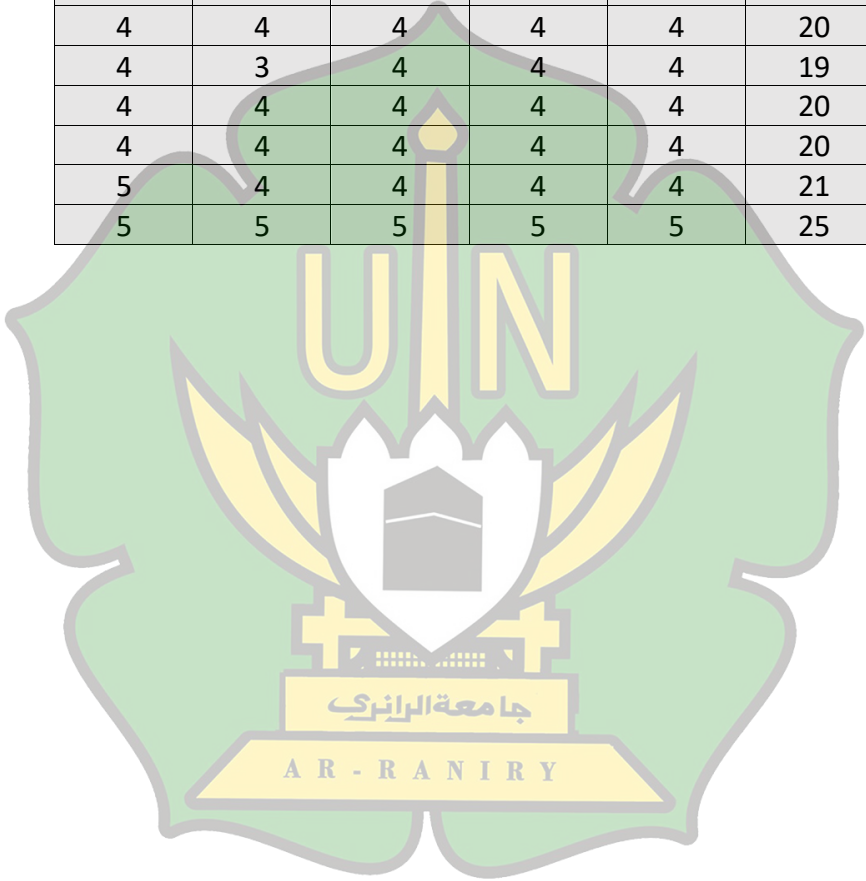


Minat Mahasiswa (Y)

Y					Total
1	2	3	4	5	
4	4	4	4	4	20
3	3	3	4	3	16
4	4	4	4	4	20
5	5	5	5	5	25
3	3	4	3	3	16
5	4	4	4	5	22
4	4	4	4	4	20
4	3	4	4	5	20
2	4	2	3	3	14
2	2	2	4	3	13
2	2	2	3	3	12
5	4	4	5	4	22
2	2	3	3	3	13
5	4	3	5	4	21
3	3	3	3	3	15
3	4	2	3	3	15
4	4	4	4	4	20
2	2	2	2	2	10
3	3	3	5	5	19
2	1	2	3	2	10
4	3	3	3	3	16
3	1	3	3	3	13
2	2	2	2	2	10
3	2	2	3	2	12
1	1	1	1	1	5
5	2	3	5	5	20
5	3	3	5	3	19
3	2	3	3	3	14

Y					Total
1	2	3	4	5	
4	2	2	3	4	15
5	4	4	5	5	23
5	3	4	5	5	22
3	2	2	2	2	11
5	3	4	5	5	22
3	3	4	5	5	20
4	4	4	4	4	20
5	5	5	5	5	25
4	4	5	5	4	22
5	4	5	5	5	24
4	3	4	5	4	20
5	5	5	5	5	25
5	5	5	5	5	25
4	3	3	4	5	19
3	3	3	5	5	19
3	4	5	5	4	21
4	4	4	4	4	20
5	4	4	5	5	23
5	4	5	5	5	24
4	3	3	5	4	19
4	3	5	5	5	22
1	1	1	1	1	5
5	5	5	5	5	25
3	3	2	2	3	13
5	5	5	5	5	25
5	5	5	5	5	25
5	2	5	5	5	22
5	5	5	5	5	25
5	2	3	4	5	19

Y					Total
1	2	3	4	5	
4	3	3	4	3	17
4	4	4	4	4	20
4	1	4	3	5	17
4	4	4	4	4	20
4	4	4	4	4	20
4	3	4	4	4	19
4	4	4	4	4	20
4	4	4	4	4	20
5	4	4	4	4	21
5	5	5	5	5	25



Lampiran 3 Hasil Uji SPSS, 24

Validitas X1

		Correlations						
		X1.1	X1.2	X1.3	X1.4	X1.5	X1.6	Total
X1.1	Pearson Correlation	1	.755**	.770**	.645**	.639**	.715**	.875**
	Sig. (2-tailed)		.000	.000	.000	.000	.000	.000
	N	67	67	67	67	67	67	67
X1.2	Pearson Correlation	.755**	1	.817**	.709**	.647**	.703**	.898**
	Sig. (2-tailed)	.000		.000	.000	.000	.000	.000
	N	67	67	67	67	67	67	67
X1.3	Pearson Correlation	.770**	.817**	1	.667**	.730**	.673**	.901**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000		.000	.000	.000	.000
	N	67	67	67	67	67	67	67
X1.4	Pearson Correlation	.645**	.709**	.667**	1	.540**	.647**	.820**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000		.000	.000	.000
	N	67	67	67	67	67	67	67
X1.5	Pearson Correlation	.639**	.647**	.730**	.540**	1	.624**	.810**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000		.000	.000
	N	67	67	67	67	67	67	67
X1.6	Pearson Correlation	.715**	.703**	.673**	.647**	.624**	1	.849**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000		.000
	N	67	67	67	67	67	67	67
Total	Pearson Correlation	.875**	.898**	.901**	.820**	.810**	.849**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	
	N	67	67	67	67	67	67	67

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
.928	.929	6

Validitas X2 Correlations

		X2.1	X2.2	X2.3	X2.4	X2.5	X2.6	Total
X2.1	Pearson Correlation	1	.610**	.383**	.392**	.440**	.322**	.662**
	Sig. (2-tailed)		.000	.001	.001	.000	.008	.000
	N	67	67	67	67	67	67	67
X2.2	Pearson Correlation	.610**	1	.577**	.524**	.588**	.573**	.804**
	Sig. (2-tailed)	.000		.000	.000	.000	.000	.000
	N	67	67	67	67	67	67	67
X2.3	Pearson Correlation	.383**	.577**	1	.724**	.650**	.627**	.828**
	Sig. (2-tailed)	.001	.000		.000	.000	.000	.000
	N	67	67	67	67	67	67	67
X2.4	Pearson Correlation	.392**	.524**	.724**	1	.658**	.645**	.828**
	Sig. (2-tailed)	.001	.000	.000		.000	.000	.000
	N	67	67	67	67	67	67	67
X2.5	Pearson Correlation	.440**	.588**	.650**	.658**	1	.818**	.859**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000		.000	.000
	N	67	67	67	67	67	67	67
X2.6	Pearson Correlation	.322**	.573**	.627**	.645**	.818**	1	.820**
	Sig. (2-tailed)	.008	.000	.000	.000	.000		.000
	N	67	67	67	67	67	67	67
Total	Pearson Correlation	.662**	.804**	.828**	.828**	.859**	.820**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	.000	
	N	67	67	67	67	67	67	67

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
.885	.888	6

Validitas X3

Correlations

		X3.1	X3.2	X3.3	X3.4	X3.5	Total
X3.1	Pearson Correlation	1	.637**	.543**	.758**	.748**	.880**
	Sig. (2-tailed)		.000	.000	.000	.000	.000
	N	67	67	67	67	67	67
X3.2	Pearson Correlation	.637**	1	.450**	.656**	.602**	.788**
	Sig. (2-tailed)	.000		.000	.000	.000	.000
	N	67	67	67	67	67	67
X3.3	Pearson Correlation	.543**	.450**	1	.537**	.565**	.760**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000		.000	.000	.000
	N	67	67	67	67	67	67
X3.4	Pearson Correlation	.758**	.656**	.537**	1	.789**	.883**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000		.000	.000
	N	67	67	67	67	67	67
X3.5	Pearson Correlation	.748**	.602**	.565**	.789**	1	.878**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000		.000
	N	67	67	67	67	67	67
Total	Pearson Correlation	.880**	.788**	.760**	.883**	.878**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	
	N	67	67	67	67	67	67

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

A R - R A N I R Y

Reliabilitas X3
Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
.888	.894	5

Validitas y
Correlations

		Y.1	Y.2	Y.3	Y.4	Y.5	Total
Y.1	Pearson Correlation	1	.636**	.756**	.774**	.801**	.896**
	Sig. (2-tailed)		.000	.000	.000	.000	.000
	N	67	67	67	67	67	67
Y.2	Pearson Correlation	.636**	1	.723**	.633**	.578**	.810**
	Sig. (2-tailed)	.000		.000	.000	.000	.000
	N	67	67	67	67	67	67
Y.3	Pearson Correlation	.756**	.723**	1	.779**	.789**	.914**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000		.000	.000	.000
	N	67	67	67	67	67	67
Y.4	Pearson Correlation	.774**	.633**	.779**	1	.839**	.907**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000		.000	.000
	N	67	67	67	67	67	67
Y.5	Pearson Correlation	.801**	.578**	.789**	.839**	1	.903**
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000		.000
	N	67	67	67	67	67	67
Total	Pearson Correlation	.896**	.810**	.914**	.907**	.903**	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.000	.000	.000	.000	
	N	67	67	67	67	67	67

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

جامعة الرانري

Reliabel Y
A R - R A N R I R Y

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
.931	.931	5

Usia					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Umur 18-20 tahun	25	37.3	37.3	37.3
	Umur 20-23 tahun	38	56.7	56.7	94.0
	Umur >23 tahun	4	6.0	6.0	100.0
	Total	67	100.0	100.0	

Jenis Kelamin					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Laki-laki	36	53.7	53.7	53.7
	Perempuan	31	46.3	46.3	100.0
	Total	67	100.0	100.0	

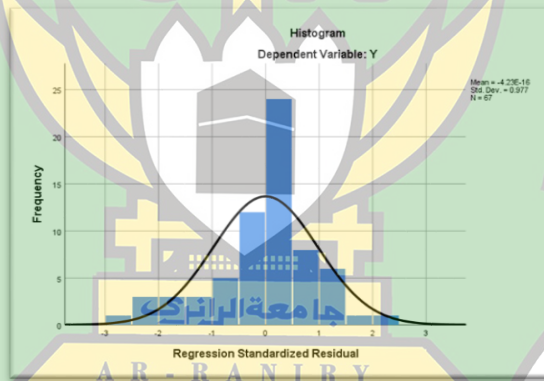
Asal Universitas					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	UIN Ar-Raniry	17	25.4	25.4	25.4
	Universitas Syiah Kuala	45	67.2	67.2	92.5
	Universitas Muhamadiyah Banda Aceh	2	3.0	3.0	95.5
	Universitas Serambi Mekkah	3	4.5	4.5	100.0
	Total	67	100.0	100.0	

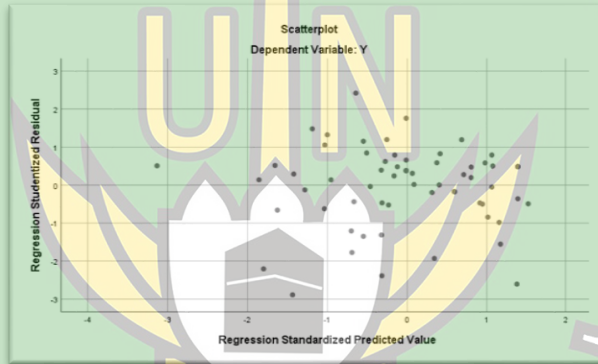
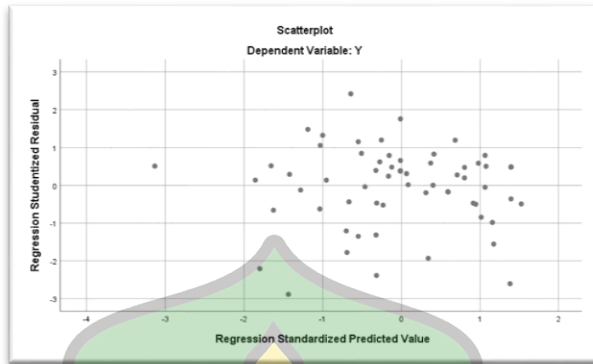
Tingkat Semester					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	semester 1-3	31	46.3	46.3	46.3
	semester 3-6	8	11.9	11.9	58.2
	semester >6	28	41.8	41.8	100.0
	Total	67	100.0	100.0	

Frekuensi Pengguna					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1-3 kali	32	47.8	47.8	47.8
	3-6 kali	15	22.4	22.4	70.1
	>6 kali	20	29.9	29.9	100.0
	Total	67	100.0	100.0	

Coefficients ^a				
Model		Collinearity Statistics		
		Tolerance	VIF	
1	x1	.282	3.549	
	x2	.355	2.815	
	x3	.294	3.399	

a. Dependent Variable: y





Model Summary ^b					
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.680 ^a	.462	.437	3.653	1.678
a. Predictors: (Constant), x3, x2, x1					
b. Dependent Variable: y					

Coefficients ^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	.001	2.772		.000	.000
	Kenyamanan (X1)	.502	.182	.480	2.757	.008
	Aksebilitas (X2)	.365	.182	.311	2.003	.049
	Layanan (X3)	-.109	.231	-.080	-.471	.639

a. Dependent Variable: Y

ANOVA ^a						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	722.189	3	240.730	18.042	.000 ^b
	Residual	840.587	63	13.343		
	Total	1562.776	66			

a. Dependent Variable: Y

b. Predictors: (Constant), X3, X2, X1

Model Summary ^b				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.680 ^a	.462	.437	3.653

a. Predictors: (Constant), X3, X2, X1

b. Dependent Variable: Y