

## PENGARUH VARIABEL-VARIABEL KONDISI EKONOMI TERHADAP BEROPERASINYA TRANS METRO DEWATA (TMD) DI KOTA DENPASAR

[The Influence of Economic Conditions Variabels on the Operation of Trans Metro Dewata (TMD) in Denpasar City]

Nuzulia Wahyu Pratiwi<sup>1)</sup>, Ida Bagus Gede Indramanik<sup>2)\*</sup>, Ni Kadek Astariani<sup>3)</sup>

Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Sains dan Teknologi, Universitas Ngurah Rai, Denpasar

*ibgindramanikstmt@gmail.com (corresponding)*

### ABSTRAK

Transportasi publik merupakan elemen penting dalam mendukung mobilitas masyarakat, mengurangi kemacetan, serta meningkatkan efisiensi ekonomi perkotaan. Trans Metro Dewata (TMD) diluncurkan melalui program *Buy The Service (BTS)* sebagai solusi transportasi modern di Kota Denpasar untuk mendorong masyarakat beralih dari kendaraan pribadi menuju moda yang lebih ramah lingkungan. Namun, pada awal 2025 layanan TMD dihentikan karena keterbatasan anggaran pemerintah sehingga menimbulkan permasalahan mobilitas dan berdampak pada aktivitas ekonomi masyarakat. Penelitian ini bertujuan mengidentifikasi karakteristik pengguna TMD, menganalisis pengaruh kondisi ekonomi terhadap beroperasinya TMD, dan menyusun rekomendasi berdasarkan saran pengguna TMD. Metode penelitian menggunakan pendekatan kuantitatif dengan penyebaran kuesioner kepada 100 responden yang ditentukan melalui rumus Slovin. Data dianalisis menggunakan regresi linier berganda dengan bantuan SPSS. Hasil penelitian menunjukkan mayoritas pengguna adalah masyarakat umum dan pelajar/mahasiswa dengan dominasi usia produktif 26–35 tahun. Uji F signifikan secara simultan (Fhitung 23,133 > Ftabel 2,18; sig < 0,05), sedangkan Uji t membuktikan bahwa akses ke pekerjaan, produktivitas, dan pendapatan sektor informal berpengaruh signifikan, dengan akses ke pekerjaan sebagai faktor dominan. Nilai koefisien determinasi ( $R^2$ ) sebesar 0,599, artinya 59,9% variasi beroperasinya TMD dipengaruhi kondisi ekonomi, sedangkan 40,1% oleh faktor lain. Rekomendasi responden menekankan kenyamanan, ketepatan waktu, perluasan rute, penambahan armada, serta promosi layanan.

**Kata kunci:** Trans Metro Dewata; kondisi ekonomi; transportasi publik; regresi linier; SPSS.

### ABSTRACT

*Public transportation is an essential element in supporting community mobility, reducing congestion, and improving urban economic efficiency. Trans Metro Dewata (TMD) was launched through the Buy The Service (BTS) program as a modern transportation solution in Denpasar City to encourage people to shift from private vehicles to more environmentally friendly modes. However, in early 2025 the TMD service was discontinued due to government budget limitations, creating mobility problems and affecting economic activities. This study aims to identify the characteristics of TMD users, analyze the influence of economic conditions on TMD operations, and formulate recommendations based on user suggestions. The research employed a quantitative approach by distributing questionnaires to 100 respondents determined using the Slovin formula. Data were analyzed using multiple linear regression with the assistance of SPSS. The findings show that the majority of users were the general public and students, dominated by the productive age group of 26–35 years. The F-test indicated significant simultaneous effects (Fcount 23.133 > Ftable 2.18; sig < 0.05), while the t-test revealed that access to employment, productivity, and informal sector income had significant effects, with access to employment being the most dominant factor. The coefficient of determination ( $R^2$ ) was 0.599, meaning 59.9% of TMD operations were influenced by economic conditions, while 40.1% were affected by other factors. Respondents recommended improvements in comfort, punctuality, route expansion, fleet additions, and service promotion.*

**Keywords:** Trans Metro Dewata; economic conditions; public transportation; linear regression; SPSS.

## PENDAHULUAN

Transportasi merupakan salah satu pilar utama dalam pembangunan suatu daerah. Peranannya tidak sekadar sebagai sarana mobilitas orang dan barang, melainkan juga sebagai penggerak roda ekonomi masyarakat. Dalam konteks pembangunan perkotaan, keberadaan sistem transportasi yang efektif dan efisien sangat menentukan tingkat mobilitas penduduk, distribusi barang dan jasa, serta kelancaran aktivitas masyarakat sehari-hari. Oleh karena itu, sistem transportasi yang andal dan berkelanjutan menjadi kebutuhan mutlak bagi kota-kota besar, termasuk Kota Denpasar sebagai ibu kota Provinsi Bali (Ayu et al., 2024).

Hal ini menjadi tantangan nyata di kawasan metropolitan seperti Aglomerasi Sarbagita (Denpasar, Badung, Gianyar, dan Tabanan), yang ditetapkan sebagai kawasan strategis nasional melalui Peraturan Presiden Nomor 51 Tahun 2014. Dalam lima tahun terakhir, Sarbagita mengalami pertumbuhan penduduk sebesar 1% per tahun dan peningkatan kendaraan bermotor sebesar 3% per tahun (BPS Provinsi Bali, 2024). Kondisi ini menimbulkan berbagai permasalahan, seperti kemacetan, polusi udara, dan peningkatan konsumsi bahan bakar, yang berdampak langsung pada kualitas hidup dan produktivitas masyarakat.

Sebagai respons terhadap kemacetan, polusi udara, dan peningkatan konsumsi bahan bakar, pemerintah pusat melalui Kementerian Perhubungan meluncurkan program *Buy The Service (BTS)*, yang salah satunya diwujudkan dalam bentuk layanan Bus Trans Metro Dewata (TMD). Diluncurkan pada tahun 2020, TMD dirancang sebagai moda angkutan massal berbasis *Bus Rapid Transit (BRT)* yang terjadwal, terintegrasi, aman, dan nyaman, serta dioperasikan secara gratis dengan dukungan subsidi penuh dari pemerintah pusat (Hidayat, 2022). Layanan ini bertujuan meningkatkan aksesibilitas masyarakat terhadap berbagai fasilitas publik melalui rute strategis yang menghubungkan wilayah Sarbagita.

Dukungan terhadap keberadaan TMD juga tertuang dalam Keputusan Wali Kota Denpasar Nomor 188.45/137/HK/2022, yang bertujuan untuk mengatur operasional serta meningkatkan sosialisasi layanan kepada masyarakat. Namun, keberlanjutan layanan ini sangat bergantung pada alokasi subsidi dari pemerintah pusat yang digunakan untuk menutupi Biaya Operasional Kendaraan (BOK), mencakup bahan bakar, gaji pengemudi, perawatan kendaraan, serta manajemen sistem operasional (Kemenhub, 2021).

Pada 1 Januari 2025, operasional TMD resmi dihentikan akibat berakhirnya subsidi *BTS* dan keterbatasan anggaran daerah untuk mengambil alih pembiayaan layanan tersebut. Sebagai gantinya, Pemerintah Provinsi Bali meluncurkan Trans Sarbagita pada 2 Januari 2025 dengan dua rute utama, yakni GOR Ngurah Rai-Terminal Ubung dan GOR Ngurah Rai-Politeknik Negeri Bali. Namun, cakupan dan kualitas layanan ini belum mampu menggantikan peran strategis TMD. Pemerintah Bali juga sedang mempertimbangkan pengambilalihan operasional TMD secara bertahap dimulai pada tahun anggaran 2025, meskipun masih menghadapi tantangan pendanaan dan kesiapan kelembagaan (Muliantari, 2025).

Tidak beroperasinya TMD berdampak langsung terhadap aktivitas ekonomi masyarakat. Sejumlah UMKM di sekitar halte, petugas kebersihan, pengemudi, serta operator bus kehilangan sumber penghasilan. Di sisi lain, masyarakat yang sebelumnya mengandalkan TMD sebagai moda utama untuk mobilitas harian terpaksa beralih ke moda transportasi pribadi atau alternatif yang lebih mahal, yang mengakibatkan meningkatnya pengeluaran dan menurunnya efisiensi ekonomi rumah tangga (Gunayasa et al, 2024).

Fenomena penghentian sementara TMD pada awal tahun 2025 menjadi sinyal penting bahwa aspek ekonomi berperan besar dalam kelangsungan layanan transportasi publik. Keputusan fiskal yang memengaruhi ketersediaan subsidi, serta perubahan preferensi masyarakat pasca pandemi COVID-19 yang lebih memilih kendaraan pribadi, turut memperberat tantangan pengelolaan layanan transportasi umum. Studi oleh Wibisono dan Rahman (2023) menunjukkan korelasi positif antara pertumbuhan ekonomi daerah dan peningkatan penggunaan transportasi publik, di mana saat Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) meningkat, daya beli dan kepercayaan publik terhadap transportasi massal juga meningkat.

Dengan demikian, penting untuk dilakukan kajian yang mendalam mengenai pengaruh kondisi ekonomi terhadap beroperasinya TMD di Kota Denpasar. Penelitian ini bertujuan untuk

mengidentifikasi karakteristik pengguna TMD, menganalisis pengaruh kondisi ekonomi terhadap beroperasinya TMD, serta merumuskan rekomendasi strategis yang dapat menjadi pertimbangan dalam kebijakan transportasi publik yang lebih efektif, berbasis ekonomi, dan berkelanjutan.

## METODE PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan dengan pendekatan kuantitatif melalui metode survei. Hal ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh variabel kondisi ekonomi terhadap keberlangsungan layanan Trans Metro Dewata (TMD) di Kota Denpasar berdasarkan data yang diperoleh dari responden.

Lokasi penelitian ditetapkan di Kota Denpasar Provinsi Bali, dengan fokus pada wilayah yang dilintasi oleh layanan TMD. Kota Denpasar dipilih sebagai lokasi penelitian karena merupakan pusat aktivitas ekonomi masyarakat di Bali, sehingga pengoperasian TMD sangat berpengaruh terhadap variabel-variabel kondisi ekonomi masyarakat setempat. Dengan demikian, lokasi ini sangat relevan untuk menganalisis pengaruh variabel-variabel kondisi ekonomi terhadap keberlangsungan layanan TMD.

Sugiyono (2022) menyatakan bahwa populasi adalah sekumpulan besar individu atau objek yang ditetapkan peneliti dengan karakteristik tertentu untuk dianalisis lebih lanjut. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh pengguna layanan TMD pada Tahun 2024, yang tercatat dengan jumlah 2.918.992 orang. Jumlah tersebut diperoleh berdasarkan data dari Dinas Perhubungan Provinsi Bali Tahun 2024.

Pengertian sampel menurut Sugiyono (2022), sampel adalah sebagian dari populasi yang ditentukan berdasarkan kriteria tertentu. Dalam penelitian ini, penentuan sampel digunakan rumus Slovin yaitu sebagai berikut:

$$n = \frac{N}{1 + N \cdot e^2}$$
$$n = \frac{2.918.992}{1 + 2.918.992 \cdot 0,1^2}$$
$$n = 100$$

Keterangan :

$n$  : jumlah sampel

$N$  : jumlah populasi

$e$  : batas toleransi (*error tolerance*) 10%

Teknik penentuan sampel yang digunakan adalah teknik *purposive sampling*, yaitu teknik pengambilan sampel berdasarkan kriteria atau pertimbangan tertentu. Data Primer yang dikumpulkan melalui form survei yang dibagikan kepada responden yaitu kepada pengguna TMD di Kota Denpasar untuk memperoleh data yang berhubungan dengan penelitian, sedangkan data sekunder berupa jumlah pengguna layanan Bus TMD yang diperoleh dari laporan resmi Dinas Perhubungan Provinsi Bali Tahun 2024. Proses analisis data akan menggunakan analisis regresi linier berganda.

### Analisis Regresi Linier Berganda

Regresi linier berganda adalah model regresi linier yang melibatkan banyak variabel bebas secara bersamaan (Hantono, 2020). Bentuk model regresi linier berganda adalah:

$$Y = \beta_0 + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \dots + \beta_n X_n + \varepsilon$$

Keterangan :

$\beta_0$  : intercept

$\beta_1, \beta_2, \dots, \beta_n$  : koefisien regresi

$X_1, X_2, \dots, X_n$  : variabel – variabel independen (bisa lebih dari satu)

$Y$  : variabel dependen

$\varepsilon$  : kesalahan acak

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Identifikasi Responden

Pada penelitian ini, bahwasannya jumlah sampel yang digunakan berjumlah 100 responden yang merupakan pengguna angkutan umum Bus Trans Metro Dewata. Berikut merupakan uraian identifikasi karakteristik responden dalam Tabel 1. sebagai berikut:

**Tabel 1. Identifikasi karakteristik responden**

Karakteristik	Kategori	Jumlah	Persentase
Jenis Pekerjaan	ASN	14	14%
	Masyarakat umum	26	26%
	Pegawai	14	14%
	Pelajar/Mahasiswa	25	25%
	Wirausaha	21	21%
<b>Total</b>		<b>100</b>	<b>100%</b>
Usia	< 17 Tahun	13	13%
	17-25 Tahun	19	19%
	26-35 Tahun	54	54%
	36-45 Tahun	14	14%
<b>Total</b>		<b>100</b>	<b>100%</b>
Jenis Kelamin	Perempuan	35	35%
	Laki-Laki	65	65%
<b>Total</b>		<b>100</b>	<b>100%</b>
Pendidikan	Diploma	33	33%
	S1	39	39%
	SMA	28	28%
<b>Total</b>		<b>100</b>	<b>100%</b>
Lama Penggunaan	1 Minggu	19	19%
	6 Bulan	19	19%
	1 Tahun	28	28%
	> 1 Tahun	34	34%
<b>Total</b>		<b>100</b>	<b>100%</b>

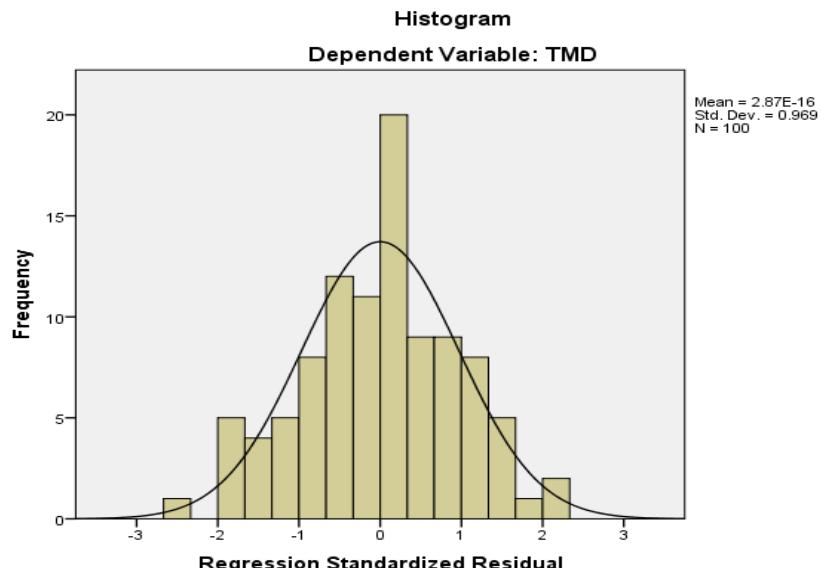
Sumber : Hasil Analisis (2025)

Berdasarkan Tabel 1, mayoritas responden berada pada rentang usia produktif 26–35 tahun (54%) dan didominasi laki-laki (65%). Dari jenis pekerjaan, sebagian besar adalah masyarakat umum (26%) dan pelajar/mahasiswa (25%). Tingkat pendidikan responden cukup tinggi, dengan lulusan S1 (39%) dan diploma (33%) sebagai kelompok terbesar. Lama penggunaan layanan Trans Metro Dewata menunjukkan bahwa sebagian besar responden telah menggunakan lebih dari satu tahun (34%) dan satu tahun (28%), sehingga pengalaman mereka cukup relevan untuk menggambarkan kondisi aktual pengguna TMD.

### Uji asumsi klasik

#### 1) Uji Normalitas

Tujuan uji normalitas adalah mengecek apakah residual model regresi terdistribusi normal. Suatu data dianggap baik dan layak digunakan dalam penelitian apabila memenuhi asumsi distribusi normal. Hasil uji normalitas ditampilkan pada Gambar 1 berikut:



**Gambar 1. Histogram uji normalitas**

Sumber : Hasil Analisis (2025)

Berdasarkan Gambar 1. hasil uji normalitas pada histogram, terlihat bahwa data residual membentuk pola menyerupai kurva lonceng (*bell-shaped curve*). Hal ini menunjukkan bahwa distribusi residual cenderung normal. Nilai rata-rata (*mean*) residual mendekati angka 0 yaitu sebesar 2.87E-16, sedangkan simpangan baku (*standard deviation*) berada mendekati angka 1 yaitu sebesar 0,969. Berdasarkan hasil tersebut, dapat ditarik kesimpulan bahwa residual pada model regresi mengikuti distribusi normal.

## 2) Uji Multikolinearitas

Uji multikolinearitas dilakukan untuk mengetahui apakah variabel bebas saling berkorelasi dalam model regresi. Model regresi yang ideal seharusnya bebas dari multikolinearitas. Hasil pengujian ditunjukkan pada Tabel 2:

**Tabel 2. Hasil uji multikolinearitas**

Variabel	Tolerance	VIF
Pendapatan (X1)	0,571	1,751
Pengeluaran Transportasi (X2)	0,613	1,632
Akses ke pekerjaan (X3)	0,349	2,865
Produktivitas (X4)	0,332	3,011
Pendapatan sektor informal (X5)	0,866	1,155
Stabilitas pekerjaan (X6)	0,806	1,240

Sumber : Hasil Analisis (2025)

Berdasarkan Tabel 2, dapat dilihat bahwa seluruh variabel independen memiliki nilai *Tolerance*  $> 0,10$  dan nilai *Variance Inflation Factor (VIF)*  $> 10$ . Hasil tersebut menunjukkan bahwa tidak terdapat gejala multikolinearitas yang signifikan antar variabel independen dalam model regresi ini. Dengan kata lain, masing-masing variabel independen bersifat unik dan tidak memiliki korelasi yang terlalu tinggi satu sama lain.

## 3) Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas bertujuan untuk mendeteksi ada tidaknya variasi residual antar data pada model regresi. Jika varian residualnya seragam disebut homoskedastisitas, namun jika bervariasi disebut heteroskedastisitas. Model regresi yang baik seharusnya menunjukkan homoskedastisitas. Hasil uji heteroskedastisitas terlihat pada Tabel 3. sebagai berikut:

**Tabel 3. Hasil uji heteroskedastisitas**

Variabel	Sig.
Pendapatan (X1)	0,072
Pengeluaran Transportasi (X2)	0,415
Akses ke pekerjaan (X3)	0,001
Produktivitas (X4)	0,001
Pendapatan sektor informal (X5)	0,002
Stabilitas pekerjaan (X6)	0,189

Sumber : Hasil Analisis (2025)

Uji Glejser bertujuan untuk mendeteksi ada atau tidaknya gejala heteroskedastisitas, yaitu ketidaksamaan varians residual dalam model regresi. Jika nilai signifikansi (Sig.) setiap variabel lebih besar dari 0,05, maka dapat disimpulkan bahwa variabel tersebut tidak berpengaruh signifikan terhadap varians residual, sehingga model bebas dari masalah heteroskedastisitas. Berdasarkan tabel di atas, hasil uji Glejser menunjukkan bahwa beberapa variabel independen memiliki nilai signifikansi lebih besar dari 0,05, sedangkan sebagian lainnya memiliki nilai signifikansi lebih kecil dari 0,05. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa model regresi pada penelitian ini mengalami gejala heteroskedastisitas pada beberapa variabel, yaitu akses ke pekerjaan, produktivitas, dan pendapatan sektor informal. Namun demikian, penelitian tetap dapat dilanjutkan dengan mempertimbangkan hasil analisis sebagai gambaran hubungan antarvariabel, serta memberikan rekomendasi perbaikan metode pada penelitian selanjutnya.

### Hasil analisis regresi linier berganda

**Tabel 4. Hasil analisis regresi linier berganda**

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients		t	Sig.
	B	Std. Error	Beta			
(Constant)	31,813	1,766			18,012	0,000
Pendapatan (X1)	-0,151	0,083	-0,158		-1,822	0,072
Pengeluaran Transportasi (X2)	-0,59	0,072	-0,069		-0,818	0,415
Akses ke pekerjaan (X3)	-0,333	0,093	-0,398		-3,578	0,001
Produktivitas (X4)	-0,314	0,095	-0,375		-3,289	0,001
Pendapatan sektor informal (X5)	-0,195	0,062	-0,223		-3,163	0,002
Stabilitas pekerjaan (X6)	-0,084	0,063	-0,097		-1,324	0,189

Sumber : Hasil Analisis (2025)

Berdasarkan tabel 4, maka diperoleh persamaan regresi linier berganda sebagai berikut:

$$Y = 31,813 - 0,151(X1) - 0,059(X2) - 0,333(X3) - 0,314(X4) - 0,195(X5) - 0,084(X6)$$

Berdasarkan hasil analisis regresi linier berganda pada Tabel 4.13, dapat dijelaskan bahwa:

- 1) Variabel Akses ke Pekerjaan memiliki nilai signifikansi sebesar 0,001 (< 0,05), yang berarti berpengaruh signifikan terhadap TMD. Koefisien regresi sebesar 0,333 menunjukkan bahwa semakin tinggi akses ke pekerjaan, maka nilai TMD juga akan meningkat. Dengan kata lain, kemudahan akses dalam memperoleh pekerjaan dapat memberikan kontribusi positif terhadap TMD.
- 2) Variabel Produktivitas juga menunjukkan hasil yang signifikan dengan nilai signifikansi 0,004 (< 0,05). Koefisien regresinya sebesar 0,314, yang menandakan bahwa peningkatan produktivitas akan diikuti dengan peningkatan TMD. Hal ini dapat diartikan bahwa semakin tinggi tingkat produktivitas, maka TMD juga cenderung meningkat.
- 3) Selanjutnya, variabel Pendapatan Sektor Informal memiliki nilai signifikansi 0,002 (< 0,05) dengan koefisien regresi sebesar -0,195. Hasil ini berarti pendapatan dari sektor informal berpengaruh signifikan namun dengan arah negatif terhadap TMD. Artinya, semakin tinggi pendapatan yang diperoleh dari sektor informal justru dapat menurunkan TMD.

- 4) Di sisi lain, variabel Pendapatan, Pengeluaran Transportasi, dan Stabilitas Pekerjaan tidak berpengaruh signifikan terhadap TMD karena nilai signifikansinya masing-masing lebih besar dari 0,05. Hal ini menunjukkan bahwa variabel-variabel tersebut tidak memiliki peran penting dalam memengaruhi TMD pada model regresi ini.

### **Uji hipotesis pertama (Uji t)**

Uji t bertujuan untuk melihat apakah setiap variabel bebas secara parsial berpengaruh signifikan pada variabel terikat. Pengujian ini dilakukan dengan membandingkan nilai t-hitung dan t-tabel, atau melalui perbandingan nilai signifikansi pada tingkat kepercayaan 0,05 (5%). Nilai t tabel yang digunakan adalah 1,987. Berdasarkan Tabel 4, dapat dilihat nilai t hitung serta tingkat signifikansinya sebagai berikut:

- 1) Pendapatan : Nilai t-hitung sebesar -1,822, lebih kecil dari t-tabel (1,987), dengan Sig. 0,072 ( $> 0,05$ ). Hal ini menunjukkan bahwa pendapatan tidak berpengaruh signifikan terhadap TMD. Artinya, besar kecilnya pendapatan masyarakat tidak secara langsung memengaruhi keberlangsungan TMD.
- 2) Pengeluaran Transportasi: Nilai t-hitung sebesar -0,818, lebih kecil dari t-tabel (1,987), dengan Sig. 0,415 ( $> 0,05$ ). Hal ini berarti pengeluaran transportasi tidak berpengaruh signifikan terhadap TMD. Dengan kata lain, seberapa besar biaya transportasi yang dikeluarkan tidak terbukti secara statistik memengaruhi operasional TMD.
- 3) Akses ke Pekerjaan: Nilai t-hitung sebesar -3,578, lebih besar dari t-tabel (1,987), dengan Sig. 0,001 ( $< 0,05$ ). Hal ini berarti akses ke pekerjaan berpengaruh signifikan terhadap TMD. Artinya, semakin mudah atau sulit akses masyarakat menuju lokasi pekerjaan melalui TMD, semakin besar pengaruhnya terhadap penggunaan TMD.
- 4) Produktivitas: Nilai t-hitung sebesar -3,289, lebih besar dari t-tabel (1,987), dengan Sig. 0,001 ( $< 0,05$ ). Hal ini menunjukkan bahwa produktivitas memiliki pengaruh signifikan terhadap TMD. Dengan kata lain, tingkat produktivitas masyarakat yang berkaitan dengan efisiensi waktu dan mobilitas ikut menentukan keterkaitan dengan keberlangsungan TMD.
- 5) Pendapatan Sektor Informal: Nilai t-hitung sebesar -3,163, lebih besar dari t-tabel (1,987), dengan Sig. 0,002 ( $< 0,05$ ). Hal ini berarti pendapatan sektor informal berpengaruh signifikan terhadap TMD. Artinya, semakin tinggi atau rendah pendapatan dari sektor informal akan memengaruhi tingkat penggunaan atau keberlangsungan TMD.
- 6) Stabilitas Pekerjaan: Nilai t-hitung sebesar -1,324, lebih kecil dari t-tabel (1,987), dengan Sig. 0,189 ( $> 0,05$ ). Hal ini menunjukkan bahwa stabilitas pekerjaan tidak berpengaruh signifikan terhadap TMD. Artinya, kepastian atau ketidakpastian seseorang dalam bekerja tidak secara langsung memengaruhi operasional TMD.

### **Uji hipotesis kedua (Uji F)**

Uji F digunakan untuk menguji variabilitas antar kelompok dibandingkan dengan variabilitas dalam kelompok dalam analisis varians (ANOVA) atau dalam regresi linier. Uji F dilakukan dengan membandingkan nilai F hitung dengan nilai F tabel, atau dengan melihat tingkat signifikansi pada taraf nyata 0,05 (5%). Berdasarkan Tabel 5 dapat diketahui hasil Uji F sebagai berikut :

**Tabel 5. Hasil uji F**

Model	F	Sig.
1	Regression	23,133
	Residual	0,000 <sup>b</sup>
	Total	

Sumber : Hasil Analisis (2025)

Berdasarkan hasil analisis uji F (ANOVA), diperoleh nilai signifikansi sebesar  $0,000 < 0,05$  dan nilai F hitung sebesar  $23,133 > F$  tabel (2,18). Hal ini menunjukkan terdapat pengaruh secara simultan antara variabel bebas (Pendapatan, Pengeluaran Transportasi, Akses ke Pekerjaan, Produktivitas, Pendapatan Sektor Informal, dan Stabilitas Pekerjaan) terhadap variabel terikat (Beroperasinya Trans Metro Dewata). Dengan kata lain, model regresi yang digunakan dalam

penelitian ini layak untuk digunakan karena semua variabel kondisi ekonomi secara bersama-sama mampu menjelaskan keberlangsungan layanan Trans Metro Dewata di Kota Denpasar.

### Koefisien Determinasi ( $R^2$ )

Koefisiensi determinasi ( $R^2$ ) digunakan untuk menilai sejauh mana model mampu menjelaskan variasi yang terjadi pada variabel independen. Berikut hasil analisis determinasi  $R-Square$  pada Tabel 6. sebagai berikut:

**Tabel 6. Analisis determinasi  $R-Square$**

Model	R	R Square	Adj. R Square
1	0,774 <sup>a</sup>	0,559	0,573

Sumber : Hasil Analisis (2025)

Berdasarkan hasil analisis, nilai  $R-Square$  sebesar 0,559 menunjukkan bahwa sebesar 59,9% variasi atau perubahan yang terjadi pada variabel dependen, yaitu beroperasinya Trans Metro Dewata, dapat dijelaskan oleh variabel independen dalam model penelitian. Variabel tersebut meliputi Pendapatan, Pengeluaran Transportasi, Akses ke Pekerjaan, Produktivitas, Pendapatan Sektor Informal, dan Stabilitas Pekerjaan. Sementara itu, sisanya sebesar 40,1% dipengaruhi oleh faktor lain yang tidak dimasukkan dalam penelitian ini, seperti kebijakan pemerintah, kualitas layanan transportasi, faktor sosial, maupun kemungkinan adanya kesalahan pengukuran dan faktor acak. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa model regresi yang digunakan memiliki kemampuan yang cukup baik dalam menjelaskan hubungan antara kondisi ekonomi masyarakat dengan keberlangsungan operasional Trans Metro Dewata, meskipun masih ada faktor lain yang juga berperan di luar model penelitian ini.

### Penetapan Rekomendasi Sesuai Saran Responden

Untuk merumuskan rekomendasi peningkatan layanan Trans Metro Dewata (TMD), peneliti mengumpulkan masukan langsung dari para pengguna melalui kuesioner terbuka. Saran-saran yang diberikan mencerminkan kebutuhan, harapan, dan pengalaman nyata masyarakat terhadap layanan transportasi ini. Dengan mengkategorikan dan menganalisis saran tersebut, diperoleh informasi yang sangat berharga sebagai dasar penyusunan rekomendasi yang lebih tepat sasaran dan berbasis kebutuhan pengguna. Berikut merupakan hasil Rekapitulasi Saran Responden yang disajikan pada Tabel 7:

**Tabel 7. Rekapitulasi Saran Responden**

Kategori Saran	Jumlah Saran	Percentase
Keberlanjutan Operasi TMD (harapan agar tetap beroperasi dan kembali aktif)	28	28%
Perluasan Cakupan dan Rute (penambahan rute, ke wilayah kantor/tabanan/pedesaan)	20	20%
Peningkatan Pelayanan & Kenyamanan (kualitas layanan, kenyamanan tempat duduk, AC, ketepatan waktu)	24	24%
Penambahan Armada & Frekuensi	8	8%
Integrasi Moda & <i>Feeder</i> (konektivitas, angkutan pengumpulan)	8	8%
Promosi dan Sosialisasi (daya tarik, kampanye agar masyarakat tertarik)	4	4%
Transportasi Efisien & Murah (hemat biaya, bantu ekonomi menengah bawah)	8	8%

Sumber : Hasil Analisis (2025)

Berdasarkan hasil analisis saran pengguna Trans Metro Dewata (TMD), rekomendasi peningkatan layanan difokuskan pada tujuh aspek utama. Prioritas pertama adalah menjamin

keberlanjutan operasional TMD, mengingat banyak masyarakat, termasuk pelajar dan pedagang kecil, sangat bergantung pada layanan ini. Perluasan cakupan rute ke wilayah perkantoran, pinggiran kota, dan daerah seperti Tabanan menjadi penting untuk menjangkau lebih banyak pengguna. Peningkatan pelayanan dan kenyamanan juga sangat dibutuhkan, mencakup ketepatan waktu, kondisi tempat duduk, dan kebersihan bus. Selain itu, penambahan armada dan frekuensi perjalanan harus dilakukan untuk mengurangi waktu tunggu. Untuk memperkuat koneksi, integrasi moda dengan angkutan *feeder* perlu dikembangkan. Guna menarik lebih banyak penumpang, diperlukan promosi dan sosialisasi layanan secara masif, serta menjaga biaya tetap efisien dan terjangkau, terutama bagi kalangan menengah ke bawah. Rekomendasi ini diharapkan mampu menjawab kebutuhan masyarakat secara langsung dan mendorong peningkatan penggunaan transportasi publik yang berkelanjutan.

## PENUTUP

### Simpulan

Berdasarkan hasil analisis yang dilakukan maka didapatkan Kesimpulan dalam penelitian ini sesuai dengan tujuan yang telah ditentukan, sebagai berikut:

1. Mayoritas pengguna Trans Metro Dewata adalah masyarakat umum (26%) dan pelajar/mahasiswa (25%), didominasi usia 26–35 tahun (62,1%), berjenis kelamin laki-laki (65%), serta berlatar pendidikan S1 (39%) dan diploma (33%). Sebanyak 34% responden telah menggunakan layanan lebih dari satu tahun.
2. Kondisi ekonomi berpengaruh signifikan terhadap keberlangsungan operasional TMD (Fhitung 23,133 > Ftabel 2,18; sig < 0,05), dengan faktor paling dominan adalah akses ke pekerjaan, diikuti produktivitas dan pendapatan sektor informal. Nilai koefisien determinasi ( $R^2$ ) sebesar 0,599 menunjukkan bahwa 59,9% variasi operasional TMD dijelaskan oleh variabel ekonomi, sedangkan 40,1% dipengaruhi faktor lain di luar penelitian.
3. Saran pengguna menekankan peningkatan fasilitas (kursi, AC, ketepatan waktu), perluasan rute, penambahan armada, serta promosi layanan sebagai langkah strategis untuk meningkatkan kenyamanan, aksesibilitas, dan keberlanjutan TMD.

### Saran

Berdasarkan hasil penelitian, analisis data, dan temuan yang telah diperoleh, maka disampaikan beberapa saran sebagai berikut:

1. Bagi Masyarakat  
Perlu meningkatkan kesadaran untuk lebih sering menggunakan Trans Metro Dewata guna mengurangi biaya transportasi pribadi serta mendukung sistem transportasi berkelanjutan dan ramah lingkungan.
2. Bagi Dinas Perhubungan Provinsi Bali  
Perlu mempertimbangkan kondisi ekonomi masyarakat dalam kebijakan transportasi, khususnya terkait tarif, subsidi, dan jadwal layanan agar keberlangsungan TMD tetap terjaga.
3. Bagi Penelitian Selanjutnya  
Disarankan menambahkan variabel sosial, budaya, dan lingkungan, serta memperluas metode dengan pendekatan kualitatif atau kombinasi agar hasil penelitian lebih komprehensif.

## DAFTAR PUSTAKA

- Ayu, D., Adhiya, P., Putri, G., Odjanggai, H. A., & Surya, I. G. F. (2024). Jurnal Darma Agung Evaluasi Kinerja Operasional Bus Trans Metro Dewata Koridor 2b ( Terminal Ubung-Bandara I Gusti Ngurah Rai ), (November), 37–42.
- Badan Pusat Statistik Provinsi Bali. (2024). *Provinsi Bali dalam Angka 2024*. BPS. <https://bali.bps.go.id>
- Gunayasa, I. G. P. A., Susanto, G. S. E., Pratama, I. G. P. R. A., Saputra, I., Wijaya, L. A. G. A., & Pramesti, M. I. (2024). Kinerja Angkutan Umum Dinamis Bus Trans Metro Dewata Pada Masa

- dan Pasca Pandemi. *Indonesian Journal of Multidisciplinary on Social and Technology*, 2(1), 17–25.
- Hantono, S. S. (2020). *Metodologi penelitian skripsi dengan aplikasi SPSS*. Yogyakarta: Deepublish.
- Hidayat, D. W., Satwika Gayatri, N. K., Soimun, A., & Ahmad, R. (2022). Analisis Kinerja Pelayanan Bus Trans Metro Dewata Saat Pandemi Berdasarkan Pedoman Departemen Perhubungan. *Jurnal Keselamatan Transportasi Jalan (Indonesian)*.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2021). *Pedoman Teknis Program Buy The Service (BTS)*. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.
- Muliantari, N. P. P. (2025). Pemprov Bali Gantikan TMD dengan Trans Sarbagita. ANTARA News
- Sugiyono. (2022). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D (Edisi terbaru). Bandung: Alfabeta
- Walikota Denpasar. (2022). Keputusan Walikota Denpasar Nomor 188.45/137/HK/2022 tentang Pengawasan Operasional dan Sosialisasi Layanan TMD kepada Masyarakat. Pemerintah Kota Denpasar.
- Wibisono, R., & Rahman, M. H. (2023). Hubungan Pertumbuhan Ekonomi Daerah dan Peningkatan Penggunaan Transportasi Massal di Kota Metropolitan. *Jurnal Ekonomi dan Kebijakan Publik*, 18(1), 45–58.