

JURNAL TEKNIK SIPIL  
**MACCA**

---

**Studi Perbandingan Karakteristik Pengguna Angkutan Online  
dan Angkutan Konvensional di Kota Makassar**

Miftahul Khaer<sup>1</sup>, St Maryam H<sup>2</sup>, Mukhtar Thahir Syarkawi<sup>3</sup>

<sup>1)</sup> Program Pascasarjana Magister Teknik Sipil Universitas Muslim Indonesia, Makassar, 90231, Indonesia

<sup>2,3)</sup> Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Muslim Indonesia

Email: robin.vikol@gmail.com, stmaryam@umi.ac.id, mukhartahir.sarkawi@umi.ac.id

**ABSTRAK**

Ada beberapa alat transportasi yang ada di Kota Makassar yaitu: angkutan kota (*pete-pete*), *Bus Rapid Transport* (BRT), taksi konvensional, taksi online, becak, becak motor disingkat bentor, dan masih banyak lagi. Dalam hal ini dengan banyaknya pilihan moda transportasi yang tersedia di Kota Makassar menimbulkan beberapa pola salah satunya yaitu karakteristik para pengguna pada masing-masing moda transportasi. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui karakteristik pengguna angkutan umum khususnya angkutan online dan angkutan konvensional seperti *pete-pete*, BRT, dan taksi konvensional. Jenis penelitian yang dilakukan adalah analisis data deskriptif yaitu memberikan gambaran tentang karakteristik dari responden yang dibuat dalam bentuk tabel dan grafik agar lebih mudah difahami. Data-data yang digunakan dalam analisis ini bersumber dari hasil wawancara pengguna angkutan umum dengan menggunakan kuisioner yang telah disiapkan sebelumnya. Pemilihan sampel dilakukan secara acak. Variabel penelitian meliputi usia, jenis kelamin, pekerjaan, tingkat pendidikan, strata dalam keluarga, jumlah tanggungan kendaraan pribadi, asal dan tujuan perjalanan, intensitas penggunaan angkutan umum, penghasilan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa penumpang angkutan umum didominasi oleh jenis kelamin perempuan dengan rentang usia antara 15-25 tahun dengan tingkat pendidikan SMA, tanpa tanggungan dengan pendapatan perbulan dibawah 1,5 juta rupiah, dan sebagai anak dalam hierarki dalam keluarga.

Kata Kunci: karakteristik, angkutan online, angkutan konvensional.

**ABSTRACT**

*There are several means of transportation in Makassar City, namely: city transportation (pete – pete), Bus Rapid Transport (BRT), conventional taxis, online taxis, rickshaws, motorized rickshaws called bentor, and many more. In this case, the many choices of transportation modes available in Makassar City give rise to several patterns, one of which is the characteristics of the users in each mode of transportation. This study aims to determine the characteristics of public transportation users, especially online transportation and conventional transportation such as pete-pete, BRT, and conventional taxis. This type of research is descriptive data analysis, which provides an overview of the characteristics of the respondents in tables and graphs to make it easier to understand. The data used in this analysis comes from interviews with public transport users using a pre-prepared questionnaire. Sample selection is done randomly. Research variables include age, gender, occupation, level of education, family strata, number of dependents for private vehicles, origin and destination of trips, intensity of use of public transportation, as well as income. The results showed that public transport passengers were dominated by female with an age range between 15-25 years as senior high school student, those who did not have family dependents with under 1.5 million rupiah, and were children in the family hierarchy.*

*Keywords: characteristics, online transportation, conventional transportation.*

## 1. Pendahuluan

Transportasi darat khususnya angkutan umum perkotaan yang berada di kota-kota besar sangatlah penting keberadaannya dalam menjalankan salah satu fungsi utamanya yaitu sebagai pengangkut pergerakan masyarakat untuk mengerjakan aktifitas sehari-harinya dimana pelayanan yang diberikan diharapkan dilakukan secara cepat, aman, nyaman, murah dan efisien. Dengan kemudahan dan kelancaran pergerakan diharapkan fungsi keberadaan seseorang dan nilai kegunaan suatu barang dapat dimaksimalkan, baik dipandang dari segi tempat (*place utility*) maupun segi waktu (*time utility*) sehingga membantu dalam mempercepat pertumbuhan suatu kota.

Transportasi yang baik, menurut Simbolon M.M (2003), haruslah merupakan suatu sistem yang dapat memberikan pelayanan yang cukup, baik kepada masyarakat secara umum maupun pribadi, pelayanan tersebut meliputi keamanan, kenyamanan, kecepatan, ketepatan, dan dapat diandalkan oleh para penggunanya.

Angkutan umum yang ada di Kota Makassar berupa *pete-pete*, *Bus Rapid Transport* (BRT), taksi konvensional, dan taksi online. Angkutan mempunyai peranan yang sangat penting dan cukup mendominasi dalam memenuhi kebutuhan transportasi bagi masyarakat guna melaksanakan aktifitasnya. Banyaknya angkutan yang beroperasi di Kota Makassar sehingga menyebabkan pula adanya perbedaan karakteristik pengguna pada masing-masing angkutan berbeda. Dari hasil studi ini penulis berharap mendapatkan karakteristik para pengguna moda transportasi umum di kota makassar.

## 2. Metode Penelitian

Metode penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif analisis yaitu mengumpulkan data-data yang dibutuhkan berkaitan dengan penelitian,

kemudian data-data tersebut akan dilanjutkan dengan proses analisis. Deskripsi berarti pemaparan (identifikasi) masalah-masalah yang ada, sedangkan analisis berarti data yang dikumpulkan mula-mula disusun, dijelaskan dan dianalisis.

Lokasi penelitian dilakukan pada lingkup wilayah Kota Makassar dimana masing-masing angkutan baik itu angkutan konvensional maupun angkutan online (mobil) akan dilakukan pada rute yang sama pada angkutan umum konvensional *pete-pete* pada trayek D, *bus rapid transport* (BRT) pada koridor 6, taksi konvensional pada Kota Makassar, dan taksi online pada 7 kecamatan yang berada di Kota Makassar, Pelaksanaan survey akan dilakukan pada hari kerja (*weekdays*) dimaksudkan untuk mendapatkan karakteristik penumpang dan tujuan perjalanan. Dimana data yang diperoleh sangat bergantung pada kemampuan pengamat.

Data yang diperoleh dari survey langsung di lapangan (wawancara dan kuesioner) adalah jenis kelamin, Usia, Pekerjaan, Tingkat Pendidikan, Strata dalam keluarga, Tanggungan dalam keluarga, Kendaraan pribadi yang dimiliki, Asal dan Tujuan perjalanan, intensitas penggunaan angkutan umum, dan Pendapatan pengguna dalam sebulan. Data yang terkumpul dari hasil survey, kemudian dikelompokkan menjadi beberapa kategori dalam bentuk table dan grafik sehingga akan mempermudah dalam analisisnya.

## 3. Hasil Dan Pembahasan

Pada penelitian ini penulis meneliti tentang penumpang yang menggunakan *pete-pete*, BRT, Taksi Konvensional, dan juga Angkutan Online (Taksi Online), di dalam melakukan aktifitasnya sehari-hari, untuk menggambarkan kondisi tersebut, berikut terlihat karakteristik pengguna *pete-pete*, BRT, Taksi Konvensional, dan juga Angkutan Online (Taksi Online).

**a) Jenis Kelamin**

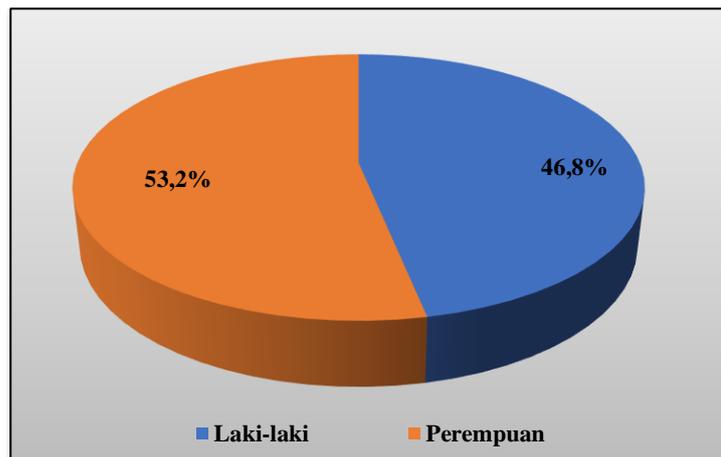
Jumlah penumpang dan persentase online dan angkutan konvensional jumlah penumpang berdasarkan jenis kelamin pada masing-masing angkutan ditunjukkan pada Tabel 1.

**Tabel 1** Persentase total penumpang angkutan umum berdasarkan jenis kelamin

Karakteristik Penumpang	Jumlah Penumpang				Total
	<i>Pete-Pete</i>	BRT	Taksi Konvensional	Taksi Online	
Jenis Kelamin					
a) Laki - Laki	75	172	141	152	541
b) Perempuan	322	54	121	248	744
Jumlah	397	226	262	400	1285
Karakteristik Penumpang	Persentase Penumpang (%)				Total
	<i>Pete-Pete</i>	BRT	Taksi Konvensional	Taksi Online	
Jenis Kelamin					
a) Laki Laki	19	76	54	38	46,8
b) Perempuan	81	24	46	62	53,2
Jumlah	100	100	100	100	100

Persentase untuk karakteristik penumpang berdasarkan jenis kelamin dapat digambarkan dalam bentuk

diagram lingkaran yang ditunjukkan pada Gambar 1.



**Gambar 1** Persentase total penumpang angkutan umum berdasarkan jenis kelamin

Berdasarkan Gambar 1 terlihat bahwa, rata-rata total penumpang angkutan *pete-pete*, BRT, taksi konvensional, dan taksi online yang berjenis kelamin perempuan sebanyak 53,2%, sementara penumpang dengan jenis kelamin laki-laki sebesar 46,8%.

**b) Usia**

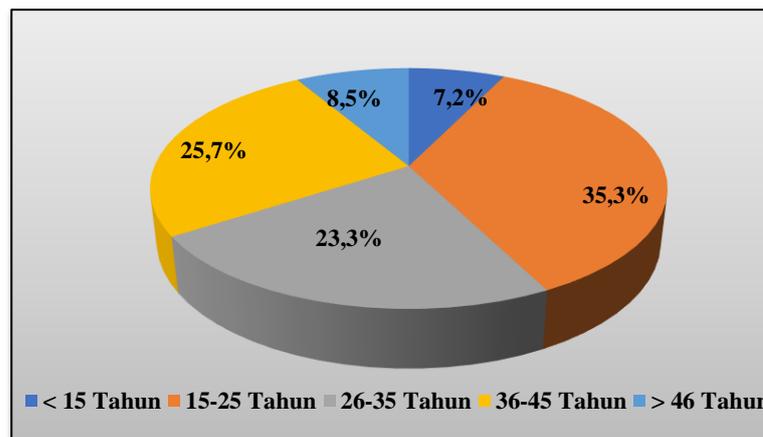
Jumlah penumpang dan persentase jumlah penumpang berdasarkan usia pada masing-masing angkutan online dan angkutan konvensional ditunjukkan pada Tabel 2.

**Tabel 2** Persentase rata-rata total penumpang angkutan umum berdasarkan usia

Karakteristik Penumpang	Jumlah Penumpang				
	<i>Pete-Pete</i>	BRT	Taksi Konvensional	Taksi Online	Total
Usia					
a) <15 tahun	91	7	0	12	110
b) 15-25 tahun	163	97	37	172	469
c) 26-35 tahun	71	41	81	104	297
d) 35-45 tahun	56	68	110	68	301
e) >45 tahun	16	14	34	44	108
Jumlah	397	226	262	400	1285
Karakteristik Penumpang	Persentase Penumpang (%)				
	<i>Pete-Pete</i>	BRT	Taksi Konvensional	Taksi Online	Total
Usia					
a) <15 tahun	23	3	0	3	7,2
b) 15-25 tahun	41	43	14	43	35,3
c) 26-35 tahun	18	18	31	26	23,3
d) 35-45 tahun	14	30	42	17	25,7
e) >45 tahun	4	6	13	11	8,5
Jumlah	100	100	100	100	100

Persentase jumlah penumpang untuk karakteristik penumpang berdasarkan usia dapat digambarkan dalam bentuk diagram

lingkaran yang ditunjukkan pada Gambar 2.



**Gambar 2** Persentase rata-rata total penumpang angkutan umum berdasarkan usia

Berdasarkan Gambar 2 diketahui bahwa persentase rata-rata penumpang *pete-pete*, BRT, taksi konvensional, dan taksi online berdasarkan usia yang mendominasi adalah usia 15-25 tahun dengan persentase sebanyak 35,3%, kemudian diikuti oleh usia 36-45 tahun dengan persentase sebanyak 25,7%, dan usia 26-35 tahun dengan persentase 23,3%. Sementara, penumpang yang berusia >46 tahun dan <15 tahun berada

pada posisi paling sedikit dengan persentase masing-masing sebanyak 8,5% dan 7,2%.

### c) Tingkat Pendidikan

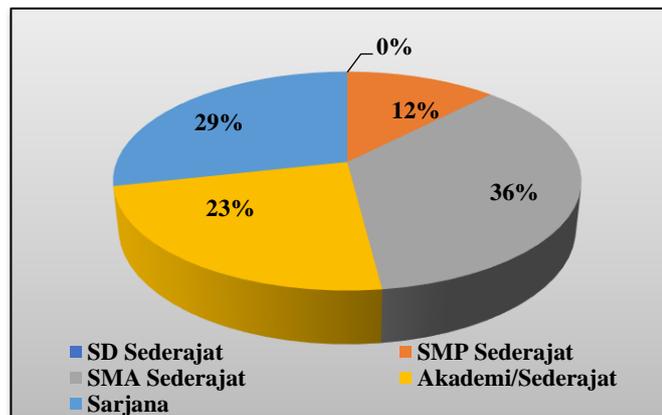
Jumlah penumpang dan persentase jumlah penumpang berdasarkan pendidikan pada masing-masing angkutan online dan angkutan konvensional ditunjukkan pada Tabel 3.

**Tabel 3** Persentase rata-rata total penumpang angkutan umum berdasarkan tingkat pendidikan

Karakteristik Penumpang	Jumlah Penumpang				
	<i>Pete-Pete</i>	BRT	Taksi Konvensional	Taksi Online	Total
Pendidikan					
a) SD Sederajat	0	0	0	0	0
b) Smp Sederajat	79	41	3	40	163
c) Sma Sederajat	163	97	55	152	467
d) Akademi Sederajat	71	18	97	124	310
e) Sarjana	83	70	107	84	345
Jumlah	1285	1285	1285	1285	1285
Karakteristik Penumpang	Persentase Penumpang (%)				
	<i>Pete-Pete</i>	BRT	Taksi Konvensional	Taksi Online	Total
Pendidikan					
a) SD Sederajat	0	0	0	0	0
b) Smp Sederajat	20	18	1	10	12,3
c) Sma Sederajat	41	43	21	38	35,7
d) Akademi Sederajat	18	8	37	31	23,5
e) Sarjana	21	31	41	21	28,5
Jumlah	100	100	100	100	100

Persentase jumlah penumpang untuk karakteristik penumpang berdasarkan pendidikan dapat digambarkan dalam

bentuk diagram lingkaran yang ditunjukkan pada Gambar 3.



**Gambar 3** Persentase rata-rata total penumpang angkutan umum berdasarkan tingkat pendidikan

Berdasarkan Gambar 3 diketahui bahwa persentase rata-rata penumpang *pete-pete*, BRT, taksi konvensional, dan taksi online berdasarkan tingkat pendidikan yang mendominasi adalah SMA sederajat dengan persentase sebanyak 35,7%, kemudian diikuti oleh tingkat pendidikan sarjana dengan persentase sebanyak 28,5%, dan tingkat pendidikan akademi/ sederajat dengan persentase umum.

23,5%. Sementara, tingkat Pendidikan SMP Sederajat berada pada posisi paling sedikit dengan persentase sebanyak 12,3% dan tingkat Pendidikan SD Sederajat sebesar 0% atau dengan kata lain tidak ada. Tidak adanya tingkat Pendidikan SD Sederajat yang menggunakan angkutan umum disebabkan karena kekhawatiran orang tua kepada anaknya menggunakan angkutan

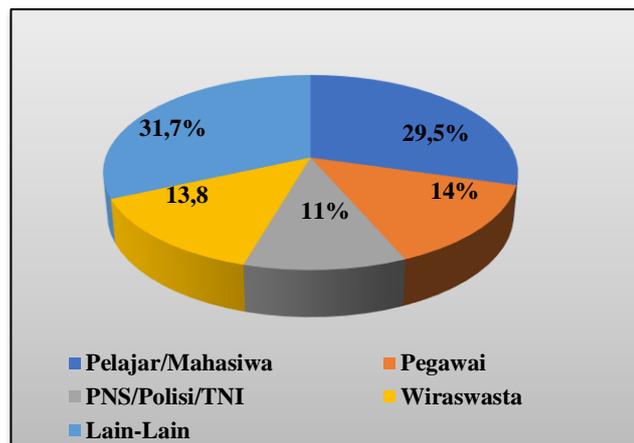
**d) Pekerjaan**

Jumlah penumpang dan persentase jumlah penumpang berdasarkan pekerjaan pada masing-masing angkutan online dan angkutan konvensional ditunjukkan pada Tabel 4.

**Tabel 4** Persentase rata-rata total penumpang angkutan umum berdasarkan pekerjaan

Karakteristik Penumpang	Jumlah Penumpang				Total
	<i>Pete-Pete</i>	BRT	Taksi Konvensional	Taksi Online	
<b>Pekerjaan</b>					
a) Pelajar/ Mahasiswa	167	72	24	140	403
b) Pegawai	60	27	26	76	189
c) PNS/ Polisi/TNI	71	2	42	36	152
d) Wiraswasta	12	25	76	48	161
e) Lain-Lain	87	99	94	100	381
<b>Jumlah</b>	<b>397</b>	<b>226</b>	<b>262</b>	<b>400</b>	<b>1285</b>
Karakteristik Penumpang	Persentase Penumpang (%)				Total
	<i>Pete-Pete</i>	BRT	Taksi Konvensional	Taksi Online	
<b>Pekerjaan</b>					
a) Pelajar/ Mahasiswa	42	32	9	35	29,5
b) Pegawai	15	12	10	19	14
c) PNS/ Polisi/TNI	18	1	16	9	11
d) Wiraswasta	3	11	29	12	13,8
e) Lain-Lain	22	44	36	25	31,7
<b>Jumlah</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Persentase jumlah penumpang untuk karakteristik penumpang berdasarkan pekerjaan dapat digambarkan dalam bentuk diagram lingkaran yang ditunjukkan pada Gambar 4.



**Gambar 4** Persentase rata-rata total penumpang angkutan umum berdasarkan pekerjaan

Berdasarkan Gambar 4 diketahui bahwa persentase rata-rata penumpang *pete – pete*, BRT, taksi konvensional, dan taksi online berdasarkan pekerjaan yang mendominasi adalah pekerjaan lain–lain dengan persentase sebanyak 31,7%, kemudian diikuti oleh Pelajar/Mahasiswa

dengan persentase sebanyak 29,5%, dan pekerjaan pegawai dengan persentase 14%. Sementara, pekerjaan wiraswasta dan PNS/Polisi/TNI berada pada posisi paling sedikit dengan persentase sebanyak 13,8% dan 11%.

**e) Strata Dalam Keluarga**

Jumlah penumpang dan persentase jumlah penumpang berdasarkan strata dalam keluarga pada masing-masing

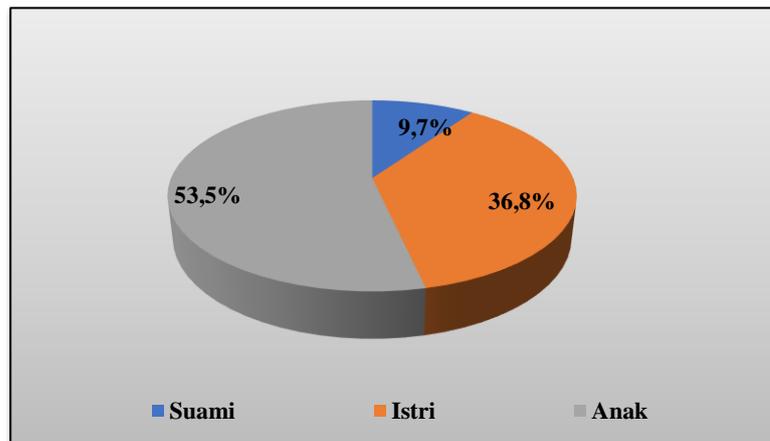
angkutan online dan angkutan konvensional ditunjukkan pada Tabel 5.

**Tabel 5** Persentase rata-rata total penumpang angkutan umum berdasarkan strata dalam keluarga

Karakteristik Penumpang	Jumlah Penumpang				
	<i>Pete-Pete</i>	BRT	Taksi Konvensional	Taksi Online	Total
Strata Keluarga					
a) Suami	20	9	60	28	117
b) Istri	210	106	34	136	487
c) Anak	167	111	168	236	681
Jumlah	397	226	262	400	1285
Karakteristik Penumpang	Persentase Penumpang (%)				
	<i>Pete-Pete</i>	BRT	Taksi Konvensional	Taksi Online	Total
Strata Keluarga					
a) Suami	5	4	23	7	9,7
b) Istri	53	47	13	34	36,8
c) Anak	42	49	64	59	53,5
Jumlah	100	100	100	100	100

Persentase jumlah penumpang untuk karakteristik penumpang berdasarkan strata dalam keluarga dapat

digambarkan dalam bentuk diagram lingkaran yang ditunjukkan pada Gambar 5.



**Gambar 5** Persentase rata-rata total penumpang angkutan umum berdasarkan strata dalam keluarga

Berdasarkan Gambar 5 diketahui bahwa persentase rata-rata penumpang angkutan *pete-pete*, BRT, taksi konvensional, dan taksi online berdasarkan strata dalam keluarga yang mendominasi adalah Anak dengan persentase sebanyak 53,5%. kemudian diikuti oleh Istri dengan persentase sebanyak 36,8% dan yang menempati

posisi paling bawah adalah suami dalam strata keluarga dengan persentase 9,7%.

**f) Tanggungan Dalam Keluarga**

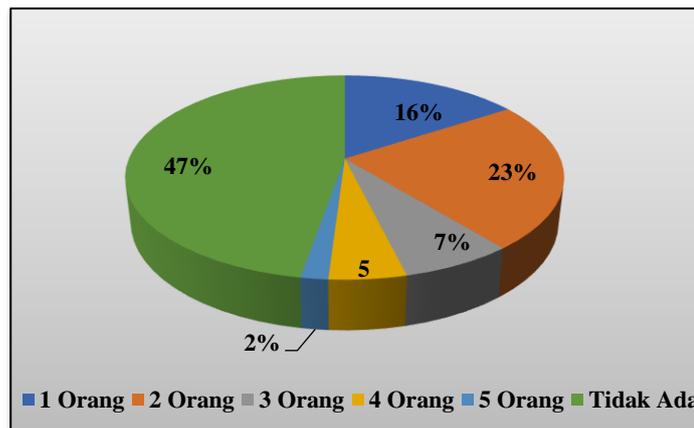
Jumlah penumpang dan persentase jumlah penumpang berdasarkan jumlah tanggungan dalam keluarga pada masing-masing angkutan online dan angkutan konvensional ditunjukkan pada Tabel 6.

**Tabel 6** Persentase rata-rata total penumpang angkutan umum berdasarkan tanggungan dalam keluarga

Karakteristik Penumpang	Jumlah Penumpang				
	<i>Pete-Pete</i>	BRT	Taksi Konvensional	Taksi Online	Total
Tanggungan					
a) 1	75	38	39	48	201
b) 2	95	59	68	72	294
c) 3	40	14	18	20	92
d) 4	28	7	13	16	64
e) 5	8	5	3	8	23
d) Tidak Ada	151	104	121	236	611
Jumlah	397	226	262	400	1285
Karakteristik Penumpang	Persentase Penumpang (%)				
	<i>Pete-Pete</i>	BRT	Taksi Konvensional	Taksi Online	Total
Tanggungan					
a) 1	19	17	15	12	15,7
b) 2	24	26	26	18	23,5
c) 3	10	6	7	5	7
d) 4	7	3	5	4	4,8
e) 5	2	2	1	2	1,7
d) Tidak Ada	38	46	46	59	47,3
Jumlah	100	100	100	100	100

Persentase jumlah penumpang untuk karakteristik penumpang berdasarkan jumlah tanggungan dalam keluarga dapat

digambarkan dalam bentuk diagram lingkaran yang ditunjukkan pada Gambar 6.



**Gambar 6** Persentase rata-rata total penumpang angkutan umum berdasarkan tanggungan dalam keluarga

Berdasarkan gambar 6 diketahui bahwa, Persentase rata-rata penumpang angkutan *pete-pete*, BRT, taksi konvensional, dan taksi online berdasarkan tanggungan dalam keluarga yang paling banyak menggunakan angkutan adalah yang tidak memiliki tanggungan dalam keluarga dengan persentase 47,3%. Dan yang paling sedikit menggunakan angkutan

adalah 2 tanggungan dalam keluarga dengan persentase 23,5%.

**g) Kepemilikan Kendaraan Pribadi**

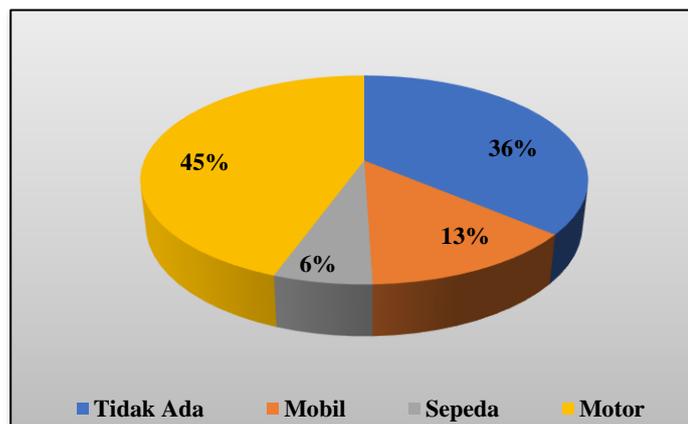
Jumlah penumpang dan persentase jumlah penumpang berdasarkan kepemilikan kendaraan pribadi pada masing-masing angkutan online dan angkutan konvensional ditunjukkan pada Tabel 7.

**Tabel 7** Persentase rata-rata total penumpang angkutan umum berdasarkan kepemilikan kendaraan pribadi

Karakteristik Penumpang	Jumlah Penumpang				Total
	<i>Pete-Pete</i>	BRT	Taksi Konvensional	Taksi Online	
<b>Kendaraan Pribadi</b>					
a) Tidak ada	183	86	84	116	468
b) Mobil	28	25	52	60	165
c) Sepeda	12	2	29	36	79
d) Motor	175	113	97	188	573
<b>Jumlah</b>	<b>397</b>	<b>226</b>	<b>262</b>	<b>400</b>	<b>1285</b>
Karakteristik Penumpang	Persentase Penumpang (%)				Total
	<i>Pete-Pete</i>	BRT	Taksi Konvensional	Taksi Online	
<b>Kendaraan Pribadi</b>					
a) Tidak ada	46	38	32	29	36,2
b) Mobil	7	11	20	15	13,3
c) Sepeda	3	1	11	9	6
d) Motor	44	50	37	47	44,5
<b>Jumlah</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Persentase jumlah penumpang untuk karakteristik penumpang berdasarkan kepemilikan kendaraan pribadi dapat

digambarkan dalam bentuk diagram lingkaran yang ditunjukkan pada Gambar 7.



**Gambar 7** Persentase rata-rata total penumpang angkutan umum berdasarkan kepemilikan kendaraan pribadi

Berdasarkan Gambar 7 diketahui bahwa persentase rata-rata pengguna angkutan *pete-pete*, BRT, taksi konvensional, dan taksi online berdasarkan kepemilikan kendaraan pribadi yang paling banyak menggunakan angkutan umum adalah pengguna yang memiliki kendaraan motor dengan persentase 44,5%. Dan yang paling sedikit menggunakan angkutan

umum adalah pengguna yang memiliki sepeda dengan persentase 6%.

**h) Asal Perjalanan Penumpang**

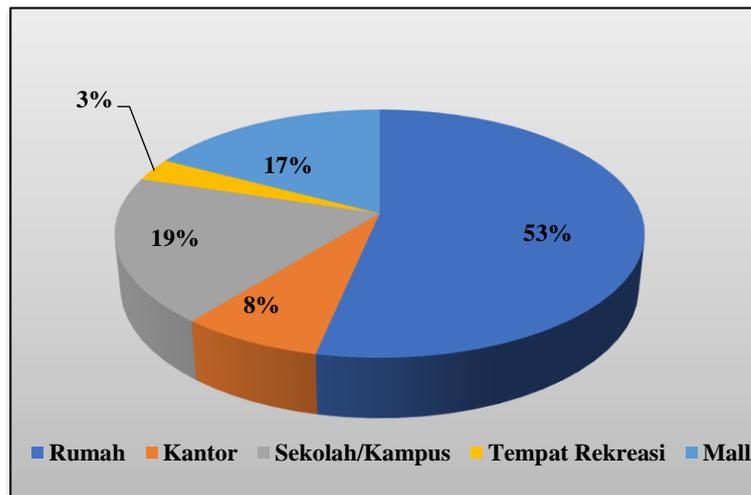
Jumlah penumpang dan persentase jumlah penumpang berdasarkan asal perjalanan pada masing-masing angkutan online dan angkutan konvensional ditunjukkan pada Tabel 8.

**Tabel 8** Persentase rata-rata total penumpang angkutan umum asal perjalanan penumpang

Karakteristik Penumpang	Jumlah Penumpang				
	<i>Pete-Pete</i>	BRT	Taksi Konvensional	Taksi Online	Total
Asal Perjalanan					
a) Rumah	250	160	81	192	684
b) Kantor	28	7	34	28	97
c) Sekolah/ Kampus	67	29	55	100	252
d) Tempat Rekreasi	0	5	24	4	32
e) Mall	52	25	68	76	221
Jumlah	397	226	262	400	1285
Karakteristik Penumpang	Persentase Penumpang (%)				
	<i>Pete-Pete</i>	BRT	Taksi Konvensional	Taksi Online	Total
Asal Perjalanan					
a) Rumah	63	71	31	48	53,3
b) Kantor	7	3	13	7	7,5
c) Sekolah/ Kampus	17	13	21	25	19
d) Tempat Rekreasi	0	2	9	1	3
a) Mall	13	11	26	19	17,2
Jumlah	100	100	100	100	100

Persentase jumlah penumpang untuk karakteristik penumpang berdasarkan asal perjalanan dapat digambarkan

dalam bentuk diagram lingkaran yang ditunjukkan pada Gambar 8.



**Gambar 8** Persentase rata-rata total penumpang angkutan umum asal perjalanan penumpang

Berdasarkan Gambar 8 diketahui bahwa persentase rata-rata pengguna angkutan *pete-pete*, BRT, taksi konvensional, dan taksi online berdasarkan asal perjalanan pengguna angkutan, yang paling mendominasi adalah asal perjalanan dari rumah dengan persentase 53,3%. Sementara, yang paling sedikit menggunakan angkutan dari tempat asal

perjalanan adalah tempat rekreasi dengan persentase 3%.

**i) Tujuan Perjalanan Penumpang**

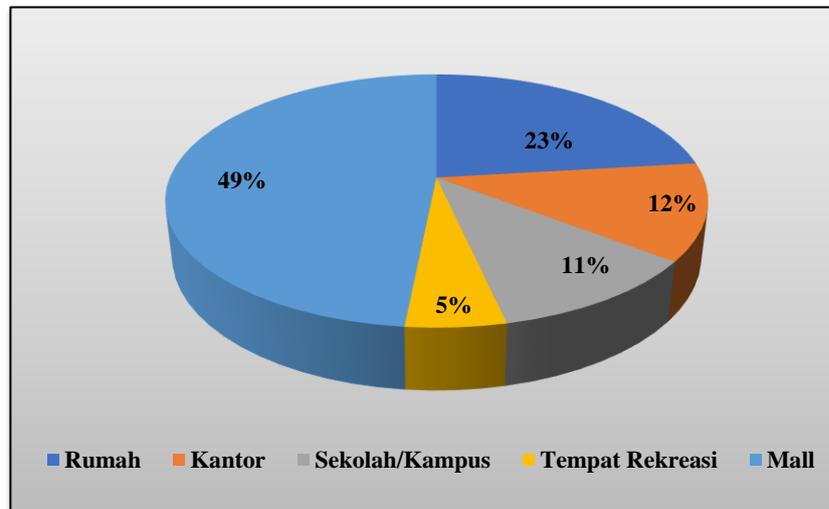
Jumlah penumpang dan persentase jumlah penumpang berdasarkan tujuan perjalanan pada masing-masing angkutan online dan angkutan konvensional ditunjukkan pada Tabel 9.

**Tabel 9** Persentase rata-rata total penumpang angkutan umum tujuan perjalanan penumpang

Karakteristik Penumpang	Jumlah Penumpang				
	Pete-Pete	BRT	Taksi Konvensional	Taksi Online	Total
Tujuan Perjalanan					
a) Rumah	67	34	71	132	304
b) Kantor	79	32	29	16	156
c) Sekolah/ Kampus	64	32	13	36	144
d) Tempat Rekreasi	0	0	50	4	54
e) Mall	187	129	100	212	627
Jumlah	397	226	262	400	1285
Karakteristik Penumpang	Persentase Penumpang (%)				
	Pete-Pete	BRT	Taksi Konvensional	Taksi Online	Total
Tujuan Perjalanan					
a) Rumah	17	15	27	33	23
b) Kantor	20	14	11	4	12,3
c) Sekolah/ Kampus	16	14	5	9	11
d) Tempat Rekreasi	0	0	19	1	5
e) Mall	47	57	38	53	48,2
Jumlah	100	100	100	100	100

Persentase jumlah penumpang untuk karakteristik penumpang berdasarkan tujuan perjalanan dapat digambarkan

dalam bentuk diagram lingkaran yang ditunjukkan pada Gambar 9.



**Gambar 9** Persentase rata-rata total penumpang angkutan umum tujuan perjalanan penumpang

Berdasarkan Gambar 9 diketahui bahwa persentase rata-rata penumpang angkutan *pete-pete*, BRT, taksi konvensional, dan taksi online berdasarkan tujuan perjalanan, penumpang dengan tujuan perjalanan terbanyak adalah tujuan perjalanan mall dengan persentase rata-rata angkutan sebesar 48,2%. Dan penumpang dengan tujuan perjalanan paling sedikit

adalah tempat rekreasi dengan rata-rata persentase angkutan sebesar 5%.

#### j) Frekuensi Naik Angkutan Umum/Hari

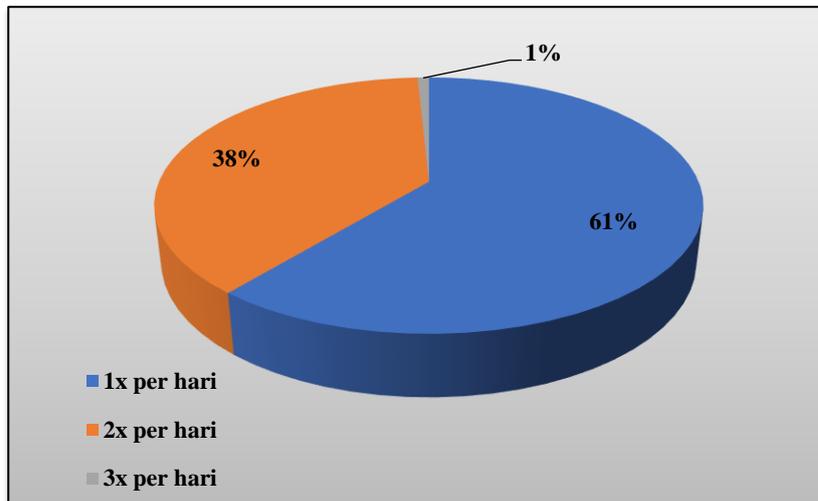
Jumlah penumpang dan persentase jumlah penumpang berdasarkan frekuensi naik angkutan umum/online pada masing-masing angkutan online dan angkutan konvensional ditunjukkan pada Tabel 10.

**Tabel 10** Persentase rata-rata total penumpang angkutan umum frekuensi naik angkutan umum/hari

Karakteristik Penumpang	Jumlah Penumpang				
	<i>Pete-Pete</i>	BRT	Taksi Konvensional	Taksi Online	Total
Naik Angkutan Umum Perhari					
a) 1	290	183	178	88	739
b) 2	107	43	81	304	535
c) 3	0	0	3	8	11
Jumlah	397	226	262	400	1285
Karakteristik Penumpang	Persentase Penumpang (%)				
	<i>Pete-Pete</i>	BRT	Taksi Konvensional	Taksi Online	Total
Naik Angkutan Umum Perhari					
a) 1	73	81	68	22	61
b) 2	27	19	31	76	38,2
c) 3	0	0	1	2	0,8
Jumlah	100	100	100	100	100

Persentase jumlah penumpang untuk karakteristik penumpang berdasarkan frekuensi naik angkutan

umum/konvensional dapat digambarkan dalam bentuk diagram lingkaran yang ditunjukkan pada Gambar 10.



**Gambar 10** Persentase rata-rata total penumpang angkutan umum frekuensi naik angkutan umum/hari

Berdasarkan Gambar 10 diketahui bahwa persentase rata – rata pengguna angkutan *pete – pete*, BRT, taksi konvensional, dan taksi online berdasarkan frekwensi naik angkutan umum perhari didomi nasi dengan persentase rata – rata sebesar 61% sebanyak 1x perhari. Sementara, di posisi terakhir dengan persentase rata – rata 0,8% adalah dengan 3x frekwensi naik angkutan umum perhari.

**k) Frekuensi Naik Angkutan Umum/Bulan**

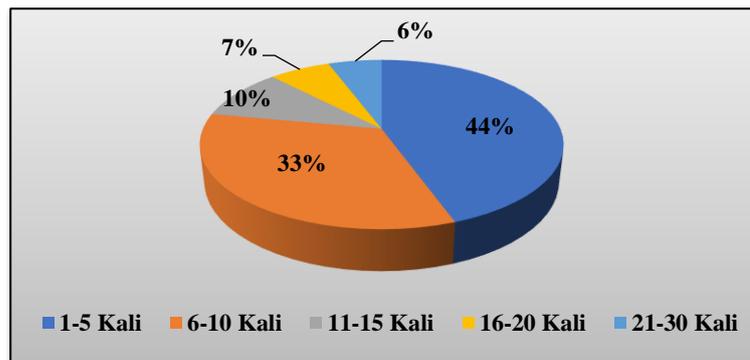
Jumlah penumpang dan persentase jumlah penumpang frekuensi naik angkutan umum/online per bulan pada masing-masing angkutan online dan angkutan konvensional ditunjukkan pada Tabel 11.

**Tabel 11** Persentase rata-rata total penumpang angkutan umum frekuensi naik angkutan umum/bulan

Karakteristik Penumpang	Jumlah Penumpang				
	<i>Pete-Pete</i>	BRT	Taksi Konvensional	Taksi Online	Total
Naik Angkutan Umum Perbulan					
a) 1-5 Kali	175	118	134	124	550
b) 6-10 Kali	119	41	102	188	450
c) 11-15 Kali	44	20	21	44	129
d) 16-20 Kali	32	23	3	28	85
e) 21-30 Kali	28	25	3	16	71
Jumlah	397	226	262	400	1285
Karakteristik Penumpang	Persentase Penumpang (%)				
	<i>Pete-Pete</i>	BRT	Taksi Konvensional	Taksi Online	Total
Naik Angkutan Umum Perbulan					
a) 1-5 Kali	44	52	51	31	44,5
b) 6-10 Kali	30	18	39	47	33,5
c) 11-15 Kali	11	9	8	11	9,8
d) 16-20 Kali	8	10	1	7	6,5
e) 21-30 Kali	7	11	1	4	5,7
Jumlah	100	100	100	100	100

Persentase jumlah penumpang untuk karakteristik penumpang berdasarkan frekuensi naik angkutan umum/konvensional per bulan dapat

digambarkan dalam bentuk diagram lingkaran yang ditunjukkan pada Gambar 11.



**Gambar 11** Persentase rata-rata total penumpang angkutan umum frekuensi naik angkutan umum/bulan

Berdasarkan Gambar 11 diketahui bahwa persentase rata-rata pengguna angkutan *pete-pete*, BRT, taksi konvensional, dan taksi online berdasarkan frekuensi naik angkutan umum perbulan didominasi oleh 1-5 kali naik angkutan umum perbulan dengan persentase rata-rata angkutan sebesar 44,5%. Sementara yang paling sedikit adalah 21-30 kali naik angkutan

umum perbulan dengan persentase rata-rata angkutan sebesar 5,7%.

### 1. Penghasilan Penumpang Perbulan

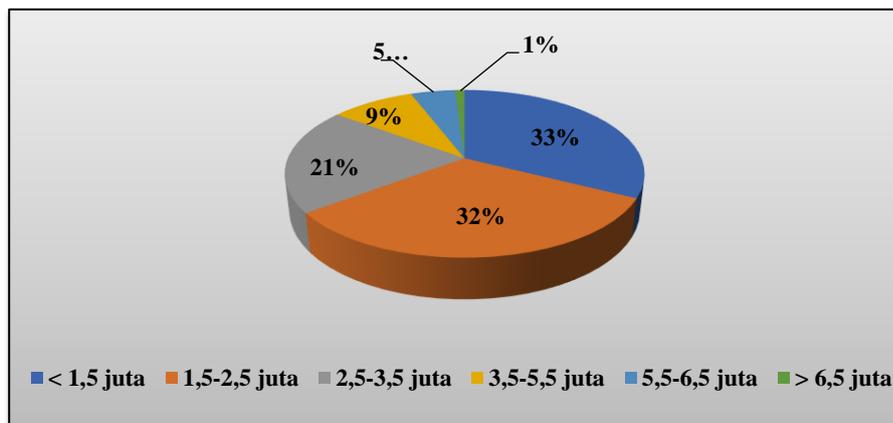
Jumlah penumpang dan persentase jumlah penumpang berdasarkan penghasilan per bulan pada masing-masing angkutan online dan angkutan konvensional ditunjukkan pada Tabel 12.

**Tabel 12** Persentase rata-rata total penumpang angkutan umum frekuensi naik angkutan umum/bulan

Karakteristik Penumpang	Jumlah Penumpang				
	<i>Pete-Pete</i>	BRT	Taksi Konvensional	Taksi Online	Total
<b>Penghasilan</b>					
a) <1,5 Juta	52	90	86	176	404
b) 1,5 – 2,5 Juta	183	50	100	92	424
c) 2,5 – 3,5 Juta	99	43	52	72	267
d) 3,5 – 5,5 Juta	32	29	16	36	126
e) 5,5 – 6,5 Juta	28	11	5	20	64
f) > 6,5 Juta	4	2	3	4	13
<b>Jumlah</b>	<b>397</b>	<b>226</b>	<b>262</b>	<b>400</b>	<b>1285</b>
Karakteristik Penumpang	Persentase Penumpang (%)				
	<i>Pete-Pete</i>	BRT	Taksi Konvensional	Taksi Online	Total
<b>Penghasilan</b>					
a) <1,5 Juta	13	40	33	44	32,5
b) 1,5 – 2,5 Juta	46	22	38	23	32,2
c) 2,5 – 3,5 Juta	25	19	20	18	20,5
d) 3,5 – 5,5 Juta	8	13	6	9	9
e) 5,5 – 6,5 Juta	7	5	2	5	4,8
f) > 6,5 Juta	1	1	1	1	1
<b>Jumlah</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Persentase jumlah penumpang untuk karakteristik penumpang berdasarkan penghasilan per bulan dapat digambarkan

dalam bentuk diagram lingkaran yang ditunjukkan pada Gambar 12.



**Gambar 12** Persentase rata-rata total penumpang angkutan umum frekuensi naik angkutan umum/bulan

Dari Gambar 12 juga dapat kita lihat perbedaan yang tidak terlalu signifikan antara penghasilan <1,5 juta perbulan dan 1,5-2,5 juta perbulan yang hanya memiliki selisih 0,3%. Dan juga sedikitnya pengguna angkutan umum yang memiliki penghasilan >6,5 juta perbulan.

#### 4. Penutup

Berdasarkan hasil analisis karakteristik penumpang transportasi umum di Kota Makassar jumlah penumpang wanita lebih banyak dari penumpang laki-laki, sementara itu, sementara yang banyak melakukan perjalanan yang berumur antara 15-25 tahun, berdasarkan latar belakang pendidikan adalah SMA sederajat, dan dari segi pekerjaan, yang paling banyak melakukan perjalanan

adalah pekerjaan yang tidak disebutkan/lain – lain, untuk penumpang yang memakai kendaraan umum didominasi oleh mereka yang belum memiliki tanggungan keluarga, strata dalam keluarga yang paling banyak menggunakan transportasi umum adalah anak, serta penumpang yang memiliki kendaraan didominasi oleh kendaraan motor. Jika dilihat dari asal perjalanan, maka penumpang didominasi perjalanan dari rumah, tujuan perjalanan terbanyak adalah menuju mall. Para pengguna transportasi umum paling banyak menggunakan angkutan didominasi pada penumpang yang melakukan sebanyak sekali dalam sehari, Dan pengguna transportasi umum paling banyak menggunakan angkutan dalam sebulan didominasi pada penumpang yang melakukan perjalanan sebanyak 1-10 kali dalam sebulan. Sementara pendapatan para pengguna angkutan umum paling banyak berada pada 2,5 juta kebawah perbulan.

#### Daftar Pustaka

- Aksan Sofyan (2004), *Kinerja Angkutan Umum Kota Makassar*, (Studi Kasus Angkutan Umum Penumpang Pete-Pete), Universitas Hasanuddin.
- Hajerah (2017), *Analisis Persepsi Pengguna Terhadap Kinerja Angkutan Umum Di Makassar*. Universitas Muslim Indonesia Makassar.
- Herry Lubis, Julaihi Wahid, Rahmad Dian (2005), *Persepsi Pelaku Perjalanan Terhadap Pelayanan Angkutan Umum Di Kota Medan*, Universitas Sumatera Utara.
- Joni Suryoputro, Dkk (2009), *Analisis Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Ability To Pay (ATP) Dan Willingness To Pay (WTP), Dan Biaya Operasional Kendaraan (BOK)*, (Studi Kasus Trans Jogja Rute 4A Dan 4B), Universitas Sebelas Maret Surakarta.
- Margareth (2013), *Analisis Kinerja Angkutan Umum Pada Rute Rencana Terminal-Kampus Universitas Timor Kota Kefamenanu Provinsi NTT*, UMS
- Novian Herbowo (2012), *Studi Persepsi Pengguna Transjakarta Pada Koridor II*, (Pulogadung-Harmoni). UNJ Jakarta.
- Popy Rufaidah (2010), *Persepsi Penumpang Jasa Transportasi Angkutan Umum Atas Kewajaran Harga*, Universitas Padjadjaran.
- Rauf. S (2013), *Analisa Kinerja dan Pemetaan Angkutan Umum (Mikrolet) Di kota Makassar (Studi Kasus : Angkutan Umum Trayek A,C,G,J,S)*, Universitas Hasanuddin.
- Sigit Haryono (2010), *Analisis Kualitas Pelayanan Angkutan Umum (Bus Kota) Di Kota Yogyakarta*, UPN Yogyakarta.
- Situmeang. P (2008), *Analisa Kinerja Pelayanan Angkutan Umum Penumpang Antar Kota (Studi Angkutan Umum Trayek Medan-Tarutung)*, Universitas Sumatera Utara.
- Suhartono, Dkk (2003), *Analisis Keterjangkauan Daya Beli Pengguna Jasa Angkutan Umum Dalam Membayar Tarif*, (Studi Kasus : Pengguna Jasa Angkutan Kota di Kabupaten Kudus), Pilar.
- Tamin, Ofyar.Z (1999), *Perencanaan Dan Permodelan Transportasi*. ITB Bandung.
- Taty Yuniarti (2009), *Analisis Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan, Ability To Pay Dan Willingness To Pay*, (Studi Kasus PO. ATMO Trayek Palur-Kartasura di Surakarta), Universitas Sebelas Maret Surakarta.
- Warpani Suswardjoko (2002), *Pengelolaan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*. ITB Bandung.
- Yori Herwangi (2016), *Transport Disadvantage Dan Kepemilikan Sepeda Motor Pada Masyarakat Berpendapatan Rendah*, (Studi Kasus: Kawasan Perkotaan Yogyakarta), ITB Bandung.