

Analisis Sosial Ekonomi Penumpang Bus Trans Donggala

(Socio-Economic Analysis of Trans Donggala Bus Passengers)

Nurul Amalya Ahmadi^{1*}, Eko Jokolelono²

Universitas Tadulako, Sulawesi Tengah, Indonesia^{1,2}

amelnurul2003@gmail.com^{1*}, jokolelono.eko1961@gmail.com²



Riwayat Artikel:

Diterima pada 20 Mei 2025

Revisi 1 pada 22 Mei 2025

Revisi 2 pada 29 Mei 2025

Revisi 3 pada 12 Juni 2025

Disetujui pada 16 Juni 2025

Abstract

Purpose: This study analyzes the social and economic impacts of the Trans Donggala Bus as a mode of inter-city public transportation connecting Donggala Regency and Palu City. The objective is to evaluate its role in improving community mobility and economic welfare in regions with limited infrastructure.

Methodology/approach: The research adopts a qualitative descriptive approach using surveys, in-depth interviews with stakeholders, and direct observations at the bus terminal. Data were grouped thematically to explore both social and economic dimensions of the bus service's impact.

Results/findings: Findings reveal that the Trans Donggala Bus has had positive socio-economic effects. Socially, it enhances public access to education, health services, and markets in Palu City, reduces the rural-urban gap, and strengthens social interactions. Economically, it lowers transportation costs, allowing residents to reallocate funds for other household needs. Despite these benefits, challenges persist, including limited fleet numbers, insufficient route coverage, and inadequate terminal infrastructure, which hinder service efficiency.

Conclusion: The Trans Donggala Bus has improved accessibility and reduced costs for communities, but optimization of routes, fleet expansion, and facility upgrades are needed to maximize its impact.

Limitations: The study focuses solely on the Donggala–Palu route and uses qualitative methods limited to interviews and observations. Thus, it does not fully represent the views of the entire community across different areas.

Contribution: This study highlights the importance of public transportation in enhancing mobility and economic resilience in underdeveloped regions. It also provides insights for local governments in developing sustainable and inclusive transport policies.

Keywords: *Economic Impact, Social impact, Trans Donggala Bus.*

How to Cite: Ahmadi, N. A., Jokolelono, E. (2025). Analisis Sosial Ekonomi Penumpang Bus Trans Donggala. *Studi Ilmu Manajemen dan Organisasi*, 6(2), 397-408.

1. Pendahuluan

Sulawesi Tengah memiliki topografi yang beragam, mulai dari pegunungan, dataran rendah, hingga pesisir. Wilayah di Sulawesi Tengah terdiri dari beberapa kabupaten dan kota, seperti Palu, Donggala, Sigi, dan Morowali. Luas daratan Sulawesi Tengah sebesar 61.841,29 km², kepadatan penduduk Provinsi Sulawesi Tengah Tahun 2020 sebesar 50 jiwa/km², artinya setiap 1 km² wilayah geografis Provinsi Sulawesi Tengah dihuni oleh 50 jiwa. Wilayah dengan kepadatan penduduk tertinggi berada

di Kota Palu, yakni sebesar 1.087 jiwa/km², sedangkan di Kabupaten Donggala terdapat kepadatan penduduk sebesar 60 jiwa/km² (Badan Pusat Statistik, 2021). Berdasarkan data BPS, di Kabupaten Donggala Tahun 2020, jumlah desa menurut kecamatan terdapat 167 desa. Wilayah Kabupaten Donggala terletak di pesisir Sulawesi Tengah, memiliki posisi strategis yang menjadikannya sebagai satu di antara pusat transportasi yang penting di wilayah tersebut. Dengan kondisi geografis yang beragam, mulai dari pegunungan hingga pesisir, serta akses ke laut. Donggala memerlukan transportasi umum yang dapat membantu kebutuhan mobilitas masyarakat dan pengembangan infrastruktur.

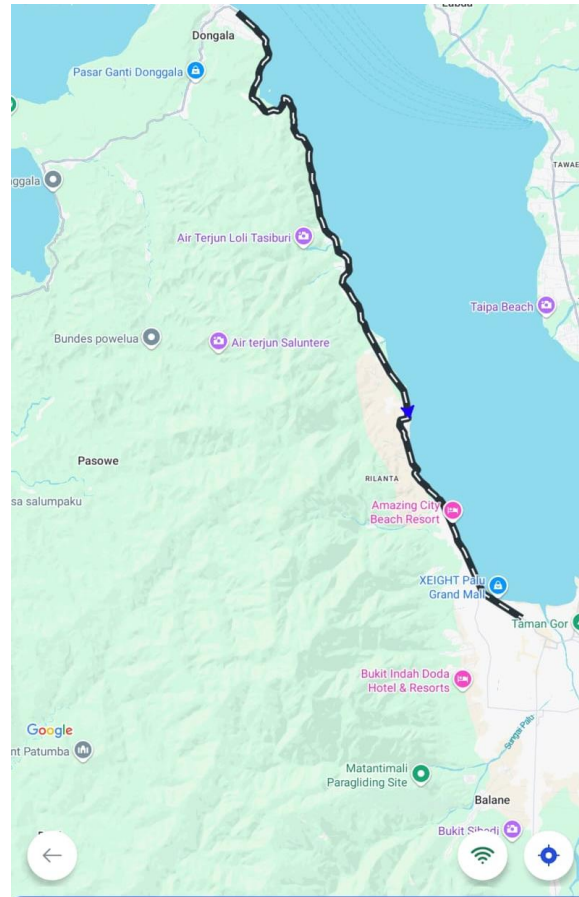
Kabupaten Donggala memiliki karakteristik jalan yang kurang bagus, sehingga memerlukan transportasi yang dapat membantu masyarakat dalam melakukan mobilitas, terutama penduduk desa yang sulit menjangkau Kota Palu dalam memenuhi kebutuhan mereka. Dalam kondisi seperti ini, terbentuklah jejaring sosial transportasi yang bersifat informal, di mana warga saling bergantung satu sama lain untuk berbagi tumpangan, informasi jadwal kendaraan, hingga penyewaan transportasi lokal seperti ojek *online* dan mobil taksi (Dung, 2024). Perkembangan transportasi saat ini juga di pengaruhi oleh perkembangan teknologi yang mulai membuat berbagai inovasi yang memudahkan manusia dalam menggunakan transportasi mulai dari sistem GPS, aplikasi pemesanan transportasi *online*, transportasi berbasis listrik, *E-ticketing*, dan banyak lagi inovasi teknologi dalam membantu manusia dalam menggunakan transportasi. Jarak yang cukup jauh dari Kabupaten Donggala ke Kota Palu menjadikan masyarakat berpikir untuk menggunakan transportasi untuk melakukan mobilitas, karena biaya yang tinggi menjadi faktor dalam pemilihan moda transportasi yang digunakan. Penelitian dari (Mafliyanti and Yudhistira 2022) menunjukkan bahwa manusia cenderung memilih opsi yang lebih menguntungkan secara finansial, opsi yang lebih menguntungkan secara finansial dalam konteks ini merujuk pada biaya yang dikeluarkan untuk memilih moda transportasi tertentu. Dalam hal ini, ketika seseorang memilih antara transportasi pribadi dan transportasi umum, pertimbangan utama adalah biaya perjalanan yang harus dikeluarkan (Manurung, Inayatullah, & Sa'adah, 2023). Biaya perjalanan yang tinggi pada transportasi pribadi dapat meningkatkan keinginan untuk beralih ke transportasi umum, terutama jika biaya perjalanan umum lebih rendah. Dengan demikian, ketika tarif biaya dari aplikasi pemesanan transportasi *online* lebih tinggi dari transportasi umum, maka transportasi yang dipilih masyarakat akan beralih ke moda transportasi umum (Nurhaedah, Irmayani, Ruslang, & Jumrah, 2023).

Transportasi merupakan elemen penting dalam pembangunan sosial dan ekonomi suatu daerah. Keberadaan transportasi umum, khususnya bus antar kota, berperan dalam meningkatkan konektivitas antar wilayah, memperlancar arus barang dan jasa, serta mendorong pertumbuhan ekonomi masyarakat setempat. Dengan memanfaatkan ruang yang tersedia dan mengintegrasikan sistem transportasi yang efektif, suatu daerah dapat meningkatkan aksesibilitas dan mobilitas, faktor yang mendukung perluasan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat. Kawasan yang direncanakan dapat diperluas melalui fungsi-fungsi khusus yang terkait dengan transportasi sehingga berpotensi memenuhi kebutuhan sosial dan ekonomi sebagian besar penduduk (Nur et al., 2021). Oleh karena itu, bus antar kota menjadi satu di antara sarana transportasi utama bagi berbagai kelompok masyarakat, termasuk pekerja, pelajar, dan wisatawan (Hasan, Haliah, & Fahdal, 2022).

Bus pertama kali dibuat untuk memberikan orang-orang transportasi umum yang teratur dan murah. Pada Tahun 1662, Blaise Pascal menciptakan jalur transportasi umum di Paris dengan gerbong yang ditarik oleh kuda (Riski & Widiana, 2020). Ini adalah inovasi yang bertujuan untuk membuat mobilitas penduduk kota lebih efisien. Layanan serupa yang didirikan oleh Stanislas Bausry pada Tahun 1825 diberi nama "*omnibus*", yang berasal dari bahasa Latin "*omnibus*" yang berarti "untuk semua", menekankan bahwa transportasi ini ditujukan bagi seluruh lapisan masyarakat. Bus tercipta untuk memenuhi kebutuhan mobilitas masyarakat dalam melakukan perjalanan antar kota dan juga dapat menghubungkan akses ke daerah-daerah yang sulit di jangkau oleh moda transportasi lain (Zaenal, 2023).

Bus Trans Donggala menjadi satu di antara perusahaan bus antar kota di Sulawesi Tengah yang dikelola oleh dinas perhubungan Kabupaten Donggala. Bus Trans Donggala menjadi alternatif bagi masyarakat dalam melakukan perjalanan antar Kota Palu dan Donggala begitu pun sebaliknya. Layanan ini ditujukan untuk memfasilitasi mobilitas warga dan Aparatur Sipil Negara (ASN) di wilayah tersebut.

Keberadaan moda transportasi publik ini diharapkan dapat meningkatkan efisiensi perjalanan dan mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi. Kota Palu, sebagai ibu Kota Provinsi Sulawesi Tengah, menunjukkan tingkat aktivitas mobilitas penduduk yang tinggi ke Kabupaten Donggala. Meskipun demikian, kendaraan umum di Kabupaten Donggala ini menghadapi sejumlah tantangan, termasuk keterbatasan infrastruktur (Jumani & Rianto, 2023).



Gambar 1 Peta Rute Bus Trans Donggala Antar Kota
Sumber: Dinas Perhubungan Kabupaten Donggala

Pengelolaan layanan bus sangat bergantung pada kebijakan Dinas Perhubungan Kabupaten Donggala dalam hal perencanaan rute, penyediaan fasilitas yang memadai, serta pengelolaan tarif yang terjangkau untuk masyarakat. Bus Trans Donggala antar kota menetapkan tarif, masyarakat umum sebesar 10 Ribu rupiah, Pelajar/ Mahasiswa 3 Ribu rupiah, dan Difabel gratis. Jumlah armada angkutan perkotaan Bus Trans Donggala, sebanyak 4 unit, dengan fasilitas yang tersedia seperti petugas pelayanan transportasi, petugas *E-Ticketing*, pendingin udara (AC), rambu bus stop setiap pemberhentian *feeder*, kebersihan yang terjamin, dan awak bus terlatih dan terampil.

Penelitian dari (Anwar 2019) yang melihat dampak ekuitas sosial ekonomi dari operasional Bus Rapid Transit (BRT) di negara berkembang, yang menjelaskan sistem transportasi publik seperti BRT dapat membantu kelompok berpenghasilan rendah secara signifikan, terutama dalam hal mengurangi waktu dan biaya, meningkatkan aksesibilitas, dan meningkatkan aspek keselamatan dan kesehatan. Studi ini relevan untuk menganalisis keberadaan bus antar kota di Kabupaten Donggala di mana pemahaman tentang dampak sosial ekonomi terhadap berbagai kelompok masyarakat sangat penting. Analisis keberadaan Bus Trans Donggala merupakan penelitian terbaru di Kabupaten Donggala yang menjadi dorongan bagi peneliti untuk melihat bagaimana dampak keberadaan Bus Trans Donggala dalam membantu masyarakat (Arbaiah, Pandjaitan, & Ambarwati, 2022).

Kabupaten Donggala menghadapi berbagai permasalahan dan tantangan dalam infrastruktur transportasi yang berdampak langsung pada mobilitas masyarakat, terutama di wilayah pedesaan. Kondisi jalan yang rusak, sempit, dan sering terputus akibat bencana alam seperti banjir dan tanah longsor menyulitkan akses ke berbagai layanan penting, termasuk pendidikan, kesehatan, dan ekonomi. Penggunaan kendaraan pribadi, juga dapat meningkatkan pengeluaran transportasi yang tinggi sehingga masyarakat perlu berbagi kendaraan, sebagai pilihan atas kurangnya solusi transportasi umum yang memadai dan berkelanjutan di Donggala. Masalah utama yang ingin dipecahkan dalam penelitian ini adalah bagaimana dampak keberadaan Bus Trans Donggala terhadap aspek sosial dan ekonomi masyarakat (Aditia, Dharma, & Nur, 2022). Apakah bus antar kota ini dapat meningkatkan mobilitas masyarakat, mengurangi biaya transportasi, dan memperbaiki aksesibilitas ke berbagai layanan penting?

2. Tinjauan pustaka dan pengembangan hipotesis

2.1 Aksesibilitas dan Mobilitas

Aksesibilitas adalah kemudahan individu atau kelompok dalam mencapai suatu tempat, dipengaruhi oleh jarak, waktu, biaya, dan ketersediaan transportasi. Mobilitas merujuk pada kemampuan untuk berpindah tempat, dilihat dari frekuensi, jarak, tujuan, dan jenis perjalanan yang dilakukan (Romadhani et al., 2019).

Menurut Tamin (1999):

"Aksesibilitas merupakan prinsip dasar yang mendasari interaksi antara tata guna lahan dan transportasi. Aksesibilitas mengacu pada sejauh mana lokasi rute transportasi dirancang untuk memungkinkan menuju berbagai kegiatan, seperti tempat kerja, sekolah, perumahan, dan pusat perbelanjaan."

Aksesibilitas dan Mobilitas yang terjangkau dapat memberikan dampak bagi sistem transportasi, yaitu meningkatkan akses masyarakat terhadap pendidikan, pekerjaan, dan layanan kesehatan, sekaligus mengurangi kesenjangan sosial. Di sisi lain, kurangnya akses transportasi yang memadai di area pedesaan atau bagi kelompok masyarakat yang kurang mampu dapat membatasi mobilitas masyarakat dalam mengakses tempat seperti rumah sakit.

2.2 Ekonomi regional dan Teori transportasi

Menurut Sjafrizal (2012) teori ekonomi regional merupakan pertumbuhan dan pembangunan suatu wilayah yang dipengaruhi oleh konektivitas dan aksesibilitas antar daerah. Dengan adanya layanan bus antar kota, distribusi barang, tenaga kerja, dan jasa menjadi lebih efisien, sehingga mempercepat pertumbuhan ekonomi wilayah yang terhubung. Sementara itu, menurut (Tamin 1999) teori transportasi adalah moda transportasi yang memengaruhi biaya perjalanan, waktu tempuh, serta pola mobilitas masyarakat. Transportasi yang terjangkau dan teratur, seperti bus antar kota, mampu memperluas pasar kerja, mendorong mobilitas sosial, juga dapat menghubungkan akses ke daerah-daerah yang sulit dijangkau oleh moda lain.

2.3 Pembangunan Ekonomi

Ekonomi Pembangunan merupakan suatu cabang dari ilmu ekonomi yang bertujuan menganalisis masalah-masalah yang dihadapi oleh negara-negara berkembang serta cara-cara untuk mengatasi masalah tersebut, supaya negara-negara tersebut dapat membangun ekonominya dengan lebih cepat (Mulyani, 2017). Dengan adanya transportasi umum permasalahan yang dihadapi oleh masyarakat dalam melakukan mobilitas dapat diselesaikan. Tingkat mobilitas yang tinggi dan tingkat aksesibilitas yang tinggi, mengindikasikan lalu lintas arus perpindahan manusia dan barang berlangsung secara lancar, yang berarti interaksi ekonomi dan sosial antar wilayah dapat berjalan dengan lancar. Interaksi ekonomi antara wilayah meliputi berbagai kegiatan perdagangan dan pembangunan antar wilayah pengiriman yang bersifat saling membutuhkan, saling melengkapi, dan saling memberikan manfaat dengan daerah penerima (Adisasmita, 2013).

2.4 Teori Transit Oriented Development (TOD)

(*Transforming the Urban Space Through Transit-Oriented Development: The 3V Approach*, n.d.) menyatakan bahwa TOD membantu mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi, meningkatkan aksesibilitas, dan menciptakan komunitas yang lebih hidup. Penerapan TOD di kota-kota seperti Stockholm, Kopenhagen, Hong Kong, Tokyo, dan Singapura menunjukkan efektivitasnya dalam meningkatkan kualitas hidup perkotaan melalui pengembangan yang padat dan beragam fungsi di sekitar stasiun transportasi publik. Kehadiran konsep kawasan TOD dalam pengembangan perkotaan memberikan berbagai manfaat seperti berkurangnya tingkat kemacetan, berkurangnya polusi udara, peningkatan efisiensi penggunaan energi, dan yang terpenting peningkatan efisiensi penggunaan lahan di kawasan perkotaan (Pojani & Stead, 2014).

Penerapan TOD di Kabupaten Donggala dapat dimanfaatkan untuk meningkatkan aksesibilitas masyarakat dengan mengembangkan sistem transportasi umum seperti bus antar kota. Kondisi jalan yang buruk dan berdebu yang terdapat di Kabupaten Donggala menjadi tantangan pengguna moda transportasi pribadi, sehingga memaksa masyarakat untuk mencari alternatif lain dalam melakukan mobilitas. Selain itu, biaya perjalanan yang lebih rendah dengan transportasi umum juga merupakan faktor penting. Melalui sistem bus antar kota, warga dapat dengan mudah menjangkau tempat kerja, sekolah, rumah sakit serta mengurangi biaya transportasi.

Hal ini sesuai dengan prinsip TOD yang menekankan pentingnya aksesibilitas dan keberlanjutan, sehingga memaksa masyarakat untuk lebih memilih transportasi umum sebagai sarana mobilitas yang mudah dan efektif, serta mengurangi ketergantungan pada mobil pribadi. Oleh karena itu, TOD lebih dari sekedar pilihan transportasi; hal ini merupakan landasan bagi perekonomian yang lebih ramah lingkungan dan berkeadilan sosial di Kabupaten Donggala.

3. Metode Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis keberadaan Bus Trans Donggala dari berbagai sudut pandang. Perspektif yang dikaji mencakup Dinas Perhubungan, sopir bus, serta penumpang transportasi bus. Pendapat dari berbagai sudut pandang ini akan menjadi poin penting pada penelitian ini, maka jenis penelitian ini adalah penelitian survei dengan menggunakan deskriptif kualitatif.

Menurut (Sukmadinata 2010):

“Penelitian deskriptif (descriptive research) adalah suatu metode penelitian yang ditujukan untuk menggambarkan fenomena- fenomena yang ada, yang berlangsung pada saat ini atau saat yang lampau. Penelitian ini tidak mengadakan manipulasi atau pengubahan pada variabel-variabel bebas, tetapi menggambarkan suatu kondisi apa adanya.”

Pendekatan kualitatif bertujuan untuk mendefinisikan lalu menelaah dari suatu kejadian dan sudut pandang pada seseorang secara mendalam, sehingga peneliti akan mendeskripsikan dan dijelaskan secara menyeluruh dari peristiwa dan apa yang dirasakan oleh objek tersebut sampai mendapatkan kesimpulan yang memuaskan (Sukmadinata, 2010). Penelitian ini mengumpulkan data melalui wawancara dan pengamatan untuk mendapatkan informasi menyeluruh tentang keberadaan Bus Trans Donggala. Wawancara dilakukan dengan berbagai pihak seperti Dinas Perhubungan, pengelola bus, sopir, dan penumpang untuk memahami pandangan, tantangan, dan keuntungan dari layanan bus tersebut. Di sisi lain, observasi dilakukan dengan melihat secara langsung situasi terminal, kepadatan penumpang, ketepatan waktu keberangkatan, serta interaksi antara pengguna dan petugas bus.

Metode analisis data yang dilakukan dalam penelitian ini melibatkan pengolahan, pemahaman, dan penafsiran informasi yang didapat dari wawancara dan observasi secara mendalam. Data yang terkumpul dianalisis dengan pendekatan deskriptif kualitatif, di mana hasil wawancara dengan berbagai pihak, seperti Dinas Perhubungan, sopir bus, dan para penumpang, dibandingkan dan dikelompokkan menurut tema tertentu untuk mengeksplorasi dampak sosial dan ekonomi dari eksistensi Bus Trans Donggala. Selain itu, pengamatan langsung di terminal dapat menambahkan temuan dari hasil wawancara. Proses penafsiran ini ditujukan untuk mengidentifikasi pola, hubungan, dan dampak dari hasil observasi, sehingga dapat memberikan gambaran yang lebih jelas tentang efektivitas layanan bus.

4. Hasil dan pembahasan

4.1 Hasil Penelitian

Ketersediaan Bus Antar Kota Di Kabupaten Donggala merupakan amanat oleh Undang-undang Nomor 29 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, pasal 139 ayat (3) di mana menyebutkan bahwa pemerintah daerah kabupaten/kota wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan barang dalam wilayah kabupaten/kota yang selanjutnya diatur oleh regulasi turunannya, baik itu Peraturan Pemerintah, atau teknis oleh Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia pada beberapa regulasi yang diterbitkan terkait Angkutan Jalan. Bus Trans Donggala antar kota merupakan kebutuhan umum untuk masyarakat dalam membantu mobilitas penduduk khususnya ke Kota Palu yang merupakan ibu kota dari Sulawesi Tengah. Menurut Pak Ari Oktavianto, yang merupakan sekretaris Dinas Perhubungan Kabupaten Donggala, Bus Trans Donggala antar kota di Kabupaten Donggala dan Kota Palu mendapatkan dukungan yang tinggi dari masyarakat.

“Bus Trans Donggala merupakan tuntutan umum di Kabupaten Donggala karena kondisi existingnya memang tidak ada sama sekali angkutan umum dari Donggala maupun keluar Donggala entah itu ke Kota Palu sebagai tujuan utama di mana Kota Palu merupakan ibu Kota Sulawesi Tengah. Pengoperasian Bus Trans Donggala sejak tanggal 13 Desember 2024 dan itu kebijakan awal digratiskan selama 1 bulan. Selama masa gratis antusias masyarakat menunjukkan kecenderungan yang tinggi, begitu pun sejak diberlakukannya tarif berbayar sejak 13 Januari 2025 rata-rata pendapatan kami di atas rata-rata dengan load factor kurang lebih 60-65% per hari”,ujarnya.

Informasi dari pernyataan Pak Ari Oktavianto, menjelaskan bahwa operasi Bus Trans Donggala sebagai angkutan umum sangat dibutuhkan oleh masyarakat Kabupaten Donggala, karena tidak ada moda transportasi yang dapat dimanfaatkan sebelumnya dalam perjalanan antar kota dan bahwa layanan ini tetap diminati oleh masyarakat bahkan setelah dimulainya tarif berbayar. Dengan adanya Transportasi bus antar kota ini meningkatkan pendapatan Dinas Perhubungan Kabupaten Donggala yang mendapatkan sekitar 300 lebih penumpang per hari, yang sebagian besar merupakan penumpang umum, sekitar 70 penumpang umum dan 30 penumpang sekolah jadi jika di total per hari mereka bisa mendapatkan sekitar 790 Ribu rupiah per hari.

4.1.1 Aspek Sosial

Bus Trans Donggala menjadi pilihan utama masyarakat dalam melakukan mobilitas untuk mencapai tempat yang ingin di tuju contohnya sekolah, tempat kerja, dll. Nazla Aulia, yang merupakan penumpang Bus Trans Donggala antar kota, berpendapat bahwa Bus Trans Donggala dapat membantu dalam melakukan mobilitas dari Kota Palu ke Kabupaten Donggala untuk bekerja.

“Bus Trans Donggala antar kota sangat bagus dan membantu saya ke Donggala kemudian ke Palu lagi, lebih gampang tinggal naik bus tidak kepikiran lagi naik motor, kalau naik motor jauh di rasa, panas, dan jalan berdebu kalau naik bus lebih aman dan nyaman. Pemberhentian bus juga memudahkan saya dalam mengakses tempat kerja karena berhenti langsung di depan kantor.”ujarnya

Informasi dari pernyataan ibu Nazla Aulia menunjukkan bahwa Bus Trans Donggala memiliki dampak sosial dalam memberikan aksesibilitas yang terjangkau. Melalui observasi secara langsung, peneliti melihat bahwa banyak penumpang yang sudah berumur 75 tahun ke atas yang membatasi mereka melakukan mobilitas karena susah bergerak, dengan bantuan adanya Bus Trans Donggala yang menyediakan tempat duduk khusus disabilitas membantu mereka dalam melakukan mobilitas dengan mudah. Adapun pandangan yang berbeda dari Ibu Anin mengenai Bus Trans Donggala yang membantu masyarakat dalam melakukan mobilitas dan aksesibilitas. Namun dengan rute yang sudah di atur menjadikan tantangan bagi masyarakat dalam mengakses tempat yang lebih luas.

“Bus ini memiliki jalur yang telah di tentukan, tapi sayangnya jalur Bus Trans Donggala tidak sampai di tempat kerja saya sehingga harus berhenti di persimpangan lagi dan harus jalan kaki naik ke atas”,ujarnya

Informasi dari ibu Anin menunjukkan bahwa Bus Trans Donggala memiliki jalur yang terbatas, sehingga akses tempat yang di tuju juga terbatas. Dengan demikian, meskipun Bus Trans Donggala memberikan manfaat dalam hal aksesibilitas, masih ada tantangan terkait jangkauan rutenya yang perlu diperhatikan untuk meningkatkan layanan transportasi ini.

Informasi dari penumpang Bus Trans Donggala menunjukkan bahwa keberadaan layanan transportasi umum seperti Bus Trans Donggala memiliki dampak sosial yang signifikan dalam mendukung mobilitas masyarakat. Namun, untuk menjangkau lebih banyak pengguna dan meningkatkan akses rute bus, diperlukan evaluasi dan pengembangan rute yang lebih adaptif terhadap kebutuhan pengguna di berbagai lokasi. Hal ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh (Satria et al. 2019) yang menyatakan kesesuaian rute angkutan umum dengan struktur ruang wilayah. Ditemukan bahwa meskipun sebagian besar rute sesuai dengan struktur kota, namun masih ada rute yang tidak menjangkau pusat-pusat kegiatan tertentu, menyebabkan keterbatasan akses bagi masyarakat yang bekerja atau beraktivitas di area tersebut.

4.1.2 Aspek Ekonomi

Bus Trans Donggala antar kota memiliki tarif yang cukup terbilang murah dibandingkan jika menggunakan kendaraan pribadi atau gojek online. Bus Trans Donggala antar kota menetapkan tarif, masyarakat umum sebesar 10 Ribu rupiah, Pelajar/ Mahasiswa 3 Ribu rupiah, dan Lansia serta Difabel gratis. Berikut ini adalah kutipan pernyataan yang diberikan oleh penumpang Bus Trans Donggala antar kota, mengenai tarif yang disediakan.

“Tarif Bus Trans Donggala terjangkau dibandingkan naik motor kesini bensin pulang pergi bisa memakan sekitar 30 Ribu rupiah, sedangkan naik bus hanya 20 Ribu rupiah. Kalau naik gojek bisa memakan 2 kali lipat sehingga lebih baik saya menggunakan bus yang lebih hemat biaya, nyaman tidak kena debu, dan ada Ac di dalam bus jadi lebih aman”-Ibu Iffana

“Saya sebelum menggunakan Bus Trans Donggala saya awalnya menggunakan mobil taksi Donggala yang dikenakan tarif 30 Ribu rupiah untuk pergi kalau pulang pergi bisa dapat 60 Ribu rupiah. Pengeluaran saya jadi lebih ringan karena adanya Bus Trans Donggala ini yang awalnya saya bisa mengeluarkan sekitar 60 Ribu rupiah pulang pergi, tapi sekarang hanya 20 Ribu rupiah”-Ibu Tasnima

Informasi dari penumpang bus menunjukkan bahwa Bus Trans Donggala memiliki tarif yang murah dan menjadi pilihan transportasi dan solusi untuk melakukan perjalanan. Hanya dengan membayar 10 Ribu rupiah, masyarakat akan dapat menikmati perjalanan yang lebih murah daripada menggunakan sepeda motor, ojek, mobil taksi, dan sebagainya. Argumen ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh (Utami and Natio 2021) yang membandingkan biaya perjalanan yang dikeluarkan ketika menggunakan transportasi umum dengan transportasi pribadi di Jakarta, penelitian ini menemukan bahwa biaya perjalanan menggunakan Trans Jakarta dikenakan tarif sekitar 3 Ribu rupiah tanpa memperhitungkan jarak tempuh atau waktu perjalanan. Sedangkan menggunakan kendaraan pribadi bisa mencapai 14 Ribu rupiah per orang untuk kapasitas mobil 7 orang, dan bahkan 25 Ribu rupiah per orang jika kapasitas mobil hanya 4 orang. Hal ini menegaskan bahwa dari sisi tarif, transportasi umum jauh lebih hemat dibandingkan kendaraan pribadi.

Berdasarkan hasil wawancara dari mahasiswa Universitas Al-khairaat Palu, bahwa pengeluaran untuk transportasi lebih hemat karena adanya Bus Trans Donggala dengan tarif yang sesuai dengan keuangan mahasiswa. Berikut ini adalah pernyataan yang diberikan oleh penumpang mahasiswa Bus Trans Donggala.

“Tarif Bus Trans Donggala sangat sesuai dengan keuangan mahasiswa yang tinggal di Kabupaten Donggala. karena tidak kos di Palu jadi lebih menghemat pengeluaran mahasiswa. Pengeluaran 6 Ribu rupiah per hari untuk ke kampus itu sangat murah, jadi hanya perlu membawa uang sekitar 20 Ribu rupiah per hari sudah bisa makan siang dan pulang pergi”-Ilham

“Bus Trans Donggala sangat mengurangi pengeluaran transportasi saya yang awalnya sekitar 20 Ribu rupiah per hari, tapi sekarang adanya bus ini pengeluaran saya hanya 6 ribu rupiah per hari, sisa uang saya bisa saya pakai untuk makan siang atau kebutuhan perkuliahan seperti foto copy, beli pulpen, dan buku catatan”-Nisa

Informasi dari mahasiswa yang merasakan, bahwa tarif Bus Trans Donggala bisa menghemat pengeluaran transportasi. Dengan tarif yang sesuai dengan kemampuan mahasiswa. Mahasiswa dapat mengalokasikan dana untuk kebutuhan lain, seperti buku, makanan, atau kegiatan sosial. Ini sangat penting untuk mahasiswa yang tidak menyewa kos di Palu dan selalu melakukan mobilitas antara Kabupaten Donggala dan Kota Palu. Jadi mereka harus mengelola anggaran dengan bijak. Selain itu, dengan tarif yang terjangkau, bus menjadi solusi transportasi yang lebih efisien untuk mahasiswa, yang dapat meningkatkan daya beli dan mendukung pertumbuhan ekonomi lokal. Hal ini sejalan dengan penelitian oleh (Muthiah et al. 2024) di Universitas Negeri Medan menunjukkan bahwa rata-rata biaya transportasi mahasiswa mencapai 59 Ribu rupiah per minggu. Penelitian ini menyoroti bahwa biaya transportasi merupakan kendala signifikan bagi mahasiswa, terutama yang berasal dari latar belakang ekonomi rendah. Peneliti merekomendasikan subsidi transportasi atau perluasan akses transportasi umum sebagai solusi untuk meringankan beban ekonomi mahasiswa dan meningkatkan kualitas hidup mereka selama studi. Keberadaan Bus Trans Donggala membantu mahasiswa meringankan pengeluaran mereka dan membantu mereka memenuhi kebutuhan sekunder mereka.

4.1.3 Operasional Bus

Bus Trans Donggala antar kota memiliki 4 armada yang beroperasi dimulai pukul 06.00 Wita hingga 21.00 Wita. Armada yang bisa dibilang sedikit menjadi kendala masyarakat yang perlu melakukan mobilitas untuk pergi kerja atau sekolah karena takut terlambat. Berikut tanggapan penumpang mengenai minimnya armada Bus Trans Donggala.

“Bus ini memang sangat membantu, tetapi karena armada yang kurang menjadikan kita harus menunggu lagi armada berikutnya dari terminal sebelah untuk berangkat, menjadikan saya terlambat masuk kelas” Rifka

“Menggunakan bus ini memang membantu tapi karena bus hanya 4 menunggu lama jadi lebih baik menumpang ke mobil yang lewat untuk pergi kerja, kalau tunggu lagi bus berikutnya pasti berdesakan lagi dengan penumpang lain”-Ibu Anin

Pernyataan dari Rifka menjelaskan bahwa keberadaan Bus Trans Donggala memang sangat dibutuhkan dan telah memberikan manfaat bagi masyarakat, khususnya pelajar yang membutuhkan sarana transportasi ke sekolah atau kampus. Namun, jumlah armada yang terbatas menyebabkan waktu tunggu menjadi lama. Kondisi ini berdampak langsung pada keterlambatan penumpang dalam menjalankan aktivitas penting, seperti mengikuti pelajaran di sekolah atau kuliah. Hal ini juga menunjukkan bahwa efektivitas layanan bus masih belum optimal untuk memenuhi kebutuhan mobilitas masyarakat secara tepat waktu. Kekurangan armada tidak hanya menyebabkan waktu tunggu yang lama, tetapi juga membuat sebagian masyarakat memilih moda transportasi alternatif, seperti menumpang kendaraan pribadi atau mobil lain yang lewat. Selain itu, ketika bus akhirnya datang, sering terjadi kepadatan penumpang sehingga kenyamanan dan keamanan selama perjalanan menurun. Hal ini mengindikasikan bahwa layanan bus yang belum memadai dapat mendorong masyarakat untuk kembali menggunakan transportasi informal atau pribadi, meskipun mungkin lebih mahal dan kurang aman. Penelitian dari (Anwar 2019) dan (Romadhani et al. 2019) menegaskan bahwa sistem transportasi publik yang tidak memadai akan menurunkan aksesibilitas dan mendorong masyarakat mencari alternatif lain yang lebih efisien, meski dengan biaya lebih tinggi. Hal ini juga diperkuat oleh (Mafliyanti and Yudhistira 2022) yang menyatakan bahwa masyarakat cenderung memilih moda transportasi yang lebih menguntungkan secara waktu dan biaya.

Hasil observasi melihat bahwa banyak penumpang yang memarkirkan motornya di terminal Wisma Donggala walau bukan merupakan penumpang bus, ini bisa dilihat bahwa Dinas Perhubungan menyediakan fasilitas parkir yang dapat di bayar seikhlasnya oleh masyarakat. Kekurangan dari fasilitas

Wisma Bawa untuk penumpang bus yaitu tidak tersedianya tempat duduk yang layak untuk penumpang Bus Trans Donggala saat menunggu bus. (Peraturan Menteri Perhubungan 2021) secara tegas mengatur bahwa terminal penumpang harus menyediakan fasilitas utama yang memadai, termasuk tempat duduk yang layak dan nyaman untuk penumpang menunggu keberangkatan bus. Tempat duduk ini merupakan bagian dari fasilitas penunjang yang sangat penting untuk meningkatkan kenyamanan dan keamanan penumpang. Dengan tidak tersedianya tempat duduk yang layak, terminal Wisma Donggala belum sepenuhnya memenuhi standar fasilitas yang diwajibkan oleh peraturan tersebut. Penelitian yang dilakukan oleh (Hidayat and Syamsiyah 2023) menunjukkan bahwa fasilitas yang lengkap dan sesuai standar peraturan menteri perhubungan berkontribusi pada kemudahan pergerakan penumpang antar kota dan meningkatkan kenyamanan pengguna terminal, yang pada akhirnya dapat meningkatkan jumlah konsumen transportasi umum di terminal tersebut.

4.2 Pembahasan

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa Bus Trans Donggala memberikan dampak yang signifikan dalam meningkatkan mobilitas masyarakat, mendukung aksesibilitas, dan memberikan alternatif transportasi yang lebih efisien secara ekonomi. Hasil ini sejalan dengan teori tentang aksesibilitas dan mobilitas yang dikemukakan oleh Tamin (1999) dan Romadhani et al. (2019) yang menekankan pentingnya keberadaan sistem transportasi publik yang dapat memperlancar pergerakan orang dan barang di wilayah perkotaan maupun pedesaan. Dengan adanya Bus Trans Donggala, masyarakat dapat dengan mudah mengakses tempat kerja, sekolah, dan pusat kegiatan lainnya, yang sebelumnya mungkin sulit dijangkau karena terbatasnya transportasi umum.

4.2.1 Aspek Sosial

Penurunan ketergantungan pada kendaraan pribadi dan meningkatnya penggunaan Bus Trans Donggala memberikan dampak positif terhadap kualitas hidup masyarakat, seperti yang terlihat dari testimoni penumpang Nazla Aulia yang merasakan kenyamanan dan keamanan menggunakan bus dibandingkan dengan sepeda motor. Hal ini mendukung penelitian Pojani & Stead (2014) yang menyatakan bahwa keberadaan transportasi umum seperti bus tidak hanya meningkatkan aksesibilitas, tetapi juga mengurangi dampak negatif dari penggunaan kendaraan pribadi, seperti polusi udara dan kemacetan. Nazla Aulia juga mencatat bahwa bus memberikan kemudahan akses ke tempat kerja, yang mencerminkan peningkatan efisiensi dalam mobilitas penduduk.

Namun, pandangan Ibu Anin yang menyebutkan bahwa rute bus yang terbatas menjadi kendala dalam menjangkau tempat tujuan yang lebih luas, sejalan dengan temuan dalam penelitian Satria et al. (2019) yang menunjukkan bahwa kesesuaian rute angkutan umum dengan struktur ruang wilayah sangat penting untuk meningkatkan aksesibilitas. Ketidaksesuaian rute dengan kebutuhan pengguna di berbagai lokasi dapat membatasi efisiensi dan efektivitas transportasi publik. Oleh karena itu, penting bagi pengelola Bus Trans Donggala untuk melakukan evaluasi rute dan memperluasnya agar mencakup lebih banyak wilayah dan meningkatkan jangkauan layanan.

4.2.2 Aspek Ekonomi

Dalam hal aspek ekonomi, hasil penelitian menunjukkan bahwa Bus Trans Donggala memberikan solusi transportasi yang lebih hemat biaya dibandingkan dengan penggunaan kendaraan pribadi atau taksi. Tarif yang diterapkan oleh bus, yakni 10.000 rupiah untuk masyarakat umum, jauh lebih murah dibandingkan dengan biaya perjalanan menggunakan motor, ojek, atau taksi, yang dapat mencapai dua kali lipatnya. Temuan ini mendukung hasil penelitian Utami dan Natio (2021) yang membandingkan biaya perjalanan menggunakan transportasi umum dan kendaraan pribadi, yang menunjukkan bahwa biaya transportasi umum jauh lebih efisien dalam hal biaya perjalanan per orang.

Selain itu, penggunaan Bus Trans Donggala juga membantu mahasiswa yang tinggal di Kabupaten Donggala untuk menghemat pengeluaran transportasi mereka. Penuturan mahasiswa seperti Ilham dan Nisa menunjukkan bahwa tarif yang terjangkau membuat mereka bisa mengalokasikan dana untuk kebutuhan lain, seperti makan siang dan bahan perkuliahan. Hal ini sesuai dengan temuan dalam penelitian Muthiah et al. (2024), yang mengungkapkan bahwa biaya transportasi menjadi kendala utama bagi mahasiswa, terutama yang berasal dari latar belakang ekonomi rendah. Bus Trans Donggala

menyediakan solusi yang lebih murah dan lebih praktis, mendukung keberlanjutan pendidikan dan kesejahteraan mahasiswa.

4.2.3 Operasional Bus

Namun, meskipun manfaatnya cukup besar, pengoperasian Bus Trans Donggala juga menghadapi kendala terkait dengan jumlah armada yang terbatas. Dengan hanya 4 unit armada yang beroperasi, waktu tunggu yang lama sering kali menjadi masalah bagi masyarakat yang membutuhkan transportasi tepat waktu untuk bekerja atau sekolah. Rifka dan Ibu Anin mengungkapkan bahwa keterlambatan akibat terbatasnya armada menyebabkan mereka sering kali terlambat dan harus mencari alternatif transportasi lain. Hal ini menunjukkan bahwa meskipun bus ini sangat dibutuhkan, jumlah armada yang terbatas menjadi penghalang utama untuk memenuhi kebutuhan mobilitas masyarakat secara tepat waktu.

Anwar (2019) dan Romadhani et al. (2019) menegaskan bahwa sistem transportasi publik yang tidak memadai akan menurunkan aksesibilitas dan mendorong masyarakat untuk mencari alternatif lain yang lebih efisien meskipun lebih mahal dan kurang nyaman. Dalam konteks ini, kekurangan armada di Bus Trans Donggala berpotensi mengurangi efektivitas layanan dan membuat masyarakat kembali bergantung pada transportasi informal atau pribadi.

Selain itu, masalah fasilitas terminal juga perlu diperhatikan. Berdasarkan observasi, Wisma Donggala, yang digunakan sebagai terminal untuk Bus Trans Donggala, tidak menyediakan tempat duduk yang memadai bagi penumpang yang menunggu keberangkatan bus. Hal ini bertentangan dengan Peraturan Menteri Perhubungan (2021) yang mengatur bahwa terminal penumpang harus menyediakan fasilitas yang nyaman, termasuk tempat duduk yang layak. Menurut Hidayat & Syamsiyah (2023), fasilitas yang memadai sangat berpengaruh terhadap kenyamanan penumpang dan dapat meningkatkan jumlah konsumen transportasi umum, terutama di terminal yang strategis. Oleh karena itu, peningkatan fasilitas terminal sangat penting untuk meningkatkan kenyamanan dan keselamatan penumpang.

5. Kesimpulan

5.1 Kesimpulan

Secara keseluruhan, hasil penelitian ini menunjukkan bahwa Bus Trans Donggala memiliki dampak sosial dan ekonomi yang positif bagi masyarakat, terutama dalam hal mobilitas, aksesibilitas, dan penghematan biaya transportasi. Namun, masih ada beberapa tantangan yang perlu diatasi, seperti jumlah armada yang terbatas, rute yang belum mencakup semua wilayah, dan fasilitas terminal yang kurang memadai. Oleh karena itu, evaluasi dan perbaikan dalam aspek-aspek tersebut diperlukan untuk mengoptimalkan layanan dan memperluas jangkauan transportasi untuk lebih memenuhi kebutuhan masyarakat di Kabupaten Donggala.

5.2 Limitasi

Penelitian mengenai Bus Trans Donggala memberikan wawasan penting mengenai dampak sosial dan ekonomi dari keberadaan transportasi umum bus. Namun, terdapat beberapa keterbatasan yang perlu diperhatikan. Pertama, penelitian ini hanya berfokus pada layanan Bus Trans Donggala yang melayani rute antar kota Donggala-Palu, sehingga tidak mencakup jenis layanan transportasi lainnya, seperti angkutan lokal dalam Kabupaten Donggala, yang juga penting untuk mendukung mobilitas masyarakat pedesaan. Kedua, penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif melalui wawancara dan observasi, yang hanya menggambarkan kondisi di lapangan berdasarkan pendapat sebagian orang, sehingga belum dapat mewakili seluruh masyarakat secara keseluruhan.

5.3 Studi Lanjutan

Berdasarkan keterbatasan yang ada dalam penelitian ini, diperlukan studi lanjutan untuk memperdalam temuan yang ada. Pertama, penelitian mengenai Layanan Angkutan Umum Lokal di Kabupaten Donggala perlu dilakukan untuk mengetahui peran angkutan lokal seperti ojek, mikrolet, atau mobil penumpang yang menghubungkan masyarakat pedesaan dengan terminal Bus Trans Donggala. Studi ini penting untuk memahami bagaimana transportasi lokal mendukung integrasi sistem transportasi antar wilayah. Kedua, penelitian lanjutan sebaiknya menggunakan metode kuantitatif, seperti

penyebaran kuesioner kepada lebih banyak responden dari berbagai latar belakang, untuk mengukur kepuasan, efektivitas layanan, dan dampak sosial ekonomi dari Bus Trans Donggala secara lebih luas dan objektif

Referensi

- Adisasmita, R. (2013). *Teori-teori Pembangunan Ekonomi*.
- Anwar, S. (2019). Analisis Bukti Empiris Tentang Dampak Ekuitas Sosial Ekonomi Operasional Bus Rapid Transit (Brt) Di Negara Berkembang. *Eduka : Jurnal Pendidikan, Hukum, Dan Bisnis*, 4(2). <https://doi.org/10.32493/eduka.v4i2.3851>
- Aditia, D., Dharma, F., & Nur, R. Y. (2022). Pengaruh Kinerja Keuangan terhadap Nilai Perusahaan pada Perusahaan Digital Startup. *Goodwood Akuntansi dan Auditing Reviu*, 1(1), 15-28. <https://doi.org/10.35912/gaar.v1i1.1454>
- Arbaiah, M., Pandjaitan, D. R., & Ambarwati, D. A. S. (2022). Pengaruh Dimensi Motivasi Belanja Hedonis terhadap Pembelian Impulsif pada Situs Marketplace Shopee. *Reviu Akuntansi, Manajemen, dan Bisnis*, 2(1), 55-65. doi:[10.35912/rambis.v2i1.1477](https://doi.org/10.35912/rambis.v2i1.1477)
- Badan Pusat Statistik. (2021). Hasil Sensus Penduduk 2020. *Badan Pusat Statistik*.
- Hidayat, M. F., & Syamsiyah, N. R. (2023). Analisis Kelengkapan Fasilitas Terminal Bus Kartasura berdasarkan Permenhub RI Nomor PM 24 Tahun 2021. *Prosiding (SIAR) Seminar Ilmiah Arsitektur*, 662–671.
- Dung, K. D. (2024). Leadership, proactive behavior and innovative work behaviors of teachers in Barkin-Ladi. *Annals of Management and Organization Research*, 6(1), 13-24. doi:[10.35912/amor.v6i1.1867](https://doi.org/10.35912/amor.v6i1.1867)
- Hasan, H., Haliah, H., & Fahdal, M. A. (2022). Pemberdayaan Masyarakat UMKM Sulawesi dalam Implementasi Digitalisasi UMKM. *Yumary: Jurnal Pengabdian kepada Masyarakat*, 3(1), 43-50. doi:[10.35912/yumary.v3i1.1225](https://doi.org/10.35912/yumary.v3i1.1225)
- Jumani, A., & Rianto, M. R. (2023). Literatur Review: Pengaruh Lingkungan Kerja, Pelatihan dan Motivasi Terhadap Kepuasan Kerja Karyawan CV. Kita Sukses Mandiri. *Studi Ilmu Manajemen Dan Organisasi*, 4(1), 39-50. doi:[10.35912/simo.v4i1.1779](https://doi.org/10.35912/simo.v4i1.1779)
- Manurung, N. E. P., Inayatullah, A., & Sa'adah, R. (2023). Peningkatan Penjualan Produk Pangan Kelompok Tani Kancil Putih melalui Media E-Commerce. *Jurnal Nusantara Mengabdi*, 2(3), 183-192. doi:[10.35912/jnm.v2i3.1999](https://doi.org/10.35912/jnm.v2i3.1999)
- Mafliyanti, F. F., & Yudhistira, M. H. (2022). Pengaruh Biaya Perjalanan Terhadap Perubahan Pilihan Moda Transportasi: Studi Kasus Pekerja Komuter Jabodetabek. *Jurnal Pembangunan Wilayah Dan Kota*, 18(4), 400–413. <https://doi.org/10.14710/pwk.v18i4.44136>
- Mulyani, L. (2017). *Pengantar Ekonomi Pembangunan: Teori dan Aplikasi di Negara Berkembang*. Salemba Empat.
- Muthiah, A. N., Nurjannah, A., Aulia, I., Kanaya, N. Y., & Aini, T. A. (2024). *Estimasi Rata-Rata Dan Total Biaya Transportasi Mahasiswa Jurusan Matematika Unimed Menggunakan Metode Cluster Sampling*. 4.
- Nur, N. K., Rangan, P. R., & Mahyuddin. (2021). Sistem Transportasi. In *Gastronomía ecuatoriana y turismo local*. (Vol. 1, Issue 69).
- Nurhaedah, N., Irmayani, I., Ruslang, R., & Jumrah, J. (2023). Analisis Pendapatan dan Tingkat Kesejahteraan Rumah Tangga Petani Bawang Merah di Kelurahan Mataran Kecamatan Anggeraja Kabupaten Enrekang : Cofee Farmers. *Jurnal Ilmiah Pertanian dan Peternakan*, 1(1), 9-18. doi:[10.35912/jipper.v1i1.1966](https://doi.org/10.35912/jipper.v1i1.1966)
- Peraturan Menteri Perhubungan. (2021). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Pm 24 Tahun 2021 Tent Ang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan*.
- Pojani, D., & Stead, D. (2014). Ideas, interests, and institutions: Explaining Dutch transit-oriented development challenges. *Environment and Planning A*, 46(10), 2401–2418. <https://doi.org/10.1068/a130169p>
- Romadhani, N., Fadilah, O., Putra, H. P., Burhani, S., Setiawan, A., & Amir, S. M. (2019). Konsep Perencanaan Transportasi. In *Sustainability (Switzerland)* (Vol. 11, Issue 1).
- Satria, P. A., Wicaksono, A. D., & Agustin, I. W. (2019). Evaluasi Kesesuaian Rute Angkutan Umum Kota Malang Berdasarkan Struktur Ruang Kota Malang. *Planning for Urban Region and Environment Journal (PURE)*, 8(3), 21–30.

- Sukmadinata, N. (2010). Metode Penelitian Pendidikan. In *Pustaka Setia* (p. 326).
- Riski, S., & Widian, M. E. (2020). Pengaruh iklim komunikasi dan promosi jabatan terhadap kinerja dan motivasi dengan disiplin dan kepuasan kerja sebagai variabel intervening. *Studi Ilmu Manajemen Dan Organisasi*, 1(1), 33-55. doi:[10.35912/simo.v1i1.61](https://doi.org/10.35912/simo.v1i1.61)
- Tamin, O. Z. (1999). *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*.
- Transforming the Urban Space Through Transit-Oriented Development: The 3V Approach*. (n.d.). Retrieved June 11, 2025, from <https://www.worldbank.org/en/topic/transport/publication/transforming-the-urban-space-through-transit-oriented-development-the-3v-approach>
- Utami, A., & Natio, W. K. R. (2021). Analisis Perbandingan Waktu Perjalanan dan Biaya antara Kendaraan Pribadi dan Transjakarta menggunakan Metode PCI (Studi Kasus : TJ Koridor IX Pinang Ranti-Pluit). *Reka Buana : Jurnal Ilmiah Teknik Sipil Dan Teknik Kimia*, 6(2), 150–159. <https://doi.org/10.33366/rekabuana.v6i2.2649>
- Zaenal, A. (2023). *Derum Sejarah Bus, Kendaraan Untuk Semua*. https://tirto.id/derum-sejarah-bus-kendaraan-untuk-semua-gTCA?utm_source=chatgpt.com