

## Analisis Kelayakan Transportasi Angkutan Umum Pedesaan Kecamatan Pengandonan Kabupaten Ogan Komering Ulu

Yuliantini Eka Putri<sup>1)</sup>

<sup>1)</sup>Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik, Universitas Baturaja  
Jl. Ratu Penghulu No. 02301 Karang Sari Baturaja OKU Sum-Sel 32115  
Email : [yully\\_ubr@yahoo.co.id](mailto:yully_ubr@yahoo.co.id)<sup>1)</sup>

### ABSTRACT

*The level of feasibility of rural public transportation in Pengandonan sub-district, ogan komering ulu district. The aim of this research is to identify and analyze the feasibility of rural public transportation in Pengandonan District, Ogan Komering Ulu District. The benefit of this research is that it can provide conclusions from the results of the analysis in the field which will later be able to provide benefits and input to related public transport services, so that the level of public transport services to the public is obtained optimal and efficient results. The method used is a descriptive qualitative analysis method by distributing questionnaires to the respondents, namely the population in Ogan Komering Ulu district command district. After analyzing the data obtained from the results of questionnaire responses distributed to the people of the Pengandonan sub-district using transportation in the form of rural public transportation, the feasibility variable (Y)  $R^2 = 0.704$ ,  $Y = 1.2289 + 0.923 (X1) + 0.056 (X2)$ . Variable speed (X1) and convenience (X2) can affect the feasibility of rural public transportation (Y) which can be seen from the F test and T test values. The values of the two tests are greater than the table.  $15,073 > 1,490$  for the speed variable,  $15,660 > 1,984$  for the comfort variable and  $115,247 > 3,089$ , which means that  $H_0$  is rejected and  $H_a$  is accepted or there is a linear relationship between the speed variable and the comfort variable with the appropriateness of the Rural Public Transport Transportation in Pengandonan District, Ogan Komering Ulu. Recommendations To produce accountable village public transport feasibility values, more samples are needed and methodological refinements are needed.*

**Keywords :** *Transportation, Feasibility of Rural Public Transportation*

### ABSTRAK

*Tingkat kelayakan transportasi angkutan umum pedesaan di kecamatan pengandonan kabupaten ogan komering ulu. Tujuan yang ingin dicapai dari penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi dan menganalisa kelayakan transportasi angkutan umum pedesaan di Kecamatan Pengandonan Kabupaten Ogan Komering Ulu. Manfaat penelitian ini adalah dapat memberikan kesimpulan-kesimpulan dari hasil analisis di lapangan yang nantinya akan dapat memberikan manfaat serta masukan kepada jasa angkutan umum terkait, agar dalam tingkat pelayanan angkutan umum terhadap masyarakat didapat hasil yang optimal dan efisien. Metode yang digunakan adalah metode analisa deskriptif kualitatif dengan membagikan kuisioner kepada responden yaitu penduduk di kecamatan pengandonan kabupaten ogan komering ulu. Setelah melakukan analisis data yang didapat dari hasil jawaban kuisioner yang disebarkan kepada para masyarakat kecamatan pengandonan yang menggunakan alat transportasi yang berupa angkutan umum pedesaan dapat Variabel kelayakan (Y)  $R^2 = 0,704$ ,  $Y = 1,289 + 0,923 (X1) + 0,056 (X2)$ . Variabel kecepatan (X1) dan kenyamanan (X2) dapat mempengaruhi kelayakan alat transportasi angkutan umum pedesaan (Y) yang dapat dilihat dari nilai uji F dan uji T. Nilai dari kedua uji tersebut lebih besar dari tabel.  $15,073 > 1,490$  untuk variable kecepatan,  $15,660 > 1,984$  untuk variabel kenyamanan dan  $115.247 > 3,089$  artinya bahwa  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima atau terdapat hubungan secara linear antara variabel kecepatan dan variabel kenyamanan dengan kelayakan alat Transportasi Angkutan Umum Pedesaan Kecamatan Pengandonan Kabupaten Ogan Komering Ulu. Saran Untuk menghasilkan nilai-nilai kelayakan transportasi angkutan umum pedesaan yang dapat dipertanggung jawabkan, dibutuhkan sampel yang lebih banyak dan penyempurnaan metodologi.*

**Kata kunci :** *Transportasi, Kelayakan Transportasi Angkutan Umum Pedesaan*

**1. Pendahuluan**

*A. Latar Belakang*

Mobilitas manusia yang semakin beragam sangat perlu didukung dengan adanya sistem transportasi yang berkelanjutan. Terutama bagi masyarakat pedesaan yang pada umumnya hidup dari kegiatan pertanian. Petani memerlukan akses termudah, termurah, dan tercepat ke pasar dalam menjual hasil produksinya.

Begitu juga dengan transportasi angkutan umum pedesaan yang memiliki peranan penting untuk usaha perkembangan ekonomi di suatu wilayah. Untuk itu perlu diadakan studi kelayakan transportasi angkutan umum pedesaan di Kecamatan Pengandonan Kabupaten Ogan Komering Ulu.

*B. Rumusan Masalah*

Berdasarkan latar belakang tersebut, maka rumusan masalah pada penelitian ini adalah bagaimana bagaimana tingkat kelayakan transportasi angkutan umum pedesaan di Kecamatan Pengandonan Kabupaten Ogan Komering Ulu ?

*C. Tujuan Penelitian*

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi dan menganalisa kelayakan transportasi angkutan umum pedesaan di Kecamatan Pengandonan Kabupaten Ogan Komering Ulu.

*D. Manfaat Penelitian*

Manfaat penelitian ini adalah dapat memberikan kesimpulan-kesimpulan dari hasil analisis di lapangan yang nantinya akan dapat memberikan manfaat serta masukan kepada jasa angkutan umum terkait, agar dalam tingkat pelayanan angkutan umum terhadap masyarakat didapat hasil yang optimal dan efisien.

*E. Batasan Masalah*

Dalam penelitian ini masalah yang akan dianalisa dibatasi pada kecepatan, waktu tempuh, ongkos, kenyamanan, keamanan, keselamatan angkutan umum pedesaan untuk penumpang angkutan umum pedesaan Kecamatan Pengandonan Kabupaten Ogan Komering Ulu dengan trayek Baturaja-Pengandonan dan sebaliknya Pengandonan-Baturaja.

*F. Tinjauan Pustaka*

1. Penelitian Terdahulu

Berdasarkan penelitian Binsar G.P. Manurung, 2007 dalam skripsinya yang berjudul Evaluasi Transportasi Angkutan Umum Pedesaan Kabupaten Pakpak Bharat dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

2. Pengertian Transportasi

Morlok (1988) mendefinisikan transportasi sebagai suatu bagian integral dari fungsi masyarakat, karena menunjukkan hubungan yang erat dengan gaya hidup, jangkauan dan lokasi dari aktifitas produksi, hiburan, barang-barang, serta barang yang tersedia untuk konsumsi.

Tarif angkutan umum adalah biaya yang dibayarkan oleh pengguna jasa angkutan umum persatuan berat atau penumpang per kilometer.

*G. Populasi dan Sampel Penelitian*

1. Populasi Penelitian

Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh masyarakat yang ada di Kecamatan Pengandonan Kabupaten Ogan Komering Ulu dengan jumlah sebanyak ± 9.166.469 orang.

2. Sampel Penelitian

Sampel merupakan sebagian dari populasi yang diteliti. Menurut Sugiyono *sampling* yaitu cara pengumpulan data yang sifatnya tidak menyeluruh, artinya tidak mencakup seluruh obyek penelitian akan tetapi hanya sebagian dari populasi saja, rumus yang digunakan:

$$n = \frac{N}{1 + N(e)^2} \dots\dots\dots(2.1)$$

Keterangan :

n = besar sampel

N = jumlah populasi

e = tingkat penyimpangan 10% ( 0,1 )

*H. Pendekatan Studi*

Pendekatan studi dalam penelitian ini menurut tahapan pelaksanaannya dibedakan menjadi empat tahap yaitu tahap persiapan, tahap pengumpulan data, tahap pengolahan data dan analisis.

*I. Tahapan Pengumpulan Data*

1. Kebutuhan Data

Untuk memudahkan dalam pengumpulan data, perlu diidentifikasi apa saja yang dibutuhkan dalam penelitian ini, agar nantinya diketahui data-data yang erat kaitannya dengan analisis ini.

*J. Metode Pengumpulan Data*

Bentuk dari tahapan ini berupa:

1. Studi literatur

2. Survei sekunder

Pengumpulan data dilakukan melalui survei ke beberapa instansi yang terkait dengan permasalahan studi.

3. Survei Primer

Survei ini dilakukan dengan pengamatan langsung di lapangan (observasi),

*K. Teknik Analisis Data*

Teknik analisa data dalam penelitian ini menggunakan teknik sebagai berikut:

1. Teknik Analisis Kualitatif Deskriptif

2. Teknik Analisis Kuantitatif

L. Metode Analisis

Untuk mencapai tujuan dalam penelitian ini, akan dilakukan serangkaian analisis yaitu:

Asumsi Uji Klasik

Analisis Regresi Linear Berganda

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + b_3X_3 + b_4X_4 + b_5X_5 + b_6X_6 + e \dots\dots\dots$$

M. Pengujian Hipotesis

1. Uji t (Pengujian Secara Individu/Parsial)

2. Uji F (Pengujian Secara Serempak/Simultan)

Koefisien Determinasi ( $R^2$ )

Untuk mendapatkan nilai koefisien determinasi dipergunakan rumus sebagai berikut:

$$R = r^2 \times 100\% \dots\dots\dots (2.7)$$

Keterangan :

R : Koefisien Determinasi

$r^2$  : Koefisien Korelasi

3. Rentang Skor

Jumlah pertanyaan terdiri dari 3 pertanyaan, maka skor maksimal untuk 3 pertanyaan adalah  $3 \times 5 = 15$ . adapun bobot nilai dari setiap pertanyaan dapat dilihat dari Tabel 1 sebagai berikut :

**Table 1. Rentang Skor**

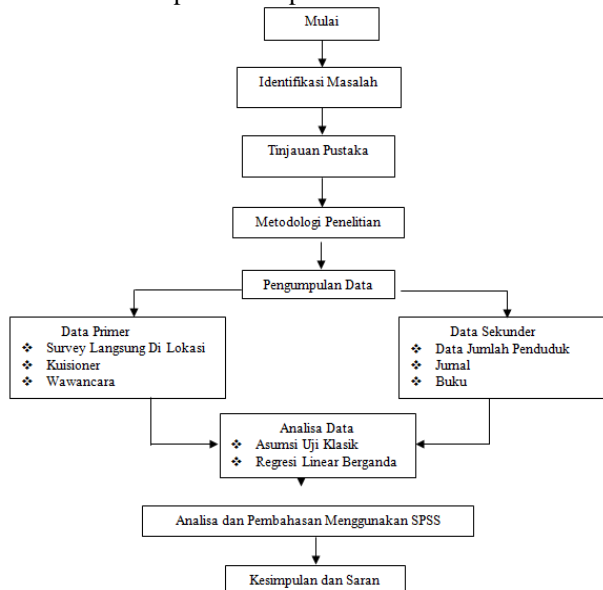
| No | Penilaian Kategori | Skor  |
|----|--------------------|-------|
| 1. | Sangat Baik        | 1-3   |
| 2. | Baik               | 4-6   |
| 3. | Cukup Baik         | 7-9   |
| 4. | Kurang Baik        | 10-12 |
| 5. | Sangat Tidak Baik  | 13-15 |

Sumber : Skala Likert 2015

N. Metodologi Penelitian

1. Diagram Alir Penelitian

Diagram alir (*flowchart*) pendekatan penelitian secara umum dapat dilihat pada Gambar 1



**Gambar 1. Diagram Alir Penelitian**

O. Metodologi Penelitian

Penelitian ini akan menggunakan metodologi deskriptif kualitatif untuk pengolahan datanya.

P. Metode Pengumpulan Data

Adapun metode penelitian yang digunakan untuk memperoleh data adalah sebagai berikut :

Q. Pembuatan Data Kuisioner

1. Populasi dan Sampel Penelitian

a. Populasi

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas objek dan subjek yang mempunyai kuantitas tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian di ambil kesimpulan, yang menjadi populasi penelitian adalah masyarakat di Kecamatan Pengandonan Kabupaten Ogan Komering Ulu.

2. Sampel

$$n = \frac{N}{1 + N(e)^2} \dots\dots\dots (2.1)$$

Keterangan :

n = besar sampel

N = jumlah populasi

e = tingkat penyimpangan 10% ( 0,1 )

sehingga diperoleh sampel dalam penelitian ini sebanyak 100 orang.

R. Metode Analisis

Untuk mencapai tujuan dalam penelitian ini, akan dilakukan serangkaian analisis yaitu Uji Asumsi Klasik dan Regresi Linear Berganda

S. Waktu dan Tempat Penelitian

1. Waktu Penelitian

Waktu penelitian dilakukan pada tanggal 8 Juli sampai dengan 15 Juli 2015 selama satu minggu.

2. Tempat Penelitian

Tempat penelitian berada di Kecamatan Pengandonan Kabupaten Ogan Komering Ulu dan terminal bayangan pasar baru kota Baturaja sesuai batasan masalah yaitu trayek Baturaja-Pengandonan dan sebaliknya Pengandonan-Baturaja

2. Pembahasan

A. Analisa

Analisa yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisa deskriptif kualitatif yaitu untuk memberikan informasi mengenai identitas responden. Responden yang menjadi sasaran adalah penduduk kecamatan Pengandonan Kabupaten Ogan Komering Ulu. Rumus populasi dan sampel menurut Slovin yaitu :

$$n = \frac{N}{1 + N.e^2} \text{ dimana :}$$

n = Number of Sampel

N = Total Population

e = Error Tolerance (toleransi terjadinya galat ; taraf signifikansi) untuk sosial dan pendidikan lazimnya 0,10 dan 0,05.

$$n = N / (1 + N.e^2)$$

$$n = 9377 / (1 + 9377.0,10^2)$$

$$n = 99,9448138$$

**B. Karakteristik Responden Berdasarkan Tingkat Pekerjaan**

1. Analisa kualitatif

Selanjutnya analisa yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisa dengan pembobotan (metode scoring). Pada penyajian data quisioner dibagi menjadi 3 faktor yaitu tingkat kecepatan, kenyamanan dan kelayakan. Dari masing-masing faktor terdapat 3 pertanyaan.

a. Analisa Berdasarkan Kecepatan, Waktu Tempuh dan Ongkos

(1) Rentang Skor

Jumlah pertanyaan terdiri dari 3 pertanyaan, maka skor maksimal untuk 3 pertanyaan adalah  $3 \times 5 = 15$

b. Analisa Berdasarkan Kenyamanan, Keamanan dan Keselamatan

(1) Rentang Skor

Jumlah pertanyaan terdiri dari 3 pertanyaan, maka skor maksimal untuk 3 pertanyaan adalah  $3 \times 5 = 15$ . Adapun bobot nilai dari setiap pertanyaan dapat dilihat pada tabel 4.5 sebagai berikut :

(2) Data Penilaian

Diketahui bahwa dari 100 responden yang diteliti, didapat (1%) responden mengatakan sangat baik, sedangkan (47%) responden mengatakan baik, (50%) responden mengatakan cukup, (2%) responden mengatakan kurang, dan (0%) responden mengatakan sangat kurang. Bila dilihat dari data hasil penelitian dapat diambil kesimpulan bahwa kelayakan transportasi angkutan umum pedesaan di Kecamatan Pengandonan sudah cukup bila ditinjau dari faktor kenyamanan, keamanan dan keselamatan.

c. Analisa Berdasarkan Kelayakan Kinerja Angkutan Umum (Y)

(1) Rentang Skor

| Model      | Unstandardized Coefficients |            | Standardized Coefficients | T      | Sig. |
|------------|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
|            | B                           | Std. Error | Beta                      |        |      |
| (Constant) | 1.798                       | .588       |                           | 3.058  | .003 |
| Kecepatan  | -.085                       | .049       | -.176                     | -1.755 | .082 |
| Kenyamanan | .054                        | .067       | -.081                     | -.803  | .424 |

a. Dependent Variable: ABS\_UT

Jumlah pertanyaan terdiri dari 3 pertanyaan, maka skor maksimal untuk 3 pertanyaan adalah  $3 \times 5 = 15$ . Diketahui bahwa dari 100 responden yang diteliti, didapat (3%) responden mengatakan sangat baik, sedangkan (28%) responden mengatakan baik, (44%) responden mengatakan cukup, (21%) responden mengatakan kurang, dan (4%) responden mengatakan sangat kurang. Bila dilihat dari data hasil penelitian dapat diambil kesimpulan bahwa kelayakan transportasi angkutan umum pedesaan di Kecamatan Pengandonan sudah cukup dilihat dari kelayakan kinerja transportasi angkutan umum pedesaan di kecamatan Pengandonan Kabupaten Ogan Komering Ulu.

**C. Studi Kelayakan dengan Regresi Linear Berganda**

Asumsi Uji Klasik Multikolinearitas

Asumsi Uji Klasik Normalitas

Dalam pengujian ini, uji normalitas dilakukan untuk menguji apakah dalam model regresi, variabel terikat dan variabel bebas keduanya memiliki distribusi yang normal atau tidak karena model regresi yang baik adalah jika distribusi data normal atau mendekati normal. Asumsi normalitas merupakan persyaratan yang sangat penting pada pengujian signifikansi koefisien regresi, apabila model regresi tidak berdistribusi normal maka kesimpulan dari uji F dan uji T meragukan, karena statistik uji F dan uji T pada analisis regresi diturunkan dari distribusi normal.

1. Asumsi Uji Klasik Uji Heterokedastisitas

Uji heterokedastisitas tujuannya untuk mencari tahu data ini bebas dari heterokedastisitas atau tidak yaitu variasi nilai yang berubah/tidak konstan. Pada output data ini terlihat bahwa hasil perhitungan dari masing-masing menunjukkan level sig > yaitu 0,082 untuk variabel kecepatan dan 0,424 untuk variabel kenyamanan, sehingga penelitian ini bebas dari heterokedastisitas dan layak untuk diteliti.

2. Asumsi Uji Klasik Uji Autokorelasi

Regresi Linear Berganda

**Uji T**

| Model        | Unstandardized Coefficients |            | Standardized Coefficients | T      | Sig. |
|--------------|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|
|              | B                           | Std. Error | Beta                      |        |      |
| 1 (Constant) | 1.289                       | .731       |                           | 1.764  | .081 |
| Kecepatan    | .923                        | .061       | .844                      | 15.073 | .000 |
| Kenyamanan   | .056                        | .085       | .037                      | 15,660 | .000 |

a. Dependent Variable: Kelayakan

a. Faktor Kecepatan

Berdasarkan hasil yang didapat dari perhitungan SPSS.16 untuk uji T didapatkan data seperti tercantum dalam tabel di atas. Pada faktor kinerja didapat nilai konstanta (a) 1,289 dan koefisien regresi (beta) sebesar 0,844 dengan tingkat signifikan 0,000. Jadi persamaan yang didapat  $Y=1,289 + 0,844 X1$  selanjutnya kemudian diuji apakah valid untuk memprediksi variabel devenden. Dengan kata lain akan dilakukan pengujian apakah kinerja benar-benar dapat memprediksi kelayakan dimasa mendatang.

Hipotesis berdasarkan uji T dirumuskan secara statistik berikut. Hipotesis penguji

Ha : kecepatan berpengaruh signifikan terhadap kelayakan

Ho : kecepatan tidak berpengaruh signifikan terhadap kelayakan

b. Kaidah Keputusan

Jika nilai t hitung > t tabel maka Ho ditolak dan Ha diterima, artinya signifikan

Jika nilai t hitung < t tabel maka Ho diterima dan Ha ditolak, artinya tidak signifikan.

Dari tabel tersebut diperoleh t hitung dan untuk t tabel diperoleh dari tabel T dengan kriteria :

Tingkat signifikan (0,05) untuk uji dua pihak Df atau dk (derajat kebebasan) = jumlah data – 2 atau  $100 - 2 = 98$

Di dapat t tabel sebesar 1,984

Didapat nilai t hitung > t tabel atau  $15.073 > 1,984$ , maka Ho ditolak dan Ha diterima, artinya signifikan. Jadi faktor kecepatan berpengaruh

Signifikan terhadap kelayakan transportasi angkutan umum Pedesaan.

Hipotesis dengan teknik probabilitas dirumuskan secara statistik sebagai berikut :

Ha : kecepatan berpengaruh signifikan terhadap kelayakan

Ho : kecepatan tidak berpengaruh signifikan terhadap kelayakan

c. Kaidah Keputusan

Jika nilai probabilitas 0,05 lebih kecil atau sama dengan nilai probabilitas sig atau (0,05 < sig) maka Ho diterima dan Ha ditolak, artinya tidak signifikan

Jika nilai probabilitas 0,05 lebih besar atau sama dengan nilai probabilitas sig atau (0,05 > sig) maka Ho ditolak dan Ha diterima, artinya signifikan.

Dari tabel tersebut diperoleh variabel kinerja 0,000 kemudian dibandingkan dengan probabilitas 0,05. Ternyata nilai probabilitas lebih besar dari nilai probabilitas sig (0,05 > 0,000), maka Ho ditolak dan Ha diterima artinya signifikan.

d. Faktor Kenyamanan

Berdasarkan hasil yang didapat dari perhitungan SPSS.16 untuk uji T didapatkan data seperti tercantum dalam tabel 4.20. Pada faktor kenyamanan didapat nilai konstanta (a) 1,289 dan koefisien regresi (beta) sebesar 0,370 dengan tingkat signifikan 0,000. Jadi persamaan yang didapat  $Y = 1,289 + 0,370 X_2$  selanjutnya diuji kemudian diuji apakah valid untuk memprediksi variabel dependen. Dengan kata lain akan dilakukan pengujian apakah keamanan benar-benar dapat memprediksi kelayakan di masa mendatang.

Hipotesis berdasarkan uji T dirumuskan secara statistik berikut. Hipotesis pengujian

Ha : kenyamanan berpengaruh signifikan terhadap kelayakan

Ho : kenyamanan tidak berpengaruh signifikan terhadap kelayakan

Kaidah keputusan Jika nilai t hitung > t tabel maka Ho ditolak dan Ha diterima, artinya signifikan Jika nilai t hitung < t tabel maka Ho diterima dan Ha ditolak, artinya tidak signifikan.

Dari tabel tersebut diperoleh t hitung dan untuk t tabel diperoleh dari tabel t dengan kriteria :

Tingkat signifikan (0,05) untuk uji dua pihak

Df atau dk (derajat kebebasan) = jumlah data - 2 atau  $100 - 2 = 98$

Didapat t tabel sebesar 1,984

Didapat nilai t hitung > t tabel atau  $15,660 > 1,984$ , maka Ho ditolak dan Ha diterima, artinya signifikan. Jadi faktor kenyamanan berpengaruh signifikan terhadap kelayakan transportasi angkutan umum pedesaan. Hipotesis dengan teknik probabilitas dirumuskan secara statistik sebagai berikut :

Ha : kenyamanan berpengaruh signifikan terhadap kelayakan

Ho : kenyamanan tidak berpengaruh signifikan terhadap kelayakan

e. Kaidah Keputusan

Jika nilai probabilitas 0,05 lebih kecil atau sama dengan nilai probabilitas sig atau (0,05 < sig) maka Ho diterima dan Ha ditolak, artinya tidak signifikan

Jika nilai probabilitas 0,05 lebih besar atau sama dengan nilai probabilitas sig atau (0,05 > sig) maka Ho ditolak dan Ha diterima, artinya signifikan

Dari tabel tersebut diperoleh variabel kecepatan 0,000 kemudian dibandingkan dengan probabilitas 0,05. Ternyata nilai probabilitas lebih besar dari nilai probabilitas sig (0,05 > 0,000), maka Ho ditolak dan Ha diterima artinya signifikan.

Uji F

| Model        | Sum of Squares | Df | Mean Square | F       | Sig.  |
|--------------|----------------|----|-------------|---------|-------|
| 1 Regression | 384.450        | 2  | 192.225     | 115.247 | .000* |
| Residual     | 161.790        | 97 | 1.668       |         |       |
| Total        | 546.240        | 99 |             |         |       |

a. Predictors: (Constant), kenyamanan, Kecepatan

b. Dependent Variable: Kelayakan

Uji F dimaksudkan untuk menguji apakah variabel independen bersama-sama berpengaruh terhadap variabel dependen.

Hipotesis berdasarkan uji t dirumuskan secara statistik sebagai berikut:

f. Hipotesis Pengujian

Ha : variabel independen secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap kelayakan

Ho : variabel independen tidak berpengaruh signifikan terhadap kelayakan

g. Kaidah Keputusan

Jika nilai F hitung > F tabel maka Ho ditolak dan Ha diterima, artinya signifikan

Jika nilai F hitung < F tabel maka Ho diterima dan Ha ditolak, artinya tidak signifikan.

Dari tabel tersebut diperoleh F hitung dan untuk F tabel diperoleh dari tabel F dengan kriteria :

Tingkat signifikan (0,05) untuk uji dua pihak

Df atau dk (derajat kebebasan) = jumlah data - 2 atau  $100 - 2 = 98$  Didapat F tabel sebesar 3,089

Didapat nilai F hitung > F tabel atau  $115,247 > 3,089$ , maka Ho ditolak dan Ha diterima, artinya signifikan terhadap kelayakan angkutan umum.

Hipotesis dengan teknik probabilitas diuji dirumuskan secara statistik sebagai berikut :

Ha : variabel independen berpengaruh signifikan terhadap kelayakan

Ho : kenyamanan dependen tidak berpengaruh signifikan terhadap kelayakan

h. Kaidah Keputusan

Jika nilai probabilitas 0,05 lebih kecil atau sama dengan nilai probabilitas sig atau (0,05 < sig) maka Ho diterima dan Ha ditolak, artinya tidak signifikan

Jika nilai probabilitas 0,05 lebih besar atau sama dengan nilai probabilitas sig atau (0,05 > sig) maka Ho ditolak dan Ha diterima, artinya signifikan

Dari tabel 4.21 diperoleh variabel 0,000 kemudian dibandingkan dengan probabilitas 0,05. Ternyata nilai probabilitas lebih besar dari nilai probabilitas sig (0,05 > 0,000), maka ho ditolak dan ha diterima artinya variabel independen secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap kelayakan angkutan umum.

**Koefisien Determinasi (R<sup>2</sup>)**

| Model | R                 | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate |
|-------|-------------------|----------|-------------------|----------------------------|
| 1     | .839 <sup>a</sup> | .704     | .698              | 1.29149                    |

a. Predictors: (Constant), kenyamanan, Kecepatan

Berdasarkan tabel 4.22 didapat harga R = 0,839 dan koefisien (R square) sebesar 0,704. Hal ini menunjukkan pengertian bahwa kelayakan angkutan umum (Y) dipengaruhi sebesar 0,704 \* 100 % = 70,4 % oleh variabel (X1) dan (X2), sedangkan sisanya 100 % - 70,4 % = 29,6 % .

**Model Regresi Linear Berganda**

| Model      | Unstandardized Coefficients |            | Standardized Coefficients | T      | Sig. | Collinearity Statistics |       |
|------------|-----------------------------|------------|---------------------------|--------|------|-------------------------|-------|
|            | B                           | Std. Error | Beta                      |        |      | Tolerance               | VIF   |
| (Constant) | 1.289                       | .731       | .844                      | 1.764  | .081 |                         |       |
| Kecepatan  | .923                        | .061       | .037                      | 15.073 | .000 | .973                    | 1.027 |
| Kenyamanan | .056                        | .085       |                           | 15.660 | .000 | .973                    | 1.027 |

a. Dependent Variable: Kelayakan

Sistematis model regresi berganda dapat dirumuskan sebagai berikut :

$$Y = a + b_1 X_1 + b_2 X_2 + \dots + Bmxm$$

Dari tabel diatas dapat disimpulkan besarnya permodelan kelayakan angkutan umum  $Y = 1,289 + 0,923 (X1) + 0,056 (X2)$

Dimana :

- Y : Kelayakan angkuan umum
- A : konstata
- B1,b2 : koefisien regresi
- X1 : kecepatan
- X2 : Kenyamanan

Berdasarkan persamaan diatas dapat diimplementasikan sebagai berikut :

Nilai koefisien konstanta = 1,289. Hal ini berarti apabila nilai kinerja dan kenyamanan sama dengan nol maka tingkat atau besarnya variabel dependen kelayakan angkutan umum (y) yang bernilai positif yaitu sebesar 1,289.

Nilai koefisien regresi b1 = 0,923. Nilai koefisien regresi variabel kinerja bernilai positif yaitu sebesar 0,923. Hal ini dapat diartikan bahwa setiap kenaikan kinerja sebesar 1 satuan, maka tarika juga akan naik sebesar 0,923 (dengan ketentuan variabel lainnya tetap).

Nilai koefisien regresi b2 = 0,056. Nilai koefisien regresi variabel kenyamanan bernilai positif 0,056. Hal ini menunjukkan bahwa setiap kenaikan kenyamanan sebesar 1 satuan, maka kelayakan angkutan umum (y) juga akan mengalami kenaikan sebesar 0,056 (dengan ketentuan variabel lainnya tetap)

**3. Kesimpulan dan Saran**

*Kesimpulan*

Setelah melakukan analisis data yang didapat dari hasil jawaban kuisisioner yang disebarkan kepada para

masyarakat kecamatan pengandooan yang menggunakan alat transportasi yang berupa angkutan umum pedesaan dapat diambil kesimpulan :

Variabel kelayakan (Y)

$$R^2 = 0,704$$

$$Y = 1,289 + 0,923 (X1) + 0,056 (X2)$$

Dimana :

- Y : Variabel Kelayakan
- A : Konstanta
- b1,b2 : Koefisien Regresi
- X1 : Kecepatan
- X2 : Kenyamanan

Variabel kecepatan (X1) dan kenyamanan (X2) dapat mempengaruhi kelayakan alat transportasi angkutan umum pedesaan (Y) yang dapat dilihat dari nilai uji F dan uji T. Nilai dari kedua uji tersebut lebih besar dari tabel. 15,073 > 1,490 untuk variable kecepatan, 15,660 > 1,984 untuk variabel kenyamanan dan 115.247 > 3,089 artinya bahwa Ho ditolak dan Ha diterima atau terdapat hubungan secara linear antara variabel kecepatan dan variabel kenyamanan dengan kelayakan alat Transportasi Angkutan Umum Pedesaan Kecamatan Pengandooan Kabupaten Ogan Komering Ulu.

*Saran*

Untuk menghasilkan nilai-nilai kelayakan transportasi angkutan umum pedesaan yang dapat dipertanggung jawabkan, dibutuhkan sampel yang lebih banyak dan penyempurnaan metodologi.

**Daftar Pustaka**

Edward, Jhon, 1992, *Transportation Planning Handbooks*, Prentice Hall.

F.D. Hobbs, 1995, *Perencanaan dan Teknik Lalin*, Edisi Kedua, Yogyakarta: Gajahmada University Press.*Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)*, 1997, Direktorat Bina Jalan Kota, Direktorat Jendral Bina Marga Departemen PU, Sweroad, Jakarta.

Miro, Fidel. 2005. *Perencanaan Transportasi*. Jakarta: PT Gelora Aksara Pratama, Erlangga

Morlok, Edward Klient, 1978, *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*, Terjemahan Yani Sianipar. Jakarta: Erlangga.

Pignataro, L.J, 1973, *Traffic Engineering Theory and Practise*, New Jersey, Prentice Hall Inc.

Poerwodarminto, 1988, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Balai Pustaka.

Salim, Abbas MA, 1993, *Manajemen Transportasi*, Jakarta : Raja Grafindo.

Sudirman, Urip. 2011. *Jurus-jurus Menghemat BBM*. Jakarta: Yayasan Kreasi Madani