

BAB 2

TINJUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Pustaka dan Penelitian Terdahulu

1. Uji Kelayakan

Uji Kelayakan dapat diklarifikasikan berdasarkan beberapa factor. Secara garis besar uji kelayakan diklarifikasikan berdasarkan tingkat kelayakan, kondisi kendaraan saat pengujian, jenis pengujian, tarif biaya uji. Menurut undang – undang nomor 22 tahun 2009 Tentang lalu – lintas Angkutan jalan. Untuk uji kelayakan yang ditetapkan oleh Peraturan Pemerintah Nomor 55 tahun 2012 tentang uji kendaraan.

Menurut (jom fisip & Refkisyam 2015:3) Pengujian kelayakan adalah melakukan uji kendaraan terhadap kendaraan umum secara berkala. Bertujuan untuk menjaga agar kendaraan tidak kekurangan teknis yang dapat menimbulkan bahaya bagi lalu lintas, penumpang dan lingkungan. Uji kelayakan dilakukan 6 (enam) bulan sekali dan untuk mengetahui angkutan melaksanakan atau mengikuti uji kelayakan yang dilihat dari kartu uji, stiker di samping kanan angkutan dan tanda angkutan plat tersebut, tanda lulus uji biasanya membuat nomor dan tanda uji, dan muatan sumbu tersebut.

Definisi uji kelayakan menurut Perhubungan adalah rangkaian kegiatan menguji, memeriksa komponen kendaraan bermotor, truk, angkutan umum, pick Up dalam rangka pemenuhan terhadap persyaratan teknis dan layak jalan. Kendaraan yang layak jalan harus memenuhi beberapa syarat yang telah di tetapkan berdasarkan peraturan yang berlaku yaitu (Refkisyam, 2015:4).

1. Kendaraan bermotor yang khususnya angkutan kota tidak boleh memiliki ketebalan asap mencapai 50%.
2. Lampu yang terdapat pada kendaraan yang tidak boleh terlalu terang atau redup yang dapat menyilaukan pengguna jalan lainnya.
3. Sistem pengereman harus dalam kondisi yang baik, harus ada pada kendaraan yang khususnya angkutan kota, selain system pengereman yang

4. baik diperlukan pula system rem tangan, agar pengereman dapat dilakukan dengan baik, sehingga angkutan kota beroperasi tidak ditemukan kendala atau kesulitan.
5. Spedometer harus ada di setiap kendaraan, speedometer berfungsi untuk mengontrol kendaraan tersebut, agar tidak ugal-ugalan dalam berkendara.
6. Suara yang di hasilkan oleh kendaraan dalam hal ini adalah mesin atau klakson kendaraan yang sesuai kendaraan yang telah di tetapkan. Sesuai dengan standard kelayakan bahwa kendaraan memiliki tingkat suara yang serendah -rendahnya 90db dan setinggi-tingginya mencapai 118db.

Dari beberapa definisi uji kelayakan dapat di uraikan bahwa pengujian kelayakan itu sangat penting dilaksanakan atau dilakukan tetapi saat ini banyak kendaraan yang khususnya angkutan kota tidak melaksanakan atau tidak melakukan uji kelayakan.

2. Kesadaran Pengemudi

Dalam upaya memperlancarkan uji kelayakan yang dilakukan 6 bulan sekali terutama pada moda transportasi angkutan kota, pengemudi di harapkan ikut berperan serta melakukan upaya-upaya untuk melancarkan pengujian, misalnya rem, ban, lampu angkutan umum yang harus sesuai dengan standard uji kelayakan. Yang tidak kalah penting dalam upaya pengujian kelayakan kendaraan adalah perlunya kesadaran pengemudi yang sesuai dengan aturan dan etika. Menurut (Zaenal Hirawan, 2015:26) uji kelayakan yang tidak dilakukan atau tidak di laksanakan pada angkutan akan mengakibatkan polusi udara, tidak tertib berlalu lintas bahkan dapt menyebabkan kecelakaan lalu lintas.

Faktor pengemudi memegang peranan penting dalam melaksanakan uji kelayakan (Ratna Puspitasari, 2015:15). Faktor kesadaran pengemudi yang tidak baik meliputi:

1. Tingkat memiliki surat ijin usaha angkutan karena jual beli trayek mereka meminjam surat ijin usaha dan KTP dari pemilik lama.
2. Tidak menandatangani surat pernyataan kesanggupan untuk memenuhi kewajiban sebagai pemegang ijin trayek. Karena ijin trayek tidak dilakukan sesuai prosedur.
3. Tidak tepat waktu dalam melaksanakan pengujian atau KIR. Karena tidak melaksanakan pengujian sesuai dengan waktu yang telah ditentukan maka pengemudi akan mendapatkan denda atas keterlambatan (tarif biaya yang lebih tinggi).
4. Hilangnya buku uji akan memperlambat pengujian kelayakan karena pengujian kelayakan akan dilakukan jika adanya buku uji sehingga dapat mengetahui kendaraan atau angkutan tersebut sudah atau belum melaksanakan uji kelayakan. Hilangnya buku uji atau tidak adanya buku uji akan mengakibatkan kendaraan atau angkutan tersebut di tilang dan tidak dapat melaksanakan pengujian kelayakan.
5. Tidak memiliki atau menguasai angkutan yang layak jalan yang dibuktikan dengan foto copy surat tanda nomor angkutan sesuai domisili perusahaan dan foto copy buku uji.

Kepemilikan SIM A merupakan suatu surat wajib pengemudi angkutan kota. Menurut (Ratna Puspitasari 2016:20), terdapat hubungan antara kepemilikan SIM dengan pengujian kelayakan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengemudi angkutan kota tidak memiliki SIM lebih berisiko tidak melaksanakan aturan yang diberikan (tidak melaksanakan pengujian) dari pada pengemudi angkutan kota yang memiliki SIM A. Karakteristik responden berdasarkan kepemilikan SIM A, pengemudi angkutan SIM A hanya 23.33%, sedangkan pengemudi angkutan yang tidak memiliki SIM A sebesar 76.77%. Angka tersebut sangat memperhatikan di lihat dari pentingnya kepemilikan SIM A bagi pengemudi.

3. Kondisi Angkutan

Kondisi angkutan kota yaitu persyaratan yang harus di penuhi oleh angkutan yang di operasikan di jalan, dalam hal ini angkutan baik berupa persyaratan

teknis dan lain jalan. Untuk menjamin keamanan angkutan siap pakai, oleh karena itu angkutan harus melaksanakan atau mengikuti pengujian kelayakan kendaraan. Dalam melaksanakan pengujian kelayakan, angkutan harus dipelihara dengan baik sehingga semua bagian angkutan berfungsi dengan baik seperti mesin, rem, ban, lampu, kaca, spion, klakson, dan sabuk pengaman.

Faktor penyebab ketidaklayakan angkutan dalam melaksanakan pengujian kelayakan berasal dari faktor angkutan antara lain: lampu angkutan cenderung redup, kondisi rem yang kurang baik (tidak sesuai dengan standard), klakson angkutan yang bervariasi, serta ketebalan asap yang berlebihan tidak sesuai dengan standard yang diberikan (Refkisyam, 2015:13) sebagai berikut:

1. Lampu Angkutan yang cenderung resup.

Tidak lolosnya pengujian kelayakan yang disebabkan oleh lampu yang cenderung redup (tidak sesuai standard yang diberikan) sering kali terjadi. Hal ini di karena angkutan sering mengandalkan lampu jalan. Lampu yang terdapat pada angkutan tidak boleh terlalu terang atau redup yang dapat menyilukan yang mengganggu pengguna jalan lain.

2. Rem tidak berfungsi dengan baik

Rem merupakan komponen paling penting dari angkutan yang berfungsi untuk memperlambat laju atau memberhentikan angkutan. Angkutan memiliki dua rem, yaitu rem kaki dan rem tangan. Rem kaki lebih efektif dibandingkan rem tangan bahkan pada jalan dengan permukaan yang licin. Tidak lolosnya saat pengujian sering terjadi akibat rem angkutan tidak berfungsi dengan baik (tidak sesuai dengan standar), kerusakan pada rem juga dapat mengakibatkan kecelakaan pada angkutan.

3. Klakson yang bervariasi

Suara yang dihasilkan dari kendaraan bermotor dalam hal ini adalah angkutan kota baik dari mesin maupun klakson kendaraan harus sesuai dengan standayang telah ditetapkan.klakson sangat di perlukan ketika kendaraan beroperasi yang berguna untuk memberikan peringatan pada pengguna jalan lainnya. Sesuai dengan standar kelayakan bahwa klakson kendaraan memiliki tingkat suara serendah-rendahnya 90db dan setinggi-tingginya

mencapai 118db. Penyimpangan dari standar ini banyak angkutan yang menggunakan klakson yang bervariasi atau modifikasi seperti klakson angkutan bertonasi besar sehingga banyak angkutan yang tidak lolos melaksanakan pengujian kelayakan sesuai standar yang diberikan Dinas Perhubungan.

4. Uji emisi yang baik.

Uji emisi yang baik. Yaitu salah satu upaya pengujian untuk mengetahui kinerja mesin yang terdeteksi oleh monitor khusus, contohnya seperti halnya kondisi injector, kadar gas buang mesin, sehingga kadar sisa gas buang dari knalpot.

4. Sarana Prasarana

Sarana adalah segala sesuatu yang dapat dipakai sebagai alat dalam mencapai maksud dan tujuan, sedangkan prasarana adalah segala sesuatu yang merupakan penunjang utama terselenggaranya suatu proses kegiatan. (Priyambono 2015:41). Sarana prasarana yang diberikan Kantor Dinas perhubungan merupakan aspek penunjang untuk memperlancarkan kegiatan pengujian kelayakan dan sarana prasarana juga dapat berdampak pada tidak lolosnya atau terlambatnya pengujian kelayakan. Berikut beberapa dampak sarana prasarana yaitu:

a. Peralatan yang kurang modern

Peralatan yang kurang modern merupakan kondisi peralatan yang berkembang misalnya dalam pengecekan *speedometer* masih menggunakan sistem manual, sehingga peralatan yang kurang modern dapat menghambat atau memperlambat sistem pengujian kelayakan. Peralatan yang kurang modern juga dapat membuat pengecekan tersebut menjadi gagal misalnya ketebalan asap mencapai 50%.

b. Terbatasnya fasilitas

Terbatasnya fasilitas merupakan kondisi dimana fasilitas yang dimiliki Dinas Perhubungan sangat tidak memadai sehingga dapat memperlambat pengujian kelayakan, misalnya kurangnya tempat parkir kendaraan saat menunggu giliran pengujian kelayakan, kurang lebarnya jalan masuk di

gedung pengujian sehingga membuat kendaraan sulit untuk masuk ke dalam gedung uji kelayakan.

c. Administrasi Prosedural yang kurang lengkap

Administrasi procedural merupakan alur pertama saat sebelum melaksanakan pengujian kendaraan. Administrasi prosedural meliputi formulir permohonan uji, bukti pembayaran uji, foto copy jati diri atau surat keterangan pemilihan badan usaha/instansi, foto copy STNKB atau Notis, gesekan nomor rangkap mesin, surat petunjuk atau tugas untuk materai. Administrasi Prosedural sangat penting bagi proses pegujian kelayakan, jika Administrasi Prosedural yang dimiliki Dinas Perhubungan kurang lengkap maka pelaksanaan pegujian dapat tertunda, misalnya seperti tidak ada yang kertas formulir permohonan uji maka pegujain dapat tertunda.

5. Kualitas Pelayanan

M.Hamdani Pratama (2015) *Servicepublic* merupakan tanggung jawab pemerintah dan di laksanakan oleh instansi pemerintah, baik untuk, pusat maupun daerah, dan di lingkungan Badan Usaha Milik Negara. Pelayanan public pada masyarakat adalah salah satu tugas atau fungsi penting utama dalam pemerintah dalm menyelenggarakan tugas–tugas pemerintah. Pelayanan publik merupakan unsur yang sangat penting dalam penyelenggaraan pemrintah karna menyangkut aspek kehidupan yang snagat luas. Penyelenggaraan pelayanan public merupakan upaya pemerintah untuk memenuhi kebutuhan dasar dan hak-hak sipil bagi setiap warga negara atas barang, jasa dan pelayanan administrasi yang di sediakan oleh peyelenggara pelayanan public.

M. Hamdani Pratama (2015) mengungkapkan hal ini terlihat dari masih banyaknya keluhan dan pengaduan dari masyarakat baik secara langsung maupun melalui media massa seperti: prosedur yang berbelit-belit, tidak ada kepastian jangka waktu penyelesaian, biaya yang harus di keluarkan, persyaratan yang tidak transparan, sikap kurang responsif, dan lainlain. Akibat permasalahan tersebut citra buruk pada pengelolaan pelayanan publik masih

melekat sampai saat ini sehingga tidak ada kepercayaan masyarakat pada pengelolaan pelayanan. Untuk mengatasi kondisi tersebut perlu dilakukan upaya peningkatan kualitas penyelenggaraan pelayanan publik secara berkesinambungan demi mewujudkan pelayanan publik yang prima. Tuntutan terhadap peningkatan kualitas pelayanan publik terus berkembang seiring dengan semakin meningkatnya kesadaran bahwa warga negara memiliki hak untuk dilayani, sedangkan kewajiban pemerintah adalah untuk memberikan pelayanan yang terbaik kepada masyarakat. Salah satu bentuk pelayanan publik yang diberikan pemerintah adalah pengujian kendaraan bermotor.

Berdasarkan undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dimana dalam undang-undang ini dijelaskan bahwa setiap kendaraan, baik kendaraan angkutan penumpang, barang dan kendaraan khusus. Wajib melakukan uji kelayakan setiap 6 (enam) bulan sekali yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan dan instansi yang terkait lainnya. Tujuan dari pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor atau bisa juga disebut dengan uji kir adalah untuk memberikan kepastian bahwa kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan telah memenuhi persyaratan teknis dan layak jalan serta tidak mencemari lingkungan atau polusi udara, agar dapat terciptanya transportasi darat yang sesuai dengan kelayakan untuk berada di jalan dan juga agar pelanggan transportasi darat merasa aman, nyaman, cepat/lancar, dan tertib/teratur agar mereka lebih percaya pada transportasi yang digunakan. Secara substantif, bahwa dalam upaya menjamin keamanan lalu lintas dan angkutan jalan serta mengendalikan pencemaran udara di akibatkan jumlah kendaraan bermotor yang beroperasi di Surabaya, sangat perlu di selenggarakan pengujian kendaraan bermotor. Dan pengujian tersebut semestinya diperuntukan bagi semua kendaraan wajib uji yang beroperasi di jalan agar sarana angkutan memenuhi persyaratan teknis dan layak jalan.

Menurut M. Hamdani Pratama (2015) untuk lebih mendalami apa yang dimaksud dengan pelayanan publik secara konseptual, maka perlu di bahas pengertian kata demi kata. Menurut (Kotlerservice) adalah setiap kegiatan yang menguntungkan dalam suatu kumpulan atau kesatuan, dan menawarkan

kepuasan meskipun hasilnya tidak terikat pada suatu produk secara fisik. Sedangkan definisi pelayanan menurut (Sampara) adalah suatu kegiatan atau urutan kegiatan yang terjadi dalam interaksi langsung antar seseorang dengan orang lain atau mesin secara fisik dan menyediakan kepuasan pelanggan.

Menurut M. Hamdani Pratama (2015) quality dan dimensi pelayanan yaitu kata kualitas memiliki banyak definisi yang berbeda mulai yang konvensional hingga yang strategis. Definisi konvensional dari kualitas biasanya menggambarkan karakteristik suatu produk seperti kinerja (performance), keandalan (reliability), mudah dalam penggunaan (easyofuse), estetika (esthetics), dan sebagainya. Kualitas dalam definisi strategis berarti segala sesuatu yang mampu memenuhi keinginan dan kebutuhan pelanggan (meeting the need sof customers). Setiap orang mengartikannya secara berbeda-beda. Di bawah ini ada beberapa contoh definisi yang sering dijumpai antara lain:

- a) Kesesuaian dengan persyaratan/tuntutan.
- b) Kecocokan untuk pemakaian.
- c) Perbaikan/penyempurnaan berkelanjutan.
- d) Bebas dari kerusakan/cacat.
- e) Pemenuhan kebutuhan pelanggan semenjak awal dan setiap saat.
- f) Melakukan sesuatu secara benar semenjak awal.
- g) Suatu yang bias membagiakan pelanggan.

Dimensi kualitas jasa menurut pendapat dari Zeithaml dalam (M. Hamdani Pratama, 2015) menyatakan bahwa quality pelayanan ditentukan oleh dua hal, yaitu *expectedservice* dan *perceivedservice*. Kedua hal tersebut ditentukan oleh sepuluh dimensi kualitas pelayanan, yaitu:

- a) *Tangibles* berupa fasilitas fisik, peralatan, personil dan komunikasi.
- b) *Reliability* berupa kemampuan unit pelayanan dalam menciptakan pelayanan yang dijanjikan dengan tepea.
- c) *Responsiveness* berupa kemauan untuk membantu konsumenbertanggungjawab terhadap kualitas pelayanan yang diberikan.

- d) *Competence* berupa pengetahuan dan keterampilan yang baik oleh aparatur dalam memberikan pelayanan.
- e) *Courtesy* berupa sikap perilaku ramah, bersahabat, tanggap terhadap keinginan konsumen serta mau melakukan kontak dan hubungan pribadi.
- f) *Credibility* berupa sikap jujur dalam setiap upaya untuk menarik kepercayaan masyarakat.
- g) *Security* jasa pelayanan yang diberikan harus bebas dari berbagai bahaya dan resiko.
- h) *Access* berupa kemudahan untuk mengadakan kontak dan pendekatan.
- i) *Communication* berupa kemauan pemberi pelayanan untuk mendengarkan suara, keinginan dan aspirasi pelanggan, sekaligus ketersediaan untuk selalu menyampaikan informasi baru kepada masyarakat.

Dari sepuluh dimensi tersebut kemudian disederhanakan oleh (Zeithaml, Berry & Parasuraman & M.Hamdani Pratama 2015) yang mengidentifikasi dimensi kualitas jasa ke dalam Lima dimensi pokok, yaitu:

- a. Bukti langsung/ bukti fisik (*tangibles*), yaitu suatu keadaan yang secara langsung dapat dimanfaatkan oleh konsumen sesuai dengan fungsinya seperti gedung serta fasilitas-fasilitas lain yang disediakan.
- b. Keandalan (*reliability*), yakni kemampuan memberikan pelayanan yang dijanjikan dengan segera, akurat dan memuaskan.
- c. Daya tanggap (*responsiveness*) yaitu keinginan para staff untuk membantu para pelanggan dan memberikan pelayanan dengan tanggap.
- d. Jaminan (*assurance*) mencakup pengetahuan, kemampuan, kesopanan dan sifat dapat dipercaya yang dimiliki oleh para staf, bebas dari bahaya, resiko atau keragu-raguan.
- e. Empati (*emphaty*), meliputi kemudahan dalam melakukan hubungan komunikasi yang baik, perhatian pribadi dan memahami kebutuhan para pelanggan. Dari definisi diatas, dapat di tarik kesimpulan bahwa *service quality* adalah segala bentuk aktivitas yang dilakukan secara berkelanjutan yang berhubungan dengan produk, jasa, manusia, proses dan lingkungan

dalam upaya pemenuhan kebutuhan masyarakat yang sesuai dengan permintaan dan tuntutan masyarakat saat ini.

Strategi Kualitas Jasa/Layanan Strategi kualitas jasa/layanan harus mencakup empat hal berikut:

- a. Atribut Layanan Pelanggan Penyampaian layanan/jasa harus tepat waktu, akurat, dengan perhatian dan keramahan. Hal itu penting karena jasa tidak berwujud fisik (intangible) dan merupakan fungsi dari persepsi. Selain itu, Jasa juga bersifat tidak tahan lama (perishable), sangat variatif (variable), dan tidak terpisahkan antara produksi dan konsumsi (inseparable).
- b. Penyempurnaan kualitas jasa merupakan aspek penting dalam rangka menciptakan kepuasan pelanggan. Hal ini disebabkan oleh faktor biaya, waktu menerapkan program, dan pengaruh layanan pelanggan. Ketiga faktor ini merupakan inti pemahaman dan penerapan suatu sistem yang responsif terhadap pelanggan dan organisasi untuk pencapaian kepuasan optimum.
- c. Sistem umpan balik untuk kualitas layanan pelanggan. Umpan balik sangat dibutuhkan untuk evaluasi dan perbaikan berkesinambungan. Untuk itu organisasi perlu mengembangkan sistem yang responsif terhadap kebutuhan. Informasi umpan balik harus difokuskan pada hal-hal berikut:
 1. Memahami persepsi pelanggan terhadap organisasi, jasa perusahaan dan para pesaing.
 2. Mengukur dan memperbaiki kinerja organisasi.
 3. Mengubah bidang-bidang terkuat organisasi menjadi faktor pembeda pasar (market differentiators).
 4. Mengubah kelemahan menjadi peluang berkembang, sebelum pesaing lain melakukannya.
 5. Mengembangkan sarana komunikasi internal agar setiap orang tau apa yang mereka lakukan.

6. Menunjukkan komitmen organisasi pada kualitas dan para pelanggan. Pada intinya, pengukuran umpan balik dibedakan menjadi dua jenis, yaitu:
 - a) Kepuasan pelanggan, yang tergantung pada transaksi.
 - b) Kualitas jasa/layanan, yang tergantung pada hubungan aktual (actual relationship).
- b. Implementasi Implementasi merupakan strategi yang paling penting. Sebagian besar dari proses implementasi, manajemen harus menentukan cakupan kualitas jasa dan level layanan pelanggan sebagai bagian dari kebijakan organisasi. Di samping itu, manajemen juga harus menentukan rencana implementasi.

2.2 Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu berfungsi sebagai acuan penelitian dalam membuat penelitian selanjutnya. Berikut merupakan table dengan isi beberapa penelitian terdahulu:

Tabel 2.1
Rujukan Penelitian Untuk Variabel KesadaranPegemudi

Judul Artikel	Pegujian kendaraan bermotor untuk mewujudkan keselamatan lalu lintas di kota Denpasar
Penulis	Putu Lantika Oka
Sumber	No.3 Vol.6 edisi 1 September (2017)
Variabel & Indicator	Variabel Indenden X1 : kesadaran Pegemudi X2 : Lalu Lintas Variabel Depend Y : Pengujisn Kendaraan Bermotor.
Metode Analisis	Menggunakan metode <i>deskriptif analisis</i> yaitu dapat menggambarkan secara tepat, rinci, sistematis dan menyeluruh

Hasil Penelitian	<p>Pengujian kendaraan bermotor adalah serangkaian kegiatan meguji atau memeriksa kendaraan bermotor, kereta gandeng, kereta tempelan dan kendaraan khusus untuk mewujudkan adanya pemenuhan terhadap persyaratan teknis dan lain jalan. Pegujian kendaraan motor ini juga biasa disebut uji kir. Berdasarkan peraturan pemerintah republic Indonesia Nomor 55 tahun 2012 tentang kendaraan pada pasla 55 tahun 2012 tentang kendaraan pada pasal 146 yang menyebutkan pengujian kendaraan bermotor dilakukan secara berkala enam bulan sekali dalam rangka menjamin adanya keselamatan masyarakat dan kelestarian lingkungan. Pemilik kendaraan wajib untuk mendaftarkan kendaraan bermotornya untuk tertib administrasi ,pengendalian kendaraan motor yang beroperasi, mempermudah penyelidikan pelanggaran atas kejahatan yang menyangkut kendaraan yang bersangkutan, serta dalam rangka perencanaan, rekayasa dan manajemen lalu lintas dan angkutan umum serta untuk memenuhi kebutuhan data lainnya dalam rangka perencanaan pembangunan nasional. Pelaksanaan pegujian kendaraan bermotor dilakukan pada unit pegujian kendaraan bermotor dan dijalankan oleh peguji yang memenuhi persyaratan yang ditetapkan oleh pemerintah.</p>
Hubungan dengan Penelitian	<p>Penelitian dengan judul “pengujian kendaraan bermotor untuk mewjubkan keselamatan berlalu lintas di kota Denpasar” yang dikemukakan oleh Putu Lantika Oka digunakan sebagai rujukan terhadap variable kesadaran pengemudi (X1). Dalam penelitian ini karena terdapt variable yang sma dan berkaitan erat dengan penelitian ini yaitu variable bebas (Kesadaran pengemudi).</p>

Sumber:jurnal yang dipublikasikan di google scholar(unduh pada 12/05/2020).

Tabel 2.2
Rujukan Penelitian Untuk Variable Kondisi Angkutan

Judul	Faktor Yang Mempengaruhi Keselamatan Berkendara Mobil Diruas Jalan TOL Semarang-Bawen Provinsi Jawa Tengah
Penulis	Andar Sri Sumantri , Irfan Misbahudin Jurnal Saintek Maritim, Vol XVI No 2, Maret 2017 STIMART “AMNI” Semarang.
Sumber	Vol XVI No 2, Maret 2017
Variabel Penelitian	Variabel Independen X1 : Penertiban X2 : Kondisi Kendaraan X3 : Kondisi Angkutan Variabel Dependen Y : Uji berkala KIR
Metode Analisis	Dalam Penelitian ini menggunakan persamaan regresi linier berganda.
Hasil Penelitian	$Y = 2,568 + 0,268 X_1 + 0,226 X_2 + 0,216 X_3 + 0,148 X_4 + \mu$ -Konstan sebesar 2,568 artinya jika variabel independen dianggap konstan, maka keselamatan berkendara (Y) mengalami peningkatan sebesar 2,568. -koefisien regresi kondisi kendaraan sebesar 0,226 artinya jika variabel independen lainnya nilainya tetap dan kondisi kendaraan mengalami kenaikan sebesar 1 persen , maka variabel keselamatan berkendara mengalami peningkatan sebesar 22,6 persen.

	<p>-koefisien regresi perilaku pengemudi sebesar 0,216 artinya jika variabel independen lainnya nilainya tetap dan perilaku pengemudi mengalami kenaikan sebesar 1 persen , maka variabel keselamatan berkendara mengalami peningkatan sebesar 21,6 persen.</p> <p>- koefisien regresi kepatuhan berkendara sebesar 0,148 artinya jika variabel independen lainnya nilainya tetap dan kepatuhan berkendara mengalami kenaikan sebesar 1 persen , maka variabel keselamatan berkendara mengalami peningkatan sebesar 14,8 persen.</p>
Hubungan dengan Penelitian	Berdasarkan penelitian terdahulu, Variabel perilaku, pengetahuan berkendara dan keselamatan dalam jurnal terdahulu digunakan sebagai acuan untuk variabel perilaku pengemudi, pengetahuan pengemudi dan keselamatan mobil angkutan barang.

Tabel 2.2

Rujukan Penelitian Untuk Variable Sarana Prasarana

Judul	Studi Kepuasan Penumpang Kereta Api Kamandaka Jurusan Semarang Purwokerto.
Penulis	“Sulistyowati dan Retno Mulatsih, (2016)”
Sumber	Jurnal Ekonomi dan Bisnis Vol 13 no 2 Oktober 2016
Variabel Penelitian	Variabel Independen : Sarana Prasarana Fsilitas Variabel Dependen : Uji kelayakan
Metode Analisis	Penelitian ini menggunakan metode analisis regresi berganda, teknik analisis Regresi Berganda menggunakan SPSS versi 22

Hasil Penelitian	$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + b_3X_3 + b_4X_4 + e$ <ol style="list-style-type: none"> 1. Variabel pelayanan berpengaruh positif dan signifikan terhadap kepuasan penumpang 2. Variabel sarana prasarana tidak berpengaruh signifikan terhadap variable kepuasan penumpang, hal ini kemungkinan karena saat sekarang fasilitas yang di sediakan oleh PT. KAI sudah sangat baik, sehingga penumpang sudah merasakan kepuasan dari fasilitas yang disediakan PT.KAI 3. Variabel harga tiket berpengaruh positif dan signifikan terhadap kepuasan penumpang 4. Variabel keamanan berpengaruh positif dan signifikan terhadap kepuasan penumpang
Hubungan dengan Penelitian	Dari kesimpulan jurnal terdahulu terdapat variabel yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian sekarang yaitu variabel Fasilitas dan Kepuasan Penumpang.

Tabel 2.4

Rujukan Penelitian Untuk Variabel Uji Kelayakan

Judul	Analisi kelayakan transportasi Angkutan Umum pedesaan pengandinan kabupaten Ogan Komering Ulu
Penulis	Yuliantini Eka Putry
Sumber	Vol 8, Nomor 2, Desember 2019.
Variabel Penelitian	X1 : Kondisi angkutan X2 : Kecepatan X3 : Pegemudi Y : Kelayakan Transportasi Angkutan
Metode Analisis	Menggunakan metode Analisis regresi linier berganda

<p>Hasil Penelitian</p>	<p>Tingkat kelayakan transportasi angkutan umum pedesaan di kecamatan pengadongan kabupaten ogan komering ulu tujuan yang ingin di capai dari penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi dan menganalisa kelayakan transportasi angkutan umum pedesaan di Kecamatan Pengadonan 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 pengadonan kabupaten ogan komering ulu. Setelah melakukan analisis data yang didapat dari hasil jawaban kuisioner yang disebarkan kepada para masyarakat kecamatan pengadonan 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 Pengadonan Kabupaten Ogan Komering Ulu. Saran Untuk menghasilkan nilai-nilai kelayakan transportasi angkutan umum pedesaan yang dapat</p>
-------------------------	---

	dipertanggung jawabkan, dibutuhkan sampel yang lebih banyak dan penyempurnaan metodologi.
Hubungan dengan Penelitian	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.

Tabel 2.5

Rujukan Penelitian untuk variabel Kualitas Pelayanan

Judul	Analisis kualitas pelayanan transportasi bus sekolah dinas perhubungan, komunikasi dan informatika Kabupaten tulungagung.
Penulis	Mokhamad Eldon
Metode Analisis	<i>Regresi lineiar</i>
Variabel Penelitian	Variabel (X) X .Kualitas Pelayanan (Y) Uji Kelayakan
Hasil Penelitian	$Y = 5,470 + 0,517 X_1 + 0,189 X_2 + 0,755 X_3 + 0,127 X_4 + 0,711 X_5$ Menurut Lembaga Administrasi Negara (2003: 27) pada dasarnya terdapat dua paradigma dalam pelayanan publik pertama adalah paradigma pelayanan publik yang berorientasi pada pengelola pelayanan. Paradigma ini

	<p>lebih bersifat birokratis, direktif, dan hanya memperhatikan/ mengutamakan kepentingan pimpinan/ organisasi pelayanan itu sendiri. Paradigma ini banyak mendapat keluhan dari masyarakat pengguna layanan karena kurang memperhatikan kepentingan masyarakat pengguna layanannya. Masyarakat sebagai pengguna layanan tidak memiliki kemampuan apapun untuk berkreasi, suka tidak suka, mau tidak mau, mereka harus tunduk kepada pengelola pelayanan. Seharusnya pelayanan publik dikelola dengan paradigma yang bersifat supportif dimana lebih memfokuskan diri pada kepentingan masyarakat pengguna layanan, pengelola harus mampu bersikap menjadi pelayan yang sadar untuk melayani dan bukan dilayani.</p>
Hubungan dengan Penelitian	Variabel X <i>service quality</i> terdahulu digunakan sebagai rujukan variable <i>service quality</i> pada penelitian saat ini

Sumber”Jurnal yang dipublikasikan di *google scholar* (unduh pada 24/03/2021)

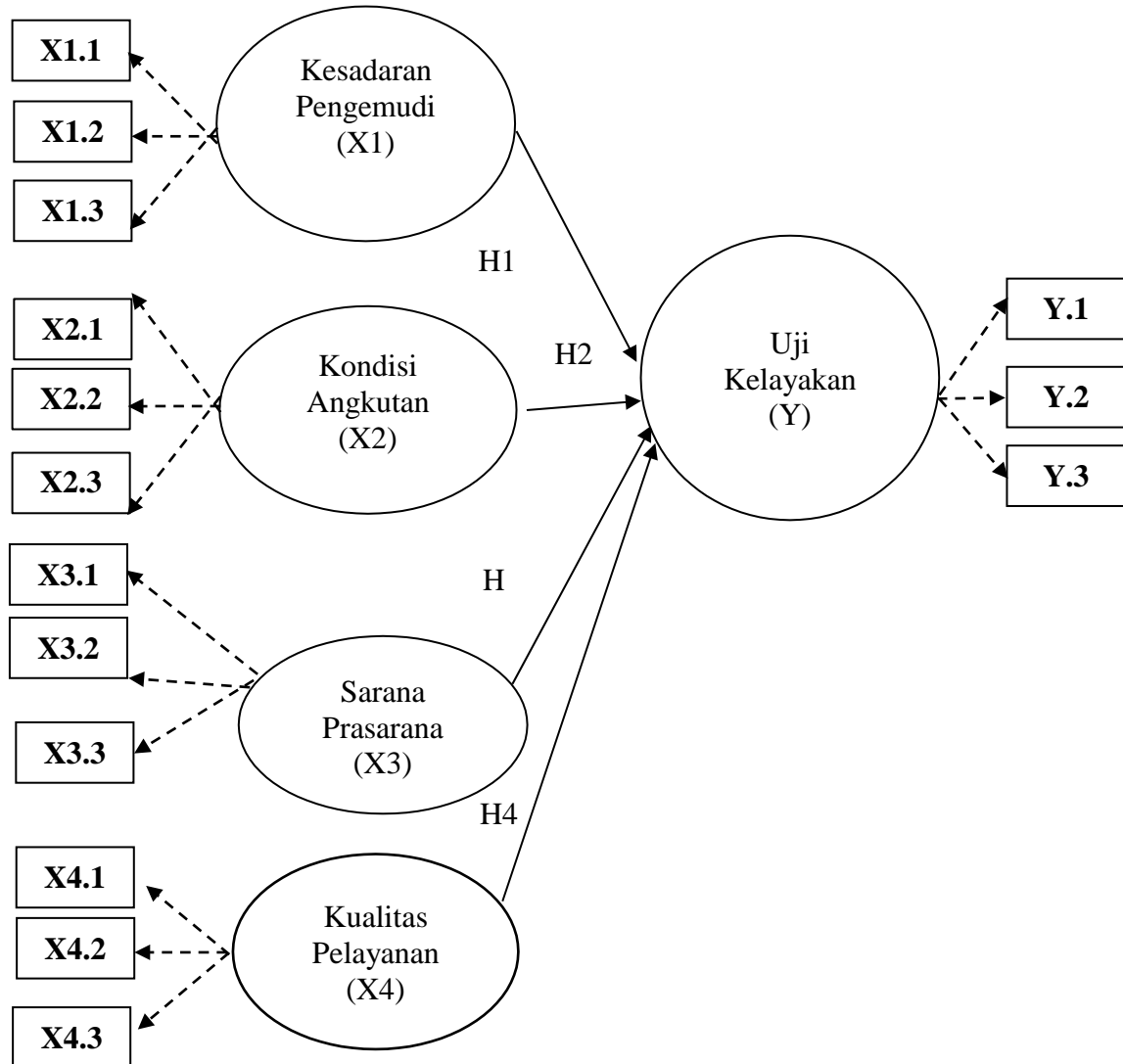
Pada umumnya penelitian terdahulu menggunakan beberapa variable yang berbeda, variable yang digunakan sekarang yaitu faktor kesadaran pengemudi, faktor kondisi angkutan, faktor sarana prasarana yang mempengaruhi uji kelayakan di Dinas Perhubungan. Di setiap masing-masing penelitian terdahulu mengambil satu variable dan di kembangkan pada penelitian ini dengan tempat dan sasaran responden yang berbeda. Berharap dengan penelitian ini terdapat perbedaan hasil dimana beberapa variable yang di gunakan dapat saling mempengaruhi dan menghasilkan kesimpulan yang baik dan bermanfaat.

2.3 Hipotesis

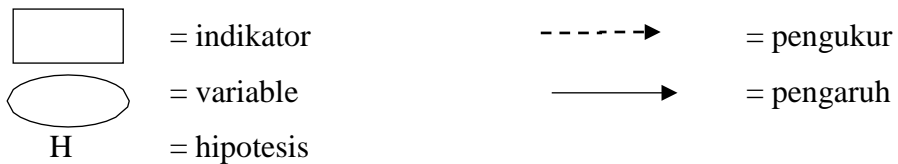
Sugiyono (2017:63) mengemukakan bahwa hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap rumusan masalah penelitian, dimana rumusan masalah telah dinyatakan dalam bentuk kalimat pertanyaan. Dikatakan sementara, karena jawaban yang diberikan baru di dasarkan pada teori yang relevan, belum di dasarkan fakta-fakta empiris yang diperoleh melalui pengumpulan data. Untuk memberikan angka pada penelitian yang dilakukan dan untuk memberikan jawaban sementara atas masalah yang di kemukan di atas, maka penelitian mengajukan hipotesis sebagai berikut:

- H1: Diduga faktor kesadaran pengemudi berpengaruh positif dan signifikan terhadap uji kelayakan pada moda transportasi angkutan Kota Waingapu
- H2: Diduga faktor kondisi angkutan berpengaruh positif dan signifikan terhadap uji kelayakan pada moda transportasi angkutan Kota Waingapu.
- H3: Diduga faktor sarana prasarana berpengaruh positif dan signifikan terhadap uji kelayakan pada moda transportasi angkutan Kota Waingapu.
- H4: Diduga factor kuatlitas Pelayanan berpegaruh positif dan signifikan terhadap uji kelayakan pada moda transportasi angkutan Kota waigapu.

Kerangka Pemikiran



Gambar Kerangka Pemikiran



Variabel dalam penelitian ini meliputi:

Variabel Independen

1. Kesadaran Pengemudi:

Indikator-indikator Kesadaran Pengemudi antara lain:

- a. melaksanakan KIR (X1.1)
- b. Memiliki surat izin usaha angkutan (X1.2)
- c. Sesuai Prosedur buku uji (X1.3)

2. Kondisi Angkutan:

Indikator-indikator Kondisi Angkutan antara lain:

- a. Lampu angkutan cenderung redup (X2.1)
- b. Klakson yang bervariasi (X2.2)
- c. Uji emisi yang baik (X2.3)

3. Sarana Prasarana:

Indikator-indikator Sarana Prasarana antara lain:

- a. Peralatan (X3.1)
- b. Terbatas fasilitas (X3.2)
- c. Administrasi (X3.3)

4. Kualitas pelayanan:

Indikator-indikator Kualitas Pelayanan antara Lain:

- a. Keandalan (X4.1)
- b. Bukti langsung/bukti fisik (X4.2)
- c. Daya tangkap (X4.3)

5. Uji kelayakan:

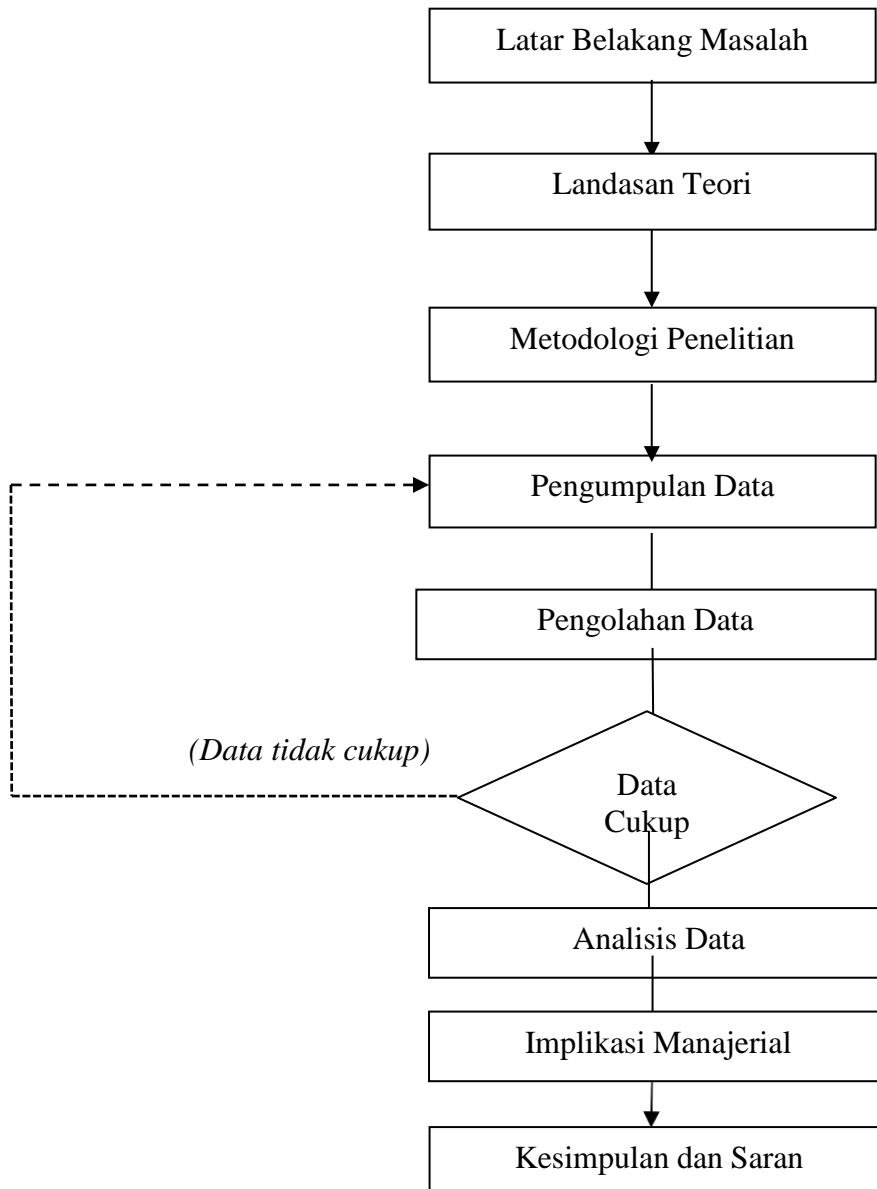
Indikator-indikator Uji Kelayakan antara lain:

- a. Tingkat kelayakan (Y1.1)
- b. Tarif biaya (Y1.2)
- c. Syarat pengujian (Y1.3)

2.3 Tahapan Pelaksanaan Kegiatan

Gambar 2.1

Tahapan Pelaksanaan Kegiatan Penelitian



BAB 3

METEDOLOGI PENELITIAN

Metodologi penelitian merupakan suatu penelitian analisis yaitu penelitian survey yang bertujuan untuk mengumpulkan data, menyusun data, menganalisis data, dan menginterpretasikan data dan akhirnya pada kesimpulan yang didasarkan pada analisis data. Jenis penelitian ini adalah korelasi sebab akibat, yang digunakan untuk menguji hipotesis tentang adanya hubungan antara independen variabel terhadap dependen variabel, yang uraiannya bersifat asosiatif yakni penelitian yang bertujuan untuk mengetahui hubungan antara dua variabel atau lebih (Sugiyono, 2017:2).

3.1 Variabel Penelitian dan Definisi Operasional

1. Variabel Penelitian

Variabel penelitian adalah suatu atribut atau obyek, yang mempunyai variasi tertentu yang di tetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2017:38). Adapun jenis jenis variabel adalah sebagai berikut

a. Variabel Bebas (*Independent Variable*)

Variabel Bebas atau independent variable adalah variabel yang mempengaruhi atau yang menjadi sebab perubahannya atau timbulnya variabel dependen (Sugiyono, 2017:39). Penelitian ini yang menjadi variabel independent adalah kesadaran pengemudi yang dilambangkan dengan (X1), kondisi angkutan yang dilambangkan dengan (X2), sarana prasarana yang dilambangkan dengan (X3), kualitas pelayanan yang di lambangkan dengan (X4).

b. Variabel Terikat (*Dependent Variable*)

Variabel terikat atau dependent variable merupakan variabel yang dipengaruhi atau yang menjadi akibat, karena adanya variabel bebas

(Sugiyono, 2017:39). Pada penelitian ini yang menjadi variabel dependen adalah uji kelayakan yang dilambangkan dengan (Y).

2. Definisi Opeasional Variabel

Definisi operasional penelitian adalah suatu definisi yang diberikan pada suatu variabel dengan memberikan arti atau mengespesifikan kegiatan atau membenarkan suatu operasional yang diperlukan untuk variabel tersebut (sugiyono, 2017:38). Definisi operasional dalam penelitian ini meliputi:

a. Variabel Bebas (independent variable)

1. Kesadaran Pengemudi

Kesadaran pengemudi merupakan suatu tindakan dari pengemudi yang Akan melakukan uji kelayakan sesuai dengan aturan yang berlaku. Pengujian kelayakan kendaraan adalah perlunya kesadaran pengemudi yang sesuai dengan aturan dan etika. Menurut (Ratna Puspitasari, 2015:15) Indikator dari variabel ini adalah:

- a) Tidak tepat waktu melaksanakan KIR. Yakni pengemudi selalu tidak tepat waktu dalam melaksanakan pengujian kelayakan angkutan.
- b) Tidak memiliki Surat izin angkutan. Yakni banyak angkutan Kota, yang tidak memiliki Surat izin angkutan tetapi tetap beroperasi di jalan.
- c) Tidak menandatangani Surat pernyataan kesanggupan untuk memenuhi kewajiban sebagai pemegang izin trayek. Karena izin trayek tidak dilakukan sesuai prosedur.

2. Kondisi Angkutan

Kondisi angkutan adalah suatu keadaan alat transportasi baik yang digerakan oleh mesin. Kondisi angkutan kota yaitu persyaratan yang harus dipenuhi angkutan yang dioperasikan di jalan, dalam hal ini angkutan baik berupa persyaratan teknis dan laik jalan. Indikator dari variabel ini adalah

- a) Lampu angkutan cenderung redup. Yakni banyaknya angkutan kota yang memiliki lampu kendaraan angkutan yang cenderung redup yang

mengurangi jarak pandang pengemudi yang mengakibatkan tidak lolos uji kelayakan (tidak sesuai standar yang ditetapkan)

- b) Klakson yang bervariasi. Yakni banyaknya kendaraan angkutan kota yang menggunakan klakson yang tidak sesuai standar yang ditetapkan oleh Dinas Perhubungan (sesuai standar kelayakan bahwa klakson kendaraan memiliki tingkat suara serendah rendahnya 90db dan setinggi-tingginya mencapai 118 db)
 - c) Uji emisi yang baik. Yaitu salah satu upaya pengujian untuk mengetahui kinerja mesin yang terdeteksi oleh monitor khusus, contohnya seperti halnya kondisi injector, kadar gas buang mesin, sehingga kadar sisa gas buang dari knalpot.
3. Sarana adalah segala sesuatu yang dapat dipakai sebagai alat dalam mencapai maksud dan tujuan, sedangkan prasarana adalah segala sesuatu yang merupakan penunjang utama terselenggaranya suatu proses kegiatan (Priyambodo, 2015:41). Indikator dari variabel ini adalah
- a) Peralatan yang kurang modern. Yakni peralatan yang dimiliki oleh Dinas Perhubungan kurang berkembang sehingga dapat memperlambat proses pengujian kelayakan.
 - b) Terbatasnya fasilitas. Yakni fasilitas yang dimiliki oleh Dinas Perhubungan kurang memadai yaitu kurangnya lahan parkir sehingga dapat memperlambat proses pengecekan uji kelayakan angkutan.
 - c) Administrasi prosedural yang kurang lengkap. Yakni administrasi prosedural yang dimiliki Dinas Perhubungan kurang lengkap maka pelaksanaan pengujian dapat tertunda, misalnya seperti tidak ada yang kertas formulir permohonan uji maka pengujian dapat tertunda. Kurang lengkap maka pelaksanaan pengujian dapat tertunda, misalnya seperti tidak ada yang kertas formulir permohonan uji maka pengujian dapat tertunda.

4. Kualitas pelayanan

Kualitas Pelayanan yaitu pelayan public merupakan tanggung jawab pemerintah dan dilaksanakan oleh instansi pemerintah. Kualitas Pelayanan yaitu;

- a) Atribut pelayanan pelanggan yaitu kelengkapan saat memberikan layanan public.
- b) Pendekatan untuk meningkatkan kualitas layanan yaitu titik tolak atau sudut pandang untuk meningkatkan kualitas jasa.
- c) Sistem umpan balik untuk layanan pelayanan yang berkualitas yaitu respon balik dari pelanggan atas pelayanan jasa yang diberikan.

5. Uji Kelayakan

Menurut UU No. 22 tahun 2009 pengujian kelayakan atau uji KIR adalah persyaratan teknis dan layak jalan kendaraan bermotor (yang dilakukan enam bulan sekali) serta mewajibkan kendaraan bermotor yang diimpor, dibuat dan dirakit di dalam negeri yang akan dioperasikan di jalan. Indikator dari variabel ini adalah:

- a) Tingkat kelayakan. Dalam hal ini tingkat kelayakan yang dimiliki oleh kendaraan angkutan Kota belum memenuhi standar kelayakan.
- b) Tarif biaya. Dalam hal ini mahal nya tarif biaya uji yang diberikan oleh Dinas Perhubungan sehingga banyaknya angkutan kota tidak melakukan pengujian kelayakan (merasa dirugikan).
- c) Syarat pengujian yaitu harus bias memenuhi syarat yang ditentukan yang berlaku seperti dokumen kendaraan yang akan dilakukan pengujian

Indikator-indikator di atas nantinya akan di ubah dalam bentuk pertanyaan tertutup dengan kemungkinan jawaban yang sudah ditentukan terlebih dahulu, yang kemudian akan diajukan kepada responden dengan jelas dan tidak meragukan responden, dengan melakukan penyebaran kuesioner untuk mengukur persepsi responden. Jawaban yang diperoleh dari responden akan ditentukan skornya dengan menggunakan skala

likert dikembangkan oleh semantic scale. Skor yang paling tinggi diberikan pada jawaban yang paling menunjang dan skor yang paling rendah diberikan pada jawaban yang paling tidak menunjang (Sugiyono, 2017:79).

3.2 Penentuan Populasi dan Sampel

1. Penentuan Populasi

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri dari obyek atau subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2017 80). Populasi merupakan kumpulan yang lengkap dari seluruh elemen yang sejenis. Populasi terhingga terdiri dari jumlahnya dapat dibagi menjadi dua, yaitu

a. Populasi terhingga

Populasi terhingga adalah suatu populasi dimana obyeknya terhingga atau dapat dihitung jumlahnya. Populasi terhingga terdiri dari elemen dengan jumlah tertentu.

b. Populasi tak terhingga

Populasi tak terhingga adalah suatu populasi dimana obyeknya tak terhingga atau tidak dapat dihitung jumlahnya. Populasi tak terhingga terdiri dari elemen yang sukar sekali ditentukan jumlahnya.

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan populasi terhingga. Dimana populasi yang di ambil dari volume angkutan Kota Waingapu dalam pelaksanaan uji kelayakan di Dinas Perhubungan Kabupaten Sumba Timur adalah 1,924 angkutan kota (Sumber Data Dinas Perhubungan Kabupaten Sumba Timur 2020).

2. Penentuan Sampel

Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Bila populasi besar maka peneliti tidak mungkin mempelajari semua yang ada pada populasi. Dalam penelitian ini sampel

adalah pengemudi angkutan Kota Waingapu. Penentuan jumlah sampel ditentukan dengan menggunakan rumus *Slovin* yaitu:

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

Dimana :

n : Ukuran sampel

N : Populasi

e : Toleransi eror (10%)

Perhitungan pengambilan jumlah sampel:

$$\begin{aligned} n &= \frac{1,924}{1 + 1,924 (0,1)^2} \\ &= \frac{1,924}{1 + 19,24} \\ &= \frac{1337}{20,24} \\ &= 95,05 \text{ (dibulatkan menjadi 100).} \end{aligned}$$

Sehingga jumlah sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah 95, 05 yang bulatkan menjadi 100 responden. Untuk menentukan sampel yang akan diambil dalams penelitian ini, terdapat berbagai teknik sampling yang digunakan Pada dasarnya teknik sampling dikelompokkan menjadi dua, yaitu propability sampling dan nonpropability sampling.

a. *Propability sampling* adalah teknik pengambilan sampel yang memberikan peluang yang sama bagi setiap unsur (anggota) populasi untuk dipilih menjadi anggota sampel. Teknik propability sampling meliputi :

1. *Simple Random Sampling*

Dikatakan simple (sederhana) karena pengambilan anggota sampel dilakukan secara acak tanpa memperhatikan strata yang ada dalam populasi itu.

2. *Proportionate Stratified Random Sampling*

Teknik ini digunakan bila populasi mempunyai anggota atau unsur yang tidak homogen dan berstrata tetapi kurang proporsional

3. *Disproportional Stratified Random Sampling*

Teknik ini digunakan untuk menentukan jumlah sampel, bila Populasi berstrata tapi kurang proporsional

4. *Cluster Sampling (Area Sampling)*

Teknik yang digunakan untuk menentukan jumlah sampel bila obyek yang diteliti atau sumber data sangat luas, misalnya penduduk di sebuah provinsi atau di sebuah negara.

b. *Nonprobability sampling* adalah teknik pengambilan sampel yang tidak memberi peluang/kesempatan sama bagi setiap unsur atau anggota populasi untuk dipilih menjadi sampel. Teknik nonprobability sampling meliputi:

1. *Sampling Sistematis*

Sampling sistematis adalah teknik pengambilan sampel berdasarkan urutan dari anggota populasi yang telah diberi nomor urut.

2. *Sampling Kuota*

Sampling kuota adalah teknik untuk menentukan sampel dari populasi yang mempunyai ciri-ciri tertentu sampai jumlah kuota (jatah) yang diinginkan.

3. *Sampling Insidental*

Sampling insidental adalah teknik penentuan sampel berdasarkan kebetulan, yaitu siapa saja yang secara kebetulan/incidental bertemu dengan peneliti dapat digunakan sebagai sampel, bila dipandang orang yang kebetulan ditemui itu cocok sebagai sumber data.

4. *Sampling Purposive*

Sampling purposive adalah teknik penentuan sampel dengan pertimbangan tertentu.

5. *Sampling Jenuh*

Sampling jenuh adalah teknik penentuan sampel bila semua anggota populasi digunakan sebagai sampel dan dikenal juga dengan istilah sensus.

6. *Snowball Sampling*

Snowball sampling adalah teknik penentuan sampel yang mula-mula jumlahnya kecil kemudian membesar. Ibarat bola salju yang menggelinding dan lama-lama menjadi besar.

Teknik sampling yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Sampling Insidental (nonprobability sampling)*, yaitu pengemudi angkutan Kota Waingapu yang secara kebetulan /insidental bertemu dengan peneliti dapat digunakan sebagai sampel.

3.3 Jenis dan Sumber Data

1. Jenis Data

Di dalam penelitian ini menggunakan 2 jenis data, yakni data kuantitatif dan data kualitatif. Menurut sugiyono (2017:137) yaitu:

a. Data Kualitatif

Metode kualitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat postpositivisme, digunakan untuk meneliti pada kondisi obyek yang alamiah. Data kualitatif yaitu data yang berbentuk kata-kata, bukan Dalam bentuk angka yang dapat diperoleh melalui berbagai macam teknik pengumpulan data misalnya wawancara, analisis dokumen, atau observasi yang telah dituangkan dalam catatan lapangan (*transkrip*).

b. Data Kuantitatif

Metode penelitian kuantitatif dapat diartikan sebagai metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat positivisme, digunakan untuk meneliti pada populasi atau sampel tertentu, pengumpulan data menggunakan instrumen penelitian, analisis data bersifat kuantitatif/statistik, dengan tujuan untuk menguji hipotesis yang telah ditetapkan. Data kuantitatif yaitu suatu data yang berbentuk angka atau bilangan. Sesuai dengan bentuknya, data

kuantitatif dapat diolah atau dianalisis menggunakan teknik perhitungan matematika atau statistik.

2. Sumber Data

Sumber data yang diperlukan dalam penelitian ini terdiri dari data primer dan data sekunder.

a. Data Primer

Data primer (Sugiyono, 2017:139) merupakan sumber data yang langsung memberikan data kepada pengumpulan data. Data primer secara khusus dikumpulkan oleh peneliti untuk menjawab pertanyaan penelitian. Jadi data primer adalah data yang diperoleh secara langsung dari sumbernya, diamati, dan dicatat untuk pertama kalinya melalui wawancara atau hasil pengisian kuesioner. Data primer dalam penelitian ini diperoleh dari hasil pengamatan peneliti, penyebaran kuesioner kepada konsumen yang meliputi identitas responden, dan pendapat responden tentang Pengujian Kelayakan.

b. Data Sekunder

Data sekunder adalah sumber data yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data. Data sekunder ini merupakan data yang sifatnya mendukung keperluan data primer seperti buku-buku, literatur dan bacaan yang berkaitan dan menunjang (Sugiyono, 2017:139). Data sekunder diperoleh dari berbagai bahan pustaka, baik berupa buku, jurnal-jurnal dan dokumen lainnya yang ada hubungannya dengan materi kajian tentang Pengujian Kelayakan yakni mengenai kesadaran pengemudi, kondisi angkutan dan sarana prasarana. Data sekunder yang digunakan sebagai pelengkap yang berkaitan dengan penelitian ini yaitu:

1. Jumlah angkutan Kota Waingapu yang tidak melaksanakan uji kelayakan dari tahun 2016-2020
2. Pustaka yang berkaitan dengan penelitian ini.

3.4 Metode Pengumpulan Data

Metode Pengumpulan data merupakan proses yang penting dalam mendukung suatu penelitian. Menurut Sugiyono (2017:223) teknik pengumpulan data adalah langkah yang paling utama dalam penelitian karena tujuan utama dari penelitian adalah mendapatkan data. Tanpa mengetahui teknik pengumpulan data, maka penelitian tidak akan mendapatkan data yang memenuhi standard data yang diterapkan, pada penelitian ini di gunakan beberapa metode pengumpulan data, yaitu:

1. Metode Wawancara

Wawancara merupakan teknik pengumpulan data yang menggunakan pertanyaan yang diajukan secara lisan kepada subjek penelitian atau yang diwawancarai. Dalam penelitian ini penulis melakukan pengamatan pada Dinas Perhubungan Kabupaten Sumba Timur. (Yang akan peneliti wawancara adalah responden yang berkaitan dalam penelitian ini yaitu penegemudi angkutan pengawai Dishub dan warga kota Waingapu yang melaksanakan uji kelayakan KIR. Dalam melaksanakan wawancara diperlukan waktu yang tepat yaitu pada pertengahan antara waktu pagi dan siang hari, dimana seseorang yang akan di wawancara harus mampu memberikan informasi yang berkaitan dengan penelitian).

2. Metode Angket atau Kuesioner

Metode angket atau kuesioner adalah bentuk pertanyaan atau pernyataan tertulis yang digunakan untuk memperoleh informasi dari responden dalam arti laporan tentang kepribadiannya atau hal-hal yang diketahui. Metode ini biasanya dilakukan dengan melakukan penyebaran kuesioner terhadap subyek yang akan diteliti, yakni responden. (Yang harus diperhatikan yaitu peneliti harus menyiapkan pertanyaan yang dimana tidak membingungkan kepada responden, setelah itu cara untuk menyebarkan kuesioner adalah bahwa yang akan diberikan harus berkaitan dengan penelitian tersebut yang dimana dalam penelitian ini yaitu pada pengemudi angkutan umum dan pegawai DISHUB kota Waingapu).

3. Metode Dokumentasi

Metode dokumentasi merupakan metode pengumpulan data yang digunakan dengan meneliti dan mencari data-data pada proyek penelitian. Teknik pengumpulan datanya berupa dokumen, atau arsip yang berhubungan dengan masalah yang diteliti.

4. Metode Pengamatan

Metode pengamatan merupakan cara pengumpulan data melalui proses pencatatan perilaku subyek (orang), objek (benda) atau kejadian yang sistematis tanpa adanya pertanyaan atau komunikasi dengan individu individu yang diteliti. (Pengamatan yang dilakukan yaitu di Dishub Kabupaten Sumba Timur sesuai dengan penelitian yang akan dilakukan, untuk waktu dalam melakukan pengamatan tersebut yaitu pada pagi hari dan siang hari, yang diamati dalam pengamatan ini adalah kesadaran pegemudi, kondisi angkutan, kualitas pelayanan dan sarana prasarana yang menunjang pelaksanaan uji kelayakan KIR pada Dinas Perhubungan Sumba Timur).

5. Metode Studi Pustaka

Studi pustaka adalah metode pengumpulan data yang diperoleh dari buku-buku kepustakaan dan peneliti terdahulu yang ada hubungannya dengan penelitian yang dilakukan oleh peneliti serta publikasi-publikasi yang layak di jadikan sumber.

3.5 Metode Analisis Data

1. Metode Pengolahan Data

Teknik pengolahan data yang dipergunakan dalam penelitian ini yaitu:

- a. *Editing* yaitu prose proses yang dilakukan setelah data terkumpul untuk melihat apakah jawaban-jawaban sesuai dengan pertanyaan yang diajukan, kelengkapan pengisian daftar pertanyaan dan konsistensi jawaban Responden.
- b. *Coding* yaitu proses pemberian kode tertentu terhadap aneka ragam kuesioner yang Sama.

- c. *Scoring* yaitu suatu kegiatan yang berupa pemberian skor pada jawaban Kuesioner.
- d. *Tabulasi* yaitu pengelompokan data atas jawaban-jawaban dengan teliti dan teratur, kemudian dihitung dan dijumlahkan, disajikan dalam bentuk tabel tersebut akan dipakai untuk yang didapat hubungan antara variable-variabel yang telah ada.

2. Analisis Data

a. Analisis Deskriptif

Analisis deskriptif analisis yang digunakan untuk meringkas dan mendeskripsikan data yang dikumpulkan lewat sampel yang di observasikan. Metode deskriptif analisis yaitu suatu model penelitian yang menitik beratkan pada masalah atau peristiwa yang sedang berlangsung dengan memberikan gambaran yang lebih jelas tentang situasi dan kondisi yang ada. Analisa deskriptif adalah statistik yang digunakan untuk menganalisis data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi.

b. Analisa Kuantitatif

Analisis kuantitatif adalah penelitian pada populasi atau sampel tertentu, pengumpulan data menggunakan instrumen penelitian, analisis data bersifat kuantitatif atau statistik dengan tujuan untuk menguji hipotesis yang telah ditetapkan (Sugiyono, 2017:148). Pada penelitian ini untuk mendapatkan data kuantitatif, digunakan skala likert yang diperoleh dari daftar pertanyaan yang digolongkan kedalam 5 (Lima) tingkat adalah sebagai berikut.

Tabel. 3.1Skala Likert

Keterangan		Skor
Sangat Setuju	SS	5
Setuju	S	4
Cukup Setuju	CS	3
Tidak Setuju	TS	2

Sangat Tidak Setuju	STS	1
---------------------	-----	---

Pada Penelitian ini, digunakan alat bantu program SPSS (*Statistik Package for Social Science*).

3.6 Tahapan Pelaksanaan Penelitian.

1. Uji Validitas

Uji validitas digunakan untuk mengetahui sah atau valid tidaknya suatu kuesioner mampu untuk mengungkapkan sesuatu yang akan diukur oleh kuesioner tersebut. Hasil penelitian yang valid bila terdapat kesamaan antara data yang terkumpul dengan data yang sesungguhnya terjadi pada obyek yang diteliti (Sugiyono 2017:198). Untuk mengetahui data valid atau tidak dapat dilakukan dengan membandingkan dengan r_{Hitung} dengan r_{tabel} ,

1. Kriteria penelitian sebagai berikut

- Item valid bila $r_{hitung} > T_{tabel}$
- Item tidak valid bila $r_{hitung} < r_{tabel}$

2. Cara menentukan r_{tabel} yaitu dengan nilai r_{tabel} dilihat pada tabel Statistik uji dua sisi yakni dengan melihat pada rumus

- *Degree of freedom* (df) = n-2
- *Alpha* (A) = 0,01

N = jumlah sampel

2. Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas adalah alat untuk mengukur suatu kuesioner yang merupakan indikator dari variabel atau konstruk. Suatu kuesioner dikatakan reliabel atau handal jika jawaban seseorang terhadap pertanyaan adalah konsisten atau stabil dari waktu ke waktu. Pengukuran reliabilitas dapat dilakukan dengan one shot atau pengukuran sekali saja. Disini pengukuran hanya sekali dan

kemudian hasilnya dibandingkan dengan pernyataan lain atau mengukur korelasi antar jawaban pertanyaan *SPSS* memberikan fasilitas untuk mengukur reliabilitas dengan uji statistik Cronbach Alpha (α) (Sugiyono 2017:199).

- Suatu konstruk atau variabel dikatakan reliabel jika memberikan nilai dalam uji statistik Cronbach Alpha lebih dari taraf signifikansi 70% atau 0,7.

3.7 Uji Asumsi Klasik

Uji asumsi klasik dilakukan sebelum analisis regresi dilakukan untuk mengetahui kondisi data yang dilakukan dalam penelitian serta adanya penyimpangan asumsi dalam variabel penelitian. Pengujian data dilakukan dengan menggunakan *SPSS for windows*. Pengujian yang dilakukan dalam uji asumsi klasik meliputi (Ghozali 2018):

1. Uji Normalitas

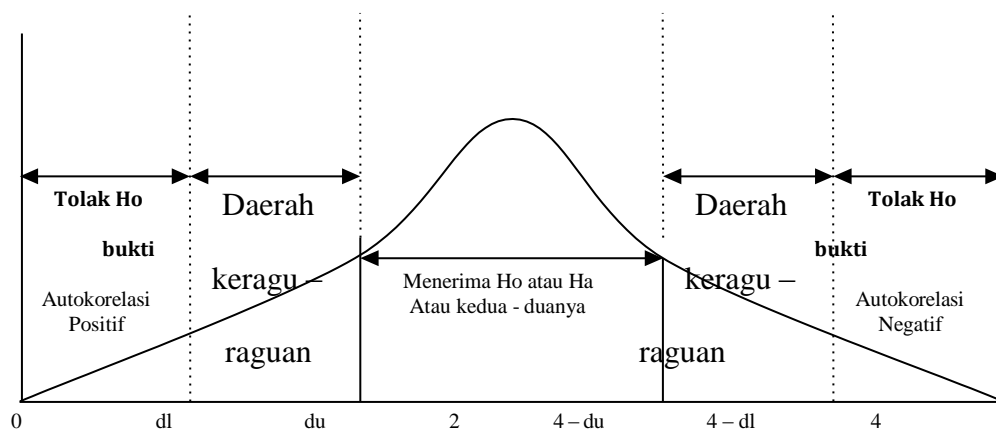
Uji normalitas bertujuan untuk menguji apakah data yang Akan digunakan dalam model regresi variable terikat dan variable bebas, keduanya terdistribusi normal atau tidak. Model regresi yang baik adalah yang memiliki nilai residual yang terdistribusi secara normal Ghozali (2018:115). Untuk mendeteksi apakah data normal atau tidak dapat dilakukan dengan dua cara yaitu:

- a. Analisis grafik yaitu dengan Cara melihat normal propability plot. Jika data residual normal, maka titik-titik yang menggambarkan data sesungguhnya Akan berbeda disekitar garis diagonal dan mengikuti garis diagonalnya.
- b. Analisis statistik yaitu dengan uji Kolmogorov smirnov. Pengujian dapat dilihat dari nilai tes statistic dan nilai signifikasi pada kolom unstandardized residual. Jika nilai signifikasinya $> 0,05$ maka data sudah distribusinya normal.

2. Uji Autokorelasi

Uji autokorelasi bertujuan menguji model regresi linier apakah ada korelasi kesalahan pengganggu pada periode t dengan kesalahan pada periode $t-1$ (sebelumnya) atau tidak (Ghozali, 2018:112). Untuk mendiagnosis adanya autokorelasi dalam suatu model regresi dilakukan melalui pengujian nilai uji Durbin Watson test (uji DW) dengan ketentuan sebagai berikut

- Bila nilai DW terletak antara batas atau upper bound (du) dan $(4 - du)$, maka koefisien autokorelasi Sama dengan nol, dan berarti tidak ada.
- Bila nilai DW lebih rendah daripada batas bawah atau lower bound (dl), maka koefisien autokorelasi lebih besar daripada nol, berarti ada autokorelasi positif.
- Bila nilai DW lebih besar dari batas bawa atau lower bound ($4 - dl$), maka koefisien autokorelasi lebih kecil dari pada nol, dan berarti ada autokorelasi negatif.
- Bila nilai DW di antara batas atas (du) dan batas bawah (dl) atau DW terletak antara $(4 - du)$ dan $(4 - dl)$, maka hasilnya tidak dapat Disimpulkan.



Gambar 3.1 Grafik pengujian Autokorelasi
Sumber : Metodologi Penelitian (Gozali 2018)

3. Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas bertujuan menguji apakah dalam model regresi ketidaksamaan variance dari residual satu pengamatan kepengamatan yang lain. Jika variance dari residual pengamatan yang lain tetap maka disebut Homoskedastisitas dan jika berbeda Heteroskedastisitas. Model regresi

yang baik adalah homoskedastisitas atau tidak terjadi heteroskedastisitas (Ghozali 2018).

Ada beberapa cara untuk mendeteksi ada atau tidaknya heteroskedastisitas antara lain:

a. Analisis Grafik (scatter plot)

Jika ada pola tertentu, seperti titik-titik (point-point) yang ada membentuk suatu pola tertentu yang teratur (bergelombang, melebar kemudian menyempit), maka terjadi telah heteroskedastisitas.

Jika tidak ada pola yang jelas, serta titik-titik menyebar diatas dan dibawah angka 0 pada sumbu Y, maka tidak terjadi heteroskedastisitas.

b. Analisis Statistik (Uji Serman Rho)

Dalam mendeteksi ada atau tidaknya heteroskedastisitas Menggunakan analisis Spearman's Rho:

1. Jika angka unstandardized residual kurang dari 0,05 maka terjadi heteroskedastisitas.
2. Jika angka unstandardized residual lebih dari 0,05 maka tidak terjadi heteroskedastisitas.

4. Uji Multikolonieritas

Uji multikolonieritas bertujuan untuk menguji apakah regresi ditemukan adanya korelasi antar variable independen. Model regresi yang baik seharusnya tidak terjadi korelasi diantara variable independent. Untuk mendeteksi ada tidaknya multikolonieritas di dalam model regresi adalah sebagai berikut.

- a. Menganalisis matrik korelasi variabel-variabel independent. Jika antara variabel independent dan korelasi yang cukup tinggi (umumnya diatas 0,90) maka hal ini merupakan indikasi adanya multikolonieritas.
- b. Mempunyai angka tolerance diatas $> 0,1$ dan mempunyai nilai variance inflation factor (VIF) dibawah 10, maka tidak terjadi multikolonieritas.

3.8 Uji Model

1. Uji Koefisien (R^2)

Pada intinya koefisien determinasi (R^2) digunakan untuk mengukur seberapa jauh kemampuan model dalam menerangkan variasi variabel dependen. Nilai koefisien determinasi adalah antara nol (0) dan satu (1). Nilai (R^2) yang kecil berarti kemampuan variabel-variabel dependen dalam menjelaskan variasi variabel dependen amat terbatas.

Nilai yang mendekati 1 berarti variabel-variabel dependen memberikan informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variasi variabel dependen. (Ghozali, 2018:118). Koefisien determinasi (R^2) digunakan untuk mengetahui seberapa besar pengaruh independen (X) terhadap variabel dependen (Y), dapat menggunakan rumus koefisien determinasi (R^2) dengan cara mengkuadratkan nilai koefisien relasi (r) dengan yang telah dihitung.

Rumus:

$$R^2 = r^2 \times 100\%$$

Keterangan: R= koefisien determinasi

R = koefisien korelasi

2. Uji Ketepatan Model (Uji F)

Uji Statistik F pada dasarnya menunjukkan apakah semua variabel Independent atau bebas yang dimasukkan secara bersama-sama

Terhadap variabel dependen/terikat (Ghozali, 2018:166).

Langkah-langkah pengujiannya:

1. Menentukan formulasi H_0 dan H_a

H_0 : Tidak ada pengaruh yang positif dan signifikan antara variabel independent secara bersama-sama mempengaruhi variabel dependen.

H_a : Ada pengaruh yang positif dan signifikan antara variabel independent secara bersama-sama mempengaruhi variabel Dependen.

2. Menentukan nilai kritis dalam distribusi F dengan tingkat signifikansi (α) dan degree of freedom.

- a. Fabel (df_1, df_2, α), dimana
 - $\alpha = 0,05$
 - K = jumlah variabel bebas
 - N = jumlah sampel
 - N = jumlah variabel
- b. Menentukan kriteria pengujian
 - H_0 diterima apabila $F_{hitung} < F_{tabel}$
 - H_a diterima apabila $F_{hitung} > F_{tabel}$

3.9. Uji “t” atau Pengujian Koefisien Regresi

Uji “t” adalah pengujian signifikansi secara parsial atau individual yang digunakan untuk menganalisis apakah variabel independen (Kesadaran pengemudi, kondisi angkutan, dan sarana prasarana) secara individual mempengaruhi variabel dependen (uji kelayakan).

Langkah-langkah pengujian:

1. Menentukan Formulasi H_0 dan H_a

H_0 : Tidak ada pengaruh yang positif dan signifikan antara

Independen variabel kesadaran pengemudi, kondisi angkutan, sarana prasarana terhadap dependen variabel kelayakan.

H_a : Ada pengaruh positif dan signifikan antar independen variabel kesadaran pengemudi, kondisi angkutan, sarana prasarana terhadap dependen variabel uji kelayakan.

2. Level of Signifikan ($\alpha = 0,05$)

Sampel $n = 100$

$T_{tabel} (\alpha / 2, n-k-1)$

3. Menentukan kriteria pengujian

H_0 diterima apabila $t_{hitung} < t_{table}$

H_a diterima apabila $t_{hitung} > t_{table}$

4. Cara menghitung

$$t = \frac{\beta_i}{Se^{\beta_i}}$$

Keterangan

T : t-hitung

Bi : Koefisien regresi berganda

Se β_i : Standar eror pada bi

5. Kesimpulan

Apabila $t_{hitung} < t_{tabel}$, maka H_0 diterima yang berarti tidak ada pengaruh yang positif dan signifikan antara masing-masing independent variabel kesadaran pengemudi, kondisi angkutan, sarana prasarana dependen variabel uji kelayakan. Apabila $t_{hitung} > t_{tabel}$, maka H_a diterima yang berarti ada pengaruh yang signifikan antara masing-masing variabel independen kesadaran pengemudi, kondisi angkutan, sarana prasarana terhadap variabel dependen uji kelayakan.

3.10 Analisis Regresi Linier Berganda

Analisis regresi linear berganda adalah analisis yang digunakan untuk mengukur kekuatan hubungan antara variabel dependen dengan variabel independen (Ghozali, 2018:169). Dalam penelitian ini untuk mengetahui pengaruh kualitas sistem, kualitas informasi, kualitas layanan dan minat pemakaian aplikasi. Perhitungan dilakukan dengan menggunakan SPSS for windows.

Model penelitian ini dapat di jelaskan dengan model linier sebagai berikut:

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + b_3X_3 + b_4X_4 + \mu$$

Y = Uji kelayakan

a = Bilangan Konstanta

b_1 = Koefisien regresi variabel kesadaran pengemudi

b_2 = Koefisien regresi variabel kondisi angkutan

b_3 = Koefisien regresi variabel sarana prasarana

b_4 = Koefisien regresi variable kualitas pelayanan

X_1 = Kesadaran pengemudi

X_2 = Kondisi angkutan

X_3 = Sarana prasarana

X_4 = Kualitas Pelayanan

μ = Faktor lain di luar regresi yang tidak diteliti

Model diatas menunjukkan bahwa variabel dependen (Y) dipengaruhi oleh tiga variabel independen (X_1, X_2, X_3, X_4)