

**ANALISIS KINERJA OPERASIONAL UNIT PELAYANAN
TEKNIS PENGUJIAN KENDARAAN BERMOTOR DI DINAS
PERHUBUNGAN KABUPATEN BANJARNEGARA**

SKRIPSI

**Diajukan sebagai salah satu syarat
Untuk menyelesaikan
Program Studi Sarjana Transporasi**



**Disusun oleh :
NURUL ALFI FADILLAH
NIM. 202304048**

**FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS MARITIM AMNI
SEMARANG
2022**

PENGESAHAN KELULUSAN UJIAN

Nama : Nurul Alfi Fadillah
Nomor Induk Mahasiswa : 202304048
Program Studi : Sarjana Transportasi
Fakultas : Ekonomi dan Bisnis
Judul Skripsi : **Analisis Kinerja Operasional Unit Pelayanan Teknis Pengujian Kendaraan Bermotor Di Dinas Perhubungan Kabupaten Banjarnegara**

Telah dinyatakan lulus ujian pada tanggal.....31 Agustus.....2022

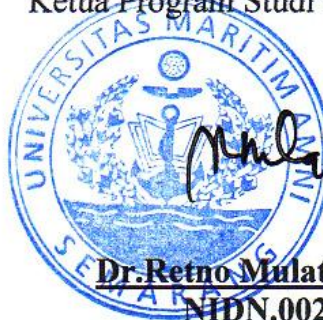
Tim Penguji :

1. Andar Sri Sumantri, S.E., M.M.
NIDN.0622107501
2. Kusdiby, S.E., M.M.
NIDN.0608046301
3. Dedy Rusmiyanto, S.Tr., M.T.
NIDN.0604128202

()
()
()

Mengetahui

Ketua Program Studi Sarjana Transportasi



Dr. Retno Mulatsih, SE., M.M.
NIDN.0027077605



SURAT PERNYATAAN ORISINALITAS

Yang bertanda tangan dibawah ini, saya :

Nama : Nurul Alfi Fadillah
Nomor Induk Mahasiswa : 202304048
Judul Skripsi : Analisis Kinerja Operasional Unit Pelayanan
Teknis Pengujian Kendaraan Bermotor Di Dinas
Perhubungan Kabupaten Banjarnegara

Menyatakan bahwa skripsi yang saya ajukan ini adalah hasil karya saya sendiri, yang belum pernah disampaikan untuk mendapatkan gelar pada Program Studi Sarjana Transportasi ataupun pada Program Studi lainnya. Karya ini adalah milik saya, karena itu pertanggungjawaban sepenuhnya berada di pundak saya.

Semarang, 6-9-2022

Yang Menyatakan.



Nurul Alfi Fadillah

MOTTO

“Ada tiga tahapan untuk mencapai kesuksesan, yakni memiliki tujuan yang jelas, menggunakan cara yang baik, dan mempunyai semangat juang yang tinggi.”

“Boleh jadi kamu membenci sesuatu padahal ia amat baik bagimu, dan boleh jadi pula kamu menyukai sesuatu padahal ia amat buruk bagimu, Allah mengetahui sedang kamu tidak mengetahui.”

(Q.S Al. Baqarah : 216)

“jangan pernah menyerah jika kamu masih ingin mencoba. Jangan biarkan penyesalan datang karena kamu selangkah lagi untuk menang.”

“Setidaknya kita mulai paham bahwa tidak semua orang selalu ada untuk kita. Ingatlah, bahwa bayanganmu sendiri saja akan meninggalkanmu saat gelap, apalagi manusia.”

PERSEMBAHAN

Alhamdulillah, puji dan syukur kepada Allah SWT atas rahmat dan hidayahnya yang telah memberikan, kekuatan, kemudahan, kesehatan dan membekali saya dengan ilmu untuk menyelesaikan skripsi. Semoga keberhasilan ini menjadi awal untuk mencapai cita-cita saya.

Saya persembahkan karya ini kepada :

1. Sebagai tanda bakti dan hormat serta terima kasih saya kepada orang tua dan keluarga besar saya, yang telah memberikan kasih sayang dan dukungan yang tak terhingga.
2. Terima kasih kepada dosen-dosen, terutama dosen pembimbing Ibu. Andar Sri Sumantri, S.E., M.M., Bapak. Kusdiby, S.E., M.M., dan dosen penguji saya Bapak. Dedy Rusmiyanto, S.Tr., M.T. yang telah sabar dalam memberikan bimbingan, arahan dalam penyusunan skripsi saya.
3. Terima kasih kepada sahabat dan teman – teman saya karena telah mendukung saya dalam menyelesaikan skripsi ini.

Jika ada kesalahan yang disengaja dan tidak disengaja, saya mengucapkan permintaan maaf dari dalam lubuk hati saya. Terima kasih

ABSTRAK

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui ada atau tidaknya pengaruh variabel fasilitas, variabel sumber daya manusia, variabel lokasi dan variabel keamanan terhadap kinerja operasional unit pelayanan teknis pengujian kendaraan bermotor di Dinas Perhubungan Kabupaten Banjarnegara. Populasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah seluruh pengguna jasa yang menggunakan jasa pengujian kendaraan bermotor selama bulan Oktober yang berjumlah 756 populasi dan sampel yang di gunakan pada penelitian ini berjumlah 100 responden pengguna jasa yang menggunakan jasa pengujian kendaraan bermotor, dengan menggunakan teknik non - probability sampling yaitu dengan sampling kuota. Sampling kuota dengan ciri khusus responden berusia diatas 17 tahun, berjenis kelamin laki – laki dan perempuan yang berstatus pengguna jasa pengujian kendaraan bermotor.

Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis deskriptif dan analisis kuantitatif, data dianalisis dengan menggunakan analisis regresi linier berganda dengan bantuan (software) Statistic Package For Social Science (SPSS) versi 24. Berdasarkan hasil penelitian dapat diketahui bahwa model penelitian dari persamaan regresi linier berganda adalah $Y = -2,239 + 0,280.X1 + 0,354.X2 + 0,212.X3 + 0,325.X4 + \mu$.

Hasil penelitian dengan pengujian hipotesis uji-t secara parsial menunjukkan bahwa variabel fasilitas, variabel sumber daya manusia, variabel lokasi dan variabel keamanan berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja operasional. Dari hasil penelitian ini terdapat hubungan antara variabel bebas dan variabel terikat, pengujian hipotesis menggunakan uji t menunjukkan bahwa keempat variabel bebas yaitu variabel fasilitas sebesar 0,280 (X1), variabel sumber daya manusia sebesar 0,354(X2), variabel lokasi sebesar 0,212(X3), dan variabel keamanan sebesar 0,325(X4)

Dari persamaan regresi tersebut dapat diketahui bahwa variabel yang paling dominan berpengaruh terhadap kinerja operasional adalah variabel sumber daya manusia dengan koefisien regresi 0,354. Dan uji koefisien determinan (R Square) didapatkan hasil sebesar 0,638 atau sebesar 63,8% yang berarti bahwa kinerja operasional dipengaruhi oleh variabel fasilitas, variabel sumber daya manusia, variabel lokasi dan variabel keamanan yakni sebesar 63,8% dan faktor lain yang mempengaruhi kinerja operasional sebesar 36,2 % atau 0,32.

Kata kunci : Fasilitas, Sumber Daya Manusia, Lokasi, keamanan, dan Kinerja Operasional.

ABSTRACT

The purpose of this study was to determine whether or not the influence of facility variables, human resource variables, location variables and security variables on the operational performance of the technical service unit testing motor vehicles at the Banjarnegara Regency Transportation Service. The population used in this study were all service users who used motorized vehicle testing services during the month of October, amounting to 756 populations and the sample used in this study amounted to 100 service user respondents who used motorized vehicle testing services, using non-probability sampling technique. namely by quota sampling. Quota sampling with special characteristics of respondents aged over 17 years, male and female who are users of motor vehicle testing services.

Analysis of the data used in this study is descriptive analysis and quantitative analysis, the data were analyzed using multiple linear regression analysis with the help of (software) Statistical Package For Social Science (SPSS) version 24. Based on the results of the study, it can be seen that the research model of the linear regression equation the multiple is $Y = -2.239 + 0.280.X1 + 0.354.X2 + 0.212.X3 + 0.325.X4 + .$

The results of the research by partially testing the t-test hypothesis showed that the facility variable, human resource variable, location variable and security variable had a positive and significant effect on operational performance. From the results of this study there is a relationship between the independent variables and the dependent variable, hypothesis testing using the t test shows that the four independent variables are the facility variable of 0.280 (X1), the human resource variable of 0.354 (X2), the location variable of 0.212 (X3), and the safety variable is 0.325(X4)

From the regression equation, it can be seen that the most dominant variable affecting operational performance is the human resource variable with a regression coefficient of 0.354. And the determinant coefficient test (R Square) obtained the results of 0.638 or 63.8% which means that operational performance is influenced by the facility variable, human resource variable, location variable and security variable which is 63.8% and other factors that affect performance. operational by 36.2% or 0.32.

Keywords: Facilities, Human Resources, Location, security, and Operational Performance.

KATA PENGANTAR

Pertama-tama penulis mengucapkan puji syukur kepada Allah Subhanawata'ala yang telah memberikan kesehatan jasmani dan rohani sehingga akhirnya penulis dapat menyelesaikan proposal skripsi yang berjudul “Analisis Kinerja Operasional UPT PKB (Pengujian kendaraan Bermotor) Di Dinas Perhubungan Kabupaten Banjarnegara.

Proposal skripsi ini disusun berdasarkan data dan pengalaman serta pelajaran yang penulis peroleh dari penelitian terdahulu dan berbagai referensi yang tiap hari dipelajari, sebagai salah satu syarat guna memenuhi syarat kelulusan di Universitas Maritim Amni Semarang.

Proposal Skripsi ini bukanlah hasil dari jerih payah penulis sendiri. Maka dari itu, penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih kepada pihak yang telah memberikan pengarahan dan bimbingan serta petunjuk teknis dalam penyusunan proposal skripsi ini, Terutama kepada yang terhormat:

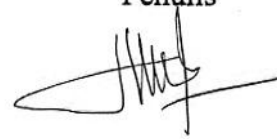
1. Bapak Ir. Siswadi, MT. selaku Rektor Universitas Maritim AMNI Semarang.
2. Bapak Dr. Sunyoto, M.Si, CPA selaku Dekan Fakultas Ekonomi Universitas Maritim AMNI Semarang.
3. Ibu Dr. Retno Mulatsih, SE, MM selaku Ketua Program Studi Transportasi Universitas Maritim AMNI Semarang.
4. Ibu Andar Sri Sumantri, S.E, M.M selaku dosen pembimbing I, yang telah meluangkan waktu tenaga dan pikiran untuk membimbing dalam penyelesaian proposal skripsi ini.
5. Bapak Kusdiby, S.E, M.M selaku dosen pembimbing II, yang telah meluangkan waktu tenaga dan pikiran untuk membimbing dalam penyelesaian proposal skripsi ini.
6. Segenap Staff Karyawan Dinas Perhubungan Kabupaten Banjarnegara yang telah banyak membantu penulis dalam memberikan informasi dan data saat melakukan penelitian.

7. Keluarga, saudara/i, dan teman-teman seperjuangan yang turut membantu memberi saran dalam pembuatan proposal skripsi ini sehingga penulis dapat menyelesaikan proposal skripsi ini.

Sebagai makhluk yang jauh dari sempurna, penulis tentunya tidak pernah lepas dari kesalahan. Penulis mengharapkan saran dan kritik yang membangun dari pembaca untuk menyempurnakan proposal skripsi ini. Demikian dari penulis, Semoga dapat bermanfaat bagi penulis pada khususnya dan bagi pembaca pada umumnya. Penulis apabila terdapat kesalahan dan kekurangan dalam penyusunan proposal skripsi.

Semarang, 06 - 09 2022

Penulis



Nurul Alfi Fadillah
(NIM. 202304048)

DAFTAR ISI

Halaman Judul	i
Halaman Pengesahan Skripsi	ii
Surat Pernyataan Keaslian/Orisinalitas	iii
Motto	iv
Persembahan	v
Abstrak (dalam Bahasa Indonesia)	vi
<i>Abstract</i> (dalam Bahasa Inggris)	vii
Kata Pengantar	viii
Daftar Isi	x
Daftar Tabel	xii
Daftar Gambar	xiv
Daftar Lampiran	xiv
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	4
1.3 Tujuan Dan Kegunaan Penelitian	5
1.4 Sistematika Penulisan	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	7
2.1 Tinjauan Pustaka	7
2.2 Hipotesis	24
2.3 Kerangka Pikir	25
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	27
3.1 Variabel Penelitian dan Definisi Operasional	27
3.2 Penentuan Populasi dan Sampel	31
3.3 Jenis dan Sumber Data	35
3.4 Metode Pengumpulan Data	36
3.5 Metode Analisis Data	37
3.6 Diagram Alir Penelitian	49

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	50
4.1 Gambaran Umum Dinas Perhubungan	50
4.2 Gambaran Umum Responden.....	59
4.3 Analisis Deskriptif.....	61
4.4 Uji Validitas dan Uji Reliabilitas.....	69
4.5 Uji Asumsi Klasik	71
4.6 Analisis Regresi Linier	77
4.7 Pengujian Hipotesis	79
4.8 Koefisien Determinasi	82
BAB V PENUTUP	84
5.1 Kesimpulan dan Saran.....	84
5.2 Implikasi Manajerial.....	36

Daftar Pustaka

Lampiran – Lampiran

Tahapan Pelaksanaan Kegiatan Penelitian / *Time Schedule*

DAFTAR TABEL

1. Tabel 2.1 Rujukan Penelitian Untuk Variabel Fasilitas.....	18
2. Tabel 2.2 Rujukan Penelitian Untuk Variabel Sumber Daya Manusia	19
3. Tabel 2.3 Rajukan Penelitian Untuk Variabel Lokasi.....	20
4. Tabel 2.4 Rajukan Penelitian Untuk Variabel Lokasi.....	21
5. Tabel 2.5 Rajukan Penelitian Untuk Variabel Keamanan.....	22
6. Tabel 2.6 Rajukan Penelitian Untuk Variable Kinerja Operasional.....	23
7. Tabel 3.2 Skala Linkert.....	38
8. Tabel 4.1 Usia Responden.....	60
9. Tabel 4.2 Jenis Kelamin.....	60
10. Tabel 4.3 Pendidika Terakhir.....	60
11. Tabel 4.4 Fasilitas Ruang Tunggu.....	61
12. Tabel 4.5 Fasilitas Parkir.....	61
13. Tabel 4.6 Fasilitas Alat Uji.....	62
14. Tabel 4.7 Kedisiplinan.....	63
15. Tabell 4.8 Beban Kerja.....	63
16. Tabel 4.9 Keahlian.....	64
17. Tabel 4.10 Akses.....	64
18. Tabel 4.11 Visibilitas.....	65
19. Tabel 4.12 Kedekatan Lokasi.....	65
20. Tabel 4.13 Kerahasiaan Dokumen.....	66
21. Tabel 4.14 Keselamatan.....	66
22. Tabel 4.15 Bebas Dari Bahasa Kecelakaan.....	67
23. Tabel 4.16 Daya Tanggap.....	67
24. Tabel 4.17 Jaminan.....	68
25. Tabel 4.18 Ketepatan Waktu.....	69
26. Tabel 4.19 Hasil Uji Validitas.....	69
27. Tabel 4.20 Hasil Uji Reliabilitas.....	70
28. Tabel 4.21 Hasil Uji Kolmogorov – Smirnov.....	71
29. Tabel 4.22 Matrik Korelasi.....	72

30. Tabel 4.23 Hasil Uji Nilai Tolerance Dan VIF.....	73
31. Tabel 4.24 Hasil Uji Durbin – Watson.....	74
32. Tabel 4.25 Hasil Uji Spearman”S Rho.....	77
33. Tabel 4.26 Hasil Uji Regresi Linier Berganda.....	78
34. Tabel 4.27 Hasil Uji T.....	80
35. Tabel 4.28 Hasil Uji Koefisien Determinasi.....	82

DAFTAR GAMBAR

1. Gambar 2.1 Kerangka Pemikiran.....	25
2. Gambar 3.1 Pengujian Autokorelasi.....	43
3. Gambar 3.2 Diagram Alir Penelitian.....	49
4. Gambar 4.1 Struktur Organisasi.....	52
5. Gambar 4.2 Hasil Uji P – Plot.....	71
6. Gambar 4.3 Hasil Uji Statistik Uji DW.....	75
7. Gambar 4.4 Hasil Uji Scatterplot.....	76
8. Gambar 4.5 Uji T Variabel Fasilitas.....	80
9. Gambar 4.6 Uji T Variabel SDM.....	81
10. Gambar 4.7 Uji T Variabel Lokasi.....	81
11. Gambar 4.8 Uji T Variabel Keamanan.....	82

DAFTAR LAMPIRAN

1. Quisioner Penelitian
2. *Time Schedule*
3. Daftar Responden
4. Tabulasi Data
5. Hasil Uji SPSS
6. Dokumentasi
7. Tabel r
8. Tabel Uji t
9. Tabel Durbin Watson

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Kendaraan bermotor sebagai sarana transportasi merupakan salah satu komponen yang sangat penting bagi perkembangan kegiatan perekonomian, sosial dan kebudayaan suatu negara karena berperan sebagai alat yang memungkinkan pergerakan orang dan atau barang dari suatu wilayah ke wilayah lainnya secara efektif dan efisien. Oleh karenanya, dalam konteks pergerakan barang dan jasa, transportasi merupakan salah satu mata rantai terpenting dalam pembangunan dan pemeliharaan jaringan distribusi. Pengertian transportasi secara sederhana dapat didefinisikan sebagai pemindahan muatan barang atau manusia dari suatu tempat wilayah asal ke tempat wilayah yang lainnya sebagai tujuan. Dimana dalam pelaksanaan transportasi itu diatur oleh undang-undang dengan tujuan mewujudkan lalu lintas, angkutan jalan, perkeretaapian, penerbangan dan pelayaran dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien, mampu memadukan transportasi lainnya, menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan untuk menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas sebagai pendorong, penggerak dan penunjang pembangunan nasional dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat.

Kelayakan sebuah kendaraan bermotor agar laik jalan sangatlah diperlukan agar pada saat berada di jalan raya tidak membahayakan orang lain, hal ini merupakan tugas dari Dinas Perhubungan Kabupaten Banjarnegara. Salah satu pilar keselamatan jalan yaitu dengan mewujudkan kendaraan yang berkeselamatan melalui pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan. Menurut Undang-Undang 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 48 ayat 1 disebutkan “Setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan”. Pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan berdasarkan Pasal 49 dijelaskan dengan cara melakukan pengujian kendaraan bermotor. Prosedur pengujian kendaraan bermotor

disesuaikan dengan ambang batas kendaraan bermotor yang ditetapkan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 55 tahun 2012 tentang Kendaraan. Tujuan pengujian berkala kendaraan bermotor berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 133 Tahun 2015 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor adalah:

1. Memberikan jaminan keselamatan secara teknis terhadap penggunaan kendaraan bermotor, kereta gandengan dan kereta tempelan di jalan;
2. Mendukung terwujudnya kelestarian lingkungan dari kemungkinan pencemaran yang diakibatkan oleh penggunaan kendaraan bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan di jalan;
3. Memberikan pelayanan umum kepada masyarakat.

Penyelenggaraan pelayanan pengujian berkala kendaraan bermotor memberikan kepastian agar kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan telah memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan sehingga dapat terciptanya transportasi darat yang aman, nyaman, cepat/lancar, dan tertib/teratur, sehingga terciptanya keselamatan di jalan.

Fasilitas pelayanan merupakan penyediaan perlengkapan-perlengkapan fisik untuk memberikan kemudahan kepada para tamu dan pegawai dalam melaksanakan aktivitas-aktivitasnya atau kegiatan-kegiatannya dalam melakukan pengujian kendaraan, banyaknya kendaraan yang melakukan pengujian mengakibatkan antrian dalam melakukan pendaftaran pengujian kendaraan bermotor. Hal tersebut juga mempengaruhi tempat atau lahan untuk memarkirkaan kendaraan yang akan melakukan pengujian kendaraan bermotor dimana semakin banyaknya kendaraan yang melakukan pengujian maka akan semakin sempit lahan parkir yang digunakan. Pada proses pelayanan sumber daya manusia adalah hal yang harus diperhatikan untuk menunjang kelancaran proses pengujian kendaraan dimana seorang karyawan dituntut untuk memiliki keahlian dan kedisiplinana dalam melaksanakan proses pengujian kendaraan bermotor agar pelayanan berjalan dengan lancar sesuai standar operasional yang berlaku. Lokasi Dinas Perhubungan Kabupaten Banjarnegara

merupakan salah satu faktor penting dimana lokasi tidak boleh berada di tengah kota agar tidak mengganggu kelancaran lalu lintas.

Keamanan adalah suatu sistem didalam suatu organisasi yang mempertemukan kebutuhan pengolahan transaksi harian yang mendukung fungsi operasi organisasi yang bersifat manajerial dengan kegiatan strategi dari suatu organisasi untuk dapat menyediakan laporan-laporan yang diperlukan oleh pihak luar tertentu (Sutabri T, 2012). Dishub Kabupaten Banjarnegara sebagai salah satu institusi pelayanan publik yang melaksanakan pelayanan mengenai uji kelaikan kendaraan atau KIR harus memberikan pelayanan yang berkualitas sehingga dapat memberikan kepuasan kepada masyarakat. Keamanan manajemen harus diperbaiki komunikasi dan informatika berhubungan langsung dengan pemilik kendaraan, baik dalam pelayanan administrasi maupun pelayanan teknis. Untuk mengetahui jadwal Uji KIR, Dishub Kabupaten Banjarnegara dibuka mulai dari hari Senin-Jum'at, sedangkan jam operasional diberlakukan mulai dari jam 08.00-14.00 WIB. Tetapi yang menjadi permasalahan yaitu tidak selalu Uji KIR buka dan tutup sesuai dengan peraturan yang sudah ditetapkan, maka dari itu tanggung jawab dengan proses yang cepat sangat diperlukan. Pelayanan administrasi diberikan dalam bentuk berbagai macam perijinan sesuai dengan wewenangnya sedangkan teknis diberikan dalam bentuk pengawasan dan upaya penciptaan kegiatan berlalu lintas yang aman, selamat dan nyaman dan ketersediaan informasi yang memadai. Pelayanan kepada masyarakat dalam hal ini pemilik kendaraan bermotor angkutan barang diperlukan suatu kinerja pelayanan publik yang baik agar tercipta tujuan yaitu kepuasan pengguna jasa pengujian kendaraan bermotor. Pelayanan pengujian kendaraan bermotor merupakan pemeriksaan pada kondisi kendaraan yang dilakukan oleh penguji apakah kendaraan tersebut memenuhi persyaratan laik jalan atau tidak, termasuk kelengkapan surat-surat kendaraan bermotor yang merupakan kewenangan dari Dinas Perhubungan.

Pemeriksaan kondisi fisik kendaraan tersebut maka sangat dibutuhkan pelayanan dalam kelancaran pengujian itu sendiri. Layanan pengujian kendaraan

bermotor memberikan kepastian kepada pengguna kendaraan bermotor bahwa kendaraannya telah memenuhi persyaratan teknis, dan laik jalan, tidak menyebabkan polusi udara, dan aman untuk dioperasikan di jalan. Dalam hal ini Dinas Perhubungan Kabupaten Banjarnegara sebagai instansi teknis yang dibutuhkan masyarakat dalam bidang transportasi selalu memberikan kualitas pelayanan yang terbaik bagi masyarakat terutama dalam bidang pengujian kendaraan bermotor, agar kendaraan tersebut dapat dinyatakan laik jalan.

Dari jumlah data yang diperoleh dari Dinas Perhubungan Kabupaten Banjarnegara menyebutkan bahwa pada 3 tahun terakhir jumlah pengujian kendaraan bermotor di Dinas Perhubungan Kabupaten Banjarnegara, pada tahun 2019 jumlah kendaraan yang melakukan pengujian berjumlah 12.917, namun mengalami penurunan pada tahun 2020 menjadi 9.287 jumlah pengujian. Pada periode tahun 2021 pengujian kendaraan bermotor mengalami peningkatan menjadi 9.482. Berdasarkan data yang tercatat selama 3 tahun terakhir (2019-2021) menunjukkan fluktuasi jumlah pengujian kendaraan bermotor. Berdasarkan latar belakang di atas maka penulis mengkaji judul **“Analisa Kinerja Operasional Unit Pelayanan Teknis Pengujian Kendaraan Bermotor Di Dinas Perhubungan Kabupaten Banjarnegara”**. berdasarkan judul tersebut maka dapat diketahui apakah fasilitas, lokasi, sumber daya manusia, dan keamanan berpengaruh terhadap kinerja operasional Dinas Perhubungan Kabupaten Banjarnegara.

1.2 Rumusan Masalah

1. Apakah fasilitas berpengaruh positif terhadap kinerja operasional UPT PKB di Dinas Perhubungan Kabupaten Banjarnegara?
2. Apakah sumber daya manusia berpengaruh positif terhadap kinerja operasional UPT PKB di Dinas Perhubungan Kabupaten Banjarnegara?
3. Apakah lokasi berpengaruh positif terhadap kinerja operasional UPT PKB di Dinas Perhubungan Kabupaten Banjarnegara?
4. Apakah keamanan berpengaruh positif terhadap kinerja operasional UPT PKB di Dinas Perhubungan Kabupaten Banjarnegara?

1.3 Tujuan dan Kegunaan

1.3.1 Tujuan

Berdasarkan rumusan masalah diatas, maka tujuan penelitian ini adalah:

1. Menganalisis pengaruh fasilitas terhadap kinerja operasional UPT PKB di Dinas Perhubungan Kabupaten Banjarnegara.
2. Menganalisis pengaruh sumber daya manusia terhadap kinerja operasional UPT PKB di Dinas Perhubungan Kabupaten Banjarnegara.
3. Menganalisis pengaruh lokasi terhadap kinerja operasional UPT PKB di Dinas Perhubungan Kabupaten Banjarnegara.
4. Menganalisis pengaruh keamanan terhadap kinerja operasional UPT PKB di Dinas Perhubungan Kabupaten Banjarnegara.

1.3.2 Kegunaan

1. Bagi Penulis

Sebagai pembanding antara ilmu yang dimiliki mahasiswa dengan kebutuhan kerja di dunia kerja dan sebagai sarana untuk menambah wawasan mengenai kinerja operasional UPT PKB di Dinas Perhubungan Kabupaten Banjarnegara.

2. Bagi UNIMAR AMNI Semarang

Sebagai pemenuhan persyaratan guna mendapatkan gelar Sarjana Srata (S-1) Progam Studi Transportasi di Universitas Maritim Amni Semarang, khususnya untuk mahasiswa S1 Transportasi.

3. Bagi Instansi

Penelitian ini diharapkan dapat menghasilkan ilmu dan wawasan yang bermanfaat sebagai bahan evaluasi terhadap analisa kinerja operasional UPT PKB di Dinas Perhubungan Kabupaten Banjarnegara.

4. Bagi Pembaca

Dapat memahami inti dari permasalahan yang dipecahkan dalam penelitian, menambah wawasan serta pengetahuan, dan memberikan

tambahan referensi sehingga dapat digunakan untuk mengembangkan penelitian selanjutnya yang dilakukan oleh pembaca.

1.4 Sistematika Penulisan

Penulisan skripsi ini diusahakan disusun secara sistematis, sehingga mudah dipahami oleh pembaca. Sistematika penulisan penelitian ini adalah sebagai berikut:

BAB I : Pendahuluan

Dalam bab I ini membahas tentang latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan dan kegunaan penelitian, serta sistematika penulisan.

BAB II : Tinjauan Pustaka

Dalam bab II ini membahas tentang pengertian kinerja perasional, UPT PKB (pengujian kendaraan bermotor), fasilitas, sumber daya manusia, lokasi, keamanan, penelitian terdahulu, hipotesis, kerangka pemikiran.

BAB III : Metodologi Penelitian

Dalam bab III ini membahas tentang variabel penelitian dan definisi operasional, penentuan populasi dan sampel, jenis dan sumber data, metode pengumpulan data, metode analisis data, dan diagram alur penelitian.

BAB IV : Hasil Penelitian dan Pembahasan

Dalam bab IV ini membahas tentang deskripsi objek penelitian, analisis data dan pembahasan.

BAB V : Penutup

Dalam bab V ini membahas tentang kesimpulan yang diambil oleh penulis dari hasil pembahasan pada bab IV, dan memberikan saran sebagai jalan keluar dari sudut pandang peneliti agar instansi bisa lebih baik.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Pustaka dan Penelitian Terdahulu

2.1.1 Kinerja Operasional

Kinerja (prestasi kerja) adalah hasil kerja secara kualitas dan kuantitas yang dicapai oleh seorang pegawai dalam melaksanakan tugasnya sesuai dengan tanggung jawab yang diberikan kepadanya (Mangkunegara, 2009:18). Menurut Tangkilisan (2015:178), Kinerja adalah suatu keadaan yang berkaitan dengan keberhasilan organisasi dalam menjalankan misi yang dimilikinya yang dapat diukur dari tingkat produktifitas, kualitas layanan, responsivitas, responbilitas, dan akuntabilitas. Sedangkan menurut Afandi (2018:83), kinerja adalah hasil kerja yang dapat dicapai oleh seseorang atau kelompok orang dalam suatu perusahaan sesuai dengan wewenang dan tanggung jawab masing-masing dalam pencapaian tujuan organisasi secara illegal, tidak melanggar hukum dan tidak bertentangan dengan moral dan etika. Menurut Handoko (2010:8), kinerja operasional (*operational performance*) merupakan pelaksanaan kegiatan-kegiatan manajerial yang dibawakan dalam pemilihan, perancangan, pembaharuan, pengoperasian dan pengawasan sistem-sistem produksi. Pengukuran kinerja operasional diukur dengan pelayanan yang diberikan oleh perusahaan kepada konsumen, kecepatan waktu pengiriman, ketepatan pengiriman, product volume flexibility, product mix flexibility, dan new product flexibility, selain itu kinerja operasional juga didefinisikan sebagai kinerja yang baik pada produksi, pemasaran, dan manajemen pada suatu perusahaan yang akan memeberikan competitive advantage Danastry, dkk (2018).

Suatu perusahaan didirikan karena mempunyai tujuan tertentu yang ingin dan harus dicapai dalam mencapai tujuannya, setiap organisasi dipengaruhi perilaku organisasi. Salah satu kegiatan yang

selalu dilakukan dalam organisasi adalah kinerja karyawan, yaitu bagaimana melakukan segala sesuatu yang berhubungan dengan sesuatu pekerjaan atau peranan dalam organisasi. Kinerja atau performance merupakan arti kata kinerja berasal dari kata-kata job performance dan disebut juga actual performance atau prestasi kerja atau prestasi sesungguhnya yang telah dicapai oleh seseorang karyawan, Moeherionto (2012). Maka dapat disimpulkan bahwa kinerja adalah gambaran mengenai tingkat pencapaian pelaksanaan suatu program kegiatan atau kebijakan dalam mewujudkan sasaran, tujuan visi dan misi organisasi yang dituangkan melalui perencanaan strategi suatu organisasi.

Dengan kata lain *operational performance* merupakan pengukuran dari performa perusahaan terhadap standar atau indikator produksi efektif, efisien dan tanggung jawab sosial seperti halnya produktivitas, siklus dan kepatuhan terhadap peraturan dan secara lebih rinci tujuan ini berhubungan dengan:

1. Efektifitas dan efisiensi dari kinerja sebuah perusahaan dalam menggunakan aset dan sumber daya lainnya.
2. Melindungi perusahaan dari kerugian.
3. Memastikan bahwa semua pegawai telah bekerja memenuhi sasaran dan tujuan dengan efisien dan disertai integritas yang tinggi, tanpa biaya yang tidak diinginkan atau berlebihan. Berbagai pihak (pegawai, vendor, maupun pelanggan) menempatkan kepentingan mereka di belakang dan mendahulukan kepentingan perusahaan.

Dari pengertian beberapa ahli di atas dapat disimpulkan bahwa kinerja adalah hasil kerja secara kualitas dan kuantitas yang di hasilkan dari beberapa proses sesuai prosedur perusahaan yang bersangkutan untuk mencapai visi dan misi perusahaan agar mencapai hasil kerja

maksimal yang dapat diukur dari tingkat produktifitas, kualitas layanan, responsivitas, responibilitas, dan akuntabilitas.

2.1.2 Fasilitas

Salah satu hal penting dalam menunjang kinerja perusahaan adalah fasilitas. Definisi fasilitas adalah segala sesuatu yang berbentuk benda maupun uang yang dapat memudahkan serta memperlancar pelaksanaan suatu usaha tertentu. (Sam :2008). Menurut Sulastiyono (2011: 98) fasilitas merupakan penyediaan perlengkapan - perlengkapan fisik untuk memberikan kemudahan kepada para tamu dalam melaksanakan aktivitas-aktivitasnya atau kegiatan - kegiatannya, sehingga kebutuhan - kebutuhan tamu dapat terpenuhi. Menurut Kotler dalam Kusuma (2015:3), fasilitas adalah segala sesuatu yang bersifat peralatan fisik dan disediakan oleh pihak penjual jasa untuk mendukung kenyamanan konsumen. Dengan adanya fasilitas yang disediakan, maka kepuasan konsumen dapat terpenuhi. Menurut Youti dalam Desi Susanti dan Dewi Urip (2017) Fasilitas merupakan segala sesuatu yang memudahkan konsumen dalam menggunakan jasa perusahaan tersebut.

Fasilitas juga adalah alat untuk membedakan program lembaga yang satu dari pesaing yang lainnya (Lupiyoadi, 2006:150). Fasilitas merupakan segala sesuatu yang memudahkan konsumen dalam usaha yang bergerak di bidang jasa, maka segala fasilitas yang ada yaitu kondisi fasilitas, kelengkapan, desain interior, dan eksterior serta kebersihan fasilitas harus diperhatikan terutama yang berkaitan erat dengan apa yang dirasakan atau didapat konsumen secara langsung. Wujud fisik (*tangible*) adalah kebutuhan pelanggan yang berfokus pada fasilitas fisik seperti gedung dan ruangan, kelengkapan peralatan, sarana komunikasi serta penampilan karyawan. Fasilitas – fasilitas pelayanan persis seperti yang ada di rumah tangga, tidak seorangpun memikirkan selama semua fasilitas bekerja dengan baik. Tetapi bila menyimpang dari seharusnya, fasilitas – fasilitas biasanya disusun

secara jelek, sehingga mengurangi efisiensi operasi. Fasilitas fisik dapat mencakup penampilan fasilitas atau elemen – elemen fisik, peralatan, personel, dan material – material komunikasi. Tujuannya adalah untuk memperkuat kesan tentang kualitas, kenyamanan, dan keamanan dari jasa yang ditawarkan kepada konsumen. Bukti fisik meliputi fasilitas fisik, perlengkapan karyawan, dan sarana komunikasi. Fisik nyata tercermin dengan indikator penggunaan peralatan dan teknologi dalam operasional.

Menurut kotler dalam (Apriyadi, 2017) dimensi fasilitas meliputi :

1. Kondisi fasilitas
2. Kelengkapan
3. Desain interior
4. Desain eksterior

Menurut Arikunto dalam (Apriyadi, 2017) menyatakan bahwa “segala sesuatu hal yang dapat memudahkan dan memperlancar pelaksanaan segala sesuatu usaha”. Adapun indikator daro fasilitas adalah :

1. Ketersediaan tempat parkir untuk kendaraan roda 2 atau 4.
2. Ketersediaan tempat duduk diruang tunggu penumpang.
3. Ketersediaan toilet gratis.
4. Ketersediaan mushola dan tempat ibadah.
5. Ketersediaan fasilitas penunjang seperti charger handphone gratis, tangga naik atau turun penumpang.

Fasilitas - fasilitas alat uji yang digunakan untuk menunjang kegiatan pengujian kendaraan bermotor di Dinas Perhubungan menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 30 Tahun 2020.

Dari beberapa pengertian diatas dapat disimpulkan bahwa fasilitas adalah segala sesuatu yang bersifat fisik yang menunjang kemudahan kepada para tamu dalam melaksanakan aktivitas -

aktivitasnya atau kegiatan - kegiatannya, sehingga kebutuhan - kebutuhan tamu dapat terpenuhi dan juga dapat mendukung kenyamanan konsumen.

2.2.1 Sumber Daya Manusia

Manajemen sumber daya manusia adalah bagian dari ilmu manajemen yang memfokuskan perhatian pada pengaturan sumber daya manusia dalam kegiatan suatu organisasi. Manajemen sumber daya manusia menganggap bahwa karyawan adalah kekayaan atau aset utama yang harus dikelola dengan baik jadi manajemen sumber daya manusia sifatnya lebih strategis bagi organisasi dalam mencapai tujuan – tujuan yang telah ditetapkan. Sumber daya manusia adalah salah satu faktor penting dalam perusahaan sehingga harus dikelola dengan baik untuk meningkatkan efektivitas dan efisiensi organisasi atau perusahaan. Oleh karena itu, manajemen sumber daya manusia merupakan program aktivitas untuk mendapatkan sumber daya manusia, mengembangkan, memelihara, dan mendayagunakan untuk mendukung organisasi mencapai tujuannya. Menurut Edy Sutrisno (2017:3) manajemen sumber daya manusia adalah satu-satunya sumber daya yang memiliki akal perasaan, keinginan, keterampilan, pengetahuan, dorongan, daya, dan karya (rasio, rasa, dan karya). Semua potensi sumber daya manusia tersebut berpengaruh terhadap upaya organisasi dalam mencapai tujuan. Bagaimanapun majunya teknologi, perkembangan informasi, tersedianya modal dan memadainya bahan, jika tanpa sumber daya manusia sulit bagi organisasi itu untuk mencapai tujuannya. Menurut Handoko (2010) menjelaskan bahwa sumber daya manusia adalah manusia yang mempunyai kemampuan untuk mengelola organisasi agar tujuan organisasi tercapai.

Sedangkan menurut Hasibuan (2013) manajemen sumber daya manusia merupakan penyiapan dan pelaksanaan yang terkoordinasi untuk menjamin bahwa sumber daya manusia yang ada dapat

dimanfaatkan dengan sebaik – baiknya dalam mencapai tujuan organisasi. Adapun indikator dari kualitas sumber daya manusia menurut Hutapea dan Nuriana (2008 : 28) adalah sebagai berikut :

1. Mengetahui dan memahami pengetahuan dibidang masing – masing yang menyangkut tugas dan tanggung jawabnya dalam bekerja.
2. Mengetahui pengetahuan yang berhubungan dengan peraturan, prosedur, teknik yang berhubungan dalam perusahaan.
3. Memiliki kemampuan dalam beraktivitas dalam bekerja.
4. Adanya semangat kerja yang tinggi.
5. Memiliki kemampuan dalam perencanaan atau pengorganisasian.

Kualitas sumber daya manusia meruakan masalah yang sangat penting dalam kehidupan manusia, baik dan buruknya kehidupan manusia itu sangat ditentukan oleh kualitas sumber daya manusia itu sendiri. Sumber daya manusia yang berkualitas adalah sumber daya manusia yang mampu menciptakan bukan saja nilai kompratif, tetapi juga nilai kompetitif – generative – inovatif dengan menggunakan energi tertinggi seperti intelligence, creativity, dan imagination, tidak lagi semata – mata menggunakan energi kasar seperti bahan mentah, air, energi, otot, dan sebagainya, Ndraha (2015).Dapat di katakan sumber daya manusia merupakan bagian yang penting untuk membentuk integritas dan mewujudkan visi dan misi suatu organisasi. Jadi untuk mencapai tujuannya, suatu organisasi memerlukan sumber daya manusia sebagai pengelola sistem, supaya sistem tersebut dapat berjalan sesuai yang semestinya.

Dari beberapa pendapat ahli di atas, disimpulkan bahwa kualitas sumber daya manusia adalah menyangkut kemampuan kemampuan bekerja, berfikir, mental dan ketrampilan yang dimiliki seorang individu sehingga mampu untuk bekerja, berkreasi, berpotensi, didalam organisai guna mencapai tujuan yang telah ditetapkan.

2.1.4 Lokasi

Menurut Tjiptono (2015:345) lokasi pendistribusian mengacu pada berbagai aktifitas pemasaran yang berusaha memperlancar dan mempermudah penyampaian atau penyaluran barang dan jasa dari produsen kepada konsumen. Buchari Alma (2003:103) mengemukakan bahwa “lokasi adalah tempat perusahaan beroperasi atau tempat perusahaan melakukan kegiatan untuk menghasilkan barang atau jasa yang mementingkan segi ekonominya.” Menurut Ujang Suwarman (2004:280) “lokasi merupakan tempat usaha yang sangat mempengaruhi keinginan seseorang konsumen untuk datang dan berbelanja”. Sedangkan pengertian lokasi menurut Kasmir (2009:129) yaitu “tempat melayani konsumen, dapat pula diartikan sebagai tempat untuk memajangkan barang – barang dagangannya”. Menurut Fandy Tjiptono (2002:92) “lokasi adalah tempat perusahaan beroperasi atau tempat perusahaan melakukan kegiatan untuk menghasilkan barang dan jasa yang mementingkan segi ekonominya”. Pemilihan lokasi menurut Buchari Alma (2003:105) memilih lokasi usaha yang tepat menentukan keberhasilan dan kegagalan usaha dimasa yang akan datang. Penentuan lokasi adalah strategi utama dalam usaha ritel.

Lokasi merupakan tempat melayani konsumen, dapat pula diartikan sebagai tempat untuk memajangkan barang-barang dagangannya. Definisi lokasi adalah tempat perusahaan beroperasi atau tempat perusahaan melakukan kegiatan untuk menghasilkan barang dan jasa yang mementingkan segi ekonominya. Lokasi yang strategis akan menjadi jalan pembuka yang menentukan kesuksesan sebuah usaha ritel. Banyak pengusaha ritel yang terkadang kurang memahami pentingnya lokasi ketika membuka usaha ritel sehingga tidak melakukan survei lokasi dan menyusun strategi yang tepat dalam pemilihan lokasi tersebut. Menurut Fandy Tjiptono (2002:92) pemilihan tempat / lokasi fisik memerlukan pertimbangan cermat terhadap faktor – faktor berikut :

1. Akses, misalnya lokasi yang dilalui atau mudah dijangkau sarana transportasi umum.
2. Visibilitas, yaitu lokasi atau tempat yang dapat dilihat dengan jelas dari jarak pandang normal
3. Lalu lintas (traffic), menyangkut dua pertimbangan utama :
 - a. Banyaknya orang yang lalu – lalang bisa memberikan peluang besar terhadap terjadinya *buying*, yaitu keputusan pembelian yang sering terjadi spontan, tanpa perencanaan, dan atau tanpa melalui usaha – usaha khusus.
 - b. Kepadatan dan kemacetan lalu lintas bisa juga jadi hambatan.
4. Tempat parkir yang luas, nyaman, dan aman, baik untuk kendaraan roda dua maupun roda empat.
5. Ekspansi, yaitu tersediaya tempat yang cukup luas apabila ada peruasan di kemudian hari.
6. Lingkungan, yaitu daerah sekitar yang mendukung produk yang ditawarkan.
7. Persaingan, yaitu lokasi pesaing.
8. Peraturan pemerintah, misalnya ketentuan yang melarang rumah makam berlokasi terlalu dekat dengan pemukiman penduduk/ tempat ibadah.

Dari beberapa pengertian diatas dapat disimpulkan bahwa lokasi adalah tempat beroperasinya sebuah perusahaan atau tempat perusahaan melakukan kegiatan untuk menghasilkan barang dan jasa yang mementingkan segi ekonominya serta tempat untuk melayani para pengguna jasa dan tempat untuk memajang barang – barang dagangannya. Dengan pemilihan lokasi yang strategis dapat menunjang terbukanya peluang usaha dan untuk menentukan kesuksesan suatu usaha.

2.1.5 Keamanan

Menurut parasuraman dalam Eva Ruswinda dkk (2019) keamanan adalah keadaan bebas dari bahaya atau resiko. Istilah ini bisa di gunakan pada sesuatu yang berhubungan dengan kejahatan, segala bentuk kecelakaan dan lain-lain. Keamanan merupakan topik yang luas termasuk keamanan dalam bertransportasi, keamanan rumah tangga dari maling, keamanan komputer dari hacker dan cracker dan sebagainya. Dalam penelitian ini indikator yang akan dibahas adalah keamanan dalam kerahasiaan dokumen, keselamatan dan bebas dari bahaya kecelakaan. Informasi merupakan manifestasi dari suatu data yang berguna untuk bisa mendapatkan manfaat ekonomi atau manfaat lainnya. Bagi perusahaan yang sudah memanfaatkan teknologi informasi dan komunikasi, data merupakan asset yang sangat berharga. Senyatanya, tidak semua perusahaan memiliki data yang nilainya sangat berharga. Hal ini sangat bergantung dari tipe usaha yang dijalakannya. Terlepas dari evaluasi nilai suatu data, pentingnya suatu perlindungan atas data adalah suatu keniscayaan yang tidak bisa dipungkiri lagi. Bertolak dari pemikiran tersebut di atas, memunculkan suatu pertanyaan tentang bagaimana melindungi suatu data bagi perusahaan adalah pertanyaan sentral yang perlu dijawab.

Terkait perlindungan data, dalam hukum positif telah dibagi klasifikasi jenis data, antara lain sebagai berikut:

1. Data publik: data yang dikeluarkan oleh kementerian dan lembaga kepada publik. Hal ini diatur dalam undang-undang keterbukaan informasi publik, dan data yang yang dipublikasikan oleh pers;
2. Data privat: data personal/pribadi dan data perusahaan. Ketentuan tentang data pribadi jenis ini belum diatur secara khusus, namun sudah diatur dalam berbagai undang-undang terkait data pribadi. Misalnya: data perbankan, data kesehatan, data pendidikan dan sebagainya. Sedangkan data perusahaan

diatur dalam undang-undang rahasia dagang dan undang-undang dokumen perusahaan;

3. Data rahasia Negara: data terkait keamanan Negara, yang diatur dalam undang-undang intelijen.

Perlu menjadi catatan, dari ketiga jenis data di atas, jika bentuknya elektronik maka UU-ITE dapat diberlakukan. Dalam UU-ITE, perlindungan atas suatu data diatur dengan beberapa norma larangan, antara lain larangan berupa: mengubah, merusak, menyembunyikan, mengambil, mentransfer, dan merekayasa dalam bentuk lainnya. Keseluruhan dari norma di atas berlaku bagi data yang bisa diakses secara *online* ataupun data secara *offline*. Selain kerahasiaan dokumen, keselamatan dan bebas dari bahaya kecelakaan merupakan salah satu indikator yang akan di bahas. Dalam hal ini keselamatan pengguna jasa dan keselamatan karyawan itu sendiri merupakan bagian dari prioritas perusahaan. Dalam melakukan pengujian kendaraan bermotor seluruh karyawan yang melaksanakan pengujian haruslah sesuai dengan peraturan yang berlaku dimana karyawan harus memperhatikan keselamatan pengguna jasa dan karyawan itu sendiri pada saat melakukan pengujian kendaraan bermotor, dimana pada fasilitas seperti alat uji harus secara rutin melakukan pemeliharaan dan pengecekan sehingga pada saat digunakan untuk melakukan pengujian kendaraan bermotor alat uji sedang berada dalam keadaan baik sehingga dapat meminimalkan resiko kecelakaan dalam melakukan pengujian kendaraan bermotor. Dalam hal ini keselamatan karyawan juga harus diperhatikan pada saat pengujian kendaraan bermotor. Sebagai contoh dalam melakukan pengujian kendaraan bermotor haruslah karyawan yang bertugas menggunakan baju dinas ataupun peralatan keamanan lainnya sehingga pada saat melakukan pengujian kendaraan bermotor karyawan akan merasa nyaman dan aman agar tidak mengganggu berjalannya aktifitas pengujian yang sedang berlangsung.

2.1.6 Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu adalah upaya peneliti untuk mencari perbandingan dan selanjutnya untuk menemukan inspirasi baru untuk penelitian selanjutnya di samping itu kajian terdahulu membantu penelitian dalam memposisikan penelitian serta menunjukkan orisinalitas dari penelitian. Pada bagian ini peneliti mencantumkan berbagai hasil penelitian terdahulu yang terkait dengan penelitian yang hendak dilakukan, kemudian membuat ringkasannya, baik penelitian yang sudah terpublikasikan atau belum terpublikasikan (skripsi, tesis, disertasi dan sebagainya). Dengan melakukan langkah ini, maka akan dapat dilihat sejauh mana orisinalitas dan posisi penelitian yang hendak dilakukan. Kajian yang mempunyai relasi atau keterkaitan dengan kajian ini antara lain.

Tabel 2.1
Rujukan Penelitian Untuk Variabel Fasilitas

Judul Artikel	Fasilitas Dan Kualitas Pelayanan Pengaruhnya Terhadap Kepuasan Pengguna Jasa Rumah Sakit Advent Manado
Penulis	Steffi Mongkaren
Sumber	Jurnal EMBA Vol. 1 No. 4 Desember 2013, Hal. 493-503
Variabel yang Diteliti	Variabel Dipenden Y= Kepuasan Pengguna Jasa Variabel Independen X1= Fasilitas X2= Pelayanan
Metode Analisis	Analisis regresi linier berganda
Hasil	Hasil penelitian untuk variabel fasilitas, kualitas pelayanan, dan kepuasan pelanggan disimpulkan bahwa semua item alid sebab memiliki nilai corrected item total correlation sudah di atas 0,30. Untuk variabel fasilitas, indikator dengan kode X1.1 sebesar 0,634, X1.2 sebesar 0,698, X1.3 sebesar 0,661, X1.4 sebesar 0,607. Untuk variabel kualitas pelayanan, indikator dengan kode X2.1 sebesar 0,577, X2.2 sebesar 0,544, X2.3 sebesar 0,490, X2.4 sebesar 0,630. Untuk variabel kepuasan pelanggan, indikator dengan kode Y1 sebesar 0,776, Y2 sebesar 0,677, Y3 sebesar 0,704, Y4 sebesar 0,782.
Hubungan dengan Penelitian Sekarang	Terdapat variabel yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian ini, yaitu variabel bebas (fasilitas).

Sumber : Diakses dari website google scolar tanggal 18 Maret 2022

Tabel 2.2
Rujukan Penelitian Untuk Variabel Sumber Daya Manusia

Judul Artikel	Pengaruh Kredit Dan Sumber Daya Manusia Terhadap Kinerja UMKM Agroindustri Dengan Pemasaran Sebagai Variabel Antara
Penulis	Imam Santoso, Desty Yuwandini, dan Siti Asmaul Mustaniroh
Sumber	Jurnal Manajemen & Agribisnis, Vol. 12 No. 3, November 2015
Variabel yang Diteliti	Variabel Dipenden Y1= Pemasaran Y2= Kinerja UMKM Variabel Independen X1= Kredit X2= SDM
Metode Analisis	<i>Generalized Structured Component Analysis</i> (GSCA)
Hasil	Hasil pendapat responden, indikator X1 memiliki <i>mean</i> tertinggi, yaitu 4,10. Indikator yang signifikan pada variabel SDM (X2) adalah keterampilan SDM (X2) (nilai CR > 1,96). Keempat indikator dalam variabel pemasaran (Y1), yakni inovasi produk (Y1), harga (Y2), promosi (Y3) dan distribusi (Y4) dinyatakan signifikan (nilai CR > 1,96).
Hubungan dengan Penelitian Sekarang	Terdapat variabel yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian ini, yaitu variabel bebas (sumber daya manusia).

Sumber : Diakses dari website google scolar tanggal 18 Maret 2022

Tabel 2.3
Rujukan Penelitian Untuk Variabel Lokasi

Judul Artikel	Kualitas Pelayanan Dan Lokasi Pemasangan Iklan Media Outdoor Dalam Meningkatkan Kepuasan Pelanggan
Penulis	Heny Gustianai dan Irwan Septayuda
Sumber	Seminar hasil penelitian FEB, 29 maret 2019
Variabel yang Diteliti	Variabel Dipenden Y= Kepuasan Pelanggan Variabel Independen X1= kualitas pelayanan X2= lokasi
Metode Analisis	Metode penelitian deskriptif kualitatif
Hasil	Melalui hasil wawancara peneliti terhadap pihak rekanan anggrek yang berjumlah 10 orang mendapatkan hasil dimana kualitas pelayanan dan lokasi pihak anggrek advertising sangat baik. Hal ini dibuktikan dengan perusahaan anggrek advertising memiliki data – data company serta dokumen kerja yang lengkap yang diberikan kepada pihak rekanan untuk setiap pemasangan media iklan outdoor yang disepakati, serta memiliki surat SKPD, SSPD, serta SIPR.
Hubungan dengan Penelitian Sekarang	Terdapat variabel yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian ini, yaitu variabel bebas (lokasi).

Sumber : Diakses dari website google scolar tanggal 18 Maret 2022

Tabel 2.4
Rujukan Penelitian Untuk Variabel Lokasi

Judul Artikel	Pengaruh Lokasi Dan Citra Merek Terhadap Keputusan Pembelian Konsumen Pada Distro Ouval Research Di Buahbatu Bandung
Penulis	Afra Wibawa Makna Hayat
Sumber	E-jurnal academia accelerating thr world's research
Variabel yang Diteliti	Variabel Dipenden Y= keputusan pembelian Variabel Independen X1= lokasi X2= citra merek
Metode Analisis	Metode penelitian deskriptif kialitatif
Hasil	<ol style="list-style-type: none"> 1. Berdasarkan tanggapan konsumen tentang lokasi diperoleh nilai sebesar 83.13 % (starategis.) 2. Berdasarkan tanggapan konsumen tentang citra merek diperoleh nilai 83,87 % (baik.) 3. Berdasarkan tanggapan konsumen mengenai keputusan pembelian konsumen diperoleh nilai sebesar 82,50 % (baik.)
Hubungan dengan Penelitian Sekarang	Terdapat variabel yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian ini, yaitu variabel bebas (lokasi).

Sumber : Diakses dari website google scoolar tanggal 18 Maret 2022

Tabel 2.5
Rujukan Penelitian Untuk Variabel Keamanan

Judul Artikel	Studi Kepuasan Penunmoang Kereta Api Kamandaka Jurusan Semarang - Purwokerto
Penulis	Sulistyowati dan Retno Anggoro
Sumber	Jurnal Dinamika Ekonomi & Bisnis Vol. 13 No. 2 Oktober 2016
Variabel yang Diteliti	Variabel Dipenden Y= kepuasan penumpang Variabel Independen X1= pelayanan X2= fasilitas X3= harga tiket X4= Keamanan
Metode Analisis	Jenis penelitian ini menggunakan metode analisis regresi berganda
Hasil	Variable pelayanan, variable harga dan variable keamanan berpengaruh positif dan signifikan terhadap kepuasan penumpang akan tetapi variable vasilitas tidak berpengaruh signifikan terhadap variable kepuasan penumpang
Hubungan dengan Penelitian Sekarang	Terdapat variabel yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian ini, yaitu variabel bebas (keamanan).

Sumber : Diakses dari website scoolar tanggal 19 Juli 2022

Tabel 2.6
Rujukan Penelitian Untuk Variabel Kinerja Operasional

Judul Artikel	Pengaruh Strategi Inovasi Terhadap Kinerja Operasioal Perusahaan Manufaktur
Penulis	Rita
Sumber	Binus business review vol. 1 no. 2 november 2010 : 474-487
Variabel yang Diteliti	Variabel Dipenden Y= kinerja operasional perusahaan Variabel Independen X1= orientasi kepemimpinan X2= inovasi proses X3= inovasi produk X4= implementasi inovasi
Metode Analisis	Metode analisis menggunakan analisis regresi berganda
Hasil	Dari hasil kesimpulan jurna diatas menunjukan bahwa variabel X1, X2, X3, dan X4 berpengaruh positif terhadap kinerja operasioanl perusahaan. Kemudian Pengujian terhadap variabel sixe menunjukan bahwa ukuran perusahaan tidak berpengaruh secara signifikan terhadap kinerja operasional perusahaan.
Hubungan dengan Penelitian Sekarang	Terdapat variabel yang sama dan berkaitan erat dengan penelitian ini, yaitu variabel dipenden (kinerja operasional perusahaan).

Sumber : Diakses dari website google scolar tanggal 29 Maret 2022

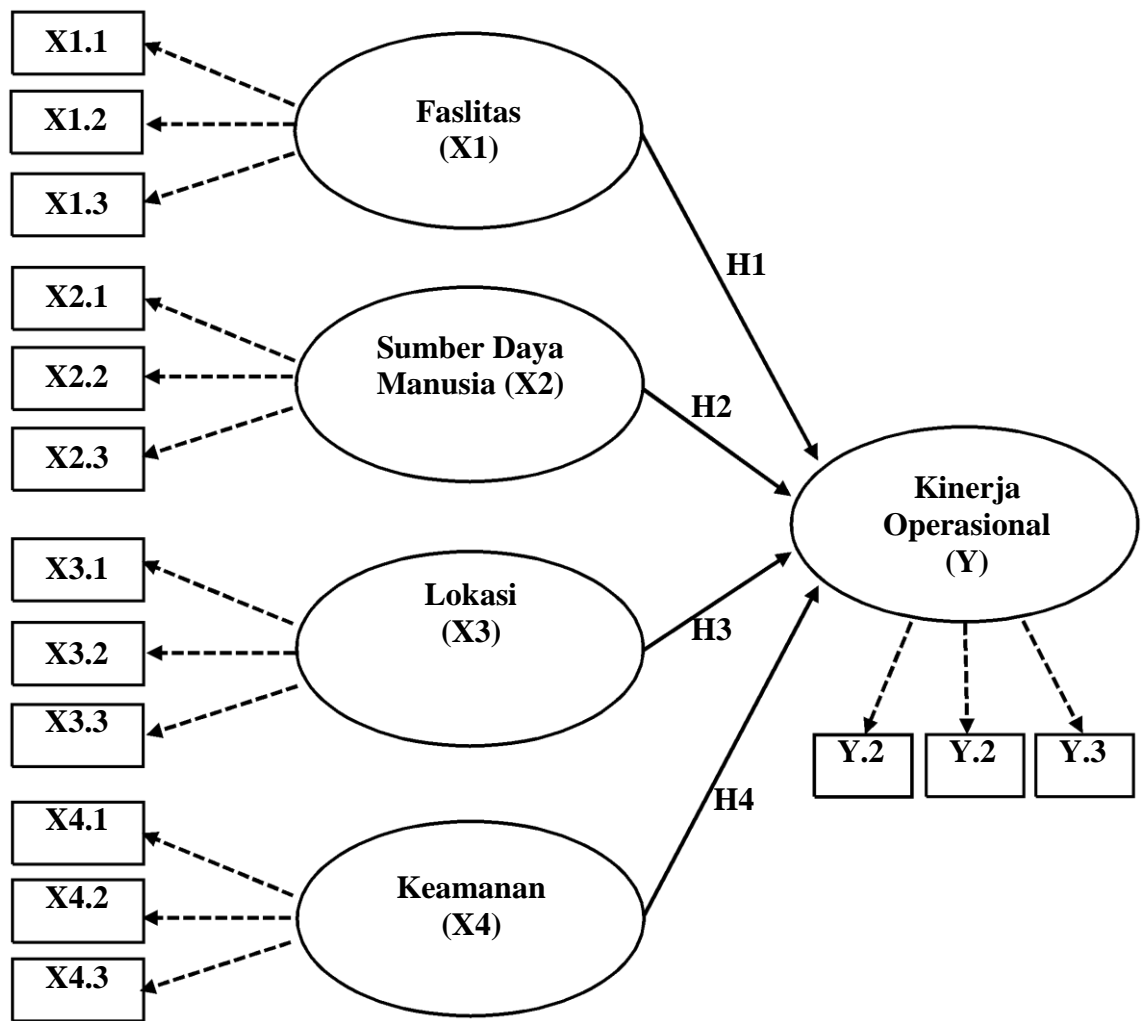
2.2 Hipotesis

Menurut Sugiyono (2013:64), hipotesis merupakan jawaban sementara terhadap rumusan masalah penelitian. Untuk memberikan angka pada penelitian yang dilakukan dan untuk memberikan jawaban sementara atas masalah yang dikemukakan di atas, maka penelitian mengajukan hipotesis sebagai berikut :

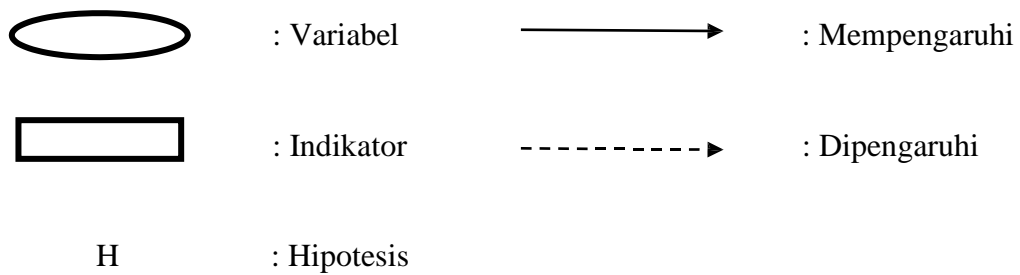
- H1. Diduga fasilitas berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja operasional UPT PKB di Dinas Perhubungan Kabupaten Banjarnegara.
- H2. Diduga sumber daya manusia berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja operasional UPT PKB di Dinas Perhubungan Kabupaten Banjarnegara.
- H3. Diduga lokasi berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja operasional UPT PKB di Dinas Perhubungan Kabupaten Banjarnegara.
- H4. Diduga sistem Informasi berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja operasional UPT PKB di Dinas Perhubungan Kabupaten Banjarnegara.

2.3 Kerangka Pemikiran

Gambar 2.1
Kerangka Pemikiran



Keterangan :



Indikator :**A. Fasilitas (X1)**

X1.1 = Fasilitas Ruang Tunggu

X1.2 = Fasilitas Parkir

X1.3 = Fasilitas Alat Uji

B. Sumber Daya Manusia (X2)

X2.1 = Kedisiplinan

X2.2 = Beban Kerja

X2.3 = Keahlian

C. Lokasi (X3) X3.1

= Akses X3.2 =

Visibilitas

X3.3 = Kedekatan Lokasi

D. Keamanan (X4)

X4.1 = Kerahasiaan Dokumen

X4.2 = Keselamatan

X4.3 = Bebas Dari Bahaya Kecelakaan

Kinerja Operasional UPT PKB

Y1 = Daya Tanggap

Y2 = Jaminan

Y3 = Ketepatan Waktu

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Metodologi penelitian merupakan penelitian analisis yang bertujuan untuk mengumpulkan data, menyusun data, menganalisis data, mengimplementasikan data dan akhirnya menarik kesimpulan yang didasarkan pada analisis data (Sugiyono, 2017:2) .Jenis penelitian ini adalah korelasi sebab akibat, yang digunakan untuk menguji hipotesis tentang 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

3.1.1 Variabel penelitian

Menurut sugiyono (2017:39), variabel penelitian adalah suatu atribut seseorang atau objek, yang mempunyai variasi tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya adapun jenis – jenis variabel adalah sebagai berikut :

A. Variabel Bebas (*Independent Variable*)

Menurut Sujarweni (2014) Variabel bebas atau *independent variable* merupakan variabel yang mempengaruhi atau menjadi sebab perubahannya atau timbulnya variabel dependen. Pada penelitian ini yang menjadi variabel bebas adalah Fasilitas (X1), Sumber Daya Manusia (X2), Lokasi (X3), dan Keamanan (X4).

B. Variabel Terikat (*Dependent Variable*)

Variabel terikat atau *dependent variable* merupakan variabel yang dipengaruhi atau akibat, karena adanya variabel bebas (Sujarweni, 2014) Pada penelitian ini yang menjadi variabel terikat adalah Kinerja Operasional (Y)

3.1.2 Definisi operasional

Definisi operasional adalah suatu definisi yang diberikan pada suatu variabel dengan memberikan arti atau mengspesifikan kegiatan atau membenarka suatu operaional yang dipergunakan untuk variabel tersebut (Sugiyono, 2017 : 38). Defenisi operasional variable dan indikator-indiator yang digunakan dalam penelitian ini yaitu :

a. Kinerja Operasional

Menurut Handoko (2010:8), kinerja operasional (*operational performance*) merupakan pelaksanaan kegiatan-kegiatan manajerial yang dibawakan dalam pemilihan, perancangan, pembaharuan, pengoperasian dan pengawasan sistem-sistem produksi. Indikator dari variabel ini adalah :

1) Daya Tanggap

Yang dimaksud daya tanggap disini adalah bagaimana petugas memberikan pelayanan dengan sopan dan ramah serta memiliki ketrampilan

2) Jaminan

Jaminan akan rasa aman dan nyaman terhadap fasilitas yang disediakan

3) Ketepatan Waktu

Ketepatan waktu pada saat melakukan pengujian kendaraan bermotor

b. Fasilitas

Menurut (Lupiyoadi, 2006 : 150) menyatakan bahwa fasilitas juga adalah alat untuk membedakan program lembaga yang satu dari pesaing yang lainnya. Indikator dari variabel ini adalah :

1) Ruang Tunggu

Yang dimaksud ruang tunggu adalah tempat dimana konsumen atau pengguna jasa menunggu antrian pada saat pengujian dan pada saat menunggu hasil uji atau menunggu buku kir.

2) Fasilitas Parkir

Fasilitas parkir adalah lokasi yang ditentukan sebagai tempat pemberhentian kendaraan yang tidak bersifat sementara untuk melakukan kegiatan pada suatu kurun waktu.

3) Fasilitas Alat Uji

Yang dimaksud dengan alat uji disini yaitu alat atau mesin yang digunakan untuk menguji apakah kendaraan yang melakukan pengujian kendaraan bermotor telah sesuai dengan peraturan yang ada.

c. Sumber Daya Manusia

Sumber daya Manusia adalah ilmu dan seni yang mengatur hubungan dan peranan tenaga kerja agar efektif dan efisien membantu terwujudnya tujuan perusahaan, karyawan, dan masyarakat (Hasibuan, 2016). Indikator dari variabel ini adalah :

1) Kedisiplinan

Siswanto (1989) mengemukakan disiplin kerja sebagai suatu sikap menghormati, menghargai patuh dan taat terhadap peraturan-peraturan yang berlaku baik yang tertulis maupun yang tidak tertulis serta sanggup menjalankannya dan tidak mengelak menerima sanksi-sanksi apabila ia melanggar tugas dan wewenang yang diberikan kepadanya.

2) Beban Kerja

Menurut Sunarso dan Kusdi (2010), beban kerja adalah sekumpulan atau sejumlah kegiatan yang harus diselesaikan oleh suatu unit organisasi atau pemegang jabatan dalam jangka waktu tertentu.

3) Keahlian

Keahlian yang dimaksud adalah keahlian para karyawan atau petugas dinas perhubungan dalam melakukan pengujian kendaraan bermotor yang ditandai dengan adanya sertifikat khusus keahlian.

d. Lokasi

Menurut Tjiptono (2015:345) lokasi pendistribusian mengacu pada berbagai aktifitas pemasaran yang berusaha memperlancar dan mempermudah penyampaian atau penyaluran barang dan jasa dari produsen kepada konsumen. Indikator dari variabel ini adalah :

1) Akses

Menurut Fandy Tjiptono (2002:92) akses yaitu lokasi yang sering dilalui atau mudah diakses dan mudah dijangkau sarana transportasi umum.

2) Visibilitas

Menurut Fandy Tjiptono (2002:92) visibilitas yaitu lokasi atau tempat yang dapat dilihat dengan jelas dar jarak pandang normal.

3) Kedekatan Lokasi

Menurut Fandy Tjiptono (2002:92) yaitu kedekatan dengan konsumen atau kedekatan lokasi dengan distro lain atau fasilitas umum.

e. Keamanann

Menurut Kolcaba (2004:63) keamanan adalah suatu keadaan telah terpenuhinya kebutuhan dasar manusia. Indikator dari variabel ini adalah :

1) Kerahasiaan Data

Yang dimaksud dengan kerahasiaan data adalah memastikan bahwa informasi hanya dapat diakses oleh orang yang berwenang dan menjamin kerahasiaan data yang dikirim, diterima dan disimpan.

2) Keselamatan

Yaitu dimana karyawan atau petugas dinas perhubungan menjamin keselamatan diri dalam bekerja dengan selalu mematuhi peraturan yang ada.

3) Bebas Dari Bahaya Kecelakaan

Bebas dari bahaya kecelakaan yang dimaksud adalah dimana para petugas memberikan arahan atau petunjuk sesuai dengan peraturan pada saat melakukan pengujian kendaraan bermotor agar pengguna jasa atau konsumen terhindar atau bebas dari bahaya kecelakaan.

Indikator – indikator diatas nantinya akan diubah dalam bentuk pertanyaan tertutup dengan jawaban yang sudah ditentukan terlebih dahulu, dan kemudian akan diajukan kepada responden dengan jelas dan tidak membuat responden ragu. Jawaban yang diperoleh dari responden akan ditentukan skornya dengan menggunakan skala likert yang dikembangkan oleh *swmatic scale*. Skor paling tinggi pada jawaban diberikan jawaban yang paling menunjang dan skor yang paling rendah diberikan pada jawaban yang paling tidak menunjang (Sugiyono, 2017:79).

3.2 Penentuan Populasi dan Sempel

3.2.1 Penentuan Populasi

Menurut Sugiyono (2017:80), populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri dari objek atau subjek yang mempengaruhi kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Populasi merupakan kumpulan yang lengkap dari seluruh elemen yang sejenis. Populasi dapat dibedakan menjadi dua macam, yaitu :

A. Populasi terhingga

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

B. Populasi tak terhingga

Populasi tak terhingga adalah suatu papulasi dimana objeknya tak terhingga atau tidak dapat dihitung jumlahnya.

Populasi tak terhingga terdiri dari elemen yang sulit untuk ditentukan jumlahnya. Dalam penelitian ini, penulis menggunakan populasi terhingga dimana papulasi diambil dari seluruh jumlah orang yang melakukan pengujian kendaraan Dinas Perhubungan Kabupaten Banjarnegara pada bulan oktober tahun 2021 dengan jumlah 756 orang.

3.2.2 Penentuan Sampel

Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut (Sugiyono, 2015). Sedangkan untuk menentukan jumlah sampel panulis menggunakan teknis Slovin dengan perhitungan sebagai berikut :

Rumus Slovin untuk menentukan sampel adalah :

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

Keterangan :

n = Jumlah sampel

N = Jumlah Populasi

E = Batas toleransi error

Perhitungan pengambilan jumlah sampel :

$$n = \frac{756}{1 + 756 \cdot (0.1)^2}$$

$$n = \frac{756}{7,57} = 99,86$$

Dibulatkan menjadi 100. Jadi penelitian ini menggunakan sampel sebanyak 100 responden.

Menurut Sugiyono (2017:81), untuk menentukan sampel yang akan diambil dalam penelitian ini terdapat berbagai teknik *sampling* yang digunakan. Pada dasarnya teknik *sampling* dikelompokkan

menjadi dua, yaitu :

A. *Propability Random Sampling*

Propability Random Sampling adalah teknik pengambilan sampel yang memberikan peluang yang sama bagi setiap unsur (anggota) papulasi untuk memilih menjadi anggota sampel. Teknik *Propability Random Sampling* meliputi :

1. *Simple Random Sampling*

Dikatakan *simple* (sederhana) karena pengambilan anggota sampel dilakukan secara acak tanpa memperhatikan strata yang ada di 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. *Disproportionate Stratified Random Sampling*

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

4. *Cluster Sampling*

Teknik ini digunakan untuk menentukan jumlah sampel bila objek yang diteliti atau sumber data yang sangat luas. Misalnya penduduk disebuah negara.

B. *Non – Probability Sampling*

Non – Probability Sampling adalah teknik pengambilan sampel yang tidak memberikan peluang / kesempatan sama bagi setiap unsur anggota populasi untuk dipilih menjadi sampel. Teknik *Non – Probability Sampling* meliputi :

1. *Sampling sistematis*

Sampling sistematis adalah teknik pengambilan sampel

berdasarkan urutan dari anggota papuulasi yang telah diberikan nomor urut.

2. *Sampling Kuota*

Sampling Kuota adalah teknik untuk menentukan sampel dari papulasi 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 dengan suber 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 papulasi digunakan sebagai sampel dan dikenal juga istilah sensus.

6. *Snowball Sampling*

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

Dalam penelitian ini, teknik pengambilan sampel yang digunakan adalah *Non – Propability Sampling*, yaitu tidak memberikan peluang atau kesempatan sama bagi setiap unsur atau anggotan papulasi untuk dipilih menjadi sampel, karena pertimbangan tertentu. Jenis *Non – Propability Sampling* yang digunakan adalah *sampling kuota* yaitu teknik pengambilan sampel dan papulasi

mempunyai ciri – ciri tertentu sampai jumlah (kuota) yang diinginkan. Adapun pertimbangan yang merupakan ciri – ciri dalam penelitian adalah :

1. Usia responden harus 17 sampai 50 tahun
2. Responden merupakan masyarakat yang menggunakan sarana dan prasaran pengujian kendaraan bermotor di Dinas Perhubungan Kabupaten Banjarnegara.

3.3 Jenis dan Sumber Data

3.3.1 Jenis Data

Jenis data berdasarkan sifatnya dibagi menjadi dua, yaitu :

A. Data kualitatif

Data kualitatif adalah data yang dicatat bukan berbentuk angka – angka tetapi dengan menggunakan klasifikasi – klasifikasi. Data ini merupakan metode pengolahan data dalam bentuk uraian – uraian tentang fenomena yang diteliti berdasarkan teori – teori terkait dengan masalah yang dianalisa.

B. Data kuantitatif

Data kuantitatif adalah kumpulan angka – angka hasil observasi atau pengukuran, metode analisa data yang dilakukan dengan menggunakan teknik – teknik perhitungan statistik terhadap data yang berbentuk angka, sehingga data yang terkumpul dapat diajukan secara kuantitatif.

3.3.2 Sumber Data

Dalam penelitian ini penulis menggunakan dua sumber data, yaitu:

A. Data Primer

Menurut Sugiyono (2017:139) data primer adalah sumber data yang langsung diberikan kepada pengumpul data. Jadi data primer adalah data yang diperoleh secara langsung dari

sumbernya, diamati, dan dicatat untuk pertama kalinya melalui wawancara atau hasil pengamatan kuisioner. Data primer pada penelitian ini diperoleh dari hasil pengamatan penelitian, penyebaran kuisioner kepada responden dan pendapat responden terhadap kinerja operasional UPT PKB.

B. Data Sekunder

Menurut Sugiyono (2017:139) data sekunder adalah data yang tidak langsung diberikan kepada pengumpul data. Data sekunder data yang sifatnya mendukung data primer, seperti buku –buku, literature, dan bacaan yang berkaitan dan menunjang penelitian. Data sekunder diperoleh dari beberapa buku, jurnal – jurnal, ataupun dokumen lainnya yang berhubungan dengan kinerja operasional UPT PKB, fasilitas, sumber daya manusia, lokasi, dan keamanan.

Data sekunder yang digunakan sebagai pelengkap yang berkaitan dengan penelitian ini adalah:

1. Jumlah atau volume kendaraan yang melakukan pengujian kendaraan bermotor di Dinas Perhubungan Kabupaten Banjarnegara pada tahun 2021
2. Jurnal – jurnal atau pustaka yang berkaitan dengan penelitian ini.

3.4 Metode Pengumpulan Data

Menurut Sugiyono (2017:223), metode pengumpulan data adalah langkah yang paling utama dalam penelitian, karena tujuan utama dari penelitian adalah mendapatkan data. Untuk memperoleh data yang dikendekai sesuai dengan permasalahan maka penulis menggunakan metode – metode sebagai berikut:

A. Metode Observasi

Meode observasi adalah metode pengumpulan data dimana penelitian atau kolaboratornya mencatat informasi sebagai yang mereka saksikan

selama peneliian, atau cara pengambilan data melalui pengamatan langsung terhadap suatu situasi atau peristiwa yang ada dilapangan.

B. Metode Wawancara

Metode wawancara adalah teknik pengumpulan data yang dilakukan melalui tatap muka dan tanya jawab langsung antara peneliti dan narasumber.

C. Metode Studi Pustaka

Metode study pustaka adalah metode pegumpulan data dengan menghimpun informasi yang relevan dengan topik yang akan atau sedang diteliti. Informasi tersebut dapat diperoleh melalui buku – buku ilmiah, laporan penelitian, kerangka ilmiah, jurnal – jurnal, peraturan – peraturan, dan sumber – sumber tertulis lainnya.

D. Metode Dokumetasi

Metode dokumentasi adalah cara mengumpulkan data dengan cara mencatat data penelitian yang terdapat dalam buku – buku catatan, arsip, dan sebagainya.

E. Metode Kuisisioner

Metode kuisisioner adalah teknik pengumpulan data dengan cara mengajukan pertanyaan untuk dijawab oleh responden, biasanya secara tertulis. Kuisisioner dilakukan ketika peneliti ingin mengetahui presepsi atau kebiasaan suatu populasi berdasarkan responden.

3.5 Metode Analisis

3.5.1 Analisis Deskriptif

Menurut Sugiyono (2017:254), analisis data deskriptif adalah statistik yang digunakan untuk menganalisa data dengan cara mendiskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi.

3.5.2 Analisis Kuantitatif

Menurut Sugiyono (2017: 148), analisis kuantitatif adalah penelitian pada populasi atau sampel tertentu, pengumpulan data menggunakan instrument penelitian, analisis data bersifat kuantitatif atau statistik dengan tujuan untuk menguji hipotesis yang telah ditetapkan. Dalam penelitian ini, untuk dapat mendapat data kuantitatif digunakan skala likert yang diperoleh dari daftar pertanyaan. Digolongkan kedalam 5 (lima) tingkat, yaitu sebagai berikut:

Tabel 3.2

Skala Linkert

Keterangan		Skor
Sangat Setuju	SS	5
Setuju	S	4
Cukup	C	3
Tidak Setuju	TS	2
Sangat Tidak Setuju	STS	1

Pada penelitian ini menggunakan alat bantu program IBM SPSS (*statistic package for social science*)

3.5.3 Pengujian Uji Validitas dan Reabilitas

A. Uji Validitas

Uji Validitas digunakan untuk mengukur sah atau valid tidaknya kuesioner. Suatu kuesioner dikatakan valid jika pertanyaan mampu untuk mengungkapkan sesuatu yang akan diukur oleh kuesioner tersebut.

Untuk mengathui valid atau tidaknya suatu kuesioner dapat dilakukan dengan membandingkan r hitung dengan r tabel.

1. Kriteria penelitian sebagai berikut:
 - a. Item valid bila $r_{\text{hitung}} > r_{\text{tabel}}$
 - b. item tidak valid bila $r_{\text{hitung}} < r_{\text{tabel}}$
2. Cara menentukan r_{tabel} yaitu dengan nilai r_{tabel} dilihat pada tabel statistika uji dua sisi yakni dengan lihat pada:
 - a. Degree of freedom (df) = $n - 2$
 - b. Alpha (α) = 0,05
 - c. n = jumlah sampel

B. Uji Reabilitas

Menurut Imam Ghazali (2018:45), Realibilitas adalah alat untuk mengukur suatu kuisioner yang merupakan indikator dari variabel ataupun konstruk. Suatu kuisioner dikatakan reliabel atau handal jika jawaban seseorang terhadap pertanyaan adalah konsisten atau stabil dari waktu ke waktu. Pengukuran reliabilitas dapat dilakukan dengan dua cara, yaitu :

1. *Repeated Measure* atau pengukuran ulang : disini seseorang akan diberi pertanyaan yang sama pada waktu yang berbeda, dan kemudian dilihat apakah ia tetap konsisten dengan jawabannya.
2. *One Shot* atau pengukuran sekali saja : disini pengukurannya hanya dilakukan sekali saja dan kemudian hasilnya dibandingkan dengan pertanyaan lain atau mengukur korelasi antar jawaban pertanyaannya. SPSS memberikan fasilitas untuk mengukur realibilitas dengan uji statistik *Cronbach Alpha* (α). Menurut Ghazali (2018 :45) *Alpha Cronbach's* dapat diterima jika $>0,7$. Semakin dekat *Alpha Cronbach's* dengan 1, semakin tinggi keandalan konsistensi internal.

3.5.4 Uji Asumsi Klasik

Sebelum menganalisis lebih lanjut variabel yang digunakan maka akan dilakukan pengujian terlebih dahulu dengan tujuan untuk mengetahui penyimpangan asumsi dalam variabel dengan menggunakan asumsi klasik. Perhitungan data dilakukan dengan menggunakan IBM SPSS. Pengujian yang dilakukan dalam uji asumsi klasik meliputi:

A. Uji Normalitas

Uji ini bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi, variabel pengganggu atau residual memiliki distribusi normal. Seperti diketahui bahwa uji T dan uji F mengasumsikan bahwa nilai residual mengikuti distribusi normal. Kalau asumsi ini dilanggar maka uji statistik menjadi tidak valid untuk jumlah sampel kecil. Ada dua cara mendeteksi apakah residual berdistribusi normal atau tidak dengan analisis grafik dan analisis statistik.

1. Analisis Grafik

Salah satu termudah untuk melihat normalitas residual adalah dengan melihat grafik histogram yang membandingkan antara dua observasi dengan distribusi normal. Namun hanya dengan melihat histogram hal ini dapat menyesatkan khususnya untuk jumlah sampel yang kecil. Metode yang lebih handal adalah dengan melihat normal probability plot yang membandingkan distribusi kumulatif dari distribusi normal. Distribusi normal membentuk suatu garis lurus diagonal, dan plotting data residual akan dibandingkan dengan garis diagonalnya. Jika distribusi data normal, maka garis yang menggambarkan data sebenarnya akan mengikuti garis normalnya.

Dasar pengambilan keputusan :

- a. Jika data menyebar disekitar garis diagonal dan mengikuti arah garis diagonal atau grafik histogramnya menunjukkan distribusi normal, maka model regresi memenuhi asumsi normalitas.

- b. Jika data menyebar jauh dari diagonal atau tidak mengikuti arah garis diagonal atau grafik histogramnya tidak menunjukkan distribusi normal, maka model regresi tidak memenuhi asumsi normalitas.

2. Analisis Statistik

Uji statistic yang dapat digunakan untuk menguji normalitas residual adalah uji statistic non-parametik kolomogrof smirnov (K-S). Konsep dari uji normalitas kolomogrof smirnov adalah dengan membandingkan data yang akan diuji normalitasnya dengan distribusi normal baku (Ghozalli, 2011).

Dasar pengambilan keputusan :

- a. Jika signifikansi dibawah 0,05 berarti terdapat perbedaan yang signifikan (tidak terdistribusi normal).
- b. Jika signifikansi diatas 0,05 berarti tidak terjadi perbedaan yang signifikan (terdistribusi normal).

B. Uji Multikolonieritas

Uji Multikolonieritas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi ditemukan adanya kolerasi anatar variable bebas (independent). Model regresi yang baik seharusnya tidak terjadi kolerasi diantara variable bebas. Jika variable bebas saling berkolerasi, maka variable ini tidak *orthogonal*. Variable *orthogonal* adalah variable bebas yang nilai kolerasinya antar sesama variable bebas lain sama dengan nol. Untuk mendeteksi ada atau tidaknya multikolonieritas didalam model regresi adalah sebagai berikut :

1. Menganalisis matrix kolerasi variable-variabel independen. Jika antar variable independen ada kolerasi cukup tinggi (umumnya diatas 0,90) maka hal ini merupakan indikasi adanya multikolonieritas. Multikolonieritas dapat disebabkan karena adanya efek kombinasi dua atau lebih variable independen.

2. Multikolonieritas dapat dilihat juga dari (1) nilai *tolerance* dan lawannya (2) *varian inflation factor* (VIF). Kedua ukuran ini menunjukkan setiap variable independen manakah yang dijelaskan oleh variable independen lainnya. Dalam pengertian sederhana setiap variabel independent menjadi variabel dipenden (terikat) dan diregresi terhadap variabel independen lainnya. *Tolerance* mengukur variabilitas variabel independen yang terpilih yang tidak dijelaskan oleh variabel independen lainnya. Jika nilai *tolerance* yang rendah sama dengan nilai VIF tinggi (karena $VIF = 1/tolerance$). Nilai cutoff yang umum dipakai untuk menunjukkan adanya multikolonieritas adalah nilai *tolerance* >0,1 atau sama dengan nilai VIF <10. Setiap penelitian harus menentukan tingkat kolonieritas yang masih dapat ditolerir. Sebagai misal nilai *tolerance* = 0,10 sama dengan tingkat kolonieritas 0,95 (Ghozali, 2018:107). Cara memperbaiki jika terjadi multikolonieritas yaitu dengan beberapa cara, diantaranya adalah :

- a. Menggabungkan data *crosssection* dan *time series* (pooling data)
- b. Keluarkan salah satu atau lebih variabel independent yang mempunyai korelasi tinggi dari model regresi dan identifikasi variabel independent lainnya untuk membantu prediksi.
- c. Transformasi variabel merupakan salah satu cara mengurangi suatu hubungan linier di antara variabel independent. Transformasi dapat dilakukan dalam bentuk logaritma natural dan dalam suatu bentuk *first difference* atau *delta*. Caranya :

$$Y_t = b_1 + b_2 X_{2t} + b_3 X_{3t} + u_t \dots \dots \dots (1)$$

$$Y_{t-1} = b_1 + b_2 X_{2t-1} + b_3 X_{3t-1} + u_{t-1} \dots \dots \dots (2)$$

Kurangkan persamaan (2) dari (1) didapat *first difference*

$$Y_t - Y_{t-1} = b_2 (X_{2t} - X_{2t-1}) + b_3 (X_{3t} - X_{3t-1}) + V_t \quad (3)$$

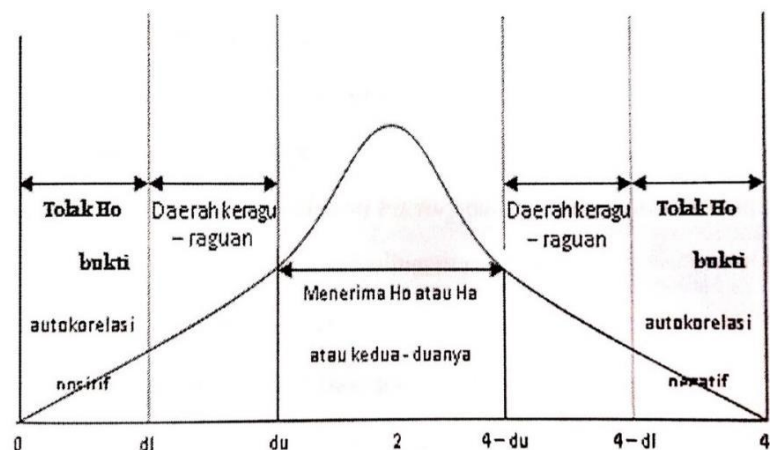
- d. Gunakan model dengan variabel independent yang mempunyai korelasi tinggi hanya semata – mata untuk prediksi (jangan mencoba untuk menginterpretasikan koefisien regresinya).
- e. Gunakan metode analisis yang lebih canggih seperti *Bayesian Regression* atau dalam kasus khusus *Ridge Regression*.

C. Uji Autokorelasi

Uji autokorelasi bertujuan untuk menguji model regresi linier apakah ada korelasi kesalahan pengganggu pada periode t dengan kesalahan pada periode t-1 (sebelumnya) atau tidak (Ghozali, 2018:112). Jika terjadi korelasi, maka dinamakan ada problem autorelasi. Untuk menganalisis adanya autokorelasi dalam suatu model regresi dilakukan melalui pengujian nilai *Durbin Watson Test* (uji DW) dengan ketentuan sebagai berikut :

1. H_0 = tidak ada autokorelasi baik positif maupun negatif
2. H_a = ada autokorelasi baik positif maupun negatif

Gambar 3.1
Pengujian Autokorelasi



1. Bila nilai DW terletak antara batas atau *upper bound* (du) dan ($4-du$), maka koefisien autokorelasi sama dengan nol, berarti tidak ada autokorelasi.
2. Bila nilai DW lebih rendah daripada batas bawah atau *lower bound* (dl), maka koefisien autokorelasi lebih besar daripada nol, berarti ada autokorelasi positif.
3. Bila nilai DW lebih besar dari pada ($4-dl$), maka koefisien autokorelasi lebih besar dari pada nol, berarti ada autokorelasi negative.
4. Bila nilai DW terletak diantara batas (du) dan batas bawah (dl) atau DW terletak antar ($4-du$) dan ($4-ddl$), maka hasilnya dapat disimpulkan.

D. Uji Heteroskedastisitas

Uji Heteroskedastisitas bertujuan menguji apakah dalam model regresi ketidaksamaan variance dari residual pengamatan yang lain tetap maka disebut Homoskedastisitas dan jika berbeda Heteroskedastisitas. Model regresi yang baik adalah Homoskedastisitas atau tidak terjadi Heteroskedastisitas. Ada beberapa cara untuk mendeteksi ada atau tidaknya Heteroskedastisitas yaitu dengan analisis grafik dan analisis statistik.

1. Analisis Grafik (*Scatterplot*)

Dengan melihat grafik perhitungan antara nilai prediksi variable terikat (dependen) yaitu ZPRED dengan residualnya SRESID (Ghozali, 2011). Deteksi atau tidaknya Heteroskedastisitas dapat dilakukan dengan melihat ada tidaknya pola tertentu pada grafik scatterplot antara SRESID dan ZPRED dimana sumbu Y yang telah diprediksi dan sumbu X adalah residual (Y prediksi-Y sesungguhnya) yang telah di studentized, dasar analisisnya:

- a. Jika ada pola tertentu, seperti titik-titik yang ada membentuk pola tertentu yang teratur (bergelombang, melebar kemudian menyempit), maka mengindikasikan telah terjadi Heterokedastisitas.
 - b. Jika tidak ada pola yang jelas, serta titik-titik yang menyebar diatas dan dibawah angka 0 pada sumbu Y, maka tidak terjadi Heteroskedastisitas.
2. Analisis stastistik (Spermans Rho)

Biasanya dalam mendeteksi ada atau tidak terjadinya heteroskedastisitas menggunakan analisis statistic dengan Superman's Rho. Dasar analisisnya menurut (Ghozali, 2011) : jika ada angka unstandardized residual dibawah 0,05 maka terjadi heteroskedastisitas, dan jika angka residual unstandarlized diatas 0,05 maka tidak terjadi heteroskedastisitas. Cara untuk mengobati jika terjadi heteroskedastisitas menurut (Ghozali, 2011) maka perlu dilakukan transformasi data.

3.5.5 Analisis Regresi Linier Berganda

Dalam analisi regresi, selain mengukur kekuatan hubungan anatara dua variable atau lebih, juga menunjukkan arah hubungan anatara variable independen (fasilitas, sumber daya manusi, lokasi, keamanan) secara individual mempengaruhi variable dependen (kinerja operasional).

Adapun model penelitian yang diajukan adalah sebagai berikut :

$$Y = a + b_1 X_1 + b_2 X_2 + b_3 X_3 + b_4 X_4 + \mu$$

Keterangan :

Y : Kinerja Operasional

a : Bilangan Konstan

b : Koefisien regresi dari masing-masing variable (b₁,b₂,b₃,b₄)

X₁ : Fasilitas

X₂ : Sumber Daya Manusi

X3 : Lokasi

X4 : Keamanan

μ : *Standar error* / faktor lain diluar dari regresi

3.5.6 Pengujian Hipotesis

A. Uji Individual (Uji Statistik t)

Menurut Ghozali (2016:97), uji t yaitu suatu uji yang dasarnya menunjukkan seberapa jauh pengaruh satu variabel independen terhadap variabel dependent, uji t digunakan untuk menguji koefisien parsial dari regresi

Langkah-langkah pengujian adalah sebagai berikut :

1. Menemukan formulasi Hipotesis

Ho : Tidak ada pengaruh yang signifikan antara masing-masing variable independen (fasilitas, sumber daya manusia, lokasi, keamanan). Terhadap pengaruh variable dependen (kinerja operasional)

Ha : ada pengaruh yang signifikan antara masing-masing variable independen (fasilitas, sumber daya manusia, lokasi, keamanan). Terhadap pengaruh variable dependen (kinerja operasional)

2. Menentukan nilai kritis. Nilai kritis dalam pengujian hipotesis terhadap koefisien regresi dapat ditentukan dengan menggunakan tabel distribusi normal dengan memperhatikan tingkat (α) dan banyaknya sampel yang digunakan :

T tabel = ($\alpha/2$, df)

Degree of Freedom (df) = n-k-1

(α) = tingkat signifikan 5%

n = jumlah sampel

k = jumlah variable independen

3. Mentukan Kriteria Pengujian

Ho = ditolak apabila t hitung < t tabel.

Ha = diterima apabila t hitung $>$ t tabel.

4. Kesimpulan

Apabila t hitung, maka H_0 diterima yang berarti tidak ada pengaruh yang signifikan antara variable independen (fasilitas, sumber daya manusi, lokasi, keamanan) terhadap variable dependen (kinerja operasional). Apabila t hitung $>$ t tabel, maka H_a diterima yang berarti ada pengaruh yang signifikan antara masing-masing variable independen (fasilitas, sumber daya manusi, lokasi, keamanan) terhadap variable dependen (kinerja operasional).

Dasar pengambilan keputusan adalah dengan menggunakan angka probabilitas signifikan, yaitu :

- Apabila angka probabilitas signifikansi $>$ 0,05 maka H_0 diterima dan H_a ditolak.
- Apabila angka probabilitas signifikansi $<$ 0,05 maka H_0 diterima dan H_a diterima.

$$\text{Uji } t \text{ dirumuskan : } t_0 = \frac{b - b_0}{s_0}$$

Keterangan :

b_0 = mewakili nilai B tertentu, sesuai hipotesisnya

S_0 = simpangan baku koefisien regresi b

C. Koefisien Determinasi (R^2)

Pada intinya koefisien determinasi (R^2) digunakan untuk mengukur seberapa jauh kemampuan model dalam menerangkan variasi variable dependen. Nilai koefisien determinasi adalah antara nol (0) dan satu (1), Nilai (R^2) yang kecil berarti kemampuan variable-variabel dependen dalam menjelaskan variasi variable dependen amat terbatas. Nilai yang mendekati 1 berarti variable-variabel dependen memberikan informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variasi variable dependen. (Imam Ghazali, 2011).

Koefisien determinasi (R^2) digunakan untuk mengetahui seberapa besar pengaruh variable independen (X) terhadap variable terikat (Y). dapat menggunakan rumus koefisien determinasi (R^2) dengan cara mengkuadratkan nilai koefisien relasi (r) dengan yang telah di hitung.

Rumus :

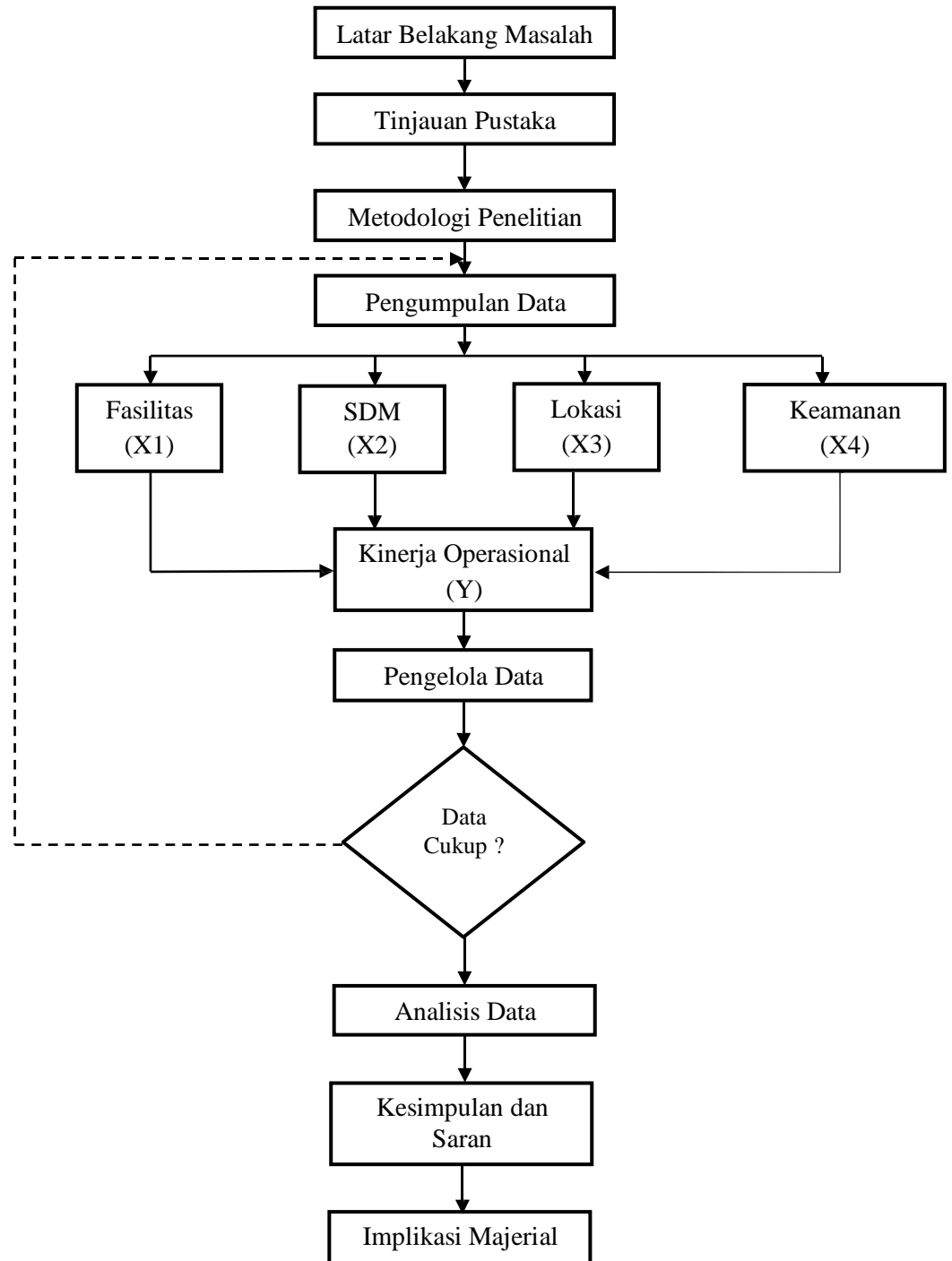
$$R^2 = r^2 \times 100\%$$

Keterangan : R = Koefisien Determinasi

r = Koefisien Korelasi

3.6 Diagram Alir Penelitian

Gambar 3.2
Diagram Alir Penelitian



BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Dinas Perhubungan Kabupaten Banjarnegara

Banjarnegara adalah salah satu kabupaten di Jawa Tengah bagian barat dengan luas wilayah 106.970,99 ha. Terdiri dari 20 Kecamatan 256 Desa dan 12 Kelurahan. Secara umum wilayah Kabupaten Banjarnegara terdiri dari 3 Zona:

- a. Zona utara merupakan wilayah pegunungan yang lebih dikenal dengan pegunungan Kendeng Utara, rona alamnya bergunung, berbukit, bergelombang dan curam.
- b. Zona tengah merupakan dataran lembah sungai Serayu, rona alamnya relatif datar dan subur.
- c. Zona selatan merupakan pegunungan kapur dengan nama pegunungan Serayu selatan. Rona alamnya bergunung, bergelombang dan curam.

Berdasarkan Peraturan Daerah Kabupaten Banjarnegara Nomor 2 Tahun 2016 tentang Pembentukan dan Susunan Perangkat Daerah Pemerintah Kabupaten Banjarnegara dan Peraturan Bupati Banjarnegara Nomor 74 Tahun 2016 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi Serta Tata Kerja Dinas Perhubungan Kabupaten Banjarnegara, Dinas Perhubungan yang selanjutnya disebut Dinhub adalah Dinas Perhubungan Kabupaten Banjarnegara merupakan unsur pelaksana urusan pemerintahan bidang perhubungan yang dipimpin oleh Kepala Dinas yang berkedudukan di bawah dan bertanggung jawab kepada Bupati melalui Sekretaris Daerah. Dinas Perhubungan Kabupaten Banjarnegara berlokasi di Jalan Selamanik nomor 1 Banjarnegara. Hanya 3 km ke arah barat dari pusat kota.

Tugas pokok dan fungsi Dinas Perhubungan Kabupaten Banjarnegara sebagai berikut :

a. Tugas Pokok

Membantu Bupati dalam melaksanakan urusan pemerintahan bidang perhubungan yang menjadi kewenangan Daerah dan tugas pembantuan yang ditugaskan kepada Daerah.

b. Fungsi

1. Dalam melaksanakan tugas pokok Dinas Perhubungan Kabupaten Banjarnegara mempunyai fungsi :
2. Perumusan kebijakan di bidang angkutan, lalu lintas dan perparkiran;
3. Pelaksanaan koordinasi kebijakan di bidang angkutan, lalu lintas dan perparkiran;
4. Pelaksanaan kebijakan di bidang angkutan, lalu lintas dan perparkiran;
5. Pelaksanaan pembinaan dan fasilitasi kebijakan di bidang angkutan, lalu lintas dan perparkiran;
6. Pelaksanaan pemantauan evaluasi dan pelaporan di bidang angkutan, lalu lintas dan perparkiran;
7. Pelaksanaan fungsi kesekretariatan dinas;
8. Pengendalian penyelenggaraan tugas UPTD; dan
9. Pelaksanaan fungsi kedinasan lain yang diberikan oleh pimpinan, sesuai dengan tugas dan fungsinya.

Sesuai dengan tugas pokok yang diembannya dalam rangka mendukung pelaksanaan Visi Kabupaten Banjarnegara untuk “*Banjarnegara Bermartabat Sejahtera*”, dan Visi Dinas Perhubungan Kabupaten Banjarnegara adalah: “*Terwujudnya Pelayanan Transportasi Yang Handal Dan Terjangkau Oleh Masyarakat Banjarnegara Dan Sekitarnya*”.

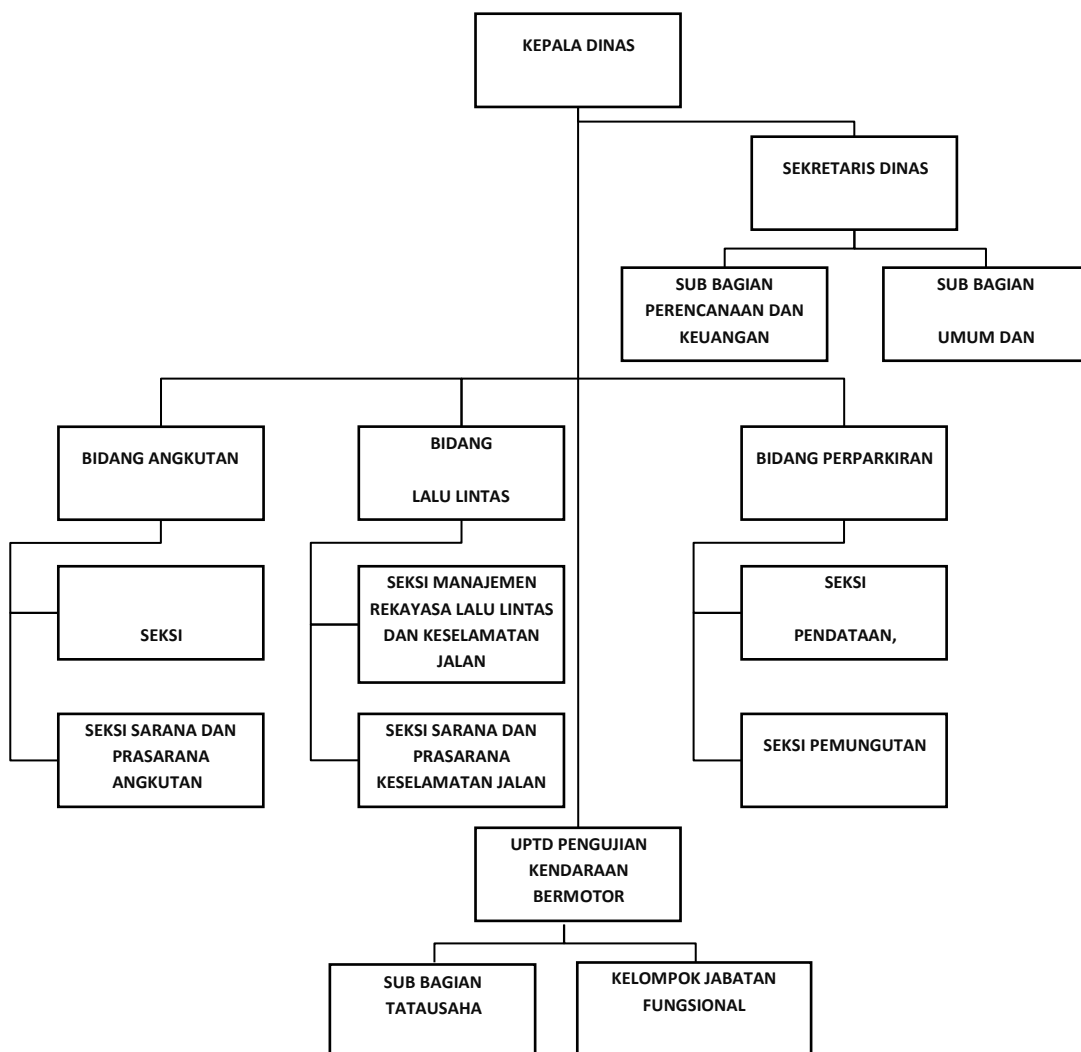
Dan dalam rangka mewujudkan visi Dinas Perhubungan merumuskan misi sebagai berikut :

- a. Menyelenggarakan pelayanan jasa dan prasarana transportasi secara efektif dan efisien;
- b. Mendukung program kualitas penyelenggaraan Pemerintahan berdasarkan tata kelola pemerintahan yang baik;

- c. Mewujudkan pelayanan uji kendaraan bermotor yang terakreditasi;
- d. Mengembangkan SDM yang profesional sesuai dengan kompetensi.

Berdasarkan Peraturan Bupati Banjarnegara Nomor 74 Tahun 2016 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi Serta Tata Kerja Dinas Perhubungan Kabupaten Banjarnegara, struktur organisasi Dinas Perhubungan Kabupaten Banjarnegara adalah sebagai berikut :

GAMBAR 4.1
STUKTUR ORGANISASI



Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Banjarnegara, Tahun 2022

Tata kerja Dinas Perhubungan Kabupaten Banjarnegara, sesuai Peraturan Bupati Banjarnegara Nomor 74 Tahun 2016 Tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas Dan Fungsi Serta Tata Kerja Dinas Perhubungan Kabupaten Banjarnegara adalah sebagai berikut :

a. Kepala Dinas;

Kepala Dinas bertugas membantu Bupati dalam melaksanakan urusan pemerintahan bidang perhubungan yang menjadi kewenangan daerah dan tugas pembantuan yang ditugaskan kepada daerah. Yaitu penyelenggaraan urusan pemerintahan dan pelayanan bidang perhubungan meliputi:

- 1) Perumusan kebijakan di bidang angkutan, lalu lintas, perparkiran; Pelaksanaan koordinasi kebijakan di bidang angkutan, lalu lintas, perparkiran;
- 2) Pelaksanaan kebijakan di bidang angkutan, lalu lintas, perparkiran;
- 3) Pelaksanaan pembinaan dan fasilitasi kebijakan di bidang angkutan, lalu lintas, perparkiran;
- 4) Pelaksanaan pemantauan evaluasi dan pelaporan di bidang angkutan, lalu lintas, perparkiran;
- 5) Pelaksanaan fungsi kesekretariatan dinas;
- 6) Pengendalian penyelenggaraan tugas UPTD pengujian kendaraan bermotor.

b. Sekretariat;

Sekretariat adalah unsur pembantu pimpinan, berada dibawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Dinas. Sekretariat dipimpin oleh sekretaris. Dalam melaksanakan tugas sekretariat menyelenggarakan fungsi:

1. pengkoordinasian kegiatan di lingkungan Dinhub;
2. pengkoordinasian dan penyusunan rencana dan program kerja di lingkungan Dinhub;
3. pembinaan dan pemberian dukungan administrasi yang meliputi ketatausahaan, kepegawaian, hukum, keuangan, kerumahtanggaan,

- kerja sama, hubungan masyarakat, arsip dan dokumentasi di lingkungan Dinhub;
4. pengkoordinasian, pembinaan dan penataan organisasi dan tata laksana di lingkungan Dinhub;
 5. pengkoordinasian dan penyusunan peraturan perundang-undangan serta pelaksanaan advokasi hukum di lingkungan Dinhub;
 6. pengkoordinasian pelaksanaan sistem pengendalian intern pemerintah (SPIP) dan pengelolaan informasi dan dokumentasi;
 7. penyelenggaraan pengelolaan barang milik/kekayaan daerah dan pelayanan pengadaan barang/jasa di lingkungan Dinhub;
 8. Pemantauan, evaluasi dan pelaporan sesuai dengan lingkup tugasnya; dan
 9. Pelaksanaan tugas kedinasan lain yang diberikan oleh pimpinan sesuai dengan tugas dan fungsinya.

sekretariat, terdiri dari :

- 1) Sub Bagian Perencanaan dan Keuangan;
- 2) Sub Bagian Umum dan Kepegawaian.

c. Bidang Angkutan

Bidang Angkutan adalah unsur pelaksana Dinhub, berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Dinas. Bidang Angkutan dipimpin oleh Kepala Bidang. Dalam melaksanakan tugas Bidang Angkutan menyelenggarakan fungsi :

1. Perencanaan perumusan kebijakan bidang penetapan rencana induk jaringan lalu lintas angkutan jalan kabupaten, kawasan perkotaan untuk pelayanan angkutan perkotaan dalam Daerah, rencana umum jaringan trayek perkotaan dalam Daerah, rencana umum jaringan trayek pedesaan yang menghubungkan Daerah, tarif kelas ekonomi untuk angkutan orang yang melayani trayek antarkota dalam Daerah serta angkutan perkotaan dan pedesaan yang wilayah pelayanannya dalam Daerah, pengelolaan terminal penumpang tipe C, pengujian berkala kendaraan bermotor, penyediaan angkutan umum untuk jasa angkutan

orang dan/atau barang dalam Daerah, penerbitan izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek pedesaan dan perkotaan dalam Daerah dan izin penyelenggaraan taksi dan angkutan kawasan tertentu yang wilayah operasinya berada dalam Daerah serta penetapan wilayah operasi angkutan orang dengan menggunakan taksi dalam kawasan perkotaan yang wilayah operasinya berada dalam Daerah;

2. Pengkoordinasian pelaksanaan kebijakan bidang penetapan rencana induk jaringan lalu lintas angkutan jalan kabupaten, kawasan perkotaan untuk pelayanan angkutan perkotaan dalam Daerah, rencana umum jaringan trayek perkotaan dalam Daerah, rencana umum jaringan trayek pedesaan yang menghubungkan Daerah, tarif kelas ekonomi untuk angkutan orang yang melayani trayek antarkota dalam Daerah serta angkutan perkotaan dan pedesaan yang wilayah pelayanannya dalam Daerah, pengelolaan terminal penumpang tipe C, pengujian berkala kendaraan bermotor, penyediaan angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang dalam Daerah, penerbitan izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek pedesaan dan perkotaan dalam Daerah dan izin penyelenggaraan taksi dan angkutan kawasan tertentu yang wilayah operasinya berada dalam Daerah serta penetapan wilayah operasi angkutan orang dengan menggunakan taksi dalam kawasan perkotaan yang wilayah operasinya berada dalam Daerah;
3. Pelaksanaan kebijakan bidang penetapan rencana induk jaringan lalu lintas angkutan jalan kabupaten, kawasan perkotaan untuk pelayanan angkutan perkotaan dalam Daerah, rencana umum jaringan trayek perkotaan dalam Daerah, rencana umum jaringan trayek pedesaan yang menghubungkan Daerah, tarif kelas ekonomi untuk angkutan orang yang melayani trayek antarkota dalam Daerah serta angkutan perkotaan dan pedesaan yang wilayah pelayanannya dalam Daerah, pengelolaan terminal penumpang tipe C, pengujian berkala kendaraan bermotor, penyediaan angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang dalam Daerah, penerbitan izin penyelenggaraan angkutan orang dalam

trayek pedesaan dan perkotaan dalam Daerah dan izin penyelenggaraan taksi dan angkutan kawasan tertentu yang wilayah operasinya berada dalam Daerah serta penetapan wilayah operasi angkutan orang dengan menggunakan taksi dalam kawasan perkotaan yang wilayah operasinya berada dalam Daerah;

4. Pembinaan dan fasilitasi kebijakan bidang penetapan rencana induk jaringan lalu lintas angkutan jalankabupaten, kawasan perkotaan untuk pelayanan angkutan perkotaan dalam Daerah, rencana umum jaringan trayek perkotaan dalam Daerah, rencana umum jaringan trayek pedesaan yang menghubungkan Daerah, tarif kelas ekonomi untuk angkutan orang yang melayani trayek antarkota dalam Daerah serta angkutan perkotaan dan pedesaan yang wilayah pelayanannya dalam Daerah, pengelolaan terminal penumpang tipe C, pengujian berkala kendaraan bermotor, penyediaan angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang dalam Daerah, penerbitan izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek pedesaan dan perkotaan dalam Daerah dan izin penyelenggaraan taksi dan angkutan kawasan tertentu yang wilayah operasinya berada dalam Daerah serta penetapan wilayah operasi angkutan orang dengan menggunakan taksi dalam kawasan perkotaan yang wilayah operasinya berada dalam Daerah;
5. Pemantauan, evaluasi dan pelaporan kebijakan bidang penetapan rencana induk jaringan lalu lintas angkutan jalan kabupaten, kawasan perkotaan untuk pelayanan angkutan perkotaan dalam Daerah, rencana umum jaringan trayek perkotaan dalam Daerah, rencana umum jaringan trayek pedesaan yang menghubungkan Daerah, tarif kelas ekonomi untuk angkutan orang yang melayani trayek antarkota dalam Daerah serta angkutan perkotaan dan pedesaan yang wilayah pelayanannya dalam Daerah, pengelolaan terminal penumpang tipe C, pengujian berkala56 kendaraan bermotor, penyediaan angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang dalam Daerah, penerbitan izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek pedesaan dan

perkotaan dalam Daerah dan izin penyelenggaraan taksi dan angkutan kawasan tertentu yang wilayah operasinya berada dalam Daerah serta penetapan wilayah operasi angkutan orang dengan menggunakan taksi dalam kawasan perkotaan yang wilayah operasinya berada dalam Daerah; dan

6. pelaksanaan tugas kedinasan lain yang diberikan pimpinan sesuai dengan tugas dan fungsinya.

Bidang Angkutan, terdiri dari :

- 1) Seksi Angkutan Jalan;
- 2) Seksi Sarana dan Prasarana Angkutan;

d. Bidang Lalu Lintas;

Bidang Lalu lintas adalah unsur pelaksana Dinhub, berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Dinas. Bidang Lalu lintas dipimpin oleh Kepala Bidang Bidang Lalu Lintas. Dalam melaksanakan tugas Bidang Lalu Lintas menyelenggarakan fungsi :

1. Perencanaan perumusan kebijakan bidang penyediaan perlengkapan jalan di jalan kabupaten, pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas untuk jaringan jalan kabupaten, persetujuan hasil analisis dampak lalu lintas untuk jalan kabupaten, audit dan inspeksi keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan di jalan kabupaten;
2. Pengkoordinasian pelaksanaan kebijakan bidang penyediaan perlengkapan jalan di jalan kabupaten, pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas untuk jaringan jalan kabupaten, persetujuan hasil analisis dampak lalu lintas untuk jalan kabupaten, audit dan inspeksi keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan di jalan kabupaten;
3. Pelaksanaan kebijakan bidang penyediaan perlengkapan jalan di jalan kabupaten, pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas untuk jaringan jalan kabupaten, persetujuan hasil analisis dampak lalu lintas untuk jalan kabupaten, audit dan inspeksi keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan di jalan kabupaten;

4. Pembinaan dan fasilitasi kebijakan bidang penyediaan perlengkapan jalan di jalan kabupaten, pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas untuk jaringan jalan kabupaten, persetujuan hasil analisis dampak lalu lintas untuk jalan kabupaten, audit dan inspeksi keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan di jalan kabupaten;
5. Pemantauan, evaluasi dan pelaporan kebijakan bidang penyediaan perlengkapan jalan di jalan kabupaten, pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas untuk jaringan jalan kabupaten, persetujuan hasil analisis dampak lalu lintas untuk jalan kabupaten, audit dan inspeksi keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan di jalan kabupaten; dan
6. Pelaksanaan tugas kedinasan lain yang diberikan pimpinan sesuai dengan tugas dan fungsinya.

Bidang Lalu Lintas, terdiri dari :

- 1) Seksi Manajemen Rekayasa Lalu Lintas dan Keselamatan Jalan;
- 2) Seksi Sarana dan Prasarana Keselamatan Jalan;

e. Bidang Perparkiran;

Bidang Perparkiran adalah unsur pelaksana Dinhub, berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Dinas. Bidang Perparkiran dipimpin oleh Kepala Bidang. Dalam melaksanakan tugas Bidang Perparkiran menyelenggarakan fungsi :

1. Perencanaan perumusan kebijakan bidang pengelolaan parkir di tepi jalan umum dan parkir khusus, penerbitan izin penyelenggaraan dan pembangunan fasilitas parkir, serta pemungutan retribusi parkir di tepi jalan umum dan pajak parkir khusus;
2. Pengkoordinasian pelaksanaan kebijakan bidang pengelolaan parkir di tepi jalan umum dan parkir khusus, penerbitan izin penyelenggaraan dan pembangunan fasilitas parkir, serta pemungutan retribusi parkir di tepi jalan umum dan pajak parkir khusus;
3. Pelaksanaan kebijakan bidang pengelolaan parkir di tepi jalan umum dan parkir khusus, penerbitan izin penyelenggaraan dan pembangunan

- fasilitas parkir, serta pemungutan retribusi parkir di tepi jalan umum dan pajak parkir khusus;
4. Pembinaan dan fasilitasi kebijakan bidang pengelolaan parkir di tepi jalan umum dan parkir khusus, penerbitan izin penyelenggaraan dan pembangunan fasilitas parkir, serta pemungutan retribusi parkir di tepi jalan umum dan pajak parkir khusus;
 5. Pemantauan, evaluasi dan pelaporan kebijakan bidang pengelolaan parkir di tepi jalan umum dan parkir khusus, penerbitan izin penyelenggaraan dan pembangunan fasilitas parkir, serta pemungutan retribusi parkir di tepi jalan umum dan pajak parkir khusus; dan
 6. Pelaksanaan tugas kedinasan lain yang diberikan pimpinan sesuai dengan tugas dan fungsinya.

Bidang Perparkiran, terdiri dari :

- 1) Seksi Pendataan, Pengawasan dan Pembinaan;
- 2) Seksi Pemungutan;

f. UPTD (Unit Pelaksana Teknis Dinas);

Unit Pelaksana Teknis Dinas mempunyai tugas teknis operasional dan/atau tugas teknis penunjang di lingkungan Dinas Perhubungan.. Dipimpin oleh Kepala UPTD yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Dinas.

g. Kelompok Jabatan Fungsional

Kelompok jabatan fungsional pada lingkungan Dinas Perhubungan. dapat ditetapkan menurut kebutuhan yang mempunyai tugas untuk melakukan kegiatan sesuai dengan jabatan fungsional masing-masing berdasarkan peraturan perundang-undangan. Saat ini hanya ada Fungsional Penguji Kendaraan Bermotor.

4.2 Gambaran Umum Responden

Berdasarkan dari hasil kuisioner yang telah di isi oleh responden, diperoleh informasi tentang data identitas responden. Penyajian data mengenai identitas responden ini bertujuan untuk memberikan gambaran tentang keadaan individu, yang meliputi informasi tentang jenis kelamin, usia,

dan pendidikan terakhir dapat dijelaskan pada tabel – tabel di bawah ini, sebagai berikut :

Tabel 4.1

Usia Responden					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	17 - 22 Th	5	5,0	5,0	5,0
	23 - 27 Th	6	6,0	6,0	11,0
	28 - 32 Th	15	15,0	15,0	26,0
	> 32 Th	74	74,0	74,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

Sumber :Data primer yang di olah tahun 2022 (*Output SPSS ver.24*)

Berdasarkan tabel diatas diketahui bahwa responden dengan usia 17-22 tahun sebanyak 5 responden (5%), usia 23-27 tahun sebanyak 6 responden (6%), usia 28 – 32 tahun sebanyak 15 responden (15%), dan usia >32 tahun sebanyak 74 responden (74%).

Tabel 4.2

Jenis Kelamin					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Laki -Laki	99	99,0	99,0	99,0
	Perempuan	1	1,0	1,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

Sumber :Data primer yang di olah tahun 2022 (*Output SPSS ver.24*)

Berdasarkan tabel diatas diketahui bahwa responden laki – laki dengan jumlah sebanyak 99 responden (99%) dan perempuan sebanyak 1 responden (1%)

Tabel 4.3

Pendidikan Trakhir					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	SD	23	23,0	23,0	23,0
	SMP	33	33,0	33,0	56,0
	SMA	38	38,0	38,0	94,0
	Perguruan Tinggi	6	6,0	6,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

Sumber :Data primer yang di olah tahun 2022 (*Output SPSS ver.24*)

Berdasarkan tabel diatas diketahui bahwa responden dengan pendidikan SD sebanyak 23 responden (23%), pendidikan SMP sebanyak 33 responden (33%), pendidikan SMA sebanyak 38 responden (38%), dan pendidikan perguruan tinggi sebanyak 6 responden (6%).

4.3 Analisis Deskriptif

a. Fasilitas

1. Fasilitas Ruang Tunggu

Tabel 4.4

X1.1					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	STS	0	0,0	0,0	0,0
	TS	0	0,0	0,0	0,0
	CS	16	16,0	16,0	16,0
	S	60	60,0	60,0	76,0
	SS	24	24,0	24,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

Sumber :Data primer yang di olah tahun 2022 (*Output SPSS ver.24*)

Pada Tabel diatas diketahui bahwa untuk indikator ruang tunggu, responden yang menjawab sangat tidak setuju sebanyak 0 responden (0%) tidak setuju sebanyak 0 responden (0%) cukup setuju sebanyak 16 responden (16%), setuju sebanyak 60 responden (60%) dan responden yang menjawab sangat setuju sebanyak 24 responden (24%).

2. Fasilitas Parkir

Tabel 4.5

X1.2					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	STS	0	0,0	0,0	0,0
	TS	0	0,0	0,0	0,0
	CS	16	16,0	16,0	16,0
	S	54	54,0	54,0	70,0
	SS	30	30,0	30,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

Sumber :Data primer yang di olah tahun 2022 (*Output SPSS ver.24*)

Pada Tabel diatas dapat diketahui bahwa untuk indikator fasilitas

parkir, responden yang menjawab sangat tidak setuju sebanyak 0 responden (0%) tidak setuju sebanyak 0 responden (0%) cukup setuju sebanyak 16 responden (16%), setuju sebanyak 54 responden (54%) dan responden yang menjawab sangat setuju sebanyak 30 responden (30%).

3. Fasilitas Alat uji

Tabel 4.6

X1.3					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	STS	0	0,0	0,0	0,0
	TS	0	0,0	0,0	0,0
	CS	25	25,0	25,0	25,0
	S	61	61,0	61,0	86,0
	SS	14	14,0	14,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

Sumber :Data primer yang di olah tahun 2022 (*Output SPSS ver.24*)

Pada tabel diatas diketahui bahwa untuk indikator fasilitas alat uji, responden yang menjawab sangat tidak setuju sebanyak 0 responden (0%) tidak setuju sebanyak 0 responden (0%) cukup setuju sebanyak 25 responden (25%), setuju sebanyak 61 responden (61%) dan responden yang menjawab sangat setuju sebanyak 14 responden (14%).

b. Sumber Daya Manusia

1. Kedisiplinan

Tabel 4.7

X2.1					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	STS	0	0,0	0,0	0,0
	TS	0	0,0	0,0	0,0
	CS	19	19,0	19,0	19,0
	S	62	62,0	62,0	81,0
	SS	19	19,0	19,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

Sumber :Data primer yang di olah tahun 2022 (*Output SPSS ver.24*)

Pada tabel diatas diketahui bahwa untuk indikator ruang tunggu, responden yang menjawab sangat tidak setuju sebanyak 0 responden (0%) tidak setuju sebanyak 0 responden (0%) cukup setuju sebanyak 19 responden (19%), setuju sebanyak 62 responden (62%) dan responden yang menjawab sangat setuju sebanyak 19 responden (19%).

2. Beban kerja

Tabel 4.8

X2.2					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	STS	0	0,0	0,0	0,0
	TS	0	0,0	0,0	0,0
	CS	9	9,0	9,0	9,0
	S	63	63,0	63,0	72,0
	SS	28	28,0	28,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

Sumber :Data primer yang di olah tahun 2022 (*Output SPSS ver.24*)

Pada tabel diatas diketahui bahwa untuk indikator beban kerja, responden yang menjawab sangat tidak setuju sebanyak 0 responden (0%) tidak setuju sebanyak 0 responden (0%) cukup setuju sebanyak 9 responden (9%), setuju sebanyak 63 responden (63%) dan responden yang menjawab sangat setuju sebanyak 28 responden (28%).

3. Keahlian

Tabel 4.9

X2.3					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	STS	0	0,0	0,0	0,0
	TS	0	0,0	0,0	0,0
	CS	16	16,0	16,0	16,0
	S	59	59,0	59,0	75,0
	SS	25	25,0	25,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

Sumber :Data primer yang di olah tahun 2022 (*Output SPSS ver.24*)

Pada tabel diatas diketahui bahwa untuk indikator keahlian, responden yang menjawab sangat tidak setuju sebanyak 0 responden

(0%) tidak setuju sebanyak 0 responden (0%) cukup setuju sebanyak 16 responden (16%), setuju sebanyak 59 responden (59%) dan responden yang menjawab sangat setuju sebanyak 25 responden (25%).

c. Lokasi

1. Akses

Tabel 4.10

X3.1					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	STS	0	0,0	0,0	0,0
	TS	0	0,0	0,0	0,0
	CS	19	19,0	19,0	19,0
	S	58	58,0	58,0	77,0
	SS	23	23,0	23,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

Sumber :Data primer yang di olah tahun 2022 (*Output SPSS ver.24*)

Pada tabel diatas diketahui bahwa untuk indikator akses, responden yang menjawab sangat tidak setuju sebanyak 0 responden (0%) tidak setuju sebanyak 0 responden (0%) cukup setuju sebanyak 19 responden (19%), setuju sebanyak 58 responden (58%) dan responden yang menjawab sangat setuju sebanyak 23 responden (23%)

2. Visibilitas

Tabel 4.11

X3.2					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	STS	0	0,0	0,0	0,0
	TS	0	0,0	0,0	0,0
	CS	13	13,0	13,0	13,0
	S	56	56,0	56,0	69,0
	SS	31	31,0	31,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

Sumber :Data primer yang di olah tahun 2022 (*Output SPSS ver.24*)

Pada tabel diatas diketahui bahwa untuk indikator visibilitas, responden yang menjawab sangat tidak setuju sebanyak 0 responden (0%) tidak setuju sebanyak 0 responden (0%) cukup setuju sebanyak 13 responden (13%), setuju sebanyak 56 responden (56%)

dan responden yang menjawab sangat setuju sebanyak 31 responden (31%)

3. Kedekatan Lokasi

Tabel 4.12

X3.3					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	STS	0	0,0	0,0	0,0
	TS	0	0,0	0,0	0,0
	CS	21	21,0	21,0	21,0
	S	53	53,0	53,0	74,0
	SS	26	26,0	26,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

Sumber :Data primer yang di olah tahun 2022 (*Output SPSS ver.24*)

Pada tabel diatas diketahui bahwa untuk indikator kedekatan lokasi, responden yang menjawab sangat tidak setuju sebanyak 0 responden (0%) tidak setuju sebanyak 0 responden (0%) cukup setuju sebanyak 21 responden (21%), setuju sebanyak 53 responden (53%) dan responden yang menjawab sangat setuju sebanyak 26 responden (26%)

d. Keamanan

1. Kerahasiaan Dokumen

Tabel 4.13

X4.1					
		Frequency	Percent	Valid percent	Cumulative Percent
Valid	STS	0	0,0	0,0	0,0
	TS	0	0,0	0,0	0,0
	CS	28	28,0	28,0	28,0
	S	56	56,0	56,0	84,0
	SS	16	16,0	16,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

Sumber :Data primer yang di olah tahun 2022 (*Output SPSS ver.24*)

Pada tabel diatas dapat diketahui bahwa untuk indikator kerahasiaan dokumen, responden yang menjawab sangat tidak setuju

sebanyak 0 responden (0%) tidak setuju sebanyak 0 responden (0%) cukup setuju sebanyak 28 responden (28%), setuju sebanyak 56 responden (56%) dan responden yang menjawab sangat setuju sebanyak 6 responden (16%)

2. Keselamatan

Tabel 4.14

X4.2					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	STS	0	0,0	0,0	0,0
	TS	0	0,0	0,0	0,0
	CS	20	20,0	20,0	20,0
	S	54	54,0	54,0	74,0
	SS	26	26,0	26,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

Sumber :Data primer yang di olah tahun 2022 (*Output SPSS ver.24*)

Pada tabel diatas dapat diketahui bahwa untuk indikator keselamatan, responden yang menjawab sangat tidak setuju sebanyak 0 responden (0%) tidak setuju sebanyak 0 responden (0%) cukup setuju sebanyak 20 responden (20%), setuju sebanyak 54 responden (54%) dan responden yang menjawab sangat setuju sebanyak 26 responden (26%)

3. Bebas Dari Bahaya Kecelakaan

Tabel 4.15

X4.3					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	STS	0	0,0	0,0	0,0
	TS	0	0,0	0,0	0,0
	CS	19	19,0	19,0	19,0
	S	67	67,0	67,0	86,0
	SS	14	14,0	14,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

Sumber :Data primer yang di olah tahun 2022 (*Output SPSS ver.24*)

Pada tabel diatas dapat diketahui bahwa untuk indikator bebas dari bahaya kecelakaan, responden yang menjawab sangat tidak setuju

sebanyak 0 responden (0%) tidak setuju sebanyak 0 responden (0%) cukup setuju sebanyak 19 responden (19%), setuju sebanyak 67 responden (67%) dan responden yang menjawab sangat setuju sebanyak 14 responden (14%)

e. Kinerja Operasional

1. Daya Tanggap

Tabel 4.16

Y1					
	Frequency		Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	STS	0	0,0	0,0	0,0
	TS	0	0,0	0,0	0,0
	CS	20	20,0	20,0	20,0
	S	61	61,0	61,0	81,0
	SS	19	19,0	19,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

Sumber :Data primer yang di olah tahun 2022 (*Output SPSS ver.24*)

Pada tabel diatas dapat diketahui bahwa untuk indikator daya tanggap, responden yang menjawab sangat tidak setuju sebanyak 0 responden (0%) tidak setuju sebanyak 0 responden (0%) cukup setuju sebanyak 20 responden (20%), setuju sebanyak 61 responden (61%) dan responden yang menjawab sangat setuju sebanyak 19 responden (19%)

2. Jaminan

Tabel 4.17

Y2					
	Frequency		Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	STS	0	0,0	0,0	0,0
	TS	0	0,0	0,0	0,0
	CS	23	23,0	23,0	23,0
	S	56	56,0	56,0	79,0
	SS	21	21,0	21,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

Sumber :Data primer yang di olah tahun 2022 (*Output SPSS ver.24*)

Pada tabel diatas dapat diketahui bahwa untuk indikator jaminan, responden yang menjawab sangat tidak setuju sebanyak 0 responden (0%) tidak setuju sebanyak 0 responden (0%) cukup setuju sebanyak 23 responden (23%), setuju sebanyak 56 responden (56%) dan responden yang menjawab sangat setuju sebanyak 21 responden (21%).

3. Ketepatan Waktu

Tabel 4.18

Y3					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	STS	0	0,0	0,0	0,0
	TS	0	0,0	0,0	0,0
	CS	21	21,0	21,0	21,0
	S	58	58,0	58,0	79,0
	SS	21	21,0	21,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

Sumber :Data primer yang di olah tahun 2022 (*Output SPSS ver.24*)

Pada tabel diatas dapat diketahui bahwa untuk indikator ketepatan waktu, responden yang menjawab sangat tidak setuju sebanyak 0 responden (0%) tidak setuju sebanyak 0 responden (0%) cukup setuju sebanyak 21 responden (12%), setuju sebanyak 58 responden (58%) dan responden yang menjawab sangat setuju sebanyak 21 responden (21%)

4.4 Uji Validitas dan Uji Reliabilitas

a. Uji Validitas

Pengujian validitas dibawah ini menggunakan SPSS V.24, dari hasil pengujian tersebut dapat diperoleh hasil dengan cara perhitungan mencari r tabel dijelaskan sebagai berikut :

$$Df = n - 2$$

$$= 100 - 2$$

$$= 98$$

$$\text{Level of siginifikasi} = 1\% (0,01)$$

$$r \text{ tabel} = 0,2565$$

Tabel 4.19
Hasil Uji Validitas

Variabel		R_{hitung}	>/<	R_{tabel}	Keterangan
Fasilitas (X1)	X1.1	0,818	>	0,2565	Valid
	X1.2	0,835	>	0,2565	Valid
	X1.3	0,772	>	0,2565	Valid
Sumber Daya Manusia (X2)	X2.1	0,842	>	0,2565	Valid
	X2.2	0,789	>	0,2565	Valid
	X2.3	0,802	>	0,2565	Valid
Lokasi (X3)	X3.1	0,859	>	0,2565	Valid
	X3.2	0,882	>	0,2565	Valid
	X3.3	0,887	>	0,2565	Valid
Keamanan (X4)	X4.1	0,863	>	0,2565	Valid
	X4.2	0,842	>	0,2565	Valid
	X4.3	0,806	>	0,2565	Valid
Kinerja Oprasional (Y)	Y1	0,879	>	0,2565	Valid
	Y2	0,863	>	0,2565	Valid
	Y3	0,856	>	0,2565	Valid

Sumber :Data primer yang di olah tahun 2022 (*Output SPSS ver.24*)

Berdasarkan tabel diatas menunjukkan bahwa semua indikator dari variabel fasilitas, varibel sumber daya manusia, variabel lokasi, dan variabel keamanan yang digunakan dalam penelitian ini mempunyai koefisien korelasi dimanan r_{hitung} masing- masing indikator yang lebih besar dari $r_{tabel} = 0,2565$, sehingga semua indikator tersebut dinyatakan valid.

b. Uji Reliabilitas

Tabel 4.20
Hasil Uji Reliabilitas

Variabel	Cronbach Alpha	Standard Reliabilitas	Keterangan
Fasilitas (X1)	0,736	0,7	Reliabel
Sumber daya Manusia(X\$)	0,740	0,7	Reliabel
Lokasi (X3)	0,848	0,7	Reliabel
Keamanan (X4)	0,785	0,7	Reliabel
Kinerja Operasional (Y)	0,833	0,7	Reliabel

Sumber :Data primer yang di olah tahun 2022 (*Output SPSS ver.24*)

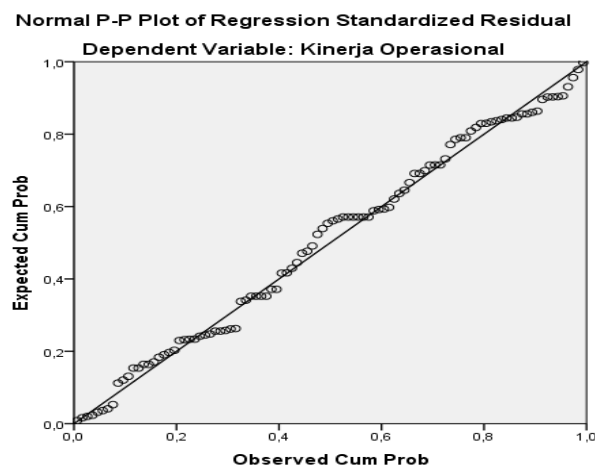
Dari tabel diatas menyatakan bahwa nilai *Cronbach Alpha* semua variabel lebih besar dari nilai standard reliabilitas 0,7 sehingga masing - masing variabel penelitian dalam kuisisioner dinyatakan reliabel.

4.5. Uji Asumsi Klasik

a. Uji Normalitas

1. Analisis Grafik

Gambar 4.2
Hasil Uji P – Plot



Sumber :Data primer yang di olah tahun 2022 (*Output SPSS ver.24*)

Dari gambar diatas, hasil uji normalitas P-P Plot *regresi standardized residual* menunjukkan titik – titik berhimpit disekitargaris

diagonal dan ini menunjukkan bahwa residual terdistribusi secara normal.

2. Analisis Statistik

Tabel 4.21
Hasil Uji Kolmogorov – Smirnov

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test		
		Unstandardized Residual
N		100
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	,0000000
	Std. Deviation	,99319462
Most Extreme Differences	Absolute	,065
	Positive	,061
	Negative	-,065
Test Statistic		,065
Asymp. Sig. (2-tailed)		,200 ^{c,d}
a. Test distribution is Normal.		
b. Calculated from data.		
c. Lilliefors Significance Correction.		
d. This is a lower bound of the true significance.		

Sumber :Data primer yang di olah tahun 2022 (*Output SPSS ver.24*)

Dari hasil pengujian *kolmogrov smirnov* pada tabel diatas dapat dijelaskan bahwa nilai *kolmogrov smirnov Z* pada kolom *Unstandardized Residual* adalah 0,065 dengan nilai signifikan pada Asymp. Sig (2-tailed) adalah $0,200 > 0,05$, hal inimenunjukkan bahwa datanya sudah terdistribusi secara normal.

b. Uji Multikolinieritas

1. Menganalisis matriks korelasi variabel independent. Jika antar variabel independent ada korelasi yang cukup tinggi (lebih dari 0,90), maka ada indikasi multikolinieritas.

Tabel 4.22
Uji Multikolinieritas Matrik Korelasi Antar Variabel Bebas

Coefficient Correlations ^a						
Model			Keamanan	Lokasi	Fasilitas	SDM
1	Correlations	Keamanan	1,000	,303	-,034	-,415
		Lokasi	,303	1,000	-,207	-,549
		Fasilitas	-,034	-,207	1,000	-,359
		SDM	-,415	-,549	-,359	1,000
	Covariances	Keamanan	,005	,002	,000	-,003
		Lokasi	,002	,007	-,001	-,005
		Fasilitas	,000	-,001	,007	-,003
		SDM	-,003	-,005	-,003	,012

a. Dependent Variable: Kinerja Operasional

Sumber :Data primer yang di olah tahun 2022 (*Output SPSS ver.24*)

Dari tabel matrik korelasi pada tabel diatas didapat nilai koefisian korelasi antara variabel fasilitas (X1) dengan variabel sumber daya manusia (X2) nilai korelasinya adalah sebesar -0,359 variabel fasilitas (X1) dengan variabel lokasi (X3) nilai korelasinya adalah sebesar -0,207 variabel fasilitas (X1) dengan variabel keamanan (X4) nilai korelasinya adalah sebesar -0,034 variabel sumber daya manusia (X2) dengan variabel lokasi (X3) nilai korelasinya adalah sebesar -0,549 variabel sumber daya manusia (X2) dengan variabel keamanan (X4) nilai korelasinya adalah sebesar -0,415 variabel lokasi (X3) dengan variabel keamanan (X4) nilai korelasinya adalah sebesar 0,303. Sesuai ketentuan dari uji multikoliniertas dengan menggunakan matrik kolerasi dibawah 0,90. Maka dapat disimpulkan berdasarkan matriks korelasi tidak terjadi gejala multikoliniertas.

2. Mempunyai angka *Tolerance* > 0,1 dan mempunyai nilai *Variance Inflation Factor* (VIF) < 10 maka tidak terjadi multikolinieritas.

Tabel 4.23
Hasil Uji Multikoliniertas dari Nilai Tolerance dan VIF

Coefficients^a			
Model		Collinearity Statistics	
		Tolerance	VIF
1	(Constant)		
	Fasilitas	,614	1,629
	Sumber Daya Manusia	,405	2,471
	Lokasi	,511	1,958
	Keamanan	,790	1,267

a. Dependent Variable: Kinerja Operasional

Sumber :Data primer yang di olah tahun 2022 (*Output SPSS ver.24*)

Berdasarkan pada tabel diatas uji multikoliniertas dari nilai tolerance dan VIF, dapat dilihat dari variabel independen nilai tolerance $> 0,1$ dan nilai VIF < 10 . Dapat disimpulkan dari tabel tersebut, bahwa variabel independen tidak terjadi multikoliniertas.

c. Uji Autokorelasi

Cara pengujiannya dilakukan dengan menggunakan statistic DW “Durbin-Watson” (The Durbin Watson Statistik) dengan ketentuan adalah sebagai berikut:

Pengambilan keputusan pada uji Durbin Watson sebagai berikut :

- $DU < DW < 4 - DU$ artinya tidak terjadi autokorelasi
- $DW < DL$ atau $DW > 4 - DL$ artinya terjadi autokorelasi
- $DL < DW < DU$ atau $4 - DU < DW < 4 - DL$ artinya tidak ada kepastian atau kesimpulan yang pasti

Tabel 4.24
Hasil Uji Durbin Watson

Model Summary^b					
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	,808 ^a	,652	,638	1,014	2,068

a. Predictors: (Constant), Keamanan, Lokasi, Fasilitas, Sumber Daya Manusia

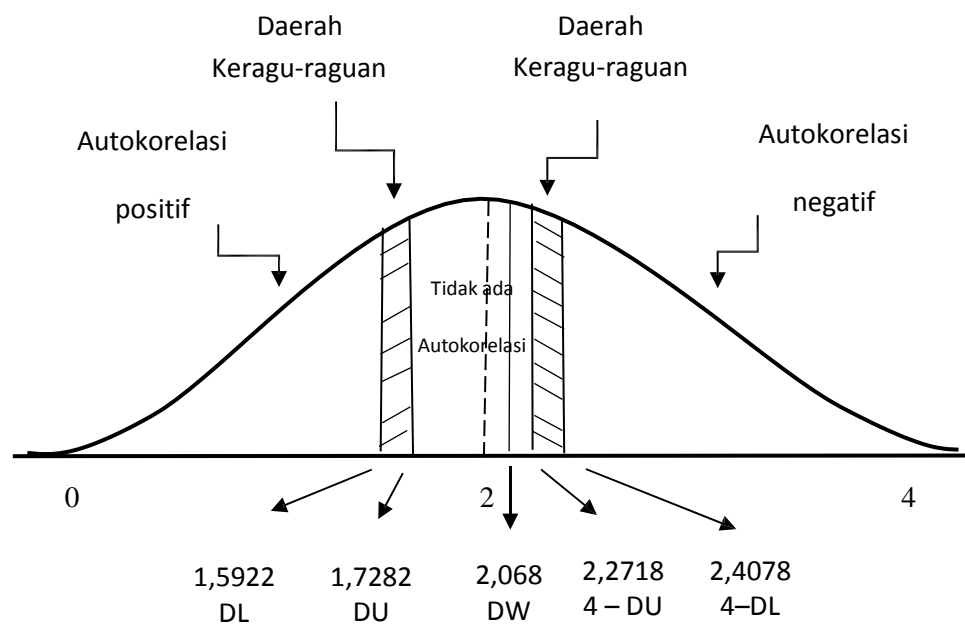
b. Dependent Variable: Kinerja Operasional

Sumber :Data primer yang di olah tahun 2022 (*Output SPSS ver.24*)

Pengujian Durbin Watson pada tabel diatas maka hasil autokorelasi di peroleh DW sebesar 2,065 pada tabel Durbin Watson untuk $n = 100$ dan jumlah variabel independen = 4 ($K=4$) di peroleh nilai $DL = 1,5922$, nilai $DU = 1,7282$, nilai $4 - DU = 2,2718$ dan nilai $4 - DL = 2,4078$. Maka dapat di simpulkan karena nilai $DU (1,7282) < DW (2,068) < 4 - DU (2,2718)$ tidak terjadi autokorelasi.

Gambar 4.3

Hasil Uji Statistik Durbin Watson



Berdasarkan gambar diatas, dapat dijelaskan bahwa nilai Uji Durbin Watson sebesar 2,068 berada didaerah yang tidak ada indikator penyimpanan autokorelasi. Berdasarkan uji statistik Durbin Watson dapat disimpulkan bahwa model penelitian dapat diterima.

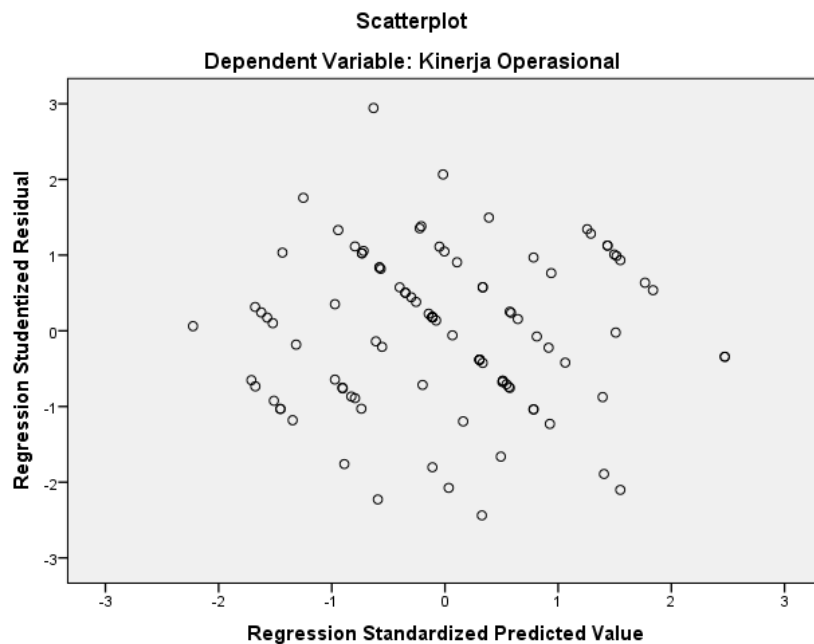
d. Uji Heteroskedastisitas

1. Analisis Grafik (*Scatterplot*)

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

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

Gambar 4.4
Hasil Uji Scatterplot



Sumber :Data primer yang di olah tahun 2022 (*Output SPSS ver.24*)

Berdasarkan pada gambar diatas menunjukkan bahwa tidak ada pola tertentu serta titik-titik yang menyebar serta acak diatas maupun dibawah angka 0 (nol) pada sumbu Y. Hal ini berarti tidak terjadi heteroskedastisitas pada model regresi.

2. Analisis Statistik (Uji Spearman's Rho)

Dasar keputusan pengujian Spearman's Rho menurut (Ghozali,2011) adalah:

- a. Jika nilai Unstandardized residual $< 0,05$ maka terjadi heteroskedastisitas
- b. Jika nilai Unstandardized residual $> 0,05$ maka tidak terjadi heteroskedastisita

Tabel 4.25
Hasil Uji Spearman's Rho

Correlations								
			Fasilitas	SDM	Lokasi	Keamanan	Unstandardized Residual	
Spearman's rho	Fasilitas	Correlation Coefficient	1,000	,586**	,487**	,186	,002	
		Sig. (2-tailed)	.	,000	,000	,064	,987	
		N	100	100	100	100	100	
	SDM	Correlation Coefficient	,586**	1,000	,699**	,324**	,035	
		Sig. (2-tailed)	,000	.	,000	,001	,731	
		N	100	100	100	100	100	
	Lokasi	Correlation Coefficient	,487**	,699**	1,000	,019	-,012	
		Sig. (2-tailed)	,000	,000	.	,849	,904	
		N	100	100	100	100	100	
	Keamanan	Correlation Coefficient	,186	,324**	,019	1,000	,014	
		Sig. (2-tailed)	,064	,001	,849	.	,893	
		N	100	100	100	100	100	
	Unstandardized Residual	Correlation Coefficient	,002	,035	-,012	,014	1,000	
		Sig. (2-tailed)	,987	,731	,904	,893	.	
		N	100	100	100	100	100	
	**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).							

Sumber :Data primer yang di olah tahun 2022 (*Output SPSS ver.24*)

Berdasarkan tabel diatas dapat dilihat bahwa nilai sig Unstandardized residual variabel independen (Fasilitas, Sumber Daya Manusia, Lokasi, Keamanan) diatas 0,05. Hal ini dapat disimpulkan bahwa model regresi tidak memiliki gejala adanya heteroskedastisitas.

4.6. Analisis Regresi Linier

Dalam penelitian ini untuk mengetahui pengaruh fasilitas, sumber daya manusia, lokasi, keamanan terhadap kinerja operasional. Perhitungan dilakukan dengan SPSS V.24. Hasil pengolahan dengan SPSS sebagai berikut:

Tabel 4.26
Hasil Uji Regresi Linier Berganda

Coefficients^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	-2,239	1,099		-2,037	,044
	Fasilitas	,280	,084	,258	3,341	,001
	SDM	,354	,107	,313	3,293	,001
	Lokasi	,212	,082	,219	2,582	,011
	Keamanan	,325	,072	,309	4,538	,000
a. Dependent Variable: Kinerja Operasional						

Sumber :Data primer yang di olah tahun 2022 (*Output SPSS ver.24*)

Pada tabel diatas yang menggunakan alat bantu SPSS V.24 dapat diketahui bahwa model penelitian dari regresi linier berganda adalah:

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

$$Y = -2,239 + 0,280.X_1 + 0,354.X_2 + 0,212.X_3 + 0,325.X_4 + \mu$$

Berdasarkan persamaan tersebut diatas dapat dilihat pada kolom Unstandardized coefficients pada tabel analisis regresi dapat dijelaskan sebagai berikut :

- a. Konstanta sebesar -2,239 menyatakan bahwa apabila jika variabel fasilitas, sumber daya manusia, lokasi, dan keamanan tidak berubah-ubah (konstan) maka Y kinerja operasional akan mengalami peningkatan sebesar -2,239.
- b. Koefisien regresi fasilitas (X1) sebesar 0,280 artinya jika variabel independen lain nilainya tetap (konstan) dan variabel fasilitas ditingkatkan sebesar satu-satuan, maka variabel kinerja operasional (Y) akan mengalami peningkatan sebesar 0,280.
- c. Koefisien regresi sumber daya manusia (X2) sebesar 0,354 artinya jika variabel independen lain nilainya tetap (konstan) dan variabel sumber daya manusia ditingkatkan sebesar satu-satuan, maka variabel kinerja operasional (Y) akan mengalami peningkatan sebesar 0,354.
- d. Koefisien regresi lokasi (X3) sebesar 0,212 artinya jika variabel independen lain nilainya tetap (konstan) dan variabel lokasi ditingkatkan

sebesar satu-satuan, maka variabel kinerja operasional (Y) akan mengalami peningkatan sebesar 0,212.

- e. Koefisien regresi keamanan (X4) sebesar 0,325 artinya jika variabel independen lain nilainya tetap (konstan) dan variabel keamanan ditingkatkan sebesar satu-satuan, maka variabel kinerja operasional (Y) akan mengalami peningkatan sebesar 0,325.
- f. Nilai μ adalah nilai dari variabel – variabel lain yang tidak digunakan dalam penelitian ini.

4.7. Pengujian Hipotesis

a. Uji t (Uji Parsial / Individual)

a. Merumuskan hipotesis

- Ho : Tidak ada pengaruh yang positif dan signifikan antara faktor fasilitas (X1), sumber daya manusia (X2), lokasi (X3), keamanan (X4) secara parsial terhadap kinerja Operasional (Y).
- Ha : Ada pengaruh yang positif dan signifikan antara faktor fasilitas (X1), sumber daya manusia (X2), lokasi (X3), keamanan (X4) secara parsial terhadap kinerja Operasional (Y).

Menentukan T tabel :

- Jumlah responden (n) = 100
- Jumlah variabel bebas (k) = 4
- Derajat bebas (db) = n-k-1
= 100 - 4 - 1 = 95
- Taraf signifikan $\alpha = 0,05$
- T tabel = 1,98525

b. Kriteria pengujian:

- Ho diterima apabila t hitung < t tabel.
- Ha diterima apabila t hitung > t tabel.

Tabel 4.27
Hasil Uji T

Coefficients ^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	-2,239	1,099		-2,037	,044
	Fasilitas	,280	,084	,258	3,341	,001
	SDM	,354	,107	,313	3,293	,001
	Lokasi	,212	,082	,219	2,582	,011
	Keamanan	,325	,072	,309	4,538	,000

a. Dependent Variable: Kinerja Operasional

Sumber :Data primer yang di olah tahun 2022 (*Output SPSS ver.24*)

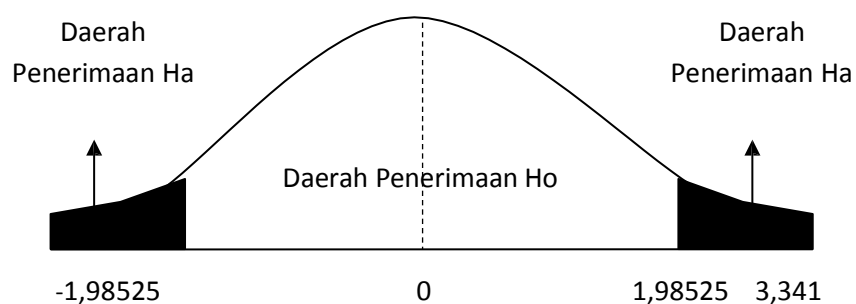
Pada tabel diatas dapat dijelaskan sebagai berikut :

a. Uji pengaruh fasilitas (X1) terhadap kinerja operasional (Y)

Berdasarkan hasil perhitungan SPSS pada H1 yaitu diduga bahwa fasilitas (X1) berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja operasional. Diperoleh angka t hitung sebesar $3,341 > t$ tabel $1,98525$ dengan tingkat signifikansi $0,001$. Sehingga fasilitas (X1), menghasilkan nilai yang positif dan signifikan terhadap kinerja operasional (Y). H_0 ditolak dan Hipotesis 1 diterima, karena t hitung $> t$ tabel.

Gambar 4.5

Kurva Uji t Variabel Fasilitas



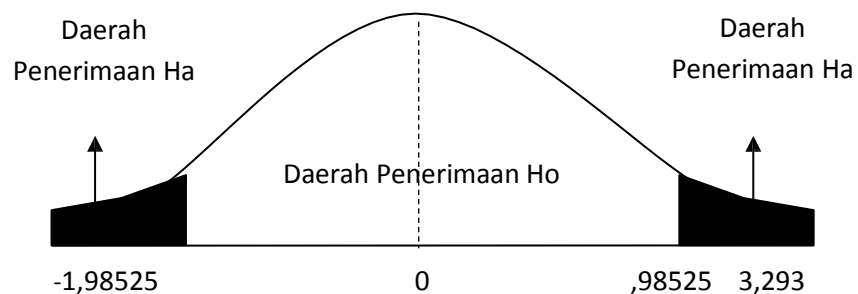
Sumber : Data yang diolah tahun 2022

b. Uji pengaruh sumber daya manusia (X2) terhadap kinerja operasional (Y)

Berdasarkan hasil perhitungan SPSS pada H2 yaitu diduga bahwa sumber daya manusia berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja operasional. Diperoleh angka t hitung sebesar $3,293 > t$ tabel $1,98525$ dengan tingkat signifikansi $0,001$. Sehingga sumber daya manusia (X_2), menghasilkan nilai yang positif dan signifikan terhadap kinerja operasional (Y). H_0 ditolak dan Hipotesis 2 diterima, karena t hitung $> t$ tabel.

Gambar 4.6

Kurva Uji t Variabel Sumber Daya Manusia



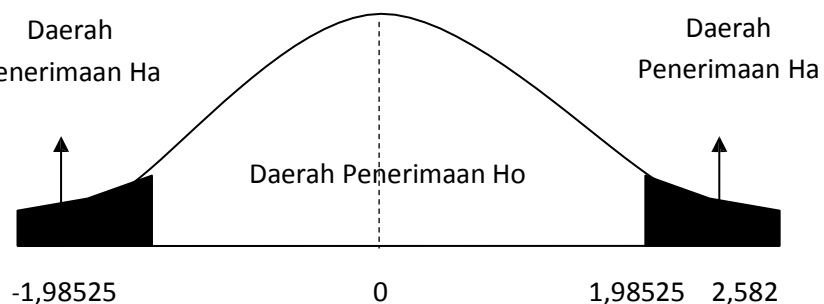
Sumber : Data yang diolah tahun 2022

c. Uji pengaruh lokasi (X_3) terhadap kinerja operasional (Y)

Berdasarkan hasil perhitungan SPSS pada H3 yaitu diduga bahwa lokasi berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja operasional. Diperoleh angka t hitung sebesar $2,582 > t$ tabel $1,98525$ dengan tingkat signifikansi $0,011$. Sehingga sumber daya manusia (X_2), menghasilkan nilai yang positif dan signifikan terhadap kinerja operasional (Y). H_0 ditolak dan Hipotesis 3 diterima, karena t hitung $> t$ tabel.

Gambar 4.7

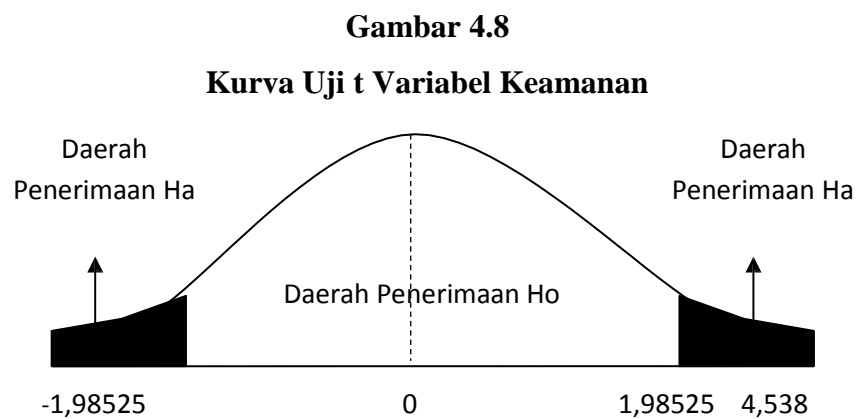
Kurva Uji t Variabel Lokasi



Sumber : Data yang diolah tahun 2022

d. Uji pengaruh Keamanan (X4) terhadap kinerja operasional (Y)

Berdasarkan hasil perhitungan SPSS pada H4 yaitu diduga bahwa keamanan berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja operasional. Diperoleh angka t hitung sebesar $4,538 > t$ tabel $1,98525$ dengan tingkat signifikansi $0,000$. Sehingga keamanan (X4), menghasilkan nilai yang positif dan signifikan terhadap kinerja operasional (Y). H_0 ditolak dan Hipotesis 4 diterima, karena t hitung $> t$ tabel.



Sumber : Data yang diolah tahun 2022

4.8. Koefisien Determinasi

Tabel 4.28
Hasil Uji Kofisien Determinasi

Model Summary^b				
Mode	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,808 ^a	,652	,638	1,014
a. Predictors: (Constant), Keamanan, Lokasi, Fasilitas, Sumber Daya Manusia				
b. Dependent Variable: Kinerja Operasional				

Sumber : Data primer yang di olah tahun 2022 (*Output SPSS ver.24*)

Dari tabel diatas hasil uji regresi diatas didapatkan angka koefisien determinasi (Adjusted R Square) sebesar $0,638$. Hal ini berarti bahwa variabel fasilitas (X1), sumber daya manusia (X2), lokasi (X3), dan keamanan (X4)

memiliki kontribusi sebesar 0,638 atau 63,8% dalam mempengaruhi kinerja operasional (Y). Sedangkan faktor-faktor lain yang berpengaruh terhadap kinerja operasional $(100\% - 63,8\%) = 36,2\%$. Jadi, sisanya sebesar 36,2% variabel lain yang tidak diajukan dalam penelitian ini adalah kualitas pelayanan, sistem informasi, dan kepuasan.

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan dan Saran

5.1.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

Persamaan regresi linier berganda $Y = -2,239 + 0,280.X_1 + 0,354.X_2 + 0,212.X_3 + 0,325.X_4 + \mu$

1. Hasil pengujian statistik dengan persamaan regresi linier berganda adalah fasilitas (X_1) sebesar 0,280 artinya jika variabel independen lain nilainya tetap (konstan) dan fasilitas ditingkatkan sebesar satu satuan, maka kinerja operasional (Y) akan mengalami peningkatan sebesar 0,280, dan diperoleh bahwa variabel fasilitas (X_1) secara parsial mempunyai pengaruh positif dan signifikan terhadap variabel kinerja operasional (Y), hal ini dibuktikan dengan nilai t hitung variabel fasilitas yaitu sebesar 3,341 dijelaskan dengan nilai t hitung ($3,341$) > t tabel (1,98525) yang berarti fasilitas berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja operasional.
2. Hasil pengujian statistik dengan persamaan regresi linier berganda adalah sumber daya manusia (X_2) sebesar 0,354 artinya jika variabel independen lain nilainya tetap (konstan) dan sumber daya manusia ditingkatkan sebesar satu satuan, maka kinerja operasional (Y) akan mengalami peningkatan sebesar 0,354, dan diperoleh bahwa variabel sumber daya manusia (X_2) secara parsial mempunyai pengaruh positif dan signifikan terhadap variabel kinerja operasional (Y), hal ini dibuktikan dengan nilai t hitung variabel sumber daya manusia yaitu sebesar 3,293 dijelaskan dengan nilai t hitung ($3,293$) > t tabel (1,98525) yang berarti sumber daya manusia

berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja operasional.

3. Hasil pengujian statistik dengan persamaan regresi linier berganda adalah lokasi (X3) sebesar 0,212 artinya jika variabel independen lain nilainya tetap (konstan) dan lokasi ditingkatkan sebesar satu satuan, maka kinerja operasional (Y) akan mengalami peningkatan sebesar 0,212, dan diperoleh bahwa variabel lokasi (X3) secara parsial mempunyai pengaruh positif dan signifikan terhadap variabel kinerja operasional(Y), hal ini dibuktikan dengan nilai t hitung variabel lokasi yaitu sebesar 2,582 dijelaskan dengan nilai t hitung $(2,582) > t \text{ tabel } (1,98525)$ yang berarti lokasi berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja operasional.
4. Hasil pengujian statistik dengan persamaan regresi linier berganda adalah Keamanan (X4) sebesar 0,325 artinya jika variabel independen lain nilainya tetap (konstan) dan keamanan ditingkatkan sebesar satu satuan, maka Kinerja operasional (Y) akan mengalami peningkatan sebesar 0,325, dan diperoleh bahwa variabel keamanan (X4) secara parsial mempunyai pengaruh positif dan signifikan terhadap variabel kinerja operasional (Y), hal ini dibuktikan dengan nilai t hitung variabel Keamanan yaitu sebesar 4,538 dijelaskan dengan nilai t hitung $(4,538) > t \text{ tabel } (1,98525)$ yang berarti keamanan berpengaruh positif dan signifikan terhadap kinerja operasional.

5.1.2 Saran

1. Fasilitas yang telah diberikan sudah cukup baik. Untuk lebih memaksimalkan pelayanan yang sudah ada diharapkan Dinas Perhubungan Kabupaten Banjarnegara bisa lebih meningkatkan fasilitas yang sudah ada misalnya dengan menambahkan tempat duduk diruang tunggu dan pengecekan secara rutin alat yang digunakan untuk pengujian kendaraan bermotor
2. Saran yang berkaitan dengan sumber daya manusia diharapkan Dinas Perhubungan Kabupaten Banjarnegara lebih meningkatkan keahlian petugas, kedisiplinan dan kenyamanan pengguna jasa misalnya lebih meningkatkan daya tanggap petugas dalam melayani para pengguna jasa.

3. Saran berkaitan dengan lokasi diharapkan Dinas Perhubungan Kabupaten Banjarnegara lebih memperhatikan akses keluar masuk kendaraan yang akan melakukan pengujian di Dinas Perhubungan Kabupaten Banjarnegara agar tidak terjadi penumpukan antrian di pintu masuk Dinas Perhubungan.
4. Saran berkaitan dengan keamanan yaitu tingkat keamanan yang sudah diterapkan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Banjarnegara sudah baik dan harap di pertahankan agar para pengguna jasa merasanya nyaman menggunakan jasa pengujian kendaraan bermotor di Dinas Perhubungan Kabupaten Banjarnegara karena terjamin keamanannya.

5.2 Implikasi Majerial

Uraian dari hasil pengujian-pengujian diatas membuktikan bahwa keberadaan variabel independen berpengaruh terhadap variabel dependen, hal ini diasumsikan pada variabel fasilitas, sumber daya manusia, lokasi, dan keamanan berpengaruh terhadap kinerja operasional. Dalam mengkaitkan antara hasil penelitian dengan peranan terhadap penilaian objek penelitian maka masing-masing variabel bebas memiliki implikasi sebagai berikut :

A. Dapat dilihat dari pengujian regresi linier berganda menunjukkan bahwa variabel sumber daya manusia (X₂) berada pada urutan pertama diantara keempat variabel yang mempengaruhi kinerja operasional sebesar 0,354. Yaitu variabel sumber daya manusia berpengaruh positif terhadap variabel kinerja operasional.

Implikasi manajerialnya adalah para petugas harus memberikan pelayanan yang terbaik dan profesional terhadap pengguna jasa, sehingga pengguna merasa nyaman dalam menggunakan jasa pengujian kendaraan bermotor. Variabel sumber daya manusia memiliki indikator yang meliputi kedisiplinan yang mempunyai nilai 0,842 dimana dengan kedisiplinan para karyawan Dinas Perhubungan dapat menjalankan pengujian kendaraan bermotor sesuai peraturan yang sesuai dengan perundang-undangan yang berlaku sehingga dalam menjalankan tugas dalam pengujian kendaraan bermotor dapat berjalan dengan lancar, beban kerja mempunyai nilai sebesar 0,789 dimana karyawan

dituntun untuk dapat menyelesaikan pekerjaan dalam melaksanakan pengujian kendaraan bermotor tepat waktu dalam suatu unit organisasi atau pemegang jabatan dalam waktu tertentu, dan keahlian mempunyai nilai sebesar 0,802 dimana apabila terjadi suatu masalah dalam proses pengujian kendaraan bermotor petugas atau karyawan dalam menangani hal tersebut dikarenakan para petugas mempunyai atau memiliki keahlian yang dibuktikan dengan adanya sertifikat keahlian.

- B. Dapat dilihat dari pengujian regresi linier berganda menunjukkan bahwa variabel keamanan (X4) berada pada urutan kedua diantara keempat variabel yang mempengaruhi kinerja operasional sebesar 0,325. Yaitu variabel keamanan berpengaruh positif terhadap variabel kinerja operasional.

Implikasi manajerialnya adalah para petugas menjamin keamanan dan keselamatan para pengguna jasa dalam proses pengujian kendaraan bermotor, sehingga pengguna jasa akan memberikan kepercayaan kepada petugas untuk melakukan pengujian kendaraan bermotor. Variable keamanan memiliki beberapa indikator diantaranya kerahasiaan data yang mempunyai nilai sebesar 0,863 yaitu apabila terjadi kesalahan dalam memasukan data atau dokumen dinas perhubungan dapat menjamin bahwa dokumen tersebut dapat di perbaiki dan dinas perhubungan dapat menjamin kerahasiaan informasi agar tidak dapat diakses oleh orang yang tidak berwenang akan data tersebut, keselamatan yang mempunyai nilai sebesar 0,842 dimana apabila terjadi sebuah kecelakaan dalam melakukan proses pengujian para karyawan dapat dengan cekatan membenahi dan memperbaiki hal tersebut, dan bebas dari bahaya kecelakaan sebesar 0,806 yang artinya apabila terjadi kecelakaan kepada pengguna jasa pada saat melakukan pengujian dinas perhubungan akan memberikan arahan sehingga tidak akan terjadi kecelakaan dan akan terbebas dari bahaya kecelakaan.

- C. Dapat dilihat dari pengujian regresi linier berganda menunjukkan bahwa variabel fasilitas (X2) berada pada urutan ketiga diantara keempat variabel yang mempengaruhi kinerja operasional sebesar 0,280. Yaitu variabel fasilitas berpengaruh positif terhadap variabel kinerja operasional.

Implikasi manajerialnya adalah meningkatkan fasilitas menjadi lebih baik seperti menambah tempat duduk dan penambahan fasilitas pendukung lainnya agar para pengguna jasa pada saat menggunakan fasilitas tersebut merasa nyaman. Variable fasilitas mempunyai beberapa indikator yaitu ruang tunggu dengan nilai sebesar 0,818 dimana para pengguna jasa secara umum memerlukan tempat duduk untuk menunggu antrian pendaftaran agar para pengguna jasa tidak semarangan dan hal tersebut dapat mempermudah proses pendaftaran, fasilitas parkir dengan nilai sebesar 0,835 yaitu artinya dimana para pengguna jasa sangat membutuhkan arahan agar pada saat parkir atau pada saat mengantri untuk pendaftaran atau pada saat melakukan pengujian kendaraan tidak terjadi penumpukan di pintu masuk hal ini dikarenakan kurangnya pengarahan dari pihak dinas perhubungan, dan fasilitas alat uji yang mempunyai nilai sebesar 0,772 yaitu berarti apabila pada saat pengujian kendaraan terjadi masalah pada alat pengujian maka dari pihak Dinas Perhubungan dapat melakukan pengecekan secara rutin alat yang digunakan untuk melakukan pengujian kendaraan.

- D. Dapat dilihat dari pengujian regresi linier berganda menunjukkan bahwa variabel lokasi (X3) berada pada urutan keempat diantara keempat variabel yang mempengaruhi kinerja operasional sebesar 0,212. Yaitu variabel lokasi berpengaruh positif terhadap variabel kinerja operasional.

Implikasi manajerialnya adalah dengan memberikan akses yang mudah dan memberikan fasilitas umum yang mendukung proses pengujian kendaraan bermotor. Variable lokasi memiliki beberapa indikator yaitu akses dimana memiliki nilai sebesar 0,859 yaitu artinya para pengguna jasa membutuhkan akses yang mudah dilalui atau mudah dijangkau secara umum dalam mengakses atau menuju Dinas Perhubungan, visibilitas memiliki nilai sebesar 0,882 yaitu artinya dimana lokasi atau tempat yang digunakan untuk proses pengujian kendaraan dapat dilihat dengan jelas dari jarak pandang normal para pengguna jasa, dan kedekatan lokasi yang mempunyai nilai sebesar 0,887 yaitu artinya apabila para pengguna jasa kesusahan dalam proses pendaftaran pengujian misalnya dengan kurangnya dokumen atau mengenai

pembayaran para pengguna jasa dapat menuju fasilitas foto copy atau fasilitas pembayaran seperti ATM sehingga Dinas Perhubungan dapat menyediakan fasilitas tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

- Afandi P. 2018. **Manajemen Sumber Daya Manusia (Teori, Konsep, dan Indikator)**. Riau : Zanafa Publishing
- Afra Wibawa Makna Hayat. "Pengaruh Lokasi Dan Citra Merek Terhadap Keputusan Pembelian Konsumen Pada Distro Ouval Research Di Buahbatu Bandung". E – jurnal Academia Acceleration The World's Research
- Agus, Sulastiyono .2011. **Manajemen Penyelenggaraan Hottel. Bandung.** Penerbit Alfabeta
- Apriyadi, d. (2017). **Analisis pengaruh ketepatan waktu , fasilitas kereta api di stasiun purwosari**, (99), 71–83.
- Anwar Prabu Mangkunegara .2009. **Evaluasi Penyelenggaraan Hotel.** Bandung. Penerbit Alfabeta
- Buchari Alma. 2003. **Manajemen Pemasaran dan Pemasaran Jasa**, Bandung: Alfabeta
- Busro.2018. **Manajemen Sumber Daya Manusia**. Jakarta: Kencana
- Desi Susanti dan Dewi Urip Wahyuni "Pengaruh Fakyor Kepercayaan, Kualitas Layanan Data Fasilitas Terhadap Kapuasan Pelanggan Kereta Api". Jurnal Ilmu dan Riset Manajemen Volume 6, Nomor 5, Mei 2017
- Edy Sutrisno. 2017. **Manajemen Sumber Daya Manusia**. Jakarta:KencanaPrenadamedia Group.
- Eva Ruswinda, Rios Arifin dan A. Agus Priyono .2019. "pengaruh faktor harga, keamanan, kenyamanan, dan ketepatan waktu terhadap pembelian tiket kereta api ekonomi ac penataran jurusan surabaya – malang – blitar (studi kasus pada penumpang kereta api ekonomi penataran di stasiun kota baru malang)" ejurnal Riset Manajemen PRODI MANAJEMEN
- Fandy Tjiptono .2002. **Strategi Pemasaran**. Yogyakarta: Penerbit Andi.
- Fandy, Tjiptono, PH.D. 2015. **Strategi Pemasaran, Edisi Salemba Empat**, Penerbit Andi. Yogyakarta. Hal : 345
- Handoko, T. Hani .2010. **Manajemen Personalia & Sumber Daya Manusia**. Yogyakarta : BFFE.
- Hasibuan, Malayu. 2016. **Manajemen Sumber Daya Manusia**. Jakarta : Penerbit BumiAksara.

Heny Gustianai dan Irwan Septayuda.”**Kualitas Pelayanan Dan Lokasi Pemasangan Iklan Media Outdoor Dalam Meningkatkan Kepuasan Pelanggan**”. Seminar Hasil Penelitian FEB, 29 Maret 2019

Hutapea, Parulian dan Nurianna Thoha, 2008, *Kompetensi Plus : Teori, Desain, Kasus dan Penerapan untuk HR dan Organisasi yang Dinamis*, Penerbit : Gramedia Pustaka Utama, Jakarta

Imam Santoso, Desty Yuwandini, dan Siti Asmaul Mustanirah.”**Pengaruh Kredit dan Sumber Daya Manusia Terhadap Kinerja UMKM Agroindustri Dengan Pemasaran Sebagai Variabel Antara**”. *Jurnal Manajemen & Agribisnis*, Vol. 12 No.03, November 2015

Kasmir, Jakfar. 2009. **Studi Kelayakan Bisnis. Edisi ke-2**. Jakarta: Prenada Media Group.

Kasmir, *Marketing dan Kasus-Kasus Pilihan*, (Jakarta: CAPS (Center For Academic Publishing Service, 2006), hal. 129

Kotler Dan Keller, (2015), *Manajemen Pemasaran*, Jilid 1, Edisi 13, Jakarta: Erlangga

Lupiyoadi, Rambat. 2006. *Manajemen Pemasaran Jasa Edisi Revisi*. Salemba Empat. Jakarta

Moehariono. 2012. “**Pengukuran Kinerja Berbasis Kompetensi**”. Jakarta: Raja Grafindo Persada.

Peraturan Bupati Banjarnegara Nomor 74 Tahun 2016

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 30 Tahun 2020

Rita.”**pengaruh Strategi Inovasi Terhadap Kinerja Oerasional Perusahaan Manufaktur**”. *Binus Business Review* Vol.1, No.2 November 2010:474 – 487

Steffi Mongkaren.”**Fasilitas Dan Kualitas Pelayanan Pengaruhnya Terhadap Kepuasan Pengguna Jasa Rumah Sakit Advent Manado**”. *Jurnal Riset Ekonomi Manajemen Bisni dan Akuntansi*, Vol.1, No 4, Hal : 493 – 503

Sugiyono .2017. **Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, Dan R&D**. Bamdung : Nova.

Sujarweni, Wiratna. 2014. **Metodologi Penelitian**. Yogyakarta: Pustaka Baru Press.

Sulistiyowati, Retno Anggoro.”**Studi Kepuasan Penumpang Kereta Api Kamandaka Jurusan Semarang – Purwokerto**”. *Jurnal Dinamika Ekonomi & Bisnis*. Vol.13, No. 2 Oktober 2016

Sunarso, & Kusdi. (2010). **Pengaruh Kepemimpinan, Kedisiplinan, Beban Kerja dan Motivasi Kerja terhadap Kinerja Guru Sekolah Dasar.** Jurnal Manajemen Sumber Daya Manusia Vol.4 No.1, 72-79.

Tangkilisan. 2015. **Manajemen Publik.** Jakarta: Gramedia Widia

Ujang Suwarman .2004. **Perilaku Konsumen Teori dan Penerapannya dalam Pemasaran,** Penerbit: PT Ghalia Indonesia, Bogor.

Wijayanto, Kusuma .2015. **Pengaruh Kualitas Pelayanan Terhadap Kepuasan dan Loyalitas Nasabah Bank. Jurnal Ekonomi Manajemen Sumber Daya.** Vol.17 No.1.

<https://business-law.binus.ac.id/2018/10/11/menjaga-kerahasiaan-data-bagi-perusahaan/>

LAMPIRAN

Lampiran 1 : Kuisisioner

LEMBAR PERSETUJUAN RESPONDEN

Yang bertanda tangan dibawah ini, saya:

Nama :

Alamat :

Umur :

Telah diminta untuk menjadi responden penelitian yang dilakukan oleh mahasiswa Program Studi Sarjana Transportasi Universitas Maritim AMNI Semarang

Nama :

Program Studi :

Fakultas :

Judul :

Saya memahami bahwa dalam penelitian tidak ada unsur yang merugikan, untuk itu saya setuju dan bersedia menjadi responden dengan menandatangani persetujuan.

Banjarnegara,.....

Responden,

(.....)

KUESIONER PENELITIAN

No. Rep:.....

Berilah tanda silang (X) atau lingkarilah jawaban yang anda pilih.

A. IDENTITAS RESPONDEN

- a. Alamat :
- b. Jenis Kelamin :
 - a. Laki - Laki
 - b. Perempuan
- c. Pendidikan Terakhir Anda :
 - a. SD
 - b. SMP
 - c. SMA
 - d. Perguruan Tinggi
- d. Usia anda Sekarang :
 - a. 17 – 22 th
 - b. 23 – 27 th
 - c. 28 – 32 th
 - d. Lebih dari 32 th

B. PETUNJUK PENGISIAN

Berilah tanda (X) pada pilihan jawaban berikut :

Keterangan :

- | | | |
|--------------------|-------------------|---------------------------|
| SS = Sangat Setuju | S = Setuju | STS = Sangat Tidak Setuju |
| CS = Cukup Setuju | TS = Tidak Setuju | |

C. FILTER RESPONDEN

Apakah saudara saat ini akan melakukan uji laik (kir) kendaraan?

- a. Ya
- b. Tidak

Jika ya lanjutkan ke pertanyaan berikutnya

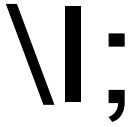
A. FILTER RESPONDEN

NO.	PERTANYAAN	SS	S	CS	TS	STS
		5	4	3	2	1
I. FASILITAS (X1)						
1	Setujukah anda, apakah fasilitas ruang tunggu yang di sediakan Kantor Dinas Perhubungan memadai dan nyaman saat digunakan?					
2	Setujukah anda, apakah fasilitas parkir yang disediakan Kantor Dinas Perhubungan telah mencukupi dengan jumlah kendaraan yang datang?					
3	Setujukah anda, apakah fasilitas alat uji yang disediakan Kantor Dinas Perhubungan sesuai standar dan lengkap untuk melakukan pengujian kendaraan?					
II. SUMBER DAYA MANUSIA (X2)						
1	Setujukah anda, apakah karyawan Dinas Perhubungan memiliki sikap disiplin yang tinggi?					
2	Setujukah anda, apakah beban kerja yang diberikan sesuai dengan porsi yang telah ditetapkan?					
3	Setujukah anda, apakah karyawan Dinas Perhubungan melakukan pekerjaan sesuai dengan keahlian masing – masing?					

III. LOKASI (X3)					
1	Setujukah anda, apakah lokasi Kantor Dinas Perhubungan memiliki akses yang mudah dijangkau?				
2	Setujukah anda, apakah lokasi Kantor Dinas Perhubungan dapat dilihat dari jarak pandang normal (visibilitas)?				
3	Setujukah anda apakah kedekatan lokasi Kantor Dinas Perhubungan dekat dengan fasilitas umum lainnya?				
IV. KEAMANAN (X4)					
1	Setujukah anda, bahwa keamanan Kantor Dinas Perhubungan dalam menjaga kerahasiaan dokumen terjamin?				
2	Setujukah anda, bahwa keamanan Kantor Dinas Perhubungan dalam menjaga keselamatan baik pengguna maupun karyawan sesuai dengan peraturan yang ada?				
3	Setujukah anda, bahwa keamanan Kantor Dinas Perhubungan dalam upaya menjaga agar bebas dari bahaya kecelakaan telah maksimal?				

V. KINERJA OPERASIONAL (Y)					
1	Setujukah anda, bahwa daya tanggap petugas Dinas Perhubungan dalam memberikan pelayanan sopan, ramah dan cepat dalam melaksanakan Pengujian Kendaraan Bermotor?				
2	Setujukah anda, bahwa petugas Dinas Perhubungan memberikan jaminan akan rasa aman dan nyaman dalam proses Pegujian Kendaraan Bermotor?				
3	Setujukah anda bahwa ketepatan waktu dalam pelaksana sangat berpengaruh terhadap proses Pengujian Kendaraan Bermotor?				

~ Terimakasih atas partisipasi Anda~



UNIVERSITAS MARITIM AMNI
SEMARANG

PERMOHONAN ZIN
PENELITIAN

NOMOR : C---
REVISI : TRANSISI
PENOMORAN I---
TANGGAL :

No. : 3d---JUNIMAR-AMNIIPPK/2022
Lamp.
Perihal : Permohonan Izin PenelitiD

Semarang, 25 Juli 2022

Kepada Yth.
Kepala
Dinas Perhubungan Ka-. Banjarnegara
Jl. Serulingmas No. 1 Semampir Banjarnegara

di-

Tempat

Dengan honnat,

1. Berdasarkan Undang - Undang Republik Indonesia No.12 Tahun 2012 tentang Pendidikan Tinggi, dimana Pasal 1 No.3 menyebutkan bahwa Ilmu Pengetahuan adalah rangkaian pengetahuan yang digali, disusun dan dikembangkan secara sistematis dengan menggunakan pendekatan tertentu yang dilandasi oleh Metodologi Ilmu untuk menerangkan gejala alam dan atau kemasayarakatan tertentu.
2. Penjabaran, Visi, Misi dan Tujuan UNIMAR AMNT Semarang dalam meningkatkan Pendidikan Akademik dan Vokasi secara profesional dalam bentuk Kurikulum yang diarahkan untuk menghasilkan alumni yang bertanggung jawab dan kompeten atas disiplin ilmu yang ditekuninya.
3. Tersebut butir 1 dan 2, kami mohon agar mahasiswa yang tercantum di bawah ini dapat diizinkan untuk melaksanakan penelitian Skripsi, dan permohonan data tentang jumlah Pengujian Kendaraan Bermotor tahun 2019 - 2021 serta menyebar Kuisisioner kepada Pengguna Jasa Pengujian Kendaraan Bermotor ill Dinas Perhubungan Kab. Bannamegara

No.	Nama	NIM	Prodi	No. UP
1.	NURUL ALFI FADILLAH	202104048	S1Transportasi	0821 38229718

4. Demikian disampaikan, atas perhatian dan kerjasarna diucapkan terima kasih,

"....._SE, M.Si, Ak, CA, CPA)
.0601065901

Tembusan:
•Arsip



PEMERINTAH KABUPATEN BANJARNEGARA

DINAS PERHUBUNGAN

Jl. Selamanik No. 1 Telp. (0286) 591331. Fax (0286) 594771
BANJARNEGARA 53415

Banjarnegara, 1 Agustus 2022

Nomor : 800/1058/Dinhub/2022
Lampiran : -
Perihal : **Izin Penelitian**

K e p a d a
Yth : Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis
Universitas Maritim AMNI Semarang

di -

SEMARANG

Mencukupi Surat Saudara Nomor : 329/UNIMAR-AMNI/PPK/2022
Tanggal 25 Juli 2022, perihal Permohonan Izin Penelitian.

Bersama ini kami sampaikan pada prinsipnya kami mengizinkan Sdri.
NURUL ALFI FADILLAH untuk melaksanakan penelitian Skripsi, dan permohonan
data tentang jumlah Pengujian Kendaraan Bermotor Tahun 2019-2021 serta
menyebarkan kuisioner kepada pengguna jasa Pengujian Kendaraan Bermotor di Dinas
Perhubungan Kabupaten Banjarnegara.

Demikian untuk menjadikan maklumlah dan guna seperlunya.

KEPALA DINAS PERHUBUNGAN
KABUPATEN BANJARNEGARA

MOHAMAD IOBAL, SE

Pembina Tk. I

NIP. 19681113 199503 1 003

Lampiran 5 : Daftar Responden

NO	NAMA	ALAMAT	JENIS KELAMIN	USIA	PENDIDIKAN
1	RIDHO MUARIFIN	RAKIT	L	> 32 TAHUN	SMA
2	PARJO	BADAMITA	L	> 32 TAHUN	SD
3	VIAN TIANTORO	AMBAL	L	> 32 TAHUN	SMA
4	SA'BAN .P	PENGALUSAN	L	28 - 32 TAHUN	SMA
5	AKHYANI	WANAYASA	L	> 32 TAHUN	SMP
6	SAWIYAH	TEMPURAN	L	28 - 32 TAHUN	SD
7	SUKARDI	BAWANG	L	> 32 TAHUN	SMP
8	A. NURHOIS	MADUKARA	L	28 - 32 TAHUN	SMA
9	JUNI ANTON	KARANGKOBAR	L	23 - 27 TAHUN	SMP
10	MULYATNO	WANAYASA	L	28 - 32 TAHUN	SMP
11	WIWIN WARYANTO	KALIKAJAR	L	> 32 TAHUN	SMA
12	RAHMAT	KARANGKOBAR	L	> 32 TAHUN	SD
13	SURAYA	KARANGKOBAR	L	> 32 TAHUN	SD
14	SUKIRWAN	CLAPAR	L	> 32 TAHUN	SMA
15	RUKUN RAHAYU	SAWANGAN	L	28 - 32 TAHUN	SMA
16	HARYATO	PAKIKIRAN	L	> 32 TAHUN	SMP
17	A. AZIZ HAKIM	KLAMPOK	L	> 32 TAHUN	SD
18	SUHENDRO	KEDAWUNG	L	> 32 TAHUN	SMP
19	DEDI NURYANTO	BANYUMAS	L	> 32 TAHUN	SMA
20	WAWAN YANUAR N.D	LENGKONG	L	17 - 22 TAHUN	SMA
21	SOLEKHAN	TRIBUANA	L	> 32 TAHUN	PERGURUAN TINGGI
22	SOBRON	REJASA	L	> 32 TAHUN	SMP
23	AWAL SUSENO	ARGASOKA	L	> 32 TAHUN	SD
24	SODRIADI	PESANTREN	L	23 - 27 TAHUN	SMP
25	MUH. AZIZ	WONOSOBO	L	> 32 TAHUN	SMA
26	TUSRO	SALAMERTA	L	> 32 TAHUN	SD
27	ADI SANTOSA	BAWANG	L	> 32 TAHUN	SMA
28	WAHYO	TEMPURAN	L	> 32 TAHUN	SD
29	AFRI ISMAWAN	SUSUKAN	L	17 - 22 TAHUN	SMA
30	HAMDI	SAMPANG	L	> 32 TAHUN	SMP
31	RAMLI	KEDAWUNG	L	> 32 TAHUN	SMA
32	SIDIK ISKANDAR	SUKOHARJO	L	28 - 32 TAHUN	SMP
33	KASRANI	KARANG BAWANG	L	> 32 TAHUN	SD
34	MARCO	SUSUKAN	L	> 32 TAHUN	SMA
35	JUWONO	KEBONDALEM	L	> 32 TAHUN	SMP
36	M. AZIZ	KAREKAN	L	23 - 27 TAHUN	SMA
37	MARDAN MH	LIMBANGAN	L	> 32 TAHUN	SD
38	SUSILO	PURBALINGGA	L	28 - 32 TAHUN	SMP
39	IWAN	CIPAWAN	L	28 - 32 TAHUN	SMP
40	FENDI HAMDALAH	PAGENTAN	L	28 - 32 TAHUN	SMP
41	ALIK SURATNO	SUSUKAN	L	> 32 TAHUN	SD
42	RISA ALFIAN	GUMELEM KULON	L	> 32 TAHUN	SMP
43	PONO	SOKARAJA	L	28 - 32 TAHUN	SD
44	AGUS	KARANGKOBAR	L	23 - 27 TAHUN	SMP
45	BUDI HARYANTO	SEMAMPIR	L	> 32 TAHUN	SMA
46	AGUS PRISUANTO	MARON	L	> 32 TAHUN	SMP
47	SUKARMAN	SLEMAN	L	> 32 TAHUN	SD
48	WAHYONO	DAGO ATAS	L	> 32 TAHUN	SMP
49	SOBRON	AMPELSARI	L	> 32 TAHUN	SD
50	M. SUTARMAN	BLAMBANGAN	L	> 32 TAHUN	SD
51	FAISAL HUSEIN	WANADADI	L	23 - 27 TAHUN	SMA
52	BASRUDIN	MERDEN	L	> 32 TAHUN	SD
53	NASIRUN	SUSUKAN	L	> 32 TAHUN	SMP
54	SIGIT SUHEDRO	KANDANGWANGI	L	> 32 TAHUN	SMP
55	EKO SUPRIYANTO	JL. VETERAN 68	L	> 32 TAHUN	PERGURUAN TINGGI

56	SUKIRNO	SUKOHARJO	L	> 32 TAHUN	SMP
57	BARUDIN	PETUGURAN	L	> 32 TAHUN	SMP
58	MANA	RAKIT	L	> 32 TAHUN	SD
59	TRIYONO	SIGALUH	L	> 32 TAHUN	SMA
60	YOGI	GEMURUH	L	> 32 TAHUN	SMA
61	SUKISNO	GENTANSARI	L	> 32 TAHUN	SMP
62	HARBUDIYANTO	TEMPURAN	L	28 - 32 TAHUN	SMP
63	ADI RIYANTO	PUNGGELAN	L	> 32 TAHUN	SMP
64	JOKO ARIF MUHLISUN	KERTAYASA	L	> 32 TAHUN	SMP
65	SUNASRO	MANDIRAJA	L	> 32 TAHUN	SD
66	WINARNO	MADUKARA	L	> 32 TAHUN	SMP
67	MIFTACHUL GHUFRON	PURBALINGGA	L	> 32 TAHUN	SMA
68	ZIDNI MAULANA	WANAYASA	L	17 - 22 TAHUN	SMA
69	VAJAR NUR DIYANTO	MADUKARA	L	> 32 TAHUN	SMA
70	AGAM SAPUTRA	BANYUMAS	L	17 - 22 TAHUN	SMA
71	SIDIK	RAKIT	L	> 32 TAHUN	SMA
72	RANTO SLAMET	PURWONEGORO	L	> 32 TAHUN	SD
73	SRIYANTI	WANAYASA	P	> 32 TAHUN	SMP
74	TUSLAN SUKARSEN	LUWUNG	L	> 32 TAHUN	PERGURUAN TINGGI
75	SALIMAN	PEKAUMAN	L	> 32 TAHUN	SD
76	BUHYANTO	BAKAL	L	> 32 TAHUN	SD
77	SLAMET SARWONO	BLAMBANGAN	L	> 32 TAHUN	SMA
78	MOHAMAD FARID	WATUURIP	L	17 - 22 TAHUN	SMA
79	LUKMAN SANTOSO	PUNGGELAN	L	23 - 27 TAHUN	SMA
80	WIRATNO	WANADADI	L	> 32 TAHUN	PERGURUAN TINGGI
81	MAHMUD HASAN	SOKANANDI	L	> 32 TAHUN	SMA
82	SURATIN	BANTARWARU	L	28 - 32 TAHUN	SD
83	BAYU DARMADI	WONOSOBO	L	> 32 TAHUN	SMA
84	SULISTIYO	PURWOREJO	L	> 32 TAHUN	SMA
85	PUJI RIYANTO	BANDINGAN	L	> 32 TAHUN	SMA
86	MUKHALIM	PRIGI	L	28 - 32 TAHUN	SMA
87	MUDAKAR	KALIBENDA	L	> 32 TAHUN	SMA
88	SAPTONO BUDI WIBOWO	KUTABANJAR	L	> 32 TAHUN	SMA
89	ANDRI	BINORONG	L	> 32 TAHUN	SMA
90	SUTRISNO	LENGKONG	L	> 32 TAHUN	PERGURUAN TINGGI
91	KUSWADI	KERTAYASA	L	> 32 TAHUN	SMP
92	MISPAN	LENGKONG	L	> 32 TAHUN	SMA
93	SARYONO	GEMURUH	L	> 32 TAHUN	SMP
94	UMAR SAEFUROKHMAN	LUWUNG	L	> 32 TAHUN	PERGURUAN TINGGI
95	TUGINO	SOMAGEDE	L	> 32 TAHUN	SD
96	HARYONO	WANGON	L	> 32 TAHUN	SMP
97	ROHMAT	PUNGGELAN	L	> 32 TAHUN	SMP
98	DANANG	TRIBUANA	L	28 - 32 TAHUN	SMA
99	SUDIRMAN	WANANDADI	L	> 32 TAHUN	SMP
100	EDI SUNANTO	KLAMPOK	L	28 - 32 TAHUN	SMA

Lampiran 6 : Tabulasi Data

TABULASI JAWABAN RESPONDEN TERHADAP PERTANYAAN RESPONDEN

NO	FASILITAS				SUMBER DAYA MANUSIA				LOKASI				KEAMANAN				KINERJA OPERASIOONAL			
	X1.1	X1.2	X1.3	TOTAL	X2.1	X2.2	X2.3	TOTAL	X3.1	X3.2	X3.3	TOTAL	X4.1	X4.2	X4.3	TOTAL	Y1	Y2	Y3	TOTAL
1	4	4	4	12	4	4	5	13	4	5	4	13	4	5	4	13	4	4	4	12
2	4	4	3	11	4	3	3	10	3	4	4	11	3	3	3	9	3	3	3	9
3	4	4	4	12	4	4	5	13	4	4	5	13	5	5	4	14	5	5	4	14
4	5	4	3	12	3	4	3	10	4	4	4	12	4	4	4	12	5	4	5	14
5	5	5	4	14	5	4	4	13	3	4	4	11	5	4	4	13	4	4	5	13
6	5	5	4	14	4	4	3	11	4	4	4	12	4	3	4	11	4	3	4	11
7	5	5	5	15	4	5	5	14	5	5	5	15	3	4	4	11	5	5	5	15
8	4	5	5	14	5	5	5	15	4	5	5	14	3	4	3	10	4	5	4	13
9	5	4	4	13	4	4	5	13	5	5	5	15	3	3	3	9	4	4	5	13
10	4	3	4	11	4	5	4	13	4	5	5	14	4	3	3	10	5	4	4	13
11	3	4	4	11	4	4	4	12	5	5	4	14	4	4	4	12	4	4	5	13
12	4	5	3	12	4	4	3	11	3	4	4	11	5	5	4	14	5	4	4	13
13	4	5	5	14	5	5	5	15	5	5	5	15	4	4	4	12	5	5	5	15
14	4	4	3	11	3	4	4	11	4	4	3	11	3	4	4	11	4	3	3	10
15	4	4	3	11	4	4	4	12	4	4	4	12	4	5	4	13	4	4	4	12
16	4	4	3	11	4	4	4	12	4	4	5	13	4	3	4	11	4	4	4	12
17	3	4	3	10	3	4	4	11	3	3	3	9	4	4	4	12	4	4	4	12
18	4	4	3	11	3	4	3	10	3	3	3	9	5	5	4	14	4	3	3	10
19	4	5	4	13	5	5	4	14	4	5	5	14	4	4	4	12	4	5	3	12
20	5	4	4	13	4	4	5	13	5	5	5	15	4	3	4	11	4	4	5	13
21	5	5	3	13	4	4	4	12	4	4	4	12	4	4	5	13	4	4	5	13
22	3	3	4	10	3	3	4	10	3	3	3	9	4	4	4	12	3	3	3	9
23	5	4	4	13	4	4	4	12	4	4	4	12	4	5	5	14	4	4	4	12
24	4	5	5	14	5	5	5	15	4	5	5	14	4	4	4	12	4	5	4	13
25	3	4	4	11	4	4	4	12	4	4	4	12	3	4	4	11	3	4	4	11
26	4	4	4	12	4	5	4	13	4	5	4	13	4	4	4	12	4	4	4	12
27	4	5	4	13	4	5	4	13	5	4	4	13	4	4	4	12	4	4	4	12
28	3	3	3	9	4	4	4	12	5	5	5	15	3	4	3	10	3	4	3	10
29	4	4	3	11	3	4	4	11	3	4	4	11	4	4	4	12	4	4	4	12
30	3	4	4	11	4	3	3	10	4	4	4	12	3	4	3	10	3	4	3	10

31	5	4	4	13	5	5	5	15	5	4	4	13	5	5	4	14	5	5	4	14
32	5	5	4	14	5	5	5	15	5	5	5	15	4	4	4	12	4	4	4	12
33	4	4	4	12	4	4	3	11	4	4	4	12	4	3	4	11	4	3	4	11
34	4	3	3	10	3	3	4	10	4	4	4	12	3	3	4	10	3	3	4	10
35	4	4	4	12	5	4	5	14	4	4	5	13	4	3	4	11	3	3	4	10
36	4	4	4	12	4	5	4	13	4	5	4	13	4	4	4	12	4	4	4	12
37	3	3	3	9	3	3	3	9	4	4	4	12	3	3	3	9	3	3	3	9
38	5	5	5	15	4	4	4	12	4	4	4	12	4	4	4	12	4	4	4	12
39	4	5	4	13	4	5	4	13	5	4	4	13	4	4	4	12	4	4	4	12
40	3	4	4	11	4	4	4	12	4	4	4	12	3	4	3	10	3	4	3	10
41	4	4	4	12	4	5	4	13	5	4	5	14	4	5	5	14	4	5	5	14
42	5	5	5	15	5	5	5	15	5	5	5	15	5	5	5	15	5	5	5	15
43	4	4	4	12	4	4	5	13	4	4	4	12	4	4	5	13	5	5	4	14
44	4	4	4	12	4	4	4	12	4	4	4	12	4	4	4	12	4	4	4	12
45	4	5	4	13	5	5	4	14	4	5	5	14	5	5	4	14	4	5	3	12
46	4	4	4	12	4	4	4	12	4	4	4	12	4	4	4	12	4	4	4	12
47	5	5	5	15	5	5	5	15	5	5	5	15	5	5	5	15	5	5	5	15
48	3	3	4	10	3	4	3	10	4	4	3	11	3	4	3	10	3	3	4	10
49	4	4	3	11	3	4	5	12	3	3	4	10	3	3	3	9	3	3	3	9
50	3	3	3	9	4	4	3	11	4	4	3	11	4	3	3	10	4	3	3	10
51	3	3	3	9	4	4	4	12	3	3	3	9	4	5	5	14	4	4	4	12
52	4	3	4	11	4	4	4	12	4	4	4	12	5	5	4	14	4	3	4	11
53	3	3	3	9	4	4	4	12	3	3	3	9	3	4	4	11	4	3	4	11
54	4	4	4	12	4	5	4	13	5	4	5	14	3	3	4	10	4	5	5	14
55	4	4	3	11	4	4	3	11	3	4	3	10	4	4	4	12	3	3	3	9
56	5	5	5	15	4	4	4	12	4	4	4	12	3	3	3	9	5	4	4	13
57	4	4	4	12	4	5	4	13	4	5	4	13	4	4	4	12	4	4	4	12
58	5	4	4	13	4	4	4	12	4	4	4	12	4	5	5	14	5	4	4	13
59	4	3	4	11	3	4	4	11	3	3	3	9	5	5	4	14	4	4	4	12
60	4	4	4	12	4	5	4	13	4	5	4	13	3	4	4	11	4	4	4	12
61	4	3	4	11	3	4	4	11	3	4	4	11	4	3	4	11	4	3	4	11
62	4	4	4	12	4	4	4	12	4	4	4	12	4	4	4	12	4	4	4	12
63	5	4	5	14	5	4	5	14	5	5	5	15	5	5	4	14	5	5	5	15
64	5	5	5	15	5	5	5	15	5	4	5	14	4	5	4	13	5	5	5	15
65	5	5	5	15	5	4	5	14	5	5	5	15	4	4	4	12	5	5	5	15

66	4	4	4	12	4	4	4	12	4	4	4	12	3	4	4	11	4	4	4	12
67	4	3	4	11	4	5	4	13	5	5	4	14	4	5	4	13	3	4	4	11
68	5	5	5	15	5	5	5	15	5	5	5	15	3	4	4	11	5	5	5	15
69	4	4	4	12	4	5	4	13	4	5	4	13	4	4	4	12	4	4	4	12
70	4	4	4	12	4	5	4	13	4	5	4	13	5	4	5	14	4	4	4	12
71	4	5	4	13	4	4	4	12	4	4	4	12	3	4	4	11	4	4	4	12
72	4	4	3	11	3	4	4	11	3	4	4	11	4	5	5	14	4	4	4	12
73	5	4	4	13	4	4	5	13	5	5	5	15	4	5	4	13	4	4	5	13
74	5	4	4	13	4	3	3	10	4	4	4	12	3	4	3	10	3	4	3	10
75	4	4	4	12	5	4	5	14	4	4	5	13	4	4	4	12	4	4	4	12
76	4	4	4	12	4	4	4	12	4	4	4	12	4	4	4	12	4	4	4	12
77	3	3	3	9	3	4	3	10	4	5	4	13	3	3	4	10	3	3	4	10
78	4	4	4	12	4	4	4	12	4	4	4	12	4	4	4	12	3	4	3	10
79	3	3	3	9	4	4	3	11	4	4	3	11	4	5	4	13	4	3	3	10
80	5	5	3	13	4	4	4	12	4	4	4	12	4	4	5	13	4	4	5	13
81	4	5	4	13	4	4	4	12	4	4	4	12	4	5	4	13	4	4	4	12
82	4	4	4	12	4	4	4	12	4	4	4	12	4	4	4	12	4	4	4	12
83	5	4	5	14	5	4	5	14	5	5	5	15	3	4	3	10	4	5	4	13
84	4	4	3	11	3	4	4	11	3	4	4	11	4	4	4	12	4	4	4	12
85	3	4	4	11	4	4	4	12	4	4	4	12	3	4	3	10	4	4	4	12
86	4	4	4	12	4	5	4	13	4	5	4	13	5	5	4	14	4	4	4	12
87	4	4	4	12	3	3	4	10	4	3	3	10	4	4	4	12	4	4	4	12
88	4	5	3	12	4	4	3	11	5	5	4	14	4	3	4	11	4	4	4	12
89	4	5	5	14	3	4	4	11	4	4	3	11	3	3	4	10	3	3	3	9
90	3	3	3	9	4	4	4	12	3	3	3	9	3	4	3	10	3	3	3	9
91	4	4	4	12	4	4	4	12	4	4	4	12	4	4	4	12	4	4	4	12
92	5	5	4	14	4	5	5	14	5	5	5	15	4	4	4	12	5	5	5	15
93	4	4	4	12	4	4	4	12	4	4	4	12	4	4	3	11	4	4	4	12
94	4	4	4	12	4	4	3	11	3	4	3	10	5	5	5	15	4	3	3	10
95	4	5	4	13	5	5	5	15	4	4	3	11	5	5	5	15	5	5	5	15
96	4	4	4	12	4	4	4	12	3	3	3	9	4	4	4	12	4	4	4	12
97	4	5	4	13	3	3	4	10	4	3	3	10	3	3	3	9	3	3	3	9
98	4	5	4	13	5	5	5	15	4	4	3	11	5	5	5	15	5	5	5	15
99	4	4	4	12	4	4	4	12	3	3	3	9	4	4	4	12	4	4	4	12
100	4	5	4	13	3	3	4	10	4	3	3	10	3	3	3	9	3	3	3	9

Lampiran 7 : Hasil Pengujian SPSS

Gambaran Umum Responden

A. Usia Responden

		Usia			Cumulative
		Frequency	Percent	Valid Percent	Percent
Valid	17 - 22 Tahun	5	5,0	5,0	5,0
	23 - 27 Tahun	6	6,0	6,0	11,0
	28 - 32 Tahun	15	15,0	15,0	26,0
	> 32 Tahun	74	74,0	74,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

B. Jenis Kelamin Responden

		Jenis Kelamin			Cumulative
		Frequency	Percent	Valid Percent	Percent
Valid	Laki -Laki	99	99,0	99,0	99,0
	Perempuan	1	1,0	1,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

C. Pendidikan Terakhir Responden

		Pendidikan Terakhir			Cumulative
		Frequency	Percent	Valid Percent	Percent
Valid	SD	23	23,0	23,0	23,0
	SMP	33	33,0	33,0	56,0
	SMA	38	38,0	38,0	94,0
	Perguruan Tinggi	6	6,0	6,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

Analisis Deskriptif

A. Fasilitas

X1.1

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Cukup Setuju	16	16,0	16,0	16,0
	Setuju	60	60,0	60,0	76,0
	Sangat Setuju	24	24,0	24,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

X1.2

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Cukup Setuju	16	16,0	16,0	16,0
	Setuju	54	54,0	54,0	70,0
	Sangat Setuju	30	30,0	30,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

X1.3

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Cukup Setuju	25	25,0	25,0	25,0
	Setuju	61	61,0	61,0	86,0
	Sangat Setuju	14	14,0	14,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

B. Sumber Daya Manusia

X2.1

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Cukup Setuju	19	19,0	19,0	19,0
	Setuju	62	62,0	62,0	81,0
	Sangat Setuju	19	19,0	19,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

X2.2

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Cukup Setuju	9	9,0	9,0	9,0
	Setuju	63	63,0	63,0	72,0
	Sangat Setuju	28	28,0	28,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

X2.3

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Cukup Setuju	16	16,0	16,0	16,0
	Setuju	59	59,0	59,0	75,0
	Sangat Setuju	25	25,0	25,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

C. Lokasi**X3.1**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Cukup Setuju	19	19,0	19,0	19,0
	Setuju	58	58,0	58,0	77,0
	Sangat Setuju	23	23,0	23,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

X3.2

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Cukup Setuju	13	13,0	13,0	13,0
	Setuju	56	56,0	56,0	69,0
	Sangat Setuju	31	31,0	31,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

X3.3

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Cukup Setuju	21	21,0	21,0	21,0
	Setuju	53	53,0	53,0	74,0
	Sangat Setuju	26	26,0	26,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

D. Keamanan

X4.1

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Cukup Setuju	28	28,0	28,0	28,0
	Setuju	56	56,0	56,0	84,0
	Sangat Setuju	16	16,0	16,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

X4.2

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Cukup Setuju	20	20,0	20,0	20,0
	Setuju	54	54,0	54,0	74,0
	Sangat Setuju	26	26,0	26,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

X4.3

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Cukup Setuju	19	19,0	19,0	19,0
	Setuju	67	67,0	67,0	86,0
	Sangat Setuju	14	14,0	14,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

E. Kinerja Operasional

Y1

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Cukup Setuju	20	20,0	20,0	20,0
	Setuju	61	61,0	61,0	81,0

Sangat Setuju	19	19,0	19,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

Y2

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Cukup Setuju	23	23,0	23,0	23,0
	Setuju	56	56,0	56,0	79,0
	Sangat Setuju	21	21,0	21,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

Y3

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Cukup Setuju	21	21,0	21,0	21,0
	Setuju	58	58,0	58,0	79,0
	Sangat Setuju	21	21,0	21,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

Uji Validitas dan Uji Reliabilitas

Uji Validitas

A. Fasilitas (X1)

Correlations

		X1.1	X1.2	X1.3	TotalX1
X1.1	Pearson Correlation	1	,550**	,438**	,818**
	Sig. (2-tailed)		,000	,000	,000
	N	100	100	100	100
X1.2	Pearson Correlation	,550**	1	,454**	,835**
	Sig. (2-tailed)	,000		,000	,000
	N	100	100	100	100
X1.3	Pearson Correlation	,438**	,454**	1	,772**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000		,000
	N	100	100	100	100
TotalX1	Pearson Correlation	,818**	,835**	,772**	1
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	
	N	100	100	100	100

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

B. Sumber Daya Manusia (X2)

		Correlations			
		X2.1	X2.2	X2.3	TotalX2
X2.1	Pearson Correlation	1	,533**	,512**	,842**
	Sig. (2-tailed)		,000	,000	,000
	N	100	100	100	100
X2.2	Pearson Correlation	,533**	1	,417**	,789**
	Sig. (2-tailed)	,000		,000	,000
	N	100	100	100	100
X2.3	Pearson Correlation	,512**	,417**	1	,802**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000		,000
	N	100	100	100	100
TotalX2	Pearson Correlation	,842**	,789**	,802**	1
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	
	N	100	100	100	100

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

C. Lokasi (X3)

		Correlations			
		X3.1	X3.2	X3.3	TotalX3
X3.1	Pearson Correlation	1	,636**	,629**	,859**
	Sig. (2-tailed)		,000	,000	,000
	N	100	100	100	100
X3.2	Pearson Correlation	,636**	1	,690**	,882**
	Sig. (2-tailed)	,000		,000	,000
	N	100	100	100	100
X3.3	Pearson Correlation	,629**	,690**	1	,887**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000		,000
	N	100	100	100	100
TotalX3	Pearson Correlation	,859**	,882**	,887**	1
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	
	N	100	100	100	100

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

D. Keamanan (X4)

Correlations

		X4.1	X4.2	X4.3	TotalX4
X4.1	Pearson Correlation	1	,584**	,573**	,863**
	Sig. (2-tailed)		,000	,000	,000
	N	100	100	100	100
X4.2	Pearson Correlation	,584**	1	,499**	,842**
	Sig. (2-tailed)	,000		,000	,000
	N	100	100	100	100
X4.3	Pearson Correlation	,573**	,499**	1	,806**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000		,000
	N	100	100	100	100
TotalX4	Pearson Correlation	,863**	,842**	,806**	1
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	
	N	100	100	100	100

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

E. Kinerja Operasional

Correlations

		Y1	Y2	Y3	TotalY
Y1	Pearson Correlation	1	,652**	,642**	,879**
	Sig. (2-tailed)		,000	,000	,000
	N	100	100	100	100
Y2	Pearson Correlation	,652**	1	,582**	,863**
	Sig. (2-tailed)	,000		,000	,000
	N	100	100	100	100
Y3	Pearson Correlation	,642**	,582**	1	,856**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000		,000
	N	100	100	100	100
TotalY	Pearson Correlation	,879**	,863**	,856**	1
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	
	N	100	100	100	100

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Uji Reliabilitas

A. Fasilitas

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.736	3

B. Sumber Daya Manusia

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.740	3

C. Lokasi

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.848	3

D. Keamanan

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.785	3

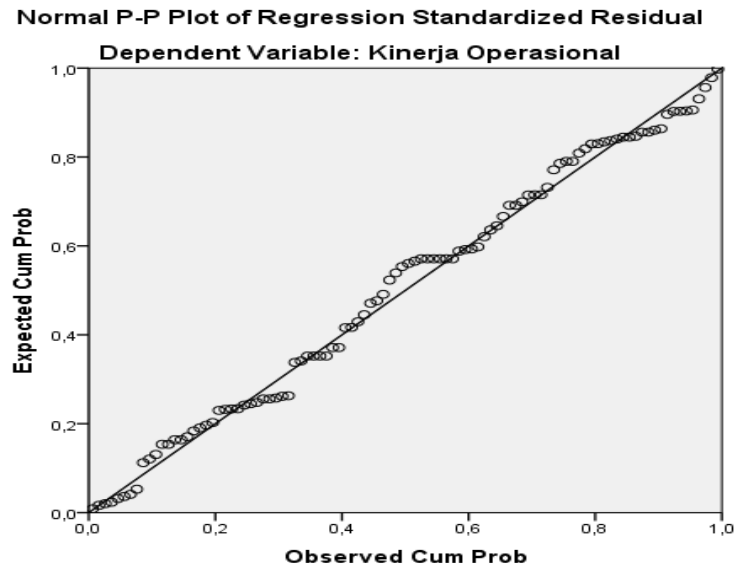
E. Kinerja Operasional

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.833	3

Uji Asumsi Klasik

A. Uji Normalitas

1. Analisis Grafik



2. Analisis Statistik

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual
N		100
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.0000000
	Std. Deviation	.99319462
Most Extreme Differences	Absolute	.065
	Positive	.061
	Negative	-.065
Test Statistic		.065
Asymp. Sig. (2-tailed)		.200 ^{c,d}

- Test distribution is Normal.
- Calculated from data.
- Lilliefors Significance Correction.
- This is a lower bound of the true significance.

Uji Multikolinieritas

A. Matriks Korelasi Antar Variabel Bebas

Coefficient Correlations^a

Model			Keamanan	Lokasi	Fasilitas	Sumber Daya Manusia
1	Correlations	Keamanan	1,000	,303	-,034	-,415
		Lokasi	,303	1,000	-,207	-,549
		Fasilitas	-,034	-,207	1,000	-,359
		Sumber Daya Manusia	-,415	-,549	-,359	1,000
	Covariances	Keamanan	,005	,002	,000	-,003
		Lokasi	,002	,007	-,001	-,005
		Fasilitas	,000	-,001	,007	-,003
		Sumber Daya Manusia	-,003	-,005	-,003	,012

a. Dependent Variable: Kinerja Operasional

B. Nilai Tolerance dan VIF

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	-2,239	1,099		-2,037	,044		
	Fasilitas	,280	,084	,258	3,341	,001	,614	1,629
	Sumber Daya Manusia	,354	,107	,313	3,293	,001	,405	2,471
	Lokasi	,212	,082	,219	2,582	,011	,511	1,958
	Keamanan	,325	,072	,309	4,538	,000	,790	1,267

a. Dependent Variable: Kinerja Operasional

Uji Autokorelasi

Uji Durbin - Watson

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	,808 ^a	,652	,638	1,014	2,068

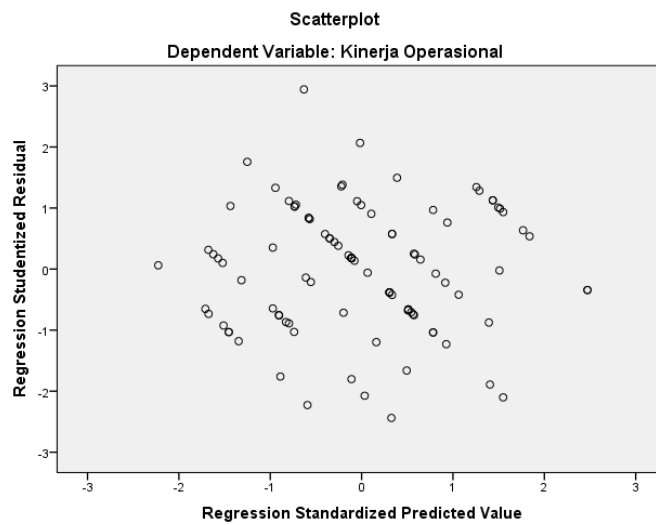
a. Predictors: (Constant), Keamanan, Lokasi, Fasilitas, Sumber Daya Manusia

b. Dependent Variable: Kinerja Operasional

Lampiran 11 : Uji Heteroskedastisitas

Uji Heteroskedastisitas

1. Analisis Grafik



2. Analisis Statistik

Correlations

			Fasilitas	Sumber Daya Manusia	Lokasi	Keamanan	Unstandardiz ed Residual
Spearman's rho	Fasilitas	Correlation Coefficient	1,000	,586**	,487**	,186	,002
		Sig. (2-tailed)	.	,000	,000	,064	,987
		N	100	100	100	100	100
	Sumber Daya Manusia	Correlation Coefficient	,586**	1,000	,699**	,324**	,035
		Sig. (2-tailed)	,000	.	,000	,001	,731
		N	100	100	100	100	100
	Lokasi	Correlation Coefficient	,487**	,699**	1,000	,019	-,012
		Sig. (2-tailed)	,000	,000	.	,849	,904
		N	100	100	100	100	100
	Keamanan	Correlation Coefficient	,186	,324**	,019	1,000	,014
		Sig. (2-tailed)	,064	,001	,849	.	,893
		N	100	100	100	100	100
Unstandardized Residual	Correlation Coefficient	,002	,035	-,012	,014	1,000	
	Sig. (2-tailed)	,987	,731	,904	,893	.	
	N	100	100	100	100	100	

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Analisis Regresi Linier

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients		
		B	Std. Error	Beta	t	Sig.
1	(Constant)	-2,239	1,099		-2,037	,044
	Fasilitas	,280	,084	,258	3,341	,001
	Sumber Daya Manusia	,354	,107	,313	3,293	,001
	Lokasi	,212	,082	,219	2,582	,011
	Keamanan	,325	,072	,309	4,538	,000

a. Dependent Variable: Kinerja Operasional

Pengujian Hipotesis

Uji T (Uji Parsial / Individual)

		Coefficients ^a				
		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
Model		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	-2,239	1,099		-2,037	,044
	Fasilitas	,280	,084	,258	3,341	,001
	Sumber Daya Manusia	,354	,107	,313	3,293	,001
	Lokasi	,212	,082	,219	2,582	,011
	Keamanan	,325	,072	,309	4,538	,000

a. Dependent Variable: Kinerja Operasional

Koefisien Determinasi

Model Summary ^b				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,808 ^a	,652	,638	1,014

a. Predictors: (Constant), Keamanan, Lokasi, Fasilitas, Sumber Daya Manusia

b. Dependent Variable: Kinerja Operasional

Lampiran 8 : Dokumentasi



Lampiran 9 : Tabel r tabel untuk df = 51 - 100

df = (N-2)	Tingkat signifikansi untuk uji satu arah				
	0.05	0.025	0.01	0.005	0.0005
	Tingkat signifikansi untuk uji dua arah				
	0.1	0.05	0.02	0.01	0.001
51	0.2284	0.2706	0.3188	0.3509	0.4393
52	0.2262	0.2681	0.3158	0.3477	0.4354
53	0.2241	0.2656	0.3129	0.3445	0.4317
54	0.2221	0.2632	0.3102	0.3415	0.4280
55	0.2201	0.2609	0.3074	0.3385	0.4244
56	0.2181	0.2586	0.3048	0.3357	0.4210
57	0.2162	0.2564	0.3022	0.3328	0.4176
58	0.2144	0.2542	0.2997	0.3301	0.4143
59	0.2126	0.2521	0.2972	0.3274	0.4110
60	0.2108	0.2500	0.2948	0.3248	0.4079
61	0.2091	0.2480	0.2925	0.3223	0.4048
62	0.2075	0.2461	0.2902	0.3198	0.4018
63	0.2058	0.2441	0.2880	0.3173	0.3988
64	0.2042	0.2423	0.2858	0.3150	0.3959
65	0.2027	0.2404	0.2837	0.3126	0.3931
66	0.2012	0.2387	0.2816	0.3104	0.3903
67	0.1997	0.2369	0.2796	0.3081	0.3876
68	0.1982	0.2352	0.2776	0.3060	0.3850
69	0.1968	0.2335	0.2756	0.3038	0.3823
70	0.1954	0.2319	0.2737	0.3017	0.3798
71	0.1940	0.2303	0.2718	0.2997	0.3773
72	0.1927	0.2287	0.2700	0.2977	0.3748
73	0.1914	0.2272	0.2682	0.2957	0.3724
74	0.1901	0.2257	0.2664	0.2938	0.3701
75	0.1888	0.2242	0.2647	0.2919	0.3678
76	0.1876	0.2227	0.2630	0.2900	0.3655
77	0.1864	0.2213	0.2613	0.2882	0.3633
78	0.1852	0.2199	0.2597	0.2864	0.3611
79	0.1841	0.2185	0.2581	0.2847	0.3589
80	0.1829	0.2172	0.2565	0.2830	0.3568
81	0.1818	0.2159	0.2550	0.2813	0.3547
82	0.1807	0.2146	0.2535	0.2796	0.3527
83	0.1796	0.2133	0.2520	0.2780	0.3507
84	0.1786	0.2120	0.2505	0.2764	0.3487
85	0.1775	0.2108	0.2491	0.2748	0.3468
86	0.1765	0.2096	0.2477	0.2732	0.3449

87	0.1755	0.2084	0.2463	0.2717	0.3430
88	0.1745	0.2072	0.2449	0.2702	0.3412
89	0.1735	0.2061	0.2435	0.2687	0.3393
90	0.1726	0.2050	0.2422	0.2673	0.3375
91	0.1716	0.2039	0.2409	0.2659	0.3358
92	0.1707	0.2028	0.2396	0.2645	0.3341
93	0.1698	0.2017	0.2384	0.2631	0.3323
94	0.1689	0.2006	0.2371	0.2617	0.3307
95	0.1680	0.1996	0.2359	0.2604	0.3290
96	0.1671	0.1986	0.2347	0.2591	0.3274
97	0.1663	0.1975	0.2335	0.2578	0.3258
98	0.1654	0.1966	0.2324	0.2565	0.3242
99	0.1646	0.1956	0.2312	0.2552	0.3226
100	0.1638	0.1946	0.2301	0.2540	0.3211

Lampiran 10 : Tabel Uji t (df = 41 – 80)

Pr Df	0.25	0.10	0.05	0.025	0.01	0.005	0.001
	0.50	0.20	0.10	0.050	0.02	0.010	0.002
81	0.67753	1.29209	1.66388	1.98969	2.37327	2.63790	3.19392
82	0.67749	1.29196	1.66365	1.98932	2.37269	2.63712	3.19262
83	0.67746	1.29183	1.66342	1.98896	2.37212	2.63637	3.19135
84	0.67742	1.29171	1.66320	1.98861	2.37156	2.63563	3.19011
85	0.67739	1.29159	1.66298	1.98827	2.37102	2.63491	3.18890
86	0.67735	1.29147	1.66277	1.98793	2.37049	2.63421	3.18772
87	0.67732	1.29136	1.66256	1.98761	2.36998	2.63353	3.18657
88	0.67729	1.29125	1.66235	1.98729	2.36947	2.63286	3.18544
89	0.67726	1.29114	1.66216	1.98698	2.36898	2.63220	3.18434
90	0.67723	1.29103	1.66196	1.98667	2.36850	2.63157	3.18327
91	0.67720	1.29092	1.66177	1.98638	2.36803	2.63094	3.18222
92	0.67717	1.29082	1.66159	1.98609	2.36757	2.63033	3.18119
93	0.67714	1.29072	1.66140	1.98580	2.36712	2.62973	3.18019
94	0.67711	1.29062	1.66123	1.98552	2.36667	2.62915	3.17921
95	0.67708	1.29053	1.66105	1.98525	2.36624	2.62858	3.17825
96	0.67705	1.29043	1.66088	1.98498	2.36582	2.62802	3.17731
97	0.67703	1.29034	1.66071	1.98472	2.36541	2.62747	3.17639
98	0.67700	1.29025	1.66055	1.98447	2.36500	2.62693	3.17549
99	0.67698	1.29016	1.66039	1.98422	2.36461	2.62641	3.17460
100	0.67695	1.29007	1.66023	1.98397	2.36422	2.62589	3.17374
101	0.67693	1.28999	1.66008	1.98373	2.36384	2.62539	3.17289
102	0.67690	1.28991	1.65993	1.98350	2.36346	2.62489	3.17206
103	0.67688	1.28982	1.65978	1.98326	2.36310	2.62441	3.17125
104	0.67686	1.28974	1.65964	1.98304	2.36274	2.62393	3.17045
105	0.67683	1.28967	1.65950	1.98282	2.36239	2.62347	3.16967

106	0.67681	1.28959	1.65936	1.98260	2.36204	2.62301	3.16890
107	0.67679	1.28951	1.65922	1.98238	2.36170	2.62256	3.16815
108	0.67677	1.28944	1.65909	1.98217	2.36137	2.62212	3.16741
109	0.67675	1.28937	1.65895	1.98197	2.36105	2.62169	3.16669
110	0.67673	1.28930	1.65882	1.98177	2.36073	2.62126	3.16598
111	0.67671	1.28922	1.65870	1.98157	2.36041	2.62085	3.16528
112	0.67669	1.28916	1.65857	1.98137	2.36010	2.62044	3.16460
113	0.67667	1.28909	1.65845	1.98118	2.35980	2.62004	3.16392
114	0.67665	1.28902	1.65833	1.98099	2.35950	2.61964	3.16326
115	0.67663	1.28896	1.65821	1.98081	2.35921	2.61926	3.16262
116	0.67661	1.28889	1.65810	1.98063	2.35892	2.61888	3.16198
117	0.67659	1.28883	1.65798	1.98045	2.35864	2.61850	3.16135
118	0.67657	1.28877	1.65787	1.98027	2.35837	2.61814	3.16074
119	0.67656	1.28871	1.65776	1.98010	2.35809	2.61778	3.16013
120	0.67654	1.28865	1.65765	1.97993	2.35782	2.61742	3.15954

Lampiran 11 : Tabel DW (Durbin – Watson, $\alpha = 5\%$)

n	k=1		k=2		k=3		k=4		k=5	
	dL	dU	dL	dU	dL	dU	dL	dU	dL	dU
71	1.5865	1.6435	1.5577	1.6733	1.5284	1.7041	1.4987	1.7358	1.4685	1.7685
72	1.5895	1.6457	1.5611	1.6751	1.5323	1.7054	1.5029	1.7366	1.4732	1.7688
73	1.5924	1.6479	1.5645	1.6768	1.5360	1.7067	1.5071	1.7375	1.4778	1.7691
74	1.5953	1.6500	1.5677	1.6785	1.5397	1.7079	1.5112	1.7383	1.4822	1.7694
75	1.5981	1.6521	1.5709	1.6802	1.5432	1.7092	1.5151	1.7390	1.4866	1.7698
76	1.6009	1.6541	1.5740	1.6819	1.5467	1.7104	1.5190	1.7399	1.4909	1.7701
77	1.6036	1.6561	1.5771	1.6835	1.5502	1.7117	1.5228	1.7407	1.4950	1.7704
78	1.6063	1.6581	1.5801	1.6851	1.5535	1.7129	1.5265	1.7415	1.4991	1.7708
79	1.6089	1.6601	1.5830	1.6867	1.5568	1.7141	1.5302	1.7423	1.5031	1.7712
80	1.6114	1.6620	1.5859	1.6882	1.5600	1.7153	1.5337	1.7430	1.5070	1.7716
81	1.6139	1.6639	1.5888	1.6898	1.5632	1.7164	1.5372	1.7438	1.5109	1.7720
82	1.6164	1.6657	1.5915	1.6913	1.5663	1.7176	1.5406	1.7446	1.5146	1.7724
83	1.6188	1.6675	1.5942	1.6928	1.5693	1.7187	1.5440	1.7454	1.5183	1.7728
84	1.6212	1.6693	1.5969	1.6942	1.5723	1.7199	1.5472	1.7462	1.5219	1.7732
85	1.6235	1.6711	1.5995	1.6957	1.5752	1.7210	1.5505	1.7470	1.5254	1.7736
86	1.6258	1.6728	1.6021	1.6971	1.5780	1.7221	1.5536	1.7478	1.5289	1.7740
87	1.6280	1.6745	1.6046	1.6985	1.5808	1.7232	1.5567	1.7485	1.5322	1.7745
88	1.6302	1.6762	1.6071	1.6999	1.5836	1.7243	1.5597	1.7493	1.5356	1.7749
89	1.6324	1.6778	1.6095	1.7013	1.5863	1.7254	1.5627	1.7501	1.5388	1.7754
90	1.6345	1.6794	1.6119	1.7026	1.5889	1.7264	1.5656	1.7508	1.5420	1.7758
91	1.6366	1.6810	1.6143	1.7040	1.5915	1.7275	1.5685	1.7516	1.5452	1.7763
92	1.6387	1.6826	1.6166	1.7053	1.5941	1.7285	1.5713	1.7523	1.5482	1.7767
93	1.6407	1.6841	1.6188	1.7066	1.5966	1.7295	1.5741	1.7531	1.5513	1.7772
94	1.6427	1.6857	1.6211	1.7078	1.5991	1.7306	1.5768	1.7538	1.5542	1.7776
95	1.6447	1.6872	1.6233	1.7091	1.6015	1.7316	1.5795	1.7546	1.5572	1.7781
96	1.6466	1.6887	1.6254	1.7103	1.6039	1.7326	1.5821	1.7553	1.5600	1.7785

97	1.6485	1.6901	1.6275	1.7116	1.6063	1.7335	1.5847	1.7560	1.5628	1.7790
98	1.6504	1.6916	1.6296	1.7128	1.6086	1.7345	1.5872	1.7567	1.5656	1.7795
99	1.6522	1.6930	1.6317	1.7140	1.6108	1.7355	1.5897	1.7575	1.5683	1.7799
100	1.6540	1.6944	1.6337	1.7152	1.6131	1.7364	1.5922	1.7582	1.5710	1.7804
101	1.6558	1.6958	1.6357	1.7163	1.6153	1.7374	1.5946	1.7589	1.5736	1.7809
102	1.6576	1.6971	1.6376	1.7175	1.6174	1.7383	1.5969	1.7596	1.5762	1.7813
103	1.6593	1.6985	1.6396	1.7186	1.6196	1.7392	1.5993	1.7603	1.5788	1.7818
104	1.6610	1.6998	1.6415	1.7198	1.6217	1.7402	1.6016	1.7610	1.5813	1.7823
105	1.6627	1.7011	1.6433	1.7209	1.6237	1.7411	1.6038	1.7617	1.5837	1.7827
106	1.6644	1.7024	1.6452	1.7220	1.6258	1.7420	1.6061	1.7624	1.5861	1.7832
107	1.6660	1.7037	1.6470	1.7231	1.6277	1.7428	1.6083	1.7631	1.5885	1.7837
108	1.6676	1.7050	1.6488	1.7241	1.6297	1.7437	1.6104	1.7637	1.5909	1.7841
109	1.6692	1.7062	1.6505	1.7252	1.6317	1.7446	1.6125	1.7644	1.5932	1.7846
110	1.6708	1.7074	1.6523	1.7262	1.6336	1.7455	1.6146	1.7651	1.5955	1.7851
111	1.6723	1.7086	1.6540	1.7273	1.6355	1.7463	1.6167	1.7657	1.5977	1.7855
112	1.6738	1.7098	1.6557	1.7283	1.6373	1.7472	1.6187	1.7664	1.5999	1.7860
113	1.6753	1.7110	1.6574	1.7293	1.6391	1.7480	1.6207	1.7670	1.6021	1.7864
114	1.6768	1.7122	1.6590	1.7303	1.6410	1.7488	1.6227	1.7677	1.6042	1.7869
115	1.6783	1.7133	1.6606	1.7313	1.6427	1.7496	1.6246	1.7683	1.6063	1.7874
116	1.6797	1.7145	1.6622	1.7323	1.6445	1.7504	1.6265	1.7690	1.6084	1.7878
117	1.6812	1.7156	1.6638	1.7332	1.6462	1.7512	1.6284	1.7696	1.6105	1.7883
118	1.6826	1.7167	1.6653	1.7342	1.6479	1.7520	1.6303	1.7702	1.6125	1.7887
119	1.6839	1.7178	1.6669	1.7352	1.6496	1.7528	1.6321	1.7709	1.6145	1.7892
120	1.6853	1.7189	1.6684	1.7361	1.6513	1.7536	1.6339	1.7715	1.6164	1.7896
121	1.6867	1.7200	1.6699	1.7370	1.6529	1.7544	1.6357	1.7721	1.6184	1.7901
122	1.6880	1.7210	1.6714	1.7379	1.6545	1.7552	1.6375	1.7727	1.6203	1.7905
123	1.6893	1.7221	1.6728	1.7388	1.6561	1.7559	1.6392	1.7733	1.6222	1.7910
124	1.6906	1.7231	1.6743	1.7397	1.6577	1.7567	1.6409	1.7739	1.6240	1.7914
125	1.6919	1.7241	1.6757	1.7406	1.6592	1.7574	1.6426	1.7745	1.6258	1.7919
126	1.6932	1.7252	1.6771	1.7415	1.6608	1.7582	1.6443	1.7751	1.6276	1.7923
127	1.6944	1.7261	1.6785	1.7424	1.6623	1.7589	1.6460	1.7757	1.6294	1.7928
128	1.6957	1.7271	1.6798	1.7432	1.6638	1.7596	1.6476	1.7763	1.6312	1.7932
129	1.6969	1.7281	1.6812	1.7441	1.6653	1.7603	1.6492	1.7769	1.6329	1.7937
130	1.6981	1.7291	1.6825	1.7449	1.6667	1.7610	1.6508	1.7774	1.6346	1.7941
131	1.6993	1.7301	1.6838	1.7458	1.6682	1.7617	1.6523	1.7780	1.6363	1.7945
132	1.7005	1.7310	1.6851	1.7466	1.6696	1.7624	1.6539	1.7786	1.6380	1.7950
133	1.7017	1.7319	1.6864	1.7474	1.6710	1.7631	1.6554	1.7791	1.6397	1.7954
134	1.7028	1.7329	1.6877	1.7482	1.6724	1.7638	1.6569	1.7797	1.6413	1.7958
135	1.7040	1.7338	1.6889	1.7490	1.6738	1.7645	1.6584	1.7802	1.6429	1.7962
136	1.7051	1.7347	1.6902	1.7498	1.6751	1.7652	1.6599	1.7808	1.6445	1.7967
