



Made Anggita
 Saraswati Artana¹
 Sudarsana Arka²

ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI INTENSITAS PENGGUNAAN TRANS METRO DEWATA

Abstrak

Trans Metro Dewata adalah bus angkutan umum antar kabupaten dan kota yang menghubungkan sejumlah trayek di empat wilayah Kabupaten/Kota di Bali, yakni wilayah Kota Denpasar, Kabupaten Badung, Gianyar, dan Tabanan. Layanan yang diberikan Trans Metro Dewata antara lain lokasi halte terdekat, bus yang sedang beroperasi, waktu tunggu dan layanan lainnya. Keberadaan angkutan umum diharapkan dapat menjadi solusi penyelesaian kemacetan di Bali. Namun keunggulan yang dimiliki Trans Metro Dewata masih belum mampu memikat masyarakat untuk menggunakan transportasi umum tersebut. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis pengaruh aksesibilitas, pendapatan, persepsi harga, dan kenyamanan secara simultan dan parsial terhadap intensitas penggunaan Trans Metro Dewata. Penelitian ini dilakukan pada lima koridor Trans Metro Dewata, jumlah sampel yang digunakan berjumlah 100 sampel dengan metode accidental sampling, dimana instrumen yang digunakan berupa kuesioner. Data yang dikumpulkan tersebut kemudian diolah menggunakan teknik analisis faktor dan analisis regresi linier berganda. Hasil penelitian menunjukkan bahwa aksesibilitas, pendapatan, persepsi harga, dan kenyamanan secara simultan berpengaruh signifikan terhadap intensitas penggunaan Trans Metro Dewata. Aksesibilitas, pendapatan, dan kenyamanan secara parsial berpengaruh positif dan signifikan terhadap intensitas penggunaan Trans Metro Dewata. Sedangkan persepsi harga secara parsial berpengaruh negatif dan signifikan terhadap intensitas penggunaan Trans Metro Dewata.

Kata kunci: Aksesibilitas, Pendapatan, Persepsi Harga, Kenyamanan, Intensitas Penggunaan

Abstract

Trans Metro Dewata is an inter-district and city public transportation bus that connects a number of routes in four districts/cities in Bali, namely the Denpasar City area, Badung Regency, Gianyar, and Tabanan. The services provided by Trans Metro Dewata include the location of the nearest bus stop, buses that are in operation, waiting times and other services. The existence of public transportation is expected to be a solution to solving congestion in Bali. However, the advantages possessed by Trans Metro Dewata are still not able to attract people to use public transportation. The purpose of this study is to analyze the simultaneous and partial influence of accessibility, income, price perception, and convenience on the intensity of Trans Metro Dewata use. This research was conducted in five Trans Metro Dewata corridors, the number of samples used amounted to 100 samples by the accidental sampling method, where the instrument used was a questionnaire. The collected data was then processed using factor analysis techniques and multiple linear regression analysis. The results of the study show that accessibility, income, price perception, and convenience simultaneously have a significant effect on the intensity of use of Trans Metro Dewata. Accessibility, income, and convenience partially have a positive and significant effect on the intensity of use of Trans Metro Dewata. Meanwhile, price perception partially has a negative and significant effect on the intensity of Trans Metro Dewata's use.

Keywords: Accessibility, Revenue, Price Perception, Comfort, Usage Intensity

PENDAHULUAN

Salah satu contoh transportasi publik di Kota Denpasar adalah Trans Metro Dewata, Trans Metro Dewata merupakan salah satu pelayanan publik berupa angkutan umum yang resmi

^{1,2,3)} Ekonomi Pembangunan, Universitas Udayana
 email: adeanggita0902@gmail.com

dioperasikan pada tanggal 7 September 2020 oleh Gubernur Bali I Wayan Koster dan Dirjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan Budi Setiyadi di Pasar Badung, Kota Denpasar (Suwandhi et al., 2021). Trans Metro Dewata memiliki kapasitas 20 kursi penumpang diantaranya 2 kursi khusus untuk ibu hamil dan difabel, serta 20 gantungan untuk penumpang berdiri sehingga total kapasitas menjadi 40 penumpang (Maharani, 2023).

Trans Metro Dewata adalah bus angkutan umum antar kabupaten dan kota yang menghubungkan sejumlah trayek di empat wilayah Kabupaten/Kota di Bali, yakni wilayah Kota Denpasar, Kabupaten Badung, Gianyar, dan Tabanan (Surung & Arka, 2013). Trans Metro Dewata memiliki 5 koridor yang dimiliki yaitu Koridor I Sentral Parkir Kuta menuju Terminal Persiapan Tabanan (PP), Koridor II GOR Ngurah Rai menuju Bandara Ngurah Rai (PP), Koridor III Terminal Ubung menuju Pantai Matahari Terbit Sanur (PP), Koridor IV Terminal Ubung menuju Sentral Parkir Monkey Forest (PP), dan Koridor V Sentral Parkir Kuta menuju Terminal Ubung (PP) (Maharani, 2023). Trans Metro Dewata menjadi salah satu pengembangan angkutan massal dari Trans Sarbagita, jumlah armada yang dimiliki oleh masing-masing bus dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1. Data Jumlah Armada Bus Tahun 2023

Jenis Transportasi	Jumlah Bus
Trans Sarbagita	10
Trans Metro Dewata	105

Sumber: Dinas Perhubungan Provinsi Bali, 2023

Tabel 1 dilihat bahwa Trans Sarbagita saat ini hanya memiliki 10 unit bus yang melayani 2 koridor (Ayundani et al., 2023). Adanya pengembangan transportasi dari Trans Sarbagita menjadi Trans Metro Dewata dengan skema pembelian layanan (Buy The Service). Armada Trans Metro Dewata berjumlah 105 armada dengan 95 bus yang beroperasi dan sisanya menjadi bus cadangan (Kusumayana et al., 2016), Trans Metro Dewata disubsidi dari Kementerian Perhubungan melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Darat yaitu Angkutan Ekonomis Mudah, Andal, dan Nyaman (TEMAN) Bus yang dioperasikan oleh PT Satria Trans Jaya dengan pembiayaan penuh oleh pemerintah pusat yaitu Kementerian Perhubungan (Maharani, 2023). Tujuan program ini untuk meningkatkan lagi minat masyarakat menggunakan angkutan umum sehingga mampu mengurangi penggunaan kendaraan pribadi yang diharapkan mampu mengurangi kemacetan dan polusi udara di Bali (Kusumayana et al., 2016), yang mendasari kemunculan program transportasi publik ini adalah adanya permasalahan kemacetan yang semakin parah di Bali Selatan utamanya di Kota Denpasar dan Kabupaten Badung (Putra, 2016).

Layanan yang diberikan Trans Metro Dewata antara lain lokasi halte terdekat, bus yang sedang beroperasi, waktu tunggu, dan layanan lainnya. Keberadaan angkutan umum diharapkan dapat menjadi solusi penyelesaian kemacetan di Bali (Ayundani et al., 2023). Namun keunggulan yang dimiliki Trans Metro Dewata masih belum mampu memikat masyarakat untuk menggunakan transportasi umum tersebut, salah satu alasan karena keteraturan operasional seperti waktu tunggu yang cukup lama bagi beberapa konsumen, informasi kedatangan bus, ketepatan, kepastian waktu kedatangan dan keberangkatan bus, serta kurangnya informasi gangguan perjalanan bus ataupun pergantian rute bus secara mendadak sewaktu-waktu yang disebabkan oleh upacara agama tanpa diinformasikan oleh pihak pengelola sering terabaikan sehingga mengurangi intensitas penggunaan masyarakat dalam menggunakan transportasi tersebut (Kusumayana et al., 2016). Keberadaan angkutan umum Trans Metro Dewata belum sepenuhnya dirasakan oleh masyarakat, hal ini terlihat dari tingkat okupansi kendaraan yang mencapai 47,53 persen (Ayundani et al., 2023). Berdasarkan data yang diperoleh dari PT. Satria Trans Jaya selaku operator Bus Trans Metro Dewata, tingkat okupansi atau load factor kelima koridor pada bulan Januari hingga Oktober 2023, dapat dilihat pada Tabel 2.

Tabel 1. Data Jumlah Penumpang dan Tingkat Okupansi Trans Metro Dewata Tahun 2023

Koridor	Rute	Tingkat Okupansi	Jumlah Penumpang
---------	------	------------------	------------------

K1B	Sentral Parkir Kuta-Terminal Pesiapan	46,11%	330,673
K1B	Terminal Pesiapan-Sentral Parkir Kuta	47,53%	146,432
K2B	Gor Ngurah Rai-Bandara Ngurah Rai	29,80%	93,407
K2B	Terminal Ubung-Bandara Ngurah Rai	44,44%	277,622
K3B	Pantai Matahari Terbit-Terminal Ubung	22,16%	219,759
K4B	Terminal Ubung-Monkey Forest	33,53%	103,932
K4B	Gor Ngurah Rai-Monkey Forest	31,81%	226,809
K5B	Sentral Parkir Kuta-Politeknik Negeri Bali	27,01%	222,704
K5B	Sentral Parkir Kuta-Terminal Ubung	31,15%	79,964

Sumber: PT. Satria Trans Jaya, 2023

Dari Tabel 2 dapat dilihat bahwa hanya ada 3 koridor yang memiliki tingkat okupansi lebih dari 40 persen, dimana belum mencapai setengah dari kapasitas bus, ini merupakan cerminan perbandingan antara jumlah penumpang dengan kapasitas tempat duduk yang tersedia dalam bus. Tingkat okupansi Trans Dewata ini jauh lebih rendah apabila dibandingkan dengan tingkat okupansi bus Trans Metro lain, seperti Trans Metro Jogja yang memiliki tingkat okupansi 53-80 persen (Nisa, 2021). Sedangkan Trans Metro Bandung memiliki tingkat okupansi dengan rata-rata 76,7 persen (Gunawan, 2023). Nilai ini diperlukan untuk menentukan aksesibilitas yang diberikan dan memberikan gambaran reabilitas dari gambaran transportasi perkotaan. Pada jam-jam sibuk nilai okupansi dapat melebihi batas-batas yang diinginkan, maka frekuensi pelayanan dan kapasitas bus juga harus meningkat (Chrisdianto, 2004). Sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan yang menetapkan bahwa faktor muat standar adalah sebesar 70 persen. Hal ini sangat disayangkan jika Trans Metro Dewata tidak dimanfaatkan secara maksimal oleh masyarakat selain itu mampu mengurangi kemacetan dan polusi, tentunya hal ini akan menghemat pengeluaran atau biaya transportasi (Ayundani et al., 2023).

Sejak diluncurkannya transportasi publik Trans Metro Dewata terlihat antusias dari masyarakat untuk menggunakan Trans Metro Dewata dalam melakukan bepergian baik bekerja maupun belajar, sebab Trans Metro Dewata sangat berbeda dari transportasi publik yang lainnya karena lebih nyaman dan aman, serta biaya yang dikeluarkan sangat murah dari pada menggunakan transportasi umum lainnya maupun menggunakan transportasi pribadi (Wulandari & Sudiana, 2011). Adapun faktor-faktor yang mempengaruhi tingkat penggunaan angkutan umum terdiri atas aksesibilitas, persepsi harga, dan pendapatan (Wulandari & Sudiana, 2011). Aksesibilitas bagi pengguna angkutan umum penumpang dapat berupa kemudahan untuk mencapai rute angkutan umum dengan berjalan kaki baik dari awal maupun akhir perjalanan, kemudahan untuk mendapatkan angkutan umum penumpang dan kemudahan perjalanan ke daerah tujuan dengan menggunakan fasilitas angkutan umum (Wahyu & Dewanti, 2001). Trans Metro Dewata memiliki banyak halte disetiap rute, dimana ada beberapa halte yang digabung dengan halte Trans Sarbagita seperti Halte Surapati, Halte Sudirman, dan beberapa halte di Kawasan Jimbaran.

Pada awal peluncurannya Trans Metro Dewata ini tidak dikenakan tarif sebagai strategi untuk memikat para calon penumpang. Namun sejak Oktober 2022 dikenakan tarif Rp 4.400 untuk penumpang, metode pembayaran telah disediakan opsi dengan QRIS atau tapcash. Menurut pihak PT. Satria Trans Jaya, penurunan jumlah penumpang sempat terjadi pada awal pemberitahuan mengenai pembayaran Trans Metro Dewata, penurunan ini disebabkan karena penumpang kesulitan dalam melakukan pembayaran. Permasalahan pada alat dan kartu elektronik transaksi yang menyebabkan mereka tidak menggunakan bus (Gunawan, 2023). Kendala lainnya yakni pihak pengelola Trans Metro Dewata belum menggunakan sistem

langganan kepada penggunanya, sehingga setiap kali berpindah koridor mereka harus membayar kembali sebesar Rp 4.400. Menurut Nuworsoo et al. (2011), penentuan tarif angkutan umum sebaiknya juga mempertimbangkan biaya perjalanan dan kemampuan pengguna angkutan. Penentuan besarnya tarif sebaiknya dengan cara mempertimbangkan karakteristik masyarakat. Waktu pelayanan setiap hari mulai pukul 04.30-19.00 WITA dengan jarak keberangkatan antar bus setiap 10 hingga 15 menit antar bus (Hermawati et al., 2022).

Berdasarkan data dari PT. Satria Trans Jaya penggunaan Trans Metro Dewata cenderung mengalami peningkatan namun bersifat fluktuatif yaitu adanya kenaikan dan penurunan penumpang yang tidak menentu setiap harinya. Hal ini yang membuat pihak PT. Satria Trans Jaya belum dapat mengetahui prediksi jumlah penumpang di masa mendatang pada masing-masing koridor dengan jelas. Peramalan atau prediksi jumlah penumpang Trans Metro Dewata diharapkan dapat menjadi salah satu faktor pendukung keputusan dalam menentukan strategi perencanaan operasional Trans Metro Dewata bagi masyarakat setiap koridor pada masa mendatang (Maharani, 2023). Bus masih sering terlihat sepi dan hanya ramai di jam tertentu saja pada saat beroperasi namun tetap harus dijalankan karena sudah merupakan kontrak kerja dan biaya operasinya pun sudah di subsidi pemerintah. Berdasarkan uraian di atas, dalam rangka pembangunan ekonomi berkelanjutan penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi intensitas penggunaan Trans Metro Dewata.

METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan bentuk asosiatif. Rancangan penelitian kuantitatif disebut juga penelitian yang menggunakan paradigma positivisme, yaitu dengan teori-teori dan temuan orang lain kemudian disusun hipotesis sesuai dengan rumusan masalah penelitian (Sugiyono, 2018). Penelitian kuantitatif berbentuk asosiatif (hubungan) adalah analisis tentang korelasi atau hubungan maupun dalam analisis pengaruh suatu variabel terhadap variabel lainnya (Marhaeni & Yuliarmi 2019). Berbentuk asosiatif karena tujuan dalam penelitian ini untuk mengetahui hubungan antara variabel yaitu Aksesibilitas, Pendapatan, Persepsi Harga, dan Kenyamanan Terhadap Intensitas Penggunaan Trans Metro Dewata

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil Pengujian Instrumen Penelitian

Hasil Uji Validitas Instrumen Penelitian

Tabel 3. Hasil Uji Validitas Instrumen Penelitian

Variabel	Indikator	Koefisien Korelasi	Sig. (2-tailed)	Keterangan
Aksesibilitas (X ₁)	X _{1.1}	0,505	0,023	Valid
	X _{1.2}	0,551	0,012	Valid
	X _{1.3}	0,489	0,029	Valid
	X _{1.4}	0,528	0,017	Valid
	X _{1.5}	0,578	0,008	Valid
Persepsi harga (X ₃)	X _{3.1}	0,656	0,002	Valid
	X _{3.2}	0,603	0,005	Valid
	X _{3.3}	0,624	0,003	Valid
Kenyamanan (X ₄)	X _{4.1}	0,665	0,001	Valid
	X _{4.2}	0,492	0,028	Valid
	X _{4.3}	0,548	0,012	Valid
	X _{4.4}	0,520	0,019	Valid
	X _{4.5}	0,446	0,049	Valid
	X _{4.6}	0,565	0,009	Valid
	X _{4.7}	0,676	0,001	Valid
	X _{4.8}	0,517	0,019	Valid

Sumber: Data primer diolah, 2024

Hasil uji validitas pada Tabel 3 menunjukkan bahwa seluruh instrumen penelitian yang digunakan untuk mengukur variabel aksesibilitas, persepsi harga, dan kenyamanan. Hasil uji validitas yang dianalisis dengan menggunakan SPSS diperoleh nilai koefisien korelasi dengan membandingkan r hitung dan r tabel. Dengan $\alpha = (0,05)$; $df = (n - 2) = (98)$, sehingga $r_{tabel} = (0,1996)$. Nilai koefisien korelasi skor setiap item pertanyaan dengan skor keseluruhan item lebih besar dari r tabel 0,196 dinyatakan valid ($r_{hitung} > r_{tabel}$) dengan signifikansi kurang dari 0,05 yang ditunjukkan pada tabel 3. Hal ini menunjukkan bahwa butir-butir pertanyaan dalam instrumen tersebut valid dan layak digunakan sebagai instrumen penelitian.

Hasil Uji Reabilitas Instrumen Penelitian

Pengujian reabilitas adalah sejauh mana suatu pengukuran dapat memberikan hasil yang konsisten bila dilakukan pengukuran kembali terhadap gejala yang sama terhadap alat pengukuran yang sama (Sugiyono, 2018). Hasil uji reabilitas dengan bantuan software SPSS nantinya akan menghasilkan Cronbach Alpha. Apabila nilai Cronbach alpha lebih besar dari 0,60 maka dapat dikatakan reliabel (Ghozali,2011: 24) Tabel 4 menyajikan hasil uji reabilitas instrumen penelitian.

Tabel 4. Hasil Uji Reabilitas Instrumen Penelitian

No.	Variabel	Cronbach's Alpha	Keterangan
1.	Aksesibilitas (X_1)	0,721	Reliabel
2.	Persepsi Harga (X_3)	0,787	Reliabel
3.	Kenyamanan (X_4)	0,723	Reliabel

Sumber: Data primer diolah, 2024

Hasil uji reabilitas yang disajikan dalam Tabel 4 menunjukkan bahwa seluruh instrumen penelitian memiliki koefisien Cronbach's Alpha lebih dari 0,60. Jadi dapat dinyatakan bahwa seluruh variabel telah memenuhi syarat reabilitas atau kehandalan sehingga dapat digunakan untuk melakukan penelitian.

Hasil Pengujian Analisis Data

Hasil Statistik Deskriptif

Analisis deskriptif dalam penelitian ini memberikan gambaran sebagai berikut.

1. Variabel Aksesibilitas (X_1) menunjukkan nilai minimum adalah 16, sedangkan nilai maksimum adalah 25. Nilai rata-rata aksesibilitas sebesar 21,41 dan standar deviasi aksesibilitas adalah 1,881.
2. Variabel Pendapatan (X_2) menunjukkan nilai minimum adalah 300.000, sedangkan nilai maksimum adalah 700.000. Nilai rata-rata pendapatan sebesar 1.958.000,00 dan standar deviasi pendapatan adalah 1.199.552,105.
3. Variabel Persepsi Harga (X_3) menunjukkan nilai minimum adalah 10, sedangkan nilai maksimum adalah 15. Nilai rata-rata persepsi harga sebesar 13,23 dan standar deviasi persepsi harga adalah 1,221.
4. Variabel Kenyamanan (X_4) menunjukkan nilai minimum adalah 21, sedangkan nilai maksimum adalah 40. Nilai rata-rata kenyamanan sebesar 35,24 dan standar deviasi kenyamanan adalah 1,122.

Hasil Analisis Faktor

1. Validitas Konstruk

Validitas konstruk yang dibuat, dengan melihat nilai KMO (Kaiser-Mayer Olkin), MSA (measure of sampling adequacy), dan signifikansi dari Eigen Value.

2. Loading Factor

Pada variabel aksesibilitas, indikator 1.3 memiliki nilai MSA dibawah 0,5 yaitu 0,476 sehingga indikator ini harus dikeluarkan. Pada variabel persepsi harga, seluruh indikator memiliki nilai MSA dibawah 0,5, sehingga harus mengeluarkan indikator yang memiliki nilai terkecil yaitu indikator 3.2 yang memiliki nilai MSA 0,376. Pada variabel kenyamanan memiliki nilai variance cumulative memiliki nilai dibawah 60 persen yakni 54,159, sehingga harus mengeluarkan indikator yang memiliki nilai komunaliti terkecil yaitu indikator 4.4. Oleh karena belum memenuhi persyaratan, indikator yang memiliki nilai komunaliti terkecil selanjutnya dikeluarkan, yaitu indikator 4.3, nilai komunaliti

dapat dilihat pada Lampiran 5. Pada Tabel 5 menunjukkan hasil analisis faktor setelah variabel yang berkorelasi lemah dikeluarkan.

Tabel 5. Hasil Analisis Faktor Konfirmatori Variabel Aksesibilitas, Persepsi Harga, dan Kenyamanan

Faktor	Indikator	KMO	Sig.	MSA	Eigen Value	Variance Cumulative
Aksesibilitas (X ₁)	X1.1	0,551	0,004	0,542	1,060	63,752
	X1.2			0,540		
	X1.4			0,543		
	X1.5			0,541		
Persepsi Harga (X ₃)	X3.1	0,576	0,013	0,572	1,247	62,352
	X3.2			0,569		
Kenyamanan (X ₄)	X4.1	0,811	0,000	0,744	1,027	61,101
	X4.2			0,798		
	X4.5			0,776		
	X4.6			0,797		
	X4.7			0,821		
	X4.8			0,746		

Sumber: Data primer diolah, 2024

Tabel 5 menunjukkan bahwa variabel aksesibilitas pada pengujian analisis faktor mendapatkan Kaiser-Meyer-Olkin (KMO) aksesibilitas, persepsi harga, dan kenyamanan lebih besar dari 0,50, dan nilai signifikansi kurang dari 0,05 yang berarti teknik analisis faktor dapat dilanjutkan karena sudah memenuhi persyaratan. Pada Tabel 5 menunjukkan hasil anti-image (Measures of Sampling Adequacy /MSA) pada seluruh indikator lebih besar dari 0,50, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa seluruh indikator dapat menjelaskan faktor yang terbentuk. Dengan demikian semua konstruk yang dianalisis dapat dilanjutkan untuk analisis selanjutnya.

Hasil Analisis Regresi Linier Berganda

Tabel 6. Hasil Analisis Regresi Linier Berganda

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	1,219	0,384		3,177	0,002
	Aksesibilitas (X ₁)	0,132	0,060	0,242	2,204	0,030
	Pendapatan (X ₂)	0,228	0,028	0,439	8,071	0,000
	Persepsi Harga (X ₃)	-0,251	0,062	-0,460	-4,074	0,000
	Kenyamanan (X ₄)	0,078	0,021	0,159	3,707	0,000
	R ²	: 0,983				
	F statistic	: 701,476				
	Sig. F	: 0,000				

Sumber: Data Primer diolah, 2024

Berdasarkan Tabel 6, dapat disusun persamaan regresi sebagai berikut:

$$\hat{Y} = 1,219 + 0,132 X_1 + 0,228 X_2 - 0,251 X_3 + 0,078 X_4 + \mu$$

$$SE = (0,384) (0,060) (0,028) (0,062) (0,022)$$

$$t \text{ hitung} = (3,177) (2,204) (-4,074) (3,707)$$

$$Sig. = (0,030) (0,000) (0,000) (0,000)$$

$$R^2 = 0,983$$

$$F \text{ statistic} = 701,476$$

$$Sig. F = 0,000$$

Hasil Uji Asumsi Klasik

1. Uji Normalitas

Tabel 7. Hasil Uji Normalitas

	Unstandardized Residual
N	100
Asymp. Sig. (2-tailed)	0,200

Sumber: Data primer diolah, 2024

Berdasarkan hasil uji normalitas pada Tabel 7 menunjukkan bahwa besarnya Asymp. Sig. (2-tailed) adalah sebesar 0,200 lebih besar dari 0,05. Berdasarkan hasil tersebut dapat dikatakan bahwa residual berdistribusi normal, sehingga dapat disimpulkan bahwa model memenuhi asumsi normalitas.

2. Uji Multikolinearitas

Tabel 8. Hasil Uji Multikolinearitas

No.	Variabel	Collinearity Statistics		Keterangan
		Tolerance	VIF	
1.	Aksesibilitas (X_1)	0,968	1,034	Bebas Multikolinearitas
2.	Pendapatan (X_2)	0,995	1,005	Bebas Multikolinearitas
3.	Persepsi Harga (X_3)	0,968	1,034	Bebas Multikolinearitas
4.	Kenyamanan (X_4)	0,966	1,035	Bebas Multikolinearitas

Sumber: Data primer diolah, 2024

Pada Tabel 8 dapat dilihat bahwa nilai tolerance dan VIF dari seluruh variabel tersebut menunjukkan bahwa setiap nilai tolerance untuk setiap variabel lebih besar dari 10 persen atau 0,1 dan nilai VIF lebih kecil dari 10, maka disimpulkan bahwa model persamaan regresi bebas dari gejala multikolinearitas.

3. Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan varian dari residual satu pengamatan ke pengamatan lainnya. Apabila varians dari residual satu ke pengamatan lain hasilnya tetap, maka disebut homokedastisitas dan jika hasilnya berbeda maka disebut heteroskedastisitas. Model regresi dikatakan baik apabila model regresi bebas dari heteroskedastisitas. Uji Glejser dilakukan dengan meregresikan nilai absolute residual dengan variabel bebasnya. Jika signifikansi masing-masing variabel bebas lebih besar dari 0,05 maka disimpulkan bahwa tidak terdapat heteroskedastisitas (Ghozali, 2018). Tabel 9 menyajikan hasil uji heteroskedastisitas.

Tabel 9. Hasil Uji Heteroskedastisitas

Variabel	Signifikansi	Keterangan
Aksesibilitas (X_1)	0,520	Bebas Heteroskedastisitas
Pendapatan (X_2)	0,473	Bebas Heteroskedastisitas
Persepsi Harga (X_3)	0,658	Bebas Heteroskedastisitas
Kenyamanan (X_4)	0,508	Bebas Heteroskedastisitas

Sumber: Data primer diolah, 2024

Berdasarkan Tabel 9 menunjukkan bahwa nilai signifikansi dari masing-masing variabel adalah di atas 0,05. Hal ini menunjukkan bahwa seluruh variabel tersebut bebas dari heteroskedastisitas.

Hasil Pengujian Pengaruh Aksesibilitas, Pendapatan, Persepsi Harga, dan Kenyamanan Secara Simultan Terhadap Intensitas Penggunaan Trans Metro Dewata

Tabel 10. Hasil Pengujian Pengaruh Aksesibilitas, Pendapatan, Persepsi Harga, dan Kenyamanan Secara Simultan Terhadap Intensitas Penggunaan Trans Metro Dewata

ANOVA ^a						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	268,810	4	67,202	701,476	0,000
	Residual	9,101	95	0,096		
	Total	277,911	99			

Sumber: Data primer diolah, 2024

Berdasarkan hasil analisis diketahui $F_{hitung} = 701,476$, dengan $\alpha = 0,05$; $df = (k), (n-k-1) = (4), (95)$, sehingga $F_{tabel} = 2,47$. Oleh karena $F_{hitung} = 701,476 > F_{tabel} = 2,47$ dengan nilai signifikansi sebesar $0,000 < 0,05$, maka berarti H_0 ditolak. Dapat disimpulkan bahwa aksesibilitas, pendapatan, persepsi harga, dan kenyamanan secara simultan berpengaruh signifikan terhadap intensitas penggunaan Trans Metro Dewata. Koefisien determinasi (R^2) sebesar 0,983 yang menunjukkan bahwa 98,3 persen variasi dari intensitas penggunaan Trans Metro Dewata dijelaskan oleh aksesibilitas, pendapatan, persepsi harga, dan kenyamanan, sedangkan 1,7 persen sisanya dijelaskan oleh faktor lain yang tidak dimasukkan ke dalam model.

Hasil Pengujian Pengaruh Aksesibilitas, Pendapatan, Persepsi Harga, dan Kenyamanan Secara Parsial Terhadap Intensitas Penggunaan Trans Metro Dewata

Tabel 11. Hasil Pengujian Pengaruh Aksesibilitas, Pendapatan, Persepsi Harga, dan Kenyamanan Secara Parsial Terhadap Intensitas Penggunaan Trans Metro Dewata

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	
	B	Std. Error	Beta			
1	(Constant)	1,219	0,384		3,177	0,002
	Aksesibilitas (X_1)	0,132	0,060	0,242	2,204	0,030
	Pendapatan (X_2)	0,228	0,028	0,439	8,071	0,000
	Persepsi Harga (X_3)	-0,251	0,062	-0,460	-4,074	0,000
	Kenyamanan (X_4)	0,078	0,021	0,159	3,707	0,000

Sumber: Data primer diolah, 2024

Dari Tabel 11, maka hasil uji signifikansi dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Hasil analisis pengaruh aksesibilitas terhadap intensitas penggunaan Trans Metro Dewata diperoleh nilai koefisien regresi yang bernilai positif sebesar 0,132. Dengan $\alpha = 0,05$; $df = (n-k-1) = 95$, sehingga $t_{tabel} = 1,661$. Berdasarkan hasil analisis pada Tabel 11 didapat $t_{hitung} = 2,204$. Oleh karena $t_{hitung} = 2,204 > t_{tabel} = 1,661$, dan nilai signifikansi sebesar $0,030 < 0,05$, maka berarti H_0 ditolak. Hal ini mempunyai arti apabila aksesibilitas meningkat maka intensitas penggunaan Trans Metro Dewata akan meningkat. Hasil ini mempunyai arti bahwa aksesibilitas berpengaruh positif dan signifikan terhadap intensitas penggunaan Trans Metro Dewata.
2. Hasil analisis pengaruh pendapatan terhadap intensitas penggunaan Trans Metro Dewata diperoleh nilai koefisien regresi yang bernilai positif sebesar 0,228. Dengan $\alpha = 0,05$; $df = (n-k-1) = 95$, sehingga $t_{tabel} = 1,661$. Berdasarkan hasil analisis pada Tabel 11 didapat $t_{hitung} = 8,071$. Oleh karena $t_{hitung} = 8,071 > t_{tabel} = 1,661$ dan nilai signifikansi sebesar $0,000 < 0,05$, maka berarti H_0 ditolak. Hal ini mempunyai arti apabila variabel pendapatan meningkat

sebesar 1 satuan dengan asumsi bahwa variabel bebas lainnya konstan, maka variabel intensitas penggunaan Trans Metro Dewata akan meningkat. Hasil ini mempunyai arti bahwa pendapatan berpengaruh positif dan signifikan terhadap intensitas penggunaan Trans Metro Dewata.

3. Hasil analisis pengaruh persepsi harga terhadap intensitas penggunaan Trans Metro Dewata diperoleh nilai koefisien regresi yang bernilai $-0,251$. Dengan $\alpha = 0,05$; $df = (n-k-1) = 95$, sehingga $t_{tabel} = -1,661$. Berdasarkan hasil analisis pada Tabel 11 didapat $t_{hitung} = -4,074$. Oleh karena $t_{hitung} = -4,074 < t_{tabel} = -1,661$ dan nilai signifikansi sebesar $0,000 < 0,05$, maka berarti H_0 ditolak. Hal ini mempunyai arti apabila persepsi harga menurun, maka intensitas penggunaan Trans Metro Dewata akan mengalami peningkatan. Hasil ini mempunyai arti bahwa persepsi harga berpengaruh negatif dan signifikan terhadap intensitas penggunaan Trans Metro Dewata.
4. Hasil analisis pengaruh kenyamanan terhadap intensitas penggunaan Trans Metro Dewata diperoleh nilai koefisien regresi yang bernilai positif sebesar $0,078$. Dengan $\alpha = 0,05$; $df = (n-k-1) = 95$, sehingga $t_{tabel} = 1,661$. Berdasarkan hasil analisis pada Tabel 11 didapat $t_{hitung} = 3,707$. Oleh karena $t_{hitung} = 3,707 > t_{tabel} = 1,661$ dan nilai signifikansi sebesar $0,000 < 0,05$, maka berarti H_0 ditolak. Hal ini mempunyai arti apabila kenyamanan meningkat, maka intensitas penggunaan Trans Metro Dewata akan meningkat. Hasil ini mempunyai arti bahwa kenyamanan berpengaruh positif dan signifikan terhadap intensitas penggunaan Trans Metro Dewata.

Pembahasan Hasil Penelitian

Pengaruh Aksesibilitas, Pendapatan, Persepsi Harga, dan Kenyamanan Secara Simultan Terhadap Intensitas Penggunaan Trans Metro Dewata

Pada $\alpha = 0,05$; $df = (k), (n-k-1) = (4), (95)$, sehingga $F_{tabel} = 2,47$. Berdasarkan pengujian pada penelitian ini diketahui $F_{hitung} = 701,476$. Oleh karena $F_{hitung} = 701,476 > F_{tabel} = 2,47$ dengan nilai signifikansi sebesar $0,000 < 0,05$, maka berarti H_0 ditolak. Dapat disimpulkan bahwa aksesibilitas (X1), pendapatan (X2), persepsi harga (X3), dan kenyamanan (X4) secara simultan berpengaruh signifikan terhadap intensitas penggunaan Trans Metro Dewata (Y).

Keempat variabel tersebut memiliki kontribusi terhadap intensitas penggunaan Trans Metro Dewata. Keputusan pengguna angkutan umum ini didapat ketika pengguna telah merasakan dampak yang diterima setelah menggunakan angkutan umum Trans Metro Dewata. Maka untuk lebih meningkatkan intensitas penggunaan Trans Metro Dewata, penyedia jasa harus memberikan kesan yang positif dari segi kemudahan akses, tarif dasar angkutan umum jarak jauh maupun dekat. Kesesuaian antara harapan/kepentingan dan persepsi/kinerja tentunya perlu adanya melihat terdapat pelayanan yang harus diperbaiki guna mencapai tingkat kepuasan tertinggi penumpang atau pelanggan (Firdaus et al., 2021).

Pengaruh Aksesibilitas, Pendapatan, Persepsi Harga, dan Kenyamanan Secara Parsial Terhadap Intensitas Penggunaan Trans Metro Dewata

1. Pengaruh Aksesibilitas Terhadap Intensitas Penggunaan Trans Metro Dewata
Pada $\alpha = 0,05$; $df = (n-k-1) = 95$, sehingga $t_{tabel} = 1,661$. Berdasarkan hasil analisis didapat $t_{hitung} = 2,204$. Oleh karena $t_{hitung} = 2,204 > t_{tabel} = 1,661$, dan nilai signifikansi sebesar $0,030 < 0,05$, maka berarti H_0 ditolak. Hasil ini mempunyai arti bahwa aksesibilitas berpengaruh positif dan signifikan terhadap intensitas penggunaan Trans Metro Dewata.
2. Pengaruh Pendapatan Terhadap Intensitas Penggunaan Trans Metro Dewata
Pada $\alpha = 0,05$; $df = (n-k-1) = 95$, sehingga $t_{tabel} = 1,661$. Berdasarkan hasil analisis didapat $t_{hitung} = 8,071$. Oleh karena $t_{hitung} = 8,071 > t_{tabel} = 1,661$ dan nilai signifikansi sebesar $0,000 < 0,05$, maka berarti H_0 diterima. Hasil ini mempunyai arti bahwa pendapatan berpengaruh positif dan signifikan terhadap intensitas penggunaan Trans Metro Dewata.
3. Pengaruh Persepsi Harga Terhadap Intensitas Penggunaan Trans Metro Dewata
Pada $\alpha = 0,05$; $df = (n-k-1) = 95$, sehingga $t_{tabel} = -1,661$. Berdasarkan hasil analisis didapat $t_{hitung} = -4,074$. Oleh karena $t_{hitung} = -4,074 < t_{tabel} = -1,661$ dan nilai signifikansi sebesar $0,000 < 0,05$, maka berarti H_0 ditolak. Hasil ini mempunyai arti bahwa persepsi harga berpengaruh negatif dan signifikan terhadap intensitas penggunaan Trans Metro Dewata.
4. Pengaruh Kenyamanan Terhadap Intensitas Penggunaan Trans Metro Dewata
Pada $\alpha = 0,05$; $df = (n-k-1) = 95$, sehingga $t_{tabel} = 1,661$. Berdasarkan hasil analisis didapat $t_{hitung} = 3,707$. Oleh karena $t_{hitung} = 3,707 > t_{tabel} = 1,661$ dan nilai signifikansi sebesar $0,000 <$

0,05, maka berarti H_0 ditolak. Hasil ini mempunyai arti bahwa kenyamanan berpengaruh positif dan signifikan terhadap intensitas penggunaan Trans Metro Dewata.

SIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan yang telah diuraikan sebelumnya, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut.

1. Aksesibilitas, pendapatan, persepsi harga, dan kenyamanan secara simultan berpengaruh signifikan terhadap intensitas penggunaan Trans Metro Dewata
2. Aksesibilitas, Pendapatan, dan Kenyamanan secara parsial berpengaruh positif dan signifikan terhadap intensitas penggunaan Trans Metro Dewata.
3. Persepsi harga secara parsial berpengaruh negatif dan signifikan terhadap intensitas penggunaan Trans Metro Dewata.

DAFTAR PUSTAKA

- Ajzen, Icek., & Martin Fishbein. (2005). *Attitudes, Personality and Behavior*. New York: Open University Press.
- Akhmad, Sholeh. (2016). *Aksesibilitas Penyandang Disabilitas Terhadap Empat Perguruan Tinggi Negeri di Yogyakarta*. Yogyakarta: LKIS, hal 53-54.
- Affiza, S.M.B.P. 2022. *Prediksi Jumlah Penumpang Bus Trans Metro Dewata Pada PT. Satria Trans Jaya Menggunakan Metode Double Exponential Smoothing dan Weighted Moving Average*. 3(17).
- Anglingan, I.G.K.. 2023. *Atribut Brand dan Kualitas Layanan dari Hotel Berjejaring serta Pengaruhnya pada Loyalitas Wisatawan*. *Jurnal Ekonomi Kuantitatif Terapan*, 15(8.5.2017): 2003–2005.
- Arakian, L.A.T., Darmawiguna, I.G.M. & Indradewi, I.G.A.A.D. 2023. *Evaluation of User Satisfaction Using the Pieces Framework in the Teman Bus Application*. *Jurnal Pilar Nusa Mandiri*, 19(1): 11–18.
- Ariyani, M. & Purwantini 2006. *Analisis Konsumsi Rumah Tangga Pasca Krisis Ekonomi di Provinsi Jawa Barat*.
- Ayundani, S., Arnawa, I.K., Sumantra, I.K. & Maba, W. 2023. *Dissemination of Information Desire to use Trans-Metro Dewata Services*. *International Journal of Multidisciplinary Research and Analysis*, 06(04): 1377–1389.
- Azwar 2002. *Sikap Manusia*. Edisi II ed. Yogyakarta: Pustaka Belajar.
- Chaplin, J.P. 2006. *Kamus Lengkap Psikologi*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Chrisdianto, F. 2004. *Perencanaan Transportasi Untuk Mahasiswa, Perencana dan Praktisi*. Jakarta: Erlangga.
- Dinawan, M.R. 2010. *Analisis Faktor – Faktor Yang Mempengaruhi Keputusan Pembelian (Studi Kasus Pada Konsumen Yamaha Mio PT Harpindo Jaya Semarang)*.
- Engelberthus, J.P.A. 2007. *Studi Tingkat Pelayanan Angkutan Umum DAMRI di Kota Manado*. Tesis, 1–13.
- Farkas, Z. 2007. *Urban Transportation Policy: The Baltimore Experience*. Florida: SCC Press. York: Free Press.
- Kotler, P. & Keller, K.L. 2014. *Marketing Management*. 15th Editi ed. New York: Pearson Education.
- Kusumayana, I.M.A., Hermawati, P. & Sutapa, I.K. 2016. *Analisis Kinerja Pelayanan Angkutan Umum Bus Trans Metro Dewata Koridor 1*. (45): 1–23.
- Lee, S. & Lawson-Body, A. 2011. *Perceived Price of Dynamic Pricing*. *Journal of Industrial Management Data Systems*, 111(4).
- Masnain, E. 2019. *Pengaruh Kualitas Pelayanan dan Aksesibilitas Halte Terhadap Pengambilan Keputusan Pengguna Bus Transjogja*. *Jurnal Ekobis Dewantara*, 2(2): 1–5.
- Miro, F. 2005. *Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa, Perencana, dan Praktisi*. Jakarta: Erlangga.
- Surung, N. & Arka, S. 2013. *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Intensitas Penggunaan Jasa Transportasi Umum Trans Sarbagita (Studi Kasus Mahasiswa Universitas Udayana)*. *E-Jurnal Ekonomi Pembangunan Universitas Udayana*, 2(12): 1–6.
- Susilo, B.H. & Loentan, A. 2019. *Kajian Operasional Bus Rapid Transit Trans-Jakarta dan Transmileno Bogota*. *Jurnal Teknik Sipil*, 4(1): 87–104.

- Sutomo, H. 2008. Prioritas Angkutan Umum untuk Menggapai Keberlanjutan. *Jurnal Transportasi*, 8(3).
- Suwandhi, J.E., Suyana Utama, M., Kembar Sri Budhi, M. & Nyoman Yuliarmi, N. 2021. Optimization Of Mass Public Transportation System Based On Demand And Supply. *Volatiles & Essent. Oils*, 8(4): 14760–14777.