



# **Analisis Faktor Pemilihan Moda Transportasi Umum Konvensional dan Transportasi Umum *Online* di Kabupaten Nganjuk**

**Ferderiko Khova Sadewa<sup>1</sup>✉, Nurani Hartatik<sup>1</sup>, Aditya Rizkiardi<sup>1</sup>**

<sup>(1)</sup>Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya

DOI: 10.31004/jutin.v8i1.46277

✉ Corresponding author:

[federick0987@gmail.com]

---

## Article Info

## Abstrak

---

*Kata kunci:*

*Pemilihan Moda;*

*Transportasi;*

*Online dan Konvensional;*

*Kabupaten Nganjuk*

Salah satu aspek penting dalam transportasi adalah pemilihan moda. Pemilihan moda merupakan langkah penting dalam perencanaan transportasi dan memainkan peran kunci dalam menentukan kebijakan transportasi, terutama terkait jenis moda dan prasarana yang tersedia. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi umum online dan konvensional oleh masyarakat di Kabupaten Nganjuk, menggunakan kuesioner yang disebarluaskan kepada Masyarakat dan pengolahan data menggunakan bantuan aplikasi SPSS. Penelitian ini juga mengukur seberapa besar pengaruh variabel tarif, kemudahan mendapatkan moda transportasi, kualitas pelayanan, ketersediaan moda transportasi, dan waktu perjalanan terhadap pemilihan moda transportasi di Kabupaten Nganjuk. Dari hasil pengolahan data yang didapat melalui kuesioner yang telah disebarluaskan ke 400 responden masyarakat di Kabupaten Nganjuk, diperoleh yaitu tarif, kemudahan mendapatkan moda transportasi, kualitas pelayanan, ketersediaan moda transportasi, dan waktu perjalanan. Kemudian besar pengaruh variabel tersebut terhadap pemilihan moda transportasi umum online sebesar 50% dan moda transportasi umum konvensional adalah sebesar 82%

## Abstract

*One important aspect of transportation is mode choice. This mode selection is an important step in transportation planning and plays a key role in determining transportation policy, especially related to the type of mode and infrastructure available. This study aims to analyze the factors that influence the selection of online and conventional public transportation modes by people in Nganjuk Regency, using questionnaires distributed to people in Nganjuk Regency and data processing using the help of the SPSS application. This study also measures how much influence the variables of tariff, ease of obtaining transportation modes, service quality, availability of transportation modes, and travel time have on the selection of*

*Keywords:*

*Transportation Mode*

*Selection;*

*Online and Conventional;*

*Nganjuk Regency*

*transportation modes in Nganjuk Regency. From the results of data processing obtained through questionnaires that have been distributed to 400 respondents in Nganjuk Regency, obtained, namely tariffs, ease of obtaining transportation modes, service quality, availability of transportation modes, and travel time. Then for the magnitude of the influence of these variables on the selection of online public transportation modes by 50% and conventional public transportation modes is 82%.*

## 1. PENDAHULUAN

Masalah transportasi merupakan masalah yang sealu dihadapi oleh negara-negara yang telah maju dan juga oleh negara-negara yang sedang berkembang seperti Indonesia, baik di bidang transportasi perkotaan maupun transportasi regional antar kota. Terciptanya sistem transportasi atau perhubungan yang menjamin pergerakan manusia dan barang secara lancar, aman, cepat, murah, dan nyaman merupakan tujuan pembangunan dalam sektor perhubungan transportasi.

Dalam penelitian ini, peneliti memilih untuk mengkaji wilayah di Kabupaten Nganjuk yakni tiga Kecamatan meliputi Kecamatan Nganjuk, Kecamatan Loceret, dan Kecamatan Sukomoro sebagai objek penelitian. Pada ketiga kecamatan tersebut masalah dari transportasi konvensional yang digunakan sudah mulai berkurang itu dikarenakan kondisi dari transportasi dan fasilitas yang kurang memadai seperti banyaknya halte atau pemberhentian angkutan umum yang rusak, tidak adanya pangkalan becak sehingga parkir di tepi jalan, juga minimnya jumlah transportasi umum konvensional sekarang..

Merujuk dari penelitian yang pernah dilakukan sebelumnya oleh (Cholifah Anggraeni, 2017), tentang pemilihan moda transportasi pekerja migran sirkuler dari Kecamatan Kertosono ke Kabupaten Nganjuk, kami lebih memperluas kriteria responden yang akan ditargetkan, tidak hanya pekerja saja melainkan keseluruhan kalangan masyarakat. Kami juga menambahkan faktor apa saja yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi. Sehingga metode yang dipakai akan ditambah dari penelitian sebelumnya.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi dan mengukur faktor-faktor yang memengaruhi pemilihan moda transportasi umum konvensional dan transportasi umum online di tiga kecamatan tersebut. Faktor-faktor yang dipertimbangkan dalam penelitian ini mencakup Tarif, Kemudahan Mendapatkan Moda Transportasi, Kualitas Peayanan Moda Transportasi, Ketersediaan Moda Transportasi, dan Waktu Perjalanan. Seain itu, penelitian ini juga bertujuan untuk mengestimasi probabilitas pemilihan moda transportasi umum konvensional dan transportasi umum online oleh masyarakat di wilayah Kota di Kabupaten Nganjuk. Diharapkan bahwa hasil penelitian ini dapat memberikan kontribusi yang bermanfaat dalam proses perencanaan transportasi di wilayah Kota di Kabupaten Nganjuk.

## 2. METODE

### Survei Lokasi dan Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian terkait analisis faktor-faktor pemilihan moda transportasi umum konvensional dan transportasi umum online di Kabupaten Nganjuk. Pada penelitian ini ditentukan tiga kecamatan di Kabupaten Nganjuk sebagai objek penelitian. Kecamatan tersebut adalah Kecamatan Nganjuk, Kecamatan Loceret dan Kecamatan Sukomoro



**Gambar 1. Lokasi Penelitian**

## Pengumpulan Data

1. Data Primer merupakan data hasil dari kuesioner yang akan disebar dan diisi oleh sejumlah masyarakat di wilayah Kecamatan Nganjuk, Kecamatan Lokeret, dan Kecamatan Sukomoro di Kabupaten Nganjuk dengan menyebarkan pranala google form menggunakan media online Instagram, Telegram dan Whatsapp. Populasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah jumlah penduduk 3 Kecamatan di Kabupaten Nganjuk, diantaranya Kecamatan Nganjuk, Kecamatan Lokeret dan Kecamatan Sukomoro dengan jumlah sampel responden yang sudah dihitung sebelumnya menggunakan Rumus Slovin.
2. Data Sekunder adalah data kependudukan dari instansi terkait yaitu Badan Pusat Stastistik Kabupaten Nganjuk, Data kependudukan dapat digunakan untuk mengetahui karakteristik pengguna transportasi yang melakukan perjalanan di 3 kecamatan tersebut. Dari data jumlah penduduk menurut kelompok umur dan kecamatan yang diperoleh dari Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil Kab. Nganjuk tersebut, hanya akan diambil jumlah penduduk yang berusia produktif yakni pada umur 15-64 tahun untuk dihitung berapa jumlah sampel yang akan diambil

## Pengolahan Data

Untuk pengolahan dan perhitungan data akan dilakukan langkah-langkah sebagai berikut :

1. Menganalisis Faktor yang Mempengaruhi Pemilihan Moda Transportasi Umum
  - A. Hal yang pertama dilakukan yaitu menentukan jumlah sampel penelitian dengan menggunakan rumus Slovin (2.1) yang datanya diambil dari data kependudukan Badan Pusat Statistik Kabupaten Nganjuk, dari jumlah penduduk di 3 kecamatan yang akan diteliti.
  - B. Langkah selanjutnya yaitu penentuan variabel penelitian. Variabel-variabel yang dianggap mempengaruhi penumpang dalam menentukan moda transportasi dalam penelitian ini terdiri dari :
    - a. Variabel Bebas (*Independent Variable*)
 

Variabel-variabel yang akan dijadikan variabel hipotesa yang diberi simbol X. Dalam penelitian ini variabel bebas adalah faktor-faktor yang berpengaruh dalam pemilihan moda transportasi, yaitu:

      - Tarif (X1)
      - Kemudahan Mendapatkan Moda Transportasi (X2)
      - Kualitas Pelayanan Moda Transportasi (X3)
      - Ketersediaan Moda Transportasi (X4)
      - Waktu Perjalanan (X5)
    - b. Variabel Terikat (*Dependent Variable*)
 

Variabel terikat yang ditentukan dalam penelitian ini adalah jenis moda transportasi yang ada di Kabupaten Nganjuk yang akan diteliti. Variabel ini terdiri dari Transportasi Umum Konvensional dan Transportasi Umum Online.
  - C. Setelah mendapat jumlah sampel yang harus diambil dan variabel yang ditentukan, langkah selanjutnya adalah penyebaran form kuesioner dengan jumlah responden yang telah ditentukan pada langkah sebelumnya.
  - D. Langkah setelah mendapat data dari hasil penyebaran formulir kuesioner dari seluruh responden yaitu pengolahan data menggunakan Uji Validitas, Uji Reliabilitas, Uji Linearitas, Uji Korelasi, dan Uji F.
  - E. Pada langkah akhir dilakukan penarikan kesimpulan dari pengujian yang dilakukan untuk menarik kesimpulan faktor apa saja yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi umum dari hasil pengolahan data yang didapatkan serta besar pengaruh variabelnya. Pada pengujian ini akan disajikan penarikan kesimpulan terkait faktor pemilihan moda transportasi online dan transportasi konvensional.

### 3. HASIL DAN PEMBAHASAN

#### Perhitungan Populasi dan Sampel Penelitian

Populasi dalam penelitian ini adalah pengguna layanan transportasi umum yang ada di Kabupaten Nganjuk. Daerah kecamatan yang ditentukan sebagai populasi pada penelitian ini adalah Kecamatan Nganjuk, Kecamatan Lokeret, dan Kecamatan Sukomoro. Pembatasan area ini dilakukan untuk penentuan sampel penelitian, dan supaya pengambilan jumlah sampel tidak terlalu luas jumlah populasinya. Berdasarkan data yang didapat dari Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil Kabupaten Nganjuk, hasil dari perhitungan dapat dilihat sebagai berikut :

**Tabel 1. Perhitungan Sampel Penelitian**

No	Kecamatan	Jumlah Penduduk	Persentase Penduduk	Perhitungan Slovin, $e = 5\%$	Pembulatan
1	Kec. Lokeret	55,128	39,54 %	157,71	158
2	Kec. Sukomoro	33,915	24,33 %	97,02	97
3	Kec. Nganjuk	50,379	36,13 %	144,12	145
<b>Total</b>		<b>55,128</b>	<b>100,00 %</b>	<b>398,86</b>	<b>400</b>

Dari hasil penentuan sampel perkecamatan tersebut dijumlah total sehingga didapatkan hasil 400 sampel yang harus diambil, dengan syarat untuk Kecamatan Lokeret berjumlah 158 sampel, Kecamatan Sukomoro berjumlah 97 sampel, dan Kecamatan Nganjuk berjumlah 145 sampel.

#### Uji Validitas

Uji validitas dilakukan dan digunakan untuk mengukur sah atau tidaknya suatu kuesioner. Suatu kuesioner dapat dikatakan valid jika pernyataan dalam kuesioner mampu mengungkapkan sesuatu yang akan diukur oleh kuesioner tersebut. Uji validitas ini dilakukan dengan menggunakan pearson correlation yaitu dengan cara tingkat signifikan dari hasil korelasi setiap indikator harus memiliki nilai signifikan  $< 0,05$  maka variabel tersebut valid.

**Tabel 2. Hasil Uji Validitas**

No	Atribut	Corrected Item-Total Correlation	R Tabel 5%	Keterangan
1	X1.1	0,490	0,098	Valid
2	X1.2	0,526	0,098	Valid
3	X2.1	0,612	0,098	Valid
4	X2.2	0,606	0,098	Valid
5	X3.1	0,606	0,098	Valid
6	X3.2	0,715	0,098	Valid
7	X4.1	0,457	0,098	Valid
8	X4.2	0,494	0,098	Valid
9	X5.1	0,534	0,098	Valid
10	X5.2	0,491	0,098	Valid

Berdasarkan uji validitas terhadap variabel independen dan dependen tersebut memenuhi validitas yaitu nilai signifikan  $< 0,05$ . Menilai kevalidan dari setiap pernyataan yang dilihat dari r tabel dengan rumus  $df = n - 2 = (400 - 2) = 0,098$  dan dengan perhitungan tersebut nilai r tabel yang dihasilkan adalah 0,098. maka dapat diambil kesimpulan bahwa semua pertanyaan yang ada dalam kusioner adalah valid dan dapat digunakan untuk penelitian berikutnya.

### Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas merupakan alat untuk mengukur suatu kuesioner yang merupakan indikator dari suatu variabel. Suatu kuesioner dapat dikatakan reliabel jika jawaban responden terhadap pernyataan adalah konsisten dari waktu ke waktu.

**Tabel 3. Hasil Uji Validitas**

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
,855	15

Berdasarkan hasil pengujian reliabilitas yang dilakukan terhadap masing-masing kuesioner yang diperoleh hasil  $0,852 > 0,60$  bahwa nilai Cronbach Alpha semua item pernyataan masing-masing variabel lebih besar dari 0,60. Sehingga dapat diputuskan bahwa semua item kuesioner untuk masing-masing variabel telah reliabel.

### Uji Linearitas

Uji linearitas digunakan untuk memilih model regresi yang akan digunakan, uji linearitas dimaksudkan untuk mengetahui ada tidaknya hubungan secara linear antara variabel dependen terhadap setiap variabel independen yang hendak diuji.

**Tabel 4. Hasil Uji Linearitas Transportasi Online Terhadap Tarif**

ANOVA Table						
			Sum of Squares	df	Mean Square	F
Transportasi Online * Tarif	Between Groups	(Combined)	110,307	6	18,384	13,770
		Linearity	101,025	1	101,025	75,669
		Deviation from Linearity	9,281	5	1,856	1,390
	Within Groups		524,693	393	1,335	
	Total		635,000	399		

Nilai *Deviation from Linearity Sig Tarif* 0,227 > 0,05, maka ada hubungan yang linear secara signifikan antara variabel independen dengan variabel dependen.

**Tabel 5. Hasil Uji Linearitas Transportasi Online Terhadap Kemudahan Mendapatkan Moda Transportasi**

ANOVA Table						
			Sum of Squares	df	Mean Square	F
Transportasi Online * Kemudahan Mendapatkan Moda Transportasi	Between Groups	(Combined)	273,069	6	45,511	49,418
		Linearity	258,478	1	258,478	280,666
		Deviation from Linearity	14,591	5	2,918	3,169
	Within Groups		361,931	393	,921	
	Total		635,000	399		

Nilai *Deviation from Linearity Sig Kemudahan Mendapatkan Moda Transportasi* 0,008 < 0,05, maka tidak ada hubungan yang linear secara signifikan antara variabel independen dengan variabel dependen.

**Tabel 6. Hasil Uji Linearitas Transportasi Online Terhadap Kualitas Pelayanan**

ANOVA Table						
			Sum of Squares	df	Mean Square	F
Transportasi Online * Kualitas Pelayanan	Between Groups	(Combined)	69,869	6	11,645	8,098
		Linearity	63,121	1	63,121	43,895
		Deviation from Linearity	6,748	5	1,350	,939

ANOVA Table						
	Within Groups		565,131	393	1,438	
	Total		635,000	399		

Nilai *Deviation from Linearity Sig* Kualitas Pelayanan 0,456 > 0,05, maka ada hubungan yang linear secara signifikan antara variabel independen dengan variabel dependen.

**Tabel 7. Hasil Uji Linearitas Transportasi Online Terhadap Ketersediaan Moda Transportasi**

ANOVA Table							
			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Transportasi Online * Ketersediaan Moda Transportasi	Between Groups	(Combined)	101,267	5	20,253	14,951	,000
		Linearity	79,604	1	79,604	58,763	,000
		Deviation from Linearity	21,663	4	5,416	3,998	,003
	Within Groups		533,733	394	1,355		
		Total	635,000	399			

Nilai *Deviation from Linearity Sig* Ketersediaan Moda Transportasi 0,003 < 0,05, maka tidak ada hubungan yang linear secara signifikan antara variabel independen dengan variabel dependen.

**Tabel 8. Hasil Uji Linearitas Transportasi Online Terhadap Waktu Perjalanan**

ANOVA Table							
			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Transportasi Online * Waktu Perjalanan	Between Groups	(Combined)	221,956	6	36,993	35,198	,000
		Linearity	207,660	1	207,660	197,583	,000
		Deviation from Linearity	14,296	5	2,859	2,721	,020
	Within Groups		413,044	393	1,051		
		Total	635,000	399			

Nilai *Deviation from Linearity Sig* Waktu Perjalanan 0,02 < 0,05, maka tidak ada hubungan yang linear secara signifikan antara variabel independen dengan variabel dependen.

**Tabel 9. Hasil Uji Linearitas Transportasi Konvensional Terhadap Tarif**

ANOVA Table							
			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Transportasi Konvensional * Tarif	Between Groups	(Combined)	102,122	6	17,020	15,350	,000
		Linearity	93,820	1	93,820	84,615	,000
		Deviation from Linearity	8,302	5	1,660	1,497	,190
	Within Groups		435,755	393	1,109		
		Total	537,877	399			

Nilai *Deviation from Linearity Sig* Tarif 0,190 > 0,05, maka ada hubungan yang linaer secara signifikan antara variabel independen dengan variabel dependen.

**Tabel 10. Hasil Uji Linearitas Transportasi Konvensional Terhadap Kemudahan Mendapatkan Moda Transportasi**

ANOVA Table							
			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Transportasi Konvensional *	Between Groups	(Combined)	166,015	6	27,669	29,242	,000
		Linearity	128,292	1	128,292	135,584	,000

ANOVA Table							
Kemudahan Mendapatkan Moda Transportasi		Deviation from Linearity	37,723	5	7,545	7,973	,000
	Within Groups		371,863	393	,946		
	Total		537,877	399			

Nilai *Deviation from Linearity Sig* Tarif  $0,000 < 0,05$ , maka tidak ada hubungan yang linaer secara signifikan antara variabel independen dengan variabel dependen.

**Tabel 11. Hasil Uji Linearitas Transportasi Konvensional Terhadap Kualitas Pelayanan**

ANOVA Table							
			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Transportasi Konvensional * Kualitas Pelayanan	Between Groups	(Combined)	248,606	6	41,434	56,292	,000
		Linearity	238,096	1	238,096	323,473	,000
		Deviation from Linearity	10,510	5	2,102	2,856	,015
	Within Groups		289,272	393	,736		
	Total		537,877	399			

Nilai *Deviation from Linearity Sig* Kualitas Pelayanan  $0,15 < 0,05$ , maka tidak ada hubungan yang linaer secara signifikan antara variabel independen dengan variabel dependen.

**Tabel 12. Hasil Uji Linearitas Transportasi Konvensional Terhadap Ketersediaan Moda Transportasi**

ANOVA Table							
			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Transportasi Konvensional * Ketersediaan Kendaraan	Between Groups	(Combined)	68,792	5	13,758	11,556	,000
		Linearity	57,610	1	57,610	48,389	,000
		Deviation from Linearity	11,182	4	2,795	2,348	,054
	Within Groups		469,085	394	1,191		
	Total		537,877	399			

Nilai *Deviation from Linearity Sig* Ketersediaan Moda Transportasi  $0,054 > 0,05$ , maka ada hubungan yang linaer secara signifikan antara variabel independen dengan variabel dependen.

**Tabel 13. Hasil Uji Linearitas Transportasi Konvensional Terhadap Waktu Perjalanan**

ANOVA Table							
			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Transportasi Konvensional * Waktu Perjalanan	Between Groups	(Combined)	336,793	6	56,132	109,705	,000
		Linearity	326,359	1	326,359	637,837	,000
		Deviation from Linearity	10,435	5	2,087	4,079	,001
	Within Groups		201,084	393	,512		
	Total		537,878	399			

Nilai *Deviation from Linearity Sig* Waktu Perjalanan  $0,001 < 0,05$ , maka tidak ada hubungan yang linear secara signifikan antara variabel independen dengan variabel dependen.

### 3.1 Uji Korelasi

Dalam uji korelasi, penentuan kuat atau lemahnya suatu hubungan dinilai dari apabila nilai tersebut mendekati angka 1 atau -1. Jika angka yang diperoleh mendekati angka 0, maka hubungan kedua variabel dapat dikatakan lemah. Kriteria penerimaan atau penolakan hipotesis adalah sebagai berikut.

1. H0 = Tidak ada hubungan (korelasi) antara dua variabel, yang artinya angka korelasi adalah 0.
2. H1 = Ada hubungan (korelasi) antara dua variabel, atau angka korelasi tidak bernali 0

**Tabel 14. Correlate Bivariate Test Transportasi Online (Yto)**

		Correlations				
		Transportasi Online	Tarif	Kualitas Pelayanan	Ketersediaan Moda Transportasi	Waktu Perjalanan
Transportasi Online	Pearson Correlation	1	,399**	,315**	,354**	,572**
	Sig. (2-tailed)		,000	,000	,000	,000
	N	400	400	400	400	400
Tarif	Pearson Correlation	,399**	1	,323**	,243**	,409**
	Sig. (2-tailed)	,000		,000	,000	,000
	N	400	400	400	400	400
Kualitas Pelayanan	Pearson Correlation	,315**	,323**	1	,244**	,285**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000		,000	,000
	N	400	400	400	400	400
Ketersediaan Moda Transportasi	Pearson Correlation	,354**	,243**	,244**	1	,311**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000		,000
	N	400	400	400	400	400
Waktu Perjalanan	Pearson Correlation	,572**	,409**	,285**	,311**	1
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	
	N	400	400	400	400	400

Berdasarkan Tabel 3.5.1 output *correlation test* SPSS, didapat hubungan variabel peubah bahwa variabel tarif dengan *pearson correleation* 0,399, variabel kualitas pelayanan dengan *pearson correleation* 0,315, dan variabel ketersediaan moda transportasi dengan *pearson correleation* 0,354, dan variabel waktu perjalanan dengan *pearson correleation* 0,572 memiliki nilai interpretasi yaitu untuk tarif rendah, kualitas pelayanan rendah, ketersediaan Moda Transportasi rendah dan waktu perjalanan sedang terhadap variabel transportasi online (Yto). Selain dilihat dari pedoman derajat hubung, korelasi ditentukan dari faktor signifikansi, untuk variabel tarif, kualitas pelayanan, ketersediaan Moda transportasi, dan waktu perjalanan memiliki nilai signifikan kurang dari 0,05. Disimpulkan bahwa H0 ditolak dan H1 diterima.

**Tabel 15. Correlate Bivariate Test Transportasi Konvensional (Ytk)**

		Correlations				
		Transportasi Konvensional	Tarif	Kualitas Pelayanan	Ketersediaan Moda Transportasi	Waktu Perjalanan
Transportasi Konvensional	Pearson Correlation	1	,418**	,665**	,327**	,779**
	Sig. (2-tailed)		,000	,000	,000	,000
	N	400	400	400	400	400
Tarif	Pearson Correlation	,418**	1	,323**	,243**	,409**
	Sig. (2-tailed)	,000		,000	,000	,000
	N	400	400	400	400	400
Kualitas Pelayanan	Pearson Correlation	,665**	,323**	1	,244**	,285**

Correlations						
		Transportasi Konvensional	Tarif	Kualitas Pelayanan	Ketersediaan Moda Transportasi	Waktu Perjalanan
	Sig. (2-tailed)	,000	,000		,000	,000
	N	400	400	400	400	400
Ketersediaan Moda Transportasi	Pearson Correlation	,327**	,243**	,244**	1	,311**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000		,000
	N	400	400	400	400	400
Waktu Perjalanan	Pearson Correlation	,779**	,409**	,285**	,311**	1
	Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	,000	
	N	400	400	400	400	400

Berdasarkan Tabel 3.5.2 output *correlation test* SPSS, didapat hubungan variabel peubah bahwa variabel tarif dengan *pearson correlation* 0,418, variabel kualitas pelayanan dengan *pearson correlation* 0,665, dan variabel ketersediaan moda transportasi dengan *pearson correlation* 0,327, dan variabel waktu perjalanan dengan *pearson correlation* 0,779 memiliki nilai interpretasi yaitu untuk tarif sedang, kualitas pelayanan kuat, ketersediaan moda transportasi rendah dan waktu perjalanan kuat terhadap variabel transportasi konvensional (Ytk). Selain dilihat dari pedoman derajat hubung, korelasi ditentukan dari faktor signifikansi, untuk variabel tarif, kualitas pelayanan, ketersediaan moda transportasi, dan waktu perjalanan memiliki nilai signifikan kurang dari 0,05. Disimpulkan bahwa H0 ditolak dan H1 diterima.

### 3.2 Uji F (Simultan)

Uji F yaitu uji untuk melihat bagaimanakah pengaruh semua variabel bebasnya secara bersama-sama terhadap variabel terikatnya. Atau untuk menguji apakah model regresi yang kita buat baik/signifikan atau tidak baik/non signifikan. Jika model signifikan maka model bisa digunakan untuk prediksi/peramalan, sebaliknya jika non/tidak signifikan maka model regresi tidak bisa digunakan untuk peramalan. Kriteria penerimaan atau penolakan hipotesis adalah sebagai berikut.

1. Bila  $\text{Sig} > 0,1$ , maka H0 ditolak, sehingga tidak ada pengaruh signifikan antara variabel bebas dan terikat.
2. Bila  $\text{Sig} < 0,1$ , maka H0 diterima, sehingga ada pengaruh signifikan antara variabel bebas dan terikat.
3. Bila  $t_{\text{hitung}} > t_{\text{tabel}}$ , maka H0 diterima, sehingga ada pengaruh signifikan antara variabel bebas dan terikat.
4. Bila  $t_{\text{hitung}} < t_{\text{tabel}}$ , maka H0 ditolak, sehingga tidak ada pengaruh signifikan antara variabel bebas dan terikat.

**Tabel 16. Output F test Transportasi Online (Yto)**

ANOVAa						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	316,875	5	63,375	78,490	,000b
	Residual	318,125	394	,807		
	Total	635,000	399			
a. Dependent Variable: Transportasi Online						
b. Predictors: (Constant), Waktu Perjalanan, Kualitas Pelayanan, Ketersediaan, Tarif, Kemudahan						

Nilai  $\text{Sig} < 0,1$

Nilai  $F_{\text{hitung}} > F_{\text{tabel}}$

$$F_{\text{tabel}} = (k: n - k)$$

$$= (5: 400 - 5)$$

$$= 2,39$$

Berdasarkan tabel output 3.6.1 didapatkan nilai signifikansi variabel bebas dengan variabel tidak bebas model regression signifikan variabel tarif, kemudahan mendapatkan moda transportasi, kualitas pelayanan, ketersediaan moda transportasi dan waktu perjalanan sebesar  $0,000 < 0,05$ . Dari tabel dan perhitungan diatas dapat diketahui bahwa nilai F hitung sebesar  $78,490 > 2,39$  artinya terdapat pengaruh variabel tarif, kemudahan mendapatkan moda transportasi, kualitas pelayanan, ketersediaan moda transportasi dan waktu perjalanan. Maka dapat disimpulkan  $H_0$  diterima, sehingga variabel keseluruhan ada pengaruh yang signifikan antara variabel tarif, kemudahan mendapatkan moda, kualitas pelayanan, ketersediaan moda, waktu perjalanan dengan variabel transportasi online (Yto).

**Tabel 17. Model Summary Transportasi Konvensional (Ytk)**

Model Summary					
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	
1	,706a	,499	,493	,899	
a. Predictors: (Constant), Waktu Perjalanan, Kualitas Pelayanan, Ketersediaan, Tarif, Kemudahan					

Berdasarkan hasil perhitungan dengan aplikasi SPSS, pada tabel Model Summary 3.6.2 diperoleh nilai R Square sebesar 0.499, dibulatkan menjadi 0.50. Hasil tersebut mengandung pengertian bahwa, Pengaruh variabel bebas (X) terhadap variabel terikat transportasi online (Yto) sebesar 50%.

**Tabel 18. Ouput F test Transportasi Konvensional (Ytk)**

ANOVAa						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	442,214	5	88,443	364,260	,000b
	Residual	95,664	394	,243		
	Total	537,878	399			
a. Dependent Variable: Transportasi Konvensional						
b. Predictors: (Constant), Waktu Perjalanan, Kualitas Pelayanan, Ketersediaan, Tarif, Kemudahan						

Nilai Sig  $< 0,1$

Nilai F hitung  $> F$  tabel

$$F \text{ tabel} = (k: n - k)$$

$$= (5: 400 - 5)$$

$$= 2,39$$

Berdasarkan tabel output 3.6.3 didapatkan nilai signifikansi variabel bebas dengan variabel tidak bebas model regression signifikan variabel tarif, kemudahan mendapatkan moda transportasi, kualitas pelayanan, ketersediaan moda transportasi dan waktu perjalanan sebesar  $0,000 < 0,05$ . Dari tabel dan perhitungan diatas dapat diketahui bahwa nilai F hitung sebesar  $364,260 > 2,39$  artinya terdapat pengaruh variabel tarif, kemudahan mendapatkan moda transportasi, kualitas pelayanan, ketersediaan moda transportasi dan waktu perjalanan. Maka dapat disimpulkan  $H_0$  diterima, sehingga variabel keseluruhan ada pengaruh yang signifikan antara variabel tarif, kemudahan mendapatkan moda, kualitas pelayanan, ketersediaan moda, waktu perjalanan dengan variabel transportasi konvensional (Ytk).

**Tabel 19. Ouput F test Transportasi Konvensional (Ytk)**

Model Summary					
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	
1	,907a	,822	,820	,493	
a. Predictors: (Constant), Waktu Perjalanan, Kualitas Pelayanan, Ketersediaan, Tarif, Kemudahan					

Berdasarkan hasil perhitungan dengan aplikasi SPSS, pada tabel Model Summary 3.6.4 diperoleh nilai R Square sebesar 0.822, dibulatkan menjadi 0.82. Hasil tersebut mengandung pengertian bahwa, Pengaruh variabel bebas (X) terhadap variabel terikat transportasi konvensional (Ytk) sebesar 82%.

Temuan ini menunjukkan bahwa pengaruh faktor tarif, kemudahan mendapatkan moda transportasi, kualitas pelayanan, ketersediaan moda transportasi, dan waktu perjalanan di Kabupaten Nganjuk terhadap pemilihan moda transportasi umum online lebih kecil dari pemilihan moda transportasi umum konvensional.

#### 4. KESIMPULAN

Berdasarkan seluruh hasil uji yang telah dilakukan oleh peneliti, dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Seluruh variabel dalam penelitian, yaitu tarif, kemudahan mendapatkan, kualitas pelayanan, ketersediaan, dan waktu perjalanan berpengaruh terhadap pemilihan moda transportasi umum online dan moda transportasi umum konvensional. Sehingga dapat disimpulkan faktor yang berpengaruh terhadap pemilihan moda transportasi umum online dan moda transportasi umum konvensional di Kabupaten Nganjuk yaitu, tarif, kemudahan mendapatkan moda transportasi, kualitas pelayanan, ketersediaan moda transportasi, dan waktu perjalanan.
2. Kemudian untuk besar pengaruh variabel tarif, kemudahan mendapatkan moda transportasi, kualitas pelayanan, ketersediaan moda transportasi, dan waktu perjalanan di Kabupaten Nganjuk terhadap pemilihan moda transportasi umum online sebesar 50% dan moda transportasi umum konvensional adalah sebesar 82%.

#### 5. REFERENSI

- Alif, A.2014. "Analisis Faktor – Faktor yang Mempengaruhi Pemilihan Moda Transportasi Umum". Program Studi Teknik Sipil
- Fatimah, S. (2019). Pengantar transportasi. Myria Publisher.
- Kwanto, R., & Arliansyah, J. (2016). Analisis pemilihan moda transportasi umum antara Transportasi umum konvensional dan transportasi umum Online di kota palembang. Skripsi Jurusan Teknik Sipil. Fakultas Teknik. Universitas Sriwijaya. Palembang.
- Maisara, Hakiman, Hujiyanto, Fikri Aris Munandar. (2023). Analisis Pemilihan Moda Transportasi Angkutan Umum Di Kota Kendari. Sultra Civil Engineering Journal (SCiEJ), 4(2), 149–160.
- Mustaqima, Zahra, Widyawati, I., & Utomo, D. (2018). Karakteristik Moda Angkutan Umum Berbasis Online Di Jakarta Selatan. Tata Kota Dan Daerah, 10(2), 99–106. <https://doi.org/10.21776/ub.takoda.2018.010.02.5>
- Purnomo, H. I. (2022). Analisis Faktor-Faktor Pemilihan Moda Transportasi Umum Konvensional dan Transportasi Umum Online di Kabupaten Magetan.(Analysis of The Factors for Choosing Conventional Public Transportation Modes and Online Public Transportation in Magetan Regency) (Doctoral dissertation, Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya)
- Prayogi, R. I. R., & Hartatik, N. (2023). Analisis Layanan Transportasi Online Sebagai Pilihan Moda Transportasi Mahasiswa Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya. Student Scientific Creativity ..., 1(4). <https://journal.amikveteran.ac.id/index.php/sscj/article/view/1551%0Ahttps://journal.amikveteran.ac.id/index.php/sscj/article/download/1551/1324>
- Prianto, A., Azis, R., Alkadri, Hasddin, Sambari, V. E. G., Maladeni, E. S., & Haydir. (2023). Penentuan Faktor Berpengaruh dalam Pemilihan Moda Transportasi Perkotaan Berbasis Layanan Online dan Konvensional di Kota Kendari. SCEJ (Shell Civil Engineering Journal), 8(2), 51–58. <https://doi.org/10.35326/scej.v8i2.5141>
- Rizal, A. H., Bani, T. P., Sina, D. A. T., & Kumalawati, A. (2024). Pemilihan Moda Transportasi Umum dan Transportasi Online di Kabupaten Kupang. Warta Ardhia, 49(2), 60. <https://doi.org/10.25104/wa.v49i2.548.60-68>
- Wijaya, R. (2021). Analisis pemilihan moda transportasi universitas riau dengan metode logit biner (Doctoral dissertation, Universitas Islam Riau).