

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab ini berisikan mengenai beberapa kajian teoritis, variabel yang digunakan serta studi tinjauan terdahulu yang diharapkan dapat menjadi dasar dari penyusunan serta pelaksanaan penulisan laporan ini.

2.1. Dampak Corona Disease 2019 (COVID-19)

Putri, R. N. (2020) mengatakan bahwa *Corona Disease 2019* (COVID-19) adalah penyakit jenis virus yang dinamakan *Sars-CoV-2*, virus corona bersifat menular dari manusia ke manusia melalui batuk atau bersin (droplet), orang yang berisiko tertular COVID-19 yaitu orang yang kontak erat dengan pasien COVID-19. awal mula virus COVID-19 bermula di Tiongkok, Wuhan pada akhir tahun 2019. Menurut Hanoatubun, S. (2020) penyebaran virus corona sangat cepat meluas ke berbagai negara. Terdapat 188 negara terkena virus corona termasuk salah satunya adalah Indonesia. Sumarni, Y. (2020) mengatakan bahwa di Indonesia menjadi salah satu negara yang melakukan larangan perjalanan ke luar negeri untuk mengurangi penyebaran virus corona. Larangan tersebut secara tidak langsung memberikan dampak terhadap maskapai untuk membatalkan penerbangan hal ini karena semakin meluasnya penyebaran virus corona.

Menurut Agung, I. M. (2020) COVID-19 telah memberikan dampak di berbagai negara dan kalangan masyarakat seperti kematian, penurunan dan pelambatan ekonomi (resesi), terganggu aktivitas pendidikan, ekonomi dan sosial dan dampak psikologis serta perubahan perilaku pada masyarakat. Selain itu menurut Tuti, R. W (2020) mengatakan bahwa COVID-19 memberikan dampak terhadap sektor pekerjaan seperti pendidikan, pariwisata, perdagangan dan transportasi serta masyarakat harus beradaptasi terhadap perkembangan COVID-19. Karo, M.B (2020) mengatakan bahwa penyebaran COVID-19 berlangsung sangat cepat. Sehingga perlu adanya upaya pencegahan yang dilakukan untuk mengatasi penyebaran COVID-19 seperti dengan cara penyuluhan kepada masyarakat, pola perilaku masyarakat yang aman dan bertanggung jawab, selain itu banyak pemimpin yang menghimbau masyarakat untuk melakukan perilaku hidup bersih, social distancing, Adaptasi Kebiasaan Baru (AKB) untuk mencegah penularan virus penyakit.

Sultan, M. A. et al., (2020) mengatakan bahwa social distancing atau Pembatasan sosial menjadi salah satu cara untuk menghambat laju penularan COVID-19 sebagai tindakan mengurangi kontak secara langsung melalui kegiatan yang bersifat primer. Mobilitas manusia merupakan kegiatan turunan yang dibangkitkan oleh kegiatan yang bersifat primer. Moda transportasi terutama angkutan penumpang memiliki potensi penularan COVID-19.

2.2. Transportasi Umum

Menurut Fatimah, S. (2019) Transportasi merupakan sarana yang sangat berperan terhadap keberlangsungan interaksi antara manusia atau memudahkan manusia dalam memindahkan barang dari satu tempat ke tempat yang lain agar barang tersebut dapat diangkut cepat sehingga sampai di tempat tujuan tepat waktu untuk memenuhi kebutuhan. Maka transportasi dapat dikatakan sebagai kegiatan jasa pelayanan, hal ini dikarenakan jasa transportasi diperlukan untuk membantu kegiatan sektor seperti sektor pertanian, sektor perindustrian, sektor pertambangan, sektor perdagangan, sektor konstruksi, sektor keuangan dan lain-lain untuk mengangkut barang atau manusia sesuai pada kegiatan setiap sektor tersebut. Oleh karena itu jasa transportasi dikatakan sebagai permintaan turunan (*Derived Demand*) yang artinya permintaan jasa transportasi akan bertambah karena diperlukan dalam melayani berbagai kegiatan ekonomi maupun pembangunan. Selain itu transportasi dikatakan sebagai sistem.

Menurut Azis, R. (2018) Sistem Transportasi adalah keterkaitan dan keterikatan antara penumpang, barang, sarana dan prasarana dalam rangka perpindahan barang manusia atau barang secara alami atau buatan. Sistem transportasi bertujuan untuk mengkoordinasi proses penumpang dan barang dengan mengatur komponen seperti prasarana sebagai media dan sarana sebagai alat yang digunakan dalam proses transportasi. Sehingga bentuk koordinasi antar komponen transportasi saling berkaitan, serta proses transportasi terhadap penumpang dan barang dapat dicapai secara optimum dalam ruang dan waktu tertentu dengan mempertimbangkan faktor kenyamanan, keamanan, kelancaran dan efisiensi terhadap waktu dan biaya. Selain itu, Nur, N. K., et al., (2021) mengatakan bahwa sistem transportasi terjadi karena terdapat Perbedaan antara sumber daya berdasarkan wilayah satu terhadap wilayah yang lainnya. Sehingga terjadi

kebutuhan dan ketersediaan menjadi interaksi antara kawasan yang digambarkan dengan adanya sistem transportasi. Hal-hal yang harus diperhatikan dalam perencanaan transportasi yang akan menerapkan kebijakan sistem transportasi seperti sistem kegiatan, sistem jaringan, sistem pergerakan.

2.2.1. Angkutan Umum

Menurut undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, bahwa angkutan adalah perpindahan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Menurut Mutiawati, C. (2019) jenis angkutan umum terdiri atas mobil penumpang umum (MPU), mobil bus kecil, mobil bus sedang dan mobil bus besar sebagai berikut:

- a Mobil penumpang umum (MPU) adalah kendaraan bermotor yang digunakan sebagai kendaraan umum yang dilengkapi sebanyak 8 (delapan tempat duduk), belum termasuk tempat duduk pengemudi dan tanpa ada perlengkapan pengangkutan bagasi.
- b Mobil bus kecil adalah mobil yang dilengkapi sekurangnya 19 (sembilan sampai sembilan belas) dan belum termasuk tempat duduk pengemudi.
- c Mobil bus sedang adalah mobil bus yang memiliki kapasitas 30 (tiga puluh) orang yang duduk dan berdiri tetapi belum termasuk tempat duduk pengemudi.
- d Mobil bus besar adalah mobil bus yang memiliki kapasitas 70 (tujuh puluh Sembilan) orang yang duduk dan berdiri tetapi belum termasuk tempat duduk pengemudi

Karakteristik angkutan umum menurut Prayoga (2017) mengatakan bahwa terdapat 2 sistem dalam pemakai angkutan umum sebagai berikut:

1. Sistem sewa yaitu kendaraan yang dioperasikan oleh operator maupun penyewa. Tidak ada rute dan jadwal tertentu yang perlu diikuti oleh pemakai. Sistem sewa sering disebut sebagai *Demand Responsive System* karena pengguna bergantung kepada permintaan

Sistem penggunaan bersama yaitu kendaraan yang dioperasikan oleh operator dengan rute dan jadwal yang tetap. Sistem penggunaan bersama dikenal sebagai *Transit System*. Transit system memiliki 2 jenis yaitu paratransit, yaitu tidak

ada jadwal pasti dan kendaraan dapat berhenti menaikan atau menurunkan penumpang di sepanjang rute dan mass transit yaitu terdapat jadwal dan tempat pemberhentian lebih pasti.

Menurut Widayanti, A., & Karunia, B. (2014) keberadaan angkutan umum dianggap sangat penting dalam menunjang aktivitas masyarakat dan mengurangi kemacetan lalu lintas dari penggunaan kendaraan pribadi. Sedangkan Menurut Dirgantara, A. (2013) di Kota Bandung sarana angkutan umum seperti angkutan kota dan bus kota menjadi sarana penting yang digunakan untuk aktivitas sehari-hari oleh para pelajar, mahasiswa, pekerja dan masyarakat umum. Angkutan umum di Kota Bandung memiliki berbagai jalur yang menjadi sarana transportasi yang sebenarnya dapat membantu untuk memudahkan para pengguna dalam berkendara. Berbagai jenis angkutan umum dan bus kota hampir merata tersebar di Kota Bandung saling terhubung ke berbagai lokasi strategis.

2.2.2. Jenis Angkutan Umum

Berdasarkan Undang-Undang (UU) No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan bahwa jenis dan fungsi kendaraan terdiri atas kendaraan Bermotor dan Kendaraan tidak bermotor. Kendaraan bermotor berdasarkan jenisnya yaitu sepeda motor, mobil penumpang, mobil bus, mobil barang dan kendaraan Khusus. Berikut adalah pelayanan angkutan orang dengan kendaraan umum terdiri atas:

1. Angkutan antar kota, merupakan perpindahan orang dari suatu kota ke kota yang lain
2. Angkutan kota, merupakan perpindahan orang dari suatu kota ke kota yang lain
3. Angkutan perdesaan, merupakan perpindahan orang di dalam antar wilayah perdesaan
4. Angkutan lintas batas negara, merupakan angkutan orang yang berpindah melalui lintas batas negara lain.

2.3. Dampak COVID Terhadap Transportasi

Menurut Toyfur, M et al., (2020) di masa pandemi COVID-19, aktivitas transportasi dengan menggunakan angkutan umum memiliki resiko penularan COVID-19 apabila menggunakan moda angkutan umum dan tidak mengikuti

protokol kesehatan COVID-19. Selain itu, menurut Rakhmatulloh, A. et.al., (2021) mengatakan bahwa salah satu sumber penyebaran COVID-19 dapat melalui moda transportasi umum hal ini karena moda transportasi umum yang memiliki ruang tertutup dapat memberikan peluang terhadap penularan penyakit dari manusia ke manusia lainnya.

Berdasarkan hasil penelitian oleh Lestari, I. (2020) terkait “*Analisis Tingkat Kepercayaan dan Kepuasan Pelanggan Terhadap Niat Untuk Menggunakan Kembali Layanan Transportasi Online Di Era Pandemi*” di dapat bahwa di masa pandemi COVID-19, pengguna layanan transportasi online masih dipercaya oleh masyarakat untuk digunakan kembali, akan tetapi hal tersebut belum mampu meningkatkan kepuasan masyarakat dalam menggunakan transportasi online sebab gaya hidup yang dialami oleh masyarakat di kota Palopo di era pandemi COVID-19.

2.4. Kebijakan Pemerintah dalam mengatasi COVID-19 terhadap Sektor Transportasi

Sehingga guna mengendalikan transportasi di masa pandemi COVID-19 maka pemerintah telah mengeluarkan Perubahan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 41 tahun 2020 tentang pengendalian transportasi dalam rangka pencegahan penyebaran COVID-19, di dalam Peraturan Menteri Perhubungan tersebut diterbitkannya aturan baru di sektor transportasi salah satunya mengenai batas kapasitas maksimal penumpang angkutan umum yang sebelumnya diatur maksimal 50 persen kini tidak ada. Seperti di Kota Bandung dalam Peraturan Wali Kota Bandung Nomor 68 tahun 2021 tentang Pemberlakuan Pembatasan kegiatan masyarakat Darurat Corona virus 2019.

Berdasarkan Peraturan Wali Kota Bandung Nomor 68 Tahun 2021, bagian keempatbelas tentang pelaksanaan PPKM Darurat dalam aktivitas Transportasi pada pasal 21 menyebutkan bahwa angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum, angkutan perkeretaapian dan moda transportasi barang jumlah orang dibatasi paling banyak 70 persen dari kapasitas angkutan.

2.4.1. Kebijakan Antisipasi

2.4.1.1. Adaptasi Kebiasaan Baru (AKB)

Menurut Herdiana, D. (2020) Adaptasi Kebiasaan Baru (AKB) adalah upaya perubahan perilaku adaptasi berbagai aktivitas masyarakat dengan menerapkan protokol kesehatan dimasa pandemi COVID-19 dan kebijakan akb menyesuaikan aktivitas Individu maupun kelompok di lingkungan publik yang berpotensi penularan COVID-19. Sehingga pemerintah membuat kebijakan pemberlakuan akb ini dengan harapan dapat memunculkan batasan seperti jumlah orang dalam satu tempat, menggunakan masker dan larangan membuka usaha diluar usaha yang telah ditentukan.

2.4.1.2. Kebijakan Protokol Kesehatan Terhadap Moda Transportasi Umum

Menurut Monica, A. M (2021) mengatakan bahwa salah satu bentuk penularan dari virus COVID-19 adalah melalui droplet atau percikan lender kecil dari dinding saluran pernafasan saat batuk atau bersin. Aktivitas masyarakat yang perlu dilakukan pemantauan di masa pandemi COVID-19 adalah aktivitas transportasi dalam menggunakan angkutan umum yang perlu mematuhi protokol kesehatan COVID-19 di setiap daerah seperti salah satunya di Kota Bandung. Pemerintah Kota Bandung telah mengeluarkan Peraturan Wali Kota Bandung Nomor 68 Tahun 2021 Pemberlakuan Pembatasan kegiatan masyarakat Darurat Corona virus 2019 dengan tujuan dibentuknya peraturan ini sebagai berikut:

- a. Pedoman Bagi Masyarakat atau Aparat Melakukan Aktivitas dengan Memperhatikan Protokol Kesehatan Di Masa Pandemi COVID-19
- b. Meningkatkan Antisipasi Perkembangan Eskalasi Penyebaran COVID-19
- c. Memperkuat Penanganan Kesehatan dari Virus COVID-19
- d. Pengendalian Penyebaran Virus COVID-19 di Setiap Daerah Kota

Selain itu, di dalam Peraturan Wali Kota Bandung Nomor 68 Tahun 2021 Bagian ketiga tentang Pelaksanaan PPKM Darurat Dalam Perjalanan dengan sifat Mobilitas disebutkan bahwa:

1. Seseorang yang melakukan perjalanan di daerah kota, wajib menerapkan dan mematuhi protokol kesehatan seperti memakai masker sesuai standar, menjaga jarak dan menghindari kerumunan serta mencuci tangan dengan sabun atau hand sanitizer.

2. Kegiatan perjalanan antar daerah Kabupaten atau Kota dalam satu Provinsi Jawa Barat atau antar daerah provinsi yang termasuk kategori zona merah maka dilaksanakan secara selektif seperti:
 - a. Menunjukkan kartu vaksin minimal vaksinasi dosis pertama.
 - b. Menunjukkan hasil uji tes RT-PCR untuk moda transportasi pesawat udara dari kedatangan dan keberangkatan daerah kota dan keluar kota daerah.
 - c. Menunjukkan hasil uji rapid antigen test untuk moda transportasi mobil pribadi, sepeda motor, bus, kereta api dan kapal laut dari kedatangan dan keberangkatan daerah kota dan keluar kota daerah.
 - d. Sopir kendaraan logistic dan transportasi barang lainnya dikecualikan dari ketentuan memiliki kartu vaksin.
3. Kegiatan perjalanan dinas penerimaan kunjungan tamu dari luar daerah kota maupun BUMD dan swasta di lingkungan daerah kota tidak dilaksanakan. Kewenangan dalam membatasi pergerakan setiap orang baik dengan berkendaraan maupun tidak, melalui menutup sementara atau Pembatasan penggunaan ruas-ruas jalan tertentu di daerah kota sebagai upaya pencegahan penyebaran dan penularan COVID-19 yang dilakukan oleh satgas tingkat kota, satgas tingkat kecamatan dan satgas tingkat kelurahan sesuai dengan kewenangan tersebut.

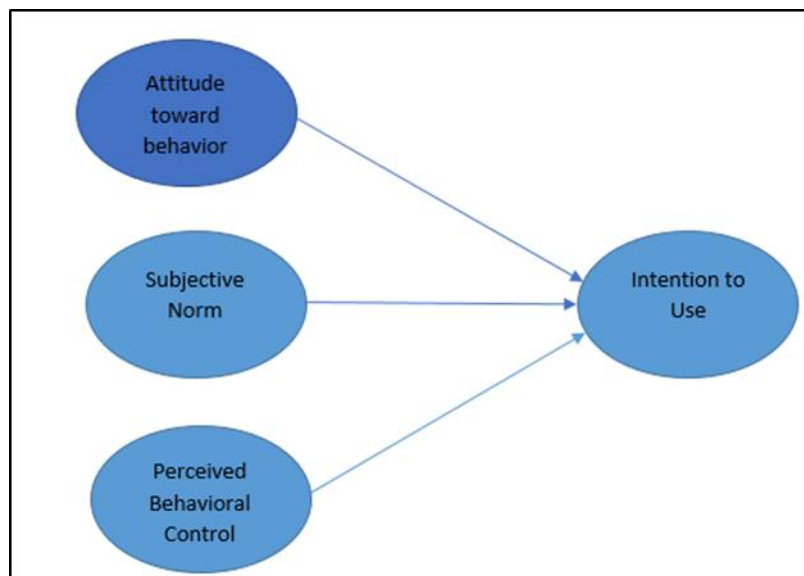
Kemudian, berdasarkan Peraturan Wali Kota Bandung Nomor 68 Tahun 2021 pada bagian keempatbelas tentang Pelaksanaan PPKM Darurat Dalam Aktivitas Transportasi pasal 21 menyebutkan bahwa dimasa pandemi COVID-19 kegiatan transportasi baik orang maupun barang diatur sebagai berikut:

- a. Adanya Pembatasan jumlah penumpang pada kendaraan mobil penumpang pribadi yaitu:
 1. Mobil penumpang sedan atau sejenisnya dengan kapasitas duduk 4 (empat) orang, maka maksimal dapat menangkut 3 (tiga) orang.
 2. Mobil penumpang bukan sedan dengan kapasitas duduk lebih dari 4 (empat) orang, maka maksimal dapat menangkut 4 (empat) orang

- b. Angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum, angkutan perkeretaapian, atau moda transportasi barang jumlah orang dibatasi paling banyak 70% (tujuh puluh persen) dari kapasitas angkutan.
- c. Angkutan roda dua pribadi dapat menangkut orang atau barang selama memenuhi protokol kesehatan.
- d. Angkutan roda dua berbasis aplikasi dapat menangkut orang atau barang dengan ketentuan harus mendapat persetujuan dari wali kota selaku ketua umum gugus tugas tingkat kota atau Kabupaten.

2.5. Theory of Planned Behavior

Ajzen, I. (2020) mengatakan bahwa Teori Perilaku Berencana (TPB) digunakan untuk menjelaskan serta memprediksi seperti perilaku dalam banyak domain, perilaku dari aktivitas fisik, daur ulang sampai pada pemilihan perjalanan. TPB merupakan perilaku kepentingan dengan melihat target dari tindakan yang terlibat, tempat terjadi dan waktu. Selain itu menurut Ajzen, I. (2005) Teori perilaku terencana (*Theory of Planned Behavior*, TPB) merupakan pengembangan dari teori perilaku yang beralasan (*Theory of Reasoned Action*, TRA). Gambar 2.1. berikut menjelaskan bagaimana struktur teori perilaku terencana:



Gambar 2.1

Teori Perilaku Terencana (Ajzen, I 2005)

Menurut Ajzen, I. (2020) *Attitude Toward Behavior* merupakan suatu faktor dalam diri seseorang atau individu yang dipelajari untuk memberikan respon positif atau negatif pada penilaian terhadap sesuatu yang diberikan. Menurut Ajzen, I. (2020)

Subjective Norm merupakan harapan individu atau kelompok mereferensika orang tertentu (misalnya, teman, keluarga, pasangan, rekan kerja, dokter atau penyelia) menyetujui atau tidak menyetujui melakukan perilaku yang sedang dipertimbangkan. Menurut Ajzen, I. (2020) *Perceived Behavioral Control* ialah kontrol perilaku yang dirasakan diasumsikan didasarkan pada keyakinan kontrol yang dapat diakses dan menampilkan sebuah tingkah laku. Menurut Ajzen, I. (2020) intention adalah sebuah intensi serberapa besar individua atau kelompok memunculkan sebuah perilaku.

2.6. Metode Regresi Linear

Menurut Miro (2005) analisis regresi linear adalah salah satu model statistika sebagai alat untuk menganalisis faktor penentu yang dapat menimbulkan suatu kejadian atau kondisi tertentu yang sedang diamati, sekaligus menguji seberapa jauh kondisi dari kekuatan faktor penentu yang berhubungan dengan kondisi yang ditimbulkan. Terdapat 2 (dua) bentuk metode analisis regresi linear sebagai berikut:

a. Regresi Linear Sederhana

Rumus regresi linear sederhana yaitu $y = a + bx + e$

Keterangan:

y = Variabel terikat (*dependent variable*) di dalam studi transportasi berupa jumlah perjalanan lalu lintas manusia, kendaraan dan barang dari satu titik ke satu titik tujuan yang akan diperkirakan.

x = Variabel bebas (*independent variable*) berupa faktor yang dimasukkan ke dalam model dan memiliki pengaruh terhadap timbulnya jumlah perjalanan lalu lintas seperti jumlah penduduk dan tingkat kepemilikan kendaraan.

a = *Explanatory* variabel. Parameter konstanta yaitu seluruh variabel bebas tidak menunjukkan perubahan atau tetap atau sama dengan nol, maka y diperkirakan akan sama dengan a .

b = Parameter koefisien (*coefficient parameter*) yaitu nilai yang akan dipergunakan untuk meramalkan y .

e = Nilai kesalahan yang mewakili seluruh faktor yang dianggap tidak mempengaruhi *Disturbance Terms*.

b. Analisis Regresi Linear Berganda

Rumus regresi linear Berganda yaitu $y = a + b_1x_1 + b_2x_2 + \dots + b_nx_n + e$

Keterangan:

y = Variabel terikat (*Dependent Variable*) dalam studi transportasi berupa jumlah perjalanan lalu lintas manusia, kendaraan dan barang dari satu titik ke satu titik tujuan yang akan diperkirakan.

x_1, \dots, x_n = Variabel bebas (*Independent Variabel*) yaitu faktor yang dimasukkan ke dalam model dan memiliki pengaruh terhadap timbulnya jumlah perjalanan lalu lintas seperti jumlah penduduk dan tingkat kepemilikan kendaraan.

a = *Explanatory variabel*. Parameter konstanta yaitu seluruh variabel bebas tidak menunjukkan perubahan atau tetap atau sama dengan nol, maka y diperkirakan akan sama dengan a .

b = Parameter koefisien (*Coefficient Parameter*) yaitu nilai yang akan dipergunakan untuk meramalkan y .

e = Nilai kesalahan yang mewakili seluruh faktor yang dianggap tidak mempengaruhi *Disturbance Terms*.

2.6.1. Uji Asumsi Klasik Regresi Linear

Menurut Kurniawan, D. (2008) asumsi klasik regresi linear adalah asumsi untuk mengetahui koefisien regresi yang didapat bisa diterima, maka perlu melakukan pengujian terhadap kemungkinan terjadinya pelanggaran asumsi klasik tersebut. Pengujian pada asumsi klasik tersebut menggunakan data residual bukan data pengamatan, terkecuali uji asumsi multikolinearitas. Agar model asumsi yang diperoleh tersebut tepat maka perlu dilakukan Uji asumsi klasik yang terdiri atas:

1. Uji Normalitas

Menurut Nasrum, A. (2018) uji normalitas data diperlukan agar penelitian dapat menentukan jenis statistik yang digunakan terutama untuk penelitian yang menggunakan parameter rata-rata sebagai tolak ukur keberhasilan dalam suatu penelitian tersebut.

2. Uji Autokorelasi

Menurut Janie, D. N. A. (2012) Uji Autokorelasi digunakan untuk mengetahui terjadi atau tidaknya penyimpangan asumsi klasik terhadap korelasi

yang terjadi antara residual dengan satu pengamatan terhadap residual dengan pengamatan lainnya pada model regresi.

3. Uji Heterokedastisitas

Menurut Ningsih, S., (2019) Uji Heterokedastisitas adalah untuk melihat di dalam model regresi terdapat ketidaksamaan varian residual satu pengamatan terhadap pengamatan lain. Apabila residual satu pengamatan dengan pengamatan lain tetap maka disebut homokedastisitas dan apabila berbeda disebut Heterokedastisitas. Cara mendeteksi adanya Heterokedastisitas dapat menggunakan uji glejser, apabila setelah diuji hasilnya sig $>0,05$ maka tidak terdapat Heterokedastisitas.

4. Uji Multikolinearitas

Menurut In, A. W. K., (2019) Uji multikolinearitas adalah pengujian yang dilakukan untuk memastikan sebuah model regresi terdapat interkorelasi atau kolinearitas antar variabel bebas. Interkorelasi yang dimaksud adalah hubungan linear atau hubungan kuat antara satu variabel bebas atau variabel prediktor dengan variabel prediktor lainnya di dalam model regresi. Model regresi dikatakan bebas dari multikolinearitas apabila memiliki nilai tolerance variabel bebas lebih dari 0,1 dengan VIF kurang dari 10.

2.6.2. Uji Determinasi (Koefisien Determinasi)

Menurut Pangestika, M., & Widodo, E. (2017) koefisien determinasi digunakan untuk mengukur kebaikan suatu model yang digunakan koefisien determinasi (R^2). Selain itu dapat digunakan untuk mengevaluasi model regresi terbaik menggunakan nilai *adjusted R²*. Nilai *adjusted R-squared* untuk persamaan regresi data dengan pendekatan *fixed effect model* yang telah dibentuk sebesar 0.99.66. Sedangkan menurut Santoso, G. (2015) koefisien determinasi dilakukan untuk mengetahui kemampuan model dalam menerangkan variabel independen, nilai pada koefisien determinasi antara nol dan satu, apabila nilai *adjusted R Square* mendekati satu maka semakin kuat kemampuan variabel independen dalam menjelaskan variabel dependen secara bersama-sama.

2.6.3. Uji Signifikan (Uji-t)

Menurut Lestari, A., & Setyawan, Y. (2017) Uji t digunakan untuk melihat seberapa besar pengaruh satu variabel independen secara Individu menerangkan

variabel dependen. Menurut Yuliara, I. M. (2016) langkah yang perlu dilakukan dalam uji t pada regresi sebagai berikut:

a. Menentukan hipotesis:

$H_0 : \beta = 0$; Variabel X tidak berpengaruh signifikan atau nyata terhadap Y

$H_1 : \beta \neq 0$; Variabel X berpengaruh signifikan atau nyata terhadap Y

b. Menentukan tingkat Signifikan (α)

Tingkat signifikansi, α yang sering digunakan adalah $\alpha = 5\%$ ($\alpha=0,05$)

c. Menentukan daerah penolakan H_0 (daerah kritis)

Bentuk pengujian dua arah, sehingga menggunakan uji t dua arah sebagai berikut:

H_0 akan ditolak jika $t_{hit} > t_{tab}$ atau $-(t_{hit}) < -(t_{tab})$ berarti H_1 diterima.

H_0 akan diterima jika $-(t_{hit}) < T_{tab} < t_{hit}$, berarti H_1 ditolak

d. Membuat kesimpulan uji signifikan:

Bila (p value) $< 0,05$ maka H_0 ditolak dan H_a diterima, artinya variabel independen secara parsial mempengaruhi variabel dependen.

Bila (p value) $> 0,05$ maka H_0 diterima dan ditolak, artinya variabel independen secara parsial tidak mempengaruhi variabel dependen.

2.6.4. Uji F

Menurut Sulistyono, S., & Sulistiyowati, W. (2018) Uji F adalah pengujian untuk mengetahui variabel independen (X_1, X_2, X_3) dapat mempengaruhi secara signifikan terhadap variabel independen (Y). di dalam uji F dirumuskan hipotesa awal dan hipotesa alternatif sebagai berikut:

a H_0 : tidak ada pengaruh secara signifikan antara variabel independen terhadap variabel dependen.

b H_1 : terdapat pengaruh secara signifikan antara variabel independen terhadap variabel dependen.

2.7. Analisis Statistik Deskriptif

Menurut Muhson, A. (2006) analisis statistik deskriptif merupakan analisis data yang digunakan untuk menggambarkan suatu data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa ada maksud membuat kesimpulan yang berlaku umum. Analisis statistik deskripsi berupa akumulasi data dasar dalam membentuk deskripsi

tetapi tidak menerangkan saling hubungan, menguji hipotesis, membuat ramalan atau melakukan penarikan suatu kesimpulan. Menurut Nasution, L. M. (2017) statistik deskriptif ditujukan kepada kumpulan data yang telah ada. Ruang lingkup Statistik deskriptif mencakup diantaranya distribusi frekuensi beserta bagiannya, angka indeks, time series, korelasi dan regresi sederhana.

2.8. Penelitian Terdahulu

Berdasarkan penelitian dari Ratu Yolanda Ayu, Erlina Rulia Fauzani, Aisyah Rahmawati, Muhammad Iqbal Firdaus (2020) dengan Judul penelitian "*Behavioral Intention to Travel Of Young Tourist By Railway Toward New Normal Era*". Tujuan dari penelitian tersebut adalah Menguji model intensi konsumen melakukan perjalanan menggunakan kereta api di konteks era new normal, dengan fokus pada wisatawan muda. Metode yang digunakan dalam penelitian tersebut adalah teori reasoned bertindak (TRA) dan pengolahan data menggunakan regresi linier. Hasil yang dari penelitian tersebut dari hasil pengujian yang dilakukan oleh peneliti didapatkan bahwa adanya pengaruh dari perilaku dan orang – orang sekitar terhadap minat bepergian menggunakan kereta api pada era new normal. Selain itu, berdasarkan penelitian dari Kavın Asavanant (2021) dengan Judul penelitian "*Intention to Use And Willingness To Pay Premium For Enhanced Disinfection Of Public Transportation*". Tujuan dari penelitian tersebut adalah Mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi angkutan umum dan kemauan membayar mahal untuk angkutan umum yang menggunakan peningkatan desinfeksi. Metode penelitian yang digunakan adalah *Theory Planned Behavior* (TPB) dan pengolahan data menggunakan analisis regresi linier. Hasil penelitian yang didapat adalah Dari hasil uji korelasi dan anova didapatkan hasil yang signifikan yakni adanya perubahan mobilitas pengguna publik transport karena kebijakan tentang covid 19 di Polandia. Kemudian, berdasarkan penelitian dari Michał Wielechowski, Katarzyna Czech, Łukasz Grzędziński (2020). Tujuan dari penelitian tersebut adalah mengetahui pengaruh kebijakan polandia tentang COVID-19 terhadap mobilitas masyarakat pada. Metode penelitian yang digunakan adalah Korelasi spearman dan uji signifikansi ANOVA. Hasil dari penelitian tersebut adalah Dari hasil regresi permintaan transportasi dan pergeseran pemilihan transportasi berdampak akibat

pandemi COVID-19 baik dari segi pandangan politik dan kekhawatiran terhadap krisis Kesehatan atau terpapar COVID-19.

Tabel 2.1
Penelitian Terdahulu

No	Judul	Nama Peneliti	Tujuan	Metode	Hasil Penelitian
1	Behavioral Intention To Travel Of Young Tourist By Railway Toward New Normal Era	Ratu Yolanda Ayu, Erlina Rulia Fauzani, Aisyah Rahmawati, Muhammad Iqbal Firdaus	Menguji model intensi konsumen melakukan perjalanan menggunakan kereta api di konteks era new normal, dengan fokus pada wisatawan muda	Dengan menggunakan teori reasoned bertindak (TRA) dan pengolahan data menggunakan regresi linier.	Dari hasil pengujian yang dilakukan oleh peneliti didapatkan bahwa adanya pengaruh dari perilaku dan orang – orang sekitar terhadap minat bepergian menggunakan kereta api pada era new normal
2	Intention To Use And Willingness To Pay Premium For Enhanced Disinfection Of Public Transportation	Kavin Asavanant	Mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi angkutan umum dan kemauan membayar mahal untuk angkutan umum yang menggunakan peningkatan disinfeksi.	Dengan menggunakan Theory Planned Behavior (TPB) dan pengolahan data menggunakan analisis regresi linier	Pengaruh pandemi COVID-19 terhadap penawaran dan permintaan angkutan umum bisnis menurun, dan penumpang semakin khawatir menggunakan angkutan umum. Menunjukkan hasil yang signifikan

					untuk meningkatkan kebersihan dan desinfeksi pada transportasi umum guna mengurangi kekhawatiran penggunaan angkutan umum
4	Decline in Mobility: Public Transport in Poland in the time of the COVID-19 Pandemic	Michał Wielechowski, Katarzyna Czech, Łukasz Grzęda	Untuk mengetahui pengaruh kebijakan polandia tentang COVID-19 terhadap mobilitas masyarakat pada transportasi publik	Korelasi spearman dan uji signifikansi ANOVA	Dari hasil uji korelasi dan anova didapatkan hasil yang signifikan yakni adanya perubahan mobilitas pengguna publik transport karena kebijakan tentang covid 19 di Polandia
4	Shifting Mobility Behaviors in Unprecedented Times: Intentions to Use On-demand Ride Services During the COVID-19 Pandemic	Maher Said, Jason Soria, Amanda Stathopoulos	Untuk mengetahui atau menguji permintaan transportasi masyarakat di amerika serikat pada masa pandemi covid 19 dan apakah masih menggunakan transportasi	Pemodelan regresi ordinal diterapkan untuk menganalisis pergeseran pertimbangan	Dari hasil regresi permintaan transportasi dan pergeseran pemilihan transportasi berdampak akibat pandemi COVID-19 baik dari segi pandangan politik dan kekhawatiran

			publik sebagai alternatif		terhadap krisis Kesehatan atau terpapar COVID-19
--	--	--	---------------------------	--	--