

STUDI MENGENAI KARAKTERISTIK DAN MINAT MASYARAKAT DALAM MENGGUNAKAN ANGKUTAN UMUM DI KOTA SALATIGA

STUDI OF THE CHARACTERISTICS AND INTEREST OF THE COMMUNITY IN USING PUBLIC TRANSPORTATION IN THE CITY OF SALATIGA

Rizka Oktavia Wulandari B. H¹, Masrono Yugihartiman², Bambang Wijonarko³

¹Taruna Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Darat, Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD Jalan Raya Setu No. 89, Cibitung, Bekasi, Jawa Barat 17520, Indonesia

²Dosen Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD Jalan Raya Setu No. 89, Cibitung, Bekasi, Jawa Barat 17520, Indonesia

³Dosen Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD Jalan Raya Setu No. 89, Cibitung, Bekasi, Jawa Barat 17520, Indonesia

*E-mail : rizkawulandari499@gmail.com

Abstract

Salatiga City is a city located in the middle of Semarang Regency. This condition causes the volume of vehicles and road users to increase. The increase in road users is due to the majority of people traveling in Salatiga City using private vehicles even though there is a variety of public transportation available. The problems faced include the decline in public interest in using public transportation, so research is needed regarding how interested people are in public transportation. This research aims to analyze the factors that influence people's interest in the Behavioral Plan Theory in using public transportation in Salatiga City. The analytical methods used is structural equation modeling (SEM) related to the theory of planned behavior. The results of the analysis show that there are 9 factors that influence people's interest in using public transportation in Salatiga City, namely behavioral beliefs, motivation to comply, perceived strength, real evidence, reliability, responsiveness, guarantee, empathy and age which are then recommended for efforts that can improve public interest in using public transportation in Salatiga City.

Keywords: Public interest, Public Transportation, Descriptive Statistics, Structural equation models, Theory of planned behavior

Abstrak

Kota Salatiga merupakan kota yang terletak di tengah wilayah Kabupaten Semarang. Kondisi ini membuat volume kendaraan dan pengguna jalan meningkat. Peningkatan pengguna jalan dikarenakan mayoritas masyarakat melakukan perjalanan di Kota Salatiga menggunakan kendaraan pribadi padahal tersedianya angkutan umum yang bervariasi. Permasalahan yang dihadapi ialah menurunnya minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum, Maka diperlukan penelitian mengenai bagaimana ketertarikan masyarakat terhadap angkutan umum. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi minat masyarakat dengan *Theory Planned of Behaviuor* untuk menggunakan angkutan umum di Kota Salatiga. Metode analisis yang digunakan adalah structural equation modelling (SEM) terkait *theory of*

planned behaviour. Hasil analisis menunjukkan terdapat 9 faktor yang mempengaruhi minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum di Kota Salatiga yaitu *behavioural belief, motivation to comply, perceived power, tangibles, reliability, responsiveness, assurances, empathy* dan usia yang kemudian di rekomendasikan upaya yang dapat meningkatkan minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum di Kota Salatiga.

Kata Kunci : Minat masyarakat, Angkutan Umum, Statistik Deskriptif, Stuctural equation model, Theory of planned behavior

PENDAHULUAN

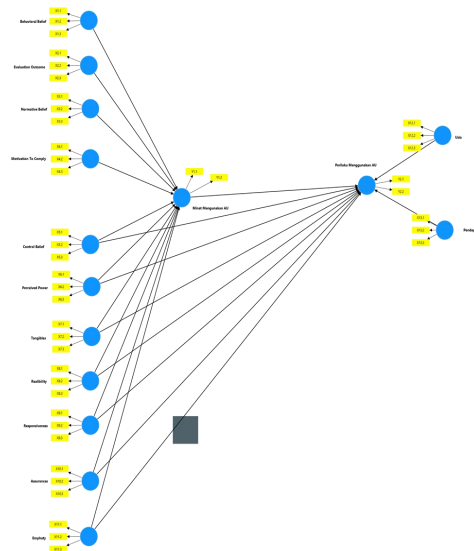
Salah satu permasalahan yang dihadapi di Kota Salatiga saat ini adalah masalah menurunnya minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum khususnya angkota yang dapat dikatakan sebagai tahap terpenting di dalam perencanaan dan kebijakan transportasi. Karena hal itu berkaitan dengan efisiensi pergerakan di perkotaan, ruang yang harus disediakan kota untuk dijadikan prasarana transportasi.

Terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum salah satunya adalah teori yang di kemukakan Ajzen (1991) seperti sikap terhadap perilaku, norma subjektif dan persepsi kontrol perilaku. Pada penelitian Novia Ulfi Pratama Putri dalam penelitiannya yang berjudul “Faktor- faktor yang mempengaruhi minat menggunakan bus transjakarta. Disimpulkan bahwa terdapat pengaruh yang signifikan sikap, norma subjektif, persepsi kontrol perilaku, persepsi kualitas layanan, dan faktor demografi terhadap minat menggunakan bus transjakarta. Masing-masing dari peneliti mempunyai kesamaan dalam menggunakan teori dalam penelitiannya. Teori yang digunakan untuk mengukur hubungan antara sikap, norma subyektif, minat dan perilaku yaitu menggunakan Theory Of Reasoned Action (TRA). Dikarenakan model ini dimaksudkan untuk menjelaskan perilaku-perilaku yang akan dikerjakan (Jogiyanto, 2007). Adapun perbedaan dalam penelitian ini dengan yang sebelumnya adalah penggunaan Theory of Planned Behavior (TPB) dan Technology Acceptance Model (TAM) pada penelitian sebelumnya yang digunakan untuk membuat konstruk dalam pengukuran.

Pada saat ini Kota Salatiga sesuai SK Trayek Tahun 2005 Angkutan Perkotaan di Kota Salatiga dengan kondisi eksisting seperti pada Angkutan Perkotaan di Kota Salatiga memiliki 17 trayek. Dari survei lapangan, dapat diketahui terdapat 2 trayek yang tidak beroperasi yaitu trayek 13 dan trayek 15 sehingga eksistingnya hanya 15 trayek yang beroperasi. Walaupun banyaknya angkutan umum yang beroperasi dan tersedia di Kota Salatiga, Masyarakat yang menggunakan angkutan umum di Kota Salatiga hanya 18% dari jumlah sampel yang diwawancarai. Hal tersebut disebabkan karena rendahnya minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum. Berdasarkan permasalahan tersebut, maka dibutuhkan penelitian mengenai pendekatan dari sisi permintaan (demand). Dalam hal ini, yang akan dilihat pada masyarakat sebagai demand adalah bagaimana ketertarikan mereka terhadap angkutan umum sehingga bisa direkomendasikan upaya meningkatkan ketertarikan mereka terhadap angkutan umum tersebut. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi minat masyarakat dan hubungan antara minat masyarakat dengan *theory plan behavior* untuk menggunakan angkutan umum di Kota Salatiga dengan menggunakan metode *Structural Equation Modeling* (SEM). Oleh karena itu penelitian ini diharapkan memberikan rekomendasi kepada pihak terkait, dalam meningkatkan minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum serta mendorong pemilihan moda transportasi yang lebih berkelanjutan,

untuk itu dilakukan penelitian dengan judul “Studi mengenai karakteristik dan Minat Masyarakat dalam menggunakan Angkutan Umum di Kota Salatiga”.

MODEL DIAGRAM JALUR



Model diagram jalur menggunakan SmartPLS dalam penelitian ini dapat dilihat pada gambar di atas. Pada diagram jalur di atas digambarkan bahwa pada bagian kiri terdapat variable X yaitu *behavioral belief*, *outcome evaluation*, *norma subjektif*, *motivation to comply*, *control belief*, *perceived power*, *tangibles*, *reliability*, *responsiveness*, *assurances*, *emphaty* berhubungan ke tengah pada variable Y yaitu Minat menggunakan angkutan umum berhubungan ke kanan pada variable Y yaitu perilaku menggunakan angkutan umum dimana berhubungan terhadap variable X yaitu usia dan pendapatan. Model diagram jalur dibawah kemudian akan diuji evaluasi model menggunakan aplikasi smartPLS untuk mendapatkan variable mana saja yang signifikan dan berpengaruh terhadap minat dan perilaku menggunakan angkutan umum di Kota Salatiga.

Jadi Hipotesis dari penelitian ini ialah adanya pengaruh signifikan variabel *behavioral belief*, *motivation to comply*, *normative belief*, *perceived power* terhadap minat menggunakan angkutan umum di Kota Salatiga. Adanya pengaruh yang signifikan variabel *tangibles*, *reliability*, *responsiveness*, *assurances*, *emphaty* terhadap minat dan perilaku menggunakan angkutan umum di Kota Salatiga serta adanya pengaruh yang signifikan variabel usia dan pendapatan terhadap perilaku menggunakan angkutan umum di Kota Salatiga.

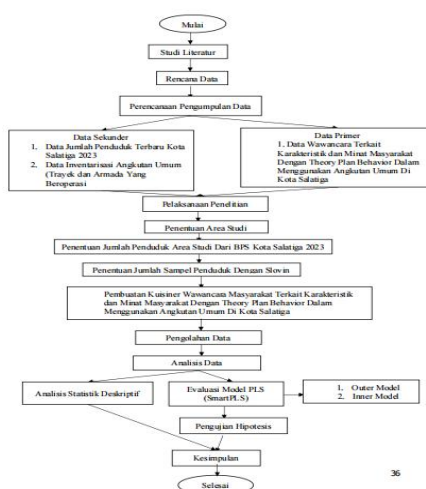
METODELOGI PENELITIAN

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode statistik deskriptif, statistik yang digunakan untuk menganalisis data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana dimaksud membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum. Penelitian yang dilakukan pada populasi jelas akan menggunakan statistik deskriptif dalam analisisnya (Sugiyono, 2015). Data - data tersebut di dapat dari survei wawancara berupa karakteristik responden dan

menyampaikan suatu pernyataan tentang minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum di Kota Salatiga untuk dinilai melalui *skala likert*. Pengambilan sampel diambil dengan metode slovin *random sampling*. Dimana sampel diambil sebanyak 400 responden yang merupakan masyarakat yang melakukan perjalanan di Kota Salatiga. *Software* yang digunakan dalam penelitian ini adalah *microsoft excel*, dan *smartpls 4*.

Diagram Alir

Dari diagram alir di bawah penelitian ini diawali dengan studi literatur kemudian direncanakan data yang akan dikumpulkan yaitu data sekunder berupa data jumlah penduduk terbaru 2023 Kota Salatiga dan data trayek dan armada angkutan umum yang beroperasi, data primer berupa data wawancara terkait karakteristik dan minat masyarakat terhadap *theory of planned behavior* dalam menggunakan angkutan umum di Kota Salatiga. Setelah dilakukannya penelitian data tersebut akan diolah dan di analisis. Analisis dalam penelitian ini ialah analisis statistik deskriptif dan analisis *structural equation model* (Outer model dan Inner model). Setelah dilakukan analisis akan diuji hipotesis dan di ambil kesimpulan kemudian akan direkomendasikan upaya yang tepat untuk meningkatkan minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum di Kota Salatiga. Beberapa tahapan dalam pelaksanaan penelitian dimulai dari identifikasi masalah sampai dengan penyusunan laporan dapat dilihat pada diagram alir di bawah ini :



Gambar 1 Diagram Alir Metode Pelaksanaan

HASIL DAN PEMBAHASAN

Karakteristik dan minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum di Kota Salatiga

Analisis Statistik Deskriptif

Pada penelitian ini, butir - butir pertanyaan yang akan di wawancara berupa jenis kelamin, usia, pekerjaan, pendapatan per bulan, kepemilikan kendaraan, maksud

perjalanan, kendaraan yang sering digunakan serta variabel atau faktor yang mempengaruhi minat masyarakat berupa *behavioral belief*, *outcome evaluation*, *normatif belief*, *motivation to comply*, *control belief*, *perceived power*, *tangibles*, *reliability*, *responsiveness*, *assurances*, *emphaty*, usia dan pendapatan.

Tabel 1 Analisis Statistik Deskriptif

Karakteristik	n	%
Jenis Kelamin		
Laki-laki	209	52
Perempuan	191	48
Usia		
< 17 TAHUN	48	12
18-28 TAHUN	83	21
29-39 TAHUN	160	40
40-50 TAHUN	78	19
≥ 51 TAHUN	31	8
Pekerjaan		
Pelajar/Mahasiswa	91	23
Pegawai Negri/Swasta	76	19
Wiraswasta	127	32
Wirausaha	29	7
Tni/Polri	35	9
Ibu Rumah Tangga	42	10
Pendapatan		
Rp < Rp 1.000.000	70	17
Rp 1.000.000 - 3.000.000	115	29
Rp 3.000.000 - 5.000.000	150	38
Rp 5.000.000 - 10.000.000	62	15
Rp ≥ 10.000.000	3	1
Kepermilikan Kendaraan		
Sepeda Motor	481	76
Mobil	63	10
Sepeda	87	14
Maksud Perjalanan		
Bekerja	194	49
Belanja	93	23
Belajar	70	17
Sosial	43	11
Kendaraan yang sering digunakan		
Sepeda Motor	281	71
Mobil	45	11
Angkutan Umum	61	15
Sepeda	13	3

Berdasarkan tabel diatas total responden yang di wawancarai yaitu 400 responden dimana diperoleh bahwa responden didominasi oleh laki-laki, responden lebih banyak ada pada kelompok usia 29-39 tahun, responden lebih banyak di dominasi oleh wiraswasta, responden lebih banyak yang berpenghasilan Rp 3.000.000 - Rp 5.000.000, responden lebih banyak memiliki motor, responden lebih banyak melakukan perjalanan bekerja dan umumnya 71% responden sering melakukan perjalanan menggunakan motor untuk perjalanan daripada menggunakan angkutan umum yaitu 15%.

Faktor – Faktor yang mempengaruhi minat Masyarakat terkait *Theory of planned behavior* dalam menggunakan angkutan umum di Kota Salatiga

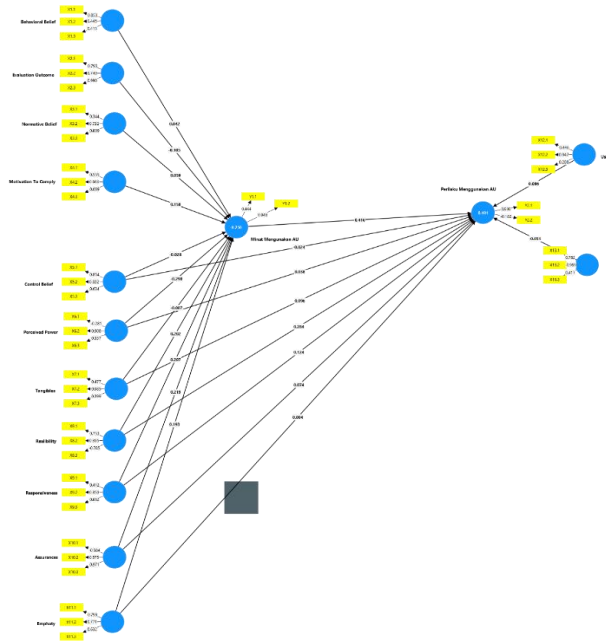
Analisis Structural Equation Modelling (SEM)

Dari survei wawancara, terdapat 13 variabel yang mungkin menjadi faktor yang mempengaruhi minat Masyarakat dalam menggunakan angkutan umum di Kota Salatiga yaitu *behavioral belief*, *outcome evaluation*, *normatif belief*, *motivation to comply*, *control belief*, *perceived power*, *tangibles*, *reliability*, *responsiveness*, *assurances*, *emphaty*, usia dan pendapatan. Kemudian dilakukan analisis SEM untuk mengetahui diantara 13 variabel tersebut variabel mana yang dianggap paling signifikan atau berpengaruh terhadap minat Masyarakat dalam menggunakan angkutan umum di Kota Salatiga. Analisis SEM memiliki dua tahapan yaitu Outer model (*uji convergent validity*, *uji discriminant validity* dan *composite reliability*) dan inner model (*R Square* dan *path coefficient*) yang kemudian akan dilanjutkan dengan uji hipotesis untuk mengetahui

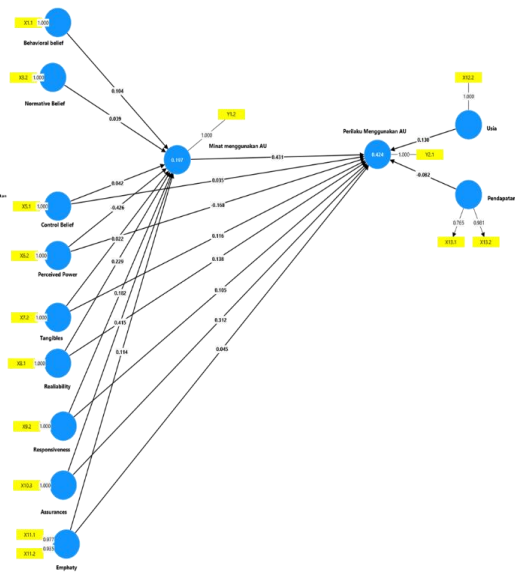
faktor-faktor yang mempengaruhi minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum di Kota Salatiga.

A. Outer Model

1. Uji Convergent Validity



Gambar 1 Diagram Alur SEM sebelum outlier



Gambar 2 Diagram Alur SEM setelah outlier

Pada gambar diagram alur SEM diatas, di gambar 1 dapat dilihat bahwa sebelum outlier terdapat beberapa variabel yang tidak valid sehingga harus di lakukannya reestimasi hingga nilai loading faktornya >0.7 . setelah dilakukannya reestimasi sebanyak 2 kali dilihat di gambar 2 maka dapat disimpulkan bahwa indikator - indikator tersebut sudah mempunyai nilai validitas konvergen yang baik.

Pada tabel AVE dibawah, dapat diketahui bahwa nilai loading factor dan nilai AVE pada semua variabel menunjukkan nilai diatas 0,7 untuk loading factor dan diatas 0,5 untuk AVE, sehingga dapat dikatakan bahwa semua variabel telah memenuhi ketentuan dan mampu dikatakan valid dan dapat dilakukan pengujian selanjutnya.

Tabel 2 Nilai AVE

Variabel	Averagr Variance Extrad (AVE)
Behavioral belief	0.579
Normative Belief	0.919
Control Belief	0.651
Perceived Power	0.812
Tangibles	0.651
Reliability	0.738
Responsiveness	0.804
Assurances	0.911
Emphaty	0.915
Usia	0.913
Pendapatan	0.774
Minat Menggunakan AU	0.917
Perilaku Menggunakan AU	0.918

2. Uji Discriminant validity

Tabel 3 Fornell larcker criterion

Variabel	Assurances	Behavioral belief	Control Belief	Emphaty	Minat menggunakan AU	Normative Belief	Pendapatan	Perceived Power	Perilaku Menggunakan AU	Realibility	Responsiveness	Tangibles	Usia
Assurances	1.000												
Behavioral belief	0.062	1.000											
Control Belief	-0.022	0.077	1.000										
Emphaty	-0.072	0.143	0.023	0.956									
Minat menggunakan AU	0.061	0.249	0.155	0.163	1.000								
Normative Belief	0.024	0.081	0.234	-0.022	0.141	1.000							
Pendapatan	-0.052	0.008	0.408	0.084	0.114	0.385	0.880						
Perceived Power	0.967	0.079	-0.032	-0.028	0.042	0.025	-0.058	1.000					
Perilaku Menggunakan AU	0.226	0.382	0.156	0.124	0.557	0.165	0.054	0.204	1.000				
Realibility	0.174	0.408	0.139	0.103	0.330	0.128	0.053	0.194	0.362	1.000			
Responsiveness	0.096	0.194	0.278	0.152	0.304	0.269	0.263	0.086	0.321	0.235	1.000		
Tangibles	0.100	0.065	0.266	0.019	0.122	0.377	0.288	0.100	0.223	0.134	0.197	1.000	
Usia	0.032	0.144	0.070	0.001	0.150	0.133	0.054	0.016	0.244	0.115	0.146	0.110	1.000

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa semua variabel memiliki nilai korelasi antar variabel itu sendiri lebih tinggi dibandingkan nilai korelasi antara variabel dengan variabel lainnya.

Tabel 4 Cross Loading

Variabel	Assurances	Behavioral belief	Control Belief	Emphaty	Minat menggunakan AU	Normative Belief	Pendapatan	Perceived Power	Perilaku Menggunakan AU	Realibility	Responsiveness	Tangibles	Usia
X1.1	0.062	1.000	0.077	0.143	0.249	0.081	0.008	0.079	0.382	0.408	0.194	0.065	0.144
X10.3	1.000	0.062	-0.022	-0.072	0.061	0.024	-0.052	0.967	0.226	0.174	0.096	0.100	0.032
X11.1	-0.035	0.166	0.043	0.977	0.175	-0.018	0.095	0.010	0.153	0.120	0.144	0.043	0.016
X11.2	-0.126	0.091	-0.011	0.935	0.127	-0.027	0.058	-0.089	0.063	0.064	0.150	-0.022	-0.024
X12.2	0.032	0.144	0.070	0.001	0.150	0.133	0.054	0.016	0.244	0.115	0.146	0.110	1.000
X13.1	-0.058	0.042	0.412	0.078	0.077	0.322	0.765	-0.061	0.018	0.025	0.249	0.270	0.084
X13.2	-0.046	-0.003	0.371	0.079	0.114	0.369	0.981	-0.052	0.060	0.057	0.244	0.268	0.041
X3.2	0.024	0.081	0.234	-0.022	0.141	1.000	0.385	0.025	0.165	0.128	0.269	0.377	0.133
X5.1	-0.022	0.077	1.000	0.023	0.155	0.234	0.408	-0.032	0.156	0.139	0.278	0.266	0.070
X6.2	0.967	0.079	-0.032	-0.028	0.042	0.025	-0.058	1.000	0.204	0.194	0.086	0.100	0.016
X7.2	0.100	0.065	0.266	0.019	0.122	0.377	0.288	0.100	0.223	0.134	0.197	1.000	0.110
X8.1	0.174	0.408	0.139	0.103	0.330	0.128	0.053	0.194	0.362	1.000	0.235	0.134	0.115
X9.2	0.096	0.194	0.278	0.152	0.304	0.269	0.263	0.086	0.321	0.235	1.000	0.197	0.146
Y1.2	0.061	0.249	0.155	0.163	1.000	0.141	0.114	0.042	0.557	0.330	0.304	0.122	0.150
Y2.1	0.226	0.382	0.156	0.124	0.557	0.165	0.054	0.204	1.000	0.362	0.321	0.223	0.244

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa semua indikator memiliki nilai korelasi antara indikator dengan variabel itu sendiri lebih tinggi dibandingkan nilai korelasi indikator dengan variabel lainnya. Karena hasil pengujian fornell-larcker criterion dan cross loading telah memenuhi syarat sehingga dapat dikatakan valid dan dapat dilakukan pengujian selanjutnya yaitu composite reliability.

3. Composite Reliability

Tabel 5 Hasil Uji Composite reliability

Variabel	Cronbach's alpha	Composite Reliability
Behavioral Belief	0.773	0.846
Normative Belief	0.912	0.958
Control Belief	0.742	0.848
Perceived Power	0.771	0.896
Tangibles	0.766	0.847
Realibility	0.746	0.849
Responsiveness	0.758	0.891

Variabel	Cronbach's alpha	Composite Reliability
Assurances	0.908	0.950
Emphaty	0.912	0.955
Usia	0.909	0.949
Pendapatan	0.770	0.871
Minat Menggunakan AU	0.914	0.960
Perilaku Menggunakan AU	0.916	0.963

Dari hasil *composite reliability* diatas dapat diketahui hasil uji composite reliability menunjukkan bahwa nilai composite reliability dan cronbach's alpha dari seluruh variabel lebih dari 0,7, sehingga dapat disimpulkan bahwa semua variabel penelitian memiliki reliabilitas yang baik.

B. Inner Model

1. R Square

Nilai R Square yang didapat disimpulkan bahwa *behavioral belief, evaluation outcome, normative belief, motivation to comply, control belief, perceived power, tangibles, reliability, responsiveness, assurance, empathy* , usia dan pendapatan memiliki pengaruh moderat terhadap Minat Menggunakan AU sebesar 0,497 dan *control belief, perceived power, tangibles, reliability, responsiveness, assurance, empathy* , usia dan pendapatan memiliki pengaruh moderat terhadap Perilaku menggunakan AU sebesar 0,424 . artinya setiap perubahan yang ada pada variabel *behavioral belief, evaluation outcome, normative belief, motivation to comply, control belief, perceived power, tangibles, reliability, responsiveness, assurance, empathy* , usia dan pendapatan juga akan mengalami perubahan yaitu masing-masing sebesar 49,7% dan 42,4%.

Tabel 6 Hasil Path Coefficient

	Original sample (O)	Sample mean (M)	Standard deviation (STDEV)	T statistics (O/STDEV)	P values
Behavioral Belief → Minat Menggunakan AU	0,104	0,102	0,054	1,980	0,446
Evaluation Outcome → Minat Menggunakan AU	-0,105	-0,074	0,082	1,274	0,203
Normative Belief → Minat Menggunakan AU	0,039	0,038	0,052	0,755	0,450
Motivation To Comply → Minat Menggunakan AU	0,158	0,164	0,062	2,552	0,011
Control Belief → Minat Menggunakan AU	0,042	0,042	0,056	0,744	0,457
Control Belief → Perilaku Menggunakan AU	0,035	0,032	0,046	0,655	0,350
Perceived Power → Minat Menggunakan AU	-0,426	-0,415	0,183	2,326	0,020
Perceived Power → Perilaku Menggunakan AU	-0,168	-0,158	0,123	1,370	0,171
Tangibles → Minat Menggunakan AU	0,022	0,023	0,054	0,414	0,679
Tangibles → Perilaku Menggunakan AU	0,116	0,113	0,042	2,748	0,006
Realibility → Minat Menggunakan AU	0,229	0,226	0,057	4,031	0,000
Realibility → Perilaku Menggunakan AU	0,138	0,138	0,042	3,263	0,001
Responsiveness → Minat menggunakan AU	0,182	0,182	0,050	3,632	0,000
Responsiveness → Perilaku Menggunakan AU	0,105	0,105	0,048	2,203	0,028
Assurances → Minat menggunakan AU	0,415	0,406	0,180	2,299	0,022
Assurances → Perilaku Menggunakan AU	0,312	0,302	0,125	2,490	0,013
Emphaty → Minat menggunakan AU	0,114	0,116	0,051	2,228	0,026
Emphaty → Perilaku Menggunakan AU	0,045	0,043	0,037	1,213	0,225
Usia → Perilaku Menggunakan AU	0,130	0,132	0,037	3,504	0,000
Pendapatan → Perilaku Menggunakan AU	-0,082	-0,073	0,064	1,271	0,204
Minat menggunakan AU → Perilaku Menggunakan AU	0,431	0,429	0,041	10,379	0,000

Dari hasil *path coefficient* diatas dilihat dari nilai yang digunakan untuk mengetahui hubunagn antar variabel dan tingkat signifikansi dalam pengujian hipotesis. Nilai original sample yang berada antara -1 sampai dengan +1 yang diindikasikan sebagai variabel yang memiliki hubungan negatif sampai positif. sedangkan nilai t-statistik harus memiliki nilai di atas 1,96 atau p-value di bawah 0,05 untuk dapat dikatakan memiliki

pengaruh yang signifikan. Dapat disimpulkan bahwa; Variabel yang signifikan terhadap minat dan perilaku menggunakan angkutan umum di Kota Salatiga yaitu *behavioural belief, motivation to comply, perceived power, tangibles, reliability, responsiveness, assurances, empathy*, dan usia serta variabel minat masyarakat menggunakan angkutan umum di Kota Salatiga Terhadap perilaku menggunakan angkutan umum di Kota Salatiga. Nilai yang dihasilkan dalam mempengaruhi minat dan perilaku menggunakan angkutan umum memberikan arah yang positif dan negatif. Sehingga dapat dikatakan bahwa perubahan nilai minat menggunakan angkutan umum berbanding lurus dengan setiap perubahan yang terjadi pada *behavioral belief, evaluation outcome, normative belief, motivation to comply, control belief, perceived power, tangibles, reliability, responsiveness, assurance, empathy*, usia dan pendapatan.

KESIMPULAN

Dari hasil analisis yang telah dilakukan, dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1. Berdasarkan karakteristik responden diperoleh bahwa lebih banyak responden didominasi oleh laki-laki, responden lebih banyak ada pada kelompok usia 29 - 39 tahun, responden lebih banyak didominasi oleh Wiraswasta, responden lebih banyak yang berpenghasilan Rp 3.000.000 – Rp 5.000.000, responden lebih banyak memiliki motor, responden lebih banyak melakukan perjalanan bekerja dan umumnya 71% responden sering menggunakan motor untuk melakukan perjalanan daripada angkutan umum yang hanya 15%.
2. Berdasarkan hasil analisis Structural Equation Modeling (SEM) dengan menggunakan aplikasi SmartPLS diperoleh pengaruh Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi minat Masyarakat dan Hubungan Antara Minat Masyarakat Dengan Theory Plan Behavior Untuk Menggunakan Angkutan Umum Di Kota Salatiga. Dimana ada tidaknya pengaruh dilihat dari nilai t-statistik dan nilai p-value. Apabila memiliki nilai t- statistik $> 1,96$ dan nilai p-value $< 0,05$ maka terdapat pengaruh, dan apabila memiliki nilai t-statistik $< 1,96$ dan nilai p-value $> 0,05$ maka tidak terdapat pengaruh.

SARAN/REKOMENDASI

Dari hasil analisis di atas terdapat beberapa variabel yang berpengaruh dan signifikan sehingga harus dicari rekomendasi upaya untuk meningkatkan minat dan perilaku masyarakat dalam menggunakan angkutan umum di Kota Salatiga. Berikut merupakan upaya berdasarkan faktor yang mempengaruhi minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum :

1. Regulator perlu Meningkatkan kenyamanan, keamanan serta efisiensi yang ada pada angkutan umum agar masyarakat memiliki keyakinan untuk menggunakan angkutan umum.
2. Membangun citra positif dan mendorong norma sosial untuk mendukung dan menyoroti penggunaan angkutan umum melalui kampanye promosi atau kampanye sosial yang dapat membuat individu ataupun kelompok masyarakat termotivasi untuk menggunakan angkutan umum.
3. Melakukan kolaborasi dengan pemerintah atau memanfaatkan tokoh masyarakat, influencer atau artis dalam hal kebijakan transportasi dan keunggulan

angkutan umum sehingga meningkatkan kepercayaan masyarakat terhadap penggunaan angkutan umum.

4. Menyediakan dan memperbaiki fasilitas sarana maupun prasarana angkutan umum yang belum memadai atau belum tersedia serta Menjaga konsistensi jadwal operasional dan menginformasikan data real time sehingga masyarakat dapat mengandalkan angkutan umum dalam kegiatan sehari-hari tanpa takut terlambat.

UCAPAN TERIMA KASIH

Terimakasih saya sampaikan kepada Direktur Politeknik Transportasi Darat Indonesia - STTD, Dosen Pembimbing, Dosen Penguji, Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Bekasi beserta jajaran, Orang tua serta Keluarga yang memberikan doa dan dukungan serta rekan-rekan angkatan XLII yang memberi bantuan dalam proses penyusunan skripsi dan jurnal saya.

DAFTAR PUSTAKA

Salatiga, B P S Kota. 2023. "Kota Salatiga Dalam Angka 2023,"

Andriansyah. (2015). Manajemen Transportasi dalam Kajian dan Teori. Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Prof. Dr Moestopo Beragama : Jakarta Pusat.

Ajzen, I. (1991). The Theory of Planned Behaviour. Organization behavior and Human Decision Processes

Bamberg, S., Ajzen, I., & Schmidt, P. (2003). Choice of travel mode in the theory of planned behavior: The roles of past behavior, habit, and reasoned action. Basic and applied social psychology, 25(3), 175-187. http://dx.doi.org/10.1207/S15324834BASP2503_01.

Fu, X., & Juan, Z. (2017). Understanding public transit use behavior: integration of the theory of planned behavior and the customer satisfaction theory. Transportation

Marliana, R. R. 2020. Partial Least Square-Structural Equation Modeling Pada Hubungan Antara Tingkat Kepuasan Mahasiswa Dan Kualitas Google Classroom Berdasarkan Metode Webqual 4.0. JMSK. Vol. 16(2).

Sugiyono. 2015. Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif Dan R & D. Bandung: Alfabeta.

Tamin. Ofyar Z. 2000. Perencanaan Dan Pemodelan Transportasi. Penerbit ITB, Bandung

Wijanto, S. 2008. Structural Equation Modelling dengan Lisrel 8.8. Graha Ilmu, Yogyakarta

Warpani, Suwardjoko. 2002. Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Bandung : Penerbit ITB.

Warpani, Suwardjoko. 1990. Merencanakan Sistem Perangkutan. Bandung : Penerbit ITB.