

# Faktor Penentu Intensi Penggunaan Transportasi Publik di Kota Surabaya dengan Pendekatan *Theory of Planned Behavior*

Amrih Eka Pratiwi<sup>✉ 1</sup>, Rulli Pratiwi Setiawan<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Institut Teknologi Sepuluh Nopember, Surabaya, Indonesia

Diunggah: 18/06/2025 | Direview: 04/07/2025 | Diterima: 09/07/2025

✉ [amrihekapratiwi@gmail.com](mailto:amrihekapratiwi@gmail.com)

**Abstrak:** Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor-faktor yang memengaruhi intensi penggunaan transportasi publik di Kota Surabaya dengan pendekatan *Theory of Planned Behavior* (TPB). Metode penelitian yang digunakan adalah *Structural Equation Modeling* (SEM) dengan data primer dari 300 responden masyarakat Kota Surabaya. Hasil penelitian menunjukkan bahwa keyakinan terhadap perilaku, kesadaran akan konsekuensi, dan kontrol perilaku yang dirasakan berpengaruh signifikan terhadap intensi penggunaan transportasi publik. Sementara itu, norma subjektif tidak berpengaruh signifikan. Temuan ini memberikan implikasi bahwa upaya peningkatan penggunaan transportasi publik sebaiknya difokuskan pada peningkatan sikap positif, kesadaran lingkungan, dan kemudahan akses layanan. Integrasi TPB dalam kebijakan transportasi dapat menjadi landasan strategi untuk membangun sistem transportasi perkotaan yang berkelanjutan.

**Kata Kunci:** transportasi publik; theory of planned behavior; intensi; structural equation modeling

*Determinant Factors of Public Transportation Use Intention in Surabaya City Using the Theory of Planned Behavior Approach*

**Abstract:** This study aims to analyze the factors influencing the intention to use public transportation in Surabaya City using the Theory of Planned Behavior (TPB) approach. The research employed Structural Equation Modeling (SEM) based on primary data from 300 respondents residing in Surabaya. The results indicate that attitude, awareness of consequences, and perceived behavioral control significantly affect the intention to use public transportation, while subjective norms do not have a significant effect. These findings imply that efforts to increase public transportation use should focus on fostering positive attitudes, raising environmental awareness, and improving service accessibility. The integration of TPB into transportation policies can serve as a strategic foundation for building a sustainable urban transportation system.

**Keywords:** public transportation; theory of planned behavior; intention; structural equation modeling

## 1. Latar Belakang

Kota Surabaya saat ini menghadapi tantangan besar dalam pengelolaan transportasi perkotaan akibat pertumbuhan kendaraan bermotor yang pesat dan tingginya preferensi masyarakat terhadap transportasi pribadi. Jawa Timur merupakan provinsi dengan jumlah kendaraan bermotor terbanyak di Pulau Jawa, di mana Surabaya berkontribusi sekitar 10,91% dari total kendaraan di provinsi tersebut (Anggraeni dkk., 2024). Akibatnya, sektor transportasi menyumbang 72,84% dari total emisi gas rumah kaca di Surabaya pada tahun 2022, menjadikan transportasi sebagai kontributor utama polusi udara dan penurunan kualitas lingkungan kota berdasarkan Laporan Inventarisasi GRK Kota Surabaya tahun 2023. Selain itu, tingginya volume kendaraan, khususnya roda dua, juga berkontribusi pada meningkatnya angka kecelakaan lalu lintas, yang secara langsung berdampak pada penurunan kualitas hidup masyarakat (Hau & Cahyono, 2024).

Pemerintah Kota Surabaya telah mengembangkan sejumlah layanan transportasi publik seperti Suroboyo Bus, Trans Semanggi, dan Feeder Wira-Wiri Suroboyo guna mengurangi dominasi kendaraan pribadi dan mendorong peralihan ke moda transportasi umum (Kevin Novantiko dkk., 2024). Meskipun berbagai inovasi dan peningkatan fasilitas telah dilakukan, tingkat adopsi transportasi publik masih sangat rendah, tercermin dari okupansi Suroboyo Bus yang hanya 7% dan jumlah pengguna Feeder Wira-Wiri yang kurang dari 6% dari total penduduk kota (Marterer et al., 2024; Rumana et al., 2024). Kondisi ini menunjukkan bahwa ketersediaan layanan saja tidak cukup untuk mendorong perubahan perilaku masyarakat, sehingga diperlukan pemahaman yang lebih mendalam mengenai faktor-faktor psikologis dan sosial yang memengaruhi keputusan individu dalam memilih moda transportasi.

Berbagai penelitian sebelumnya di Surabaya cenderung lebih menitikberatkan pada aspek teknis layanan transportasi publik, seperti pengelolaan operasional, sarana prasarana, serta keamanan dan kenyamanan (Firdaus dkk., 2021). Pendekatan psikologis-sosial, seperti *Theory of Planned Behavior* (TPB) masih jarang dieksplorasi secara mendalam (Bordagaray dkk., 2014). Padahal, beberapa studi menegaskan bahwa faktor sikap, norma subjektif, serta kontrol perilaku yang dirasakan sangat berperan dalam membentuk intensi penggunaan transportasi publik (Bamberg dkk., 2007).

Berdasarkan uraian tersebut, dapat disimpulkan bahwa penelitian mengenai intensi penggunaan transportasi publik di Surabaya memerlukan pendekatan yang tidak hanya mengandalkan analisis teknis, tetapi juga mempertimbangkan faktor psikologis dan strategi intervensi perilaku yang lebih komprehensif. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor-faktor yang memengaruhi intensi penggunaan transportasi publik di Kota Surabaya melalui integrasi *Theory of Planned Behavior*. Dengan demikian, penelitian ini diharapkan dapat memberikan rekomendasi kebijakan yang lebih efektif dan berbasis perilaku, guna mendukung pengembangan sistem transportasi perkotaan yang berkelanjutan dan berkontribusi pada upaya penurunan emisi serta peningkatan kualitas hidup masyarakat.

## 2. Metode

### 2.1. Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di wilayah administrasi Kota Surabaya, Provinsi Jawa Timur. Pemilihan lokasi penelitian ini didasarkan pada posisi strategis Kota Surabaya sebagai pusat metropolitan dan representasi permasalahan transportasi perkotaan yang kompleks di Indonesia. Surabaya berbatasan dengan Selat Madura di sebelah utara dan timur, Kabupaten Sidoarjo di selatan, serta Kabupaten Gresik di barat. Seluruh area administrasi kota menjadi cakupan penelitian, sehingga mampu menggambarkan keragaman karakteristik sosial, demografi, serta pola mobilitas masyarakat kota secara menyeluruh. Kota Surabaya dipilih karena tingkat penggunaan transportasi publik yang masih rendah, tingginya penggunaan kendaraan pribadi, serta besarnya kontribusi kota ini terhadap emisi gas rumah kaca di tingkat regional.

### 2.2. Populasi dan Sampel

Populasi terdiri atas objek atau subjek yang mempunyai kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh masyarakat Kota Surabaya. Penentuan

pengambilan populasi terhadap seluruh masyarakat memiliki alasan, sebab seluruh masyarakat berpotensi dan memiliki hak yang sama dalam penggunaan transportasi publik. Adanya tantangan waktu, biaya, tenaga serta hambatan lain yang menyebabkan peneliti tidak dapat mempelajari dan mengidentifikasi populasi yang besar maka dilakukan penarikan sampel penelitian. Sampel penelitian adalah sebagian atau wakil populasi yang akan diteliti dan dimanfaatkan untuk memperoleh gambaran mengenai karakter populasi yang akan digunakan oleh peneliti. Penentuan ukuran sampel dilakukan berdasarkan Hair dalam Zuhdi dkk. (2016), dimana ukuran sampel minimal yang direkomendasikan berkisar 100-300 dalam pendugaan SEM. Salah satu teknik pengambilan sampel non-probabilitas adalah *convenience sampling*, yaitu metode pemilihan partisipan dari populasi target berdasarkan kemudahan akses, dimana pengambilan sampel mengharuskan peneliti pergi ke lokasi umum dan meminta partisipasi dari orang-orang yang lewat/*passers-by*. (Golzar dkk., 2022).

### 2.3. Variabel Penelitian

Variabel diperoleh dari berbagai sumber, seperti teori, hasil penelitian, dan sumber-sumber literatur lainnya. Variabel tersebut berperan sebagai obyek pengamatan dan batasan dari penelitian, yang selanjutnya akan dianalisis dengan metode tertentu untuk menghasilkan luaran yang diinginkan.

Tabel 1. Variabel Penelitian

Variabel	Indikator	Definisi Operasional
<b>Intensi (<i>Intention</i>)</b>		Suatu perilaku manusia terlebih dahulu dipengaruhi oleh minat atau niat
<b>Sikap (<i>Attitude</i>)</b>	Keyakinan terhadap perilaku ( <i>Belief</i> )	Penilaian individu terhadap positif atau negatifnya kinerja suatu perilaku
	Kesadaran akan konsekuensi ( <i>Awareness of Consequences</i> )	Pemahaman individu terhadap efek buruk dari perilaku mereka yang tidak berkelanjutan
<b>Norma Subjektif (<i>Subjective Norm</i>)</b>		Siapa yang didengarkan responden ketika memutuskan tentang moda perjalanan, bagaimana kebiasaan orang disekitar serta bagaimana harapan orang disekitar. Sejauh mana individu menerima saran yang diberikan oleh pihak pemberi acuan terhadap perilaku
<b>Kontrol Perilaku yang Dirasakan (<i>Perceived Behavior Control</i>)</b>		Mencerminkan kemudahan dan kendala pengguna sehingga memiliki keyakinan untuk penggunaan transportasi publik

Sumber: Hasil Analisis, 2024

Tabel 2. Pertanyaan Kuisioner Penelitian

Indikator	Variabel	Kode	Pertanyaan	Sumber
<b>Sikap (X1)</b>	Keyakinan terhadap perilaku	X11	Seberapa puas Anda dengan kualitas layanan dan fasilitas transportasi umum di Surabaya?	(Devika & Harikrishna, 2020)
		X12	Seberapa efektif menurut Anda kebijakan pemerintah Surabaya dalam meningkatkan dan mengelola transportasi umum?	(Bandyopadhyaya & Bandyopadhyaya, 2022)
		X13	Seberapa efisien menurut Anda transportasi publik di Surabaya dalam memenuhi kebutuhan transportasi sehari-hari Anda?	
		X14	Seberapa besar Anda mendukung perluasan jaringan transportasi umum di Surabaya?	
	Kesadaran akan konsekuensi	X15	Seberapa besar keinginan Anda untuk berkontribusi mengurangi polusi lingkungan melalui penggunaan transportasi umum?	(Fu, 2024);
		X16	Seberapa besar keinginan Anda untuk berkontribusi mengurangi kemacetan lalu lintas dan kebisingan melalui penggunaan transportasi umum?	(Bandyopadhyaya & Bandyopadhyaya, 2022)
<b>Norma Subjektif (X2)</b>		X21	Seberapa sering orang di sekitar Anda menggunakan transportasi umum ?	Al-Rashid dkk. (2023)
		X22	Seberapa besar pengaruh orang di sekitar Anda mempengaruhi keputusan Anda untuk menggunakan transportasi umum?	(Fu, 2024)

Indikator	Variabel	Kode	Pertanyaan	Sumber
Kontrol perilaku yang dirasakan (X3)		X23	Seberapa besar pengaruh kampanye pemerintah atau media sosial dalam mendorong Anda untuk menggunakan transportasi umum?	Chiou & Wu (2024); Torales dkk. (2024)
		X31	Seberapa berpengaruh aksesibilitas terhadap kemungkinan Anda untuk menggunakan transportasi umum?	
		X32	Seberapa berpengaruh keandalan terhadap kemungkinan Anda untuk menggunakan transportasi umum?	
		X33	Seberapa berpengaruh keamanan terhadap kemungkinan Anda untuk menggunakan transportasi umum?	
		X34	Seberapa berpengaruh keterjangkauan biaya terhadap kemungkinan Anda untuk menggunakan transportasi umum?	
Intensi (Y)		Y	Seberapa besar kemungkinan Anda untuk menggunakan transportasi umum?	Bamberg dkk. (2007)

Sumber: Hasil Analisis, 2024

## 2.4. Metode Analisis

Metode analisis yang digunakan yakni *Structural Equation Modeling* (SEM). SEM diterapkan untuk menganalisis data multivariat yang sering digunakan dalam pengambilan keputusan di bidang ilmu sosial dan perilaku, dengan cara mengukur variabel-variabel yang tidak dapat diukur secara langsung, yang kemudian memerlukan penggunaan variabel indikator yang dapat diukur (Reagan, 2016). Hipotesis dalam penelitian ini, yakni (H0) Tidak ada pengaruh, (H1) keyakinan terhadap perilaku berpengaruh terhadap intensi, (H2) kesadaran akan konsekuensi berpengaruh terhadap intensi, (H3) norma subjektif berpengaruh terhadap intensi, (H4) kontrol perilaku yang dirasakan berpengaruh terhadap intensi. Berikut merupakan rule of thumbs dalam penelitian ini.

Tabel 3. Rule of Thumbs

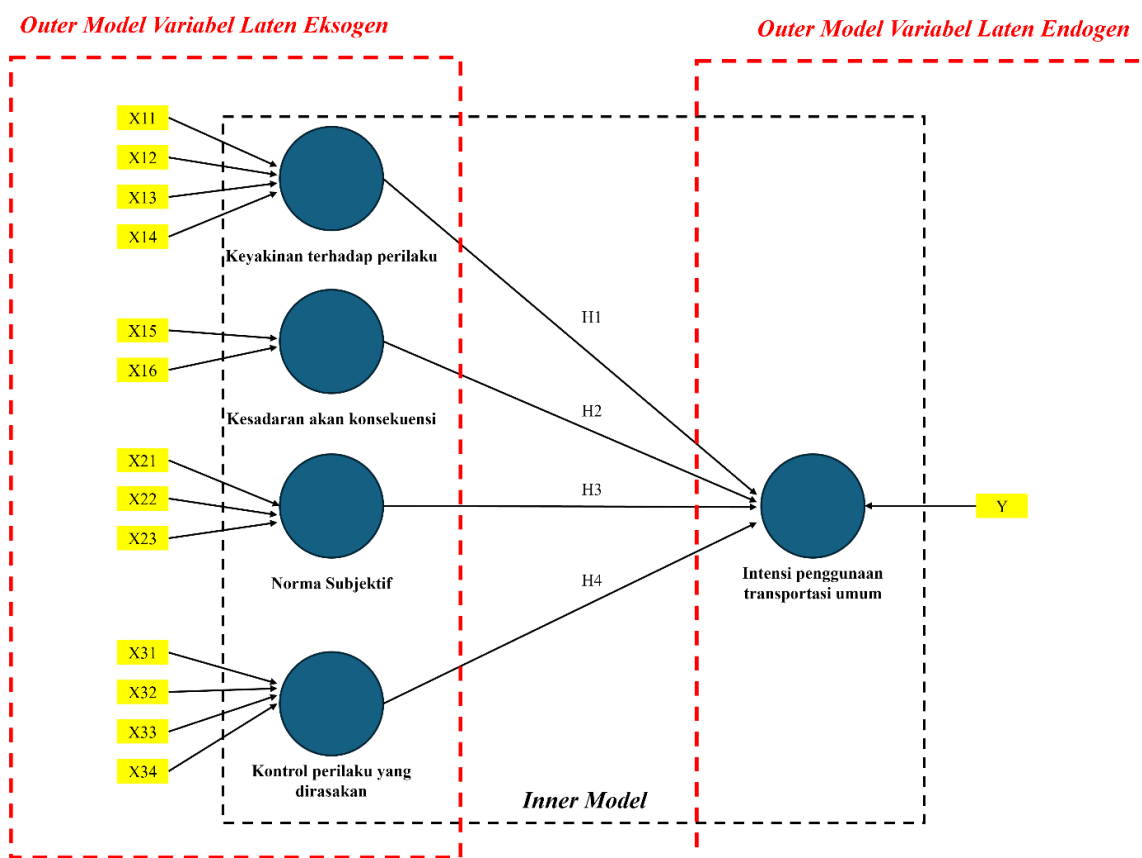
Komponen	Deskripsi	Kriteria
<b>Outer Model</b>		
<b>Multikolinearitas (VIF)</b>	Mengukur korelasi pada <i>outer model</i> yang dapat menyebabkan masalah dalam estimasi parameter.	VIF < 5: Tidak ada masalah multikolinearitas. VIF > 5: Terdapat masalah multikolinearitas.
<b>Outer weight</b>	<i>Outer weight</i> merupakan hasil regresi berganda dengan skor variabel laten sebagai variabel dependen dan indikator formatif sebagai variabel independen untuk menentukan kontribusi relatif tiap indikator terhadap konstruk	Evaluasi nilai <i>outer weight</i> dilakukan dengan prosedur bootstrapping di dalam SEM-PLS. Jika nilai <i>outer weight</i> tiap indikator signifikan, maka path model yang ada dapat dianalisis lebih lanjut. Namun, indikator-indikator yang <i>outer weight</i> -nya kurang signifikan dapat diatasi dengan melihat nilai <i>outer loading</i> Nilai t-angka kritis untuk uji dua sisi adalah 1,65 (tingkat signifikansi = 10 persen), 1,96 (tingkat signifikansi = 5 persen), dan 2,58 (tingkat signifikansi = 1 persen).
<b>Outer loading</b>	Mengukur sejauh mana indikator-indikator dalam konstruk laten yang sama saling berkorelasi dan mengukur dimensi yang sama	Outer loading > 0,50 Jika terdapat indikator yang tidak memenuhi syarat minimum <i>outer weight</i> dan <i>outer loading</i> tersebut, maka dianjurkan untuk menghapus indikator tersebut.
<b>Inner Model</b>		
<b>Multikolinearitas (VIF)</b>	Mengukur korelasi pada <i>inner model</i> yang dapat menyebabkan masalah dalam estimasi parameter.	VIF < 5: Tidak ada masalah multikolinearitas. VIF > 5: Terdapat masalah multikolinearitas.
<b>Path Coefficients</b>	Mengukur kekuatan dan arah hubungan antara konstruk laten dalam model.	Apabila estimasi path coefficients yang didapatkan melalui prosedur bootstrapping mendekati +1, maka terdapat hubungan positif yang kuat dan signifikan. Jika estimasi koefisien semakin mendekati 0, maka semakin lemah pula keterkaitannya. Nilai t-angka kritis untuk uji dua sisi adalah 1,65 (tingkat signifikansi = 10 persen), 1,96 (tingkat signifikansi = 5 persen), dan 2,58 (tingkat signifikansi = 1 persen).
<b>Multikolinearitas (VIF)</b>	Mengukur korelasi antar konstruk independen yang dapat menyebabkan masalah dalam estimasi parameter.	VIF < 5: Tidak ada masalah multikolinearitas. VIF > 5: Terdapat masalah multikolinearitas.

<b>R-Square (R<sup>2</sup>)</b>	Mengukur seberapa banyak variabilitas pada konstruk dependen yang dapat dijelaskan oleh konstruk independen.	R <sup>2</sup> > 0,75: Kekuatan penjelasan tinggi. 0,50 < R <sup>2</sup> ≤ 0,75: Kekuatan penjelasan sedang. R <sup>2</sup> ≤ 0,50: Kekuatan penjelasan rendah.
---------------------------------	--	---

Sumber: (Hair dkk., 2011)

### 3. Hasil dan Pembahasan

Dalam penelitian ini dilakukan analisis untuk mengetahui hubungan variabel dan indikator yang berpengaruh terhadap peningkatan intensi penggunaan transportasi publik di Kota Surabaya, dilakukan menggunakan pendekatan *Partial Least Square* (PLS) yang menggunakan software smartPLS 4.0. Data yang dianalisis yakni terdapat 300 responden yang merupakan masyarakat Kota Surabaya. *Partial Least Square* (PLS) adalah model persamaan struktural (SEM) yang berbasis komponen *variance*. Analisis SEM PLS melibatkan 14 indikator yang dikelompokkan ke dalam 5 konstruk eksogen serta 1 konstruk endogen berupa intensi penggunaan transportasi publik.



Gambar 1. Model SEM-PLS

#### 3.1. Hasil Analisis *Outer Model*

Analisis outer model dilakukan dengan menguji kolinearitas dengan melihat nilai VIF, menguji signifikansi dan relevansi dengan melihat nilai *outer weight* dan *outer loading*.

##### 3.1.1. Uji Kolinearitas

Tahap pertama dalam menganalisis SEM-PLS adalah evaluasi terhadap tingkat kolinearitas *outer model*. Kolinearitas mengukur sejauh mana indikator-indikator dalam model memiliki hubungan linier yang sangat tinggi. Uji ini penting karena jika kolinearitas terlalu tinggi, hal ini dapat menyebabkan masalah dalam estimasi model. Tingkat kritis kolinearitas tiap indikator harus memiliki nilai dibawah 5 (lima). Jika tingkat kolinearitas sangat tinggi (nilai VIF 5 atau lebih tinggi), maka perlu dipertimbangkan untuk menghapus indikator tersebut.

Tabel 4. Nilai VIF (*Variance Inflation Factor*)

Kode	Pertanyaan	VIF	Keterangan
X11	Seberapa puas Anda dengan kualitas layanan dan fasilitas transportasi umum di Surabaya?	2.535	Diterima
X12	Seberapa efektif menurut Anda kebijakan pemerintah Surabaya dalam meningkatkan dan mengelola transportasi umum?	2.966	Diterima
X13	Seberapa efisien menurut Anda transportasi publik di Surabaya dalam memenuhi kebutuhan transportasi sehari-hari Anda?	1.877	Diterima
X14	Seberapa besar Anda mendukung perluasan jaringan transportasi umum di Surabaya?	1.199	Diterima
X15	Seberapa besar keinginan Anda untuk berkontribusi mengurangi polusi lingkungan melalui penggunaan transportasi umum?	2.468	Diterima
X16	Seberapa besar keinginan Anda untuk berkontribusi mengurangi kemacetan lalu lintas dan kebisingan melalui penggunaan transportasi umum?	2.468	Diterima
X21	Seberapa sering orang di sekitar Anda menggunakan transportasi umum ?	1.000	Diterima
X22	Seberapa besar pengaruh orang di sekitar Anda mempengaruhi keputusan Anda untuk menggunakan transportasi umum?	1.677	Diterima
X23	Seberapa besar pengaruh kampanye pemerintah atau media sosial dalam mendorong Anda untuk menggunakan transportasi umum?	1.677	Diterima
X31	Seberapa berpengaruh aksesibilitas terhadap kemungkinan Anda untuk menggunakan transportasi umum?	1.702	Diterima
X32	Seberapa berpengaruh keandalan terhadap kemungkinan Anda untuk menggunakan transportasi umum?	1.613	Diterima
X33	Seberapa berpengaruh keamanan terhadap kemungkinan Anda untuk menggunakan transportasi umum?	1.414	Diterima
X34	Seberapa berpengaruh keterjangkauan biaya terhadap kemungkinan Anda untuk menggunakan transportasi umum?	1.303	Diterima
Y	Seberapa besar kemungkinan Anda untuk menggunakan transportasi umum?	1.000	Diterima

Berdasarkan tabel diatas, semua nilai VIF pada outer model berada dalam batas yang aman (di bawah 5), sehingga tidak ada indikasi kolinearitas yang signifikan yang dapat mempengaruhi model analisis SEM-PLS.

### 3.1.2. *Outer Weight* dan *Outer Loading*

Tahap kedua ialah penilaian signifikansi dan relevansi indikator. Indikator dapat dikatakan signifikan ketika *outer weight* memiliki nilai t-angka kritis untuk uji dua sisi adalah 1,65 (tingkat signifikansi = 10 persen); 1,96 (tingkat signifikansi = 5 persen); dan 2,58 (tingkat signifikansi = 1 persen). Pada penelitian ini akan digunakan kriteria *outer weight* yakni **nilai t-angka kritis untuk uji dua sisi adalah 1,65 (tingkat signifikansi = 10 % atau 0,1)**.

Ketika *outer weight* indikator tidak signifikan tetapi nilai *outer loading* tinggi (yaitu di atas 0.50) atau signifikan, indikator tersebut ditafsirkan sebagai penting absolut (*absolutely important*) tetapi tidak terlalu penting (*not relatively important*). Dalam situasi ini, indikator biasanya akan dipertahankan.

Tabel 5. Nilai *Outer Weight*

	<i>T statistics ( O/STDEVI )</i>	<i>P values</i>	<i>Outer Loading</i>	Keterangan
X11 -> keyakinan terhadap perilaku	0.724	0.469	0.560	Diterima
X12 -> keyakinan terhadap perilaku	0.984	0.325	0.729	Diterima
X13 -> keyakinan terhadap perilaku	6.099	0.000	0.842	Diterima
X14 -> keyakinan terhadap perilaku	5.138	0.000	0.720	Diterima
X15 -> kesadaran akan konsekuensi	1.875	0.050	0.903	Diterima
X16 -> kesadaran akan konsekuensi	3.379	0.001	0.970	Diterima
X21 -> norma subjektif	2.138	0.033	1.000	Diterima
X22 -> norma subjektif	4.104	0.000	0.998	Diterima
X23 -> norma subjektif	0.669	0.503	0.678	Diterima
X31 -> kontrol perilaku yang dirasakan	2.414	0.016	0.843	Diterima
X32 -> kontrol perilaku yang dirasakan	2.949	0.003	0.832	Diterima
X33 -> kontrol perilaku yang dirasakan	2.266	0.024	0.734	Diterima
X34 -> kontrol perilaku yang dirasakan	0.348	0.728	0.504	Diterima
Y -> intensi penggunaan transportasi publik	n/a	n/a	1.000	Diterima

Berdasarkan tabel diatas, terdapat beberapa pertanyaan yang tidak sesuai dengan kriteria *outer weight*, dikarenakan nilai *p-value* lebih besar dari 0.05 dan *t statistic* nya <1,65 diantaranya yakni X1 (Seberapa puas Anda dengan kualitas layanan dan fasilitas transportasi umum di Surabaya); X12 (Seberapa efektif menurut Anda kebijakan pemerintah Surabaya dalam meningkatkan dan mengelola transportasi umum); X23 (Seberapa besar pengaruh kampanye pemerintah atau media sosial dalam mendorong Anda untuk menggunakan transportasi umum); dan X34 (Seberapa berpengaruh keterjangkauan terhadap kemungkinan Anda untuk menggunakan transportasi umum). Namun setelah dilakukan uji *outer loading*, **semua pertanyaan memiliki nilai > 0,5**. *Rule of thumbs* tersebut sesuai dengan yang tertera pada Hair dkk. (2011), **sehingga semua pertanyaan diterima**.

### 3.2. Hasil Analisis *Inner Model*

Setelah model memenuhi kriteria *outer model* atau model pengukuran, berikutnya dilakukan pengujian inner model atau model struktural yang dilakukan untuk menguji keterkaitan antar variabel laten. Pertama dilakukan pengujian kolinearitas, *path coefficients* dan *R square*.

#### 3.2.1. Uji Kolinearitas

Tahap pertama dalam menganalisis *inner model* adalah evaluasi terhadap tingkat kolinearitas Tingkat kritis kolinearitas tiap indikator harus memiliki nilai dibawah 5 (lima). Jika tingkat kolinearitas sangat tinggi (nilai VIF 5 atau lebih tinggi), maka perlu dipertimbangkan untuk menghapus indikator tersebut.

Tabel 6. Nilai VIF (*Variance Inflation Factor*)

	VIF	Keterangan
kesadaran akan konsekuensi -> intensi penggunaan transportasi publik	1.096	Diterima
keyakinan terhadap perilaku -> intensi penggunaan transportasi publik	2.246	Diterima
kontrol perilaku yang dirasakan -> intensi penggunaan transportasi publik	1.771	Diterima
norma subjektif -> intensi penggunaan transportasi publik	1.511	Diterima

Berdasarkan tabel diatas, semua nilai VIF pada inner model berada dalam batas yang aman (di bawah 5), sehingga tidak ada indikasi kolinearitas yang signifikan yang dapat mempengaruhi model analisis SEM-PLS.

#### 3.2.2. *Path Coefficients*

Selanjutnya adalah melihat hubungan antar variabel laten melalui pengujian hipotesis. Untuk menguji hipotesis tersebut, dapat ditinjau dari nilai *path coefficients* melalui prosedur *bootstrapping*. Nilai *path coefficients* berada dalam rentang -1 hingga +1. Dimana nilai *path coefficients* +1 merepresentasikan hubungan positif yang signifikan dan -1 mengindikasikan hubungan negatif yang signifikan. Semakin dekat nilai *path coefficient* dengan 0, semakin lemah hubungan antar konstruk atau dapat dikatakan tidak signifikan.

Pada uji *path coefficients* dikatakan dapat diterima jika batas nilai *t statistic* untuk menerima hipotesis yang diajukan adalah lebih besar dari 1.96 (level signifikansi 5%). Sebaliknya, bila nilai *t-statistic* lebih kecil dari 1.96 maka hipotesis ditolak.

Tabel 7. Nilai *Path Coefficients*

	<i>T statistics ( O/STDEV )</i>	<i>P values</i>	Hasil
kesadaran akan konsekuensi -> intensi penggunaan transportasi publik	3.902	0.000	Hipotesis diterima
keyakinan terhadap perilaku -> intensi penggunaan transportasi publik	4.160	0.000	Hipotesis diterima

<b>norma subjektif -&gt; intensi penggunaan transportasi publik</b>	<b>1.804</b>	<b>0.071</b>	<b>Hipotesis ditolak</b>
<b>kontrol perilaku yang dirasakan -&gt; intensi penggunaan transportasi publik</b>	3.099	0.002	Hipotesis diterima

Berdasarkan tabel diatas, terdapat hipotesis yang ditolak sebab nilai  $t < 1,65$  serta nilai  $p > 0,05$ . Hipotesis yang ditolak yakni Hubungan "norma subjektif" terhadap intensi penggunaan transportasi publik sebab tidak signifikan.

Hal ini sesuai dengan penelitian tentang *Theory of Planned Behaviour* pada Abrahamse dkk. (2009), dimana pada penelitian tersebut dilakukan analisis pada dua model, yakni model pertama adalah penggunaan mobil untuk bepergian, lalu model kedua adalah niat untuk mengurangi penggunaan mobil. Hasil analisis menyatakan bahwa Norma Subjektif tidak memiliki signifikansi pada kedua model yang direpresentasikan dengan (1) model pertama kuesioner berupa "apakah mereka percaya bahwa orang lain (misalnya, saudara dan teman, kolega, dan manajemen Kementerian) mengharapkan mereka untuk menyetir ke tempat kerja"; (2) model kedua kuesioner berupa "Saya berniat untuk lebih jarang mengemudikan mobil untuk berangkat kerja". Hasil analisis statistik pada kedua model memiliki hasil yang tidak signifikan ( $p > 0,05$ ). Norma subjektif tidak memberikan kontribusi yang signifikan terhadap penggunaan transportasi pribadi juga niat untuk mengurangi penggunaan transportasi pribadi. Indikator Sikap dan Kontrol Perilaku yang Dirasa memiliki signifikansi pada kedua model penelitian tersebut.

#### 4. Kesimpulan

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi intensi penggunaan transportasi publik di Kota Surabaya dengan pendekatan Theory of Planned Behavior (TPB). Berdasarkan hasil analisis, ditemukan bahwa sikap terhadap perilaku (*attitude*), kesadaran akan konsekuensi (*awareness of consequences*), dan kontrol perilaku yang dirasakan (*perceived behavioral control*) memiliki pengaruh signifikan terhadap niat untuk menggunakan transportasi publik. Sebaliknya, norma subjektif (*subjective norms*) tidak berpengaruh signifikan terhadap intensi tersebut. Penemuan ini menunjukkan bahwa untuk meningkatkan penggunaan transportasi publik, kebijakan yang diambil harus lebih menekankan pada penguatan sikap positif masyarakat terhadap transportasi umum, peningkatan kesadaran akan dampak lingkungan yang disebabkan oleh penggunaan kendaraan pribadi, serta perbaikan dalam aksesibilitas dan keandalan layanan transportasi. Oleh karena itu, penelitian ini memberikan rekomendasi bagi pemerintah Kota Surabaya untuk merumuskan strategi yang berbasis perilaku, dengan memperhatikan faktor psikologis yang mempengaruhi keputusan individu. Integrasi pendekatan TPB dalam kebijakan transportasi dapat menjadi dasar penting dalam menciptakan sistem transportasi perkotaan yang lebih berkelanjutan dan ramah lingkungan.

#### Daftar Pustaka

- Abrahamse, W., Steg, L., Gifford, R., & Vlek, C. (2009). Factors influencing car use for commuting and the intention to reduce it: A question of self-interest or morality? *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 12(4), 317–324. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2009.04.004>
- Al-Rashid, M. A., Shamsul Harumain, Y. A., Goh, H. C., Ali, Z., Nadeem, M., & Campisi, T. (2023). Perceived norms of public transport use as the determinants of older adults' social exclusion: Evidence from Pakistan. *Cities*, 137, 104264. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2023.104264>
- Anggraeni, D. P., Renatasari, C., Pakpahan, P. A. R., & Wati, S. F. A. (2024). Analisis Peningkatan Jumlah Transportasi Kota Surabaya Menggunakan Sistem Dinamik. *KOLONI*, 3(2), 237–250.
- Bamberg, S., Hunecke, M., & Blöbaum, A. (2007). Social Context, Personal Norms and The Use of Public Transportation: Two Field Studies. *Journal of Environmental Psychology*, 27(3), 190–203. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2007.04.001>
- Bandyopadhyaya, V., & Bandyopadhyaya, R. (2022). Understanding public transport use intention post Covid-19 outbreak using modified theory of planned behavior: Case study from developing country perspective. *Case Studies on Transport Policy*, 10(4), 2044–2052. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2022.09.002>
- Bordagaray, M., dell'Olio, L., Ibeas, A., & Cecin, P. (2014). Modelling user perception of bus transit quality considering user and service heterogeneity. *Transportmetrica A: Transport Science*, 10(8), 705–721. <https://doi.org/10.1080/23249935.2013.823579>



- Devika, R., & Harikrishna, M. (2020). Analysis of factors influencing mode shift to public transit in a developing country. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 491(1), 012054. <https://doi.org/10.1088/1755-1315/491/1/012054>
- Firdaus, R., Wahyuni, A., & Tistogondo, J. (2021). Analisis tingkat kepuasan pelanggan terhadap kualitas pelayanan bus rapid transit, surabaya (studi kasus: pelayanan suroboyo bus). *Jurnal Ilmiah MITSU (Media Informasi Teknik Sipil Universitas Wiraraja)*, 9(1), 47–56.
- Fu, X. (2024). Intention-to-use low-carbon travel modes - An investigation integrating Maslow's hierarchy of (driving) needs and the theory of planned behavior. *Sustainable Cities and Society*, 101, 105187. <https://doi.org/10.1016/j.scs.2024.105187>
- Golzar, J., Tajik, O., & Noor, S. (2022). Convenience Sampling. *IJELS*, 1(2).
- Hair, J. F., Ringle, C. M., & Sarstedt, M. (2011). PLS-SEM: Indeed a Silver Bullet. *Journal of Marketing Theory and Practice*, 19(2), 139–152. <https://doi.org/10.2753/MTP1069-6679190202>
- Hau, R. C. W., & Cahyono, M. S. D. (2024). Analisis Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas pada Simpang Siwalankerto Jalan Ahmad Yani Kota Surabaya. *Anggapa Journal : Building Designs and Architecture Management Studies*, 3(1), 36–42.
- Kevin Novantiko, Pramono, S., & Roekminiati, S. (2024). Efektivitas Kebijakan Feeder Wira-Wiri Suroboyo dalam Mengentaskan Kemacetan dan Disparitas Transportasi di Kota Surabaya. *Soetomo Administrasi Publik*, 2(1), 209–224.
- Marterer, F. P., Perdana, F. P., Sarda, M., & Irawati, S. (2024). *Sustainable Urban Mobility Plan Surabaya Metropolitan Area - GKS+*.
- Reagan, H. A. (2016). *The Effect of Economic Growth On Human Development Dimensions Analysis Using Response Based Unit Segmentation In Partial Least Square (Rebus-PLs)*.
- Rumana, M. Z., Puspaningtyas, A., & Hariyoko, Y. (2024). EVALUASI KEBUTUHAN WIRA WIRI SUROBOYO SEBAGAI TRANSPORTASI PUBLIK KOTA SURABAYA. *PRAJA observer: Jurnal Penelitian Administrasi Publik (e- ISSN: 2797-0469)*, 4(04), 154–187. <https://doi.org/10.69957/praob.v4i04.1602>
- Zuhdi, Z., Suharjo, B., & Sumarno, H. (2016). Perbandingan Pendugaan Parameter Koefisien Struktural Model melalui SEM dan PLS-SEM. *Journal of Mathematics and Its Applications*, 15(2), 11–22. <https://doi.org/10.29244/jmap.15.2.11-22>