

## 4. ANALISIS DATA

### 4.1. Gambaran Umum

Penelitian ini dilakukan dengan menyebarkan kuesioner kepada penumpang Suroboyo Bus yang tersebar di dua rute yaitu rute TIJ - Jono Sujewo dan rute Purabaya – Rajawali karena pada saat survei, rute Merr – Gunung Anyar sudah dialihkan ke layanan bus lain. Penelitian ini bertujuan untuk melihat bagaimana dampak karakteristik perjalanan terhadap intensi pengguna Suroboyo Bus melalui *control beliefs* dan alternatif moda transportasi. Untuk menganalisis hubungan antar variabel, penelitian ini menggunakan *Partial Least Square* (PLS).

#### 4.1.1. Profil Penumpang Suroboyo Bus

Dari hasil survei terhadap penumpang Suroboyo Bus yang dilakukan pada tanggal 5 sampai dengan 18 April 2023, didapatkan 223 responden yang mengisi kuesioner secara lengkap, namun setelah dilakukan uji validitas, terdapat 23 kuesioner yang datanya tidak valid, sehingga tersisa 200 responden yang dapat dilanjutkan ke tahap pengolahan data.

Tabel 4.1. Karakteristik Penumpang Suroboyo Bus

Variabel		n	%
Jenis Kelamin	Laki-laki	69	34.5
	Perempuan	131	65.5
Status Pernikahan	Belum Menikah	153	76.5
	Menikah / Pernah Menikah	37	23.5
Usia	< 24 tahun	127	63.5
	24 - 39 tahun	47	23.5
	40 - 55 tahun	21	10.5
	56 - 74 tahun	4	2
	> 74 tahun	1	0.5

Tabel 4.1. Karakteristik Penumpang Suroboyo Bus (Lanjutan)

Sample		n	%
Pekerjaan	Pelajar / Mahasiswa	124	62.944
	Pegawai Swasta	46	23.35
	Wiraswasta	20	10.152
	Pegawai Negeri Sipil / TNI & Polri	7	3.553
Pendapatan per bulan	< Rp. 1.000.000	87	43.5
	Rp. 1.000.000 - Rp. 1.999.000	36	18
	Rp. 2.000.000 - Rp. 2.999.000	17	8.5
	Rp. 3.000.000 - Rp. 3.999.000	14	7
	Rp. 4.000.000 - Rp. 5.000.000	23	11.5
	> Rp. 5.000.000	23	11.5
Pengeluaran per bulan untuk Suroboyo bus	< Rp. 25.000	84	42
	Rp. 25.000 - Rp. 99.999	80	40
	Rp. 100.000 - Rp. 174.999	19	9.5
	Rp. 175.000 - Rp. 250.000	8	4
	> Rp. 250.000	9	4.5
Tujuan Perjalanan	Sekolah / Kuliah	62	31
	Perjalanan Bisnis (Bekerja, Berdagang, dll)	61	30.5
	Perjalanan Non Bisnis (Rekreasi, Urusan Keluarga, dll)	77	38.5
Kepemilikan Kendaraan Bermotor	Sepeda Motor	95	47.5
	Mobil	8	4

Tabel 4.1. Karakteristik Penumpang Suroboyo Bus (Lanjutan)

Sample		N	%
	Sepeda Motor, Mobil	52	26
	Tidak Punya	45	22.5

Dapat dilihat dari tabel 4.1.1, penumpang Suroboyo Bus kebanyakan perempuan (65.5%), dengan mayoritas status pernikahan adalah belum menikah (76.5%). Untuk rentang umur yang paling sering naik Suroboyo Bus adalah kurang dari 24 tahun (63.5%). Mayoritas penumpang sebagai pelajar atau mahasiswa (62.944%) dengan pendapatan per bulan kebanyakan pada rentang kurang dari Rp. 1.000.000 (43.5%) dan pengeluaran biaya untuk Suroboyo Bus per bulan (Rp) pada rentang kurang dari Rp. 25.000 (42%). Kebanyakan pengguna Suroboyo Bus menggunakan bus untuk tujuan perjalanan non bisnis seperti rekreasi, urusan keluarga, dll (38.5%), kemudian mayoritas moda alternatif transportasi yang dimiliki penumpang Suroboyo Bus adalah sepeda motor (53.5%).

#### 4.1.2. Karakteristik Perjalanan Penumpang Suroboyo Bus

##### 4.1.2.1. Karakteristik *First Mile* Perjalanan Penumpang Suroboyo Bus

Karakteristik *first mile* atau perjalanan dari tempat asal menuju tempat transit transportasi massal dalam kasus Suroboyo Bus adalah halte, dibagi menjadi 3 kategori seperti yang tertera pada tabel di atas yaitu durasi, banyak perpindahan, dan mode transportasi dari titik awal menuju halte.

Berdasarkan hasil survei, mayoritas pengguna Suroboyo memerlukan kurang dari 10 menit (53.5%) untuk menempuh perjalanan dari titik awal menuju ke halte tempat awal menaiki Suroboyo Bus. Hal ini dikarenakan pengguna dengan waktu tempuh tersebut berangkat dari titik awal yang memiliki alamat yang sama dengan alamat halte tempat menaiki Suroboyo Bus, contoh: titik awalnya berada di royal plaza dan halte awal yang digunakan juga royal plaza. Hal ini juga menyebabkan banyak pengguna Suroboyo Bus yang menempuh perjalanan dari titik awal ke halte dengan jalan kaki (43%) karena jarak yang sangat dekat. Selain jalan kaki, banyak pengguna Suroboyo Bus yang mengandalkan sepeda motor (28.5%) dan transportasi publik selain Suroboyo Bus (25%) untuk menempuh perjalanan dari titik awal menuju halte. Transportasi umum selain Suroboyo Bus ini termasuk wira-wiri yang merupakan program feeder pemerintah, transportasi online yang disediakan oleh aplikasi *Grab*, *Gojek*, dan lain-lain, angkot, becak, dll. Mayoritas pengguna Suroboyo Bus juga hanya berpindah kendaraan 1 kali (76%) untuk mencapai halte tujuan dari titik awal.

Tabel 4.2. Karakteristik *First Mile* Perjalanan Penumpang Suroboyo Bus

<b>FIRST MILE</b>		
Keterangan	n	%
<b>Durasi perjalanan Anda dari titik awal perjalanan menuju halte</b>		
< 10 menit	107	53.50%
> 30 menit	21	10.50%
10 - 20 menit	55	27.50%
21 - 30 menit	17	8.50%
<b>Berapa kali Anda berpindah kendaraan mulai awal perjalanan hingga sampai halte?</b>		
> 2 kali	10	5.00%
1 kali	152	76.00%
2 kali	38	19.00%
<b>Moda transportasi yang biasanya Anda gunakan dari lokasi awal perjalanan ke halte</b>		
Jalan kaki	86	43.00%
Mobil	7	3.50%
Sepeda motor	57	28.50%
Transportasi publik selain Suroboyo Bus (Wira Wiri, Angkot, becak, dsbnya)	50	25.00%

#### 4.1.2.2. Karakteristik *Last Mile* Perjalanan Penumpang Suroboyo Bus

Karakteristik *last mile* atau perjalanan dari tempat transit transportasi massal atau halte ke tempat tujuan, juga dibagi menjadi 3 seperti karakteristik seperti *first mile* yaitu durasi, jumlah perpindahan, moda transportasi dari halte ke tempat tujuan dengan hasil yang kurang lebih serupa.

Durasi kurang dari 10 menit adalah durasi populer yang harus ditempuh oleh pengguna Suroboyo Bus, sama dengan keadaan di *first mile*, titik akhir perjalan memiliki alamat yang sama dengan halte yang terakhir digunakan sehingga memungkinkan pengguna untuk jalan kaki (51%) menuju alamat tujuan. Berbeda dengan keadaan di *first mile*, transportasi publik selain Suroboyo Bus (27.5%) lebih populer jika dibandingkan dengan sepeda motor (19%), hal ini bisa dikarenakan oleh kemudahan mengakses transportasi publik dari halte dibandingkan mengakses sepeda motor (dalam bentuk kendaraan pribadi ataupun di jemput) untuk menuju tempat tujuan. Sedangkan untuk perpindahan kendaraan masih sama

seperti *first mile* yaitu mayoritas pengguna Suroboyo hanya melakukan satu kali perpindahan (79%) dari halte ke tempat tujuan.

Data-data lain terkait karakteristik perjalanan umum penumpang Suroboyo Bus terdiri dari jam perjalanan, jarak, hari, tipe tarif, durasi perjalanan yang di tempuh dengan Suroboyo Bus, jumlah penggunaan Suroboyo Bus dalam seminggu.

Tabel 4.3. Karakteristik *Last Mile* Perjalanan Penumpang Suroboyo Bus

<b>LAST MILE</b>		
Keterangan	n	%
<b>Durasi perjalanan Anda tempuh dari halte ke tujuan akhir perjalanan</b>		
< 10 menit	96	48.00%
> 30 menit	19	9.50%
10 - 20 menit	58	29.00%
21 - 30 menit	27	13.50%
<b>Berapa kali Anda berpindah kendaraan dari halte hingga sampai tempat tujuan?</b>		
> 2 kali	5	2.50%
1 kali	158	79.00%
2 kali	37	18.50%
<b>Moda transportasi yang biasanya Anda gunakan dari halte ke tujuan akhir perjalanan</b>		
Jalan kaki	102	51.00%
Mobil	5	2.50%
Sepeda motor	38	19.00%
Transportasi publik selain Suroboyo Bus (Wira Wiri, Angkot, becak, dsbnya)	55	27.50%

#### 4.1.2.3. Karakteristik Umum Perjalanan Penumpang Suroboyo Bus

Dilihat dari hasil survei, mayoritas pengguna Suroboyo bus menggunakan layanan bus pada pukul 09.01-15.59 (53%), namun hasil itu juga dapat dikarenakan kami lebih sering mensurvei pada jam tersebut. Pada jam-jam sibuk seperti pukul 06.00-09.00 dimana orang-orang memulai aktivitasnya dan pukul 16.00-19.00 dimana orang-orang telah menyelesaikan aktivitasnya dan kembali pulang, keadaan

bus sangat tidak memungkinkan untuk dilakukan survei karena kondisi bus yang cukup ramai dan berdesakan sehingga kami lebih memilih mensurvei di jam 09.01-15.59.

Kebanyakan pengguna Suroboyo Bus menempuh jarak >10-15 km (35%), jarak yang dimaksud adalah dari titik awal (alamat asal pengguna) sampai ke titik akhir (alamat tujuan) dengan mayoritas durasi perjalanan yang ditempuh pengguna Suroboyo Bus adalah 15-30 menit (44%). Di sisi lain, mayoritas pengguna Suroboyo Bus menggunakan layanan bus untuk pulang pergi (62%) dibandingkan satu kali perjalanan. Pengguna Suroboyo Bus juga mayoritas menggunakan layanan Suroboyo Bus pada hari kerja yaitu Senin sampai Jumat (66%). Hal ini dikarenakan banyak pengguna yang menggunakan Suroboyo Bus dengan tujuan bisnis dan sekolah maupun kuliah, dimana aktivitas-aktivitas tersebut pada umumnya dilakukan di hari Senin sampai Jumat. Maka dari itu juga, banyak pengguna Suroboyo Bus yang membayar dengan tipe tarif pelajar/mahasiswa. Untuk penggunaan Suroboyo Bus dalam seminggu cukup bervariasi tersebar cukup merata dengan sebagian besar menggunakan hanya sehari dalam seminggu (26%).

Tabel 4.4. Karakteristik Umum Perjalanan Penumpang Suroboyo Bus

Keterangan	n	%
<b>Jam berapa Anda biasanya melakukan perjalanan tersebut?</b>		
06.00-09.00	45	22.50%
09.01-15.59	106	53.00%
16.00-19.00	45	22.50%
19.01-22.00	4	2.00%
<b>Jarak</b>		
<5 km	45	22.50%
>10-15 km	70	35.00%
>15-20 km	17	8.50%
>20 km	5	2.50%
5-10 km	63	31.50%

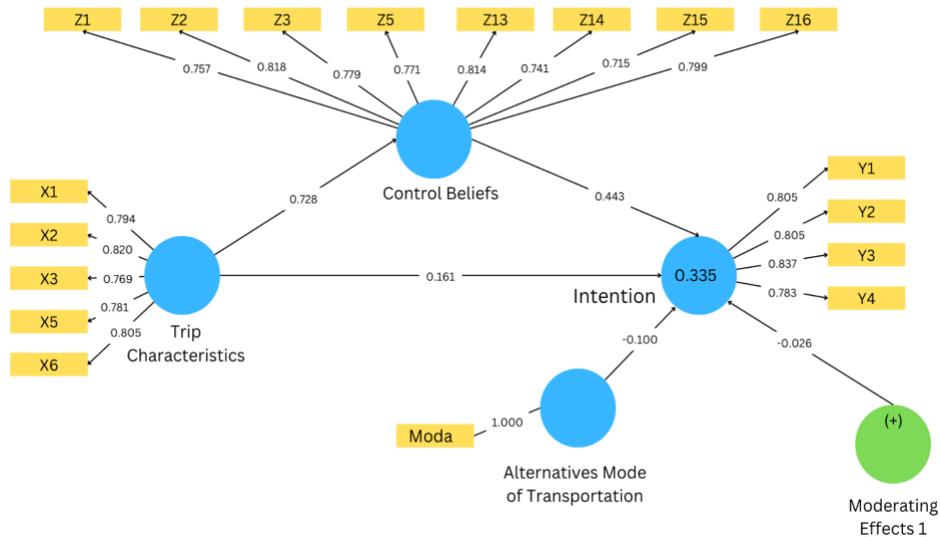
Tabel 4.4. Karakteristik Umum Perjalanan Penumpang Suroboyo Bus (Lanjutan)

<b>Hari</b>		
Sabtu - Minggu	29	14.50%
Senin - Jumat	132	66.00%
Senin - Jumat, Sabtu - Minggu	39	19.50%
<b>Tipe Tarif</b>		
Masyarakat Umum (Rp 5.000)	82	41.00%
Pegawai Negeri Sipil / TNI & Polri (Rp 0)	7	3.50%
Pelajar/Mahasiswa (Rp 2.500)	111	55.50%
<b>Durasi perjalanan yang biasanya Anda tempuh dengan menggunakan Suroboyo Bus</b>		
< 15 menit	24	12.00%
> 45 menit	37	18.50%
15 - 30 menit	88	44.00%
31 - 45 menit	51	25.50%
<b>Berapa hari Anda menggunakan Suroboyo Bus dalam seminggu?</b>		
1 hari	52	26.00%
2 hari	31	15.50%
3 hari	28	14.00%
4 hari	16	8.00%
5 hari	38	19.00%
6 hari	10	5.00%
Setiap hari	25	12.50%
<b>Bagaimana kebiasaan Anda menggunakan Suroboyo Bus?</b>		
1 Kali Perjalanan	76	38.00%
PP (Pulang-Pergi)	124	62.00%

## 4.2. Pengujian *Outer Model*

### 4.2.1. Pengujian Validitas berdasarkan *Outer Loading*

Pengujian *outer model* dilakukan untuk mengevaluasi sejauh mana indikator yang digunakan dalam model penelitian dapat memprediksi *valid* atau tidaknya variabel tersebut.



Gambar 4.1 Pengujian *Outer Model*

Dapat dilihat dari tabel 4.5, nilai *outer loading* setiap indikator  $> 0.7$ , sehingga korelasi antara indikator dengan variabel latennya dapat dikatakan valid. Selain itu, nilai moda transportasi dan moderasi mencapai  $\geq 1$ , yang artinya juga valid.

Tabel 4.5. *Outer Loading*

	<i>Control Beliefs</i>	<i>Intention</i>	<i>Alternative Modes of Transportation</i>	<i>Moderating</i>	<i>Trip Characteristics</i>
<i>Alternative Modes of Transportation</i>			1.000		
<i>Trip Characteristic</i>				1.222	
<b>X1</b> : Rute Suroboyo Bus dapat mengakomodasi tujuan perjalanan Anda					0.794
<b>X2</b> : Lokasi halte Suroboyo Bus dapat terakses dengan mudah					0.820

Tabel 4.5. *Outer Loading* (Lanjutan)

<b>X3</b> : Jam operasional Suroboyo Bus dapat mengakomodasi tujuan perjalanan saya					0.769
<b>X5</b> : Hari operasional Suroboyo Bus dapat mengakomodasi tujuan perjalanan saya					0.781
<b>X6</b> : Durasi perjalanan Suroboyo Bus sesuai dengan kebutuhan saya					0.805
<b>Y1</b> : Saya akan menjadikan Suroboyo Bus sebagai pilihan moda transportasi utama		0.805			
<b>Y2</b> : Anda lebih memilih menggunakan Suroboyo Bus daripada moda transportasi lain		0.805			
<b>Y3</b> : Saya akan menggunakan Suroboyo Bus kembali		0.837			
<b>Y4</b> : Saya akan merekomendasikan Suroboyo Bus		0.783			
<b>Z1</b> : Saya percaya Suroboyo Bus mampu menyediakan rute perjalanan yang tepat	0.757				
<b>Z2</b> : Saya percaya Suroboyo Bus akan mengakomodasi tujuan perjalanan masyarakat	0.818				
<b>Z3</b> : Saya percaya Suroboyo Bus akan beroperasi pada jam perjalanan yang dijanjikan	0.779				
<b>Z5</b> : Saya percaya Suroboyo Bus akan beroperasi setiap hari	0.771				
<b>Z13</b> : Saya mampu menyesuaikan jam perjalanan saya dengan jadwal operasional Suroboyo Bus	0.814				
<b>Z14</b> : Saya mampu menyesuaikan rute Suroboyo Bus yang tersedia dengan tujuan saya	0.741				

Tabel 4.5. *Outer Loading* (Lanjutan)

Z15 : Saya mampu menyesuaikan hari perjalanan saya dengan jadwal operasional Suroboyo Bus	0.715				
---	-------	--	--	--	--

#### 4.2.2. Pengujian Validitas berdasarkan *Average Variance Extracted (AVE)*

Untuk nilai AVE > 0.5 menggambarkan validitas konvergen yang memadai dan dapat dilihat dari tabel 4.6, nilai setiap variabel > 0.5 sehingga mempunyai arti bahwa suatu variabel laten mampu menjelaskan indikator-indikatornya.

Tabel 4.6. *Average Variance Extracted*

	<i>Average Variance Extracted (AVE)</i>
<i>Control Beliefs</i>	0.601
<i>Intention</i>	0.653
<i>Alternatives Mode of Transportation</i>	1.000
<i>Moderating</i>	1.000
<i>Trip Characteristics</i>	0.630

#### 4.2.3. Pengujian Validitas berdasarkan *Discriminant Validity*

Discriminant validity dapat dinilai berdasarkan *fornell-larcker criterion*, *cross loading*, dan *heterotrait-monotrait* (HTMT).

##### 1. *Fornell-Larcker Criterion*

Berdasarkan tabel 4.7, semua akar dari AVE tiap konstruk lebih besar daripada korelasinya dengan variabel lainnya. Misal *control beliefs* memiliki nilai AVE adalah 0.601 maka Akar AVE nya adalah 0.775. Nilai 0.775 tersebut lebih besar dari pada korelasinya dengan konstruk lainnya, yaitu dengan *intention* sebesar 0.558, dengan *alternative mode of transportation* sebesar -0.069, dengan *moderating* sebesar 0.282 dan dengan *trip characteristics* sebesar 0.728.

Begitu pula dengan variabel laten lainnya, dimana nilai AKAR AVE > Korelasi dengan konstruk lainnya. Karena semua variable latent nilai akar AVE > Korelasinya dengan konstruk lainnya, maka syarat validitas diskriminan pada model ini telah terpenuhi.

Tabel 4.7. *Fornell-Larcker Criterion*

	<i>Control Beliefs</i>	<i>Intention</i>	<i>Alternative Modes of Transportaion</i>	<i>Moderating</i>	<i>Trip Characteristics</i>
<i>Control Beliefs</i>	<b>0.775</b>				
<i>Intention</i>	0.558	<b>0.808</b>			
<i>Alternatives Mode of Transportation</i>	-0.069	-0.141	<b>1.000</b>		
<i>Moderating</i>	0.282	0.149	-0.118	<b>1.000</b>	
<i>Trip Characteristics</i>	0.728	0.484	-0.088	0.27	<b>0.794</b>

## 2. *Cross Loading*

Dari tabel 4.8, dapat dilihat bahwa semua *loading indicator* terhadap konstruk > *cross loading*nya. Misalnya pada *intention*, dimana nilai *loading* semua indikatornya lebih besar dari pada semua *cross loading*nya ke konstruk lainnya. Contoh adalah indikator Y1 dimana nilai *loading*nya adalah 0.805 lebih besar dari pada *cross loading*nya ke konstruk lainnya, yaitu 0.531 ke *control beliefs*, -0.112 ke moda transportasi dan 0.165 ke *moderating* dan 0.486 ke *trip characteristics*. Begitu juga dengan semua indikator lainnya dimana nilai *loading* ke konstruknya > *cross loading* ke konstruk lainnya. Oleh karena semua indikator nilai *loading*nya terhadap konstruknya > *cross loading*nya maka model ini telah memenuhi syarat validitas diskriminan.

Tabel 4.8. *Cross Loading*

	<i>Control Beliefs</i>	<i>Intention</i>	<i>Alternative Modes of Transportaion</i>	<i>Moderating</i>	<i>Trip Characteristics</i>
<i>Alternative Modes of Transportaion</i>	-0.069	-0.141	1.000	-0.118	-0.088
<i>Trip Characteristic</i>	0.282	0.149	-0.118	1.000	0.270
<b>X1</b> : Rute Suroboyo Bus dapat mengakomodasi tujuan perjalanan Anda	0.575	0.368	-0.061	0.176	<b>0.794</b>
<b>X2</b> : Lokasi halte Suroboyo Bus dapat terakses dengan mudah	0.575	0.395	-0.011	0.171	<b>0.820</b>

Tabel 4.8. *Cross Loading* (Lanjutan)

<b>X3</b> : Jam operasional Suroboyo Bus dapat mengakomodasi tujuan perjalanan saya	0.585	0.357	-0.022	0.188	<b>0.769</b>
<b>X5</b> : Hari operasional Suroboyo Bus dapat mengakomodasi tujuan perjalanan saya	0.529	0.347	-0.134	0.242	<b>0.781</b>
<b>X6</b> : Durasi perjalanan Suroboyo Bus sesuai dengan kebutuhan saya	0.618	0.444	-0.122	0.291	<b>0.805</b>
<b>Y1</b> : Saya akan menjadikan Suroboyo Bus sebagai pilihan moda transportasi utama	0.531	<b>0.805</b>	-0.112	0.165	0.486
<b>Y2</b> : Anda lebih memilih menggunakan Suroboyo Bus daripada moda transportasi lain	0.366	<b>0.805</b>	-0.136	0.063	0.326
<b>Y3</b> : Saya akan menggunakan Suroboyo Bus kembali	0.512	<b>0.837</b>	-0.145	0.154	0.386
<b>Y4</b> : Saya akan merekomendasikan Suroboyo Bus	0.334	<b>0.783</b>	-0.049	0.062	0.325
<b>Z1</b> : Saya percaya Suroboyo Bus mampu menyediakan rute perjalanan yang tepat	<b>0.757</b>	0.414	-0.028	0.151	0.651
<b>Z2</b> : Saya percaya Suroboyo Bus akan mengakomodasi tujuan perjalanan masyarakat	<b>0.818</b>	0.452	-0.036	0.175	0.651
<b>Z3</b> : Saya percaya Suroboyo Bus akan beroperasi pada jam perjalanan yang dijanjikan	<b>0.779</b>	0.418	-0.066	0.239	0.566
<b>Z5</b> : Saya percaya Suroboyo Bus akan beroperasi setiap hari	<b>0.771</b>	0.411	-0.092	0.303	0.555

Tabel 4.8. *Cross Loading* (Lanjutan)

<b>Z13</b> : Saya mampu menyesuaikan jam perjalanan saya dengan jadwal operasional Suroboyo Bus	<b>0.814</b>	0.435	-0.110	0.153	0.583
<b>Z14</b> : Saya mampu menyesuaikan rute Suroboyo Bus yang tersedia dengan tujuan saya	<b>0.741</b>	0.460	0.037	0.212	0.443
<b>Z15</b> : Saya mampu menyesuaikan hari perjalanan saya dengan jadwal operasional Suroboyo Bus	<b>0.715</b>	0.459	-0.003	0.230	0.455
<b>Z16</b> : Saya merasa tidak keberatan dengan durasi perjalanan saya menggunakan Suroboyo Bus	<b>0.799</b>	0.421	-0.122	0.303	0.572

### 3. HTMT (*Heterotrait-Monotrait*)

Berdasarkan tabel 4.9, menunjukkan bahwa semua nilai HTMT < 0.9 maka dapat dinyatakan bahwa semua konstruk telah valid secara validitas diskriminan berdasarkan perhitungan HTMT.

Tabel 4.9. *Heterotrait-Monotrait*

	<i>Control Beliefs</i>	<i>Intention</i>	<i>Alternative Modes of Transportaion</i>	<i>Moderating</i>	<i>Trip Characteristics</i>
<i>Control Beliefs</i>					
<i>Intention</i>	0.623				
<i>Alternative Modes of Transportaion</i>	0.084	0.149			
<i>Moderating</i>	0.300	0.151	0.118		
<i>Trip Characteristics</i>	0.820	0.556	0.096	0.291	

#### 4.2.4. Pengujian Reliabilitas berdasarkan *Cronbach's Alpha* dan *Composite Reliability*

Berdasarkan tabel 4.10, dapat dilihat bahwa nilai *cronbach's alpha* dan rho\_A setiap variabel >0.7 yang artinya setiap pertanyaan dalam kuesioner dapat diandalkan (*reliable*). Selain itu, digunakan juga nilai *composite reliability* yang diinterpretasikan sama dengan nilai *Cronbach's Alpha*, dapat dilihat bahwa

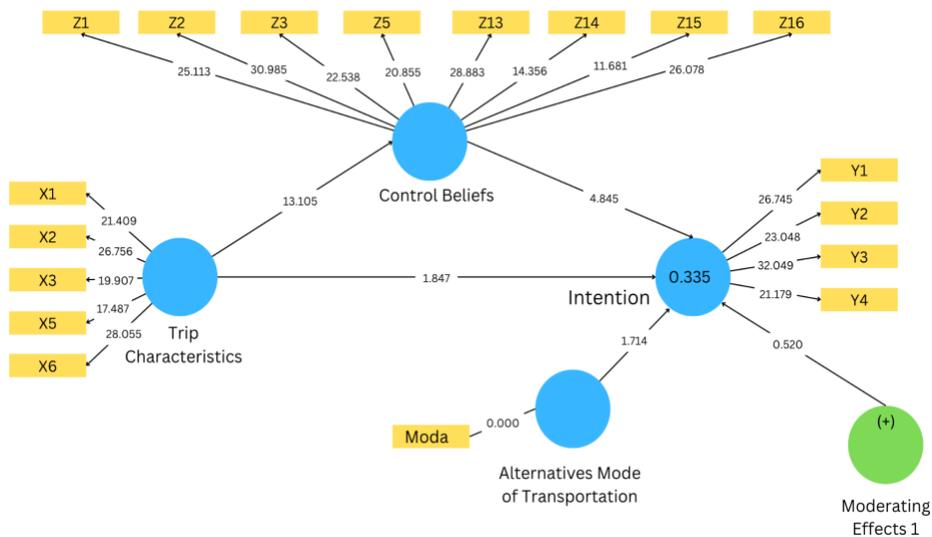
setiap variabel memiliki nilai *composite reliability* >0.7 sehingga dapat dikatakan memiliki nilai reliabilitas yang tinggi karena reliabilitas berhubungan dengan ketepatan dan ketelitian dari pengukuran.

Tabel 4.10. *Cronbach's Alpha, rho\_A, dan Composite Reliability*

	<b>Cronbach's Alpha</b>	<b>rho_A</b>	<b>Composite Reliability</b>
<b>Control Beliefs</b>	0.905	0.907	0.923
<b>Intention</b>	0.827	0.845	0.883
<b>Moda Transportasi</b>	1.000	1.000	1.000
<b>Moderating</b>	1.000	1.000	1.000
<b>Trip Characteristics</b>	0.853	0.855	0.895

### 4.3. Pengujian Inner Model

Pengujian *inner model* dilakukan untuk mengevaluasi hubungan antara variabel dalam model struktural. Hal ini dilakukan dengan menguji hipotesis tentang kemungkinan keberadaan atau tidak adanya hubungan antara variabel dalam model.



Gambar 4.2 Pengujian *Inner Model*

#### 4.3.1. R-Square

Tabel 4.11. R-Square

	<i>R Square</i>	<i>R Square Adjusted</i>
<i>Control Beliefs</i>	0.530	0.527
<i>Intention</i>	0.335	0.321

Berdasar tabel di atas dapat dilihat *trip characteristics* mampu menjelaskan kontribusi terhadap *control beliefs* sebesar 53% dan 47% dijelaskan oleh faktor lain yang tidak diteliti, sedangkan pada *Intention*, *trip characteristics* mampu menjelaskan sebesar 33.5% dan 66.5% berasal dari faktor yang tidak diteliti.

#### 4.3.2. Pengujian Path Coefficients

Pada *path coefficients* ini, beberapa hipotesis yang telah terbentuk sebelumnya akan diuji. Hipotesis pertama menguji apakah *Control Beliefs* secara positif berpengaruh terhadap *Intention*. Hasil pengujian ini menunjukkan nilai *Original Sample (O)* sebesar 0.443, *T Statistics* sebesar 4.985, dan *P-Values* sebesar 0.000. Dari hasil ini dinyatakan hubungan antar variabel signifikan karena *T-statistics* > 1.96 dengan *P-Values* < 0.05. Hasil pengujian ini juga menunjukkan bahwa *Control Beliefs* berpengaruh secara positif terhadap *Intention*.

Adanya kepercayaan terhadap faktor-faktor yang dapat menghalangi maupun mendorong seseorang untuk menggunakan Suroboyo Bus dapat menumbuhkan keinginan seseorang untuk menggunakan layanan Suroboyo Bus. Kepercayaan terhadap faktor-faktor tersebut dapat timbul dari pengalaman menggunakan Suroboyo Bus sebelumnya sehingga kemungkinan besar orang-orang yang memiliki *Control Beliefs* merupakan orang-orang yang sudah beberapa kali menggunakan Suroboyo Bus. Karena *Control Beliefs* berpengaruh secara positif, semakin besar kepercayaan terhadap faktor-faktor yang positif yang dimiliki seseorang dapat meningkatkan keinginan seseorang untuk menggunakan Suroboyo Bus secara signifikan.

Tabel 4.12. Path Coefficients

	<i>Original Sample (O)</i>	<i>Sample Mean (M)</i>	<i>Standard Deviation (STDEV)</i>	<i>T Statistics ( O/STDEV )</i>	<i>P Values</i>
<i>Control Beliefs -&gt; Intention</i>	0.443	0.448	0.089	4.985	0.000

Tabel 4.12. *Path Coefficients* (Lanjutan)

<b><i>Alternative Modes of Transportation -&gt; Intention</i></b>	-0.100	-0.103	0.056	1.776	<b>0.076</b>
<b><i>Moderating Effect -&gt; Intention</i></b>	-0.026	-0.026	0.049	0.531	<b>0.596</b>
<b><i>Trip Characteristics -&gt; Control Beliefs</i></b>	0.728	0.732	0.059	12.234	<b>0.000</b>
<b><i>Trip Characteristics -&gt; Intention</i></b>	0.161	0.166	0.086	1.876	<b>0.061</b>

Hipotesis kedua menguji apakah *Alternative Modes of Transportation* secara positif berpengaruh terhadap *Intention*. Hasil pengujian ini menunjukkan nilai *Original Sample* (O) sebesar -0.100, *T Statistics* sebesar 1.776, dan *P-Values* sebesar 0.076. Dari hasil ini dinyatakan hubungan antar variabel tidak signifikan karena *T-statistics* < 1.96 dengan *P-Values* > 0.05. Hasil pengujian ini juga menunjukkan bahwa *Alternative Modes of Transportation* tidak berpengaruh terhadap *Intention*.

Bertolak belakang dengan hipotesis awal yaitu moda transportasi alternatif berpengaruh negatif terhadap intensi seseorang untuk menggunakan Suroboyo Bus, moda transportasi alternatif malah tidak berpengaruh sama sekali. Moda transportasi alternatif yang dimiliki oleh mayoritas penumpang Suroboyo Bus adalah sepeda motor atau jalan kaki. Oleh karena itu, melihat Suroboyo Bus yang menawarkan fasilitas yang bagus dengan harga yang terjangkau, penumpang Suroboyo Bus tidak melihat sepeda motor dan jalan kaki sebagai moda transportasi alternatif yang lebih baik sehingga membuat kepemilikan moda transportasi alternatif menjadi tidak signifikan untuk mempengaruhi keinginan seseorang menggunakan Suroboyo Bus.

Hipotesis ketiga menguji apakah *Alternative Modes of Transportation* memiliki efek moderat pada hubungan *Trip Characteristics* dan *Intention*. Hasil pengujian menunjukkan bahwa nilai *Original Sample* (O) efek moderat *Alternative Modes of Transportation* pada hubungan *Trip Characteristics* dan *Intention* sebesar -0.026, *T Statistics* sebesar 0.531, dan *P-Values* sebesar 0.596. Dari hasil ini dinyatakan *t-statistics* tidak signifikan karena *T Statistics* < 1.96 dengan *P-values* < 0.05. Hal tersebut membuktikan bahwa *Alternative Modes of Transportation* tidak terbukti memiliki efek moderat pada hubungan *Trip Characteristics* dan *Intention*.

Hipotesis keempat menguji apakah *Trip Characteristics* secara positif berpengaruh terhadap *Control Beliefs*. Hasil pengujian ini menunjukkan nilai *Original Sample* (O) sebesar 0.728, *T Statistics*

sebesar 12.234, dan *P-Values* sebesar 0.000. Dari hasil ini dinyatakan hubungan antar variabel signifikan karena *T-statistics* > 1.96 dengan *P-Values* < 0.05. Hasil pengujian ini juga menunjukkan bahwa *Trip Characteristics* berpengaruh secara positif terhadap *Control Beliefs*.

Seperti yang sudah dibahas di hipotesis pertama, *Control Beliefs* akan muncul setelah menggunakan layanan Suroboyo Bus beberapa kali. Hal ini dikarenakan semakin familiar seseorang terhadap faktor-faktor seputar Suroboyo Bus dengan sering menggunakannya, semakin besar kepercayaan yang terbentuk. Kebiasaan menggunakan Suroboyo Bus seseorang diukur melalui karakteristik perjalanan seseorang yang meliputi hal seperti frekuensi penggunaan. Maka dari itu, karakteristik perjalanan seseorang yang membentuk pengalaman positif seseorang akan berpengaruh secara signifikan dan positif untuk menimbulkan *Control Beliefs*.

Hipotesis kelima menguji apakah *Trip Characteristics* secara positif berpengaruh terhadap *Intention*. Hasil pengujian ini menunjukkan nilai *Original Sample (O)* sebesar 0.161, *T Statistics* sebesar 1.876, dan *P-Values* sebesar 0.061. Dari hasil ini dinyatakan hubungan antar variabel tidak signifikan karena *T-statistics* < 1.96 dengan *P-Values* > 0.05. Hasil pengujian ini juga menunjukkan bahwa *Trip Characteristics* tidak berpengaruh terhadap *Intention*.

Meskipun karakteristik perjalanan dapat mempengaruhi preferensi dan keputusan seseorang tentang tujuan, durasi perjalanan, tarif, dan sebagainya, namun tidak ada bukti yang menunjukkan bahwa karakteristik perjalanan secara langsung mempengaruhi intensi untuk melakukan perjalanan. Intensi perjalanan biasanya lebih dipengaruhi oleh faktor-faktor lain seperti motivasi, pengalaman sebelumnya, faktor lingkungan, serta persepsi tentang risiko dan manfaat melakukan perjalanan. Faktor-faktor lain yang terbentuk tersebut disebut juga *control beliefs*.

#### **4.3.3. Pengujian Kecocokan Model**

Berdasarkan tabel 4.13 dapat dilihat bahwa nilai RMS Theta atau *Root Mean Square Theta* 0.175 > 0.102 dan Nilai NFI 0.743 < 0.9. Maka berdasarkan kedua penilaian model tersebut, penelitian ini tergolong model *confirmatory* namun belum memenuhi kriteria fit model yang baik. Namun berdasarkan Nilai SRMR atau *Standardized Root Mean Square*, nilainya sebesar 0.079 < 0.10 maka disimpulkan bahwa penilaian model tersebut memenuhi kriteria *model fit*. Selain itu, dapat dilihat bahwa nilai NFI adalah 0.743 jika dipersentasekan maka fit model dalam penelitian ini hanya sebesar 74.3 % yang dikategorikan cukup kuat.

Tabel 4.13. *Model Fit Summary*

	<i>Saturated Model</i>	<i>Estimated Model</i>
<b>SRMR</b>	0.079	0.079
<b>d_ ULS</b>	1.063	1.068
<b>d_ G</b>	0.483	0.484
<b>Chi-Square</b>	556.513	557.712
<b>NFI</b>	0.743	0.742

<b>rms Theta</b>	0.175
------------------	-------

#### 4.3.4. Variance Inflating Factor (VIF)

Berdasarkan tabel 4.14, menunjukkan bahwa semua indikator mempunyai nilai VIF < 10 sehingga semua indikator tidak ada korelasi antara seluruh variabel atau masalah multikolinearitas.

Tabel 4.14. *Variance Inflating Factor*

	<b>VIF</b>
<b>Alternative Modes of Transportation</b>	1.000
<b>Trip Characteristic</b>	1.000
<b>X1</b> : Rute Suroboyo Bus dapat mengakomodasi tujuan perjalanan Anda	1.990
<b>X2</b> : Lokasi halte Suroboyo Bus dapat terakses dengan mudah	2.207
<b>X3</b> : Jam operasional Suroboyo Bus dapat mengakomodasi tujuan perjalanan saya	1.708
<b>X5</b> : Hari operasional Suroboyo Bus dapat mengakomodasi tujuan perjalanan saya	1.823
<b>X6</b> : Durasi perjalanan Suroboyo Bus sesuai dengan kebutuhan saya	1.871
<b>Y1</b> : Saya akan menjadikan Suroboyo Bus sebagai pilihan moda transportasi utama	1.587
<b>Y2</b> : Anda lebih memilih menggunakan Suroboyo Bus daripada moda transportasi lain	2.545
<b>Y3</b> : Saya akan menggunakan Suroboyo Bus kembali	1.794
<b>Y4</b> : Saya akan merekomendasikan Suroboyo Bus	2.466

Tabel 4.14. *Variance Inflating Factor* (Lanjutan)

Z1 : Saya percaya Suroboyo Bus mampu menyediakan rute perjalanan yang tepat	2.730
Z2 : Saya percaya Suroboyo Bus akan mengakomodasi tujuan perjalanan masyarakat	3.579
Z3 : Saya percaya Suroboyo Bus akan beroperasi pada jam perjalanan yang dijanjikan	2.553
Z5 : Saya percaya Suroboyo Bus akan beroperasi setiap hari	2.180
Z13 : Saya mampu menyesuaikan jam perjalanan saya dengan jadwal operasional Suroboyo Bus	2.504
Z14 : Saya mampu menyesuaikan rute Suroboyo Bus yang tersedia dengan tujuan saya	2.376
Z15 : Saya mampu menyesuaikan hari perjalanan saya dengan jadwal operasional Suroboyo Bus	2.104
Z16 : Saya merasa tidak keberatan dengan durasi perjalanan saya menggunakan Suroboyo Bus	2.338

#### 4.4. Pengolahan Data SPSS

##### 4.4.1. Tanggapan Responden terhadap *Trip Characteristics*

Dilihat dari tabel 4.15, telah ditampilkan nilai *Bottom Two Boxes* (BTB) dan nilai *Top Two Boxes* (TTB) dari indikator X1 dengan nilai BTB adalah 10 dan nilai TTB adalah 160. Dengan kecenderungannya yang mengarah ke TTB, maka hal ini dapat disimpulkan bahwa mayoritas responden menyetujui bahwa rute yang ditetapkan oleh Suroboyo Bus dapat mengakomodasi tujuan perjalanan penumpangnya. Hasil survei yang cenderung mengarah ke TTB ini di dasari oleh rute yang dilewati Suroboyo Bus yang akomodatif. Meskipun rute yang berjalan hanya dua pada saat penyelenggaraan survei yaitu rute purabaya-rajawali dan rute terminal intermoda joyoboyo-terminal osowilangun, rute-rute tersebut mencakup banyak tempat umum yang merupakan tempat tujuan penumpang Suroboyo Bus seperti pusat perbelanjaan, sekolah, universitas, dan gedung perkantoran. Hal ini juga didukung dengan banyaknya penumpang Suroboyo Bus yang memiliki profesi sebagai mahasiswa/pelajar dan pekerja yang menggunakan Suroboyo Bus menuju tempat-tempat umum tersebut.

Tabel 4.15. Hasil Tanggapan Responden terhadap *Trip Characteristics*

Kode	Keterangan	STS	TS	N	S	SS	BTB	TTB
X1	Rute Suroboyo Bus dapat mengakomodasi tujuan perjalanan Anda	2	8	30	62	98	10	160
X2	Lokasi halte Suroboyo Bus dapat terakses dengan mudah	4	8	32	59	97	12	156
X3	Jam operasional Suroboyo Bus dapat mengakomodasi tujuan perjalanan saya	5	12	35	70	78	17	148
X4	Tarif Suroboyo Bus terjangkau untuk saya	3	4	11	28	154	7	182
X5	Hari operasional Suroboyo Bus dapat mengakomodasi tujuan perjalanan saya	4	4	15	54	123	8	177
X6	Durasi perjalanan Suroboyo Bus sesuai dengan kebutuhan saya	4	17	34	60	85	21	145

Pada indikator X2, dapat dilihat bahwa nilai BTB adalah 12 dan nilai TTB adalah 156. Hal tersebut menyimpulkan bahwa mayoritas penumpang Suroboyo Bus menyetujui apabila lokasi halte Suroboyo Bus dapat terakses dengan mudah. Hasil survei menunjukkan bahwa lokasi halte sangat strategis yang ditandai dengan mayoritas pengguna layanan Suroboyo Bus yang dapat mengaksesnya dengan jalan kaki dan waktu tempuh kurang dari 10 menit.

Pada indikator X3, dapat dilihat bahwa nilai BTB adalah 17 dan nilai TTB adalah 148. Hal tersebut menyimpulkan bahwa mayoritas penumpang Suroboyo Bus menyetujui bahwa jam operasional Suroboyo Bus dapat mengakomodasi tujuan perjalanan penumpangnya. Pada saat kami melakukan survei, ada sedikit perubahan jam operasional Suroboyo Bus yang awalnya dimulai pukul 06.00 WIB sampai dengan 22.00 WIB berubah menjadi 05.30 WIB sampai dengan 21.00 WIB, namun hal itu tidak menurunkan minat para penggunanya karena jam tersebut mampu mengakomodasi tujuan perjalanan mereka. Hal ini dibuktikan dengan pada pukul 06.00 WIB sampai dengan 09.00 WIB bus dipenuhi oleh penumpang yang

bertujuan untuk bekerja dan sekolah, pukul 09.01 WIB sampai 15.59 WIB bus dipenuhi oleh pelajar/mahasiswa yang sudah pulang dan pekerja yang hanya bekerja setengah hari, sedangkan pada pukul 16.00 WIB sampai dengan 19.00 WIB bus dipenuhi oleh penumpang yang bertujuan untuk pulang dari aktivitasnya.

Pada indikator X4, dapat dilihat bahwa nilai BTB adalah 7 dan nilai TTB adalah 182. Hal tersebut menyimpulkan bahwa mayoritas penumpang Suroboyo Bus menyetujui apabila tarif yang ditentukan Suroboyo Bus terjangkau untuk setiap kalangannya. Salah satu alasan yang mendukung pernyataan ini adalah adanya tipe tarif yang ditetapkan oleh Suroboyo Bus. Suroboyo Bus menawarkan tarif gratis untuk veteran, lansia dengan usia minimal 60 tahun (pada saat kondektur berkeliling untuk mendata pembayaran, lansia wajib menunjukkan KTP), anak di bawah usia 5 tahun, dan penyandang disabilitas. Suroboyo Bus juga menarik biaya hanya sebesar Rp 5.000 untuk masyarakat umum dan Rp 2.500 untuk pelajar/mahasiswa, dimana tarif tersebut juga bisa ditebus secara gratis dengan menukarkan sampah botol.

Pada indikator X5, dapat dilihat bahwa nilai BTB adalah 8 dan nilai TTB adalah 177. Hal tersebut menyimpulkan bahwa mayoritas penumpang Suroboyo Bus menyetujui bahwa hari operasional Suroboyo Bus dapat mengakomodasi tujuan perjalanan penumpangnya. Hal ini selaras dengan hari operasional Suroboyo Bus yaitu setiap hari. Oleh karena itu, Suroboyo Bus dapat memenuhi kebutuhan penumpangnya yang membutuhkan layanan Suroboyo Bus pada hari kerja maupun akhir pekan meskipun berdasarkan hasil survei, layanan Suroboyo Bus lebih banyak digunakan pada hari kerja.

Pada indikator X6, dapat dilihat bahwa nilai BTB adalah 21 dan nilai TTB adalah 145. Hal tersebut menyimpulkan bahwa mayoritas penumpang Suroboyo Bus menyetujui bahwa durasi perjalanan Suroboyo Bus sesuai dengan kebutuhan penumpangnya. Hal ini terdengar agak mengejutkan karena stigma penggunaan kendaraan umum yang biasanya relatif jauh lebih lama dari penggunaan kendaraan pribadi. Namun, saat survei dilakukan, memang terbukti bahwa durasi tempuh Suroboyo Bus tergolong cepat terutama di jam-jam yang tidak sibuk seperti jam 09.00-16.00 dimana jalanan cukup sepi dan kemampuan supir bus yang handal dalam mengemudi armada Suroboyo Bus. Durasi tempuh menggunakan Suroboyo Bus tentunya akan semakin lama pada saat jam-jam sibuk seperti jam 06.00-09.00 dan 16.00-19.00 dimana jalanan lebih padat, meskipun begitu, durasi tempuh Suroboyo Bus masih tergolong wajar.

#### 4.4.2. Tanggapan Responden terhadap Intensi

Dilihat dari tabel 4.16, telah ditampilkan nilai *Bottom Two Boxes* (BTB) dan nilai *Top Two Boxes* (TTB) dari indikator Y1 dengan nilai BTB adalah 3 dan nilai TTB adalah 178. Dengan kecenderungannya yang mengarah ke TTB, maka hal ini dapat disimpulkan bahwa mayoritas responden menyetujui bahwa penumpang akan menjadikan Suroboyo Bus sebagai moda transportasi utama.

Tabel 4.16. Hasil Tanggapan Responden terhadap Intensi

Kode	Keterangan	STS	TS	N	S	SS	BTB	TTB
Y1	Saya akan menjadikan Suroboyo Bus sebagai pilihan moda transportasi utama	0	3	19	57	121	3	178
Y2	Anda lebih memilih menggunakan Suroboyo Bus daripada moda transportasi lain	6	17	43	57	77	23	134
Y3	Saya akan menggunakan Suroboyo Bus kembali	2	2	25	61	110	4	171
Y4	Saya akan merekomendasikan Suroboyo Bus	5	13	43	64	75	18	139

Pada indikator Y2, dapat dilihat bahwa nilai BTB adalah 23 dan nilai TTB adalah 134. Hal tersebut menyimpulkan bahwa mayoritas penumpang Suroboyo Bus lebih memilih menggunakan Suroboyo Bus daripada moda transportasi lain. Hasil jawaban survei dari indikator Y1 dan Y2 di latar belakang oleh mayoritas penumpang Suroboyo Bus yang memiliki alternatif moda transportasi sepeda motor atau tidak memiliki alternatif moda transportasi. Berdasarkan hasil observasi dengan beberapa penumpang yang mengisi survei, mereka lebih merasa nyaman menggunakan Suroboyo Bus daripada sepeda motor dan terkadang hanya tersedia satu sepeda motor di dalam satu rumah tangga, sehingga lebih nyaman dan mudah untuk menggunakan Suroboyo Bus di dukung dengan tarif nya yang terjangkau.

Pada indikator Y3, dapat dilihat bahwa nilai BTB adalah 4 dan nilai TTB adalah 171. Hal tersebut menyimpulkan bahwa mayoritas penumpang Suroboyo Bus akan menggunakan Suroboyo Bus kembali. Hasil yang positif terhadap pertanyaan-pertanyaan indikator variabel X merupakan alasan yang membuat

banyak penumpang Suroboyo Bus tidak ragu untuk menggunakan layanan Suroboyo Bus kembali bahkan menjadikannya sebagai pilihan utama dibandingkan moda transportasi lain seperti yang tertera pada hasil untuk indikator Y1 dan Y2. Selain itu, kepuasan penumpang akan fasilitas yang ditawarkan Suroboyo Bus dan pelayanan kondektur dan *crew* Suroboyo Bus juga membuat penumpang memilih untuk menggunakan Suroboyo Bus kembali

Pada indikator Y4, dapat dilihat bahwa nilai BTB adalah 18 dan nilai TTB adalah 139. Hal tersebut menyimpulkan bahwa mayoritas penumpang Suroboyo Bus akan merekomendasikan Suroboyo Bus. Berdasarkan percakapan dengan responden saat melakukan survei, mayoritas responden dengan senang hati mengatakan bahwa mereka sudah dan akan merekomendasikan layanan Suroboyo Bus kepada kerabatnya. Hal ini disebabkan oleh pengalaman positif yang dirasakan responden membuat responden merasa bahwa layanan Suroboyo Bus layak direkomendasikan dan digunakan oleh lebih banyak orang.

#### 4.4.3. Tanggapan Responden terhadap *Control Beliefs* (1)

Dilihat dari tabel 4.17, telah ditampilkan nilai *Bottom Two Boxes* (BTB) dan nilai *Top Two Boxes* (TTB) dari indikator Z1 dengan nilai BTB adalah 5 dan nilai TTB adalah 157. Dengan kecenderungannya yang mengarah ke TTB, maka hal ini dapat disimpulkan bahwa mayoritas responden percaya bahwa Suroboyo Bus mampu menyediakan rute perjalanan yang tepat.

Tabel 4.17. Hasil Tanggapan Responden terhadap *Control Beliefs* (1)

Kode	Keterangan	STS	TS	N	S	SS	BTB	TTB
Z1	Saya percaya Suroboyo Bus mampu menyediakan rute perjalanan yang tepat	1	4	38	64	93	5	157
Z2	Saya percaya Suroboyo Bus akan mengakomodasi tujuan perjalanan masyarakat	1	3	36	67	93	4	160
Z3	Saya percaya Suroboyo Bus akan beroperasi pada jam perjalanan yang dijanjikan	4	13	36	57	90	17	147
Z4	Saya percaya Suroboyo Bus menetapkan tarif yang tepat	1	3	20	55	121	4	176

Tabel 4.17. Hasil Tanggapan Responden terhadap *Control Beliefs* (Lanjutan)

Z5	Saya percaya Suroboyo Bus akan beroperasi setiap hari	1	6	20	60	113	7	173
----	---	---	---	----	----	-----	---	-----

Pada indikator Z2, dapat dilihat bahwa nilai BTB adalah 4 dan nilai TTB adalah 160. Hal tersebut menyimpulkan bahwa mayoritas penumpang Suroboyo Bus lebih memilih menggunakan Suroboyo Bus daripada moda transportasi lain. Hasil ini didukung oleh hasil dari indikator X1 dimana mayoritas penumpang Suroboyo Bus setuju bahwa tujuan perjalanan mereka dapat terakomodasi dengan baik. Oleh karena itu, sebelum penumpang menaiki Suroboyo Bus kembali, berdasarkan pengalaman sebelumnya, timbul rasa percaya bahwa Suroboyo Bus akan mengakomodasi tujuan perjalanan mereka.

Pada indikator Z3, dapat dilihat bahwa nilai BTB adalah 17 dan nilai TTB adalah 147. Hal tersebut menyimpulkan bahwa mayoritas responden percaya bahwa Suroboyo Bus akan beroperasi pada jam perjalanan yang dijanjikan. Meskipun pada saat survei dilakukan jam tiba dan berangkat bus dari suatu halte tidak sepenuhnya akurat seperti yang tertera pada aplikasi, jam operasional bus tetap berjalan sesuai jadwal yang dijanjikan yaitu jam 05.30-21.00. Bahkan pada saat survei dilakukan di malam hari, ada bus yang masih beroperasi di atas jam 21.00, hal ini kemungkinan disebabkan oleh adanya lalu lintas yang menyebabkan keterlambatan bus untuk tiba di halte terakhir. Meskipun begitu jam operasionalnya secara keseluruhan tetap bisa memenuhi kebutuhan penumpang Suroboyo Bus sehingga mayoritas penumpang percaya bahwa Suroboyo Bus akan beroperasi pada jam yang sudah dijanjikan.

Pada indikator Z4, dapat dilihat bahwa nilai BTB adalah 4 dan nilai TTB adalah 176. Hal tersebut menyimpulkan bahwa mayoritas penumpang Suroboyo Bus percaya bahwa tarif yang ditetapkan Suroboyo Bus sudah tepat. Hal ini didukung dengan jawaban dari pertanyaan di kuesioner kami dimana 40.4% tarif yang pas dengan kualitas Suroboyo Bus pada saat ini berkisar antara Rp 4.000 - Rp 5.000. Jawaban dari pertanyaan lanjutan yaitu 62.8% penumpang Suroboyo Bus juga bersedia membayar lebih untuk peningkatan kualitas layanan Suroboyo Bus. Maka dari itu muncul kepercayaan dari penumpang Suroboyo Bus bahwa tarif yang diterapkan memang sudah sesuai dengan apa yang ditawarkan oleh Suroboyo Bus.

Pada indikator Z5, dapat dilihat bahwa nilai BTB adalah 7 dan nilai TTB adalah 173. Hal tersebut menyimpulkan bahwa mayoritas responden percaya Suroboyo Bus akan beroperasi setiap hari. Berdasarkan testimoni dari beberapa responden, ada beberapa kali Suroboyo Bus sempat tidak beroperasi dikarenakan adanya *maintenance* armada. Pemberitahuan bahwa Bus tidak beroperasi dilakukan secara mendadak pada pagi harinya sehingga sangat di sayangkan oleh masyarakat yang

berharap bahwa hal-hal seperti ini seharusnya bisa dilakukan jauh-jauh hari karena banyak masyarakat yang mengandalkan Suroboyo Bus sebagai pilihan transportasi utama.

#### 4.4.4. Tanggapan Responden Terhadap *Control Beliefs* (2)

Dilihat dari tabel 4.18, telah ditampilkan nilai *Bottom Two Boxes* (BTB) dan nilai *Top Two Boxes* (TTB) dari indikator Z6 dengan nilai BTB adalah 20 dan nilai TTB adalah 133. Dengan kecenderungannya yang mengarah ke TTB, maka hal ini dapat disimpulkan bahwa rute perjalanan yang disediakan oleh Suroboyo Bus sering mempengaruhi penggunanya untuk menggunakan Suroboyo Bus.

Tabel 4.18. Hasil Tanggapan Responden terhadap *Control Beliefs* (2)

Kode	Keterangan	TP	J	KK	SE	S	BTB	TTB
Z6	Seberapa sering rute perjalanan yang disediakan oleh Suroboyo Bus mempengaruhi saya untuk menggunakan Suroboyo Bus	9	11	47	64	69	20	133
Z7	Seberapa sering tujuan perjalanan saya mempengaruhi saya untuk menggunakan Suroboyo Bus	9	9	58	57	67	18	124
Z8	Seberapa sering tarif yang saya bayarkan untuk Suroboyo Bus mempengaruhi saya untuk menggunakan Suroboyo Bus	41	17	41	42	59	58	101
Z9	Seberapa sering jam perjalanan saya mempengaruhi saya untuk menggunakan Suroboyo Bus	16	15	51	58	60	31	118
Z10	Seberapa sering hari perjalanan saya mempengaruhi saya untuk menggunakan Suroboyo Bus	19	17	52	61	51	36	112

Tabel 4.18. Hasil Tanggapan Responden terhadap *Control Beliefs* (2) (Lanjutan)

Z11	Seberapa sering durasi perjalanan saya mempengaruhi saya untuk menggunakan Suroboyo Bus	19	13	49	60	59	32	119
-----	---	----	----	----	----	----	----	-----

Pada indikator Z7, dapat dilihat bahwa nilai BTB adalah 18 dan nilai TTB adalah 124. Hal tersebut menyimpulkan bahwa tujuan perjalanan penumpang sering mempengaruhi dalam hal penggunaan Suroboyo Bus. Hasil dari indikator ini berkaitan erat dengan hasil indikator Z6 dimana tujuan penumpang tentunya harus berada di rute yang terlewati Suroboyo Bus. Seperti yang sudah dibahas sebelumnya juga penumpang Suroboyo Bus mayoritas adalah pekerja dan pelajar/mahasiswa dan rute Suroboyo Bus yang melewati banyak gedung perkantoran maupun sekolah/universitas. Oleh karena itu sering bagi pengguna Suroboyo Bus untuk memutuskan menggunakan Suroboyo Bus tergantung tujuan mereka.

Pada indikator Z8, dapat dilihat bahwa nilai BTB adalah 58 dan nilai TTB adalah 101. Dengan kecenderungannya yang mengarah ke TTB dapat disimpulkan bahwa tarif yang penumpang bayarkan untuk Suroboyo Bus sering mempengaruhi penggunaan Suroboyo Bus. Berdasarkan pendapat-pendapat dari responden survei, sering sekali mereka memutuskan untuk menggunakan Suroboyo Bus di karenakan tarif yang harus di bayarkan. Hal ini dikarenakan, tarif Suroboyo Bus, seringkali, menjadi alternatif yang paling murah dibanding moda transportasi lain. Adanya berbagai macam metode pembayaran juga semakin meringankan pembayaran tarif untuk beberapa golongan masyarakat.

Pada indikator Z9, dapat dilihat bahwa nilai BTB adalah 31 dan nilai TTB adalah 118. Hal tersebut menyimpulkan bahwa mayoritas responden mengakui bahwa jam perjalanan sering memengaruhi penumpang untuk menggunakan Suroboyo Bus.

Pada indikator Z10, dapat dilihat bahwa nilai BTB adalah 36 dan nilai TTB adalah 112. Dengan kecenderungannya yang mengarah ke TTB, maka dapat disimpulkan bahwa hari perjalanan yang disediakan Suroboyo bus sering mempengaruhi penumpang untuk menggunakan Suroboyo Bus.

Pada indikator Z11, dapat dilihat bahwa nilai BTB adalah 32 dan nilai TTB adalah 119. Hal tersebut menyimpulkan bahwa durasi perjalanan sering mempengaruhi penumpang untuk menggunakan Suroboyo Bus.

#### 4.4.5. Tanggapan Responden Terhadap *Power Beliefs*

Dilihat dari tabel 4.19, telah ditampilkan nilai *Bottom Two Boxes* (BTB) dan nilai *Top Two Boxes* (TTB) dari indikator Z12 dengan nilai BTB adalah 8 dan nilai TTB adalah 175. Dengan kecenderungannya yang mengarah ke TTB, maka hal ini dapat disimpulkan bahwa mayoritas responden tidak keberatan dengan tarif Suroboyo Bus yang harus dibayarkan. Berdasarkan hasil survei, tarif yang ditetapkan Suroboyo Bus sangat terjangkau dan dengan harga tersebut penumpang telah mendapatkan fasilitas yang sangat baik. Hal tersebut membuktikan bahwa layanan Suroboyo Bus dapat memberi kenyamanan pada penumpangnya sehingga sepadan dengan tarif yang harus dibayarkan.

Tabel 4.19. Hasil Tanggapan Responden terhadap *Power Beliefs*

Kode	Keterangan	STS	TS	N	S	SS	BTB	TTB
Z12	Saya merasa tidak keberatan dengan tarif Suroboyo Bus yang saya bayarkan	3	5	17	39	136	8	175
Z13	Saya mampu menyesuaikan jam perjalanan saya dengan jadwal operasional Suroboyo Bus	1	11	39	56	93	12	149
Z14	Saya mampu menyesuaikan rute Suroboyo Bus yang tersedia dengan tujuan saya	0	3	32	63	102	3	165
Z15	Saya mampu menyesuaikan hari perjalanan saya dengan jadwal operasional Suroboyo Bus	2	4	24	70	100	6	170
Z16	Saya merasa tidak keberatan dengan durasi perjalanan saya menggunakan Suroboyo Bus	5	7	42	55	91	12	146
Z17	Saya tidak keberatan harus melakukan perjalanan ke/dari halte Suroboyo Bus menggunakan moda transportasi lain	9	11	38	61	81	20	142

Pada indikator Z13, dapat dilihat bahwa nilai BTB adalah 12 dan nilai TTB adalah 149. Hal tersebut menyimpulkan bahwa mayoritas penumpang Suroboyo Bus mampu menyesuaikan jam perjalanannya dengan jadwal operasional Suroboyo Bus. Berdasarkan hasil survei, penumpang Suroboyo Bus menggunakan layanan Bus untuk keperluan sehari-harinya baik untuk perjalanan bisnis maupun non bisnis, dan jam yang ditetapkan Suroboyo Bus telah mencakup jam-jam sibuk yang dibutuhkan oleh mayoritas penumpang seperti jam berangkat sekolah dan kerja sampai pada jam pulang sekolah maupun kerja.

Pada indikator Z14, dapat dilihat bahwa nilai BTB adalah 3 dan nilai TTB adalah 165. Dengan kecenderungannya yang mengarah ke TTB dapat disimpulkan bahwa mayoritas responden mampu menyesuaikan rute Suroboyo Bus yang tersedia dengan tujuan responden. Hal yang dimaksud menyesuaikan adalah mengikuti arah rute. Misalnya penumpang A membutuhkan untuk berhenti di halte ke-10 sedangkan penumpang A naik bus di halte ke-3, maka penumpang A tersebut mampu menyesuaikan rute yang harus berhenti di 6 halte sebelum sampai di tujuannya.

Pada indikator Z15, dapat dilihat bahwa nilai BTB adalah 6 dan nilai TTB adalah 170. Hal tersebut menyimpulkan bahwa mayoritas responden mampu menyesuaikan hari dengan jadwal operasional yang telah ditetapkan oleh Suroboyo Bus.

Pada indikator Z16, dapat dilihat bahwa nilai BTB adalah 12 dan nilai TTB adalah 146. Dengan kecenderungannya yang mengarah ke TTB, maka dapat disimpulkan bahwa mayoritas responden merasa tidak keberatan dengan durasi perjalanannya dalam menggunakan Suroboyo Bus. Meskipun kecepatan Suroboyo Bus sebenarnya kurang lebih sama dengan mobil biasa, hal yang membuat durasi menggunakan Suroboyo Bus jadi lebih lama adalah adanya banyak halte yang harus di lewati sebagai bagian dari rute tidak seperti transportasi umum seperti *Grab Car* atau *Gojek*. Meskipun begitu, sebagian besar penumpang Suroboyo Bus tidak keberatan dengan durasi tersebut salah satunya karena keadaan bus yang nyaman dan tarif yang sangat terjangkau.

Pada indikator Z17, dapat dilihat bahwa nilai BTB adalah 20 dan nilai TTB adalah 142. Hal tersebut menyimpulkan bahwa mayoritas responden tidak keberatan apabila harus melakukan perjalanan ke/dari halte Suroboyo Bus menggunakan moda transportasi lain. Berdasarkan hasil survei mengenai karakteristik perjalanan penumpang Suroboyo Bus, banyak penumpang yang titik awal dan titik akhirnya sangat dekat dengan halte awal dan akhir sehingga membuat mereka tidak keberatan untuk melakukan perjalanan tersebut. Bagi mereka hal tersebut juga merupakan bagian dari menggunakan Suroboyo Bus dan adanya *feeder wira-wiri* juga dirasa membantu penumpang yang jarak antara titik awal dan titik akhir yang cukup jauh.