

## Analisis Faktor yang Mempengaruhi Pemilihan Moda Angkutan Umum untuk Perjalanan Kerja ASN Menggunakan Metode Kombinasi EFA dan SEM

Afiat Arfianto<sup>1\*</sup>, Miftahul Fauziah<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Mahasiswa Program Magister Teknik Sipil, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Universitas Islam Indonesia

<sup>2</sup>Dosen Teknik Sipil, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Universitas Islam Indonesia

Jl. Kaliurang km 14.5, Sleman, Yogyakarta 55584, Indonesia

\*Correspondence to: [22914030@students.uii.ac.id](mailto:22914030@students.uii.ac.id)

**Abstract:** Kota Yogyakarta menjadi salah satu kota dengan pertumbuhan kendaraan bermotor tertinggi di Indonesia. Rasio jumlah kendaraan terhadap jumlah penduduk di kota Yogyakarta pada tahun 2022 sangat tinggi yaitu sebesar 1,52 dibandingkan DIY sebesar 0,84 dan Nasional sebesar 0,54. Sistem pergerakan lalu lintas sebagian besar adalah pergerakan untuk bekerja dan sekolah yang merupakan pergerakan rutin harian. Data penumpang bus Trans Jogja dari jenis pekerjaan ASN/POLRI/TNI tahun 2022 hanya sebesar 4%. Tujuan dari penelitian ini adalah mengetahui karakteristik perjalanan, mengetahui faktor yang mempengaruhi minat menggunakan angkutan umum untuk perjalanan kerja, dan mendapatkan model yang dapat menjelaskan pengaruhnya. Metode yang digunakan yaitu metode analisis deskriptif, Exploratory Factor Analysis (EFA), dan Structural Equation Modelling-Partial Least Square (SEM-PLS). Tahapan penelitian ini terdiri dari penyusunan variabel dan hipotesisnya menjadi model konseptual yang selanjutnya dilakukan pengumpulan data dengan menyebarkan kuesioner kepada 334 responden. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa sebagian besar ASN Pemerintah Kota Yogyakarta tidak pernah menggunakan angkutan umum untuk perjalanan kerja. Kendaraan yang digunakan untuk perjalanan kerja sebagian besar kendaraan pribadi/dinas. Dari hasil penelitian ini disimpulkan Aksesibilitas dengan dimensi/faktor Mobilitas, Cuaca, dan Kemudahan serta Kualitas Pelayanan dengan dimensi/faktor Informasi dan Keamanan dan Kebersihan mempengaruhi minat ASN dalam menggunakan angkutan umum untuk perjalanan kerja.

**Keywords:** ASN, Minat, Angkutan umum, Exploratory Factor Analysis, SEM-PLS

### Pendahuluan

Kota Yogyakarta merupakan kota dengan tingkat pertumbuhan kendaraan bermotor cukup tinggi. Kenaikan jumlah kendaraan bermotor pada tahun 2018-2022 untuk jenis Sepeda Motor dengan rata-rata sebesar 10% pertahun dan jenis Mobil Penumpang sebesar 4% pertahun. Rasio jumlah kendaraan terhadap jumlah penduduk di kota Yogyakarta pada tahun 2022 sebesar 1,52 yang artinya setiap 10 orang memiliki sekitar 15 kendaraan. Rasio tersebut sangat jauh jika dibandingkan dengan DIY sebesar 0,84 dan Nasional sebesar 0,54. Permasalahan transportasi mencerminkan sejumlah variabel, seperti kualitas infrastruktur, kebutuhan transportasi, dan kebiasaan masyarakat. Meningkatnya urbanisasi menyebabkan terjadinya ekspansi yang terus menerus disertai dengan peningkatan jumlah orang dan kendaraan di beberapa kota besar. Hal ini menyebabkan masalah seperti peningkatan waktu perjalanan, biaya perjalanan dan degradasi lingkungan. Oleh karena itu, pengembangan angkutan umum perlu diprioritaskan dan peningkatan pelayanan angkutan umum untuk mengembangkan pelayanan transportasi berkelanjutan (Yin dan Zhang, 2020).

Angkutan umum yang berada di wilayah perkotaan Yogyakarta saat ini adalah bus Trans Jogja. Berdasarkan data dari Dinas Perhubungan DIY (2022), karakteristik penumpang Bus Trans Jogja dari jenis pekerjaan didominasi oleh Pelajar/Mahasiswa dengan persentase sebesar 43% dan dilanjutkan Pegawai Swasta dengan persentase sebesar 16%. Sedangkan ASN/POLRI/TNI hanya memiliki persentase sebesar 4%. Berdasarkan data penumpang Bus Trans Jogja tersebut, minat ASN untuk menggunakan angkutan umum Bus Trans Jogja masih sangat rendah. ASN merupakan singkatan dari Aparatur Sipil Negara, yaitu kelompok jabatan bagi tenaga kerja yang bekerja pada instansi negara baik tingkat pusat, provinsi, atau kabupaten/kota. Karakteristik permintaan penggunaan angkutan umum terdiri atas dua kelompok yaitu kelompok choice dan kelompok captive. Kelompok choice merupakan orang-orang yang mempunyai pilihan dalam memenuhi kebutuhan mobilitasnya, atau sudah memiliki kendaraan pribadi. Sedangkan kelompok captive merupakan kelompok yang tergantung dengan adanya angkutan umum untuk kebutuhan mobilitasnya (Tamin, 2000). ASN merupakan kelompok choice dengan kondisi finansial yang sangat memadai untuk memiliki kendaraan pribadi. Faktor yang mempengaruhi masyarakat lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi daripada angkutan umum dikarenakan pelayanannya tidak memenuhi kebutuhannya (Fadhilah dkk., 2022).

Berdasarkan permasalahan tersebut, maka perlu dilakukan penelitian dan analisis terhadap minat ASN dalam menggunakan angkutan umum untuk mengetahui karakteristik perjalanan ASN dan faktor-faktor yang mempengaruhi serta besaran pengaruhnya. Melalui penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan kepada pihak-pihak atau instansi terkait yang memberikan kebijakan terkait peningkatan kinerja angkutan umum untuk kelompok choice user.

### Minat Angkutan Umum

Minat adalah hasrat atau hasrat terhadap sesuatu atau tindakan tanpa didikte oleh orang lain (Djali, 2007). Minat angkutan umum adalah keinginan masyarakat untuk menggunakan angkutan umum sebagai alternatif transportasi yang lebih efektif dan efisien (Warpani, 1990). Terdapat 9 faktor dan variabel yang mempengaruhi minat pengguna angkutan umum yang didapatkan berdasarkan preferensi, penilaian, dan harapan pengguna, yaitu: kapasitas, aksesibilitas, waktu tunggu, keselamatan, kecepatan, kenyamanan, umur, jenis kelamin, dan kepemilikan kendaraan bermotor (Rahardian dan Sardjito, 2015). Hasil kajian studi literatur tersebut disederhanakan menjadi pernyataan kuesioner yang disajikan pada Tabel 1.

**Tabel 1.** Pernyataan Kuesioner Penelitian Variabel Minat Angkutan Umum

Variabel	Kode	Pernyataan	Sumber
Minat Angkutan Umum	MAU1	Saya tidak memiliki dorongan yang kuat dari pemerintah untuk menggunakan angkutan umum	Peneliti (2024)
	MAU2	Saya tidak berminat naik angkutan umum untuk perjalanan kerja dengan kondisi saat ini	Peneliti (2024)
	MAU3	Saya memilih menggunakan kendaraan pribadi untuk perjalanan kerja karena kemudahannya	Peneliti (2024)

### Aksesibilitas

Aksesibilitas merupakan ukuran kenyamanan dan kemudahan suatu wilayah geografis berinteraksi satu sama lain dan kemudahan atau kemudahan menjangkau wilayah tersebut melalui sistem jaringan transportasi (Black, 1987 dalam Tamin, 2008). Hasil kajian studi literatur tersebut disederhanakan menjadi pernyataan kuesioner yang disajikan pada Tabel 2.

**Tabel 2.** Pernyataan Kuesioner Penelitian Variabel Aksesibilitas

Variabel	Kode	Pernyataan	Sumber
Aksesibilitas	AK1	Saya merasa tidak mudah dalam menemukan halte bus Trans Jogja	Iseki dan Taylor, (2010)
	AK2	Saya merasa jarak halte bus Trans Jogja terlalu jauh jika di tempuh dengan jalan kaki	Humpel dkk., (2004)
	AK3	Saya menghindari berjalan menuju halte bus Trans Jogja saat cuaca panas	Humpel dkk., (2004)
	AK4	Saya menghindari berjalan menuju halte bus Trans Jogja saat hujan	Olszewski dan Wibowo, (2005)
	AK5	Saya tidak suka sepeda motor parkir di jalur menuju halte bus Trans Jogja	Mattson, (2009)
	AK6	Saya merasa kondisi lingkungan jalur menuju halte bus Trans Jogja sangat buruk	Iseki dkk., (2007)
	AK7	Saya merasa papan informasi bus dan rute di halte bus Trans Jogja kurang komunikatif	Iseki dkk., (2007)
	AK8	Saya merasa tidak ada koneksi angkutan umum yang baik ke tempat yang biasanya saya kunjungi	Le-Klähn dkk., (2014)
	AK9	Saya merasa banyaknya tempat yang dituju dalam sehari meyulitkan jika menggunakan angkutan umum	Yumita dkk., (2020)
	AK10	Saya merasa kegiatan mengantar/ menjemput anggota keluarga bersamaan perjalanan sekolah akan sulit jika menggunakan angkutan umum	Yumita dkk., (2020)

## Gaya Hidup

Gaya hidup merupakan persepsi seseorang terhadap identitas dan status sosialnya, yang tercermin jelas dalam perilakunya dan mengikuti perkembangan citra sebagai tujuan utama pemenuhan kebutuhan sehari-harinya. Padahal, gaya hidup lebih penting dibandingkan kebutuhan pokok (Pulungan dkk., 2018). Gaya hidup dapat mempengaruhi kebiasaan dan gaya konsumsi seseorang, seperti penggunaan transportasi (Herwangi dkk., 2015). Hasil kajian studi literatur tersebut disederhanakan menjadi pernyataan kuesioner yang disajikan pada Tabel 3.

**Tabel 3.** Pernyataan Kuesioner Penelitian Variabel Gaya Hidup

Variabel	Kode	Pernyataan	Sumber
Gaya Hidup	GH1	Saya merasa sungguh memalukan menggunakan atribut ASN harus menunggu di halte bus Trans Jogja	Risdiyanto dkk., (2022)
	GH2	Saya tidak memiliki privasi saat naik bus Trans Jogja	Stradling dkk., (2007)
	GH3	Saya harus menjaga martabat status pekerjaan sebagai ASN	Risdiyanto dkk., (2022)

## Kebijakan Pemerintah

Kebijakan pemerintah berperan penting dalam mempengaruhi minat masyarakat dalam menggunakan transportasi umum. Berbagai tindakan pemerintah dapat mendorong atau menghambat minat masyarakat untuk beralih dari mobil pribadi ke angkutan umum. Hasil kajian studi literatur tersebut disederhanakan menjadi pernyataan kuesioner yang disajikan pada Tabel 4.

**Tabel 4.** Pernyataan Kuesioner Penelitian Variabel Kebijakan Pemerintah

Variabel	Kode	Pernyataan	Sumber
Kebijakan Pemerintah	KJ1	Saya merasa bus Trans Jogja di persimpangan tidak mendapat prioritas lampu hijau	Yumita dkk., (2020)
	KJ2	Saya merasa kemudahan mencari tempat parkir dikantor menurunkan minat menggunakan angkutan umum	Wang dkk., (2022)
	KJ3	Saya merasa parkir gratis dikantor menurunkan minat menggunakan angkutan umum	Wang dkk., (2022)
	KJ4	Saya merasa tidak adanya kebijakan dari pemerintah Kota Yogyakarta yang mengharuskan menggunakan angkutan umum akan mempengaruhi minat menggunakan angkutan umum	Wang dkk., (2022)
	KJ5	Saya merasa tidak adanya promo tiket bus Trans Jogja untuk ASN mempengaruhi minat menggunakan angkutan umum	Yumita dkk., (2020)

## Kualitas Layanan

Kualitas pelayanan angkutan umum dapat dinilai menggunakan persepsi publik. Salah satu tujuan dari persepsi publik adalah untuk menilai kemampuan, dan kelayakan yang tidak hanya dilihat dari aspek fisik tetapi juga mencakup aspek non fisik (Amirotul dkk., 2006). Hasil kajian studi literatur tersebut disederhanakan menjadi pernyataan kuesioner yang disajikan pada Tabel 5.

**Tabel 5.** Pernyataan Kuesioner Penelitian Variabel Kualitas Layanan

Variabel	Kode	Pernyataan	Sumber
Kualitas Pelayanan	KP1	Saya merasa sistem pembayaran dengan kartu tidak handal	Yumita dkk., (2020)
	KP2	Tidak adanya sistem pembayaran yang terintegrasi dengan angkutan umum lain yang setara	Stradling dkk., (2007)
	KP3	Saya merasa waktu tunggu bus terlalu lama	Wall dan McDonald, (2007)
	KP4	Saya tidak dapat memperkirakan kedatangan bus	Broome dkk., (2010)
	KP5	Saya tidak menyukai waktu perjalanan yang tidak pasti untuk perpindahan moda atau rute	Wardman, (1998)
	KP6	Saya tidak suka banyak perpindahan untuk perencanaan perjalanan	Wardman, (1998)
	KP7	Saya tidak suka perpindahan yang merepotkan dengan	Wardman, (1998)

Variabel	Kode	Pernyataan	Sumber
		berjalan kaki	
	KP8	Saya merasa naik bus tidak aman	Broome dkk., (2010)
	KP9	Saya merasa kebersihan keseluruhan di dalam bus buruk	Broome dkk., (2010)
	KP10	Saya tidak ingin bergantung pada jadwal angkutan umum	Le-Klähn dkk., (2014)
	KP11	Saya merasa bus tidak menyediakan informasi kedatangan secara real time	Hine dan Scott, (2000)
	KP12	Saya merasa sistem bus tidak menangani penundaan dengan cepat	Stradling dkk., (2007)
	KP13	Saya merasa jalur bus memiliki terlalu banyak pemberhentian	Broome dkk., (2010)
	KP14	Saya merasa informasi penumpang untuk perpindahan rute tidak jelas	Hine dan Scott, (2000)
	KP15	Saya merasa penyediaan jadwal dan informasi rute sangat buruk	Hine dan Scott, (2000)
	KP16	Saya merasa jadwal kedatangan dan keberangkatan bus di halte tidak real time	Hine dan Scott, (2000)
	KP17	Saya tidak suka terjebak kemacetan saat menggunakan bus Trans Jogja	Humpel dkk., (2004)
	KP18	Saya merasa saat ini pelayanan bus Trans Jogja tidak didukung aplikasi via handphone yang handal	Yumita dkk., (2020)
	KP19	Saya merasa tidak tersedia informasi kedatangan bus yang akurat berbasis GPS	Yumita dkk., (2020)
	KP20	Saya merasa sulit untuk memprediksi berapa lama perjalanan yang akan ditempuh	Stradling dkk., (2007)

## Sosialisasi

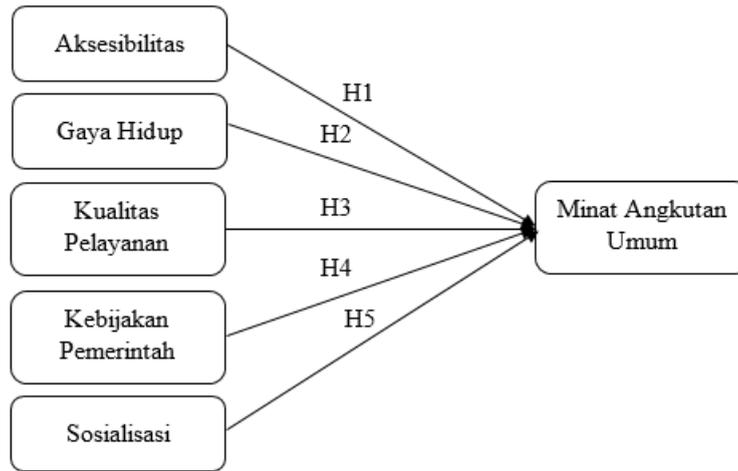
Sosialisasi dapat diartikan sebagai proses penanaman atau pewarisan adat istiadat, nilai dan aturan secara turun temurun pada suatu kelompok atau masyarakat. Sosialisasi dalam angkutan umum mencakup pengetahuan pentingnya menggunakan angkutan umum. Hasil kajian studi literatur tersebut disederhanakan menjadi pernyataan kuesioner yang disajikan pada Tabel 6.

**Tabel 5.** Pernyataan Kuesioner Penelitian Variabel Sosialisasi

Variabel	Kode	Pernyataan	Sumber
Sosialisasi	SO1	Saya tidak tahu menggunakan angkutan umum dapat mengurangi polusi udara	Wang dkk., (2022)
	SO2	Saya tidak tahu menggunakan angkutan umum dapat mengurangi kemacetan	Wang dkk., (2022)
	SO3	Saya tidak tahu di Negara maju orang suka menggunakan angkutan umum	Wang dkk., (2022)

## Hipotesis

Dalam penelitian ini akan dicari hubungan antara pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen serta indikator-indikator yang mempengaruhinya. Berikut model penelitian yang akan dijelaskan pada Gambar 1.



Gambar 1. Model Dasar Penelitian

Berdasarkan model dasar pemikiran tersebut, maka hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini yaitu:

- H1** : Aksesibilitas berpengaruh positif terhadap Minat Angkutan Umum
- H2** : Gaya Hidup berpengaruh positif terhadap Minat Angkutan Umum
- H3** : Kualitas Pelayanan berpengaruh positif terhadap Minat Angkutan Umum
- H4** : Kebijakan Pemerintah berpengaruh positif terhadap Minat Angkutan Umum
- H5** : Sosialisasi berpengaruh positif terhadap Minat Angkutan Umum

## Metode

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan menyebarkan kuesioner. Kuesioner dibagikan secara langsung kepada 334 orang ASN Pemerintah Kota Yogyakarta akan dijadikan sebagai responden penelitian menggunakan google form yang berisi butir-butir pernyataan dari masing-masing variabel dan diukur dengan skala likert. Skala Likert adalah skala yang digunakan untuk mengukur sikap, pendapat, dan persepsi seseorang atau sekelompok orang tentang fenomena sosial (Sugiyono, 2013). Analisis terhadap faktor yang dapat mempengaruhi ASN dalam menggunakan angkutan umum untuk perjalanan kerja dapat menggunakan metode Exploratory Factor Analysis (EFA) dengan bantuan perangkat lunak SPSS versi 22. EFA digunakan untuk mengidentifikasi struktur yang mendasari sekumpulan variabel dan menentukan hubungan antar variabel tersebut. Selain itu EFA juga digunakan untuk mereduksi data menjadi subset dan mengeksplorasi struktur teoritis dari fenomena yang ada (Emerson, 2017). Selanjutnya dilakukan pemodelan dari faktor-faktor yang terbentuk dari EFA menggunakan Structural Equation Modeling (SEM). Salah satu SEM yang digunakan dalam penelitian ini yaitu Partial Least Square yang selanjutnya disingkat SEM-PLS. SEM-PLS bertujuan untuk menguji hubungan prediktif antar variabel dengan melihat apakah ada hubungan atau pengaruh antara variabel tersebut (Ghozali dan Latan, 2014). Analisis model SEM-PLS dibantu dengan perangkat lunak SmartPLS 3.0.

## Pengujian Validitas dan Reliabilitas

Pengujian validitas dilakukan untuk melihat instrumen tersebut valid atau tidak valid. Instrumen dikatakan valid jika nilai  $r$  hitung >  $r$  tabel 0,107 untuk  $df = 334 - 2 = 332$ ,  $\alpha = 0,05$ . Hasil pengujian validitas disajikan pada Tabel 7.

Tabel 7. Hasil Pengujian Validitas Instrumen

Indikator	r hitung	r tabel	Kesimpulan	Indikator	r hitung	r tabel	Kesimpulan
AK1	0,597	0,107	Valid	KP5	0,714	0,107	Valid
AK2	0,669	0,107	Valid	KP6	0,565	0,107	Valid
AK3	0,623	0,107	Valid	KP7	0,510	0,107	Valid
AK4	0,648	0,107	Valid	KP8	0,498	0,107	Valid
AK5	0,369	0,107	Valid	KP9	0,527	0,107	Valid
AK6	0,620	0,107	Valid	KP10	0,434	0,107	Valid
AK7	0,655	0,107	Valid	KP11	0,743	0,107	Valid

Indikator	r hitung	r tabel	Kesimpulan	Indikator	r hitung	r tabel	Kesimpulan
AK8	0,707	0,107	Valid	KP12	0,700	0,107	Valid
AK9	0,640	0,107	Valid	KP13	0,466	0,107	Valid
AK10	0,610	0,107	Valid	KP14	0,652	0,107	Valid
GH1	0,804	0,107	Valid	KP15	0,686	0,107	Valid
GH2	0,792	0,107	Valid	KP16	0,731	0,107	Valid
GH3	0,755	0,107	Valid	KP17	0,553	0,107	Valid
KJ1	0,492	0,107	Valid	KP18	0,690	0,107	Valid
KJ2	0,737	0,107	Valid	KP19	0,683	0,107	Valid
KJ3	0,741	0,107	Valid	KP20	0,660	0,107	Valid
KJ4	0,702	0,107	Valid	SO1	0,890	0,107	Valid
KJ5	0,671	0,107	Valid	SO2	0,917	0,107	Valid
KP1	0,314	0,107	Valid	SO3	0,795	0,107	Valid
KP2	0,444	0,107	Valid	MAU1	0,743	0,107	Valid
KP3	0,601	0,107	Valid	MAU2	0,826	0,107	Valid
KP4	0,701	0,107	Valid	MAU3	0,767	0,107	Valid

Tabel 7 menunjukkan bahwa seluruh instrumen penelitian yang berjumlah 44 item pernyataan memiliki nilai r hitung > r tabel, sehingga dapat dikatakan bahwa instrumen penelitian sudah memenuhi syarat pengujian validitas. Selanjutnya untuk pengujian reliabilitas diukur berdasarkan nilai Cronbach's alpha dari masing-masing variabel. Pengujian reliabilitas digunakan untuk mengetahui konsistensi kuesioner. Hasil pengujian reliabilitas instrument penelitian disajikan pada Tabel 8.

**Tabel 8.** Hasil Pengujian Reliabilitas Instrumen

Variabel	Cronbach's Alpha	Kesimpulan
Aksesibilitas	0,818	Reliabilitas Sangat Tinggi
Gaya Hidup	0,644	Reliabilitas Tinggi
Kebijakan Pemerintah	0,694	Reliabilitas Tinggi
Kualitas Pelayanan	0,904	Reliabilitas Sangat Tinggi
Sosialisasi	0,834	Reliabilitas Sangat Tinggi
Minat Angkutan Umum	0,664	Reliabilitas Tinggi

Tabel 8 menunjukkan hasil pengujian reliabilitas secara parsial nilai Cronbach's Alpha > 0,6 sehingga dinyatakan memenuhi syarat pengujian reliabilitas.

## Hasil dan Pembahasan

Untuk memahami lebih lanjut faktor-faktor yang mempengaruhi minat penggunaan angkutan umum, penelitian ini melibatkan sejumlah ASN sebagai responden. Tabel 9 berikut ini menyajikan profil demografi responden, termasuk usia, jenis kelamin, pendidikan, dan jabatan. Karakteristik demografi ini diasumsikan dapat memberikan kontribusi dalam menjelaskan variasi dalam minat penggunaan angkutan umum.

**Tabel 9.** Data Demografi Responden

Data	Jumlah (orang)	Persentase (%)
Jenis Kelamin		
- Laki-laki	156	46,7
- Perempuan	178	53,3
Usia		
- 20-30 tahun	81	24,3
- 31-40 tahun	114	34,1
- 41-50 tahun	95	28,4
- >50 tahun	44	13,2

Data	Jumlah (orang)	Persentase (%)
Tingkat Pendidikan		
- SMA atau sederajat	29	8,7
- DIPLOMA	90	26,9
- S1	154	46,1
- S2	61	18,3
Status Kepegawaian		
- PNS	319	95,5
- PPPK	15	4,5
Jabatan		
- Pelaksana	130	38,9
- Jabatan Fungsional Tertentu	139	41,6
- Pengawas (Eselon IV)	41	12,3
- Administrator (Eselon III)	21	6,3
- Jabatan Pratama Tinggi (JPT)	3	0,9

Responden dengan jenis kelamin laki-laki sebanyak 156 orang dan perempuan sebanyak 178 orang. Usia terbanyak yaitu pada rentang usia 31-40 tahun sebesar 34,1% atau sebanyak 114 orang. Tingkat pendidikan terbanyak yaitu S1 sebesar 46,1% atau sebanyak 154 orang. Status kepegawaian responden didominasi PNS sebesar 95,5% atau sebanyak 319 orang. Jabatan terbanyak yaitu Jabatan Fungsional Tertentu (JFT) sebesar 41,6% atau sebanyak 139 orang.

### Karakteristik Perjalanan Responden

Karakteristik perjalanan ini terdiri atas asal perjalanan, frekuensi penggunaan kendaraan umum, jenis kendaraan untuk perjalanan kerja, dan biaya perjalanan. Hasil analisis karakteristik perjalanan akan disajikan pada Tabel 10 dan Tabel 11.

**Tabel 10.** Data Karakteristik Perjalanan Responden

Data	Jumlah (orang)	Persentase (%)
Asal Perjalanan		
- Kota Yogyakarta	86	25,7
- Kabupaten Bantul	98	29,3
- Kabupaten Gunungkidul	7	2,1
- Kabupaten Kulon Progo	7	2,1
- Kabupaten Sleman	110	32,9
- Kabupaten Klaten	15	4,5
- Kabupaten Magelang	4	0,3
- Kota Magelang	1	1,2
- Lainnya	6	1,8
Jenis Kendaraan		
- Kendaraan Pribadi/Dinas	301	90,1
- Kendaraan Umum	6	1,8
- Kombinasi Keduanya	27	8,1
Biaya Perjalanan		
- Kurang dari Rp. 10.000	151	45,2
- Rp. 11.000 - Rp. 20.000	121	36,2
- Lebih dari Rp. 21.000	62	18,6

Tabel 10 menunjukkan bahwa asal perjalanan responden secara berurutan didominasi perjalanan dari Kabupaten Sleman sebesar 32,9% atau sebanyak 110 orang, Kabupaten Bantul sebesar 29,3% atau sebanyak 98 orang, dan Kota Yogyakarta sebesar 25,7% atau sebanyak 86 orang. Jenis kendaraan yang digunakan responden untuk perjalanan kerja yaitu kendaraan pribadi/dinas sebesar 90,1% atau sebanyak 301 orang, responden yang menggunakan kendaraan umum sebesar 1,8% atau sebanyak 6 orang, dan responden yang menggunakan keduanya

sebesar 8,1% atau sebanyak 27 orang. Biaya perjalanan didominasi dengan biaya perjalanan kurang dari Rp. 10.000 sebesar 45,2% atau sebanyak 151 orang, biaya perjalanan rentang Rp. 11.000 sampai Rp. 20.000 sebesar 36,2% atau sebanyak 121 orang, dan biaya perjalanan lebih dari Rp. 21.000 sebesar 18,6% atau sebanyak 62 orang. Selanjutnya frekuensi penggunaan angkutan umum responden dikelompokkan dalam rentang waktu 1 minggu yaitu 0 kali, 1-3 kali, > 3 kali.

**Tabel 11.** Frekuensi Penggunaan Angkutan Umum

Asal Perjalanan	0 kali (orang)	1-3 kali (orang)	> 3 kali (orang)
- Kota Yogyakarta	76	7	3
- Kabupaten Bantul	90	3	5
- Kabupaten Gunungkidul	6	0	1
- Kabupaten Kulon Progo	6	0	1
- Kabupaten Sleman	99	8	3
- Kabupaten Klaten	11	1	3
- Kabupaten Magelang	0	0	1
- Kota Magelang	3	0	1
- Lainnya	2	0	4
Jumlah	293	19	22
Persentase	87,7%	5,7%	6,6%

Tabel 11 menunjukkan frekuensi responden terhadap penggunaan angkutan umum didominasi kategori tidak pernah (0 kali) sebesar 87,7% atau sebanyak 293 orang dengan asal perjalanan paling dominan yaitu Kabupaten Sleman (99 orang), Kabupaten Bantul (90 orang), dan Kota Yogyakarta (76 orang).

### Karakteristik Perjalanan Responden

Tahapan analisis EFA dilakukan pada masing-masing variabel yang dijadikan hipotesis pada penelitian ini yang disajikan pada Tabel 12. Sebelum melangkah ke analisis faktor, dilakukan pemenuhan uji asumsi yaitu menghitung nilai Kaiser Mayer Olkin (KMO) dan Bartlett's test of spehericity. Metode KMO digunakan untuk melihat kecukupan sampel secara menyeluruh dan tiap indikator. Nilai KMO di atas 0,5 masih dapat digunakan untuk analisis faktor. Selain itu, menghitung koefisien korelasi parsial juga harus dilakukan dengan menggunakan uji Bartlett's test of spehericity dengan nilai signifikansi < 0,05. Selanjutnya, dalam melakukan analisis faktor, teknik yang digunakan adalah dengan Principal Component Analysis (PCA). PCA dipilih karena jumlah varian dalam data juga ikut dipertimbangkan. Untuk menentukan banyaknya faktor adalah dengan pendekatan eigenvalue. Faktor dengan eigenvalue lebih besar dari 1 dipertahankan dan lebih kecil dari satu tidak dimasukkan ke dalam model.

**Tabel 12.** Hasil Analisis EFA

Variabel	Dimensi/Faktor	Eigenvalues	Kode	Loading Factor
Aksesibilitas	Mobilitas	3,860 % of Variance 38,600	AK1	0.784
			AK6	0.771
			AK8	0.745
			AK7	0.704
			AK2	0.598
KMO 0,772 Barlett's Test Sig. 0,000	Cuaca	1,451 % of Variance 14,511	AK3	0.945
			AK4	0.922
			AK10	0.762
			AK5	0.733
Gaya Hidup	Kemudahan	1,070 % of Variance 10,700	AK9	0.613
			GH1	0.864
			GH3	0.782
			GH2	0.712
KMO 0,611 Barlett's Test Sig. 0,000	Tidak ada dimensi/faktor terbentuk	1,867 % of Variance 62,217		

Variabel	Dimensi/Faktor	Eigenvalues	Kode	Loading Factor		
Kebijakan Pemerintah	Parkir Kendaraan	2,301	KJ3	0.926		
		% of Variance 46,013	KJ2	0.898		
KMO 0,624 Barlett's Test Sig. 0,000	Dorongan Pemerintah	1,053	KJ4	0.750		
			KJ1	0.714		
	Informasi	7,522	% of Variance 37,608	KJ5	0.667	
				KP16	0.834	
				KP11	0.805	
				KP15	0.800	
				KP18	0.754	
				KP19	0.727	
				KP20	0.713	
				KP14	0.708	
				KP12	0.702	
Kualitas Pelayanan	Keamanan dan Kebersihan	1,918	KP4	0.682		
			KP5	0.493		
	Perpindahan	1,560	% of Variance 7,800	KP3	0.436	
				KP8	0.716	
				KP9	0.708	
	Pembayaran	1,194	% of Variance 5,971	KP13	0.660	
				KP7	0.754	
	Sosialisasi	Tidak ada dimensi/faktor terbentuk	2,266	% of Variance 75,549	KP10	0.726
					KP6	0.665
					KP17	0.584
					KP1	0.821
Minat Angkutan Umum	Tidak ada dimensi/faktor terbentuk	1,836	% of Variance 61,202	KP2	0.807	
				SO2	0.925	
				SO1	0.893	
KMO 0,656 Barlett's Test Sig. 0,000	Tidak ada dimensi/faktor terbentuk	1,836	% of Variance 61,202	SO3	0.784	
				MAU2	0.836	
KMO 0,625 Barlett's Test Sig. 0,000	Tidak ada dimensi/faktor terbentuk	1,836	% of Variance 61,202	MAU3	0.825	
				MAU1	0.676	

Tabel 12 menunjukkan bahwa semua variabel memenuhi asumsi dengan perolehan nilai KMO > 0,5 yang artinya data cukup untuk difaktorkan. Selain itu, nilai Bartlett's test of sphericity atau signifikasinya < 0,05 yang berarti bahwa terdapat variabel yang saling berkorelasi. Selanjutnya dari 6 variabel yang dianalisis terdapat 3 variabel yang membentuk dimensi/faktor.

Variabel pertama adalah Aksesibilitas membentuk 3 faktor yang diberi nama Mobilitas (5 indikator) dengan nilai eigenvalue 3,860 yang artinya bahwa faktor ini mampu menjelaskan 38,6% dari total varian data pada variabel Aksesibilitas. Cuaca (2 indikator) dengan nilai eigenvalue 1,451 yang artinya bahwa faktor ini mampu menjelaskan 14,5% dari total varian data pada variabel Aksesibilitas. Kemudahan (3 indikator) dengan nilai eigenvalue 1,070 yang artinya bahwa faktor ini mampu menjelaskan 10,7% dari total varian data pada variabel Aksesibilitas.

Variabel kedua adalah Kebijakan Pemerintah membentuk 2 faktor yang diberi nama Parkir Kendaraan (2 indikator) dengan nilai eigenvalue 2,301 yang artinya bahwa faktor ini mampu menjelaskan 46% dari total varian data pada variabel Kebijakan Pemerintah. Dorongan Pemerintah (3 indikator) dengan nilai eigenvalue 1,053 yang artinya bahwa faktor ini mampu menjelaskan 21,1% dari total varian data pada variabel Kebijakan Pemerintah.

Variabel ketiga adalah Kualitas Pelayanan membentuk 4 faktor yang diberi nama Informasi (11 indikator)

dengan nilai eigenvalue 7,522 yang artinya bahwa faktor ini mampu menjelaskan 37,6% dari total varian data pada variabel Kualitas Pelayanan. Keamanan dan Kebersihan (3 indikator) dengan nilai eigenvalue 1,918 yang artinya bahwa faktor ini mampu menjelaskan 9,6% dari total varian data pada variabel Kualitas Pelayanan. Perpindahan (4 indikator) dengan nilai eigenvalue 1,560 yang artinya bahwa faktor ini mampu menjelaskan 7,8% dari total varian data pada variabel Kualitas Pelayanan. Pembayaran (2 indikator) dengan nilai eigenvalue 1,194 yang artinya bahwa faktor ini mampu menjelaskan 5,9% dari total varian data pada variabel Kualitas Pelayanan.

Sedangkan 3 variabel lainnya yaitu Gaya Hidup, Sosialisasi dan Minat Angkutan Umum tidak membentuk dimensi/faktor.

### Metode SEM-PLS

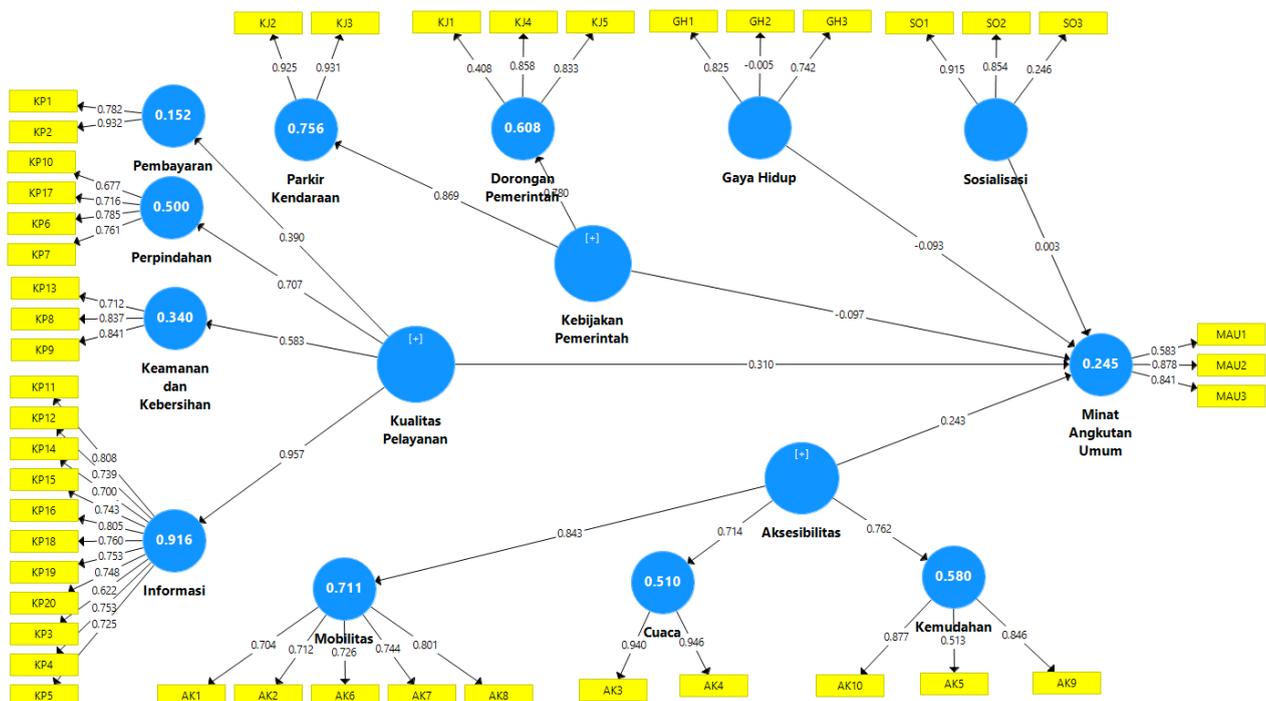
Model yang dianalisis merupakan model dasar penelitian yang dikembangkan variabelnya dari hasil analisis EFA yang berisifat second order. Analisis dilakukan dengan 2 tahap yaitu analisis outer model dan analisis inner model.

### Analisis Outer Model

Outer model digunakan uji validitas dan reabilitas. Uji validitas dilakukan dengan dua cara yaitu convergent validity dan discriminant validity. Sedangkan untuk uji reliabilitas menggunakan nilai Cronbach's alpha dan composite reliability. Batasan nilai analisis outer model disajikan pada Tabel 13.

Tabel 13. Evaluasi Outer Model

Kriteria	Penjelasan	Sumber
Loading Factor	Nilai loading factor > 0,70 (penelitian konfirmatori) Nilai loading factor > 0,50 (penelitian eksploratori)	(Ghozali, 2014), (Hair dkk., 2017)
Composite Reliability	Nilainya > 0,70 (penelitian konfirmatori)	(Ghozali, 2014),
Cronbach's Alpha	Nilainya > 0,60 (penelitian eksploratori)	(Hair dkk., 2017)
Average Variance Extracted (AVE)	Nilai AVE > 0,50	(Ghozali, 2014), (Hair dkk., 2017)
Discriminant Validity	Nilai akar kuadrat dari AVE harus lebih besar daripada nilai korelasi antar variabel laten (Fornell-Larcker Criterion) Heterotrait-Monotrait (HTMT) < 0,9	(Ghozali, 2014), (Henseler et al., 2015)



Gambar 2. Model Estimasi Pertama

Gambar 2 menjelaskan model gabungan dari hipotesis dan analisis EFA. Berdasarkan Gambar 2, terdapat 7 indikator yang nilai outer loadingnya < 0,7 yaitu AK5, GH2, KJ1, KP3, KP10, SO3, dan MAU1. Selanjutnya pengujian validitas dan reabilitas dari model disajikan pada Tabel 14.

**Tabel 14.** Pengujian Construct Reability dan Validity Tahap First Order Model Estimasi Pertama

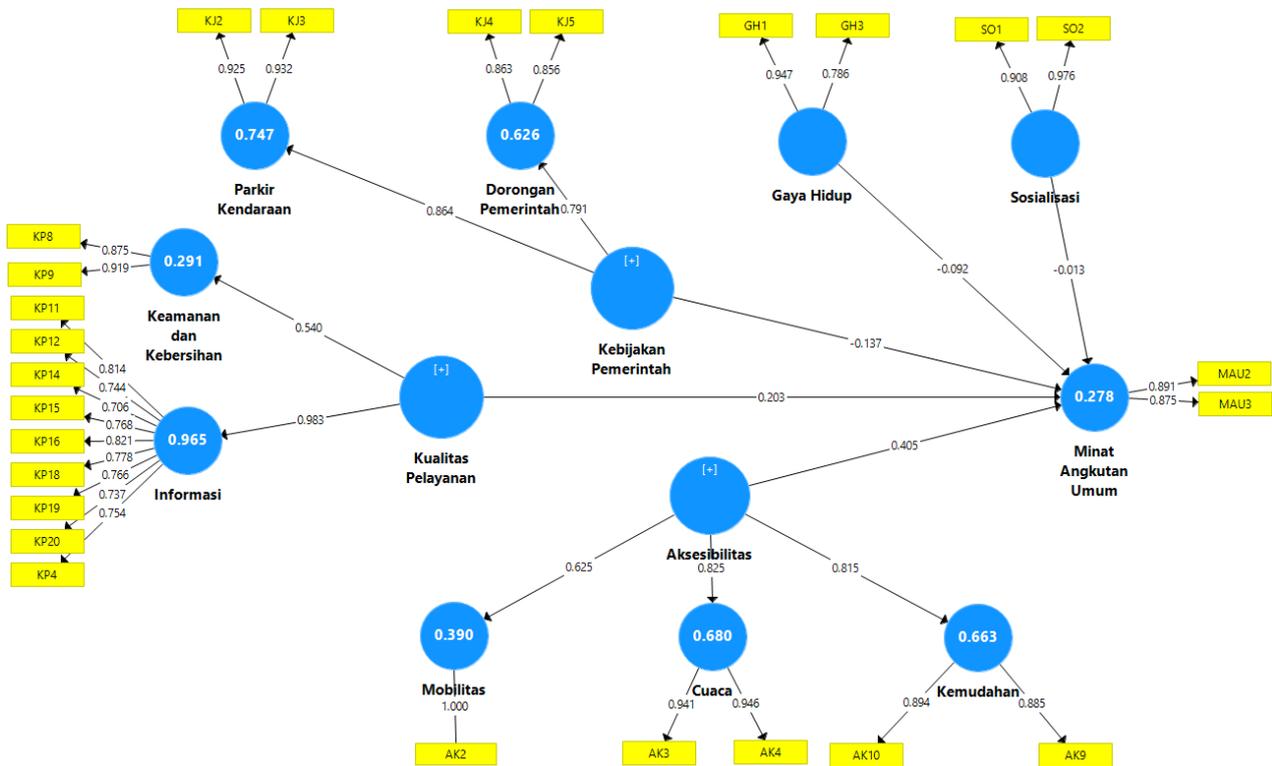
Variabel/Dimensi	AVE	CR	CA
Cuaca	0,889	0,941	0,876
Dorongan Pemerintah	0,537	0,769	0,556
Gaya Hidup	0,412	0,582	0,693
Informasi	0,515	0,919	0,901
Keamanan dan Kebersihan	0,638	0,840	0,713
Kemudahan	0,790	0,883	0,735
Minat Angkutan Umum	0,606	0,818	0,679
Mobilitas	0,460	0,828	0,743
Parkir Kendaraan	0,862	0,926	0,840
Pembayaran	0,740	0,850	0,668
Perpindahan	0,606	0,821	0,674
Sosialisasi	0,525	0,730	0,836

Tabel 14 menunjukkan bahwa seluruh nilai AVE variabel Gaya Hidup, dan dimensi/factor Mobilitas < 0,5. Nilai CR pada variabel Gaya Hidup < 0,7 dan Nilai CA pada dimensi/factor Dorongan Pemerintah < 0,6. Selanjutnya hasil pengujian Construct Reability dan Validity pada tahap second order yang disajikan pada Tabel 15.

**Tabel 15.** Pengujian Construct Reability dan Validity Tahap Second Order Model Estimasi Pertama

Variabel	Dimensi/faktor	Outer Loading	AVE	CR	CA
Aksesibilitas	Mobilitas	0,863	0,385	0,859	0,817
	Cuaca	0,714			
	Kemudahan	0,755			
Kebijakan Pemerintah	Parkir Kendaraan	0,847	0,460	0,802	0,691
	Dorongan Pemerintah	0,812			
	Pembayaran	0,391			
Kualitas Pelayanan	Perpindahan	0,707	0,375	0,919	0,905
	Keamanan & Kebersihan	0,581			
	Informasi	0,962			

Tabel 15 menunjukkan bahwa terdapat 3 dimensi/faktor yang memiliki nilai outer loading < 0,7 yaitu Pembayaran dan Keamanan & Kebersihan. Pengujian validitas berdasarkan nilai AVE juga semua variabel memiliki nilai < 0,5. Sedangkan untuk pengujian reliabilitas berdasarkan CA dan CR sudah memenuhi persyaratan. Tahap berikutnya dilakukan penyesuaian model dengan menghapus indikator atau dimensi/faktor dengan nilai outer loading paling kecil yang menyebabkan pengujian outer loading pada level second order dan AVE tidak memenuhi syarat. Model hasil modifikasi tersebut disajikan pada Gambar 3.



Gambar 3. Model Estimasi Kedua

Gambar 3 menjelaskan model estimasi kedua setelah melakukan modifikasi indikator pada masing-masing variabel maupun dimensi/faktornya. Dapat diketahui bahwa semua indikator memiliki nilai outer loadingnya > 0,7. Selanjutnya pengujian validitas dan reabilitas dari model estimasi kedua tahap first order disajikan pada Tabel 16.

Tabel 16. Pengujian Construct Reability dan Validity Tahap First Order Model Estimasi Kedua

Variabel/Dimensi	AVE	CR	CA
Cuaca	0,889	0,941	0,876
Dorongan Pemerintah	0,739	0,850	0,646
Gaya Hidup	0,757	0,861	0,706
Informasi	0,587	0,927	0,912
Keamanan dan Kebersihan	0,806	0,892	0,761
Kemudahan	0,790	0,883	0,735
Minat Angkutan Umum	0,780	0,876	0,718
Mobilitas	1,000	1,000	1,000
Parkir Kendaraan	0,862	0,926	0,840
Pembayaran	0,693	0,812	0,669
Perpindahan	0,889	0,941	0,876
Sosialisasi	0,739	0,850	0,646

Tabel 16 menunjukkan bahwa semua nilai AVE, CR, dan CA sudah memenuhi persyaratan, sehingga dapat dikatakan model telah memenuhi pengujian validitas dan reliabilitas tahap first order. Selanjutnya pengujian validitas dan reabilitas dari model estimasi kedua tahap first order disajikan pada Tabel 17.

**Tabel 17.** Pengujian Construct Reability dan Validity Tahap Second Order Model Estimasi Kedua

Variabel	Dimensi/faktor	Outer Loading	AVE	CR	CA
Aksesibilitas	Mobilitas	0,625	0,530	0,848	0,775
	Cuaca	0,825			
	Kemudahan	0,815			
Kebijakan Pemerintah	Parkir Kendaraan	0,864	0,553	0,831	0,727
	Dorongan Pemerintah	0,791			
Kualitas Pelayanan	Keamanan & Kebersihan	0,540	0,506	0,909	0,886
	Informasi	0,983			

Tabel 17 menunjukkan bahwa semua nilai outer loading, AVE, CR, dan CA sudah memenuhi persyaratan, sehingga dapat dikatakan model telah memenuhi pengujian validitas dan reliabilitas tahap second order.

Pengujian validitas dan reliabilitas pada tahap first order maupun second order sudah memenuhi syarat, selanjutnya dilakukan pengujian validitas diskriminan pada tahap first order dan second order dengan metode Fornell-Larcker Criterion dan HTMT yang disajikan pada Tabel 18, 19, 20, dan 21.

**Tabel 20.** Pengujian Validitas Diskriminan Fornell-Larcker Criterion Tahap Second Order

	Aksesibilitas	Kebijakan Pemerintah	Kualitas Pelayanan
Aksesibilitas	0.728		
Kebijakan Pemerintah	0.267	0.744	
Kualitas Pelayanan	0.460	0.228	0.711

**Tabel 21.** Pengujian Validitas Diskriminan HTMT Tahap Second Order

	Aksesibilitas	Kebijakan Pemerintah
Aksesibilitas		
Kebijakan Pemerintah	0.354	
Kualitas Pelayanan	0.568	0.292

Tabel 18 dan Tabel 20 menunjukkan bahwa nilai akar kuadrat AVE dari setiap variabel laten lebih besar dibandingkan nilai korelasi antara variabel laten tersebut dengan variabel laten lainnya. Sehingga dapat disimpulkan telah memenuhi syarat validitas diskriminan berdasarkan metode Fornell-Larcker Criterion pada tahap first order dan second order. Selanjutnya Tabel 19 dan Tabel 21 menunjukkan bahwa seluruh nilai HTMT < 0,9 yang selanjutnya dapat disimpulkan telah memenuhi syarat validitas diskriminan berdasarkan HTMT pada tahap first order dan second order.

### Analisis Inner Model

Analisis inner model untuk memprediksi hubungan kausalitas antar variabel laten atau menguji hipotesis. Pengujian multikolinearitas dilakukan dengan tujuan menemukan adanya korelasi antar variabel independen dalam model regresi (Ghozali, 2016). Pengujian tersebut dilakukan dengan menguji nilai Tolerance dan Variance Inflation Factor (VIF) model regresi. Analisis inner model menggunakan metode pengukuran path coefficient untuk menguji tingkat signifikansi pengaruh, r square menunjukkan besarnya varian konstruk yang dijelaskan oleh model, q square untuk menilai relevansi prediktif model, dan Standardized Root Mean Square (SRMR) merupakan ukuran fit model atau kecocokan model. Batasan nilai analisis inner model disajikan pada Tabel 22.

**Tabel 22.** Evaluasi Inner Model

Kriteria	Penjelasan	Sumber
VIF	VIF < 10 dinyatakan tidak terjadi multikolinearitas.	(Ghozali, 2016)
r square	0,67 (tinggi), 0,33 (sedang), dan 0,19 (rendah)	Ghozali dan Latan (2014)
Path Coefficients	P-value ≤ 0,05 atau T statistic > 1,96 (signifikan)	(Hair dkk., 2017)
level signifikansi 5%	P-value > 0,05 atau T statistic < 1,96 (tidak signifikan)	
q square	Q <sup>2</sup> ≥ 0.05	(Sarstedt dkk., 2017)
SRMR	Nilai SRMR 0,05 – 0,1 masuk kategori acceptable fit	(Schermelel-Engel, 2003)

**Tabel 18.** Pengujian Validitas Diskriminan Fornell-Larcker Criterion Tahap First Order

	Cuaca	Dorongan Pemerintah	Gaya Hidup	Informasi	Keamanan dan Kebersihan	Kemudahan	Minat Angkutan Umum	Mobilitas Parkir	Kendaraan	Sosialisasi
Cuaca	0,943									
Dorongan Pemerintah	0,239	0,859								
Gaya Hidup	-0,036	0,102	0,870							
Informasi	0,364	0,224	-0,078	0,766						
Keamanan dan Kebersihan	0,218	0,201	0,157	0,374	0,898					
Kemudahan	0,419	0,183	-0,051	0,450	0,178	0,889				
Minat Angkutan Umum	0,376	-0,083	-0,145	0,373	0,141	0,433	0,883			
Mobilitas	0,333	0,028	-0,062	0,231	0,068	0,390	0,219	1,000		
Parkir Kendaraan	0,233	0,376	0,091	0,114	0,203	0,156	0,076	0,078	0,928	
Sosialisasi	0,057	0,055	0,333	-0,053	0,16	-0,021	-0,054	-0,128	0,093	0,833

**Tabel 19.** Pengujian Validitas Diskriminan HTMT Tahap First Order

	Cuaca	Dorongan Pemerintah	Gaya Hidup	Informasi	Keamanan dan Kebersihan	Kemudahan	Minat Angkutan Umum	Mobilitas Parkir	Kendaraan	Sosialisasi
Cuaca										
Dorongan Pemerintah	0,318									
Gaya Hidup	0,053	0,166								
Informasi	0,407	0,291	0,097							
Keamanan dan Kebersihan	0,269	0,283	0,223	0,439						
Kemudahan	0,52	0,266	0,097	0,549	0,243					
Minat Angkutan Umum	0,474	0,123	0,189	0,463	0,19	0,596				
Mobilitas	0,356	0,035	0,065	0,243	0,084	0,455	0,259			
Parkir Kendaraan	0,271	0,51	0,141	0,131	0,255	0,199	0,098	0,086		
Sosialisasi	0,112	0,154	0,477	0,096	0,274	0,06	0,065	0,113	0,152	

Uji multikolinearitas digunakan untuk memeriksa apakah terdapat korelasi antar variabel independen dalam model regresi. Model regresi yang baik tidak akan mengalami multikolinearitas. Pemeriksaan adanya multikolinearitas pada model regresi, dapat menggunakan nilai VIF yang disajikan pada tabel 23.

**Tabel 23.** Pengujian Multikolinearitas VIF

Indikator	VIF	Indikator	VIF	Indikator	VIF	Indikator	VIF
AK10	1,510	KJ2	2,101	KP14	1,934	KP4	2,181
AK10	1,667	KJ2	2,114	KP14	1,941	KP4	2,208
AK2	1,000	KJ3	2,101	KP15	2,502	KP8	1,639
AK2	1,233	KJ3	2,207	KP15	2,688	KP8	1,606
AK3	2,543	KJ4	1,295	KP16	2,722	KP9	1,606
AK3	2,586	KJ4	1,362	KP16	2,727	KP9	1,876
AK4	2,543	KJ5	1,295	KP18	2,867	MAU2	1,456
AK4	2,746	KJ5	1,345	KP18	2,938	MAU3	1,456
AK9	1,510	KP11	3,034	KP19	2,979	SO1	2,728
AK9	1,608	KP11	3,033	KP19	2,995	SO2	2,728
GH1	1,424	KP12	2,384	KP20	2,159		
GH3	1,424	KP12	2,414	KP20	2,224		

Tabel 23 menunjukkan bahwa seluruh indikator memiliki nilai VIF < 10, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat masalah multikolinearitas. Selanjutnya pengujian Path Coefficient dilakukan untuk besarnya pengaruh langsung masing-masing variabel eksogen terhadap variable endogen yang disajikan pada Tabel 24.

**Tabel 24.** Pengujian Path Coefficient

	Original Sample (O)	T Statistics ( O /STDEV)	P Values
Aksesibilitas -> Minat Angkutan Umum	0,405	6,538	0,000
Gaya Hidup -> Minat Angkutan Umum	-0,092	2,073	0,019
Kebijakan Pemerintah -> Minat Angkutan Umum	-0,137	2,926	0,002
Kualitas Pelayanan -> Minat Angkutan Umum	0,203	3,529	0,000
Sosialisasi -> Minat Angkutan Umum	-0,013	0,285	0,388

Tabel 24 selanjutnya dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Aksesibilitas berpengaruh positif terhadap Minat Angkutan Umum, dengan nilai koefisien sebesar 0,405 dan signifikan dengan *T statistics* 6,538 > 1,96 serta nilai *P Values* 0,000 < 0,05. (Hipotesis Diterima)
2. Gaya Hidup berpengaruh negatif terhadap Minat Angkutan Umum, dengan nilai koefisien sebesar -0,092 dan signifikan dikarenakan nilai *T statistics* 2,073 > 1,96 serta nilai *P Values* 0,019 < 0,05. (Hipotesis Ditolak)
3. Kebijakan Pemerintah berpengaruh negatif terhadap Minat Angkutan Umum, dengan nilai koefisien sebesar -0,137 dan signifikan dengan *T statistics* 2,926 > 1,96 serta nilai *P Values* 0,002 < 0,05. (Hipotesis Ditolak)
4. Kualitas Pelayanan berpengaruh positif terhadap Minat Angkutan Umum, dengan nilai koefisien sebesar 0,203 dan signifikan dengan *T statistics* 3,529 > 1,96 serta nilai *P Values* 0,000 < 0,01. (Hipotesis Diterima)
5. Sosialisasi berpengaruh negatif terhadap Minat Angkutan Umum, dengan nilai koefisien sebesar -0,015 namun tidak signifikan dikarenakan nilai *T statistics* 0,285 < 1,96 serta nilai *P Values* 0,388 > 0,05. (Hipotesis Ditolak)

Langkah selanjutnya dilakukan uji kecocokan model. Ukuran untuk menyatakan model yang diajukan dapat diterima yaitu *r square*, *q square*, dan *SRMR* yang disajikan pada Tabel 25. Ukuran statistik *r square* menggambarkan besarnya variabel endogen yang mampu dijelaskan oleh variabel eksogen/endogen lainnya dalam model. Pengujian *q square* digunakan untuk menilai prediksi yang relevan. Sedangkan nilai *SRMR* merupakan ukuran fit model atau kecocokan model, yaitu perbedaan antara matrik korelasi data dengan korelasi taksiran model.

**Tabel 25.** Pengujian Kesesuaian dan Kecocokan Model

Variabel	r square	q square	SRMR
Minat Angkutan Umum	0,267	0,201	0,1

Tabel 25 menunjukkan bahwa bahwa nilai  $r$  square  $< 0,33$  yang artinya pengaruh semua variabel independent terhadap variabel dependen Minat Angkutan Umum termasuk rendah. Nilai  $q$  square  $> 0.05$  menunjukkan bahwa model mempunyai prediksi yang relevan. Sedangkan hasil estimasi model yaitu  $0,1$  yang berarti bahwa model mempunyai kecocokan acceptable fit atau data empiris dapat menjelaskan pengaruh antara variabel dalam model.

## **Kesimpulan**

Berdasarkan hasil penelitian tersebut, dapat disimpulkan bahwa karakteristik perjalanan ASN Pemerintah Kota Yogyakarta asal perjalanan didominasi dari Kabupaten Sleman (32,9%), Kabupaten Bantul (29,3%), dan Kota Yogyakarta (25,7%). Mayoritas responden (87,7%) tidak pernah menggunakan angkutan umum untuk perjalanan kerja. Kendaraan yang digunakan untuk perjalanan kerja 84% kendaraan pribadi/dinas dan 16% kendaraan umum. Hipotesis yang diterima yaitu variabel Aksesibilitas dengan dimensi/faktor Mobilitas, Cuaca, dan Kemudahan berpengaruh positif terhadap variabel Minat Angkutan Umum dan variabel Kualitas Pelayanan dengan dimensi/faktor Informasi dan Keamanan & Kebersihan berpengaruh positif terhadap variabel Minat Angkutan Umum. 3. Hasil pengujian kecocokan model dari semua variabel secara bersama-sama terhadap variabel Minat Angkutan Umum dengan nilai  $r$  square sebesar  $0,278$  yang artinya hasil analisis menunjukkan bahwa model regresi yang dikembangkan mampu menjelaskan sekitar 27,8% variasi dalam minat angkutan umum. Model penelitian disimpulkan memiliki prediksi yang baik dan Goodness of fit model menggunakan SRMR mempunyai kecocokan model acceptable fit atau data empiris dapat menjelaskan pengaruh antara variabel dalam model.

## Referensi

- Amirotul, M. H. M., Agustin, T., & Hastuti, S. W. (2006). Analisis Variabel Layanan Angkutan Umum Bus Kota Menurut Persepsi Penumpang dengan Teknik Stated Preference (Studi Kasus Angkutan Umum Bus Kota di Surakarta). *Media Teknik Sipil*, 55–60.
- Broome, K., Nalder, E., Worrall, L., & Boldy, D. (2010). Age-friendly Buses? A comparison of Reported Barriers and Facilitators to Bus Use for Younger and Older Adults. *Australasian Journal on Ageing*, 29(1), 33–38. <https://doi.org/https://doi.org/10.1111/j.1741-6612.2009.00382.x>
- Djali. (2007). Psikologi Pendidikan. Raja Grafindo Persada.
- Emerson, R. W. (2017). Exploratory Factor Analysis. *Journal of Visual Impairment & Blindness*, Vol. 111.
- Ghozali, I. (2014). Structural Equation Modeling, Metode Alternatif dengan Partial Least Square (PLS) (Edisi 4). Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Ghozali, I. (2016). Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program IBM SPSS 23. (Edisi 8). Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Ghozali, I., & Latan, H. (2014). Partial Least Squares : Konsep, Teknik dan Aplikasi Menggunakan SmartPLS 3.0 (Edisi ke-2). Universitas Diponegoro.
- Hair, J., Hult, G. T. M., Ringle, C., & Sarstedt, M. (2017). A Primer on Partial Least Squares Structural Equation Modeling (PLS-SEM).
- Henseler, J., Ringle, C. M., & Sarstedt, M. (2015). A New Criterion for Assessing Discriminant Validity in Variance-based Structural Equation Modeling. *Journal of the Academy of Marketing Science*, 43(1), 115–135. <https://doi.org/10.1007/s11747-014-0403-8>
- Herwangi, Y., Syabri, I., & Kustiwan, I. (2015). Peran dan Pola Penggunaan Sepeda Motor Pada Masyarakat Berpendapatan Rendah di Kawasan Perkotaan Yogyakarta. *Jurnal Perencanaan Wilayah Dan Kota*, 26(3), 166–176. <https://doi.org/10.5614/jpwk.2015.26.3.2>
- Hine, J., & Scott, J. (2000). Seamless, Accessible travel: Users' Views of The Public Transport Journey and Interchange. *Transport Policy*, 7, 217–226. [www.elsevier.com/locate/tranpol](http://www.elsevier.com/locate/tranpol)
- Humpel, N., Owen, N., Iverson, D., Leslie, E., & Bauman, A. (2004). Perceived Environment Attributes, Residential Location, and Walking for Particular Purposes. *American Journal of Preventive Medicine*, 26(2), 119–125. <https://doi.org/10.1016/j.amepre.2003.10.005>
- Iseki, H., Ringle, A., Taylor, B. D., Miller, M., & Smart, M. (2007). Evaluating Transit Stops and Stations from the Perspective of Transit Users.
- Iseki, H., & Taylor, B. D. (2010). Style versus Service? Style versus Service? An Analysis of User Perceptions of Transit Stops and Stations. *Journal of Public Transportation*, Vol. 13.
- Le-Klähn, D. T., Gerike, R., & Michael Hall, C. (2014). Visitor users vs. non-users of public transport: The case of Munich, Germany. *Journal of Destination Marketing and Management*, 3(3), 152–161. <https://doi.org/10.1016/j.jdmm.2013.12.005>
- Mattson, J. (2009). North Dakota Transportation Survey: Aging and Mobility.
- Olszewski, P., & Wibowo, S. S. (2005). Using Equivalent Walking Distance to Assess Pedestrian Accessibility to Transit Stations in Singapore. *Transportation Research Record*, 1927(1), 38–45. <https://doi.org/10.1177/0361198105192700105>
- Pulungan, D. R., Koto, M., & Syahfitri, L. (2018). Pengaruh Gaya Hidup Hedonis dan Kecerdasan Emosional Terhadap Perilaku Keuangan Mahasiswa. *Seminar Nasional Royal (SENAR) 2018*, 401–406.
- Rahardian, J., & Sardjito. (2015). Preferensi Masyarakat Terhadap Pelayanan Angkutan Umum di Jakarta Barat (Studi Kasus: Koridor Jalan Daan Mogot). *Jurnal Teknik ITS*, Vol.4 No.1.
- Risdiyanto, Munawar, A., Irawan, M. Z., Fauziah, M., & Belgiawan, P. F. (2022). Why Do Students Choose Buses over Private Motorcycles and Motorcycle-Based Ride-Sourcing? A Hybrid Choice Approach. *Sustainability (Switzerland)*, 14(9). <https://doi.org/10.3390/su14094959>
- Riska Yumita, F., Zudhy Irawan, M., & Malkhamah, S. (2020). Faktor Keengganan Pelajar Menggunakan Angkutan Umum dalam Perjalanan ke Sekolah. *Jurnal Aplikasi Teknik Sipil*, 18. <http://iptek.its.ac.id/index.php/jats>
- Sarstedt, M., Ringle, C. M., & Hair, J. F. (2017). Partial Least Squares Structural Equation Modelling. *Handbook of Market Research*.
- Schermelleh-Engel, K. (2003). Evaluating the Fit of Structural Equation Models: Tests of Significance and Descriptive Goodness-of-Fit Measures. *Methods of Psychological Research*, Vol.8(2), 23–74. <https://www.researchgate.net/publication/251060246>
- Stradling, S., Carreno, M., Rye, T., & Noble, A. (2007). Passenger Perceptions and the Ideal Urban Bus Journey Experience. *Transport Policy*, 14(4), 283–292. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.02.003>
- Sugiyono. (2013). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D (Cetakan Ke-19). ALFABETA, CV.

- Tamin, O. Z. (2008). Perencanaan, Pemodelan dan Rekayasa Transportasi. Bandung: ITB, 277.
- Wall, G., & McDonald, M. (2007). Improving Bus Service Quality and Information in Winchester. *Transport Policy*, 14(2), 165–179. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2006.12.001>
- Wang, Y., Cao, M., Liu, Y., Ye, R., Gao, X., & Ma, L. (2022). Public Transport Equity in Shenyang: Using Structural Equation Modelling. *Research in Transportation Business and Management*, 42. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2020.100555>
- Wardman, M. (1998). A Review of British Evidence on The Valuations of Time and Service Quality. Institute of Transport Studies, University of Leeds, Working Paper 525. <https://eprints.whiterose.ac.uk/>
- Warpani, S. P. (1990). Merencanakan Sistem Pengangkutan. ITB.