



PERSPEKTIF TEORI PERILAKU TERENCANA PENGGUNAAN MODA TRANSPORTASI PUBLIK DI KOTA TERNATE

THEORY OF PLANNED BEHAVIOUR PERSPECTIVE ON THE USE OF PUBLIC TRANSPORTATION MODES IN TERNATE CITY

Ari Ananda Putri*, Benita Jasmine¹

¹Politeknik Transportasi Darat Indonesia - STTD; Jl. Raya Setu No. 89, Bekasi, Jawa Barat - Indonesia

*Korespondensi: ari.anandaputri@ptdisttd.ac.id

Info Artikel:

- Artikel Masuk: 03/07/2025
- Artikel diterima: 30/03/2026
- Tersedia Online: 31/03/2026

ABSTRAK

Rendahnya tingkat penggunaan moda transportasi publik di Kota Ternate, meskipun berbagai upaya perbaikan layanan telah dilakukan, menunjukkan pentingnya memahami faktor-faktor psikologis yang memengaruhi perilaku masyarakat dalam memilih moda transportasi. Penelitian ini menggunakan pendekatan Teori Perilaku Terencana untuk menganalisis pengaruh sikap individu, norma subjektif, dan kontrol perilaku yang dipersepsikan terhadap minat dan perilaku aktual penggunaan transportasi publik. Metode penelitian kuantitatif diterapkan dengan pengambilan data melalui kuesioner terhadap 200 responden usia produktif (15–64 tahun) yang memiliki akses terhadap transportasi umum di Kota Ternate. Analisis data dilakukan menggunakan Partial Least Squares - Structural Equation Modeling dengan SmartPLS 4.0. Hasil penelitian menunjukkan bahwa norma subjektif berpengaruh signifikan terhadap minat penggunaan transportasi umum (koefisien 0,305; $p = 0,003$), demikian pula kontrol perilaku memberikan pengaruh paling kuat terhadap minat penggunaan transportasi publik (koefisien 0,673; $p = 0,000$) dan terhadap perilaku aktual penggunaan transportasi umum (koefisien 0,323; $p = 0,000$). Sementara itu, variabel sikap individu tidak terbukti berpengaruh signifikan terhadap minat (koefisien -0,131; $p = 0,087$). Model penelitian ini memiliki tingkat akurasi prediksi yang kuat, dengan nilai R^2 sebesar 0,685 untuk variabel minat dan 0,724 untuk variabel perilaku penggunaan aktual. Melalui analisis kuadran prioritas, aspek operasional, biaya, kenyamanan, dan ketanggapan layanan diidentifikasi sebagai indikator dengan kontribusi kuat yang perlu dipertahankan, sedangkan aspek keselamatan, ketepatan waktu, dan kepemilikan kendaraan pribadi menjadi area prioritas perbaikan untuk mendorong penggunaan transportasi umum di Kota Ternate.

Kata Kunci: Transportasi Publik, Teori Perilaku Terencana, PLS-SEM, Kota Ternate

ABSTRACT

The limited utilization of public transportation in Ternate City warrants an examination of psychological aspects determining mode selection. This study employs the Theory of Planned Behavior to evaluate the influence of attitudes, subjective norms, and perceived behavioral control on interest in public transportation. A quantitative methodology was employed, gathering data via questionnaires from 200 participants aged 15 to 64 who have access to public transportation in Ternate City. Data were analyzed with Partial Least Squares Structural Equation Modeling (PLS-SEM) with SmartPLS 4.0. The findings indicate that normative views considerably affect interest in public transportation (coefficient 0.305; $p = 0.003$), whereas control beliefs exert the most substantial impact on both interest (coefficient 0.673; $p = 0.000$) and actual usage behavior (coefficient 0.323; $p = 0.000$). Conversely, behavioral beliefs do not exert a substantial influence on interest (coefficient -0.131; $p = 0.087$). The study model exhibits robust prediction accuracy, with R^2 values of 0.685 for interest and 0.724 for actual usage behavior. Priority quadrant analysis identifies operational factors, expenses, convenience, and service responsiveness as essential indicators, while safety, time constraints, and private vehicle ownership are emphasized as crucial areas for enhancement to boost public transit utilization in Ternate City.

Keyword: Public Transportation, Theory of Planned Behavior, PLS-SEM, Ternate

1. PENDAHULUAN

Transportasi publik merupakan komponen penting dalam sistem mobilitas perkotaan yang berperan dalam mendukung efisiensi pergerakan masyarakat, mengurangi kemacetan, serta meningkatkan keberlanjutan lingkungan. Di berbagai kota di dunia, pengembangan transportasi publik menjadi strategi utama dalam menciptakan sistem transportasi yang lebih efisien dan berkelanjutan. Di berbagai negara, termasuk Indonesia dan Jerman, penggunaan kendaraan pribadi yang berlebihan telah memicu masalah lingkungan seperti polusi udara, kebisingan, dan kemacetan lalu lintas (Prasetyanto et al., 2021). Upaya untuk mengalihkan masyarakat ke transportasi umum atau praktik transportasi berkelanjutan memerlukan pemahaman mendalam mengenai perilaku manusia, yang dalam banyak literatur dijelaskan melalui Teori Perilaku Terencana (*Theory of Planned Behaviour /TPB*). Teori Perilaku Terencana yang dikembangkan oleh Ajzen (1991) menyatakan bahwa niat seseorang untuk melakukan suatu perilaku dipengaruhi oleh tiga komponen utama, yaitu sikap individu, norma subjektif, dan kontrol perilaku yang dipersepsikan. Teori ini mewakili kerangka psikologis yang digunakan secara ekstensif yang tidak hanya memprediksi tetapi juga menjelaskan perilaku manusia dalam konteks tertentu, sehingga menawarkan pemahaman komprehensif tentang mekanisme mendasari yang mendorong perilaku tersebut. Kerangka teoritis ini telah menemukan aplikasi yang cukup besar dalam analisis pemanfaatan transportasi umum, adopsi berbagai layanan, dan pola perilaku pengguna, yang pada akhirnya dapat menginformasikan rekomendasi kebijakan yang bertujuan untuk meningkatkan sistem transportasi umum. Sesuai dengan prinsip-prinsip TPB, aspek sikap individu dibentuk oleh manfaat dan kelemahan yang dirasakan terkait dengan terlibat dalam perilaku tertentu, yang dalam hal ini berkaitan dengan penggunaan transportasi umum. Dalam ranah transportasi umum, sikap dibentuk oleh berbagai faktor, termasuk tetapi tidak terbatas pada kenyamanan, biaya moneter, dan pertimbangan lingkungan, yang semuanya memainkan peran penting dalam membentuk persepsi publik. Penelitian empiris telah menunjukkan bahwa sikap terhadap transportasi umum dapat dibedakan menjadi dua kategori utama: sikap instrumental, yang berkaitan dengan aspek praktis, dan sikap simbolis, yang terkait dengan konstruksi identitas emosional atau sosial. Misalnya, sikap instrumental sangat dipengaruhi oleh faktor-faktor nyata seperti durasi perjalanan, frekuensi layanan, dan keterjangkauan keseluruhan, sedangkan sikap simbolis sering dibentuk oleh norma sosial yang berlaku dan identitas pribadi individu (Nguyen et al., 2023). Sejumlah penelitian telah menunjukkan bahwa individu yang menyimpan masalah lingkungan yang kuat lebih cenderung mengembangkan sikap positif terhadap transportasi umum, karena mereka cenderung menganggapnya sebagai moda transportasi yang lebih berkelanjutan dan ramah lingkungan dibandingkan dengan alternatif (Kalhor et al., 2021) (Chen et al., 2019). Memang, sikap berfungsi sebagai prediktor penting dari niat untuk menggunakan transportasi umum, menyoroti signifikansi mereka dalam proses pengambilan keputusan perilaku. Misalnya, penyelidikan terperinci yang dilakukan di Siprus Utara mengungkapkan bahwa sikap berfungsi sebagai prediktor kuat niat perilaku, terhitung 32,2% dari varians yang diamati dalam niat untuk menggunakan transportasi umum (Angin et al., 2024).

Aspek norma subjektif mengacu pada persepsi individu tentang tekanan sosial untuk melakukan atau menahan diri dari suatu perilaku. Komponen TPB ini mencerminkan pengaruh keluarga, teman, dan masyarakat terhadap keputusan individu untuk menggunakan transportasi umum. Norma subjektif mengacu pada persepsi individu tentang tekanan sosial untuk melakukan atau menahan diri dari suatu perilaku. Komponen TPB ini mencerminkan pengaruh keluarga, teman, dan masyarakat terhadap keputusan individu untuk menggunakan transportasi umum. Penelitian menunjukkan bahwa norma subjektif memainkan peran penting dalam membentuk niat untuk menggunakan transportasi umum. Misalnya, sebuah penelitian di Qatar menemukan bahwa norma subjektif adalah prediktor terkuat niat untuk menggunakan metro untuk perjalanan rekreasi, menyoroti pentingnya persetujuan sosial dalam pilihan mode (Shaaban & Maher, 2020). Pengaruh norma subjektif dapat bervariasi di seluruh pengaturan budaya dan kontekstual. Misalnya, di negara-negara yang dominan sepeda motor seperti Vietnam, norma sosial ditemukan memiliki dampak langsung pada niat untuk menggunakan transportasi umum, terutama di kalangan pengendara sepeda motor (Nguyen et al., 2023). Pembuat kebijakan dapat memanfaatkan norma-norma subjektif dengan mempromosikan transportasi umum melalui kampanye sosial dan inisiatif

masyarakat, sehingga menciptakan lingkungan sosial positif yang mendorong penggunaannya (Kalhor et al., 2021).

Aspek kontrol perilaku mengacu pada persepsi individu tentang kemudahan atau kesulitan melakukan suatu perilaku. Dalam konteks transportasi umum, kontrol perilaku yang dirasakan dipengaruhi oleh faktor-faktor seperti aksesibilitas, keterjangkauan, dan keandalan. Studi secara konsisten menunjukkan bahwa kontrol perilaku adalah prediktor signifikan dari niat untuk menggunakan transportasi umum. Misalnya, sebuah penelitian di Dhaka, Bangladesh, menemukan bahwa kontrol perilaku yang dirasakan adalah prediktor kuat niat komuter untuk beralih ke sistem kereta metro (Sakib et al., 2023). Pengaruh kontrol perilaku dapat bervariasi tergantung pada konteksnya. Misalnya, selama pandemi COVID-19, kontrol perilaku yang dirasakan ditemukan menjadi faktor penting dalam keputusan penumpang untuk menggunakan transportasi umum, karena kekhawatiran tentang keselamatan dan aksesibilitas menjadi yang terpenting (Saeidi et al., 2024) (Cahigas et al., 2022). Meningkatkan aksesibilitas dan keandalan transportasi umum dapat meningkatkan kontrol perilaku, sehingga memudahkan individu untuk memilih transportasi umum daripada moda pribadi (Chen et al., 2019).

Penelitian di Kota Tanjungpinang memperluas TPB dengan variabel aksesibilitas, kualitas layanan, dan kepercayaan untuk menganalisis niat menggunakan transportasi *online* (Nurjanah & Marlina, 2025). Sebaliknya, penelitian di Jakarta dan Surabaya mengintegrasikan kepedulian lingkungan ke dalam kerangka TPB untuk memprediksi intensi penggunaan transportasi publik (Pratiwi & Setiawan, 2025). Dari penelitian tersebut secara konsisten ditemukan sebagai prediktor atau mediator kuat dalam niat menggunakan layanan transportasi di Tanjungpinang, Jakarta, dan Inggris. Namun, temuan unik di Bandung menunjukkan bahwa evaluasi terhadap konsekuensi atau hasil, seperti kenyamanan dan pelayanan sopir, menjadi faktor paling dominan dengan kontribusi sebesar 32,36% dalam membentuk intensi beralih ke bus kota (Prasetyanto et al., 2021). Di Jerman, norma subjektif berpengaruh signifikan terhadap niat, namun penelitian di Jakarta dan Surabaya menemukan bahwa norma sosial tidak memiliki pengaruh positif signifikan terhadap intensi penggunaan transportasi publik. Bukti dari Inggris menunjukkan bahwa kebiasaan adalah prediktor independen terkuat; ketika kebiasaan dimasukkan ke dalam model, pengaruh variabel TPB standar lainnya seringkali menurun. Di Jerman, ditemukan bahwa intervensi berupa tiket bus prabayar berhasil mengubah sikap dan kontrol perilaku, namun kebiasaan masa lalu dapat kehilangan kegunaan prediktifnya jika terjadi perubahan situasi yang signifikan. Di Tanjungpinang, aksesibilitas secara mengejutkan tidak berpengaruh signifikan terhadap sikap. Namun, di Bandung, faktor utama intensitas penggunaan Trans Metro Pasundan justru didominasi oleh biaya perjalanan yang terjangkau bagi pelajar.

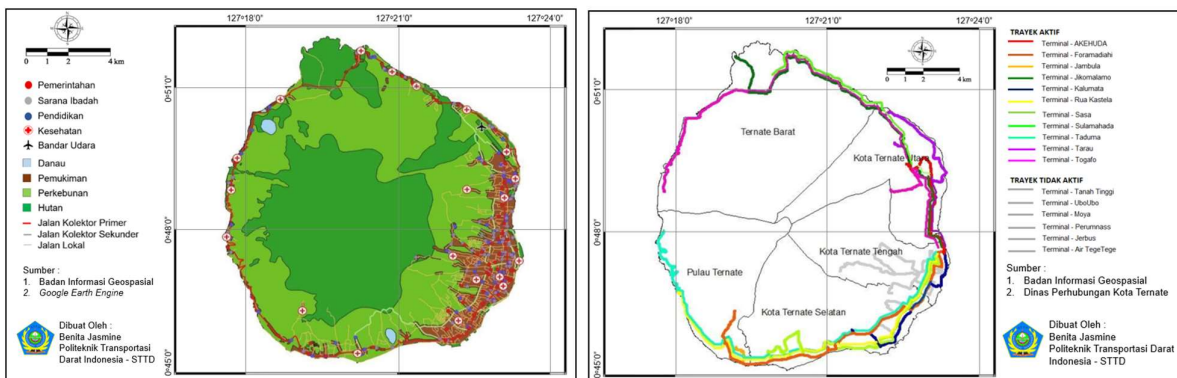
Selain itu, penelitian di Kuala Lumpur menunjukkan bahwa perilaku masa lalu merupakan prediktor signifikan terhadap penggunaan transportasi umum di masa depan (Zailani et al., 2016). Penelitian di Hangzhou juga menemukan bahwa persepsi terhadap aksesibilitas transportasi publik memperkuat hubungan antara niat perilaku dan penggunaan aktual (Sheng & Zhang, 2022). Studi lain di Pakistan menunjukkan bahwa kemampuan yang dirasakan serta dukungan sosial merupakan prediktor penting dalam penggunaan transportasi publik (Al-Rashid et al., 2023). Sementara itu, penelitian di Teheran selama pandemi COVID-19 menunjukkan bahwa norma subjektif bersama dengan kontrol perilaku yang dirasakan berperan penting dalam membentuk niat penggunaan transportasi publik (Saeidi et al., 2024). Penelitian di Dhaka, Bangladesh, juga menekankan bahwa norma sosial dan kepedulian terhadap lingkungan merupakan faktor penting yang mempengaruhi pergeseran penggunaan moda menuju sistem transportasi massal (Sakib et al., 2023).

Berdasarkan latar belakang tersebut, penelitian ini menggunakan pendekatan TPB untuk menganalisis faktor-faktor psikologis yang mempengaruhi minat dan perilaku masyarakat dalam menggunakan transportasi publik di Kota Ternate. Pendekatan ini memungkinkan analisis yang lebih komprehensif terhadap hubungan antara sikap individu terhadap transportasi publik, pengaruh sosial dari lingkungan sekitar, serta persepsi kontrol terhadap kemudahan penggunaan layanan transportasi publik dalam membentuk minat dan perilaku penggunaan moda transportasi. Penelitian ini memiliki kontribusi kebaruan dalam dua aspek utama. Pertama, penelitian ini mengkaji penggunaan transportasi publik dengan pendekatan perilaku pada konteks kota kepulauan menengah yang masih jarang dikaji dalam literatur

transportasi. Kedua, penelitian ini tidak hanya menganalisis hubungan antara faktor psikologis dan minat penggunaan transportasi publik, tetapi juga mengkaji bagaimana faktor-faktor tersebut memengaruhi perilaku penggunaan moda secara aktual. Dengan demikian, hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan pemahaman yang lebih mendalam mengenai faktor-faktor yang memengaruhi penggunaan transportasi publik serta menjadi dasar dalam perumusan kebijakan transportasi perkotaan yang lebih efektif di Kota Ternate.

2. DATA DAN METODE

Kota Ternate memiliki peran yang sangat vital sebagai pusat transportasi dan perdagangan utama di Provinsi Maluku Utara serta kawasan Indonesia Timur. Dalam konteks penyelenggaraan transportasi nasional, pemerintah telah menetapkan berbagai regulasi untuk menjamin tersedianya layanan transportasi yang mampu memenuhi kebutuhan mobilitas masyarakat. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, khususnya Pasal 2, transportasi umum harus diselenggarakan untuk memenuhi kebutuhan mobilitas individu dengan mengedepankan prinsip integrasi, efisiensi, dan keselamatan. Selanjutnya, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 3 ayat (1), menegaskan bahwa pengelolaan sistem transportasi jalan, termasuk angkutan umum, merupakan tanggung jawab negara untuk menjamin kelancaran pergerakan manusia dan barang. Meskipun kerangka regulasi tersebut telah ditetapkan, implementasi kebijakan transportasi publik di tingkat lokal masih menghadapi berbagai tantangan. Kondisi ini juga terjadi di Kota Ternate yang menunjukkan adanya tren penurunan penggunaan transportasi umum oleh masyarakat. Berdasarkan gambar 1, saat ini transportasi umum di Kota Ternate didominasi oleh layanan angkutan kota, namun hanya 11 dari 17 rute yang telah ditetapkan yang masih beroperasi dan melayani lima distrik utama. Hasil survei menunjukkan bahwa hanya sekitar 9,2% populasi sampel yang menggunakan transportasi umum, yang mencerminkan rendahnya minat masyarakat terhadap moda tersebut. Kondisi ini diperkuat oleh data dari Dinas Perhubungan Kota Ternate yang menunjukkan penurunan signifikan jumlah unit angkutan kota dari 435 unit pada tahun 2022 menjadi hanya 208 unit pada tahun 2024. Penurunan tersebut berbanding terbalik dengan peningkatan kepemilikan kendaraan pribadi yang mencapai 123.914 unit pada tahun 2024 berdasarkan data SAMSAT Kota Ternate.



Gambar 1. (kiri) Guna Lahan Kota Ternate; (kanan) Jaringan Trayek Kota Ternate

Sebagai kota kepulauan, Ternate memiliki karakteristik mobilitas yang unik yang melibatkan integrasi antara transportasi darat dan transportasi laut. Transportasi darat seperti mikrolet dan ojek berfungsi sebagai moda utama pergerakan di dalam kota, sementara transportasi laut seperti speed boat dan armada semut menjadi bagian penting dalam mendukung mobilitas antarwilayah di kawasan kepulauan (Duwila, 2017). Namun demikian, dalam beberapa tahun terakhir terjadi fenomena meningkatnya penggunaan kendaraan pribadi yang mencapai sekitar 88%, sementara pengguna transportasi umum hanya sekitar 5% pada tahun 2020 (Prihatini et al., 2024).

Fenomena tersebut menunjukkan adanya perubahan preferensi masyarakat dalam memilih moda transportasi. Salah satu penyebabnya adalah keterbatasan kualitas layanan transportasi publik yang tersedia. Kinerja angkutan kota (mikrolet) di Ternate saat ini menghadapi berbagai permasalahan, seperti tumpang tindih trayek yang melebihi batas toleransi hingga mencapai 50%, serta adanya penyimpangan rute perjalanan. Di sektor transportasi laut, kenyamanan dan keamanan layanan juga seringkali dinilai terbatas akibat kurangnya fasilitas keselamatan serta ketidaksesuaian antara tarif aktual dengan ketentuan tarif yang telah ditetapkan dalam keputusan gubernur. Kondisi tersebut secara langsung mempengaruhi persepsi dan keyakinan masyarakat dalam menggunakan transportasi publik. Selain itu, munculnya layanan transportasi berbasis aplikasi di Kota Ternate sejak pertengahan tahun 2019 turut memberikan dinamika baru dalam sistem transportasi perkotaan. Moda transportasi berbasis aplikasi ini mendapatkan penerimaan yang cukup positif dari masyarakat karena dianggap lebih praktis, aman, dan transparan dalam hal tarif maupun layanan (Sultan et al., 2020). Kehadiran layanan transportasi berbasis aplikasi ini menunjukkan adanya perubahan dalam norma sosial dan sikap masyarakat terhadap penggunaan teknologi transportasi modern. Fenomena rendahnya penggunaan transportasi publik di tengah meningkatnya penggunaan kendaraan pribadi menunjukkan bahwa keputusan masyarakat dalam memilih moda transportasi tidak hanya dipengaruhi oleh faktor teknis seperti ketersediaan layanan atau kondisi infrastruktur, tetapi juga dipengaruhi oleh faktor psikologis yang membentuk sikap dan preferensi pengguna.

Oleh karena itu, pendekatan perilaku menjadi penting untuk memahami bagaimana persepsi masyarakat terbentuk terhadap layanan transportasi yang tersedia. Dalam penelitian ini, pendekatan TPB digunakan sebagai kerangka teoritis untuk menganalisis perilaku penggunaan transportasi publik dari perspektif niat dan preferensi pengguna. Data primer dalam penelitian ini dikumpulkan melalui kuesioner tertutup menggunakan skala Likert terhadap 200 responden. Instrumen penelitian dirancang berdasarkan beberapa indikator utama, yaitu indikator X1 terkait sikap individu yang meliputi (1) keselamatan, (2) keamanan, (3) kenyamanan, (4) ketepatan waktu, (5) biaya perjalanan, (6) pengaruh terhadap lingkungan, (7) kelayakan fasilitas pemberhentian, (8) kelayakan sarana dan prasarana, (9) integrasi moda, (10) kualitas pelayanan, (11) keandalan, (12) keramahan pengemudi, (13) respons pengemudi, dan (14) diskriminasi penumpang. Indikator X2 terkait norma subjektif mencakup (1) implikasi praktis, (2) citra sosial, (3) pengaruh teman, (4) pengalaman orang lain, (5) privasi, (6) ketersediaan rute, (7) kondisi ekonomi dan lingkungan, (8) fasilitas bagi penyandang disabilitas, (9) kenyamanan, (10) keterbatasan bagi lansia, (11) ketergantungan terhadap orang lain, dan (12) efisiensi. Sementara itu, indikator X3 terkait kontrol perilaku mencakup aspek (1) waktu perjalanan, (2) operasional transportasi publik, (3) pengeluaran biaya, (4) kebijakan operasional, (5) tidak ada pilihan, (6) kebijakan pemerintah, (7) ketanggapan layanan, (8) jaminan keselamatan, (9) tingkat pendapatan dan kepemilikan kendaraan pribadi, (10) ketepatan waktu, (11) fleksibilitas pengeluaran, (12) jaminan kenyamanan, (13) biaya operasional kendaraan. Variabel Y1 digunakan untuk mengukur minat penggunaan transportasi publik dimana terdapat pilihan (1) tidak berminat, (2) menurunnya minat, sedangkan variabel Y2 digunakan untuk mengukur perilaku penggunaan transportasi publik dengan pilihan (1) tidak sering dan (2) penggunaan sehari-hari.

Sampel penelitian ditentukan menggunakan metode stratified random sampling berdasarkan zona tempat tinggal, yaitu kawasan pusat kota dan pinggiran kota, dengan kriteria responden penduduk usia produktif (15–64 tahun) yang tinggal di wilayah studi serta memiliki akses terhadap transportasi publik. Penentuan jumlah sampel responden didasarkan pada populasi sebesar 29.200 jiwa yang memenuhi kriteria penelitian. Perhitungan dilakukan menggunakan metode Slovin dengan rumus $n = \frac{N}{1+N^2}$ pada tingkat kesalahan sebesar 10%, sehingga diperoleh jumlah sampel sebanyak 100 responden. Namun demikian, dalam penerapan metode SEM, jumlah sampel yang direkomendasikan umumnya minimal 200 responden (Hair et al., 2010). Hal ini disebabkan oleh penggunaan pendekatan *Maximum Likelihood Estimation* (MLE) yang mensyaratkan terpenuhinya asumsi normalitas data serta stabilitas estimasi statistik. Oleh karena itu, jumlah sampel dalam penelitian ini ditetapkan sebanyak 200 responden. Analisis data dalam penelitian ini dilakukan dalam dua tahap utama. Tahap pertama adalah analisis deskriptif untuk menggambarkan karakteristik responden serta preferensi masyarakat terhadap penggunaan transportasi publik. Tahap kedua adalah

analisis hubungan antar variabel yang mencakup pengujian outer model yang meliputi validitas konvergen, validitas diskriminan, serta reliabilitas konstruk, serta pengujian inner model yang meliputi koefisien determinasi (R Square) dan koefisien jalur (path coefficient). Selanjutnya dilakukan pengujian hipotesis untuk mengidentifikasi variabel yang paling berpengaruh terhadap minat dan perilaku penggunaan transportasi publik. Beberapa penelitian sebelumnya menunjukkan penerapan metode ini dalam berbagai konteks. Penelitian di Teheran menggunakan Smart PLS untuk memodelkan pengaruh variabel psikologis seperti sikap dan kontrol perilaku terhadap penggunaan transportasi umum selama pandemi COVID-19 (Saeidi et al., 2024). Penelitian di Hangzhou, China, menganalisis pengaruh kebijakan transportasi rendah karbon terhadap niat perilaku masyarakat (He et al., 2024). Studi di Zhenjiang, China, menemukan bahwa kebiasaan perjalanan dan sikap individu berpengaruh signifikan terhadap niat dan perilaku perjalanan rendah karbon (Cao et al., 2025).

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Karakteristik Responden

Eksposisi data penelitian berusaha untuk memberikan analisis menyeluruh dari informasi yang telah dikumpulkan, yang mencakup keadaan peserta saat ini bersama dengan rincian tambahan yang meningkatkan pemahaman temuan penelitian. Sekelompok 200 responden menyelesaikan kuesioner wawancara melalui tautan Formulir Google, yang datanya dikemas dalam tabel statistik deskriptif.

Tabel 1. Karakteristik Responden

Karakteristik	Kategori Dominan	Frekuensi (%)	Mean	Standar Deviasi
Gender	Laki-laki	104 (52.5%)	1,48	0,501
Usia	29-39	71 (35.5%)	2,54	1,012
Pekerjaan	Wiraswasta	62 (31.0%)	2,80	1,641
Pendapatan	Rp 1,5 Jt s/d Rp 3,5 Jt	65 (32.5%)	2,22	1,074
Kepemilikan Kendaraan	Sepeda Motor	299 (65.7%)	1,38	0,606
Maksud Perjalanan	Bekerja	83 (41.5%)	2,14	1,178
Penggunaan Moda	Sepeda Motor	103 (51.5%)	2,00	1,236

Berdasarkan Tabel 1, karakteristik responden menunjukkan profil dominan pengguna moda transportasi dalam penelitian ini. Mayoritas responden adalah laki-laki (52,5%) dengan rentang usia 29–39 tahun (35,5%), mencerminkan kelompok usia produktif. Secara pekerjaan, sebagian besar berprofesi sebagai wirausaha (31,0%), dengan pendapatan terbanyak berada di kisaran Rp 1,5 juta hingga Rp 3,5 juta (32,5%). Dalam hal kepemilikan kendaraan, sepeda motor muncul sebagai moda transportasi yang paling umum dimiliki (65,7%) dan sebagian besar digunakan untuk perjalanan (51,5%). Pengamatan ini sejalan dengan tujuan perjalanan utama responden, yang sebagian besar terkait dengan pekerjaan (41,5%). Temuan tersebut mendukung gagasan bahwa sepeda motor cenderung mewakili moda transportasi vital bagi masyarakat, terutama di kalangan penduduk berpenghasilan menengah dalam menunjang aktivitas sehari-hari. Responden memberikan penilaian menggunakan skala Likert di mana kategori 1 (Sangat Rendah) memiliki rentang nilai 1,00 s/d 1,80; kategori 2 (Rendah) dengan interval 1,81 s/d 2,60; kategori 3 (Cukup) dengan interval 2,61 s/d 3,40; kategori 4 (Tinggi) dengan interval 3,41 s/d 4,20; dan kategori 5 (Sangat Tinggi) dengan interval 4,21 s/d 5,00.

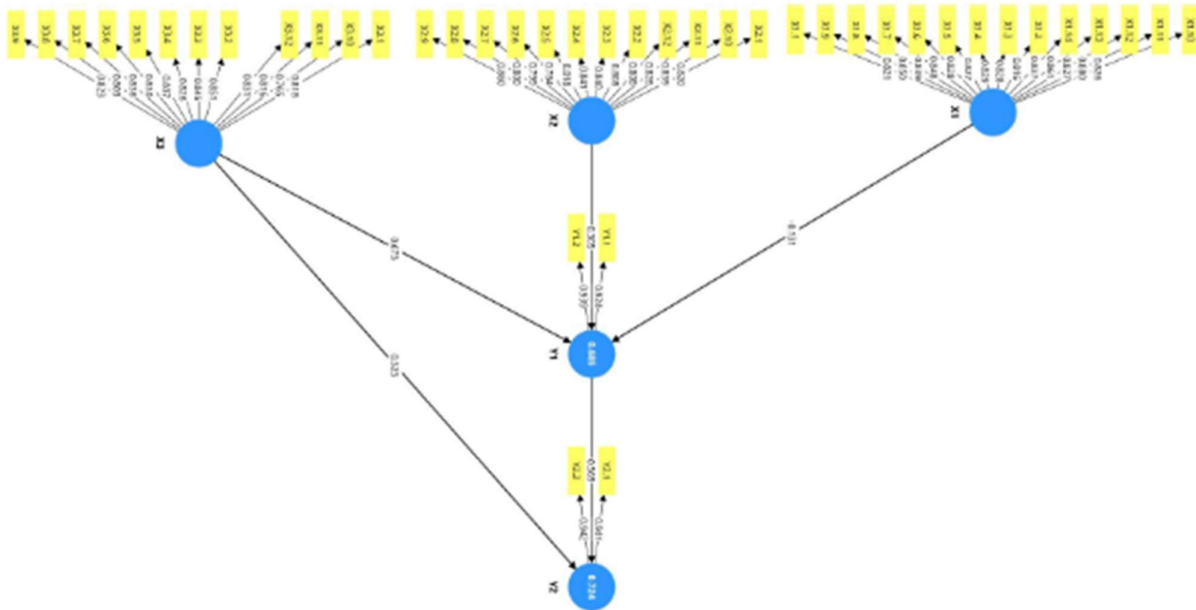
Tabel 2. Preferensi Responden Terhadap Variable TPB

Variabel	Mean	Kriteria	Median	Mode	Rata-rata Standar Deviasi	Keterangan
Sikap (X1.1 – X1.14)	3,83	Tinggi	4,00	4	1,00	Responden cenderung setuju/sangat setuju dengan konsekuensi positif penggunaan angkutan umum.
Norma Subjektif (X2.1 - X2.13)	3,85	Tinggi	4,00	4	1,00	Pengaruh lingkungan sosial (misalnya tetangga) sangat dipertimbangkan dalam keputusan penggunaan angkutan umum.
Kontrol Perilaku (X3.1 - X3.12)	3,78	Tinggi	4,00	4	1,11	Responden merasa memiliki kontrol terhadap penggunaan angkutan umum, dipengaruhi faktor pendapatan dan kepemilikan kendaraan pribadi.
Minat Penggunaan (Y1.1 - Y1.2)	3,67	Tinggi	4,00	4	1,13	Responden menunjukkan minat yang tinggi untuk menggunakan angkutan umum, meskipun ada pengakuan atas "minimnya minat" secara umum.
Perilaku Penggunaan (Y2.1 - Y2.2)	3,70	Tinggi	4,00	4	1,10	Responden menyatakan kecenderungan perilaku positif, namun mengakui tidak sering menggunakan angkutan umum secara aktual.
Keseluruhan	3,80	Tinggi	4,00	4	1,06	Preferensi responden secara umum tinggi (setuju), dengan data yang konsisten dan stabil.

Berdasarkan Tabel 2, hasil analisis menunjukkan bahwa seluruh variabel dalam TPB berada dalam kategori Tinggi, termasuk sikap individu (rerata 3,83), norma subjektif (3,85), dan kontrol perilaku (3,78). Mayoritas responden menyatakan setuju atau sangat setuju terhadap pernyataan dalam ketiga variabel ini, dengan proporsi berkisar 68–69%. Responden menilai hasil penggunaan angkutan umum cenderung positif, meskipun isu ketidakintegrasian layanan masih jadi perhatian. Dari aspek sikap individu, responden cenderung setuju terhadap konsekuensi positif dari penggunaan angkutan umum di Kota Ternate, hal ini sejalan dengan penelitian yang menyatakan bahwa pemilihan moda sangat dipengaruhi oleh persepsi kenyamanan dan keselamatan pengguna (Putra & Said, 2024). Pengaruh lingkungan sosial seperti keluarga dan tetangga juga signifikan dalam mendorong niat menggunakan angkutan umum. Sementara itu, faktor pendapatan dan kepemilikan kendaraan pribadi menjadi penentu kuat dalam pengambilan keputusan, menandakan adanya kontrol perilaku namun juga potensi hambatan terhadap penggunaan angkutan umum. Variabel *Minat* (3,67) dan *Perilaku* (3,70) juga menunjukkan kecenderungan tinggi. Namun, meskipun responden mengaku berminat dan memiliki kecenderungan untuk menggunakan angkutan umum, fakta lapangan menunjukkan penggunaan aktual tetap rendah, sejalan dengan tingginya kepemilikan sepeda motor yang mengindikasikan adanya kesenjangan antara niat dan perilaku nyata. Hasil evaluasi model pengukuran (*outer model*) menunjukkan bahwa semua indikator valid dan dapat diandalkan dalam secara akurat mewakili konstruksi yang sesuai, seperti yang ditunjukkan oleh nilai *outer loading* melebihi 0,7, nilai *average variance extracted* (AVE) melebihi 0,5, dan *composite reliability* sesuai dengan ambang batas yang ditetapkan.

3.2 Faktor yang Memengaruhi Penggunaan Transportasi Publik

Dalam kerangka ini, perilaku penggunaan transportasi publik dipengaruhi oleh tiga konstruk utama, yaitu sikap individu, norma subjektif, dan kontrol perilaku yang dirasakan, yang selanjutnya membentuk minat masyarakat untuk menggunakan transportasi publik dan berpengaruh terhadap perilaku penggunaan secara aktual. Analisis hubungan antar variabel tersebut dilakukan menggunakan metode Structural Equation Modeling dengan pendekatan *Partial Least Squares Structural Equation Modeling*, sehingga dapat diketahui pengaruh masing-masing variabel terhadap minat dan perilaku penggunaan transportasi publik. Hasil pemodelan hubungan antar variabel dalam penelitian ini ditunjukkan pada gambar berikut.



Gambar 2. Diagram Jalur Model Struktural PLS-SEM Penggunaan Transportasi Publik Kota Ternate

Gambar 2, menunjukkan hubungan antara variabel laten yang mempengaruhi minat dan perilaku masyarakat dalam menggunakan transportasi publik di Kota Ternate. Model ini mengacu pada kerangka *Theory of Planned Behavior* yang terdiri dari tiga variabel eksogen utama, yaitu sikap individu (X1), norma subjektif (X2), dan kontrol perilaku yang dirasakan (X3). Sikap individu mencerminkan penilaian masyarakat terhadap kualitas layanan transportasi publik, norma subjektif menunjukkan pengaruh lingkungan sosial seperti keluarga dan teman, sedangkan kontrol perilaku menggambarkan kemudahan atau kemampuan individu dalam menggunakan transportasi publik. Ketiga variabel tersebut mempengaruhi minat masyarakat untuk menggunakan transportasi publik (Y1), yang selanjutnya berpengaruh terhadap perilaku penggunaan secara aktual (Y2). Pada model ini, lingkaran menunjukkan variabel laten, sedangkan kotak menunjukkan indikator pengukuran yang diperoleh dari kuesioner skala Likert. Hubungan antara indikator dan variabel laten disebut outer model, sementara hubungan antar variabel laten disebut inner model dalam analisis *Partial Least Squares Structural Equation Modeling*.

Tabel 3. Hasil Outer Model

Konstruk	Jumlah Indikator	Rentang Outer Loading	Average Variance Extracted	Composite Reliability	Cronbach's Alpha
X1 (Sikap Individu)	14	0,816 – 0,880	0,701	0,970	0,967
X2 (Norma Subjektif)	12	0,784 – 0,860	0,673	0,961	0,956
X3 (Kontrol Perilaku)	13	0,765 – 0,851	0,678	0,962	0,957

Konstruk	Jumlah Indikator	Rentang Outer Loading	Average Variance Extracted	Composite Reliability	Cronbach's Alpha
Y1 (Minat Penggunaan)	2	0,924 – 0,939	0,868	0,929	0,849
Y2 (Perilaku Penggunaan)	2	0,941 – 0,942	0,887	0,940	0,872

Berdasarkan Tabel 3, dibuktikan melalui nilai *outer loading* seluruh indikator berada di atas 0,70 untuk masing-masing konstruk, dengan rentang nilai mulai dari 0,765 hingga 0,942. Ini menunjukkan bahwa indikator-indikator memiliki kontribusi yang kuat dalam menjelaskan konstruknya. *Average Variance Extracted (AVE)* untuk semua konstruk melebihi nilai ambang batas 0,50, dengan nilai tertinggi sebesar 0,887 pada konstruk Y2 (Perilaku Penggunaan) dan terendah 0,673 pada X2. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa masing-masing konstruk berhasil menjelaskan lebih dari 50% varians dari indikator-indikatornya. *Composite Reliability* seluruh konstruk berada di atas 0,90, menunjukkan tingkat konsistensi internal yang sangat tinggi. Nilai CR tertinggi adalah 0,970 pada konstruk X1. *Cronbach's Alpha* juga menunjukkan reliabilitas yang sangat baik, dengan seluruh nilai di atas 0,84. Ini memperkuat bahwa instrumen yang digunakan memiliki stabilitas dan keandalan dalam mengukur konstruk yang diteliti. Model pengukuran yang dikembangkan dalam penelitian ini telah memenuhi syarat validitas konvergen dan reliabilitas internal, dan layak untuk dilanjutkan ke tahap analisis model struktural.

Sementara itu, hasil evaluasi model struktural mengonfirmasi adanya hubungan kausal yang signifikan antara variabel-variabel TPB terhadap perspektif penggunaan moda transportasi publik di Kota Ternate, ditunjukkan oleh nilai koefisien jalur yang signifikan serta nilai R² dan relevansi prediksi (Q²) untuk menilai korelasi hubungan, kontribusi variabel eksogen terhadap variabel endogen, serta kemampuan prediktif model secara keseluruhan. Nilai R-square untuk variabel Y1 adalah sebesar 0,685, yang termasuk dalam kategori kuat dan menunjukkan bahwa variabel-variabel independen dalam model mampu menjelaskan sebesar 68,5% variasi dari minat penggunaan angkutan umum. Sedangkan nilai R-square untuk variabel Y2 adalah sebesar 0,724, yang juga termasuk dalam kategori kuat. Ini berarti bahwa 72,4% variasi perilaku penggunaan angkutan umum dapat dijelaskan oleh variabel-variabel independen dalam model.

Tabel 4. Hasil Uji Koefisien Jalur

Korelasi	Original Sample (O)	Sample Mean (M)	Standard Deviation	T Statistics	P Values
Sikap Individu -> Minat Penggunaan	-0,131	-0,126	0,077	1,713	0,087
Norma Subjektif -> Minat Penggunaan	0,305	0,306	0,101	3,021	0,003
Kontrol Perilaku -> Minat Penggunaan	0,673	0,669	0,103	6,527	0,000
Kontrol Perilaku-> Perilaku Penggunaan	0,323	0,329	0,088	3,652	0,000
Minat Penggunaan -> Perilaku Penggunaan	0,569	0,563	0,092	6,213	0,000

Berdasarkan Tabel 4, disimpulkan bahwa norma subjektif, kontrol perilaku, dan minat penggunaan angkutan umum terbukti memiliki pengaruh signifikan terhadap variabel-variabel dependen dalam model. Variabel sikap individu dinyatakan tidak berpengaruh signifikan terhadap minat penggunaan angkutan umum karena nilai P Values > 0.05. Variabel yang paling kuat mempengaruhi minat penggunaan angkutan umum adalah kontrol perilaku dengan nilai koefisien 0,673. Kontrol perilaku dan minat penggunaan angkutan umum sama-sama berkontribusi signifikan terhadap frekuensi penggunaan angkutan umum, menunjukkan bahwa baik kontrol perilaku maupun minat yang tinggi meningkatkan perilaku penggunaan transportasi publik. Menurut Prihatini et al. (2024), hal ini menunjukkan bahwa ketersediaan fasilitas dan

kemudahan akses lebih menentukan niat seseorang untuk beralih moda daripada sekadar ajakan sosial atau sikap pribadi. Di Kota Ternate, kontrol ini terhambat oleh buruknya kinerja angkutan kota yang mengalami tumpang tindih trayek hingga 50% dan deviasi rute mencapai 25%. Terdapat kontradiksi antara persepsi responden yang setuju menggunakan angkutan umum dengan fakta lapangan, dimana penggunaan kendaraan pribadi di Ternate mencapai 88%, sedangkan angkutan umum hanya 5% pada tahun 2020. Literatur pada penelitian Prihatini et al. (2024) menyebutkan bahwa ketiadaan layanan publik yang memadai memaksa masyarakat memilih kendaraan pribadi meskipun mereka memiliki sikap positif terhadap transportasi massal. Masyarakat Ternate menunjukkan perubahan perilaku dengan diterimanya transportasi berbasis aplikasi sejak 2019, dimana angkutan online dianggap lebih praktis, aman, nyaman, dan transparan oleh warga Ternate yang kemudian menjadi norma subjektif dalam bermobilitas (Sultan et al., 2020). Hal ini menjadi peluang bagi rencana pengembangan BRT, dimana penelitian Prihatini et al. (2024) memprediksi bahwa perbaikan infrastruktur seperti peningkatan frekuensi dari 7 menjadi 21 kendaraan/jam mampu mengubah kontrol perilaku masyarakat sehingga mereka benar-benar beralih dari kendaraan pribadi ke transportasi umum.

3.3 Indikator dari Faktor Yang Berpengaruh

Untuk memastikan variabel yang memberikan pengaruh terbesar pada kecenderungan individu untuk menggunakan transportasi umum, dapat dilihat dari kesimpulan uji koefisien jalur. Variabel yang menunjukkan nilai t-statistik tertinggi yang dipasangkan dengan *p-values* terendah diidentifikasi sebagai variabel dominan. Dalam konteks penelitian ini, variabel kontrol perilaku menunjukkan nilai t-statistik paling signifikan dari 6.527, di samping nilai-p minimal 0.000. Hal ini menunjukkan bahwa variabel kontrol perilaku memainkan peran penting dalam membentuk minat penduduk Kota Ternate dalam menggunakan transportasi umum.

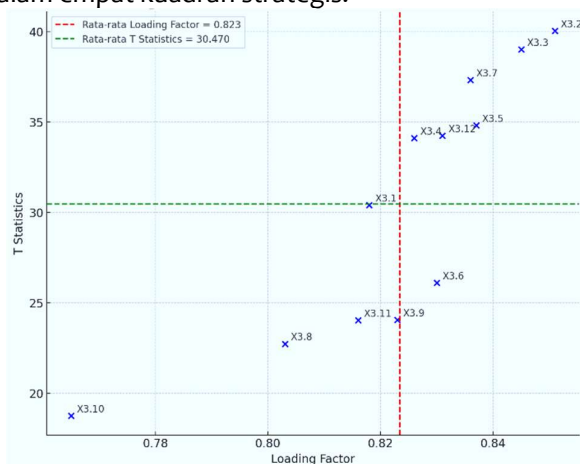
Tabel 5. Statistik Indikator Variabel Kontrol Perilaku

Indikator	Kode	Loading Factor (O/M)	T Statistics	P Values	Keterangan
Saya merasa tidak memiliki kendali atas waktu perjalanan saya dengan angkutan umum karena angkutan umum sering terlambat, tidak terjadwal, dan banyak trayek angkutan umum yang tidak beroperasi lagi	X3.1	0,818 / 0,817	30,407	0,000	Kendali atas waktu perjalanan
Saya merasa tidak memiliki kendali ketika menggunakan angkutan umum karena saya tidak dapat memilih rute, jadwal, dan tempat turun sesuai keinginan saya	X3.2	0,851 / 0,851	40,045	0,000	Kendali akan operasional (rute, jadwal, titik henti)
Saya merasa tidak memiliki kendali atas pengeluaran saya karena penggunaan angkutan umum biasanya tidak terukur	X3.3	0,845 / 0,845	39,012	0,000	Kendali akan pengeluaran biaya
Saya merasa tidak memiliki pengaruh dalam merubah jadwal atau rute angkutan umum, bahkan jika itu tidak efisien atau tidak sesuai dengan kebutuhan saya	X3.4	0,826 / 0,825	34,111	0,000	Pengaruh akan kebijakan operasional

Indikator	Kode	Loading Factor (O/M)	T Statistics	P Values	Keterangan
Saya tidak menggunakan angkutan umum karena saya merasa bahwa meskipun saya memiliki beberapa keluhan tentang angkutan umum, saya tidak punya pilihan lain, jadi saya harus menerimanya apa adanya	X3.5	0,837 / 0,837	34,825	0,000	Tidak memiliki pilihan moda lain
Meskipun berpartisipasi aktif dalam forum atau rapat terkait transportasi publik, saya tidak bisa berkontribusi pada kebijakan yang lebih baik dan pengambilan keputusan yang lebih baik di lingkungan saya	X3.6	0,830 / 0,829	26,114	0,000	Kontribusi dalam kebijakan pemerintah
Saya tidak mendapatkan pelayanan yang tanggap dari pengemudi angkutan umum	X3.7	0,836 / 0,836	37,326	0,000	Ketanggapan pelayanan pengemudi
Masyarakat tidak menggunakan angkutan umum karena tidak memiliki jaminan keselamatan	X3.8	0,803 / 0,801	22,733	0,000	Jaminan keselamatan
Orang yang memiliki pendapatan di atas UMR cenderung memilih kendaraan pribadi karena mereka memiliki barang tersebut	X3.9	0,823 / 0,821	24,054	0,000	Pendapatan dan kepemilikan kendaraan pribadi
Angkutan umum tidak memiliki jadwal yang teratur dan tersedia dalam jangka waktu yang cukup untuk penumpang menunggu	X3.10	0,765 / 0,762	18,746	0,000	Ketepatan waktu angkutan umum
Orang yang berpendapatan di atas UMR biasanya menggunakan transportasi online karena fleksibilitas dalam pengeluaran	X3.11	0,816 / 0,814	24,031	0,000	Fleksibilitas pengeluaran biaya transportasi
Penyedia layanan pada angkutan umum tidak dapat menyediakan tempat duduk yang cukup sehingga masyarakat tidak nyaman	X3.12	0,831 / 0,831	34,241	0,000	Jaminan kenyamanan

Berdasarkan Tabel 5, seluruh indikator yang membentuk variabel laten *Control Belief* menunjukkan nilai *loading factor* di atas 0,7 dan seluruh nilai *T-Statistics* signifikan ($p < 0,05$). Hasil ini menandakan bahwa setiap indikator kuat secara statistik dan berkontribusi secara signifikan terhadap pengembangan konstruksi *Control Belief* mengenai pemanfaatan transportasi umum. Meskipun demikian, terlepas dari signifikansi semua indikator, tingkat kontribusi masing-masing indikator tidak homogen. Akibatnya, analisis selanjutnya dilakukan melalui penggambaran diagram kuadran prioritas, yang menggabungkan dua aspek penting yaitu *Loading Factor* sebagai representasi kontribusi indikator terhadap konstruk *Control Belief* dan *T-Statistics*

sebagai ukuran intensitas atau relevansi statistik dari setiap indikator. Hasil pemetaan kuadran menghasilkan representasi yang lebih holistik dari prioritas untuk memperkuat dan meningkatkan indikator. Indikator tersebut dikategorikan ke dalam empat kuadran strategis.



Gambar 3. Diagram Kuadran Prioritas Variabel Kontrol Perilaku

Dari gambar 3, ditemukan bahwa indikator X3.2 (kendali operasional rute/jadwal), X3.3 (kendali biaya), X3.5 (pilihan moda), X3.7 (ketanggapan pelayanan), X3.12 (kenyamanan), termasuk pada kuadran I yang menunjukkan kontribusi dan signifikansi kuat, sehingga perlu dipertahankan dan ditingkatkan secara konsisten. Indikator seperti X3.4 (pengaruh terhadap kebijakan), X3.6 (kontribusi kebijakan pemerintah), berada pada kuadran II, artinya meskipun signifikan secara statistik, masih menunjukkan kontribusi yang belum optimal, perlu intervensi khusus agar indikator ini lebih kuat dalam membentuk persepsi Control Belief. Indikator X3.8 (jaminan keselamatan), X3.9 (pendapatan/kepemilikan kendaraan), dan X3.10 (ketepatan waktu) termasuk dalam kuadran III, yang tergolong lemah baik dari segi kontribusi maupun dukungan statistik, sehingga harus menjadi fokus utama untuk diperbaiki dalam peningkatan layanan angkutan umum. indikator seperti x3.1 (kendali atas waktu perjalanan) dan x3.11 (fleksibilitas biaya transportasi) termasuk dalam area kuadran IV. Walaupun kontribusinya cukup besar, tetapi dukungan statistik tidak sekuat indikator di kuadran I, sehingga perlu monitoring dan evaluasi berkala. Indikator keselamatan jiwa (X3.7) yang masuk dalam kuadran prioritas didukung oleh temuan bahwa informasi fasilitas keselamatan jiwa adalah hal yang paling penting bagi masyarakat Ternate (Putra & Said, 2024). Putra & Said (2024) menyebutkan bahwa kualitas layanan transportasi publik sangat dipengaruhi oleh aspek keamanan dan kenyamanan pengguna, dimana hal ini menjadi krusial karena ketersediaan alat keselamatan seperti kotak P3K, alat penerangan, dan alat komunikasi pada armada *speed boat* rute Ternate-Sofifi masih tidak memenuhi standar.

4. KESIMPULAN

Temuan kuantitatif menunjukkan bahwa norma subjektif berpengaruh signifikan terhadap minat penggunaan angkutan umum (koefisien 0,305; T-statistik 3,021; $p = 0,003$). Pengaruh norma subjektif, yakni tekanan sosial atau pengaruh lingkungan seperti keluarga, tetangga, dan komunitas, terbukti signifikan terhadap minat masyarakat. Ini menunjukkan bahwa keputusan individu untuk menggunakan angkutan umum sangat dipengaruhi oleh persepsi terhadap ekspektasi sosial. Oleh karena itu, strategi peningkatan penggunaan transportasi publik tidak hanya cukup melalui perbaikan fasilitas, tetapi juga membutuhkan pendekatan berbasis komunitas, kampanye sosial, dan penciptaan budaya transportasi yang ramah publik. Kontrol perilaku merupakan faktor paling dominan, dengan pengaruh signifikan terhadap minat penggunaan (koefisien 0,673; T-statistik 6,527; $p = 0,000$) dan perilaku penggunaan aktual (koefisien 0,323; T-statistik 3,652; $p = 0,000$). *Control belief* muncul sebagai faktor paling dominan dalam model ini. Persepsi

masyarakat mengenai kendali atas faktor eksternal, seperti ketersediaan trayek, keterjangkauan biaya, kenyamanan, dan ketanggapan layanan, menjadi penentu utama baik terhadap minat maupun perilaku aktual menggunakan angkutan umum. Ketika masyarakat merasa memiliki kendali dan keyakinan bahwa sistem transportasi publik dapat memenuhi kebutuhan mereka secara efisien, maka kecenderungan untuk menggunakan moda tersebut meningkat. Sikap individu tidak memberikan pengaruh signifikan terhadap minat penggunaan transportasi publik (koefisien $-0,131$; $p = 0,087$). Model penelitian menunjukkan kemampuan prediktif yang kuat, dengan nilai R^2 sebesar 68,5% untuk minat penggunaan dan 72,4% untuk perilaku penggunaan aktual angkutan umum. Hal ini menunjukkan bahwa meskipun aspek sikap atau sikap individu sering dianggap sebagai pendorong utama dalam perubahan perilaku, dalam konteks Kota Ternate, sikap terhadap manfaat atau konsekuensi penggunaan transportasi publik belum sepenuhnya mampu mendorong peningkatan minat. Hal ini mengindikasikan bahwa persepsi positif masyarakat terhadap angkutan umum, seperti kenyamanan atau kontribusi terhadap lingkungan, belum cukup kuat untuk menggeser pola pikir atau kebiasaan dalam memilih moda transportasi.

Meskipun minat masyarakat tergolong tinggi (rerata skor 3,67 dari skala 5), perilaku aktual penggunaan transportasi publik tetap rendah, hanya sebesar 9,2%, dengan dominasi penggunaan kendaraan pribadi, khususnya sepeda motor (65,7% kepemilikan). Hal ini mengindikasikan adanya kesenjangan antara niat dan perilaku nyata yang dipengaruhi oleh persepsi kontrol terhadap penggunaan transportasi umum. Melalui pemetaan indikator kontrol perilaku ke dalam diagram kuadran prioritas, ditemukan bahwa aspek seperti kendali operasional, pilihan moda, biaya, kenyamanan, dan ketanggapan layanan sudah kuat dan perlu dipertahankan. Sebaliknya, aspek keselamatan, ketepatan waktu layanan, serta faktor pendapatan dan kepemilikan kendaraan pribadi menjadi indikator yang kontribusinya masih lemah dan harus menjadi fokus prioritas perbaikan. Secara umum, hasil penelitian ini menunjukkan bahwa peningkatan persepsi kontrol masyarakat terhadap transportasi publik, baik melalui perbaikan layanan, peningkatan jaminan keselamatan, ketepatan waktu, dan pelibatan masyarakat dalam kebijakan transportasi, menjadi kunci untuk meningkatkan penggunaan moda transportasi publik di Kota Ternate secara berkelanjutan.

5. UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis menyampaikan terima kasih kepada Pemerintah Kota Ternate atas dukungan yang diberikan selama pelaksanaan penelitian ini, khususnya dalam bentuk penyediaan informasi, akses terhadap data dan dokumen yang relevan, serta kemudahan dalam memperoleh informasi terkait kondisi transportasi di wilayah studi. Penulis juga mengucapkan terima kasih kepada seluruh responden yang telah berpartisipasi secara sukarela dalam pengisian kuesioner dan memberikan informasi yang sangat berharga bagi penelitian ini. Selain itu, apresiasi disampaikan kepada rekan-rekan serta berbagai pihak yang telah memberikan bantuan, masukan, dan dukungan selama proses pengumpulan data hingga penyusunan penelitian ini sehingga penelitian dapat terlaksana dengan baik.

6. REFERENSI

- Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50(2), 179-211.
- Angin, M., Ali, S. I. A., & Yahia, H. A. (2024). Determining Usage Intention for the Sustainability of Public Transport in Northern Cyprus Using the Theory of Planned Behaviour. *Sustainability*, 16(2), 804. <https://doi.org/10.3390/su16020804>
- Al-Rashid, M. A., Shamsul Harumain, Y. A., Goh, H. C., & Campisi, T. (2023). Psychosocial Barriers to Public Transport Use Triggers Older Adults' Social Exclusion: Empirical Evidence from Pakistan. *Journal of Urban Planning and Development-Asce*, 149(1). <https://doi.org/10.1061/jupddm.upeng-4097>
- Pratiwi, A. E., & Setiawan, R. P., (2025). Faktor Penentu Intensi Penggunaan Transportasi Publik di Kota Surabaya dengan Pendekatan Theory of Planned Behavior. *Jurnal Penataan Ruang*, 20(11), 248-256. <https://doi.org/10.12962/j2716179X.v20i11.5441>
- Cahigas, M. M. L., Prasetyo, Y. T., Persada, S. F., Ong, A. K. S., & Nadlifatin, R. (2022). Understanding the Perceived Behavior of Public Utility Bus Passengers During the Era of COVID-19 Pandemic in the Philippines: Application of

- Social Exchange Theory and Theory of Planned Behavior. *Research in Transportation Business and Management*, 45, 100840. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2022.100840>
- Cao, W., Chen, Y., & Wang, K. (2025). Identifying Must-Have and Should-Have Factors of Low-Carbon Travel Intention and Behavior – a PLS-Sem and Nca Combined Analysis. <https://doi.org/10.2139/ssrn.5091081>
- Chen, W., Cao, C., Fang, X., & Kang, Z. (2019). Expanding the Theory of Planned Behaviour to Reveal Urban Residents' Pro-Environment Travel Behaviour. *Atmosphere*, 10(8), 467. <https://doi.org/10.3390/ATMOS10080467>
- Duwila, R. (2017). Analisa Kinerja Angkutan Umum di Kota Ternate: Dosen Fakultas Teknik UMMU. *SAINS*, 13(1).
- Hair, J. F., Black, W. C., Babin, B. J., & Anderson, R. E. (2010). *Multivariate Data Analysis: A Global Perspective*. Pearson.
- He, Y., Sun, Y., Zhao, Z., Chen, M., Waygood, E. O., & Shu, Y. (2024). Impact of Social-Psychological Factors on Low-Carbon Travel Intention: Merging Theory of Planned Behavior and Value-Belief-Norm Theory. *Heliyon*. <https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2024.e28161>
- Kalhoru, M., Au Yong, H. N., & Spr, C. R. (2021). Understanding the Factors Affecting Pro-Environment Behavior for City Rail Transport Usage: Territories' Empirical Evidence—Malaysia. *Sustainability*, 13(22), 12483. <https://doi.org/10.3390/SU132212483>
- Nurjanah, L., & Marlina, N. (2025). Analisis Extended Theory of Planned Behavior (ETPB) terhadap Perilaku Masyarakat Kota Tanjungpinang dalam Menggunakan Transportasi Online. *Jurnal Ilmu Multidisiplin*, 4(4), 2230–2241. <https://doi.org/10.38035/jim.v4i4.1233>
- Nguyen, S. T., Moeinaddini, M., Saadi, I., & Cools, M. (2023). Psychological Factors Affecting Intention to Use Public Transport among Vietnamese Motorcyclists. *Transportation Research Record*, 0361198123115590. <https://doi.org/10.1177/03611981231155900>
- Prasetyanto, D., Rizki, M., & Gardjito, W. R. (2021). Perilaku Pelaku Perjalanan Terhadap Kebijakan Konversi Moda Angkutan Mini-Bus Menjadi Bus Kota di Kota Bandung. *Media Komunikasi Teknik Sipil*, 27(1), 51-60. <https://doi.org/10.14710/mkts.v27i1.29223>
- Prihatini, H. T., Mukhlis, I., & Utomo, S. H. U. (2024). Analysis of System Performance and Public Transportation Services of Trans Metro Dewata Bali Bus Rapid Transit (BRT) on Public Interest in Bali Province. *Journal of Applied Business, Taxation and Economics Research*, 4(1), 39-58.
- Saeidi, S., Nazari Enjedani, S., Alvandi Behineh, E., Tehranian, K., & Jazayerifar, S. (2024). Factors Affecting Public Transportation Use during Pandemic. *Tehnički Glasnik*, 18(3), 342–353. <https://doi.org/10.31803/tg-20230601145322>
- Sakib, N. M., Paul, T. A., Anwari, N., & Amin, S. (2023). Theory of Planned Behavior to Understand Commuter's Perception towards Mass Rapid Transit in Dhaka City, Bangladesh. *Sustainability*. <https://doi.org/10.3390/su151411270>
- Shaaban, K., & Maher, A. A. (2020). Using the Theory of Planned Behavior to Predict the Use of an Upcoming Public Transportation Service in Qatar. *Case Studies on Transport Policy*, 8(2), 484–491. <https://doi.org/10.1016/J.CSTP.2019.11.001>
- Sheng, L., & Zhang, L. (2022). Understanding the Determinants for Predicting Citizens' Travel Mode Change from Private Cars to Public Transport in China. *Frontiers in Psychology*, 13. <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2022.1007949>
- Sultan, M. A., Marsaoly, N., & Kotta, M. I. (2020). Persepsi Masyarakat tentang Angkutan Online di Kota Ternate. *Jurnal Simetrik*, 10(2), 350-354.
- Zailani, S., Iranmanesh, M., Masron, T. A., & Chan, T.-H. (2016). Is the Intention to Use Public Transport for Different Travel Purposes Determined by Different Factors. *Transportation Research Part D-Transport and Environment*, 49, 18–24. <https://doi.org/10.1016/J.TRD.2016.08.038>
- Putra, R. S., & Said, L. B. (2024). Studi Keamanan, Keselamatan, dan Kenyamanan Penyeberangan Laut Menggunakan Transportasi Speed Boat Rute Ternate-Sofifi. *Jurnal Teknik Sipil MACCA*, 9(2), 190-200. <https://doi.org/10.33096/9xarme43>