

BAB 4 HASIL DAN ANALISIS

Pada bab ini akan dibahas hasil tahapan uji coba, gambaran umum responden penelitian, dan analisa hasil

4.1 Hasil Tahapan Uji Coba

Peneliti menggabungkan tahap uji coba terpakai, tahap uji coba digunakan untuk melihat reliabilitas item – item pertanyaan kuesioner yang peneliti sebar. Berikut adalah hasil uji coba terpakai :

Tabel 4.1. Tabel Uji Reliabilitas

| | Jumlah Item Awal | Alpha Cronbach (sebelum) | Corrected item correlation awal | Jumlah Item Akhir | Alpha Cronbach (sesudah) | Corrected item correlation akhir |
|----------------------|------------------|--------------------------|---------------------------------|-------------------|--------------------------|----------------------------------|
| Behavioral Beliefs | 8 item | 0,612 | 0,161 – 0,475 | 3 item | 0,612 | 0,311- 0,492 |
| Outcome Evaluation | 8 item | 0,569 | 0,156 - 0,413 | 3 item | 0,664 | 0,419 – 0,641 |
| Normative Beliefs | 5 item | 0,916 | 0, 753 – 0,816 | 5 item | 0,916 | 0,753 – 0,816 |
| Motivation to Comply | 5 item | 0,851 | 0,525 - 0,795 | 5 item | 0,847 | 0,525 - 0,795 |
| Control Beliefs | 8 item | 0,839 | 0,405 – 0,685 | 6 item | 0,792 | 0,433 – 0,663 |
| Perceived Power | 8 item | 0,679 | -0,062 - 0,614 | 6 item | 0,826 | 0,486 - 0,708 |
| Intensi | 3 item | 0,909 | 0,810 – 0,828 | 3 item | 0,909 | 0,810 – 0,828 |

Berdasarkan tabel 4.1 diketahui ada 14 item pertanyaan yang dihilangkan, 2 item pada bagian *perceived power* dihilangkan karena nilai *corrected item total correlation*-nya dibawah 0,2, yang berarti item tersebut memiliki nilai reliabilitas

yang rendah. kemudian peneliti menghitung ulang reliabilitas item *control beliefs* dengan menghilangkan 2 item yang merupakan pasangan dari item *perceived power* yang dihilangkan. Hal ini dilakukan karena item tersebut sudah tidak bisa lagi dipakai untuk menghitung nilai PBC karena pasangannya (*perceived power*) telah dihilangkan. Pada pasangan item *behavioral beliefs* dan *outcome evaluation* tersisa hanya 3 pasang item. Sedangkan pada pasangan item *normative beliefs* dan *motivation to comply*, tidak ada item yang dihilangkan karena keduanya memiliki nilai reliabilitas yang cukup baik (nilai *corrected item total correlation* diatas 0,2).

Tabel di atas member tahu pula bahwa masing – masing bagian memiliki koefisien alpha diatas 0,6. Selain itu secara keseluruhan alat tes ini memiliki koefisien alpha sebesar 0,908. Sehingga dapat disimpulkan bahwa alat ukur ini memiliki reliabilitas yang cukup baik

4.2. Gambaran Umum Responden

Pada bagian ini peneliti akan memaparkan hasil perolehan data dan gambaran umum responden dari 82 kuesioner yang didapat. Gambaran umum responden dibagi berdasarkan usia, jenis kelamin, wilayah tempat tinggal, pendidikan, pekerjaan, penghasilan, jumlah kepemilikan kendaraan, serta gambaran umum penggunaan Transjakarta oleh responden.

Peneliti membagi beberapa bagian gambaran umum responden berdasarkan tipe kendaraan yang biasa digunakan. Hal ini dilakukan karena peneliti ingin melihat apakah ada perbedaan gambaran umum responden berdasarkan tipe kendaraan yang biasa mereka gunakan. Jumlah sampel yang didapat berdasarkan jenis kendaraan yang biasa digunakan adalah 46 responden untuk pengguna kendaraan pribadi dan 36 responden untuk pengguna kendaraan umum.

4.2.1. Usia

Peneliti membagi usia tersebut menjadi 4 kelompok usia berdasarkan jangka waktu 10 tahun-an. Terlihat bahwa mayoritas pekerja adalah pekerja usia muda. Mayoritas responden berasal dari kelompok usia 20 – 29 tahun (42,7%).

Sedangkan kelompok usia yang paling sedikit jumlahnya yaitu kelompok usia 50 – 59 tahun (7,3%).

Tabel 4.2. Gambaran Usia Responden

| Usia | Frekuensi | Persentase |
|---------------|-----------|------------|
| 20 – 29 tahun | 35 | 42,7 |
| 30 – 39 tahun | 25 | 30,5 |
| 40 – 49 tahun | 16 | 19,5 |
| 50 – 59 tahun | 6 | 7,3 |
| Jumlah | 82 | 100 |

4.2.2. Jenis Kelamin

Jenis kelamin responden pada penelitian ini hampir seimbang, yaitu 48,8% untuk laki-laki dan 51,2% untuk perempuan.

Tabel 4.3. Gambaran Jenis Kelamin Responden

| Jenis Kelamin | Frekuensi | Persentase Pekerja Keseluruhan |
|---------------|-----------|--------------------------------|
| Laki – Laki | 40 | 48,8 |
| Perempuan | 42 | 51,2 |
| Jumlah | 82 | 100 |

Sesuai dengan Tabel 4.4. Pekerja pengguna kendaraan pribadi mayoritas responden adalah laki – laki (60,9%), sedangkan pada pekerja pengguna kendaraan umum mayoritas adalah perempuan (66,7%)

Tabel 4.4. Gambaran Jenis Kelamin Responden Berdasarkan Tipe Kendaraan Yang Biasa Digunakan

| Jenis Kelamin | Frekuensi | Persentase Pekerja Pengguna Kendaraan Pribadi | Frekuensi | Persentase Pekerja Pengguna Kendaraan Umum |
|---------------|-----------|---|-----------|--|
| Laki – Laki | 28 | 60,9 | 12 | 33,3 |
| Perempuan | 18 | 39,1 | 24 | 66,7 |
| Jumlah | 46 | 100 | 36 | 100 |

4.2.3. Wilayah Tempat Tinggal

Wilayah tempat tinggal responden mayoritas berada di daerah DKI Jakarta yaitu sebesar 72%. Sedangkan untuk responden yang berasal dari luar wilayah DKI Jakarta terdiri sebesar 28%. Mayoritas responden berasal dari wilayah Jakarta Timur sebesar 35,4%. Hal ini mungkin diakibatkan oleh sebagian besar responden diambil dari sebuah perusahaan yang berlokasi di daerah Jakarta Timur.

Tabel 4.5. Gambaran Wilayah Tempat Tinggal Responden

| Wilayah Tempat Tinggal | Frekuensi | Persentase |
|------------------------|-----------|------------|
| Jakarta Utara | 4 | 4,9 |
| Jakarta Barat | 4 | 4,9 |
| Jakarta Selatan | 14 | 17,1 |
| Jakarta Timur | 29 | 35,4 |
| Jakarta Pusat | 8 | 9,8 |
| Luar DKI Jakarta | 23 | 28 |
| Jumlah | 82 | 100 |

4.2.4. Pendidikan Terakhir

Pendidikan terakhir responden bervariasi dari tingkat SMP hingga S2. Responden yang paling besar merupakan responden yang pendidikan terakhirnya S1 yaitu sebesar 46,3%. Sedangkan minoritas responden adalah responden yang

memiliki pendidikan terakhir SMP (1,2%). Rata pekerja memiliki pendidikan tinggi (D3, S1, S2). Hal ini mungkin disebabkan oleh pengambilan sampel yang umumnya dilakukan di lokasi kerja yang meminta persyaratan pendidikan tinggi.

Tabel 4.6. Gambaran Pendidikan Terakhir Responden

| Pendidikan Terakhir | Frekuensi | Persentase |
|---------------------|-----------|------------|
| SMP | 1 | 1,2 |
| SMU | 29 | 35,4 |
| D3 | 12 | 14,6 |
| S1 | 28 | 46,3 |
| S2 | 2 | 2,4 |
| Jumlah | 82 | 100 |

4.2.5. Pekerjaan

Pekerjaan responden mayoritas karyawan swasta (59,8%). Hal ini mungkin disebabkan oleh sebagian besar responden diambil dari perusahaan swasta.

Tabel 4.7. Gambaran Pekerjaan Responden

| Pekerjaan | Frekuensi | Persentase |
|-----------------|-----------|------------|
| PNS | 18 | 22 |
| TNI/POLRI | 8 | 9,8 |
| Karyawan Swasta | 49 | 59,8 |
| Lainnya | 7 | 8,5 |
| Jumlah | 82 | 100 |

4.2.6. Penghasilan

Penghasilan dikelompokkan menjadi 3 kelompok, yang memiliki penghasilan Rp 1,5 juta kebawah, kelompok yang berpenghasilan antara Rp. 1,5 juta – Rp 5 juta, dan kelompok yang berpenghasilan diatas Rp 5 juta. Mayoritas

responden pada penelitian ini memiliki penghasilan antara Rp 1,5 Juta – Rp 5 Juta (67,1%). Sedangkan responden yang jumlahnya paling sedikit adalah yang memiliki penghasilan diatas Rp 5 juta (12,2%).

Tabel 4.8. Gambaran Penghasilan Responden

| Penghasilan | Frekuensi | Persentase |
|-------------------------------|-----------|------------|
| ≤ Rp 1.500.000 | 17 | 20,7 |
| > Rp 1.500.000 – Rp 5.000.000 | 55 | 67,1 |
| > Rp 5.000.000 | 10 | 12,2 |
| Jumlah | 82 | 100 |

4.2.7. Kepemilikan Kendaraan Responden (dalam 1 keluarga)

Berdasarkan tabel 4.9. Mayoritas responden memiliki mobil pribadi kurang dari dua buah (90,2%).

Tabel 4.9. Gambaran Jumlah Mobil Yang Dimiliki Responden Dalam 1 Keluarga

| Jumlah mobil yang dimiliki dalam 1 keluarga | Frekuensi | Persentase Pekerja Keseluruhan |
|---|-----------|--------------------------------|
| 0 | 38 | 46,3 |
| 1 | 36 | 43,9 |
| > 1 | 8 | 9,8 |
| Jumlah | 82 | 100 |

Responden pekerja pengguna kendaraan umum tidak ada yang memiliki mobil pribadi lebih dari 1 buah, sedangkan pada responden pengguna kendaraan pribadi ada 17,4% responden pengguna kendaraan umum yang memiliki kendaraan lebih dari 1 buah.

Tabel 4.10. Gambaran Jumlah Mobil Yang Dimiliki Responden Dalam 1 Keluarga Berdasarkan Tipe Kendaraan Yang Biasa Digunakan

| Jumlah mobil yang dimiliki dalam 1 keluarga | Frekuensi | Persentase Pekerja Pengguna Kendaraan Pribadi | Frekuensi | Persentase Pekerja Pengguna Kendaraan Umum |
|---|-----------|---|-----------|--|
| 0 | 19 | 41,3 | 19 | 52,8 |
| 1 | 19 | 41,3 | 17 | 47,2 |
| > 1 | 5 | 17,4 | 0 | 0 |
| Jumlah | 46 | 100 | 36 | 100 |

Mayoritas responden memiliki 1 sepeda motor di rumahnya (50%). Persentase responden yang memiliki sepeda motor lebih banyak daripada yang memiliki mobil pribadi. Responden yang memiliki mobil pribadi jumlah totalnya (53,6%), sedangkan responden yang memiliki sepeda motor jumlah totalnya (76,9%)

Tabel 4.11. Gambaran Jumlah Sepeda Motor Yang Dimiliki Responden Dalam 1 Keluarga

| Jumlah sepeda motor yang dimiliki dalam 1 keluarga | Frekuensi | Persentase Pekerja Keseluruhan |
|--|-----------|--------------------------------|
| 0 | 19 | 23,2 |
| 1 | 41 | 50 |
| 2 | 15 | 18,3 |
| > 2 | 7 | 8,6 |
| Jumlah | 82 | 100 |

Pada tabel 4.12. Persentase pengguna kendaraan pribadi yang memiliki motor lebih dari 2 lebih banyak daripada pengguna kendaraan umum. Perbandingannya adalah 13% : 2,8%

Tabel 4.12. Gambaran Jumlah Sepeda Motor Yang Dimiliki Responden Dalam 1 Keluarga Berdasarkan Tipe Kendaraan Yang Biasa Digunakan

| Jumlah sepeda motor yang dimiliki dalam 1 keluarga | Frekuensi | Persentase Pekerja Pengguna Kendaraan Pribadi | Frekuensi | Persentase Pekerja Pengguna Kendaraan Umum |
|--|-----------|---|-----------|--|
| 0 | 8 | 17,4 | 11 | 30,6 |
| 1 | 22 | 47,8 | 19 | 52,8 |
| 2 | 10 | 21,7 | 5 | 13,9 |
| > 2 | 6 | 13 | 1 | 2,8 |
| Jumlah | 46 | 100 | 36 | 100 |

4.2.8. Gambaran Penggunaan Bus Transjakarta oleh Responden

Sebanyak 85,4% orang responden dalam penelitian ini mengaku pernah menggunakan bus Transjakarta sedangkan 14,6% orang lainnya mengaku tidak pernah menggunakan bus Transjakarta sama sekali.

Tabel 4.13. Gambaran Penggunaan Bus Transjakarta Oleh Responden

| Penggunaan Transjakarta | Frekuensi | Persentase Pekerja Keseluruhan |
|---|-----------|--------------------------------|
| Pernah Menggunakan Transjakarta | 70 | 85,4 |
| Tidak Pernah Sama Sekali Menggunakan Transjakarta | 12 | 14,6 |
| Jumlah | 82 | 100 |

Kelompok pekerja pengguna kendaraan pribadi merupakan kelompok yang lebih banyak mengaku bahwa mereka tidak pernah menggunakan sama sekali bus Transjakarta (21,7%). Sedangkan kelompok yang lebih banyak mengaku bahwa mereka pernah menggunakan bus Transjakarta adalah kelompok pekerja pengguna kendaraan umum (94,4%).

Tabel 4.14. Gambaran Penggunaan Bus Transjakarta Oleh Responden Berdasarkan Tipe Kendaraan Yang Biasa Digunakan

| Penggunaan Transjakarta | Frekuensi | Persentase Pekerja Pengguna Kendaraan Pribadi | Frekuensi | Persentase Pekerja Pengguna Kendaraan Umum |
|---|-----------|---|-----------|--|
| Pernah Menggunakan Transjakarta | 36 | 78,3 | 34 | 94,4 |
| Tidak Pernah Sama Sekali Menggunakan Transjakarta | 10 | 21,7 | 2 | 5,6 |
| Jumlah | 46 | 100 | 36 | 100 |

Dari tabel 4.15. Koridor Transjakarta yang paling banyak pernah digunakan oleh responden adalah koridor 1 (Blok M – Kota) dengan jumlah 56,1% (jumlah responden yang mengaku pernah dan sering menggunakan bus Transjakarta). Sedangkan koridor yang paling sedikit pernah digunakan responden adalah koridor 8 (Lebak Bulus – Harmoni) yaitu sebanyak 11%. Hal ini mungkin disebabkan karena koridor ini merupakan koridor yang terakhir diresmikan yaitu pada bulan Februari 2009. Selain itu koridor yang paling sering digunakan oleh Responden adalah koridor 6 (Dukuh Atas –Ragunan) yaitu sebesar 9,8%.

Tabel 4.15. Gambaran Penggunaan Koridor Transjakarta Oleh Responden Keseluruhan

| Penggunaan Transjakarta | Persentase responden yang tidak pernah menggunakan bus Transjakarta | Persentase responden yang pernah menggunakan bus Transjakarta | Persentase responden yang sering menggunakan bus Transjakarta | Total responden yang pernah dan sering menggunakan Transjakarta |
|-------------------------|---|---|---|---|
| Koridor 1 | 43,9 | 45,1 | 11 | 56,1 |
| Koridor 2 | 58,5 | 32,9 | 8,5 | 41,4 |
| Koridor 3 | 84,1 | 13,4 | 2,4 | 15,8 |
| Koridor 4 | 73,2 | 23,2 | 3,7 | 26,9 |
| Koridor 5 | 53,7 | 41,5 | 4,9 | 46,4 |
| Koridor 6 | 76,8 | 13,4 | 9,8 | 23,2 |
| Koridor 7 | 67,1 | 29,3 | 3,7 | 33 |
| Koridor 8 | 89 | 11 | 0 | 11 |

Pada responden pengguna kendaraan pribadi (tabel 4.16) terlihat bahwa koridor 1 merupakan koridor bus Transjakarta yang paling banyak pernah digunakan (45,7%). Koridor 3 (Kalideres – Pasar Baru) dan 8 (Lebak Bulus – Harmoni) merupakan koridor bus Transjakarta dimana responden pekerja pengguna kendaraan pribadi tidak ada yang mengaku sering menggunakan bus Transjakarta. Sedangkan koridor 2 (Pulogadung – Harmoni) dan 6 (Ragunan – Dukuh Atas) merupakan koridor yang paling sering digunakan (masing – masing memiliki 6,5% responden yang mengaku sering)

Tabel 4.16. Gambaran Penggunaan Koridor Transjakarta Oleh Responden Pekerja Pengguna Kendaraan Pribadi

| Penggunaan Transjakarta | Persentase pengguna kendaraan pribadi yang tidak pernah menggunakan bus Transjakarta | persentase pengguna kendaraan pribadi yang pernah menggunakan bus Transjakarta | persentase pengguna kendaraan pribadi yang sering menggunakan bus Transjakarta | Total responden yang pernah dan sering menggunakan Transjakarta |
|-------------------------|--|--|--|---|
| Koridor 1 | 54,3 | 43,5 | 2,2 | 45,7 |
| Koridor 2 | 65,2 | 28,3 | 6,5 | 34,8 |
| Koridor 3 | 89,1 | 10,9 | 0 | 10,9 |
| Koridor 4 | 80,4 | 15,2 | 4,3 | 19,5 |
| Koridor 5 | 56,5 | 39,1 | 4,3 | 43,4 |
| Koridor 6 | 87 | 6,5 | 6,5 | 13 |
| Koridor 7 | 82,6 | 15,2 | 2,2 | 17,4 |
| Koridor 8 | 95,7 | 4,3 | 0 | 4,3 |

Koridor 1 (Blok M – Kota) merupakan koridor yang paling banyak digunakan oleh pengguna kendaraan umum. Koridor 8 (Lebak Bulus – Harmoni) merupakan koridor yang paling sedikit pernah digunakan pengguna kendaraan umum.

Tabel 4.17. Gambaran Penggunaan Koridor Transjakarta Oleh Responden Pekerja Pengguna Kendaraan Umum

| Penggunaan Transjakarta | Persentase pengguna kendaraan umum yang tidak pernah menggunakan bus Transjakarta | persentase pengguna kendaraan umum yang pernah menggunakan bus Transjakarta | persentase pengguna kendaraan umum yang sering menggunakan bus Transjakarta | Total responden yang pernah dan sering menggunakan Transjakarta |
|-------------------------|---|---|---|---|
| Koridor 1 | 30,6 | 47,2 | 22,2 | 69,4 |
| Koridor 2 | 50 | 38,9 | 11,1 | 50 |
| Koridor 3 | 77,8 | 16,7 | 5,6 | 22,3 |
| Koridor 4 | 63,9 | 33,3 | 2,8 | 36,1 |
| Koridor 5 | 50 | 44,4 | 5,6 | 50 |
| Koridor 6 | 63,9 | 22,2 | 13,9 | 36,1 |
| Koridor 7 | 47,2 | 47,2 | 5,6 | 53,8 |
| Koridor 8 | 80,6 | 19,4 | 0 | 19,4 |

Dari perbandingan kedua tabel diatas diketahui bahwa pekerja pengguna kendaraan umum lebih banyak menggunakan Transjakarta, daripada pekerja pengguna kendaraan pribadi

4.3. Analisa Hasil

Pada bagian analisa hasil ini peneliti ingin melihat gambaran intensi, pengaruh determinan – determinan intensi terhadap intensi, serta melihat perbedaan skor mean intensi dan determinannya antara kelompok pekerja pengguna kendaraan pribadi dan pekerja pengguna kendaraan umum.

Intensi yang ingin dilihat adalah intensi menggunakan menggunakan Transjakarta untuk pergi ke tempat kerja dalam waktu 1 bulan ke depan, intensi menggunakan Transjakarta untuk pergi ke tempat kerja beberapa kali dalam seminggu selama kurun waktu 1 bulan ke depan, dan intensi menggunakan Transjakarta untuk pergi ke tempat kerja setiap hari dalam waktu 1 bulan ke depan. Determinan yang ingin dilihat adalah sikap, norma subjektif, dan PBC

4.3.1. Gambaran Intensi

Tabel 4.18. Gambaran Umum Intensi Menggunakan Transjakarta Untuk Pergi ke Tempat Kerja

| Jawaban | Persentase Intensi A | Persentase Intensi B | Persentase Intensi C |
|-------------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| Kelompok Jawaban Tidak Setuju | 42,7 | 39 | 50 |
| Netral | 26,8 | 24,4 | 26,8 |
| Kelompok Jawaban Setuju | 30,5 | 36,6 | 23,2 |

Keterangan :

Intensi A = Intensi menggunakan Transjakarta untuk pergi ke tempat kerja dalam waktu 1 bulan ke depan

Intensi B = Intensi menggunakan Transjakarta untuk pergi ke tempat kerja beberapa kali dalam seminggu selama kurun waktu 1 bulan ke depan

Intensi C = Intensi menggunakan Transjakarta untuk pergi ke tempat kerja setiap hari dalam waktu 1 bulan ke depan

Dari tabel 4.18. dapat dilihat lebih banyak responden yang tidak setuju menggunakan Transjakarta. Hal ini terjadi baik pada intensi A, B maupun C. Pada intensi A responden yang menyatakan tidak setuju adalah 42,7%, pada intensi B responden yang menyatakan tidak setuju sebanyak 39%, dan pada intensi C responden yang menyatakan tidak setuju sebanyak 50%.

4.3.2. Pengaruh Determinan Intensi Terhadap Intensi Menggunakan Transjakarta Untuk Pergi ke Tempat Kerja Dalam Waktu 1 Bulan ke Depan

Tabel 4.19. Hasil Regresi Berganda Antara Determinan Intensi Terhadap Intensi Menggunakan Transjakarta Untuk Pergi ke Tempat Kerja Dalam Waktu 1 Bulan ke Depan

| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate | Signifikansi |
|-------|-------|----------|-------------------|----------------------------|--------------|
| 1 | 0,588 | 0,346 | 0,321 | 1,407 | 0,000 |

Dari tabel 4.19 diperoleh *R Square* sebesar 0,346, yang berarti 34,6% varians intensi menggunakan Transjakarta untuk pergi ke tempat kerja dalam waktu 1 bulan ke depan dapat diprediksi oleh determinan – determinan intensi, sedangkan sisanya dijelaskan oleh faktor lain yang tidak diperhitungkan dalam penelitian ini

Tabel 4.19 juga menunjukkan bahwa hasil signifikan pada $\alpha < 0,05$, Hal ini menunjukkan bahwa determinan intensi memiliki pengaruh yang signifikan terhadap intensi menggunakan Transjakarta untuk pergi ke tempat kerja dalam waktu 1 bulan ke depan.

Tabel 4.20. Hubungan Determinan Intensi Terhadap Intensi Menggunakan Transjakarta Untuk Pergi ke Tempat Kerja Dalam Waktu 1 Bulan ke Depan

| Model | Unstandardized Coefficient | | Standardized Coefficients | Partial Correlation | |
|------------------------|----------------------------|-----------|---------------------------|---------------------|-------|
| | B | Std.error | Beta | Sig | |
| 1 (<i>constant</i>) | 1,202 | 0,513 | | 0,022 | |
| <i>Sikap</i> | 0,005 | 0,008 | 0,059 | 0,525 | 0,072 |
| <i>Norma Subjektif</i> | 0,019 | 0,004 | 0,467 | 0,000 | 0,457 |
| <i>PBC</i> | 0,006 | 0,003 | 0,202 | 0,053 | 0,217 |

Berdasarkan tabel 4.20 dapat diperoleh model regresi sebagai berikut :

$$\text{Intensi A} = 1,290 + 0,005 \text{ Sikap} + 0,019 \text{ Norma Subjektif} + 0,006 \text{ PBC}$$

Keterangan :

Intensi A = Intensi menggunakan Transjakarta untuk pergi ke tempat kerja dalam waktu 1 bulan ke depan

Berdasarkan persamaan regresi di atas, diketahui bahwa setiap kenaikan 1 angka pada determinan norma subjektif akan diikuti oleh kenaikan sebesar 0,019 pada intensi A, dan diketahui bahwa setiap kenaikan 1 angka pada determinan PBC akan diikuti oleh kenaikan sebesar 0,006 pada intensi menggunakan Transjakarta untuk pergi ke tempat kerja dalam waktu 1 bulan

Berdasarkan tabel 4.20 dapat pula dilihat bahwa determinan intensi yang memiliki kontribusi signifikan terhadap intensi menggunakan Transjakarta untuk pergi ke tempat kerja dalam waktu 1 bulan adalah determinan norma subjektif ($r = 0,457$, sig. $<0,05$). Menimbang bahwa penelitian ini, adalah penelitian yang kontribusinya tidak berpengaruh langsung terhadap kinerja Transjakarta dan hanya dijadikan sebagai sumber referensi maka peneliti mengambil batas signifikansi 0,1. Oleh karena itu, pengaruh determinan PBC dapat digolongkan signifikan ($r = 0,217$, sig. $<0,1$).

4.3.3. Pengaruh Determinan Intensi Terhadap Intensi untuk Pergi ke Tempat Kerja Beberapa Kali dalam Seminggu Selama Kurun Waktu 1 Bulan ke Depan

Tabel 4.21. Hasil Regresi Berganda Antara Determinan Intensi Terhadap Intensi Menggunakan Transjakarta Untuk Pergi ke Tempat Kerja Beberapa Kali Dalam Seminggu Selama Kurun Waktu 1 Bulan ke Depan

| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate | Signifikansi |
|-------|-------|----------|-------------------|----------------------------|--------------|
| 1 | 0,592 | 0,350 | 0,325 | 1,365 | 0,000 |

Dari tabel 4.21 diperoleh R *Square* sebesar 0,350, yang berarti 35% variansi intensi menggunakan Transjakarta untuk pergi ke tempat kerja beberapa

kali dalam seminggu selama kurun waktu 1 bulan ke depan, dapat diprediksi oleh determinan – determinan intensi, sedangkan sisanya dijelaskan oleh faktor lain yang tidak diperhitungkan dalam penelitian ini

Tabel 4.21 juga menunjukkan bahwa hasil signifikan pada $\alpha = 0,05$, Hal ini menunjukkan bahwa determinan intensi memiliki pengaruh yang signifikan terhadap intensi menggunakan Transjakarta untuk pergi ke tempat kerja beberapa kali dalam seminggu selama kurun waktu 1 bulan ke depan.

Tabel 4.22. Hubungan Determinan Intensi Terhadap Intensi Menggunakan Transjakarta Untuk Pergi ke Tempat Kerja Beberapa Kali Dalam Seminggu Selama Kurun Waktu 1 Bulan ke Depan

| Model | Unstandardized Coefficient | | Standardized Coefficients | Sig | Partial Correlation |
|------------------------|----------------------------|-----------|---------------------------|-------|---------------------|
| | B | Std.error | Beta | | |
| 1 (<i>constant</i>) | 1,297 | 0,498 | | 0,011 | |
| <i>Sikap</i> | 0,004 | 0,008 | 0,044 | 0,635 | 0,054 |
| <i>Norma Subjektif</i> | 0,016 | 0,004 | 0,410 | 0,000 | 0,412 |
| <i>PBC</i> | 0,008 | 0,003 | 0,279 | 0,008 | 0,295 |

Berdasarkan tabel 4.22 dapat diperoleh model regresi

$$\text{Intensi B} = 1,297 + 0,004 \text{ Sikap} + 0,016 \text{ Norma Subjektif} + 0,008 \text{ PBC}$$

Keterangan :

Intensi B = Intensi menggunakan Transjakarta untuk pergi ke tempat kerja beberapa kali dalam seminggu selama kurun waktu 1 bulan ke depan

Berdasarkan persamaan regresi di atas, diketahui bahwa setiap kenaikan 1 angka pada determinan norma subjektif akan diikuti oleh kenaikan sebesar 0,016 pada intensi B, dan diketahui bahwa setiap kenaikan 1 angka pada determinan PBC akan diikuti oleh kenaikan sebesar 0,008 pada intensi B

Berdasarkan tabel 4.22 dapat pula dilihat bahwa determinan intensi yang memiliki kontribusi signifikan terhadap intensi menggunakan Transjakarta untuk pergi ke tempat kerja beberapa kali dalam seminggu selama kurun waktu 1 bulan

ke depan adalah determinan norma subjektif ($r = 0,412$, sig. $<0,05$) dan PBC ($r=0,295$, sig $<0,05$)

4.3.4. Pengaruh Determinan Intensi Terhadap Intensi Untuk Pergi ke Tempat Kerja Setiap Hari Dalam Waktu 1 Bulan ke Depan

Tabel 4.23. Tabel Hasil Regresi Berganda Antara Determinan Intensi Terhadap Intensi Menggunakan Transjakarta Untuk Pergi ke Tempat Kerja Setiap Hari Dalam Waktu 1 Bulan ke Depan

| Model | R | R Square | Adjusted R Square | Std. Error of the Estimate | Signifikansi |
|-------|-------|----------|-------------------|----------------------------|--------------|
| 1 | 0,660 | 0,435 | 0,414 | 1,269 | 0,000 |

Dari tabel 4.23 diperoleh R Square sebesar 0,435, yang berarti 43,5% varians intensi menggunakan Transjakarta untuk pergi ke tempat kerja setiap hari dalam waktu 1 bulan ke depan dapat diprediksi oleh determinan – determinan intensi, sedangkan sisanya dijelaskan oleh faktor lain yang tidak diperhitungkan dalam penelitian ini

Tabel 4.23 juga menunjukkan bahwa hasil signifikan pada $los < 0,05$, Hal ini menunjukkan bahwa determinan intensi memiliki pengaruh yang signifikan terhadap intensi menggunakan Transjakarta untuk pergi ke tempat kerja setiap hari dalam waktu 1 bulan ke depan.

Tabel 4.24. Hubungan Determinan Intensi Terhadap Intensi Menggunakan Transjakarta Untuk Pergi ke Tempat Kerja Setiap Hari Dalam Waktu 1 Bulan ke Depan

| Model | Unstandardized Coefficient | | Standardized Coefficients | Partial Correlation | |
|------------------------|----------------------------|-----------|---------------------------|---------------------|-------|
| | B | Std.error | Beta | Sig | |
| 1 (<i>constant</i>) | 0,722 | 0,463 | | 0,123 | |
| <i>Sikap</i> | 0,007 | 0,007 | 0,087 | 0,308 | 0,115 |
| <i>Norma Subjektif</i> | 0,021 | 0,004 | 0,538 | 0,000 | 0,537 |
| <i>PBC</i> | 0,006 | 0,003 | 0,205 | 0,035 | 0,236 |

Berdasarkan tabel 4.24 dapat diperoleh model regresi sebagai berikut :

$$\text{Intensi C} = 0,722 + 0,007 \text{ Sikap} + 0,021 \text{ Norma Subjektif} + 0,006 \text{ PBC}$$

Keterangan :

Intensi C = Intensi menggunakan Transjakarta untuk pergi ke tempat kerja setiap hari dalam waktu 1 bulan ke depan

Berdasarkan persamaan regresi di atas, diketahui bahwa setiap kenaikan 1 angka pada determinan norma subjektif akan diikuti oleh kenaikan sebesar 0,021, dan diketahui bahwa setiap kenaikan 1 angka pada variabel PBC akan diikuti oleh kenaikan sebesar 0,006 pada intensi menggunakan Transjakarta untuk pergi ke tempat kerja setiap hari dalam waktu 1 bulan ke depan.

Berdasarkan tabel 4.24 dapat pula dilihat bahwa determinan intensi yang memiliki kontribusi signifikan terhadap intensi menggunakan Transjakarta untuk pergi ke tempat kerja dalam waktu 1 bulan adalah determinan norma subjektif ($r = 0,537$, sig. $<0,05$), dan PBC ($r = 0,236$, sig. $<0,05$)

4.3.5. Perbedaan Kelompok Berdasarkan Tipe Kendaraan yang Biasa Digunakan

Peneliti membandingkan *mean* dari determinan intensi dan intensi – intensi itu sendiri berdasarkan tipe kendaraan yang biasa digunakan responden (pengguna kendaraan umum dan pengguna kendaraan pribadi). Untuk melihat perbedaan *mean* berdasarkan tipe kendaraan, dilakukan uji *independent sample t-test*.

Berdasarkan pada perhitungan *Levene's Test* intensi A berdasarkan tipe kendaraan yang biasa digunakan diperoleh nilai signifikansi F sebesar 2,618. Nilai ini lebih kecil dari nilai los 0,1 ($p > 0,1$) artinya varians pada kedua kelompok adalah sama. Oleh karena itu digunakan hasil perhitungan pada kolom *equal variances not assumed*. Kemudian berdasarkan uji *t-test* diperoleh signifikansi sebesar 0,043 yang nilainya lebih besar dari los 0,1 ($p > 0,1$). Artinya tidak terdapat perbedaan tingkat intensi A antara responden yang menggunakan kendaraan pribadi dan kendaraan umum.

Tabel 4.25. Tabel Hasil Uji t-test Intensi dan Determinan Intensi

| | Jenis Kelamin | Perbedaan Mean Skor | | | <i>t-test for equality means</i> | | |
|-----------------|---------------|---------------------|--------|--------|----------------------------------|--------|----------------|
| | | N | Mean | SD | t | df | Sig (2-tailed) |
| Intensi A | Pribadi | 46 | 3,74 | 1,570 | 0,043 | 67,616 | 0,966 |
| | Umum | 36 | 3,72 | 1,892 | | | |
| Intensi B | Pribadi | 46 | 3,91 | 1,575 | 0,289 | 80 | 0,773 |
| | Umum | 36 | 3,81 | 1,786 | | | |
| Intensi C | Pribadi | 46 | 3,43 | 1,486 | (-) | 65,562 | 0,753 |
| | Umum | 36 | 3,56 | 1,874 | | | |
| Sikap | Pribadi | 46 | 31,91 | 19,718 | 0,190 | 80 | 0,850 |
| | Umum | 36 | 31,08 | 19,599 | | | |
| Norma Subjektif | Pribadi | 46 | 75,67 | 40,266 | (-) | 80 | 0,341 |
| | Umum | 36 | 84,78 | 45,615 | | | |
| PBC | Pribadi | 46 | 144,67 | 63,512 | (-) | 79,943 | 0,931 |
| | Umum | 36 | 145,75 | 48,232 | | | |

Keterangan :

Intensi A = Intensi menggunakan Transjakarta untuk pergi ke tempat kerja dalam waktu 1 bulan ke depan

Intensi B = Intensi menggunakan Transjakarta untuk pergi ke tempat kerja beberapa kali dalam seminggu selama kurun waktu 1 bulan ke depan

Intensi C = Intensi menggunakan Transjakarta untuk pergi ke tempat kerja setiap hari dalam waktu 1 bulan ke depan

Hasil yang sama juga diperlihatkan terhadap intensi C dan PBC. Akan tetapi pada Intensi B diperoleh nilai signifikansi F sebesar 1,375 Nilai ini lebih besar dari los. 0,1 ($p < 0,1$). Oleh karena itu digunakan hasil perhitungan pada kolom *equal variances assumed*. Kemudian berdasarkan uji *t-test* diperoleh signifikansi sebesar 0,289 yang nilainya lebih besar dari los 0,1 ($p > 0,1$). Hal ini juga terjadi pada determinan sikap serta norma subjektif. Tabel 4.22. memperlihatkan tidak ada perbedaan skor yang signifikan dari intensi lain A, B, C, serta determinan-determinan intensi antara responden yang biasa menggunakan kendaraan pribadi, dan responden yang biasa menggunakan kendaraan umum