BAB IV
HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Hasil

1. Gambaran Objek Penelitian

Layanan transportasi publik di wilayah Banjarbakula saat ini dioperasikan melalui skema *Buy The Service* (BTS) Trans Banjarbakula. Sebelumnya, layanan ini beroperasi sebagai *Bus Rapid Transit* (BRT) Banjarbakula, sebelum kemudian beralih ke sistem BTS dengan pengelolaan yang lebih terstruktur serta dukungan sistem pembayaran yang lebih modern.

Gambar 4.1 Bus Trans Banjarbakula (Teman Bus)



Sumber: bingkaibanua.com (2022)

Dalam skema BTS, pemerintah membeli layanan transportasi dari operator. Dengan demikian, operator tidak lagi memperoleh pendapatan berdasarkan jumlah penumpang yang diangkut, melainkan berdasarkan layanan yang diberikan sesuai

dengan standar yang telah ditetapkan. Sistem ini merupakan bagian dari kebijakan pemerintah dalam penyediaan layanan transportasi publik yang lebih terstandarisasi.

BTS Trans Banjarbakula mulai resmi dioperasikan pada tanggal 22 Desember 2021 sebagai bagian dari upaya menghadirkan transportasi publik yang lebih modern dan terintegrasi (Padhliansyah, 2024). Dalam operasionalnya, layanan ini masih mengadopsi beberapa konsep dari sistem BRT, seperti penggunaan rute tetap, halte khusus, serta jadwal layanan yang teratur.

Program BTS dilaksanakan melalui pembelian layanan oleh pemerintah kepada operator dengan mengacu pada standar pelayanan minimal. Dalam pelaksanaannya, skema ini menerapkan dua strategi utama, yaitu push strategy dan pull strategy. Strategi pull dilakukan melalui peningkatan kualitas layanan serta pemberian subsidi guna menarik minat masyarakat menggunakan transportasi publik. Sementara itu, strategi push dilakukan melalui penerapan standar pelayanan yang mendorong peralihan penggunaan kendaraan pribadi ke transportasi umum (Akhmad dkk., 2024).

Sebanyak 77 armada Teman Bus melayani penumpang pada empat rute layanan dengan sekitar 195 titik halte atau bus stop yang tersebar di wilayah layanan Banjarbakula. Layanan ini beroperasi setiap hari mulai sekitar pukul 05.00 hingga 19.30 WITA untuk melayani mobilitas masyarakat.

Layanan Bus Trans Banjarbakula terdiri atas empat koridor utama. Koridor 1 melayani rute Terminal Gambut Barakat–Simpang Empat Banjarbaru pulang pergi melalui Citra Graha, Air Nav, FK ULM, dan Kolam Renang Banjarbaru.

Koridor 2 melayani rute Terminal Gambut Barakat–Taman Siring KM 0 Banjarmasin melalui Pasar Ahad, Terminal Induk KM 6, UIN Antasari, dan Pasar Sudimampir. Koridor 3 melayani rute Terminal Induk KM 6–Universitas Muhammadiyah Banjarmasin melalui Universitas Sari Mulia, UNISKA, dan RSUD Dr. H. Moch. Ansari Saleh. Koridor 4 melayani rute Terminal Gambut Barakat–Kantor Kecamatan Bati-Bati melalui Landasan Ulin dan Liang Anggang.

2. Karakteristik Responden

Karakteristik responden digunakan untuk menggambarkan profil sampel penelitian. Penelitian ini melibatkan 100 responden yang merupakan pengguna Bus Trans Banjarbakula di Kota Banjarmasin. Pengelompokan responden dilakukan berdasarkan jenis kelamin, pekerjaan, serta domisili atau aktivitas sehari-hari.

a. Karakteristik Berdasarkan Jenis Kelamin

Tabel 4.1 Berdasarkan Jenis Kelamin

Jenis Kelamin	Jumlah
Laki-laki	46
Perempuan	54
Total	**100**

Sumber: data primer yang diolah, 2026

Berdasarkan tabel, responden didominasi oleh perempuan sebanyak 54 orang atau 54%, sedangkan laki-laki berjumlah 46 orang atau 46%. Data ini menunjukkan dominasi responden perempuan dalam penggunaan Bus Trans Banjarbakula, dengan selisih yang relatif kecil.

b. Karakteristik Berdasarkan Pekerjaan

Tabel 4.2 Berdasarkan Pekerjaan

Kelompok Pekerjaan	Jumlah
Pelajar/Mahasiswa	29
Karyawan Swasta/Swasta	10
PNS / ASN / PPPK / Dinkes	8
Karyawan (Umum / Gudang / Staf / Kasir)	7
Guru / Guru Honorer / Staf TU	6
Jaga Stand	5
Wiraswasta / Pedagang / Dagang	5
Ibu Rumah Tangga	3
Pensiun / Pensiunan PNS	3
Lainnya (Driver, Mekanik, Satpam, dll)	24
Total	**100**

Sumber: data primer yang diolah, 2026

Berdasarkan tabel, responden terbanyak berasal dari kelompok pelajar atau mahasiswa sebanyak 29 orang atau 29%, yang menunjukkan bahwa kelompok ini merupakan pengguna utama Bus Trans Banjarbakula. Responden yang bekerja sebagai karyawan swasta berjumlah 10 orang atau 10%, diikuti oleh PNS, ASN, PPPK, atau pegawai instansi pemerintah sebanyak 8 orang atau 8%, serta karyawan umum seperti staf, karyawan gudang, dan kasir sebanyak 7 orang atau 7%.

Responden yang berprofesi sebagai guru, guru honorer, dan staf tata usaha berjumlah 6 orang atau 6%. Penjaga stand serta wiraswasta atau pedagang masing-masing berjumlah 5 orang atau 5%. Ibu rumah tangga dan pensiunan masing-masing berjumlah 3 orang atau 3%. Selain itu, terdapat 24 responden atau 24% dalam kategori pekerjaan lain seperti driver, mekanik, dan satpam. Data ini menunjukkan bahwa Bus Trans Banjarbakula digunakan oleh berbagai kelompok masyarakat dengan latar belakang pekerjaan yang beragam.

c. Karakteristik Berdasarkan Domisili atau Aktivitas Sehari-hari

Tabel 4.3 Berdasarkan Domisili atau Aktivitas Sehari-hari

Wilayah	Jumlah
Banjarmasin Barat	17
Banjarmasin Selatan	21
Banjarmasin Tengah	19
Banjarmasin Timur	23
Banjarmasin Utara	20
Total	**100**

Sumber: data primer yang diolah, 2026

Berdasarkan tabel, responden terbanyak berasal dari Banjarmasin Timur sebanyak 23 orang atau 23%, diikuti Banjarmasin Selatan sebanyak 21 orang atau 21%, serta Banjarmasin Utara sebanyak 20 orang atau 20%. Responden dari Banjarmasin Tengah berjumlah 19 orang atau 19%, sedangkan Banjarmasin Barat sebanyak 17 orang atau 17%. Data ini menunjukkan bahwa

responden berasal dari berbagai wilayah di Kota Banjarmasin sehingga mencerminkan pengguna Bus Trans Banjarbakula secara representatif.

3. Hasil Uji Instrumen Penelitian

a. Uji Validitas

Tabel 4.4 Hasil Uji Validitas

No	Variabel	Item Pernyataan	r Hitung	r Tabel	Keterangan
1	Kepedulian Lingkungan	$X_{1.1}$	0.559	0.1654	Valid
2		$X_{1.2}$	0.620		
3		$X_{1.3}$	0.817		
4		$X_{1.4}$	0.897		
5		$X_{1.5}$	0.800		
6		$X_{1.6}$	0.720		
7		$X_{1.7}$	0.868		
8		$X_{1.8}$	0.859		
9	Norma Subjektif	$X_{2.1}$	0.860		
10		$X_{2\text{-}2}$	0.877		
11		$X_{2.3}$	0.895		
12		$X_{2.4}$	0.858		
13	Kewajaran Harga	$X_{3.1}$	0.814		
14		$X_{3.2}$	0.835		
15		$X_{3.3}$	0.824		
16		$X_{3.4}$	0.758		
17		$X_{3.5}$	0.805		
18		$X_{3.6}$	0.833		
19		$X_{3.7}$	0.670		
20		$X_{3.8}$	0.766		
21	Keputusan Menggunakan	$Y_{1.1}$	0.837		
22		$Y_{1.2}$	0.759		
23		$Y_{1.3}$	0.755		
24		$Y_{1.4}$	0.833		
25		$Y_{1.5}$	0.896		
26		$Y_{1.6}$	0.837		

Sumber: data primer yang diolah, 2026

Uji validitas menilai kemampuan setiap item kuesioner dalam mengukur variabel secara tepat. Penelitian ini menggunakan korelasi Pearson Product Moment antara skor item dan skor total dengan tingkat signifikansi $\alpha = 0,05$ dan jumlah responden 100 orang, sehingga diperoleh r tabel sebesar 0,1654. Item dinyatakan valid apabila r hitung lebih besar dari r tabel.

Hasil pengujian menunjukkan bahwa variabel kepedulian lingkungan (X1) dengan delapan item memiliki r hitung antara 0,559 hingga 0,897, seluruhnya melebihi r tabel. Variabel norma subjektif (X2) dengan empat item memiliki r hitung antara 0,858 hingga 0,895 yang juga melebihi r tabel. Variabel kewajaran harga (X3) dengan delapan item memiliki r hitung antara 0,670 hingga 0,835, seluruhnya lebih besar dari r tabel. Variabel keputusan menggunakan (Y) dengan enam item menunjukkan r hitung antara 0,755 hingga 0,896 yang juga melebihi r tabel.

Hasil tersebut menunjukkan bahwa seluruh item pada variabel kepedulian lingkungan, norma subjektif, kewajaran harga, dan keputusan menggunakan memenuhi kriteria validitas sehingga layak digunakan dalam analisis lanjutan.

b. Uji Reliabelitas

Tabel 4.5 Hasil Uji Reliabelitas

No	Variabel	Cronbach's Alpha	Jumlah Item	Keterangan
1	Kepedulian Lingkungan	0.903	8	Reliabel
2	Norma Subjektif	0.896	4	
3	Kewajaran Harga	0.907	8	
4	Keputusan Menggunakan	0.900	6	

Sumber: data primer yang diolah, 2026

Uji reliabilitas menilai konsistensi instrumen penelitian dalam menghasilkan data yang stabil pada pengukuran berulang. Penelitian ini menggunakan metode Cronbach's Alpha dengan kriteria nilai di atas 0,60 sebagai indikator reliabilitas.

Hasil pengujian menunjukkan bahwa variabel kepedulian lingkungan (X_1) dengan delapan item memiliki nilai Cronbach's Alpha sebesar 0,903, variabel norma subjektif (X_2) dengan empat item sebesar 0,896, variabel kewajaran harga (X_3) dengan delapan item sebesar 0,907, serta variabel keputusan menggunakan (Y) dengan enam item sebesar 0,900. Seluruh nilai tersebut melebihi batas 0,60.

Hasil ini menunjukkan bahwa seluruh variabel dalam penelitian memiliki konsistensi internal yang baik sehingga instrumen dinyatakan reliabel dan layak digunakan dalam analisis lanjutan.

4. Deskriptif Variabel Penelitian

a. Kepedulian Lingkungan (X1)

Tabel 4.6 Deskriptif Variabel Kepedulian Lingkungan

Item X_1	STS		TS		N		S		SS		Jumlah	
	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%
$X_{1.1}$	3	3%	0	0%	10	10%	42	42%	45	45%	100	100%
$X_{1.2}$	1	1%	3	3%	14	14%	47	47%	35	35%	100	100%
$X_{1.3}$	1	1%	8	8%	11	11%	32	32%	48	48%	100	100%
$X_{1.4}$	4	4%	7	7%	7	7%	36	36%	46	46%	100	100%
$X_{1.5}$	2	2%	6	6%	22	22%	45	45%	25	25%	100	100%
$X_{1.6}$	1	1%	9	9%	41	41%	38	38%	11	11%	100	100%
$X_{1.7}$	4	4%	6	6%	15	15%	51	51%	24	24%	100	100%
$X_{1.8}$	1	1%	7	7%	8	8%	43	43%	41	41%	100	100%

Sumber: data primer yang diolah, 2026

Item $X_{1.1}$ menunjukkan bahwa mayoritas responden menyatakan sangat setuju sebanyak 45 orang (45%) dan setuju sebanyak 42 orang (42%), sementara 10 responden (10%) menjawab netral dan 3 responden (3%) sangat tidak setuju. Hasil ini mencerminkan tingkat kepedulian yang tinggi terhadap peningkatan polusi udara.

Item $X_{1.2}$ menunjukkan 47 responden (47%) setuju dan 35 responden (35%) sangat setuju, sedangkan 14 responden (14%) netral, 3 responden (3%) tidak setuju, dan 1 responden (1%) sangat tidak setuju. Temuan ini menunjukkan kesadaran terhadap dampak negatif kendaraan pribadi terhadap lingkungan.

Item $X_{1.3}$ menunjukkan 48 responden (48%) sangat setuju dan 32 responden (32%) setuju, sementara 11 responden (11%) netral, 8 responden (8%) tidak setuju, dan 1 responden (1%) sangat tidak setuju. Hasil ini menunjukkan keyakinan bahwa penggunaan transportasi umum dapat menciptakan lingkungan yang lebih bersih.

Item $X_{1.4}$ menunjukkan 46 responden (46%) sangat setuju dan 36 responden (36%) setuju, sedangkan 7 responden (7%) netral, 7 responden (7%) tidak setuju, dan 4 responden (4%) sangat tidak setuju. Temuan ini menunjukkan kepercayaan bahwa transportasi umum dapat mengurangi penggunaan kendaraan pribadi.

Item $X_{1.5}$ menunjukkan 45 responden (45%) setuju dan 25 responden (25%) sangat setuju, sementara 22 responden (22%) netral, 6 responden (6%) tidak setuju, dan 2 responden (2%) sangat tidak setuju. Hasil ini menunjukkan kesediaan responden untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi.

Item $X_{1.6}$ menunjukkan 38 responden (38%) setuju dan 11 responden (11%) sangat setuju, sedangkan 41 responden (41%) netral, 9 responden (9%) tidak setuju, dan 1 responden (1%) sangat tidak setuju. Temuan ini menunjukkan adanya variasi sikap terhadap kesediaan menggunakan transportasi umum meskipun membutuhkan waktu lebih lama.

Item $X_{1.7}$ menunjukkan 51 responden (51%) setuju dan 24 responden (24%) sangat setuju, sementara 15 responden (15%) netral, 6 responden (6%) tidak setuju, dan 4 responden (4%) sangat tidak setuju. Hasil ini menunjukkan adanya rasa tanggung jawab untuk mendukung penggunaan transportasi umum.

Item $X_{1.8}$ menunjukkan 43 responden (43%) setuju dan 41 responden (41%) sangat setuju, sedangkan 8 responden (8%) netral, 7 responden (7%) tidak setuju, dan 1 responden (1%) sangat tidak setuju. Temuan ini menunjukkan dukungan terhadap kebijakan pemerintah dalam mendorong penggunaan transportasi umum.

b. Norma Subjektif

Tabel 4.7 Deskriptif Variabel Norma Subjektif

Item X_2	STS		TS		N		S		SS		Jumlah	
	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%
$X_{2.1}$	2	2%	5	5%	29	29%	46	46%	18	18%	100	100%
$X_{2.2}$	1	1%	9	9%	34	34%	41	41%	15	15%	100	100%
$X_{2.3}$	4	4%	5	5%	43	43%	39	39%	9	9%	100	100%
$X_{2.4}$	0	0%	8	8%	31	31%	43	43%	18	18%	100	100%

Sumber: data primer yang diolah, 2026

Berdasarkan hasil tabulasi data, pada pernyataan $X_{2.1}$ sebagian besar responden menyatakan setuju sebesar 46% dan sangat setuju sebesar 18%, sedangkan 29% menjawab netral, 5% tidak setuju, dan 2% sangat tidak setuju. Hasil ini menunjukkan adanya dukungan dari orang terdekat terhadap penggunaan Bus Trans Banjarbakula.

Pada pernyataan $X_{2.2}$, responden yang menyatakan setuju sebesar 41% dan sangat setuju sebesar 15%, sementara 34% menjawab netral, 9% tidak setuju, dan 1% sangat tidak setuju. Temuan ini menunjukkan adanya dukungan lingkungan sosial terhadap penggunaan transportasi umum.

Pada pernyataan $X_{2.3}$, responden yang menjawab setuju sebesar 39% dan sangat setuju sebesar 9%, sedangkan 43% netral, 5% tidak setuju, dan 4% sangat tidak setuju. Hasil ini menunjukkan bahwa sebagian responden masih bersikap netral terhadap pengaruh harapan sosial.

Pada pernyataan $X_{2.4}$, mayoritas responden menyatakan setuju sebesar 43% dan sangat setuju sebesar 18%, sementara 31% menjawab netral dan 8%

tidak setuju. Temuan ini menunjukkan bahwa perilaku orang terdekat mendorong penggunaan Bus Trans Banjarbakula.

c. Kewajaran Harga

Tabel 0.8 Deskriftip Variabel Kewajaran Harga

Item X_3	STS		TS		N		S		SS		Jumlah	
	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%
$X_{3.1}$	1	1%	1	1%	10	10%	43	43%	45	45%	100	100%
$X_{3.2}$	1	1%	1	1%	9	9%	46	46%	43	43%	100	100%
$X_{3.3}$	1	1%	1	1%	13	13%	46	46%	39	39%	100	100%
$X_{3.4}$	0	0%	2	2%	23	23%	37	37%	38	38%	100	100%
$X_{3.5}$	0	0%	2	2%	20	20%	40	40%	38	38%	100	100%
$X_{3.6}$	1	1%	2	2%	15	15%	43	43%	39	39%	100	100%
$X_{3.7}$	3	3%	7	7%	20	20%	40	40%	30	30%	100	100%
$X_{3.8}$	0	0%	1	1%	7	7%	56	56%	36	36%	100	100%

Sumber: data primer yang diolah. 2026

Berdasarkan hasil tabulasi data, pada pernyataan $X_{3.1}$ mayoritas responden menyatakan sangat setuju sebesar 45% dan setuju sebesar 43%, sedangkan 10% menjawab netral serta masing-masing 1% tidak setuju dan sangat tidak setuju. Hasil ini menunjukkan bahwa responden menilai harga tiket Bus Trans Banjarbakula terjangkau.

Pada pernyataan $X_{3.2}$, responden yang menyatakan setuju sebesar 46% dan sangat setuju sebesar 43%, sementara 9% menjawab netral serta masing-masing 1% tidak setuju dan sangat tidak setuju. Temuan ini menunjukkan bahwa responden tidak merasa terbebani oleh biaya penggunaan.

Pada pernyataan $X_{3.3}$, sebanyak 46% responden menjawab setuju dan 39% sangat setuju, sedangkan 13% netral serta masing-masing 1% tidak setuju dan sangat tidak setuju. Hasil ini menunjukkan bahwa harga dinilai sesuai dengan kemampuan keuangan masyarakat.

Pada pernyataan $X_{3.4}$, responden yang menyatakan sangat setuju sebesar 38% dan setuju sebesar 37%, sementara 23% netral dan 2% tidak setuju. Temuan ini menunjukkan bahwa harga dinilai kompetitif dibandingkan moda transportasi lain.

Pada pernyataan $X_{3.5}$, sebanyak 40% responden menjawab setuju dan 38% sangat setuju, sedangkan 20% netral dan 2% tidak setuju. Hasil ini menunjukkan bahwa kualitas pelayanan dinilai sebanding dengan harga.

Pada pernyataan $X_{3.6}$, responden yang menyatakan setuju sebesar 43% dan sangat setuju sebesar 39%, sementara 15% netral dan 3% tidak setuju maupun sangat tidak setuju. Temuan ini menunjukkan bahwa fasilitas dinilai sesuai dengan harga yang dibayarkan.

Pada pernyataan $X_{3.7}$, responden yang menjawab setuju sebesar 40% dan sangat setuju sebesar 30%, sedangkan 20% netral, 7% tidak setuju, dan 3% sangat tidak setuju. Hasil ini menunjukkan bahwa manfaat lingkungan dinilai sebanding dengan harga.

Pada pernyataan $X_{3.8}$, mayoritas responden menyatakan setuju sebesar 56% dan sangat setuju sebesar 36%, sementara 7% netral dan 1% tidak setuju.

Temuan ini menunjukkan tingkat kepuasan terhadap harga tiket Bus Trans Banjarbakula.

d. Keputusan Menggunakan

Tabel 4.9 Deskriptif Variabel Keputusan Menggunakan

Item Y	STS		TS		N		S		SS		Jumlah	
	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%
$Y_{1.1}$	2	2%	3	3%	22	22%	51	51%	22	22%	100	100%
$Y_{1.2}$	1	1%	4	4%	21	21%	42	42%	32	32%	100	100%
$Y_{1.3}$	1	1%	8	8%	36	36%	32	32%	23	23%	100	100%
$Y_{1.4}$	1	1%	3	3%	23	23%	47	47%	26	26%	100	100%
$Y_{1.5}$	2	2%	4	4%	11	11%	59	59%	24	24%	100	100%
$Y_{1.6}$	4	4%	4	4%	14	14%	44	44%	34	34%	100	100%

Sumber: data primer yang diolah, 2026

Berdasarkan hasil tabulasi data, pada pernyataan $Y_{1.1}$ mayoritas responden menyatakan setuju sebesar 51% dan sangat setuju sebesar 22%, sedangkan 22% menjawab netral, 3% tidak setuju, dan 2% sangat tidak setuju. Hasil ini menunjukkan bahwa responden menilai Bus Trans Banjarbakula sebagai pilihan transportasi yang tepat.

Pada pernyataan $Y_{1.2}$, responden yang menyatakan setuju sebesar 42% dan sangat setuju sebesar 32%, sementara 21% menjawab netral, 4% tidak setuju, dan 1% sangat tidak setuju. Temuan ini menunjukkan kecenderungan responden memilih Bus Trans Banjarbakula dibandingkan angkutan umum lain.

Pada pernyataan $Y_{1.3}$, responden yang menjawab setuju sebesar 32% dan sangat setuju sebesar 23%, sedangkan 36% netral, 8% tidak setuju, dan 1%

sangat tidak setuju. Hasil ini menunjukkan bahwa sebagian responden telah menggunakan layanan tersebut dalam aktivitas sehari-hari, meskipun masih terdapat sikap netral.

Pada pernyataan $Y_{1.4}$, sebanyak 47% responden menyatakan setuju dan 26% sangat setuju, sementara 23% menjawab netral dan 4% tidak setuju maupun sangat tidak setuju. Temuan ini menunjukkan kecenderungan untuk tetap menggunakan layanan di masa mendatang.

Pada pernyataan $Y_{1.5}$, mayoritas responden menyatakan setuju sebesar 59% dan sangat setuju sebesar 24%, sedangkan 11% menjawab netral, 4% tidak setuju, dan 2% sangat tidak setuju. Hasil ini menunjukkan kesediaan responden untuk merekomendasikan layanan kepada orang lain.

Pada pernyataan $Y_{1.6}$, responden yang menjawab setuju sebesar 44% dan sangat setuju sebesar 34%, sementara 14% netral serta masing-masing 4% tidak setuju dan sangat tidak setuju. Temuan ini menunjukkan bahwa responden merasakan manfaat layanan sehingga mendorong orang lain untuk menggunakannya.

5. Hasil Uji Asumsi Klasik

   a. Uji Normalitas

      Uji normalitas menilai apakah residual dalam model regresi berdistribusi normal. Penelitian ini menggunakan uji Kolmogorov–Smirnov dengan kriteria data dinyatakan normal apabila nilai signifikansi Asymp. Sig. (2-tailed) melebihi 0,05.

Tabel 4.10 Hasil Uji Normalitas

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test		
		Unstandardized Residual
N		100
Normal Parameters[a,b]	Mean	0,0000000
	Std. Deviation	1,95273075
Most Extreme Differences	Absolute	0,085
	Positive	0,072
	Negative	-0,085
Test Statistic		0,085
Asymp. Sig. (2-tailed)		.072[c]

Sumber: data primer yang diolah, 2026

Hasil uji normalitas dengan metode One-Sample Kolmogorov-Smirnov menunjukkan nilai Asymp. Sig. (2-tailed) sebesar 0,072 pada 100 responden. Nilai tersebut melebihi 0,05 sehingga residual dalam penelitian ini berdistribusi normal.

b. Uji Multikolinearitas

Uji multikolinearitas menilai adanya korelasi tinggi antar variabel independen dalam model regresi linear berganda. Pengujian ini penting karena korelasi yang tinggi dapat menurunkan ketepatan model. Penelitian ini menggunakan nilai Tolerance dan Variance Inflation Factor (VIF) sebagai indikator. Model dinyatakan bebas multikolinearitas apabila nilai Tolerance lebih besar dari 0,10 dan VIF lebih kecil dari 10,00. Hasil pengujian menunjukkan sebagai berikut:

Tabel 4.11 Hasil Uji Multikolinearitas

Coefficients[a]		
Model	**Collinearity Statistics**	
	Tolerance	**VIF**
Kepedulian Lingkungan	0,319	3,139
Norma Subjektif	0,406	2,462
Kewajaran Harga	0,382	2,619

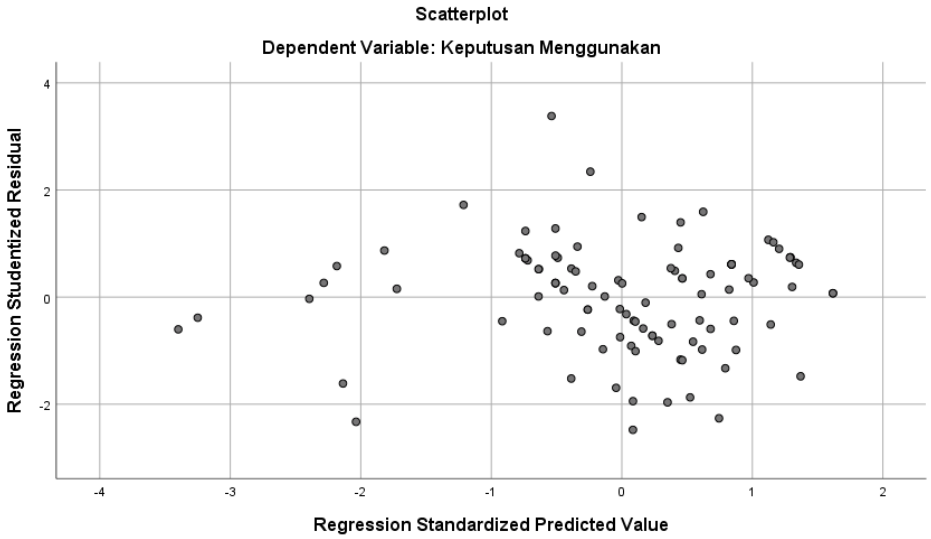
Sumber: data primer yang diolah, 2026

Berdasarkan tabel, seluruh variabel independen memiliki nilai Tolerance di atas 0,10 dan nilai VIF di bawah 10,00. Variabel kepedulian lingkungan menunjukkan nilai Tolerance sebesar 0,319 dan VIF sebesar 3,139, norma subjektif sebesar 0,406 dan VIF 2,462, serta kewajaran harga sebesar 0,382 dan VIF 2,619. Hasil ini menunjukkan bahwa model tidak mengalami multikolinearitas dan layak digunakan dalam analisis regresi.

c. Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas menilai kesamaan varians residual pada setiap pengamatan dalam model regresi. Perbedaan varians antar pengamatan menunjukkan adanya heteroskedastisitas. Penelitian ini mendeteksi heteroskedastisitas menggunakan grafik scatterplot dengan membandingkan nilai Regression Standardized Predicted Value (ZPRED) dan Regression Studentized Residual (SRESID). Model dinyatakan bebas heteroskedastisitas apabila titik-titik menyebar secara acak, tidak membentuk pola, serta berada di atas dan di bawah sumbu nol.

Gambar 0.2 Hasil Uji Heteroskedastisitas



Sumber: gambar diolah, 2026

Berdasarkan gambar di atas, titik-titik data tersebar baik di atas maupun di bawah garis nol pada sumbu Y dan tidak membentuk pola tertentu, seperti pola kerucut, menyebar, atau bergelombang. Temuan ini menunjukkan bahwa model regresi tersebut layak untuk diteliti lebih lanjut karena tidak menunjukkan adanya heteroskedastisitas.

6. Uji Regresi Linear Berganda

Analisis regresi linear berganda digunakan untuk mengetahui pengaruh Kepedulian Lingkungan, Norma Subjektif, dan Kewajaran Harga terhadap Keputusan Menggunakan Bus Trans Banjarbakula. Hasil pengolahan data menggunakan SPSS menghasilkan persamaan regresi linear berganda sebagai berikut:

Tabel 4.12 Hasil Uji Regresi Linear Berganda

Coefficients[a]					
Model	**Unstandardized Coefficients**		**Standardized Coefficients**	**t**	**Sig.**
	B	**Std. Error**	**Beta**		
(Constant)	-1,234	1,335		**-0,924**	**0,358**
Kepedulian Lingkungan	0,257	0,061	0,338	**4,204**	**0,000**
Norma Subjektif	0,393	0,102	0,274	**3,855**	**0,000**
Kewajaran Harga	0,324	0,064	0,374	**5,094**	**0,000**

Sumber: data primer yang diolah, 2026

$$Y = -1{,}234 + 0{,}257X_1 + 0{,}393X_2 + 0{,}324X_3 + e$$

Berdasarkan persamaan regresi tersebut, dapat diinterpretasikan sebagai berikut:

1. Konstanta (a) sebesar -1,234 menunjukkan bahwa apabila variabel Kepedulian Lingkungan, Norma Subjektif, dan Kewajaran Harga dianggap bernilai nol, maka nilai Keputusan Menggunakan sebesar -1,234.
2. Koefisien regresi Kepedulian Lingkungan sebesar 0,257 menunjukkan bahwa setiap peningkatan Kepedulian Lingkungan sebesar satu-satuan, maka Keputusan Menggunakan akan meningkat sebesar 0,257, dengan asumsi variabel lainnya konstan dan begitu juga sebaliknya.

3. Koefisien regresi Norma Subjektif sebesar 0,393 menunjukkan bahwa setiap peningkatan Norma Subjektif sebesar satu-satuan, maka Keputusan Menggunakan akan meningkat sebesar 0,393, dengan asumsi variabel lainnya konstan dan begitu juga sebaliknya.

4. Koefisien regresi Kewajaran Harga sebesar 0,324 menunjukkan bahwa setiap peningkatan Kewajaran Harga sebesar satu-satuan, maka Keputusan Menggunakan akan meningkat sebesar 0,324, dengan asumsi variabel lainnya konstan dan begitu juga sebaliknya.

7. Uji Koefisien Determinasi (R^2)

Koefisien determinasi mengukur kemampuan variabel kepedulian lingkungan, norma subjektif, dan kewajaran harga dalam menjelaskan variasi keputusan menggunakan. Nilainya ditunjukkan oleh Adjusted R Square pada tabel Model Summary.

Tabel 4.13 Hasil Uji Koefisien Determinasi

Model Summary[b]				
Model	**R**	**R Square**	**Adjusted R Square**	**Std. Error of the Estimate**
1	.896[a]	0,803	**0,796**	1,983

Sumber: data primer yang diolah, 2026

Hasil analisis menunjukkan nilai Adjusted R Square sebesar 0,796, yang berarti 79,6,% variasi keputusan menggunakan Bus Trans Banjarbakula

dijelaskan oleh kepedulian lingkungan, norma subjektif, dan kewajaran harga dalam model penelitian. Sisanya sebesar 20,4% dipengaruhi oleh variabel lain di luar model yang tidak diteliti.

8. Uji Hipotesis

a. Uji Simultan (Uji F)

Uji simultan menilai pengaruh kepedulian lingkungan, norma subjektif, dan kewajaran harga terhadap keputusan menggunakan secara bersama-sama. Pengujian dilakukan dengan membandingkan nilai F hitung dan F tabel pada tingkat signifikansi 5%.

Tabel 4.14 Hasil Uji Simultan

ANOVA[a]					
Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	1535,487	3	511,829	**130,160**	**.000[b]**
Residual	377,503	96	3,932		
Total	1912,990	99			

Sumber: data primer yang diolah, 2026

Hasil analisis pada tabel ANOVA menunjukkan nilai F hitung sebesar 130,160 lebih besar dari F tabel sebesar 2,14 dengan nilai signifikansi 0,000. Nilai signifikansi tersebut lebih kecil dari 0,05 sehingga hipotesis nol ditolak dan hipotesis alternatif diterima. Temuan ini menunjukkan bahwa kepedulian

lingkungan, norma subjektif, dan kewajaran harga berpengaruh terhadap keputusan pembelian.

b. Uji Parsial (Uji T)

Uji parsial menilai pengaruh setiap variabel independen terhadap variabel dependen secara individual. Pengujian dilakukan dengan menggunakan nilai t hitung dan tingkat signifikansi (Sig.) pada hasil regresi dengan batas signifikansi 5% (0,05).

Tabel 4.15 Hasil Uji Parsial

Coefficients[a]					
Model	**Unstandardized Coefficients**		**Standardized Coefficients**		
	B	**Std. Error**	**Beta**	**t**	**Sig.**
(Constant)	-1,234	1,335		**-0,924**	**0,358**
Kepedulian Lingkungan	0,257	0,061	0,338	**4,204**	**0,000**
Norma Subjektif	0,393	0,102	0,274	**3,855**	**0,000**
Kewajaran Harga	0,324	0,064	0,374	**5,094**	**0,000**

Sumber: data primer yang diolah, 2026

Berdasarkan hasil analisis regresi pada tabel coefficients, diperoleh hasil sebagai berikut:

1. Pengaruh Kepedulian Lingkungan terhadap Keputusan Menggunakan

Variabel kepedulian lingkungan menunjukkan nilai t hitung sebesar 4,204 yang lebih besar dari t tabel sebesar 1,6608 dengan nilai signifikansi 0,000 yang lebih kecil dari 0,05. Hasil ini menunjukkan bahwa hipotesis nol ditolak dan hipotesis alternatif diterima sehingga kepedulian lingkungan berpengaruh positif dan signifikan terhadap keputusan menggunakan.

2. Pengaruh Norma Subjektif terhadap Keputusan Menggunakan

Variabel norma subjektif menunjukkan nilai t hitung sebesar 3,855 yang lebih besar dari t tabel sebesar 1,6608 dengan nilai signifikansi 0,000 yang lebih kecil dari 0,05. Hasil ini menunjukkan bahwa hipotesis nol ditolak dan hipotesis alternatif diterima sehingga norma subjektif berpengaruh positif dan signifikan terhadap keputusan menggunakan.

3. Pengaruh Kewajaran Harga terhadap Keputusan Menggunakan

Variabel kewajaran harga menunjukkan nilai t hitung sebesar 5,094 yang lebih besar dari t tabel sebesar 1,6608 dengan nilai signifikansi 0,000 yang lebih kecil dari 0,05. Hasil ini menunjukkan bahwa hipotesis nol ditolak dan hipotesis alternatif diterima sehingga kewajaran harga berpengaruh positif dan signifikan terhadap keputusan menggunakan.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa kepedulian lingkungan, norma subjektif, dan kewajaran harga secara parsial berpengaruh positif dan signifikan terhadap keputusan menggunakan.

B. Pembahasan

1. Kepedulian Lingkungan, Norma Subjektif, dan Kewajaran Harga Berpengaruh Secara Simultan Terhadap Keputusan Menggunakan Bus Trans Banjarbakula di Banjarmasin.

Hasil uji simultan (uji F) menunjukkan bahwa kepedulian lingkungan, norma subjektif, dan kewajaran harga secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap keputusan menggunakan Bus Trans Banjarbakula. Hal ini terlihat dari F hitung sebesar 130,160 yang melampaui F tabel sebesar 2,14 serta tingkat signifikansi 0,000 yang berada di bawah 0,05. Hasil ini menunjukkan bahwa ketiga variabel independen secara simultan memengaruhi keputusan masyarakat dalam menggunakan transportasi publik.

Temuan ini menunjukkan bahwa keputusan menggunakan Bus Trans Banjarbakula tidak ditentukan oleh satu faktor saja, melainkan merupakan hasil interaksi faktor lingkungan, sosial, dan ekonomi. Kepedulian lingkungan mencerminkan kesadaran individu terhadap isu lingkungan, norma subjektif menggambarkan pengaruh sosial dari lingkungan sekitar, sedangkan kewajaran harga berkaitan dengan penilaian terhadap kesesuaian antara biaya dan manfaat yang diperoleh.

Dalam penelitian ini, ketiga faktor tersebut secara simultan menjadi dasar pertimbangan masyarakat dalam memilih moda transportasi. Tingkat kepedulian lingkungan yang tinggi mendorong kecenderungan penggunaan transportasi publik. Pengaruh sosial dari lingkungan sekitar turut memperkuat keputusan

tersebut, terutama ketika penggunaan transportasi umum dipandang sebagai perilaku yang positif. Selain itu, persepsi terhadap kewajaran harga menjadi pertimbangan penting karena aspek biaya turut menentukan keputusan.

Kuatnya pengaruh tersebut didukung oleh nilai koefisien determinasi (R^2) sebesar 0,796, yang menunjukkan bahwa 79,6% variasi keputusan menggunakan dijelaskan oleh kepedulian lingkungan, norma subjektif, dan kewajaran harga, sedangkan 20,4% sisanya dipengaruhi oleh variabel lain di luar model. Temuan ini menunjukkan bahwa model penelitian memiliki kemampuan yang kuat dalam menjelaskan perilaku masyarakat dalam menggunakan Bus Trans Banjarbakula.

Secara teoritis, hasil ini memperkuat TPB, yang menjelaskan bahwa perilaku individu dipengaruhi oleh faktor sosial dan persepsi terhadap suatu tindakan. Dalam penelitian ini, norma subjektif berperan sebagai faktor sosial yang memengaruhi keputusan, sedangkan kewajaran harga mencerminkan pertimbangan rasional individu. Kepedulian lingkungan sebagai faktor nilai juga sejalan dengan *Value-Belief-Norm Theory* yang menjelaskan bahwa nilai dan keyakinan terhadap lingkungan mendorong perilaku pro-lingkungan, termasuk penggunaan transportasi publik.

Hasil penelitian ini konsisten dengan Roslan dkk., (2024) yang menunjukkan bahwa norma sosial dan kepedulian lingkungan memengaruhi penggunaan transportasi publik di Terengganu, Malaysia. Temuan ini juga selaras dengan penelitian Widiarta dkk., (2024) yang menyatakan bahwa kewajaran harga berpengaruh terhadap keputusan konsumen dalam menggunakan layanan. Dengan

demikian, hasil penelitian ini menegaskan bahwa faktor lingkungan, sosial, dan ekonomi secara simultan memengaruhi keputusan masyarakat dalam menggunakan transportasi publik.

2. Kepedulian Lingkungan Berpengaruh Secara Parsial Terhadap Keputusan Menggunakan Bus Trans Banjarbakula di Banjarmasin

Berdasarkan Berdasarkan hasil uji hipotesis parsial, variabel kepedulian lingkungan berpengaruh signifikan terhadap keputusan menggunakan Bus Trans Banjarbakula di Banjarmasin. Hal ini ditunjukkan oleh nilai t hitung sebesar 4,204 yang lebih besar dari t tabel 1,6608 serta nilai signifikansi 0,000 yang lebih kecil dari 0,05. Temuan ini menunjukkan bahwa kepedulian lingkungan menjadi faktor yang secara langsung memengaruhi keputusan masyarakat dalam menggunakan transportasi publik.

Hasil tersebut menunjukkan bahwa peningkatan kepedulian terhadap isu lingkungan mendorong kecenderungan individu untuk menggunakan transportasi publik. Kesadaran terhadap dampak negatif kendaraan pribadi, seperti emisi, kemacetan, dan polusi udara, mendorong individu mempertimbangkan alternatif transportasi yang lebih ramah lingkungan dalam aktivitas sehari-hari. Dalam konteks Kota Banjarmasin, penggunaan Bus Trans Banjarbakula dipandang sebagai bentuk perilaku yang mendukung pelestarian lingkungan. Kapasitas angkut yang lebih besar memungkinkan pengurangan jumlah kendaraan pribadi di jalan. Kondisi ini menunjukkan bahwa individu dengan tingkat kepedulian

lingkungan yang tinggi cenderung memilih transportasi publik sebagai opsi yang lebih rasional dan bertanggung jawab secara ekologis.

Secara teoritis, temuan ini mendukung VBN yang dikemukakan oleh Stern dkk. (1999), yang menjelaskan bahwa perilaku pro-lingkungan dipengaruhi oleh nilai, keyakinan, dan norma pribadi. Dalam penelitian ini, kepedulian lingkungan merepresentasikan nilai dan keyakinan individu terhadap pentingnya menjaga lingkungan yang kemudian mendorong perilaku nyata berupa keputusan menggunakan transportasi publik.

Hasil ini konsisten dengan penelitian Roslan dkk. (2024) yang menunjukkan bahwa kepedulian lingkungan berpengaruh signifikan terhadap penggunaan transportasi publik di Terengganu, Malaysia. Hasil serupa juga ditunjukkan oleh Ardana dan Praswati (2024) yang menemukan pengaruh positif kepedulian lingkungan terhadap perilaku pro-lingkungan. Namun, penelitian Cantika dan Yanuvianti (2023) menunjukkan hasil berbeda, yaitu kepedulian lingkungan tidak berpengaruh signifikan terhadap penggunaan transportasi umum di Bandung.

Perbedaan hasil tersebut dapat dipengaruhi oleh variasi karakteristik responden, kondisi wilayah, serta tingkat ketersediaan dan kualitas layanan transportasi publik. Dalam konteks Kota Banjarmasin, ketersediaan layanan Bus Trans Banjarbakula yang relatif memadai memungkinkan kepedulian lingkungan terwujud dalam keputusan nyata untuk menggunakan transportasi publik.

3. Norma Subjektif Berpengaruh Secara Parsial Terhadap Keputusan Menggunakan Bus Trans Banjarbakula di Banjarmasin

Berdasarkan hasil uji hipotesis parsial, variabel norma subjektif menunjukkan pengaruh positif dan signifikan terhadap keputusan menggunakan Bus Trans Banjarbakula di Kota Banjarmasin. Hal ini terlihat dari t hitung sebesar 3,855 yang melebihi t tabel sebesar 1,6608 serta nilai signifikansi 0,000 yang lebih kecil dari 0,05. Temuan ini menunjukkan bahwa norma subjektif menjadi faktor yang secara langsung memengaruhi keputusan masyarakat dalam menggunakan transportasi publik.

Hasil tersebut menunjukkan bahwa semakin kuat tekanan atau dukungan sosial dari lingkungan, seperti keluarga, teman, dan masyarakat, semakin besar kecenderungan individu untuk menggunakan Bus Trans Banjarbakula. Norma subjektif mencerminkan sejauh mana individu terdorong untuk menyesuaikan perilakunya dengan harapan dan pandangan dari pihak-pihak yang dianggap penting dalam kehidupannya. Dalam konteks penggunaan transportasi publik, pengaruh sosial dapat muncul dalam bentuk ajakan, rekomendasi, maupun kebiasaan yang berkembang di lingkungan. Ketika penggunaan transportasi publik dipandang sebagai perilaku yang positif dan diterima secara sosial, individu cenderung mengikuti norma tersebut. Sebaliknya, kurangnya dukungan sosial dapat menurunkan kecenderungan penggunaan transportasi publik.

Secara teoritis, temuan ini mendukung konsep norma subjektif dalam TPB yang menekankan pengaruh tekanan sosial terhadap perilaku. Hasil ini juga

sejalan dengan teori norma sosial yang menyatakan bahwa perilaku dipengaruhi oleh ekspektasi empiris dan normatif, di mana individu cenderung menggunakan transportasi publik ketika melihat orang lain melakukannya dan terdapat harapan sosial untuk bertindak demikian (Bicchieri, 2006).

Hasil ni didukung oleh penelitian Saeidi dkk., (2024) yang menggabungkan *Technology Acceptance Model* (TAM) dan TPB, yang menunjukkan bahwa norma subjektif menjadi faktor dominan dalam mendorong penggunaan transportasi publik. Hasil tersebut menegaskan bahwa persepsi terhadap harapan sosial mampu membentuk keputusan perilaku secara kuat. Dalam konteks Kota Banjarmasin, norma subjektif terbukti berperan penting dalam mendorong masyarakat menggunakan Bus Trans Banjarbakula sebagai moda transportasi.

4. Kewajaran Harga Berpengaruh Secara Parsial Terhadap Keputusan Menggunakan Bus Trans Banjarbakula di Banjarmasin

Berdasarkan hasil uji hipotesis parsial, kewajaran harga menunjukkan pengaruh positif dan signifikan terhadap keputusan menggunakan Bus Trans Banjarbakula di Kota Banjarmasin. Hal ini terlihat dari nilai t hitung sebesar 5,094 yang melebihi t tabel sebesar 1,6608 serta nilai signifikansi 0,000 yang berada di bawah 0,05. Hasil ini menunjukkan bahwa kewajaran harga menjadi faktor yang secara langsung memengaruhi keputusan masyarakat dalam menggunakan transportasi publik.

Hasil ini menunjukkan bahwa semakin tinggi persepsi masyarakat terhadap kewajaran harga, semakin besar kecenderungan mereka untuk

menggunakan Bus Trans Banjarbakula. Kewajaran harga tidak hanya berkaitan dengan keterjangkauan, tetapi juga mencerminkan kesesuaian antara biaya yang dibayarkan dengan manfaat yang diterima, seperti kenyamanan, keamanan, dan fasilitas layanan. Dalam konteks transportasi publik, persepsi harga yang adil menjadi pertimbangan penting dalam pengambilan keputusan, karena masyarakat cenderung memilih moda yang memberikan nilai sebanding dengan biaya. Ketika harga dipandang tidak sesuai dengan manfaat, minat penggunaan akan menurun, sedangkan persepsi harga yang wajar dan sepadan dengan kualitas layanan dapat mendorong penggunaan secara berkelanjutan

Secara teoritis, temuan ini sejalan dengan konsep kewajaran harga menurut Xia dkk. (2004) yang menekankan penilaian konsumen terhadap kesesuaian antara harga dan manfaat serta perbandingannya dengan kondisi lain. Dalam penelitian ini, tarif Bus Trans Banjarbakula dinilai sebanding dengan manfaat yang diterima sehingga membentuk persepsi harga yang adil dan mendorong keputusan penggunaan. Hasil ini juga didukung oleh Campbell (1999) yang menyatakan bahwa persepsi kewajaran harga dipengaruhi oleh motif penetapan harga, di mana adanya subsidi pemerintah dan orientasi pelayanan publik memperkuat anggapan bahwa harga bersifat wajar dan meningkatkan kepercayaan masyarakat.

Hasil penelitian ini konsisten dengan hasil Jamil dkk., (2024) dan Widiarta dkk., (2024) yang menunjukkan bahwa kewajaran harga berpengaruh positif dan signifikan terhadap keputusan penggunaan layanan. Persepsi harga yang adil dan

sebanding dengan manfaat mendorong kecenderungan konsumen dalam mengambil keputusan. Dalam konteks Kota Banjarmasin, tarif Bus Trans Banjarbakula yang relatif terjangkau dibandingkan moda lain memperkuat persepsi tersebut, sehingga aspek ekonomi menjadi faktor penting dalam mendorong penggunaan transportasi publik.