



## **Penerapan Model Niat Berperilaku (*Behavioral Intention Model*) dan Pengaruhnya dalam Fasilitas Pendukung di Bus Trans Jakarta**

**Gaguk Yuliyanto**

Widyaiswara Pusat Pengembangan Sumberdaya Manusia Aparatur Perhubungan  
Kementerian Perhubungan

(Diterima 16 November 2015; Diterbitkan 04 Desember 2015)

---

**Abstract:** *As one of TDM strategies, Trans Jakarta bus has a potential to become an alternative mode of transportation that can be expected in easing the traffic congestion problem in Jakarta. To optimize this potential, an understanding of mode choice behavior, especially the choice behavior of Trans Jakarta bus, is absolutely necessary. In formulating a transportation policy, mode choice has a significant role. To understand the mode choice process, the approach through the theory of consumer behavior by applying rational economic models of decision-making has contributed significantly in predicting mode choice. But unfortunately, the rational economic model, relies on the concept of utility in understanding the mode choice behavior, can not further explore the psychological aspects of individuals, who play an important role in influencing a individual's behavior. On the other hand, behavioral models based on psychology, which relies on attitude, perception and other psychological factors, can explain individual's behavior more realistic. There are some psychological-based behavioral model, which include behavioral intention models that have been used widely in various fields of science and have empirically demonstrated its validity as a model that can explain individual's behavior. But reviewed from other theories that have been applied in the health field, there is factor which has not been accommodated in behavioral intention models, namely the so-called enabling factors. Enabling factor is defined as a facilities or resources which allow individual to behave. In this regard, this study aims to develop a conceptual framework of behavioral intention model, by taking into account the facilities as enabling factors which affect the use of Trans Jakarta bus. Conceptual model proposed in the study hypothesizes that enabling factors indirectly affect an individual's intention to use Trans Jakarta bus through attitude (attitude towards behavior), social factors (subjective norms), and self efficacy (perceived behavioral control). Data collected was analyzed using structural equation model in 5 categories, which include sex category and former of transportation mode category. The analysis results of 5 categories shows, that compared to male respondents, female respondents tend to consider the availability of facilities on trans jakarta bus before she decide to use it. The analysis results also showed that the former users of private car tend to consider the availability of facilities on trans jakarta bus before she decide to use it, compared to the former user of regular bus users. The results of the study show that to formulate policies related to the facilities on Trans Jakarta bus, the policies should be oriented to women needs rather than men, or should be oriented to the needs of former of private car users rather than former regular bus users.*

**Keywords:** *Bus Rapid Transit (BRT), Behavioral Intention Model, Enabling Factors, Conceptual Framework.*

---

Corresponding author: Gaguk Yuliyanto, E-mail: [gaguk\\_ir@yahoo.com](mailto:gaguk_ir@yahoo.com), Tel/Fax.: +62 22 2035163.

## **1. PENDAHULUAN**

### **1.1.Latar Belakang**

Permasalahan transportasi yang erat kaitannya dengan lalu lintas kendaraan hampir selalu terjadi di kota-kota besar. Mulai dari persoalan kemacetan lalu lintas yang semakin hari semakin parah, pemborosan energi akibat pemakaian bahan bakar minyak, sampai persoalan polusi udara yang dampaknya sangat merugikan bagi kesehatan manusia.

Di Jakarta sendiri, dari total jumlah kendaraan bermotor yang ada, diperkirakan hanya 1,5 % yang berupa kendaraan angkutan umum. Ini berarti bahwa 98,5 % selebihnya adalah merupakan kendaraan pribadi (tempointeraktif.com, 15 Desember 2007). Memang tidak dapat disangkal bahwa semakin kompleksnya permasalahan yang timbul dari transportasi perkotaan dewasa ini memang tidak bisa lepas dari pola perilaku perjalanan dari pemakai sarana dan pra-sarana transportasi itu sendiri yang sebagian besar merupakan pola perilaku yang merupakan kebiasaan atau disebut juga *habitual behaviour*.

Sayangnya pola perilaku kebiasaan ini, yang berpusat pada kecenderungan menggunakan mobil pribadi, tidak mendukung terselenggaranya sistem transportasi yang *sustainable* (Seethaler et al. 2003). Banyak usaha telah dilakukan para pengambil kebijakan dalam mengatasi permasalahan dan dampak negatif yang timbul dari persoalan transportasi perkotaan ini. Pendekatan konvensional yang selama ini selalu digunakan oleh para perencana transportasi perkotaan dan para pengambil keputusan adalah dengan mengakomodasikan setiap pertumbuhan kebutuhan transportasi dalam bentuk peningkatan kapasitas dan efisiensi prasarana sistem jaringan. Hal ini dilakukan dengan pembangunan prasarana baru, peningkatan kapasitas prasarana yang sudah ada, dan peningkatan efisiensi penggunaan prasarana dengan berbagai perangkat kebijakan rekayasa dan manajemen lalu lintas yang sudah ada. Akan tetapi pendekatan ini dirasakan sangat efektif untuk selang waktu pendek saja. Sejalan dengan peningkatan kebutuhan pergerakan dan urbanisasi yang sangat cepat, pendekatan ini dirasakan tidak akan efektif lagi dan sangat sulit dilaksanakan dari kebutuhan dana yang sangat besar.

Kebijakan pengembangan sistem prasarana transportasi perkotaan di Indonesia yang menggunakan pendekatan konvensional yaitu “ramal dan sediakan” harus ditinggalkan dan diganti dengan pendekatan baru yaitu “ramal dan cegah”. Salah satu cara yang dapat dilakukan adalah dengan melakukan usaha pengelolaan atau manajemen pada sisi kebutuhan transportasi yang dikenal dengan *Transportation Demand Management* (Tamin dalam Kusumantoro et al., 2006).

Pada prinsipnya, tujuan dari tindakan-tindakan *Transportation Demand Management* (TDM) adalah usaha untuk mempengaruhi perilaku pelaku perjalanan dalam memilih moda transportasi, agar beralih menggunakan moda transportasi dari kendaraan pribadi ke moda transportasi lain yang lebih efisien seperti kendaraan umum. Hal ini dapat dilakukan dengan memberikan kemudahan dalam menggunakan moda transportasi umum (misalnya dengan menyediakan jalur khusus bagi bus umum) dan membatasi penggunaan kendaraan pribadi.

Terdapat berbagai macam langkah-langkah kebijakan yang bertujuan mengurangi penggunaan kendaraan pribadi yang dapat dikategorikan sebagai tindakan- tindakan TDM ini. Diantaranya adalah kebijakan yang bertujuan memperbaiki atau meningkatkan kualitas pelayanan moda transportasi alternatif, seperti transportasi umum atau *Public Transit Improvements* ([www.vtpi.org](http://www.vtpi.org)), yang dikategorikan sebagai *improvements in transport option* (Litman, 2003). Salah satu strategi yang termasuk dalam kategori tersebut dan telah diterapkan di beberapa kota di Indonesia adalah *Bus Rapid Transit System*.

Secara umum *Bus Rapid Transit (BRT) System* adalah sistem bus yang cepat, nyaman, aman dan tepat waktu, yang didukung oleh ketersediaan fasilitas penunjang berupa infrastruktur, armada pendukung dan jadwal yang kontinyu, untuk memberikan kualitas layanan yang lebih baik dibandingkan dengan layanan bis regular. Ketersediaan fasilitas penunjang dalam sistem BRT ini merupakan faktor yang penting dan telah menjadi karakteristik yang utama dari strategi ini.

Bus Trans Jakarta atau yang lebih populer disebut Busway merupakan salah satu sistem BRT yang telah diterapkan di Indonesia sejak akhir tahun 2001. Keberadaan bus Trans Jakarta diharapkan dapat menarik minat pelaku perjalanan untuk menggunakannya sebagai salah satu moda transportasi alternatif, sehingga dapat menjadi solusi dalam mengatasi kecenderungan meningkatnya kemacetan lalu lintas di Jakarta. Dengan kata lain keberadaan bus Trans Jakarta ini memiliki potensi yang besar untuk menjadi moda transportasi yang dapat diandalkan dalam mengatasi kemacetan lalu lintas di Jakarta.

Untuk dapat mengoptimalkan potensi tersebut, pemahaman mengenai bagaimana perilaku terbentuk dan faktor apa saja yang mempengaruhi dan menentukan perilaku tersebut mutlak diperlukan. Dengan memahami faktor-faktor penentu perilaku pemilihan moda dapat memberikan wawasan yang bermanfaat bagi para perencana transportasi dan pengambil keputusan dalam memprediksi pilihan moda transportasi dari para pelaku perjalanan, yang pada gilirannya akan bermanfaat pula dalam mempengaruhi perilaku pemilihan tersebut melalui kebijakan yang tepat.

Dalam suatu perumusan kebijakan transportasi, khususnya transportasi perkotaan, pemilihan moda memiliki peranan yang sangat penting. Bahkan menurut Tamin (2008) dapat dikatakan sebagai bagian terpenting karena menyangkut efisisensi pergerakan di daerah perkotaan, ruang yang harus disediakan kota untuk dijadikan prasarana transportasi dan banyaknya pilihan moda transportasi yang dapat dipilih penduduk.

Pemahaman mengenai bagaimana proses pemilihan moda dilakukan merupakan suatu usaha yang mutlak diperlukan untuk mendapatkan gambaran yang jelas agar suatu perumusan kebijakan transportasi dapat menghasilkan keluaran yang *reliable* sesuai dengan realita yang sesungguhnya.

Untuk memahami proses pemilihan moda tersebut, pendekatan melalui teori perilaku konsumen dengan menerapkan model-model ekonomi rasional dari pengambilan keputusan telah memberikan kontribusi yang signifikan dalam memprediksi pemilihan moda transportasi dari para pelaku perjalanan. Proses memilih dalam model ekonomi rasional

dinyatakan dengan menggunakan konsep preferensi terhadap alternatif-alternatif yang ada, dimana masing-masing alternatif tersebut dinilai berdasarkan nilai utilitasnya.

Dengan konsep preferensi, alternatif-alternatif yang ada diurutkan berdasarkan besarnya nilai utilitas, dan alternatif yang memiliki nilai utilitas yang terbesar lah yang akan dipilih oleh konsumen. Model utilitas yang menghasilkan pilihan yang pasti ini dinamakan model utilitas deterministik.

Namun pada kenyataannya nilai utilitas yang diterima oleh konsumen dari alternatif-alternatif tersebut tidak dapat dinilai dan diprediksi secara pasti oleh seorang peneliti. Hal ini dikarenakan adanya unsur ketidak-pastian yang disebabkan oleh beberapa faktor (Koppelman et.al, 2006), yang pertama yaitu informasi yang tidak sempurna yang dimiliki konsumen mengenai atribut pada alternatif. Kedua, adanya perbedaan mengenai dasar penilaian antara peneliti dengan konsumen yang diteliti terhadap atribut-atribut yang ada pada alternatif. Ketiga, peneliti tidak memahami situasi/kondisi yang mempengaruhi konsumen dalam melakukan pilihan.

Dalam pemilihan moda transportasi, penilaian terhadap utilitas yang teramati pada umumnya didasarkan pada besarnya biaya dan waktu perjalanan, sedangkan faktor-faktor yang tidak tercermin dalam kedua hal tersebut dan tidak dapat diukur secara metrik (seperti misalnya kenyamanan, keamanan) dinyatakan sebagai variabel acak. Hal ini menunjukkan bahwa dalam model ekonomi rasional penilaian utilitas dilakukan bukan dari sudut pandang konsumen secara internal tetapi dari sudut pandang peneliti yang menempatkan dirinya sebagai konsumen yang ditelitinya, dengan mencoba untuk menilai utilitas yang dirasakan konsumen.

Menurut Simamora (2004), sikap merupakan konsep paling penting dalam memahami perilaku konsumen, sedangkan persepsi memegang peranan penting dalam pemasaran suatu produk karena akan mempengaruhi perilaku individu dalam menetapkan pilihannya. Sehingga dapat dikatakan bahwa sikap dan persepsi ini merupakan faktor penting yang akan menentukan perilaku seseorang khususnya dalam menilai dan memilih suatu barang atau jasa tertentu, disamping faktor-faktor internal individu lainnya yang mempengaruhinya. Sikap dan persepsi seseorang dalam perilaku memilih ini hanya dapat dipahami dengan melakukan pendekatan dari perspektif psikologi, yaitu suatu pendekatan untuk memahami perilaku manusia dalam pengertian yang luas, yaitu perilaku menampak (*overt behavior*) dan atau perilaku yang tidak menampak (*innert behavior*), disamping perilaku motorik dan perilaku emosional dan kognitif (Walgito, 1999).

## **1.2. Identifikasi Masalah**

Salah satu faktor penentu keberhasilan bagi perencana dan pengambil keputusan dalam menerapkan kebijakan, khususnya kebijakan dalam bidang transportasi, adalah dengan memahami perilaku dari pengguna transportasi sebagai pelaku utama dalam sistem transportasi. Pemahaman mengenai bagaimana perilaku terbentuk dan faktor apa saja yang mempengaruhi dan menentukan perilaku tersebut mutlak diperlukan.

Dengan memahami faktor-faktor penentu perilaku pemilihan moda dapat memberikan wawasan yang bermanfaat bagi para perencana transportasi dan pengambil keputusan dalam memprediksi pilihan moda transportasi dari para pelaku perjalanan, yang pada gilirannya akan bermanfaat pula dalam mempengaruhi perilaku pemilihan tersebut melalui kebijakan yang tepat. Pemilihan moda dalam perumusan kebijakan transportasi memegang peranan yang sangat penting. Hal ini disebabkan pemilihan moda dapat mempengaruhi seberapa efisien seseorang dalam melakukan perjalanan, seberapa besar ruang kota diperuntukan sebagai fungsi transportasi dan juga alternatif-alternatif yang tersedia untuk pelaku perjalanan (Ortuzar dan Willumsen, 1999).

Sebagaimana telah dijelaskan diatas tadi, model-model ekonomi rasional dari pengambilan keputusan dalam pemilihan moda telah memberikan kontribusi yang signifikan dalam memprediksi pemilihan moda transportasi dari para pelaku perjalanan. Namun sayangnya model-model ekonomi rasional ini tidak dapat memahami aspek-aspek dari proses pengambilan keputusan individu secara internal dari pemilih dan persepsi mereka mengenai alternatif, akan tetapi lebih pada penilaian secara eksternal yang dilakukan dari sudut pandang seorang peneliti terhadap atribut yang terdapat dalam alternatif, dan kemudian digeneralisasi menjadi sudut pandang secara umum. Oleh karena itu model rasional ekonomi kurang dapat menjelaskan peranan faktor-faktor determinan dalam mempengaruhi keputusan individu dalam suatu proses pemilihan.

Untuk mengatasi kelemahan tersebut, pemahaman terhadap perilaku individu hendaknya dipahami dari sisi individu itu sendiri dengan menggunakan pendekatan dari perspektif psikologi. Menurut Joshi (2003), dalam model perilaku berbasis psikologi yang dikembangkan oleh Ajzen dan Fishben “..researchers elicit behavioral beliefs and important referents from the respondents or individuals..”. Dan oleh karena itu model perilaku berbasis psikologi ini dapat menjelaskan perilaku individu secara lebih baik.

Beberapa teori mengenai perilaku ditinjau dari perspektif psikologi telah dikemukakan oleh para ahli. Teori-teori tersebut masing-masing memiliki dasar pemikiran yang berbeda satu dengan yang lainnya. Secara garis besar terdapat dua buah konsep perilaku yang mendasari pemikiran dari teori-teori tersebut, yang pertama konsep yang mendasarkan pada perilaku manusia yang bersifat *altruistic*, yaitu perilaku manusia yang lebih mementingkan kepentingan orang lain atau kepentingan bersama, dan yang kedua adalah konsep yang mendasarkan pada nilai utilitas atau nilai kegunaan pribadi.

Konsep yang mendasarkan pada perilaku manusia yang bersifat *altruistic* menyatakan bahwa perilaku seseorang dilakukan karena adanya pertimbangan/kewajiban moral dari individu dengan mengutamakan kepentingan orang lain atau kepentingan bersama dan mengesampingkan kepentingan dirinya sendiri. Konsep perilaku ini hanya dapat diterapkan terhadap individu yang telah memiliki kesadaran yang tinggi bahwa suatu perilaku akan memberikan konsekuensi tertentu untuk mencapai tujuan bersama. Tentu saja konsep ini sangat tidak relevan dengan kondisi dimana kesadaran individu masih sangat rendah.

Berbeda dengan konsep perilaku *altruistic*, konsep yang mendasarkan pada nilai utilitas lebih menunjukkan perilaku manusia yang rasional dalam menentukan pilihannya. Konsep ini

memiliki kesamaan dengan konsep ekonomi rasional dalam teori perilaku konsumen dimana individu akan cenderung melakukan suatu perilaku yang akan memberikan nilai kepuasan yang optimal. Namun berbeda dengan teori perilaku konsumen yang mendasarkan perilaku pemilihan pada preferensi, teori perilaku rasional dari perspektif psikologi ini mendasarkan perilaku manusia pada sikap (*attitude*).

Salah satu model perilaku yang mendasarkan pada sikap (*attitude*) adalah *behavioral intention model* yang menyatakan bahwa perilaku ditentukan oleh niat untuk melakukannya. Model ini secara umum menyatakan bahwa *attitudes toward behavior*, *subjective norms*, dan *perceived behavior control* memprediksi *intention* (niat) dan selanjutnya *intention* (niat) memprediksi perilaku (*behavior*). *Behavioral intention models* juga menghipotesiskan bahwa *belief concepts* (*behavioral beliefs*, *normative beliefs*, dan *control beliefs*) memprediksi *attitudes*, *subjective norms* dan *perceived behavioral control* (Ajzen & Fishben, 1980; Fishben & Ajzen, 1975).

Dalam konteks bus Trans Jakarta, keberadaan fasilitas penunjang dalam sistem BRT akan memberikan pengaruh dan dampak yang besar pada imej seseorang terhadap sistem BRT (Vincent et. al, 2010). Sementara Cain et. al (2005) menyatakan bahwa pelayanan bus konvensional memiliki imej yang relatif negatif karena tidak dapat diandalkan, lamban, tidak nyaman, berdesakan, kotor dan tidak aman. Oleh karena itu, terdapat kebutuhan untuk memfokuskan pada pelayanan, halte/*station*, fitur dan fasilitas kendaraan dan sistem yang terintegrasi (Levinson et.al, 2002).

Menurut Levinson et. al (2002), meskipun memungkinkan untuk beroperasi pada jalur lalu lintas campuran, sistem BRT idealnya beroperasi pada jalur khusus untuk meningkatkan kecepatan, kenyamanan, keamanan dan tentu saja ciri khas dari sistem ini. Bahkan halte (*station*) barangkali merupakan fasilitas penunjang yang paling kritis dalam menciptakan kekhasan dan imej terhadap sistem BRT (Levinson et. al, 2002). Selain itu, Levinson et. al (2002) juga menyatakan bahwa faktor kendaraan merupakan faktor penting berkenaan dengan kekhasan dan imej terhadap sistem BRT, seperti misalnya jumlah dan lebar pintu yang digunakan untuk masuk dan keluar penumpang.

Selain dari fasilitas penunjang tersebut di atas, yang merupakan bagian dari sistem BRT, Dirgahayani (2008) mengidentifikasi faktor penunjang lain di luar sistem BRT yang memiliki pengaruh yang cukup signifikan pada sistem BRT di Bogota, Columbia, yaitu BRT *feeder*. Dari sudut pandang pengguna BRT, ketersediaan *feeder* ini akan sangat penting apabila jarak halte BRT terdekat berada di luar jarak jangkauan pejalan kaki.

### **1.3.Pertanyaan Penelitian dan Tujuan Penelitian**

Berdasarkan uraian di atas dapat disimpulkan bahwa keberadaan fasilitas penunjang sebagai *enabling factor* tidak dapat diabaikan begitu saja dalam rangka memahami perilaku menggunakan bus Trans Jakarta. Oleh karena itu, untuk memfokuskan arah penelitian terkait keberadaan fasilitas penunjang sebagai *enabling factors* dalam bus Trans Jakarta, dirumuskan pertanyaan penelitian sebagai berikut : *Conceptual framework* seperti apa dari *behavioral intention model* yang dapat mengakomodasi *enabling factor* dalam bus Trans Jakarta?

Untuk menjawab pertanyaan penelitian di atas dan untuk memperjelas arah penelitian yang akan dilakukan, tujuan utama dari penelitian ini adalah :

- Mengembangkan *conceptual framework* dari *behavioral intention model* dengan memperhitungkan fasilitas penunjang sebagai *enabling factor* yang mempengaruhi perilaku menggunakan bus Trans Jakarta.
- Menginterpretasi hasil pengujian model konseptual ke dalam konteks kebijakan terkait keberadaan fasilitas penunjang dalam bus Trans Jakarta.

#### **1.4.Hipotesis Penelitian**

Merujuk teori *behavioral intention* yang merupakan dasar pemikiran dari penelitian ini, dan berdasarkan pertanyaan penelitian yang diajukan, maka hipotesis dari penelitian ini adalah: *Behavioral intention model* dengan memperhitungkan fasilitas penunjang sebagai *enabling factor* mampu menjelaskan perilaku menggunakan bus Trans Jakarta dengan baik.

#### **1.5.Ruang Lingkup dan Batasan Penelitian**

Dengan mempertimbangkan implikasi praktis dan implikasi kebijakan dari penelitian ini, penting untuk diingat bahwa terdapat beberapa batasan dalam penelitian ini, diantaranya adalah penelitian ini terbatas pada salah satu koridor pelayanan Bus Trans Jakarta, yaitu pada koridor 1.

#### **1.6.Kontribusi dan Manfaat Penelitian**

Memahami mekanisme dari perilaku memilih adalah sangat penting, terutama bagi para perencana transportasi dan pengambil keputusan bidang transportasi. Teori-teori psikologi, khususnya mengenai perilaku manusia telah memberikan wawasan yang mendalam dan sangat bermanfaat bagi pengembangan ilmu transportasi.

Hasil penelitian ini dapat bermanfaat pula bagi para pengambil kebijakan khususnya bidang transportasi perkotaan untuk memberikan masukan mengenai seberapa pentingnya fasilitas penunjang dalam bus Trans Jakarta ini dalam mempengaruhi minat masyarakat dalam menggunakan bus Trans Jakarta, sehingga dapat digunakan sebagai bahan evaluasi bagi pengembangan selanjutnya. Selain itu, hasil penelitian ini juga dapat bermanfaat bagi daerah- daerah lain sebagai bahn masukan bagi pengembangan dan peningkatan kualitas pelayanan transportasi umum perkotan.

## **2. TINJAUAN PUSTAKA**

### **2.1.Bus Rapid Transit System Sebagai Strategi TDM**

Pesatnya pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor tanpa disertai dengan pertumbuhan kapasitas jalan yang cukup untuk menampung pergerakannya menyebabkan kondisi ketidak-

seimbangan antara *demand* dan *supply* jaringan jalan. Keterbatasan ketersediaan lahan dan keterbatasan finansial menghambat tersedianya *supply* jaringan jalan, berupa pembangunan jalan baru untuk mengimbangi peningkatan jumlah kendaraan bermotor yang sangat cepat. Kondisi ketidak-seimbangan antara *demand* dan *supply* ini pada titik tertentu akan menyebabkan dampak negatif, dimana puncaknya adalah kemacetan lalu lintas.

Pada kondisi yang demikian, dimana penambahan *supply* sulit dilakukan, diperlukan usaha lain untuk mengatasi keterbatasan *supply* yaitu dengan mengelola sisi *demand*, yang dikenal dengan *transportation demand management*. *Transportation Demand Management* (TDM) pada prinsipnya adalah merupakan suatu upaya yang dilakukan dengan tujuan untuk merubah perilaku dari pelaku perjalanan, yang sebelumnya menggunakan kendaraan pribadi kemudian berpindah menjadi menggunakan moda transportasi lain yang lebih efisien. TDM merupakan elemen penting dalam suatu kebijakan transportasi yang bertujuan untuk mengubah perilaku dari pelaku perjalanan sehingga terdorong untuk menggunakan sistem transportasi secara lebih efisien (Ferguson, 2000). Tindakan-tindakan yang merupakan TDM ini meliputi segala usaha yang bertujuan untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi dalam bepergian, dengan mengubah perilaku pelaku perjalanan yang sebelumnya menggunakan kendaraan yang kurang efisien menjadi menggunakan kendaraan yang lebih efisien, dengan memaksimalkan penggunaan sarana dan pra sarana transportasi yang tersedia (Kraft, 1992).

Secara singkat, semua tindakan TDM pada prinsipnya bertujuan untuk mengurangi *demand* terhadap jaringan jalan dengan mengubah pilihan yang kurang efisien yang dibuat oleh pelaku perjalanan (Zupan, 1992). Komponen-komponen TDM tergantung pada kondisi-kondisi geografi dan demografi yang spesifik, dan meliputi peningkatan kualitas pelayanan pada transportasi umum, peningkatan fasilitas bersepeda dan berjalan kaki, dan insentif untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi terutama pada jam sibuk (Littman, 1995). Secara ringkas pengklasifikasian TDM yang telah dilakukan oleh para peneliti bidang transportasi ini dapat dilihat dalam Tabel 2.1.

Dari berbagai macam jenis tindakan atau strategi transportasi yang masuk dalam kategori *transportation demand management*, *bus rapid transit* (BRT) *system* merupakan salah satu strategi TDM yang sedang populer dan sedang dikembangkan di beberapa kota di Indonesia. BRT adalah merupakan strategi TDM yang dikategorikan sebagai perbaikan dalam pilihan-pilihan transportasi (*improvement in transport options*) (Litman, 2003), yang dalam [www.vtppi.com](http://www.vtppi.com) disebut sebagai *Public Transit Improvements* (perbaikan transportasi umum).

*Bus Rapid Transit Sytem* pertama kali diperkenalkan di Curitiba, Brazil pada sekitar tahun 1980-an, dan sejak diterapkannya sistem BRT ini di sekitar empat puluh kota di dunia, sistem BRT di Bogota Colombia, *The Transmilenio*, merupakan contoh sistem BRT dengan kinerja tinggi yang paling dikenal.

Konsep *Bus Rapid Transit* (BRT) merupakan salah satu dari banyaknya pilihan-pilihan teknologi transportasi umum yang tersedia bagi pergerakan penumpang di



banyak kota-kota di dunia. Sistem ini merupakan teknologi berbasis bus yang beroperasi pada lajur yang diperuntukan khusus yang dalam beberapa kasus dapat berupa *underpass* atau terowongan yang dipergunakan untuk menyediakan pemisahan bertingkat pada persimpangan atau dalam pusat kota yang padat (ITDP, 2007). Dengan kata lain, *Bus rapid Transit System* mencakup semua bentuk sistem transportasi, yang melalui peningkatan sarana, perbaikan kendaraan dan penjadwalan yang dinamis yang dikombinasikan pada bus untuk menyediakan pelayanan standar dan kualitas yang lebih baik daripada sistem bus biasa.

## **2.2.Perilaku Pemilihan Moda**

Menurut Chou (1986), pemilihan moda (*mode choice*) dipandang sebagai salah satu langkah yang paling relevan dengan kebijakan dalam proses meramalkan perjalanan. Proses memilih itu sendiri secara pasti tidak dapat ditentukan, karena masing-masing individu memiliki cara dan aturan memilih yang berlainan.

Ben Akiva dan Lerman (1985) mengusulkan suatu kerangka kerja mengenai proses memilih, yaitu bahwa proses memilih pertama-tama diawali dengan menentukan alternatif-alternatif yang tersedia, kemudian dilanjutkan dengan mengevaluasi atribut- atribut yang ada pada masing-masing alternatif. Setelah itu menentukan aturan yang akan digunakan untuk memilih salah satu diantara alternatif-alternatif yang ada.

Sejalan dengan kerangka kerja di atas, dalam model ekonomi rasional perilaku konsumen dalam menetapkan pola pilihannya menggunakan konsep preferensi, bahwa jika seseorang lebih menyukai barang X daripada Y, berarti dalam segala kondisi, X lebih disukai daripada Y.

Menurut Walker (2001), terdapat 3 hubungan preferensi yaitu :

### 1. Kelengkapan (*completeness*)

Jika barang X dan Y merupakan dua kondisi maka setiap konsumen harus dapat menspesifikasikan apakah X lebih disukai daripada Y, Y lebih disukai daripada X, atau X dan Y sama-sama disukai. Konsumen diasumsikan sudah mengetahui mana barang yang baik dan jelek sehingga dapat menentukan pilihannya diantara dua barang tersebut.

### 2. Transitifitas (*transitivity*)

Jika konsumen lebih menyukai barang X daripada barang Y dan lebih menyukai Y daripada Z, maka yang lebih disukai harus X daripada Z. Maka konsumen preferensinya tidak saling bertentangan.

### 3. Kontinuitas (*continuity*)

Jika X lebih disukai daripada Y dan Z mendekati X, maka Z lebih disukai daripada Y)

Preferensi konsumen diasumsikan mengikuti pola tersebut, sehingga alternatif-alternatif yang tersedia dapat disusun berdasarkan ranking mulai paling disenangi hingga paling tidak disukai, dimana masing-masing alternatif tersebut dinyatakan berdasarkan nilai utilitasnya. Utilitas ini adalah merupakan indikator dari nilai kepuasan/kegunaan yang dirasakan oleh konsumen. Besarnya nilai utilitas diperoleh dengan cara menilai atribut-atribut yang ada pada alternatif sedemikian rupa sehingga utilitas ini merupakan sebuah fungsi matematis dari atribut-atribut yang terdapat dalam alternatif-alternatif dan karakteristik dari konsumen dalam menilai atribut-atribut tersebut.

Dalam hubungannya dengan pemilihan pada alternatif-alternatif yang ada, sebagai makhluk yang rasional, manusia akan selalu berusaha untuk memaksimalkan nilai kepuasan atau nilai kegunaan dari alternatif-alternatif tersebut. Konsep *utility maximization* menyatakan bahwa seseorang akan memilih salah satu alternatif dari serangkaian alternatif yang ada yang akan memaksimalkan utilitasnya. Konsep tersebut menyiratkan bahwa terdapat sebuah fungsi yang memuat atribut-atribut dari alternatif-alternatif dan karakteristik individu-individu yang menjelaskan penilaian utilitas individu dari masing-masing alternatif.

Fungsi utilitas,  $U$ , mempunyai sifat dimana sebuah alternatif dipilih jika utilitasnya lebih besar daripada utilitas dari alternatif lain yang terdapat dalam serangkaian pilihan yang dimiliki oleh individu. Dengan kata lain dapat dinyatakan bahwa alternatif “ $i$ ” dipilih diantara serangkaian alternatif jika dan hanya jika utilitas dari alternatif “ $i$ ” lebih besar atau sama dengan utilitas dari semua alternatif “ $j$ ” dalam serangkaian pilihan “ $C$ ”. Secara matematis dapat ditulis sebagai berikut (Koppelman, 2006):

$$U(X_i, S_t) \geq U(X_j, S_t) \quad \forall j \Rightarrow i > j \quad \forall j \in C$$

dimana:

$U(\ )$  adalah fungsi matematis dari utilitas.

$X_i, X_j$  vektor dari atribut-atribut yang menjelaskan alternatif “ $i$ ” dan “ $j$ ” (misalnya waktu perjalanan, biaya perjalanan dan atribut-atribut lainnya yang relevan),

$S_t$  adalah vektor dari karakteristik individu “ $i$ ” yang mempengaruhi preferensinya diantara alternatif-alternatif (misalnya pendapatan rumah tangga dan jumlah kendaraan yang dimiliki),

$i > j$  artinya adalah alternatif “ $i$ ” lebih disukai daripada alternatif “ $j$ ”

$\forall j$  artinya adalah semua kasus “ $j$ ” dalam serangkaian pilihan.

Konsep yang mendasari utilitas memungkinkan untuk mengurutkan serangkaian alternatif dan mengidentifikasi sebuah alternatif yang mempunyai utilitas tertinggi. Implikasi utama dari pengurutan alternatif-alternatif adalah bahwa tidak terdapat titik nol untuk nilai utilitas. Oleh karena itu satu-satunya penilaian yang penting adalah perbedaan utilitas antara dua buah alternatif.

Konsep *utility maximization* yang menyatakan bahwa individu memilih alternatif dengan utilitas tertinggi mengabaikan adanya unsur ketidak-pastian dalam proses pengambilan keputusan dari individu. Individu diasumsikan pasti memilih alternatif yang memiliki urutan utilitas tertinggi yang diukur berdasarkan kondisi-kondisi pemilihan yang dapat diamati. Model utilitas yang menghasilkan prediksi pilihan secara pasti dinamakan model utilitas deterministik.

Apabila model utilitas deterministik memang mampu menjelaskan perilaku dengan tepat, ini berarti bahwa individu akan membuat pilihan yang sama sepanjang waktu dan bahwa individu yang memiliki karakteristik yang relatif sama akan membuat pilihan yang sama ketika menghadapi serangkaian alternatif yang sama pula. Akan tetapi dalam prakteknya pilihan individu mempunyai variasi dan perbedaan diantara individu-individu yang memiliki kemiripan karakteristik ketika dihadapkan pada alternatif-alternatif yang mirip atau bahkan identik. Lebih jauh, beberapa individu berubah dalam pilihan mereka dari hari ke hari karena alasan yang tidak dapat diamati, sehingga pilihan yang diambil bertentangan dengan konsep *utility maximization*.

Kenyataan ini menimbulkan pertanyaan mengenai kelayakan model utilitas deterministik untuk memodelkan perilaku manusia, khususnya dalam perilaku pemilihan moda. Menurut Koppelman (2006), terdapat tiga sumber kesalahan yang utama dalam menggunakan fungsi utilitas deterministik, yang pertama individu tidak memiliki informasi yang lengkap atau benar, atau kesalahan persepsi mengenai atribut dari beberapa atau semua alternatif. Akibatnya individu yang memiliki informasi dan persepsi yang berbeda mengenai alternatif yang sama akan memiliki pilihan yang berbeda. Yang kedua, peneliti mempunyai informasi yang tidak lengkap atau informasi yang berbeda mengenai atribut sama dan pemahaman yang tidak cukup mengenai cara yang digunakan individu untuk mengevaluasi utilitas dari masing-masing alternatif. Ketiga, peneliti tidak dapat mengetahui atau memahami keadaan atau situasi yang mempengaruhi individu dalam mengambil keputusan.

Jika peneliti benar-benar memahami semua aspek dari proses pembuatan keputusan secara internal dari pemilih dan persepsi mereka mengenai alternatif, mereka akan dapat menggambarkan bahwa proses dan prediksi pemilihan moda tersebut menggunakan model utilitas deterministik.

Pengalaman telah menunjukkan bahwa peneliti tidak memiliki pengetahuan tersebut dan tidak memahami sepenuhnya proses pengambilan keputusan dari masing-masing individu atau persepsi mereka mengenai alternatif-alternatif yang menjadi pertimbangannya. Oleh karena itu, model pemilihan moda seharusnya mengakomodasi ketidak-akuratan informasi dan pemahaman dari peneliti dengan memasukkan unsur probabilitas atau ketidak-pastian tersebut ke dalam model, sehingga preferensi dan pemilihan dinyatakan dalam bentuk probabilitas pilihan. Model utilitas yang mengakomodasi unsur ketidak-pastian ini dinamakan model utilitas probabilistik.

Sebagaimana dengan teori pilihan deterministik, individu diasumsikan memilih sebuah alternatif jika utilitasnya lebih besar dari pada utilitas dari alternatif lainnya. Fungsi

utilitas yang dinilai mengandung dua unsur utama, yaitu utilitas yang diperoleh berdasarkan atribut-atribut yang dapat diamati yang ada pada alternatif, dan yang kedua yaitu unsur yang merupakan selisih antara utilitas yang dapat diprediksi dengan utilitas sebenarnya yang diterima konsumen (Koppelman et.al, 2006). Selisih antara kedua utilitas ini dinyatakan dalam variabel acak (*random variable*) karena utilitas yang sebenarnya yang diterima oleh konsumen tidak dapat diketahui.

Utilitas yang memperhitungkan unsur probabilitas tersebut dapat direpresentasikan sebagai berikut:

$$U_{it} = V_{it} + \varepsilon_{it}$$

dimana:

- $U_{it}$  merupakan utilitas yang sebenarnya dari alternatif “*i*” pada pengambil keputusan “*t*”,
- $V_{it}$  merupakan porsi deterministik atau porsi yang teramati dari utilitas yang diperkirakan oleh peneliti,
- $\varepsilon_{it}$  adalah error atau porsi dari utilitas yang tidak diketahui oleh pengamat.

Dari rumus di atas dapat dilihat bahwa peneliti tidak memiliki informasi mengenai error. Sehingga total error yang merupakan jumlah error dari banyak sumber (informasi yang tidak tepat, kesalahan pengukuran, dan sebagainya) diwakili oleh variabel acak. Perbedaan asumsi mengenai distribusi variabel acak yang berkenaan dengan utilitas dari masing-masing alternatif menyebabkan perbedaan jenis model yang digunakan untuk menggambarkan dan memprediksi probabilitas pilihan.

Dari uraian mengenai model-model ekonomi rasional di atas terlihat bahwa model-model tersebut mengandalkan pada keakuratan dalam melakukan penilaian terhadap utilitas yang dirasakan individu terhadap alternatif-alternatif moda transportasi yang ada. Dalam pemilihan moda transportasi, penilaian terhadap utilitas yang teramati pada umumnya didasarkan pada besarnya biaya dan waktu perjalanan, sedangkan faktor-faktor yang tidak tercermin dalam kedua hal tersebut dan tidak dapat diukur secara metrik (seperti misalnya kenyamanan, keamanan) dinyatakan sebagai variabel acak. Penilaian terhadap utilitas yang teramati tersebut dilakukan bukan dari sudut pandang konsumen secara internal tetapi dari sudut pandang peneliti yang menempatkan dirinya sebagai konsumen yang ditelitinya, dengan mencoba untuk menilai utilitas yang dirasakan konsumen berdasarkan informasi yang dimiliki peneliti mengenai atribut-atribut yang ada pada alternatif tanpa berinteraksi secara langsung dengan konsumen yang ditelitinya. Joshi (2003) mendeskripsikan penilaian utilitas ini sebagai penilaian yang berdasarkan “intuisi” dari peneliti.

Untuk dapat memahami perilaku individu secara baik dan benar, khususnya perilaku memilih diperlukan suatu pendekatan pemahaman yang berorientasi pada faktor internal individu yang mencakup persepsi maupun sikap individu terhadap alternatif- alternatif yang ada. Sikap merupakan konsep paling penting dalam memahami perilaku konsumen,

sedangkan persepsi memegang peranan penting dalam pemasaran suatu produk karena akan mempengaruhi perilaku individu dalam menetapkan pilihannya (Simamora, 2004). Sikap dan persepsi seseorang dalam perilaku memilih ini hanya dapat dipahami dengan melakukan pendekatan dari perspektif psikologi.

### **2.3. Perilaku dari Perspektif Psikologi**

Perilaku merupakan respon individu terhadap suatu stimulus atau suatu tindakan yang dapat diamati dan mempunyai frekuensi spesifik, durasi dan tujuan baik disadari maupun tidak. Perilaku merupakan kumpulan berbagai faktor yang saling berinteraksi. Sering tidak disadari bahwa interaksi tersebut amat kompleks sehingga kadang-kadang tidak terpikirkan penyebab seseorang melakukan perilaku tertentu. Karena itu amat penting untuk dapat menelaah alasan dibalik perilaku individu, sebelum ia mampu mengubah perilaku tersebut.

Menurut Bloom (1975), perilaku manusia dapat dibagi menjadi 3 domain (ranah) yaitu ranah kognitif (*cognitive domain*), ranah afektif (*affective domain*), dan ranah psikomotor (*psychomotor domain*), dimana ketiga ranah ini dapat diukur dari pengetahuan sikap dan praktek.

#### **2.3.1. Peranan Sikap terhadap Perilaku**

Sikap merupakan persoalan yang penting dalam psikologi. Bahkan menurut Krech dan Crutchfield (1954) beberapa ahli psikologi menempatkan masalah sikap sebagai problem sentralnya (dalam Walgito, 2003). Dengan mengetahui sikap seseorang, dapat diduga bagaimana perilaku yang akan diambil sebagai manifestasi dari sikap tersebut. Jadi dengan mengetahui sikap seseorang akan diperoleh gambaran mengenai kemungkinan perilaku yang akan muncul.

Namun pendapat tersebut mulai diragukan, sehubungan dengan beberapa penelitian mengenai hubungan antara sikap dan perilaku yang dilakukan oleh La Piere (1934), Corey (1937), Bernberg (1952), Vroom (1964), Himelstein & Moore (1963), De Fleur & Westie (1958), Linn (1965), Freeman & Ataoev (1960), Dean (1958), Wicker & Pomazal (1971). Hasil dari penelitian-penelitian tersebut menunjukkan betapa lemahnya pengaruh sikap terhadap perilaku, sehingga Wicker (1969) menyimpulkan bahwa sikap tidak memiliki hubungan yang kuat terhadap perilaku. Hal ini berarti tidak ada jaminan bahwa bila sikap berubah akan mengubah pula perilaku.

Penelitian-penelitian yang menunjukkan tidak adanya hubungan yang kuat antara sikap terhadap perilaku tersebut dibantah dengan argumen-argumen yang menyatakan bahwa penilaian terhadap sikap tidak dapat dilihat dari satu dimensi evaluatif saja, karena menyangkut kompleksitas dari konstruk sikap (Allport, 1935). Sikap didefinisikan sebagai konstruk yang kompleks dan multidimensi yang terdiri dari komponen kognitif, afektif dan konatif (Krech, Crutchfield, & Ballachey, 1962; McGuire, 1969; Rosenberg & Hovland, 1960). Komponen kognitif merupakan komponen yang berkaitan dengan pengetahuan, pandangan, keyakinan mengenai sesuatu yang menjadi objek sikap, yaitu bagaimana

seseorang mempersepsikan objek sikap tersebut. Komponen afektif berkaitan dengan perasaan terhadap objek sikap. Perasaan senang menunjukkan sikap yang positif, dan sebaliknya perasaan tidak senang menunjukkan sikap yang negatif. Komponen yang ketiga yaitu komponen konatif adalah merupakan kecenderungan untuk melakukan sesuatu terhadap objek sikap. Komponen ini menunjukkan intensitas sikap yaitu seberapa besar kecenderungan untuk melakukan sesuatu terhadap objek sikap.

Sehubungan dengan sifatnya yang multidimensi, penilaian sikap terhadap suatu objek sikap harus dilakukan dengan pendekatan yang bersifat multiatribut. Artinya sikap tersebut didasarkan pada penilaian seseorang terhadap atribut-atribut yang berkaitan dengan objek sikap, yang menyangkut keyakinan (*belief*) mengenai atribut dari objek sikap dan yang menyangkut evaluasi terhadap atribut tersebut.

### **2.3.2. Pengaruh Faktor Sosial terhadap Perilaku**

Salah satu sifat manusia adalah sebagai makhluk sosial disamping sebagai makhluk individual. Sebagai makhluk sosial manusia mempunyai dorongan untuk mengadakan hubungan dengan manusia lain sehingga terjadi interaksi sosial, yaitu hubungan yang saling timbal balik antara manusia sebagai individu maupun sebagai kelompok individu. Dengan adanya interaksi tersebut individu dapat menyesuaikan diri dengan keadaan sekitarnya atau sebaliknya individu dapat mengubah lingkungan di sekitarnya sesuai dengan keadaan yang diinginkannya, sehingga dapat dikatakan bahwa perilaku individu tidak dapat lepas dari lingkungan sosialnya.

Lingkungan sosial mempengaruhi perilaku individu melalui norma-norma yang terbentuk dalam suatu kelompok individu. Norma-norma ini merupakan pedoman yang mengatur perilaku dari anggota kelompok. Karena norma itu berada dan berlaku dalam kelompok, maka norma itu merupakan norma dari kelompok yang bersangkutan. Bagaimanapun kecilnya suatu kelompok (misalnya keluarga), selalu memiliki norma-norma tertentu yang berlaku bagi kelompok tersebut.

Sikap dan tanggapan dari anggota kelompok terhadap norma kelompok dapat bermacam-macam, mulai dengan tunduk dan patuh terhadap norma kelompok dengan terpaksa, hingga tunduk dan patuh terhadap norma kelompok dengan penuh kesadaran dan menjadikannya norma pribadinya. Bila seseorang telah menginternalisasi norma kelompok, yang berarti bahwa norma kelompok telah menjadi normanya sendiri, maka dapat dipastikan bahwa individu yang bersangkutan tidak atau jarang melanggar norma-norma yang telah digariskan dalam kelompok, karena norma kelompok telah menjadi norma pribadinya sendiri.

Norma kelompok merupakan norma yang tidak tetap dalam arti bahwa norma kelompok dapat berubah sesuai dengan keadaan yang dihadapi oleh kelompok. Sesuai dengan perkembangan keadaan kemungkinan norma kelompok akan mengalami perubahan, sehingga norma kelompok yang dahulu berlaku menjadi tidak berlaku lagi.

Kelompok dimana individu secara riil menjadi anggota dari kelompok yang bersangkutan, disebut sebagai *membership group* dari individu yang bersangkutan

(Walgito, 2003). Sebagai anggota dari suatu *membership group*, individu diharapkan akan mentaati atau menginternalisasi norma kelompok yang bersangkutan, akan tetapi dapat terjadi bahwa anggota suatu kelompok tidak mengidentifikasikan dirinya dengan norma-norma yang ada dalam kelompoknya dan justru mengambil norma-norma yang ada dalam kelompok lain. Salah satu sebab yang memungkinkan terjadinya hal tersebut karena norma itu dapat berubah sesuai dengan perkembangan keadaan, maka adanya kemungkinan seseorang anggota akan lebih condong pada norma dari kelompok lain daripada norma baru yang ada dalam kelompoknya. Kelompok yang norma-normanya diambil oleh anggota dari kelompok lain ini disebut sebagai kelompok acuan atau *reference group* dari individu yang bersangkutan (Walgito, 2003).

### **2.3.3. Peranan Kemampuan dalam Berperilaku**

Kemampuan seseorang dalam melakukan suatu perilaku tertentu sangat mempengaruhi keberhasilannya dalam mencapai tujuan dari perilaku tersebut. Apabila seseorang tidak yakin bahwa dirinya mampu untuk melakukan perilaku tersebut, maka kemungkinan besar ia tidak akan melakukan perilaku yang diluar kemampuannya. Sebaliknya apabila ia yakin bahwa ia mampu melakukan perilaku tersebut, maka ia akan melakukannya. Keyakinan seseorang akan kemampuannya sendiri untuk melakukan suatu perilaku tertentu ini disebut sebagai efikasi diri (*self-efikasi*) (Bandura, 1986).

Efikasi diri merupakan masalah kemampuan yang dirasakan individu untuk mengatasi situasi khusus sehubungan dengan penilaian atas kemampuan untuk melakukan satu tindakan yang ada hubungannya dengan tugas khusus atau situasi tertentu. Efikasi diri ini bersumber dari teori belajar sosial, yaitu menekankan hubungan kausal timbal balik antara faktor lingkungan dengan faktor personal yang saling berkaitan (Norwich, 1987).

Efikasi diri merupakan salah satu faktor personal yang menjadi perantara atau mediator dalam interaksi antara faktor perilaku dan faktor lingkungan. Efikasi diri dapat menjadi penentu keberhasilan performansi dan pelaksanaan pekerjaan. Efikasi diri juga sangat mempengaruhi pola pikir, reaksi emosional, dalam membuat keputusan (Mujiadi, 2003). Meskipun demikian efikasi diri diyakini merupakan aspek prediktor dari kecakapan untuk sukses pada berbagai bentuk prestasi (Okech dan Harrington, 2002).

Menurut Albert Bandura (1986) efikasi diri adalah pertimbangan subyektif individu terhadap kemampuannya untuk menyusun tindakan yang dibutuhkan untuk menyelesaikan tugas-tugas khusus yang dihadapi. Efikasi diri tidak berkaitan langsung dengan kecakapan yang dimiliki individu, melainkan pada penilaian diri tentang apa yang dapat dilakukan dari apa yang dapat dilakukan, tanpa terkait dengan kecakapan yang dimiliki.

Konsep dasar teori efikasi diri adalah pada masalah adanya keyakinan bahwa pada setiap individu mempunyai kemampuan mengontrol pikiran, perasaan dan perilakunya. Dengan demikian efikasi diri merupakan masalah persepsi subyektif. Artinya efikasi diri tidak selalu menggambarkan kemampuan yang sebenarnya, tetapi terkait dengan keyakinan yang dimiliki individu (Bandura, 1986).

Brehm dan Kassin (1990) mendefinisikan efikasi diri sebagai keyakinan individu bahwa ia mampu melakukan tindakan spesifik yang diperlukan untuk menghasilkan *outcome* yang diinginkan dalam suatu situasi. Baron dan Byrne (1997) mendefinisikan efikasi diri sebagai evaluasi seseorang mengenai kemampuan atau kompetensi diri dalam melakukan suatu tugas, mencapai tujuan, atau mengatasi suatu masalah.

Pengertian-pengertian tersebut memberikan pemahaman bahwa efikasi diri adalah penilaian yang berupa keyakinan subyektif individu mengenai kemampuan dirinya dalam melakukan tugas, mengatasi masalah, dan melakukan tindakan yang diperlukan untuk mencapai tujuan hasil tertentu. Bandura (1997) menyatakan bahwa efikasi diri dapat diperoleh, dipelajari dan dikembangkan dari empat sumber informasi. Di mana pada dasarnya keempat hal tersebut adalah stimulasi atau kejadian yang dapat memberikan inspirasi atau pembangkit positif (*positive arousal*) untuk berusaha menyelesaikan tugas atau masalah yang dihadapi. Hal ini mengacu pada kosep pemahaman bahwa pembangkitan positif dapat meningkatkan perasaan atas efikasi diri (Bandura, dalam Lazarus et.al., 1980).

Adapun sumber-sumber efikasi diri tersebut; pertama, *enactive attainment and performance accomplishment* (pengalaman keberhasilan dan pencapaian prestasi), yaitu sumber ekspektasi efikasi diri yang penting, karena berdasar pengalaman individu secara langsung. Individu yang pernah memperoleh suatu prestasi, akan terdorong meningkatkan keyakinan dan penilaian terhadap efikasi dirinya.

Pengalaman keberhasilan individu ini meningkatkan ketekunan dan kegigihan dalam berusaha mengatasi kesulitan, sehingga dapat mengurangi kegagalan.

Kedua, *Vicarious experience* (pengalaman orang lain), yaitu mengamati perilaku dan pengalaman orang lain sebagai proses belajar individu. Melalui model ini efikasi diri individu dapat meningkat, terutama jika ia merasa memiliki kemampuan yang setara atau bahkan merasa lebih baik dari pada orang yang menjadi subyek belajarnya. Ia akan mempunyai kecenderungan merasa mampu melakukan hal yang sama. Meningkatnya efikasi diri individu ini dapat meningkatkan motivasi untuk mencapai suatu prestasi. Peningkatan efikasi diri ini akan menjadi efektif jika subyek yang menjadi model tersebut mempunyai banyak kesamaan karakteristik antara individu dengan model, kesamaan tingkat kesulitan tugas, kesamaan situasi dan kondisi, serta keanekaragaman yang dicapai oleh model.

Ketiga, *Verbal persuasion* (persuasi verbal), yaitu individu mendapat bujukan atau sugesti untuk percaya bahwa ia dapat mengatasi masalah-masalah yang akan dihadapinya. Persuasi verbal ini dapat mengarahkan individu untuk berusaha lebih gigih untuk mencapai tujuan dan kesuksesan. Akan tetapi efikasi diri yang tumbuh dengan metode ini biasanya tidak bertahan lama, apalagi kemudian individu mengalami peristiwa traumatis yang tidak menyenangkan.

Keempat, *Physiological state and emotional arousal* (keadaan fisiologis dan psikologis). Situasi yang menekan kondisi emosional dapat mempengaruhi efikasi diri.



Gejolak emosi, guncangan, kegelisahan yang mendalam dan keadaan fisiologis yang lemah yang dialami individu akan dirasakan sebagai suatu isyarat akan terjadi peristiwa yang tidak diinginkan, maka situasi yang menekan dan mengancam akan cenderung dihindari.

Empat hal tersebut dapat menjadi sarana bagi tumbuh dan berkembangnya efikasi diri satu individu. Dengan kata lain efikasi diri dapat diupayakan untuk meningkat dengan membuat manipulasi melalui empat hal tersebut.

Bandura (1986) mengungkapkan bahwa perbedaan efikasi diri pada setiap individu terletak pada tiga komponen, yaitu *magnitude*, *strength* dan *generality*. Masing-masing mempunyai implikasi penting di dalam performansi, yang secara lebih jelas dapat diuraikan sebagai berikut:

Pertama, *magnitude* (tingkat kesulitan tugas), yaitu masalah yang berkaitan dengan derajat kesulitan tugas individu. Komponen ini berimplikasi pada pemilihan perilaku yang akan dicoba individu berdasar ekspektasi efikasi pada tingkat kesulitan tugas. Individu akan berupaya melakukan tugas tertentu yang ia persepsikan dapat dilaksanakannya dan ia akan menghindari situasi dan perilaku yang ia persepsikan di luar batas kemampuannya.

Kedua, *strength* (kekuatan keyakinan), yaitu berkaitan dengan kekuatan pada keyakinan individu atas kemampuannya. Pengharapan yang kuat dan mantap pada individu akan mendorong untuk gigih dalam berupaya mencapai tujuan, walaupun mungkin belum memiliki pengalaman-pengalaman yang menunjang. Sebaliknya pengharapan yang lemah dan ragu-ragu akan kemampuan diri akan mudah digoyahkan oleh pengalaman-pengalaman yang tidak menunjang.

Ketiga, *generality* (generalitas), yaitu hal yang berkaitan cakupan luas bidang tingkah laku di mana individu merasa yakin terhadap kemampuannya. Individu dapat merasa yakin terhadap kemampuan dirinya, tergantung pada pemahaman kemampuan dirinya yang terbatas pada suatu aktivitas dan situasi tertentu atau pada serangkaian aktivitas dan situasi yang lebih luas dan bervariasi.

#### **2.3.4. Peranan *Enabling Factor* Dalam berperilaku**

Dalam bidang kesehatan, Lawrence Green (1980) mengembangkan sebuah model yang diberi nama model PRECEDE-PROCEED, yang merupakan suatu kerangka kerja yang digunakan untuk proses pengembangan dan evaluasi yang sistematis dari program-program pendidikan kesehatan. Dalam model ini, Green menyatakan bahwa perilaku manusia dipengaruhi oleh 3 faktor utama, yaitu; pertama, faktor predisposisi (*predisposing factor*). Faktor ini mencakup pengetahuan dan sikap yang dapat dikatakan memotivasi perilaku (*motivating behavior*). Faktor ini merupakan faktor yang menjadi dasar untuk seseorang berperilaku atau dapat pula dikatakan sebagai faktor preferensi “pribadi” yang bersifat bawaan yang dapat bersifat mendukung ataupun menghambat seseorang untuk berperilaku tertentu. Yang kedua, faktor pemungkin (*enabling factor*). Faktor ini merupakan kondisi lingkungan yang memudahkan berperilaku (*facilitating behavior*). Faktor ini mencakup ketersediaan sarana dan prasarana atau fasilitas. Faktor yang ketiga adalah faktor penguat (*reinforcing factor*). Faktor ini merupakan faktor yang menentukan suatu perilaku.

## **2.4. Model-Model Perilaku dari Perspektif Psikologi**

Dalam bidang psikologi, dikenal beberapa teori mengenai perilaku. Teori-teori tersebut masing-masing memiliki dasar pemikiran yang berbeda satu dengan yang lainnya. Secara garis besar terdapat dua buah konsep perilaku yang mendasari pemikiran dari teori-teori tersebut, yang pertama konsep yang mendasarkan pada perilaku manusia yang bersifat *altruistic*, yaitu perilaku manusia yang lebih mementingkan kepentingan orang lain atau kepentingan bersama, dan yang kedua adalah konsep yang mendasarkan pada nilai utilitas atau nilai kegunaan pribadi.

Konsep yang mendasarkan pada perilaku manusia yang bersifat *altruistic* menyatakan bahwa perilaku seseorang dilakukan karena adanya pertimbangan/kewajiban moral dari individu dengan mengutamakan kepentingan orang lain atau kepentingan bersama dan mengesampingkan kepentingan dirinya sendiri. Konsep perilaku ini hanya dapat diterapkan terhadap individu yang telah memiliki kesadaran yang tinggi bahwa suatu perilaku akan memberikan konsekuensi tertentu untuk mencapai tujuan bersama. Tentu saja konsep ini sangat tidak relevan dengan kondisi dimana kesadaran individu masih sangat rendah.

Jika dikaitkan dengan masalah pemilihan moda, bila seseorang yang telah memiliki kesadaran yang tinggi bahwa jika dia memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi, maka dia akan memberikan kontribusi terhadap kemacetan yang terjadi, dan memberikan kontribusi terhadap polusi udara dan juga pemborosan BBM. Sehingga secara sadar individu tersebut akan memilih untuk menggunakan transportasi yang berbeda dengan konsep perilaku *altruistic*, konsep yang mendasarkan pada nilai utilitas lebih menunjukkan perilaku manusia yang rasional dalam menentukan pilihannya. Konsep ini memiliki kesamaan dengan konsep ekonomi rasional dalam teori perilaku konsumen dimana individu akan cenderung melakukan suatu perilaku yang akan memberikan nilai kepuasan yang optimal. Namun berbeda dengan teori perilaku konsumen yang mendasarkan perilaku pemilihan pada preferensi, teori perilaku rasional dari perspektif psikologi ini mendasarkan perilaku manusia pada sikap (*attitude*).

Model perilaku yang mendasarkan pada sikap (*attitude*) dan telah memberikan banyak kontribusi bagi pemahaman perilaku adalah model niat berperilaku (*behavioral intention model*). Dalam model ini, niat diasumsikan menangkap faktor-faktor motivasi yang mempengaruhi suatu perilaku tertentu; yaitu indikator-indikator yang menunjukkan seberapa keras seseorang mau mencoba, seberapa banyak usaha yang dia kerahkan untuk melakukan suatu perilaku. Secara umum dapat dikatakan bahwa semakin kuat niat seseorang untuk melakukan suatu perilaku, semakin besar kemungkinan orang tersebut melakukannya.

### **2.4.1. Model-Model Niat Berperilaku (*Behavioral Intention Model*)**

Secara khusus, *Model of Reasoned Action* yang dikemukakan oleh Fishben dan Ajzen memprediksi bahwa niat berperilaku (*behavioral intention*) dipengaruhi oleh dua faktor, yaitu sikap (*attitude*) dan norma subyektif (*subjective norm*) seseorang. Sikap memiliki dua komponen, dimana Fishbein dan Ajzen menyebutnya evaluasi (*evaluation*) dan kekuatan keyakinan (*strength of belief*). Komponen kedua yang mempengaruhi niat berperilaku, yaitu norma subyektif, juga memiliki dua komponen. Yang pertama adalah keyakinan normatif

(*normative belief*), yaitu apa yang seseorang pikir mengenai keinginan/harapan orang lain untuk ia lakukan. Komponen yang kedua adalah motivasi untuk memenuhi keinginan/harapan tersebut (*motivation to comply*), yaitu seberapa penting bagi seseorang untuk melakukan apa yang orang lain harapkan.

### **3. METODOLOGI**

#### **3.1. Perumusan *Conceptual Framework***

Tujuan dari penelitian ini adalah mengembangkan *conceptual framework* dari *behavioral intention model* dengan memperhitungkan fasilitas penunjang sebagai *enabling factor* yang mempengaruhi perilaku menggunakan bus Trans Jakarta. Pengembangan *conceptual framework* dari *behavioral intention model* ini dilakukan dengan menggunakan pendekatan dari perspektif psikologi, yaitu dengan menggunakan *framework* dari *behavioral intention model* yang sudah ada dan sudah digunakan secara luas dalam berbagai penelitian perilaku, yaitu model psikologi yang didasarkan pada *theory of planned behavior*.

Secara umum dalam *behavioral intention model* niat diasumsikan menangkap faktor- faktor motivasi yang mempengaruhi suatu perilaku tertentu; yaitu suatu dorongan yang menunjukkan seberapa keras seseorang mau mencoba, seberapa banyak usaha yang dia kerahkan untuk melakukan suatu perilaku. Secara umum dapat dikatakan bahwa semakin kuat niat seseorang untuk melakukan suatu perilaku, semakin besar kemungkinan orang tersebut melakukannya.

Niat berperilaku dalam *theory of planned behavior* dipengaruhi oleh variabel-variabel berikut, yaitu:

1. Sikap terhadap perilaku (*attitude toward behavior*)
2. Norma-norma subyektif (*subjective norms*)
3. Persepsi mengenai kontrol perilaku (*perceive behavioral control*)

Bila ditinjau dari beberapa teori yang dikembangkan dalam dunia kesehatan, terdapat variabel lain yang memiliki peranan terhadap perilaku seseorang, yaitu *enabling factors* (Green, 1980), yang dalam teori WHO (1984) dan Kar (1983) disebut sebagai fasilitas. Bila dikaitkan dengan permasalahan transportasi, keberadaan *enabling factors* ini diyakini memiliki potensi yang besar dalam mempengaruhi perilaku perjalanan seseorang.

Dalam kaitan tersebut maka pengembangan *conceptual framework* yang dilakukan dalam penelitian ini adalah bertujuan untuk memperhitungkan fasilitas penunjang sebagai *enabling factor* yang mempengaruhi perilaku menggunakan bus Trans Jakarta ke dalam model niat berperilaku (*behavioral intention model*).

#### **3.2. Populasi dan Sampel (*Sampling*)**

Untuk menentukan apakah hipotesis tersebut dapat diterima, perlu diuji dalam kenyataan empiris dengan mengumpulkan data-data yang relevan dengan variabel-variabel yang

disebutkan dalam hipotesis. Permasalahan mengenai bagaimana data tersebut diperoleh dan mendapatkannya adalah permasalahan mengenai populasi dan sampel penelitian.

### **3.2.1. Populasi**

Dengan mempertimbangkan bus Trans Jakarta sebagai salah satu strategi TDM yang bertujuan untuk mengurangi kemacetan lalu lintas, maka populasi dari studi ini adalah pengguna bus Trans Jakarta yang melakukan perjalanan komuting di kawasan Jln. Sudirman – Jln. Thamrin Jakarta. Alasannya adalah karena pada umumnya puncak kemacetan terjadi pada jam pergi dan pulang bekerja yang disebabkan oleh perjalanan komuting. Populasi ini memiliki karakteristik sosial ekonomi yang bervariasi. Disamping itu populasi juga bervariasi dalam hal penggunaan moda transportasi sebelum menggunakan bus Trans Jakarta.

### **3.2.2. Teknik Pengambilan Sampel**

Teknik pengambilan sampel dilakukan dengan metoda simple random sampling dengan mengambil lokasi di kawasan Jln. Sudirman – Jln. Thamrin Jakarta. Prinsip dasarnya adalah bahwa setiap anggota populasi mempunyai peluang yang sama untuk ditarik sebagai anggota sampel (Gulo, 2002).

Pengambilan sampel pada kawasan tersebut dilakukan dengan pertimbangan bahwa pada kawasan tersebut merupakan kawasan perkantoran, sehingga perjalanan komuting banyak dilakukan dengan destinasi pada kawasan tersebut. Disamping itu pada kawasan tersebut juga terdapat halte transit dari tiga koridor bus Trans Jakarta (koridor 1, koridor 4 dan koridor 6) yang terdapat pada halte Dukuh Atas dan terdapat persilangan antar koridor (koridor 1 dan koridor 9) yang antar haltenya dihubungkan oleh sebuah jembatan penghubung yaitu antara halte Bendungan Hilir dan Halte Semanggi, sehingga dengan demikian data yang diperoleh diharapkan dapat mewakili data dari pengguna bus Trans Jakarta pada koridor-koridor tersebut..

### **3.2.3. Ukuran Sampel**

Data yang baik adalah dari populasi, akan tetapi tidak mungkin dilakukan karena keterbatasan waktu, tenaga dan biaya, sehingga diambil dari sampel yang dapat mempresentasikan karakteristik populasi. Ukuran sampel minimal untuk aplikasi model-model persamaan struktural sampai sekarang masih diperdebatkan para ahli (Kusnendi, 2008). Menurut Hoelter (1983), ukuran sampel minimal untuk model-model persamaan struktur adalah 200. Ding, Velicer dan Harlow (1995, dalam Hair, Anderson, Tatham & Black, 1998) merekomendasikan ukuran sampel minimal antara 100 sampai 150. Anderson dan Gebing (1988, dalam Holbert & Stephenson, 2002) merekomendasikan ukuran sampel minimal sebesar 150. Bentler dan Chou (1987, dalam Bachrudin dan Tobing 2002) menyarankan ukuran sampel minimal sebesar 5 atau 10 observasi untuk setiap parameter yang diestimasi. Ferdinand (2002) berdasarkan telaah pustaka menyimpulkan ukuran sampel minimal sebesar 100 sampai 200 sampel untuk teknik maximum likelihood estimation. Apabila tergantung pada jumlah parameter yang diestimasi, pedomannya adalah 5-10 kali jumlah parameter yang diestimasi. Dan apabila tergantung pada jumlah

indikator yang digunakan dalam seluruh variabel laten, maka jumlah sampel adalah 5 sampai 10 kali jumlah indikator.

Menurut Hair et. al (2006) ukuran sampel minimal berhubungan dengan kompleks tidaknya model yang dianalisis. Kompleksitas ditunjukkan oleh jumlah konstruk dan indikator yang terdapat dalam model. Semakin kompleks model maka semakin besar ukuran sampel minimal yang diperlukan. Praktisnya, jika dalam model yang dianalisis ada 5 (lima) konstruk atau kurang dimana masing-masing konstruk diukur minimal oleh 3 (tiga) indikator maka diperlukan ukuran sampel minimal antara 100 – 300 observasi. Dan apabila dalam model dianalisis ada 6 (enam) konstruk atau lebih dimana konstruk diukur minimal oleh 2 (dua) indikator maka ukuran sampel minimal yang dibutuhkan adalah 500 atau lebih observasi.

### **3.3. Metode Pengumpulan Data**

Data yang digunakan dalam penelitian ini merupakan data primer yang diambil secara langsung kepada responden melalui kuesioner dan wawancara langsung yang disebarluaskan melalui tatap muka langsung dengan responden. Data dalam penelitian ini merupakan data cross sectional karena diambil pada rentang waktu pendek, yaitu antara bulan Februari 2011 sampai dengan bulan Maret 2011. Pengambilan data dilakukan di halte-halte sepanjang koridor 1 pada hari senin sampai dengan hari jumat pada jam-jam berangkat dan pulang kerja, yaitu antara jam 07.00 WIB – 09.30 WIB dan antara jam 16.00 WIB – 19.00 WIB.

### **3.4. Analisis Data**

Data yang telah dikumpulkan melalui instrumen penelitian dimaksudkan untuk menguji sejauh mana hipotesis yang telah dikemukakan sebelumnya dapat diterima. Dalam hubungan ini data tersebut perlu dianalisis agar dapat dipergunakan bagi pengujian hipotesis tersebut. Analisis itu sendiri ada dua tahap, yaitu analisis pendahuluan dan analisis uji hipotesis.

## **4. PEMBAHASAN**

### **4.1. Pembahasan Hasil Analisis**

Hasil estimasi parameter yang diperoleh menunjukkan bahwa ATEF memiliki pengaruh signifikan terhadap ATB dan PBC saja, sedangkan pengaruh ATEF terhadap SN tidak cukup signifikan.

### **4.2. Pengaruh Sikap Terhadap Niat Menggunakan Bus Trans Jakarta**

Hasil estimasi parameter yang diperoleh menunjukkan bahwa ATEF memiliki pengaruh signifikan terhadap ATB dan PBC saja, sedangkan pengaruh ATEF terhadap SN tidak cukup signifikan. Sikap dalam model yang dianalisis terdiri dari (1) sikap terhadap perilaku menggunakan bus Trans Jakarta, (2) sikap terhadap faktor-faktor yang mempermudah

perilaku menggunakan bus Trans Jakarta (yaitu sikap terhadap ketersediaan fasilitas penunjang dalam bus Trans Jakarta).

“Sikap terhadap perilaku menggunakan bus Trans Jakarta” sesuai dengan *framework* yang digunakan dalam penelitian dihipotesiskan mempunyai pengaruh langsung terhadap “niat menggunakan bus Trans Jakarta”.

Hasil pengujian terhadap hipotesis penelitian yang dilakukan terhadap model yang diusulkan menunjukkan bahwa pengaruh “sikap terhadap perilaku menggunakan bus Trans Jakarta” memiliki hubungan yang signifikan terhadap “niat menggunakan bus Trans Jakarta” pada sampel berjenis kelamin laki-laki, sampel berjenis kelamin perempuan, sampel ex pengguna mobil pribadi, sampel ex pengguna bus reguler dan pada total sampel. Hubungan yang tidak signifikan antara “sikap terhadap perilaku menggunakan bus Trans Jakarta” dengan “niat menggunakan bus Trans Jakarta” hanya terdapat pada sampel ex pengguna sepeda motor. Hal ini berarti bahwa model konsisten dalam menjelaskan hubungan antara “sikap terhadap perilaku menggunakan bus Trans Jakarta” dengan “niat menggunakan bus Trans Jakarta”. Ketidak konsistenan model yang terdapat pada sampel ex pengguna sepeda motor lebih dikarenakan ketidak-cukupan data.

Sikap kedua yang diuji, yaitu “sikap terhadap faktor-faktor yang mempermudah perilaku menggunakan bus Trans Jakarta pada model dihipotesiskan tidak mempunyai pengaruh langsung terhadap “niat menggunakan bus Trans Jakarta”. “Sikap terhadap faktor-faktor yang mempermudah perilaku menggunakan bus Trans Jakarta” pada model dihipotesiskan berpengaruh langsung terhadap “sikap terhadap perilaku menggunakan bus Trans Jakarta”, terhadap “persepsi kemampuan diri” dan terhadap “persepsi tekanan sosial” yang dirasakan oleh pelaku perjalanan.

Hasil uji signifikansi pada model terhadap hubungan antara “sikap terhadap faktor-faktor yang mempermudah perilaku menggunakan bus Trans Jakarta” dengan ketiga konstruk yang dipengaruhinya yaitu “sikap terhadap perilaku menggunakan bus Trans Jakarta”, “persepsi kemampuan diri” dan “persepsi tekanan sosial” yang dirasakan oleh pelaku perjalanan menunjukkan kekonsistenan terhadap uji signifikasnsi yang dilakukan.

#### **4.3.Pengaruh Persepsi terhadap Kemampuan Diri Terhadap Niat Menggunakan Bus Trans Jakarta**

“Persepsi terhadap kemampuan diri” atau yang dalam model niat berperilaku disebut sebagai *perceived behavioral control*, dihipotesiskan memiliki pengaruh terhadap “niat menggunakan bus Trans Jakarta”. Dalam Model, pengaruh dari “persepsi terhadap kemampuan diri” memiliki pengaruh yang signifikan terhadap “niat menggunakan bus Trans Jakarta”, yaitu pada sampel berjenis kelamin laki- laki, sampel berjenis kelamin perempuan, sampel ex pengguna mobil pribadi, sampel ex pengguna bus reguler dan pada total sampel. Sedangkan pada sampel ex pengguna sepeda motor tidak terdapat hubungan yang signifikan antara “persepsi terhadap kemampuan diri” dengan “niat menggunakan bus Trans Jakarta”, yang lebih dikarenakan ketidak-cukupan data.

#### **4.4. Pengaruh Persepsi Tekanan Sosial Terhadap Niat Menggunakan Bus Trans Jakarta**

“Persepsi terhadap tekanan sosial” atau yang dalam model niat berperilaku disebut sebagai *subjective norms*, dihipotesiskan memiliki pengaruh terhadap “niat menggunakan bus TransJakarta”. Dalam model, pengaruh dari “persepsi terhadap tekanan sosial” tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap “niat menggunakan bus TransJakarta” kecuali pada total sampel.

Tidak adanya hubungan yang signifikan antara “persepsi terhadap tekanan sosial” terhadap “niat menggunakan bus TransJakarta” ini menunjukkan bahwa pengaruh kelompok baik itu *membership group* maupun *reference group* kurang begitu berpengaruh terhadap niat menggunakan bus TransJakarta.

#### **4.5. Interpretasi Hasil yang Diperoleh**

Analisis yang dilakukan terhadap model konseptual yang diajukan memberikan hasil yang menunjukkan bahwa model secara konsisten dapat menjelaskan hubungan-hubungan faktor-faktor yang mempengaruhi niat menggunakan bus Trans Jakarta khususnya faktor pengaruh dari ketersediaan fasilitas penunjang dalam bus Trans Jakarta. Hasil analisis tersebut secara garis besar dapat disimpulkan sebagai berikut:

- Dari hasil analisis model menunjukkan hasil yang konsisten pada setiap kategori sampel yang diuji. Yang dimaksud dengan konsisten dalam hal ini adalah bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi dan dipengaruhi untuk setiap sampel yang dianalisis, secara konsisten sama dalam setiap model struktural yang ditinjau pada setiap kategori sampel.
- Ketidak-konsistenan model pada sampel ex pengguna sepeda motor adalah disebabkan oleh data sampel yang tidak mencukupi ( $n=65$ ), sehingga hasil yang didapatkan pun tidak reliabel.
- Dengan demikian dari hasil analisis yang diperoleh, dapat disimpulkan model setelah perbaikan (*trimming*) dapat menggambarkan pengaruh masing-masing faktor, khususnya ATEF, secara konsisten terhadap niat untuk menggunakan bus Trans Jakarta.
- Oleh karena itu, perilaku seseorang dalam menggunakan bus Trans Jakarta dapat dijelaskan oleh model, dimana *Attitude Toward Enabling factors* (ATEF) atau sikap seseorang terhadap kondisi-kondisi yang mempermudah untuk melakukan suatu perilaku tertentu mempunyai pengaruh secara tidak langsung terhadap niat seseorang untuk berperilaku tertentu, namun mempunyai pengaruh melalui *Attitude towards Behavior* (sikap terhadap perilaku) dan *perceived behavioral control* (persepsi untuk mengontrol perilaku).
- Besarnya pengaruh ATEF terhadap niat menggunakan bus Trans Jakarta berbeda secara signifikan berdasarkan perbedaan jenis kelamin dan perbedaan moda transportasi yang digunakan sebelumnya.
- Pada kategori pengguna bus Trans Jakarta Laki-laki, pengaruh tidak langsung ATEF terhadap BI (20,33%) jauh lebih kecil dibandingkan dengan kategori perempuan (59,04%). Hal ini menunjukkan bahwa laki-laki cenderung tidak begitu memandang ketersediaan

fasilitas-fasilitas penunjang yang ada pada bus Trans Jakarta sebagai pertimbangan sebelum dia memilih untuk menggunakan bus Trans Jakarta, jika dibandingkan dengan perempuan.

- Pengaruh ATEF terhadap ATB dan PBC pada kategori laki-laki (39,69 % & 43,56%) juga jauh lebih kecil dibandingkan dengan kategori perempuan (77,44 % & 84,64%). Artinya anggapan pengguna bus Trans Jakarta laki-laki terhadap ketersediaan fasilitas-fasilitas pendukung pada Bus Trans Jakarta akan sangat kecil mempengaruhi kenikmatan dalam menggunakan bus Trans Jakarta dan akan sangat kecil mempengaruhi persepsinya mengenai kemudahan dalam menggunakan bus Trans Jakarta, dibandingkan pengguna bus Trans Jakarta perempuan.
- Pengaruh ATB dan PBC secara bersama-sama terhadap BI pada kategori laki-laki (34%) juga jauh lebih kecil dibandingkan pada kategori perempuan (66%). Artinya pengguna bus Trans Jakarta Perempuan sangat mempertimbangkan kualitas pelayanan bus Trans Jakarta dan sangat mempertimbangkan keyakinan akan kemampuan dirinya untuk menggunakan bus Trans Jakarta dibandingkan pengguna laki-laki.
- Pada kategori pengguna bus Trans Jakarta ex pengguna bus Regular, pengaruh tidak langsung ATEF terhadap BI (17,95%) jauh lebih kecil dibandingkan dengan ex pengguna mobil pribadi (76,95%). Hal ini menunjukkan bahwa ex pengguna bus regular cenderung tidak begitu memandang ketersediaan fasilitas-fasilitas penunjang yang ada pada bus Trans Jakarta sebagai pertimbangan sebelum dia memilih untuk menggunakan bus Trans Jakarta, jika dibandingkan dengan ex pengguna mobil pribadi.
- Pengaruh ATEF terhadap ATB pada ex pengguna bus Regular (65,61 %) lebih besar dibandingkan dengan ex pengguna mobil pribadi (59,29 %). Artinya anggapan pengguna bus Trans Jakarta ex pengguna mobil pribadi terhadap ketersediaan fasilitas-fasilitas pendukung pada Bus Trans Jakarta akan sangat kecil mempengaruhi kenikmatan dalam menggunakan bus Trans Jakarta dibandingkan pengguna bus Trans Jakarta ex pengguna bus Regular.
- Pengaruh ATEF terhadap PBC pada ex pengguna bus Regular (62,41%) lebih kecil dibandingkan dengan ex pengguna mobil pribadi (72,25%). Artinya anggapan pengguna bus Trans Jakarta ex pengguna bus Regular terhadap ketersediaan fasilitas-fasilitas pendukung pada Bus Trans Jakarta akan sangat kecil mempengaruhi kemudahan dalam menggunakan bus Trans Jakarta, dibandingkan pengguna bus Trans Jakarta ex pengguna mobil pribadi.
- Pengaruh ATB dan PBC secara bersama-sama terhadap BI pada ex pengguna bus Regular (24 %) juga jauh lebih kecil dibandingkan pada ex pengguna mobil (97%). Artinya pengguna bus Trans Jakarta ex pengguna mobil pribadi sangat mempertimbangkan kualitas pelayanan bus Trans Jakarta dan sangat mempertimbangkan keyakinan akan kemampuan dirinya untuk menggunakan bus Trans Jakarta dibandingkan ex pengguna bus regular.

Dari hasil analisis yang telah diperoleh dan disimpulkan diatas, secara umum dapat dilihat bahwa model niat berperilaku dapat menjelaskan bagaimana faktor-faktor psikologis yang dihipotesiskan memiliki peranan dalam mempengaruhi niat seseorang menggunakan bus Trans Jakarta. Selain itu, pengembangan model niat berperilaku dengan memperhitungkan pengaruh dari fasilitas penunjang memberikan hasil yang signifikan dan



sangat bermanfaat bagi pengembangan dan perbaikan pelayanan transportasi umum massal di Indonesia khususnya pelayanan bus Trans Jakarta.

#### **4.6.Implikasi Penelitian**

Hasil penelitian menunjukkan adanya perbedaan pengaruh dari faktor-faktor penentu niat berperilaku antara pengguna bus Trans Jakarta berjenis kelamin laki-laki dengan pengguna bus Trans Jakarta berjenis kelamin perempuan. Pengguna berjenis kelamin perempuan cenderung memandang fasilitas penunjang sebagai daya tarik yang akan memberikan “kenyamanan” maupun menambah keyakinan akan kemampuan dirinya dalam menggunakan bus Trans Jakarta. Oleh karenanya, ketersediaan fasilitas penunjang dalam bus Trans Jakarta, khususnya bagi pengguna bus Trans Jakarta berjenis kelamin perempuan adalah sangat penting karena akan selalu menjadi pertimbangannya.

Demikian halnya dengan pengguna bus Trans Jakarta ex pengguna mobil pribadi, ketersediaan fasilitas penunjang dalam bus Trans Jakarta juga sangat penting untuk mendorong pengguna mobil pribadi agar berpindah menggunakan bus Trans Jakarta. Hal ini dapat dilihat dari hasil analisis yang telah diperoleh, bahwa ex pengguna mobil pribadi lebih cenderung memandang ketersediaan fasilitas-fasilitas penunjang yang ada pada bus Trans Jakarta sebagai pertimbangan sebelum memilih menggunakan bus Trans Jakarta.

Pemeliharaan fasilitas penunjang juga harus selalu dilakukan untuk menjamin berfungsinya fasilitas penunjang tersebut secara maksimal. Hal ini sangat mutlak diperlukan agar pengguna bus Trans Jakarta selalu yakin dan percaya bahwa ketersediaan fasilitas penunjang tersebut akan meningkatkan “kenyamanan” dan kemampuannya dalam menggunakan bus Trans Jakarta.

Keberhasilan penerapan sistem BRT di Jakarta, yaitu bus Trans Jakarta, sangat dipengaruhi oleh keberadaan fasilitas penunjang. Penurunan fungsi dari fasilitas penunjang tersebut dikuatirkan akan menurunkan daya tarik pengguna terhadap bus Trans Jakarta. Sebaliknya peningkatan fungsi dan terlebih lagi penambahan fasilitas dalam bus Trans Jakarta dapat dipastikan akan meningkatkan daya tarik bus Trans Jakarta yang pada gilirannya akan dapat menjadi sistem transportasi yang dapat diandalkan.

##### **4.6.1. Implikasi Teoritis**

Pengembangan model niat berperilaku dengan penambahan satu konstruk baru yang mengakomodasi pengaruh dari *enabling factors* suatu perilaku tertentu telah memberikan satu khasanah baru bagi pemahaman mengenai bagaimana suatu perilaku dapat dipengaruhi. *Conceptual framework* yang dikembangkan secara eksplisit memperlihatkan bagaimana niat seseorang untuk berperilaku tertentu dapat didorong atau bahkan dicegah dengan menciptakan suatu kondisi tertentu yang mendukung tujuan tersebut.

##### **4.6.2. Implikasi Praktis**

Pengembangan *conceptual framework* dari model niat berperilaku dan penerapannya pada sistem bus Trans Jakarta memberikan pemahaman baru mengenai bagaimana suatu fasilitas

pendukung dalam suatu sistem transportasi memainkan peranan dalam memengaruhi niat seseorang untuk menggunakannya. Pemahaman ini sangat penting untuk dimiliki oleh para penyedia pelayanan transportasi. Oleh karena itu pengembangan model niat berperilaku tersebut akan memiliki implikasi

#### **4.6.2.1.Implikasi Kebijakan Operator**

Pemahaman mengenai perilaku menggunakan bus Trans Jakarta yang disediakan oleh model dapat memberikan gambaran yang bermanfaat bagi pengembangan pelayanan bus Trans Jakarta. Kebijakan-kebijakan yang diterapkan oleh operator bus Trans Jakarta semestinya didasarkan pada pemahaman yang dimiliki agar dapat memberikan pelayanan yang maksimal

#### **4.6.2.2.Implikasi Kebijakan Regulator**

Dalam mengatasi permasalahan transportasi, model yang dikembangkan dapat digunakan untuk menilai pengaruh dari faktor-faktor psikologis terhadap penggunaan transportasi umum secara keseluruhan sehingga akan berpotensi dalam mengurangi kemacetan lalu lintas. *Conceptual framework* ini tidak saja dapat diterapkan dalam sistem bus Trans Jakarta, akan tetapi dapat diterapkan secara luas terhadap seluruh sistem transportasi apa saja.

#### **4.6.2.3.Implikasi Perencana Transportasi**

Keberadaan *feeder* busway dapat dikatakan memiliki pengaruh yang signifikan terhadap niat seseorang dalam menggunakan busway. Hal ini menunjukkan bahwa moda transportasi lain di luar sistem memiliki keterkaitan yang signifikan, sehingga harus direncanakan secara terintegrasi. Perencanaan transportasi harus dilakukan secara komprehensif dengan melihat sistem transportasi secara terintegrasi sehingga menciptakan suatu kondisi yang saling menunjang antara pelayanan transportasi umum yang satu dengan lainnya. Sehingga keberadaan transportasi umum yang satu dapat menjadi fasilitas penunjang bagi transportasi umum yang lain, sehingga akan tercipta suatu kemudahan yang dirasakan para pelaku perjalanan khususnya pemakai transportasi umum.

## **5. KESIMPULAN**

### **5.1.Kesimpulan**

Pengembangan model niat berperilaku dengan menambahkan satu konstruk baru sebagai representasi dari pengaruh fasilitas penunjang sebagai *enabling factor* dalam bus Trans Jakarta terhadap niat seseorang untuk menggunakan bus Trans Jakarta dapat memberikan gambaran mengenai bagaimana fasilitas penunjang tersebut dapat mempengaruhi niat menggunakan bus Trans Jakarta dan seberapa besar pengaruhnya terhadap niat menggunakan bus Trans Jakarta.

Hasil estimasi parameter dan uji signifikansi untuk menguji hipotesis yang diajukan terhadap keseluruhan sampel menunjukkan bahwa ATEF berpengaruh langsung secara

positif terhadap ATB, SN dan PBC. ATEF juga berpengaruh tidak langsung secara positif terhadap BI melalui ATB dan PBC. Sedangkan ATB dan PBC sendiri berpengaruh langsung secara positif terhadap BI dan SN tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap BI.

Pada sampel laki-laki, hasil estimasi parameter dan uji signifikansi untuk menguji hipotesis yang diajukan menunjukkan bahwa ATEF berpengaruh langsung secara positif terhadap ATB dan PBC dan tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap SN. ATEF juga berpengaruh tidak langsung secara positif terhadap BI melalui ATB dan PBC. Sedangkan ATB dan PBC sendiri berpengaruh langsung secara positif terhadap BI dan SN tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap BI.

Pada sampel perempuan, hasil estimasi parameter dan uji signifikansi untuk menguji hipotesis yang diajukan menunjukkan bahwa ATEF berpengaruh langsung secara positif terhadap ATB dan PBC dan tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap SN. ATEF juga berpengaruh tidak langsung secara positif terhadap BI melalui ATB dan PBC. Sedangkan ATB dan PBC sendiri berpengaruh langsung secara positif terhadap BI dan SN tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap BI.

## **5.2.Rekomendasi untuk Penelitian Lanjutan**

Pengembangan *Behavioral Intention Model* untuk penelitian lanjutan masih sangat dimungkinkan. Penambahan konstruk-konstruk baru yang mungkin saja merupakan *antecedent* dari konstruk-konstruk yang sudah ada masih sangat memungkinkan.

Terdapatnya hubungan yang tidak signifikan, khususnya antara *subjective norms* dengan *behavioral intention*, sebagaimana terjadi pada kedua model perlu dilakukan analisis lebih lanjut mengenai kemungkinan terdapatnya hubungan tidak langsung antara *subjective norms* dan *behavioral intention* melalui konstruk-konstruk lainnya, misalnya *subjective norms* mempengaruhi *behavioral intention* melalui *attitude toward behavior* yang didasarkan pada hipotesis bahwa lingkungan sosial akan mempengaruhi sikap seseorang terhadap suatu perilaku.

Pencermatan terhadap bahasa yang digunakan dalam kuesioner juga perlu dilakukan khususnya terhadap pertanyaan-pertanyaan yang digunakan untuk mengukur pengaruh tekanan sosial atau *subjective norms*. Sehingga perlu dilakukan pengujian dengan mencoba beberapa pertanyaan yang bersifat mengontrol pertanyaan-pertanyaan sebelumnya. Desain kuesioner mengenai pertanyaan-pertanyaan menyangkut *belief* atau tingkat keyakinan juga perlu dicoba dengan pendekatan *semantic differential* khususnya untuk menghindari kesalahan penafsiran dalam memahami pertanyaan-pertanyaan yang diajukan.

Penelitian dengan menerapkan *behavioral intention model* dengan memperhitungkan *enabling factor* pada permasalahan-permasalahan transportasi lainnya juga masih terbuka lebar. Seperti misalnya penelitian mengenai bagaimana peranan fasilitas pendukung untuk mendorong seseorang bersepeda ataupun berjalan kaki dapat juga dilakukan dengan menggunakan model yang sama.

## **Daftar Pustaka**

- Ajzen, I. (2001) Nature and Operation of Attitudes, *Annual Review of Psychology*. 52, 27-58
- Ajzen, I, Fishbein, M. (1980) *Understanding Attitude and Predicting Social Behavior*, Englewood Cliffs, NJ: Prentice Hall.
- Bachrudin, A. dan Tobing, H.L. (2003) *Analisis Data untuk Penelitian Survei : Lisrel 8. Dalam Kusnendi (2008) Model-Model Persamaan Struktural*, Alfabeta, Bandung.
- Eagly, A.H., Chaiken, S. (1993) *The Psychology of Attitudes*, Fort Worth, TX: Harcourt Brace Jovanovich College Publishers.
- Efferin, S (2008) *Metode Penelitian Akuntansi (Mengungkap Fenomena dengan Pendekatan Kuantitatif dan Kualitatif)*, Cetakan Pertama, Graha Ilmu, Yogyakarta
- Ernst, John. 2005. *Initiating Bus Rapid Transit in Jakarta, Indonesia*. *Transportation Research Record* 1903:20-26.
- Ferguson, E. (2000) *Travel Demand Management and Public Policy*, Ashgate Publishing Ltd, England
- Fishbein, M., Ajzen, I., (1975) *Belief, Attitude, Intention, and Behavior : An Introduction to Theory and Research*. Reading, M.A : Adisson-Wesley.
- Fogg, B.J. (2009) *A Behavior Model for Persuasive Design*, Claremont, California, USA
- Ghozali, I. (2008) *Structural Equation Modeling: Teori, Konsep dan Aplikasi*, Badan Penerbit Universitas Diponegoro, Semarang, Indonesia
- Green, L.S (2002) *Rational Choice Theory: An Overview*, Baylor University Faculty Development Seminar on Rational Choice Theory
- Green, LW et al. (1980) *Health Education Planning: A Diagnostic Approach*. Palo Alto, CA: Mayfield Publishing Co.
- Green, Donald P., and Shapiro, Ian. (1996). *Pathologies of Rational Choice Theory: A Critique of Applications in Political Science*. (New Haven, CT: Yale University Press).
- Hook, W., and J. Ernst. 2005 *Bus Rapid Transit in Jakarta, Indonesia: Success and "Lessons Learned"*. Institute for Transportation and Development Policy
- Horowitz, A.D. & Sheth, J.N. (1977) *Predicting Car-Pool Demand (Ridesharing to Work : An Attitudinal Analysis)*. *Forecasting Passenger and Freight Travel*. *Transportation Research Record* 637:1-7.
- Hox, J.J. and Bechger, T.M. (1998) *An Introduction to Structural Equation Modelling*, *Family Science Review*, 11, 354-373
- Institute for Transportation and Development Policy. 2003a *Jakarta Governor Visit to Bogota Jumpstarts TransJakarta Busway*
- ITDP, 2007, *Bus Rapid Transit Planning Guide*, published by Institute of Transportation and Development Policy, New York, USA. [www.itdp.org/brt\\_guide.html](http://www.itdp.org/brt_guide.html)
- Junaidi, Ahmad. (2003a). *Busway again postponed, Sutiyoso to go to Colombia*. The

Jakarta Post, February 4.

- Koutsopoulos, H.N., Lotan, T. & Yang, Q. (1993) A Driving Simulator and Its Application For Modelling Route Choice in the Presence of Information. TRB Preprint 931065
- Kusnendi (2008) Model-Model Persamaan Struktural : Satu dan Multigroup Sampel dengan LISREL, Alfabeta, Bandung, Indonesia
- Leontief, Wassily. (1971, March). "Theoretical Assumptions and Nonobserved Facts." American Economic Review 61(1), 1-7.
- Levinson, Herbert, Samuel Zimmerman, Jennifer Clinger, Scott Rutherford (2002) Bus rapid Transit : An Overview, Journal of Public Transportation, Vol 5, No.2, 2002
- Litman, T. (2003) The Online TDM Encyclopedia: Mobility Management Information Gateway. Transport Policy, 10, 245-249
- Loehlin, J.C., (1998) Latent Variable Models : An Introduction to Factor, Path, and Structural Analysis. Lawrence Erlbaum Associates, Mahwah, NJ
- Mas-Collel, Andreu, Whinston, Michael, and Green, Jerry R. (1995). Microeconomic Theory. New York: Oxford University Press.
- May, A.D., Jopson, A. F., & Matthews, B. (2003). Research Challenges in Urban Transport Policy. Transport Policy, 10, 157-164
- McFadden, D.A. (1975) Economic Applications of Psychological Choice Models, Working Paper No. 7519, Urban Travel Demand Forecasting Project, Institute of Transportation Studies, University of California, Berkley.
- Nunnally, J.C. (1967), Psychometry Theory, McGraw-Hill
- Nurbianto, Bambang. 2002. Busway system to start in December. The Jakarta Post, April 26.
- Olufemi, O.A. (2008), Public Transport Innovation : The Impact of BRT on Passenger's Movement in Lagos Metropolitan Area of Nigeria, Pakistan Journal of Social Sciences 5 (8)
- Ortuzar J. De D. And L.G. Willumsen (1999), Modelling Transport. Second Edition. John Wiley and Sons, New York
- Ryan, T. A. (1970) Intentional Behavior : An Approach to Human Motivation, New York : Ronald.
- Saka, A.A. (1993) Post-Calibration Adjustment of Travel Demand models. ITE Journal, 63(9):13-18
- Schumacker, R.E & Lomax, R.G (1996) A Beginner's Guide to SEM. Dalam Kusnendi (2008) Model-Model Persamaan Struktural, Alfabeta, Bandung. Seethaler, R (2003) *Application of Psychological Principles to Promote Travel Behaviour Change*, 26<sup>th</sup> Australian Transport Research Forum, Wellington New Zealand
- Stopher, P.R. & Meyburg A.H. (1975) Behavioral Travel-Demand Models in Behavioral Travel-Demand Models. Eds Stopher, P.R. & Meyburg A.H., Lexington Books, Lexington, pp.
- Stradling, S. G., Meadows, M.L., & Beatty, S., (2000) helping drivers out of their cars.

- Integrating transport policy and social psychology for sustainable change. *Transport Policy*, 7, 207-215
- Sumarto (2009) *Structural Equation Modelling, Kursus Structural Equation Modelling dengan AMOS*, UPN Veteran Jakarta.
- Supranto, J. (2004) *Analisis Multivariat : Arti dan Interpretasi*, Penerbit Rineka Cipta, Jakarta.
- Taaffe, E.J. & Gauthier, H.L. (1973) *Geography in Transportation*, Prentice-Hall, Englewood Cliffs, N.J.
- Thomas, E. (2001) *Bus rapid Transit Presentation at The Institute of Transport Engineers. Annual Meeting Chicago, August, 19-22*
- Thomson, J.M. (1997) *Reflections on the Economics of Traffic Congestion Journal of Transport Economics*, 32 (Part I):93-112
- Thorpe, N., Hills, P., & Jaensirisak, S. (2000) *Public attitudes to TDM measures : a comparative study. Transport Policy*, 7, 243-257.
- Vincent, B., Callaghan, L (2010) *BRT Branding, Imaging and Marketing*, American Public Transportation Assosiation
- Viton, P.A. (1989) *Economic Contribution to Transportation Planning I. Journal of Planning Literature*, 4 (2).
- Vlek, C., & Michon, J. (1992) *Why We Should and How We Could Decrease The Use of Motor Vehicles in The Future. IATSS Research*, 15, 82-93.
- Wanberg, C., R., Glomb, T., M., Song, Z., Sorenson, S. (2005) *Job-search persistence during unemployment : A 10-wave longitudinal study, Journal of Applied Psychology*, 90, 411-430
- Warner, S.L. (1962) *Stochastic Choice of Mode in Urban Travel : A Study in Binary Choice*, Evanston, III: Northwestern University Press, 1962
- Westaby, J.D. (2003) *Behavioral Reasoning Theory: Identifying New Linkages Underlying Intentions and Behavior, Organizational Behavior and Human Decision Processes* 98 (2005) 97-120
- Wibowo, I.D. (2011) *Theory of Facilitated Behavior : Taking into Account The Influence of TDM Measures on Mode Choice Behavior, Proceeding of the Eastern Asia Society for Transportation Studies, Vol. 8, 2001*
- Widarjono, A. (2010) *Analisis Statistika Multivariat Terapan*, Unit Penerbit dan Percetakan Sekolah Tinggi Ilmu Manajemen YKPN, Yogyakarta, Indonesia Widodo, P.P (2006) *Structural Equation Modelling*, Universitas Budi Luhur, Jakarta Wright, L. (2003) *Bus rapid Transit In : GTZ (Deutsche Gesellschaft fur Technische Zusammenarbeit), Sustainable Transport : A Sourcebook for Policy Makers in Developing Cities*, Eschborn: GTZ.