

Perilaku Pelaku Perjalanan Terhadap Kebijakan Konversi Moda Angkutan *Mini-Bus* Menjadi Bus Kota di Kota Bandung

Dwi Prasetyanto, * Muhamad Rizki , Wiena Rustanti Gardjito
Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan,
Institut Teknologi Nasional Bandung
*) muhamadrizki1404@gmail.com

Received: 24 Maret 2020 Revised: 26 April 2021 Accepted: 7 Mei 2021

Abstract

Bandung City Government plans to improve their bus services which are expected to decline traffic congestion, reduce air pollution, and improve road safety. One of the efforts is to implement the conversion policy of mini-bus/paratransit to public bus. The purpose of this study is to analyze people's behavior related for the conversion policy above and their intentions to use it. For that purpose, the analysis performed with the data that obtained by interviewing public transport users in Bandung City. The method used in this research is Theory of Planned Behavior. It is found that, the effect of evaluation outcomes, motivation to comply and perceived power proven to be significant on the behavioral intention to shift the use of public transportation from mini public buses to city buses. The contribution of evaluation outcomes influences the highest compared to other factors, which is 32.36%, this shows that the evaluation of the performance of city bus services is the most dominant factor in shaping the behavioral intention to use city bus. Positive perception towards the conversion policy is in the high number, however, the intentions to shift to public transport should be supported by ensuring high quality bus services.

Keywords: *Conversion, behavior, theory of planned behavior, evaluation outcomes, public transport*

Abstrak

Pemerintah Kota Bandung merencanakan meningkatkan pelayanan bus kota yang diharapkan dapat mengurangi kemacetan lalu lintas and polusi udara serta meningkatkan keselamatan. Selain itu, pemerintah juga akan menerapkan kebijakan secara bertahap konversi moda dari angkutan umum mini-bus/angkutan kota ke angkutan umum bus kota. Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis perilaku masyarakat berkaitan pemindahan moda dari angkutan kota ke sistem transit di Kota Bandung. Data yang digunakan dalam analisis diperoleh berdasarkan survei wawancara pengguna angkutan umum menggunakan kuesioner. Metode yang digunakan dalam penelitian adalah Teori Perilaku Terencana (Theory of Planned Behavior). Pengaruh evaluation outcomes, motivation to comply, dan perceived power terbukti signifikan terhadap intensi perilaku peralihan penggunaan transportasi umum dari angkutan umum mini-bus ke bus kota. Kontribusi pengaruh evaluation outcomes paling tinggi dibandingkan faktor lainnya, yaitu sebesar 32,36 %, hal ini menunjukkan bahwa evaluasi terhadap kinerja pelayanan bus kota merupakan faktor yang paling dominan dalam membentuk intensi perilaku penggunaan bus kota. Presepsi positif terhadap kebijakan pengalihan berada dalam kategori tinggi, namun intensi beralih menjadi perilaku perlu didukung oleh penyediaan pelayanan bus kota yang handal, baik dari sisi sarana dan prasarana.

Kata kunci: *Konversi, teori perilaku terencana, evaluation outcomes, angkutan umum*

Pendahuluan

Salah satu upaya untuk meningkatkan aksesibilitas untuk mobilitas masyarakat yang disertai langkah dalam memitigasi polusi udara di perkotaan adalah dengan memastikan tersedianya suatu pelayanan

angkutan umum yang handal (Hidalgo & Carrigan, 2010; Rode *et al.*, 2017). Angkutan umum perkotaan merupakan angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu kawasan perkotaan dengan menggunakan mobil bus umum atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek.

Dengan keterbatasan kapasitas fiskal, perkotaan di negara berkembang seperti Indonesia umumnya memiliki pelayanan angkutan massal berbasis jalan seperti bus reguler hingga *mini-bus*/angkutan kota (Adriana *et al.*, 2019).

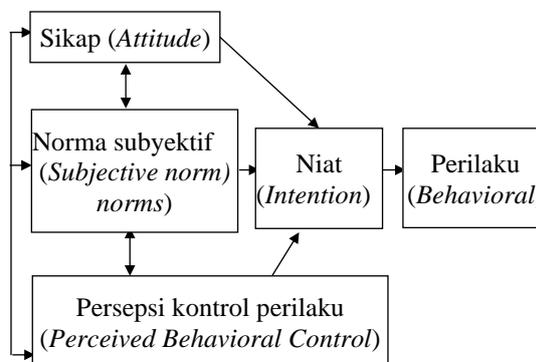
Kota Bandung sebagai salah satu kota metropolitan di Indonesia saat ini terlayani oleh 38 trayek angkutan kota *mini-bus* dan 12 trayek angkutan bus kota (Dinas Perhubungan Kota Bandung, 2017). Dengan jumlah mencapai lebih dari 5.400 armada, angkutan kota/*mini-bus* dan perilaku perhentian secara mendadak dan acak, angkutan kota ini sering dituding sebagai penyebab kemacetan lalu lintas. Untuk hal tersebut Pemerintah Kota Bandung merencanakan melakukan penataan angkutan umum dengan cara peningkatan pelayanan bus kota/sistem transit Trans Metro Bandung (TMB) (Prayudyanto *et al.*, 2016). Selain itu, pemerintah juga akan menerapkan kebijakan secara bertahap pengalihan moda dari angkutan kota ke bus kota, sehingga terjadi peningkatan kualitas pelayanan untuk pengguna angkutan umum. Hal ini diharapkan dapat mengurangi kemacetan lalu lintas, memberi pelayanan transportasi umum yang lebih baik, dan meningkatkan keselamatan.

Berbagai penelitian telah menginvestigasi faktor-faktor yang mempengaruhi pelaku perjalanan dalam memilih angkutan umum. Mayoritas penelitian menginvestigasi pengaruh dari atribut pelayanan angkutan berdasarkan pola pemilihan moda (Buehler, 2011; Harbering & Schlüter, 2020). Namun sejak tiga dekade terakhir, investigasi faktor multi-dimensi, seperti sikap, motivasi, dan niat, mulai diteliti pengaruhnya terhadap penggunaan angkutan umum secara struktural (Liu, 2017; Rizki *et al.*, 2019, 2021; Johansson *et al.*, 2006). Investigasi faktor multi-dimensi penting dilakukan karena pilihan dan intensi individu sangat dipengaruhi oleh sikap dan motivasi mereka (McFadden, 1986).

Penelitian tentang pengaruh faktor multi-dimensi individu terhadap penggunaan angkutan umum mayoritas dilakukan di negara maju dan sangat terbatas di negara berkembang seperti Indonesia. Disisi lain Pemerintah Indonesia merencanakan pengembangan dan penataan angkutan umum yang sangat massif pada periode 2020-2024 (Ministry of National Development Planning, 2020). Dengan rencana penataan angkutan umum perkotaan di Indonesia dan perkembangan teknologi dan globalisasi, pemahaman terhadap hierarki preferensi yang mendorong pilihan individu dalam melakukan perjalanan penting untuk diinvestigasi. Selain itu, secara spesifik, dengan rencana kebijakan yang akan diterapkan di Kota Bandung, perlu diketahui sejauh mana niat atau intensi dalam

penggunaan kendaraan umum. Hal ini dapat menjadi masukan dalam rangka kebijakan dalam memaksimalkan penggunaan angkutan umum perkotaan di Kota Bandung.

Teori perilaku terencana (*theory of planned behavior*, TPB) merupakan perluasan dari teori perilaku yang beralasan (*theory of reasoned action*, TRA). Gambar 1 memperlihatkan struktur teori perilaku terencana.



Gambar 1. Teori perilaku terencana (Ajzen, 2005)

Pada TRA, konsep yang dikemukakan hanya terkonsentrasi pada rasionalitas perilaku seseorang dan tindakan yang ditargetkan berada pada kontrol kesadaran orang tersebut dengan faktor utama yaitu sikap (*attitude*) dan norma subyektif (*subjective norms*). Sedangkan TPB melakukan perluasan dengan adanya penambahan variabel terkait dengan konsep kemauan sendiri. Hal ini dapat menjadi alternatif dalam menilai perilaku seseorang secara lebih tepat dengan menambahkan persepsi kontrol perilaku (*perceived behavioral control*) (Ajzen, 1985; 2005; 2015).

Sikap merupakan suatu faktor dalam diri seseorang atau individu yang dipelajari untuk memberikan respon positif atau negatif pada penilaian terhadap sesuatu yang diberikan. Menurut Ajzen & Fishbein (2004), sikap ditentukan oleh dua hal, yaitu keyakinan (*belief*) dan evaluasi terhadap konsekuensi atau hasil (*outcomes*). Keyakinan (*belief*) merepresentasikan konsekuensi yang didapatkan dari suatu tindakan (*behavioral belief*). *Belief* ini berinteraksi dengan evaluasi terhadap konsekuensi atau hasil (*evaluations outcomes*) dalam memunculkan suatu sikap.

Norma subyektif merupakan persepsi seseorang tentang pemikiran orang lain yang akan mendukung atau tidak mendukung terhadap dirinya dalam melakukan tindakan. Ajzen (2015) mengatakan bahwa norma subyektif mengacu pada tekanan sosial yang dirasakan oleh individu untuk melakukan atau tidak melakukan perilaku.

Dalam model ini, norma subjektif adalah fungsi dari *normative beliefs* dan motivasi. *Normative belief* sendiri merupakan keyakinan individu bahwa orang-orang tertentu dalam hidupnya berpikir bahwa individu tersebut harus melakukan atau tidak melakukan tingkah laku tertentu. Norma subjektif juga ditentukan oleh motivasi seorang individu untuk melakukan sesuatu mengikuti harapan atau persetujuan dari orang yang menjadi rujukannya tersebut (*motivation to comply*) (Cameron, 2010:3).

Ajzen (2005) mendefinisikan *perceived behavior control* sebagai persepsi individu terhadap kemampuan yang dimilikinya untuk menampilkan suatu tingkah laku. *Perceived behavior control* ditentukan oleh sejumlah *control belief* tertentu yang memberikan sarana bagi terbentuknya perilaku. *Control belief* adalah keyakinan mengenai ketersediaan faktor-faktor yang dapat memfasilitasi atau menghambat dalam menampilkan suatu perilaku (Ajzen, 2015).

Kekuatan dari masing-masing *control belief* dipengaruhi oleh *perceived power*, yaitu kekuatan dari adanya kesadaran akan faktor-faktor yang mampu dikontrol dan hasil-hasil yang mampu diperoleh (Ajzen, 2006). Niat merupakan disposisi tingkah laku hingga mendapatkan kesempatan waktu dan kesempatan yang tepat, akan diwujudkan dalam bentuk tindakan. Intensi ini merupakan indikasi seberapa besar individu akan berusaha untuk memunculkan tingkah laku tertentu. Individu dapat diharapkan untuk bertindak sesuai dengan intensinya, kecuali dalam hal-hal yang tidak terduga yang bersifat situasional (Verkooijen *et al.*, 2007).

Perilaku adalah respon atau reaksi individu terhadap stimulasi yang berasal dari luar dan dari dalam dirinya sendiri (Johansson *et al.*, 2006). Ajzen (2005) menyatakan bahwa perilaku merupakan fungsi dari niat yang kompatibel dan kontrol perilaku yang dipersepsikan. Penelitian ini adalah untuk menganalisis perilaku masyarakat dalam struktur sikap, motivasi, dan niat berkaitan konversi moda dari angkutan kota angkutan kota ke bus kota di Kota Bandung. Data yang digunakan dalam analisis diperoleh berdasarkan survei wawancara pada pengguna angkutan umum dengan menggunakan kuesioner. Metode perumusan kuesioner dan analisis pada penelitian ini menggunakan struktur teori perilaku terencana (*theory of planned behavior*).

Metode

Penelitian dimulai dengan melakukan perumusan kuesioner Variabel penelitian adalah faktor-faktor yang mempengaruhi intensi perilaku, yang terdiri dari *behavioral beliefs*, *evaluation outcomes*, *normative beliefs*, *motivation to comply*, *control belief*, *perceived power*, dengan 45 pertanyaan sebagai variabel independen dan intensi perilaku sebagai variabel dependen. Untuk Variabel operasionalisasi masing-masing mempunyai dimensi serta indikator untuk menjadi kerangka susunan pertanyaan kuesioner yang disebarkan pada responden diperlihatkan pada Tabel 1 hingga 4. Kuesioner diuji coba terlebih dahulu pada survei pendahuluan dan dilakukan perbaikan kuesioner sehingga responden lebih memahami terhadap butir pernyataan yang ada.

Tabel 1. Pernyataan Sikap

No	Pernyataan
Sikap-behavioral beliefs	
1	Menggunakan bus kota dapat mengurangi kemacetan lalu lintas di Kota Bandung
2	Menggunakan bus kota dapat menghemat biaya / ongkos perjalanan
3	Menggunakan bus kota dapat mempercepat waktu perjalanan
4	Menggunakan bus kota dapat mengurangi polusi/ pencemaran udara di Kota Bandung
5	Menggunakan bus kota lebih nyaman dibandingkan jenis angkutan umum jenis lainnya
6	Anda lebih dapat menikmati perjalanan ketika menggunakan bus kota
7	Menggunakan bus kota akan memberikan kepastian tarif dan waktu perjalanan
Sikap-evaluation outcomes	
8	Menggunakan bus kota lebih nyaman dibandingkan menggunakan jenis angkutan umum lainnya
9	Menggunakan bus kota lebih memberikan pengalaman yang menyenangkan dibandingkan menggunakan dengan jenis angkutan umum lainnya
10	Setelah menggunakan bus kota, anda merasa telah ikut berperan dalam mengurangi kemacetan di Kota Bandung
11	Setelah menggunakan bus kota, anda merasa telah ikut berperan dalam mengurangi polusi di Kota Bandung
12	Pelayanan dari sopir dan kondektur bus kota lebih baik dibandingkan dengan pelayanan yang diberikan pengemudi angkutan kota (angkot)
13	Setelah menggunakan bus kota, anda lebih dapat menghemat biaya transportasi sehari-hari

Tabel 2. Pernyataan norma subyektif

No	Pernyataan
Norma subyektif-normative beliefs	
14	Keluarga sering menggunakan bus kota sebagai angkutan umum
15	Keluarga mendukung untuk menggunakan bus kota sebagai angkutan umum
16	Lingkungan pergaulan (tetangga, rekan kerja, dan teman) sering menggunakan bus kota sebagai angkutan umum
17	Lingkungan pergaulan (tetangga, rekan kerja, dan teman) mendukung untuk menggunakan bus kota sebagai angkutan umum
18	Pemerintah Kota Bandung sangat mendukung masyarakat menggunakan bus kota sebagai angkutan umum
Norma subyektif-motivation to comply	
19	Anda akan berupaya mengikuti kemauan keluarga anda untuk menggunakan bus kota sebagai angkutan umum
20	Anda akan berupaya mengikuti kemauan teman atau rekan kerja anda untuk menggunakan bus kota sebagai angkutan umum
21	Anda berupaya untuk mengikuti kebijakan pemerintah Kota Bandung yang mendorong warganya untuk menggunakan bus kota sebagai angkutan umum

Tabel 3. Pernyataan persepsi kontrol perilaku

No	Pernyataan
Persepsi kontrol perilaku-control belief	
22	Menggunakan bus kota karena jumlah armada yang tersedia cukup banyak untuk melayani kebutuhan anda
23	Menggunakan bus kota karena halte yang digunakan untuk menunggu bus kota memiliki kondisi yang baik
24	Menggunakan bus kota karena kondisi jalan yang raya yang cukup layak untuk dilalui
25	Menggunakan bus kota karena memiliki kepastian berapa ongkos yang harus dibayarkan
26	Menggunakan bus kota karena memiliki kepastian waktu keberangkatan
27	Menggunakan bus kota karena seluruh wilayah di Kota Bandung dapat dijangkau oleh bus kota
28	Salah satu faktor yang menghambat penggunaan bus kota karena lebih berisiko terjebak kemacetan
29	Adanya protes dari para awak supir angkutan kota menjadi hambatan anda menggunakan bus kota
30	Belum mempunyai bus kota menjangkau seluruh wilayah di Kota Bandung menjadi hambatan anda menggunakan bus kota
31	Jam operasional bus kota yang terbatas menjadi hambatan anda menggunakan bus kota
32	Masyarakat lebih terbiasa menggunakan angkot, hal ini menjadi faktor penghambat dalam menggunakan bus kota
Persepsi kontrol perilaku-perceived power	
33	Adanya informasi yang jelas mengenai jadwal keberangkatan dapat mengatasi masalah terbatasnya jumlah armada Banyaknya angkutan umum pendukung dari tempat tujuan ke halte (atau sebaliknya) dapat mengatasi masalah terbatasnya jangkauan wilayah pelayanan bus kota
34	Jumlah halte yang banyak dapat mengatasi masalah terbatasnya jangkauan wilayah pelayanan bus kota
35	Berbagai kebijakan dari Pemerintah Kota Bandung telah mampu mengatasi hambatan untuk menggunakan bus kota
36	Kondisi jalan yang memadai (cukup lebar, adanya jalur khusus bis, dan jalan layang) dapat mengatasi risiko kemacetan ketika menggunakan bus kota
37	Budaya masyarakat Kota Bandung cukup terbuka untuk perubahan, hal ini dapat mengatasi risiko konflik di tengah masyarakat akibat penggunaan bus kota
38	

Tabel 4. Pernyataan intensi perilaku

No	Pernyataan Intensi perilaku
39	Bus kota merupakan angkutan umum yang sangat diperlukan oleh masyarakat Kota Bandung saat ini
40	Bus kota adalah salah satu solusi kebutuhan transportasi publik di Kota Bandung
41	Menggunakan bus kota akan membawa dampak positif jangka panjang bagi transportasi Kota Bandung
42	Sangat penting bagi warga Kota Bandung untuk beralih dari menggunakan angkot ke bus kota
43	Bus kota dapat menjadi transportasi publik pengganti angkot di Kota Bandung
44	Menurut anda, lebih baik menggunakan bus kota dibandingkan angkot
45	Walaupun saat ini masih menggunakan angkot, anda siap untuk beralih menggunakan bus kota

Analisis deskriptif dilakukan dengan memaparkan jawaban responden terhadap setiap butir pernyataan pada kuesioner berdasarkan alternatif jawaban yang diukur dengan pembobotan dalam skala *likert* 1 sampai 5. Skala 1 merepresentasikan jawaban sangat tidak setuju (STS), skala 2 jawaban tidak setuju (TS), skala 3 jawaban kurang setuju (KS), skala 4 jawaban setuju (S), dan skala 5 dengan jawaban sangat setuju (SS). Perhitungan skor diperoleh dari perkalian frekuensi jawaban dengan nilai skala untuk setiap item pernyataan dan berikutnya dijumlah berdasarkan pencapaian skor dari setiap variabel. Langkah perhitungan % skor ideal diperoleh dari pembagian total skor setiap variabel dengan total skor ideal. Skor ideal didapatkan dari total perkalian nilai skala maksimal x jumlah responden.

Berdasarkan rentang kategori skor sebesar 20 dapat disusun lima kategori berdasarkan nilai rentang yang mempunyai selisih 20% dengan nilai kategori:

- 0 – 20 % = Kategori sangat rendah
- >20 – 40 % = Kategori rendah
- >40 – 60 % = Kategori cukup
- >60 – 80 % = Kategori tinggi
- >80 – 100 % = Kategori sangat tinggi.

Kategorisasi tersebut menjadi dasar interpretasi kecenderungan perilaku responden terhadap penggunaan transportasi umum dan pengalihan penggunaan kendaraan jenis angkutan kota *mini-bus* ke bus kota. Responden dibagi berdasar startifikasi usia antara 17 sampai dengan 65 tahun. Penentuan ukuran sampel dalam penelitian

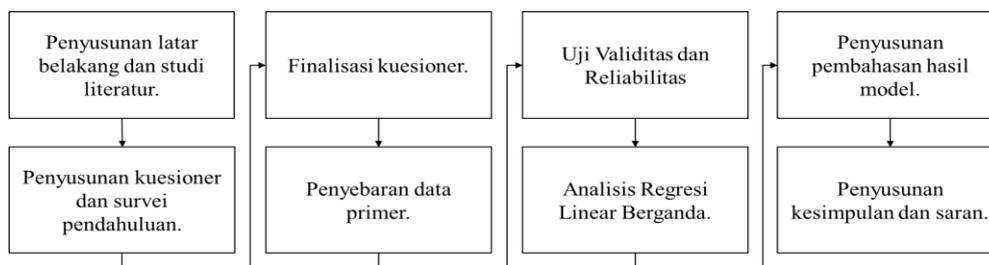
didasarkan pada rumus *Lemeshow* (Lemeshow & World Health Organization, 1990) untuk populasi yang tidak diketahui besarnya sebagaimana Persamaan 1.

$$n = \frac{z^2 \cdot \frac{ap(1-p)}{d^2}}{d^2} \quad (1)$$

dimana n adalah ukuran sampel, z adalah nilai distribusi normal pada tingkat kemaknaan tertentu, p adalah proporsi dan d adalah toleransi kesalahan.

Berdasarkan persamaan *Lemeshow* maka penyebaran kuesioner dilakukan terhadap 100 responden yang merupakan masyarakat Kota Bandung pengguna transportasi umum jenis angkutan kota *mini-bus* dan bus Kota. Penyebaran kuesioner dilakukan dengan wawancara langsung oleh surveyor dan mengawali wawancara dengan menjelaskan rencana kebijakan konversi angkutan yang akan dilakukan di Kota Bandung.

Analisis data dilakukan menggunakan *software* SPSS (Ho, 2006). Data diuji dengan menggunakan pengujian validitas dan reliabilitas pada setiap faktor-faktor yang mempengaruhi intensi perilaku. Selanjutnya analisis regresi linear berganda digunakan untuk menganalisis data dalam menjelaskan hubungan antara *behavioral beliefs, evaluation outcomes, normative beliefs, motivation to comply, control belief, perceived power* terhadap intensi beralih menggunakan Trans Metro Bandung. Secara umum alur penelitian pada makalah ini dijelaskan pada diagram alir yang disajikan pada Gambar 2.



Gambar 2. Alur penelitian

Hasil dan Pembahasan

Sebagian besar responden berusia antara 36 hingga 45 tahun (35%), selanjutnya lebih dari 45 tahun (29%), antara 26 hingga 35 tahun (23%), dan jumlah terkecil adalah responden yang berusia antara 15 hingga 25 tahun (13%). Jenis pekerjaan atau aktivitas responden cukup beragam, berdasarkan hasil pengolahan data dapat diketahui sebagian besar dari 100 responden bekerja sebagai karyawan swasta dan wiraswasta (masing-masing 25%). Selanjutnya adalah sebagai pelajar/mahasiswa (24%), tidak bekerja/ibu rumah tangga (23%), dan jumlah terkecil adalah pegawai negeri sipil (PNS) sebesar 3%.

Uji validitas dan reliabilitas

Uji validitas dilakukan dengan menggunakan *product moment coefficient of correlation*. Penilaian item valid menggunakan analisis faktor dengan batasan nilai Kaiser-Meyer-Olkin (KMO) $\geq 0,5$ dan *component matriks* $\geq 0,5$ (Hair *et al.*, 2010). Berdasarkan Ho (2006), suatu pernyataan kuesioner dikatakan reliabel jika nilai $\alpha > 0,60$. Uji reliabilitas dilakukan dengan menggunakan teknik *Cronbach's Alpha*.

Hasil uji validitas diperoleh nilai KMO pada variabel sikap sebesar $0,753 > 0,5$ dan seluruh item pernyataan memiliki nilai *component matrix* $> 0,5$ yang menunjukkan item tersebut valid dan dapat digunakan. Nilai KMO pada variabel norma subjektif adalah sebesar $0,688 > 0,5$ yang berarti ukuran sampel yang di analisis adalah cukup.

Seluruh item pernyataan memiliki nilai *component matrix* $> 0,5$ yang menunjukkan item tersebut valid dan dapat digunakan untuk mengukur variabel penelitian. Dengan demikian, dalam penelitian ini menggunakan delapan item instrumen pengukuran Norma Subjektif. Pada variabel persepsi kontrol perilaku, data yang ditampilkan menunjukkan nilai KMO sebesar $0,722 > 0,5$ yang berarti ukuran sampel yang di analisis adalah cukup. Seluruh item pernyataan memiliki nilai *component matrix* $> 0,5$ yang menunjukkan item tersebut valid dan dapat digunakan untuk mengukur variabel penelitian, sehingga dalam penelitian ini menggunakan 17 item instrumen pengukuran Persepsi Kontrol Perilaku.

Nilai KMO pada variabel intensi perilaku sebesar $0,792 > 0,5$ yang berarti ukuran sampel yang dianalisis cukup. Seluruh item pernyataan memiliki nilai *component matrix* $> 0,5$ yang menunjukkan item tersebut valid dan dapat digunakan untuk mengukur variabel penelitian, sehingga 8 item instrumen pengukuran Intensi Perilaku dapat digunakan. Berdasarkan hasil uji reliabilitas instrumen yang ditampilkan diketahui bahwa nilai koefisien *Cronbach's Alpha* seluruh variabel $> 0,6$, sehingga seluruh variabel memiliki tingkat kepercayaan yang sangat tinggi.

Deskripsi sikap, norma subjektif, persepsi, dan intensi

Rekapitulasi jawaban responden untuk setiap variabel yang dapat menggambarkan sikap, norma subjektif, persepsi, dan intensi perilaku responden terhadap pengalihan kendaraan umum angkutan kota menjadi bus kota disajikan dalam Tabel 5.

Tabel 5. Deskripsi sikap, norma subjektif, persepsi, dan intensi

Variabel	Sub variabel	% Skor terhadap skor ideal	Temuan
Sikap	<i>Behavioral beliefs</i>	73,91	Bus kota yang lebih nyaman dibandingkan angkutan umum lainnya adalah konsekuensi yang paling diyakini akan muncul dari tindakan menggunakan bus kota sebagai transportasi umum
	<i>Evaluation outcomes</i>	71,92	Pelayanan yang lebih baik dari sopir dan kondektur adalah hal yang paling diharapkan dari tindakan menggunakan bus kota
Norma subjektif	<i>Normative beliefs</i>	64,12	Pemerintah Kota Bandung diyakini sebagai pihak yang paling menginginkan masyarakat untuk menggunakan transportasi umum
	<i>Motivation to comply</i>	66,33	Terdapat motivasi yang tinggi untuk mengikuti kebijakan Pemerintah Kota Bandung dalam menggunakan bus kota sebagai transportasi umum di Kota Bandung
Persepsi kontrol perilaku	<i>Control belief</i>	67,60	Kepastian waktu keberangkatan menjadi faktor yang paling diyakini sebagai pendorong penggunaan bus kota sebagai transportasi umum
	<i>Perceived power</i>	67,23	Ketersediaan angkutan umum pendukung merupakan faktor yang paling diyakini dapat mengatasi hambatan dalam penggunaan bus kota sebagai transportasi umum
Intensi	Intensi Perilaku	65,03	Kesiapan responden untuk beralih menggunakan bus kota menjadi kecenderungan perilaku paling kuat

Uji instrumen dan korelasi parsial

Hasil uji instrumen yang ditunjukkan pada Tabel 6 menunjukkan bahwa nilai KMO sebesar 0.621 dan Uji Barlett's Test of Sphericity menunjukkan nilai signifikansi sebesar 0.000. Karena nilai KMO > 0,5 dan Signifikansi Barlett's Test of Sphericity < 0,05, maka H_0 ditolak dan H_a diterima, dengan kata lain model fit dan variabel independen dapat dianalisis lebih lanjut dengan analisis faktor.

Tabel 6. KMO and Bartlett's Test

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.		0,621
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. chi-square	319,795
	df	21
	Sig.	0,000

Deteksi terhadap korelasi parsial diberikan lewat pilihan *anti-image correlation*. nilai *measure of sampling adequacy* (MSA) ditunjukkan pada baris *Anti Image Correlation*. Nilai *anti-image correlation* variabel-variabel adalah sebagai berikut;

<i>Behavioral beliefs</i>	=	0,671
<i>Evaluations outcomes</i>	=	0,650
<i>Normative beliefs</i>	=	0,468
<i>Motivation to comply</i>	=	0,658
<i>Control belief</i>	=	0,791
<i>Perceived power</i>	=	0,533

Berdasarkan angka *anti-image correlation* tersebut, terdapat 1 variabel yang memiliki nilai MSA < 0,5, yaitu *normative beliefs* (0,468). Karena variabel *normative beliefs* tidak memenuhi kriteria, maka pengukuran variabel tersebut tidak bisa diprediksi dan tidak bisa dianalisis lebih lanjut sehingga dikeluarkan dari model. Tidak adanya pengaruh dari *normative beliefs* terhadap intensi dapat disebabkan karena pihak yang dianggap penting dan menjadi referensi (*significant person*) dalam mendorong penggunaan bus kota bukan berasal dari lingkungan terdekat seperti keluarga, rekan kerja atau teman, melainkan adalah Pemerintah Kota Bandung. Meskipun Pemerintah Kota Bandung menjadi *significant person*, peranannya secara sosial untuk mendorong penggunaan bus kota masih kurang apabila dibandingkan dengan lingkungan sosial terdekat yang hadir dalam keseharian responden. Pengujian variabel/faktor selanjutnya akan menggunakan lima variabel independen yaitu *behavioral beliefs*, *evaluation outcomes*, *motivation to comply*, *control belief* dan *perceived power*.

Estimasi model intensi perilaku

Sebelum menjelaskan model intensi perilaku dilakukan deskripsi koefisien determinasi sebagai

bagian dari parameter kualitas model. Nilai koefisien determinasi menunjukkan besarnya kontribusi pengaruh variabel eksogen terhadap variabel endogen, yang ditunjukkan dengan nilai persentase. Hasil nilai determinasi simultan dapat dilihat pada Tabel 7.

Tabel 7. Nilai determinasi simultan

R	R ²	Adjusted R square	Std. error of the estimate
0,816	0,666	0,648	2,684

Berdasarkan Tabel 7, dapat diketahui nilai *Adjusted R square* adalah sebesar 0,648. Dengan demikian, besarnya kontribusi pengaruh dari *behavioral beliefs*, *evaluation outcomes*, *motivation to comply*, *control belief* dan *perceived power* terhadap variabel intensi perilaku adalah sebesar 64,8%, sedangkan sisanya sebesar 35,2% adalah pengaruh dari faktor lain yang tidak diteliti.

Analisis regresi linear berganda dilakukan untuk mengetahui hubungan antara *behavioral beliefs*, *evaluation outcomes*, *motivation to comply*, *control belief* dan *perceived power* terhadap intensi perilaku dalam menggunakan angkutan umum. Berdasarkan pemodelan diperoleh nilai dari setiap koefisien regresi yang dapat dilihat pada Tabel 8.

Model regresi linear berganda mengkonfirmasi hubungan antara *behavioral beliefs*, *evaluation outcomes*, *motivation to comply*, *control belief* dan *perceived power* terhadap intensi menggunakan pelayanan bus. Berdasarkan koefisien terstandarisasi (*standardize coefficient*), dapat terlihat bahwa faktor multi-dimensi tertinggi adalah faktor *evaluation outcomes* dan *motivation to comply*.

Tabel 8. Nilai koefisien regresi

Variabel	Unstandardized coefficients		Standardized coefficients
	B	Std. error	Beta
(Constant)	-28,334	4,558	
<i>Behavioral beliefs</i>	0,048	0,141	0,029
<i>Evaluation outcomes</i>	1,137	0,164	0,522
<i>Motivation to comply</i>	0,973	0,232	0,294
<i>Control belief</i>	0,155	0,081	0,156
<i>Perceived power</i>	0,588	0,160	0,282

*Variabel terikat: Intensi perilaku

Berdasarkan model regresi dapat ditunjukkan bahwa terdapat kecenderungan intensi tidak menggunakan angkutan umum oleh responden

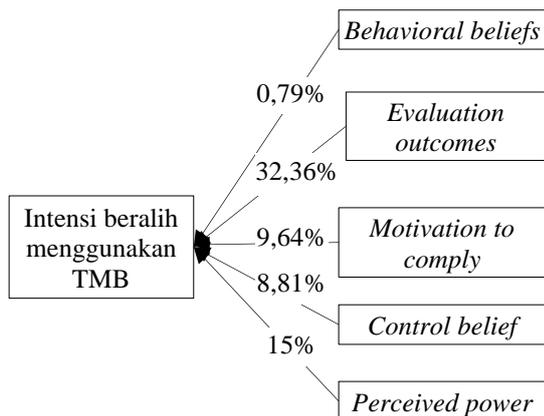
ditunjukkan dengan nilai konstan yang negatif. Adapun Persamaan 2 memperlihatkan hasil regresi linier berganda.

$$Y = -28,334 + 0,048 X_1 + 1,137 X_2 + 0,973 X_3 + 0,155 X_4 + 0,588 X_5 \quad (2)$$

Tabel 9. Nilai determinasi parsial

Variabel	Correlations			Determinasi Pengaruh (%)
	Zero-order	Partial	Part	
(Constant)				
Behavioral beliefs	0,272	0,035	0,020	0,79
Evaluation outcomes	0,620	0,581	0,413	32,36
Motivation to comply	0,328	0,397	0,250	9,64
Control belief	0,565	0,193	0,114	8,81
Perceived power	0,532	0,355	0,219	15,00

Selanjutnya dilakukan uji lanjutan untuk mengetahui variabel yang paling besar dalam mempengaruhi Intensi Perilaku, dilakukan perhitungan nilai determinasi parsial dengan mengalikan nilai koefisien beta dengan koefisien zero order correlations dalam persentase. Berikut adalah nilai setiap koefisien beta dan zero order correlations diperlihatkan pada Tabel 9.



Gambar 3. Ilustrasi determinasi parsial

Berdasarkan hasil perhitungan diketahui variabel yang paling berpengaruh terhadap intensi perilaku adalah *evaluation outcomes*, dengan kontribusi sebesar 32,36%, sedangkan *behavioral beliefs* adalah variabel yang memiliki pengaruh terendah terhadap intensi perilaku, yaitu sebesar 0,79%. Peran *behavioral beliefs* dan *control beliefs* belum cukup kuat dalam membentuk intensi perilaku peralihan penggunaan transportasi umum dari angkutan kota *mini-bus* menjadi bus kota. Hasil ini

juga menunjukkan bahwa apa yang diyakini responden tidak inheren dengan kecenderungan perilaku penggunaan bus kota sebagai transportasi umum.

Diskusi dan Kesimpulan

Pemerintah Pusat, Provinsi, dan Kota memiliki berbagai strategi dalam pembenahan angkutan umum perkotaan. Makalah mencoba melakukan analisis terhadap intensi pelaku perjalanan untuk menggunakan angkutan umum setelah adanya penerapan kebijakan konversi kendaraan dari angkutan kota/mini-bus menjadi bus kota.

Berdasarkan analisis, intensi penggunaan terhadap konversi angkutan kota menjadi bus kota berada dalam kategori tinggi namun memiliki prasyarat tertentu. Secara umum, keberadaan dan fungsi bus kota disadari memang dibutuhkan oleh masyarakat. Selain meningkatkan peran Pemerintah Kota secara sosial untuk mendorong penggunaan bus kota, peran lingkungan sosial terdekat memiliki peran yang jauh lebih penting untuk meningkatkan penggunaan angkutan umum.

Berdasarkan *behavioral belief*, meskipun responden meyakini konsekuensi dari penggunaan bus kota sebagai tingkah laku yang disukai (*favorable attitude*), hal tersebut tidak cukup signifikan dalam mendorong munculnya intensi perilaku menggunakan bus kota. Hal ini disebabkan karena keyakinan terhadap konsekuensi (*behavioral belief*) dapat mendorong perilaku setelah adanya evaluasi terhadap apa yang diterimanya dari hasil yang diyakini tersebut.

Parameter *control belief* menunjukkan bahwa meskipun terdapat faktor-faktor yang mendorong penggunaan bus kota sebagai transportasi umum, tetapi hal tersebut tidak cukup kuat dalam mempengaruhi intensi perilaku penggunaan bus kota. Hal ini disebabkan karena masih terdapat keyakinan terhadap faktor yang dapat menghambat penggunaan bus kota, yaitu risiko terjebak kemacetan, daya jangkau serta jam operasional bus kota yang terbatas. Hal ini dapat menyebabkan keyakinan tersebut menjadi bias.

Pengaruh *evaluation outcomes*, *motivation to comply* dan *perceived power* terbukti signifikan terhadap intensi perilaku peralihan penggunaan transportasi umum dari angkutan umum *mini-bus* ke bus kota. Kontribusi pengaruh *evaluation outcomes* paling tinggi dibandingkan faktor lainnya, yaitu sebesar 32,36%. Keadaan ini menunjukkan bahwa evaluasi terhadap kinerja pelayanan bus kota merupakan faktor yang paling dominan dalam membentuk intensi perilaku penggunaan bus kota.

Penerapan layanan angkutan umum yang efektif dan efisien membutuhkan kajian terhadap pemahaman bagaimana faktor-faktor yang mempengaruhi pelaku perjalanan dalam melakukan perjalanan. Studi ini mengkonfirmasi bahwa intensi menggunakan angkutan umum dapat meningkat jika penyediaan pelayanan dapat dipastikan pada kualitas tinggi. Senada dengan Abenoza *et al.* (2017) yang mengatakan bahwa aspek kualitas pelayanan (kepastian waktu perjalanan dan tunggu) sangat mempengaruhi intensi penggunaan. Selain itu De Oña *et al.* (2016) menyatakan bahwa keandalan yang diwakili oleh pola operasi, keselamatan, keamanan, dan aksesibilitas akan mempengaruhi bagaimana pengguna memilih moda.

Studi ini juga mengkonfirmasi bahwa penelitian dalam konteks pengaruh variabel multi-dimensional sangat penting untuk memastikan pelayanan akan digunakan untuk pengguna seperti yang dilakukan oleh Abou-Zeid *et al.* (2013), Johansson *et al.* (2006), Ye & Titheridge (2017), dan Liu (2017). Pelaku perjalanan akan melakukan evaluasi baik terhadap pengalamannya selama menggunakan bus kota dan angkutan kota *mini-bus* ataupun dari informasi dari sumber lain yang diterimanya. Evaluasi positif terhadap penggunaan bus kota terbukti merupakan determinan paling kuat dalam mendorong perilaku peralihan penggunaan angkutan kota menjadi bus kota. Sehingga penting bagi pengguna. Hal ini disebabkan karena evaluasi tersebut juga didasari atas pengalamannya secara langsung dalam menggunakan bus kota.

Berdasarkan penelitian ini dan dalam agenda pembenahan angkutan umum di Kota Bandung, Pemerintah Kota dapat melakukan penyiapan pelayanan bus kota dengan kualitas tinggi sebelum melakukan kebijakan konversi tersebut. Dengan kepastian pelayanan dengan kualitas tinggi maka intensi perpindahan kepada pelayanan bus kota akan semakin meningkat. Hal ini sejalan dengan temuan bahwa intensi beralih terdapat pada kategori tinggi, namun intensi beralih menjadi perilaku/tindakan perlu persyaratan seperti perbaikan sistem transportasi dan infrastruktur pendukung penggunaan bus kota. Selain itu pembenahan angkutan umum perlu seiring dengan pembatasan kendaraan bermotor seperti hasil dari studi oleh Dalkman dan Brannigan (2007), Hidalgo & Carigan (2010), dan Loukopoulos *et al.* (2005). Penelitian ini memiliki keterbatasan yang penting dilakukan oleh penelitian selanjutnya. Variabel intensi, sikap, dan niat dalam penelitian ini masih sangat terbatas dan tidak terhubung dengan kondisi karakteristik pelayanan angkutan, faktor kebutuhan perjalanan individu, dan karakteristik lingkungan. Penelitian yang lebih terintegrasi antara variabel

multi-dimensi, variabel karakteristik moda perjalanan, dan karakteristik lingkungan dapat menjadi agenda penelitian selanjutnya. Penelitian ini dapat menjadi masukan yang lebih menyeluruh terhadap pembuatan kebijakan angkutan umum perkotaan dalam rangka meningkatkan kualitas kehidupan masyarakat.

Daftar Pustaka

- Abenoza, R.F., Cats, O., & Susilo, Y.O. (2017). Travel satisfaction with public transport: Determinants, user classes, regional disparities and their evolution. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 95, 64-84. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2016.11.011>
- Abou-Zeid, M., Schmöcker, J.-D., Belgiawan, P.F., & Fujii, S. (2013). Mass effects and mobility decisions. *Transportation Letters*, 5(3), 115-130. <https://doi.org/10.1179/1942786713Z.00000000011>
- Adriana, M. C., Rizki, M., & Joewono, T. B. (2019). Investigating satisfaction and its determinants of BRT-lite services in Indonesian Cities. *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, 13, 1447-1468. <https://doi.org/10.11175/easts.13.1447>
- Ajzen, I. (1985). *From intentions to actions: A theory of planned behavior*. In J. Kuhl & J. Beckmann (Eds.), *Action Control: From Cognition to Behavior*, pp. 11-39. Springer. https://doi.org/10.1007/978-3-642-69746-3_2
- Ajzen, I. (2005). *Attitudes, personality, and behavior*. McGraw-Hill Education (UK).
- Ajzen, I. (2015). The theory of planned behaviour is alive and well, and not ready to retire: A commentary on Sniehotta, Priesseu, and Araújo-Soares. *Health Psychology Review*, 9(2), 131-137. <https://doi.org/10.1080/17437199.2014.883474>
- Ajzen, I., & Fishbein, M. (2004). Questions raised by a reasoned action approach: Comment on ogden (2003). *Health Psychology*, 23(4), 431-434. <https://doi.org/10.1037/0278-6133.23.4.431>
- Buehler, R. (2011). Determinants of transport mode choice: A comparison of Germany and the USA. *Journal of Transport Geography*, 19(4), 644-657. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2010.07.005>
- Dalkmann, H., & Brannigan, C. (2007). *Urban transport and climate change*. Module 5e. Sustainable Transport: A Sourcebook for policy-makers in developing cities. GIZ. <https://city2030>.

- org.ua/en/document/urban-transport-and-climate-change-module-5e-sustainable-transport-sourcebook-policy
- Dinas Perhubungan Kota Bandung, (2017), *data trayek Kota Bandung*. Bandung: Dinas Perhubungan Kota Bandung
- Hair, J.F., Black, W.C., Babin, B.J., & Anderson, R.E. (2010). *Multivariate data analysis*. Pearson. <https://www.pearson.com/uk/educators/higher-education-educators/program/Hair-Multivariate-Data-Analysis-Global-Edition-7th-Edition/PGM916641.html>
- Harbering, M., & Schlüter, J. (2020). Determinants of transport mode choice in metropolitan areas the case of the metropolitan area of the Valley of Mexico. *Journal of Transport Geography*, 87, 102766. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2020.102766>
- Hidalgo, D., & Carrigan, A. (2010). *Modernizing public transportation*. World Resources Institute. <https://www.wri.org/publication/modernizing-public-transportation>
- Ho, R. (2006). *Handbook of univariate and multivariate data analysis and interpretation with SPSS*. CRC Press.
- Johansson, V.M., Heldt, T., & Johansson, P. (2006). The effects of attitudes and personality traits on mode choice. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 40(6), 507-525. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2005.09.001>
- Lemeshow, S., & World Health Organization (Eds.). (1990). *Adequacy of sample size in health studies*. Published on behalf of the World Health Organization by Wiley; Distributed in the U.S.A., Canada, and Japan by Liss.
- Liu, C.-P. (2017). Understanding the Factors Influencing Public Transport Mode Choice in Taiwan [Doctoral, UCL (University College London)]. *Doctoral Thesis*, UCL (University College London). <https://discovery.ucl.ac.uk/id/eprint/1575564/>
- McFadden, D. (1986). The choice theory approach to market research. *Marketing Science*, 5(4), 275-297. <https://doi.org/10.1287/mksc.5.4.275>
- Ministry of National Development Planning. (2020). *Indonesia mid term development plan 2020-2024*. Presidential Regulation No 18 2020.
- Oña, J. de, Oña, R.de, Eboli, L., Forciniti, C., & Mazzulla, G. (2016). Transit passengers' behavioural intentions: The influence of service quality and customer satisfaction. *Transportmetrica A: Transport Science*, 12(5), 385-412. <https://doi.org/10.1080/23249935.2016.1146365>
- Prayudyanto, M.N., Rizki, M., & Ningtyas, D.U. (2016). *Report of public transport service analysis of greater Bandung Area [part of sustainable urban transport improvement project]*. Ministry of National Development Planning.
- Rizki, M., Joewono, T.B., & Belgiawan, P.F. (2019). Travel experience and multitasking of toll road users in Jakarta Metropolitan Area, indonesia: An investigation for passenger of private car, taxi, and ride-sourcing. *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, 13, 523-541. <https://doi.org/10.11175/easts.13.523>
- Rizki, M., Joewono, T.B., Dharmowijoyo, D.B.E., & Belgiawan, P.F. (2021). *Does multitasking improve the travel experience of public transport users? Investigating the activities during commuter travels in the Bandung Metropolitan Area, Indonesia*. Public Transport. <https://doi.org/10.1007/s12469-021-00263-3>
- Rode, P., Floater, G., Thomopoulos, N., Docherty, J., Schwinger, P., Mahendra, A., & Fang, W. (2017). *Accessibility in cities: Transport and urban form*. In G. Meyer & S. Shaheen (Eds.), *Disrupting Mobility: Impacts of Sharing Economy and Innovative Transportation on Citie*, pp. 239-273. Springer International Publishing. https://doi.org/10.1007/978-3-319-51602-8_15
- Verkooijen, K.T., de Vries, N.K., & Nielsen, G.A. (2007). Youth crowds and substance use: The impact of perceived group norm and multiple group identification. *Psychology of Addictive Behaviors*, 21(1), 55-61. <https://doi.org/10.1037/0893-164X.21.1.55>
- Ye, R., & Titheridge, H. (2017). Satisfaction with the commute: The role of travel mode choice, built environment and attitudes. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 52, 535-547. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2016.06.011>