

PENGARUH PERILAKU SEBELUMNYA, MOTIVASI INTRINSIK DAN IDENTITAS DIRI TERHADAP KEBIASAAN DAN PERILAKU MAHASISWA BERKENDARA BERSAMA MENGGUNAKAN MOBIL KE KAMPUS

Ayrthon Van Junior¹, Joy Sara Matulapelwa², Rudy Setiawan³

ABSTRAK: Semakin meningkatnya jumlah mahasiswa dan status ekonomi, kendaraan pribadi khususnya mobil menjadi pilihan yang aman dan nyaman digunakan ke kampus. Hal ini berpotensi mengganggu kenyamanan sistem transportasi dan pencemaran lingkungan disekitar kampus. Untuk mengatasi permasalahan transportasi tersebut diperlukan upaya untuk mengurangi jumlah penggunaan mobil salah satunya melalui berkendara bersama (*ridesharing*) ke kampus. Namun untuk mencapai hal tersebut tidaklah mudah, perlu diketahui faktor-faktor yang dapat memengaruhi minat mahasiswa untuk berkendara bersama. Studi ini membahas faktor-faktor psikologi yaitu perilaku sebelumnya, motivasi intrinsik, dan identitas diri yang diduga membentuk kebiasaan dan perilaku mahasiswa yang rutin membawa mobil ke kampus. Sehingga melalui penelitian ini diharapkan dapat memberi manfaat dalam merancang kebijakan kampus untuk mendorong mahasiswa beralih dari penggunaan mobil dengan berkendara sendirian menjadi berkendara bersama ke kampus.

KATA KUNCI: berkendara bersama, kebiasaan, perilaku sebelumnya, motivasi intrinsik

1. PENDAHULUAN

Berdasarkan data statistik Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan tahun 2015 jumlah mahasiswa setiap tahunnya meningkat sebesar 6,55%. Hal ini dapat memengaruhi bertambahnya jumlah perjalanan dari tempat tinggal ke kampus. Namun semakin meningkatnya status ekonomi, kendaraan pribadi khususnya mobil menjadi pilihan yang aman dan nyaman digunakan ke kampus. Hal ini berpotensi mengganggu kenyamanan sistem transportasi seperti kemacetan dan keterlambatan yang memengaruhi efektifitas dan efisiensi kegiatan mahasiswa. Selain itu hal ini juga meningkatkan pencemaran lingkungan disekitar kampus melalui meningkatnya gas buang dari kendaraan tersebut.

Untuk mengatasi permasalahan transportasi tersebut diperlukan upaya yang tepat dan efektif, sehingga dapat mengurangi banyaknya perjalanan ke kampus menggunakan mobil. Penerapan yang dapat dilakukan yaitu melalui *Campus Transport Management* (CTM) dengan berkendara bersama (*ridesharing*), dimana mahasiswa yang tempat tinggalnya berdekatan dapat bersama berkendara dalam satu mobil menuju ke kampus. Akan tetapi untuk mencapai hal tersebut tidaklah mudah. Maka dari itu perlu diketahui faktor-faktor yang dapat memengaruhi minat mahasiswa untuk berkendara bersama, selain faktor waktu dan biaya tentunya.

Penelitian ini membahas pengaruh faktor-faktor psikologi yaitu perilaku sebelumnya, motivasi intrinsik, dan identitas diri yang diduga membentuk kebiasaan mahasiswa yang berdampak pada perilaku mahasiswa yang rutin membawa mobil ke kampus. Diharapkan penelitian ini dapat bermanfaat bagi

¹ Mahasiswa Program Studi Teknik Sipil, Universitas Kristen Petra Surabaya, ayrthon_poey13@yahoo.co.id

² Mahasiswa Program Studi Teknik Sipil, Universitas Kristen Petra Surabaya, joyasara93@gmail.com

³ Dosen Program Studi Teknik Sipil, Universitas Kristen Petra Surabaya, rudy@petra.ac.id

pihak kampus untuk merumuskan kebijakan guna mendorong mahasiswa beralih dari penggunaan mobil dengan berkendara sendirian menjadi berkendara bersama ke kampus.

2. TINJAUAN PUSTAKA

Berkendara bersama (*ridesharing*) merupakan bagian dari program CTM, dimana program ini merupakan suatu sistem untuk mengelola upaya guna meningkatkan pilihan moda transportasi ke kampus agar perjalanan ke kampus menggunakan mobil dapat berkurang (Victoria Transport Institute, 2010b). Program ini juga ditujukan untuk menghemat biaya kendaraan (BBM, perawatan) dan mengurangi masalah lalu lintas disekitar kampus. Sistem yang digunakan adalah dengan menggunakan satu mobil yang membawa 2 atau 3 orang lebih didalamnya.

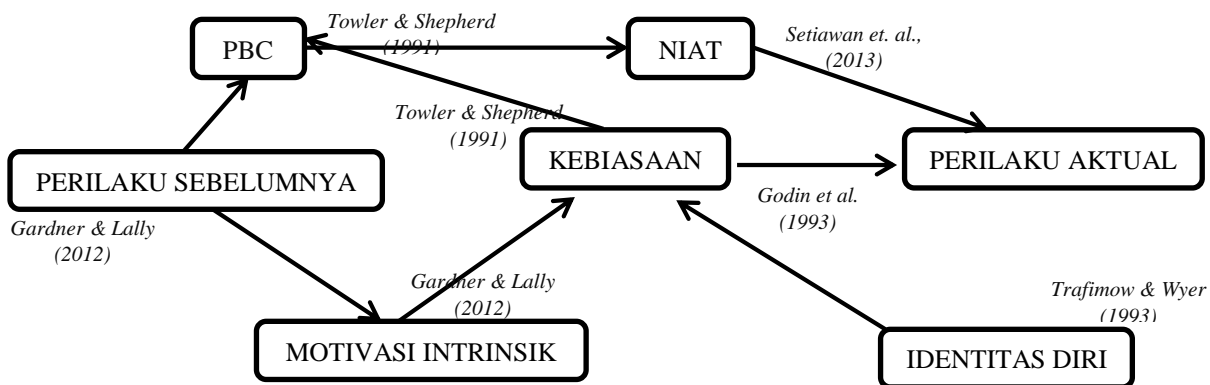
Menurut Godin et al. (1993), kebiasaan merupakan faktor terpenting dalam memprediksi perilaku seseorang. Berdasarkan hal tersebut diduga pula bahwa perilaku mahasiswa yang rutin menggunakan mobil ke kampus dipengaruhi oleh kebiasaan. Kebiasaan merupakan tindakan yang berlangsung secara otomatis, namun untuk membentuknya juga dipengaruhi oleh faktor-faktor tertentu. Faktor-faktor yang diduga memengaruhi kebiasaan tersebut adalah motivasi intrinsik (*intrinsic motivation*), identitas diri (*self-identity*) dan perilaku sebelumnya (*past behavior*).

Bedasarkan teori perilaku terencana, perilaku sosial seseorang adalah sifat dasar yang terjadi secara alami dan beralasan. Meskipun keyakinan seseorang tidak berdasar namun diasumsikan menjadi acuan dari sikap, norma subyektif (*subjective norms*) dan PBC. Hal ini kemudian menghasilkan niat yang akhirnya menjadi perilaku aktual (*actual behavior*) yang konsisten dari keyakinan tersebut (Setiawan et.al., 2013). Oleh karena perilaku tersebut beralasan, maka perilaku sebelumnya tidak bisa berpengaruh langsung terhadap perilaku aktual melainkan dimediasi oleh niat dan PBC.

Kebiasaan dibangun dan menjadi kuat karena adanya kepuasan dari pengulangan suatu perilaku (Watson, 1914; Tolman, 1932; Hull, 1943; James, 1890; Triandis, 1977, 1980). Kepuasan ini diasumsikan berasal dari motivasi intrinsik, karena sebuah aktivitas yang berasal dari motivasi intrinsik mengakibatkan seseorang menemukan ketertarikan dan kepuasan langsung dari aktivitas itu sendiri (Gagne dan Deci, 2005). Motivasi intrinsik juga berperan memediasi hubungan antara perilaku sebelumnya dan kebiasaan (Gardner dan Lally, 2012).

Selain itu kebiasaan merupakan bagian dari bagaimana seseorang mengatur kehidupan sehari-hari sehingga memungkinkan untuk mencerminkan identitas dari seseorang tersebut (Trafimow dan Wyer, 1993). Meskipun asumsi ini tidak berlaku untuk semua kebiasaan, setidaknya beberapa kebiasaan mungkin mendeskripsikan identitas seseorang.

Berdasarkan setiap faktor yang telah dijelaskan pada bagian sebelumnya, maka dalam penelitian ini diusulkan model hubungan antar faktor, seperti yg terlihat pada **Gambar 1**.



Gambar 1. Hubungan antar Faktor

3. METODOLOGI PENELITIAN

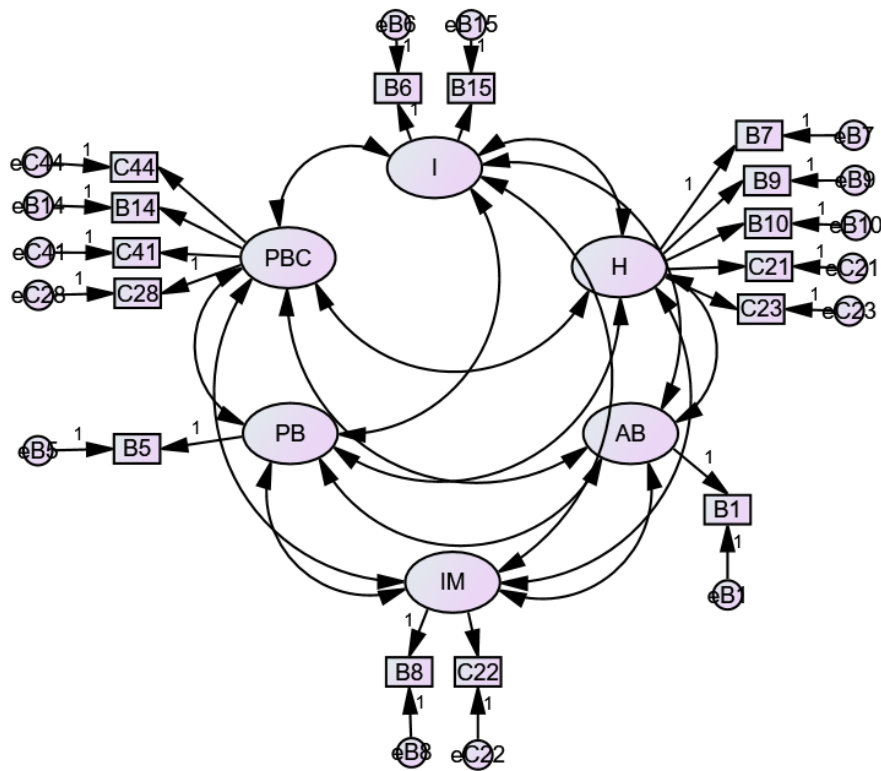
Penelitian ini dilakukan di beberapa universitas negeri dan swasta yang ada di Surabaya, antara lain: Universitas Kristen Petra (UKP), Universitas Surabaya (Ubaya), Universitas Katolik Widya Mandala (WM), Universitas Ciputra, Universitas Hang Tuah (Hang Tuah) dan Institut Sepuluh Nopember (ITS). Konsep pertanyaan dan model kuesioner yang dipakai disusun melalui studi literatur yang disesuaikan dengan konteks permasalahan berdasarkan teori yang dipakai. Setelah melakukan survei dilakukan pengolahan data dengan menyimpan jawaban responden dalam bentuk pengkodean dengan format *Microsoft Excel*.

Kemudian dilakukan deteksi outlier yang dilanjutkan dengan uji reliabilitas dan uji validitas menggunakan program SPSS. Pada uji validitas diputuskan bahwa pertanyaan-pertanyaan dari identitas diri lebih tepat untuk mengukur variabel persepsi kendali perilaku. Sehingga indikator-indikator dari variabel identitas diri dipindahkan ke variabel persepsi kendali perilaku sedangkan variabel identitas diri dibuang dari model yang telah ditentukan. Setelah data diolah, dilakukan analisis hubungan antar faktor dengan menggunakan perangkat lunak *Analysis of Moment Structure (AMOS)* untuk mendapat model perilaku yang memenuhi kriteria *Goodness of Fit (GOF)*.

4. ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Setelah melakukan uji validitas dan reliabilitas, tahap selanjutnya adalah analisis SEM (*Structural Equation Modelling*) dengan menggunakan program AMOS (*Analysis Moment of Structures*). Dari hasil uji validitas, variabel identitas diri pada akhirnya dinilai bahwa indikator-indikatornya lebih tepat untuk mengukur variabel persepsi kendali perilaku. Maka dalam penelitian ini diputuskan bahwa variabel identitas diri dibuang akan tetapi indikator-indikator dari identitas diri ditambahkan ke dalam variabel persepsi kendali perilaku. Tahap pertama yang dilakukan adalah membuat model pengukuran awal yang kemudian dianalisa reliabilitas dan evaluasi kriteria *Goodness of Fit (GOF)* agar dapat dinyatakan sebagai model yang dapat diterima.

Model pengukuran ini dimodelkan dengan menghubungkan setiap variabel yang sudah ditentukan, yaitu kebiasaan (H), niat (I), persepsi kendali perilaku (PBC), perilaku sebelumnya (PB), motivasi intrinsik (IM), perilaku aktual (AB) yang dilengkapi dengan masing-masing indikatornya (**Gambar 2**).



Gambar 2. Model Pengukuran Tahap Awal

Dari hasil pengujian terhadap model pengukuran tahap awal ini nilai belum memenuhi syarat, maka dilakukan respesifikasi dengan menghubungkan *error* kovarian sesuai dengan usulan pada *Modification Indices* (MI) yaitu pada variabel kebiasaan (eB9 dan eB10). Selanjutnya dari perbaikan-perbaikan pada tahap respesifikasi tersebut digunakan untuk membuat model struktural (MS).

Hasil pengujian MS tahap awal juga beberapa belum memenuhi syarat reliabilitas (CR & VE), dan kesesuaian model terhadap kriteria (GOF). Sehingga model struktural ini ditingkatkan melalui respesifikasi model.

Pada tahap awal model struktural, untuk hubungan variabel yang masuk ke dalam kelompok berkendara bersama diharapkan memengaruhi secara positif seperti hubungan variabel $IM \leftarrow PB$, $PBC \leftarrow PB$, dan $I \leftarrow PBC$. Begitu pula hubungan variabel kebiasaan (menggunakan mobil ke kampus) dengan variabel lainnya (berkendara bersama) yaitu $H \leftarrow IM$, $PBC \leftarrow H$ dan $AB \leftarrow H$ diharapkan juga memengaruhi secara positif. Akan tetapi setelah dilakukan pengujian untuk model struktural tahap awal, untuk hubungan variabel $PBC \leftarrow H$ dan $AB \leftarrow H$ memengaruhi secara negatif, namun masih dapat diterima karena menggunakan item pertanyaan dari variabel kebiasaan yang bersifat umum (menggunakan mobil ke kampus).

Nilai *Standardized Loading Factors* (SLF) menunjukkan hubungan variabel memengaruhi secara positif atau negatif sedangkan P-value menunjukkan signifikansi suatu hubungan variabel (kategori ^a signifikan). Untuk pengujian nilai CR dan VE hanya dilakukan untuk variabel yang mempunyai indikator lebih dari satu.

Perbandingan hasil dari model struktural awal dan model struktural akhir, perbandingan nilai CR dan VE dan uji GOF model struktural awal dan model struktural akhir berturut-turut dapat dilihat pada **Tabel 1**, **Tabel 2** dan **Tabel 3**.

Tabel 1. Nilai P-Value dan SLF Model Struktural Awal

VARIABEL	MS AWAL		MS AKHIR	
	P-value	SLF	P-value	SLF
IM ← PB	*** a	0,904	*** a	0,903
H ← IM	*** a	0,442	*** a	0,444
PBC ← PB	*** a	1,307	*** a	1,327
PBC ← H	0,001 a	-0,369	0,001 a	-0,379
I ← PBC	*** a	1,048	*** a	1,087
AB ← H	0,571 b	-0,005	0,635 b	-0,036
AB ← I	0,978 b	-0,003	0,937 b	0,006

Keterangan: a P-value ≤ 0,001, c P-value > 0,05

Tabel 2. Perbandingan Nilai CR dan VE MS Awal dan MS Akhir

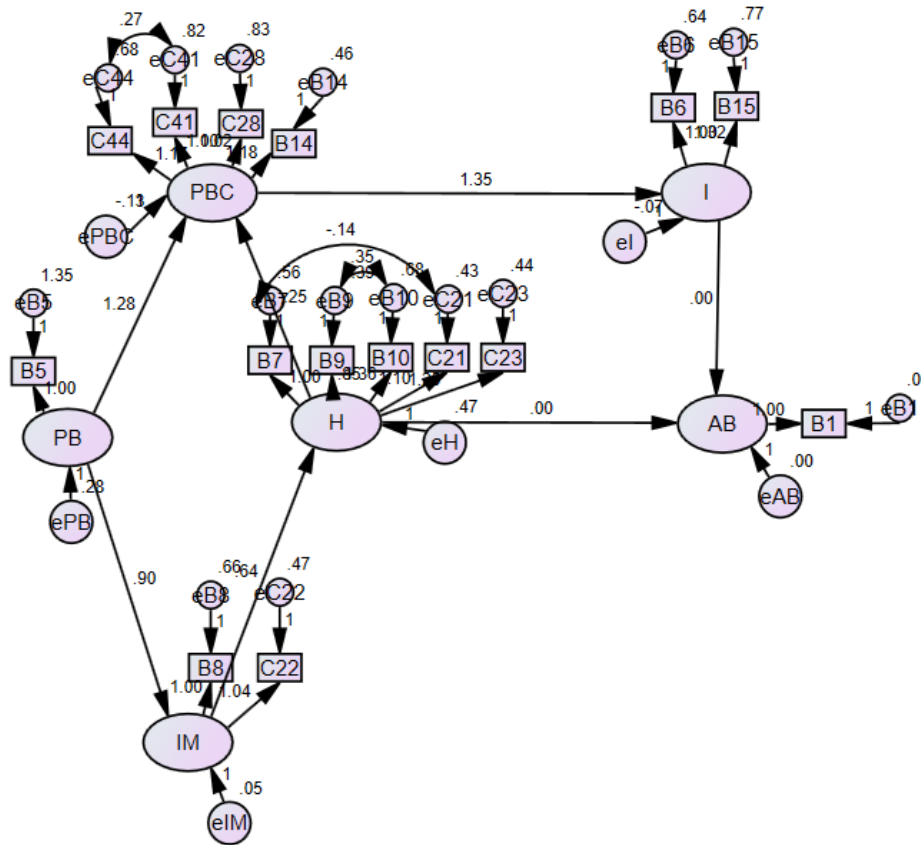
Variabel	MP Awal		MS Akhir		MP Awal		MS Akhir	
	CR	CR ≥ 0,7	CR	CR ≥ 0,7	VE	VE ≥ 0,5	VE	VE ≥ 0,5
Intention	0,600	x	0,601	x	0,431	x	0,453	x
PBC	0,733	v	0,683	x	0,408	x	0,879	v
Habit	0,851	v	0,841	v	0,523	v	0,365	x
Intrinsic Motivation	0,518	x	0,509	x	0,352	x	0,432	x

Keterangan : tanda v memenuhi syarat, tanda x tidak memenuhi syarat

Tabel 3. Perbandingan GOF MP Awal dan MS Akhir

Indikator Kesesuaian Model	Batasan Nilai	Hasil Estimasi			
		MP Awal		MS Akhir	
		Nilai	Ket.	Nilai	Ket.
<i>Chi-Square</i>	≥ 0,05	0	<i>Not ok</i>	0	<i>Not ok</i>
GFI	≥ 0,9	0,851	<i>Not ok</i>	0,921	<i>Ok</i>
RMSEA	≤ 0,08	0,075	<i>Ok</i>	0,059	<i>Ok</i>
AGFI	≥ 0,90	0,851	<i>Not ok</i>	0,891	<i>Not ok</i>
TLI	≥ 0,90	0,878	<i>Not ok</i>	0,925	<i>Ok</i>
CFI	≥ 0,90	0,910	<i>Ok</i>	0,942	<i>Ok</i>
IFI	≥ 0,90	0,913	<i>Ok</i>	0,944	<i>Ok</i>
RFI	≥ 0,95	0,811	<i>Not ok</i>	0,855	<i>Not ok</i>

Keterangan: *Ok* = Good fit, *Not ok* = marginal fit, not fit



Gambar 3. Model Struktural Akhir

Dapat dilihat perbandingan hasil pengujian tidak semua memenuhi syarat ($CR \geq 0,7$ dan $VE \geq 0,5$), akan tetapi pada uji GOF terdapat 3 sampai 5 indikator kesesuaian model yang memenuhi *Good Fit* dan sisanya sudah masuk dalam kategori *Marginal Fit* (0,8 – 0,9). Selain itu untuk hubungan variabel $AB \leftarrow I$ mengalami perubahan dari sebelumnya memengaruhi secara negatif berubah menjadi positif, meskipun nilainya tidak signifikan. Model struktural akhir yang mana merupakan respesifikasi 2 dapat dilihat pada **Gambar 3**.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil analisis data dapat disimpulkan bahwa motivasi intrinsik memengaruhi kebiasaan secara signifikan begitu juga dengan perilaku sebelumnya melalui PBC mempengaruhi kebiasaan secara signifikan. Namun kebiasaan belum tentu memengaruhi perilaku aktual mahasiswa untuk berkendara bersama ke kampus. Selain itu melalui PBC dan niat, kebiasaan juga dapat memengaruhi perilaku aktual meskipun dalam penilaian ini variabel niat tidak signifikan berpengaruh terhadap perilaku aktual.

Untuk penelitian lebih lanjut, diharapkan untuk memperhatikan dalam penyusunan pertanyaan dengan baik, karena pertanyaan-pertanyaan yang digunakan merupakan hal yang paling penting untuk nantinya digunakan dalam pengolahan dan analisis data.

Jika pihak kampus akan menerapkan program berkendara bersama untuk mahasiswa dimasa yang akan datang, maka sebaiknya terlebih dahulu dilakukan evaluasi terhadap pola perilaku dan motivasi mereka terhadap penggunaan mobil jika diterapkan berkendara bersama ke kampus.

6. DAFTAR REFERENSI

- Gagné M. & Deci E. L. (2005). "Self-Determination Theory and Work Motivation." *Journal of Organizational Behavior*. Vol. 26, No. 4.
- Gardner B. & Lally P. (2012). "Does Intrinsic Motivation Strengthen Physical Activity Habit? Modeling Relationships Between Self-Determination, Past Behaviour, And Habit Strength." *Journal of Behavioral Medicine*. Vol. 40, No. 219.
- Godin, G., Valois, P., & Lepage, L. (1993). "The Pattern of Influence of Perceived Behavioral Control Upon Exercising Behavior-An Application of Ajzen's Theory of Planned Behavior." *Journal of Behavioral Medicine*, 16, 8 1-102.
- Hull, C.L. (1943). *Principles of Behavior: An Introduction to Behavior Theory*.
- James, W. (1890). *The Principles of Psychology*. Vol. 1. Macmillan and Co., Ltd., London
- Setiawan, R., Santosa, W., And Sjafruddin, A. (2013). "Model Perilaku Mahasiswa Pengguna Mobil ke Kampus." *The 16th FSTPT International Symposium*. Vol. 13, No. 3, 155–164.
- Trafimow, D., & Wyer, R.S., Jr. (1993). "Cognitive Representation of Mundane Social Events." *Journal of Personality and Social Psychology*, 64, 365-376.
- Triandis, H.C. (1977). *Interpersonal Behavior*. Monterey, CA: Brooks/Cole Publishing Company.
- Triandis, H.C. (1980). *Values, Attitudes and Interpersonal Behavior*. In: H.E. Howe, Jr. & M.M. Page (Eds.), *Nebraska Symposium on Motivation, 1979*. Lincoln, NE: University of Nebraska Press.
- Tolman, E.C. (1932). *Purposive Behavior in Animals and Men*. Appleton, New York.
- Victoria Transport Policy Institute. (2010b). *Ridesharing: Carpooling and Vanpooling*. Tersedia di : <http://Www.Vtpi.Org/Tdm/Tdm34.htm> . (Dilihat pada 26 Februari 2017).
- Watson, J.B. (1914). *Behavior: An Introduction to Comparative Behavior*. Holt, New York.