

BERBAGAI FAKTOR YANG MEMENGARUHI SIKAP MAHASISWA PENGGUNA MOBIL YANG BERNIAT BERKENDARA BERSAMA KE KAMPUS

Melia Agustine Lukito¹, Devika Reski Pebrianty², Rudy Setiawan³

ABSTRAK : Salah satu penyebab kemacetan di kawasan kampus adalah tidak sebandingnya ruang jalan untuk menampung mobil yang digunakan mahasiswa ke kampus. Upaya untuk mendorong mahasiswa berkendara bersama ke kampus menjadi salah satu solusi untuk mengatasi masalah tersebut. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor apa saja yang memengaruhi sikap mahasiswa menggunakan mobil ke kampus yang berniat untuk berkendara bersama ke kampus. 263 mahasiswa yang berasal dari tujuh Universitas yang ada di Surabaya memberikan respons terhadap pertanyaan berkaitan dengan perilaku perjalanan mereka menggunakan mobil ke kampus. Setelah dilakukan analisis dengan menggunakan metode SEM (*Structural Equation Modelling*), diperoleh hasil analisis bahwa sikap mahasiswa terhadap penggunaan mobil dipengaruhi oleh persepsi positif mahasiswa terhadap materialisme. Persepsi positif tersebut akan memengaruhi sikap mereka dalam menggunakan mobil ke kampus secara positif juga. Selanjutnya sikap tersebut memengaruhi secara positif niat mereka untuk berkendara bersama ke kampus.

KATA KUNCI: berkendara bersama, sikap, materialisme

1. PENDAHULUAN

Proses transportasi merupakan gerakan dari tempat asal, yaitu darimana kegiatan pengangkutan dimulai dan ke tempat tujuan, yaitu dimana kegiatan pengangkutan diakhiri. Ada berbagai faktor yang menjadi komponen transportasi ini, yaitu kondisi prasarana (jalan), sistem jaringan jalan, kondisi sarana (kendaraan) dan sikap mental pemakai fasilitas transportasi tersebut (Setijadji, 2006). Data Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia mencatat, jumlah kendaraan yang masih beroperasi di seluruh Indonesia pada 2013 mencapai 104,211 juta unit, naik 11 persen dari tahun sebelumnya (2012) yang cuma 94,299 juta unit (Widianto, 2014). Hal ini kemudian menyebabkan kemacetan yang mengakibatkan produktivitas waktu yang menurun, polusi udara, dan ketidaknyamanan pejalan kaki.

Kemacetan juga menjadi masalah di kawasan kampus yang memiliki ruang gerak yang sangat terbatas terutama pada jam puncak. Tak jarang dijumpai mobil yang hanya berisi satu atau dua orang saja sehingga ruang jalan yang cukup sempit habis untuk menampung kendaraan yang hanya mengangkut beberapa orang. Hal ini merupakan pemborosan ruang jalan. Salah satu solusi untuk mengatasinya ialah dengan mendorong mahasiswa berkendara bersama ke kampus. Berkendara bersama ke kampus merupakan salah satu solusi mengatasi kemacetan di kawasan kampus melalui sikap pengendara. Realita yang dijumpai di dimana terjadi ketidakseimbangan ruang jalan dengan jumlah kendaraan memperlihatkan bahwa upaya untuk mengurangi kemacetan melalui peningkatan prasarana (jalan) kurang bisa diandalkan dalam jangka waktu yang panjang. Dengan demikian perlu dipikirkan upaya mengatasi kemacetan dari sikap pengendara.

¹ Mahasiswa Program Studi Teknik Sipil, Universitas Kristen Petra Surabaya, melia_lukito@yahoo.com

² Mahasiswa Program Studi Teknik Sipil, Universitas Kristen Petra Surabaya, devika.reski@yahoo.com

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

Namun bukan hal yang mudah untuk mendorong mahasiswa berpindah dari berkendara sendirian menjadi berkendara bersama, sehingga perlu untuk mengetahui faktor-faktor yang memengaruhi sikap mahasiswa menggunakan mobil. Tujuan penelitian ini adalah mengetahui faktor-faktor apa saja yang memengaruhi sikap mahasiswa menggunakan mobil ke kampus. Dengan demikian diharapkan dapat diketahui mudah tidaknya mereka didorong untuk berkendara bersama ke kampus. Faktor-faktor yang memengaruhi sikap yang akan diteliti adalah materialisme, *social identity*, *luxury consumption*, dan *self-esteem*. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan dalam perancangan kebijakan transportasi kampus untuk mengurangi perjalanan ke kampus dengan berkendara sendiri.

2. TINJAUAN PUSTAKA

Menurut Muliana (2013), karakteristik perjalanan merupakan bentuk dari pilihan pergerakan yang dilakukan yaitu pilihan jarak tempuh perjalanan, pilihan moda transportasi, pilihan biaya transportasi dan sebagainya. Perjalanan ke kampus dengan memilih moda transportasi merupakan salah satu contoh perilaku perjalanan rutin yang umumnya dilakukan oleh mahasiswa karena terjadi pada selang waktu, rute jalan, dan intensi (aktivitas perkuliahan) yang relatif sama (Setiawan et. al., 2014). Adanya intervensi (campur tangan) pada karakteristik perjalanan mahasiswa akan berkontribusi pada perwujudan transportasi berkelanjutan, misalnya berkendara bersama. Untuk melakukan intervensi pada karakteristik perjalanan mahasiswa, diperlukan pemahaman terhadap berbagai faktor yang memengaruhi sikap berkendara bersama ke kampus.

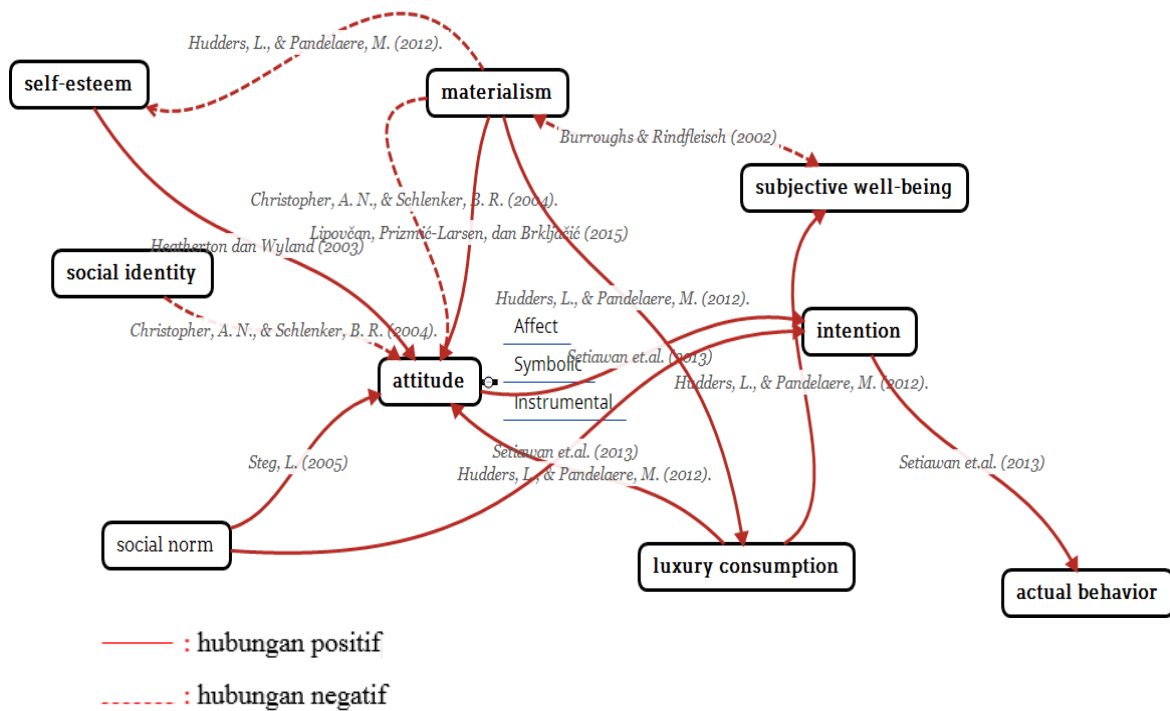
Salah satu solusi untuk mengurangi penggunaan mobil ke kampus adalah dengan sistem berkendara bersama. Menurut *Victoria Transport Policy Institute* (VTPI, 2013), sistem berkendara bersama merupakan suatu sistem dimana satu mobil pribadi mahasiswa membawa dua atau lebih mahasiswa kampus tersebut. Program berkendara bersama ini biasanya dapat mengurangi 5-15% dari perjalanan komuter.

Sikap penggunaan mobil dibedakan menjadi tiga, yaitu *instrumental*, *affect*, dan *symbolic* (Lois dan López-Sáez, 2009; Steg, 2005). *Instrumental* didefinisikan sebagai kenyamanan atau ketidaknyamanan yang disebabkan oleh penggunaan mobil, yang berkaitan dengan kecepatan, fleksibilitas, dan keamanan. *Affect* mengacu pada emosi yang timbul saat mengemudi mobil. *Symbolic* mengacu pada fakta bahwa orang-orang bisa mengekspresikan diri dan posisi sosial mereka melalui mobil mereka.

Sikap sendiri dipengaruhi oleh materialisme, *social identity*, *luxury consumption*, dan *self-esteem*. Menurut Zhang dan Kim (2013), materialisme ditunjukkan sebagai faktor signifikan yang memengaruhi sikap. Materialisme juga ditemukan berkorelasi terbalik dengan *positive affect* dan *self-esteem* (Hudders dan Pandelaere, 2012). Materialisme memengaruhi *subjective well-being*, materialisme juga dipengaruhi *subjective well-being* (Burroughs dan Rindfleisch, 2002). *Luxury consumption* secara positif berhubungan dengan *life satisfaction* dan *positive affect* (Hudders dan Pandelaere, 2012). Selain itu, materialisme dan *luxury consumption* terkait secara positif. *Self-esteem* ditemukan memengaruhi sikap (Heatherton dan Wyland, 2003).

Perilaku (*behaviour*), menurut Teori Perilaku Terencana tergantung pada niat (*intention*) orang untuk bertindak (Ajzen, 1985). Selanjutnya *intention* tergantung pada *attitude* seseorang dan *social norm*. Meningkatnya *attitude* dan *social norm* menyebabkan meningkatnya *intention*, dan meningkatnya *intention* menyebabkan meningkatnya *actual behavior*.

Berdasarkan berbagai faktor yang telah dijelaskan, pada penelitian ini pengaruh berbagai faktor terhadap sikap berkendara bersama menggunakan mobil ke kampus yang akan diteliti dimodelkan sebagaimana terlihat pada **Gambar 1**.



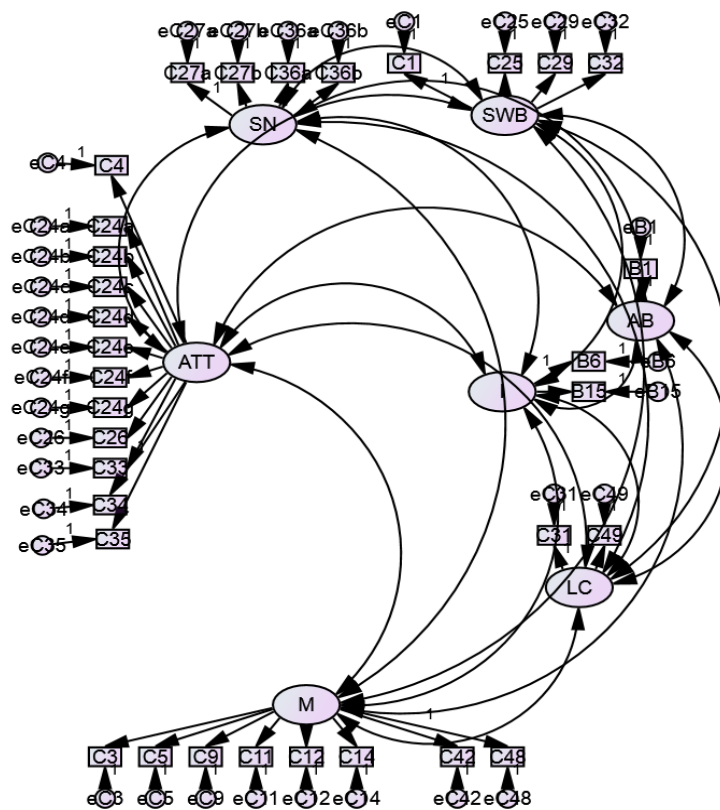
Gambar 1. Hubungan antar Faktor yang Diteliti

3. METODOLOGI PENELITIAN

Pengumpulan data dilakukan dengan cara pengisian kuesioner oleh mahasiswa yang menggunakan mobil ke kampus. Responden adalah mahasiswa Universitas Kristen Petra, Universitas Surabaya, Universitas Airlangga, Institut Teknologi Sepuluh Nopember, Universitas Katolik Widya Mandala, Universitas Ciputra, dan Universitas Hang Tuah. Jawaban responden disimpan dalam format *Microsoft Excel* dalam bentuk angka untuk memudahkan proses analisis pada tahap selanjutnya yaitu deteksi *outlier*, uji validitas dan reliabilitas. Pada tahap deteksi *outlier*, terdapat 89 data yang tidak memenuhi syarat, sehingga hanya tersisa 263 data untuk tahap selanjutnya yaitu uji validitas dan reliabilitas. Pada tahap selanjutnya, faktor *social identity* dan *self-esteem*, serta sejumlah indikator dari faktor *social identity*, *self-esteem*, *attitude*, *subjective well-being*, dan *materialism* tidak memenuhi syarat, sehingga tidak perlu diikuti untuk analisis selanjutnya.

4. ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Setelah melakukan uji validitas dan reliabilitas, tahap selanjutnya adalah analisis hubungan antar faktor dengan metode SEM (*Structural Equation Modelling*) dengan menggunakan program AMOS (*Analysis of Moment Structures*). Tahap pertama yang dilakukan adalah membuat model pengukuran awal yang kemudian dievaluasi reliabilitas dan pemenuhan kriteria *Goodness of Fit* (GOF) untuk dapat dinyatakan sebagai model yang diterima. Model pengukuran ini dimodelkan dengan cara menghubungkan setiap faktor yang dilibatkan dalam model, yaitu *attitude* (ATT), *social norm* (SN), *subjective well-being* (SWB), *materialism* (M), *luxury consumption* (LC), *intention* (I), *actual behavior* (AB) beserta masing-masing indikatornya dapat dilihat pada **Gambar 2**.



Gambar 2. Model Pengukuran Tahap Awal

Dari hasil pengujian terhadap model pengukuran awal ini terlihat masih banyak yang belum memenuhi syarat, maka dilakukan respesifikasi. Perbaikan model pengukuran ini melalui respesifikasi sebanyak empat kali. Rangkuman respesifikasi dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1. Rangkuman Respesifikasi Model Pengukuran

Respesifikasi	Perbaikan
0 (Tahap Awal)	-
1	Menghilangkan indikator dengan SLF<0,3 dari model sebelumnya: C35, C34, C33, C26, C4, C36b, C48, C42
2	Menambah error kovarian, yaitu: eC11<->eC12, eC24c<->eC24d, eC24f<->eC24g, eC24a<->eC24b, eC12<->eC5
3	Menghilangkan indikator dengan SLF<0,3 dari model sebelumnya: C36a
4	Menghilangkan indikator dengan SLF<0,5 dari model sebelumnya: C1

Selanjutnya dari perbaikan-perbaikan pada tahap respesifikasi tersebut digunakan untuk membuat model struktural (MS). Hasil estimasi MS awal juga beberapa belum memenuhi syarat reliabilitas faktor (CR dan VE), dan kesesuaian model terhadap data (GOF). Sehingga model struktural ini masih bisa ditingkatkan melalui respesifikasi model sesuai dengan usulan pada *Modification Indices* (MI).

Dari **Tabel 2** terlihat nilai *standardized loading factors* (SLF) yang menunjukkan hubungan positif atau negatif dan *P-value* untuk menunjukkan signifikansi suatu hubungan (kategori a dan b signifikan). Terlihat nilai SLF hubungan $AB \leftarrow I$ sebesar **-0,178** yang tidak sesuai dengan penelitian-penelitian sebelumnya (Ajzen, 1985) dimana $AB \leftarrow I$ berkorelasi secara positif, namun dari hasil yang diperoleh ini meskipun hasilnya negatif namun tidak signifikan ($P\text{-value}=0,433$) sehingga faktor AB tetap diikutsertakan dalam analisis. Oleh sebab itu, penelitian ini dititikberatkan pada intensi untuk berkendara bersama, bukan lagi pada perilaku berkendara bersama.

Hal yang sama terlihat dari hubungan $ATT \leftarrow M$ diperoleh nilai SLF **-3,238** yang tidak sesuai dengan penelitian-penelitian sebelumnya (Gatersleben et.al., 2010). Sedangkan di lain pihak, terlihat M dapat memengaruhi ATT melalui dua jalur yaitu secara langsung dan tidak langsung. Secara tidak langsung melalui hubungan M terhadap LC dan selanjutnya LC terhadap ATT, sehingga dicoba untuk menghapus hubungan LC terhadap ATT ($ATT \leftarrow LC$). Setelah hubungan ini dihapus, didapatkan hubungan $ATT \leftarrow M$ berkorelasi secara positif yang telah sesuai dengan penelitian sebelumnya.

Selain itu juga dari **Tabel 2** terlihat hubungan $M \leftarrow SWB$ memiliki nilai SLF yang paling rendah diantara hubungan-hubungan antar faktor yang menghasilkan $P\text{-value}=1$ sehingga dicoba untuk menghapus hubungan ini. Demikian perubahan-perubahan yang dilakukan pada model struktural dan hasilnya lebih baik daripada model struktural awal.

Tabel 2. Output SLF dan P-Value MS Awal

	SLF	P-value
$ATT \leftarrow SN$	-0,046	0,363 ^c
$ATT \leftarrow M$	-3,238	0,014 ^b
$ATT \leftarrow LC$	3,588	0,004 ^b
$I \leftarrow ATT$	0,263	0,001 ^a
$I \leftarrow SN$	0,246	0,027 ^b
$AB \leftarrow I$	-0,178	0,433 ^c
$LC \leftarrow M$	0,846	1 ^c
$SWB \leftarrow LC$	4,753	1 ^c
$SWB \leftarrow M$	-4,104	1 ^c
$M \leftarrow SWB$	0,520	1 ^c

Keterangan: ^a $P\text{-value} \leq 0,001$, ^b $P\text{-value} \leq 0,05$, ^c $P\text{-value} > 0,05$

Perbandingan hasil *P-value* dan SLF dari model struktural awal dan model struktural akhir dapat dilihat pada **Tabel 3**.

Tabel 3. Perbandingan P-value dan SLF Model Struktural Awal dan Akhir

FAKTOR	MS AWAL		MS AKHIR	
	P-value	SLF	P-value	SLF
ATT <--- SN	0,363	-0,046	0,054	-0,137
ATT <--- M	0,014	-3,238	***	0,367
ATT <--- LC	0,004	3,588		
I <--- ATT	0,001	0,263	0,004	0,247
I <--- SN	0,027	0,246	0,013	0,253
AB <--- I	0,433	-0,178	0,427	-0,068
LC <--- M	1	0,846	***	0,937
SWB <--- LC	1	4,753	0,196	1,089
SWB <--- M	1	-4,104	0,609	-0,409
M <--- SWB	1	0,520		

Dari **Tabel 4** dapat dilihat perbandingan hasil uji validitas tiap faktor tidak semua memenuhi syarat ($CR \geq 0,7$ dan $VE \geq 0,5$) dan pada uji kecocokan model atau *Goodness of Fit* (GOF) (**Tabel 5**) meskipun hanya terdapat 1 dari 8 syarat yang terpenuhi, namun nilai yang lainnya sudah masuk dalam kategori *Marginal Fit* (0,8 – 0,9) sehingga masih diperbolehkan (Wijanto, 2008).

Tabel 4. Perbandingan Nilai CR dan VE MP Awal dan MS Akhir

Faktor	MP Awal				MS Akhir			
	CR	CR \geq 0,7	CR	CR \geq 0,7	CR	CR \geq 0,7	CR	CR \geq 0,7
ATT	0,799	M	0,799	M	0,799	M	0,799	M
SN	0,608	TM	0,608	TM	0,608	TM	0,608	TM
SWB	0,633	TM	0,633	TM	0,633	TM	0,633	TM
I	0,600	TM	0,600	TM	0,600	TM	0,600	TM
LC	0,649	TM	0,649	TM	0,649	TM	0,649	TM
M	0,753	M	0,753	M	0,753	M	0,753	M

Keterangan: M syarat terpenuhi, TM syarat tidak terpenuhi

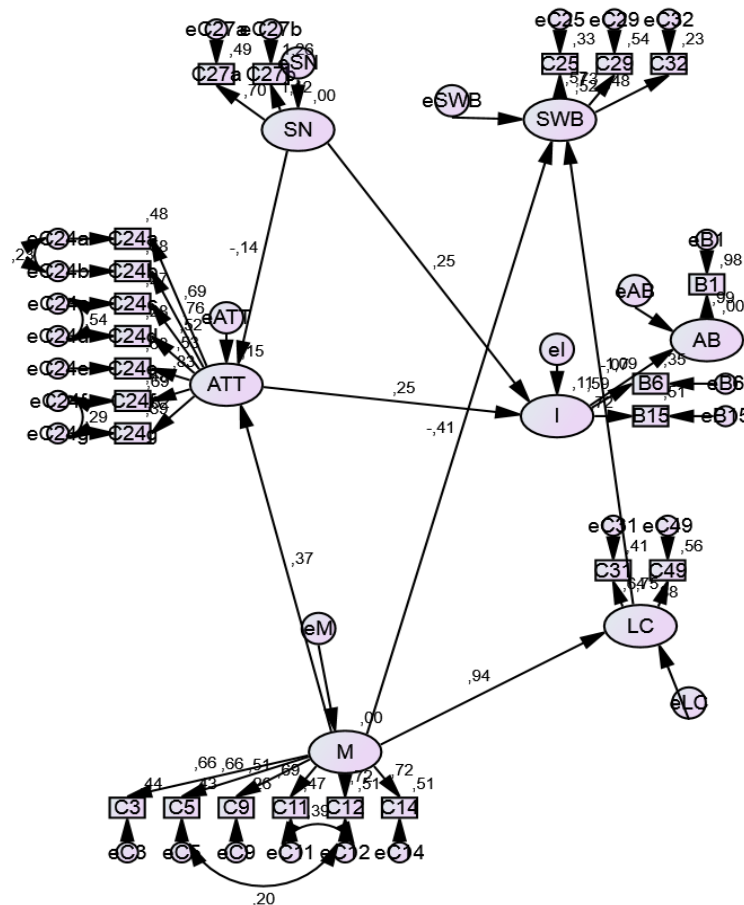
Tabel 5. Perbandingan GOF MP Awal dan MS Akhir

Indikator Kesesuaian Model	Batasan Nilai	Hasil Estimasi			
		MP Awal		MS Akhir	
		Nilai	Cek	Nilai	Cek
<i>Chi-Square</i>	$\geq 0,05$	0	TM	0	TM
GFI	$> 0,9$	0,696	TM	0,855	TM
RMSEA	$< 0,08$	0,096	TM	0,071	M
AGFI	$> 0,90$	0,641	TM	0,816	TM
TLI	$> 0,90$	0,606	TM	0,857	TM
CFI	$> 0,90$	0,645	TM	0,876	TM
IFI	$> 0,90$	0,651	TM	0,878	TM
RFI	$\geq 0,95$	0,521	TM	0,773	TM

Keterangan: M syarat terpenuhi, TM syarat tidak terpenuhi

Selanjutnya pada **Gambar 3**, materialisme (M) memengaruhi ATT secara positif dan signifikan, hal ini terlihat dari nilai SLF sebesar 0,37 dan P-value kurang dari 0,001. Hal ini berarti jika persepsi mahasiswa terhadap materialisme (M) meningkat sebesar satu deviasi standar maka diperkirakan persepsi mahasiswa terhadap sikap (ATT) menggunakan mobil meningkat sebesar 0,37 deviasi standar.

Selain M, faktor lain yang juga memengaruhi ATT ialah SN dengan nilai SLF sebesar $-0,137$ yang juga berbeda dengan penelitian-penelitian sebelumnya (Steg, 2005), bahwa SN memengaruhi ATT secara positif, namun korelasinya tidak signifikan (P-value = 0,054). Dengan demikian, dari hasil analisis ini dapat disimpulkan bahwa M merupakan faktor yang paling dominan memengaruhi ATT.



Gambar 3. Model Struktural Akhir

Berdasarkan hasil yang diperoleh, ditemukan bahwa intensi mahasiswa untuk berkendara bersama menggunakan mobil ke kampus dipengaruhi oleh sikap dan norma sosial menggunakan mobil ke kampus secara signifikan. Sedangkan sikap terhadap penggunaan mobil ke kampus dipengaruhi secara positif dan signifikan oleh persepsi mahasiswa terhadap materialisme. Hubungan-hubungan ini telah sesuai dengan penelitian-penelitian sebelumnya (Setiawan et.al., 2013). Selain itu juga ditemukan bahwa mahasiswa yang mempersepsikan materialisme sebagai hal yang positif akan memengaruhi sikap mereka menggunakan mobil ke kampus secara positif juga. Selanjutnya, sikap dan persepsi terhadap dukungan sosial terhadap penggunaan mobil ke kampus akan memengaruhi intensi mereka secara positif untuk berkendara bersama ke kampus.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan model yang dihasilkan dalam penelitian ini, diketahui bahwa sikap mahasiswa dalam menggunakan mobil ke kampus lebih dipengaruhi oleh persepsi mereka yang positif terhadap materialisme dimana mobil dianggap sebagai suatu kebanggaan, memiliki status sosial yang lebih tinggi, dan simbol kesuksesan. Selain itu, juga diketahui bahwa intensi mahasiswa untuk berkendara bersama ke kampus dipengaruhi oleh sikap dan norma sosial terhadap penggunaan mobil ke kampus.

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa, jika kampus akan menerapkan program berkendara bersama dan mahasiswa pada kampus tersebut saat ini memiliki sikap yang positif terhadap penggunaan mobil, misalnya merasa lebih nyaman, maka lebih besar peluang mahasiswa bersedia untuk berkendara bersama menggunakan mobil ke kampus.

Jika pihak kampus akan mencoba menerapkan program berkendara bersama untuk mahasiswa, maka sebaiknya terlebih dahulu dilakukan evaluasi tingkat materialisme dan sikap mereka terhadap penggunaan mobil karena jika tingkat materialisme dan sikap mahasiswa terhadap penggunaan mobil pada kampus tersebut tinggi, maka akan lebih mudah untuk mendorong mahasiswa berkendara bersama ke kampus.

6. DAFTAR REFERENSI

- Ajzen, I. (1985). "From Intentions to Actions: A Theory of Planned Behavior." *Action Control: From Cognition to Behavior*. 11–39.
- Burroughs, J. E., and Rindfleisch, A. (2002). "Materialism and Well-Being: A Conflicting Values Perspective." *Journal of Consumer Research*. Vol. 29, No. 3, 348-370.
- Gatersleben, B., Taylor, P., White, E., Abrahamse, W., Jackson, T., and Uzzell, D. (2010). "Values and Sustainable Lifestyles." *Architectural Science Review*. Vol. 53, No. 1, 37–41.
- Heatherton, T. F., and Wyland, C. L. (2003). "Assessing Self-Esteem." *Positive Psychological Assessment; A Handbook of Models and Measures*. 219–233.
- Hudders, L., and Pandelaere, M. (2012). "The Silver Lining of Materialism: The Impact of Luxury Consumption on Subjective Well-Being." *Journal of Happiness Studies*. Vol. 13, No. 3, 411–437.
- Lois, D., and López-Sáez, M. (2009). "The Relationship between Instrumental, Symbolic and Affective Factors as Predictors of Car Use: A Structural Equation Modeling Approach." *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. Vol 43, No. 9-10, 790–799.
- Muliana, R. (2013). "Perilaku Pemilihan Lokasi Tempat Tinggal dan Karakteristik Perjalanan Mahasiswa di Kota Bandung." Vol. 13, 44–57.
- Setiawan, R., Santosa, W., dan Sjafruddin, A. (2013). "Model Perilaku Mahasiswa Pengguna Mobil ke Kampus." *The 16th FSTPT International Symposium*. Vol. 13, No. 3, 155–164.
- Setiawan, R., Santosa, W., dan Sjafruddin, A. (2014). "Keterkaitan Kebiasaan Mahasiswa Menggunakan Mobil ke Kampus dengan Karakteristik Demografi, Ekonomi, dan Perjalanan Mahasiswa ke Kampus." *Jurnal Transportasi*, Vol. 14, No. 3, 155-164.
- Setijadji, A. (2006). *Studi Kemacetan Lalu Lintas Jalan Kaligawe Kota Semarang*. Tesis, Universitas Diponegoro, Semarang.
- Steg, L. (2005). "Car Use: Lust and Must. Instrumental, Symbolic and Affective Motives for Car Use." *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. Vol. 39, No. 2-3, 147–162.
- Widianto, W. (2014). "Jumlah Kendaraan di Indonesia Capai 104.211 Juta Unit." *Tribun Otomotif*, <<http://www.tribunnews.com/otomotif/2014/04/15/jumlah-kendaraan-di-indonesia-capai-104211-juta-unit>> (January 21, 2016).
- Wijanto, S. H. (2008). *Structural Equation Modelling dengan Lisrel 8.8*, Graha Ilmu, Yogyakarta, Indonesia.
- Zhang, B., and Kim, J. H. (2013). "Luxury Fashion Consumption in China: Factors Affecting Attitude and Purchase Intent." *Journal of Retailing and Consumer Services*. Vol. 20, No. 1, 68–79.