

## FAKTOR YANG MEMENGARUHI NIAT CIVITAS ACADEMICA BERKENDARA BERSAMA KE KAMPUS

Theresia Melia Angelina<sup>1</sup>, Timothy Adry<sup>2</sup>, Rudy Setiawan<sup>3</sup>

**ABSTRAK:** Masalah transportasi merupakan hal yang selalu dialami di berbagai daerah kota Surabaya, salah satunya Universitas Kristen Petra yang terletak di Siwalankerto sebagai pusat pembelajaran. Bertambahnya jumlah kendaraan pribadi yang tidak sesuai dengan pertambahan jalan membuat daerah sekitar kampus menjadi padat dan terjadilah kemacetan. Untuk mengatasi hal tersebut, salah satu solusi yang bisa dilakukan adalah berkendara bersama. Beberapa faktor umum yang membuat civitas academica berniat berkendara bersama, yaitu: kebiasaan, keyakinan akan diri sendiri, fasilitas yang tersedia, kecocokkan, sikap, pengaruh orang-orang disekitar, persepsi dalam mengontrol perilaku, serta pengalaman. Namun, seiring dengan berkembangnya kemajuan teknologi, kegiatan berkendara bersama diduga juga dipengaruhi oleh faktor seperti persepsi akan kenyamanan saat berkendara bersama, persepsi mengenai manfaat, dan persepsi kemudahan dalam melakukan berkendara bersama. Data yang terkumpul akan diuji dengan analisis SEM dan regresi. Hasil dari analisis menunjukkan bahwa persepsi dalam mengontrol perilaku adalah faktor yang paling memengaruhi niat civitas academica untuk berkendara bersama.

**KATA KUNCI:** berkendara bersama, model perilaku, teori perilaku terencana, dan model penerimaan teknologi

### 1. PENDAHULUAN

Seiring berjalannya pembangunan infrastruktur, sistem transportasi juga mengalami perkembangan. Peningkatan penggunaan kendaraan bermotor mengakibatkan kemacetan lalu lintas yang berdampak pada kerugian waktu, pemborosan bahan bakar (BBM), dan terganggunya jadwal bisnis sehingga produktivitas kerja menurun. Masalah tersebut terjadi di daerah perindustrian, tempat wisata, maupun kawasan kampus, salah satunya Universitas Kristen Petra di Surabaya yang semakin berkembang.

Penggunaan kendaraan bermotor ke kampus sudah menjadi kebutuhan utama terutama penggunaan mobil pribadi. Berkendara sendiri ke kampus merupakan pilihan moda transportasi yang kurang diharapkan oleh pihak kampus karena lahan parkir yang terbatas. Kondisi jalan yang ada juga tidak sebanding dengan pertambahan kendaraan bermotor yang melaju di jalan sekitar kampus, sehingga ruang gerak menjadi terbatas dan sering terjadi kemacetan di kawasan kampus.

Maka dari itu, perlu adanya solusi untuk mengurangi permasalahan yang ada di kawasan kampus. Salah satu solusi yang dapat dilakukan oleh Universitas Kristen Petra adalah berkendara bersama. Perlu diketahui beberapa faktor sosiopsikologis yang dapat memengaruhi niat civitas academica untuk berkendara bersama, antara lain seperti pengalaman berkendara bersama sebelumnya (*experience*), sikap (*attitude*), kebiasaan (*habit*), dan sebagainya.

---

<sup>1</sup> Mahasiswa Program Studi Teknik Sipil, Universitas Kristen Petra Surabaya, [m21413039@john.petra.ac.id](mailto:m21413039@john.petra.ac.id)

<sup>2</sup> Mahasiswa Program Studi Teknik Sipil, Universitas Kristen Petra Surabaya, [timothy\\_adry24@yahoo.com](mailto:timothy_adry24@yahoo.com)

<sup>3</sup> Dosen Program Studi Teknik Sipil, Universitas Kristen Petra Surabaya, [rudv@petra.ac.id](mailto:rudv@petra.ac.id)

## 2. TINJAUAN PUSTAKA

Menurut Christian A. Klockner dan Ellen Matthies (2009) pemilihan moda transportasi untuk perjalanan ke kampus merupakan salah satu contoh perilaku perjalanan rutin, karena mahasiswa umumnya melakukan perjalanan ke kampus pada kisaran waktu yang relatif sama setiap hari, dengan kegiatan perkuliahan dan melewati rute yang sama. Tetapi, jam perkuliahan tidak sama antara satu dengan yang lain yang membuat volume kendaraan meningkat dan menyebabkan kepadatan lalu lintas pada jam tertentu. Untuk itu diperlukan suatu program yang mengatur seluruh kegiatan transportasi di kawasan kampus, salah satunya adalah Program Manajemen Transportasi Kampus.

Menurut Victoria Transport Policy Institute (2013) Program Manajemen Transportasi Kampus (*Campus Transportation Management*) dilakukan untuk memperbaiki pilihan transportasi dan mengurangi perjalanan di kawasan kampus. Salah satu solusi untuk mengurangi penggunaan mobil ke kampus adalah dengan *ridesharing*, yang memiliki arti perjalanan gabungan lebih dari dua peserta yang berbagi kendaraan dan memerlukan koordinasi dengan baik. (Furuhata et al., 2013).

*Attitude* (sikap) didefinisikan sebagai tingkat di mana seseorang memiliki penilaian yang baik atau tidak baik terhadap perilaku (Ajzen, 1991). Dalam Model Penerimaan Teknologi disebutkan *attitude* seseorang dipengaruhi oleh *perceived convenience* (kemudahan jika terjadi masalah), *perceived ease of use* (kemudahan dalam berkendara bersama), dan *perceived usefulness* (manfaat) (Chang, Yan, & Tseng, 2012). Menurut Setiawan, Santosa, dan Sjafruddin (2015) *attitude* mahasiswa dipengaruhi oleh *habit* (kebiasaan), sedangkan *compatibility* dan *experience* juga memengaruhi *attitude* (Ozanne dan Mollenkopf, 1999).

*Subjective Norm* (norma subyektif) adalah tekanan sosial yang dirasakan seseorang mengenai suatu perilaku (Ajzen, 1991). Menurut Setiawan et al. (2015) *habit* memberi pengaruh positif terhadap *subjective norm*.

Menurut Ajzen dan Madden (1986) *perceived behavioural control* adalah keyakinan seseorang tentang mudah atau tidaknya dalam melakukan suatu perilaku. *Perceived behavioural control* dipengaruhi oleh 2 faktor, *self efficacy* (keyakinan akan diri sendiri) dan *facility resource* (fasilitas yang tersedia) yang memberi pengaruh positif.

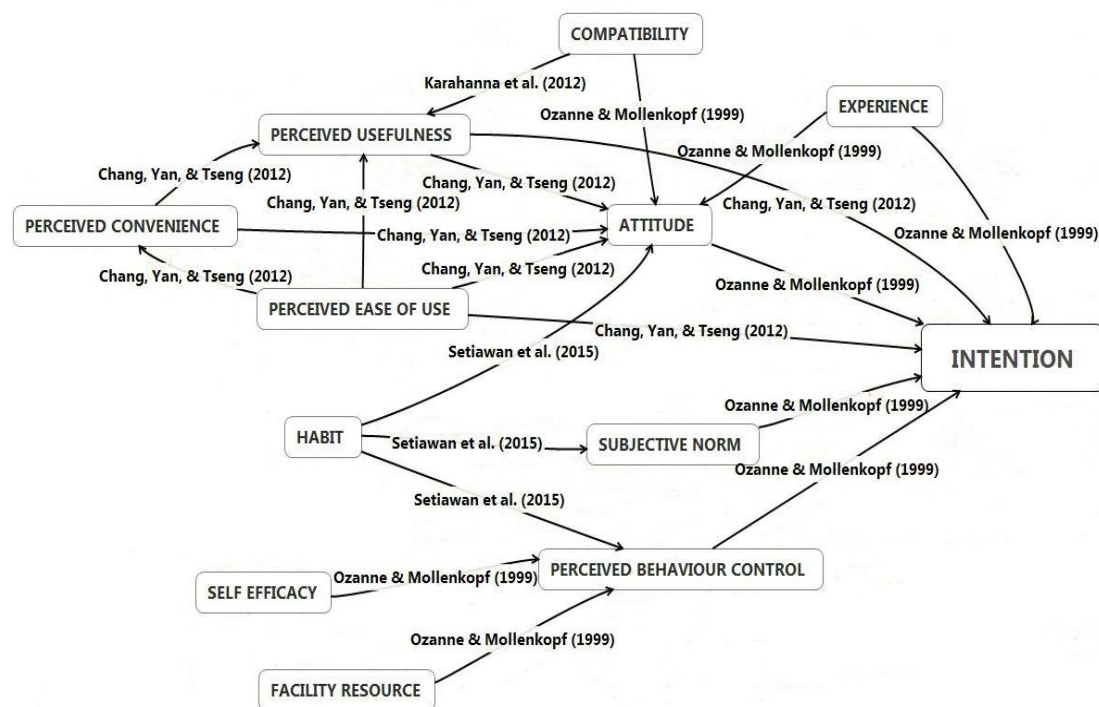
*Intention* (niat) adalah usaha atau niat yang dilakukan seseorang untuk mencapai tujuan tertentu (Ajzen, 1991). Hal ini dipengaruhi oleh berbagai faktor secara positif yaitu *attitude*, *subjective norm*, *perceived behavioural control*, dan *experience* (pengalaman) (Ozanne dan Mollenkopf, 1999). Sedangkan menurut Chang et al. (2012) niat dipengaruhi secara positif oleh *perceived usefulness*, dan *perceived ease of use*.

*Structural Equation Modeling* (SEM) atau pemodelan persamaan struktural adalah teknik analisis multivariat yang dapat menguji hubungan antara faktor yang kompleks untuk memperoleh gambaran mengenai keseluruhan (Talangko, 2001).

ANOVA (*Analysis of Variance*) adalah prosedur statistik yang berkaitan dengan perbandingan beberapa sampel. Tujuannya adalah untuk menguji perbedaan yang signifikan antara kelompok dengan menganalisis variansnya (Ostertagová dan Ostertag, 2013).

Analisis regresi adalah hubungan yang dinyatakan dalam persamaan matematik yang menyatakan hubungan fungsional antar variabel. Ada dua jenis regresi yang dipakai, analisis regresi sederhana dan berganda.

Pada penelitian ini niat civitas academica berkendara bersama ke kampus dipengaruhi oleh beberapa faktor 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 civitas academica Universitas Kristen Petra yang menggunakan mobil ke kampus. Jawaban responden digunakan untuk proses analisis pada tahap selanjutnya yaitu deteksi *outlier*, uji validitas dan reliabilitas. Kemudian, faktor yang akan diteliti dianalisis menggunakan 2 metode yaitu SEM untuk mahasiswa dan regresi untuk dosen dan tenaga kependidikan.

### 4. ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Dari survei diperoleh total 322 kuesioner dengan perincian responden adalah sebagai berikut: 17 tenaga kependidikan, 27 dosen, dan 278 mahasiswa. Pada tahap deteksi *outlier*, untuk data mahasiswa terdapat 64 data yang tidak memenuhi syarat sehingga hanya tersisa 214 data, sedangkan data dosen dan tenaga kependidikan terdapat 44 data untuk diuji validitas dan reliabilitasnya.

Setelah uji validitas dan reliabilitas, tahap selanjutnya adalah analisis hubungan antar faktor untuk mahasiswa dengan metode SEM (*Structural Equation Modelling*) dengan n program AMOS (*Analysis of Moment Structures*). Metode dilakukan dengan membuat model pengukuran awal dan dievaluasi reliabilitas serta pemenuhan kriteria *Goodness of Fit* (GOF) untuk dapat dinyatakan sebagai model yang diterima dengan cara menghubungkan setiap faktor yang dilibatkan dalam model.

Pada model pengukuran awal ini masih banyak yang belum memenuhi syarat, maka dilakukan respesifikasi yang dilakukan sebanyak dua kali. Selanjutnya hasil respesifikasi digunakan untuk membuat model struktural (MS) dan dilakukan respesifikasi dari usulan *Modification Indices* (MI). Hasil perbandingan nilai CR dan VE dari model pengukuran awal dan model struktural akhir dapat dilihat pada **Tabel 2**, sedangkan perbandingan GOF dapat dilihat pada **Tabel 3**.

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

Variabel	MP Awal				MS R1			
	CR	CR ≥ 0,7	VE	VE ≥ 0,5	CR	CR ≥ 0,7	VE	VE ≥ 0,5
INT	0,806	M	0,512	M	0,615	TM	0,239	TM
ATT	0,704	M	0,375	TM	0,599	TM	0,209	TM
SN	0,735	M	0,370	TM	0,758	M	0,379	TM
PBC	0,678	TM	0,407	TM	0,794	M	0,386	TM
EXP	0,633	TM	0,266	TM	0,745	M	0,342	TM
CMP	0,582	TM	0,277	TM	0,676	TM	0,274	TM
PC	0,576	TM	0,263	TM	0,897	M	0,572	M
PU	0,685	TM	0,365	TM	0,637	TM	0,345	TM
PEOU	0,714	M	0,341	TM	0,626	TM	0,330	TM
SE	0,798	M	0,502	M	0,869	M	0,572	M
FR	0,636	TM	0,309	TM	0,612	TM	0,272	TM
HBT	0,822	M	0,537	M	0,795	M	0,407	TM

Keterangan: M syarat terpenuhi, TM syarat tidak terpenuhi

**Tabel 3. Perbandingan Nilai GOF MP Awal dan MS Akhir**

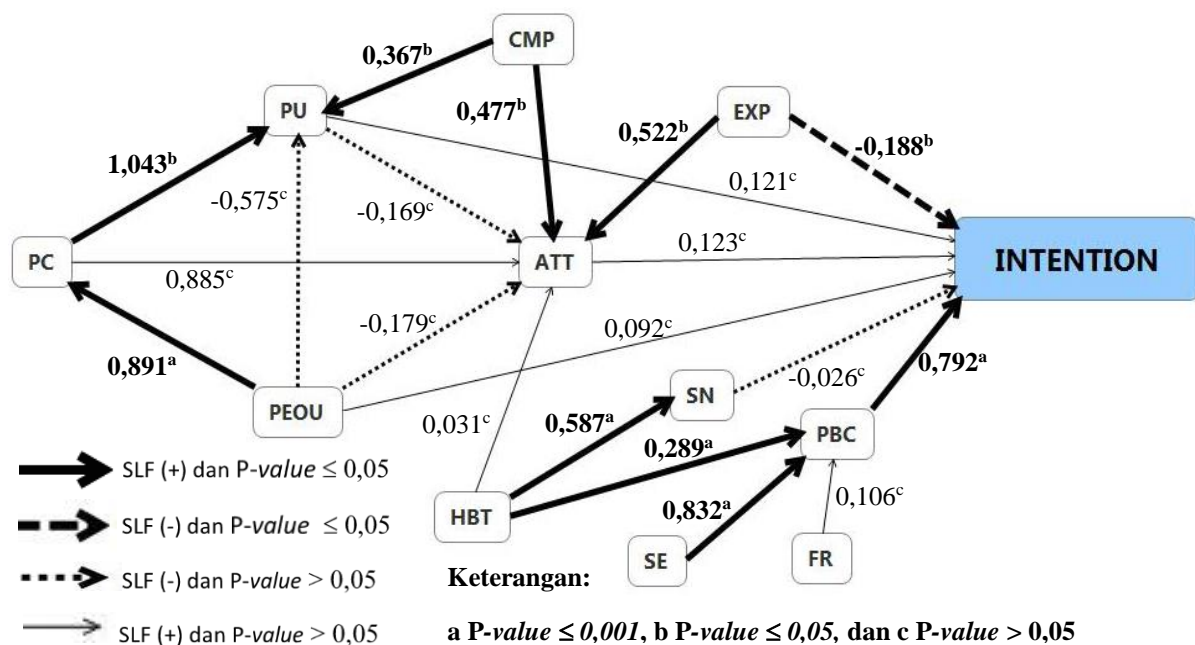
Indikator Kesesuaian Model	Batasan Nilai	Hasil Estimasi			
		MP Awal		MS R1	
		Nilai	Cek	Nilai	Cek
<i>Chi-Square</i>	≥0,05	0	TM	0	TM
<i>Goodness Of Fit Index (GFI)</i>	>0,9	0,661	TM	0,585	TM
<i>Root Mean Square Error Of Approximation (RMSEA)</i>	<0,08	0,078	M	0,097	TM
<i>Adjusted Goodness Of Fit Index (AGFI)</i>	>0,90	0,6	TM	0,5	TM
<i>Tucker Lewis Index (TLI)</i>	>0,90	0,693	TM	0,545	TM
<i>Comparative Fit Index (CFI)</i>	>0,90	0,721	TM	0,578	TM
<i>Incremental Fit Index (IFI)</i>	>0,90	0,727	TM	0,585	TM
<i>Relative Fix Index (RFI)</i>	≥0,95	0,561	TM	0,444	TM

Sedangkan untuk perbandingan hasil P-value dan *Standard Loading Factor (SLF)* dari model struktural awal dan model struktural akhir dapat dilihat pada **Tabel 4**.

**Tabel 4. Perbandingan P-value dan SLF Model Struktural Awal dan Akhir**

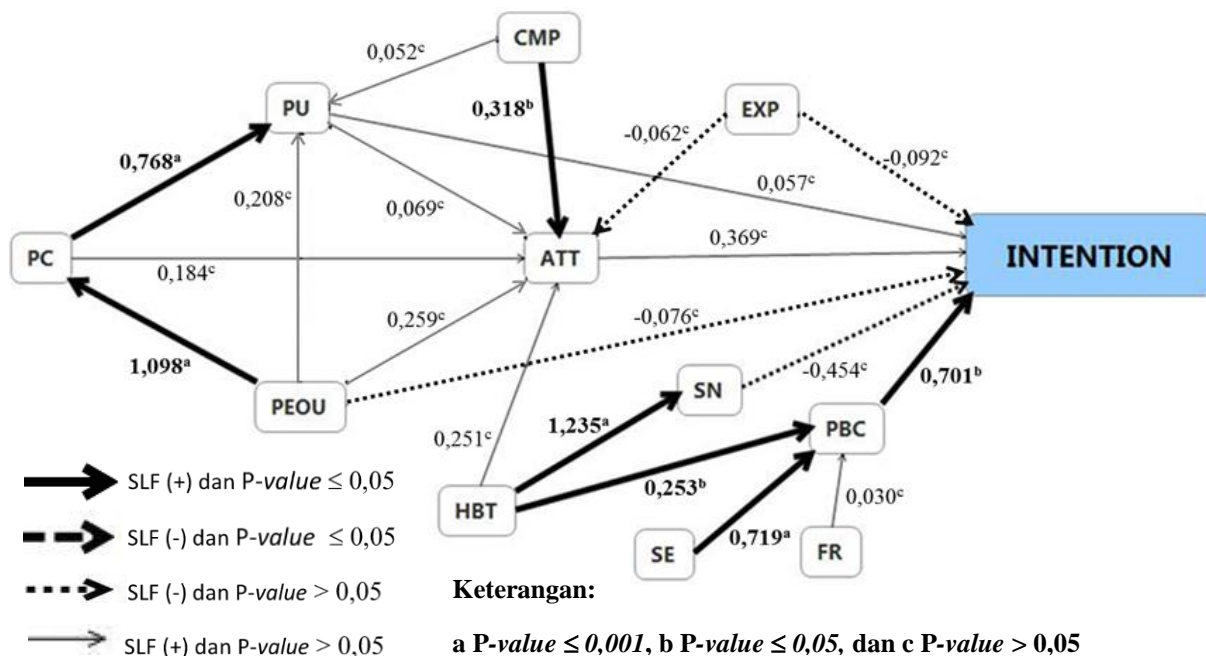
VARIABEL	MS AWAL		MS R1	
	SLF	P-value	SLF	P-value
PC <--- PEOU	0,881	***	0,891	***
PU <--- PC	1,163	0,015	1,043	0,023
PU <--- CMP	0,242	0,022	0,367	0,003
PU <--- PEOU	-0,601	0,158	-0,575	0,174
PBC <--- SE	0,833	***	0,832	***
ATT <--- HBT	0,074	0,336	0,031	0,659
PBC <--- HBT	0,631	***	0,587	***
SN <--- HBT	0,304	***	0,289	***
ATT <--- CMP	0,455	0,008	0,477	0,007
ATT <--- EXP	0,553	***	0,522	0,002
ATT <--- PU	-0,16	0,483	-0,169	0,393
ATT <--- PEOU	-0,124	0,771	-0,179	0,688
ATT <--- PC	0,818	0,152	0,885	0,114
PBC <--- FR	0,114	0,04	0,106	0,055
INT <--- ATT	0,099	0,429	0,123	0,342
INT <--- SN	-0,042	0,316	-0,026	0,527
INT <--- PBC	0,807	***	0,792	***
INT <--- EXP	-0,17	0,078	-0,188	0,05
INT <--- PU	0,142	0,594	0,121	0,114
INT <--- PEOU	0,045	0,087	0,092	0,306

Berdasarkan penjelasan dari hasil yang diperoleh dalam penelitian ini, *intention* mahasiswa untuk berkendara bersama ke kampus paling dipengaruhi oleh *perceived behavioural control* yang sebenarnya variabel ini juga dipengaruhi oleh *self efficacy* dan *habit*. Sedangkan *perceived ease of use*, *attitude*, dan *perceived usefulness* memberikan pengaruh positif terhadap *intention* namun tidak signifikan. *Attitude* dipengaruhi oleh beberapa variabel dan yang paling memengaruhi adalah *compatibility* dan *experience*. Selanjutnya *perceived usefulness* dipengaruhi oleh *perceived ease of use* dan *perceived convenience*, dan yang paling memengaruhi adalah *perceived convenience*. *perceived ease of use* memberikan pengaruh positif dan signifikan terhadap *perceived convenience*. Selanjutnya *intention* juga dipengaruhi secara negatif dan tidak signifikan oleh *subjective norm*, dimana *habit* memengaruhi variabel tersebut secara positif dan signifikan. Tetapi *experience* memengaruhi *intention* secara negatif namun signifikan. Untuk lebih jelasnya, dapat dilihat pada **Gambar 2**.



**Gambar 2. Hasil Analisis Hubungan antar Faktor yang Memengaruhi Niat Mahasiswa Berkendara Bersama ke Kampus**

Setelah itu dilakukan analisis untuk dosen dan tenaga kependidikan dengan metode regresi. Pada analisis ini menggunakan regresi linier berganda yang dipakai untuk menemukan seberapa besar pengaruh tiap konstruk independen terhadap konstruk dependen dan juga menggunakan regresi linier sederhana yang dipakai jika konstruk dependen tunggal. Dalam program SPSS didapat juga koefisien determinasi ( $R^2$ ) yaitu suatu alat ukur yang digunakan untuk mengetahui sejauh mana tingkat hubungan antar hubungan konstruk X dan Y. Nilai  $R^2$  yang semakin mendekati 1 maka semakin bagus. Untuk melakukan uji regresi setiap indikator konstruk dirata-rata sehingga mendapat satu kesatuan untuk tiap konstruk. Berbeda dari SEM yang dipakai untuk menganalisis data mahasiswa, regresi tidak bisa secara langsung dilakukan melainkan bertahap. Sebagai contoh, variabel *intention* yang dipengaruhi oleh salah satu variabel, yaitu *perceived behavioural control* yang juga dipengaruhi oleh *habit*, *self efficacy*, dan *facility resource*. Untuk mencari pengaruh dari *perceived behavioural control* terhadap *intention*, perlu dilakukan regresi untuk mengetahui pengaruh *habit*, *self efficacy*, dan *facility resource* terhadap *perceived behavioural control* dahulu. Untuk lebih jelasnya, keseluruhan hubungan antar variabel dapat dilihat pada **Gambar 3** yang sebenarnya gambaran hubungan antar variabel ini tidak berhubungan secara langsung namun dilakukan secara bertahap.



**Gambar 3. Hasil Analisis Hubungan antar Faktor yang Memengaruhi Niat Dosen dan Tenaga Kependidikan Berkendara Bersama ke Kampus**

Dari hasil analisis regresi, *perceived ease of use* memengaruhi *perceived convenience* secara signifikan. Untuk *perceived usefulness*, *perceived convenience* adalah variabel yang memengaruhi secara signifikan, sedangkan *compatibility* dan *perceived ease of use* tidak. *Perceived behavioural control* dipengaruhi oleh *self efficacy* dan *habit* secara signifikan, tetapi *facility resource* tidak signifikan. *Habit* memengaruhi *subjective norm* secara signifikan dan memberikan pengaruh yang positif. Untuk variabel *attitude* dipengaruhi oleh berbagai faktor, yaitu *habit*, *compatibility*, *perceived usefulness*, *perceived ease of use*, dan *perceived convenience* secara positif meskipun tidak signifikan. Sedangkan *experience* memengaruhi *attitude* secara negatif, namun signifikan. Hal ini menandakan bahwa pertanyaan yang dipakai dalam kuesioner mengenai *experience* kurang memberikan hasil yang memuaskan. Untuk *intention* tidak hanya dipengaruhi oleh *attitude*, *perceived behavioural control*, dan *perceived usefulness* secara positif, tetapi juga *perceived ease of use*, *subjective norm*, dan *experience* secara negatif.

Dengan demikian dalam penelitian ini, niat dosen dan tenaga kependidikan untuk berkendara bersama ke kampus paling dipengaruhi oleh kemampuan seseorang untuk mengontrol perilaku itu sendiri.

### 5. KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil penelitian, ditemukan adanya hubungan antar faktor sosiopsikologis namun membawa pengaruh yang berbeda-beda. Pemikiran mahasiswa mengenai kemudahan melakukan berkendara bersama membawa pengaruh yang besar terhadap kenyamanan dan niat mahasiswa. Persepsi mengenai kenyamanan mahasiswa saat berkendara bersama memberi pengaruh terhadap manfaat dan sikap yang baik untuk berkendara bersama. Bisa dilihat juga bahwa suatu kebiasaan berkendara bersama merupakan faktor yang membawa pengaruh positif terhadap norma subyektif dan pemikiran mereka dalam melakukan kontrol perilaku. Keyakinan pada diri sendiri dan fasilitas berkendara yang disediakan memberi pengaruh terhadap pemikiran tersebut yang berdampak juga terhadap niat mahasiswa. Faktor lain yang tidak kalah penting adalah kecocokan jadwal kegiatan dan nilai-nilai pribadi yang mempengaruhi sikap mahasiswa terhadap kegiatan berkendara bersama.

Selain hubungan antar faktor yang sudah dijelaskan sebelumnya, terdapat beberapa hubungan yang kurang memengaruhi dan tidak sesuai harapan, misalnya sikap mahasiswa yang kurang dipengaruhi oleh adanya manfaat dan kemudahan yang dapat dirasakan dalam berkendara bersama. Kebiasaan berkendara bersama juga tidak begitu berpengaruh terhadap sikap mahasiswa karena belum tentu mahasiswa tersebut menjadikan kegiatan berkendara bersama sebagai sesuatu yang wajib dilakukan. Pengaruh dari orang-orang disekitar juga tidak begitu terlihat memengaruhi niat berkendara bersama, hal ini masuk akal karena mahasiswa cenderung menentukan pilihannya sendiri. Sedangkan pengalaman mahasiswa yang seharusnya berpengaruh terhadap niat mahasiswa mendapatkan hasil yang kurang memuaskan. Hal ini kemungkinan disebabkan karena adanya kesalahan dalam mengukur faktor tersebut. Pengalaman adalah hal yang beragam dan tidak semua pengalaman mahasiswa mendukung mereka untuk berkendara bersama sehingga tidak bisa diteliti sebagai satu faktor saja.

Pada hasil penelitian dosen dan tenaga kependidikan, hubungan antar faktor tidak berbeda jauh dengan mahasiswa. Pemikiran mengenai kemudahan dalam berkendara bersama juga memengaruhi kenyamanan dan niat mereka secara tidak langsung. Kebiasaan berkendara bersama berpengaruh besar terhadap pendapat norma subyektif dan pemikiran mereka dalam melakukan kontrol perilaku. Keyakinan pada diri sendiri memberi pengaruh terhadap pemikiran tersebut yang berdampak juga terhadap niat dosen dan tenaga kependidikan untuk berkendara bersama.

Untuk fasilitas berkendara bersama kurang begitu memengaruhi niat mereka, hal ini wajar karena dosen dan tenaga kependidikan sudah memiliki penghasilan yang mencukupi. Faktor kecocokan jadwal kegiatan dan nilai-nilai pribadi juga memengaruhi sikap dosen dan tenaga kependidikan terhadap kegiatan berkendara bersama. Pemikiran mengenai kemudahan, manfaat, dan kenyamanan saat berkendara kurang memengaruhi sikap dosen dan tenaga kependidikan. Sedangkan pengalaman dosen dan tenaga kependidikan kurang memengaruhi niat untuk berkendara.

Dengan demikian dapat disimpulkan, dari hasil penelitian dapat diketahui bahwa keyakinan civitas academica dalam melakukan sesuatu adalah faktor yang paling memengaruhi niat untuk berkendara bersama. Jadi, selama civitas academica memiliki pola pikir yang positif, kegiatan berkendara bersama mudah dilakukan. Bila kampus hendak menerapkan program berkendara bersama dan civitas academica pada kampus saat ini memiliki sikap yang positif terhadap kegiatan berkendara bersama, maka peluang civitas academica untuk berkendara bersama menggunakan mobil ke kampus akan lebih besar.

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.

Melihat hasil analisis yang ada, untuk penelitian berikutnya dapat menggunakan variabel lain yang belum ditinjau di penelitian ini. Namun, bila ingin menggunakan beberapa variabel yang sudah ada, dapat membagi pengalaman menjadi dua variabel yang berbeda (*bad experience* dan *good experience*).

Hal ini bertujuan untuk menghindari kesalahan yang sama dan mendapatkan hasil yang lebih akurat dari responden. Bila ingin dibuat kebijakan mengenai kegiatan berkendara bersama, pihak kampus dapat memulai dengan memberikan fasilitas berkendara yang lebih menarik. Evaluasi terhadap sikap civitas academica juga dapat dilakukan, karena sikap merupakan salah satu faktor penentu apakah civitas memiliki niat berkendara bersama atau tidak.

## 6. DAFTAR REFERENSI

- Ajzen, I. (1991). The Theory of Planned Behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50, 179–211. [https://doi.org/10.1016/0749-5978\(91\)90020-T](https://doi.org/10.1016/0749-5978(91)90020-T)
- Ajzen, I., & Madden, T. J. (1986). Prediction of Goal-Directed Behavior: Attitudes, Intentions, and Perceived Behavioral Control. *Journal of Experimental Social Psychology*, 22(5), 453–474. [https://doi.org/10.1016/0022-1031\(86\)90045-4](https://doi.org/10.1016/0022-1031(86)90045-4)
- Chang, C., Yan, C., & Tseng, J. (2012). Perceived Convenience in an Extended Technology Acceptance Model: Mobile Technology and English Learning for College Students. *Australasian Journal of Educational Technology*, 28(5), 809–826.
- Christian A. Klockner, & Ellen Matthies. (2009). Structural Modeling of Car Use on the Way to the University in Different Settings: Interplay of Norms, Habits, Situational Restraints, and Perceived Behavioral Control.
- Furuhata, M., Dessouky, M., Ordóñez, F., Brunet, M. E., Wang, X., & Koenig, S. (2013). Ridesharing: The State-of-the-art and Future Directions. *Transportation Research Part B: Methodological*, 57, 28–46. <https://doi.org/10.1016/j.trb.2013.08.012>
- Ostertagová, E., & Ostertag, O. (2013). Methodology and Application of Oneway ANOVA. *American Journal of Mechanical Engineering*, 1(7), 256–261. <https://doi.org/10.12691/ajme-1-7-21>
- Ozanne, L., & Mollenkopf, D. (1999). Understanding Consumer Intentions To Carpool: a Test of Alternative Models. *Behaviour*, 1–7. <https://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004>
- Setiawan, R., Santosa, W., & Sjafruddin, A. (2015). Effect of Habit and Car Access on Student Behavior Using Cars for Traveling to Campus. *Procedia Engineering*, 125, 571–578. <https://doi.org/10.1016/j.proeng.2015.11.063>
- Setiawan, R., Santosa, W., & Sjafruddin, A. (2017). The Effect of Students' Car Access and Car use Habits on Student Behavior to Reduce Using Cars for Traveling to Campus. *Procedia Engineering*, 171, 1454–1462. <https://doi.org/10.1016/j.proeng.2017.01.468>
- Talangko, L. P. (2001). Pemodelan Persamaan Struktural dengan Maksimum Likelihood dan Bootstrap pada Derajat Kesehatan di Propinsi Sulawesi Selatan. *Tekno-Sains*.
- Victoria Transport Policy Institute. (2013). Campus Transport Management.