

FAKTOR-FAKTOR YANG MEMENGARUHI NIAT PENGGUNA BUS TRANS SIDOARJO

Michael Kusuma¹, Matius Edward², Rudy Setiawan³

ABSTRAK : Untuk mengatasi kemacetan di kota Sidoarjo, pemerintah kabupaten Sidoarjo menyediakan Bus Trans Sidoarjo. Maka dari itu, untuk memaksimalkan penggunaan BTS tersebut perlu dilakukan analisa untuk mengetahui apa saja dari diri seseorang dan dukungan pemerintah yang memengaruhi niat seseorang untuk menggunakan BTS sebagai moda transportasi. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui hubungan antar faktor yang mempengaruhi niat pengguna BTS dan faktor apa yang paling mempengaruhi niat pengguna BTS. Pengumpulan data dilakukan dengan penyebaran kuisioner kepada setiap pengguna BTS dan didapatkan sebanyak 328 responden. Dari penelitian ini didapatkan hasil bahwa *Attitude* merupakan variabel yang paling memengaruhi niat (*Intention*) pengguna BTS. *Subjective norm* dan *Perceived Behavior Control* juga mempengaruhi Niat secara positif namun tidak maksimal. Sedangkan *Habit* dan *Perceived Ease of Use* memberikan pengaruh yang sangat besar terhadap (*Attitude*).

KATA KUNCI : *intention*, bus trans sidoarjo, *attitude*, *subjective norm*, *perceived behavior control*

1. PENDAHULUAN

Berkembangnya pembangunan infrastruktur di berbagai wilayah berdampak signifikan di kota besar seperti Sidoarjo. Peningkatan volume kendaraan bermotor meningkatkan kemacetan dalam sistem lalu lintas mengakibatkan turunnya produktivitas kerja dan polusi udara. Untuk mengatasi permasalahan, pemerintah kabupaten Sidoarjo menyediakan Bus Trans Sidoarjo. Diresmikan pada 21 September 2015, mempunyai 30 unit bus yang diambil dari dana APBN yang diberikan ke Pemkab Sidoarjo dengan hanya menyediakan 17 halte. Bus ini berkapasitas ± 60 penumpang dan beroperasi. Bus Trans Sidoarjo (BTS) beroperasi dari pukul 5.30 – 19.30 WIB dengan tarif layanan yang dibedakan menjadi 2 yaitu untuk umum Rp. 6.000,- dan pelajar Rp.2000,- (untuk sekali jalan). Maka dari itu, perlu adanya solusi untuk mengurangi permasalahan yang ada dalam Bus Trans Sidoarjo yaitu dengan menganalisa apa saja faktor yang memengaruhi niat (*intention*) untuk menjadikan Bus Trans Sidoarjo pilihan moda transportasi yang diharapkan meningkatkan produktivitas dan mobilitas masyarakat sebagai sarana untuk mencapai tempat tujuan, antara lain seperti pengalaman Negative menggunakan transportasi umum (*negative critical incident*), sikap (*attitude*), kebiasaan (*habit*), dan sebagainya.

2. LANDASAN TEORI

Sikap (*Attitude*)

Sikap (*Attitude*) adalah kunci yang memengaruhi niat (*Intention*) yang didasari pada hubungan dan evaluasi sesuatu dengan beberapa tingkat kesenangan atau ketidaksenangan (Ozanne, 1999).

¹ Mahasiswa Program Studi Teknik Sipil Universitas Kristen Petra m21413022@john.petra.ac.id

² Mahasiswa Program Studi Teknik Sipil Universitas Kristen Petra m21413085@john.petra.ac.id

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

Kesadaran Masalah (*Problem Awareness*)

Menurut Fujii (2009) menyatakan *problem awareness* merupakan proses perubahan bergantung pada sikap kerjasama atau keinginan sosial daripada tindakan egois untuk memaksimalkan keinginan diri.

Kebijakan Moral (*Moral Obligation*)

Moral Obligation adalah implementasi dari sikap keinginan sosial yang dapat memberikan efek memengaruhi niat seseorang untuk melakukan sesuatu (Fujii, 2009).

Norma Subyektif (*Subjective Norm*)

Menurut Ajzen (1991) dalam analisis pengaruh sikap, subjektif norm, dan *percieved behavior control* mendefinisikan norma subyektif sebagai persepsi individu tentang apakah orang disekitar penting bagi individu untuk berpikir bahwa perilaku harus dilakukan atau tidak.

Persepsi Kontrol Perilaku (*Percieved Behaviour Control*)

Kontrol perilaku (*behavioral control*) didefinisikan sebagai persepsi seseorang terhadap hambatan dalam melakukan suatu perilaku. *Behavioral control* memandang pengendalian / kontrol yang dimiliki seseorang (Ajzen, 1991).

Dukungan Pemerintah (*Government Support*)

Dalam penelitian yang dikemukakan oleh Persada (2015) mendefinisikan kebijakan publik sebagai suatu program yang diproyeksikan dengan tujuan, nilai, dan praktik tertentu yang memengaruhi *attitude, subjective norm, dan perceived behavior control*.

Persepsi Kegunaan (*Percieved Usefulness*)

Perceived usefulness atau sesuatu yang dirasakan bermanfaat dapat didefinisikan sebagai sejauh mana seseorang percaya bahwa menggunakan suatu sistem akan meningkatkan (Chen, 2011).

Persepsi Kemudahan (*Percieved Ease of Use*)

Menurut Chen (2011) *perceived ease of use* memiliki definisi sebagai sejauh mana seseorang percaya bahwa menggunakan suatu sistem akan memudahkan mereka untuk melakukan sesuatu.

Persepsi Kenyamanan (*Perceived Convenience*)

Menurut Chang (2012) terdapat 3 dimensi yang sesuai dengan penelitian yang dilakukan, yaitu *time dimension* (dimensi waktu), *place dimension* (dimensi tempat), dan *execution dimension* (dimensi pelaksanaan) untuk *perceived convenience* atau yang sering disebut dengan kemudahan dalam pelaksanaan.

Kebiasaan (*Habit*)

Menurut Setiawan (2017) kebiasaan (*habit*) adalah perilaku yang relatif stabil dan diperkuat oleh perilaku sebelumnya. *Habit* adalah kegiatan dilakukan tanpa didahului oleh pertimbangan yang seksama, sehingga merupakan hasil proses otomatis.

Kepedulian Lingkungan (*Environmental Concern*)

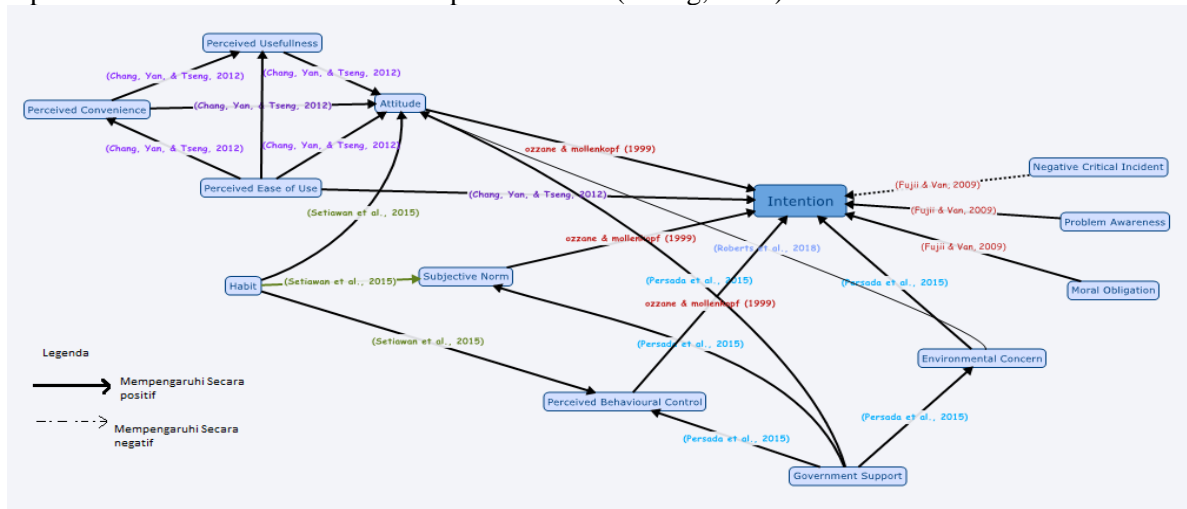
Menurut Roberts (2018) kepedulian lingkungan Terkait dengan Orang-orang yang peduli dengan kualitas lingkungan karena mereka percaya bahwa lingkungan yang terdegradasi menimbulkan ancaman bagi kesehatan masyarakat.

Kejadian Kritis Negatif (*Negative Critical Incident*)

Negative critical incident adalah interaksi spesifik seseorang yang tidak memuaskan karena menyimpang dari harapan, didefinisikan sebagai insiden atau kejadian dimana respon polisi cenderung memiliki dampak yang signifikan terhadap kepercayaan seseorang / keluarga mereka dan masyarakat (Fujii, 2009).

Niat (*Intention*)

Niat (*intention*) memengaruhi seseorang untuk melakukan sesuatu hal yang kiranya akan menghasilkan sesuatu bagi diri seseorang tersebut. Dalam membangun niat seseorang untuk mengendarai bus, perlu dipicu oleh faktor-faktor internal maupun eksternal (Chang, 2012).



Gambar 1. Hubungan antar Variabel

Pada **Gambar 1** dapat dilihat bahwa Intention dipengaruhi oleh beberapa variabel. *Negative Critical Incident*, *Problem Awareness*, *Moral Obligation*, *Environmental Concern*, *Government Support*, *Perceived Behavior Control*, *Subjective Norm*, *Attitude* merupakan variabel-variabel yang langsung memengaruhi *Intention* seseorang.

Pemodelan Persamaan Struktural (*Structural Equation Modeling*)

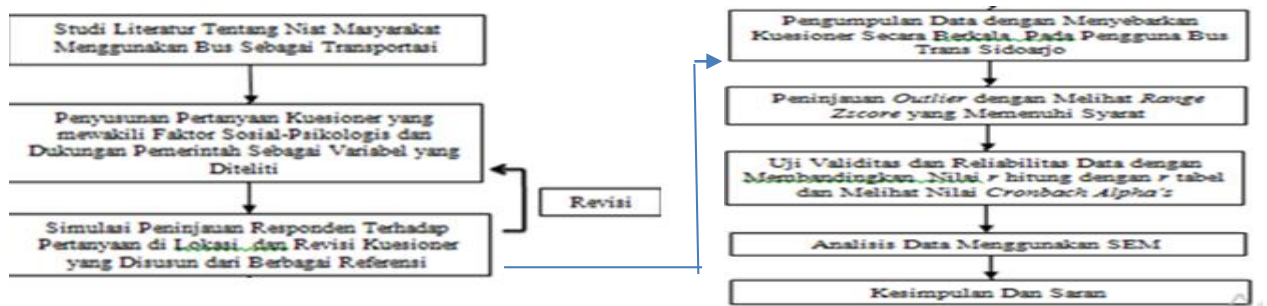
Menurut Yamin (2009) *Structural Equation Modeling* (SEM) adalah salah satu analisis statistik populer yang banyak digunakan dalam lingkup penelitian sosial, psikologi, komunikasi, manajemen, dan bidang lainnya. SEM dapat digunakan untuk mengukur besarnya hubungan (pengaruh) di antara serangkaian (kompleks) variabel, baik pengaruh langsung maupun tidak langsung yang dilakukan secara simultan.

Uji Kecocokan

Ada 3 tahap analisis kecocokan data dengan model didalam SEM menurut Wijanto (2008). 1. Analisis kecocokan terhadap keseluruhan model (*overall model fit*) 2. Analisis kecocokan terhadap model pengukuran (*measurement model fit*), dan 3. Analisis kecocokan terhadap model struktural (*structural model fit*).

3. METODOLOGI PENELITIAN

Dalam peneitian ini dilakukan beberapa tahapan seperti pada Gambar 2. Tahapan di awali dengan melakukan studi literatur yang behubungan dengan niat masyarakat dalam memilih bus sebagai moda transportasi dan studi literature mengenaifaktor faktor yang memengaruhi niat (*intention*).



Gambar 2. Tahapan Penelitian

4. HASIL DAN ANALISIS DATA

Deteksi *Outlier*

Dilakukan deteksi *outlier* dengan menggunakan standar nilai *Zscore*, jika $< -3,00$ atau $> 3,00$ akan dibuang dan tidak diolah dari total 328 responden. Responden yang tersisa sebanyak 250 responden pada tahap akhir deteksi *outlier*.

Uji Validitas dan Reliabilitas

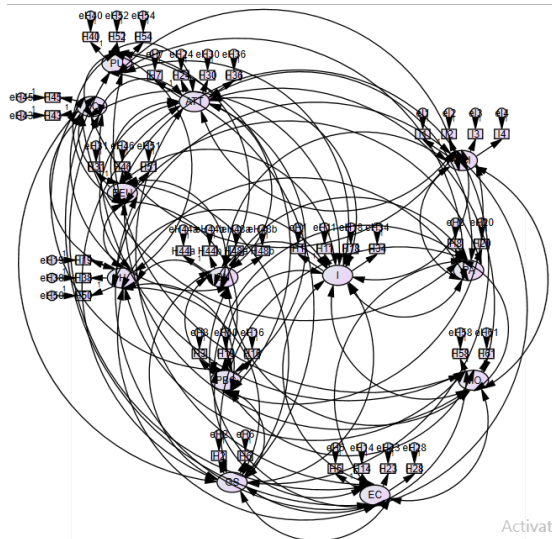
Pada pengujian validitas, semua variabel pada kuesioner menunjukkan hasil yang valid, sementara untuk *cronbach's alpha* semua variabel tidak memenuhi.

Model Persamaan Struktural

Selanjutnya data diolah lagi menggunakan program *Analysis of Moment Structures* (AMOS) guna mendapatkan model persamaan struktural dengan metode analisis *Structural Equation Model* (SEM).

Model Pengukuran (*Measurement Model*)

Selanjutnya semua variabel dengan variabel dan variabel dengan indikator dihubungkan. Pada tahap ini, belum dilakukan pengolahan data dan hanya menghubungkan komponen yang ada. *Measurement model* dapat di lihat pada Gambar 3.



Gambar 3. *Measurement Model* Tahap 0

Setelah dianalisis hubungan antar komponen, hasil *output* AMOS model pengukuran awal yang berisikan SLF (*Standard Loading Factor*) dan P-value dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1. SLF dan P-value Model Pengukuran Tahap 0

			SLF	P-value	Keterangan				SLF	P-value	Keterangan
H40	<---	PU	0,66			H3	<---	PBC	0,553		
H52	<---	PU	0,651	***	a	H10	<---	PBC	0,697	***	a
H54	<---	PU	0,7	***	a	H16	<---	PBC	0,568	***	a
H31	<---	PEU	0,662			H28	<---	EC	0,701	***	a
H46	<---	PEU	0,699	***	a	H2	<---	GS	0,606		
H51	<---	PEU	0,685	***	a	H6	<---	GS	0,671	***	a
H50	<---	H	0,725			H36	<---	ATT	0,721	***	a
H38	<---	H	0,579	***	a	H34	<---	I	0,603	***	a
H19	<---	H	0,581	***	a	H48b	<---	SN	0,701	***	a
H7	<---	ATT	0,689			I4	<---	NCI	0,897	0,423	c
H24	<---	ATT	0,664	***	a	H8	<---	PA	0,712		
H30	<---	ATT	0,677	***	a	H20	<---	PA	0,66	***	a
H44a	<---	SN	0,786			H43	<---	PC	0,685		
H44b	<---	SN	0,619	***	a	H45	<---	PC	0,726	***	a
H48a	<---	SN	0,711	***	a	H58	<---	MO	0,724		
H1	<---	I	0,44			H61	<---	MO	0,7	***	a

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

Setelah didapatkan hasil *output* AMOS model pengukuran awal yang berisikan SLF (*Standard Loading Factor*) dan P-value selanjutnya dilanjutkan pemeriksaan syarat *Goodness of Fit* (GOF) ≥ 0,90 apakah memenuhi syarat dan memiliki variabel yang memenuhi syarat reliabilitas: (1) nilai *construct reliability* (CR) ≥ 0,70; dan (2) nilai *variance extracted* (VE) ≥ 0,50. Nilai CR dan VE dapat dihitung menggunakan rumus (1 dan 2). Pada model pengukuran tahap awal, dapat dilihat nilai GOF (**Tabel 2**) dan nilai CR dan VE (**Tabel 3**)

(1)

$$CR = \frac{(\sum SLF)^2}{(\sum SLF)^2 + \sum e}$$

(2)

$$VE = \frac{\sum SLF^2}{\sum SLF^2 + \sum e}$$

Tabel 2. GOF Model Pengukuran Tahap 0

Indikator Model	Batasan Nilai	Hasil Estimasi	
		Nilai	Keterangan
<i>Chi-Square</i>	≥0,05		Memenuhi
<i>Goodness Of Fit Index</i> (GFI)	>0,9	0,776	Tidak Memenuhi
<i>Root Mean Square Error Of Approximation</i> (RMSEA)	<0,08	0,07	Memenuhi
<i>Tucker Lewis Index</i> (TLI)	>0,9	0,799	Tidak Memenuhi
<i>Adjusted Goodness Of Fit Index</i> (AGFI)	>0,9	0,723	Tidak Memenuhi
<i>Relative Fix Index</i> (RFI)	≥0,95	0,686	Tidak Memenuhi
<i>Incremental Fit Index</i> (IFI)	>0,9	0,833	Tidak Memenuhi
<i>Comparative Fit Index</i> (CFI)	>0,9	0,829	Tidak Memenuhi

Tabel 3. CR dan VE Model Pengukuran Tahap 0

Variabel	CR	CR ≥ 0,7	VE	VE ≥ 0,5
Perceived Usefulness	0,71	Memenuhi	0,45	Tidak Memenuhi
Perceived Ease of Use	0,72	Memenuhi	0,46	Tidak Memenuhi
Habit	0,66	Tidak Memenuhi	0,39	Tidak Memenuhi

Tabel 3. CR dan VE Model Pengukuran Tahap 0

Variabel	CR	CR $\geq 0,7$	VE	VE $\geq 0,5$
Attitude	0,78	Memenuhi	0,47	Tidak Memenuhi
Subjective Norm	0,79	Memenuhi	0,49	Tidak Memenuhi
Intention	0,66	Tidak Memenuhi	0,34	Tidak Memenuhi
Negative Critical Incident	0,73	Memenuhi	0,47	Tidak Memenuhi
Environmental Concern	0,728	Memenuhi	0,40	Tidak Memenuhi
Perceived Behavior Control	0,63	Tidak Memenuhi	0,37	Tidak Memenuhi
Government Support	0,58	Tidak Memenuhi	0,41	Tidak Memenuhi
Problem Awareness	0,64	Tidak Memenuhi	0,47	Tidak Memenuhi
Perceived Convenience	0,66	Tidak Memenuhi	0,49	Tidak Memenuhi
Moral Obligation	0,67	Tidak Memenuhi	0,51	Memenuh

Selanjutnya dilakukan tahap model structural (MS). Dimana pada tahap MS ini, hubungan yang variabel sesuai dengan landasan teori. Dapat dilihat pada **Tabel 4** nilai dari CR dan VE hasil tahap ke 12 dan **Tabel 5** nilai dari GOF dari tahap ke 12. Hasil dari *P-value* tahap ke 12 dapat dilihat pada **Tabel 6**.

Tabel 4. Nilai CR dan VE Model Pengukuran Tahap 12

Variabel	CR	CR $\geq 0,7$	VE	VE $\geq 0,5$
Perceived Usefulness	0,67	Tidak Memenuhi	0,41	Tidak Memenuhi
Perceived Ease of Use	0,72	Memenuhi	0,47	Tidak Memenuhi
Habit	0,66	Tidak Memenuhi	0,4	Tidak Memenuhi
Attitude	0,75	Memenuhi	0,43	Tidak Memenuhi
Subjective Norm	0,8	Memenuhi	0,5	Memenuhi
Intention	0,65	Tidak Memenuhi	0,33	Tidak Memenuhi
Environmental Concern	0,75	Memenuhi	0,42	Tidak Memenuhi
Perceived Behavior Control	0,64	Tidak Memenuhi	0,37	Tidak Memenuhi
Government Support	0,58	Tidak Memenuhi	0,41	Tidak Memenuhi
Problem Awareness	0,64	Tidak Memenuhi	0,47	Tidak Memenuhi
Perceived Convenience	0,67	Tidak Memenuhi	0,5	Memenuhi
Moral Obligation	0,67	Tidak Memenuhi	0,51	Memenuh

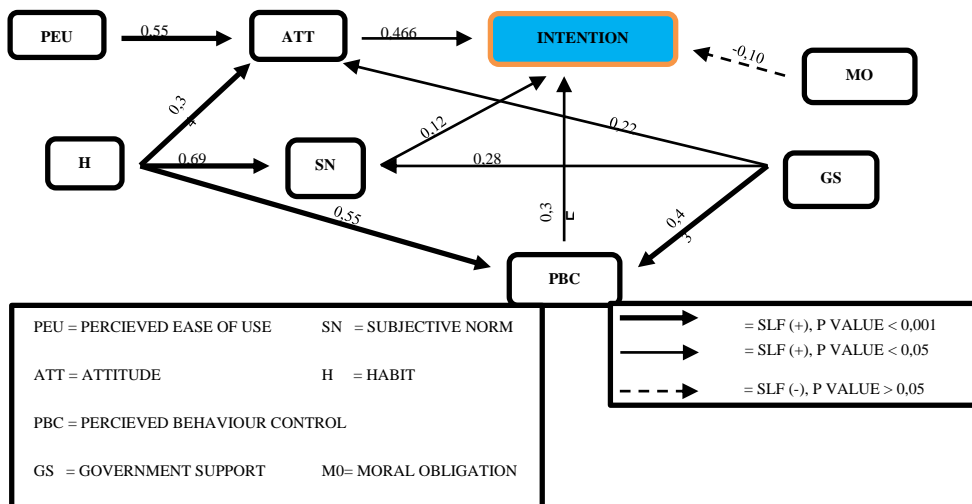
Tabel 5. GOF Structural Model Pengukuran Tahap 12

Indikator Kesesuaian Model	Batasan Nilai	Nilai
CMIN	Semakin kecil semakin baik	1023,54
<i>P-Value</i>	$>0,05$	0
CMIN/df	<2	3,952
<i>Goodness Of Fit Index (GFI)</i>	$>0,9$	0,756
<i>Root Mean Square Residual (RMR)</i>	$\leq 0,05$	0,124
<i>Root Mean Square Error Of Approximation (RMSEA)</i>	$<0,08$	0,109
<i>Tucker Lewis Index (TLI)</i>	$>0,9$	0,655
<i>Normed Fit Index (NFI)</i>	$\geq 0,8$	0,643
<i>Adjusted Goodness Of Fit Index (AGFI)</i>	$>0,9$	0,694
<i>Relative Fix Index (RFI)</i>	$\geq 0,95$	0,586
<i>Incremental Fit Index (IFI)</i>	$>0,9$	0,707
<i>Comparative Fit Index (CFI)</i>	$>0,9$	0,702

Tabel 6. SLF dan P-value Model Pengukuran Tahap 12

			SLF	P-value	Keterangan				SLF	P-value	Keterangan
ATT	<---	PEU	0,795	***	a	H11	<---	I	0,561	***	a
ATT	<---	H	0,527	***	a	H18	<---	I	0,57	***	a
SN	<---	H	0,654	***	a	H3	<---	PBC	0,515		
PBC	<---	H	0,785	***	a	H10	<---	PBC	0,683	***	a
PBC	<---	GS	0,539	***	a	H16	<---	PBC	0,536	***	a
SN	<---	GS	0,235	0,01	b	H2	<---	GS	0,692		
ATT	<---	GS	0,297	0,016	b	H6	<---	GS	0,592	***	a
I	<---	ATT	0,466	0,003	a	H36	<---	ATT	0,582	***	a
I	<---	SN	0,226	0,032	b	H34	<---	I	0,611	***	a
I	<---	PBC	0,417	0,04	b	H48b	<---	SN	0,743	***	a
I	<---	MO	-0,178	0,135	c	H58	<---	MO	0,792		
H31	<---	PEU	0,717			H61	<---	MO	0,64	0,027	a
H46	<---	PEU	0,729	***	a	I	<---	MO	-0,178	0,135	c
H51	<---	PEU	0,587	***	a	H31	<---	PEU	0,717		
H50	<---	H	0,718			H46	<---	PEU	0,729	***	a
H38	<---	H	0,581	***	a	H51	<---	PEU	0,587	***	a
H19	<---	H	0,587	***	a	H50	<---	H	0,718		
H7	<---	ATT	0,547			H38	<---	H	0,581	***	a
H24	<---	ATT	0,51	***	a	H19	<---	H	0,587	***	a
H30	<---	ATT	0,533	***	a	H7	<---	ATT	0,547		
H44a	<---	SN	0,759			H24	<---	ATT	0,51	***	a
H44b	<---	SN	0,597	***	a	H30	<---	ATT	0,533	***	a
H48a	<---	SN	0,685	***	a						
H1	<---	I	0,429								

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



Gambar 4. Hasil Analisis Hubungan antar Faktor yang Memengaruhi Intention Pengguna Bus Trans Sidoarjo

Gambar 4. Menunjukkan bahwa Intention (niat) dipengaruhi oleh beberapa variabel seperti ATT (sikap), SN (norma subyektif), PBC (persepsi kontrol perilaku) dan GS (dukungan dari pemerintah) dimana sikap yang paling memengaruhi Intention

5. KESIMPULAN

Disimpulkan bahwa sikap (*Attitude*) seseorang terhadap penggunaan Bus Trans Sidoarjo (BTS) merupakan faktor yang paling memengaruhi niat (*Intention*) seseorang untuk menggunakan BTS. Sedangkan sikap itu sendiri dipengaruhi oleh beberapa hal seperti kemudahan (*Perceived Ease of Use*) seseorang dalam menggunakan BTS sebagai alat transportasi misalnya kemudahan pembayaran dan kemudahan naik-turun bus saat di halte berpengaruh pada sikap seseorang menggunakan bus, selain itu dukungan dari pemerintah dalam menyediakan BTS misalnya ketersediaan jumlah bus yang beroperasi sehingga pengguna tidak menunggu terlalu lama untuk berangkat juga berpengaruh dalam sikap pengguna BTS untuk lebih meningkatkan niat penggunaan BTS.

6. DAFTAR PUSTAKA

- Ajzen, I. (1991). "The Theory of Planned Behavior". *Organizational Behavior and Human Decision Processes*. Vol. 50, 179–211.
- Chang, C.-C., Yan, C.-F., & Tseng, J.-S. (2012). "Perceived Convenience in an Extended Technology Acceptance Model: Mobile Technology and English Learning for College Students". *Australasian Journal of Educational Technology*. Vol. 28(5), 809–826.
- Chen, C. F., & Chao, W. H. (2011). *Habitual or Reasoned? Using the Theory of Planned Behavior, Technology Acceptance Model, and Habit to Examine Switching Intentions Toward Public Transit. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 14(2), 128–137.
- Fujii, S., & Van, H. T. (2009). "Psychological Determinants of the Intention to Use the Bus in Ho Chi Minh City." *Journal of Public Transportation*, Vol 12(No.1), 97–110.
- Ozanne, L., & Mollenkopf, D. (1999). "Understanding Consumer Intentions to Carpool: A Test of Alternative Models." *In Proceedings of the 1999 Annual Meeting of the Australian & New Zealand Marketing Academy. smib. vuw. ac. nz* (Vol. 8081).
- Persada, S. F., Lin, S. C., Nadlifatin, R., & Razif, M. (2015). "Investigating the Citizens' Intention Level in Environmental Impact Assessment Participation Through an Extended Theory of Planned Behavior Model." *Global Nest Journal*, 17(4), 847–857.
- Roberts, J., Popli, G., & Harris, R. J. (2018). "Do Environmental Concerns Affect Commuting Choices?: Hybrid Choice Modelling with Household Survey Data." *Journal of the Royal Statistical Society. Series A: Statistics in Society*, 181(1), 299–320.
- 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.
- Wijanto, S. H. (2008). *Structural Equation Modelling dengan Lisrel 8.8*. Graha Ilmu: Yogyakarta.
- Yamin Sofyan, Kurniawan Heri. 2009. *SPSS COMPLETE: Teknik Analisis Statistik Terlengkap dengan software SPSS*. Salemba Infotek, Jakarta.