

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Kemacetan di Jakarta meningkat dari tahun ke tahun. Menurut Pusat Data dan Analisis Majalah Tempo, jarak 14,6 km antara kawasan Kalideres dan kawasan Gajah Mada yang pada tahun 2000 ditempuh selama 51,7 menit, pada tahun 1985 dapat ditempuh hanya dalam waktu 29,5 menit. Data ini membuktikan bahwa ada peningkatan waktu tempuh antara kedua kawasan tersebut (http://www.pdat.co.id/hg/political_pdat/2006/03/17/pol,20060317-01,id.html).

Meningkatnya waktu tempuh di DKI terjadi seiring dengan peningkatan volume kendaraan di jalanan. Jumlah kendaraan di Jakarta sampai tahun 2003 mencapai 6.506.244 unit. Dari jumlah itu 1.464.626 di antaranya merupakan jenis mobil berpenumpang, 449.169 truk, 315.559 bus, dan 3.276.890 sepeda motor. Pertambahan terbesar terjadi pada sepeda motor yaitu sebanyak 365.811 unit (http://www.pdat.co.id/hg/political_pdat/2006/03/17/pol,20060317-01,id.html).

Jumlah kendaraan pribadi yang lebih banyak dibandingkan kendaraan umum menambah kerumitan transportasi di Jakarta. Perbandingan jumlah kendaraan pribadi dan kendaraan umum di DKI Jakarta adalah 49 : 1. Akan tetapi, kendaraan pribadi hanya mengangkut sekitar 49,7% penumpang. Sedangkan kendaraan umum harus mengangkut sekitar 50,3% penumpang (<http://one.indoskripsi.com/judul-skripsi-tugas-makalah/pelayanan-publik/penanggulangan-kemacetan>).

Diaz (dalam Domarchi, dkk, 2008) menyatakan bahwa kendaraan pribadi khususnya mobil merupakan moda transportasi yang sangat tidak efisien disebabkan oleh tingkat penumpang yang rendah. Lebih lanjut, sistem transportasi yang dirancang untuk penggunaan mobil juga tidak efisien, terutama karena banyaknya penggunaan ruang, dan kecepatan operasinya yang rendah untuk mencapai sistem yang optimal (Whitelegg dan Haq, dalam Domarchi, dkk, 2008)

Penelitian yang pernah dilakukan *Japan International Corporation Agency* (JICA) dan *The Institute for Transportation and Development Policy* (ITDP) menunjukkan bahwa jika tidak ada pembenahan sistem transportasi umum, maka

lalu lintas Jakarta akan mati pada tahun 2014. Perkiraan tersebut didasarkan pada pertumbuhan kendaraan di Jakarta yang rata-rata per tahun mencapai 11%, sedangkan pertumbuhan panjang jalan tak mencapai 1% (http://www.pdat.co.id/hg/political_pdat/2006/03/17/pol,20060317-01,id.html). Dari sudut pandang ini, dapat dimengerti kenapa pemerintah mencari cara untuk menerapkan kebijakan yang bertujuan untuk mengurangi penggunaan mobil dan mendukung moda transportasi yang lebih ramah lingkungan seperti transportasi umum. (Anable, dkk; Ampt, dalam Domarchi dkk, 2008).

Sejak awal tahun 2002 Pemerintah DKI memutuskan akan membuat bus Transjakarta. Bus Transjakarta direncanakan akan dibangun sebanyak 15 koridor (rute) dimana setiap koridor memiliki lajur khusus (yang lazim disebut *busway*) yang hanya boleh dilewati bus-bus Transjakarta. Bus Transjakarta juga hanya berhenti pada halte-halte khusus disepanjang lajur tersebut. Selain itu, bus Transjakarta dihubungkan ke moda transportasi lain (*feeder*) agar dapat memberikan jasa angkutan yang cepat, nyaman, namun terjangkau bagi warga Jakarta, (<http://id.wikipedia.org/wiki/Transjakarta>). Gubernur Sutiyoso (Gubernur DKI Jakarta pada masa itu) memendam asa besar agar moda angkutan massal ini dapat melayani warga dengan cepat dan nyaman. Tujuan utamanya adalah memindahkan pengguna kendaraan pribadi ke bus Transjakarta dan mengurangi kemacetan lalu lintas Jakarta (Kompas, 15 Januari 2009).

Sejak peresmiannya pada tanggal 1 Februari 2004 hingga sekarang, koridor bus Transjakarta bertambah menjadi delapan koridor. Jalan-jalan utama Jakarta disesaki dengan koridor Transjakarta. Bus-bus Transjakarta juga hampir selalu terlihat dijejali penumpang. Akan tetapi, bus Transjakarta belum dapat mengurangi kemacetan di Jakarta. Berdasarkan survei yang dilakukan Litbang Harian Kompas pada awal Januari 2009, diketahui bahwa penumpang bus Transjakarta yang berasal dari pengguna kendaraan pribadi hanya 17,3 % dan dari pengguna sepeda motor pribadi 10,2 %. Sisanya berasal dari pengguna angkutan umum lain dan pejalan kaki (Kompas, 15 Januari 2009).

Pengamat transportasi dari Universitas Trisakti, Trisbiantara, mengatakan, ketidaknyamanan dan lamanya waktu menunggu menyebabkan pengguna kendaraan pribadi enggan beralih ke bus Transjakarta. Beberapa studi empiris

menguatkan pendapat Trisbiantara ini, bahwa seseorang cenderung menolak untuk mengubah moda perjalanan mereka (Curtis dan Headicar; Moeller dan Thoegersen; Bamberg, dkk, dalam Carr, 2008). Akan tetapi David (dalam Warpani, 1990) mengatakan bahwa hanya penumpang Angkutan Umum Penumpang (AUP) yang bepergian ulang alik dan untuk keperluan bekerja yang memiliki kebutuhan utama akan AUP yang cepat serta nyaman.

Collins dan Chambers (dalam Wall, dkk, 2008), mengatakan bahwa pilihan moda perjalanan adalah “salah satu dari keputusan lingkungan yang signifikan dihadapi oleh individu”. Carr (2008) mengatakan pemilihan moda transportasi tidak hanya tergantung pada asal, tujuan, dan karakteristik sosial demografis, tapi juga pada motif, minat dan intensi individu. Kurangnya penjelasan dari sudut pandang psikologi inilah yang kemudian mendorong peneliti untuk melakukan penelitian ini. Peneliti berpendapat bahwa faktor yang mendorong seorang individu menggunakan Transjakarta untuk pergi ke tempat kerja tidak hanya dapat dijelaskan oleh faktor-faktor yang sifatnya ilmu ekonomi, tetapi juga oleh faktor psikologis.

Memahami dan menjelaskan tingkah laku bepergian dapat bergantung pada teori psikologis mengenai sikap dan tingkah laku, dan terutama teori yang dapat memperkirakan tingkah laku (Borden dan Horowitz; Moeller dan Thoegersen dalam Carr, 2008). Salah satu teori psikologi tersebut adalah teori Reasoned Action yang dikemukakan oleh Fishbein dan Ajzen (Fishbein & Ajzen, 1975). Teori ini dinamakan *reasoned action* karena berusaha mengungkapkan latar belakang atau alasan (*reason*) dari suatu tindakan (*action*) (Sarwono, 2002). Dalam *theory of reasoned action*, intensi dapat digunakan untuk memprediksi seberapa kuat keinginan individu untuk menampilkan tingkah laku serta seberapa banyak usaha yang direncanakan atau dilakukan individu untuk melakukan tingkah laku tersebut (Ajzen, 1988). Pendapat ini didukung oleh pendapat banyak ahli yang menyatakan bahwa intensi adalah faktor disposisi yang hubungannya paling dekat dengan kecenderungan untuk bertingkah laku (Fishbein dan Ajzen; Triandis; Fisher dan Fisher; Gollwitzer, dalam Ajzen, 2005). Ditambah lagi, banyak penelitian yang telah dilakukan semakin memperkuat validitas prediktif intensi terhadap tingkah laku (Ajzen, 2005).

Theory of reasoned action mengalami pengembangan disebabkan karena teori ini hanya menjelaskan hubungan intensi dengan tingkah laku yang sepenuhnya berada dalam kontrol individu (*volitional behavior*). Sementara, menurut Ajzen tidak semua tingkah laku yang dilakukan oleh manusia berada di bawah kontrol dirinya. Oleh karena itu, untuk menjelaskan hubungan intensi dengan tingkah laku yang tidak sepenuhnya berada dalam kontrol individu maka dikemukakanlah *theory of planned behavior*. Teori ini menurut peneliti dapat digunakan menjelaskan intensi menggunakan Transjakarta karena saat menggunakan Transjakarta, individu tidak bisa melakukan semua keinginan yang dikehendakinya, seperti meminta supir bus Transjakarta untuk berhenti ditempat selain halte bus transjakarta.

Theory of planned behavior sendiri adalah teori yang paling umum dan berpengaruh yang digunakan untuk meneliti mengenai ketidaksesuaian sikap dan tingkah laku untuk berbagai tingkah laku yang tidak dapat dihitung lagi pada segi sosial, lingkungan, dan kesehatan, termasuk perilaku bepergian. Kekuatan dari teori ini adalah kesederhanaan dan penerapan yang luas (Anabel, 2006). Dari sudut *traffic psychology*, *theory of planned behavior* dari Ajzen membantu menjelaskan apa yang disebut *mobility decisions*, yaitu suatu proses pengambilan keputusan dalam menentukan hal-hal yang mempengaruhi mobilitas seseorang (http://en.wikipedia.org/wiki/theory_of_planned_behavior).

Agar dapat mengukur intensi seseorang terhadap perilaku menggunakan Transjakarta untuk pergi ke tempat kerja, peneliti harus terlebih dahulu mengukur tiga determinan intensi. Determinan pertama adalah sikap individu terhadap perilaku menggunakan bus Transjakarta untuk pergi ke tempat kerja, determinan kedua adalah *subjective norms*, atau persepsi tentang harapan orang yang dianggap penting oleh individu (subjek penelitian) dalam perilaku menggunakan bus Transjakarta untuk pergi ke tempat kerja, determinan ketiga yang harus diukur adalah *perceived behavioral control*, yaitu persepsi kesanggupan individu untuk menunjukkan suatu perilaku dengan mempertimbangkan hal yang dapat membantu atau menghambat individu dalam menggunakan bus Transjakarta untuk pergi ke tempat kerja. Diharapkan apabila telah mengukur ketiga determinan tersebut, Peneliti dapat mengetahui determinan apa yang paling

mempengaruhi intensi individu untuk menggunakan bus transjakarta untuk pergi ke tempat kerja.

Peneliti memilih subjek penelitian pekerja di DKI Jakarta karena beberapa penelitian telah menemukan bahwa pekerja memiliki dampak yang signifikan untuk mengurangi perjalanan menggunakan kendaraan pribadi saat mereka aktif dilibatkan (Winter; Schreffler, dalam Carr, 2008).

Peneliti juga ingin melakukan perbandingan antara dua kelompok yaitu kelompok pekerja yang menggunakan kendaraan pribadi dan non pengguna kendaraan pribadi karena peneliti ingin melihat apakah benar bahwa pengguna kendaraan pribadi melaporkan banyak keuntungan praktis seperti keamanan, kenyamanan, kebebasan, dan kontrol dibandingkan non pengguna kendaraan pribadi (Turrentine; Steg, dkk; Anable dan Gatersleben, dalam Domarchi, dkk, 2008).

1.2. Perumusan Masalah

Dalam penelitian ini, permasalahan utama yang ingin dikaji adalah manakah di antara variabel sikap, *subjective norms*, dan *perceived behavioral control* yang paling berpengaruh terhadap intensi pekerja di DKI Jakarta untuk menggunakan Transjakarta untuk pergi ke tempat kerja?

Selain masalah utama diatas, ada juga beberapa masalah khusus yang ingin diketahui dalam penelitian ini, yaitu apakah ada perbedaan gambaran intensi antara pengguna kendaraan pribadi dan non pengguna kendaraan pribadi (kendaraan umum) dalam perilaku menggunakan Transjakarta untuk pergi ke tempat kerja?

1.3. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah untuk dapat menjelaskan faktor yang mempengaruhi intensi pekerja di DKI Jakarta menggunakan Transjakarta untuk pergi ke tempat kerja; dan melihat perbedaan gambaran intensi menggunakan Transjakarta untuk pergi ke tempat kerja antara kelompok pengguna kendaraan pribadi dan non pengguna kendaraan pribadi (kendaraan umum)

1.4. Manfaat Penelitian

Manfaat teoritis penelitian ini adalah untuk menambahkan sumber – sumber literatur mengenai perilaku masyarakat menggunakan transportasi umum, terutama bus Transjakarta.

Manfaat praktis yang bisa diperoleh dari hasil penelitian ini adalah untuk membantu para *stakeholders* dalam bidang transportasi untuk dapat menentukan tindakan yang akan diambil dengan mempertimbangkan peran sikap, *subjective norms*, dan *perceived behavioral control* terhadap intensi pekerja di DKI Jakarta menggunakan Transjakarta untuk pergi ke tempat kerja. Dengan demikian secara tidak langsung diharapkan dapat membantu meningkatkan kualitas transportasi umum di DKI Jakarta dan mendorong lebih banyak anggota masyarakat umum menggunakan transportasi umum.

1.5. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

- Bab I : Pendahuluan. Pada bab ini dibahas latar belakang penelitian, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian dan sistematika penulisan
- Bab II : Tinjauan Pustaka. Bagian ini menjelaskan *theory of planned behavior*, sejarah bus transjakarta, serta berbagai penelitian mengenai pemilihan moda transportasi
- Bab III : Metode Penelitian. Bab ini mencakup pembahasan mengenai variabel penelitian, karakteristik dan jumlah responden serta teknik pengambilan sampel. Dalam bab ini dibahas pula mengenai instrumen penelitian, yang terdiri dari pedoman pertanyaan elisitasi *beliefs*, dan alat ukur intensi. Kemudian dilanjutkan metode pengujian validitas dan reliabilitas alat ukur, prosedur penelitian, dan metode analisis data.

Bab IV : Hasil dan Analisis. Bagian ini membahas hasil uji coba, gambaran umum responden penelitian, dan analisa hasil yang terdiri dari gambaran umum intensi, pengaruh determinan intensi terhadap intensi menggunakan bus Transjakarta dalam waktu 1 bulan ke depan, beberapa kali dalam seminggu selama kurun waktu 1 bulan ke depan dan setiap dan setiap hari dalam waktu 1 bulan ke depan. Pada bagian ini juga dimasukkan perbedaan kelompok berdasarkan tipe kendaraan yang biasa digunakan.

Bab V : Kesimpulan, Diskusi dan Saran. Dalam bab ini dibahas mengenai kesimpulan penelitian, diskusi dan saran yang terbagi menjadi saran metodologis dan praktis.

