

KEYAKINAN-KEYAKINAN UTAMA MAHASISWA PENGGUNA MOBIL KE KAMPUS

Rudy Setiawan

Jurusan Teknik Sipil
Fakultas Teknik Sipil & Perencanaan
Universitas Kristen Petra
rudy@petra.ac.id

Abstract

The most common daily trip for students is the commute to and from campus. Students tend to choose car when commuting. This preference has resulted in a number of negative effects. Therefore it is necessary to investigate the psychological factors influencing students' car use behavior. The popular theory of planned behavior (TPB) was successfully applied by different authors to explain people's travel mode choices. According to TPB, intentions are the closest antecedents of behavior, and intentions were resulted from attitudes, subjective norms, and perceived behavioral control. TPB assumes that these components are in turn determined by salient beliefs for each component and evaluations of those beliefs. This study elicit students' salient beliefs in relation to car commuting, that could be used to construct a full TPB questionnaire. This questionnaire could then be used to investigate student car commuting behavioural intention. A sample of students from four different university, with a sample size of 200 people, completed questionnaires with eight open-ended questions eliciting beliefs concerning car use. The results indicated that the most frequently mentioned salient beliefs related to behavioral beliefs are comfort, security, flexibility, prestige, parking facilities, congestion, and travel cost. Meanwhile, those related to normative beliefs are parents, boyfriend/girlfriend, and friend, and those related to control beliefs are parents, car availability, number of car owned, car's technical problem, congestion, and travel cost.

Keywords: theory of planned behavior, student's salient beliefs, car use for commuting.

Abstrak

Perjalanan dari tempat tinggal ke kampus merupakan perjalanan yang rutin dilakukan oleh mahasiswa. Kecenderungan mahasiswa untuk lebih memilih menggunakan mobil saat melakukan perjalanan tersebut menyebabkan berbagai pengaruh negatif. Dengan demikian perlu untuk diteliti faktor-faktor psikologis yang mempengaruhi perilaku mahasiswa menggunakan mobil. Teori perilaku terencana (*theory of planned behavior, TPB*) telah berhasil diterapkan oleh berbagai peneliti untuk menjelaskan pemilihan moda perjalanan. Menurut TPB, intensi merupakan pemicu utama perilaku, dan selanjutnya intensi merupakan hasil sikap, norma subjektif, dan persepsi kendali perilaku. TPB mengasumsikan bahwa ketiga komponen tersebut ditentukan oleh keyakinan-keyakinan utama (*salient beliefs*) terhadap setiap komponen dan evaluasi keyakinan-keyakinan tersebut. Tujuan studi ini adalah untuk mendapatkan keyakinan-keyakinan utama mahasiswa berkaitan dengan penggunaan mobil ke kampus, yang dapat dipergunakan dalam menyusun kuesioner TPB yang digunakan untuk meneliti intensi perilaku mahasiswa menggunakan mobil. Kuesioner dengan delapan pertanyaan terbuka berkaitan dengan penggunaan mobil diisi oleh 200 mahasiswa pada empat kampus yang berbeda. Hasil analisis menunjukkan bahwa keyakinan utama yang paling sering disebutkan berkaitan dengan keyakinan perilaku adalah kenyamanan, keamanan, fleksibilitas, prestise, fasilitas parkir, kemacetan, dan biaya perjalanan. Sedangkan yang berkaitan dengan keyakinan normatif adalah orang tua, pacar, dan teman, dan yang berkaitan dengan keyakinan kendali adalah orang tua, ketersediaan mobil, jumlah mobil yang dimiliki, masalah teknis mobil, kemacetan, dan biaya perjalanan.

Kata-kata Kunci: teori perilaku terencana, keyakinan utama mahasiswa, perjalanan menggunakan mobil.

PENDAHULUAN

Seiring dengan semakin berkembangnya wilayah perkotaan, semakin meningkat pula jumlah kendaraan bermotor dan jumlah perjalanan yang dilakukan dengan menggunakan kendaraan bermotor, terutama mobil dan sepeda motor (Senbil et al., 2007). Masalah yang hampir sama juga dialami oleh kampus, yang merupakan suatu tempat bertemunya individu, dengan berbagai latar belakang, tingkat pendapatan, gaya hidup, dan sikap, yang menjalani aktivitas secara bersama sama (Balsas 2003). Dengan meningkatnya jumlah civitas academica, meningkat pula tarikan perjalanan dari tempat tinggal menuju ke kampus, terutama pada hari dan jam perkuliahan, dengan mempergunakan berbagai pilihan moda transportasi. Seiring dengan meningkatnya kondisi ekonomi, penggunaan mobil, terutama oleh mahasiswa, semakin meningkat pula sehingga berpotensi menimbulkan dampak negatif terhadap lingkungan, baik secara lokal maupun secara global.

Umumnya pendekatan konvensional dalam perencanaan transportasi kampus dalam menghadapi permasalahan transportasi kampus tersebut beranggapan bahwa solusi utama untuk mengatasi peningkatan kebutuhan (*demand*) perjalanan adalah dengan menambah ketersediaan (*supply*) fasilitas transportasi (jalan dan parkir) atau membiarkan hal tersebut dan berharap terjadi keseimbangan antara *demand* dan *supply* melalui inisiatif pihak lain untuk memenuhi kebutuhan tersebut (Toor dan Havlick, 2004). Namun upaya untuk mengatasi permasalahan ini seringkali terkendala oleh berbagai hal, yaitu: (1) keterbatasan lahan untuk penyediaan parkir, (2) mahalnya biaya pembangunan fasilitas parkir, (3) komplain dari masyarakat yang tinggal di sekitar kampus, dan (4) keinginan untuk menjaga kualitas udara dan ruang terbuka hijau di kampus. Jika tidak tersedia layanan angkutan publik yang baik dan terhubung dengan kampus, mahasiswa cenderung tidak akan menggunakan angkutan publik ke kampus (Klößner dan Matthies, 2009). Selain itu mahasiswa cenderung menggunakan mobil ke kampus jika mereka memiliki kemudahan akses untuk menggunakan mobil.

Dalam menghadapi berbagai kendala untuk mengatasi permasalahan transportasi kampus tersebut, banyak kampus beralih pada pendekatan baru untuk mencari solusi alternatif yang sejalan dengan prinsip perencanaan transportasi berkelanjutan. Untuk konteks kampus, pendekatan tersebut berupa penerapan berbagai strategi Manajemen Transportasi Kampus (MTK), antara lain: (1) mengembangkan akses terhadap transportasi publik, (2) menyediakan fasilitas yang lebih baik bagi pejalan kaki dan pengguna sepeda, dan (3) memberikan insentif dan disinsentif bagi civitas academica untuk mengurangi penggunaan mobil ke kampus (Balsas, 2003; Toor dan Havlick, 2004). Namun sebelum memilih dan menentukan strategi MTK yang sesuai untuk mempengaruhi perilaku mahasiswa menggunakan mobil, perlu diketahui berbagai faktor psikologis yang mempengaruhi mahasiswa menggunakan mobil ke kampus, selain faktor waktu dan biaya tentunya. Informasi mengenai faktor psikologis yang paling mempengaruhi perilaku

mahasiswa menggunakan mobil, merupakan masukan yang sangat bermanfaat dalam merancang berbagai kebijakan transportasi kampus, yang diharapkan dapat secara efektif dan efisien mempengaruhi perilaku mahasiswa untuk mengurangi penggunaan mobil ke kampus.

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui keyakinan-keyakinan utama mahasiswa yang menggunakan mobil ke kampus. Hasil penelitian ini dapat dimanfaatkan untuk mengukur keyakinan-keyakinan secara kuantitatif, yang berkaitan dengan sikap terhadap perilaku, norma subjektif, dan persepsi kendali perilaku, yang selanjutnya dipergunakan untuk memprediksi intensi perilaku menggunakan mobil ke kampus dengan mempergunakan teori perilaku terencana.

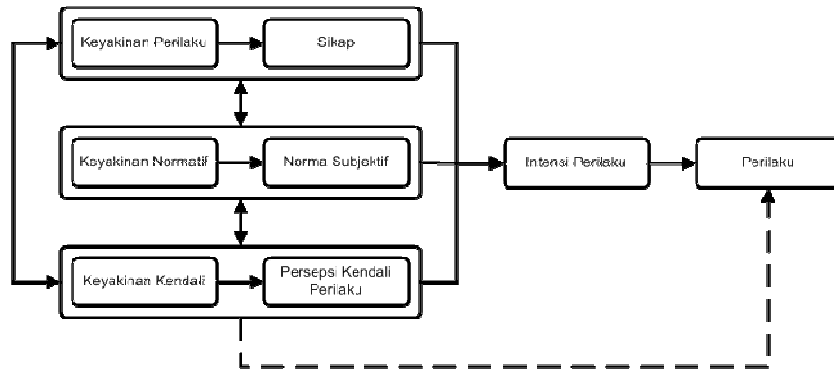
Teori Perilaku Terencana

Teori perilaku terencana (*Theory of Planned Behavior*, TPB) merupakan pengembangan *Theory of Reasoned Action* (Ajzen, 1991). TPB merupakan kerangka berpikir konseptual yang paling populer pada saat ini untuk menjelaskan tentang determinan perilaku tertentu. TPB telah dipergunakan dalam berbagai penelitian untuk memberikan pemahaman yang lebih baik terhadap beragam perilaku, tidak hanya di bidang psikologi sosial, melainkan sudah merambah pada bidang-bidang yang lain (Manstead dan Ajzen, 2007). TPB juga telah dipergunakan untuk mempelajari intensi perilaku pemilihan moda transportasi pada kalangan masyarakat umum (Bamberg et al., 2003), pegawai (Abrahamse et al., 2009), siswa sekolah dasar dan orang tua siswa (Taniguchi dan Fujii, 2007), civitas academica (Wall et al., 2007), mahasiswa (Bamberg dan Schmidt, 2003; Gardner, 2009; Klöckner dan Matthies, 2009).

TPB mengasumsikan bahwa sikap tidak menentukan perilaku secara langsung, melainkan melalui kombinasi dengan norma subjektif dan persepsi kendali perilaku, sikap akan mempengaruhi intensi perilaku. Intensi adalah pemicu utama perilaku (Gambar 1), yang ditentukan oleh kombinasi tiga komponen, yaitu (1) sikap (*attitude*, ATT), yang menyatakan tingkatan evaluasi positif maupun negatif dari individu untuk melakukan suatu perilaku tertentu, (2) norma subjektif (*subjective norm*, SN), yang merupakan persepsi individu terhadap apa yang orang lain atau *referent* (orang lain yang dianggap penting bagi individu) pikirkan, tentang perilaku seperti apa yang seharusnya dilakukan oleh individu, dan (3) persepsi kendali perilaku (*perceived behavioural control*, PBC), yang merupakan persepsi keyakinan individu berkaitan dengan seberapa bisa untuk melakukan suatu perilaku tertentu. Garis putus-putus pada Gambar 1 mengindikasikan bahwa jika PBC dapat secara akurat merefleksikan faktor yang mempengaruhi kendali, PBC dapat secara langsung mempengaruhi perilaku tanpa melalui intensi.

Dalam TPB, sikap, norma, dan kendali perilaku dianggap ditentukan melalui keyakinan-keyakinan utama (*salient beliefs*), sehingga determinan suatu perilaku adalah hasil penilaian keyakinan-keyakinan baik secara positif maupun negatif, dan selanjutnya

dijumlahkan untuk menghasilkan nilai sikap, norma subjektif, dan persepsi kendali perilaku secara keseluruhan. Keyakinan-keyakinan sangat dipengaruhi oleh nilai-nilai yang dianut oleh individu dan sedikit banyak tergantung pada pengetahuan (fakta atau hal-hal yang dipercayai faktual). Pengetahuan tersebut juga dapat menentukan keyakinan mana yang utama dan menetapkan nilai terhadap keyakinan tersebut. Hal tersebut menjelaskan mengapa pengetahuan saja tidak cukup untuk membawa kepada perubahan perilaku.



Gambar 1 Teori Perilaku Terencana (Ajzen 2006)

Keyakinan Utama

Menurut Sutton et al. (2003), keyakinan-keyakinan utama (*salient beliefs*), atau yang juga dikenal dengan istilah keyakinan-keyakinan yang dapat diakses (*accessible beliefs*), adalah hal yang pertama kali muncul dalam pikiran responden ketika diberikan pertanyaan terbuka. Peran penting keyakinan utama dalam TPB, antara lain adalah: (1) *salient behavioural beliefs*, yang merupakan keyakinan-keyakinan utama individu berkaitan dengan konsekuensi melakukan suatu perilaku tertentu, yang menentukan sikap terhadap perilaku (ATT), (2) *salient normative beliefs*, yang merupakan keyakinan-keyakinan utama individu yang berkaitan dengan pandangan orang lain yang dianggap penting (*referent*), yang menentukan norma subjektif (SN), dan (3) *salient control beliefs*, yang merupakan keyakinan-keyakinan utama individu yang berkaitan dengan berbagai faktor yang dapat memudahkan maupun menghambat dalam melakukan suatu perilaku tertentu, yang menentukan persepsi kendali perilaku (Sutton et al. 2003). Meskipun penentuan keyakinan-keyakinan utama mempunyai peran yang sangat penting dalam studi yang menggunakan TRA maupun TPB, namun ternyata metode *elicitation study* dan identifikasi *salient beliefs* yang relevan sangat kurang mendapat perhatian dalam berbagai penelitian (Herath 2010).

Baik TPB maupun TRA, menyatakan bahwa keyakinan-keyakinan utama individu (*personal salient beliefs*) akan menentukan sikap individu terhadap suatu perilaku tertentu, namun dalam aplikasinya lebih mudah untuk mengidentifikasi sekumpulan keyakinan yang dianggap penting oleh suatu populasi tertentu, atau yang biasa dikenal dengan istilah

modal salient beliefs, yang dapat diidentifikasi dengan melakukan *elicitation study* terhadap sampel suatu populasi tertentu, dengan ukuran minimum sampel adalah 25 orang responden (Francis et al. 2004). Selanjutnya dilakukan analisis terhadap hasil *elicitation study* tersebut, keyakinan-keyakinan yang paling sering muncul dimasukkan dalam modal *salient beliefs*, dan selanjutnya akan dipergunakan dalam pengukuran keyakinan-keyakinan secara kuantitatif.

Pengumpulan data dalam *elicitation study* dilakukan melalui pengisian kuesioner oleh mahasiswa yang menggunakan mobil ke kampus dengan pertanyaan sebagaimana terlihat pada Tabel 1. *Elicitation study* dilakukan pada empat kampus di Surabaya, yaitu Universitas Surabaya (UBAYA), Universitas Hang Tuah (UHT), Universitas Kristen Petra (UKP), dan Universitas Katolik Widya Mandala (UKWM), dengan jumlah responden untuk masing-masing kampus adalah 50 mahasiswa.

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Tabel 2 memperlihatkan rangkuman hasil *elicitation study*, total keyakinan yang diperoleh berkisar antara 311 hingga 596, atau berkisar antara 1,56 hingga 2,98 keyakinan untuk setiap responden. Selain itu hanya sedikit responden yang menyebutkan hingga lima keyakinan untuk setiap pertanyaan.

Tabel 1 Pertanyaan Untuk Mendapatkan Keyakinan-Keyakinan Utama

1.	Sebutkan beberapa keuntungan jika Anda menggunakan mobil ke kampus?
2.	Sebutkan beberapa kerugian jika Anda menggunakan mobil ke kampus?
3.	Sebutkan beberapa alasan Anda menyukai/menikmati, jika Anda menggunakan mobil ke kampus?
4.	Sebutkan beberapa alasan Anda tidak menyukai/menikmati, jika Anda menggunakan mobil ke kampus?
5.	Sebutkan beberapa status hubungan* dengan orang yang menyetujui/mendukung Anda memilih menggunakan mobil ke kampus? (*Orang tua, saudara, pacar, teman, dan lain sebagainya.)
6.	Sebutkan beberapa status hubungan* dengan orang yang tidak menyetujui/mendukung Anda memilih menggunakan mobil ke kampus? (*Orang tua, saudara, pacar, teman, dan lain sebagainya.)
7.	Sebutkan beberapa hal yang memudahkan Anda untuk menggunakan mobil ke kampus?
8.	Sebutkan beberapa hal yang menyulitkan Anda untuk menggunakan mobil ke kampus?

Tabel 3 hingga Tabel 6 memperlihatkan kategori jawaban untuk pertanyaan No. 1 hingga No. 8, setelah dilakukan seleksi terhadap jawaban yang sesuai dan tidak sesuai dengan konteks pertanyaan. Tabel 3 memperlihatkan perbandingan kategori jawaban pertanyaan No. 1 berkaitan dengan keuntungan menggunakan mobil, dengan pertanyaan No. 3 berkaitan dengan hal yang disukai dengan menggunakan mobil ke kampus. Selain kategori kenyamanan (termasuk terhindar dari pengaruh cuaca, fasilitas di dalam mobil) yang memiliki kesamaan sebagai yang tertinggi, yaitu masing-masing 49,9% dan 45,3%, dan beberapa kategori yang lain dengan persentase hampir sama (fleksibel, berkendara bersama, kebebasan, membawa barang), juga terdapat beberapa perbedaan dalam hal persentase kategori antara jawaban pertanyaan No. 1 dan pertanyaan No. 3. Misalnya

kategori keamanan (terhadap gangguan kejahatan selama perjalanan) lebih banyak disebutkan oleh responden pada pertanyaan No. 1 (22,3%) daripada pada pertanyaan No. 3 (8,5%). Sebaliknya kategori prestise lebih sedikit disebutkan oleh responden pada pertanyaan No. 1 (2,8%) daripada pada pertanyaan No. 3 (18,7%). Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa, sekalipun maksud pertanyaan No. 1 dan No. 3 pada dasarnya sama, yaitu menanyakan aspek positif penggunaan mobil, namun perbedaan penggunaan kalimat pertanyaan dapat menyebabkan responden menyebutkan keyakinan utama yang berbeda (Sutton et al. 2003), sehingga disarankan untuk menggunakan kedua jenis pertanyaan tersebut agar dapat diperoleh lebih banyak keyakinan utama dari jawaban responden.

Tabel 2 Rangkuman Hasil Survei

Pertanyaan	Persentase responden yang menyebutkan n keyakinan					Total keyakinan	Rata-rata keyakinan per responden
	1	2	3	4	5		
1. Keuntungan	2,5	27,6	42,7	22,1	5,0	596	2,98
2. Kerugian	6,0	30,5	36,0	24,5	3,0	576	2,88
3. Menyukai	24,6	45,2	22,6	7,5	-	424	2,12
4. Tidak menyukai	25,1	25,1	37,7	11,1	1,0	473	2,37
5. Mendukung	11,1	21,6	34,2	30,7	2,5	581	2,91
6. Tidak mendukung	61,3	25,1	9,5	4,0	-	311	1,56
7. Memudahkan	25,1	36,7	31,2	7,0	-	438	2,19
8. Menyulitkan	42,7	50,3	7,0	-	-	327	1,64

Tabel 3 Jawaban Pertanyaan No.1 dan No.3

Kategori	1. Keuntungan		3. Menyukai	
Kenyamanan	230	49,9%	155	45,3%
Keamanan	103	22,3%	29	8,5%
Fleksibel	44	9,5%	25	7,3%
Berkendara bersama	37	8,0%	23	6,7%
Prestise	13	2,8%	64	18,7%
Kebebasan	11	2,4%	14	4,1%
Membawa barang	10	2,2%	18	5,3%
Keselamatan	8	1,7%	-	-
Lain-lain	5	1,1%	6	1,8%
Tidak ada	-	-	8	2,3%
Total	461	100%	342	100%

Tabel 4 memperlihatkan perbandingan kategori jawaban pertanyaan No. 2 berkaitan dengan kerugian menggunakan mobil, dengan pertanyaan No. 4 berkaitan dengan hal yang tidak disukai dari menggunakan mobil. Terlihat bahwa terdapat perbedaan dalam hal persentase kategori tertinggi antara jawaban pertanyaan No. 2 dan No. 4, tiga kategori untuk pertanyaan No. 2 yang merupakan kategori dengan persentase yang lebih tinggi dari pertanyaan No. 4 adalah, biaya perjalanan (masing-masing 27,2% dan 20,6%), jarak lokasi parkir (masing-masing 25,6% dan 15,5%), dan waktu mencari parkir (masing-masing 14,9% dan 7,9%). Sebaliknya, kategori kemacetan lalu lintas merupakan kategori dengan persentase yang lebih tinggi pada pertanyaan No. 4 daripada pertanyaan No. 2

(masing-masing 30,2% dan 20,7%). Selain itu pertanyaan No. 4 juga lebih dapat memunculkan beragam keyakinan utama dibandingkan dengan pertanyaan No. 2, antara lain kategori manuver, tidak efisien, dan polusi.

Tabel 4 Perbandingan Jawaban Pertanyaan No.2 dan No.4

Kategori	2. Kerugian		4. Tidak menyukai	
Biaya perjalanan	126	27,2%	81	20,6%
Jarak lokasi parkir	119	25,6%	61	15,5%
Kemacetan lalulintas	96	20,7%	119	30,2%
Waktu mencari parkir	69	14,9%	31	7,9%
Lelah	21	4,5%	18	4,6%
Biaya parkir	15	3,2%	8	2,0%
Manuver	-	-	12	3,0%
Tidak efisien	-	-	15	3,8%
Polusi	-	-	20	5,1%
Lain-lain	12	2,6%	16	4,1%
Tidak ada	6	1,3%	13	3,3%
Total	464	100%	394	100%

Tabel 5 memperlihatkan perbandingan kategori jawaban pertanyaan No. 5, berkaitan dengan status individu yang mendukung responden menggunakan mobil untuk perjalanan ke kampus, dengan pertanyaan No. 6, berkaitan dengan status individu yang tidak mendukung responden menggunakan mobil untuk perjalanan ke kampus. Orang tua merupakan kategori tertinggi untuk pertanyaan No. 5 (30,4%). Hal tersebut logis karena responden adalah mahasiswa yang kebutuhannya masih didukung oleh orang tua. Hal yang menarik adalah ternyata orang tua juga merupakan kategori dengan persentase tertinggi kedua untuk pertanyaan No. 6 (27,7%), sehingga dapat disimpulkan bahwa orang tua dapat berperan dalam mempengaruhi responden untuk menggunakan maupun tidak menggunakan mobil. Untuk pertanyaan No. 6, kategori jawaban dengan persentase tertinggi adalah tidak ada (42,1%). Selain itu terdapat perbedaan persentase tiga kategori jawaban yang lebih tinggi untuk pertanyaan No. 5 daripada untuk pertanyaan No. 6, adalah pacar, saudara, dan teman, sehingga ketiga kategori jawaban tersebut hampir sama dengan kategori orang tua, yaitu dapat berperan dalam mempengaruhi responden untuk menggunakan maupun tidak menggunakan mobil, walaupun secara persentase terlihat masih lebih cenderung mendukung daripada tidak mendukung responden menggunakan mobil ke kampus.

Tabel 5 Perbandingan Jawaban Pertanyaan No.5 dan No.6

Kategori	5. Mendukung		6. Tidak mendukung	
Orang tua	151	30,4%	75	27,7%
Pacar	128	25,8%	23	8,5%
Saudara	101	20,4%	28	10,3%
Teman	103	20,8%	31	11,4%
Tidak ada	13	2,6%	114	42,1%
Total	496	100%	271	100%

Tabel 6 memperlihatkan perbandingan kategori jawaban pertanyaan No.7 berkaitan dengan hal-hal yang memudahkan responden menggunakan mobil, dengan pertanyaan No. 8 berkaitan dengan hal-hal yang menyulitkan responden menggunakan mobil. Pertanyaan No. 8 menghasilkan lebih banyak kategori jawaban daripada pertanyaan No. 7. Terdapat dua kategori jawaban tertinggi yang saling berkaitan untuk pertanyaan No. 7, yaitu mobil tidak dipakai (ketersediaan mobil untuk dipergunakan) dan mobil lebih dari satu (kepemilikan mobil, tingkat ekonomi).

Kategori orang tua (antara lain, responden diijinkan maupun tidak diijinkan oleh orang tua untuk menggunakan mobil) juga muncul baik pada pertanyaan No. 7 maupun No. 8, namun persentasenya lebih tinggi pada pertanyaan No. 7. Hal ini menegaskan kembali bahwa orang tua dapat berperan dalam mempengaruhi responden untuk menggunakan maupun tidak menggunakan mobil. Sedangkan kategori jawaban yang memiliki persentase tertinggi pada pertanyaan No. 8 adalah mobil bermasalah (masalah berkaitan dengan mekanikal dan elektrik mobil), diikuti dengan kategori kemacetan lalu lintas, biaya perjalanan, dan mobil sedang dipakai (mobil hanya satu dan dipakai secara bergantian dengan anggota keluarga yang lain).

Tabel 6 Perbandingan Jawaban Pertanyaan No.7 dan No.8

Kategori	7. Memudahkan		8. Menyulitkan	
Mobil tidak dipakai	41	32,8%	-	-
Mobil sedang dipakai	-	-	32	11,9%
Mobil lebih dari satu	34	27,2%	-	-
Mobil bermasalah	-	-	97	36,2%
Orang tua	40	32,0%	6	2,2%
Kemacetan lalu lintas	-	-	62	23,1%
Biaya perjalanan	-	-	45	16,8%
Lain-lain	-	-	7	2,6%
Tidak ada	10	8,0%	19	7,1%
Total	125	100%	298	100%

Secara keseluruhan dapat disimpulkan bahwa ketersediaan mobil merupakan faktor utama yang memudahkan responden menggunakan mobil (60%, gabungan dari mobil tidak dipakai dan mobil lebih dari satu), sekaligus merupakan hal yang menyulitkan responden menggunakan mobil (48,1%, gabungan dari mobil sedang dipakai dan mobil bermasalah). Hal tersebut sejalan dengan pernyataan Klöckner dan Matthies (2009), bahwa jika mahasiswa memiliki akses yang mudah untuk menggunakan mobil, mereka cenderung memilih menggunakan mobil. Keyakinan-keyakinan utama hasil analisis *elicitation study* tersebut selanjutnya dapat dipergunakan dalam menyusun pertanyaan dalam kuesioner untuk mengukur sikap terhadap perilaku (ATT), norma subjektif (SN), dan persepsi kendali perilaku (PBC) dengan mempergunakan TPB (Tabel 7).

Tabel 7 Contoh Format Pertanyaan Kuesioner Teori Perilaku Terencana

Kode	Pertanyaan	STS	TS	N	S	SS
ATT-1	Jika Anda menggunakan mobil untuk perjalanan tempat tinggal – kampus berikutnya, perjalanan tersebut akan lebih aman (misalnya dari gangguan kejahatan selama perjalanan, resiko jika seandainya terjadi kecelakaan, dsb.)	1	2	3	4	5
Kode	Pertanyaan	STM	TM	N	M	SM
SN-1	Bagaimana sikap Orang tua (misalnya kakek, ibu, paman, dsb.) Anda, jika Anda menggunakan mobil untuk perjalanan tempat tinggal – kampus berikutnya?	1	2	3	4	5
Kode	Pertanyaan	STS	TS	N	S	SS
PBC-1	Keputusan untuk memilih menggunakan mobil untuk perjalanan tempat tinggal – kampus berikutnya, sepenuhnya tergantung pada Anda	1	2	3	4	5

Keterangan:

(STS = sangat tidak setuju, TS = tidak setuju, N = netral, S = setuju, dan SS = sangat setuju)

(STM = sangat tidak mendukung, TM = tidak mendukung, N = netral, M = mendukung, dan SM = sangat mendukung)

(ATT = sikap terhadap perilaku, SN = norma subjektif, PBC = persepsi kendali perilaku)

KESIMPULAN

Hasil analisis mengindikasikan bahwa keyakinan utama yang paling sering disebutkan oleh mahasiswa berkaitan dengan keyakinan perilaku adalah kenyamanan (termasuk terhindar dari pengaruh cuaca, fasilitas di dalam mobil), keamanan (terhadap gangguan kejahatan selama perjalanan), fleksibilitas (berangkat lebih awal, singgah dalam perjalanan), prestise, fasilitas parkir (kemudahan mendapatkan petak parkir kosong, jarak berjalan dari lokasi parkir ke tempat beraktivitas), kemacetan, dan biaya perjalanan. Sedangkan yang berkaitan dengan keyakinan normatif (*normative belief*) adalah orang tua (termasuk kakek, ibu, paman, dan sebagainya), pacar, dan teman dan yang berkaitan dengan keyakinan kendali (*control belief*) adalah orang tua (dijinkan maupun tidak diijinkan oleh orang tua untuk menggunakan mobil), ketersediaan mobil, jumlah mobil yang dimiliki, masalah teknis mobil, kemacetan, dan biaya perjalanan.

DAFTAR PUSTAKA

- Abrahamse, W., Steg, L., Gifford, R., and Vlek, C. 2009. *Factors Influencing Car Use for Commuting and the Intention to Reduce It: A Question of Self-interest or Morality?*. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 12 (4): 317-324.
- Ajzen, I. 2006. *Constructing a TPB Questionnaire: Conceptual and Methodological Considerations*. New York : Psychology Press.
- Ajzen, I. 1991. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*. The Theory of Planned Behavior, 50 (2): 179-211.
- Ajzen, I. dan Fishbein, M. 2000. *Attitudes and the Attitude–Behavior Relation: Reasoned and Automatic Processes*. European Review of Social Psychology, 11: 1-33.

- Balsas, C. J. 2003. *Sustainable Transportation Planning on College Campuses*. *Transport Policy*, 10 (1): 35-49.
- Bamberg, S. dan Schmidt, P. 2003. *Incentives, Morality, or Habit? Predicting Students Car Use for University Routes with the Models of Ajzen, Schwartz, and Triandis*. *Environment & Behavior*, 35 (2): 264-285.
- Bamberg, S., Rölle, D., and Weber, C. 2003. *Does Habitual Car Use not Lead to More Resistance to Change of Travel Mode?*. *Transportation*, 50 (1): 97-108.
- Francis, J. J., Eccles, M. P., Johnston, M., Walker, A., Grimshaw, J., Foy, R., Kaner, E. F. S., Smith, L., and Bonetti, D. 2004. *Constructing Questionnaires Based on The Theory of Planned Behaviour: A Manual for Health Services Researchers*. United Kingdom: Centre for Health Services Research University of Newcastle.
- Gardner, B. 2009. *Modelling Motivation and Habit in Stable Travel Mode Contexts*. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 12 (1): 68-76.
- Herath, C. S. 2010. *Eliciting Salient Beliefs are Critical to Predict Behavioural Change in Theory of Planned Behaviour*. *E-psychologie*, 4 (3): 24-36.
- Klößner, C. A. and Matthies, E. 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*. *Journal of Applied Social Psychology*, 39 (8): 1807-1834.
- Manstead, A. S. R. and Ajzen, I. 2007. *Changing Health-related Behaviours an Approach Based on the Theory of Planned Behaviour*. New York: Psychology Press.
- Senbil, M., Zhang, J., and Fujiwara, A. 2007. *Motorization in Asia: 14 Countries and Three Metropolitan Areas*. *IATSS RESEARCH*, 31 (1), 46-58.
- Sutton, S., French, D., Hennings, S. J., Mitchell, J., Wareham, N. J., Griffin, S., Hardeman, W., and Kinmonth, A. L. 2003. *Eliciting Salient Beliefs in Research on the Theory of Planned Behaviour: The Effect of Question Wording*. *Current Psychology*.
- Taniguchi, A. dan Fujii, S. 2007. *A Process Model of Voluntary Travel Behavior Modification and Effects of Travel Feedback Programs*. (Online), (https://www.tulips.tsukuba.ac.jp/dspace/bitstream/2241/98418/3/v2010_pp47-54.pdf).
- Toor, W. and Havlick, S. W. 2004. *Transportation & Sustainable Campus Communities: Issues, Examples, Solutions*. Washington, DC: Island Press.
- Wall, R., Devine-Wright, P., and Mill, G. A. 2007. *Comparing and Combining Theories to Explain Proenvironmental Intentions: The Case of Commuting-Mode Choice*. *Environment and Behavior*, 39 (6): 731-753.