

MODEL PERILAKU MAHASISWA PENGGUNA MOBIL KE KAMPUS BERDASARKAN *THEORY OF PLANNED BEHAVIOR*

Rudy Setiawan
Program Studi Teknik Sipil
Fakultas Teknik Sipil
dan Perencanaan
Universitas Kristen Petra
Jl. Siwalankerto 121-131
Surabaya
Tlp. 031-2983392
rudy@petra.ac.id

Wimpy Santosa
Jurusan Teknik Sipil
Universitas Katolik Parahyangan
Jl. Ciumbuleuit 94
Bandung
Tlp. 022-2033691
wimpy@home.unpar.ac.id

Ade Sjafruddin
Program Studi Teknik Sipil
Fakultas Teknik Sipil dan
Lingkungan
Institut Teknologi Bandung
Jl. Ganesha 10
Bandung
Tlp. 022-2534167
ades@trans.si.itb.ac.id

Abstract

The most common daily trip for students is the commute to and from campus. Though there are clear environmental, economic, and social drawback from using private vehicles for these trips, students still choose private vehicles to get to campus. This study reports an investigation of psychological factors influencing students' behavior to commute by car from the perspective of the Theory of Planned Behavior (TPB). Students from three different university campuses (n = 312) completed a survey on their car commuting behavior. Results indicated that, all relations postulated by the TPB are confirmed, and perceived behavioral control was the strongest factor that influence students' intention. Attitude, subjective norm, and perceived behavioral control explain 59% variance of the intention. In turn, intention explain 58% of the variance of the actual car use. Implications of these findings are that in order to alter the use of car, interventions should target the perceived behavioral control of commuting by car.

Keywords: theory of planned behavior, students' car use

Abstrak

Pola perjalanan yang rutin dilakukan oleh mahasiswa adalah dari tempat tinggal ke kampus dan sebaliknya. Meskipun dampak negatif penggunaan mobil untuk perjalanan ke kampus telah diketahui, namun mahasiswa lebih memilih menggunakan mobil ke kampus. Penelitian ini membahas model perilaku mahasiswa pengguna mobil ke kampus berdasarkan Teori Perilaku Terencana (Theory of Planned Behavior, TPB). Responden berasal dari tiga Perguruan Tinggi Swasta (n=312) memberikan respons terhadap pertanyaan berkaitan dengan perilaku perjalanan mereka ke kampus. Hasil analisis mengindikasikan bahwa hubungan antar konstruk pada model struktural TPB tersebut serupa dengan hubungan antar konstruk yang didalilkan dalam TPB, dan konstruk persepsi kendali perilaku merupakan faktor psikologis yang paling mempengaruhi intensi perilaku mahasiswa menggunakan mobil. Sikap, norma subjektif, dan persepsi kendali perilaku dapat menjelaskan 59% varians intensi perilaku. Sementara itu, intensi perilaku dapat menjelaskan 58% varians perilaku aktual menggunakan mobil. Implikasi penelitian ini, untuk mengurangi penggunaan mobil, intervensi harus ditujukan untuk mempengaruhi persepsi kendali perilaku mahasiswa menggunakan mobil ke kampus.

Kata kunci: teori perilaku terencana, mahasiswa pengguna mobil

PENDAHULUAN

Kawasan kampus umumnya mempunyai daya tarik ekonomi, sehingga di sekitar kampus akan bermunculan berbagai usaha antara lain jasa *photocopy*, warung makanan, tempat kos hingga jasa *laundry*. Pemusatan aktivitas pada suatu ruang dan waktu yang bersamaan

berpotensi menimbulkan berbagai permasalahan antara lain gangguan terhadap proses belajar-mengajar, hilangnya ruang terbuka hijau, merusak lingkungan akibat penyediaan fasilitas parkir, serta dampak kesehatan pada civitas academica. Selain itu kampus juga memberikan dampak terhadap komunitas yang tinggal di sekitar kampus antara lain berupa kemacetan lalu lintas, dan konflik sosial dengan warga masyarakat.

Peran aktif kampus sangat penting untuk mewujudkan transportasi kampus yang berkelanjutan (*campus sustainable transportation*), menjaga kualitas hidup komunitas kampus maupun masyarakat yang tinggal di sekitar kampus, dan mengurangi dampak lingkungan akibat penggunaan kendaraan bermotor (Poinsatte dan Toor, 1999). Karena kampus merupakan lingkungan yang tepat untuk melakukan eksperimen dan menerapkan perubahan kebijakan transportasi, serta mempunyai kewenangan terhadap pengelolaan fasilitas transportasi yang berada di lahan kampus (Bond dan Steiner, 2006). Selain itu pola perjalanan dan kesadaran akan dampak transportasi terhadap lingkungan yang dialami oleh mahasiswa selama kuliah akan mempengaruhi perilaku perjalanan mereka di masa mendatang (Toor dan Havlick, 2004).

Pokok permasalahan yang akan didalami melalui penelitian ini adalah hubungan antar berbagai faktor psikologis yang mempengaruhi perilaku mahasiswa menggunakan mobil ke kampus berdasarkan *Theory of Planned Behavior* (TPB). Faktor-faktor psikologis yang akan dianalisis dalam penelitian ini adalah: (1) sikap (*attitude*, ATT), (2) norma subjektif (*subjective norm*, SN), (3) persepsi kendali perilaku (*perceived behavioral control*, PBC), dan (4) intensi perilaku (*behavioral intention*, BI). Penelitian ini merupakan bagian dari penelitian model perilaku mahasiswa pengguna mobil ke kampus berdasarkan *Theory of Planned Behavior* dan *Norm Activation Model*.

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat dalam perancangan kebijakan transportasi kampus untuk mengurangi perjalanan dengan menggunakan mobil. Diketuinya faktor-faktor psikologis yang paling mempengaruhi perilaku mahasiswa menggunakan mobil ke kampus dapat memberikan masukan dalam mempertimbangkan jenis intervensi psikologis, selain intervensi struktural, yang perlu diterapkan oleh pihak kampus untuk mempengaruhi perilaku mahasiswa menggunakan mobil ke kampus.

KAJIAN PUSTAKA

Model Perilaku Pengguna Mobil

Solusi yang efektif untuk mengatasi masalah berkaitan dengan penggunaan mobil memerlukan pengurangan volume lalu lintas mobil yang didasari oleh perubahan perilaku pengguna mobil (Steg dan Gifford, 2005). Karena perjalanan merupakan aktivitas ekspresif, terdapat komponen instrumental maupun afektif dalam perilaku dan pilihan perjalanan (Steg et al., 2001; Stradling, 2011). Dengan demikian tindakan kebijakan untuk mengubah perilaku individu terhadap penggunaan mobil akan menjadi lebih efektif, ketika tindakan atau intervensi tersebut ditujukan terhadap faktor penentu utama atau motivasi penggunaan mobil (Steg, 1999; Garling, 2004; Klöckner dan Matthies, 2009).

Saat ini teori utilitas merupakan model yang paling dominan digunakan untuk mempelajari bagaimana pelaku perjalanan membuat pilihan berkaitan dengan aktivitas, tujuan perjalanan, dan moda transportasi. Berbagai kajian telah dilakukan berdasarkan teori utilitas acak (*random utility*) berkaitan dengan pemilihan moda transportasi, umumnya perhatian difokuskan pada evaluasi terhadap atribut-atribut yang berkaitan dengan pilihan yang tersedia (Ortuzar dan Willumsen, 2001). Teori utilitas acak mengasumsikan bahwa pilihan individu berkaitan dengan moda transportasi tertentu dibuat berdasarkan karakteristik sosial-ekonomi individu tersebut dan atribut-atribut yang menjelaskan pilihan yang tersedia.

Penelitian di negara berkembang telah berhasil membuktikan bahwa beberapa variabel sosial-psikologis, faktor-faktor yang berkaitan dengan sikap dan penilaian afektif, dapat memberikan kontribusi yang signifikan bagi model utilitas, dan membantu untuk meningkatkan kesesuaian pada model utilitas (Domarchi et al., 2008). Dengan demikian penting untuk menyertakan sikap dan ciri-ciri kepribadian melalui pendekatan variabel-variabel laten, karena terdapat interaksi antara keyakinan, nilai, emosi, sikap dan ciri-ciri kepribadian, ketika individu memilih suatu alternatif, dan mengintegrasikan sikap dan ciri-ciri kepribadian tersebut dengan estimasi model pemilihan moda, agar dapat memahami pengaruh variabel-variabel yang mendasari pemilihan moda transportasi (Vredin Johansson et al., 2006).

Pada beberapa tahun terakhir, psikologi lingkungan (*environmental psychology*) telah menunjukkan bahwa terdapat berbagai model yang dapat dipergunakan untuk menjelaskan keputusan individu untuk memilih moda transportasi, dan untuk mengidentifikasi berbagai variabel yang dapat dipergunakan untuk mengintervensi keputusan tersebut (Klößner dan Matthies, 2009).

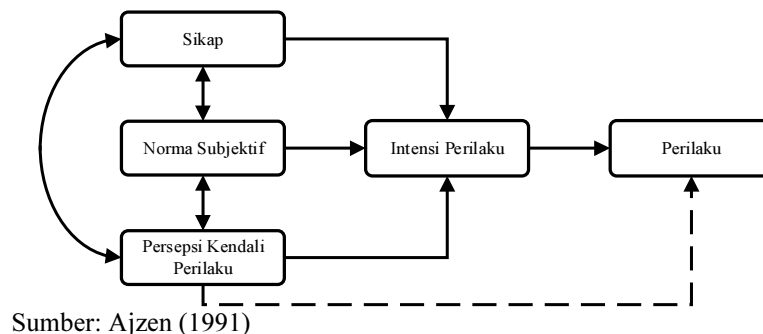
Teori Perilaku Terencana

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 saja, melainkan sudah merambah pula pada bidang-bidang yang lain (Manstead dan Ajzen, 2007). TPB juga telah dipergunakan untuk mempelajari intensi perilaku pemilihan moda transportasi untuk melakukan perjalanan ke kampus (Bamberg dan Schmidt, 2003; Gardner, 2009; Kerr et al., 2009; Klößner dan Matthies, 2009).

TPB merupakan model hedonik motivasi manusia yang mengasumsikan bahwa manusia cenderung menghindari sanksi dan mencari penghargaan (Ajzen, 1991). Berdasarkan model TPB, pemilihan moda transportasi dipandu oleh evaluasi secara rasional terhadap konsekuensi perilaku memilih moda transportasi tersebut. Persepsi konsekuensi positif dan negatif menentukan sikap secara keseluruhan terhadap suatu pilihan transportasi. Sikap (*attitude*, ATT) tidak secara langsung menentukan perilaku perjalanan, melainkan secara tidak langsung melalui intensi perilaku (*behavioral intention*, BI).

TPB juga menekankan pentingnya batasan situasional. Sebagai contoh, saat individu membentuk intensi apakah ia sebaiknya memilih menggunakan bus atau mobil untuk melakukan suatu perjalanan yang spesifik, ia tidak hanya mempertimbangkan aspek sikap terhadap kedua pilihan moda transportasi tersebut tetapi juga menilai kesulitan untuk menggunakan moda transportasi yang dipilih. Penilaian itu disebut sebagai persepsi kendali perilaku (*perceived behavioral control*, PBC). Selain itu TPB mengasumsikan bahwa ketika terdapat kesesuaian antara PBC dengan perilaku atau PBC dapat secara akurat merefleksikan faktor yang mempengaruhi kendali perilaku, PBC dapat menjelaskan perilaku secara langsung (digambarkan dengan garis putus-putus) terlihat pada Gambar 1.

Norma sosial (*social norm*) atau norma subjektif (*subjective norm*, SN) merupakan faktor ketiga yang mempengaruhi intensi perilaku. Dalam TPB, SN dikonseptualisasikan sebagai persepsi tekanan sosial (*perceived social pressure*), yang menggambarkan harapan individu lain yang dianggap penting baginya (*referent*) untuk mendukung maupun tidak mendukung penggunaan suatu moda transportasi tertentu.



Gambar 1 Teori Perilaku Terencana

Dalam TPB, ATT dan SN diasumsikan harus ditentukan melalui keyakinan-keyakinan utama atau *salient beliefs* (Sutton et al., 2003). Menurut TPB, 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.

METODOLOGI

Pengumpulan data dilakukan dengan cara mewawancarai mahasiswa yang secara rutin menggunakan mobil ke kampus. Pengumpulan data dilakukan di Universitas Surabaya (UBAYA), Universitas Kristen Petra (UKP), dan Universitas Katolik Widya Mandala (UKWM). Setelah dilakukan pemeriksaan terdapat 380 kuesioner yang seluruh butir pertanyaannya terisi secara lengkap. Selanjutnya dilakukan pemberian kode jawaban kuesioner dan data disimpan dalam format *Microsoft Excel* untuk keperluan tahap analisis selanjutnya.

Sebelum data dianalisis, terlebih dahulu dilakukan penyaringan data untuk memeriksa keberadaan pencilan (*outlier*) dalam data yang akan dianalisis. Pada penelitian ini dilakukan dua tahap penyaringan data, yaitu *univariate outlier* dan *multivariate outlier* (Schwab, 2012). Jumlah data setelah uji *univariate outlier* dan *multivariate outlier* adalah 312 data.

Selain itu juga dilakukan uji reliabilitas dan validitas (Tabel 1) terhadap 312 data dengan mempergunakan *Statistical Package for the Social Science* (SPSS). Syarat reliabilitas pengukuran adalah nilai *Cronbach's α* > 0,60 (Nunnally, 1967) dan syarat validitas pengukuran adalah nilai *corrected item-total correlation* (r hitung) > r tabel (Sarjono dan Julianita, 2011).

Tabel 1 Hasil Uji Reliabilitas Konstruk dan Validitas Indikator

Konstruk	No. Pertanyaan Kuesioner	Kode Indikator	<i>Cronbach's α</i>	<i>Corrected Item-Total Correlation</i>	Keterangan		
Sikap (ATT)	D8a	ATTAS1	0,811	0,480	reliabel		
	D8b	ATTAS2		0,616	valid		
	D8c	ATTAS3		0,580	valid		
	D8d	ATTAS4		0,335	valid		
	D8e	ATTAS5		0,532	valid		
	D9a	ATTIN1		0,478	valid		
	D9b	ATTIN2		0,539	valid		
	D9c	ATTIN3		0,581	valid		
	D9c	ATTIN4		0,477	valid		
Norma Subjektif (SN)	D10a	BoNO1	0,859	0,368	reliabel		
	D10b	BoNO2		0,388	valid		
	D10c	BoNO3		0,429	valid		
	D10d	BoNO4		0,451	valid		
	D15a	INI1		0,485	valid		
	D15b	INI2		0,470	valid		
	D15c	INI3		0,482	valid		
	D15d	INI4		0,454	valid		
	D16a	DES1		0,529	valid		
	D16b	DES2		0,545	valid		
	D16c	DES3		0,521	valid		
	D16d	DES4		0,541	valid		
	D17	BoNS		0,348	valid		
	D32a	SN1		0,532	valid		
	D32b	SN2		0,551	valid		
	D32c	SN3		0,484	valid		
	D32d	SN4		0,504	valid		
	Persepsi Kendali Perilaku (PBC)	D24		PBC2	0,766	0,623	reliabel
		D25		PBC3		0,623	valid
							valid
Intensi Perilaku (BI)	D18	BI1	0,675	0,430	reliabel		
	D28	BI2		0,289	valid		
	D29	BI3		0,495	valid		
	D30	BI4		0,541	valid		
	D31	BI5		0,426	valid		
					valid		

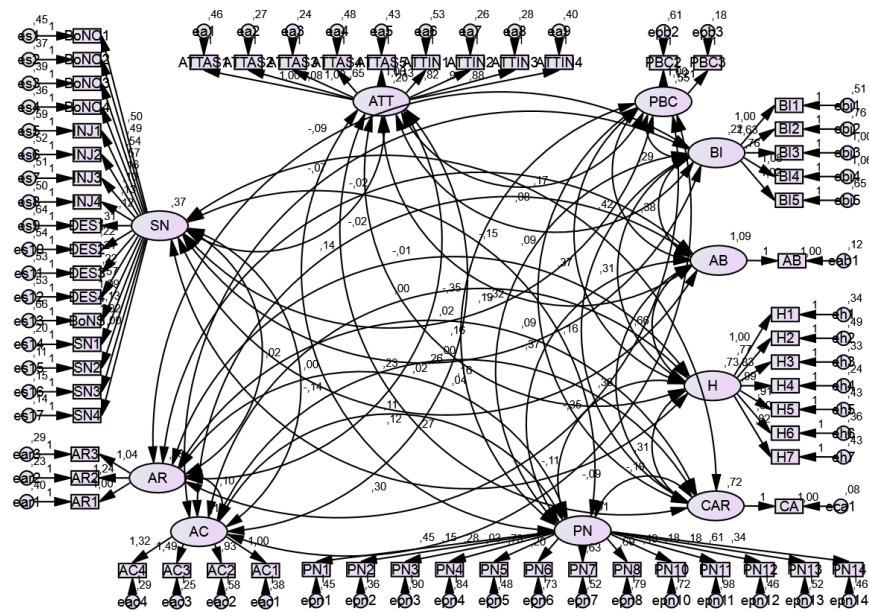
ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Analisis model persamaan struktural dilakukan dengan pendekatan dua tahap (*two-step approach*), yaitu: (1) analisis model pengukuran (*measurement model*), dan (2) analisis model lengkap (*full model*). Pendekatan dua tahap dilakukan untuk memudahkan menemukan penyebab kesesuaian model yang kurang baik (Wijanto, 2008).

Analisis model pengukuran dimulai dengan membuat diagram jalur (*path diagram*) yang menghubungkan antara indikator dan konstruk (Gambar 2), serta antar konstruk hasil uji reliabilitas konstruk dan validitas indikator, dengan mempergunakan perangkat lunak *Analysis of Moment Structure* (AMOS). Analisis dilanjutkan dengan estimasi terhadap

model pengukuran menggunakan estimator *Maximum Likelihood* (ML) untuk menghasilkan nilai-nilai parameter model.

Selanjutnya dilakukan pemeriksaan apakah model yang diestimasi sudah memenuhi syarat, yang meliputi kesesuaian model terhadap data (*Goodness of Fit*, GOF), validitas konstruk (*Standardized Loading Factor*, SLF; *Variance Extracted*, VE), dan reliabilitas konstruk (*Construct Reliability*, CR), atau masih bisa ditingkatkan melalui respesifikasi model sesuai dengan usulan pada *Modification Indices* (MI).



Gambar 2 Model Pengukuran

Setelah dilakukan respesifikasi keempat puluh delapan terhadap model pengukuran, sebagian indikator kesesuaian model telah memenuhi syarat (Tabel 2). Menurut Iqbaria et al. (1997), nilai SLF > 0,30 dianggap telah memenuhi syarat minimal, nilai SLF > 0,40 dianggap lebih baik, dan nilai SLF \geq 0,50 dianggap signifikan. Sementara itu, syarat C.R. adalah > 1,96 atau < -1,96, syarat CR adalah \geq 0,70, dan syarat VE adalah \geq 0,50 (Wijanto, 2008). Meskipun beberapa konstruk mempunyai nilai VE < 0,50, yaitu ATT (0,48), SN (0,46), dan BI (0,44), namun semua konstruk telah memenuhi syarat CR \geq 0,70 (Tabel 3).

Tabel 4 memperlihatkan butir-butir pertanyaan kuesioner, nilai rata-rata dan deviasi standar respons, untuk masing-masing indikator konstruk model. Semua konstruk memenuhi syarat reliabilitas pengukuran (nilai *cronbach's alpha* > 0,60). Hasil estimasi model lengkap TPB juga telah memenuhi sebagian besar statistik kesesuaian model (Tabel 2). Meskipun beberapa konstruk mempunyai nilai VE < 0,50, yaitu ATT (0,45), SN (0,45), dan BI (0,31), namun sebagian besar konstruk telah memenuhi syarat CR \geq 0,70 (Tabel 3).

Tabel 2 Statistik Kesesuaian Model

Indikator Kesesuaian Model	Batasan Nilai	Hasil Estimasi	
		Model Pengukuran Respesifikasi 48	Model Lengkap
<i>Absolute-Fit Measures</i>			
χ^2 (Chi-Square)	diharapkan kecil	1.497,26	575,329
Significance of Probability	$\geq 0,05$	0,00	0,00
Degree of Freedom		698	196
CMIN/df	$\leq 2,00$	2,15	2,94
GFI	$\geq 0,90$ (good fit), $0,80 \leq \text{GFI} < 0,90$ (marginal fit)	0,82	0,87
RMR	$\leq 0,05$ (good fit)	0,08	0,08
RMSEA	$\leq 0,08$ (good fit), $< 0,05$ (close fit)	0,06	0,08
<i>Incremental-Fit Measures</i>			
TLI		0,86	0,87
NFI		0,80	0,86
AGFI	$\geq 0,90$ (good fit), $0,80 \leq \text{GFI} < 0,90$ (marginal fit)	0,77	0,81
RFI		0,77	0,81
IFI		0,88	0,90
CFI		0,88	0,90

Tabel 3 Validitas dan Reliabilitas Konstruk Model

Konstruk	Kode Indikator	Model Pengukuran Respesifikasi 48				Model Lengkap			
		SLF	p-value	CR	VE	SLF	p-value	CR	VE
ATT				0,88	0,48			0,86	0,45
	ATTAS1	0,52				0,53			
	ATTAS2	0,78	< 0,001			0,79	< 0,001		
	ATTAS3	0,75	< 0,001			0,76	< 0,001		
	ATTAS5	0,54	< 0,001			0,55	< 0,001		
	ATTIN1	0,76	< 0,001			0,58	< 0,001		
	ATTIN2	0,64	< 0,001			0,67	< 0,001		
	ATTIN3	0,81	< 0,001			0,76	< 0,001		
	ATTIN4	0,65	< 0,001			0,65	< 0,001		
SN				0,85	0,46			0,85	0,45
	BoNO1	0,35	< 0,001			0,35	< 0,001		
	BoNO2	0,37	< 0,001			0,37	< 0,001		
	BoNO3	0,44	< 0,001			0,43	< 0,001		
	BoNO4	0,45	< 0,001			0,45	< 0,001		
	SN1	0,87	< 0,001			0,87	< 0,001		
	SN2	0,93	< 0,001			0,93	< 0,001		
	SN3	0,82	< 0,001			0,82	< 0,001		
PBC				0,79	0,65			0,78	0,65
	PBC2	0,68				0,69			
	PBC3	0,92	< 0,001			0,90	< 0,001		
BI				0,76	0,44			0,62	0,31
	BI1	0,69				0,49			
	BI2	0,67	< 0,001			0,83	< 0,001		
	BI3	0,69	< 0,001			0,39	< 0,001		
	BI4	0,60	< 0,001			0,43	< 0,001		

Hubungan antar konstruk pada model struktural TPB (Gambar 3) serupa dengan hubungan antar konstruk yang didalilkan dalam TPB (Ajzen, 1991) dan model perilaku mahasiswa menggunakan mobil ke kampus berdasarkan TPB yang dihasilkan oleh Bamberg dan Schmidt (2003). Semua koefisien jalur antar konstruk (SLF) dan korelasi antar konstruk signifikan. Sikap mahasiswa (ATT), persepsi mereka terhadap tekanan sosial (SN), dan persepsi mereka terhadap kemudahan mewujudkan perilaku (PBC) berkaitan dengan penggunaan mobil ke kampus memberikan pengaruh positif yang signifikan terhadap intensi perilaku (BI) mereka menggunakan mobil ke kampus. Selanjutnya BI memberikan pengaruh positif yang signifikan terhadap perilaku aktual (AB) mahasiswa menggunakan

mobil ke kampus. Selain itu terdapat korelasi yang positif dan signifikan di antara konstruk ATT, SN, dan PBC.

Tabel 4 Indikator Konstruk Model

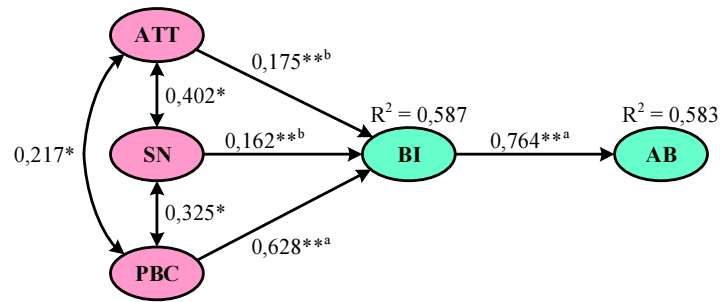
Rata-rata	Deviasi Standar	Indikator Konstruk
		Sikap/ATT (<i>Cronbach's $\alpha = 0,81$</i>)
3,81	0,82	Pada saat Anda menggunakan mobil ke kampus, apakah Anda ...
3,49	0,71	ATTAS1: ... merasa bebas dari ketergantungan pada orang lain
3,78	0,66	ATTAS2: ... merasa senang
3,57	0,81	ATTAS3: ... menikmati privasi
		ATTAS5: ... merasa relaks/santai
		(Pilihan jawaban: 1 = sangat tidak setuju, 2 = tidak setuju, 3 = netral, 4 = setuju, 5 = sangat setuju)
		Pada saat Anda menggunakan mobil ke kampus, maka perjalanan tersebut akan ...
3,74	0,89	ATTIN1: ... fleksibel (misalnya berangkat lebih awal, singgah dalam perjalanan, dsb.)
4,05	0,63	ATTIN2: ... memudahkan (misalnya untuk berkendara bersama teman, membawa banyak barang, dsb.)
4,12	0,68	ATTIN3: ... nyaman (misalnya tidak terpengaruh cuaca, dsb.)
3,92	0,75	ATTIN4: ... aman (misalnya dari gangguan kejahatan selama perjalanan, resiko jika seandainya terjadi kecelakaan, dsb.)
		(Pilihan jawaban: 1 = sangat tidak setuju, 2 = tidak setuju, 3 = netral, 4 = setuju, 5 = sangat setuju)
		Norma subjektif/SN (<i>Cronbach's $\alpha = 0,85$</i>)
		Menurut Anda, apakah individu berikut ini meyakini bahwa mobil merupakan suatu kebutuhan dalam kehidupan sehari-hari?
3,90	0,74	BoNO1: ... Orang tua (misalnya kakek, ibu, paman, dsb.)
3,79	0,68	BoNO2: ... Saudara (misalnya kakak, sepupu, dsb.)
3,72	0,71	BoNO3: ... Pacar/sahabat karib/teman dekat
3,67	0,70	BoNO4: ... Teman
		(Pilihan jawaban: 1 = sangat tidak setuju, 2 = tidak setuju, 3 = netral, 4 = setuju, 5 = sangat setuju)
		Bagaimana sikap individu berikut ini, jika Anda menggunakan mobil ke kampus?
3,66	0,80	SN1: ... Orang tua (misalnya kakek, ibu, paman, dsb.)
3,56	0,76	SN2: ... Saudara (misalnya kakak, sepupu, dsb.)
3,55	0,74	SN3: ... Pacar/sahabat karib/teman dekat
3,51	0,72	SN4: ... Teman
		(Pilihan jawaban: 1 = sangat tidak mendukung, 2 = tidak mendukung, 3 = netral, 4 = mendukung, 5 = sangat mendukung)
		Persepsi kendali perilaku/PBC (<i>Cronbach's $\alpha = 0,78$</i>)
2,71	1,08	PBC2: Selain mobil, bagi Anda tersedia pilihan moda transportasi lain yang dapat digunakan ke kampus
2,98	0,99	PBC3: Mengurangi penggunaan mobil ke kampus adalah hal yang mudah bagi Anda*
		(Pilihan jawaban: 1 = sangat tidak setuju, 2 = tidak setuju, 3 = netral, 4 = setuju, 5 = sangat setuju)
		Intensi perilaku/BI (<i>Cronbach's $\alpha = 0,66$</i>)
2,84	0,86	BI1: Apakah Anda berniat mengurangi penggunaan mobil ke kampus?*
		(Pilihan jawaban: 1 = sangat tidak setuju, 2 = tidak setuju, 3 = netral, 4 = setuju, 5 = sangat setuju)
3,75	1,17	BI2: Seberapa sering Anda akan menggunakan mobil ke kampus selama semester mendatang?
3,42	1,07	BI3: Apakah Anda melakukan berbagai hal untuk mengurangi penggunaan mobil ke kampus?*
3,48	1,15	BI4: Apakah Anda pernah mempunyai komitmen untuk mengurangi penggunaan mobil ke kampus?*
		(Pilihan jawaban: 1 = tidak pernah, 2 = jarang, 3 = kadang-kadang, 4 = sering, 5 = selalu)
		Perilaku aktual/AB
3,88	1,10	AB: Seberapa sering Anda menggunakan mobil ke kampus selama semester yang lalu?
		(Pilihan jawaban: 1 = tidak pernah, 2 = jarang, 3 = kadang-kadang, 4 = sering, 5 = selalu)

* inverse scale, p-value semua indikator $\leq 0,001$

Konstruk persepsi kendali perilaku (PBC) berkaitan dengan penggunaan mobil ke kampus merupakan faktor psikologis yang lebih mempengaruhi intensi mahasiswa menggunakan mobil ke kampus (SLF = 0,628; p-value < 0,001), dibandingkan motivasi instrumental, afektif, dan simbolis (SLF = 0,175; p-value = 0,002), maupun persepsi mereka terhadap tekanan sosial (SLF = 0,162; p-value < 0,006) dari orang-orang yang dianggap penting bagi mereka (*referent*) berkaitan dengan penggunaan mobil ke kampus. Berdasarkan nilai SLF tersebut dapat ditafsirkan bahwa jika konstruk PBC meningkat sebesar satu deviasi standar, BI akan meningkat sebesar 0,628 deviasi standar (Gambar 3).

Sekitar 59% varians intensi perilaku (BI) mahasiswa menggunakan mobil ke kampus dijelaskan oleh sikap (ATT), norma subjektif (SN), dan persepsi kendali perilaku (PBC) berkaitan dengan penggunaan mobil ke kampus. Meningkatnya persepsi mahasiswa terhadap kemudahan mewujudkan perilaku (PBC) menggunakan mobil ke kampus, persepsi terhadap konsekuensi (ATT) positif menggunakan mobil ke kampus, dan persepsi terhadap tekanan sosial (SN) untuk menggunakan mobil ke kampus, menyebabkan semakin kuat intensi perilaku (BI) mereka untuk menggunakan mobil ke kampus.

Sementara itu, BI dapat menjelaskan sekitar 58% varians perilaku aktual (AB) mahasiswa menggunakan mobil ke kampus.



* korelasi antar konstruk, ** Standardized Loading Factor
^a p -value $\leq 0,001$, ^b p -value $\leq 0,05$, ^c p -value $> 0,05$

Gambar 3 Model Struktural TPB

KESIMPULAN DAN SARAN

Pada penelitian ini dibahas model perilaku mahasiswa pengguna mobil ke kampus berdasarkan *Theory of Planned Behavior*. Beberapa kesimpulan yang dapat diperoleh adalah sebagai berikut:

1. Konstruk persepsi kendali perilaku (PBC) berkaitan dengan penggunaan mobil ke kampus merupakan faktor psikologis yang lebih mempengaruhi intensi perilaku (BI) mahasiswa menggunakan mobil ke kampus, dibandingkan motivasi instrumental, afektif, dan simbolis (ATT), maupun persepsi mereka terhadap tekanan sosial dari orang-orang yang dianggap penting bagi mereka (SN) berkaitan dengan penggunaan mobil ke kampus.
2. Konstruk ATT, SN, dan PBC hanya dapat menjelaskan sekitar 59% varians BI. Sedangkan, BI hanya dapat menjelaskan sekitar 58% varians perilaku aktual (AB).
3. Meningkatnya ATT, SN, dan PBC menyebabkan meningkatnya BI, dan meningkatnya BI menyebabkan meningkatnya AB mahasiswa untuk menggunakan mobil ke kampus.

DAFTAR PUSTAKA

- Ajzen, I. 1991. *The Theory of Planned Behavior*. Organizational Behavior and Human Decision Processes, 50 (2), 179–211.
- 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 dan Behavior, 35 (2), 264–285.
- Bond, A., dan Steiner, R. L. 2006. *Sustainable Campus Transportation through Transit Partnership and Transportation Demand Management: A Case Study from the University of Florida*. Berkeley Planning Journal, 19 (1), 125–142.
- Domarchi, C., Tudela, A., dan González, A. 2008. *Effect of Attitudes, Habit and Affective Appraisal on Mode Choice: An Application to University Workers*. Transportation, 35 (5), 585–599.

- Gardner, B. 2009. *Modelling Motivation and Habit in Stable Travel Mode Contexts*. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 12 (1), 68–76.
- Garling, T. 2004. *Changes of Private Car Use in Response to Travel Demand Management*. 3rd International Conference on Traffic dan Transport. Nottingham, UK. Retrieved from <http://129.125.2.51/psy/onderwijs/firststep/content/papers/4.2.pdf>
- Igbaria, M., Zinatelli, N., Cragg P., dan Cavaye, A.L.M. 1997. *Personal Computing Acceptance Factors in Small Firms: A Structural Equation Model*. MIS Quarterly 21 (3), 279-305. Management Information Systems Research Center, University of Minnesota.
- Kerr, A., Lennon, A., dan Watson, B. 2009. *The Call of the Road: Factors Predicting Students' Car Travelling Intentions and Behaviour*. Transportation, 37 (1), 1–13.
- Klößner, C. A., dan 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., dan Ajzen, I. 2007. *Changing Health-related Behaviours: An Approach Based on the Theory of Planned Behaviour*. In K. van den Bos;, M. Hewstone;, J. de Wit;, H. Schut;, dan M. Stroebe (Eds.), *The Scope of Social Psychology: Theory and Applications* (pp. 43–63). New York, NY: Psychology Press.
- Nunnally, J. C. 1967. *Psychometric Theory*. New York, NY: McGraw-Hill.
- Ortuzar, J., dan Willumsen, L. 2001. *Modelling Transport* (3rd ed.). Chichester: Wiley.
- Poinsatte, F., dan Toor, W. 1999. *Finding a New Way: Campus Transportation for the 21st Century*. University of Colorado Environmental Center. Retrieved from <http://ecenter-old.colorado.edu/files/e5506f80de570bfa902419c8584179bfbae0f87f.pdf>
- Sarjono, H., dan Julianita, W. 2011. *SPSS vs LISREL*. Jakarta: Penerbit Salemba Empat.
- Schwab, A. J., 2012, *Detecting Outliers*, http://www.utexas.edu/courses/schwab/sw388r7_spring_2005/SolvingProblems/DetectingOutliers_spring2005.ppt (diunduh 10 Oktober 2012)
- Steg, L. 1999. *Affective Motives for Car Use*. European Transport Conference (pp. 13–28).
- Steg, L., dan Gifford, R. 2005. *Sustainable Transportation and Quality of Life*, Journal of Transport Geography 13 (1), 59–69.
- Steg, L., Vlek, C., dan Slotegraaf, G. 2001. *Instrumental-reasoned and Symbolic-affective Motives for Using a Motor Car*. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 4 (3), 151–169.
- Stradling, S. G. 2011. Chapter 35 Travel Mode Choice. *Handbook of Traffic Psychology*.
- Sutton, S., French, D. P., Hennings, S. J., Mithcell, J., Wareham, N. J., Griffin, S., Hardeman, W., et al. 2003. *Eliciting Salient Beliefs in Research on the Theory of Planned Behaviour: The Effect of Question Wording*. Current Psychology: Developmental, Learning, Personality, Social., 22 (3).
- Toor, W., dan Havlick, S. W. 2004. *Transportation dan Sustainable Campus Communities: Issues, Examples, Solutions*. Washington, DC: Island Press.
- Vredin Johansson, M., Heldt, T., dan Johansson, P. 2006. *The Effects of Attitudes and Personality Traits on Mode Choice*. Transportation Research Part A: Policy and Practice, 40 (6), 507–525.
- Wijanto, H. S. 2008. *Structural Equation Modelling* (1st ed.). Yogyakarta: Graha Ilmu.