

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Daerah Khusus Ibukota Jakarta (DKI Jakarta) adalah ibukota negara Indonesia. Provinsi DKI Jakarta terbagi menjadi 5 wilayah kota administrasi, yaitu: Jakarta Pusat, Jakarta Utara, Jakarta Barat, Jakarta Selatan dan Jakarta Timur, serta kabupaten administratif Kepulauan Seribu. (Perda No.1 Tahun 2009 tentang RPJMD tahun 2007-2012). DKI Jakarta merupakan salah satu kota tujuan utama urbanisasi karena banyak orang yang beranggapan bahwa Ibu Kota Negara ini menjanjikan kehidupan lebih baik. Hal ini menjadi penyebab meningkatnya perpindahan penduduk dari desa ke kota, terutama Jakarta, dari tahun ke tahun. (www.okezone.com, diakses tanggal 22 Mei 2011). Peningkatan jumlah penduduk bekerja di Jakarta ini membawa berbagai dampak, salah satunya kemacetan jalan raya akibat mobilisasi penduduk yang bekerja ("Kepadatan Penduduk Sebagai Akar dari Permasalahan Kota Jakarta" dalam sosbud.kompasiana.com, 5 Desember 2010).

Kemacetan merupakan hal yang penting untuk segera mendapatkan solusi. Menurut pakar lingkungan Fakultas Teknik Universitas Indonesia, Dr. Firdaus Ali, M.Sc., estimasi total kerugian karena dampak kemacetan di Jakarta mencapai Rp 28,1 Triliun per tahun. Total kerugian tersebut dapat dibagi menjadi beberapa sektor, yaitu kerugian akibat bahan bakar, kerugian waktu produktif warga, kerugian pemilik angkutan umum dan kerugian kesehatan. Kerugian bahan bakar

karena banyaknya BBM yang terbuang akibat kendaraan terjebak kemacetan. Kerugian pemilik angkutan umum karena berkurangnya jumlah rit yang dapat dicapai oleh angkutan umum. Kerugian di sektor kesehatan adalah sektor yang paling dicemaskan, karena stress dan faktor polutan asap yang keluar saat kemacetan dan terhirup oleh warga yang sedang melintas, yang berdampak pada penyakit paru-paru, kardiovaskuler, sistem saraf, dan liver-ginjal. Hal ini diperkuat oleh pernyataan Guru Besar Fakultas Kesehatan Masyarakat UI, Prof. Dr. Umar Fahmi Achmadi, M.PH., Ph.D, bahwa transportasi memberikan kontribusi sekitar 80% dari pencemaran udara. (<http://www.greenlifestyle.or.id>)

Pemerintah DKI Jakarta memberikan solusi atas masalah kemacetan tersebut dengan membangun sarana transportasi massal, yaitu TransJakarta. TransJakarta memulai operasinya pada 15 Januari 2004. Visi TransJakarta yaitu sebagai angkutan umum yang mampu memberikan pelayanan publik yang cepat, aman, nyaman, manusiawi, efisien, berbudaya, dan bertaraf internasional. (www.transjakarta.go.id, diakses tanggal 18/04/2011).

TransJakarta memiliki beberapa keunggulan yang tidak ditawarkan oleh transportasi publik lainnya. Keunggulan tersebut antara lain memiliki 524 armada dan 192 halte yang dilengkapi dengan akses untuk pejalan kaki yang terhubung dengan jembatan penyebrangan orang serta dirancang khusus untuk mempermudah pengguna layanan TransJakarta. Sarana dan prasarana di halte adalah loket pembelian tiket, dan pintu *barrier* sebagai jalan masuk dan keluar bagi pengguna jasa layanan. Selain itu disediakan informasi rute dan pintu otomatis untuk memberikan kenyamanan dan keamanan saat menunggu di halte

(www.transjakarta.co.id, diakses tanggal 5 Februari 2012). TransJakarta juga memiliki jalur khusus sehingga mempercepat perjalanan dan tidak terjebak kemacetan. Armada TransJakarta dibuat lebih nyaman dibandingkan angkutan umum lainnya, dilengkapi dengan pendingin ruangan dan memiliki batas maksimal penumpang dalam setiap armadanya. Dengan demikian diharapkan TransJakarta dapat membuat masyarakat lebih memilih untuk menggunakan transportasi umum ketimbang menggunakan kendaraan pribadi.

Akan tetapi, agaknya sejauh ini keberadaan TransJakarta ini belum membuat masyarakat sepenuhnya beralih dari menggunakan kendaraan pribadi dan memilih TransJakarta sebagai sarana transportasi. Mengutip pernyataan Direktorat Lalulintas Kepolisian Daerah Metro Jaya Jakarta Raya yang mengatakan bahwa jumlah kendaraan yang melintas di Jakarta cenderung meningkat setiap tahunnya. Jumlah kendaraan yang memadati wilayah ibu kota pada tahun 2011 akan mencapai 12 juta unit. Pertumbuhan jumlah kendaraan jauh lebih cepat dibandingkan dengan pengembangan luas dan panjang ruas jalan (Sumber: Harian Media Indonesia, tanggal 17/04/2011).

Kenyataan di atas membuat masalah kemacetan masih tetap terjadi di Jakarta, terutama pada pagi dan sore hari. Oleh sebab itu, perlu penanganan lebih lanjut dan sosialisasi yang tepat terutama pada pekerja untuk meningkatkan penggunaan TransJakarta dan mengurangi penggunaan kendaraan pribadi ke tempat bekerja sehingga mampu menyelesaikan masalah kemacetan, terutama pada pagi hari saat pergi bekerja.

Icek Ajzen (1991) dalam *Theory of Planned Behavior* menyatakan bahwa manusia biasanya bertingkah laku dengan menggunakan akal sehat, mempertimbangkan konsekuensi perilaku yang akan ditampilkan terlebih dahulu. Dalam teori tersebut juga dinyatakan bahwa *intention* (niat) merupakan variabel yang paling dekat dengan tingkah laku. Oleh sebab itu, untuk memprediksi penampilan tingkah laku menggunakan TransJakarta ke tempat kerja, maka perlu diketahui *intention* (niat) pekerja terlebih dahulu.

Intention (niat), menurut Icek Ajzen (1991) merupakan fungsi dari tiga determinan, yaitu: *attitude toward the behavior*, *subjective norms* dan *perceived behavioral control*. Berdasarkan teori di atas, maka niat pekerja menggunakan TransJakarta dipengaruhi oleh: pertama, sikap positif atau negatif, sikap menyenangkan atau tidak menyenangkan, sikap menarik atau membosankan pekerja terhadap evaluasi dari konsekuensi menggunakan TransJakarta sebagai sarana transportasi ke tempat kerja (*Attitude toward the behavior*). Kedua, persepsi pekerja mengenai dukungan dari orang tua, kerabat, teman kerja, pemerintah untuk mengharuskan atau tidak mengharuskan, benar atau salah dalam menggunakan TransJakarta sebagai sarana transportasi ke tempat kerja serta kesediaan pekerja untuk mematuhi orang-orang tersebut (*Subjective norms*). Ketiga, persepsi pekerja mengenai kemampuan mereka untuk menggunakan TransJakarta sebagai sarana transportasi ke tempat kerja, mudah atau sulitnya dan mungkin atau tidaknya pekerja menggunakan transportasi tersebut (*Perceived behavioral control*).

Teuku Andhika (2009) meneliti mengenai pengaruh sikap, norma subjektif, dan *perceived behavioral control* terhadap intensi menggunakan Transjakarta untuk pergi ke tempat kerja. Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif, dengan jumlah responden sebanyak 82 pekerja di DKI Jakarta. Berdasarkan penelitian tersebut didapatkan hasil bahwa norma subjektif ($r=0,412$; $sign <0,05$) merupakan determinan yang paling signifikan pengaruhnya terhadap intensi menggunakan Transjakarta untuk pergi ke tempat kerja. Hal ini berarti pengaruh orang lain yang signifikan bagi pekerja dapat menjadi prediktor intensi menggunakan TransJakarta.

Teuku Andhika (2009) dalam penelitiannya mengajukan beberapa saran metodologis bagi peneliti lain yang hendak meneliti mengenai intensi untuk menggunakan TransJakarta. Saran yang pertama adalah penelitian dilakukan dengan lebih banyak responden dan dilakukan dengan metode *cluster sampling* sehingga bisa merepresentasikan populasi secara keseluruhan. Saran berikutnya adalah melakukan *probing* untuk dapat melihat *belief* secara terinci sehingga diharapkan dapat muncul *belief* yang mempengaruhi intensi. Teuku Andhika juga menyarankan agar peneliti berikutnya menggali faktor-faktor lain yang kira-kira dapat mempengaruhi intensi seseorang menggunakan TransJakarta untuk pergi ke tempat kerja.

Selama beberapa tahun terakhir telah terjadi perubahan pada TransJakarta. TransJakarta telah menambah koridor hingga saat ini berjumlah 11 koridor, juga telah menambah armada yang dimiliki, membuat feeder bus TransJakarta dan sarana-sarana lainnya. Meskipun demikian, akhir-akhir ini juga terjadi beberapa

hal yang kurang menyenangkan, seperti kasus kecelakaan yang melibatkan bus TransJakarta dan bus TransJakarta yang terbakar. Hal ini membuat peneliti ingin meneliti kembali bagaimana niat pekerja menggunakan TransJakarta dengan adanya perubahan yang terjadi. Peneliti juga berharap dapat mengaitkan latar belakang yang dimiliki oleh pekerja terhadap keyakinan-keyakinan pekerja untuk menggunakan TransJakarta.

Peneliti telah melakukan survei awal terhadap 15 orang pekerja yang bekerja di DKI Jakarta dan mendapatkan keyakinan-keyakinan (*beliefs*) yang dimiliki oleh pekerja mengenai menggunakan TransJakarta sebagai sarana transportasi ke tempat kerja. Berdasarkan survei awal tersebut, 86% responden berpendapat bahwa kecepatan perjalanan menggunakan TransJakarta merupakan *behavioral belief* yang paling dominan dalam *attitude toward the behaviour*. Sebanyak 60% responden berpendapat bahwa pekerja lain yang menggunakan TransJakarta merupakan orang signifikan dalam *normative belief* yang paling dominan dalam *subjective norms*. Sebanyak 66,6% responden berpendapat bahwa kepadatan penumpang dalam bus merupakan *control belief* yang paling dominan dalam *perceived behavioral control*.

Berdasarkan hasil survei awal di atas, peneliti ingin mengetahui faktor yang paling berkontribusi terhadap intensi pekerja untuk menggunakan TransJakarta untuk pergi ke tempat kerja. Peneliti akan melakukan penelitian serupa dengan lebih banyak responden dan menggali faktor-faktor yang dapat melatarbelakangi niat pekerja dalam menggunakan TransJakarta sebagai sarana transportasi ke tempat kerja. Peneliti tertarik untuk meneliti kembali bagaimana

kontribusi *determinan-determinan* terhadap *intention* untuk menggunakan TransJakarta sebagai sarana transportasi ke tempat kerja pada pekerja di Daerah Khusus Ibukota Jakarta.

1.2. Identifikasi Masalah

Dari penelitian ini ingin diketahui kontribusi *attitude toward the behavior*, *subjective norm* dan *perceived behavioral control* terhadap *intention* untuk menggunakan TransJakarta sebagai sarana transportasi ke tempat kerja pada pekerja di Daerah Khusus Ibukota Jakarta.

1.3. Maksud dan Tujuan Penelitian

1.3.1. Maksud Penelitian

Maksud penelitian ini adalah untuk mengetahui gambaran *attitude toward the behaviour*, *subjective norm*, *perceived behavioral control* dan *intention* untuk menggunakan TransJakarta pada pekerja di Daerah Khusus Ibukota Jakarta.

1.3.2. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui kontribusi *attitude toward the behaviour*, *subjective norm*, dan *perceived behavioral control* terhadap *intention* untuk menggunakan TransJakarta pada pekerja di Daerah Khusus Ibukota Jakarta.

1.4. Kegunaan Penelitian

1.4.1. Kegunaan Teoretis

- Menambah informasi dalam bidang ilmu psikologi sosial mengenai gambaran *intention* dan determinan-determinannya dari teori *planned behaviour*.
- Memberikan wawasan teoretis bagi peneliti lain mengenai kontribusi *determinan-determinan* terhadap *intention* untuk menggunakan transportasi publik.

1.4.2. Kegunaan Praktis

- Memberikan informasi kepada pengelola TransJakarta mengenai pengaruh *attitude toward the behaviour*, *subjective norm* dan *perceived behavioural control* terhadap niat pekerja untuk menggunakan TransJakarta sebagai sarana transportasi ke tempat kerja. Informasi tersebut dapat digunakan sebagai data acuan untuk memberikan penanganan yang tepat dalam meningkatkan *intention* pekerja di Daerah Khusus Ibukota Jakarta untuk menggunakan TransJakarta.

1.5. Kerangka Pemikiran

Manusia senantiasa mengalami perubahan dan perkembangan sepanjang hidupnya. Setiap tahap perkembangan memiliki tugas perkembangan yang harus dipenuhi oleh individu. Tugas perkembangan dapat merupakan konsekuensi dari kematangan fisik, tuntutan sosial maupun pilihan individu. Salah satu bentuk tugas perkembangan adalah bekerja. Pekerjaan memberikan arti bagi individu dalam cara yang mendasar. Individu mengidentifikasi pekerjaan mereka dan pekerjaan mempengaruhi kehidupan mereka dalam cara yang beragam, salah satunya mempengaruhi dimana tempat tinggal mereka. (Osipow, 2000)

Daerah Khusus Ibukota Jakarta merupakan kota perkantoran dan industri yang maju pesat dan menawarkan pekerjaan-pekerjaan bagi individu. Individu yang bekerja (pekerja) di Kota Jakarta perlu melakukan mobilisasi untuk mencapai tempat kerja mereka. Ada berbagai cara untuk para pekerja melakukan mobilisasi, dapat dengan berjalan kaki apabila tempat tinggal dan tempat kerja mereka berdekatan, atau menggunakan alat transportasi untuk memudahkan mereka bermobilisasi. Salah satu jenis alat transportasi yang dapat digunakan pekerja yang tinggal di Kota Jakarta adalah TransJakarta.

Dalam menentukan cara atau sarana transportasi apa yang mereka gunakan untuk mencapai tempat kerja, pekerja mencari informasi dan mempertimbangkan dampak dari pilihan transportasi mereka, termasuk pilihan menggunakan TransJakarta. Sejalan dengan asumsi tersebut, Icek Ajzen (1991) dalam teori *planned behaviour* menyatakan bahwa manusia bertingkah laku sesuai dengan akal sehat, mempertimbangkan dampak dari tingkah lakunya. Sejalan dengan

asumsi tersebut, teori *planned behaviour* menetapkan bahwa *intention* merupakan penentu yang paling penting dan paling dekat dengan penampilan perilaku tersebut. *Intention* pekerja adalah usaha yang dilakukan pekerja untuk menampilkan suatu perilaku untuk menggunakan TransJakarta sebagai sarana transportasi ke tempat kerja merupakan penentu yang paling penting dan paling dekat dengan penampilan perilaku tersebut.

Intention pekerja untuk menggunakan TransJakarta dipengaruhi oleh tiga *determinan*, yaitu *attitude toward the behaviour*, *subjective norm* dan *perceived behavioural control*. Ketiga *determinan* tersebut masing-masing dibentuk oleh *behavioral belief*, *normative belief* dan *control belief*. Ada banyak variabel yang berhubungan atau mempengaruhi *beliefs* yang dipegang oleh pekerja untuk menggunakan TransJakarta yang disebut *background factors*. *Background factors* (latar belakang) dibagi menjadi tiga kategori, yaitu personal, sosial dan informasi.

Latar belakang personal individu terdiri atas *general attitudes* terhadap transportasi umum, kepribadian, nilai dan emosi. Pekerja yang memiliki *general attitudes* yang positif terhadap transportasi umum akan memiliki sikap yang lebih positif dalam memandang TransJakarta yang merupakan salah satu transportasi umum dibandingkan dengan pekerja yang telah memiliki *general attitudes* yang negatif terhadap transportasi umum.

Perbedaan latar belakang kepribadian pekerja dikaji menggunakan *big five personality*. Pekerja yang memiliki *neuroticism* yang tinggi memiliki perasaan cemas dan sulit untuk mengontrol dirinya sehingga memiliki *control belief* yang lebih rendah untuk menggunakan TransJakarta yang menuntut pekerja untuk

bertahan saat berdesak-desakan dibandingkan dengan pekerja yang memiliki *neuroticism* yang rendah. Pekerja yang memiliki *extraversion* yang tinggi akan memiliki *normative belief* yang lebih positif saat orang-orang signifikan mengajaknya menggunakan TransJakarta dan membentuk keinginan untuk memenuhi ajakan orang signifikan untuk menggunakan TransJakarta, misalnya karena ingin menjaga hubungan baik dengan orang tersebut.

Pekerja dengan keterbukaan terhadap hal baru (*openness to experience*) yang tinggi cenderung lebih memiliki keyakinan keberadaan TransJakarta (*behavioural belief*) sebagai transportasi umum secara positif dibandingkan dengan pekerja yang memiliki keterbukaan terhadap hal baru yang rendah. Begitu pula dengan pekerja yang memiliki *agreeableness* yang tinggi, pekerja akan lebih mudah menyetujui saran orang-orang yang signifikan baginya (*motivation to comply*) untuk menggunakan TransJakarta. Pekerja dengan *conscientiousness* yang tinggi memiliki kesadaran bahwa tindakannya akan berpengaruh terhadap orang lain dan memandang bahwa dengan menggunakan TransJakarta, dirinya dapat mengurangi penyebab kemacetan sehingga memiliki sikap yang positif terhadap perilaku menggunakan TransJakarta.

Nilai yang dimiliki pekerja juga turut mempengaruhi keyakinan yang ada dalam diri pekerja. Pekerja yang menjunjung nilai sosial, mengasihi orang lain dapat berpikir bahwa perilakunya menggunakan TransJakarta merupakan salah satu bentuk mengasihi orang lain dengan membuat kemacetan berkurang dan dapat berinteraksi dengan orang lain dalam perjalanan menggunakan TransJakarta sehingga memiliki *attitude toward the behavior* yang positif. Pekerja yang

menjunjung tinggi nilai ekonomi akan berpendapat bahwa menggunakan TransJakarta akan membuat biaya perjalanan lebih hemat dan waktu tempuh yang lebih efektif karena terhindar dari kemacetan sehingga memiliki *attitude toward the behavior* yang positif.

Latar belakang sosial individu terdiri atas usia, jender, pendidikan dan pendapatan. Pekerja yang mempersepsi dirinya masih tergolong muda dan mampu menggunakan TransJakarta akan memiliki *control beliefs* bahwa mereka mampu untuk menggunakan TransJakarta yang pada saat tertentu memaksa mereka untuk berdiri di bus. Pekerja wanita yang mempersepsi bahwa dengan pelecehan seksual saat menggunakan TransJakarta akan memiliki *control beliefs* yang lebih kuat untuk menggunakan TransJakarta dibandingkan dengan pekerja yang mempersepsi dirinya akan sering mengalami tindakan pelecehan saat menggunakan TransJakarta.

Pekerja yang memiliki tingkat pendidikan yang tinggi biasanya lebih mengerti tujuan diadakannya TransJakarta sehingga memiliki keyakinan bahwa adanya TransJakarta merupakan solusi untuk mengatasi kemacetan. Pekerja tersebut memiliki *behavioural beliefs* yang positif terhadap keberadaan TransJakarta. Pekerja yang memiliki pendapatan yang minim biasanya akan menghemat pendapatannya salah satunya dengan menggunakan transportasi umum dan TransJakarta adalah transportasi umum yang murah, nyaman dan cepat sehingga pekerja akan memiliki *behavioural beliefs* yang positif dan kemampuan untuk membayar biaya perjalanan menggunakan TransJakarta (*control beliefs*).

Latar belakang informasi individu terdiri atas pengalaman, pengetahuan dan pemaparan media. Pekerja yang memiliki pengalaman yang menyenangkan dalam menggunakan TransJakarta, seperti menghemat waktu perjalanan dan merasa nyaman dengan fasilitas yang ada dalam armada bus akan memiliki *behavioral beliefs* yang positif terhadap TransJakarta. Namun pekerja yang memiliki pengalaman yang tidak menyenangkan saat menggunakan TransJakarta, seperti mendapatkan pelecehan dalam armada bus, pelayanan yang tidak menyenangkan, akan memiliki *behavioral beliefs* yang negatif terhadap TransJakarta.

Pekerja yang memiliki pengetahuan bahwa TransJakarta adalah transportasi publik yang akan membuat kemacetan di Jakarta berkurang bila masyarakat menggunakannya maka akan memiliki *behavioral beliefs* dan *normative norms* yang positif terhadap TransJakarta. Di sisi lain, pekerja yang tidak memiliki pengetahuan bahwa TransJakarta adalah transportasi umum yang akan membuat kemacetan di Jakarta berkurang bila masyarakat menggunakannya maka akan memiliki *behavioral beliefs* dan *normative norms* yang negatif terhadap TransJakarta.

Pemaparan media yang baik tentang adanya TransJakarta, seperti mencegah macet, transportasi publik yang nyaman dan hemat serta bebas dari tindakan kriminal membuat pekerja memiliki *behavioral beliefs* yang positif terhadap TransJakarta. Sedangkan pekerja yang menyaksikan pemaparan media yang buruk tentang adanya TransJakarta, seperti menambah kemacetan, transportasi publik yang penuh sesak serta penuh dengan tindakan kriminal maka akan memiliki *behavioral beliefs* yang negatif terhadap TransJakarta.

Background factors (latar belakang) pekerja dapat mempengaruhi *intention* dan perilaku tetapi pengaruh ini biasanya dihubungkan dengan *beliefs* dan *determinan* yang spesifik terkait dengan perilaku yang akan diukur. Latar belakang personal, sosial, dan informational yang mendukung terbentuknya *behavioral beliefs*, *normative norms* dan *control beliefs* yang positif akan membuat pekerja memiliki *intention* yang kuat untuk menggunakan TransJakarta. Sedangkan latar belakang personal, sosial, dan informational yang tidak mendukung terbentuknya *behavioral beliefs*, *normative norms* dan *control beliefs* yang positif akan membuat pekerja memiliki *intention* yang lemah untuk menggunakan TransJakarta. *Behavioral beliefs*, *normative norms* dan *control beliefs* yang dimiliki oleh pekerja mengenai TransJakarta akan membentuk tiga *determinan* yang mempengaruhi *intention* pekerja untuk menggunakan TransJakarta sebagai sarana transportasi ke tempat kerja.

Determinan yang pertama adalah *attitude toward the behavior*, yang merupakan penilaian individu mengenai baik atau buruknya menampilkan tingkah laku tertentu. *Attitude toward the behavior* dipengaruhi oleh *behavioral belief* dan *evaluation outcome*. *Behavioral belief* merupakan keyakinan subyektif bahwa menampilkan perilaku tertentu akan membawanya pada hasil tertentu, dan *evaluation outcome* merupakan evaluasi individu terhadap obyek sesuai dengan keyakinan yang dipegang oleh individu mengenai obyek tersebut. Pekerja yang memiliki *behavioral belief* yang positif, seperti menggunakan TransJakarta akan membuatnya lebih cepat tiba di kantor dan *evaluation outcome* yang positif, seperti terbukti dengan adanya jalur khusus maka terhindar dari kemacetan ke

tempat kerja akan memiliki *attitude toward the behavior* yang positif. Sedangkan pekerja yang memiliki *behavioral belief* yang negatif, seperti menggunakan TransJakarta tidak nyaman dan *evaluation outcome* yang negatif, yaitu saat pekerja menggunakan TransJakarta mengalami antrian panjang dan tidak mendapat tempat duduk, maka akan memiliki *attitude toward the behavior* yang negatif. *Attitude toward the behavior* yang positif akan memperkuat *intention* pekerja untuk menggunakan TransJakarta sebagai sarana transportasi ke tempat kerja sedangkan *attitude toward the behavior* yang negatif memperlemah *intention* pekerja.

Determinan yang kedua adalah *subjective norm*, yang merupakan persepsi individu terhadap tekanan dari lingkungan untuk menampilkan atau tidak menampilkan perilaku secara sadar. *Subjective norm* dipengaruhi oleh *normative belief* dan *motivation to comply*. *Normative belief* merupakan keyakinan individu bahwa individu atau kelompok yang penting baginya akan menyetujui atau tidak menyetujui penampilan suatu perilaku, dan *motivation to comply* adalah kesediaan individu untuk mematuhi orang-orang yang signifikan tersebut. Pekerja yang memiliki *normative norms* yang positif, seperti merasa bahwa keluarganya mendukung menggunakan TransJakarta, serta memiliki *motivation to comply* yang positif, yaitu mau mengikuti saran keluarganya maka akan membentuk *subjective norms* yang positif. Sedangkan pekerja yang memiliki *normative norms* yang negative, seperti merasa keluarga melarang dirinya menggunakan TransJakarta serta memiliki *motivation to comply* yang positif, yaitu mengikuti saran keluarganya maka akan membentuk *subjective norms* yang negatif. Pekerja

yang memiliki *subjective norm* yang positif akan memperkuat *intention* untuk menggunakan TransJakarta sedangkan pekerja yang memiliki *subjective norm* yang negatif akan memperlemah *intention* untuk menggunakan TransJakarta.

Determinan yang ketiga adalah *perceived behavioural control*, yang merupakan keyakinan diri individu atau persepsi mengenai kemampuan dirinya untuk menampilkan tingkah laku tertentu. Determinan ini dipengaruhi oleh *control beliefs* dan *power of control factor*. *Power of control factor* adalah kekuatan faktor yang mendukung atau menghambat perilaku tersebut dan *control belief* merupakan keyakinan akan *power of control factor*. Pekerja yang memiliki *power of control factor* yang positif, seperti memiliki akses yang mudah untuk menggunakan TransJakarta dan *control belief* yang positif, seperti yakin mampu mendapat akses yang mudah, maka akan memiliki *perceived behavioural control* yang positif. Sedangkan pekerja yang memiliki *power of control factor* yang negatif, seperti maraknya kejahatan yang terjadi di TransJakarta dan *control belief* yang negatif, seperti perasaan tidak mampu melindungi diri saat menggunakan TransJakarta, akan memiliki *perceived behavioural control* yang negatif. *Perceived behavioural control* yang positif akan memperkuat *intention* pekerja untuk menggunakan TransJakarta sebagai sarana transportasi ke tempat kerja sedangkan *perceived behavioural control* yang negatif akan memperlemah *intention* pekerja.

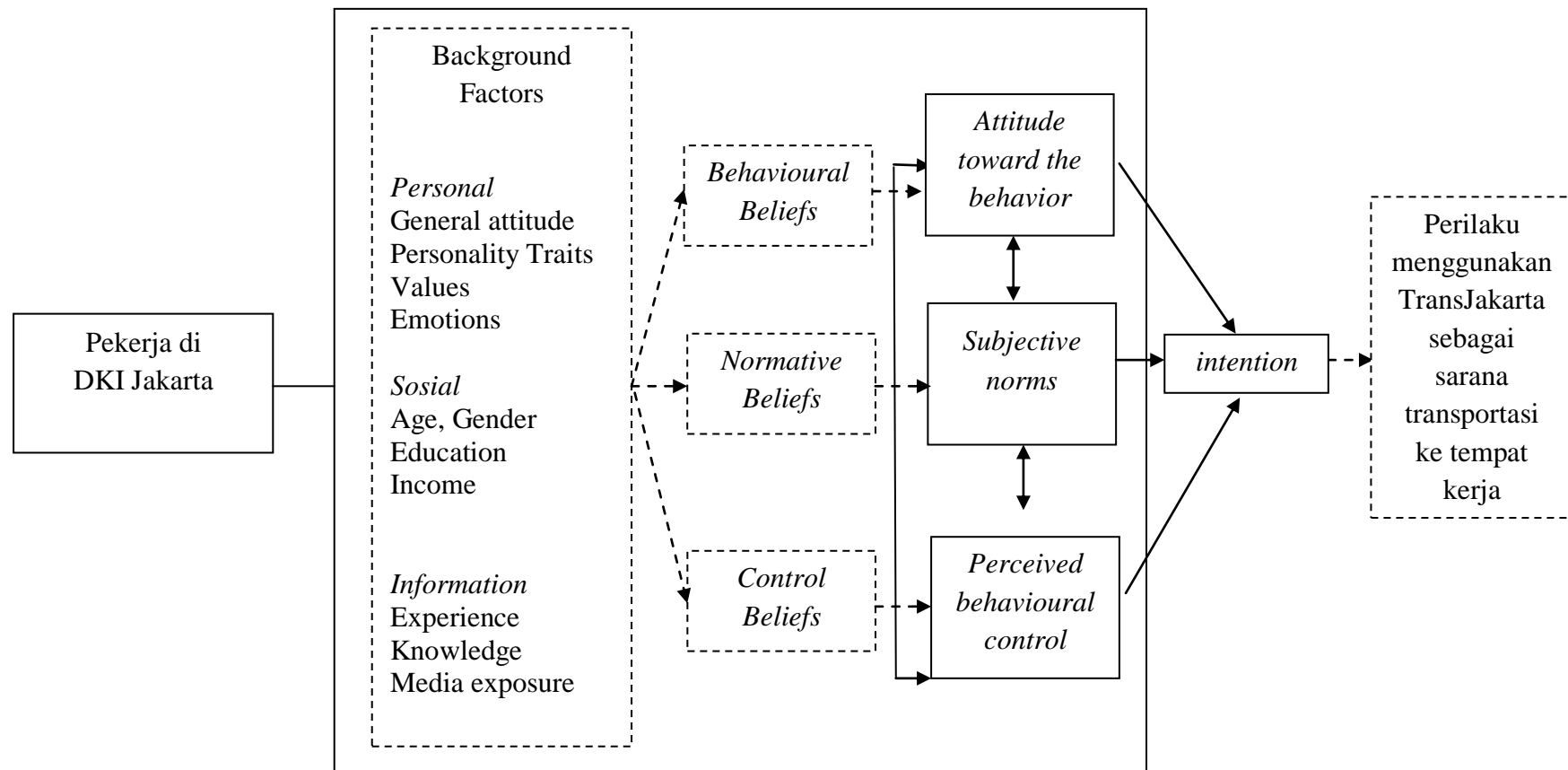
Attitude toward the behavior, *subjective norms* dan *perceived behavioural control* berhubungan satu sama lain. *Attitude toward the behavior*, *subjective norms* dan *perceived behavioural control* dapat memiliki hubungan yang positif

atau negatif. Ketiga *determinan* tersebut akan mempengaruhi kuat atau lemahnya *intention* individu dalam menampilkan suatu perilaku. Pengaruh ketiga *determinan* tersebut terhadap *intention* dapat berbeda-beda satu sama lain. Ketiga *determinan* tersebut dapat sama-sama kuat mempengaruhi *intention*, atau hanya dua *determinan* atau salah satu *determinan* saja yang kuat dalam mempengaruhi *intention*, tergantung pada *determinan* apa yang paling dominan mempengaruhi individu.

Intention pekerja dalam menggunakan TransJakarta dapat digunakan untuk memprediksi seberapa kuat keinginan pekerja untuk menampilkan tingkah laku dan seberapa banyak usaha yang telah direncanakan atau dilakukan oleh pekerja untuk menggunakan TransJakarta sebagai sarana transportasi ke tempat kerja. Semakin kuat *intention* yang dimiliki oleh pekerja, maka semakin besar kemungkinan perilaku menggunakan TransJakarta ke tempat kerja akan muncul. Sebaliknya, semakin lemah *intention* yang dimiliki oleh pekerja, maka semakin kecil kemungkinan perilaku menggunakan TransJakarta ke tempat kerja akan muncul.

Dengan mengetahui seberapa besar kekuatan *intention* (niat) pekerja untuk menggunakan TransJakarta, maka dapat diprediksi pula penampilan tingkah lakunya. Semakin kuat niat pekerja untuk menggunakan TransJakarta maka semakin besar pula kemungkinan perilaku tersebut ditampilkan. Namun sebaliknya semakin lemah niat pekerja, maka semakin kecil kemungkinan perilaku tersebut akan ditampilkan.

Oleh sebab itu, untuk membuat pekerja menggunakan TransJakarta, perlu usaha untuk meningkatkan niat pekerja menggunakan TransJakarta. Hal ini dapat dilakukan dengan mengubah ketiga determinan yang dimiliki oleh pekerja. Sosialisasi maupun kegiatan perbaikan TransJakarta dapat membentuk *belief* atau keyakinan pekerja yang positif terhadap TransJakarta. Selanjutnya *belief* yang positif diharapkan akan membentuk *attitude toward behaviour*, *subjective norms* dan *perceived behavioral control* yang positif pula.



1.1. Bagan Kerangka Pikir

1.6.Asumsi

Asumsi penelitian berdasarkan kerangka pikir di atas adalah:

1. Pekerja usia dewasa di DKI Jakarta memiliki derajat *intention* yang berbeda untuk menggunakan TransJakarta sebagai sarana transportasi ke tempat kerja.
2. Kekuatan dari ketiga determinan *intention*, yaitu *Attitude toward the behavior*, *subjective norm* dan *perceived behavioural control* dipengaruhi oleh *background factors*, yaitu *personal*, *sosial* dan *information*
3. *Attitude toward the behavior*, *subjective norm* dan *perceived behavioural control* mempengaruhi kuat atau lemahnya *intention* pekerja usia dewasa di DKI Jakarta untuk menggunakan TransJakarta sebagai sarana transportasi ke tempat kerja.
4. *Attitude toward the behavior*, *subjective norm* dan *perceived behavioural control* yang positif akan membuat pekerja usia dewasa di DKI Jakarta memiliki *intention* yang kuat untuk menggunakan TransJakarta sebagai sarana transportasi ke tempat kerja.
5. *Attitude toward the behavior*, *subjective norm* dan *perceived behavioural control* yang negatif akan membuat pekerja usia dewasa di DKI Jakarta memiliki *intention* yang lemah untuk menggunakan TransJakarta sebagai sarana transportasi ke tempat kerja.

1.7 Hipotesis Penelitian

Hipotesis Mayor:

Terdapat pengaruh dari determinan-determinan terhadap *intention* pekerja usia dewasa di DKI Jakarta untuk menggunakan TransJakarta sebagai sarana transportasi ke tempat kerja.

Hipotesis Minor:

1. Terdapat pengaruh dari *attitude toward the behavior* terhadap *intention* pekerja di DKI Jakarta untuk menggunakan TransJakarta sebagai sarana transportasi ke tempat kerja.
2. Terdapat pengaruh dari *subjective norm* terhadap *intention* pekerja di DKI Jakarta untuk menggunakan TransJakarta sebagai sarana transportasi ke tempat kerja.
3. Terdapat pengaruh dari *perceived behavioral control* terhadap *intention* pekerja di DKI Jakarta untuk menggunakan TransJakarta sebagai sarana transportasi ke tempat kerja.