

2. TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Transportasi Publik dan Suroboyo Bus

Transportasi Publik adalah alat transportasi yang digunakan untuk perpindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat yang lain dengan dipungut bayaran (Warpani, 2002). Perpindahan yang terjadi dikarenakan adanya kebutuhan yang tidak dapat terpenuhi di tempat asal. Salah satu contoh transportasi publik yang sering diimplementasikan di Kota Surabaya adalah Suroboyo Bus.

Suroboyo Bus merupakan layanan transportasi publik milik pemerintah Kota Surabaya yang diresmikan pada 7 April 2018. Suroboyo Bus menyediakan jasa angkutan yang dapat mengangkut banyak penumpang dengan berbagai macam rute. Berikut adalah tiga macam rute yang dilalui oleh Suroboyo Bus:

Tabel 2.1. Rute Suroboyo Bus

Rute Purabaya - Rajawali	Halte Rajawali - Jembatan Merah - Veteran - Halte Tugu Pahlawan - Halte Alun Alun Contong - Halte Siola - Halte Tunjungan - Simpang Dukuh - Gubernur Suryo - Halte Panglima Sudirman - Halte Sono Kembang - Halte Urip Sumoharjo - Halte Santa Maria - Darmo - Marmoyo - Halte Joyoboyo 2 - Halte Rsal - Halte Margorejo - Halte Wonocolo - Halte Uin - Halte Jemur Ngawinan - Siwalankerto 2 - Kerto Menanggal - Teminal Purabaya
Rute TIJ - Jono Sujewo	Halte Yono Suwoyo 2 - Halte Graha Family - Babatan - Griya Babatan Mukti 2 - Dukuh Karangan - Pondok Rosan 2 - Taman Mozaik 2 - Kecamatan Wiyung 2 - Keramat - Gemol 2 - Gogor 2 - Mastrip 2 - Pasar Ikan 2 - Rusun Gunung Sari 2 - Marmoyo 1 - Halte Joyoboyo 2 - Terminal Intermoda Joyoboyo

Tabel 2.1. Rute Suroboyo Bus (Lanjutan)

Rute Merr (Kenpark- Gunung Anyar)	Halte Kenpark - Halte Superindo - Halte Rsia 2 - Halte Kalijudan 2 - Halte Mulyorejo 2 - Halte Unair 2 - Halte Galaxy 2 - Halte Kertajaya Indah - Halte Its - Halte Rs Haji 2 - Halte Kopertis - Halte Univ. Katolik Darma Cendekia - Halte Semolowaru 2 - Halte Semampir - Halte Stikom - Halte Pandugo 2 - Halte Penjaringan Asri - Halte Rungkut Madya 2 - Halte Gunung Anyar Lor 2 - Halte Gunung Anyar Timur 2
-----------------------------------	---

Suroboyo Bus dilengkapi dengan berbagai macam fasilitas canggih yang memberikan rasa aman bagi penggunanya seperti kapasitas bus dapat memadai hingga 67 penumpang dengan tiga jenis warna kursi. Kursi berwarna merah muda diperuntukkan untuk penumpang perempuan, kursi berwarna merah diperuntukkan untuk penumpang yang lanjut usia dan disabilitas, dan kursi berwarna jingga diperuntukkan untuk umum. Hal tersebut dilakukan untuk mengurangi terjadinya pelecehan seksual di dalam bus. Selain perbedaan warna kursi, Suroboyo Bus juga menyediakan pegangan bus untuk penumpang yang berdiri dan area khusus pengguna kursi roda untuk pengguna difabel.

Suroboyo Bus memiliki berbagai macam metode pembayaran mulai dari penggunaan voucher botol, point member Gobis, Qris, kartu uang elektronik dan voucher KIA. Dari berbagai macam fasilitas yang sudah ada, pemerintah berharap dapat memudahkan perjalanan penumpang menggunakan Suroboyo Bus. Oleh karena itu, layanan ini dijadikan sebagai bentuk perhatian dari pemerintah Surabaya untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dan dapat mengurangi kemacetan lalu lintas yang ada.

2.2. Karakteristik Perjalanan

Pergerakan seseorang untuk mencapai suatu tempat tertentu melahirkan apa yang disebut sebagai perjalanan. Karakteristik perjalanan seseorang yang dihasilkan akan berbeda satu sama lain, secara khusus tergantung dari tujuan perjalanan itu sendiri (Hasan, N. M, 2013). Berdasarkan (*A Profile of Public Transportation Passenger Demographics and Travel Characteristics Reported in On-Board Surveys*, 2007) dan (Daniels & Mulley, 2013) perjalanan yang dilakukan oleh seseorang dapat dilihat dari sejumlah atribut yang menyusun karakteristik perjalanan yaitu panjang perjalanan, durasi perjalanan, biaya perjalanan, frekuensi (yaitu jumlah perjalanan tiap satuan

waktu) perjalanan, maksud perjalanan, waktu perjalanan, hari melakukan perjalanan, dan jumlah perpindahan.

2.2.1. Panjang Perjalanan

Panjang perjalanan dapat diperoleh dengan mengukur jarak rute yang ditempuh. Jarak yang ditempuh dinyatakan dalam kilometer. Ukuran ini dapat diperoleh dengan mengukur jarak rute yang paling sering digunakan diantara dua pusat zona, baik untuk kendaraan pribadi atau angkutan umum. Ukuran panjang perjalanan lainnya adalah waktu perjalanan dari pintu ke pintu. Ukuran ini sering dipilih dalam mengukur jarak karena dapat memasukan kelebihan waktu tempuh dalam suatu perjalanan.

Dalam penelitian ini, panjang perjalanan akan diukur dengan mengidentifikasi lokasi awal dan lokasi akhir responden. Berdasarkan data tersebut, jarak antar lokasi dapat diketahui melalui aplikasi yang bernama *Google Maps*.

2.2.2. Durasi Perjalanan

Durasi perjalanan didefinisikan sebagai total atau keseluruhan waktu yang dibutuhkan oleh suatu moda atau kendaraan untuk menempuh suatu rute perjalanan dari daerah asal menuju daerah tujuan. Waktu perjalanan secara luas dikenal sebagai suatu ukuran penting untuk menaksir suatu kondisi jalan raya (Priono, A. B., Setiono, & Mahmudah A.H.M., 2015). Dalam penelitian ini, durasi perjalanan akan diukur dengan mengidentifikasi total waktu yang dibutuhkan dari lokasi awal hingga lokasi akhir responden.

2.2.3. Biaya Perjalanan

Biaya perjalanan adalah biaya yang harus dikeluarkan oleh seseorang maupun kelompok yang sedang melakukan perjalanan (Farah Fadilah, 2018). Keterjangkauan dari tarif/ongkos bus tergantung pada tingkat pendapatan pengguna. Di negara berkembang tingkat biaya perjalanan bus yang wajar tidak melebihi 10 persen dari pendapatan rumah tangga (Sulistiyowati, A., Muazansyah, I. 2019). Oleh karena itu, dalam penggunaan Suroboyo Bus, akan dikenakan biaya sebesar Rp 5.000 untuk masyarakat umum dan Rp 2.500 untuk mahasiswa atau pelajar. Namun, jika veteran, lansia, anak di bawah 5 tahun, dan penyandang disabilitas, maka tidak akan dikenakan biaya atau tarif sama sekali, alias gratis, dengan syarat menunjukkan bukti identitas atau KTP.

Saat ini Dinas Perhubungan Surabaya sudah meluncurkan sistem pembayaran menggunakan kartu *e-money* dan Qris sehingga penumpang hanya perlu menempelkan kartu pada alat pembayaran atau scan barcode yang telah tersedia. Selain membayar secara langsung

menggunakan uang, penumpang juga dapat membayar dengan cara menukarkan sampah plastik. Sampah plastik dengan jumlah yang sudah ditentukan akan dikonversi menjadi voucher botol atau voucher point member Gobis yaitu aplikasi bagi penumpang pengguna Suroboyo Bus. Untuk tempat penukaran sampah sendiri dapat dilakukan di bank sampah yang tersebar di seluruh penjuru Kota Surabaya.

2.2.3.1. Metode Pembayaran

Metode Pembayaran merupakan cara yang dilakukan pelanggan untuk membayar suatu jasa.

Dalam konteks ini, metode pembayaran Suroboyo Bus sangat bervariasi seperti:

1. Point Member Gobis dari penukaran botol

Metode ini difokuskan untuk misi mengurangi sampah plastik di Kota Surabaya. Berikut adalah aturan dalam menggunakan voucher botol:

- Tiga botol sedang berukuran 1500 ml sama dengan 1 poin
- Lima botol sedang berukuran 600 ml sama dengan 1 poin
- Sepuluh gelas atau botol berukuran 200-300 ml sama dengan 1 poin

Botol yang telah dikumpulkan dapat ditukarkan untuk mendapatkan poin member Gobis di pos penukaran botol dengan membawa KTP asli. Gobis (Golek Bis) merupakan aplikasi dari Suroboyo Bus. Dengan adanya aplikasi Gobis, masyarakat cukup menunjukkan QR code kepada petugas untuk melakukan pembayaran



Gambar 2.1. Jumlah Penukaran Botol Plastik



Gambar 2.2. Metode Pembayaran Poin Member Gobis

Tabel 2.2. Lokasi Penukaran Botol

Tempat Penukaran	Alamat
Kantor Kecamatan Lakarsantri	Jalan Lakarsantri No. 74-76
Kantor Kecamatan Wiyung	Jalan Raya Menganti
Kantor Kecamatan Karang Pilang	Jalan Kesatria No. 10
Terminal Purabaya	Jalan Letjend Sutoyo No. 21
Kantor Kecamatan Dukuh Pakis	Jalan Mayjen HR. Muhammad No. 167
Park and Ride Mayjend Sungkono	Jalan Mayjen Sungkono No. 122
Terminal Kasuari	Jalan Kasuari No.1
Sentra UKM Merr	Jalan Dr. Ir. H. Soekarno No. 11
Kantor Kecamatan Sukolilo	Jalan Nginden Semolo No. 89
Kantor Kecamatan Gunung Anyar	Jalan Gunung Anyar Timur No. 61
Tempat Parkir Arief Rahman Hakim	Jalan Arief Rachman Hakim No. 100
Terminal Intermoda Joyoboyo	Jalan Joyoboyo No.1, Wonokromo
Kantor Kecamatan Kenjeran	Jalan Kedung Cowek 350
Tugu Pahlawan	Jalan Pahlawan

Tabel 2.2. Lokasi Penukaran Botol (Lanjutan)

Tempat Penukaran	Alamat
Kantor Kecamatan Tambaksari	Jalan Mendut No. 7
Bank Sampah Sumber 10 Tegalsari	Jalan Kedondong No.12
Kantor Kecamatan Gubeng	Jalan Gubeng Airlangga I

2. Qris

Qris (*Quick Responses Indonesia Standart*) merupakan teknologi yang sangat praktis dan dapat digunakan untuk semua kalangan masyarakat. Aplikasi pendukungnya seperti Gopay, Shopee pay, Ovo, Dana, Link Aja dan Dompetku.



Gambar 2.3. Metode Pembayaran Qris

3. Kartu Uang Elektronik

Metode ini dapat digunakan untuk kalangan masyarakat yang cashless. Suroboyo Bus dapat menerima sistem pembayaran dengan kartu uang elektronik seperti: Kartu *Flazz* BCA, *E-Money* Mandiri, *Tap Cash* BNI dan *Brizzi* BRI.



Gambar 2.4. Metode Pembayaran *E-money*

4. Voucher KIA

KIA merupakan Kartu Identitas Anak. Metode ini dilakukan dengan cara men-download aplikasi Katepay lalu mendaftarkan KIA dan melakukan pembayaran melalui saldo uang elektronik. Selain itu, KIA juga dapat ditukarkan di pos penukaran botol untuk mendapatkan voucher dan tarifnya hanya Rp 2.500.



Gambar 2.5. Metode Pembayaran *Voucher KIA*

2.2.4. Frekuensi Perjalanan

Frekuensi perjalanan merupakan jumlah perjalanan dalam satuan waktu tertentu yang dapat diidentifikasi sebagai frekuensi tinggi atau rendah. Frekuensi tinggi berarti banyak perjalanan dalam periode waktu tertentu, sedangkan frekuensi rendah berarti sedikit perjalanan selama periode tertentu (Adris. A. Putra, 2013). Dalam penelitian ini, frekuensi perjalanan akan diukur

dengan mengidentifikasi berapa kali dalam sehari responden menggunakan transportasi umum dalam memenuhi kebutuhan sehari-harinya.

2.2.5. Maksud Perjalanan

Untuk melakukan perjalanan maka manusia memerlukan angkutan umum. Adapun 12ontrol-alasan yang menyebabkan orang melakukan perjalanan dibagi atas beberapa bagian seperti sebagai berikut ini (Purnomo, S., 2017):

1. Perjalanan untuk bekerja

Untuk perjalanan jenis ini, pelayanan angkutan umum hendaknya memenuhi syarat, yaitu dapat meminimumkan waktu. Jadi angkutan umum tersebut harus cepat dan tepat waktu. Oleh karena orang-orang mulai bekerja pada waktu yang hampir bersamaan (mayoritas sama), kebutuhan angkutan umum pada waktu itu adalah tinggi. Puncak kebutuhan ini tidak begitu tinggi apabila orang-orang mengakhiri pekerjaan pada waktu yang berbeda.

2. Perjalanan untuk ke sekolah atau kuliah

Sektor pendidikan adalah salah satu sektor yang sangat penting, karena ini menyangkut seluruh lapisan masyarakat. Oleh karena itu kebutuhan angkutan umum sangat besar untuk melakukan kegiatan ini, dikarenakan jumlah pelakunya yang sangat besar. Saat ini adalah hal yang sangat baik guna mengurangi kemacetan pada saat jam puncak sekolah yaitu pada saat masuk dan keluar sekolah. Dengan adanya bus tersebut pengguna mobil pribadi dapat berkurang, sehingga kemacetan dapat sedikit berkurang.

3. Perjalanan untuk berbelanja

Perkembangan pusat-pusat perbelanjaan, membangkitkan kebutuhan akan angkutan, terlebih jika orang mulai berbelanja jauh dari tempat tinggalnya.

4. Perjalanan untuk rekreasi

Masing-masing orang yang tidak mempunyai angkutan sendiri akan memerlukan angkutan umum untuk mengadakan rekreasi seperti mengunjungi teman dan sanak saudara, pergi menonton pertandingan olahraga dan sebagainya.

5. Perjalanan dengan alasan sosial

Beberapa perjalanan penumpang yang dilakukan adalah untuk alasan sosial. Contohnya untuk mengunjungi teman atau sanak saudara sedang sakit, menghadiri pemakaman, dan sebagainya. Walaupun jumlah perjalanan ini biasanya hanya merupakan bagian kecil dari seluruh kegiatan perjalanan yang menggunakan angkutan umum, ini tetap merupakan satu hal yang penting. Dalam

penelitian ini, maksud perjalanan akan diukur dengan mengidentifikasi tujuan dari setiap responden dalam menggunakan transportasi umum.

2.2.6. Waktu Perjalanan

Jam saat perjalanan dilakukan dibedakan menjadi perjalanan pada saat jam sibuk dan tidak sibuk. Proporsi perjalanan yang dilakukan sangat berfluktuasi dan bervariasi setiap hari. Umumnya di negara-negara berkembang waktu perjalanan tertinggi adalah pagi dan sore hari. Kebanyakan perjalanan pada jam sibuk (pagi hari) merupakan perjalanan utama yang dilakukan setiap hari seperti bekerja dan sekolah. Jam sibuk sore hari merupakan perjalanan pulang kembali dari perjalanan utama. Dalam penelitian ini, waktu perjalanan akan diukur dengan mengidentifikasi jam perjalanan yang dilakukan oleh setiap responden dalam menggunakan transportasi umum.

2.2.7. Hari melakukan Perjalanan

Hari perjalanan dibedakan menjadi dua, yaitu hari biasa (senin-jumat) dan akhir pekan (Jumat-minggu) termasuk tanggal merah nasional (Daniels & Mulley, 2013). Pada umumnya, perjalanan yang dilakukan pada akhir pekan akan lebih banyak daripada perjalanan yang dilakukan di hari biasa dikarenakan tujuan perjalanan yang lebih bervariasi di akhir pekan. Dalam penelitian ini, hari melakukan perjalanan akan diukur dengan mengidentifikasi hari apa saja yang kiranya responden menggunakan transportasi umum.

2.2.8. Jumlah Perpindahan

Jumlah perpindahan dapat diukur dengan dua cara (*A Profile of Public Transportation Passenger Demographics and Travel Characteristics Reported in On-Board Surveys*, 2007):

1. Jumlah perpindahan yang dilakukan oleh penumpang untuk mencapai tujuan akhir
2. Jumlah kendaraan yang digunakan oleh penumpang untuk mencapai tujuan akhir

Dalam penelitian ini, jumlah perpindahan akan diukur dengan mengidentifikasi seberapa banyak responden berpindah dari satu moda transportasi ke moda transportasi yang lain.

2.3. Pemilihan Moda

Pemilihan moda merupakan suatu proses untuk menentukan atau memilih berbagai macam moda transportasi yang dapat melayani seseorang dari titik awal menuju titik tujuan dengan beberapa maksud perjalanan tertentu (Michael et al., 2019).

2.3.1. Pengelompokan Moda Transportasi

Secara umum, ada 2 (dua) kelompok besar moda transportasi yaitu (Purnomo, S., 2017):

1. Kendaraan Pribadi (*Private Transportation*), yaitu:

Moda transportasi yang dikhususkan buat pribadi seseorang dan seseorang itu bebas memakainya ke mana saja, di mana saja dan kapan saja dia mau, bahkan mungkin juga dia tidak memakainya sama sekali (misal: mobilnya disimpan di garasi). Contoh kendaraan pribadi seperti:

- Sepeda untuk pribadi
- Sepeda motor untuk pribadi
- Mobil pribadi
- Jalan Kaki
- Kapal, pesawat terbang, dan kereta api yang dimiliki secara pribadi (jarang terjadi).

2. Kendaraan Umum (*Public Transportation*), yaitu:

Moda transportasi yang diperuntukkan buat bersama (orang banyak), kepentingan bersama, menerima pelayanan bersama, mempunyai arah dan titik tujuan yang sama, serta terikat dengan peraturan trayek yang sudah ditentukan dan jadwal yang sudah ditetapkan dan para pelaku perjalanan harus wajib menyesuaikan diri dengan ketentuan-ketentuan tersebut apabila angkutan umum ini sudah mereka pilih. Contoh kendaraan umum seperti:

- Ojek sepeda, sepeda motor, becak, bajaj, bemo
- Mikrolet
- Bus umum (kota dan antar kota)
- Kereta api (kota dan antar kota)
- Kapal Feri, Sungai dan Laut
- Pesawat yang digunakan secara bersama.

2.3.2. Pelaku Perjalanan terkait dengan Moda Alternatif

Masyarakat pelaku perjalanan (konsumen jasa transportasi), dapat kita kelompokkan ke dalam 2 kelompok yaitu (Purnomo, S., 2017):

1. Kelompok *Choice*

Merupakan orang – orang yang mempunyai pilihan dalam pemenuhan kebutuhan mobilitasnya. Mereka terdiri dari orang – orang yang dapat menggunakan kendaraan pribadi karena secara finansial, legal, dan fisik. Dengan kata lain mereka memenuhi ketiga syaratnya yaitu secara finansial mampu memiliki kendaraan pribadi, secara legal dengan memiliki Surat

Izin Mengemudi (SIM) memungkinkan untuk mengemudikan kendaraan tersebut tanpa takut berurusan dengan penegak hukum, dan secara fisik cukup sehat dan kuat untuk mengemudikan sendiri kendaraannya. Bagi kelompok *choice* mereka mempunyai pilihan dalam pemenuhan kebutuhan mobilitasnya dengan menggunakan kendaraan pribadi ataupun dengan menggunakan kendaraan umum.

2. Kelompok *Captive*

Merupakan kelompok konsumen yang tergantung pada angkutan umum untuk pemenuhan kebutuhan mobilitasnya. Mereka terdiri dari orang-orang yang tidak dapat menggunakan kendaraan pribadi karena tidak memenuhi salah satu diantara tiga syaratnya (finansial, legal, fisik). Sebagian dari mereka adalah orang-orang yang secara finansial cukup mampu untuk membeli mobil tetapi tidak cukup sehat ataupun tidak memiliki SIM untuk mengendarai sendiri. Dan mayoritas kelompok ini terdiri dari orang-orang yang secara finansial tidak mampu untuk memiliki kendaraan pribadi, meskipun secara fisik maupun legal mereka dapat memenuhinya. Bagi kelompok ini tidak ada pilihan tersedia bagi pemenuhan kebutuhan mobilitasnya, kecuali menggunakan angkutan umum. Jika persentase kelompok *choice* yang menggunakan angkutan umum adalah sebesar x , maka secara matematis jumlah pengguna angkutan umum adalah

$$\text{Pengguna angkutan umum} = \text{kelompok } \textit{captive} + x \% \text{ kelompok } \textit{choice}.$$

Dapat dilihat dari rumusan diatas jelaslah bahwa jumlah pengguna angkutan umum suatu kota sangat tergantung pada jumlah atau persentase kelompok *captive*. Makin besar prosentase ataupun jumlah kelompok *captive*, maka makin banyak pula jumlah pengguna angkutan umum, yang berarti makin banyak pula tingkat kebutuhan akan sistem angkutan umum. Tetapi perlu diingat pula bahwa persentase kelompok *choice* yang menggunakan angkutan umum juga signifikan, terutama jika kondisi sistem pelayanan angkutan umum relatif baik. Sebaliknya, jika kondisi pelayanan angkutan umum sangat jelek ataupun jelek, maka dapat dipastikan semua orang yang masuk kelompok *choice* akan menggunakan kendaraan pribadi untuk memenuhi kebutuhan mobilitasnya, yang berarti jumlah pengguna angkutan umum hanya terdiri dari orang-orang yang berasal dari kelompok *captive*.

Dengan demikian jelas bahwa pengguna angkutan umum pada suatu kota pada dasarnya sangat dipengaruhi oleh dua faktor utama, yaitu :

- Kondisi perekonomian dari kota yang dimaksud dengan asumsi bahwa aspek finansial adalah faktor dominan yang memengaruhi seseorang untuk accessible atau tidak ke kendaraan pribadi.
- Kondisi pelayanan angkutan umum.

2.3.3. Faktor yang memengaruhi Pemilihan Moda

Pemilihan moda transportasi alternatif adalah proses keputusan yang kompleks dan dipengaruhi oleh beberapa faktor diantaranya (Purnomo, S., 2017):

1. Mudah didapat dan dijangkau

Jika masyarakat ingin bepergian dengan menggunakan salah satu angkutan umum yang ada maka masyarakat akan memilih angkutan yang ada pada daerah sekitarnya sehingga masyarakat tidak mengeluarkan tenaga untuk jalan kaki dalam menuju tempat tersedianya angkutan umum tersebut.

2. Jarak perjalanan

Semakin jauh perjalanan masyarakat, maka ada kecenderungan untuk memilih angkutan umum nyaman dan dapat menghilangkan rasa jenuh yang mungkin akan dirasakan oleh pemakai jasa angkutan umum.

3. Tujuan pergerakan

Masyarakat yang ingin bekerja atau sekolah akan lebih memilih angkutan yang cepat agar tidak terlambat sampai pada tujuannya.

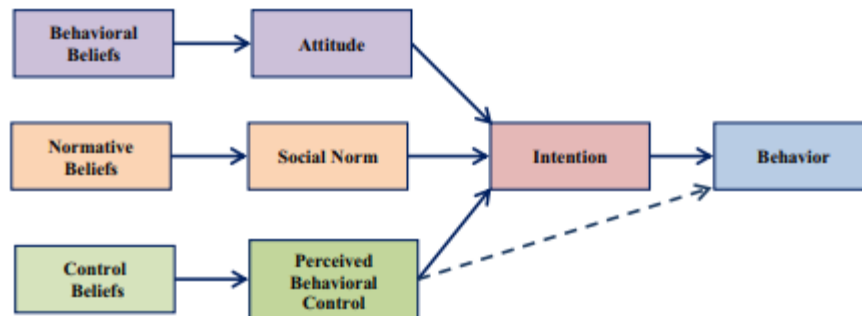
4. Waktu pergerakan

Jika masyarakat ingin bergerak tengah malam, maka secara otomatis akan membutuhkan kendaraan pribadi karena pada saat itu angkutan umum tidak ada atau jarang beroperasi.

2.4. Intensi dan *Control Beliefs*.

Theory of Planned Behavior (Ajzen, 1991) muncul sebagai salah satu konsep yang paling berpengaruh dan populer untuk mempelajari aksi manusia (Ajzen, 2001). Secara singkat, menurut teorinya, perilaku manusia dipengaruhi oleh tiga hal: keyakinan mengenai kemungkinan adanya konsekuensi akibat suatu perilaku (*behavioral beliefs*), keyakinan tentang ekspektasi normatif dari orang lain (*normative beliefs*), dan keyakinan tentang adanya faktor-faktor yang dapat mendukung maupun menghalangi suatu perilaku (*control beliefs*). *behavioral beliefs* menimbulkan adanya sikap yang positif atau negatif terhadap suatu perilaku, *normative beliefs* menghasilkan adanya tekanan sosial yang dirasakan, dan *control beliefs* mendukung adanya persepsi terhadap kontrol perilaku,

persepsi mudah atau susahnya melakukan suatu tindakan. Kombinasi dari tiga hal tersebut membentuk adanya sebuah intensi perilaku.



Gambar 2.6. Diagram *Theory of Planned Behavior*

Intensi diasumsikan sebagai faktor motivasi yang memengaruhi seseorang untuk melakukan suatu perilaku. Intensi mengindikasikan seberapa besar seseorang bersedia untuk mencoba, seberapa banyak usaha yang ingin dikerahkan, untuk melakukan suatu perilaku. Pada umumnya, semakin kuat intensi seseorang, semakin besar kemungkinan tindakan terlaksana. Menurut Fishbein, M., & Ajzen, I. (1975) intensi dapat didefinisikan sebagai lokasi seseorang pada dimensi probabilitas subjektif yang mencakup hubungan antara dirinya dan beberapa tindakan. Oleh karena itu, sebuah intensi perilaku merujuk pada probabilitas subjektif seseorang yang akan menampilkan suatu perilaku.

Di antara kepercayaan yang pada akhirnya menentukan intensi dan aksi seseorang, ada keyakinan yang berhubungan dengan keberadaan maupun ketidakberadaan sumber daya dan peluang yang bisa memfasilitasi atau menghambat pelaksanaan suatu perilaku yaitu *Control Beliefs*. *Control beliefs* dapat didasari oleh bagian dari pengalaman yang pernah terjadi yang terkait dengan aktivitas yang ingin dilakukan. Semakin besar sumber daya dan peluang yang dipercaya dimiliki seseorang, semakin kecil hambatan yang diantisipasi, dengan begitu, semakin besar kontrol persepsi seseorang terhadap tindakan yang ingin dilakukan (Ajzen, 1991).

2.5. Penelitian Terdahulu

2.5.1. Hubungan antara Karakteristik Perjalanan dengan *Control Beliefs*

(Dirgahayani & Sutanto, 2020) melakukan penelitian tentang faktor-faktor yang memengaruhi intensi pengendara sepeda motor terhadap kebijakan pengelolaan parkir untuk penggunaan *light rapid transportation* (LRT) di masa yang akan datang. *Control beliefs* menentukan seberapa besar kontrol yang dimiliki seseorang terhadap suatu tindakan dan berujung memberikan persepsi apakah orang tersebut bisa melakukan suatu tindakan tersebut atau tidak. Penelitian ini dianalisis dengan metode *partial least squares modeling* menggunakan 193 respon. Tarif dan waktu yang merupakan

komponen penyusun karakteristik perjalanan merupakan indikator formative terhadap *control beliefs* yang menunjukkan adanya hubungan kausal antara tarif dan waktu kepada *control beliefs*

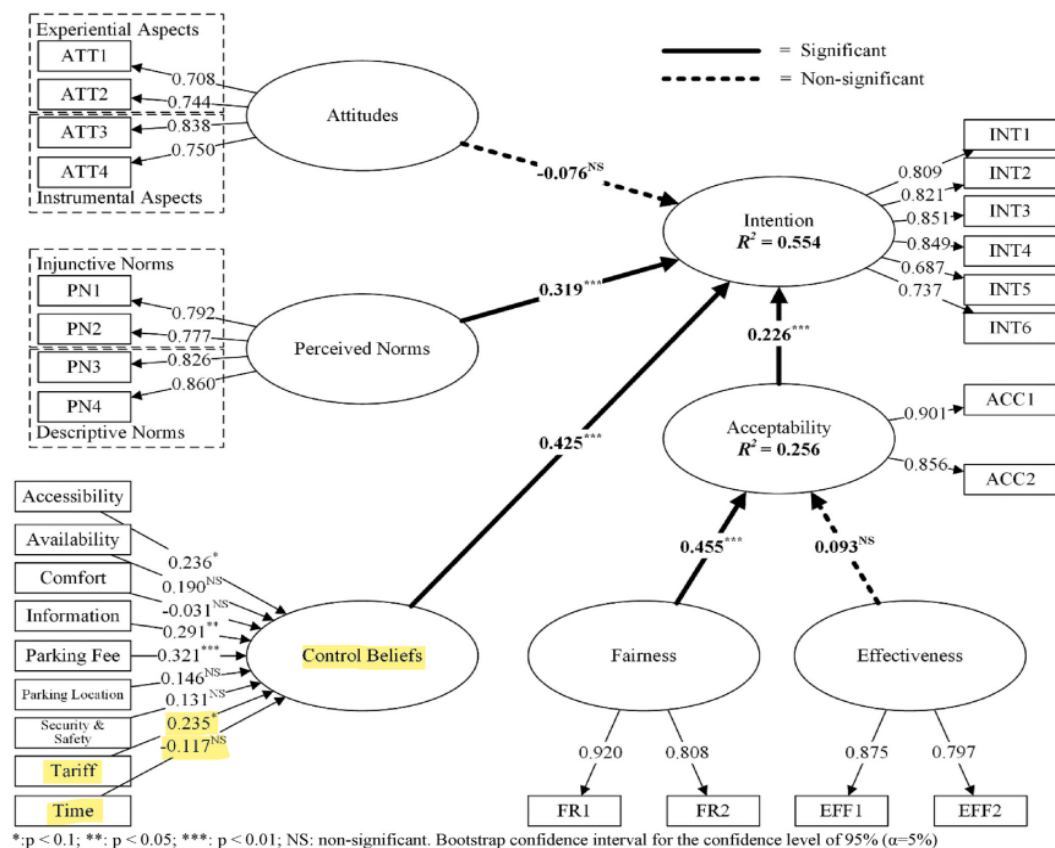
Formative Measurement Model Assessment.

	Tolerance	VIF	Outer Weights	Outer Loading	T Statistics	Sig. Level	P Values
Accessibility	0.460	2.172	0.231	0.752	1.848	*	0.065
Availability	0.643	1.556	0.190	0.687	1.297	NS	0.195
Comfort	0.341	2.933	-0.031	0.684	0.219	NS	0.827
Information	0.340	2.940	0.291	0.752	2.057	**	0.040
Parking Fee	0.668	1.497	0.321	0.704	2.734	***	0.006
Parking Location	0.728	1.371	0.146	0.542	1.503	NS	0.134
Security and Safety	0.517	1.933	0.130	0.663	1.146	NS	0.252
Tariff	0.624	1.602	0.235	0.709	1.871	*	0.062
Time	0.514	1.944	-0.117	0.551	1.197	NS	0.232

*:p < 0.1; **: p < 0.05; ***: p < 0.01; NS: non-significant

Gambar 2.7. Hubungan antara Karakteristik Perjalanan dengan *Control Beliefs*

Dari hasil penilaian *formative measurement model* berikut, tarif (0.235) merupakan salah satu faktor yang berpengaruh dalam penyusunan *control beliefs*. Namun secara tidak terduga, waktu (-0.117), menjadi variabel yang tidak signifikan. Hal ini bisa dikarenakan oleh responden yang tidak dapat memberikan durasi perjalanan yang akurat. Efek *control beliefs* yang sangat kuat ini menunjukkan bahwa intensi pengendara sepeda motor untuk berpindah menggunakan LRT dipengaruhi oleh kepercayaan bahwa tarif yang dikeluarkan untuk menggunakan LRT lebih murah dibanding jika mengendarai motor.



Gambar 2.8. Hasil Analisis Hubungan Tarif dan Waktu terhadap *Control Beliefs*

Berdasarkan penelitian diatas yang mengatakan bahwa tarif dan waktu sebagai komponen karakteristik perjalanan merupakan faktor yang berpengaruh dalam penentuan *control beliefs* didapatkan hipotesis berikut:

H1: Karakteristik perjalanan berpengaruh secara positif terhadap pembentukan *control beliefs*.

2.5.2. Hubungan antara *Control Beliefs* dengan Intensi

(Smith et al., 2010) melakukan survei untuk menilai hubungan *behavioral, normative*, dan *control beliefs* terhadap intensi membeli produk atau jasa dari perusahaan Australia. Untuk menilai *control beliefs*, responden harus menjawab tentang seberapa sering faktor yang mendorong maupun menghambat intensi mereka untuk membeli produk atau jasa muncul dalam skala satu sampai tujuh.

Mean control beliefs and perceived power as a function of **intention** group.

Barriers	Control beliefs	
	Control beliefs	
	Lower intender	Higher intender
High price	4.90	5.60*
Family/friends' recommendation	4.49	5.28*
Availability in China's market	4.79	5.47*
Media reports	4.24	4.89*
Presence of Chinese instruction manual	4.64	5.19*
Similar Chinese products at lower price	4.65	5.29*
Similar imported products from other countries	4.45	5.09*

* $p < .001$.

Gambar 2.9. Hubungan antara *Control Beliefs* dengan Intensi

Dari hasil analisa yang dilakukan menunjukkan bahwa *control beliefs* terhadap faktor-faktor yang tertera pada tabel 2.4 menjadi faktor yang signifikan untuk memprediksi intensi. Dari pengukuran *control beliefs*, grup dengan intensi tinggi merasakan adanya faktor-faktor yang mendorong maupun menghalangi pembelian produk atau jasa dari perusahaan Australia dan kepercayaan responden terhadap adanya faktor-faktor tersebut memengaruhi intensi responden untuk membeli produk atau jasa tersebut. Maka dari itu, muncul hipotesis sebagai berikut:

H2: *Control beliefs* berdampak positif terhadap intensi penggunaan Suroboyo Bus.

2.5.3. Hubungan antara Karakteristik Perjalanan dengan Intensi

(Kwan et al., 2018) melakukan penelitian yang difokuskan terhadap pengaruh karakteristik perjalanan terhadap intensi pengguna untuk berpindah ke kendaraan umum berbasis rel. Aspek karakter perjalanan yang termasuk dalam penelitian ini adalah tujuan perjalanan, moda transportasi, durasi perjalanan, jarak perjalanan, kepemilikan kendaraan, dan keberadaan anak umur dibawah 18

tahun sebagai penumpang. Dari hasil survei, ditunjukkan bahwa durasi perjalanan, jarak perjalanan, kepemilikan kendaraan, dan keberadaan anak sebagai penumpang berkaitan erat dengan intensi untuk berpindah ke kendaraan umum berbasis rel untuk perjalanan hari biasa, sedangkan untuk perjalanan yang dilaksanakan pada akhir pekan hanya durasi perjalanan dan keberadaan anak sebagai penumpang saja yang berkaitan. Dari hasil ini dibuktikan bahwa masyarakat setuju bahwa kendaraan umum berbasis rel bisa menjadi alternatif yang efektif untuk menghindari kemacetan lalu lintas dan menghemat waktu perjalanan. Di sisi lain, saat jarak perjalanan meningkat, intensi masyarakat untuk menggunakan kendaraan umum berbasis rel juga menurun, hal ini bisa disebabkan karena waktu perjalanan yang juga meningkat dan lebih lama jika dibandingkan dengan menggunakan kendaraan pribadi.

Sedangkan dari penelitian tentang efek karakter perjalanan terhadap intensi bersepeda di kota Larnaca yang dilakukan oleh (Nikolaou et al., 2020) menunjukkan bahwa karakteristik perjalanan memiliki peran secara langsung yang signifikan dalam memperkirakan intensi seseorang untuk bersepeda. Dari hasil analisis model SEM yang dilakukan, variabel yang menyusun karakteristik perjalanan menunjukkan hubungan yang negatif terhadap intensi seseorang bersepeda. Jarak perjalanan dan waktu perjalanan yang meningkat membuat bersepeda tidak dianggap sebagai moda transportasi alternatif bagi penduduk di kota Larnaca.

Berdasarkan dua penelitian diatas timbul hipotesis berikut:

H3: Karakteristik perjalanan berdampak positif terhadap intensi penggunaan Suroboyo Bus.

2.5.4. Hubungan antara Karakteristik Perjalanan dengan Intensi terkait dengan Moda transportasi alternatif

Hubungan antara kesediaan seseorang untuk berganti mode transportasi dan karakteristik perjalanan di analisis dengan regresi logistik oleh (van der Waerden et al., n.d.). Kesediaan untuk berganti moda transportasi digunakan sebagai variabel dependen sedangkan karakteristik perjalanan digunakan sebagai variabel independen. Responden penelitian ini merupakan orang-orang yang mengendarai mobil atau sepeda sebagai moda transportasi utama mereka.

Tabel 2.3. Hubungan antara Karakteristik Perjalanan dengan Intensi terkait dengan Moda Transportasi Alternatif

<i>Willingness</i>	<i>Frequency</i>	<i>Percentage</i>
Yes	1015	76,5
No	311	23,5

Tabel 2.3. Hubungan antara Karakteristik Perjalanan dengan Intensi terkait dengan Moda Transportasi Alternatif.(Lanjutan)

Total	1326	100
-------	------	-----

Dari hasil analisa, didapatkan bahwa probabilitas intensi untuk berpindah moda transportasi dari sepeda ke bus umum meningkat jika sepeda digunakan untuk perjalanan yang sifatnya reguler. Pengendara sepeda lebih cenderung untuk berpindah moda transportasi dibandingkan dengan pengendara mobil dikarenakan bagi pengendara sepeda, bus umum sebagai alternatif transportasi lebih nyaman untuk mendukung perjalanan reguler. Untuk kategori tujuan perjalanan, intensi untuk berpindah moda transportasi lebih rendah untuk tujuan perjalanan bekerja dibandingkan tujuan perjalanan lainnya. Untuk waktu perjalanan, responden yang memulai perjalanan di pagi hari juga memiliki intensi lebih rendah untuk berpindah moda transportasi dibanding responden yang memulai perjalanannya di siang hari. Intensi yang rendah untuk berpindah ke alternatif bus umum bagi responden yang memiliki tujuan bekerja dan melakukan perjalanan di pagi hari terpengaruh oleh fleksibilitas yang didapat responden saat mengendarai kendaraan pribadi.

Hasil (van der Waerden et al., n.d.) juga didukung oleh penelitian yang dilakukan (Ye et al., 2007), dimana orang dengan perjalanan kompleks dengan tujuan bekerja memilih mengendarai kendaraan pribadi bermotor (59.6%) sedangkan orang dengan perjalanan sederhana memilih mengendarai kendaraan umum (52.3%). Kompleksnya sebuah perjalanan diukur dari tujuan utama perjalanan dan jam perjalanan dilakukan dimana dua hal tersebut merupakan komponen penyusun karakteristik perjalanan. Semakin kompleks sebuah perjalanan, intensi seseorang untuk memilih moda transportasi kendaraan pribadi bermotor semakin tinggi.

Cross-tabulation of mode choice and tour type for work tours			
Mode choice	Tour type		Total
	Simple	Complex	
Frequency			
Non-auto	436	355	791
Auto	397	523	920
Total	833	878	1711
Column percent			
Non-auto	52.3%	40.4%	46.2%
Auto	47.7%	59.6%	53.8%
Total	100.0%	100.0%	100.0%
Row percent			
Non-auto	55.1%	44.9%	100.0%
Auto	43.2%	56.8%	100.0%
Total	48.7%	51.3%	100.0%

Gambar 2.10. Hubungan antara Karakteristik Perjalanan dengan Intensi terkait dengan Moda transportasi alternatif

Berdasarkan dua penelitian diatas tentang pemilihan moda transportasi alternatif berdasarkan karakteristik perjalanan berupa tujuan dan jam perjalanan timbul hipotesis berikut:

H4: Moda transportasi alternatif berpengaruh negatif terhadap penggunaan Suroboyo Bus berdasarkan karakteristik perjalanan.

2.5.5. Suroboyo Bus

Berdasarkan penelitian untuk mengoptimalkan pengelolaan dan pelayanan transportasi umum yaitu Suroboyo Bus (Sulistiyowati. A, 2019) dilakukan *planning* dengan tujuan untuk mengidentifikasi seberapa jauh kebutuhan pengguna transportasi umum khususnya bus dan seberapa banyak pengguna potensial telah terpenuhi dan untuk menutup kesenjangan antara apa yang diberikan dengan apa yang dibutuhkan. Data-data yang dapat mengukur sejauh mana permintaan dalam hal kuantitas dan kualitas layanan telah tercapai meliputi:

- Jarak dari dan ke halte Bus
Jarak yang ditempuh penumpang dari dan ke halte bus adalah indikasi dari keterjangkauan jaringan layanan bus. Namun, pada kenyataan rute Suroboyo Bus masih sangat terbatas, sehingga ada beberapa penumpang yang menyayangkan keterjangkauan akses halte-halte Suroboyo Bus dan berharap adanya tambahan-tamabahan halte di dekat kantor, sekolah, dan tempat umum lainnya.
- Waktu Perjalanan
Waktu perjalanan yang terlalu lama tentunya tidak ideal terutama bagi penumpang Suroboyo Bus yang mengandalkan layanan Suroboyo Bus untuk bekerja atau sekolah. Oleh karena itu, *planning* terkait kecepatan dan rute Suroboyo Bus perlu dipikirkan agar waktu tempuh Suroboyo Bus cukup normal untuk dimanfaatkan secara optimal oleh masyarakat agar dapat menghindari kemacetan di Surabaya
- Transfer/Perpindahan
Kebutuhan untuk berpindah moda transportasi akan menambah waktu tunggu dan biaya bagi penumpang Suroboyo Bus
- Biaya perjalanan
Biaya perjalanan dianggap sangat penting dalam pemilihan moda terutama untuk kelompok berpenghasilan rendah. Keterjangkauan dari tarif/ongkos bus bergantung pada tingkat pendapatan pengguna. Tarif yang terlalu tinggi menyebabkan banyak masyarakat yang menghindari menggunakan suatu layanan.

Pada Penelitian ini, data-data diatas, yang merupakan karakteristik perjalanan, akan digunakan untuk mengukur intensi penggunaan Suroboyo Bus dengan bantuan variable-variabel lain yaitu control beliefs dan moda alternative transportasi.