

**STUDI MENGENAI INTENSI KARYAWAN DI PLAZA MANDIRI YANG  
MEMILIKI KENDARAAN PRIBADI UNTUK MENGGUNAKAN BUS  
TRANSJAKARTA KE TEMPAT KERJA**

REGINA NAVIRA PRATIWI

**ABSTRACT**

Bus Transjakarta merupakan salah satu moda transportasi umum yang diciptakan sebagai salah satu upaya untuk mengurangi kemacetan di Jakarta. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui gambaran intensi, termasuk didalamnya terdiri dari ketiga determinan yang membentuk intensi menggunakan Bus Transjakarta. Subjek penelitian (N = 97) adalah karyawan di Plaza Mandiri yang berdomisili di Jakarta. Hasil dari penelitian ini menunjukkan sebesar 17.53% responden memiliki intensi kuat untuk menggunakan Bus Transjakarta, sebesar 46.39% responden memiliki intensi sedang, dan 46.39% responden memiliki intensi lemah. Hasil analisis data menunjukkan sebesar 67.6% dari intensi menggunakan Bus Transjakarta ke tempat kerja dibentuk oleh sikap, norma subjektif, dan persepsi kontrol perilaku. Kemudian sebesar 32.4% dibentuk oleh faktor lain yang tidak diteliti. Hubungan setiap determinan yang memiliki kontribusi paling tinggi dalam membentuk intensi menggunakan Bus Transjakarta adalah *perceived behavior control* ( $\beta = 0,587$ ), *attitude toward behavior* ( $\beta = 0,405$ ), dan *subjective norm* ( $\beta = 0,097$ )

**Kata-kata kunci:** Intensi, Bus Transjakarta, sikap, norma subjektif, kontrol perilaku, karyawan.

## **PENDAHULUAN**

Transportasi membuat mobilitas manusia menjadi lebih cepat, aman, nyaman, dan terintegrasi. Transportasi berkembang mengikuti fenomena yang timbul didalam masyarakat akibat penggalian sumber daya alam, penemuan teknologi baru, perkembangan struktur masyarakat, dan bertambahnya jumlah penduduk. Transportasi merupakan salah satu sektor teknologi yang terus mengalami perkembangan, dapat dilihat dari jumlah dan jenis kendaraan yang semakin banyak dan arus lalu lintas yang dari hari-kehari semakin padat. Inovasi dalam bidang ini berjalan terus-menerus seiring dengan kebutuhan manusia akan daya jangkau dan jelajah yang semakin besar. Hal ini menyebabkan meningkatnya jumlah pengguna kendaraan khususnya kendaraan pribadi (Adriawan, 2012).

Berdasarkan data dari Dinas Perhubungan Pemda Provinsi DKI Jakarta tahun 2010, pertumbuhan kendaraan mencapai 1.172 unit setiap hari. Sedangkan di tahun 2011 pertumbuhan naik sebesar 11,26 persen, kemudian pada tahun 2012 terdapat 1,3 juta kendaraan baru di Jakarta, dan pada tahun 2013 terdapat 1,6 Juta kendaraan bermotor di Jakarta.

Penelitian yang dilakukan oleh Indonesia *Effort for Environment* menyebutkan pada 2013 pertumbuhan kendaraan mencapai 1.600-2.400 unit per hari. Dari jumlah tersebut, 16,5 persen merupakan penambahan mobil pribadi sementara sisanya adalah motor, bus, dan truk (Tempo, 2014). Dalam konferensi pers di Gedung Sarinah Jakarta Pusat Direktur Eksekutif Indonesia *Effort for Environment*, Ahmad Safrudin memperkirakan lalu lintas di Jakarta akan mengalami kemacetan total pada 2014.

Berikut daftar jumlah kendaraan di Jakarta pada tahun 2013

No	Jenis Kendaraan	Jumlah Kendaraan
1.	Motor	11.929.103
3.	Mobil Pribadi	2.914.229
4.	Kendaraan Umum	89.270
5.	Bus	360.002
6.	Mobil Barang	617.635
7.	Kendaraan Khusus	133.430

Tabel 1.1. Jumlah kendaraan di Jakarta tahun 2013

Salah satu cara untuk mengatasi kemacetan adalah dengan menyediakannya alat Transportasi umum. Didalam penelitian yang pernah dilakukan *Japan International cooperation agency (JICA)* dan *the institute for Transportation and development policy (ITDP)* menunjukkan bahwa jika tidak ada pemenuhan sistem transportasi umum, maka lalu lintas di Jakarta akan mati pada tahun 2014. Perkiraan tersebut didasarkan pada pertumbuhan kendaraan di Jakarta yang rata-rata pertahun mencapai 11%, sedangkan pertumbuhan jalan tak mencapai 1%. Dilihat dari sudut pandang ini, dapat dimengerti mengapa pemerintah mencari cara untuk menerapkan kebijakan yang bertujuan untuk megurangi penggunaan mobil dan mendukung moda transportasi umum.

Salah satu alat transportasi yang digunakan untuk mengurangi kemacetan adalah Bus Transjakarta yang sejak awal tahun 2004 Pemerintah DKI Jakarta mulai mengoperasikan. Bus Transjakarta sudah beroperasi selama 10 tahun, memiliki 228 halte yang tersebar dalam 12 koridor atau jalur, koridor dengan total panjang lintasan 208 km yang merupakan lintasan terpanjang di dunia dalam sistem *Bus Rapid Transit* (BRT), serta telah mengangkut penumpang rata-rata 350.000 orang per hari dengan tarif Rp 2000 pada pukul 05.00 WIB sampai 07.00 WIB dan pukul 07.00 WIB sampai 22.00 WIB atau 23.00 WIB (pada koridor tertentu) dengan Rp 3500 yang lewat setiap 15 menit. Setiap koridor memiliki lajur khusus atau disebut dengan *Busway* yang hanya boleh dilewati Bus Transjakarta. Bus Transjakarta juga hanya berhenti pada pada halte-halte khusus disepanjang lajur tersebut. Selain itu, Bus Transjakarta dihubungkan ke moda transportasi lain (*feeder*) agar dapat memberikan jasa angkutan yang cepat, nyaman, namun terjangkau bagi warga Jakarta. Tujuan utamanya adalah memindahkan pengguna kendaraan pribadi ke Bus Transjakarta dan mengurangi kemacetan lalu lintas di Jakarta

Salah satu titik kemacetan yang dilalui oleh Bus Transjakarta adalah Jalan Gatot Subroto. Jalan Gatot Subroto merupakan jalan yang sering terjadi kemacetan pada pagi dan sore hari dimana Jalan Gatot Subroto ini merupakan salah satu jalan yang terdiri dari banyak perusahaan dan perkantoran, yakni disaat jam pergi dan pulang kantor. Salah satu kemacetan ini adalah banyaknya karyawan yang menggunakan kendaraan pribadi. (www.

[news.detik.com/read/2012/01/05/153127/180761-jl-sudirman-jl-gatot-subroto-macet-total](http://news.detik.com/read/2012/01/05/153127/180761-jl-sudirman-jl-gatot-subroto-macet-total)).

Salah satu gedung yang berada di Jalan Gatot Subroto adalah Plaza Mandiri. Plaza Mandiri merupakan salah satu gedung yang terdiri dari beberapa perusahaan besar didalamnya Dengan jumlah karyawan 4017 dan 2664 karyawan yang tinggal di Kota Jakarta dan memiliki kendaraan pribadi. Dengan jumlah karyawan yang tidak sedikit hampir semua karyawan yang bekerja di Plaza Mandiri menggunakan kendaraan pribadinya ketika berangkat kerja. Hal ini jelas memberikan banyak kerugian kepada pengguna jalan yang menyebabkan kemacetan. Dilihat dari trayek Transportasi umum yang melayani Gedung Plaza Mandiri berada di Jalan Gatot Subroto Kuningan Jakarta adalah Bus Transjakarta yang lewat secara berkala setiap 15 menit, taksi, Bus Damri, Kereta Listrik (KRL), dan ojek berjumlah 56 di daerah stasiun Tebet. Namun moda transportasi umum yang lewat secara berkala dan memiliki jarak yang paling dekat adalah halte *Busway* yang dilalui oleh Koridor 9 ada dua yaitu Halte Semanggi dan Halte LIPI yang terletak di dekat Gedung Plaza Mandiri.

Meskipun telah disediakan dua halte *Busway* di depan dan di belakang kantor dengan tujuan untuk memudahkan penggunaannya, berdasarkan hasil observasi peneliti pada kenyataannya karyawan masih cenderung memilih menggunakan kendaraan pribadi yang digunakan dengan jam operasional yang sama dengan *Busway* beroperasi yaitu dimulai pada pukul 05.00 dan puncak kemacetan dengan menggunakan kendaraan pribadi yaitu pada pukul 07.00-09.00 WIB. Hal tersebut dikarenakan bahwa karyawan cenderung terbiasa menggunakan kendaraan pribadi dan

dengan alasan bahwa kenyamanan menggunakan kendaraan pribadi, merasa lebih praktis dan lebih nyaman.

Berdasarkan hasil observasi, beberapa kantor yang berdekatan dengan halte *Busway* adalah Plaza Mandiri. Peneliti tertarik untuk melakukan penelitian di Plaza Mandiri karena Plaza Mandiri merupakan kantor yang memiliki letak yang dekat dengan dua Halte *Busway* dan memiliki jumlah karyawan yang cukup banyak menggunakan kendaraan pribadi serta berada di salah satu titik kemacetan tertinggi di Jakarta.

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

.Ajzen (2005), mengemukakan definisi intensi yaitu indikasi seberapa kuat keyakinan seseorang akan mencoba suatu perilaku, dan seberapa besar usaha yang akan digunakan untuk melakukan sebuah perilaku. Intensi memiliki korelasi yang tinggi dengan perilaku.

Dalam *theory reasoned action* , intensi dapat digunakan untuk memprediksi seberapa kuat keinginan individu untuk menampilkan tingkah laku serta seberapa banyak usaha yang direncanakan atau dilakukan individu untuk melakukan tingkah laku tersebut (Ajzen, 1988). Pendapat ini didukung oleh pendapat banyak ahli yang menyatakan bahwa intensi adalah faktor disposisi yang hubungannya paling dekat dengan kecenderungan untuk bertingkah laku (Fishbein dan Ajzen; Triandis; Fisher dan Fisher ; ollwitzer, dalam Ajzen 2005). Ditambah lagi, banyak penelitian yang telah dilakukan semakin memperkuat validitas prediktif intensi terhadap tingkah laku (Ajzen, 2005).

Peneliti memilih subjek penelitian karyawan yang bekerja di Plaza Mandiri karena beberapa penelitian telah menunjukkan bahwa karyawan memiliki dampak yang signifikan untuk mengurangi perjalanan menggunakan kendaraan pribadi saat mereka aktif dilibatkan (Winter, Schreffler, dalam Carr, 2008).

## **METODE PENELITIAN**

Rancangan penelitian mengenai intensi karyawan di Plaza Mandiri untuk menggunakan Bus Transjakarta ke tempat kerja ini menggunakan rancangan penelitian non-eksperimental dimana variabel dari penelitian ini merupakan variabel yang telah ada sebelumnya dan tidak dapat diubah atau direayasa oleh peneliti. Sedangkan teknik atau metode yang digunakan adalah teknik analisis deskriptif yakni teknik yang memberikan gambaran atau deskripsi dari situasi, kejadian atau kumpulan kejadian tertentu (Christensen, 1997). Melalui penelitian ini maka akan diketahui gambaran intensi karyawan di Plaza Mandiri untuk menggunakan Bus Transjakarta ke tempat kerja.

## Partisipan

Pada penelitian ini subjek penelitiannya adalah karyawan yang bekerja di Plaza Mandiri, tinggal di Jakarta dan memiliki kendaraan pribadi. Teknik yang digunakan yaitu *cluster random sampling*, kemudian diperoleh jumlah sampel dalam penelitian ini yaitu sebanyak 97 karyawan yang bekerja di Plaza Mandiri.

## Pengukuran

Pengukuran variabel pada penelitian ini dilakukan dengan menggunakan alat ukur yang disusun berdasarkan dari *Theory of Planned Behavior*. Alat ukur ini berbentuk kuesioner yang akan mengukur intensi dan juga determinan-determinan pembentuk intensi yaitu *attitude toward behavior*, *subjective norms*, dan *perceived behavioral control* yang berhubungan dengan penggunaan Bus Transjakarta ke tempat kerja. Kuesioner ini terdiri dari 34 butir item.

## HASIL

Berdasarkan hasil pengolahan data dan analisis pembahasan mengenai intensi menggunakan Bus Transjakarta ke tempat kerja, diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

- a. Secara keseluruhan intensi yang dimiliki oleh karyawan sebagian besar memiliki intensi yang sedang sebesar 46.39%, kecenderungan karyawan yang memiliki intensi kuat untuk menggunakan Bus Transjakarta sebesar 17.53%, dan sebesar 36.08% merupakan karyawan yang memiliki intensi yang rendah. Hal ini menunjukkan dengan banyaknya karyawan yang memiliki intensi sedang hal ini berarti bahwa terdapat kesediaan karyawan untuk menggunakan Bus Transjakarta ke tempat kerja.
- b. Diantara ketiga determinan yang menjadi pembentuk intensi yang memiliki kontribusi paling besar adalah *perceived behavioral control* yang



merupakan keyakinan karyawan Plaza Mandiri terhadap kemampuannya untuk menggunakan Bus Transjakarta ke tempat kerja. Sedangkan *subjective norm* menjadi determinan yang memiliki kontribusi paling rendah diantara dua determinan lainnya.

- c. *Belief* yang berpengaruh atau paling besar kontribusinya pada tiap determinan adalah *belief* mengenai terhindarnya dari kemacetan (*attitude toward behavior*), *belief* mengenai harapan dari Pemerintah DKI Jakarta (*subjective norm*), dan *belief* mengenai kemampuan fisik untuk menggunakan Bus Transjakarta (*perceived behavioral control*).
- d. Hubungan yang paling kuat diantara determinan tersebut adalah hubungan antara *attitude toward behavior* dan *perceived behavioral control*. Artinya, evaluasi terhadap perilaku menggunakan Bus Transjakarta ke tempat kerja akan mempengaruhi keyakinan tentang kemampuannya untuk menampilkan perilaku menggunakan Bus Transjakarta. Begitu juga sebaliknya keyakinan tentang kemampuannya untuk menampilkan perilaku menggunakan Bus Transjakarta ke tempat kerja mempengaruhi evaluasinya terhadap penggunaan Bus Transjakarta ke tempat kerja.

## DAFTAR PUSTAKA

### BUKU

Wall, R. Wright P.D. Mill, G. *comparing and combining Theories to Explain Proenvironmental Intentions : The case of commuting mode choice Environment and Behavior*. Sage Publication

Carr, K (2008). *Qualitative Research to Assess Interest in Public Transportation for work commute*, diunduh dari [www.nctr.usf.edu/jpt/pdf/JPT11-1Carr.pdf](http://www.nctr.usf.edu/jpt/pdf/JPT11-1Carr.pdf) pada tanggal 13 Maret 2014

Ajzen, Icek (1988). *Attitudes, Personality, and behavior*. Open University Press, New York

### SUMBER INTERNET

Anonim.2014. Kemacetan total di area Jalan Gatot Subroto, diunduh dari <http://www.news.detik.com/read/2012/01/05/153127/180761-jl-sudirman-jl-gatot-subroto-macet-total> pada tanggal 15 Februari 2014

Anonim.2010. Jakarta akan alami kemacetan total pada 2014, diunduh dari [http://www.pdat.co.id/hg/political\\_pdat/2006/03/17/pol,20060317.id](http://www.pdat.co.id/hg/political_pdat/2006/03/17/pol,20060317.id). Pada tanggal 2 April 2014 20.10 WIB)

Anonim.2014. Pusat Data dan Analisis Tempo. *Trasportasi kota*. Diunduh dari [www.pdat.co.id/hg/political\\_pdat/2006/03/17/pol,20060317-01.id.html](http://www.pdat.co.id/hg/political_pdat/2006/03/17/pol,20060317-01.id.html) pada 14 Februari 2014

Dinas Perhubungan DKI Jakarta. 2013, diunduh dari <http://www.jakarta.go.id/web/bankdata/category/13> pada tanggal 26 Maret 2014

Informasi Layanan. Diunduh dari <http://www.transjakarta.co.id/about.php?q=54XNwtzR3A> pada tanggal 14 Februari 2014