

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Transportasi Perkotaan

Menurut Tamin (2003), transportasi adalah suatu sistem yang terdiri dari infrastruktur atau fasilitas dan sistem pelayanan yang memungkinkan pergerakan. Hal ini memungkinkan untuk memfasilitasi mobilitas penduduk di seluruh wilayah pergerakan barang dan akses ke semua area. Fungsi transportasi adalah untuk berkeliling atau mengangkut orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain menggunakan sistem tertentu untuk tujuan tertentu (Morlok & Chang, 2004).

Dengan bertambahnya jumlah penduduk di daerah perkotaan, perlu disediakan sarana transportasi yang memadai untuk melayani banyaknya penduduk di kota tersebut. Permasalahan kota yang paling sering ditemukan akibat tingginya tingkat urbanisasi adalah terbatasnya sistem transportasi untuk memenuhi permintaan jasa transportasi. Masalah kemacetan merupakan salah satu masalah lalu lintas yang dihadapi di negara berkembang seperti Indonesia. Salah satu faktor penyebab masalah kemacetan perkotaan adalah penggunaan kendaraan pribadi dan kurangnya fasilitas mengenai transportasi umum.

2.2 Kebijakan Transportasi Umum di Kota Bandung

Tercantum dalam usulan RPJMD Provinsi Jawa Barat 2018-2023 bahwa kemacetan di wilayah Pengembangan Metropolitan karena tingginya penggunaan kendaraan pribadi dan belum tersedianya sistem transportasi massal yang terintegrasi. Selain itu dalam RPJMD Provinsi Jawa Barat 2018-2023, dalam RPJMD Kota Bandung tercantum sasaran mengenai Tersedianya sistem transportasi yang selamat, efisien, nyaman, terjangkau, dan ramah lingkungan dengan indikator terwujudnya prasarana sistem angkutan umum masal (SAUM) yang sesuai dengan rencana induk transportasi umum kota.

Salah satu usaha yang dilakukan oleh Pemerintah Kota Bandung untuk mengatasi kemacetan dengan mengembangkan pelayanan dibidang transportasi publik dengan menyediakan Sistem Angkutan Umum Masal (SAUM). Hal tersebut

sejalan dengan amanat undang-undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menjelaskan tanggung jawab negara atas lalu lintas dan penyediaan angkutan umum masal sebagai prioritas pembangunan dan pengembangan transportasi.

2.3 Bus Rapid Transit

Bus rapid transit (BRT) adalah moda fleksibel yang memiliki transit cepat dan merupakan berbasis bus yang beroperasi dengan menyediakan kapasitas transportasi yang cukup untuk memenuhi kebutuhan banyak koridor dan jalan utama sebagai jalur khususnya serta sistem transportasi cerdas dalam sistem yang terintegrasi (Levinson dkk., 2003). Bus Rapid Transit (BRT), yang pada dasarnya mensimulasikan karakteristik operasional sistem transportasi kereta api modern. Sistem BRT biasanya akan membayar 4-20 kali lebih murah daripada kereta ringan (LRT) dan 10 hingga 100 kali lebih kecil dari sistem kereta bawah tanah. Kualitas, pelayanan kendaraan BRT bersaing dengan transportasi umum lainnya dengan ongkos BRT yang sangat terjangkau.

Bus rapid transit (BRT) adalah moda fleksibel yang memiliki transit cepat dan merupakan stasiun gabungan (stasiun bus), kendaraan, layanan, jalan, dan elem sistem transportasi cerdas dalam sistem yang terintegrasi dengan identitas yang kuat (Levinson dkk., 2003). BRT adalah sistem fasilitas, layanan yang secara kolektif meningkatkan kecepatan, keandalan, dengan fleksibilitas operasional yang lebih besar dan biaya operasional yang lebih rendah (Wirasinghe dkk., 2013).

Sistem *Bus Rapid Transit* (BRT) merupakan angkutan massal yang berbasis jalan dimana BRT ini memanfaatkan jalur khusus dan eksklusif. Sedangkan *bus rapid transit* (BRT) yang berbasis *bus way* merupakan sarana angkutan umum massal dengan moda bus dimana kendaraan tersebut akan berjalan pada jalur khusus, selain itu juga sistem yang digunakan adalah sistem tertutup dimana penumpang dapat naik atau turun hanya pada halte tertentu dan harus disertai sistem tiket untuk sekalli jalan ataupun sistem Prabayar (berlangganan).

Isilah bus rapid transit atau yang disingkat menjadi BRT itu sebelumnya telah diterapkan di Eropa dan Amerika Utara dengan konsep yang berbeda dan juga

ditularkan melalui dunia dengan nama yang berbeda seperti:

2.3.1.1.1.1.1 High- Capacity Bus Systems

2.3.1.1.1.1.2 High-Quality Bus System

2.3.1.1.1.1.3 Metro-Bus

2.3.1.1.1.1.4 Surface Bus

2.3.1.1.1.1.5 Express Bus System

2.3.1.1.1.1.6 Busway System

Meskipun berbeda di setiap negara tetapi BRT ini memiliki prinsip yang sama yaitu, kualitas, pelayanan kendaraan yang bersaing dengan transportasi umum lainnya dengan ongkos yang terjangkau. Layanan BRT direncanakan atau sedang dalam tahap pembangunan di 18 kota.

2.4 Theory of Planned Behavior

Theory of Planned Behavior merupakan pengembangan dari *theory of reasoned action* (TRA) yang telah dikembangkan terlebih dahulu oleh penelitian yang dilakukan (Ajzen & Madden, 1986), teori ini mengasumsikan bahwa perilaku seseorang tidak hanya dikendalikan oleh dirinya sendiri, tetapi juga membutuhkan kontrol yaitu ketersediaan kesempatan bahwa keterampilan tertentu, sehingga perlu ditambahkan konsep kontrol perilaku (*perceived behavioral control*) yang dipersepsikan akan memengaruhi niat dan perilaku. *Theory of planned behavior* menjelaskan bagaimana perilaku tertentu dapat diprediksi melalui determinan perilaku tersebut (Ajzen, 2012). *Theory of planned behavior* (TPB) digunakan untuk memprediksi berbagai perilaku terkait dengan pemilihan moda transportasi (Forward, 2009).

Theory of Planned Behavior menjelaskan perilaku yang membutuhkan kontrol perilaku atau kemampuan untuk berperilaku. TPB menjelaskan bahwa niat berperilaku (*behavioral intention*) tidak hanya dipengaruhi oleh sikap terhadap perilaku (*attitude towards behavior*) dan norma subyektif (*subjective norm*), tetapi juga dipengaruhi oleh kontrol keperilakuan yang dirasakan (*perceived behavioral control*). Kontrol keperilakuan yang dirasakan dipengaruhi oleh pengalaman masa lalu dan perkiraan seseorang mengenai sulit atau tidaknya untuk melakukan perilaku tertentu (Azwar, 2005).

2.4.1.1.1.1.1 Sikap (*attitude*)

Sikap terhadap suatu perilaku merupakan suatu fungsi yang didasarkan oleh *belief* yang disebut sebagai *behavioral beliefs*, yaitu *belief* individu mengenai konsekuensi positif dan atau negatif yang akan diperoleh individu dari melakukan suatu perilaku (*salient outcome beliefs*) (Ajzen, 2015).

Sikap merupakan suatu perilaku untuk merespon secara positif atau negatif suatu perilaku. Sikap terhadap perilaku ditentukan oleh *belief* tentang konsekuensi dari sebuah perilaku, yang disebut sebagai *behavioral beliefs* (Ajzen, 2015).

2.4.1.1.1.1.2 *Subjective Norms*

Subjective norms merupakan fungsi yang didasarkan oleh *belief* yang disebut sebagai *normative beliefs*, yaitu *belief* mengenai kesetujuan dan atau ketidaksetujuan seseorang maupun kelompok yang penting bagi individu terhadap suatu perilaku (*salient referent beliefs*) (Ajzen, 2012).

Pada beberapa perilaku, rujukan sosial yang dianggap penting juga memasukkan rujukan sosial yang berasal dari orang tua, pasangan, sahabat, rekan kerja, dan rujukan lain yang berhubungan dengan suatu perilaku (Ajzen, 2015).

2.4.1.1.1.1.3 *Perceived Behavioral Control*

Perceived behavioral control merupakan pengaruh terhadap suatu perilaku yang dilakukan oleh individu, namun pada umumnya, intensi dan *perceived behavioral control* tidak memiliki hubungan yang signifikan (Ajzen, 2015). *Perceived behavioral control* sangat penting artinya ketika rasa percaya diri individu sedang dalam kondisi yang rendah.

Dalam *theory of planned behavior*, persepsi tentang kontrol perilaku (*perceived behavioral control*) didefinisikan sebagai persepsi individu mengenai kemudahan atau kesulitan untuk melakukan suatu perilaku. Secara umum, semakin individu merasakan banyak faktor pendukung dan sedikit faktor penghambat untuk dapat melakukan suatu perilaku, maka individu akan cenderung mempersepsikan diri mudah untuk melakukan perilaku tersebut;

sebaliknya, semakin sedikit individu merasakan sedikit faktor pendukung dan banyak faktor penghambat untuk dapat melakukan suatu perilaku, maka individu akan cenderung mempersepsikan diri sulit untuk melakukan perilaku tersebut.

2.5 Habit

Habit merupakan perilaku yang dipelajari secara otomatis dan dilakukan tanpa pemikiran sadar, *habit* dapat memperkuat atau mengurangi *intention* untuk dapat melakukan suatu perilaku (Verplanken & Orbell, 2003). Secara konseptual, habit lebih terkait dengan perilaku yang secara otomatis dibentuk oleh seseorang berdasarkan pada pengetahuan, pengalaman dan dengan demikian dapat di konsepsikan bahwa habit bersifat saling berhubungan secara langsung maupun tidak langsung dengan memiliki dampak positif dari niat perilaku (Ajzen & Madden, 1986).

Selain TPB, *habit* dapat mendorong seseorang untuk melakukan suatu tindakan atau pengambilan keputusan yang kompleks dapat juga ditentukan oleh *habit* (Møller & Thøgersen, 2008). *Habit* yang diterapkan dalam TPB merupakan salah satu faktor utama yang dapat menghambat dalam melakukan suatu perjalanan tersebut (Chen & Chao, 2011).

2.6 Structural Equation Model (SEM)

Structural equation modelling (SEM) adalah sekumpulan teknik statistik yang memungkinkan pengujian dengan sebuah rangkaian hubungan. Hubungan tersebut dapat diartikan sebagai sebuah rangkaian hubungan yang dibangun antara satu atau beberapa variabel dependen/endogen dengan satu atau lebih variabel independen/eksogen juga bisa variabel independen/eksogen lebih dari satu, di mana setiap variabel dependen/ endogen dan / eksogen berbentuk faktor atau konstruk yang dibangun dari beberapa indikator yang diobservasi secara langsung. SEM disebut juga sebagai *Path Analysis* atau *Confirmatory Factor Analysis* (CFA). SEM diartikan sebagai alat analisis yang mampu untuk menjawab masalah yang bersifat korelasi, regresif dan dapat mengidentifikasi dimensi sebuah konsep (dimensional) maka dari itu SEM dapat dikatakan sebagai kombinasi antara analisis faktor dan analisis regresi berganda. SEM, merupakan suatu teknik modeling statistik yang

bersifat sangat cross-sectional, linear dan umum. Termasuk untuk SEM ini adalah analisis faktor (*factor analysis*), analisis jalur (*path analysis*) dan regresi (*regression*).

SEM juga memiliki karakteristik yang memiliki sifat sebagai teknik analisis untuk lebih menegaskan (*confirm*) daripada menerangkan. SEM juga berguna untuk menentukan apakah suatu model tertentu valid atau tidak valid daripada menggunakannya untuk menemukan suatu model tertentu yang cocok atau tidak cocok, meskipun analisis SEM sering mencakup elemen-elemen yang digunakan untuk menerangkan. Untuk menguji SEM terdapat 3 kegiatan secara bersamaan, yaitu pemeriksaan validitas dan reliabilitas instrumen (*confirmatory factor analysis*), pengujian model hubungan antara variabel (*path analysis*), dan mendapatkan model yang cocok untuk prediksi (analisis model struktural dan analisis regresi). Model dikatakan lengkap jika terdiri dari model pengukuran (*measurement model*) dan structural model atau causal model.

Secara garis besar sistem persamaan struktural terdiri dari model struktural (*structural model*) yaitu model yang menggambarkan hubungan antar perubah laten dan model pengukuran (*measurement model*) yaitu model yang menggambarkan hubungan antara perubah laten dengan perubah manifestnya. Adapun langkah-langkah dalam permodelan SEM menurut Hair et. al dalam Ghozali (2013). Dalam *measurement model* terdapat kriteria alat ukur untuk mengukur kesesuaian input observasi dengan prediksi atau model yang diajukan yaitu merupakan kriteria *Goodnes of fit*. Terdapat tiga jenis ukuran dari *goodness of fit* ini yaitu *absolute fit measure*, *incremental fit measures* dan *parsimonious fit measure*. Untuk nilai standar dari *goodness of fit* dapat dilihat pada tabel II. dibawah ini

Tabel II-1 Kriteria Uji Kesesuaian Model *Goodness of Fit*

<i>Goodness of Fit Index</i>	<i>Cut Off Value</i>
<i>Chi-square</i>	Diharapkan kecil
Probability	>0,50
GFI	>0,90
AGFI	>0,90
CFI	>0,90

<i>Goodness of Fit Index</i>	<i>Cut Off Value</i>
RMSEA	<0,80

Sumber: Hasil Kajian Literatur, 2023

2.7 Kajian Penelitian Terdahulu

Berdasarkan penelitian dari C. Zhang¹; Dkk (2020) dengan judul penelitian “*A Mode Choice Behavior Model of Urban Public Transport: Environmental and Habit Considerations*” yang bertujuan untuk mengetahui, membandingkan dan mendeskripsikan secara kuantitatif peran lingkungan hidup kepedulian dan kebiasaan dalam perilaku pemilihan moda angkutan umum, konstruksi penelitian ini model TPB A dari perilaku pilihan moda perjalanan, model TPB B yang diperluas meningkatnya kepedulian terhadap lingkungan, dan perluasan TPB model C lingkungan hidup kepedulian dan kebiasaan, berdasarkan teori perilaku terencana (TPB) dan perilaku yang didorong oleh kebiasaan. Selain itu terdapat penelitian dari Jingchen Dai, Dkk (2021) dengan judul penelitian “*Does initial experience affect consumers’ intention to use autonomous vehicles? Evidence from a field experiment in Beijing*” yang bertujuan untuk memahami hubungan antara pengalaman dan niat menggunakan AV yang merupakan hal penting karena pengalaman langsung membentuk kesan awal seseorang terhadap mengemudi otonom. Hubungan yang digunakan adalah dengan diuji yang menggunakan pemodelan persamaan struktural kuadrat terkecil parsial. Dengan adanya pengalaman yang memuaskan memberikan kontribusi yang lebih tinggi terhadap tingkat kepercayaan, sikap, norma subjektif (SN), dan kontrol perilaku yang dirasakan (PBC). Namun tidak termasuk SN, hasil menunjukkan bahwa sikap, PBC, kepuasan pengalaman, dan kepercayaan, terbukti secara statistik memengaruhi niat menggunakan AV.

Selain penelitian diatas, terdapat juga penelitian mengenai transportasi yang berjudul “*Public Transport Modeling for Commuting in Cities with Different Development Levels Using Extended Theory of Planned Behavior*” yang merupakan penelitian dari Bircan Arslannur, dan Ahmet Tortum pada tahun 2023 yang penelitiannya ini bertujuan untuk memodelkan faktor-faktor memengaruhi niat dan perilaku karyawan untuk menggunakan PT untuk perjalanan dengan menciptakan perluasan teori perilaku terencana (ETPB). Penerapan model ETPB itu dievaluasi

menggunakan *Partial Teknik Least Squares Structural equation modelling* (PLS-SEM) pada total 2048 karyawan di tiga kota yang berbeda. Hasil dari analisis *multigroup analysis* (MGA) menunjukkan terdapat perbedaan yang signifikan antar wilayah, khususnya ditinjau dari segi faktor lingkungan, niat, dan kebiasaan. Demikian pula dengan kesenjangan yang muncul menurut variabel demografi lainnya. Hasil dari temuan ini menunjukkan hal tersebut menjadi pengaruh untuk pengambilan keputusan yang berpotensi mengubah moda transportasi yang dipilih untuk bepergian. Penelitian tersebut dapat dilihat pada Tabel II.2.

Tabel II-2 Kajian Penelitian Terdahulu

No	Artikel	Tujuan	Metode	Hasil Penelitian
1.	Rudy Setiawan, Wimpy Santosa, Ade Sjafruddin (2018) Model Perilaku Mahasiswa Pengguna Mobil ke Kampus Berdasarkan Theory of Planned Behavior	Untuk mengetahui perilaku mahasiswa menggunakan mobil ke kampus da mengurangi perjalanan dengan menggunakan mobil.	Pengumpulan data dilakukan dengan cara mewawancarai mahasiswa yang secara rutin menggunakan mobil ke kampus dan dilakukan pemeriksaan 380 kuesioner yang seluruh pertanyaannya sudah terisi secara lengkap.	Sikap, norma subjektif, dan persepsi kendali perilaku dapat menjelaskan 59% varians intensi perilaku. Sementara itu, intensi perilaku dapat menjelaskan 58% varian perilaku aktual menggunakan mobil. Keterkaitan penelitian ini yaitu untuk mengurangi penggunaan mobil, dan berguna untuk memengaruhi persepsi kendali perilaku mahasiswa untuk menggunakan mobil ke kampus (Hasim, 2016).
2.	Khaled Shaabana, Amro Maher (2020) Using the theory of planned behavior to predict the use of an upcoming public transportation service in Qatar	Untuk memperkirakan adanya niatnya penduduk Qatar untuk menggunakan sistem metro yang akan datang, berdasarkan pada sikap mereka, norma norma yang dirasakan, dan akal sehat	Metode kuantitatif dengan kuesioner yang digunakan dalam penelitian yang terdiri dari lima bagian	Hasil penelitian menunjukkan bahwa faktor-faktor yang memprediksi niat menggunakan metro berbeda-beda menurutnya tujuan perjalanan; pekerjaan dengan waktu luang. Hasil ini juga menunjukkan bahwa ketika mereka akan dapat menggunakan metro, maka kemungkinan besar mereka akan menggunakannya untuk bekerja.
3.	Kumar Shalender, Naman Sharma (2020). Using extended theory of planned behaviour (TPB) to predict adoption intention of electric vehicles in India. Journal of Environment, Development and	Untuk mendefinisikan sikap sebagai evaluasi terhadap niat perilaku untuk mengadopsi EV	Metode kuantitatif dengan kuesioner survei untuk menguji hipotesis di atas dengan jumlah sampel responden yang diambil dari 57	<ul style="list-style-type: none"> • Niat mengadopsi kendaraan listrik memiliki dampak positif hubungannya dengan kepedulian terhadap lingkungan hidup. • Pendidikan masyarakat

No	Artikel	Tujuan	Metode	Hasil Penelitian
	Sustainability		dealer dari lima perusahaan mobil yang berbeda.	<p>mengenai dampak positif kendaraan listrik melalui berbagai kampanye sosial terbukti berperan penting dalam mendorong perilaku adopsi kendaraan listrik.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Persepsi pelanggan mengenai respons pengguna awal kendaraan listrik merupakan faktor penting dalam niat mereka untuk mengadopsi kendaraan listrik (Shalender & Sharma, 2021)
4.	Farhana Ahmed, John Catchpole, and Thiruni Edirisinghe (2021). Understanding Young Commuters' Mode Choice Decision to Use Private Car or Public Transport from an Extended Theory of Planned Behavior.	Untuk mengetahui karakteristik keputusan perjalanan para penumpang muda yang berkaitan dengan pemilihan menggunakan mobil pribadi atau transportasi umum untuk perjalanan pulang pergi.	Metode kuantitatif dengan melakukan survei online untuk mengeksplorasi perilaku perjalanan dari perspektif sosial-psikologis.	Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa "sikap" secara signifikan memengaruhi niat penumpang muda hanya memilih bepergian dengan mobil pribadi. Norma deskriptif dan PBC berpengaruh terhadap niat penumpang yang memilih mobil pribadi atau angkutan umum untuk bepergian (Ahmed dkk., 2020).
5.	Jingchen Dai, Ruimin Li, Zhiyong Liu (2021). Does initial experience affect consumers' intention to use autonomous vehicles? Evidence from a field experiment in Beijing	Untuk memahami hubungan antara pengalaman dan niat menggunakan AV karena pengalaman langsung membentuk kesan awal seseorang terhadap mengemudi kendaraan otonom.	Metode kuantitatif dengan survei lapangan sebelumnya yang cenderung menarik minat masyarakat terhadap teknologi baru dengan jumlah sampel sebanyak 123 responden menjawab kuesioner.	Pengalaman AV memengaruhi niat pengguna untuk menggunakan AV. Untuk tujuan ini, model penerimaan AV yang mengintegrasikan TPB terhadap kepuasan pengalaman, dan kepercayaan (Dai dkk., 2021).

No	Artikel	Tujuan	Metode	Hasil Penelitian
6.	Nazam Ali, Shoichiro Nakayama, Hiromichi Yamaguchi (2023). Using the extensions of the theory of planned behavior (TPB) for behavioral intentions to use public transport (PT) in Kanazawa, Japan	Untuk menyelidiki potensi terhadap penggunaan Public transport dengan menggunakan latar belakang teori TPB.	Metode kuantitatif dengan survei kuesioner untuk mengetahui bagaimana niat dan sikap orang terkait dengan manifestasi yang mereka nyatakan untuk menggunakan layanan ini.	Hasil dari pengisian faktor menunjukkan bahwa responden menaruh keyakinan yang tinggi pada kewajiban moral untuk melindungi lingkungan dan terhadap kepedulian lingkungan saat bepergian (Ali dkk., 2023).
7.	Bircan Arslannur, dan Ahmet Tortum (2023). Public Transport Modeling for Commuting in Cities with Different Development Levels Using Extended Theory of Planned Behavior	Tujuan dari penelitian ini untuk memodelkan faktor-faktor tersebut memengaruhi niat dan perilaku karyawan untuk menggunakan PT untuk perjalanan mereka dengan menciptakan perluasan teori perilaku terencana (ETPB).	Metode dalam penelitian ini menggunakan Partial Teknik Least Squares Structural Equation Model (PLS-SEM) pada total 2048 karyawan di tiga kota yang berbeda. Kemudian digunakan metode Multigroup analysis (MGA) untuk membandingkan berbagai kota, dan variabel demografi.	Hasil analisis MGA menunjukkan terdapat perbedaan yang signifikan di setiap wilayah, khususnya yang ditinjau dari faktor lingkungan, niat, dan kebiasaan. Dijelaskan dalam juga terdapat kesenjangan yang muncul menurut variabel demografi lainnya. Temuan ini membuktikan hal tersebut berkaitan dengan pengambil keputusan yang berpotensi mengubah moda transportasi yang dipilih untuk bepergian (Arslannur & Tortum, 2023).

Sumber: Ringkasan Peneliti, 2023

2.8 Perumusan Indikator Variabel Penelitian

Dalam penentuan untuk kuesioner pada penelitian ini terdapat perumusan indikator variabel penelitian yang dikemukakan oleh penelitian terdahulu. Perumusan indikator pada penelitian ini dapat dilihat pada Tabel II-3 berikut ini.

Tabel II-3 Perumusan Indikator Penelitian

No	Variabel	Indikator	Referensi
1.	<i>Perceived behavior control</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Secara umum, lebih memilih angkutan umum daripada moda transportasi lainnya • Terserah untuk memilih transportasi umum • Kebebasan memilih transportasi umum sangat tinggi. • Mudah untuk memilih transportasi umum • Transportasi umum menjadi satu-satunya pilihan dalam beberapa minggu mendatang. • Jika waktu tempuh terbatas, maka cenderung menggunakan transportasi umum. 	A Mode Choice Behavior Model of Urban Public Transport: Environmental and Habit Considerations (Zhang dkk., 2020)
2.	<i>Habit</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Sulit untuk tidak menggunakan transportasi umum • Perjalanan dengan menggunakan transportasi umum menjadi bagian dari hidup • Memilih angkutan umum tanpa berpikir 	A Mode Choice Behavior Model of Urban Public Transport: Environmental and Habit Considerations (Zhang dkk., 2020)
		<ul style="list-style-type: none"> • Menggunakan transportasi umum untuk perjalanan adalah hal yang sering dilakukan • Menggunakan transportasi umum untuk perjalanan adalah hal yang sudah lama dilakukan • Merasa aneh jika tidak menggunakan transportasi umum 	Public Transport Modeling for Commuting in Cities with Different Development Levels Using Extended Theory of Planned Behavior (Arslannur & Tortum, 2023)

No	Variabel	Indikator	Referensi
3.	<i>Intention</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Saya akan sering memilih BRT • Bersedia mendorong orang lain untuk memilih BRT di masa mendatang 	A Mode Choice Behavior Model of Urban Public Transport: Environmental and Habit Considerations (Zhang dkk., 2020)
		<ul style="list-style-type: none"> • Akan cenderung memilih BRT untuk melakukan perjalanan dibandingkan dengan moda transportasi lainnya di masa yang akan datang • Berencana menggunakan BRT dibandingkan dengan moda transportasi lainnya untuk bepergian di masa yang akan datang. • Berniat menggunakan BRT dibandingkan dengan moda transportasi lainnya untuk bepergian di masa yang akan datang. 	Using extended theory of planned behaviour (TPB) to predict adoption intention of electric vehicles in India. Journal of Environment, Development and Sustainability (Shalender & Sharma, 2021)

Sumber: Hasil Analisis, 2023

Untuk kuesioner pada penelitian ini terdapat 3 komponen variabel pernyataan yaitu mengenai *perceived behavioral control*, *habit*, dan *intention*. Pada komponen yang pertama yaitu *perceived behavioral control* diambil dari jurnal “*Transportation Systems Engineering and Information Technology*” oleh C. Zhang¹, dkk 2020 yaitu “Secara umum, saya lebih suka publik transportasi ke moda lain angkutan, terserah saya untuk memilih angkutan umum, bagi saya, kebebasan untuk memilih publik transportasi sangat tinggi, mudah bagi saya untuk memilih angkutan umum, jika saya mau, saya yakin itu transportasi umum akan menjadi satu-satunya opsi dalam beberapa minggu mendatang, jika waktu perjalanan terbatas, saya masih cenderung memilih transportasi umum.”

Pada komponen yang kedua yang merupakan komponen tambahan dari *Theory of Planned Behavior* yaitu *habit* yang diambil dari jurnal “*Transportation Systems Engineering and Information Technology*”, dan jurnal “*Sustainability*” oleh C. Zhang¹, dkk 2020 dan Bircan Arslannur & Ahmet Tortum 2023 yaitu “Penggunaan dalam memilih transportasi umum tanpa berpikir, perjalanan

menggunakan transportasi umum telah menjadi bagian dari kehidupan, menggunakan transportasi umum untuk perjalanan adalah hal yang sering saya lakukan, menggunakan transportasi umum untuk perjalanan adalah sesuatu yang sudah lama saya lakukan, merasa aneh jika tidak menggunakan transportasi umum.”

Dan komponen terakhir yaitu *intention* memiliki indikator yang diambil dari jurnal “*Transportation Systems Engineering and Information Technology*,” “*Environment Development and Sustainability*”, dan “*Accident Analysis & Prevention*” oleh C. Zhang¹, dkk 2020, Kumar Shalender & Naman Sharma 2020, dan Jingchen Dai, dkk 2021 yaitu “Saya akan sering memilih BRT, bersedia mendorong orang lain untuk memilih BRT di masa mendatang, kemungkinan lebih memilih perjalanan menggunakan BRT, niat menggunakan BRT di masa depan.